



ZIKKINGEN

3 Øre

SOLSKIBET

Maleri af Oscar Knudsen (Se Teksten Side 24)

1937 - Nr. 1
14. Aargang



„Vikings“ Forlag

udgiver nu nedenstaaende
Farvebilleder opklæbet paa
Karton.

Ved Bestilling bedes Nr. opgivet paa det
ønskede Billede, og Beløbet indsendes til
„Vikings“ Forlag, Gl. Mønt 39, Telefon
Ctr. 9822, eller indbetales til Postgiro 1328.

Alle de i „Jul paa Havet“ forekommende
Farvebilleder kan faas i Særtryk.

Dobbeltsider Kr. 4,50

Enkelt sider - 3,00



Nr. 11. »Niels Juel«, »Peder Skram« og
»Olfert Fischer«
overhaler en Undervandsbaadsflotille med Moderskib
»Henrik Gerner«.

Maleri af H. Schøsler-Pedersen. Størrelse 50×33.
Pris Kr. 4,50.



Nr. 12. Hollandsk Galease.

Størrelse 50×33 cm.

Pris Kr. 4,50.



No. 13. Danske Torpedobaade
stævner ud fra Rheden.

Maleri af H. Schøsler-Pedersen.
Størrelse 25×33 cm. Pris Kr. 3,00.



Nr. 14. »Hvidbjørnen« værn
de islandske Farvande mod
ulovligt Fiskeri.

Maleri af H. Schøsler-Pedersen.

Størrelse 33×25 cm.

Pris Kr. 3,00.



Nr. 15. Det gamle østgrønlandske Fangst-
kompagnis Bygning paa Sabinøen, bygget 1919.
Maleri af Poul Poulsen. Størrelse 50×33 cm. Pris Kr. 4,50.

53641

65.905
Uj 41.5
1937

VIKINGEN



HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

MODELBYGGERI



Af
KAY LARSEN

Danmark eksporterer for over 100,000 Kr. aarligt og er et af de fineste Lande for Modelskibsbygning.

Værkstedinteriør, hvor man ser fire af de ti Modeller, som Laur. Osgaard og Soph. Olsen udførte for forskellige Værfter og Rederier til Udstillingen i Bryssel 1935.

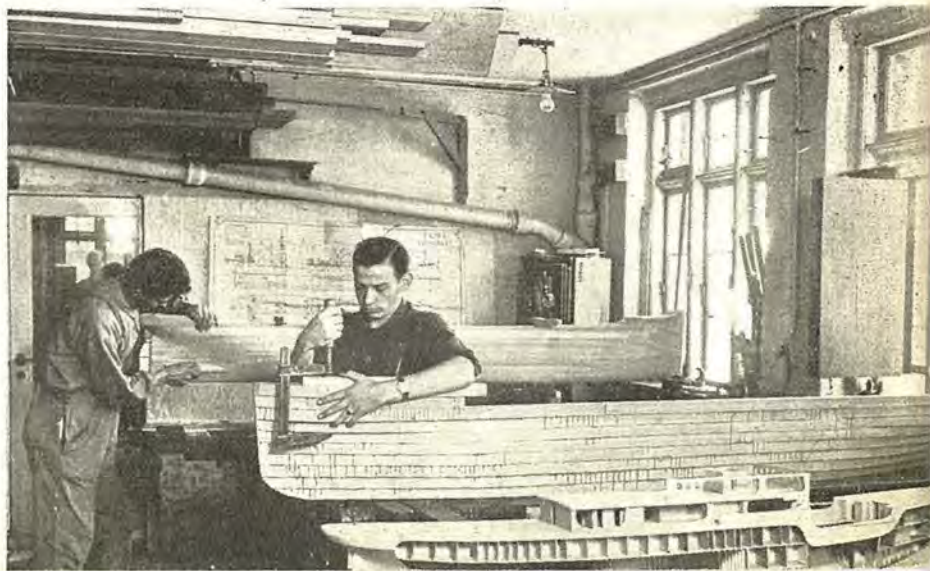
VIKINGEN bragte i Novemberheftet en illustreret Artikel om den moderne Model-Sejlsport ude i Verden. Interessen for smukke og gode Skibsdeller er i fuldt Flor. Der kan derfor være Grund at fortælle lidt om Modelbyggeriet i gamle Dage om hvorledes det nu drives som industriell virksomhed herhjemme — med høj Standard. Det er ikke saa bekendt, som det burde være, at Danmark er i allerførste Række m. H. t. Skibsmodelgeri.

Fra Tidernes Morgen har Søfarere lavet Modeller af de Baade og Skibe, som de selv bygge, dels for at have et Overblik over, hvordan Fartøjet skal bygges, dels for at have et Overblik om det, naar det — før det senere — forgik. I Pharosens Ægypten gav man gerne

en stor Bygherre en Model med i Graven. I Metropolitan Museum i New York ses nu en herlig Model, fundet i Graven hos Mehenkevestre, der var Overdommer i Ægypten omkr. 2000 Aar før Kristi Tid. Den viser baade Mast, Rig og Sejl og endda en Del Figur, Styrismanden, Lodhiveren m. fl.

Mange Steder i Verden var Modellen i Oldtiden af religiøs Betydning, og det er den endnu hos forskellige primitive Folk. Modellen ofredes til Guddommen for at glæde ham og for at afvende Skade fra selve Fartøjet — eller ligefrem forskaffe det

Model limes sammen i Vandlinier, inden er udarbejdet i Formen, enden er naaet til at faa Dæk og paa; den er aaben i den ene ende for at vise Skibets indvendige. Alle tre Modeller er bestilt af de tre Redere til Opstilling paa Historiska Museet i Stockholm.



Model af „Aalborghus“; udført for Nakskov Skibsværft.

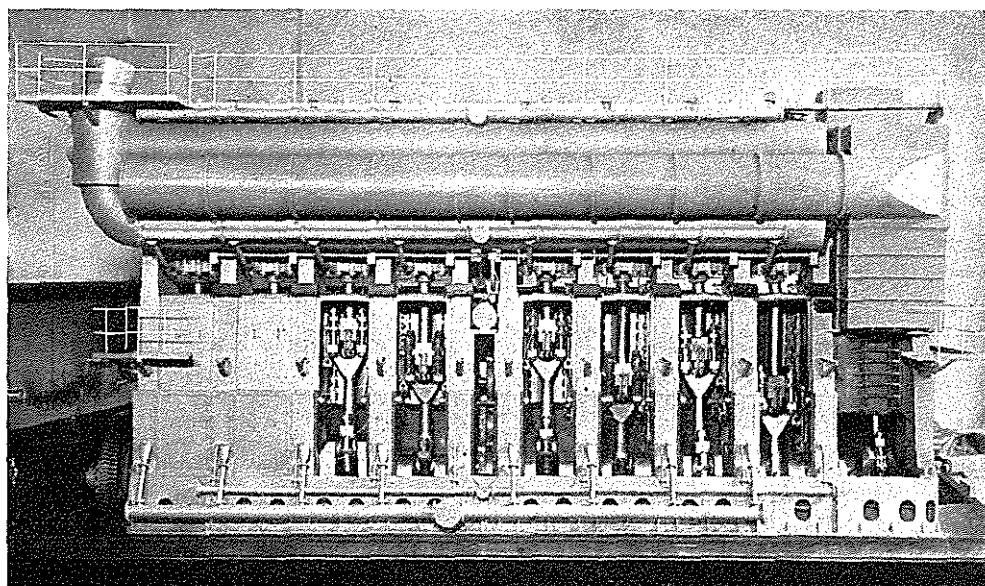


Velsignelse. I kinesiske Templer ser man ligesom i vore egne Kirker Skibsmodeller ophængt. Hvorfor? Ja, nu er det kun Skik, men oprindelig har det været saaledes, at man ikke just hængte Skibe af ældre Dato op, men Modeller af ny, for at Præsten kunde bede for det og dets Mandskab og Mandskabets Paarørende, — ja, og for Ejerne, fordi Skibe altid har betydet saa meget for deres Hjemsted. Omkring

Kunst med deres Modelskibe. — Mangen en Skibsmodel er af vindskibelige Mænd forfærdiget som Gave til Konger, Fyrster og Stormænd, — i Træ, Elfenben eller Sølv, enten som en tro Kopi af et berømmeligt Skib eller blot som en Kunstflidenstand, der kunde behage, — en Pære, som Storherren vilde gengælde med et Æble. Af saadanne har vi Eksempler paa Rosenborg. — Fra den senere Middelalder findes

herlige Modeller af Galejer og Kogger paa Museer i Venedig, Holland, Flandern, England, Frankrig, Danmark, Norge og Sverrig, Tyskland (særlig i de gamle Hansestæder og i Altona). Det vilde være af uhyre Interesse at se Fremkomsten af et internationalt Værk om Kirkeskibe og de værdifuldeste Modeller fra Verdens forskellige Museer.

Hr. Museumsintendant Gerhard Albe, den geniale Leder af Sjöhistoriska Museet i Stockholm, har overladt os et Manuskript om Modelbyggeriet,



Model af en Kockum M.A.N. Dieselmotor i Størrelse 1—10, udført for Kockums mekaniske Værkstads A/B i Malmö, nu i Museet i Stockholm. Den har bevægelige Detailler.

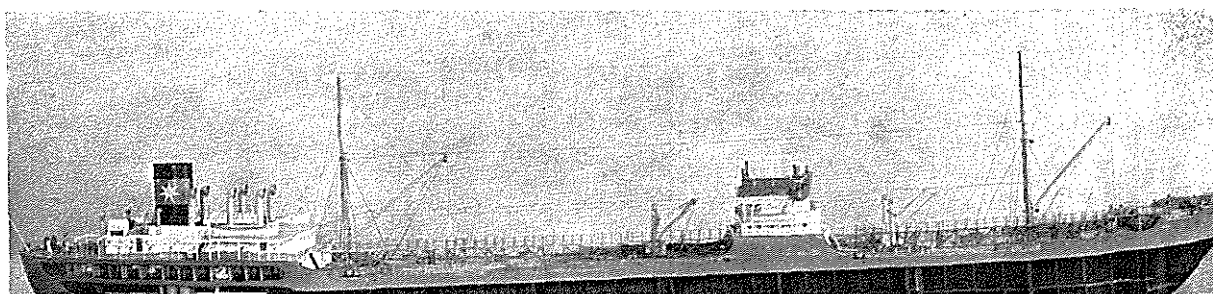
Aar 1400 hang der f. Eks. i Bristols St. Anne Chapel ikke mindre end 27 Skibs-Modeller af Træ og 5 af Sølv.

Mange Steder, hvor Befolkningen har været henvist til Søfart, har gamle Mænd bygget Modeller for at oplære Ungdommen til at „forstaa Skib“, vide Besked med Fartøjer, for at kende dem grundigt, inden Knøsene selv skulde paa Havet med dem. Saaledes skete det i Grønland med de nu ret sjældne, brillant udførte Modeller af Kajakker. I West Cornwall og paa Øen Guernrey er det Skik fra ældgammel Tid, at Drengene møder op Langfredag og viser deres

særligt om „Kirkeskibe“, men desværre tillader Pladsen her i Bladet ikke at aftrykke den, blot at bringe nogle Enkeltheder derfra.

Herhjemme tog Modelbyggeriet først Fart, da Orlogsmarinen krævede det, og i Tidens Løb har Flaaden haft fortræffelige Modelbyggere, men kun faa af de ældre Modeller undgik Tidens Tand og de store Ildebrande. Modelsamlingen paa Holmen er dog en enestaaende Samling, og der har vel aldrig før været nogen bedre Modelbygger end den, som nu beklæder Stillingen, Otto Chr. Ludv. Dørge, som vi tidligere har skrevet om her i Bladet.

Model af M/S „Henning Mærsk“, udført af Osgaard og Olsen for Odense Staalskibsværft.



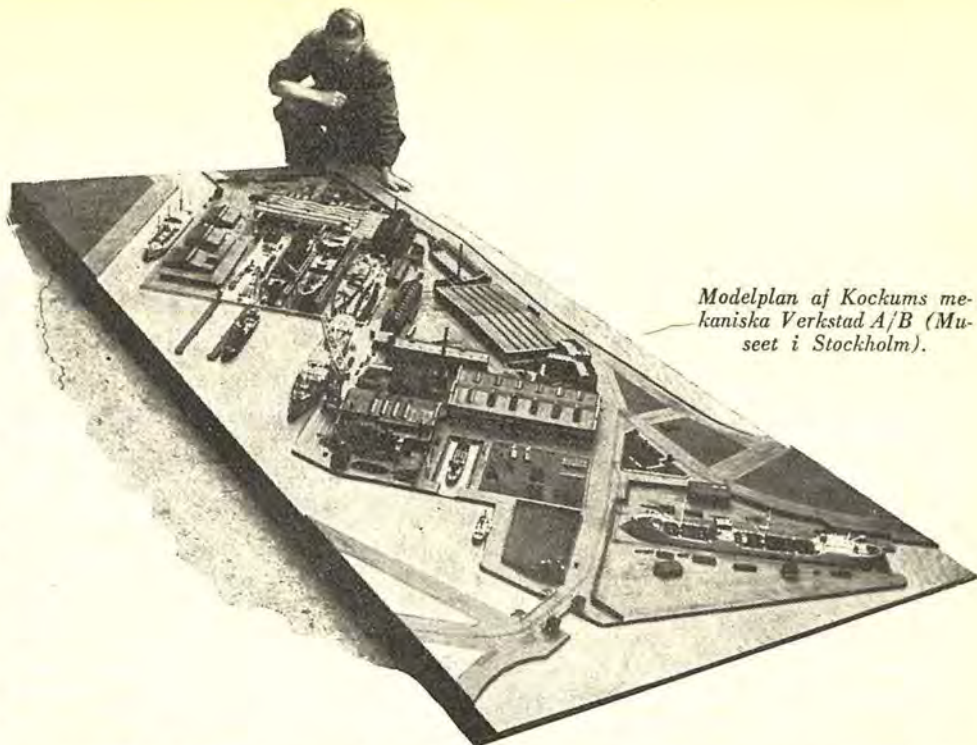
Ude i Landets mange Museer findes mange smukke og kostbare Modeller, men, udover paa Søfartsmuseet paa Kronborg, ingen særlig gamle. Derimod er Rekonstruktioner og Skibe fra gammel Tid hyppige. Dørge bygger i fuld Vigeur, og mange søger (med mere eller mindre Held) at træde i hans Spor.

Vor Artikel i Dag har en bestemt Retning. — En moderne dansk Skibsmodel Industri! Vi har faaet en saadan, og den hører hjemme i Charlottenlund, hvor Laur. Osgaard og Sophus Olsen har sine Værksteder.

Denne Virksomhed har hævet Modelbyggeriet op fra Enkeltmandsvirke til Industri — og ikke blot til „Fabrikation“, men til Fremstilling af det ypperste Haandværk, ja til Kunst. Efter at have arbejdet sig op fra det smaa til et vist Niveau, fik Virksomheden et stort Plus ved at fange Museumsintendant Albes Interesse. Det store Søfartsmuseum i Stockholm, der om kort Tid indvier sin ny, glimrende indrettede Bygning, havde Brug for adskillige 1. Klasses Modeller og henvendte sig til Brødrene Osgaard & Olsen i Charlottenlund. En Række Bestillinger paafulgte, — (der fulgte mangt et godt og klogt Vink med fra den

kyndige, opfindsomme svenske Direktør), — og Værkstederne har stadig fuldt saa meget Arbejde for Sverrig som for Hjemlandet. — Ogsaa til Amerika, Norge og Holland har Brødrene O. haft anselige Leverancer. — Alle de vedføjede Billeder er fra L. Osgaards & Olsens Virksomhed.

„Vikingen“ ønsker de foretagsomme Mænd i Charlottenlund god Fremgang. Vore Skibsværfter bygger jo aarligt adskillige store Skibe for fremmede Lande, og det er kun glædeligt, at vi ogsaa paa Skibsmodelbyggeriets Omraade dækker mere end det hjemlige Forbrug, eksporterer — og gør det med Ære.



Modelplan af Kockums mekaniska Verkstad A/B (Museet i Stockholm).

Ny Direktør for Thomas Ths. Sabroe & Co.



Ing., cand. polyt. Axel Gruhn

Bestyrelsesraadet for A/S Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, meddeler, at Selskabets hidtidige administrerende Direktør C. Gottlieb fra 1. Januar har ønsket paa Grund af Alder at fratræde sin Stilling i Selskabet.

Bestyrelsesraadet har til Direktør Gottliebs Efterfølger udnævnt Ing., cand. polyt. Axel Gruhn til administrerende Direktør for Selskabet fra 1. Januar. —

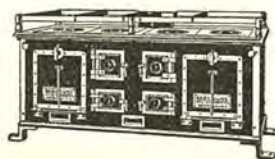
Fra samme Tidspunkt er Fuldmægtig V. Mikkelsen udnævnt til Kontorchef.

Den nye Direktør er 37 Aar gammel og blev i 1924 polyteknisk Kandidat. I en længere Aarrække var han ansat i Firmaet Christiani & Nielsen, dels i København og dels ved Firmaets udenlandske Filialer. Fra 1932 var han saaledes teknisk og kommerciel Leder af Firmaets Filial i Tyrkiet. I 1934 blev Gruhn knyttet til Thomas Ths. Sabroe & Co., hvor han blev Direktør

Gottliebs betroede Medarbejder baade i Organisations- og Administrationsarbejdet. Ved en Række Rejser i Udlandet fik han Lejlighed til at sætte sig ind i alle Grene af den omfattende Virksomhed. — Direktør Kramhøft fortsætter som teknisk Leder.

Naar Direktør C. Gottlieb, der er 72 Aar, den 1. Jan. fratræder Ledelsen af Thomas Ths. Sabroe, vil han kunne se tilbage paa 41 Aars Arbejde i Virksomheden, i de første Aar som Medindehaver og siden 1897 som Direktør, og det skyldes ikke mindst hans store Dygtighed saavel teknisk som merkantilt, at den aarhusianske Virksomhed har vokset sig stor og nu er verdenskendt.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Paa Trawlerjagt med

»BESKYTTEREN«

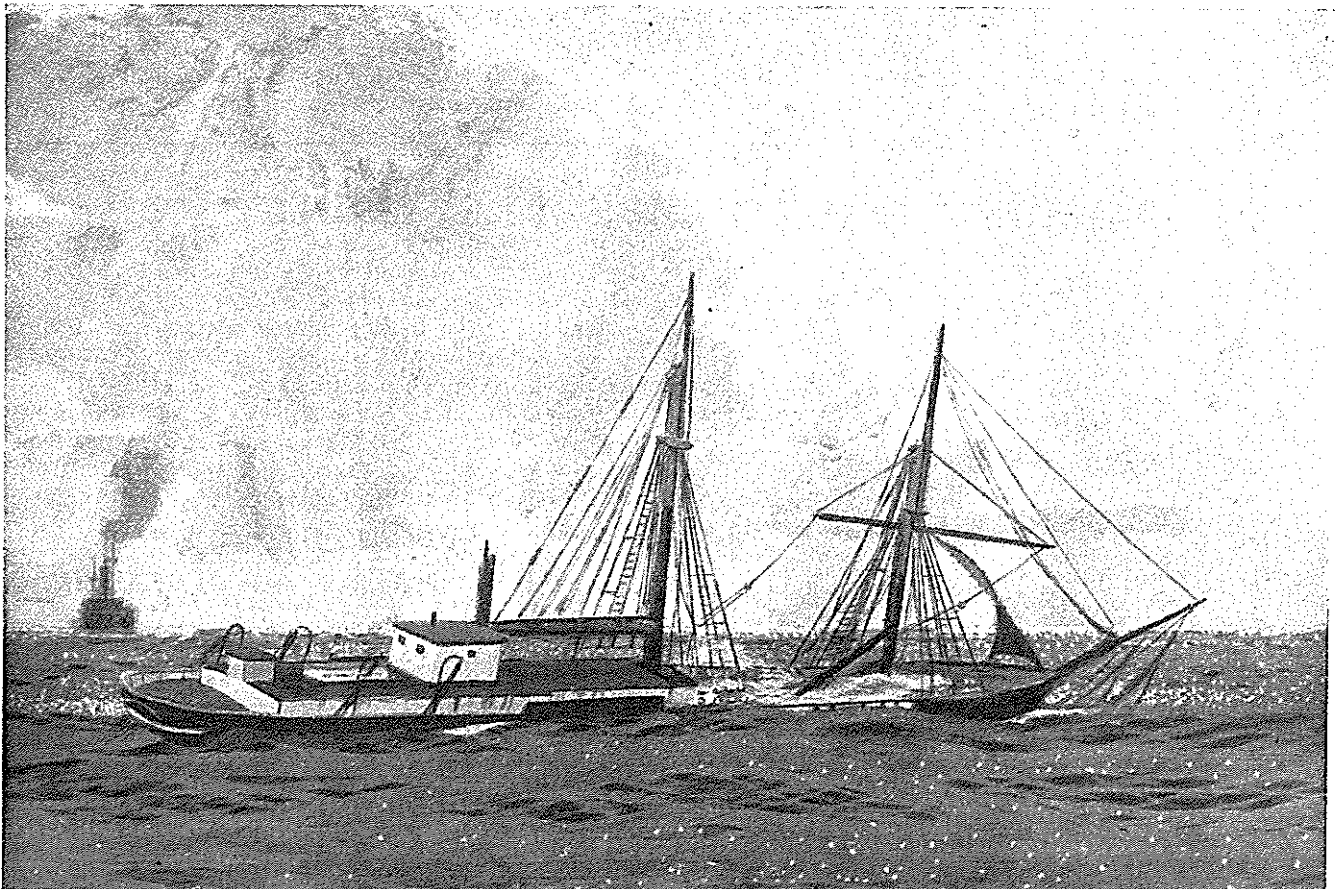
Fiskeriinspektionsskibet „Beskytteren“, der var udkommanderet til Færøerne for at overvaage, at Trawlerne ikke fiskede inden for 3 Milegrænsen, laa og døjede ondt Vest for Strømø. En orkanagtig Storm af W.S.W. havde vandonduleret Nordatlanten saa mesterligt, at Skibets Barber kunde gaa hjem og lægge sig med al sin Haarkunst. Det blæste, saa Vandet røg. Alt, hvad der før var løstaaende, var nu enten stuvet af Vejen eller forsvarlig fastsurret. Paa Fordækket var alle Nedgange til Banjer og Officerskamre dækkede med vandtætte Presenninger, en Foranstaltning, der var stærkt paa-krævet, naar Beskytteren „dyppede Tuden“.

Paa Dækket var i aktiv Tjeneste kun en Løjtnant, Rorgængereren og Udkiggen samt 5 Mand, der hang ved læ Lønning og ofrede, hvad de endnu havde til Rest af Maaltiderne fra Dagen i Forvejen, det øvrige Vagtmandskab laa og slangede sig i Maskingangen.

Udkigstjenesten, som for Øjeblikket var betroet

mig, var foruden at være saare let ogsaa saare kedsommelig, og dersom man ikke havde nok at gøre med at lave Søben og bide sig fast i Broklædet, kunde man let falde i Søvn. Dog, der var rig Næring for Oplevelsesevnen, og var man ikke plaget af Søsygens Kvaler, var det interessant at iagttage, hvorledes Naturens gigantiske Kræfter i Forening „spillede Hans Jørgen“ med vort lille uanselige Fartøj. Naar man kikkede til Vejrs, saa man Toplanternen paa Agtermasten jævnt og vedvarende beskrive de kæmpe-mæssigste Cirkelbuer, hvis Centrum laa gemt i Skibets sprælske Skrog. I mine Tanker sad jeg oppe ved Toplanternen og fik en Gyngetur, der foruden at være gratis sagde Sparto til en hvilken som helst knock about Fornøjelse i Tivoli.

Selve Tanken, at jeg sad der oppe, var saa stærk, at en Fornemmelse, der smagte af Rugbrød, begyndte at røre sig i mig. Saaledes kunde jeg have fortsat indesluttet i mit Fantasirige, dersom Radiotelegrafi-



Forladt Skib. Drivende rundt uden Maal... en Fare for Skibsfarten.

sten ikke var kommet løbende i fuld Fart forbi os og forsvinde agterude med et Telegram i Haanden. Da jeg aldrig havde set Telegrafisten udfolde saa megen Energi paa een Gang, anede det mig, at noget usædvanligt var i Vente, og ganske rigtigt, et Par Minutter efter havde vi Chefen paa Broen. Hans øjeblikkelige Ordre om Klargøring til Trawlerjagt spredtes med Lynets Hast til alle i Skibet. Ordre til Maskinen om Forcering af Farten krydsedes med Ordre om Udpurring af Frivagten, Blænding af Lanterner og Køøjer, Udlevering af Revolvere til Matrosdivisionen o. s. v. Snart var alle Køøjer og Lanterner blændede, og det rugende Vintermørke opslugte fuldstændig Inspektionsskibet, der med 11 Knobs Fart ilede af Sted mod den Trawler, der i Telegrammet var angivet at fiske inden for Tremilegrænsen.

Den Omstændighed, at den øgede Forcering lidt efter lidt begyndt at rødgløde og omdanne Skorstenen til en veritabel Flammekaster, var just ikke i Overensstemmelse med vore Planer om at komme uset ind paa „Fjenden“. Selv Bestiklukafet, der stod en halv Meter fra Skorstenen, var, for at tale H. C. Andersens, øjensynlig blevet varm paa sin rødglødende Nabo, idet det saa smaat begyndte at forkulle og gløde. 2 Mand maatte derfor i Gang med den „Portugisiske Haandpumpe“ for med en kold Straale at afkøle det alt for varme Bestiklukaf. At vi ved dette Flammehav fra Skorstenen meddelte vor Ankomst til en vid Omkreds, affholdt dog ikke Overmatrosen fra at give en Værnepligtig en regulær „Styrmandsvals“, fordi han ved ikke at slukke Lyset, da han kom ud fra Maskingangen, havde givet Anledning til at henede Opmærksomheden paa os.

Kun nødtvungent maatte Chefen annullere Forceringsordren, da vi ellers vilde jage Trawleren langt bort med vor Skorstensillumination, og da vi rundede Pynten, bag hvilken vi kunde vente at finde den lovbrydende Fisker, var Farten bragt ned til det normale, Flammerne slukkede, og vi var igen oplugt af Mørket.

For at skjule sin daarlige Samvittighed arbejdede

Trawleren aabenbart uden Lys, thi han var ikke til at øjne nogetsteds. Spændingen, der var vokset adskillige Volt, udløstes først, da Projektørens hvidblaa Lyskegle afslørede den intetanende Trawler, som laa og fiskede nok saa ubekymret 1½ Mil inden for Territorialgrænsen.

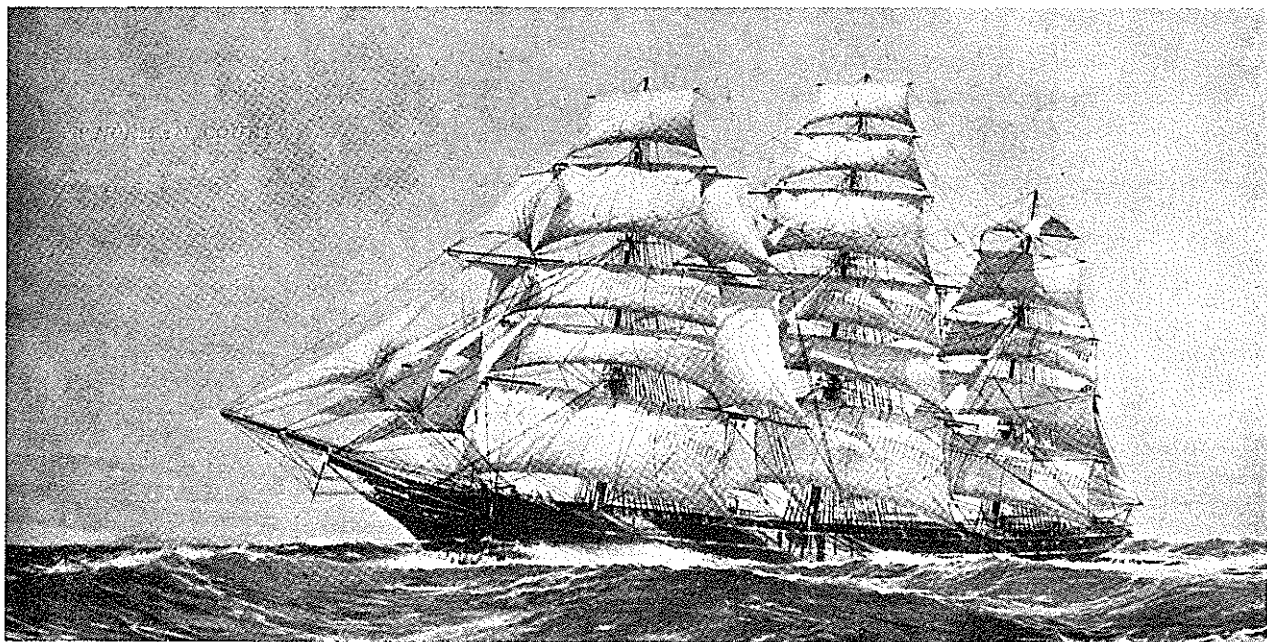
Iført Redningsveste og med Næstkommanderende som Fører bemandede Matrosdivisionen læ Redningsbaad. Skønt Søen paa denne Side Pynten var knap saa høj som paa den anden, var der dog Alvor med i Spillet, da Redningsbaaden ved Patentslippeapparatet udløstes fra Taljerne og med et højlydt Plask gik i Vandet. Søsætningen, der let kunde have knust Baaden mod Beskytterens Skrog, lykkedes dog over al Forventning. Den lille Nøddeskal flød som en Maage paa Nordatlantens Dønninger, og i kraftige Aaretag ledet af Projektørens afstukne Straalebundt roede vi over for at arrestere Trawleren for ulovligt Fiskeri. Trawlerskipperen nægtede haardnakket at være paa den forkerte Side, men da overbevisende Pejlinger ved Daggrø blev forelagt ham, maatte han aflægge fuld Tilstaaelse om sin ulovlige Færd. En Søløjtnant og to Menige gik om Bórd som Prisemandskab, og Kursen sattes mod Thorshavn.

Næste Dag sattes Retten i Thorshavn Domhus, og Dommen kom til at lyde 5000 Kr. i Bøde og Konfiskation af Fisk og Redskaber. Fangsten blev af Staten samme Dag solgt til Færingerne for 2 Kr. pr. Kurv, hvis Vægt repræsenterede ca. 40 kg.

Berøvet sin Fangst og Redskaber led Trawleren et føleligt Tab, og dette Tab vilde forøges betydeligt ved Tab af den Tid, der vilde medgaa for at sejle til England og anskaffe nye Redskaber.

Imod denne sidste Tabsrisiko havde han dog sikret sig, idet han, efter at Kaution var stillet, og hans Frigivelse forelaa, sejlede ud til en Kollega og laante en ny Trawl. Forsynet med nye Redskaber optog han Fiskeriet paany, men belært af Erfaring holdt han sig uden for Territorialgrænsen.

Peter Eriksen.



„Norman Court“ – en af Havets stolteste Svaner.

Julegæsten fra Nordsøen

DET var en kold Decemberdag, og tunge, drivvaade Skyer jog ind over Fiskerlejet ovre ved Jyllands Vestkyst, hvor jeg tilfældig kom igennem. Alle i Lejet havde travlt med at bøde Fiskerogte til Fiskerne, der laa ude paa Havet efter Hvilning, da det var i Tiden, der skulde tjenes noget til Jul. De bødede Kroge skulde staa færdige, til Fiskerne kom ind, saa de hurtigt kunde gaa ud paa næste Fisketur. I Eestuerne sad Børn og gamle og hang over Krogene. Om det saa var gamle Bedste, der var næsten 80 Aar, saa tog hun et Tag med.

Bedste var Enke efter en Sømand, havde været det de sidste 50 Aar. Hun var født og vokset op her i Fiskerlejet. Som ung giftede hun sig med en Sømand, der fo'r paa de store Have, indtil han en Dag forliste paa Hjemmets Kyst. Havet beholdt ham en Tid, indtil det en mørk Nat slængte ham op paa Stranden mod Syd ved Blaavandsfluk. Paa den sandede, vindpiskede Kirkegaard deroppe blev han som Strandvasker stedt til Hvile, og der fandt jeg hans Grav, hvorpaa var sat en Stump Pind.

Ak ja, siger Bedste, det var i de „Ukendtes Hjørne“, og det er mange Jul siden. — Hun var nu tidlig Enke med et Par Børn, som hun havde slidt og slæbt for gennem de unge Aar. Nu sad Bedste her og kunde endnu virke lidt, men med en Hukommelse, der syntes ganske usvækket. Hvad der hørte Havet til, kunde hun fortælle om mindst 70 Aar tilbage i Tiden. Hun havde taget mod saa mange Julegæster fra Havet, naar Skibe strandede, og vi havde de reddede fremmede Søfolk som Gæster Juleaften. Ogsaa de kunde glæde sig som Børn ved Julen, omend de var i fremmed Land. Hvor var de taknemmelige, siger Bedste, naar de sad om Julebordet, selv om det var i en Fiskerhytte. Men trist var det, naar de døde Julegæster kom ind til Kysten, Strandvaskerne, thi det hændte ogsaa, at de blev kastet ind paa den stenede Strand lige i Julen. — Over disse Strandvaskerbegravelser var der en særegen trist Stemning, naar de Ukendte skulde puttes ned ude paa Kystkirkegaarden. Ogsaa de havde jo Slægt og Venner, Hustruer og Børn, der ventede dem hjem til Jul. De naaede det ikke. Saa mange ligger nu i de Dødes Have ved Havet.

Men, vedbliver Bedste. Julegæsten fra Havet var den mærkeligste Tragedie, jeg har oplevet. Det var en mørk Nat for Aar tilbage, at et stort Barkskib kom drivende fra Vest og huggede til sidst paa den yderste Revle. Barken stod med alle sine hvide Sejl sat til, og ingen kunde forstaa, hvad det flotte Skib fejlede. Redningsbaaden gik ud med sit Mandskab og kom i Land med hele Besætningen, deriblandt en Kvinde, Kaptajnens Hustru. Saavel hun som Kaptajnen var meget nedtrykt, men vi troede jo, at det var over, at de var strandet her, nu da Julen var inde. Vi anede ikke, at en sjælden Tragedie skjulte sig bag denne Kvindes Taarer. Det stolte Skib var gaaet ud fra Hjemstedet i Ballast, men fuldt provianteret til en Rejse i de sydlige Have. Kommet ud i Nordsøen løb

Af A. NIELSEN, Strande

en Damper sin Stævn med voldsom Kraft ind i Barkens Side midtskibs, saa Vandet strømmede ind. Kaptajnen mente, at de sank, og for at redde Hustru og Barn, en lille halvaarig Pige, tog han først Barnet og kastede det over paa Damperen og vilde have kastet Hustruen bagefter, men Skibene var da sakket saa langt fra hinanden, at det ikke kunde lade sig gøre. Det blev kun Barnet, der kom over. Damperen forsvandt i Mørket, saa de havde ingen Anelse om, hvad den hed, eller hvor den var fra.

Kaptajnen, der var en fuldblods Sømand, kastede sit Skib om paa Siden, saa Lækagen kom oven Vandet, og saaledes drev det ind uden at synke. Men deres Barn var borte, og hvor det nu befandt sig, vidste de ikke. De var helt utrøstelige, unge som de var.

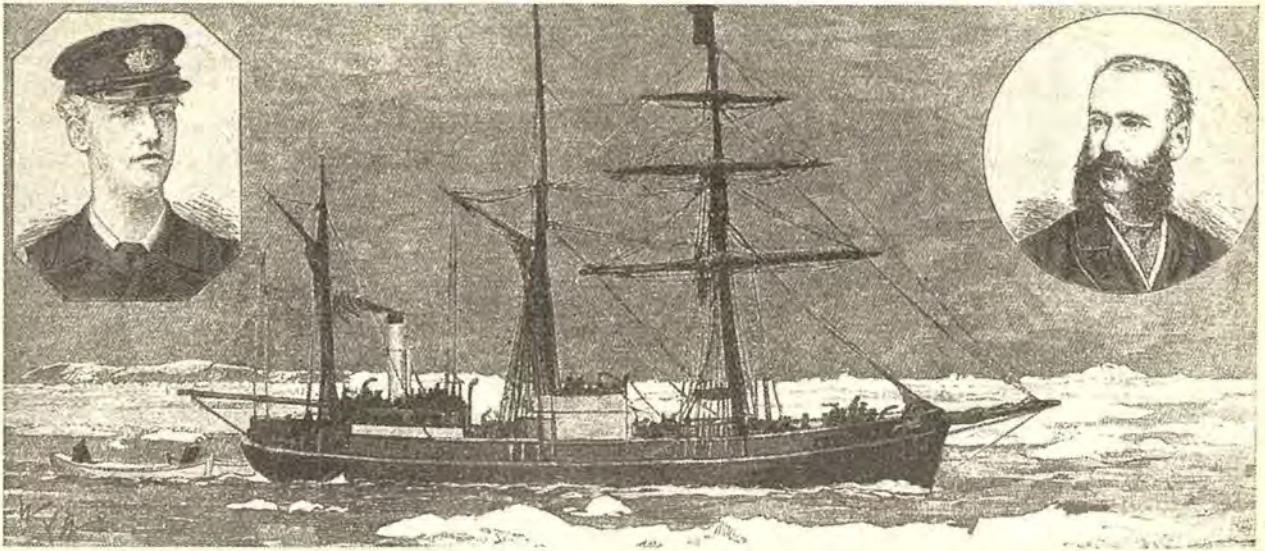
I Dagene derefter, da de boede hos Strandfogeden, vidste de ikke, hvor de skulde søge, men en Dag indløb et Telegram, at en Damper var gaaet ind til Bremerhafn og der havde landsat et Barn, men de anede ikke, hvor Barnet hørte hjemme.

Ja, saa underligt kan det gaa, siger Bedste. Dette Barn blev Julegæsten fra Nordsøen dette Aar. De gamle Sølke paa Damperen maatte i Julen til at agere Barnepige, da Stumpen blev kastet over til dem, og de skilte sig godt fra det. Den lille var i bedste Velgaaende, da den blev sat af i den tyske Havn. Her fra Strandfogedgaarden rejste Kaptajnen og Hustru straks til Bremerhafn, og da de kom tilbage her til med deres lille Pige, var alle Sorger slukket.

Det var den underligste Julegæst fra Havet, jeg kan mindes, vi har haft her, og den blev da ogsaa alles Kæledægge i den Tid, Kaptajnen og Hustruen var her. Ikke saa underligt, thi at et saadant Barn var kastet Bold med ude i rum Sø, medens to Skibe tørnede sammen, var næsten utroligt, og dog var det sandt. Det var en af disse mange Fortællinger fra Havet, som vi altid benævner som Havets Gaader, men dette her var Virkelighed, siger Bedste, idet hun folder sine magre Hænder. Ak ja, ham her ovenfor kan føre os ad mange underlige Veje. Jeg havde saamænd før set et Barn komme fra Havet ind paa vor Kyst, men det var dødt. Fader og Moder ogsaa. De var fra Manchester, og paa dette Skib, der strandede her, var de Passagerer. De druknede alle tre, men kun Barnet laa i en Kurv, der drev ind paa Stranden mellem andet Vrag. Det lille blev stedt til Hvile her og ligger inde under Alteret i vor Kirke. Men alligevel, Julegæsten fra Nordsøen var noget af det mærkeligste, jeg har oplevet. Hvor gammel jeg end er, siger Bedste, vilde jeg gerne se den lille endnu en Gang, thi dersom hun lever, er hun nu en voksen Pige.

Men det blev ikke forundt gamle Bedste. Ind under Jul drog hun sit sidste Suk. Da Juleklokkerne kimede Julen ind over dette Fiskerleje, kimedes Julen ogsaa ind over en frisk Grav paa Lejets Kirkegaard. Det var gamle Bedstes.

Kaffegrossererens Ekspeditionsskib



Redaktionen har faaet Forespørgsel, om det er rigtigt, at „Dijmphna-Ekspeditionen“ i 1892-95 „skabtes af Kaffe“. Mangt og meget videnskabeligt stammer fra Øl (Carlsbergfondet), det ved vi, og at Cigaretter (Lauritz Andersens Fond) ogsaa har spillet en stor Rolle, er en Kendsgerning. Men Kaffe?

Ja, det er rigtigt nok. Det var Kaffegrosserer Augustin Cyrille Victor Gamél, der købte „Dijmphna“, som daværende Premierløjtnant i Marinen, Andreas Peter Hovgaard, førte nord-øst-om for over Frantz Josephs Land at naa Nordpolen. Som bekendt standse Isen Ekspeditionen i Karahavet, og hverken den dygtige danske Søofficer eller den initiativrige Kaffegrosserer Gamél opnaaede Laurbærkransen for Nordpolens Opdagelse. Det vilde jo have været en køn

Fjer i Hatten for en ung Officer og en vidunderlig Reklame for en Forretningsmand, selv om der ikke kunde sælges Kaffe dér og langt mindre plantes en Kaffebusk, ja end ikke en Kartoffel, ikke engang Marehalm.

At Nordpolen fandtes, var en Kendsgerning, at der maatte være nederdrægtigt koldt og forbandet øde, ligeledes. Og dog var Verden lykkeligere, da bemeldte Nordpol blev „opdaget“.

„Dijmphna“ var et Dampskib, rigget som tremastet Skonnert, 100 Fod lang, 23 Fod bred, og den „stak“ 10 Fod. Vi kan fortælle, at den var opkaldt efter Kaffegrossererens Moder: Maria Dijmphna Gamél, f. Ververs.

- Kay L. Brand

»Monks Bay« — »Jarlernes Død«

Chr. Bundgaard Christensen

Chr. Bundgaard Christensens prisbelønnede Hørspil „Monks Bay“ er nu, sammen med et andet historisk Skuespil „Jarlernes Død“, udkommet i Bogform i Kommission hos Gyldendal.

„Monks Bay“ er en dramatisk Beretning om Jens Munks Forsøg paa at finde Nordvest-Passagen og dets ulykkelige Forløb; det andet Skuespil handler om Vikingernes Sætoger under Knud den Store.

Begge Emner er behandlede paa en livlig og interessant Maade, men desværre skæmmes Læsningen af „Monks Bay“ for den kyndige Læser af Forfatterens Ukendskab til Skibe og Arbejdet om Bord i Skibe. Naar saaledes en af Matroserne blandt andet fremkommer med følgende Replik: „Saa faar vi Arbejde i Morgen: Ligge paa Dørken og beslaa Rundholterne“, saa kan det kun forstås saaledes, at Mandskabet slæber Stænger og Ræer med ned i

Lukafet for at arbejde paa dem dér, et absolut umuligt Foretagende. Senere synger en Mand en Sang, hvori der forekommer „en Clipper for vort Bougspryd“, men der skulde gaa over 200 Aar efter Jens Munks Død, før den første Clipper blev sat i Vandet.

Han kan muligvis mene, at i et Tilfælde som dette gaar Effekten forud for Sagligheden, men det er unødvendigt, Søfolkens Sprog i de gamle Sejlskibe var, selv uden Udsmykning, magtfuldt og kraftigt, ofte lidt for kraftigt.

Til Gengæld virker Bundgaard Christensen overbevisende i nogle af de Scener, der foregaar i Vinterlejren, ikke mindst i Beskrivelsen af en Begravelse, hvor den dødssyge Præst kun med Opbydelse af sine sidste Kræfter gennemfører Jordpaakastelsen.

Fregatten „Jylland“

Under et Ophold i København for et Par Maaneder siden saa jeg Fregatten „Jylland“ ligge ved Islands Brygge med Undermaster, men uden Stænger og Ræer, altsaa praktisk talt uden Rigning. Senere har jeg set det anført flere Steder, næsten med en Slags Stolthed, at den nu anvendes som Vandrehjem.

Jeg skal ikke nægte, at Synet af den gamle Fregat gjorde mig ondt, men endnu mere ondt har det gjort mig og sikkert mange andre, at det ikke er lykkedes at løse den Opgave, som en Kreds af Mænd for nogle Aar siden satte sig, nemlig at skaffe en Rigning til den gamle Skude, saa den i sin oprindelige Skikkelse kunde henlægges paa et passende Sted, f. Eks ved Indsejlingen til Københavns Havn.

Der har tidligere været talt om at rejse et Vartegn for Københavns Havn. Kunde det tænkes, at noget smukkere Syn kan møde de mange fremmede Skibe — ikke mindst Turistskibene — naar de kommer til København, end denne gamle Repræsentant for en

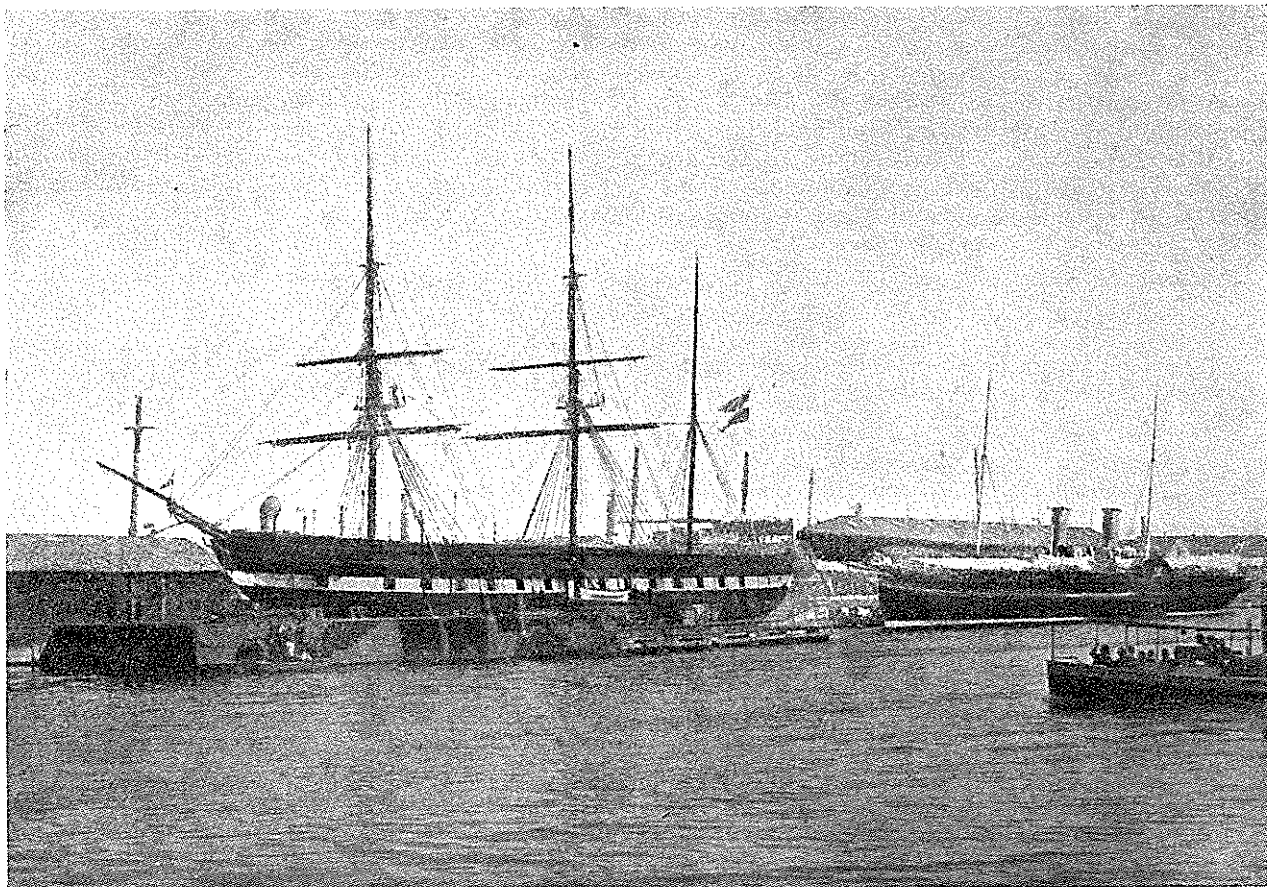
Periode af Skibsfartens Historie, som for stedse er svunden, men som ogsaa for stedse vil leve i Skrift og Tale som rummende al Sølivets Poesi og Skønhed. At Fregatten tillige er et historisk Minde kan vel ikke gøre den mindre værdig til at ligge og bringe de Fremmede, som kommer til København ad Søvejen, Byens første Hilsen.

Jeg vil gerne rette en Appel til alle Søfartsinteresserede om at gøre en sidste Anstrengelse for at skaffe Fregatten en Rigning, saa den en Aarrække kan ligge ude ved Indsejlingen til Københavns Havn — ikke som Museum, blot som Monument.

Jeg haaber ikke at være paatrængende, naar jeg henstiller til de Mænd, som har med Sagen at gøre, om det ikke var værd at prøve at danne Komitéer i alle Byer med det Formaal at samle Penge ind.

L. Rasmussen,

Bestyrer af Svendborg Navigationsskole.



Fregatten „Sjælland“, forsynet med en Korvetrigning, liggende som Vagtskib ved Bommen i Københavns Havn. Bagved ses det gamle Kongeskib „Dannebrog“ og Fregatten „Jylland“ uden Rigning.

En Nytaarsaften i Nordsøen

„Vikingen“s Læsere har næsten alle pløjet Søen i kortere eller længere Tid; men nogle har efter end Værnepligt atter optaget deres borgerlige Erhverv. De har derefter ikke beskæftiget sig med Søvæsen paa anden Maade end som Sejlsportsmænd eller som Motorbaadsejere. Men Interessen for alt, hvad der foregaar paa Søen, beholder de, og de vil ogsaa gerne læse om, hvad der hænder i Handelsflaaden. Vi har ogsaa en Del Læsere, hvis hele Liv og Beskæftigelse er foregaaet paa Søen, og som sikkert kunde give interessante Bidrag til Bladet om Livet om Bord og i fremmede Lande og deres Sammentræf med fremmede Skibe og andre Begivenheder, som Redaktionen gerne vilde modtage, og som det vilde være os andre en Fornøjelse at læse. Jeg giver selv, efter fattig Evne, her et lille Bidrag.

Da Dampskibet „Thorvaldsen“ i Efteraaret blev torpederet af en tysk Undervandsbaad og sendt til Bunds i Nordsøen med en Propsladning, bestemt til England, blev jeg mindet om, at omtrent paa samme Sted, hvor det endte sine Dage, befandt det sig midt i Halvfjerserne i forrige Aarhundrede, da vi laa underdrejet med det for en NV. Storm paa Vejen fra Antwerpen til Østersøen i Ballast.

Skibet var næsten nyt (bygget 1871), rigget med baade Raasejl og Gaffelsejl og laa tæt til Vinden NØ. over for rebede Gaffelsejl, med mindsket Fart i Maskinen. Der var høj Sø, Skibet arbejdede, slingrede og satte haardt og slog af og til Skruen ud af Vandet, saa hele Skibet rystede.

Jeg var Førstestyrmand og havde om Eftermiddagen Frivagt. Henad Aften blev jeg purret ud med Raabét: „Der er Ild i Kahytten!“ Alle Mand kom hurtigt paa Dækket, Vandslangen blev skruet paa, og da Kahytten, der var agterude og under Dækket, var fuld af en kvælende Røg, der ikke for-

tog sig, skønt en Sky-lightsruide blev slaaet ind, saa kunde man ikke naa ind til det Bagbords Passagerkammer, hvor Ilden var opdaget, men maatte lade Tømmermanden hugge Hul i Dækket og derigennem sprøjte Vand ned. — Da man efter en Tids Forløb mente, at alt var slukket, forsøgte jeg sammen med Hovmesteren, der havde et Lys i Haanden, at krybe paa alle fire ind gennem Vandet i Kahytten og hen til det Bagbords Kammer. Her fandt vi ogsaa Aarsagen til Branden. Raket- og Blaalysskasserne, der

var af Kobber, havde staaet paa Gulvet under en Køje; men de var nu tomme: Lodningen var smeltet, og der laa kun nogle Plader, der havde været Bund og Sider, tilbage. Kruttdaasen, der ogsaa var af Kobber, men opretstaaende, var heldigvis hel. Det var fordi man kunde vente, at den vilde eksplodere, at vi krøb saa forsigtigt ind; vi fik den imidlertid snart bragt i Sikkerhed, for var der gaaet Ild i den, var hele Agterskibet blevet sprængt.

Krudt og Fyrværkerisager blev altid ved Indgangen til Dokkerne i Antwerpen afhentet af Havnepolitiet og atter bragt om Bord ved Afsejlingen. Kasserne var ikke blevet stuvet af, og Blaalyssene var af den Slags, der antændes ved Stød.



Den store Søslange

Efter faktisk troværdige Beretninger fra engelske Søofficers Journals, er der givet Beskrivelser af sælsomme Uhyrer, der ikke kan bortforklares som Kæmpeblæksprutter eller Hvaler. Og enkelte af disse Uhyrer er maaske nu livet godt op paa Grund af den høje Varme i Golfstrømmen. Det maa være et sælsomt Syn at se saadan en Fyr.



Skibet er ladet med.

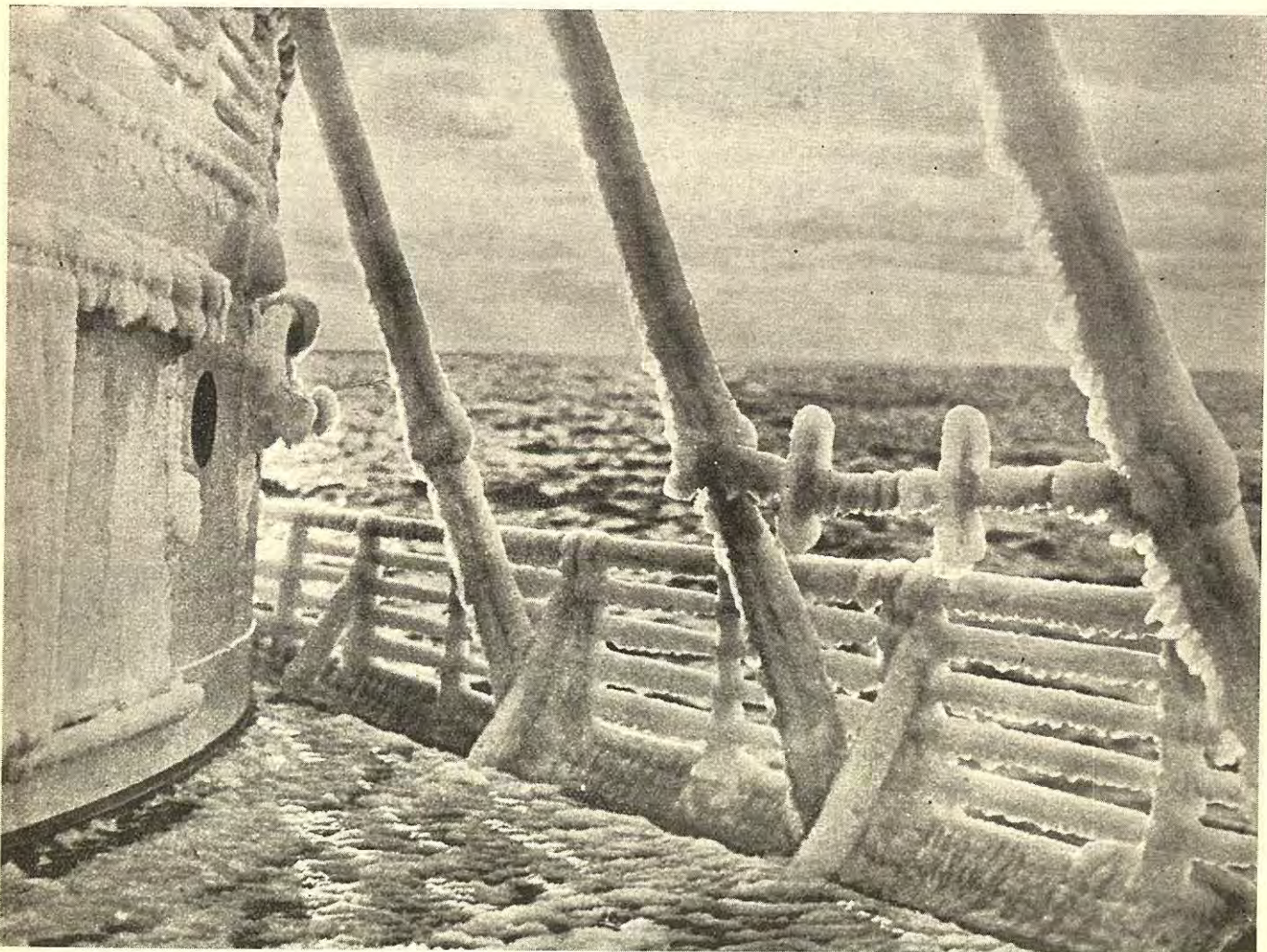
Det var i December, i Krigens første Aar, jeg her i København mønstrede som „Baadsmand“ i den norske Damper „Bangor“ af Bergen. Baaden var en saa godt som ny Damper, paa godt 5000 Register Tons, og var en tidligere Frederik Olsen-Baad; den var lige blevet solgt til et Rederi i Bergen. Den laa i Frihavnen og lastede Stykgods til New York, og det hed sig, at den foreløbig skulde gaa i fast Rute mellem Danmark og Amerika.

Ved Tiltrædelsen af min Tjeneste viste det sig, at Besætningen bestod af Skandinaver, norske, svenske og danske imellem hinanden, og ingen af os havde Anledning til at ane, hvilket Eventyr vi skulde opleve inden vi var færdige med vort Fartøj. Vi indtog som sagt Stykgods, saa vi var halvt lastede, og Bunkers, og Juleaftens Dag ved 4-Tiden stod vi Sundet ud, paa vor Rejse til U.S.A.

Vi gik nord om Skotland, og Atlanten viste sig

fra sin uvenlige Side; hele Overrejsen havde vi en rigtig N-Vesten, med Sne og høj Sø, og først efter 20 Døgn haard Rejse gled vi forbi Frihedens Statue og fortojede i Hoboken. Under Losningen hørte vi jo nok forskellige Rygter, men ingen af os fæstede nogen Lid til dem, dog fik vi at vide, at Rejsen var forandret, og at vi skulde afgaa til Baltimore, for at laste Kul for Sydamerika. Da vi var udlossede, afgik vi ogsaa rigtig nok til Baltimore, hvor vi ankrede op paa Reden, og først nu begyndte Tingene at se mærkelige og mistænkelige ud, og Eventyret at antage faste Former.

Fartøjet var en „Well decks Baad“ med 5 Luger, hvoraf en var Midtskibs, mellem Broen og Overbygningen, og var en Slags Postluge, og Reserve Bunkers, som blev losset ved Hjælp af to Samsonsposter. Jeg fik Ordre til at gøre Rummene klar til at indtage vor Kullast, og lod Folkene feje Lasterne op,



En ordentlig Frysefart.



„England venter, at hver Mand gør sin Pligt!“
 Slaget ved Trafalgar med Nelsons berømte Ord som Glasmaleri i en engelsk Kirke i Irland.

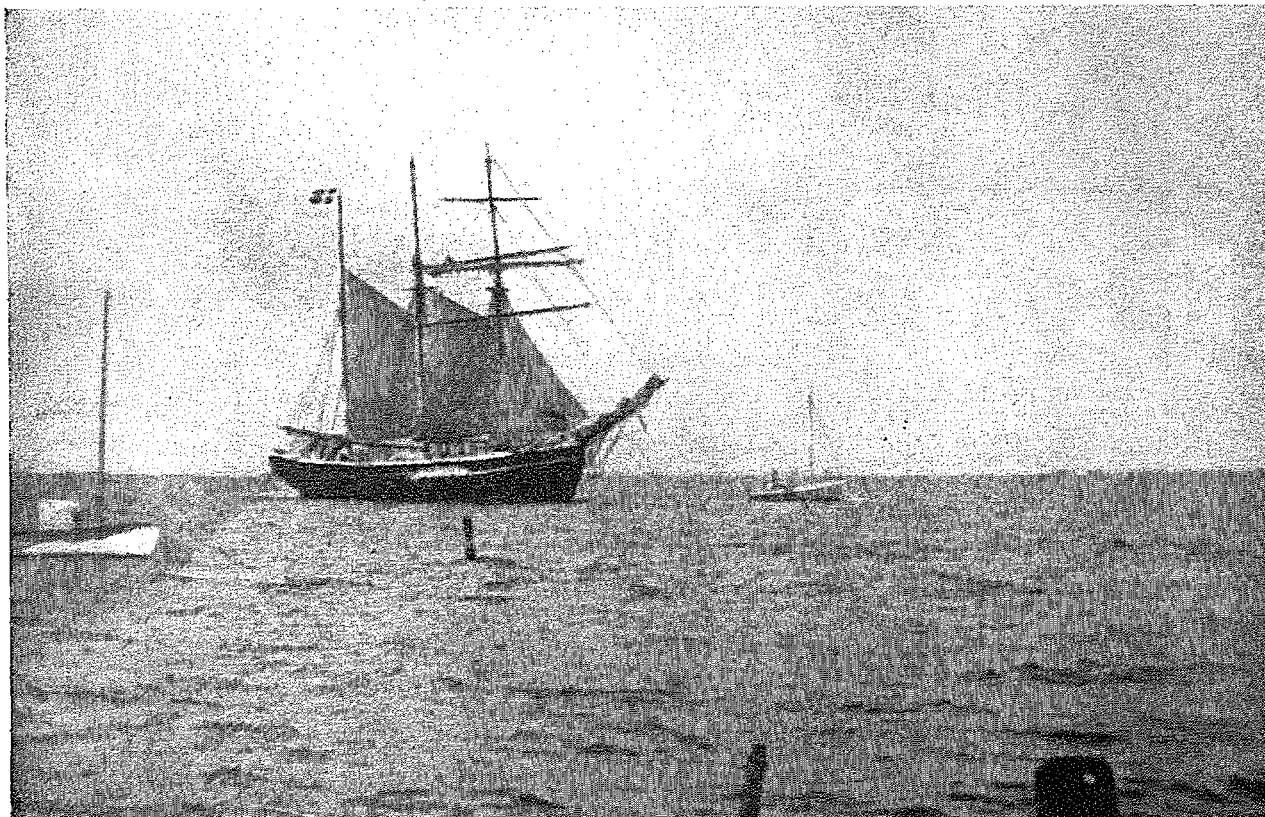
dog tog vi det ikke saa nøje, da vi jo mente, at vi kun skulde have Kul. Styrmanden sagde da til mig, at vi skulde rense Midtskibsrummet omhyggeligere, da vi der skulde have noget Stykgods, og fortalte mig, at vi tillige skulde have tre Passagerer, deriblandt en Supercargo med. Vi halede ind til Piren, fik vore Kul, og ud paa Reden igen, vi spulede og skalkede, men Midtskibslugen var stadig tom, og ingen havde set noget til hverken Gods eller Passagerer, og paa min Forespørgsel derom svarede Styrmanden, at de kom nok.

Hen ad Aften saas en Bugserbaad med tre Pramme paa Slæb holde ned paa os, og jeg fik Ordre til at tørne nogle Mænd til, og hjælpe med Indskibningen af Prammene. Med Baaden var tillige vore Passagerer og et Gæng Negere, med en gammel Formand, som skulde losse Prammene. Vi begyndte at losse Prammene, og deres Indhold bestod mest af Kasser, der var mærkede med Indhold af Konserver. Jeg holdt Tallie over Indholdet, og havde ingen Mistanke til noget, førend et Sling med smaa firkanterede Kasser blev hevet op; de var mærkede som Kakao, men ved Lugemandens Skødesløshed stødte Slinget mod Lugen, og til min store Forbavselse tog alle Negrene Flugten hen ad Dækket, og den gamle

Formand tog mig i Armen og sagde til mig: „Get away quick! That make explosion.“

I det samme kom Supercargoen farende, overfusede de sorte med Skældsord, rasede over Afbrydelsen af Arbejdet, og sagde, at de maatte være gale alle sammen, Kakao var ikke eksplosivt; han benyttede tillige Lejligheden til at fremstille sig for mig, han talte amerikansk, men med en saa udpræget tysk Dialekt, at jeg hurtigt fattede Mistanke til ham, navnlig da jeg senere erfarede, at han var paa-mønstreret som Steward, og de andre som Kokke, vi havde selv baade Hovmester, to Kokke og en Kahytsdreng, saa det saa i mine Øjne noget muggent ud. Han sagde tillige til mig, at i den sidste Pram var en 6—7 Kasser mærket som elektriske Artikler, og disse skulde vi stuve saaledes, at de til enhver Tid var tilgængelige.

Sent paa Aftenen var vi færdige, og ved Firetiden om Morgenen lettede vi og stod tilsøs. Dog var vi næppe kommet et Par Mil ud, førend en lille Rege-ringsdamper satte efter os; den baade signaliserede og skød, men den var langt borte og kunde ikke løbe vor Fart op; snart var vi forsvundet i Regnby-gerne under vore Passagerers højlydte Latter. Dette gav jo Anledning til en Del Diskussion i Lukafet,



Tremastet Skonnert „Mercur“ for indadgaaende til Marstal Havn efter at have været ude paa en virkelig Langtur. Skibet lastede i London til Curacao og gik derfra i Ballast til New Foundland efter Fisk til England og saa hjemover med Kul til Norge. Disse Rejser blev foretaget i 1934. „Mercur“ har nylig afsluttet en lignende Rundrejse England—San Domingo—Liverpool og er nu gaaet ud paa endnu en „Langtrip“ London—Curacao som den eneste danske Sejler.

men ingen vidste jo noget; dog følte vi alle, at alt ikke var, som det skulde være.

Vi kom hurtigt ned i fint Vejr, og der blev kun udtaget to Letmatroser til hver Vagt, Resten skulde være Dagmænd, sagde Styrmanden. Skibet skulde males op paa Rejsen til Buenos Aires. Efter et Par Dages Forløb fik jeg en Morgen Ordre til at stille ved Midtskibslugen med nogle Mand, og hjælpe Passagererne med nogle af Kasserne, vi halede alle de Kasser, der var mærkede som elektriske Sager op, og i Løbet af Dagen havde vi installeret Traadløs, som blev passet af to af vore Passagerer. Da jeg overfor Styrmanden udtalte min Undren herover, sagde han, at Skibet havde lovet at prøve Apparaterne paa Vejen, men jeg tænkte nu mit.

Ellers gik alt sin rolige Gang, og vi passerede Linien; her døde vor Tømmermand, som havde ligget syg af Lungebetændelse, og fik en Sømands Begravelse.

Som Dagen gik, antog Skibet et pynteligt Udseende, og vort Skorstensmærke blev forandret. Vi var godt Sydover, da jeg en Nat i fint Vejr vaagnede ved at Skibet laa stille. Et Par Minutter efter kom Styrmanden ind til mig og bad mig om mine Nøgler, da han skulde i Kabelgattet efter Tallier, for Rorledningen var sprunget; men han sagde, jeg skulde bare blive liggende, han havde purret et Par Mand, som var tilstrækkelig til Hjælpen. En halv Time efter satte Skibet sig i Gang, og jeg sov videre.

Da jeg om Morgenen talte med den Letmatros,

som havde været til Rors, sagde han, at han var alene paa Broen, men pludselig kunde han ikke dreje Rattet; han raabte da paa Styrmanden, som ikke havde sagt andet, end at han var et Fæhoved, hvorpaa han havde taget Rattet, givet fuld Damp, og saa var Ledningen sprunget. Da jeg spurgte, om de ikke havde set efter først, hvad der var i Vejen, svarede han nej. Jeg selv saa Rorkæden efter, den var ikke, som jeg havde ventet, knækket i Kvarterblokkene, men havde 5 Brud paa selve Tromlen; for mig saa det ud som om noget skulde være stukket ind i et af Kædelinkerne, og senere viste det sig ogsaa at være Tilfældet, gjort med Vilje for at skaffe Skibet en gyldig Grund til at anløbe en anden Havn, end den vi var bestemt for.

Hidtil havde vi intet Fartøj sigtet, idet vi løb noget udenfor den almindelige Rute; men en Eftermiddag blev der livligt ombord hos os, thi en engelsk Hjælpekrydser kom op imod os for fuld Fart, og snart efter lød et Kanonskud, og en Række Signaler lod os forstaa, at den ønskede at sende en Baad ombord for at inspicere os. Vi stoppede lydigt op og snart efter blev vi bordet af nogle Søofficerer. Til disse sagde vor Skipper, at han var bestemt for Buenos Aires, men vilde anløbe Montevideo, da han havde haft Brud paa sin Rorledning og ikke turde sejle op ad Laplatafloden i den stærke Strøm og megen Trafik, med defekte Styregrejser.

Vi fik Lov til at fortsætte vor Rejse, og ankrede to Dage senere paa Reden i Montevideo. Her gik



Finne-Barken »Ponape« fotografert i rum Sø. Billedet er taget fra en anden af Finne-Skibene »Herzogin Cecilie«.
Indsendt af Anker Petersen, S/S »Kirsten«.

vor Skipper og Supercargoen, Mr. Vilmeder, som det senere viste sig, var Reservekaptajn i den tyske Marine, i Land. Vor Rorkæde blev sendt til Reparation, og vi begyndte at indtage store Mængder af Bunkers.

Et Par Dage efter meddelte Styrmanden os, at vor Rejse var forandret, og at vi skulde om paa Vestkysten, hvorhen vidste han ikke; men Skipperen vilde sende os en Bumbaad ud, saa vi kunde købe, hvad vi havde Brug for, eller vi kunde give ham en Liste over, hvad vi ønskede at købe, for vi kom nok ikke i nogen civiliseret Havn de første Par Maaneder. Vi overvældede Styrmanden med Spørgsmaal, men han sagde, at han intet videre kendte til Sagen. Den Besked han gav os var efter en skriftlig Besked fra Skipperen, som jo var i Land.

Af korte Samtaler med Bumbaade og Pramførere, viste det sig at de havde os mistænkt for at være paa Eventyr, og sagde at der for kort Tid siden havde været en hollandsk Damper dør, som ogsaa var mistænkelig, af Engelskmændene var opbragt, og at den nu laa i Port Stanely med nedskudt Bro som Prise.

Den Nat rømte en af vore Fyrbødere; han blev ikke erstattet med nogen ny Mand. Vi klargjorde for og agter Pik, og disse blev fyldte med Drikkevand; vi fik femogtyve Faar ombord; de blev installeret under Bakken; saa kom endelig allesammen ombord, og Skipper og Supercargo. Vi lettede og stod ud fra Montevideo med Kurs for Magellanstrædet, som vi stod ind i en tidlig Morgen.

Vi gled ind mellem mægtige Fjælde, og saa for os en vild, men storslaaet Natur, med øde sneklædte

Fjælde. Af og til viste Vraget af et Fartøj os, at Sejladsen her var langt fra ufarlig. Vi sejlede hele Dagen og ankrede for Natten paa Reden i Puente Arenas, Verdens sydligste By.

Den næste Morgen fortsatte vi op igennem Strædet og laa den Nat til Ankers under et højt Fjæld. Ved Solopgang lettede vi. Det var Søndagen den 15. Marts 1915 og blev en skæbnesvangre Dag for os. Vi havde ventet at være ude af Strædet ved Aften-tid; jeg havde lige drukket Kaffe og laa paa min Sofa og læste, da en af Drengene kom farende og raabte, at der var en Krydser forude. Jeg gik op paa Dækket, og ganske rigtig, ud fra en Bugt forude, kom en engelsk Krydser mod os. Den havde Signaler hejst og brugte sin Lyskaster til at morse med. Vi fortsatte stadig vor Fart, som om intet var passeret, men nu tabte Krydseren Taalmodigheden og affyrede et Skud. Vi fortsatte stadigt; endnu et Skud og en Granat vandede lige for vor Bov; endnu et Skud og en Granat fløj lige mellem Broen og Skorstenen med en uhyggelig hylende Lyd.

Paa Broen var kun Skipperen og Supercargo'en. Ved Synet af Krydseren var vore Officerer, saavel fra Dæk som Maskine, gaaet til deres Kamre; jeg hørte nogle af vore Folk raabe ned til Dunkyman-den, som var i Maskinen, at han hellere maatte slaa Stop, da han vist ellers fik en Granat i Maskinrum-met. Han efterkom hurtigt Ordren, og nu laa Bangor stille, den blev kort efter bordet af to bemandede Baade fra Krydseren, som viste sig at være den engelske Krydser „Bristol“, og at den efter nøjere Ordre her havde afventet og stoppet os.

Vor Skipper og vore Passagerer blev sendt ombord i Krydseren og afhørte; imedens gik Baadene frem og tilbage mellem „Bristol“ og os, og i Løbet af kort Tid havde vi en fuldtalig Prisebesætning ombord, med Vaaben, Køjer og Proviant. De blev installeret paa Mellemdækket i Midtskibslugen, hvor nogle af Orlogsmandens Tømmermænd hurtigt fik stuvet vort lille Parti Stykgods sammen; rigget nogle Lamper op og lavet en midlertidig Nedgang. Hen ad Aften kom Skipperen og Passagererne tilbage, ledsaget af vore Prisoferer, som sagde til os, at vi blot skulde forholde os rolige; satte Vagter Midtskibs.

Vi lettede om Morgenen og gik nu tilbage gennem Strædet med Kurs for Port Stanely, og dystert vajede det engelske Orlogsflag, hejst over det norske, som Tegn paa, at vi var tagne som Prise.

Efter tre Dages Sejlads ankrede vi op i Port Stanelys Havn, og der laa den i Montevideo omtalte Hollænder ogsaa som Prise. Nu kom en lang og kedelig Tid. Et Par Dage efter vor Ankomst, kom Guvernøren og opslog Midtskibs en Plakat, hvor der stod at „Bangor“ var taget som god og lovlig Prise. Vi blev underrettet om, at vi intet maatte røre og var ansvarlig for enhver Ting ombord, og havde at rette os i et og alt efter hvad Guvernementet maatte foreskrive os.

Vor Prisebesætning afrejste med en Trawler til deres Fartøj, og i Stedet for dem fik vi Soldater, en Styrke paa 8 Mand og tre Underofficerer ombord. De blev indkvarteret agter hos os, saa vi maatte flytte sammen og overlade de passende Kamre til

dem. Ligeledes blev alle Lugerne dobbelt forseglede. Vi fik Lov til at arbejde nogle Timer daglig, saa vi holdt Skibet rent og godt vedlige, samtidig blev vi flere Gange taget i Land til Forhør. Her viste det sig, at Engelskmændene havde haft Skibet mistænkt lige fra det gik ud, og at den Fyrbøder, som rømte i Montevideo, var gaaet lige til den britiske Konsul. Hvad han yderligere fortalte, havde bestyrket deres Mistanke.

Da Engelskmændene paa denne Tid kendte Indholdet af den hemmelige tyske Telegramkode, havde de opsnappet nogle af vore Telegrammer, med det Resultat at de gennem os blev klar over hvor den tyske Krydser „Dresden“ laa gemt ved Juan Fernandes Øen, og samtidig med at de fangede os, løb Krydserne „Kent“, „Cornwall“ og „Oramma“ op til Juan Fernandes og ødelagde og sænkede „Dresden“.

Det viste sig samtidig at vort Skib havde to Navne, nemlig S/S „Bangor“ og S/S „Seattle“ af Bergen. Da vi blev overhalet i Strædet, havde Hovmesteren ifølge Skipperens Ordre, forsøgt at brænde en Del af Skibets Papirer i Kabysen, men vore to Kokke, som var Danskere, havde forhindret dette, og da Englænderne i det samme bordede os, faldt en Del kompromiterende Papirer i deres Hænder.

Dette viste sig ved Forhørene, at ingen af Besætningen kendte noget til fremmede Sprog. Da jeg taler Svensk, Tysk og Engelsk flydende, blev jeg paa Opfordring af Statssekretæren indsvoret som Tolk, og fik herved god Indsigt i Sagen. Vi skulde have været Depotskib for „Dresden“, som var den eneste, der undslap fra Slaget ved Falklandsøerne, den 8. December 1914, hvor Admiral van Spes Eskadre blev skudt i Sænk af Engelskmændene, og skulde, naar „Dresden“ manglede Proviant, gaa ind til Chile-Kysten efter flere Forsyninger. Ligesom vore Kul, vort meget Drikkevand, vore Faar og Stykgodset, der viste sig at indeholde en Del Ammunition, var til dette Fartøj.

Englænderne kunde heller ikke finde nogen Modtager til vor Last, og da vi havde ligget et Par Maaneder i Porth Stanley fik vi nyt Navn; denne Gang Nr. 515. En Dag kom en ny Prise-Besætning ombord, efter at vi alle havde afslaaet at sejle Skibet til Gibraltar under Opsigt af en Prise-Kommandant.

Vor nye Chef Commander Pollard kom ombord med sine Folk en tidlig Morgen, kaldte os alle paa Dæk og holdt en lille Tale til os. Han sagde, at vi stod under engelsk Beskyttelse, og ikke behøvede at frygte for noget; vor Skipper, første Styrmand, første Mester samt Supercargo'en og de to Passagerer, der jo i Virkeligheden var Radiotele-

grafister, skulde med under Bevogtning; tillige skulde de to Kokke, som havde forhindret Hovmesteren i at brænde Skibspapirerne, samt den Matros, der var til Rors, da vi blev stoppede, og jeg selv følge med Skibet.

Vi fik en Aftale i Stand med Englænderne, og fik gunstige Hyrevilkaar af dem. Saa blev det norske Flag strøget og det engelske Orlogsflag hejst, hvorefter Resten af vore Folk pakkede op og blev bragt ombord i den engelske Hjelpekrydser „Macedonia“, som laa i Havnen; det var det Skib, som havde stoppet og visiteret os paa Højden af Montevideo; de blev senere landsat i denne By og sendt hjem af den britiske Regering.

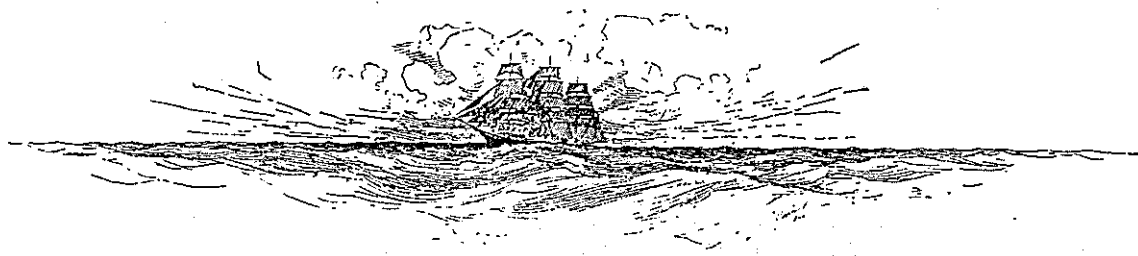
Et Par Dage efter, at Skibet igen var overtaget af Prisefolk, lettede vi og afsejlede til Sierraleone i Afrika, hvor vi alle blev landsat og indkvarteret i den stedlige Kaserne, medens en ny civil Besætning og Officerer overtog Bangor for Compagniet Elder og Dempster.

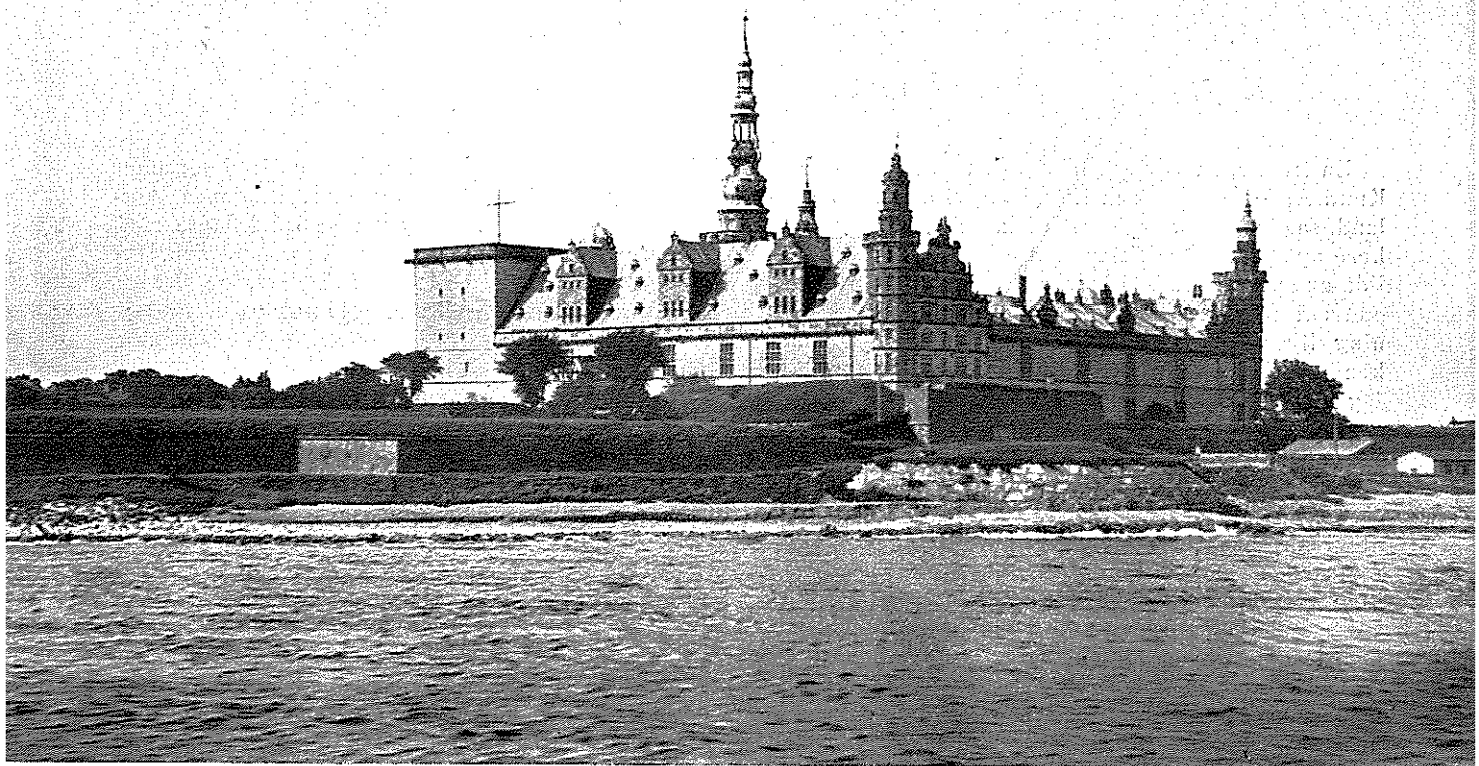
Vi boede i Sierraleone i en Ugestid, hvorefter vi sammen med Marinefolkene afsejlede til England med Congocompagniets Baad „Albertville“, og blev landsat i Falmouth. Derfra gik Rejsen til Plymouth, hvor vi blev indkvarteret i Royal Naval Barraks i Devonporth. Til at begynde med tror jeg nok de fleste af Englænderne antog os for Tyskere eller i den mindste for Krigsfanger, for den første Tid af vort Ophold var alt andet end behagelig; men efterhaanden som jeg blev lidt stedkendt og fik talt med de Folk og de Officerer, som vi havde med at gøre, blev det helt flinke. Vi fik Udgangstilladelse og hver Ugedag nogle Penge. Vi boede i en Underofficersmesse og levede godt, men Tiden faldt os alligevel lang. Vi havde ogsaa et Par Forhør, og endelig efter to Maaneders Ophold kom den Dag, hvor vi modtog vore Penge for den Tid vi havde været hos Englænderne, vore Billetter til København via Hull og Specialpas.

I Hull blev vi sendt ombord i D.F.D.S. „Flora“, som en tidlig Morgen stod ud fra Hull. Vi havde en heldig Overfart og var glade ved at komme hjem igen. Vi henvendte os paa det norske Konsulat, men det viste sig, at Rederiet var fallit og Rederen stukket af, vistnok til Amerika, og vi maatte vente flere Uger førend vi fik vore Penge og vore Papirer, som ved al den Hurlumhej var blevet forlagte.

Vi havde jo tillige nogle ekstra Krav, som det ikke lykkedes os at faa; men havde vi end noget Tab, saa havde vi dog oplevet et Eventyr, som jo i og for sig nok var værd at opleve.

„Z i n b a d“.





Kronborg

*Du staar som en Vogter, et Fredens Symbol,
og spejler din Skønhed i Sundet;
i silende Regn og i glinsende Sol,
lige smuk har jeg altid dig fundet. —*

*Du hilser den Farende Velkommen hjem
med Korsbannertegnet paa Tinder;
hos dem, der drog ud, staar du tydeligst frem,
naar de søger mod Længsler og Minder.*

*Du staar som en Vogter ved Øresunds Port
og viser din Pragt for Alverden;
vi nikker imod dig, naar vi drager bort
paa vor ensomme, fredløse Færden. —*

*Vi længtes imod dig, naar Hjemveen skar
vore Hjerter og gjorde os svage;
men alt det er intet mod Glæden, vi har
i vort Sind, naar vi vender tilbage. — —*

A. L.

Knud Andersen oplever England

En fremragende Englænder — en Pædagog — som Knud Andersen traf i en Kulmineby midt inde i England, sagde i Samtalens Løb til ham: „Jeg føler stærkere og stærkere, at Folk i andre Lande kun er meget lidt anderledes, end vi selv er,“ og siden gjorde han omtrent følgende Bemærkning: „En Nations Betydning ligger aldeles ikke i Størrelsen, men udelukkende i Kvaliteten af hvert Menneskes Karakter, og jeg vil af al Magt arbejde for, at vi maa blive flere og flere, som ikke tragter efter Anseelse, Rigdom og Berømmelse, men efter det, der er langt større.“

En anden Englænder — en ung Mand, som havde set sig godt om i Verden, sagde: „Jeg forstaar godt, at vi Englændere maa forekomme tørre og kedelige, for saadan synes vi netop selv, at vi er. Men dybest inde i os brænder en Trang som en evig Ild til at være anderledes, kun er vi bag vor tilsyneladende Overlegenhed grænseløst generte.“

Det var Bemærkninger som disse i Forbindelse med mange Oplevelser, der tvang Knud Andersen til at skrive „Højvande ved Dover“.

De fleste vil kalde Bogen en spændende Skildring af en livsfarlig Rejse, gennemført af en enkelt Mand og to Kvinder i en lille Sejlbåd fra Havn til Havn ved Englands stormfulde Kyst, og det er den, og en

Del vil synes, at den i endnu højere Grad fortæller om en opmuntrende Rejse gennem Englands storlaaede Natur baade ved Kysten og i det Indre med Besøg i store Byer, Landsbyer, Kulminer, Fabriker etc., mens en tredje Gruppe af Læsere, og det er vistnok dem, Knud Andersen selv vil være gladest for, vil finde, at Bogen tillige er en Nøgle til engelsk Sind.

Læg og Lærd, gammel og ung, Mænd, Kvinder, Slidere, Driverter, Millionærer, Fattige, Flyvere, Kulminearbejdere, Arbejdsgivere, Daglejere, Bønder, Søfolk, Missionærer, Rejsende og Ateister fortalte Knud Andersen med en Aabenhjertighed, han ikke havde ventet at møde i det „stive og kølige“ England, hvad der laa dem paa Hjerte. Derfor er Bogen ikke blot blevet Beskrivelsen af en spændende Sejlads med eventyrlige Landgangsture, men et Eventyr i Sjæls Verden bag Ansigternes reserverede Masker.

I en Tid, da der gøres mere end nok for at drive Kiler ind mellem Folkene og sætte dem op mod hinanden, har en Bog som Knud Andersens „Højvande ved Dover“ en Mission. Den bygger Bro, og mon ikke mange Læsere vil melde sig som Deltagere i Arbejdet, naar det kan ske i Selskab med en saa underholdende Fortæller som Knud Andersen?

VERITAS OIL

Solarolie
Smøreolie
Dieselolie
Fuelolie

Bunkringsanlæg: København
Esbjerg
Sønderborg
Gøteborg
Stockholm
Hamburg
Rotterdam
Antwerpen

Lagre i alle Verdens vigtigste Havne

ALFRED OLSEN & Co. A/S

Tlf. 5021 — København — Kvæsthusgade 3



NYTAARS HILSEN

AARS-SEJLADSEN 1936 er endt. Det var en god Sejlads. Ikke saadan at det har været Magsvejr hele Tiden, hvor man kunde lænse for Vinden. Hvem bryder sig om ustandselig Magsvejr. Der maa gerne være Kampe at ud-kæmpe, Modstand at overvinde, Farer at undgaa, det er dog en god Sejlads, naar alt er lykkedes ved Afslutningen.

For hver enkelt af os er Aaret jo en Sejlads, ikke mindst for „Vikingen“. Den Vind, vi lænser for, Drivkraften, der fører os gennem Aaret, er den Interesse, Sympati og Velvilje, vi møder hos vore Læsere. Derfor kan vi trygt konstatere, at 1936 har været en god Sejlads for „Vikingen“, for intet tidligere Aar har vi mærket en saa stærkt stigende Interesse og Sympati for Bladet.

Interessen for „Vikingen“ har Redaktionen pejlet gennem vort Oplag. Det er gennem Aaret 1936 steget jævnt og stærkt. Altsaa er Interessen ikke alene vokset hos dem, der allerede kendte „Vikingen“, men de, der tidligere blot laante Bladet hos Venner og kiggede det igennem, har forstaaet, at et godt Blad skal man ikke laane, det skal man købe for at kunne vende tilbage til det i en ledig Stund. Og det er kun derigennem, at „Vikingen“ hjælpes til at blive endnu bedre.

1936 indledtes med at sætte „Vikingen“s Format otte Sider op. Vi har sluttet 1936 med at anvende en endnu bedre Kvalitet Papir i Bladet. Vort Nytaarsønske er, at saa mange vil købe „Vikingen“, at vi kan bringe Bladet op paa hundrede Sider og forsyne det med farvelagte Illustrationer.

Sympatien for „Vikingen“ pejler vi gennem Brevene fra vore Tusinder Medarbejdere. „Vikingen“ skrives jo ikke af en lille Flok professionelle Journalister, men af Bladets Læsere selv, af dem, der fra deres Arbejde og daglige Liv kender Søen og dens Folk. Vort Nytaarsønske her er, at alle, der har noget at fortælle om Søen og Søens Folk, vil fortsætte med at sende os det, selv om det saa kun er nogle Oplysninger, vi saa kan skrive om.

Søens Folk er jo ikke alene dem, hvis daglige Liv leves om Bord i Trampdampere og Luksusskibe. Det er ogsaa dem, der søger at tilbringe hver ledig Stund paa Søen, om Bord i en Pram, en Lystkutter eller paa en Sørejse. Og det er ogsaa dem, der altid maa sidde hjemme, men som i Tankerne og Drømmene søger ud paa Søen til det Liv, der leves der. „Vikingen“ har Bud til dem alle, og „Vikingen“ faar Svar fra dem alle, for de slutter op om Bladet og gør det stærkt. „Vikingen“ arbejder ikke i nogen enkelt Grupperes Interesser. „Vikingen“ er for alle Grupper af Søens Folk. I „Vikingen“ mødes den enkelte med alle de øvrige. „Old time“eren“ fra Sejlskibene mødes med Dampernes og Motorskibenes Folk. Søfartens Mænd mødes med Sejl sportsmændene. I „Vikingen“ fortæller man hinanden Tanker og Oplevelser ud fra hver sit Felt, hvorigennem Forstaaelsen mellem alle Søens Folk øges og styrkes. Vort Nytaarsønske er, at vi maa forstaa alle Søens Folk, og at alle Søens Folk forstaa os. Ogsaa her har vi pejlet, og vi er mere end tilfredse med Resultatet.

Hvad er da Maalet for „Vikingen“s Sejlads?

Maalet er at befare det Hav af fagmæssig Dygtighed, sammenbidt Vilje, ren Loyalitet og Kollegialitet og ægte Kammeratskabsfølelse og Samhørighed, der er Særpræget for Søens Folk, og bringe Kendskabet hertil videre ud i det danske Folk. Redaktionen har maalt Vind- og Strømstyrke, pejlet og taget Bestik og fundet de bedste Betingelser for Farten, og med en Tak til alle dem, der hidtil har sluttet op om „Vikingen“, indbyder vi derfor fortrøstningsfuldt vore Læsere til at deltage i „Vikingen“s Sejlads frem gennem det kommende Aar.

Vi hiver Ankeret og ønsker alle vore Læsere

GLÆDELIGT NYTAAR!

Søfartens Mænd hilser hinanden



Den ærede Redaktions Opfordring til at fremsende mine Jule- og Nytaarsønsker for de Søfarende vil jeg efterkomme ved at ønske, at saa mange Søfarende som muligt maa kunne fejre Julen i deres Hjem, og at for de, der ikke kan gøre dette, der maa blive sørget for, at Julen dog gøres til en Højtidsfest, som adskiller sig fra den daglige Trædemølle. For det kommende Aar vil jeg udtale det Ønske, at Aaret 1937 beskæftigelsesmæssigt set ikke maa blive ringere end 1936, og at de Søfarende under fordragelige Former maa faa gennemført de rimelige Krav om Forbedringer af deres Kaar, som Genèvekonferencen gav Løfte om, og som ellers maatte blive fremsatte.

W. Christensen



Gennem Søfarts-Magasinet „Vikingen“ er det Dansk Sjø-Restauratør-Forening en Glæde at sende alle danske Søfarende de bedste Ønsker om et godt og frugtbringende Samarbejde i det kommende Aar.

Glædeligt Nytaar!

Villy. Rasmussen

Sømændenes Forbund i Danmark



At Menneskene maa blive klogere i det Aar, der kommer. Min Beskedenhed forhindrer mig ikke i ogsaa at regne mig selv med herunder. Det største Fremskridt synes nemlig samtidig at rumme de største Muligheder for den menneskelige Races Udslettelse. — Blot endda at Menneskene kunde blive saa kloge, at de kunde indse dette. — Overfor dette Problem blegner efter min Mening alt andet.

Mrs. J. J. J.

Redaktøren af „Vikingen“ har bedt mig udtale en Hilsen til „Vikingen“s Læsere i Anledning af Aarskiftet.

„Vikingen“s Læsere er sandsynligvis i overvejende Grad Folk, der enten er beskæftiget ved, eller har Tilknytning til dansk Skibsfart, og jeg kan da ikke ønske noget bedre end, at den gode Beskæftigelse, der har været i det forløbne Aar, maa fortsættes i opadgaende Linie i det Aar, der kommer, og at denne Bedring af Vilkaarene for dansk Skibsfart maa være en Følge af en sund Udvikling af Samhandelen mellem Folkene i Fredens Aand. Der vil da ogsaa være en sund og naturlig Basis for Bedring af Levevilkaarene for alle, der er beskæftiget ved dansk Skibsfart.



En Hilsen sendes til alle vore Søfarende.
En Tak for godt Medarbejderskab i det forløbne Aar.
Et Ønske om

at det indbyrdes gode Forhold ved gensidig Forstaaelse vedblivende maa bestaa.

at den Uro og Utryghed, der nu behersker næsten hele Verden, snart maa formindskes, og

at friere og naturligere Samkvem mellem Landene maa vende tilbage til Gavn for alle indenfor vort Erhverv. Sammenfattet i et velment:

„Glædeligt Nytaar!“

Havarsen



Julen er nær, og Aaret 1936 lakker mod Ende. Et travlt og paa mange Maader bevæget Aar for vor Skibsfart. Selvom Beskæftigelsen og Konjunkturerne i det hele har været tilfredsstillende truer dog alvorlige Vanskeligheder fra mange Hold, og ingen ved, hvad det ny Aar bærer i sit Skød.

Paa adskillige Omraader befinder Skibsfartens forskellige Grene sig i en Overgangstid, og meget gammelt og hævdevundet er i Smeltediglen. Det er da betydningsfuldt, at alle de forskellige Faktorer: Rederierne — store som smaa — Personellet's forskellige Grupper, o. s. v., som tilsammen udgør dansk Skibsfart, er besjælet af Vilje til gensidig Forstaaelse og Samvirke til Hævdelse af de store Fællesinteresser og indbyrdes Støtte.

Dansk Sjøsejlskibsrederiforening for mindre Skibe benytter med Tak Lejligheden til her at bringe sine bedste Nytaarsønsker til alle Sjøens Folk — med Haab om Fred og Beskæftigelse i 1937.

Pachobaisen

Glædeligt Nytaar

W. J. J.



„Radiotelegrafistforeningen af 1917“ bringer gennem Sjøens Tidsskrift „Vikingen“ en Hilsen til samtlige danske Søfarende. Radiotelegrafen og de til dens Betjening nødvendige Radiotelegrafister repræsenterer et nyt teknisk Fremskridt og en ny Gren indenfor de Søfarendes Kreds. Vi ønsker gerne at udtale vor Glæde over den Forstaaelse og Velvilje, med hvilken vi er blevet mødt overalt ombord paa Skibene, og vi haaber, at Aaret 1937 maa medvirke til en videre Udbygning af Radiotelegrafiens Anvendelse saaledes, at vore danske Søfarende kan faa større Nytte af dette tekniske Fremskridt.

J. J. J.
Sekretær.

SØ-FYRBØDERNES FORBUND

Mit Nytaarsønske er beskedent. Jeg vil haabe, at det maa lykkes os at hæve Søfyrbødernes Arbejds- og Levevilkaar op til et Niveau, der svarer til det, de øvrige Arbejdere har opnaaet i dette Land, saaledes at det ikke bliver nødvendigt at skride til Arbejdsnedlæggelse.

J. J. J.

Sejlsportens Mænd hilser hinanden



Københavns Amatør-Sejlkub

Sommersolhverv — Sejlernes gyldne Tid! Vintersolhverv? Mørke — nej Begyndelse paa Lysets Tilbagevenden! Mørket har passeret Kulminationspunktet, Tanken vendes fremad, og Forberedelserne til Sommeren begynder.

Sommeren 1937 lover Sejlerne en Oplevelse, som sent vil glemmes: Fællessejlsads fra København gennem Danmarks Færvande til Flensborg Fjord. K. D. Y., K. S. U. og K. A. S. er Indbydere, og Sejlerne er alle velkomne.

Kjøbenhavns Amatør-Sejlkubs Nytaarshilsen skal staa i Sommerens Tegn, og vor Hilsen til Sejlerne skal være et — Vel mødt til Sommerens store Æventyr-Sejlsads.

Junius Thorsen



Kongelig Dansk Yachtklub ønsker alle danske Sejlsportsfolk en god Jul og et godt Nytaar.

Og lad os alle forenes i Bestræbelserne paa gennem Samarbejde og Kammeratskab at fremme dansk Sejlsport til Nytte og Glæde for saa mange som muligt i vort Land.



Hellerup Sejlkub

Hellerup Sejlkub sender alle Sejlsportsvenner Ønsket om en glædelig Jul og et godt Nytaar.

Vi haaber, at det kommende Aar maa knytte Udøverne af den skønne Sejlsport endnu nærmere sammen, saa vi med Fornøjelse og Samfølelse kan mødes enten ved Kapsejlsads eller Langture.

Peter Spill



Danske Motorbaadsejere er først i de senere Aar ved Sammenslutning begyndt at varetage deres fælles Interesser. Gennem Standard-Baade, danske Baadmotorer og Bortfald af Benzin-Afgift til Vejes Vedligeholdelse for Motorbaades Vedkommende maa Motorbaads-Sporten kunne blive den nationale Sport, som den bør være i et Land som Danmark. Gid det nye Aar maatte bringe den Fremgang.



Motorbaadsklubben West

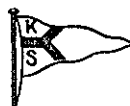
Motorbaadsklubben „West“ ønsker alle Bladets Læsere et godt Nytaar. Al Idræt paa Søen, hvad enten den drives i Kajak, Robaad, Sejlbaad eller Motorbaad, er en Kilde til Sundhed og sand Livsglæde. Lad os alle arbejde for, at saa mange som muligt faar Del i denne Danmarks ældste og skønneste Idræt.



Sundby Sejl-Forening

Alt for mange overser, hvilken Sundhedskilde Sejlsporten er, enten den dyrkes i en 10 Meter eller i en Kragejolle. Haabende paa den Tilvækst, som Sejlsporten med Rette fortjener, sender Sundby Sejl-Forening sin Nytaarshilsen.

W. H. Andersen



Kastrup Sejlkub

Ifald jeg skulde udtale et Ønske for Sejlsporten i det kommende Aar, maatte det blive Ønsket om Fremgang for Klassebaadssejlsadsen til fælles Gavn for alle aktive Sejlere.

Glædeligt Nytaar!

Agge Riber



ØRESUND SEJLEKUB „FREM“

Mine Ønsker for Sejlsporten i Danmark for det nye Aar er, at den saavel i Provinsen som i København maa udvikle sig efter de samme opadstigende Linier som i det forløbne Aar, og at det livlige og sunde Lystfartøjsbyggeri i 1936 maa fortsættes med endnu større Kraft i 1937. For den københavnske Sejlsport er det mit særlige Ønske, at den gode Samarbejds Sæd, som saaedes af de københavnske Sejlkubber i 1936, maa spire og skyde Blomst i det nye Aar, og at Frugten maa blive den Lystbaadehavn i Svanemøllebugten, vi alle længes efter.

Georg Jørgensen



Sejlklubben Sundet

Naar Aaret 1937 bringer de københavnske Sejlere den Glæde, at Arbejdet paa den nye Lystbaadehavn paabegyndes, tager jeg det som et godt Varsel for, at Sejlsporten er ved at blive den nationale Sport, som den ifølge vort Lands Natur bør være. Jeg ønsker, at langt flere maa faa den Glæde og de Oplevelser, som vor Sport bringer.

Med Ønsket om en god Sæson 1937 hilser jeg alle kendte og ukendte Sejlerkammerater.

Ejvind Jensen



Dragør Sejlkub

Med Haabet om, at den kommende Sæson maa bringe vor gode Sport ud i de fjerneste Krøge af de danske Færvande, sender Dragør Sejlkub alle danske Sejlsportsmænd Ønsket om et glædeligt Nytaar.

Halfdan Børgesen

H. O. F. Thomsen Glædeligt Nytaar *Jakob Brask*

EN NYTAARSHILSE



Det Forenede Dampskibsselskab A/S

København
Havnevæsen

Sadolin & Holmblad
Aktieselskab
Fabrik for Skibsfarver

Frederikssund Skibsværft
Nybygning af Fiskefartøjer

Dampskibsselskabet TC



Hecksher & Søn Eftf.
Edsvorne Skibsmæglere
Tlf. 7899
Amaliegade 39 Tlf. 7999

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT
ved A. P. Møller

Rejs altid med
Øresund

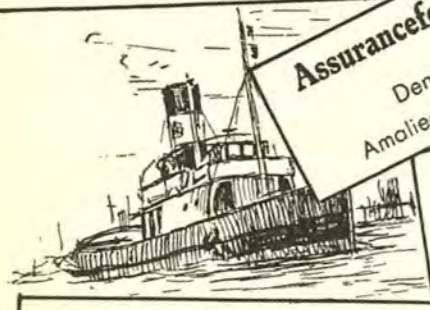
Rederiet Holm & Wonsild

Lage
Rederi og Befragter

Forsikrings-Aktieselskabet
DANSKE LLOYD

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

Ulykkesforsikringsforb
for
dansk Søfart og Fiske



Pensionsforsikringsanstalten A/S
Vestre Boulevard 38
Tlf. Central 7809

Helgø
Sundkrogsgade

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

Glæd Deres Hjem med
en Gave pr. Radio!
Gave Telegram A/S

Einar Møller & Co.
Frilagerbygningen
Amaliegade Tlf. Palæ 1262

Stevn
St. Kø

PRIOR BRAND
Colding & Co. - Tlf. 10.029

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

C. F. S
Teknisk Maskinhdl. Fr
Central 263 - P. Skra
Etabl

A 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**

A. N. Petersen,
A/s Det Dansk-Franske Dampskibsselskab

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

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

Theo. Koch & Co.

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

M. B. Cohn
Dæk- og Maskinstores
Tlf. 1403 - Toldbodvej 22

Christiansen
Skibsmonteringen **DANA**
Strand 44 Tlf. Byen 7460

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

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

SOLSKIBET

(Se Forsiden)

Man har imellem Helleristningerne fra Skandinaviens Broncealder nu og da fundet „Solskibet“s Konturer indhugget i Stenenes ru Flader. Anbragt paa en Stang i Skibets Midte føres Solskiven frem, Baaden med det fantastiske Horn under Stævnen ros frem af Mænds kraftige Næver, medens en Præst tilbedende hæver Armene mod Solens hellige Symbol. Saaledes bringer disse Billeder os Bud om Soldyrkelse i fjerne Tider af vort Folks Historie. Senest fandt man et saadant Solskib paa en Sten i Dyrehaven for et Par Aar siden.

Maaske har disse Billeder aldrig været tænkt som en Gengivelse af et virkeligt Skib, men kun som en symbolsk Fremstilling af det straalende, livgivende Himmellegemes Sejlads over Himmelbuen — Solens

Baad. Men maaske har et saadant Solskib ogsaa virkelig pløjet Vandene om vore Kyster og er ved Solhverv blevet roet ud paa det aabne Hav, den opgaende Sol i Møde. Man har hvilet paa Aarerne og vugget de lange Dønninger, indtil den første Solstraale ramte den gyldne Skive over Mændenes Hoveder og tændte den i luende Glød. Glimtet af Solen i det røde Guld har tændt Haabet og Troen paa det kommende Aar, paa Fremtiden, i vore Fædres Sind, paa samme Maade som vi, deres Efterkommere, ved Januars Begyndelse, naar Dagen længes, og Vintermørket begynder at vige, ser Aaret i Møde med lysere Fortrøstning, trods Uvejrsskyernes mørke Banker forude.

Snak om en Ting



„— ja, og saa en god Cognac til, saa har vi Prikken over P'et.“

„Allright. Men saa ska' du smage en fin gammel Fyr — Napoleon 20 Ans — fra Rochet & Co., med en ganske særlig Aroma og Finesse, gammel og fornem i Smagen. Det er en, der har vasket sig. Høj Kvalitet og lav Pris, saa passer Pengene.“

Det er Vinfirmaet Jesper Christensen & Co., som snart genem 50 Aar har specialiseret sig med ægte Vine og Spirituosa. Paa Firmaets Lagre paa Gammelholm og Frilagrene henligger store Partier ægte Cognac og gammel Brandy. F. Eks. Grand Champagne Cognac

1893, der er fremstillet af samme Drueart som anvendes til Champagnevinene, samt det bekendte Mærke Napoleon 20 Ans fra Rochet & Co. Erfarne Kaptajner og Hovmestre er begejstrede for Napoleon Rochet's høje Kvalitet og ædle Smag.

25 Aars Jubilæum.

Den 1. Januar har den kendte Havnefoged P. Winsløw, Hellerup Lystbaadehavn, 25 Aars Jubilæum. — Naada, hvor der bliver Fest, de Tusinder af Baadejere, som i Aarenes Løb er kommet i Forbindelse med Havnefogeden, vil sikkert benytte denne Lejlighed til at takke Hr. Winsløw for hans Interesse for Sejlsporten.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Sejlsportsmandens
Drømme gaar i de mør-
ke Vinterdage bort til
fjerne og milde Kyster,
en Drøm, kun de færre-
ste kan virkeliggøre.



Herhjemme i det høje og barske Norden er en Lystyacht blandt drivende Isflager et sjældent Syn. Lystfartøjerne plejer at forsvinde før Isen kommer og først dukke frem igen, naar Isen atter er forsvundet.



En amerikansk Langfartsbaad,
der tydeligt nok trives i haardt Vejr. Trods den krabbe Sø gaar det store Fartøj
tørt gennem Bølgerne, hvilket Billedet anskueliggør paa en overbevisende Maade.



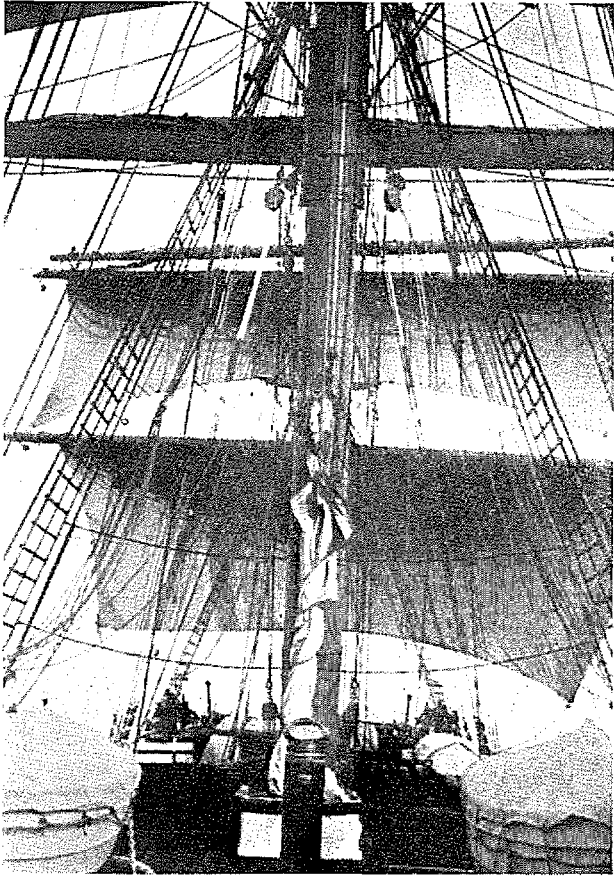
Baadens Opførsel i Søgang

Fartøjer har jo, ligesom Menneskene, højst individuelle Egenskaber. Maaden at opføre sig paa er lige saa forskellig blandt Skibe som blandt Skabningens Herrer. Sømanden taler om et godt Søskib, hvormed jo menes et Fartøj, der opfører sig mønsterværdigt i al Slags Vejr. Men han taler ogsaa om „en stiv gammel Kasse“ eller „en slem gammel Potte“, hvormed tydeligt er udtrykt baade Misfornøjelse med og Foragt for en Skude, der opfører sig daarligt i Søen. At det ikke alene er Skibets Størrelse, det kommer an paa i drøj Sø, saa man under „Queen Mary“s sidste Fart over Atlanten. I det haarde Vejr opførte dette Tidens store tekniske Vidunder sig saa uregerligt, at flere af Passagererne maatte gaa i Land som Invalider. Naar Oceanets vældige Vandmasser først er sat i Bevægelse, taaler de ikke Trods.

Det, der kan gøre Opholdet om Bord i et Skib saa utaaleligt, er jo ikke saa meget den langskibs Bevægelse, Bølge op og Bølge ned, som det er den tværskibs Bevægelse, altsaa at Skibet ruller. Den langskibs Bevægelse kan nok hos mindre søsterke Personer for en Tid bevirke Søsøgens Kvaler, men

man kan dog hurtigt vænne sig dertil. Men de tværskibs Bevægelser! Har man gjort Turen over Nordsøen med et 12,000 Tons Skib i Ballast i haardt Vejr, saa ved man, hvad det vil sige. Ikke et eneste Sekund er Kroppen i Hvile. Alle Muskler er i ustandselig og krampagtig Bevægelse for at holde Balancen. Selv naar man ligger i Køjen og søger en Smule Hvile, er det næsten umuligt at slappe Musklerne af. Bedst gaar det, hvis Ens Køje viser langskibs. Men viser den tværskibs, saa gaar Tiden selv i Søvn med det mærkelige i, det ene Øjeblik at føle sig løftet op paa Fødderne, for det næste Øjeblik at kure den modsatte Vej i Køjen med Fornemmelsen af, at nu staar man paa Hovedet. Naar Skibet efter en saadan Rulletur over Nordsøen glider ind paa en Havns blanke Vande, føler man det som en Opvaagnen efter et Mareridt. Det er Nordsøens forholdsvis korte og høje Søer, der har deres store Del af Skylden i Skibets Slingren og Rullen.

Men hvordan da med Lystfartøjerne i de hjemlige Farvandes endnu kortere Søgang? En Tur i et Lystfartøj skulde jo gerne være til Fornøjelse og Hvile,



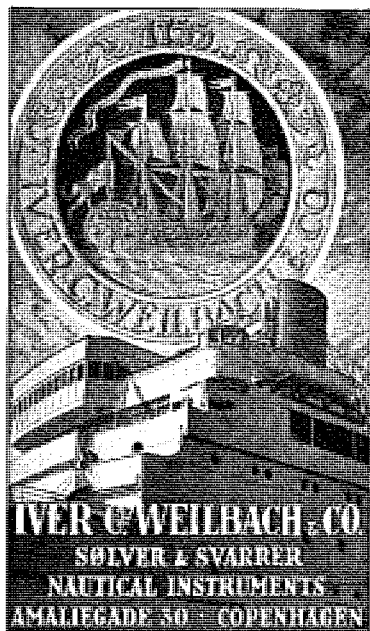
Rejsen er lige begyndt. Undersejlene sat.

og ikke en ustandselig og trættende Søgen at holde sig i Balance.

Lystyachten staar med Rette i højt Ry for sin gode Opførsel i Søgang. Og dette har tre Grunde. For det første har Lystyachten et Underskrog, der stikker meget dybt i Vandet, hvorved den største Vægt, Blykølen, er bragt ned paa det dybeste Sted

lige langt fra For og Agter. Dette er imidlertid ikke nok til at holde Baaden støt i Søgangen. Spørg Sømanden. Han kan fortælle, at hvis han kommer fra Spanien over Biscaya med en Ladning Malmerts, der blot ligger som en blytung lille Klat nede i Bunden af Skibet, saa ruller Skuden nederdrægtigt. Den anden Grund til Lystyachtens gode Opførsel i Søgang ligger i Sejlføringen. Vindens Pres i Sejlene søger at lægge Yachten paa Siden, og dette modvirkes af Kølens Vægt, og Balancen mellem disse to Kræfter er det, der giver Lystyachtens store Stabilitet. Derfor ser man ogsaa mindre Fartøjer som Fiskedampere, Kystdampere og Motorbaade hyppigt føre et saakaldt Støttesejl, der virker dæmpende paa Slingrebævelserne. Den tredje Faktor for god Opførsel i Søgang er den ringere Fart. Lystyachtens forholdsmaessig ringere Fart i drøj Sø udfordrer ikke Søens ubehagelige Egenskaber saa stærkt.

Men hvordan da med Motorbaaden, hvis Hovedegenskab jo netop er at skyde Fart? At bygge en Motorbaad saadan, at den opfører sig godt i Søgang, er meget sværere end en Yacht. Den ringe Dybtgaende og den store Hastighed gør det nødvendigt at skænke alle de øvrige Betingelser for Sødygtighed endnu større Opmærksomhed. Foruden det gunstigste Forhold mellem Længde, Højde og Bredde er fremfor alt Baadens Form og Vægtfordelingen af største Betydning. Stævnen maa have skarpe og opefter udadvisende Spanter. Al Vægt maa saa vidt muligt anbringes dybt og midtskibs eller endda noget agten for midtskibs. Navnlige maa Forskibet ikke være for svært, da det let skal kunne skyde sig op paa Søerne og uden al for megen Tyngde glide ned i Bølgedalen igen. De opefter og udadvisende Spanter gør, at naar Forskibet sætter sig i en modgaende Sø, vælter denne ikke ind over Baaden, men kastes ud til Siderne som Skumsprøjt.



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
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.

Den danske Kaptajn som Kinalods



"Off Haining Pagoda"
103
300

S. P. Jørgensen

Kaptajn Jørgensen, som er født i Sletten, har i 35 Aar været bosiddende i Østen, og er nu Seniorlods i Shanghai. Det store engelske Forlag Kelly & Walsh har udgivet en Række Sortkridtstegninger, der er udført af Kaptajn Jørgensen. Samlingen omfatter en Del kinesiske Sejlskibstyper, som er ved at blive fortrængt af moderne Motor- og Dampskibe. — Disse Sortkridtstegninger er udført med stor Dygtighed og Akkuratesse, og vi skal af og til bringe nogle af disse smukke Tegninger i „Vikingen“.



PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af
en der kender ham meget bedre

COPYRIGHT
BY „VIKINGEN“ KBHVN.



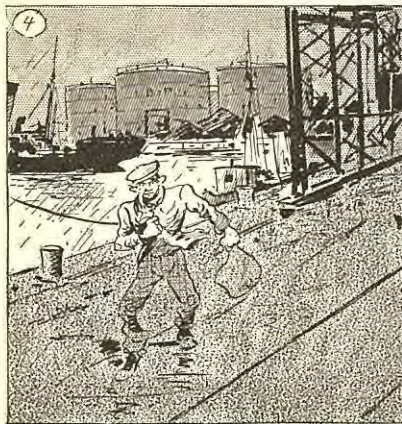
En velhavende Lediggængers daadløse Drivertilværelse har aldrig ligget for min Natur. De frie Horisonter drager mig med uimodstaaelig Kraft. Allerede tidligt tog jeg den Beslutning at søge ud — ud hvor der leves og handles stærkt, — kort sagt: paa det evigt hvileløse Hav.



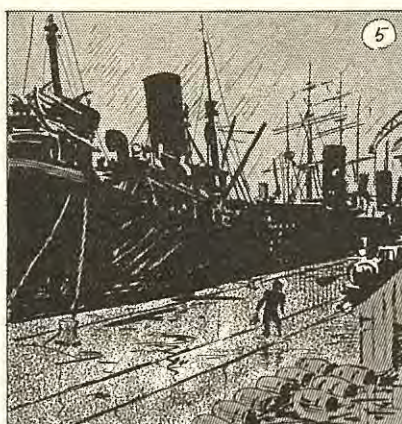
For en velstaaende ung Mand som mig var det ikke helt let at frigøre sig for de selskabelige og, hm, andre Krav, ens Medmennesker stiller til en. Men jeg følte en inderlig Lede ved Tomheden omkring mig og besluttede mig til at gøre mig fri.



Jeg opholdt mig dengang sammen med flere andre som — hm — Gæst hos en velhavende Mand, hvis Navn jeg ikke vil nævne. Han havde en dejlig Ejendom ved Kysten, og da jeg vidste, at min Beslutning om at forlade Selskabet midt under Sæsonen vilde fremkalde lidenskabelige Protester, — —



forlod jeg i al Stilhed min Værts Hus ved Nattetide. Jeg rejser altid let, saa min Bagage voldte mig ingen Vanskeligheder. Jeg kan levende forestille mig mine Værtsfolks Forbavselse Dagen efter. — Ak ja.



Jeg begynde saa at overtænke, hvor jeg skulde tage hen. Den største Vanskelighed var næsten at træffe et Valg mellem den Vrimmel af store, luksuriøst udstyrede Linere, der stod til min Raadighed. — Men hvad, jeg har aldrig været langsom til at træffe en Beslutning.



Mit Valg faldt paa en ikke stor, men overmaade komfortabel Passagerbaad, der skulde til Østen. Vejret i dette Efteraar kunde ogsaa nok faa en til at længes mod sollyse, palmeklædte Strande. Ingen, end ikke mine nærmeste Venner, anede, at jeg rejste bort hin mørke Novembemat for Aar tilbage.



Jeg maa sige, at jeg havde været heldig med Valget af Skib. Kahytforholdene var, som jeg havde ventet, — uh'-paaklagelige. De første Par Døgn holdt jeg mig dog for mig selv og nøjedes med at se mine Medpassagerer lidt an. — En vis Reservation skader aldrig.



Naa, længe kunde det naturligvis ikke skjules, at en Mand af mit Format befandt sig om Bord. Jeg tog da en rask Beslutning, lod mit Inkognito falde og blandede mig mellem de andre. Jeg var snart Midtpunktet for alles Opmærksomhed.

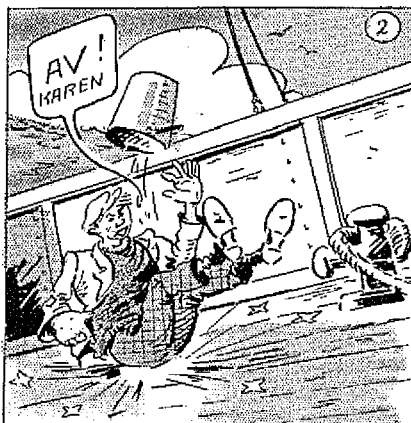


Jeg egner mig ikke til at vegetere. Efter kort Tids Forløb gik jeg i Gang med at sætte mig grundigt ind i Forholdene om Bord. Skibets Chef paalagde første Styrmand at give mig et saa godt Indblik som muligt i Livet om Bord. Denne elskværdige Officer stillede sig paa den be-redvilligste Maade til min Disposition for Resten af Rejsen.

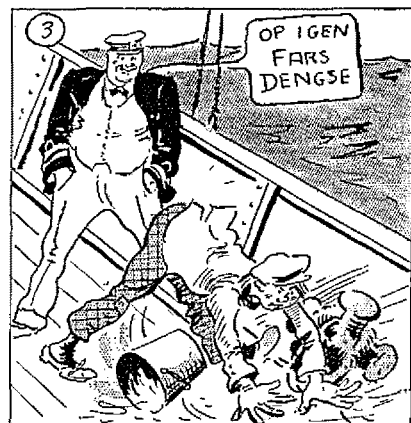
Her begynder nu Peter Prals vældige Saga om hans egne glørværdige Bedrifter, fortalt i berømmelig Tekst af ham selv og skildret i tilsvarende Tegninger af den, der kender Sandheden om ham. Peter Pral vil være at finde i hvert Nummer af „Vikingen“ i en fortsat Serie. Følg med straks.



I Samraad med første Styrmand Jackson besluttede jeg mig til at tage et lille Kursus i godt Sømandskab. Før en rask og energisk ung Mand som mig er Livet som Passager paa en lang Sørejse ikke til at udholde. Nej, — „Skub paa“, som Jackson altid sagde, den brave gamle Havørn.



For mig, der var vant til at ferdes hjemmefra i Selskabssnene og paa Storbysens Asfalt, var det en Oplevelse at mærke det gyngende Skibsdæk under mine Fødder. Det friske Skumsprojt fra Nordseens Bølger strejfede mine Kinder og fik mig til at rette mig op.



Op og ned — op og ned og op igen. Hvor jeg husker de glade Dage om Bord — og endnu kan jeg høre gamle Jacksons opmuntrende Tilraab for mine Øren — munter og ligetil, som han var, altid med en Spug paa Læben.



Jeg husker en Dag, jeg havde taget mig en Middagstur paa det solvarme Dæk, blideligt gynet af Biscayas Bølger var jeg slumret ind, lytende til Havets evigt skiftende Melodier.



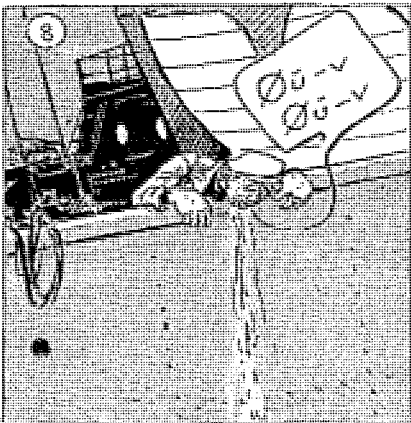
Jackson, der aldrig kunde blive træt af at sætte mig ind i Sømandslivets mangfoldige Foreteelser, rev mig ud af Søvnens Arme med et af sine sædvanlige, muntret klingende Sømandstilraab. I et Nu var jeg lysvagen.



Og saa gav denne udmærkede og velbegavede Mand mig en fuldstændig Oversigt over underlige Sømandstraffe fra de ældste Tider og op til vore Dage. — Ja, den Jackson, — altid fuld af Liv og Energi var han.



Som Søen af en vild gammel søfarende Nation vænnede jeg mig hurtigt til Livet om Bord. Og i mit nabue og modtagelige Sind vakte Havet Føljelser, som jeg aldrig havde kendt paa Landjorden, vage, ubestemmelige Fornemmelser —



Timevis kunde jeg bengue over Rørlingen forude og stirre i de grønne Bølger med de fine, hvide Skumtunger. Hvor jeg husker de lange Timer, hvor jeg følte det, som om en Byrde blev lettet fra mig.



Og saa naar Stjerneerne tændtes over den bølgende Horisont, Melankolien kunde let faa Tag i ens Sind, den kunde komme snigende, næsten umærkeligt, og faa mig til at føle mig ensom og forladt — ene paa Verdenshavet. Indtil gamle Jacksons kære, kende Stemme kaldte mig tilbage til Virkeligheden.

Følg med i næste Nummer i Peter Prals storslaaede Bedrifter! Han er vel en mægtig Karl!

SØMANDENS LIV

Foredrag holdt i Radioen af *Milton Johansen*

ALLE raske Dreng vil gerne ud at sejle og blive Sømand, fordi de tror, at Sømandens Liv er en lang Kæde af spændende Eventyr. Men det er saa langt fra Tilfældet — og Forældre bør betænke sig to Gange, før de giver deres Dreng Lov til at gaa den Vej.

Uddannelsen paa Søen er noget helt andet end en Lære paa Landjorden.

Men vil en Dreng endelig til Søs, bør han begynde som Elev paa Skoleskibet „Georg Stage“ og derefter om muligt fortsætte med Skoleskibet „Danmark“ — for i disse Skibe sørges der for, at de lærer noget. Men de fleste Dreng begynder som Messedreng eller Dæksdreng paa et Dampskib — bedst er det at begynde paa et Sejlskib, men dem har vi jo saa faa af.

Efter 12 Maaneders Sejlads bliver Drengen — hvis han er fyldt 16 Aar — Ungmand og er nu inde under Sømandenes Overenskomst. Efter yderligere 12 Maaneders Sejlads som Ungmand bliver han Letmatros. For at blive Matros maa han have sejlet i mindst 36 Maaneder, heraf mindst 18 Maaneder som Ungmand og Letmatros.

Men naar man saa er blevet Matros, er man næ-

sten overflødig, fordi der antages flere unge Mennesker, hvergang der antages 1 Matros, og det er langt fra i alle Skibe, der antages Matroser, og bliver man arbejdsløs, varer det ofte over 1 Aar, før man faar Hyre igen. Eventyrlysten gaar snart af een, for det, man som Matros faar set af Verden, er jo Vand og Vand igen — mens Dagene i Havn er snart talte, og de gaar hurtigt med haardt Arbejde — og saa kommer igen de mange Dage til Søs.

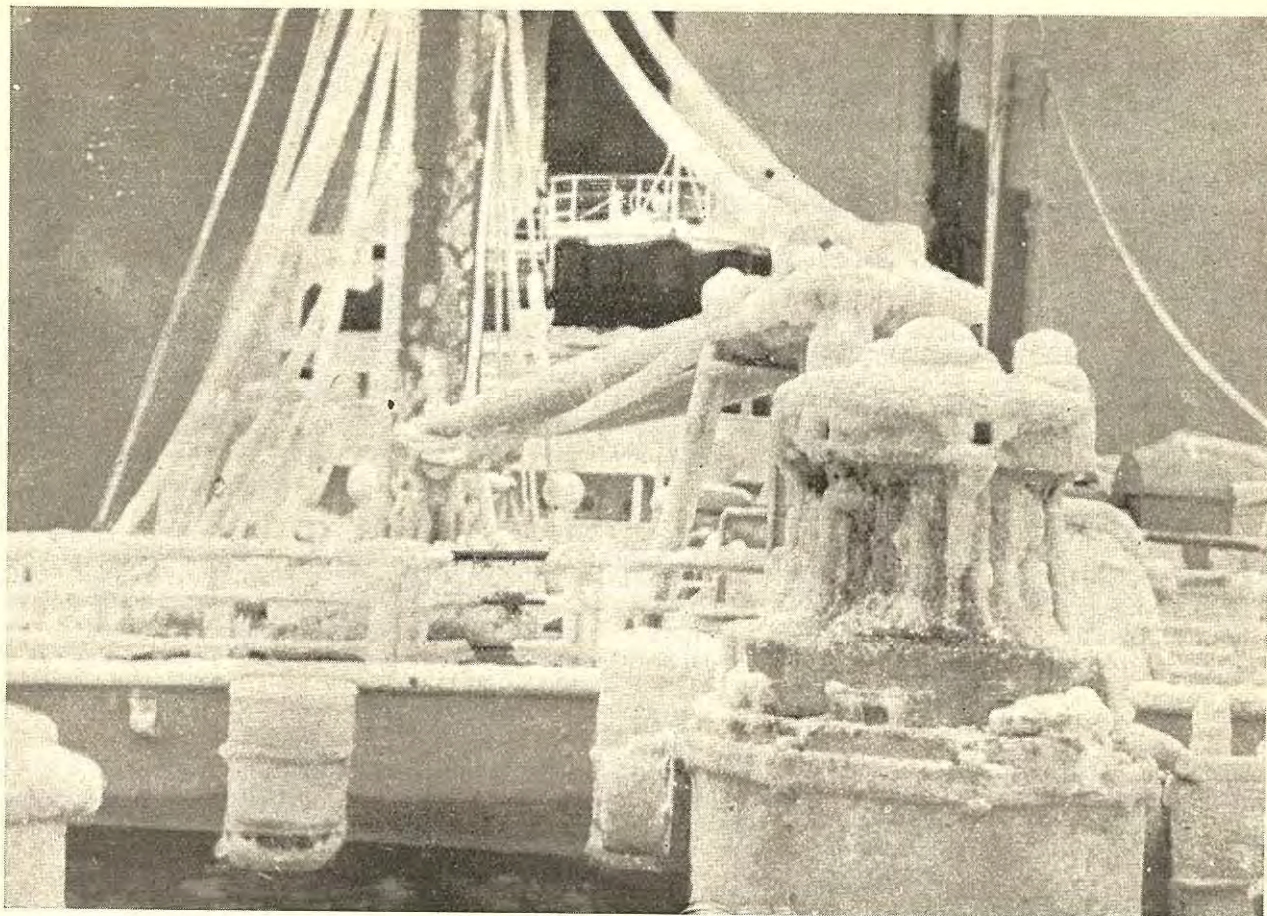
Vi kan jo f. Eks. følge en Matros, der faar Hyre paa en Kulbaad til England. Naar Damperen gaar ud her fra København, er den sædvanlig tom. Og det skal nok passe, at det er en Lørdag eller i alt Fald en Dag før en Helligdag. Medens vi sejler ud af Havnen, har vi travlt med at faa Skærstokkene og Lugerne lagt over og Bommene firet ned.

Naar Skibet er søklart, bliver Vagterne sat, d. v. s. Mandskabet deles i to Vagthold, der skiftes til at have Vagt. Hundevagten fra Kl. 12 Midnat til Kl. 4, fra Kl. 4 til Kl. 8 Morgenvagten, saa kommer Formiddagsvagten fra Kl. 8 til 1, Eftermiddagsvagten fra Kl. 1 til 7 og Aftenvagten fra Kl. 7 til 12, hvilket gennemsnitlig giver en Arbejdsdag paa 12 Timer.

Den, der nu faar Vagt, efter at Skibet er gjort sø-



Paa Vej til England.



Saa er det Vinter.

klart — og det er næsten altid Aftenvagten — gaar nu i Gang med at spule Skibet, og da der kun er 2 Mand paa Vagten, skiftes vi med at staa til Rors og at spule. Først naar det værste er overstaaet, er der Tid til at tænke paa Udkig.

Om Natten gaar Vagten med at staa 1 Time til Rors og 1 Time paa Udkig. Kl. 12 bliver vi afløst af dem, der fik første Frivagt, og saa er det om at faa det værste Snavs vasket af sig og saa til Køjs, for Kl. 3,40 bliver vi purret ud igen for at faa en Kop Kaffe, inden vi overtager Vagten igen Kl. 4. Den gaar ligesom før med at holde Udkig og staa til Rors indtil Kl. 8, da vi faar Frivagt, og nu er Frokosten den store Oplevelse, for det er jo nu Søndag. Saa sætter vi vort snavsede Tøj i Blød og gaar saa til Køjs til Kl. 12,20. Vi purre nu ud til Middag og tager Vagten fra Kl. 1, d. v. s. vi staa til Rors, og i Fritimerne vasker vi vort Tøj afbrudt engang imellem af Styrmændens Fløjte, for saa skal der ses paa Loggen, hvad Fart vi gør, og Loddet skal gøres klart, da det ser ud til Taage.

Flaget skal sættes, og der skal kippes, naar vi passerer Skagens Fyrskib. Nu kommer Taagen om os, og saa er det Nat med at vaske Tøjet, for saa er det om at holde Udkig, og Søndagen er ødelagt.

Mandag Morgen har vi Formiddagsvagt, og da Vejret nu er klart, bliver vi sat til at vaske Malingen ren midtskibs, og bagefter bliver Lossegrejterne efterset. Tirsdag Eftermiddag skraber og pletter vi nu de værste Skrammer paa Malingen, og da vi nu

har haft fint Vejr, gaar vi ind til Newcastle allerede Onsdag Morgen med Højvandet. Vi har nu faaet Lods ombord og Slæbebaad foran. En Time efter er vi fortøjet ved Syd Schilds Doks Bøjer for at vente paa vores Tørn til at komme under Kulsprodden, og da det bliver vores Tur Kl. 6 Aften, er der ikke noget, der hedder at gaa i Land, for saa snart vi er paa Plads, begynder Kullene at rasle ned i Lasten, hele Jernbanevogne ad Gangen.

Vognene kører ud paa en Slags Elevator, hvor den ene Ende af Vognen løftes, saa Kullene løber op paa en Slidske og styrter ned i Lasten i en Sky af Kulstøv, saa vi i Løbet af et Øjeblik ligner Negre allesammen. Snart maa Skibet forhales lidt frem, snart lidt tilbage, alt efter som Kullene skal rende ned forefter eller agterefter i Lasten. Ud paa Morgenstunden er vi fuldt lastet og forhaler saa hen i Dokgaten for at vente paa Højvandet. Imens har vi travlt med at smide de Kul op i Lugen, som er faldet paa Dækket, hvorefter vi skalker Lugerne, og denne Gang skal det gøres solidt, da vi jo nu er ikke saa lidt dybere paa Vandet, end da vi gik fra København.

Kl. 10 kommer Lodsen ombord, og Dokportene begynder at aabne sig, og vi staa til Søs efter et langt og besværligt Døgn uden megen Søvn. Vagten bliver sat, og da vi nu har første Vagt, bliver vi paa Dækket til Kl. 1, og nu gælder det at skynde sig at faa gjort klart Skib, for det blæser en lille Storm uden for af Nord Øst, saa Lodsen gaar fra Borde lige in-

den for Bølgebryderen. En god Ting er der ved al den Stormen, vi behøver ikke at spule, det besørger Rasmus for os — Rasmus, det er Søen — men til Gengæld er der vaadt og ubehageligt allevegne, og da vi faar Frivagt Kl. 1, saa er det om at benytte den første lille Pause, der bliver i Søernes Styrtebade, for ellers bliver Middagen kold og fortyndet med Saltvand.

Paa hele Turen hjem har vi daarligt Vejr, saa at vi i den Tid, vi ikke er til Rors, opholder os midtskibs, hvor vi splejser Stropper og efterser Blokke, og om Natten gaar vi Udkig paa Broen, da der ikke er til at være paa Bakken. En Gang imellem maa vi rundt og efterse, om Søen har slaaet noget i Stykker, eller der er noget, der er revet løs, og der gælder det jo om at passe paa sig selv, for ellers gaar man overbord eller bliver lemlæstet; i alle Tilfælde varer det noget, inden det bliver opdaget. Rasmus er slem ved os, Mandag Morgen naar vi København, og saa begynder det hele forfra igen.

Paa de lange Ture — til Middelhavet, til Østen eller Sydamerika — gaar det nærmest lige saadan, blot er der jo meget længere imellem, at vi anløber en Havn. Og Opholdet i Havnen gøres jo altid saa kort som muligt, fordi det koster Penge at ligge i Havn, og naar Havnearbejdere gaar hjem, saa skal Skibet som Regel forhale. — Saa det, Sømanden ser af de fremmede Lande, er ikke saa meget, som man tror. Og endelig er selve Sejlturen paa Varmen ikke særlig misundelsesværdig — for der kan blive godt varmt paa et Skibsdæk, og selv om Natten kan det knibe med at faa Søvn i den Varme, og der er jo altid noget at gøre paa et Skib, og hvad enten det er varmt, eller det blæser, skal Arbejdet udføres, der skal pudses, vaskes, skræbes og males — eller splejses — og man maa ogsaa huske, at Sømanden maa haade sy og stoppe og vaske sit eget Tøj — saa det er ikke det bare Lediggang selv paa de lange Rejser. Og naar man saa kommer hjem og bliver afmønstret, saa har den unge Sømand alt for ofte ikke noget andet Sted at holde til end det Værelse, han kan leje sig, til han skal paa Farten igen med

et andet Skib, anden Kaptajn og andre Kammerater.

For de unge kan dette rastløse Liv dog maaske byde paa nogle Tillokkelser, for Sømanden maa lære at klare sig, og han maa tage mange drøje Tag med Vejr og Sø — saa han hærdes baade i Sind og Skind mere end mange paa Landjorden, men naar han saa har aftjent sin Værnepligt og har benyttet Tiden paa Landjorden til at forlove sig — og saa ogsaa vil giftes — saa er det ikke længere saa spændende med de lange Rejser — og Hyren slaar heller ikke saa godt til. — Saa kommer den Tid, da han prøver at faa noget i Land — og saa maa han være glad for et tilfældigt Job som Arbejdsmand, hvor det nu kan falde sig.

Der er jo dog ogsaa nogle enkelte, der søger at blive Styrmand og Kaptajner, og der kan jo være Grund til lige at nævne, hvordan Uddannelsen saa skal forme sig. For at faa Bevis som Styrmand, kræves, at man efter det fyldte 15. Aar har faret til Søs i mindst 4 Aar, hvoraf de 2 Aar i søgaaende Sejlskib, og at man derefter bestaar den særlige Eksamen for Styrmand. Desuden skal man bestaa en særlig Synsprøve og saa forøvrigt ikke være straffet. Styrmandseksamen tages paa en af Navigationsskolerne, hvor Undervisningen varer 18 Maaneder.

For at blive Skibsfører skal man efter Styrmandseksamen sejle mindst 2 Aar som Styrmand — deraf mindst 1 Aar i søgaaende Skib og derefter bestaa Eksamen for Skibsførere. Desuden skal man være fyldt 25 Aar.

Til Slut vil jeg tilføje, at Sømandslivet vel byder de unge en hel Del, som de unge paa Landjorden ikke faar Lejlighed til at opleve, men det værste ved Faget er snart sagt den store Arbejdsløshed og saa Vanskeligheden ved at finde Arbejde paa Land, naar man bliver lidt ældre.

Sømandslivet er et Liv for unge, raske og ugifte Folk.

Milton Johansen



I otte lange U'er
skrev Jungmand Jakel ikke
hjem.
hans gamle Mor i Struer
troede — hun var gaet af
Glem.

Hun sad i Aftenstunden
paa Molen, der hvor Fyret
staar,
og tænkte: „Hvad er Grun-
den
mon til — jeg ingen Breve
faar?“

Med Kjøsesøkken værdig
han kom og sa: „Jeg er et
Bøst,
at ej jeg skrev — men færdig
fik jeg „Barken Margrethe“
læst.

Og her Mor! ser du Bogen
om danske Sømands Daad og
Drift,
saa jængslende som nogen,
om den Roman bør der bli'
Rift.
Allan Larsen.

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“ Abonnenter og Læsere

De bedes venligst oplyse mig om, hvad der fordres for at føre Split-Flag paa min Motorbaad.

Jeg har været Søspejder i 13 Aar og har bestaaet flere af Prøverne, jeg har ogsaa sejlet i „Den kgl. Grønlandske Handel“ en Sæson, saa jeg er ikke ukendt med Søen og dens Regler.

O. A.

Med Splitflag mener De vel „Yachtflag“, d. v. s. Splitflag med Y. F. i øverste venstre Firkant? En Saadan Tilladelse gives af Statsministeriet i hver enkelt Tilfælde, naar Lystfartøjscertifikat foreligger.

De bedes venligst give mig følgende Oplysninger i Vikingen.

Hvor og hvornaar kan man lære til Dykker?

Hvorlænge varer det?

Hvad koster det?

Læseren.

Dykkerskole afholdes ved Undervandsbaadsdivisionen fra 1. Marts. 1. Afdeling varer i 6 Uger og koster 200 Kr. og giver Ret til Dykning i 12 m Dybde. 2. Afdeling varer i 2 Uger og koster 300 Kr. (incl. Kost og Logi ombord). Her dykkes i Dybder indtil 40—50 m. Indsend omgaaende Ansøgning til Chefen for Undervandsbaadsdivisionen, Holmen, København K.

Da jeg tegner og maler Marinebilleder, og mine Billeder bliver bedømt godt mellem søkyndige, vil jeg gerne høre „Vikingen“, hvordan jeg kan faa dem videre bedømt, om de er noget værd. Kan „Vikingen“ give mig Svar eller vejlede mig om det, vil jeg være meget taknemmelig.

Baadsmænd.

Henvend Dem til en Kunsthandler eller til Dragør Søfartsmuseum, Ingeniør Aage Olsen.

I Bladets Nummer 9 skrives der om Baadejeren og Søloven. Jeg vil derfor bede Bladet være saa god under Mærke E. J. G. at svare mig paa et Par Spørgsmaal. Der staar i Artiklen: Naar De har erhvervet Baaden og overstaaet Indregistrering o. s. v. Jeg tillader mig at spørge, hvilke Papirer hører der til en Motorbaad til Lystsejls? Skal man have Tilladelse til at sejle med Splitflag? Og hvor faar man den? En Baad paa 22×6½×2½ Fod bygget af En og Fyr og med Kahyt, Benzinmotor 6—7 H. K. 300—900 O. M., Vægt 135 kg, og som skal sejle med 4 Passagerer, hvor mange Sømil kan den sejle i Timen.

E. J. G.

1) Bilbrev, Maalerbrev fra Skibstilsynet og Lystfartøjs-certifikat. — 2 og 3) Se Svar til O. A. — 4) 5,5 à 6.

Undertegnede, som er Holdere af „Vikingen“, tillader her-

ved at forespørge, hvorvidt det lader sig gøre med Svende- og Læringleudveksling med Sverige.

Og i saa Fald henvise til en Adresse; hvor vi kan faa de ønskede Oplysninger og om muligt Ansøgningsskema.

De bedes svare omgaaende.

H. C. A. og M. C. K.

Vi tror ikke, det er muligt for Tiden.

Vil „Vikingen“ venligst oplyse mig om, hvor jeg kan faa nøjagtige Arbejdstegninger til en Model af „L'avenir“ eller „Herzogin Cecilie“ i Størrelse 80—90 cm i Skroget.

Paa Forhaand Tak for Deres Ulejlighed.

A. N.

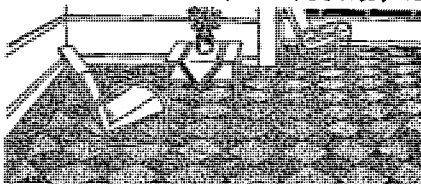
Henvend Dem til Skibskonstruktør Ferd. G. Hansen, Willemoesgade 53, København Ø.

Ved at læse Bladets Artikel om „Den internationale Modelbaadsregatta“ i „Vikingen“ Nr. 10 1935 Side 17 er der hos mig opstaaet et Spørgsmaal, som jeg gerne vil bede Redaktionen om Svar paa. Hvor kan man henvende sig for at faa Bladet „Marine Models“, og kan man faa det Juni Nr. med Konstruktionstegning over den norske Baad „Prins Charming II“.

A. C.

Skriv til Kgl. Hofboghandler Andr. Fred. Høst & Søn, Bredgade 35, København K. Abonnement paa Marine Models koster ca. 11 Kr. p. r. Aar. Enkelte Numre forholdsvis mere.

NUTIDENS GULVBELÆGNING
EXPANKO
KORK-PARKET



SLIDSTÆRK · HYGIEJNISK
LYDDÆMPENDE · FODVARM
3/4 SANO GODTHAABSVEJ 142 TLF. C. 948
KØBENHAVN · F 5 LINIER

H. SCHØSLER PEDERSEN

Floras Alle 12, Vanløse

Malerier af Skibe — Maritim Reklame

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16



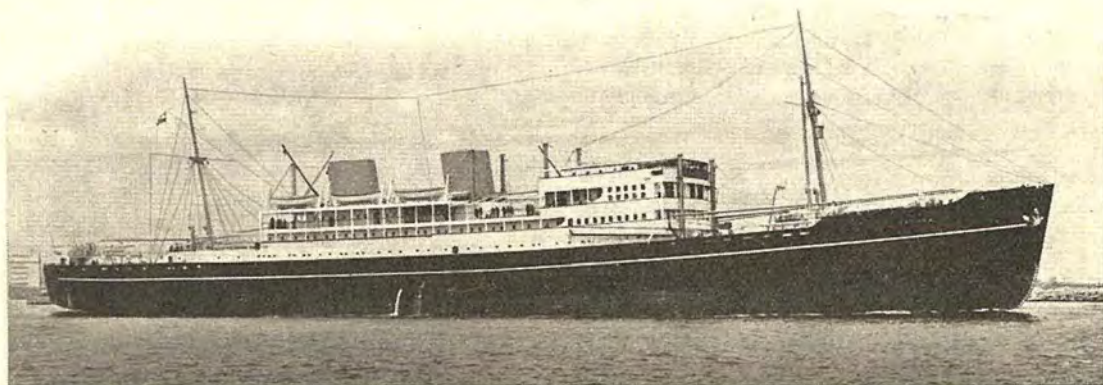


AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Januar 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, 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 Torn
 Det Danske Petroleums A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det Dansk-Franske D/S
 D/S Vendila
 D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/S Det Danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jebsen, A.S., Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Sviters Bjergrings-Entreprise
 Sviters Bugserafdeling
 D/S Activ, 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 De Danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

Danmarks Skibsbygningsindustri ved Aarsskiftet

1936 kan opvise en Højkonjunktur, som vi ikke har oplevet i mange Aar. Det er ikke blot her i Landet, men ogsaa andre Steder.

For de store Landes Vedkommende kan man ikke se bort fra den Forøgelse i Beskæftigelsen, som de nye Kaprustninger har fremkaldt. Selv om denne Arbejdsmængde unddrager sig en Vurdering, saa kan man sikkert gaa ud fra, at den betyder meget for Værfterne i de forskellige Lande.

Rederne interesserer sig stadig for moderne, hurtiggaaende Tonnage. En ikke ringe Del af den herhjemme fremstillede har været Specialskibe, f. Eks. Tankbaade eller Frugtbaade med Kølemaskineri og isolerede Lastrum.

Alle vore Værfter har Beskæftigelse langt ud i Fremtiden, de store endog til ind i 1938. Burmeister & Wain har under Bygning eller i Ordre 15 Skibe, Helsingør 10 Skibe, Nakskov 11 Skibe, Odense

9 Skibe, Frederikshavn bygger 2 store, moderne Dieselmotortrawlere, Aalborg har Færgen til Frederikshavn—Larvik Ruten og Svendborg en Færge til Sydfynske Dampskibsselskab.

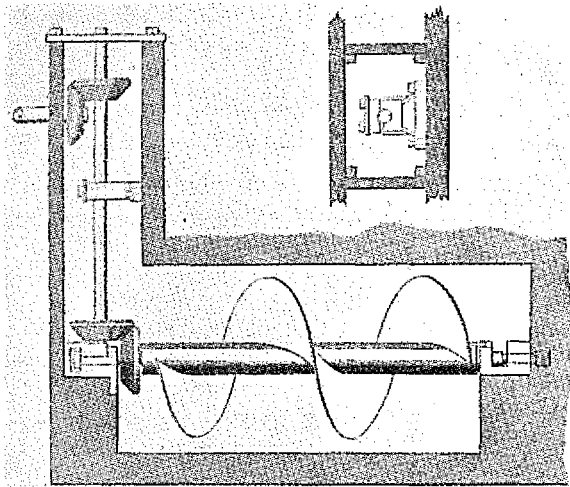
Særlig bemærkelsesværdig er de mange og store Ordre paa Skibe til Udlandet. — Man regner ikke meget galt, naar den samlede Kontraktsum for disse Leveringer sættes til 110—114 Millioner Kroner. Selv om en betydelig Del af dette Beløb medgaar til Indkøb i Udlandet, saa behøver det ikke nogen nærmere Paavisning, hvilken Betydning disse Ordre har for den hjemlige Beskæftigelse. Selv et Land som England, hvis Skibsbygningsindustri før i Tiden byggede mange Skibe til Udlandet, har i Øjeblikket ikke saa mange udenlandske Ordre som Danmark.

Skibsbygningsindustrien ser et roligt Aar med fuld Beskæftigelse i Møde.

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
 LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S
 STOCKHOLM — GØTEBORG — KØBENHAVN

Drivskruen holder 100 Aars Jubilæum



Den oprindelige Form for Smiths Propeller.

Skibsskruen betragtes nu som det eneste og selvfølgelige Fremdrivningsmiddel for Skibe, og mangen vil maaske næppe tro, at den i Aar først fylder 100 Aar. Et Forsøg, som blev foretaget af en Østriger et Par Aar før, fik intet praktisk Resultat, og man kan af denne Grund se bort fra det.

Den 31. Maj 1836 fik Mr. Francis Pettit Smith og den 13. Juli s. A. John Ericsson hver sit Patent paa en Drivskruer. Naar to Patenter kunde udstedes paa en Konstruktion, som vi i vore Dage regner for én eneste Ting, saa laa det deri, at de to udmærkede Ingeniører havde løst det samme Problem ud fra meget forskellige Synspunkter og derfor ogsaa havde faaet to meget forskellige Skruer ud af det, som vore Billeder viser.

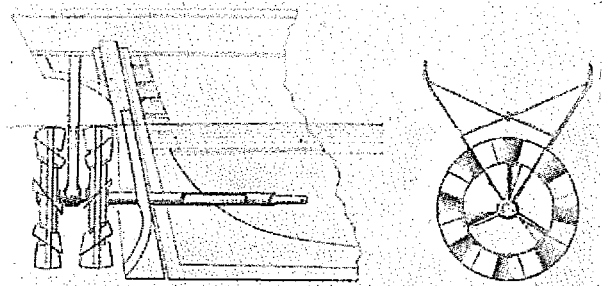
John Ericsson havde været Kaptajn i den svenske Hær, men var taget til London, hvor han var Deltager i et mekanisk Firma. Han havde faaet Interesse for Skrueproblemet og begyndte i 1833 en lang Række Eksperimenter paa London—Birmingham-Kanalen. I 1855 mente Ericsson at være inde paa det rigtige Spor og tegnede en Propel, der bestod af en Række Skruesegmenter, som var fastgjort til et bredt Baand, der med Arme sad fast paa Akslen. — Han gjorde Forsøg med en Baad, der var 0,6 m lang, og var i 1836 klar til at søge Patentet.

Imidlertid havde Francis Smith faaet skaffet sig den nødvendige finansielle Understøttelse, og hans

Forsøg gjorde gode Fremskridt. Han var først klar til at udtage sit Patent, som bestaar i en Slags Skruer eller Orm, der bringes til at rotere hurtigt under Vandet i en Recess eller aabent Rum, dannet i den Del af Skibets Agterpart, som kaldes Opklodsningen.

Smith fik bygget en 6 ts. Baad med en 6 HK. Maskine. Dette lille Skib blev sat i Drift paa Paddington-Kanalen, hvor det straks blev en af Londons Seværdigheder. I Februar 1837 ramte Skruen, der havde to hele Gevind, en Undervandshindring, hvorved det halve blev revet af. Til alles Ovraskelse, og særlig til Opfinderens, var dette ikke noget Uheld, men medførte straks en betydelig Forøgelse i Baadens Fart. Smith forstod Vinket og byggede en ny Propel, som kun havde et Gevind.

Imidlertid arbejdede Ericsson som rasende for at indvinde den tabte Tid. Hans Tanke var, at to Skruer skulde arbejde bag hinanden, saaledes at den agterste skulde have det største Omdrejningstal. I Foraaret 1837 fik Ericsson hos en Baadebygger i Wapping bygget et Trædampskib paa 13,7 m, Francis B. Ogden.



Ericssons Dobbeltpropeller.

Det var forsynet med to Ericsson-Propeller, 1,6 m i Diameter. Denne Baads Prøver blev en stor Succes. Den kunde løbe sine 10 miles. Desuden viste den sig udmærket som Bugserbaad.

Ericsson vilde have sin Opfindelse anerkendt af Admiralitetet, men trods de gode Prøver, var de høje Herrer bange for, at Baaden havde daarlige Styreevner, hvilket man imidlertid ikke oplyste ham om, saa han var afskaaret fra at modbevise det. — Ericsson var meget bitter over den Behandling, som blev ham til Del.

Smith var mere dreven og fik overbevist Offent-

BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI ^{A/5}

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

SKIBSVÆRFET:
Telefon: Central 6282

DIESELMOTORER

ligheden om, at hans Skib kunde styre. I Marts 1838 meddelte Admiralitetet, at hans Idéer vilde blive taget op, naar de havde set dem prøvet i et Skib paa mindst 200 ts. Det var et haardt Slag for Ericsson, som imidlertid havde den Trøst at komme i Forbindelse med en amerikansk Marineofficer, som havde Penge nok til at bygge Jerndamperen Robert S. Stockton.

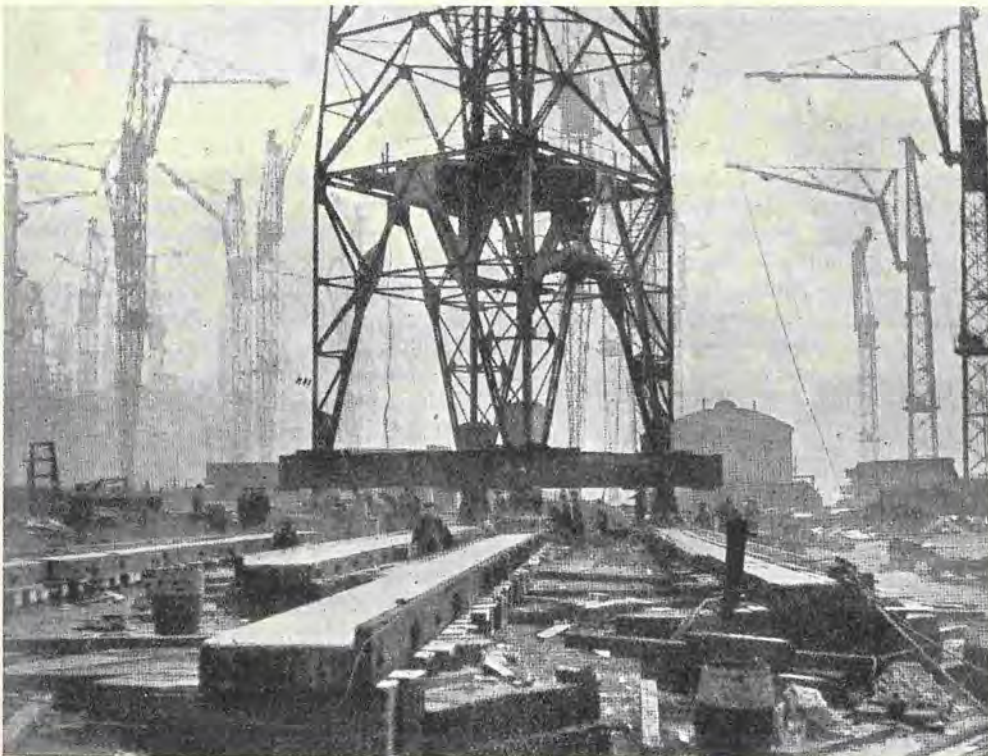
I 1838 fik Smith bygget den 3-mastede Skonnert Archimedes paa 257 ts. med en Skrue, der var 1,5 m i Diameter og 2,44 m lang. Den bestod oprindeligt af et helt Gevind, men da den var for kluntet, blev den erstattet med en kortere med større Stigning. Smith havde ikke regnet med nogen Slip og var for saa vidt skuffet, som Farten kun blev $9\frac{1}{4}$ kn mod de

beregnete 12,6. Paa en Demonstrationstur i Maj 1839 vandt Skibet dog en overbevisende Sejr over Admiralitetets Hjuldamper. I 1841 byggedes det første Skruekrigsskib. Smiths Skruer blev stadig kortere og havde til sidst kun $\frac{1}{8}$ Gevind.

Ericsson fortsatte stadig sine Eksperimenter, men da han var utilfreds med Behandlingen i England, drog han snart til U. S. A. med sit Skib.

Efter at der var bygget en fransk Fregat med hans Skrue, lykkedes det ham endelig i 1844 at faa det engelske Admiralitet til at bygge Fregatten Amphion, som blev meget vellykket.

Trods megen Modstand gjorde de to Opfindere et stort og godt Arbejde, som vi har Grund til at mindes nu 100 Aar efter.



Beddingen til Queen Mary's Søsterskib.

Man er allerede i Gang med Forberedelserne til Bygning af Nr. 552 i Clydebank. Vort Billede viser Flytningen af en Beddingskran, der vejer 250 ts. og er 45 m høj. — Den blev efter Queen Mary's Afløbning transporteret ned til Udrustningskajen, men er nu paa Vej tilbage til Beddingen.

Stabel afløbninger - Prøveture

NAKSKOV.

Nakskov Skibsværft afholdt Torsdag den 26. November 1936 Prøvetur i Øresund med et nyt Frugtmotorskib, M/S „American Reefer“, bygget til Rederiet J. Lauritzen, København.

Dette Skib, hvoraf vi tidligere ved Skibets Stabel afløbning i Oktober 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.

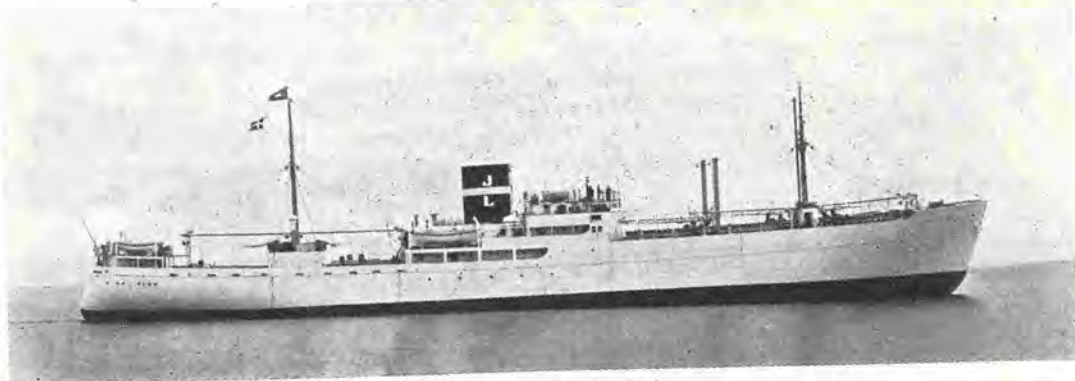
Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde mellem Perpendikulærer 100,58 m, Bredde paa Spant 14,48 m, Dybde til øverste Dæk 8,58 m, Net Bin. Capacitet 5500 m³. — Skibet er bygget med 2 gen-

nemløbende Dæk og lang Bak som Lastmotorskib med Krydserhæk og er konstrueret til Germanischer Lloyd's højeste Klasse. Midtskibs er indrettet Huse, Baadedæk og Kommandobro. Der er Dobbeltbund i hele Skibets Længde, delt i 15 Afdelinger. Iøvrigt er M/S „American Reefer“ udstyret som en moderne Frugtbaad.

Skibet er udstyret med Lastkølearrangement til Transport af Frugt i nedkølet Tilstand, med Ammoniakkompressorer med direkte Fordampning, Fabrikat A/S Atlas, København. Kompressorerne drives af T. B. Thrige Elektromotorer. Hjælpemotorerne driver Dynamomaskiner, som giver Strøm til det elektrisk drevne Hjælpemaskineri. Luften i de nedkølede Last-

rum cirkuleres ved elektrisk drevne Blæsere. — Skibet bygges med 2 Master, 4 Samsonposter og 5 Luger, som betjenes af 10 Stk. elektriske Lossespil til 3 ts.; og endvidere er der anbragt et Varpespil agter og et Ankerspil forude, begge elektriske. — Styringen foregaar ved en elektrisk dreven Styre-

træ. — 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



M/S „American Reefer“.

maskine, anbragt under øverste Dæk agter. Roret er et Dobbeltpladeror, og ved Valget af Ägterstøvnens Form er der taget Hensyn til de nyeste Erfaringer vedrørende Strømliniernes Indflydelse paa Skibets Fart. — Skibet er forsynet med Radioapparat og Radio-Pejleapparat samt Ekkoloddeapparat og elektrisk Log. Der findes 4 store, vel udstyrede Passagerkamre med tilhørende Baderum og W. C., og Skibets Salon er smagfuldt udført i matpoleret Birke-

installeret 2 Baderum med koldt og varmt Ferskvand. Bestiklukaf, Radiostation og Kaptajnens Kahytter er anbragt i et Hus paa Kommandobroen. — Mandskabskamrene 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 rigelig Ventilation og god elektrisk Belysning og Opvarmning. Messer for henholdsvis Dæksfolk og Motormænd samt W. C. er og Baderum til disse er indrettet i et Dækshus agter med Nedgang til Apterengen 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 Bogsamling til Mandskabets Brug. — Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 10-cylindret Dieselmotor af Burmeister & Wain's 2-Takts, enkeltvirkende Trunktype med Trykforstøvning, som udvikler 4,500 I. H. K., og som giver Skibet en Fart af ca. 15,5 Knob. — Skibet har Broncepropeller og elektrisk Lys overalt saavel til alle Beboelsesrum som til Lastning og Losning.

I Prøveturen deltog Rederiets og Værftets Ledelse samt adskillige Gæster.

Skibet føres af Kaptajn N. Boesen. Knudsen, og Maskinchef er Maskinmester H. Kristensen.

NAKSKOV.

Lørdag den 5. December 1956 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 76, Motorskibet „Westralia“, bygget til Dampskibsselskabet „Orient“, København, af Stabelen. Det er det 8. Skib, Værftet har bygget til Dampskibsselskabet „Orient“.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: — Største Længde 126,49 m, Længde mellem Perpendikulærer 118,87 m, Bredde paa Spant 17,14 m, Dybde til Hoveddæk 8,58 m, Lasteevne ca. 8,500 ts. D.W. og bygges til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shelterdæk, Bak og Huse midtskibs og agter og med Plads til 12 Passagerer. — Skibet faar 5 Luger, 2 Master og 2 Samsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 10 med 5 ts. og



KGL. HOF MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

Nymonteringer, Moderniseringer og Reparationer af enhver Art og i fineste Udførelse til alle Arter Passager- og Fragtskibe m. m.

Forslag og Tilbud gratis.

Hurtig Levering.

ST. KONGENSGADE 29. TELF. CENTR. 386-1186.



STJERNENS
Øl og Mineralvand

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
Faas i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
(Holzapfel) A/S
Sct. Annæplads 16
København K.
Telefon Centr. 5601

Husk at sikre Dem Aarets største Julehefte »Jul paa Havet«



COGNAC

Grande
Champagne
Cognac
1893

Forlang
hos Deres Skibspro-
vianteringshandler:

NAPOLÉON 20 ANS
Rochet & Co., France.
Er gammel, god og
fornem i Smag.

Eller:
OLYMPIA BRANDY
Billig, god og respektabel Kvalitet.

* * *

Forlang:
Jesper Christensen & Co.s
Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.





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 .



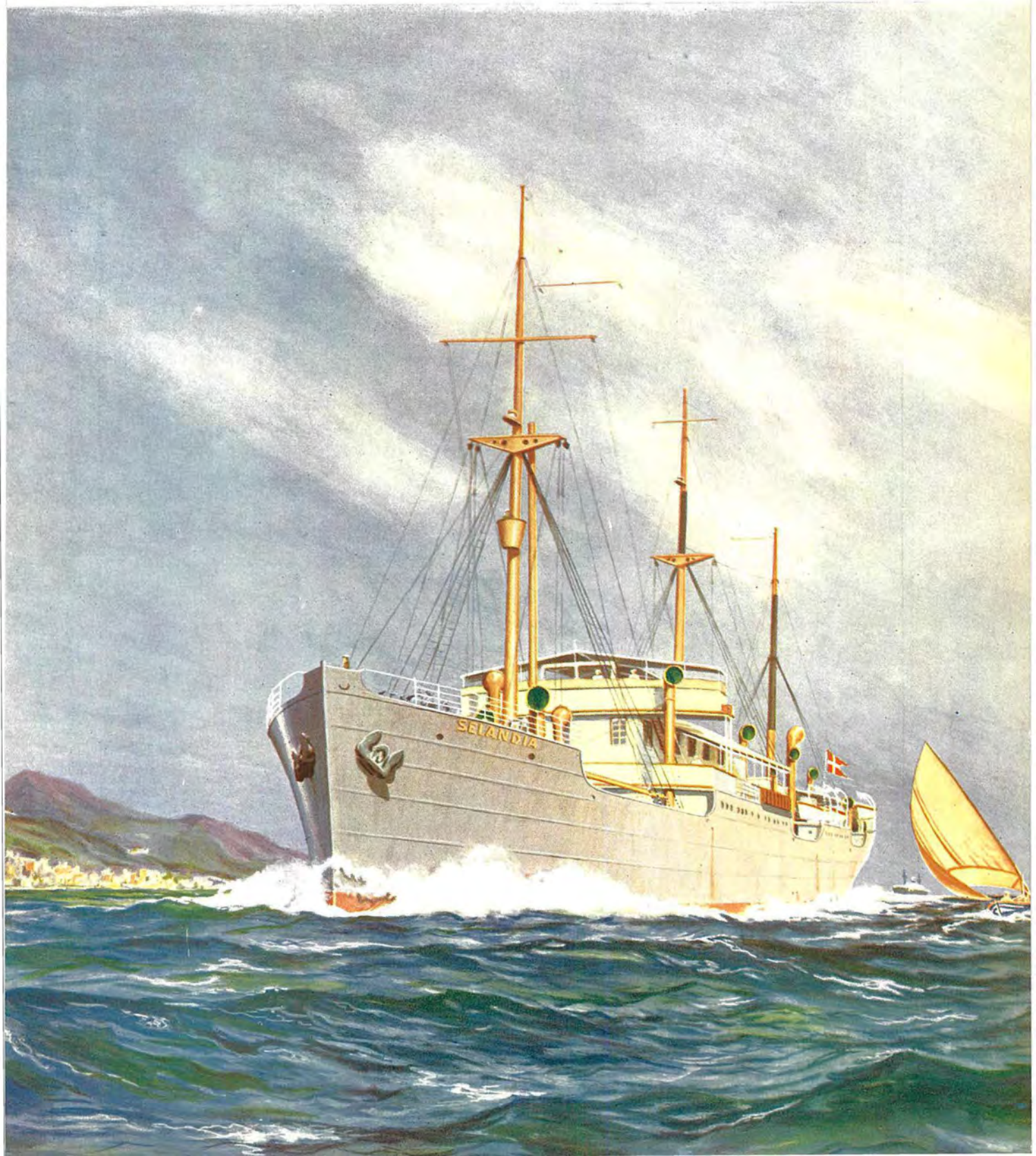
VIKINGEN

50 Øre

1912 - Verdens første Dieselmotorskib »Selandia« - 1937

1937 - Nr. 2
14. Aargang

Maleri af H. Schøtler Pedersen





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Motor-skibets

Eventyr

25-Aaret for dansk Teknik og
Fremsynetheds store Triumf

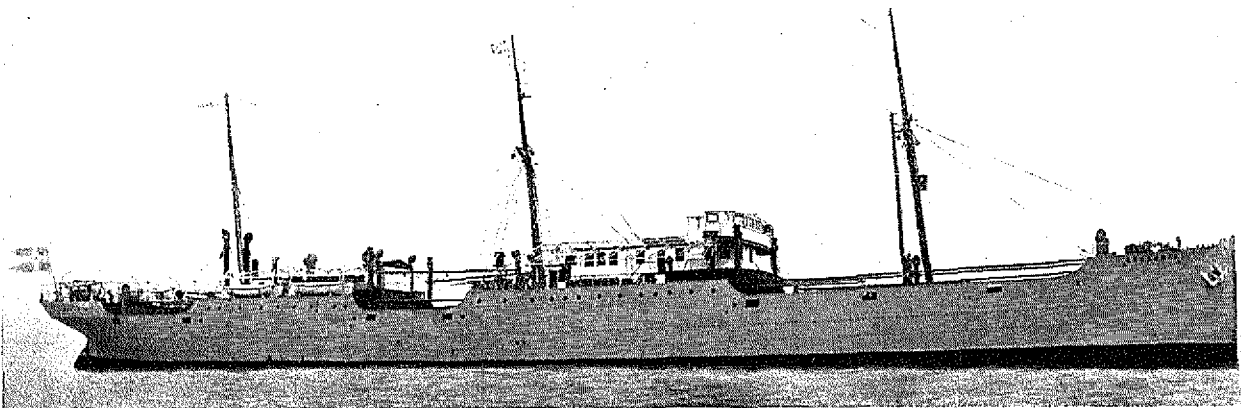
Af TAGE NISSEN



Den 2. Marts 1912 aflagde Winston Churchill Visit om Bord i »Selandia« i Loudons Dokker. Man ser her Mr Churchill og Etatsraad H. N. Andersen paa »Selandia«s Dæk.

ADSKILLIGE Aar Iør 1912 kendte man til Eksplosionsmotorens Anvendelse til Skibes Fremdrift. Men det var kun i smaa Kyst- og Flodfartøjer, for Motorens Driftssikkerhed var saa ringe, at Maskinhaveri langt fra Havn nemt kunde komme til at betyde totalt Forlis. Naar et Fartøj skulde krydse Verdenshavene, frembød Dampmaskinen som Drivkraft den absolut største Tryghed.

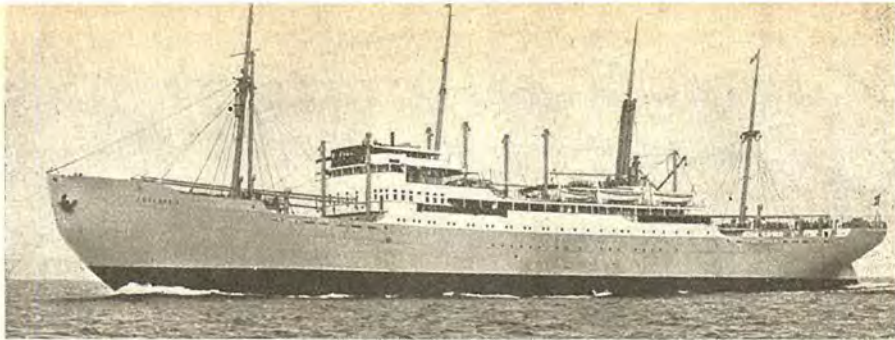
En væsentlig Fordel frem for Motoren pæsed Dampmaskinen i at kunne reversere direkte, mens man til Omstyring fra „Frem“ til „Bak“ i Motoren maatte anvende et kompliceret og usikker: Koblingssystem.



Verdens første oceangaaende Motorskiø »Selandia«.

Naar man inden 1912 i alle søfarende Nationer arbejdede for fuld Kraft paa Løsningen af Problemet: Eksplosionsmotorer til Fremdrivning af oceangaaende Skibe, skyldtes det de ganske aabenbare Fordele, en saadan Fremdrivning vilde rumme. Disse Fordele hviler i Brændsels-spørgsmaalet.

Naar et Dampskib skal krydse Verdenshavene, maa det være udrustet med et meget stort Kulforraad. Disse Kulforraad anbringes i de saakaldte Bunkers i Skibets Indre, Rum, der altsaa maa tages fra Skibets Lasterum. Jo længere Rejsen er, jo mere Kul maa medbringes, og jo mere Rum maa tages fra Lasten.

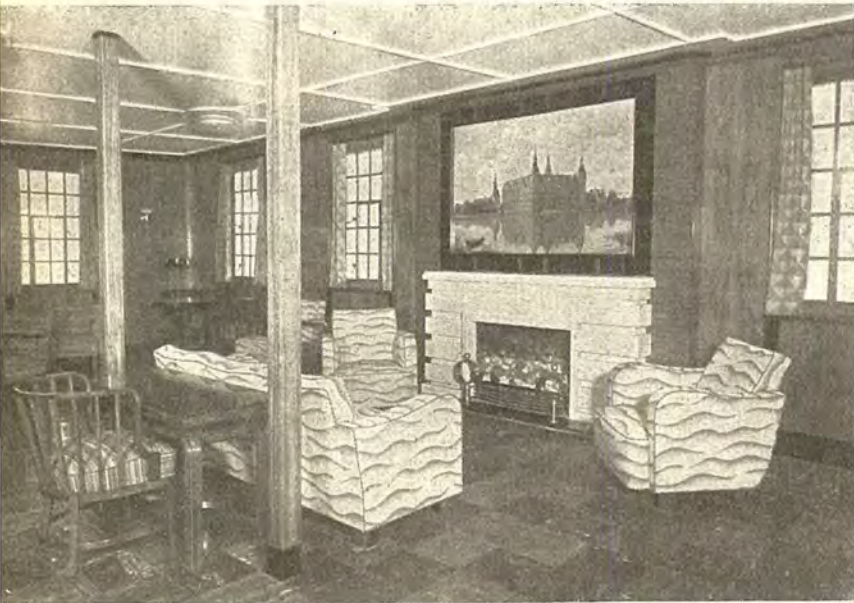


Et af Ø. K.s smukkeste Skibe M/S „Jutlandia“.

hvilket igen betyder stor Besparelse og yderligere Indvinding af Tonnage for Nyttelast.

Med disse aabenbare Fordele for Øje arbejdedes der altsaa før 1912 rundt om i de søfarende Nationer paa at fremstille det oceangaaende Motorskib. Der arbejdedes med et stort Tal forskellige Motortyper. I Danmark arbejdede det store Skibsværft, Burmeister & Wain, paa at løse Opgaven ved Hjælp af den tyske Ingeniør Rudolf Diesels Motor. Diesel-Motoren byder paa den Fordel, at man som Brændsel kan anvende særlig billig Olie (raa Stenolie), der i Cylindrene forbrændes ved Hjælp af komprimeret og dermed glødende Luft.

I Kapløbet om at fremstille det første oceangaaende Motorskib kom det danske Værft, Burmeister & Wain, først. Under Overdirektør I. Knudsens og Direktør Blaches Ledelse lykkedes det B. & W.s Ingeniørstab (bl. a. Ingeniør



Den stilfulde og hyggelige Rygesalon i „Jutlandia“.

Et Skib, der drives frem med Motorkraft, skal som Brændsel medbringe Olie. Olie er i Modsetning til Kul af flydende Form, og derfor kan den staves bort i saadanne Rum i Skibets Indre, hvor fast Gods ikke kan anbringes, hvilket i Dampskibet vil sige Rum, hvor hverken Brændsel eller Last kan staves ind, bl. a. Skibets Bundtanke. I et Skib med Motorkraft indvindes altsaa betydelig Rum for Nyttelast.

En anden Fordel ligger i Frigørelsen af Brændslets bundne Bevægelsesenergi. Mens dette i Dampmaskinen sker i to Tempi: først Udviklingen af Dampkraft gennem Kullenes Forbrænding under Kedlerne, derefter Omsetningen af Dampens Ekspansionskraft til Fremdrivningskraft, hvilket sker i seve Maskinen, sker Udløsningen af Oliens bundne Bevægelsesenergi alene i Motorens Cylindre. Herved spares hele Kede-anlægget med den omstændelige Indfyring,



Salonerne i Motorskibet „Erria“, som i de øvrige af Ø. K.s Skibe, byder paa Højdepunktet af Komfort og Fornemhed.

Jørgensen: Startventilen) at fremstille en Diesel-Motor, der kunde reversere ved Hjælp af komprimeret Luft, og som dermed opfyldte en af de vigtigste Betingelser som Skibsmotor. Og næppe var Eksperimenterne tilendebragt, før Danmarks store, verdensomspændende Handelskompagni, Ø. K., med Grundlæggeren, den vidtskuende Etatsraad H. N. Andersen i Spidsen, saa Chancen og paa Burmeister & Wains Værft be-



De store Skibe, hvormed Ø. K. besejler Nordamerika, er forsynet med Skorstene. Her ses M/S „Canada“.



D. F. D. S.s smukke Aalborgbaad M/S „Aalborghus“.

stilte ikke et, men hele tre Skibe forsynet med de nye B. & W.-Motorer.

Det var et næsten uhørt dristigt Skridt, Ø. K. og dets fremsynede Leder her havde taget. Et enkelt Prøveskib vilde ikke have været saa uhørt — — — men hele tre!

I Februar 1912 gik Verdens første oceangaaende Motorskib „Selandia“ paa Prøvetur i Sundet. Den 22. Februar tiltraadte det sin Jomfrurejse til det fjerne Østen. Den 27. Februar stod „Selandia“ Themsen ind, og selvfølgelig maatte et saa stort motordrevet, skorstensløst Skib vække stor Opsigt i et søfarende Land som England. Men foruden „Selandia“'s Udseende og Indretning var endnu en Omstændighed medvirkende til den Opsigt, Skibet vakte indenfor Verdens førende Søfartsnation. Netop i de Februardage 1912 truede alvorlige Strejker i Kulminedistrikterne med at lamme den britiske Handels- og Krigsflaade. Og her

Indsats af baade national, teknisk og økonomisk Karakter, der her i første Omgang var kronedes med Held.

Et enkelt Forsøg gennemført med Held danner imidlertid ikke Bevis for en Sags absolute Rigtighed. Og heri ligger det uhørt dristige i Ø. K.s og Etatsraad Andersens Bestilling af hele tre Motorskibe. Selv om det første Togt forløb tilfredsstillende, saa kunde der udmærket godt have meldt sig saa-



M/S „Francine“, en af Rederiet A. P. Møller's nyeste Baade.

danne tekniske og økonomiske Vanskeligheder i selve det at drive Rederivirksomhed med Motorskibe, at Udsigterne for i en følgende Nybygning at komme udenom disse paa Forhaand maatte anses for i høj Grad tvivlsomme. Udviklingen skulde imidlertid vise, at Etatsraaden havde set rigtigt.

Ø. K.s Motorskib Nr. 2, „Fionia“, ankom under den kendte Kieler-Uge, hvor Alverdens skibsfartsinteresserede hvert Aar samles. Havde „Selandia“ vakt Opsigt i England, saa vakte „Fionia“ Opsigt i Tyskland, der længe havde tumlet med Planer om Bygning af en Krydser, der skulde forsynes med et Motoranlæg paa ikke mindre end 36.000 H. K. En farlig Eksplosion i Motorerne under en Prøvetur havde imidlertid kaldkastet disse Planer, og nu kom altsaa „Fionia“ under det vajende Dannebrog og udførte sine hurtige og elegante Manøvrer for Øjnene af den mest udsøgte Sækkundskab indenfor Tysklands Søfart. Skønt „Fionia“ allerede havde indtaget en Del af sin Last til Østen, formaaede Direktøren for Hamburg-Amerika Linien dog at overtale Etatsraad Andersen til at afhænde Skibet. Samtidig med denne værdifulde Anerkendelse modtog den danske Konge et Telegram fra Kejser Wilhelm, hvori denne udtrykte sin og sit Lands Beundring for dansk Foretagsomhed og Snille.

Ø. K.s tredje Motorskib „Siam“ løb af Stabelen i 1913 og tiltraadte sin Jomfrurejse den 14. Oktober. Da det den



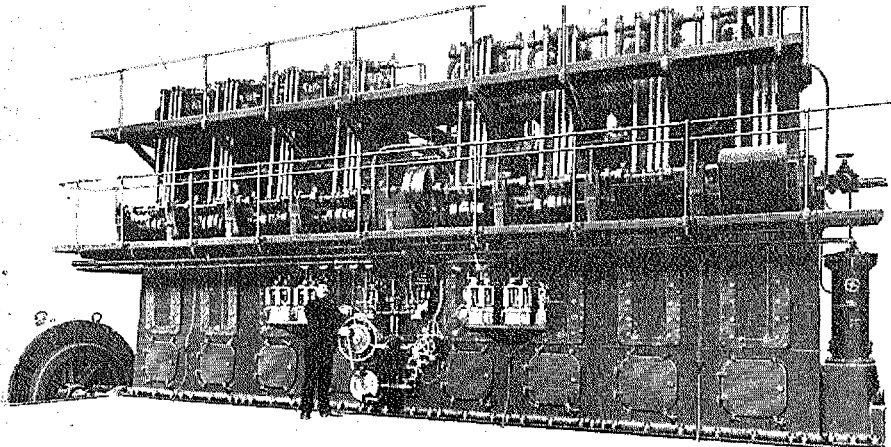
M/S „Francine“'s hyggelige Passager-Salon.

kom nu et stort, oceangaaende Skib, der var helt uafhængig af Kulproduktionen. Ikke saa svært, at det engelske Admiralitet ønskede at se nøjere paa „Selandia“, og praktisk taget alle Officerer fra Admiralitetet, der havde med Flaadekonstruktioner at gøre, var da ogsaa om Bord. Den 2. Marts meddelte London-Bladene: — I Gaar besøgte Winston Churchill Dokkerne og aflagde Visit paa det nye danske Motorskib „Selandia“ paa dets Jomfrurejse til det fjerne Østen.

Paa Turen fra London til Antwerpen fulgte Admiral, Sir Henry Oram og andre høje Marine- og Søfartsautoriteter med, og trods Storm i Nord-søen fungerede og manøvrerede „Selandia“'s Motorer til alles Begejstring og Beundring. I Antwerpen kom en ny Strøm af Besøgende

M/S „Jylland“ fra D. F. D. S.s Hovedrute Esbjerg—England.





Styrbords Motor paa M/S „Selundia“.

to store danske Virksomheders ubestridte Verdensanseelse som Motorskibenes Ska- bere.

Efter dette danske Fremstød, der viste Vejen, har Motorskibene i de forløbne femogtyve Aar gennemgaaet en mægtig Udvikling. Teknikere Verden over arbej- der paa alle Slags Forbedringer, og selv om Burmeister & Wain stadig ligger i Spidsen, har andre søfarende Nationer fundet deres egne Typer af Motorskibe. Af Verdens samlede Motorskibstonnage (heri iberegnet alle mindre Kyst- og Flodfartøjer), ialt 6,128 Skibe paa tilsam-

27. Maj 1914 vendte tilbage til Køber- havn, havde det tilbagelagt 35,000 Sømil og befordret tilsammen 25,000 Tons Last eller 5—6 Gange dets egen Vægt.

En smukkere Triumf for et Handels- kompagni og dets Leders Indsigt og Fremsynethed kan' daarligt tænkes. Selv om Forsøgene med Verdens tre første Motorskibe var forløbet mindre heldigt, vilde Østasiatisk Kompagni og Burmeis- ter & Wain næppe have sat noget af deres i Forvejen høje Anseelse til, dertil var Vanskelighederne ved den paatagne Opgave alt for store og almindelig kendt. Saa meget mere berettiget er i Dag de

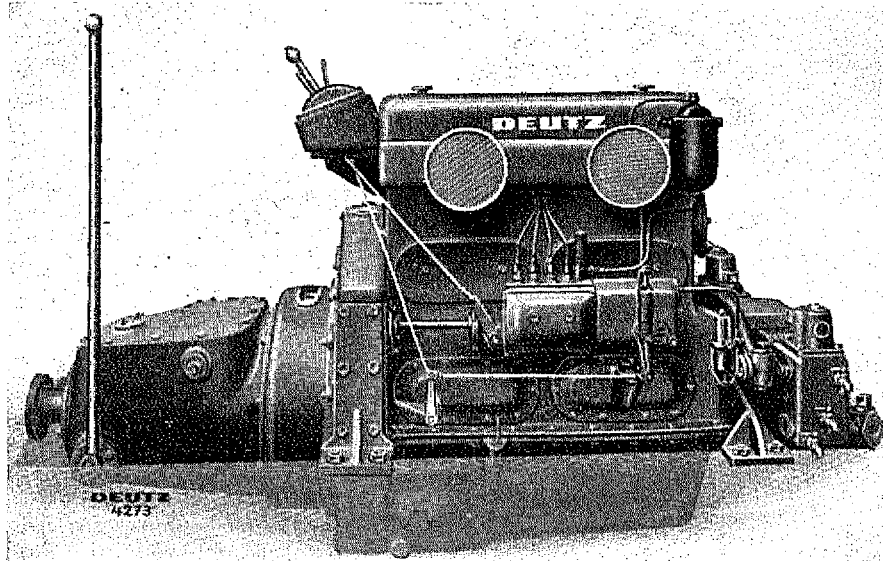


Mandskabet paa Maskindørken i en Damp.



Mandskabet i et Motorskib af tilsvarende Størrelse.

DEUTZ DIESELMOTORER



V. H. LANGEBÆK

INGENIØR, CAND. POLYT.
Nørre Søgade 35 - Tlf. 12 428
KØBENHAVN K.



M/S Canada: Bar.

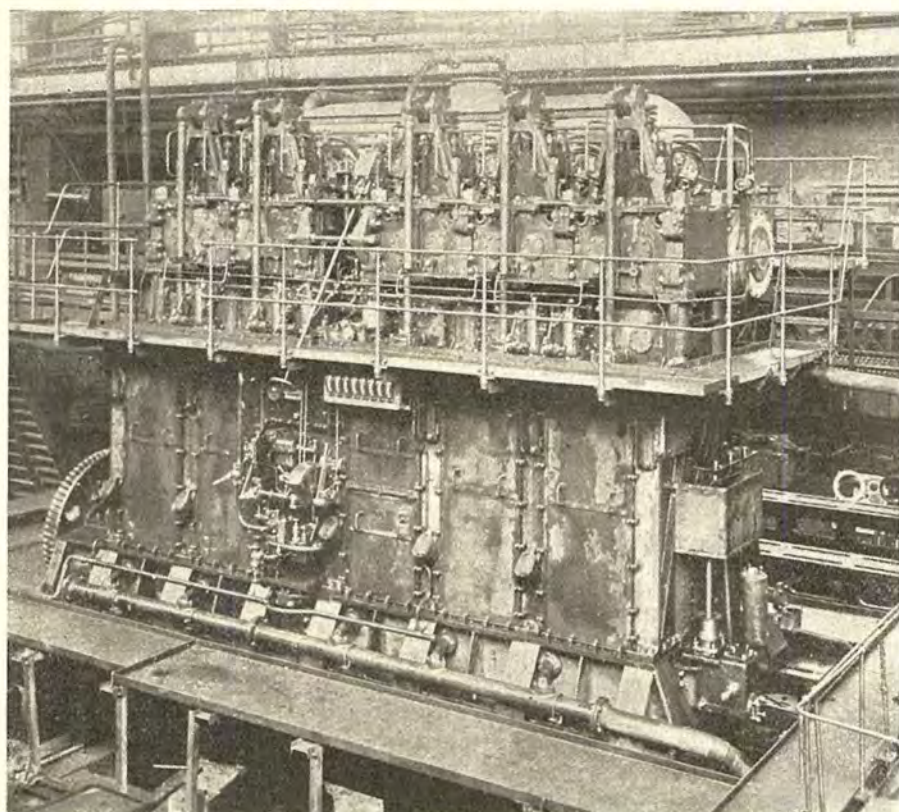
KGL HOF MØBELFABRIKANT

C. B. HANSEN'S ETABL.



Nymonteringer, Moderniseringer og Reparationer af enhver Art og i fineste Udførelse til alle Arter Passager- og Fragtskibe m. m. Forslag og Tilbud gratis

ST. KONGENSGADE 29 · TELF. CENTRAL 386 - 11 386



Den helt moderne Motor fra M/S „Asbjørn“.

men 12,290,000 Tons, er en Flaade paa omkring 400 Skibe med en samlet Tonnage paa 2,500,000 Tons og en samlet Maskinkraft paa over 1,3 Mill. H.K. forsynet med B. & W.

derne Motor i „Asbjørn“ udvikler 3,600 H.K., altsaa næsten 50 pCt. mere end „Selandia“s Motorer, men vejer 33 pCt. mindre og giver Skibet næsten 33 pCt. større Fart.

Motorer. — Som en direkte Følge af, at det første Motorskib var dansk, bygges der nu i hele Skandinavien næsten udelukkende Motorskibe. Det var vel de færreste Rederier, der straks dristede sig til at gaa ind for fuld Motorskibsdrift, og en meget stor Del af Rederierne stillede sig afventende. Men i Dag har selv Rederier, der ellers sværgede til Dampen, maattet bøje sig for den Kendsgerning, at Motorskibet er det mest hensigtsmæssige Fartøj til konkurrencedygtig Rederivirksomhed.

Ved at bringe Billeder og Beskrivelser af hvert nyt Skib har „Vikingen“ jo stacig fulgt den rent tekniske Udvikling. Derfor skal til Slut kun anføres en Sammenligning mellem Verdens første Motorskib „Selandia“ og et af de nyeste og mest moderne Motorskibe „Asbjørn“, tilhørende Rederiet „Myren“. De to Skibe, der er paa omtrent samme Størrelse, er begge forsynede med B. & W.-Motorer. „Selandia“s Diesel-Motorer udviklede 2,500 H.K. og gav Skibet en Fart af 11 Knob. Den helt moderne Motor i „Asbjørn“ udvikler 3,600 H.K., altsaa næsten 50 pCt. mere end „Selandia“s Motorer, men vejer 33 pCt. mindre og giver Skibet næsten 33 pCt. større Fart.

BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

DIESELMOTORER

SKIBSVÆRFTET:
Telefon: Central 6282

Fra Amsterdams Havnekvarter

Geldershe Kade i Amsterdam er en af den gamle Bys mest berygtede Gader. Den ligger tæt ved Jernbanestationen og flankeres af det gamle „Schreierstorn“, „Grædetaarnet“, hvor man endnu finder de smaa firkantede Vinduer øverst oppe. Der sad i gamle Dage Sømændenes Hustruer og saa ud over Søen — og der blev fældet mange Taarer, naar det var Storm og Uvejr, og naar Mand eller Søn var i Livsfare paa Havet.

Havets Sønner sværmer endnu omkring det gamle Grædetaarn, for det benyttes nu til Forhyringskontor for Søfolk. Men Vinduerne øverst i Taarnet er en af Amsterdams originale Sænderigheder, som Turisterne betragter med virkelig Interesse.

Der er andre Vinduer i Geldershe Kade nu om Stunder, og der ses ikke ofte Taarer og Fortvivlelse. Noget har jeg rejst omkring i Europa, adskillige Hovedstæder har jeg besøgt; men intet Sted har jeg dog endnu set Lasten saa aabenbart udstillet som i dette Kvarter bag Grædetaarnet og i Sidegaderne til Geldershe Kade. De er en skøn Idyl, disse gamle Strøg. Til disse Gader og Kanaler finder Kunstneren ofte Vej med Pensel, Palet og Staffeli. Men det er et frygteligt Kvarter, et Nutidens Sodoma.

„Sømandens Værn“ stod der paa et spraglet Skilt uden for en af de Hundreder af Knejer, som ligger i det store Kvarter langs Kanalerne i det ældste Amsterdam. Hvilken Havn, hvilket Værn! End ikke de store hollandske Politikonstabler, som ustandselig patrouillerer henede, formaar at dæmme op for den Flom af Fordærvelse, som fra disse „Sømandens Værn“, „Sømandens Hvile“ og „Sømandens Ven“ truer mod at ødelægge de unge Mænd, som gaar i Land i de hollandske Havnebyer. Man behøver sandelig hverken at være gammeldags eller snæversynet for at forstaa, at her er en virkelig Mangel paa Kontrol af de samvittighedsløse Elementer.

Medens Politikonstablen patrouillerer frem og tilbage i Gader, mod hvilke selv West Indian Dock Road i London er for intet at regne, hujes og skrives, synges og spilles der i hver en Dur og Moll, Dansebulerne præsterer det værste Spektakel, og de sminkede, udstafferede og halv nøgne „Damer“ er i stadig Virksomhed for at fange Sømændene. Jo, den Side af Livet er velorganiseret og velkontrolleret, bare ikke af de rigtige Autoriteter. Henede synes Autoriteten at være Knejeværterne og Bordelejerne; de har alt lagt til rette saa nøjagtigt som et Edderkoppespind.

En Gang imellem hænder det jo, at Sømandspræsten tager Affære. En ung, norsk Gut kom saaledes til Præsten en Nat ved Totiden og var plyndret til Skindet. Skjorte og Benklæder var alt, hvad han havde igen. Det øvrige plus 120 Gylden (ca. 400 Kr.) havde han mistet i et Hus i Geldershe Kade.

Sømandspræsten klædte sig paa og fulgte med den unge

Mand. Efter at være kommet ind i „Udstillingsværelset“, hvor „Damerne“ sad, lagde Præsten sit Ur paa Bordet.

„Hvis ikke Mandens Klæder og 120 Gylden er skaffet til Veje inden fem Minutter, skal jeg sørge for, at denne Bule bliver lukket i Morgen,“ sagde han roligt — og Stykke for Stykke kom frem, indtil endelig det hele var bragt for Dagens Lys, alt undtagen 10 Gylden. Saa mente Præsten det var bedst at gaa.

Mange, som læser dette, vil maaske sige: „Men det er jo saadanne Menneskers egen Skyld. Hvorfor opsøger de den Slags Steder?“ Men den, som taler saadan, kender ikke den organiserede Samvittighedsløshed og Last i Geldershe Kade.

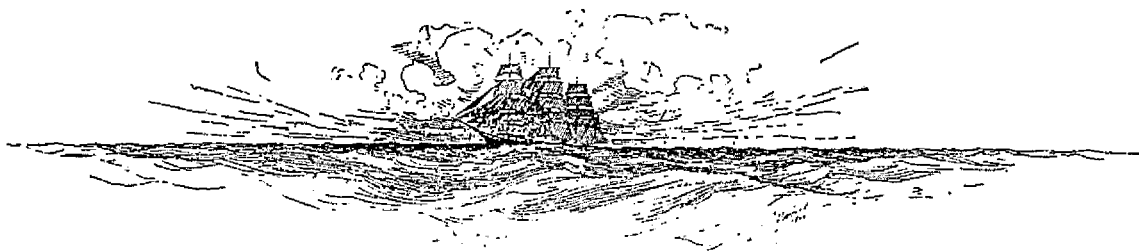
Der var lyst og venligt i Sømandshjemmet den Søndag Aften, da jeg mødtes dér med norske, danske og svenske Folk. Bestyreren og hans Kone var netop kommet fra Skotland. Her var Skandinavien rigt repræsenteret, og sjældent har jeg hørt mere hjertelig Salmesang. Oppe paa Kontoret modtog Bestyreren Penge til Opbevaring eller Hjemsendelse, og hans Kone lavede dejlig Kaffe. Alle var tilfredse, der var bare een Skygge over Bestyrerens ellers lyse Ansigt: det var vanskeligt at finansiere Hjemmet, sagde han.

Ogsaa andre end Søfolk finder Vej til Læseværelset og Sammenkomsterne der. Ved et Bord sad to danske Damer og den enes Mand, som var Hollænder. I et Hjørne sad en svensk Cigarmager, som havde tilbragt mange Aar i København og talte københavnsk som en Indfødt. Og i et andet Hjørne sad fire svenske Sømænd og spillede Domino. Det blev klart for mig, at paa dette fredlyste Sted smelter alle Skandinaver sammen i Taknemmelighed over, hvad Sømandsmissionen udretter i Amsterdam.

„Ja“, sagde den ene af de danske Damer, „her kommer jeg en Søndag hver Maaned. Saa holder Pastor Bolstad fra den norske Sømandskirke i Rotterdam Gudstjeneste, og det er for mig blevet en Opbyggelse og et Bindeled med mit Hjemland. Min Mand er Hollænder og rejser meget — her føler jeg mig ikke saa langt fra Danmark.“

De unge Mænd kom, da Klokkeren var 22, og sagde Farvel. De talte ikke meget, disse unge, som kom fra Fjeld og Dale og rejste ud paa Havet for at bjerge deres Føde. Tavse og værdige sad de og fulgte andægtigt med i Gudstjenesten. Lige saa tavse og værdige sagde de Farvel og Tak, da de fra den lune og hyggelige Stue gled ud i Geldershe Kade i Mørke og Regn for at gaa om Bord. Jeg saa langt efter dem — jeg følte, hvor jeg elskede de Sprog, de talte, og de Lande, som de var Børn af. Jeg er ogsaa sikker paa, at de kom godt om Bord. Ingen Sømænd gaar fra Salmesang og Hjemlandsminder, fra Kaffebord med skandinaviske Smaaflage og fra Præstens varme Blik og faste Haandtryk — nej, ingen af dem gaar derfra og ud i Faldgruberne i Geldershe Kade.

Th. Westergaard, Oberst i Frelsens Hær.





»Den gamle Tømmermand«, Julius Rasmussen, Chr. Svendsensgade 9, den djærve, gamle Søgut, som i tre tidligere Numre af »Vikingen« paabegyndte og nu fortsætter Offentliggørelsen af sine Erindringer.

Tømmermandens Erindringer

Inhaber ist angemustert als Zimmermann auf dem Segel Schiffe „Palästina“.

Heimatshafen: Hamburg.

geführt von: A. Kellermann.

gegen eine Heuer von 55 Mark monatlich.

für die Reise von Hamburg nach West Amerika u. w.

Derselbe ist verpflichtet an Bord zu gehen am:

Altona den 28. Februar 1887.

Königl. pr. Musterungsbehörde. Das Seemannsamt.

HVILKE MINDER kalder en saadan Side fra Søfartsbogen ikke frem i en gammel Søulks Sind? Forleden Dag sad jeg og bladede i en af mine gamle, slidte Søfartsbøger — hver af de beskrevne Sider kaldte Minder frem — Minder om Ungdomsfarter med gamle, vejrslagne, forlængst døde Windjammers under Riggens tonende Sang, Sangen, der har tolket utallige Mænds og Drenges Udlængsel mod fjerne, fjerne Maal — Udlængslen, som brændte dem i Sjælen og gjorde dem til Slaver af Havets dragende Magt og de fattige, haarde Kaar, som det samme Hav bød sine lidenskabelige, men tavse og upoetiske Elskere.

Her maatte de leve, kæmpe, dø — mange af dem da — nogle forundtes det dog den Lykke at finde Fodfæste paa Landjorden — eller — de lykkeligste — var det dem, der blev baaret ind i Evigheden i Orkanens Orgelbrus? — De, der levede stærkt og farligt og reves ud af Tilværelsen her i et Nu — de forskaanedes i hvert Fald for den langsomme Død, den, der varer i Aartier — begynder med Tændernes Affældighed og ender med at slukke den ulmende Glød i en rystende, mimrende Olding.

Var de de lykkeligste?

Jeg ved det ikke, jeg ved kun, at mit Sind bevæges underligt, naar jeg vender de gamle, gulnede Blade og mindes Rejsernes stormende Tid og Kammeraternes brogede, haardhalsede Flok.

Hvor er I henne nu, alle min Ungdoms stærke, livsglade Kammerater — synger Oceanet sin evige Sang over Jeres vaade Grave, eller blev I som jeg en gammel Mand, der taknemligt mindes og en Dag, naar han paa Søfartsbogens gulnede, saltvandsplettede Blade pludselig støder paa ovenstaende om Togter med gamle „Palästina“, øjeblikkelig igen ser Barken liggende som hin fjerne Februardag i

Altona, ventende paa en Horde støjende, landlovstrætte Krabater.

16 Mand var vi, som den 28. Februar 1887 gik om Bord i den gamle 700 Tons store Jernbark for at gaa til Talcahuana paa Vestkysten af Sydamerika med Stykgods — ufatteligt, at det nu er 49 Aar siden og i en Verden, der saa helt anderledes ud end nu — dengang var en Sørølse til den anden Side Jorden virkelig noget af et Eventyr.

Jeg var i hvert Fald saa lykkelig at kunne opfatte den som et saadant — et barskt og haardhændet Eventyr — men alligevel et Eventyr, og jeg mødte Oplevelserne med vaagent og opmærksomt Sind, og det er vel derfor, at min Ungdoms Rejsetid stadig staar for mig med Friskhedens Glans og synes at have fundet Sted for nylig, skønt der er gaaet et halvt hundrede Aar siden da.

4 af Barkens Besætning staar endog endnu særligt tydeligt tegnet for min Erindring, og det er da først og fremmest den svenske Matros Herman — en fuldbefaren Sailor af Guds Naade, stormhærged, ret almindelig af Bygning og Størrelse, men med en Sindets Ro og en bramfri Overlegenhed i sin Adfærd, der forskaffede ham Respekt hos alle, han kom i Berøring med.

Der var Skipperen, Kaptajn Kellermann, og hans to Styrmand, 1. Styrmand Rouge og 2. Styrmand Pattenhausen; om den første og den sidste er der det at sige, at det var Søfolk og Mandfolk helt igennem, men hvad den mellemste angaar, var han ingen af Delene, dog falder det mig besværligt at finde en Betegnelse, som helt dækker noget saa intetsigende og ubehageligt som hele denne Mands Mentalitet og Adfærd.

Jeg er ikke engang sikker paa, at han opfattede, at han ikke vejede ret tungt paa Vægtskaalen blandt



Fregatten „Jylland“s Anker.
Fot. Edvard Hansen, Horsens.

os, skønt det ikke skortede paa Tilkendegivelse heraf. Ellers var vi, som Besætninger er flest — Folk af mange Kategorier og Nationer, men vi lærte egentlig først hverandre rigtigt at kende, da Falklandsøernes forrevne Silhuet var sunket bag Nordhorisonten, og „Hornets“ vilde Vejr krystede os i sit barske Fåvntag og afslørede vor inderste Personligheds Kærne i den tordnende Kamp for at bringe Liv, Skib og Ladning rundt Kap Horns frygtede Zone.

Sejladsen over Nordsøen og Atlanten havde været som en Drøm, men den isnende Kulde og de vældige Storme, der fra Vest og Sydvest fejede mod os ved Ildlandets Fod, vækkede os til Sølivets barske Kaar.

Det lyder usandsynligt for en Generation, der er opvokset sammen med „Bremen“s og „Queen Mary“s Rekorder, at høre, at vi 16 Mand kæmpede en bitter Kamp i 51 Døgn for at bringe gamle, stormslaaede „Palæstina“ rundt Sydamerikas Sydspids, men saa længe var vi om det, og jeg tror ogsaa, det var den værste Tørn, jeg har været ude for i mit just ikke magelige Liv.

Fire Gange blev vi slaet tilbage af rasende Storme, der tordnede mod os, overfaldt os, legede med os, som Rovdyret leger med sit Bytte — sønderflængede Rigger og mærkede gamle „Palæstina“, saa det for altid siden kendtes, at det Skib havde været Udslettelsen nær paa Verdens ødste og barskeste Kirkegaard.

Og Stormene, der jog mod os, tyndsled vore Nerver, piskede os til Raseri, Læde og Forbandelser.

Som uhyre Orgelbrus brølede de gennem Natten over den vilde Vandmark og stemte i bævende Øjeblikke vore Sind til Underlegerhed, Andagt og Bøn om Redning fra Søens og Vindens mægtige Magt.

Thi saadan er Sømandens Sind — en Genspejling af det mægtige, omskiftelige Hav, han befarer, snart kan han rase og forbande de usle Skæbne, der tvinger ham til under usle Kaar, fjernt fra hjemlig Strand at tjene sit Brød om Bord paa „Tramps“ og „Windjammers“.

Snart bøjer han sig i taknemlig Undren og Andagt for Havets uendelige, storslaaede Majestæt, — og han kan — som det lille Menneske, han jo nu er, piskes til Rædsel af de drønende Storme og Brækernes Brøl, der hvert Øjeblik lader ham mærke Suset af Dødens Vinge ind over sig.

Vi havde mistet Bramstænger og Ræer, Skibet tog

Vand i den voldsomme Sø, saa vi maatte tage Tørn ved Pumperne hver Vagt. De fleste af os plagedes af Søbylder, og saavel alt Gangtøj som Køjetøj var saa gennemtrukket af Søvand, at det ikke ydede nær tilstrækkelig Beskyttelse mod den bitre Kulde, ja, selv da vi ordnede det saadan, at Frivagten til enhver Tid overtog den modsatte Vagts Køjetøj, kunde det ikke fri os fra at vaagne rystende af Kulde efter vor knapt tilmaalte Blund.

Den tilsyneladende endeløse Kamp mod de rasende Elementer, forjog efterhaanden al Munterhed og overflødig Samtale fra Lukafet, og de hyppigst forekommende Udtalelser var afmægtige Forbandelser over Vejret, Skib og Manøvrering.

I 51 opslidende Døgn med Døden grinende over Lønningen ribbedes vi for alt, hvad der i vor Adfærd var kunstigt og paataget, og tilbage blev 16 Mennesker — nøgne til deres inderste Sjel med Personlighedens inderste Kærne til daglig Beskuelse — hæslig eller tiltalende, saadan som Gaverne nu var os tildele.

Da vi første Gang forsøgte at forcere, blev vi slaet saa eftertrykkeligt tilbage i en Brandstorm, saa de yngste af os begyndte at tvivle paa, om vi nogensinde skulde naa vor Bestemmelsehavn.

„Palæstina“ saa frygtelig ud. Bagbords Lønning var helt væk, og Dækket var raseret i en forfærdelig Grad. — Bramstænger og Ræer var gaaet udenbords i en af de forfærdelige Nætter, hvor det var et Under, at ingen Menneskeliv var gaaet tabt, og de Reparationer, vi havde kunnet foretage, var saa interimistiske og nødhjælpsagtige, saa de helt fratog Skibet dets Skønhed; her var ikke Tale om eller Tid til at tænke paa Udseendet, men kun om et livsvigtigt, sammenbidt Forsvar mod det vilde Vejr.

Nu laa vi igen, hvor vi for en god Maanedes Tid siden begyndte den bitre Strid, tilsyneladende var Vejret i Bedring, men det havde det set ud til før, og vi vidste, at med kort Varsel kunde atter en Storm vælte sig ind over os.

Det blev nu bestemt, at vi skulde forsøge at gaa gennem Strædet „de la Maire“ ved „Isla de las Estados“, fortsætte sydover og paa denne Maade prøve at faa saa langt Stræk, at vi kunde gaa Bidevind op med de østgaaende Vinde paa Bagbords Bov uden overhængende Fare for at blive slaet ind mod Kysten.



Havskum.
Fot. Bjørn Bergstedt, Jonstrup.

**H. C.
Christensen
af Marstal.**

Fot.
Lods Gruelunds }
Samling.



Saa vidt jeg kunde skønne af vore Forberedelser, var Gennemsejlingen af det omtalte Stræde et voveligt Foretagende, især da baade Strøm og Vind var østgaaende, men tilsyneladende var det vor eneste Udvej. Senere har jeg dog fra mange Sider hørt paastaet, at slig Manøvre hverken var tilraadelig eller nyttig.

Naa, hvorom alting er, vi paabegyndte Sejladsen gennem det krogede og vildsomme Stræde, hvor Strømmen efter ældgamle Beretninger kunde løbe saa haardt, at den kunde trække et Skib midt over.

Med Loddet parat og under idelige Krydsninger sled vi os frem med ekstra Udkig og med Frivagten paa Spring til hurtig Udpurrring.

Og da vi efter Skipperens Beregning atter skulde være fremme med aabent Vand for Stævnen, kom Taagen. —

Som en uigennemtrængelig Mur omklamrede den os; snigende rullede den sig frem og lod os alene i Skyhavet kun med Kompas og Lod at forlade os paa.

Det var den uhyggeligste Taagesejlads, jeg har oplevet. Vinden flovede fuldstændigt, og al Lyd døde efterhaanden bort, det eneste vi hørte, var Grejernes Knirken, naar „Palæstina“ rullede i Dønningerne.

Havde vi haft aabent Vand til alle Sider, havde vi ikke taget det saa højtideligt, men vi laa med fremmede, ugæstmilde Kyster til begge Sider, og hvor meget Strømmen satte os østover, kunde vi ikke blive klar over.

Ankergrejerne blev gjort klar, saa vi kunde lade gaa øjeblikkeligt, men endnu havde vi saa meget Vand under Kølen, at vi slet ikke kunde ankre med de Grejer, vi havde, saa foreløbig var der ikke andet at gøre end at bruge den Smule Luft, der var, til at bevare Styringen af Skibet.

Loddet og Taagehorn blev brugt ihærdigt, og to Mænd stod til Stadighed i Stævnen for at lytte efter den mindste Lyd — ikke saa meget fra andre Skibe som fra Lyden af Brænding mod forrevne Skær. —

Da Vinden flovede og Taagen overraskede os, havde vi haft Landet mod Øst en god halv Snes Sømil borte, og eftersom Timerne gik, og Taagen stadig fratog os enhver Mulighed for Observation, øgedes Spændingen mere og mere om Bord.

Frivagten tilbragte Tiden paa Dækket i rastløs Venten og Spejden ud i Taagehavet, — hvad gemtes derinde, hvad lurede paa os, hvor langt var den forræderiske Kyst borte? Det var de Spørgsmaal, som optog alles Tanker.

For første Gang oplevede jeg til fulde Havets Uhygge — de store Vandes uhyggelige Tavshed — Havet tilbageholdt hemmelighedsfuldt sit Aandedrag, og det gød Frygt i mit Sind.

Vinden var min Ven, det følte jeg nu, den var levende, den strøg mod min Kind, legede med mit Haar og truede mig undertiden, naar den rejste sig i al sin Vælde og kaldtes Orkan, men den forstod jeg, den var i Pagt med mig, den havde sunget sine Sange for mig i mit Hjemlands Skove og lokket og draget mig ud til Mands Liv og Kamp. Samhørighedsfølelsen med den havde aldrig forladt mig, selv naar den havde handlet værst med mig, jeg havde skreget mod dens Hyl i ubændig Livsglæde, for jeg var en af dens Sønner — men denne Taage. —

Men stadig gled vi østover.

Det var nu blevet hen paa Eftermiddagen, syv Timer vil jeg regne med, at Taagen havde omgivet os; de fleste af os var paa Dækket enten paa Udkig eller blot beskæftigede for at faa Tiden til at gaa; alt, hvad der hed Sejl, hang slappe og døde ned.

Pludselig kom som et Pust af en Aand inde fra Taagen en svag Luftning af Øst, det var lige nok til, at Sejlene lavede lidt op og til, at vi forventningsfulde rettede Ryggene og kiggede til Vejrs — skulde der komme Luft nu? — Der kom ikke mere.

Men Pustet naaede lige at kærtegne gamle „Palæstina“, saa døde det atter bort, men vi, — ja hvorfor blev vi staaende underligt stive stirrende ind mod

Taagen om Bagbord, hvorfra Luftningen var kommet?

Jo, for da Pustet naaede vor Øren, bragte det med sig en Lyd, der for os lød som en dødssvanger Ligklokke — som en fjern, truende Knurren hørte vi om Bagbord Lyden af Dønningers Dødsrend mod Klippekyt. —

Saa døde Luftningen væk, Lyden forsvandt, Døds-klokken dæmpede sit manende Raab, men vi, jo vi forstod endnu med den uheldssvangre Lyd i vor Øren, at nu var det dødeligt Alvor.

Selv Drengen havde opfattet, at Døden lurede paa os et Sted derinde bag Taagen, han stod underlig beklemt støttende sig til Vantet og stirrede usikkert, forfærdet ind, hvor Malmtønen havde runget. —

Da der var gaaet en Time, lød Brændingen stadig og tydelig ud til os — en Lyd som de fleste af Søens Folk har hørt paa et eller andet Tidspunkt — en Lyd, der altid maner — altid ruller sit Varsko ud over Søen, men for os lød det som Ligklokkeklang.

Jeg tror, at Skipperen var den om Bord, der havde det værst i de Timer, som nu fulgte. Trods tilsyneladende Ro var det klart, at hans store Ansvar for Besætning, Skib og Ladning knugede denne samvittighedsfulde Sømand tungt.

Jeg kan heller ikke i Dag se, at der kan bebrejdes ham noget, men jeg ved, at han gennem disse lange Timer havde udkæmpet en tung Kamp mod de Anklager, hans ansvarsfulde Sind havde rejst mod ham selv. — Nu bar hans furede, vejrbitte Ansigt Vidnesbyrd om, at Kampen var ført til Ende, og at han havde fundet Fred i dette: „Jeg har for mine Folk og for mit Skib kun gjort, hvad enhver god Sømand vilde have gjort, og i den Tro vil jeg spille Spillet til Ende, hvad Slutningen saa end skal blive.“

Nu stod han agter hos Rorgængerens og hans Blik omfattede os, og det, der i Tykningen kunde ses af „Palæstina“, med et trofast, ja, jeg vil sige kærligt og faderligt Blik, og imens drev vi stadig længere ind mod Kysten, det var, som om Malmtønen derinde

sugede „Palæstina“ uundgaaeligt ind i sit Dødsgreb, stadig laa Taagen tyk og knugende om os, og stadig havde vi saa meget Vand, at det var umuligt at ankre.

Kl. 11 fik vi Ordre til at gøre Baadene klar til at svinge ud. Lyden om Bagbord var nu som en rullende Torden, saa Landet maatte være ganske nær.

Herman passede Lodlinien, og pludselig raabte han, saa det skingrede, at der nu var Bund. Vi var alle klar over, hvad det betød og styrtede for at være klar til at lade Ankergrejerne gaa; endnu to Gange blev Loddet hevet, og saa raslede Ankeret. Vi lod gaa alt, hvad vi havde af Ankergrejer, for at Ankeret skulde bide saa fast i Bunden som muligt.

Drengen stod til Rors, og vi andre var forude for at se Grejerne sattes og derved give Vidnesbyrd om, at „Palæstina“ var reddet for Øjeblikket.

Men Grejerne tatnedes ikke — Kæden blev staaende ret op og ned i Vandet, som om den ikke havde naaet Bunden. „Gud i Himlen,“ udbrød Kaptejnen bestyrtet, „Ankeret holder jo ikke, der maa være Klippegrund allerede her.“

I det samme gav Drengen et ordentligt Vræl fra sig. „Skibet sejler,“ raabte han af sine Lungers fulde Kraft. —

Ja virkelig, Skibet var blevet levende, mærkede vi nu. 15 Par Øjne vendte sig som paa Kommando mod Riggens. Sejlene stod fyldte, og over Mastetoppen hvævede sig en stjernebeslaaet Himmel. Saa optaget havde vi været af at faa Ankeret ud, og saa helt havde vi opgivet Haabet om Vind, at den helt ubemærket havde listet sig ind paa os. —

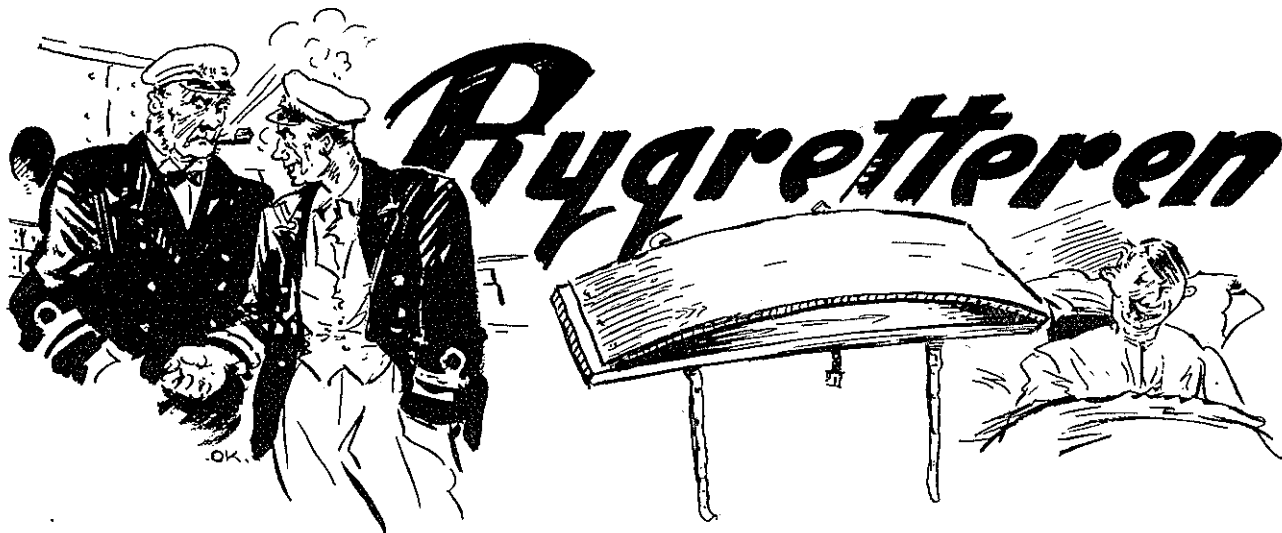
Som kaade Drengene fløj vi i Gangspillet, mens Vinden friskede og Vandet klukkede lifligt om Stævnen, og mens Taagebanken som en uhyggelig, sort Mur drev vestover.

Inde i Læ — en Kvartmil borte velsagtens — sang Brændingen sin evige, tordnende Sang, og i Maanelysset og Stjerneskaeret skimtede vi Kystlinien — vild, forrevet, ubarmhjertig. A d o l f H a n s e n.

High and dry som Engelskmanden siger.

S/S Michigan forliste ved
Phillipinerne 1930,
Fot. P. Hansen, Thyborøn.





Af V. Rauer Bergstrøm

Illustreret af Oscar Knudsen

NU har han igen lagt op, ham Simulanten," meldte Styrmanden med alle Tegn paa Ophidselse til Kaptajnen paa det gode Skib „Alfred M“, der med den sindige Fart af ni Knob i Timen kravlede hen over de tre Tommer paa Landkortet, som kaldes Mexico-Bugten.

„Ja, jeg ventede det saamænd, Styrmand,“ svarede Kaptajnen uanfægtet, „det burde De ogsaa have gjort, som har sejlet sammen med ham lige saa længe som jeg. Jeg har ventet det, lige siden jeg i Gaar Eftermiddags gav Baadsmanden Ordre om, at vi skulde have flyttet de trehundrede Tons Bunkerkul paa Mellemdækket ved Tolugen hen Midtskibs. Det er jo et strengt Arbejde i sig selv, og i denne Varme maa det nærmest kaldes en Forsmag paa Helvede. Det er vel Ryggen, det er galt med igen, kan jeg tænke?“

„Ja, det er Ryggen,“ bekræftede Styrmanden, „siden den Slubbet har opdaget, at Hold i Ryggen omtrent er den eneste Sygdom, der ikke rigtig lader sig kontrollere, har han klamret sig til den, hvergang vi har haft et Job, som ikke morede ham. Det gaar snart lidt vel ofte paa. Der var den Gang i Manchester, vi lastede Lokomotiver og skulde have Sværvægtsbomme rigget til; Hold i Ryggen! Der var den Gang, vi laa paa Tørn i Chile, og Skibet skulde rustbankes fra Fløjknappen til Vandlinien, Hold i Ryggen igen! Og der var den Gang i Rio, da Arbejderne i Land strejkede, og vi selv maatte stuve 800 Sække Kaffe i Lasten; Hold i Ryggen, Gud hjælpe mig, lige til vi var færdige, saa dukkede Fyren frem igen Jeg forstaar ikke, Kaptajn, De ikke smider ham i Land i den første Havn, vi kommer til. Det sku' lige have været i gamle Dage ombord i Hamburgerbarkene, saa skulde jeg have kureret ham. Ih! hvor jeg skulde have doktoreret ham,“ sluttede Styrmanden rasende, idet han knyttede sine jernhaarde Næver paa en meget sigende Maade.

„Ja, det er allright! Styrmand, der er ikke noget, jeg hellere vilde; men der er tre Ting at tage i Betragtning først, og det er — Rederiets Interesser, Disciplinen ombord og saa min egen lille personlige

Stolthed, for at tage dem i Rækkefølge. — Smider jeg Fyren i Land, som jeg havde mest Lyst til, saa vil han paastaa, han har paadraget sig Sygdommen her ombord, og det er der ikke en Djævel, der kan modbevise, det vil koste Rederiet fri Hjemrejse, en Maanedes Hyre, og — hvis han er saa smart, som jeg tror, han er, vil han yderligere gøre Krav gældende paa Erstatning for nedsat Arbejdsevne. Se, det var Rederiet, nu kommer vi til Disciplinen. Opdager de andre Kanutter i Lukafet først, at det er lykkedes een af dem at køre rundt med Skipperen, saa har vi dem rendende her ustandselig og vifte os om Næsen med et Eksempel af Søloven, hver Gang der er en Smule i Vejen, saadan noget virker nedbrydende paa Disciplinen. Saa er der endelig min egen lille personlige Stolthed; den gaar i Kortheed ud paa, at der til Dags Dato endnu ikke er een, der kan rose sig af at have taget Fuppen paa Kaptajn Mikkelsen, og med Guds Hjælp og lidt Haandkraft er der heller ingen, der skal komme til det. Gaa De nu ned og giv Simulanten to Spiseskefulde amerikansk Olie og fortsæt med det hveranden Time, skulde han klage over Ensformighed i Kosten, saa giv ham Piller. Afføringspiller, Hovedpinepiller, alle de Piller, De kan finde paa, det giver ham lidt Stof til Eftertanke“

„Det har vi prøvet før, han griner bare ad dem; hvad den Simulant har konsumeret af Piller og amerikansk Olie kunde fylde et helt Skib, han er det mest ondartede, jeg har været ude for i den Branche. Hæh! Piller! Var det saa bare Strykninipiller, saa fik vi da en Ende paa det,“ sluttede Styrmanden og rystede mistroeligt paa Hovedet

„Nu maa De ikke fortvivle, Styrmand, gaa De ned og giv ham en Straale, som han aldrig har faaet før, saa har jeg maaske et lille Trick i Baghaanden, der nok skal tage Pippet fra ham; hvis ikke det knækker ham, saa vil jeg opgive Whiskyen og slaa mig paa Stramaj-Broderi; men husk nu, godt med Olie og Piller, det nekbryder Modstandskraften og jævner Vejen for mit Lille Trick,“ smilede Kaptajnen hemmelighedsfuldt, idet han gik ind i Bestik-Lukafet.

Det maa siges til Styrmandens Ros, at han skred til Værket med en ligefrem hellig Iver. Alt, hvad der paa nogen mulig Maade kunde tænkes at smage eller virke ubehageligt, blev omhyggeligt samlet sammen fra Skibets Medicinkasse. Med et diabolisk Grin om Munden gik han hen agter for at se til Simulanten . . . Rygter om, at Styrmanden nærmede sig; maatte have ilet hen agter i god Tid, for da han traadte ind til den Syge, laa denne pænt i sin Køje med et tilpas lidende Udtryk i Ansigtet. Af og til udstødte han nogle mærkelige Lyde, der vistnok skulde forestille Smertensudbrud; men som i betænkelig Grad mindede om de Grynt, man kan høre fra en velfodret Gris . . .

„Goddag, Nielsen, det staar nok skidt til med Dem, hører jeg,“ indledte Styrmanden med hyklerisk Medlidenhed i Stemmen.

„Ja, det er meget sløjt med mig, Styrmand, det er Ryggen, det er galt med, jeg er bange for, at det bliver til et Hospitalsophold denne Gang, for jeg er meget syg, jeg kan næsten ikke røre et Lem. Oh! Oh! Av! Av!“ Han saa forventningsfuldt over paa Styrmanden for at se Virkningen af sine Klagehyl.

„Tja, det er jo slemt,“ svarede Styrmanden grav alvorligt, „men her er nu lidt til at begynde med, og hjælper det ikke, saa gør det godt,“ sagde han, idet han hældte en Kæmpeskefuld amerikansk Olie i Halsen paa Patienten. „Og saa er der lige disse Piller,“ tilføjede han med et ækelt Grin, „de er gode for det indvendige, bare slug en tre—fire Stykker af dem, de styrker, gavner og bevarer Overlæderet og giver en blank Glans paa Snuden. De skal ikke være bange, vi vil kun Deres bedste, Nielsen.“

„Bange!“ spruttede Simulanten indigneret, medens han med alle Tegn paa heftig Afsky slugte Pillerne, „der er kun een Ting, jeg er bange for, og det er, at De ikke har Medicin nok i hele Skibet til at kurere mig med, for jeg er saa syg, saa syg. Oh! Oh!“ Igen et Par demonstrative Smertenshyl.

Styrmanden saa ondt paa ham.

„Naa ikke det, jo De kan stole paa, vi skal nok faa Dem rask, Nielsen; jeg har Gud ske Lov kureret værre Karle end Dem, det kan De tage Gift paa.“

„Det vilde være dejligt, Styrmand, man kan ogsaa se med et halvt Øje, at De er vant til at behandle Folk, jeg føler mig saa tryk som et lille Barn under Deres Behandling,“ mumlede Simulanten med et hyklerisk fromt Glimt i Øjet.

„Hold Kæft, din frække Hund!“ brølede Styrmanden rasende og smækkede Døren i efter sig.

„Hvad skal vi dog gøre ved den frække Slambert. Kaptajn? Han griner Her-

ren hjælpe mig ad os,“ sukkede Styrmanden opgivende en halv Time senere over sin Whisky nede i Kaptajnens Salon.

„Mer Olie og flere Piller,“ smilede Kaptajnen, „et Par Dage endnu, saa er han moden til mit lille Eksperiment; men det er for tidligt endnu.“

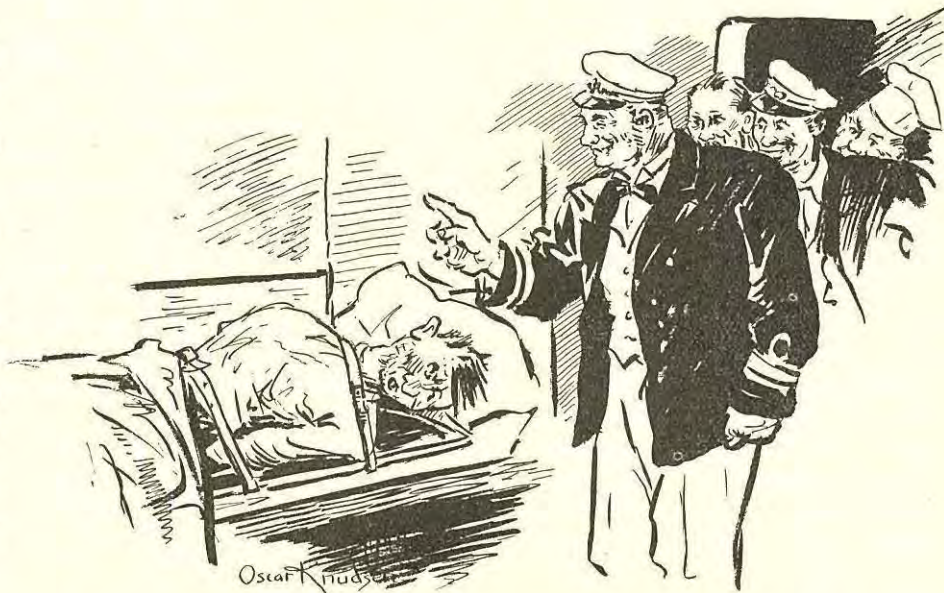
„Var det bare den sidste Olie, jeg skulde give ham,“ hvæsedes Styrmanden hævgerrigt. „Men all right, Kaptajn, han skal faa hele Indholdet af Medicinkassen efter Tur, mere kan jeg ikke gøre, man maa jo desværre ikke helbrede ved Haandspaalægelse i vore Dage, ellers . . .“ han saa med Stolthed paa sine kolossale Handskemagerskilte af Næver.

I tre Dage var Patienten udsat for et sandt Haglvejr af Piller i alle tænkelige Størrelser og Farver. I tre Dage, tre Gange daglig, blev han smurt med amerikansk Olie snart sagt baade udvendigt og indvendig, til han paastod at føle sig som en Sardin i Olie. Men gi sig? Ikke tale om. Legemet var nedbrudt; men Aanden var ukuelig. Bleg og gusten, men med sammenbidte Tænder laa han i sin Køje og stirrede med hadefulde Øjne paa Styrmanden, der flere Gange om Dagen forhørte sig, om han nu ikke følte sig bedre.

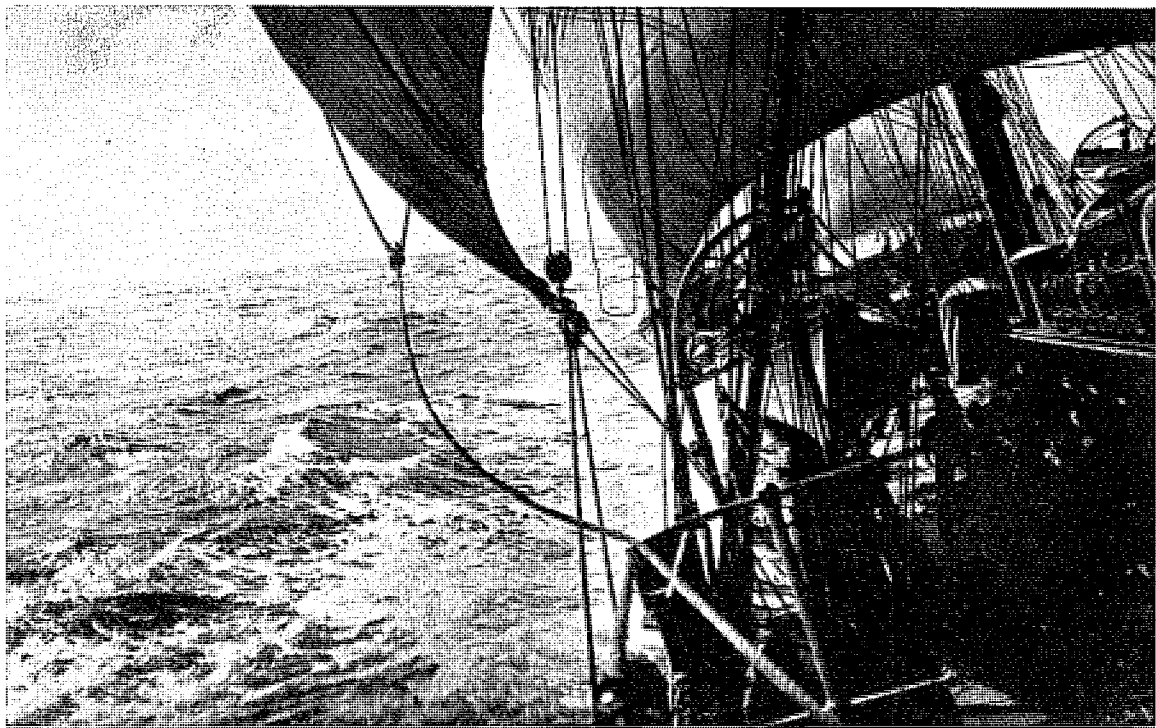
„Gu gør jeg ej!“ hvæsedes han indædt, „jeg har aldrig i mit Liv følt mig saa sløj.“ Og for en Gangs Skyld talte han sandt . . .

„Ja, saa er der ikke andet for, end at vi maa fortsætte Behandlingen et Stykke Tid endnu, lille Nielsen, vi vil jo saa gerne høre Dem erklære Dem for helbredet,“ svarede Styrmanden uanfægtet.

„I kan rende og hoppe og slaa Knald,“ kom det fra den vanskelige Patient. Men det blev ham selv, der rendte, for med et pludseligt Sæt sprang han ud af Køjen og styrtede med et fortvivlet Udtryk i Ansigtet ned ad Gangen og forsvandt, for syttende Gang den



Trods voldsomme Protester spændte de Rygretteren fast paa Simulanten, saaledes at han kom til at ligge i Køjen som en Brodue en miniature. Det saa halsbrækkende ud. Med et tilfreds Blik betragtede Kaptajnen sit Værk.



Den gamle »Georg Stage« i Nordsøen.

Af Billedet ses det, at »Georg Stage« ogsaa kunde blive presset lidt med Sejl.
Fot. Gudmund Jensen, Taastrup.

Dag, ind ad en lille Dør, hvorover der stod de to smaa saa veltalende Bogstaver: W. C.

Hele Skibet fulgte med Interesse den spændende Dyst mellem Kaptajnen og Styrmanden paa den ene Side og Simulanten Nielsen paa den anden, og Væddemaalene gik højt. Kokken havde før sejlet sammen med Nielsen og holdt, grundet paa tidligere Erfaringer, halvtreds Kroner paa Simulanten. Flere Gange om Dagen var han henne Agter og besvor ham om at holde ud, medens han samtidig opmuntrede sin Favorit med smaa Lækkerier af egen Tilvirkning. Hovmesteren derimod, som havde sejlet sammen med Kaptajnen i mere end fem Aar og endnu ikke set Kaptajnen i en Situation, han ikke var i Stand til at magte, holdt med ligefrem rørende Loyalitet paa Kaptajnen som sikker Vinder. Ellers var det fortrinvis Øl, der blev væddet om; men alle var de enige om, at det var noget af det mest spændende, de havde været med til i lang Tid.

„Hvordan staar det nu til med ham?“ spurgte Kaptajnen den fjerde Dag om Morgen, da Styrmanden efter endt Sygebesøg kom op paa Broen; det var i de Dage ganske overflødigt at sige „Simulanten“, for hele Skibet tænkte kun paa een bestemt „Ham“.

„Jo, Stillingen har bedret sig betydeligt, han ser uhyggelig ud efter alt det, han har gaaet igennem; men stædig er han jo, Fyren, som bare Fanden, han dør s'gu mellem Fingrene paa os, inden vi faar Bugt med ham,“ svarede Styrmanden pessimistisk.

„Næh, han gør saamænd ikke, Styrmand, fra i Dag overtager jeg selv Doktoreringen, ikke fordi jeg ikke mener, De har gjort, hvad De kunde, det ved jeg, De har; men nu er det vist paa Tiden, jeg kommer frem

med min lille Overraskelse, De ved, jeg talte om. Nu gaar vi hen og ser til Patienten, jeg skal lige ind og hente noget hos Tømmermanden, gaa De blot i Forvejen.

— — —

„Det er stadig sløjt med Dem, Nielsen, hører jeg,“ sagde Kaptajnen velvilligt, idet han og Styrmanden traadte ind i den Syges Lukaf.

„Sløjt,“ gentog Simulanten med en hæst, hviskende Stemme og vendte et blegt, udtæret Ansigt imod de indtrædende, „det er saa elendigt med mig, som det aldrig har været før; men hvis I to Medicin- og Ju-Ju-mænd tror, I kan kurere mig med jeres Piller og amerikansk Olie, tager I meget fejl, mig skal I ikke faa rask, om jeg saa skal sidde paa W. C. Resten af mit Liv, I maa finde paa noget mere smart, hvis I skal ordne mig,“ kom det med stor Bestemthed fra den vanskelige Patient.

„Jamen, det er jo netop det, vi har, Nielsen,“ svarede Kaptajnen elskværdigt og trak en Genstand, han hidtil havde holdt skjult paa Ryggen, frem for de to forbavsede Tilskuere. Det var et Brædt, ca. en Meter langt og tolv Tommer bredt; paa Undersiden var, med ca. en halv Meters Mellemrum, fastsømmet to Læderremme af den Slags, Søfolk bruger til Livrem. Paa Oversiden af Brættet var der af et Stykke tykt Krydsfiner lavet en Bue, ca. halvanden Fod høj paa Midten, der strakte sig fra den ene Ende af Brættet til den anden, nøjagtig saa bred som selve Brættet. Indretningen lignede nærmest en Blæksuger af den Slags, man kan finde paa ethvert Skrivebord.

„Hvad S . . . er nu det?“ spurgte Simulanten med et forskrækket Glimt i Øjnene, og Styrmanden saa lige saa desorienteret ud.

„Det er en Rygretter,“ forklarede Kaptajnen med et stolt Smil, „det nyeste ny indenfor Videnskaben, simpel, men gerial. Vi ved jo allesammen, hvordan De har taget fat her ombord, Nielsen; ja ligefrem puklet har De; det er saamænd ikke længere siden end i sidste Ugæ, at jeg sagde til Styrmanden her; „Bare Nielsen ikke sprænger noget indvendigt, saadan som han tager fat. Er det ikke rigtigt, Styrmand?“

„Ih ja, det er skam rigtig nok“, grinede denne huldsaligt, han var ved at faa Færten af, hvor Skipperen vilde hen.

„Der kan De selv høre, Nielsen,“ fortsatte Kaptajnen, „men nu er Deres Ryg ved det konstante Slæb efterhaanden blevet bøjet saa meget forover, at den er gaaet ud af sit Leje, og det er det, vi nu skal se at faa raadet Bod paa ved Hjælp af denne snilde Indretning. Det er maaske nok lidt smertefuldt til at begynde med; men det skal De ikke bryde Dem om. Giv mig en Haand med at faa den anbragt, Styrmand.“

„Med Fornøjelse,“ svarede denne, og trods voldsomme Protester fra deres Offer spændte de i Fællesskab Rygretteren fast paa Simulanten, saaledes at han kom til at ligge i Køjen som en Brobue en miniature med Maven som det højeste Punkt. Det saa halsbrækkende ud. Med et tilfreds Blik betragtede Kaptajnen sit Værk.

„Nu bliver De ganske roligt liggende, Nielsen, og tænker kun paa at blive rask,“ formanede han Simulanten, uden at give Agt paa de Blasfemier denne udøste over hans og Styrmandens Hoveder fra sin krampagtige Stilling. — „De maa ikke under nogen Omstændigheder tage Rygretteren af, saa er hele vores Arbejde spildt, og det vilde jo være Synd, ikke sandt? Vi skiftes til at se til Dem, Styrmandene og jeg, saa pas paa den ikke ved et Tilfælde skulde være faldet af. Farvel lille Nielsen og god Bedring,“ sluttede Kaptajnen med overdreven Venlighed, idet han gik ud af Døren.

Remmen skar i Huden og Brædtet smertede i Ryggen. I store Draaber trillede Sveden ned over Simulantens udtærede Kinder. Hans Stønnen lød nu med en betydelig mere ægte Klang end før, den var nærmest hjerteskerende at høre paa. Han prøvede et Par Gange at spænde Torturinstrumentet af, men hver Gang han forsøgte, stod der straks en af hans Plageaander ved hans Side og formanede ham skadefro til at holde ud, saa han kunde blive rask. Ud paa Eftermiddagen havde hans Ansigt farve skiftet fra gustenblegt til Kornblomsterblaa paa Grund af Blodet, der strømmede til Hovedet, og med Mellemløb smaafløbede han som et lille Barn.

Kaptajnen vadede frem og tilbage paa Broen udstødende nogle Lyde, som han i sit Hjertes Enfold tog for Sang. Hans vokale Udgydelser stoppede brat, da Styrmanden ved syv Tiden kom op paa Broen.

„Skrider det fremad med Helbredelsen, Styrmand?“ spurgte han ivrigt, han havde ikke set til Patienten siden Klokken fire om Eftermiddagen.

„Det gaar fremad med Stormskridt,“ grinede Styrmanden fornøjet. — „hvis Kalorius ikke himler inden den Tid, saa tænker jeg, han erklærer sig for rask allerede i Aften; han bliver sgu aldrig til Menneske mere, Øjnene skaar stive i Hovedet paa ham.“

„Den er fin, Styrmand, lad os gaa ned og se til ham med det samme. — Tredie Styrmand! kom herop og tag Vagten et Øjeblik,“ brølede Kaptajnen ud over Broklædningen.

„Mener De, det begynder at hjælpe, Nielsen?“ spurgte Kaptajnen, idet han og Styrmanden traadte ind i den Syges Kahyt.

„Ja,“ hikkede han, — „jeg tror nok, jeg er kureret nu.“

„Tror nok kun,“ sagde Kaptajnen bebrejdende, — „jamen, saa maa De hellere beholde Rygretteren paa et Stykke Tid endnu, til vi er helt sikre paa, De er rask.“

„Nej! Nej! for Guds Skyld!“ — plaprede Simulanten med virkelig Rædsel i Stemmen, — „tag den af, jeg er rask, fuldstændig rask, min Ryg er helt i Orden, Aah! I Djævle, saa tag den dog af, jeg er helt ødelagt — nej, jeg mener rask — bare tag den væk, saa skal jeg aldrig blive syg mere,“ flæbede han og saa bedende paa sine Plageaander.

„Ja, saa tror jeg nok, vi kan tage min lille Rygretter af, Styrmand, det ser jo ud til, at den har gjort sin Nytte den gang, De hørte, han erklærede sig for helbredet, og det var jo det, det drejede sig om. De skal saamænd ikke takke mig, Nielsen,“ fortsatte Kaptajnen henvendt til Simulanten, — „skulde det være en anden Gang, De fejler noget, kan De bare henvende Dem til mig, jeg skal nok finde paa Raad.“ Fulgt af Simulantens hadefulde Blikke og Styrmandens beundrede ditto, forlod Kaptajnen Skuepladsen.

To Dage senere gik de i Havn, og Nielsen mønstrede af. Da han som en slagen Mand gik ned ad Landgangen med sit Habengut paa Nakken, hujede hele Skibets Besætning efter ham Kokken hujede højest, han havde nemlig tabt sine halvtreds Kroner.



„V 3“ er under Natmanøvrer kommet ind for at „hils paa den pommerske Strandfoged“ — (1913).

Det har jeg oplevet —

„Vikingen“ er kendt for sine saltvandsfriske Beretninger fra selve Livet, skrevet af vore Læsere selv som virkelige, egne, sande Oplevelser. Vi modtager med Tak enhver selvskreven interessant Livs-Erindring. De er altid mere værd at læse, end fantastiske Romaner.

Skibsudrustning

Af tidl. Skibshandler

CHARLES NYLANDER, Randers

i det Fremmede

I Aaret 1915, efter en daglang Jernbanerejse gennem Nordtyskland, ankom jeg om Aftenen lige før Forretningslukketid, dengang Kl. 8, til der Kaisers gute Stadt: Swinemünde i Provins Pommern. I en stor Parentes anføres, at Ankomsten var fra Kieler-Kanalen, hvor jeg havde haft Ansættelse ved Skibsudrustning i flere lange Aar; lange fordi den Art Forretninger paa den Plads var undergivet det særlige Forhold at være aaben Nat som Dag, og Dag som Nat. Selvfølgelig med dobbelt Personale og under skiftende Vagt. Skibsfarten løber gennem Kanalsluserne næsten fortrinsvis, eller i hvert Fald ligesaa hyppig om Natten.

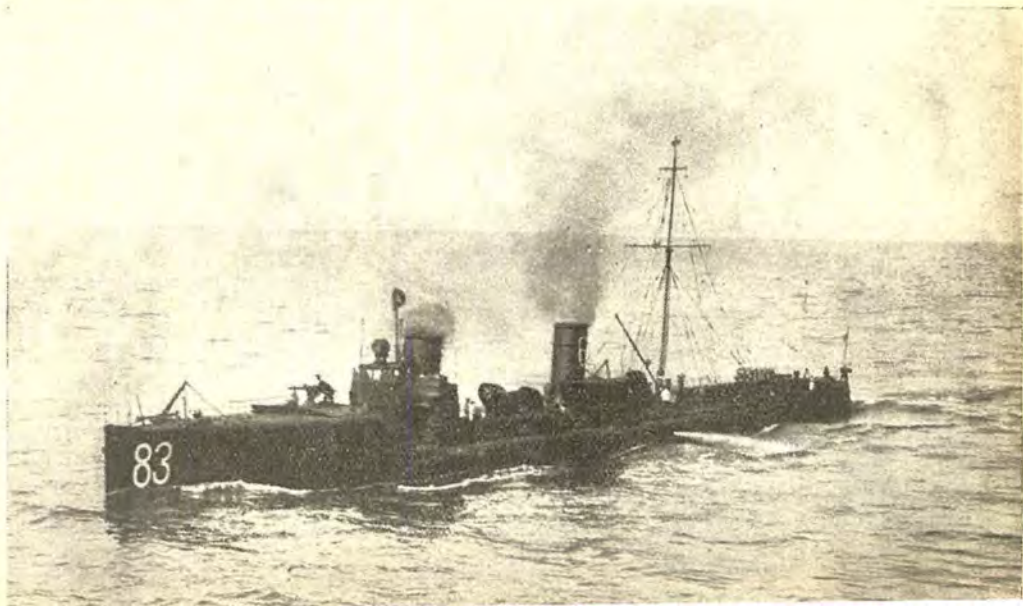
Paa denne Plads gjaldt det om at rubbe sig! Thi i den korte Frist, — ca. 20 Minutter, som et Skib anvendte til Indklarering og Hævning i Niveau med Nord-søen, — skulde Ordre paa Skibsproviant optages, Varerne ekspederes, — ogsaa ufortoldede Varer, — Regninger skrives og honoreres, det sidste oftest i 3—4 forskellige Nationers Møntsorter, hvad der ikke simplificerer. Men, „Übung macht Meister“.

Som god Dansk fik jeg Proviantering med danske Øl-

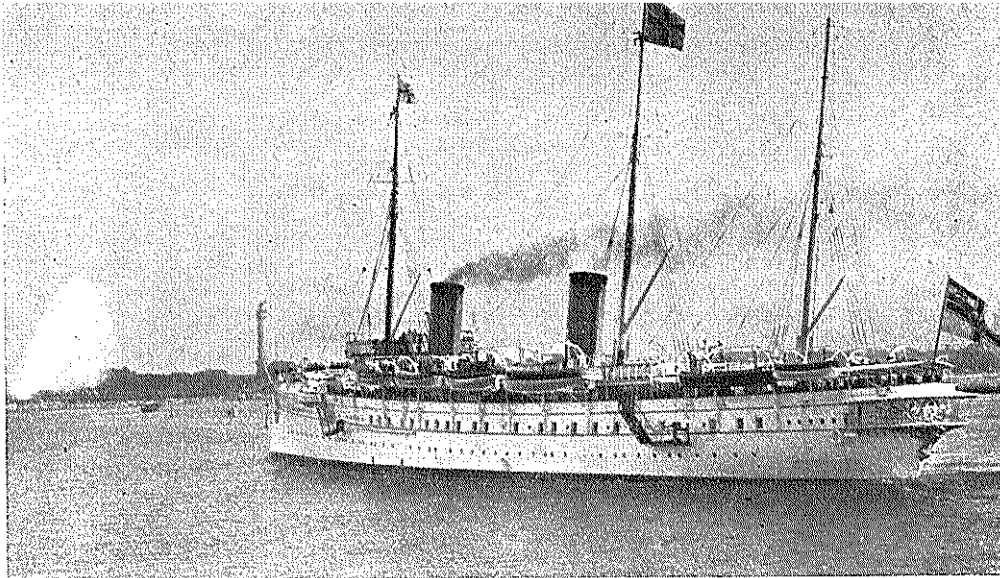
Produkter, hvad i Særdeleshed vorø danske Skibe var endog meget glade for; men ogsaa fremmede Skibe købte gerne dansk Øl. Dette førte med sig, at vor Konkurrent igen forskaffede sig andre Øl-Produkter, blev simpelthen tvungen dertil. Salget blev efterhaanden saa betydeligt for vort Vedkommende, at mit Firma var Modtager af 4 smaa Galeaser med Øl fra København aarlig og fragtet med tomme Flasker tilbage.

I denne Stad Swinemünde havde jeg faaet en Stilling i en Skibshandler- og Skibsmægler-Forretning, hvor Opgaven var at ekspedere i Butikken, indklare Skibe, og for de Skibes Vedkommende, der stak for dybt for Odersejls, — og det var mange, skulde der sørges for Lægtene til Transport af fra 1 til 3 Fod af

Denne Torpedobaad aabnede paa ganske nært Hold Ild paa den engelske Under-vandsbaad „E 13“, som Natten mellem 18. og 19 Aug. 1915 strandede Øst for Salt-holm. 3 danske Torpedobaade ankom 2—4 Minutter efter første Skud, reddede Resten af Besætningen og det britiske Flag for Tilfangetagelse. De Englændere, der ikke dræbtes, interneredes af Danskerne. Tildragelsen reddede sikkert Danmark fra daarlige Omdomme i Forholdet til Eng-land.



„Aus grosser Zeit“. Med Keiserflaget paa Stortoppen løber S. M. Yacht „Hohenzollern“ ind i Oderfloden under Flaademanøvrerne, hilst af Salut fra Fæstningsværkerne og Højsøflaaden (1913) (bemærk Krudtrogen til venstre).



Lasten op til Stettin. Opgaven var ikke vanskelig, thi Swinemünde laa velforsynet med „Kähne“. Flodskipperne havde deres Familie om Bord Aaret rundt, og kun denne Sejlsads som Levevej. Det var hovedsagelig dog kun Oliefreladninger til Stettins Oelwerke og Malmlaster til Højovnene, der var for dybtgaaende. Ja, saa havde jeg en Opgave til, nemlig for vor Zweigggeschäft i Stettin, at tilføre denne nye Kunder fra Søen ved disses Passage i Swinemünde. Byen havde Garnison og var Fæstning og hver Sommer i ca. 14 Dage var her Basis for Højsøflaadens Østersømanøvrer. Vort Firma havde Udrustningen til alle disse Krigsskibe, traditionsmæssigt det ene Aar med det andet; det var Arbejde for en Skibshandler i sin højeste Potens, med liden Søvn i Manøvetiden og Overarbejde i højeste Grad, som ikke skænkedes synderlig Opmærksomhed under østprøjsiske Sæder og Skikke. Saa var det jo ogsaa i „gamle Dage“, hvor Butikkerne her endnu havde aabent Søndag Formiddag til Kirketid. En Søndag Morgen i Manøvetiden, hvor jeg var kommen til Køjs Kl. 5, skulde Karlen vække mig Kl. 7, hvilket han aabenbart maa have haft Besvær med, thi ude paa Loftet hørte jeg ham paa herligt Plattysk udbrude: — „Menchens Kind doch! — he schloop ja wie ne dodschootez Franzose.“

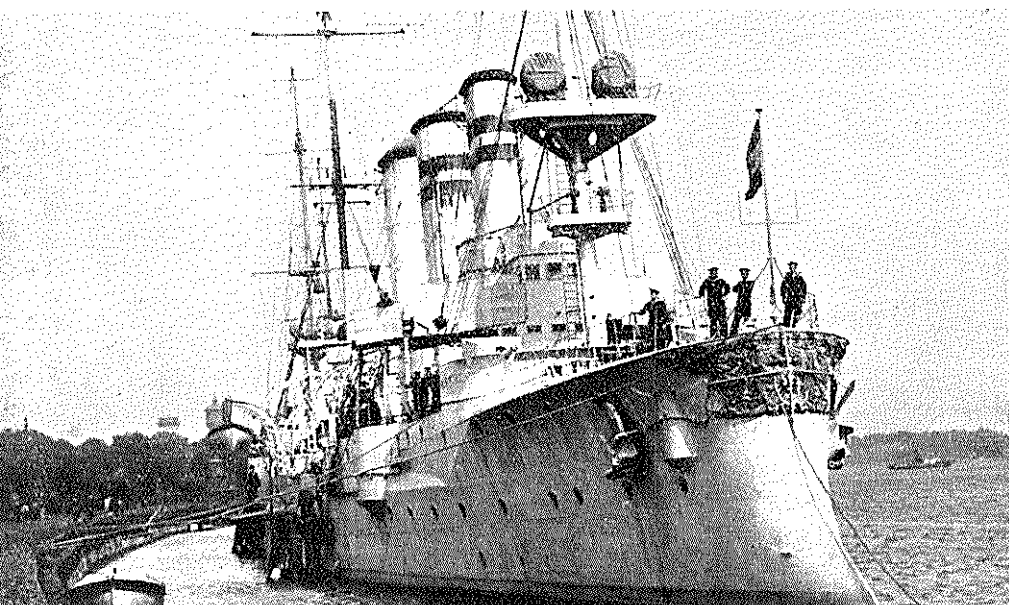
Datoen for Flaadens Ankomst var nogenlunde kendt fra Aar til Aar, hvorfor der kunde gøres Forberedelser, i Særdeleshed med de store Kartoffelopkøb, et Arbejde som blev mig tildelt. Jeg havde Motorcykle, paa denne kørte jeg omkring til de pommerske Bønder i dette Ærinde. Rutebiler kendtes jo ikke. Telefon var ikke Bondens Eje. Kartofflerne kunde jo ogsaa kun købes ved Selvsyn. Saadant Opkøb var i og for sig ikke vanskeligt, jeg kendte

Sorterne og vidste jo saadan omtrentligt ogsaa hjemmefra, hvormeget der maatte ydes for dem. — Talte Plattysk som Fynsk, hvor jeg er født. Men der var alligevel Vanskeligheder, man blev sulten paa saadanne Køreture, og Bønderne vilde mod en Storopkøber yde Gæstfrihed, og — jeg kunde ikke li' Eisbein og Sauerkraut, Kümmel eller Nudelsuppe mit Klöse.

Et af Opkøbene medførte dog Rettergang, og jeg maatte beedige min Forklaring. Ved en senere Lejlighed kom jeg ind for det samme, „i Embeds Medfør“ ogsaa for engelsk Ret (hvorum i senere Artikel). Men heldigvis, i mit eget lille Danmark er det aldrig overgaaet mig, — men i saa Tilfælde kunde jeg maaske have „prydet“ Visitkortet med, Specialitet: „internationale Edsaflæggelser“.

Motorcyklen, dengang den eneste i Byen og i vid Omkreds, var en 2½ P. S. „Ädler“, uden Gear, „Pigekammer“ eller andet bekvemt, var ingen Bakkesluger, men netop derfor havde man sine Pedaler og sine Ben, — kors bevar mig, som man maatte trampe, lig Trommestikker — for at følge med Motoren under Bakkestigning. Sørgede man ikke for at holde den i Gang, var der kun tilbage at slæbe Maskinen op, men enten man gjorde det ene eller det andet, var det en fortrinlig Svedekur.

Imidlertid købte jeg Kartoffler til at føre „Krig“ med; og Bønderne holdt saa med dem paa forud aftalt Dato i Vognrækken langs Krigsskibene til Aflesning efter Følgesedler og med Hjælp af de gemytlige Søgutter. Kolonialvarerne leverede Grossisten, som en Lettelse for os, direkte om Bord. Arbejdet til ud paa hver Nat fremkom af de ogsaa anselige Leverancer til Dæks- og Maskinunderofficerernes Messer. —



Her gik mange Okser og Kartoffler ombord, Kasser med Æg og Dritler med Smør o. s. v.

Disse indkøbte for egen Regning. I hver Torpedobaad, Krydser og Linieskib indsamlede jeg saadane Ordre Dagen igennem. Kom herunder paa kammeratlig Fod med disse prægtige, gemytlige Mennesker. Senere, naar jeg indfandt mig med Regningerne og fandt Officererne i godt Lune, gav dette Udslag i Kommandoraab, som f. Eks.: „Achtung! — Geschütze zudechen,



das ist ein Däne.“ Dog tildækkedes der ingen Projektilemekanismer.

2 Aar senere, i 1915 ved Skæbnens Spil, skulde jeg blive udsat for Bombardement fra samme Skibe og vel ogsaa Besætninger i den engelske By West-Hartlepool (ogsaa herom senere).

Ved Ombordsstigning i „Embeds Medfør“ i S. M. Yacht „Hohenzollern“, herskede der — naar Kaiseren var om Bord — anden Etikette. Man blev ved Landgangsbroen modtaget af en Bajonet. Mønstreret og udspurgt af Bajonetten, derpaa ledsaget af Bajonetten til Yachtens Indkøbskontor, og saa lang Tid Opholdet i Kontoret varede, stod Bajonetten udenfor paa Dæk-

ket. Denne mig under Opholdet attachederede Bajonet var igen min Ledsager til Landgangen. Det var ugerligt at faa Lommerne tømt for Bomber, — hvis jeg tilfældigvis havde haft nogle.

Byen og Egnen havde altid været Kaiserens Yndlingssted siden Aar 1863, da han første Gang besøgte den, 4 Aar gammel. Fra Berlin ankom Privat-Automobilerne til Yachten for Kørsel i Omegnen. Vognkortege bestod af 3 Vogne. I den forreste og bageste sad Rangspersoner, i den midterste Kejseren med Stab. Hos Føreren foran sad en Hornblæser, som uafbrudt afgav 5-tonede Hornsignaler, for hvilke al Trafik standsede.

Foruden at være Garnisonsby var her tillige mon-dænt Østersøbad, hvor ca. 40,000 Badegæster i Sommerens Middagshøjde nød en herlig Tilværelse. De store elegante Badehoteller og Pensioner, hvoraf enkelte var bygget paa Pæle ud i Havet, den brede Sandstrand med brede Bræddegulvspromenader, Orkestre med 100 m indbyrdes Afstand langs Stranden og den pommerske henrivende smukke Natur, afgav en storslaaet Ramme om det berlinske, sydtyske og russiske Bourgeois og Aristokrati og østrigsk Adel. Skranken var dertil oversaaet med praktiske tosedede Strandkurve med Forhæng. I de lune, lyse Sommeraftener og akkompagneret af Promenadeorkestrenes datidige sagte Wieneroperettemusik, — hvem husker ikke: — „Polenblut“, — „die lustige Witwe“, — „die Dollarprinzessin“ og „wie einst im Mai“ o. s. v., — afgav Kurvene „Films“boudoirs af ganske sikkert uforglemmelige Memoirer for de Indsiddende. Tænk, om disse Strandkurve kunde samtale paa H. C. Andersen-Manér. Eller endnu bedre, — kunde interviewes.

Men, — var her Liv og glade Dage i den kære lille By, hvor Solen næsten aldrig gik ned, — saa var vi fastboende unge Mennesker dog ikke uden Bekymringer, naar Flaaden var i Havn, — for saa var vi ej til mindste Gavn, — thi helt fra Vasco da Gamas Dage, — var Kvinder overfor Sefolk svage, — og

I kære, det vil jeg jer sige,
naar Flaaden er i Havn, pas paa jer Pige!
de gæve Gutter glemmer saa tit,
at der er Forskel paa dit og mit.
— — og, naturligvis — —!
Stillet overfor Saltvand og Tjære,
kan ej heller hun ligegyldig være,
selv den højeste Bjergtop hun stormer,
blot ved en Anelse af Uniformer.

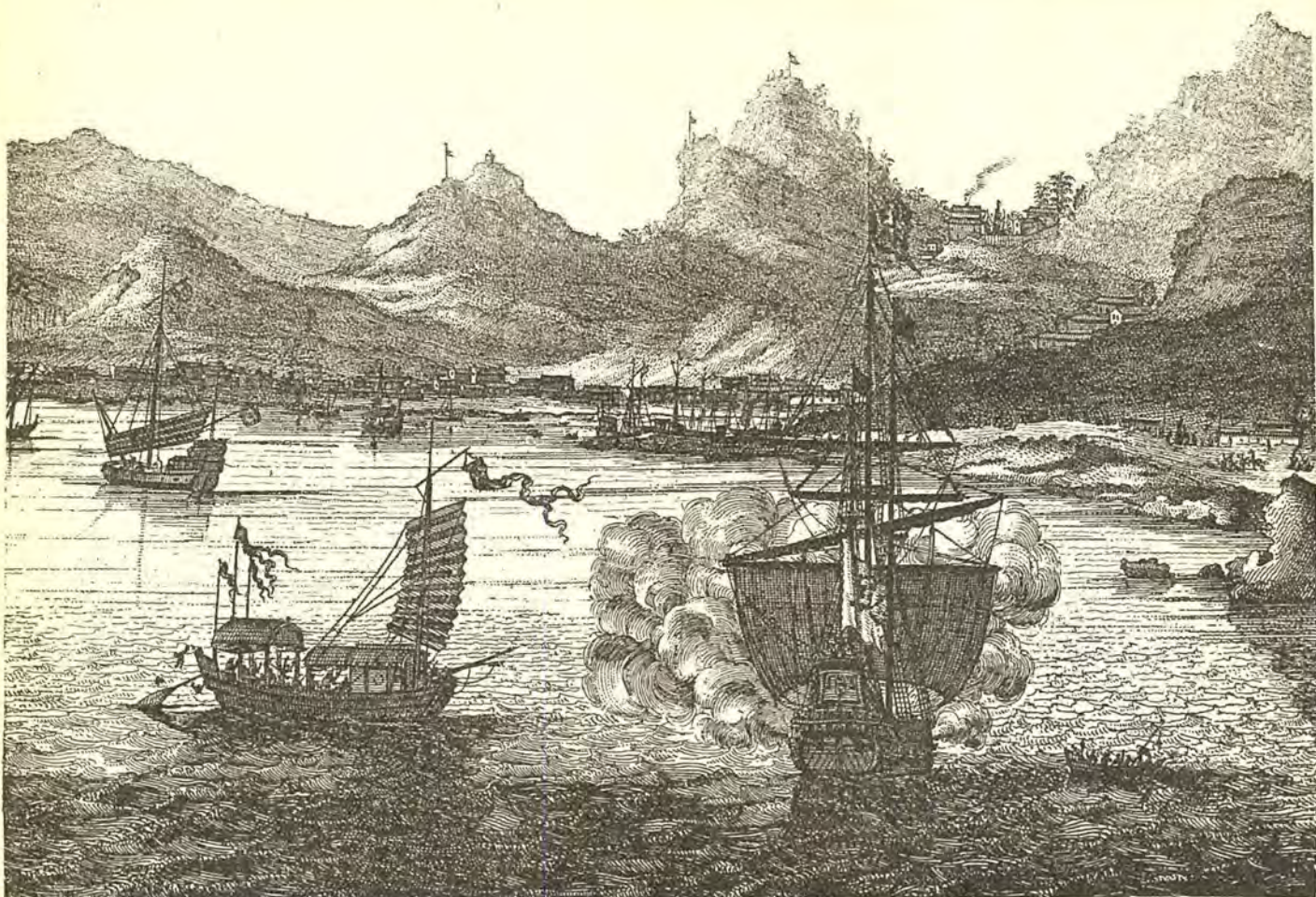
DEN NYE ADMIRAL!

Kommandør *Godfred Hansen* er udnævnt til Admiral fra 1. Februar, idet Admiral *Bastrup* falder for Aldersgrænsen.

Den nye Admiral er en Personlighed, der er velkendt af „Vikings“ Læsere. Vi gør Honnør for ham: en storartet Mand med Mod og egne Meninger, en Søens og Marinens Gentleman. Han er født 1876, saa det er paa Tide, han er blevet Admiral nu.

Godfred Hansen er født i et fornuemt københavnsk Patricierhjem, han er den fine konservative Politiker, Borgmester, Konferensraad H. N. Hansens Søn. Han har i de sidste 7 Aar

været en elsket Chef for Søofficersskolen, den bedste Chef, Skolen kunde ønske sig. Han er en af de Marineofficerer, der er bedst kendt af den store Offentlighed, først som Næstkommanderende i Roald Ammundsens Gjøa-Ekspedition, senere som begejstret Grønlands-Interesseret, Formand for „Nanok“ og Formand for „Foreningen „Det nye Grønland“. Han vil have Grønland lukket op for fri Handel og er ikke bange for at forsvare sin uforbeholdne Mening herom. Ogsaa Luftfarten har i meget høj Grad haft hans Interesse; den nye Admiral er Formand for „Det danske Luftfartsselskab“.



Europæisk Pirat huserer i en Havn i Kambodja

SØRØVERE

Af Kay Larsen

NAAR VI DANSKE læser om „Fribytere“, Pirater og Bucancer, er det med en behagelig Følelse af, at saadan noget kan være meget spændende som Tema, men aldeles ikke kommer os ved. Ganske vist er det ikke saa mange Aar siden, at en dansk Damper blev overløbet af Pirater i det kinesiske Hav, men det er dog saa længe siden — at det næsten er L....

Men vi Danske har saamænd maattet trækkes med Sørøvere saa godt som nogen. Vi har ligefrem lidt under Sørøveriets Svøbe.

I gamle Dage, helt op i Kong Christian IV' Tid, gjorde „Fribytere“ Havet usikkert. Naar en Krig var endt, blev mangen en Krigskarls arbejdsløs. Hvad skulde en driftig, afdanket Sværdsvinger bestille,

hvis han ikke havde Gaard, Embede eller Bestilling. Vaabnene var blevet hans Haandværksgrejer! En Tid kunde han friste Livet som Snaphane til Lands, men rimeligvis noget længere som Søhane, Fribytter ude paa Havet. Dér boede hverken Lensmand eller Skarpretter, dér var stort Bytte at hole, og dér kunde man faa Rovet af Vejen. I fremmede Havne var det let at finde Købere, som ikke tog det saa nøje med, hvor „Varene“ kom fra.

Naa, saa maatte Kongen sende Lensmand og Skarpretter ud, d. v. s. Skibshovedsmænd med ærligt Skibsfolk, og som Snaphanerne i Land kom i Galgen, fik Piraterne deres Bekomst under Raanokken.

Aar for Aar, Decennier efter Decennier, har danske Konger maattet sende Orlogsmænd ud paa

Kryds efter Søøvere. Der har været Tider, da der var saa mange af dem, at man maatte nøjes med at hænge Anførerne og lade Resten løbe med en Dragt Prygl, eller endda blot med en Advarsel.

Da vore egne, nærmeste Farvande var rensed, huserede Søøverne ved Norges Kyster, ved Færøerne og Island. Hele Eskadrer maatte ud. — Undertiden

kunde det komme til haarde Kampe. Da Jørgen Daa med „Victor“ og „Jupiter“ langt hinsides Vardø havde mistet nogle Folk, før han fik Has paa den berygtede Søøver Mendose, gik han skrappt til Værks. 24 Søøvere var dræbt under Kampen. De tilbageværende 55 Mand skulde lide Døden, men man kunde ikke have hele den Bande hængende og dinglende i Ræerne. Saa bandt man dem sammen — to og to — og hev dem overbord. — — I Begyndelsen af det syttende Aarhundrede hærgede mauriske Søøvere paa Færøerne og Island og slæbte mange Fanger med sig til Slaveriet i Nordafrika. Ved stort Opbud fik vi omsider alle de hjemlige Farvande ryddet.

Barbaresken: Marokkanerne, Algierne, Tuneserne og Tripolitanerne, udrustede stadig flere og flere Korsarer, og det gik ud over vore Middelhavsfarere. Hundreder af danske, norske og slesvig-holstenske Skibsfolk toges til Fange og kom

i Slaveri, og knapt Halvdelen slap fri igen, enten ved Flugt eller ved Løskøbning. Barbaresken sejlede oftest under deres røde Flag med den gule Halvmaane, mens de europæiske Pirater i Reglen brugte det sorte Flag med Dødningehovedet og Knoglerne.

Piraterne blev efterhaanden en Kaste for sig, Folk, der uden Skrupler og uden Undskyldning af nogen Art snyltede paa Samfundet, udsugede Godtfolk, myrdede, naar det passede dem, og til Gengæld blev slaaget ned som skabede Dyr, naar man fik dem fat. Ganske særligt galt var det længe i Vestindien,

hvor Bucaneererne grassede. Fik de ikke Bytte til Søs, gik de i Land og plyndrede, ikke krybende og listende i Mørke, nej, som en hujende Morderbande. Det er hændt, at flere Søøverbesætninger har slaaget sig sammen og plyndret store Byer. Kir-



Pirater gør Landgang

ker og Huse brændtes af, Mænd og Børn sloges ned, og de kønneste Kvinder toges ud paa Skibene. Blev man ked af dem, kunde Hajerne faa dem. De utroligste Forbrydelser er blevet begaaet om Bord i Søøverskibene. Piraterne var ganske vist ude i Berigelseshensigt, men ogsaa for at nyde Livet, saalænge de kunde trække Vejret, og det blev jo sjældent af lang Varighed. Under Drik og Svir kunde Besætningerne „more“ sig med at pine Fanger, særlig saadanne, for hvilke man ikke ventede Løsepenge. Ad-



En Piratkaptajn lader sit Skib kalfaire paa et ensomt Sted langt fra Alfarsvej



En Orlogsmand paa Kryds efter Søøvere Aar 1620.

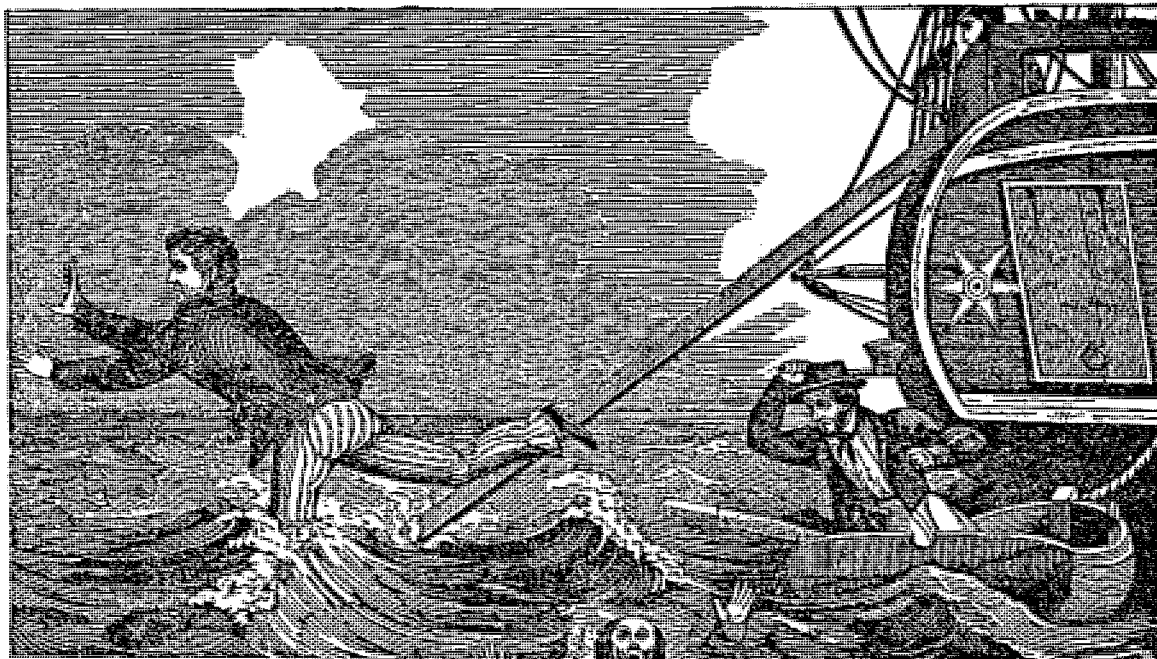


Søøvernes gængse Mærke

skillige brave Skibsfolk og Passagerer fra tagne Skibe maatte „træde Planken“, vove sig ud paa en Planke, der spændtes ud over Lønningen. Naar de drattede i, og Hajerne snappede dem, var der jo noget at se paa under Sviren. Undertiden var det jo „hensigtsmæssigt“ at tilintetgøre, — sænke eller brænde — det tagne Skib og lade alle ombordværende „springe over Klingen“ eller „træde Planken“; saa kunde de jo ikke sladre af Skole. Varer og Penge, alt af Værdi, bragtes naturligvis først om

Dagen efter erobrede de vor smukke Ostindiefarer „Trankebar“.

Allermest Klammeri havde vi i Vestindien med Sørøvere i alle mulige Størrelser og af alle mulige Nationer, men derude havde vi næsten altid et eller flere Stationskibe, som kunde børste Banditterne af, — og det gjorde de baade gerne og ofte. Helt op til Kong Frederik VI's sidste Leveaar tordnede danske Kanoner i Vestindien løs paa Pirater. Ikke saa faa Sørøverskibe blev taget af vore Orlogsmænd, „Adolfo“,



Ung Sømand „træder Planken“

Bord i Sørøverskibet, der saa kunde maskere sig som fredelig Koffardimand, stuede nogle Kanoner og Vaaben ned i Lasten (alle Langfarisskibe var mere eller mindre armerede helt op i det 19. Aarhundrede), og saa løbe ind i Havn som en pæn og tækkelig Handelsskude. Det var jo nemt nok at hamre et Navnebrædt agter paa og prange med et „Sankt Peder“ eller „Fransisca“ eller „Las Damas“.

Vi Danske har saa sandt haft nok at gøre med Pirater. Udfor Nordafrikas Kyst lurede Barbaresken, ved Sundaerne Malajerne og videre Øst paa de kinesiske Sørøvere, som ofte har været i Læg med vore Kinafarere, og naar disse endelig var kommet til Whampoe, fik Baadsmandskaberne paa Kantonfloden de lumske Flodpirater at trækkes med; disse sidstnævnte kunde de danske Skibsfolk dog nogenlunde holde sig fra Livet.

Værre var de maharattiske Sørøvere i den persiske Havbugt og sydover i det arabiske Hav. De var os for stærke, optraadte ofte i store Flaader, og de brugte den Trafik at lade Galejer, forbundne med Tove ro op mod vores Skibe; takket være Tovene, klappede de sammen om vore Ostindiefarere, og Piraterne entrede fra begge Sider, altid meget overlegne i Antal. En Gang mistede vi to store gode Skibe ved de maharattiske Sørøvers Paagaanighed. Den 12. Februar 1735 jagede de det danske Skib „Habet“, indtil det gik til Grunde paa et Kystskær, og

„Las Damas Argentinas“ o. m. fl., og adskillige Syndere blev hængt under Erobrerskibets Raa og i Galgerne paa St. Thomas og ved Christiansted. En pragtfuld Malmkanon af spansk Oprindelse fra et Sørøverskib, der blev taget af daværende Løjtnant Irminger, ligger nu i Museet i Arsenalet ude paa Holmen.

— Der har i sin Tid ogsaa været danske Sørøvere. Vi har ogsaa taget Del i Slavehandel og meget virksom Del i Kaperi, men vi fik ret tidligt Bugt med vore egne Sørøvere, var først i Rækken med at standse Slavehandelen og ophæve Slaveriet, var rettidigt med til at aflyse Kaperiet, og — som man ser af disse Linier — har vi taget aktiv Del i Bekæmpelsen af Fribyttere, Bucaneers, Sørøvere og Pirater og alt, hvad der hører til det slemme Pak!

Kay Larsen

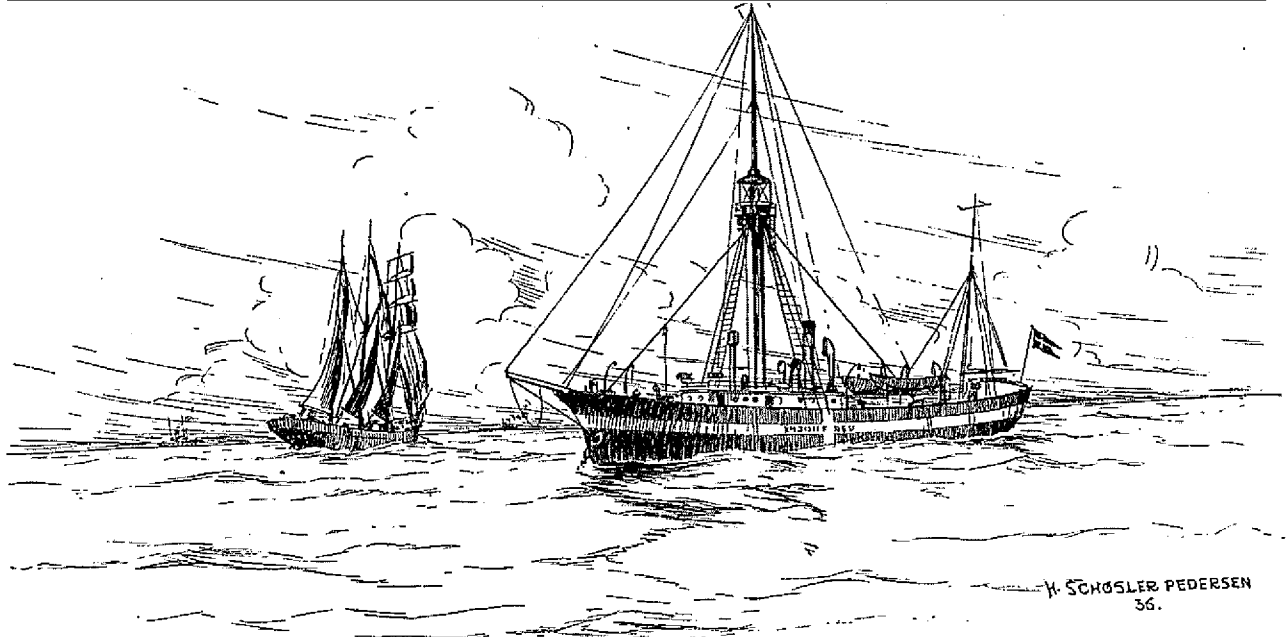
Tidsskrift for Redningsvæsen

Udgaar maanedligt

Kr. 2.50 aarligt

Bestilles

hos Postvæsenet



FYRSKIBET

*Du hilser den farende Sømand Farvel,
naar han sejler fra Hjemlandets Havn,
og du kipper dit Flag
for hans Skib, naar en Dag
det staar ind med hans Længsler og Savn.*

*Din Kætting er tøjret i Havbundens Sand
du er Fangen, som aldrig slap fri,
men du drømmer din Drøm
omkring Revlernes Strøm,
naar en Skonnert gaar vindfyldt forbi.*

Allan Larsen.

Minde-Medaille

Det sørgelige Budskab, der indtraf i September Maaned i Fjor angaaende det franske Polarskib „Pourquoi-Pas“ Endeligt, staar stadig levende for os.

„Pourquoi Pas“, der kom fra Grønland, var paa Vej fra Reykjavik til København, hvor dets Kommandant, den verdensberømte Polarforsker, Dr. Charcot, skulde modtage Guldmedaljen fra „Det kongelige danske geografiske Selskab“.

Nogle Timer efter at Skibet var staaet ud af Reykjavik Havn, opstod der en forfærdelig Orkan, og „Pourquoi Pas“ gik ned med alle Mand, undtagen en enkelt Matros.

Til Minde om Frankrigs store Søn, Dr. Charcot, har Mønten i Paris i Samarbejde med „Det franske geografiske Selskab“ ladet præge en særlig Medalje, der paa den ene Side



forestiller et Portræt af Dr. Charcot og paa den anden Side en Gengivelse af Skibet „Pourquoi Pas“.

Medaljen er udført baade i Bronze og i Sølv.



Columbus lander i Amerika 1492. Det første primitive Billede, der viser Ekspeditionens tre Baade.



Billedet til venstre: Columbus faar Land i Sigte.



Det tog 3 Maaneder. Pilgrimsfædrenes Afrejse i 1620. Deres Rejse i „Mayflower“ fra Plymouth, England, til Plymouth, Massachusetts, varede 3 Maaneder.

COLUMBUS

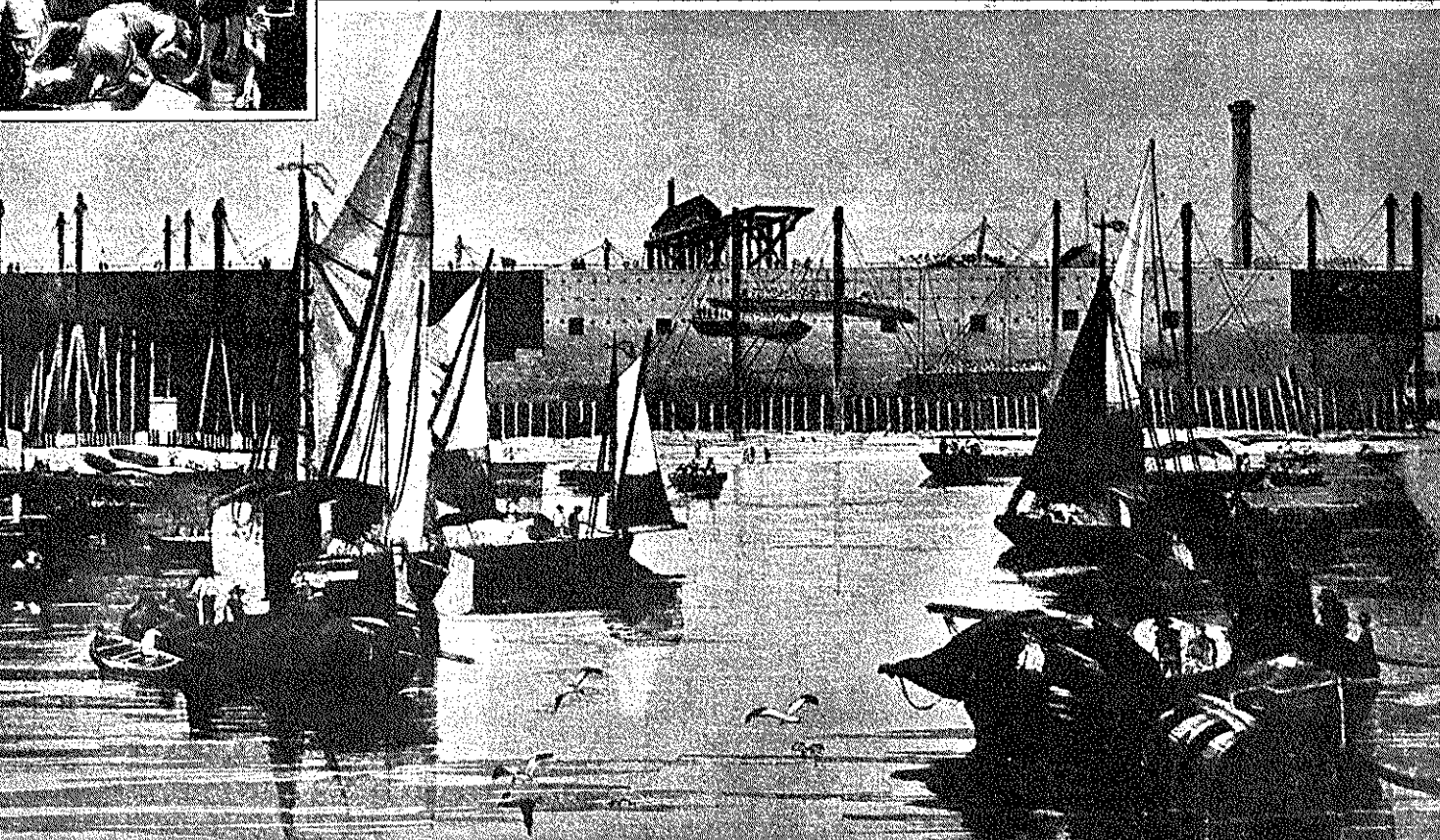
**gjorde det først
og Tusinder andre Skibe efter**

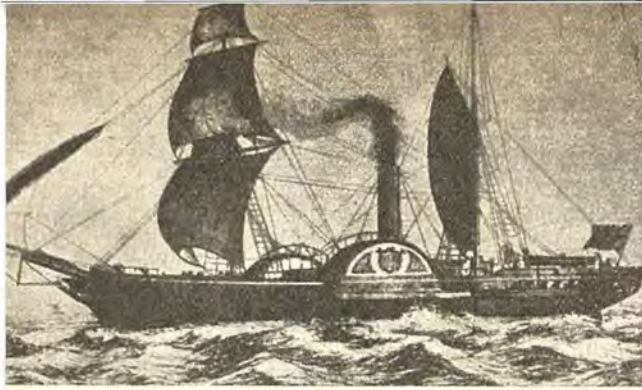
I det berømmelige Aar 1492 saa Christopher Columbus det første Syn af den nye Verden, han og hans lille Følge landede paa Kysten, „kysede Jorden med Taarer af Glæde for den store Naade, de havde modtaget af den hellige Jomfru“

Siden den Gang er mange Skibe fulgt i hans Køl vand over Atlanten — men i hver Rejse over det store Hav var der stadig noget af et Eventyr. Uden Farer var Rejsen ikke. Adskillige gode Skibe forsvandt paa Havet i de næste tre Aarhundreder og kom aldrig over — og aldrig hjem. Intet Spor blev efterladt af dem.

Det var først i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede, at der

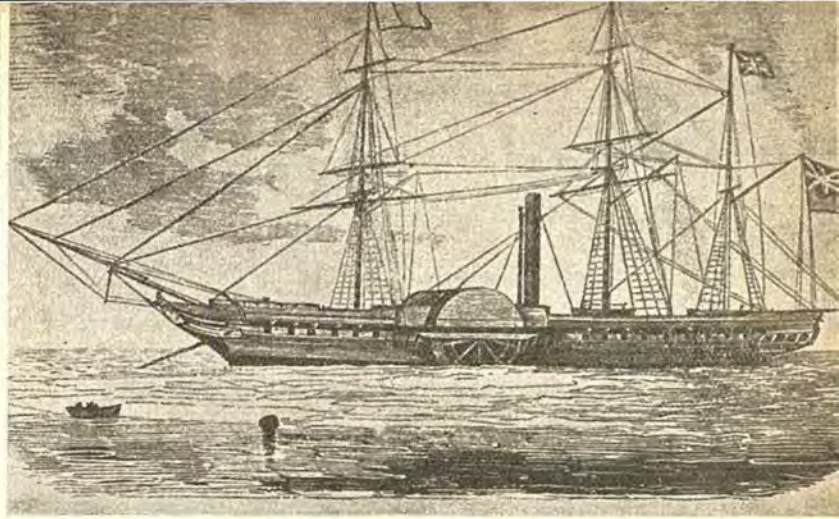
Den mægtige „Great Eastern“ — et Skib, der forarsagede en uhyre Sensation i sin Tid. Konstrueret 1853, den 19,000 Tons „Great Eastern“ — oprindeligt kaldet „Leviathan“ — gjorde sin Jomfrurejse til Amerika i 1860. Den havde 5 Skorstene og 6 Master og 20 Ankre. Dette Billede viser hende paa Værftet, hvorfra hun løb af Stabelen sideløns.





Med Damp og Sejl.

„Sirius“, en gammel Atlanterhavs-Passagerbaad paa 700 Tons. Den blev bygget i 1827 og krydsede første Gang Atlanten i 1838 fra Cork til New York.



Den første Damper over Atlanten.

Den første engelske Damper, der kom over med Damp hele Vejen, var „The British Queen“ i 1839. Den var Verdens længste Skib den Gang.

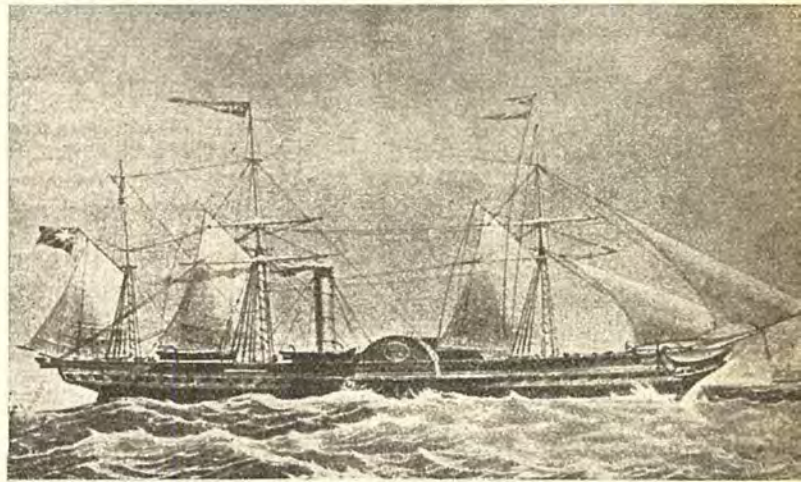
blev regelmæssig Trafik over Atlanten, saa at Passagererne kunde regne med en Fartplan.

Den første Atlanterhavsdamper menes at være Paketbaaden „Savannah“, der kom over i 1818; den anvendte baade Sejl og Damp, men brugte kun Dampmaskinen 80 Timer af Rejsen, fordi alle Kullene var blevet opbrugt.

Den hollandske Damper „Curaçao“ gjorde den første fuldstændige Damper-Rejse over Atlanten fra Rotterdam til Vestindien i 1827, og den kanadiske „Royal William“ tog 25 Dage til at krydse Atlanten i 1833.

I 1840 blev den første Cunarder „Britannia“ bygget til regelmæssig Atlanterhavsfart, og 20 Aar senere kom Mammuten „Great Eastern“, det mest omdiskuterede Skib i hele forrige Aarhundrede.

Det tog Pilgrimsfædrene 3 Maaneder at komme over i 1620. Snart nærmer vi os en Tid paa 3 Dage.

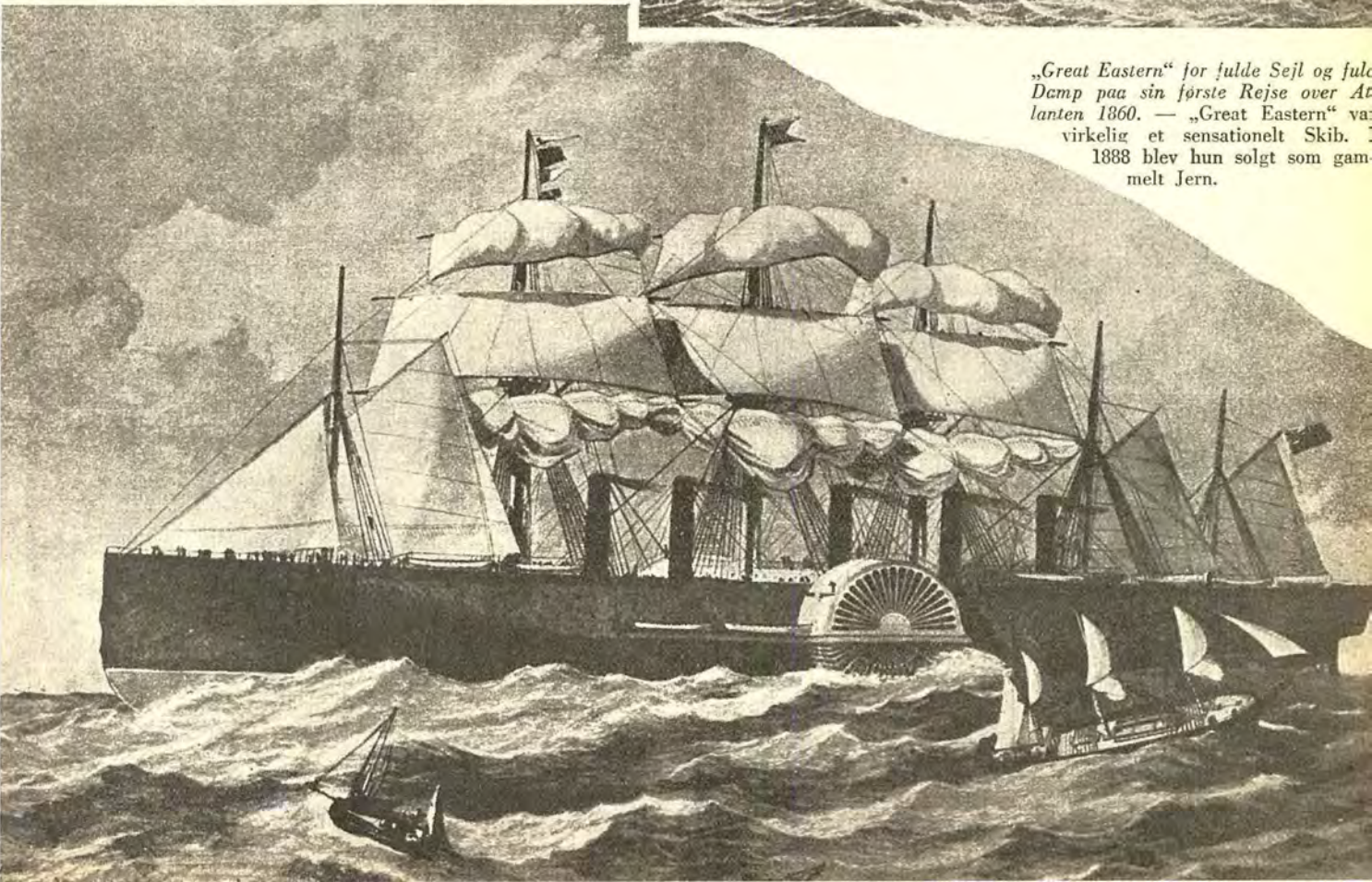


Billedet til højre:

Den første Cunarder.

I 1840 byggede Cunard Compagniet deres første Dampskib, „Britannia“. I Vinteren 1844 blev den skruet ind i Isen i Boston Havn og blev frigjort ved, at der blev hugget en Kanal syv engelske Mil lang gennem Isen.

„Great Eastern“ for fulde Sejl og fulde Damp paa sin første Rejse over Atlanten 1860. — „Great Eastern“ var virkelig et sensationelt Skib. I 1888 blev hun solgt som gammelt Jern.



Det har jeg oplevet

Jeg tog med Toget fra Melbourne Kl. 6 Morgen. Vi kørte gennem Egne som hjemme, Agerland, men skiftende med sandede Minedistrikter. Flere Steder brændte Kratskoven; Vinduerne i Kupéerne maatte lukkes for Røgen; Mænd med brændende Halmviske saa vi kaste disse i det tørre Græs. Kl. 4 Eftermiddag kom vi til Stationen Chewton og steg af. Gennem Stationsbygningen kom vi ud paa den støvede, solbakte Vej udenfor, mødte der en ældre Mand, som vi spurgte om Vej til en Dansker, som skulde bo der paa Stedet. Manden viste sig at være dansk, svarede os paa vort Modersmaal og indbød os til at besøge sig samme Aften, han skulde med Toget til Byen Castlemaine, men kom straks tilbage, vi kunde imens besøge den anden.

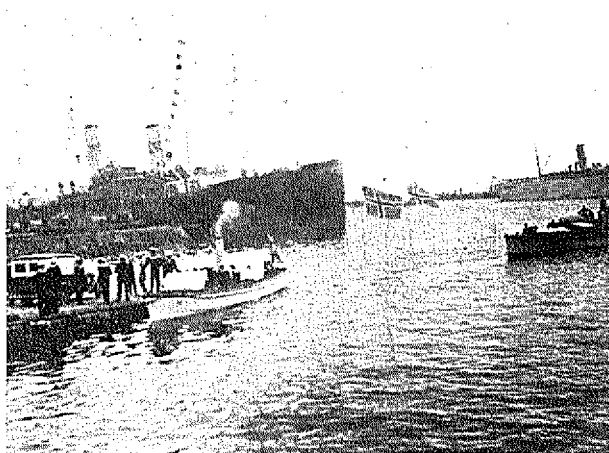
Vi fandt denne boende i et stort Hus med Have foran, han var meget rig, flink, hød os straks paa et Glas Øl i et Værtshus tæt ved, et Træhus var det, ikke meget anseligt, men med et mægtigt Skilt over Facaden, hvorpaa stod „Renaissance Hotel“. I Skænkestuen bag Skænken stod Værten, en Irlænder, og hans højfrugtsommelige Kone med et Barn paa Armen, og ved Disken og paa Bænke langs Væggene sad en Del Minearbejdere, rygende og drikkende, Englændere, Tyskere, Spanioler og Franskmand. Vi blev straks godt kendt med dem, da vor Dansker forlangte Øl hele Stuen rundt. Naar Glassene var tømte, lod han dem ufortøvet fylde igen. Han blev dog hurtigt omtaaget, men Værten var meget omsorgsfuld for ham, gav ham nu ganske smaa Glas, og andre store; snart glemte han, vi var danske, talte nu Engelsk, og vi tog Afsked og vandrede ned i Byen. Paa Vejen tæt ved kom vi forbi den Mine, hvori de nylig omtalte Folk arbejdede. Her viste ogsaa et stort Skilt, hvad den kaldtes, der stod „Royal Saxon Mine“. Ved en Korsvej saa vi i Vinduerne i en lille Butik smaa Hvedebrød udstillet; vi gik da ind og forlangte af den unge Pige, der stod bag Disken, et af Brødene, og til-

lige, om det ikke kunde blive skaarret i Skiver og faas Smør paa til Fortæring paa Stedet. „Jo gerne,“ svarede hun smilende, aabnede en Sidedør og viste os ind i et lille køligt Værelse ud mod Haven; her stod Stole omkring Smaaborde med mønstrede, rødhvide Duge. I Stuen sad en ældre Herre og nød et Glas Øl, og næppe havde vi begyndt en hviskende Samtale, førend Herren kom hen til vort Bord og præsenterede sig som Dansker, Sønderjyde, og da Pigen kom med vort Smørrebrød, satte han sig hen til os og forlangte et Glas Øl til hver af os. Han udspurgte os om alt Nyt fra Hjemlandet og fortalte os om Forholdene der paa Stedet, inviterede os til at besøge sig og tog en venlig Afsked med os. Da vi noget senere kom ud i Butikken og spurgte Pigen om, hvad vi var skyldig, svarede hun: „Intet! Herren, som bestilte Øllet, betalte, før han gik, ogsaa Brødet og Smørret.“ Vi blev glad overrasket, vore Penge var jo smaa.

Om Aftenen gik vi hen til vor første Bekendt fra Bane-gaarden; vi blev meget venligt modtaget af ham og hele Familien (Familien forstod kun Engelsk), hans meget yngre Kone, to Børn og Konens yngre Søster, der ogsaa hørte til i Huset. Vi fik Bøf og Kartofler, The, Brød, Smør, Ost og Marmelade og efter Maden Tobak til vore Piber — og Natte-logis. Vi kunde ikke slippe bort fra de gæstfri Folk, og først Trediedagen derefter vandrede vi efter hans Anvisning gennem Skoven over til et andet Nybyggersted, hvor en Dansker, ogsaa Sønderjyde, havde et Hotel, „The five Flags“ kaldet. I Skoven saa vi en Vrimmel af Firben. I Hotellet blev vi venligt modtaget og fik anvist Værelse. Opholdet skulde intet koste. Udmærket flinke Folk, flere voksne Børn, født i Australien, talte Dansk. Min Kammerat fik Plads hos en Farmer, jeg gik gennem Skoven tilbage, hvor vi kom fra, da Manden dér havde lovet mig Arbejde, hvis jeg kom igen. Blev venligt modtaget. Huset var en nydelig Villa med Veranda,



Mindesten for „Acom“s Besætning, der døde efter Eksplosionen i 1928 udfor Island. Mindestenen blev afsløret paa Reykjavik Kirkegaard i Overværelse af et større Antal Færingere, den danske Minister paa Island, Le Sage de Fontenay, og som eneste Dansker Forfatterinden Martha Lichtenberg Madsen.



Flaget paa de smaa Breddegrader. Fra Reykjavik Havn. Efter Ebbe kommer Flod. De to islandske Flag staar i Ebbetiden paa Molen paa høje Stænger; i Flodtiden ser de helt interessante ud. Hele Molen er under Vand.

overgroet med Roser. I Haven var der Æbler, Pærer og Figen.

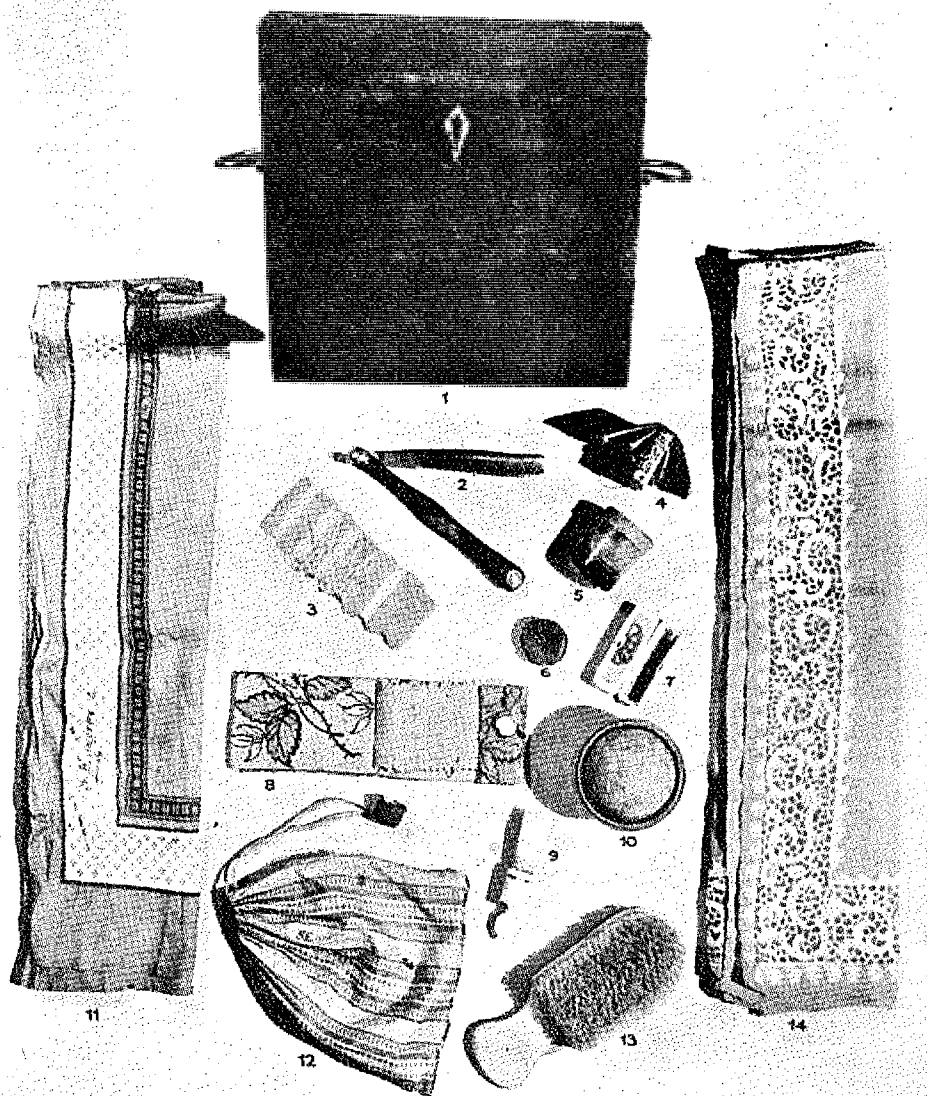
Hver Mandag Morgen kørte vi med en stor, hvid Hest, forspændt et lille Enspænder-Køretøj til vor Arbejdsplads, boede der Ugen igennem i et tomt, forfaldent Stenhus, for Spøg kaldet „Limerick Castle“, arbejdede som Tømrere ved Bjælkelag til Maskinerne ved Guldminerne, Aktieselskaber, der gav Dagløn. De hvide saltfignende Stenlag, hvori Guldaarerne fandtes, sprængtes med Dynamit, knustes senere til Støv, og Guldet udskiltes derefter. Kun Kinesere arbejdede endnu paa gammel Maade. To og to gravede de i det løse Grus og Jord, sad siden med det opgravede og vuggede det i en lille Kasse med Gænger under og Staaltraadsnet i Bunden. Herpaa østes stadig Vand og siden ledtes i det udskyllede efter Guldet. Efter Omgang maatte vi skiftes til at hente Brænde i Skoven, Vand og tillave Maden, gerne Bøf, Kartofler, Franskbrød, The, Ost og Marmelade. Watercreese (Vandkarse) smagende som Radiser fandt vi ved Bredden af en lille Sø. Vi var fire,

to unge Australiere, Mesteren og mig. Den ældste af de unge Mænd var Kusk.

Om Lørdagen blev der spændt for ved Middagstid, og vi begav os hjemefter, men nu ad en Omvej gennem Byen Castlemaine, hvor vi blev barberet, fik et Glas Øl, spillede et Parti Billard og lige netop kunde naa hjem til Aftensmaden. Vi kom gennem Landsbyer, hvor der boede en Del Kinesere, som hovedsagelig dyrkede Tobak eller havde Hønserier.

Søndagen tilbragte jeg hos Mesteren, næsten som Medlem af Familien. Den gik med Læsning, Passiar og Dans, da mange unge Mennesker kom der paa Besøg. Et Styrtebad kunde man nemt faa uden Bekostning ved at klæde sig af og gaa ind under et lille Vandfald der i Nærheden.

Efter et mere end aarelangt Ophold begyndte jeg at længes efter Hjemmet, og efter en bevæget Afsked med Familien, som jeg var kommet til at synes saa godt om, og som havde taget saa venligt imod mig, tog jeg igen ud til Kysten for om muligt at faa en Hyre hjemad til Europa. A. T.



21. Oktober var det 131 Aarsdagen for Slaget ved Trafalgar og Nelsons Død. Vi ajbilder her et enestaaende Minde om det berømte Søslag Det er en Kasse med Indhold, der har tilhørt en Mariner om Bord. Hans Navn var Samuel Enderby. Øverst er Kassen. Pakkenellikerne er hans Børster, Tørklæder, Barberkn.v osv., alle hans personlige Ejendele.

DANSKE SEJLKLUBBERS

Sønder- jyllandstur

Fællessejlads gennem de danske Farvande til Sommer

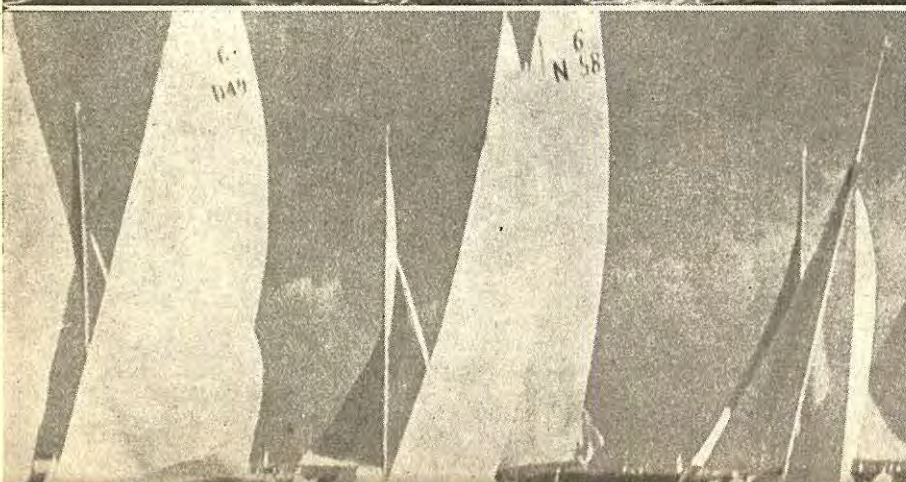
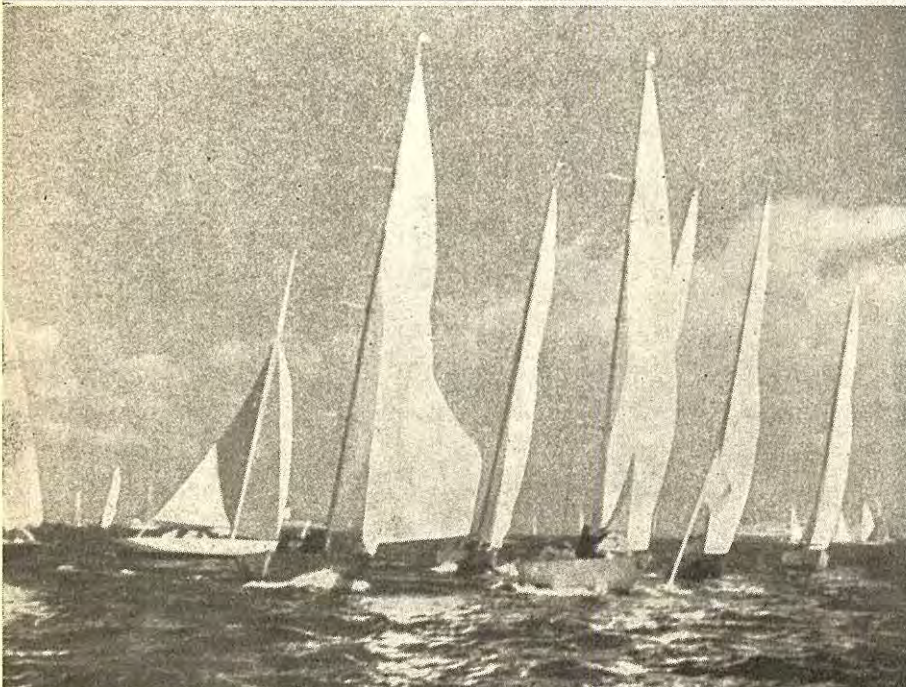
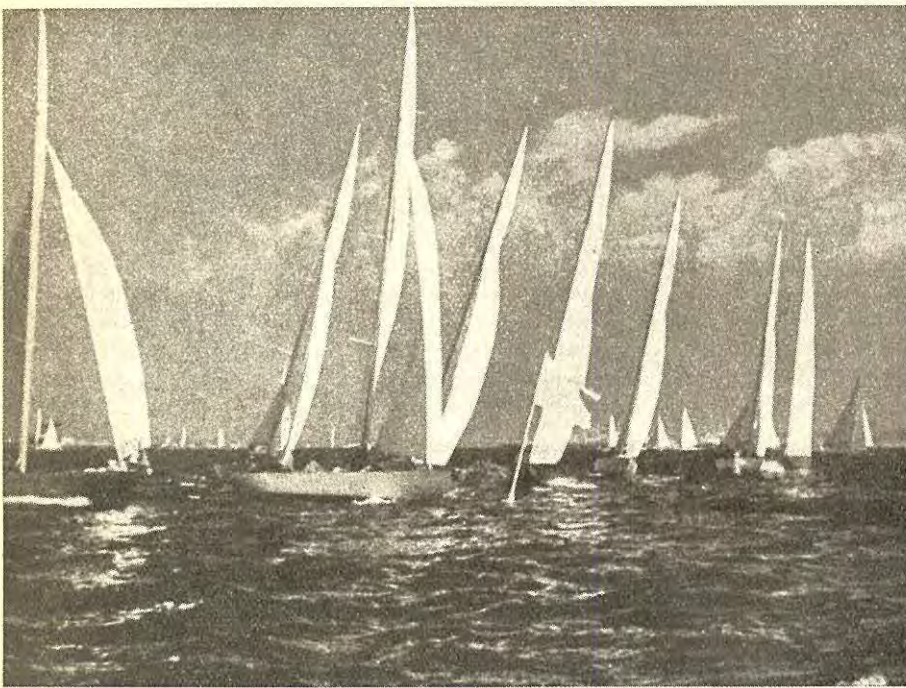
I den tilstundende Sommer forestaar der den danske Sejlsportsverden en Begivenhed, hvis Lige ikke har været set siden 1880. Blader man i „Vikingen“s Nr. 2, Aargang 1936, vil man i en Artikel om dansk Sejlsport finde en Række Billeder fra en Række Kapsejladser rundt om i danske Farvande i Aaret 1880. Som Flokke af stolte hvide Fugle glider Lystsejlerne ud og ind i de bøgekransede Sunde og Fjorde, et mægtigt Opbud af hvide Sejl og fine Sejlsportspræstationer.

Der er gaaet 57 Aar siden da. Den danske Sejlsport har undergaaet en stærk Udvikling, Sejlføring og Baadtyper er ændrede, men Sejlsportsmanden er stadig den samme med den samme iboende Trang til at tumle sin lette, elegante Baad i de friske, idylliske danske Farvande, gerne alene, men helst i Flok som unge, livsglade Fugle, der stryger hen over Bælt og Fjord i munter Kapflugt.

K. D. Y. udvælger hvert Aar en eller anden By i Landet til Afholdelse af sin Provins-Kapsejlads. I Aar er Valget faldet paa Sønderborg. Men Besøget hos Sønderjyderne skal bredes langt ud over de almindelige Rammer for Provinskapsejladserne. Det skal gøres til en

Som disse skønne, hvide Flokke støvner den danske Sejlsportsverden til Sommer gennem de danske Farvande.

Foto fra »Segel«.



mægtig og enestaaende Revy over den samlede danske Sejlsport. K. D. Y. sammen med Københavns Amatør-Sejlkлуб, Hellerup Sejlkлуб og de øvrige københavnske Sejlkлубber indbyder til en Fællessejlsads fra København til Sønderborg. Alle Baade er velkomne til at slutte sig til Eskadren.

Efter Planen startes der fra København Søndag den 20. Juni med Ankomst om Aftenen til Masnedø, hvor der overnattes. Mandag Morgen startes gennem Smaalands-Farvandet til Svendborg med Ankomst Mandag Aften. Tirsdag er saa planlagt som en Overliggerdag i Svendborg, dels for at Mandskaberne kan hvile ud, dels for at eventuelle Forsinkelser kan indhentes. Onsdag Morgen startes saa for Sønderborg med Ankomst Onsdag Aften. Torsdag beregnes som Overliggerdag i Sønderborg med samme Formaal som i Svendborg.

Nu forventes det, at Jyderne vil arrangere en lignende Fællessejlsads med Start fra Aalborg og Optagen af Deltagere hele Vejen ned langs Jyllands Østkyst. Gaar dette Arrangement i Orden, paatænkes en Fællessejlsads for Baade fra alle Dele af Landet ind i Flensborg Fjord Fredag den 25. Juni.

K. D. Y.s Provinskapsejlsads afholdes i Sønderborg Søndag den 27. og Mandag den 28. Juni, og i Tilslutning hertil vil Jydsk Sejl-Union antagelig afholde Kapsejlsads Lørdag den 26. Juni.

Parolen er altsaa: et Masseopbud af danske Kap- og Lystsejlere i Sønderjyllands Farvande til Sommer!



Paa en Langfart er Søen ikke altid lige venlig.

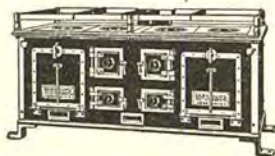
Naar en Vikingekonge i gamle Dage med sin Flaade gik ud paa Togt, saa laa Høvdingene med deres bemandede Skibe inde i Bugter og Vige og ventede, og naar saa Hovedflaaden passerede forbi, satte de Sejlene til og sluttede op.

Naar dansk Sejlsports to Hovedflaader staar ud fra København og Aalborg og stævner frem langs de danske Kyster, ventes det, at Sejlsportens Mænd ligger inde i Fjordene og Vigene parat til at slutte op.

Vel mødt paa Sønderjyllands-Togtet til Sommer.
Tage Nissen.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Efff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur
Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

Brug kun

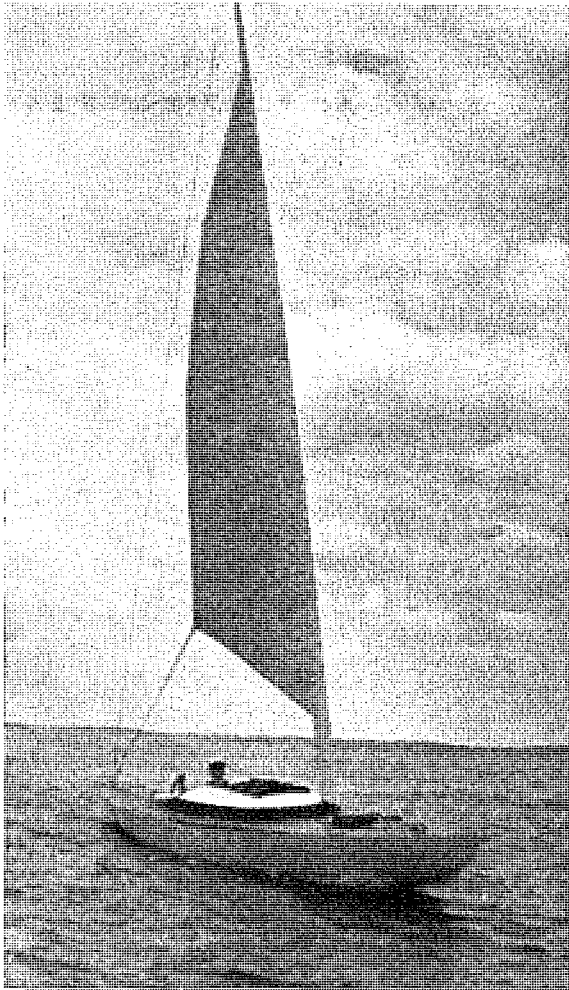
Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Nordjydernes Togt til Gøteborg til Sommer

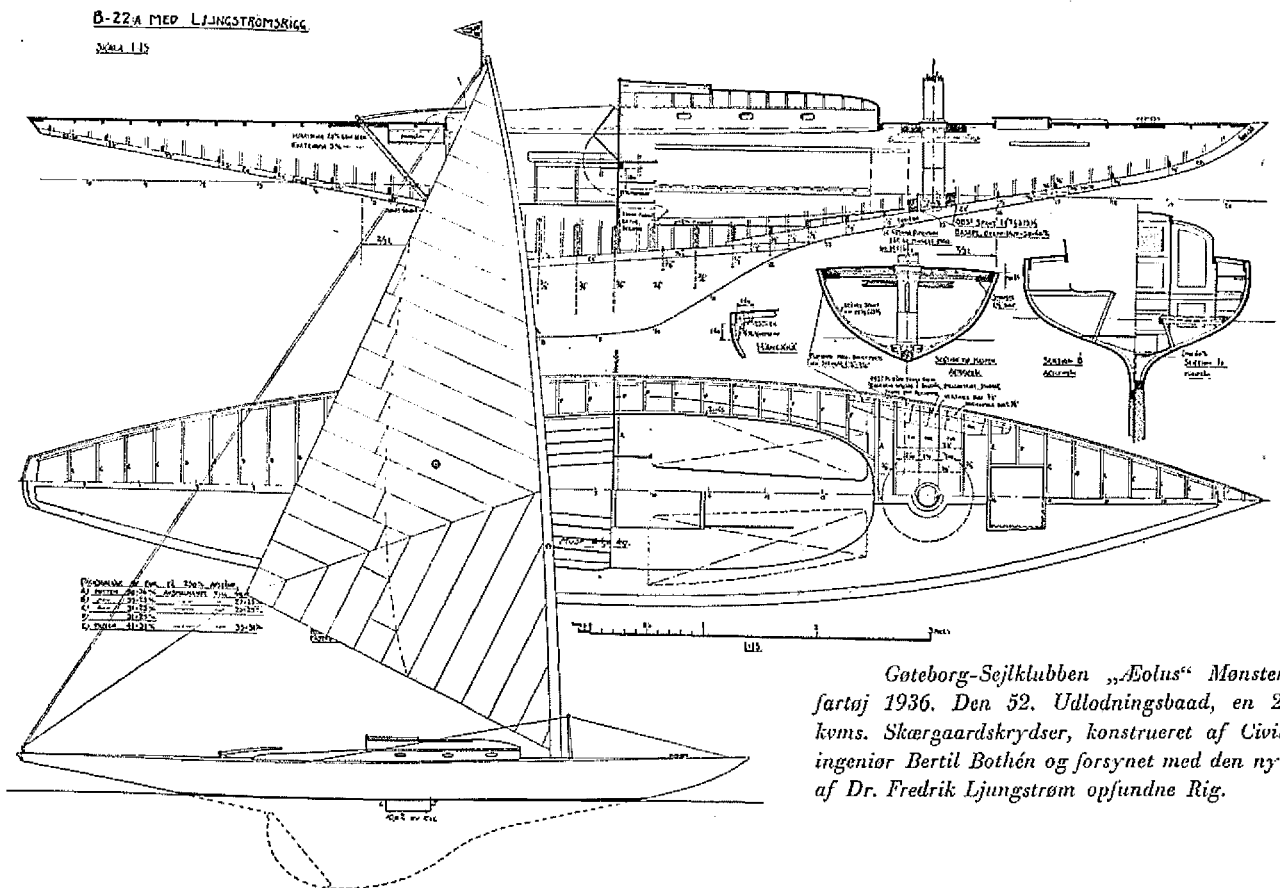
Den initiativrige svenske Sejlklub
„Æolus“ 50-Aars Jubilæum



Ljungströms Rig med rebet Sejl. Et „Æolus“ Mønsterfartøj.

Naar Nordjyderne vender hjem fra det store Fællestogt til Sønderborg, har de lige akkurat Tid til at forberede sig til det næste store Togt, nemlig Fællessejladsen fra Aalborg til Gøteborg. I det sidste Aars Tid har disse to Byer fundet hinanden, og i Oktober havde Aalborg Besøg af et stort Antal Medlemmer fra den kendte Sejlklub „Æolus“ i Gøteborg. „Æolus“ er en Klub paa 700 Medlemmer, og den fylder i Aar 50 Aar. I den Anledning afholdes der i Juli Maaned i Gøteborg en omfattende Jubilæums-Regatta, hvortil forventes Deltagelse fra 14 Nationer og mindst 100 startende Baade.

Det er glædeligt at iagttage det voksende Samarbejde mellem Nordjyderne og Vestsvenskerne. Det

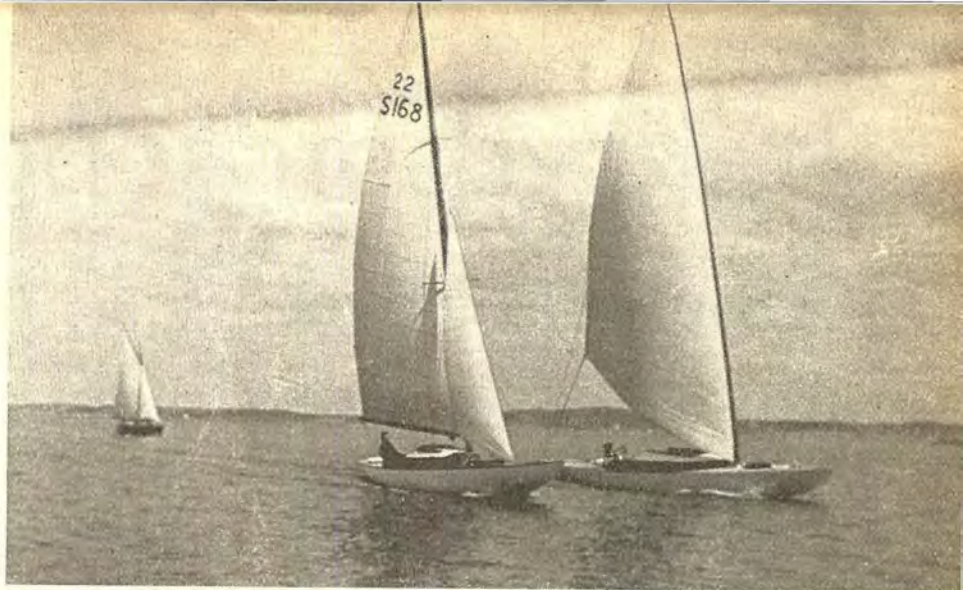


er den Slags Bestræbelser, der virker frugtbringende for den skandinaviske Sejlsport, og det er derfor at haabe, at Nordjyderne i Juli mønstrer en anseelig Flaade til Togtet. Turen skal foretages i to Etaper. Første Etape gaar fra Aalborg til Frederikshavn, hvorfra de mindre Baade starter en Time før de større, som saa indhenter dem paa Vejen. En Flotille Motorbaade vil kredse om Sejlerne, og som en hel Flaade ankommer Nordjyderne til Gøteborg. — I Dagene omkring den 10. Juli vil der i Gøteborg blive indledet et Kammeratskab mellem Nordjyderne og Vestsvenskerne, der nok skal sætte Frugt.

„Æolus“ er en overordentlig initiativrig Sejlklub, der forstaar at holde sine mange Medlemmer i Aande. Klubben har sin egen Ø i Gøteborgs Skærgaarde. Øen er ved Medlemmernes eget Arbejde og Gaver blevet indrettet som noget nær Idealet af en Sejlsports-Ø.

Siden 1892 har „Æolus“ hvert Aar blandt sine Medlemmer bortloppet en eller to Mønster-Baade og paa den Maade tilført den svenske Lystyacht-Flaade ikke mindre end 51 fine Yachter. Og gennem denne Byggevirksomhed har Klubben paa en overordentlig virksom Maade opmuntret de svenske Konstruktører og Baadeværfter.

Sidste Aar bortloppede „Æolus“ en Mønsterbaad, hvortil der knytter sig særlig Interesse. Det var en 22 kvms. Skærgaardskrydser B., bygget paa Sverreværftet i Hisingen. I Følge Klubbens gamle Tradition at gaa ind for nye Idéer var Mønsterbaaden forsynet med den nye af Dr. Fredrik Ljungström opfundne



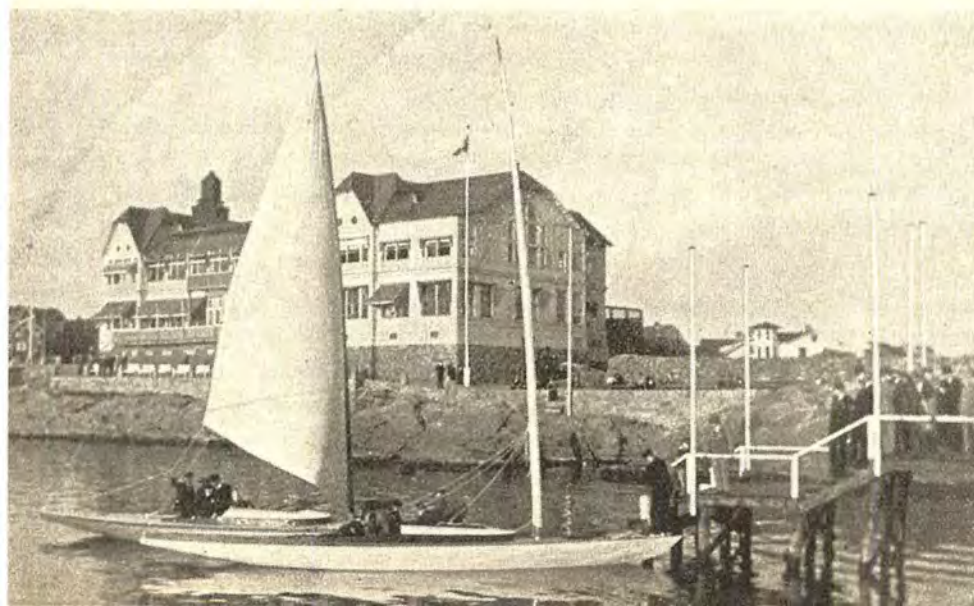
En Ljungström-rigget og en almindeligt rigget Baad.

Rigning, der allerede paa Eksperimentalstadiet havde vist sig at være en epokegørende Opfindelse. „Æolus“ fremfører nu to 22 kvms. Skærgaardskrydsere med Ljungström-Rig som Klasse-Baade, og et Bygge-Konsortie sørger for, at de ikke kommer til at sejle alene.

I „Vikings“ November-Nummer 1936 bragte vi et helsides Billede af en Baad forsynet med Ljungström-Rig. Denne Rigning er allerede naaet langt udenfor Sverige. Lord Glentanor i England har købt en i Sverige bygget Ljungström-rigget 30 kvm. Halvor Andreasen i Oslo, der allerede ejer en 12 Tons „Skøite“ med en 16 m høj Ljungström-Rig, paatænker at bygge en 22 kvms. Skærgaardskrydser med en saadan Rig. Endvidere findes der i Oslo 4 10½ kvms. Snecker, d. e. smaa Spidsgatter forsynede med Ljungström-Rig. Endvidere bygger Cyril A. Ford, Guerusay, ved den engelske Kanal, en Ljungström-rigget Baad, og det samme skal være Tilfældet i Aalborg.

Vi bringer her nogle Billeder og Konstruktions-Tegninger af denne nye Baadtype.

Tage Nissen.

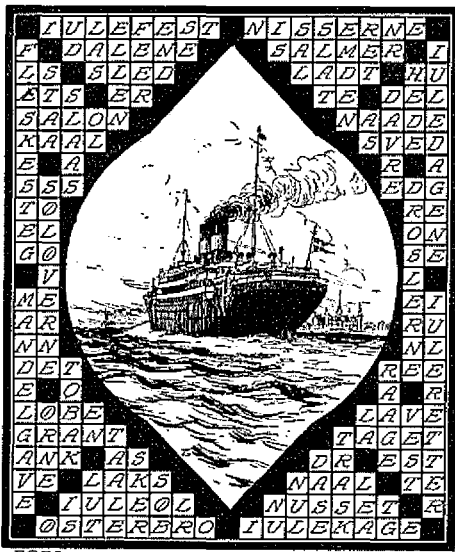


To af „Æolus“ Ljungström-riggede Mønsterbaade.

Krydsordsopgaven

i »Jul paa Havet«

Vi har nu afsluttet vor Præmieuddeling for Krydsordsopgaven i »Jul paa Havet«.



Blandt de 1000 Løsninger, som var indsendt baade her fra Landet og fra vore mange Læsere rundt i Verden, tilfaldt 1. Præmie: En Kikkert i Taskeetui, Letmatros Christen Oldager, M/S „Louise Mærsk“, A. P. Møllers Rederi.

20 Præmier: Bogen „Barken Margrethe af Danmark“ tilfaldt:

Matros H. Petersen, Odensegade 30, Aarhus.

Kaj Sørensen, Sømmandhjemmet, Havnegade 20, Aarhus.

Ungmand Egon Karlsson, S/S „Svanholm“, D. F. D. S.

Aage Molbeck, Stue 5^{te}, Kommunehospitalet.

H. V. Madsen, S/S „Astrid“.

Styrmand K. Egeskov Larsen, S/S „Niels R. Finsen“, D/S Dansk Norsk.

Ungmand Holger Hars, S/S „Dagmar“, D. F. D. S.

Letmatros J. Bilde Jensen, M/S „Australien“, Ø. K.

Carl Nielsen, Vonarstræti 12, Reykjavik.

Aage Thorup Jensen, Styrmand, S/S „Aarp“, D/S „Heimdal“.

Direktør Andersen, Slagteriet, Rønne.

Dykker Jens Jensen, S/S „Geir“, Gibraltar.

Fisker Chr. Hilm Larsen, Østerby, Læsø.

Kai Simonsen, Skolegade 17, Løgstør.

1. Styrmand S. Larsen, S/S „Else“, D/S „Vesterhavet“.

Politibetjent A. Staun, Sdr. Boulevard 62, København V.

Styrmand Folke Damtoft, M/S India.

Fru Asta Møller, Svingelsevej 84, Nakskov.

Einer Vejlgård, Sømmandhjemmet „Ny Havn“, Esbjerg.

Julius Hansen, Faksinge Sanatorium, Præstø.

Vi ønsker Vinderne til Lykke og takker alle Læsere for den Interesse, de har vist Bladet.

Præmierne kan afhentes paa „Vikings“ Redaktion, Gamme Mønt 39, København-K., mod behørig Legitimation. Ikke afhentede Præmier vil blive tilsendt Vinderne efter d. 15. Februar.

Beretning over Skoleskibet »Fanø«s Togt 1936

Eleverne mødte til Paamønstring i Marstal den 15. April. — Efter endt Tilrigning afgik Skibet om Eftermiddagen den 16. April til Höganäs.

Togtet afsluttedes den 23. December og har saaledes været 8 Maaneder og 8 Dage.

Der er udført ialt 14 Rejser med Besejling af 34 Havne, og Skibet har haft 10 forskellige Ladningsarter inde. — Lastnings- og Losningsarbejdet er som sædvanlig udført af Besætningen og Eleverne.

Skibet har været i Søen i 120 Døgn og 17 Timer, og den udsejlede Distance udgør 15.487 miles.

Fremdriften var følgende: For Sejl alene 16 Døgn, 11 Timer = 14 pCt. — For Motor alene 32 Døgn, 2 Timer = 26 pCt. — For Motor og Sejl 72 Døgn, 4 Timer = 60 pCt.

„Fanø“ har paa dette Togt sejlet over en større Radius end hidtil. Det har saaledes foruden den sædvanlige Sejlads paa Nord- og Østersøen ikke alene været rundt paa forskellige

islandske Pladser, men ogsaa gjort en Rejse til det sydlige Portugal med Trælast og retur med Salt. — Rejserne har været en Del hæmmede af det usædvanlig stormfulde Vejr, der med korte Mellemlum har hersket lige siden Eftersommeren, af hvilken Grund Fremdriften for Sejl alene har været mindre end de foregaaende Aar.

Driften af Skibet har ogsaa paa dette Togt kunnet dækkes af de indsejlede Fragtbløb.

Den 17. December blev „Fanø“ udloset i Køge og afsejlede til Marstal via Slipshavn, hvor Navigationskolebestyrer L. Møller fra Marstal og Skibsreder Knud Lauritzen gik om Bord og foretog Rejsen med til Rudkøbing Red. — Undervejs blev Eleverne examinerede og aflagde de reglementerede Prøver, som de alle bestod tilfredsstillende.

Den 19. December ankom Skibet til Marstal for Oplægning, og efter endt Afrigning blev Eleverne afmønstrede og rejste hjem den 23. December.

Historien om Flyvefisken

PETER var kommet hjem fra sin første Langfart. Ligesom de fleste Sømand saa havde han paa denne Rejse set mere og lært mere end nogensinde før i sit Liv. Havde set saa underlige Ting, at ingen andre havde set Magen, selv om de saa blev hundrede Aar, og han havde kunnet skrive Bøger fulde om det oplevede, dersom altsaa Naturen havde været saa gavmild mod ham at have ladet ham kunne skrive.

Nu sad Peter i sit Hjem langt, langt ude paa Landet og fortalte de maabende Naboer om de Undere, han havde mødt i det fjerne. At han var hele Lancsbyens Midtpunkt i de tyve Dage, hans Orlov varede, det behøver næppe at nævnes. Om Aftenen indfandt man sig gerne hos Peters Forældre. Ilcén buldrede hyggeligt i Bilæggerovnen, og Peter sad foran Ovnen og fortalte. Munden gik paa ham i et Køreværk, selv naar den uundgaelige Kaffe var paa Bordet, stod hans Kvarn ikke stille. Stadig malede han løs om Oplevelser og Erfaringer fra Rejsen

„Næe, Godtfolk, saa'ent Skiv cet er nu no'et for sig selv. Men det har I slet ikke Forstand nok til at begribe.“

„Næe se saa'ent et Skiv det er stort, hvor stort er ikke let at forklare jer. Men I kender vel alle fra jeres Geografi den engelske Kanal. Den har I da lært om i Skolen. Den er dog bred, ikkesandt? Men da vi lettede fra Hamborg og vilde staa ind gennem Kanalen, saa mærkede vi hurtigt, at Skivet var for bredt. Vor Kaptajn bakkede og lod os smøre Skivets Sider ind i grøn Sæbe, saadan at det kunde glide mod Kanalens Kyster. Saa tog vi Tilløb, og for fuld Kraft gik det gennem Kanalen. Paa den engelske Kyst rev vi et stort Stykke Klippe ned, og vi saa, at Bjerget var helt hvidt indvendigt. Hvis en af jer nogensinde kommer gennem Kanalen, saa kan I se Stedet, hvor vi knækkede Klippen af”

En af Tilhørerne spurgte ganske stille: „Sig mig engang, Peter, var der ikke andre Skibe i Kanalen?“

„Det har du ingen Forstand paa. Ser du, naar saa'ent Skiv skal gaa gennem Kanalen, saa bliver der signaliseret i Forvejen, at alle andre Skibe ska. holde sig væk, indtil det store er sejlet igennem. Saadan lyder det internationale Reglement. — — Naa, da vi saa var kommet vel gennem Kanalen, saa udbrød der en Orkan. Ja, I har slet ikke Forstand paa, hvor stærkt det kan storme derude. Saa'en Storm, der kommer saa pludseligt, den smadrer alle Ting som en Svedske. Jeg skyndte mig op i Masten med den elektriske Elevator for at gøre Sejlene fast. Da jeg omsider staa oppe paa Raaen, saa tager Stormen yderligere til i Kraft og løfter mig op i Luften. I henved ti Minutter trillede jeg omkring i Luften og havde jeg ikke tilfældigt faaet fat i Næbbet paa en Maage, saa tror jeg ved Gud ikke, at jeg havde sidet her sammen med Jer.“

Her kunde hans Moder ikke lade være at sukke: „Stakkels Knægt,“ sagde hun, „han har rigtignok maattet døje noget.“

„Ja, det har I slet ikke nogen Forstand paa. Det er en Kamp om Liv og Død.

Naa — Maagen blev vel omsider træt og satte sig helt oppe i den øverste Raa, der hos os kaldes Royal Raaen. Det betyder den kongelige Raa og hedder saadan, fordi man i sin Tid, da man endnu klatrede opad Rebstiger, ligesaa godt kunde blive Konge som forsøge at naa op til den. Naa, — jeg klamrede mig til Raaen og gav Maagen et Spark i Øjet, saa den havde faaet nok. Den hakkede ganske vist et par Gange efter mig, men jeg greb den i Næseborene, og saa ved I da fra en Hest, at saa kan Dyret ikke lave videre Spræl. Naa — hvordan det lykkedes mig at komme ned, det er ikke saa let at fortælle. Efter tre Dages Forløb var jeg omsider naaet ned til anden Raa, og højere gaar den elektriske Elevator ikke. Men saa var jeg jo ogsaa reddet, det troede jeg da. Men da jeg kom helt ned, saa kom der en mægtig Bølge og rev mig overbord, heldigvis saa havde den næste Bølge Medlidenhed med mig og smed mig atter indenbords. Gud ske Tak og Lov. — Naa — efter en Maanedes Sejlads naaede vi ned i Troperne. Ved I, hvad det er? Ordet kommer af Ordet Tropehat, som I kender herhjemme. Saa'en en Hat maa nemlig alle Folk bære dernede, fordi Solen brænder saa stærkt, at de faar Solstik, hvis de ikke har saa'en en Hat paa. Ja, I tror maaske, at jeg lyver, naar jeg fortæller jer, hvor varmt det i Grunden er dernede. Naa — I har da i hvert Fald lært saa meget i Skolen, at I ved, at det er saa varmt dernede, at alle Folk er sorte og brune. Det kommer altsammen af Heden, og de fleste har saa'en haard Hæd akkurat som paa en stegt Gaas, — altsammen fordi Solen steger saa'en. Og jeg ka' gi' jer et Eksempel til paa, hvor varmt det er. I kender da allesammen et Anker, saa'ent stort Jernanker, der holder Skivet fast. Saa'ent Anker smeltede for os. Henne i Stævnen — det er forude paa Skivet — der løb det smeltede Jern ned i Vandet, men tror I det saa meget som boblede og sydede, som naar Smeden putter glødende Jern i Vand. Ork nej, Vandet var selv saa varmt, he'e 80 til 160 Grader. — Naada, og hvordan er saa Luften, tror I. Den er saa varm, at man ikke tør aabne Munden, naar man trækker Vejret, det maa man kun gøre gennem Næsen, ellers faar man Forbrændinger i de indvendige Dele. Se — Godtfolk — det anede jeg jo ikke no'et om, det var jo, som I véd, min første Langtur. Jeg trak altsaa Vejret som jeg plejede, og paa een Gang fik jeg saa'ent grusomt Stik i den ene Lunge. Jeg havde brændt den. — Skibslægen sagde, at der var rigtige Brandvabler inde i Lungen, og han gav mig Olie for det. Olie véd I jo er godt for Brandsaar. Naa — jeg skal ikke fortælle saa meget mere om

det, for hele Turen ned til Kap det gode Haab laa jeg halvdød i min Køje”

Peters Moder sukkede atter dybt

„I kan slet ikke tænke Jer, hvor glad jeg var, da det andet havde gaaet i friske lidt op. Saa kunde jeg jo aande frit igen, og da vi sejlede tæt forbi Kappet, saa var jeg igen helt rask. Jeg stod oppe paa Dækket



Din infame Løgnhals. Ska' Du lave Grin med din Far?

og kunde se al Ting. Jeg saa ogsaa de berømte Kapløver. De stod alle ude paa Kappet og brølede ud mod os. Det var skrækkeligt, ja, en hel Flok af dem sprang i Vandet og svømmede ud efter os. De vilde kravle op paa Skuden, men Kaptajnen strøede Peber i Øjnene paa dem, og de hylede gudsjammerligt og lod sig falde tilbage i Bølgerrø. — Naa — da vi saa kun lidt længere mod Nord, saa saa vi en hel Flok Flyvefisk“

„Hva' for no'en saa I?“

„Flyvefisk.“

„Hva' er de' for no'en?“

„Jamen Far dog, det er jo Fisk saa'en paa Stjærrelse med

en lille Sild. De har Vinger paa Siderne, saa de kan flyve op af Vandet“

I Stedet for Svar stak Peters Fader ham en mægtig en paa Kassen.

„Din infame Løgnhals. Ska' du lave Grin med din Far? Hva? Alt, hvad du har fortalt, det har vi troet paa — og det ka' ogsaa godt være, det passer, baade det om Varmen, den forbrændte Lunge, det smeltede Anker og det store Skiv — men med saa'en Kæmpeløgn som Flyvefisk — den ska' du li' godt længere ud ad Landet med. Her skær den ikke.....“

Siden den Dag har Peter vel vogtet sig for at omtale Flyvefisk paa Landjorden.

Golfstrømmen

Golfstrømmen tager sin Begyndelse langvejs fra et Sted nede ved Ækvator og løber under Navnet Guyanastrømmen langs Sydamerikas Nordkyst, og her møder den Nordækvatorialstrømmen, som kommer ovre fra Afrika. Noget gaar nord om Antillerne, medens andet presses gennem det karibiske Hav ind i den meksikanske Golf, der virker som en Varmeovn. Rundt om Florida gaar det saa videre op langs Nordamerikas Østkyst, hvor Golfstrømmen mødes til en voldsom Dyst ved New Foundland med Labradorstrømmen fra de arktiske Egne. Man kan tydeligt se Grænsen mellem de to Strømme, og i mindre end en Skibslængde kan man maale en Temperaturforskel paa mere end 16 Grader. Men den kolde Strøm dukker under den varme, og saa breder Golfstrømmen sig over det nordlige Atlanterhav over mod Europa, hvor en Gren løber langs Norges Kyst og en lille bitte Del fortaber sig ned i Kattegat. Men i Midten af Atlanterhavet løber Strømmene rundt og laver Sargassohavet, der efter Sigende gemmer saa mange Gaader. Det er her, at „Den store Søslange“ holder til. Maaske skyldes det Golfstrømmens særlige Varme, at man har hørt saa mange mere eller mindre autentiske Beretninger om dette Fabeldyr, som den moderne Videnskab allige-



I. Guyanastrømmen. II. Nordækvatorialstrømmen. III. Golfstrømmen. IV. Mødestedet ved New Foundland. V. Labradorstrømmen. Følg selv paa Kortet, hvordan Strømmene mødes og fordeles sig.

vel ikke mere regner til Fablernes Verden. De fleste Beretninger om dette Uhyre stammer fra Farvandene Øst for den meksikanske Golf, hvor der er store Havdybder. At der virkelig findes ukendte Kæmpe-dyr paa de store Have, kan man anse for givet, selv om de ikke ser saa fabelagtige ud, som der tales saa meget om.

Kan Fiskene høre?

Der er mange, der tror, at Fisk har en forholdsvis god Høreevne, og at man let kan forskrække dem blót ved at tale. Men det passer ikke. Fisk har som bekendt ingen Stemme, men de har heller ingen Hørelse i almindelig Forstand, i hvert Fald er de uhyre tunghøre. De har jo som Regel heller ingen Brug for at kunne høre, d. v. s. paavirkes af Luftsvingninger. Derimod har de Brug for at kunne op-

fatte Vandsvingninger, om vi saa maa sige, og dertil har de ret fintmærkende Organer. De kan saaledes opfatte, at nogen gaar paa Bredden. Dette fremkalder nemlig smaa Rystelser i Jorden, og disse Rystelser forplanter sig videre til Vandet og derfra til Fiskenes Svingningsmodtagere. Meget stærke Lyde kan Fisk ogsaa opfatte, men kun indirekte — nemlig gennem de Svingninger, som Vandet sættes i ved, at Luftbølgerne rammer Vandoverfladen.



PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af en der kender ham meget bedre

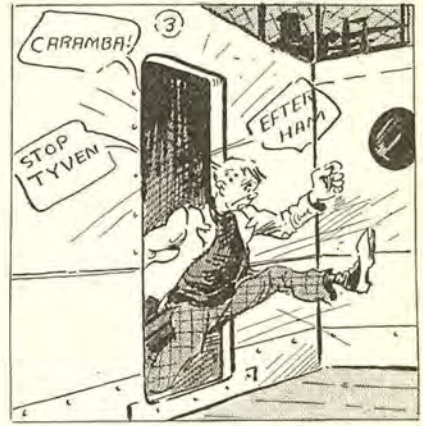
COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Naar jeg blæder tilbage i Erindringsens brogede Billedbog, staar navnlig een Aften for mig i svundne Dages lyse Glans. Jeg sad hyggeligt sammen med mine brave Sømandskammerater efter endt Arbejde, og vi slod flittigt i Kortene. — Jeg er i Parentes bemærket, hvad jeg vilde kalde: en dreven Spiller.



Midt under alt det hyggelige blev der lidt Misstemning iblandt os. En lille Uenighed om Spillet, for saa vidt en ren Bagatel, som burde være bragt ud af Verden med en Haandbevægelse. Naa, det gik, som det saa ofte gaar, det ene Ord var lige ved at tage det andet, og vi blev maaske nok lidt hede i Kammen.



Ved den Slags Lejligheder er jeg imidlertid altid paa Vagt. — Et Ord, udslyngt i Hidsighed, drager tit de værste Følger efter sig. Jeg slugte altsaa det, jeg vilde have sagt, og trak mig tilbage for at give Sindene Tid til at falde lidt til Ro. — Hvorfor skulde dog gode Venner komme i Totterne paa hinanden for Ubetydeligheder?



Jeg var søgt op paa Baadedækket, hvor Vinden kølede min hede Pande. Jeg satte mig og gennemgik i Tankerne, hvad der var foregaaet. — Rolig Eftertanke er et af Hovedprincipperne for en klog Mands Omgang med sine Medmennesker, det være sig til Lands eller til Søs.



Nu har jeg det med Forudanelser, naar der skal ske Ulykker erten for mig selv eller for andre. Og saadanne ubestemte Følelser rorte sig netop nu hos mig. Jeg blev derfor ikke videre overrasket, da en af Sofolkene kom færende og ophidset greb mig i Kra... — hm, Arnen. Jeg var, om raan saa kan sige, metafysisk forberedt paa lidt at hvert.



Mine Aælsler slog heller ikke fejl. Næppe var jeg kommen paa Benene, før Raabet, det frygtelige Raab: „Mand over Bord“, klang fra „Perseus“ — saadan hed Skibet — Dæk. Jeg gav mig ikke engang Tid til at smide Jakke og Sko.



Svup! Ud over Rælingen fo'r jeg og var som første Mand paa Ulykkesstedet. Skingrende led den forulykkedes Raab om Hjælp. — En eller anden deroppe paa Damperen hev en Redningskrans ud, den faldt lige ved Siden af mig.



Med stort Besvær ik jeg stoppet den forulykkede, der ikke kunde svømme, ind i Redningsballet. Jeg kæmpede en fortvivlet Kamp for at holde mig selv oven Vandet, men nu nærmede en af Baadene sig, og opmuntrende Stemmer klang til mig over Vandet. Mine brave Kammerater kom mig til Hjælp!



Kort efter stod jeg rystende af Kulde paa „Perseus“'s Dæk, omgivet af mine trofaste Kammerater, hvis venlige Ansigter straalende mig i Møde. Der blev ikke malet et Ord mere om Kævlerrerne fra før; vi var atter de gode Venner paa Livets stormstuste Hav, og en stiv Sjus med dobbelt Væge forhindrede slemme Følger af det kolde Bad.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“ Abonnenter og Læsere

1) Hvor skal man henvende sig for at faa Uddannelse som Skibskok? 2) Hvor meget koster Uddannelsen? 3) Findes der Skole for Uddannelsen eller foregaar den om Bord i Skib? 4) Hvor kan man købe Bladet „Vikings“ i de svenske Havne? Jeg er 17 Aar gammel og sejler for Tiden om Bord paa en svensk Skonnert som Kok og Jungmand. P. L. S.

Efter 2 Aars Sejlads som Kok og Jungmand eller som Koksmaath skal De 6 Maanedere i Lære i et Hotel- eller Restaurationsskøkken, hvor De kan faa en mindre Løn. Derefter skal De tage Hyre som Ungkok i 2 Aar.

Henvend Dem til en svensk Bladhandler, han kan sikkert skaffe „Vikings“.

Som Køber og ivrig Læser af „Vikings“ beder jeg Dem venligst besvare følgende Spørgsmaal: 1) Hvad koster Lloyds Register of Shipping? 2) Positionslisten Lloyds Shipping Index, hvad koster den? De bedes opgive Priserne i danske Penge. De ved vel ikke et eller andet Rederi eller lignende i København, hvor jeg maaske kunde købe et ældre Nummer af Positionslisten Lloyds Shipping Index? Kunde det ikke lade sig gøre, at „Vikings“ bragte Billeder og Tekst af forhenværende og nuværende Sejlskibe fra Marstal, Thurø og Svendborg? H. L. A.

Lloyds Register-Book koster ca. 170 Kr. Lloyds Shipping Index udkommer en Gang om Ugen og koster 300 Kr. pr. Aar. Vi ved ikke, om nogen har en brugt Aargang at overlade Dem. Vi skal se, men tør ikke love at bringe de ønskede Billeder lige med det samme.

1) Hvilket Skib er efter Frederik den VIII's Ophugning det største i Danmarks Handelsflaade? 2) Hvilket Skib er det hurtigste i den danske Handelsflaade? 3) Hvilket Skib er Ø. K.'s største? D.F.D.S.'s største? 4) Hvad er en (et?) Hulk? 5) Ligger „Macquarie“ stadig som Hulk i Freemantle W. Australien? 6) Eksisterer den i Deres Nr. 3 1936 afbildede Træbark „C. D. Bryant“ endnu? — Den i samme Nr. afbildede „Akaroa“ af Southampton? 7) Hvilken Lystsejler er det, der er afbildet i „Vikings“ Nr. 4 1936, Side 22? 8) Hvad er Grunden til, at Frederikshavns Skibsværfts tre sidste Nybygninger („Sankt Ibb“, „Kronprinsessan Ingrid“ og den store, nye spanske Trawler) er forsynede med udenlandske (svenske Polar-) Dieselmotorer? Er de danske ikke mere konkurrencedygtige nok? 9) I „Jul paa Havet“ skriver De, at man kan købe de i nævnte Hefte afbildede Farvetryk ved Henvendelse

til „Vikings“ Redaktion, og jeg spørger derfor, hvor meget nævnte Billeder koster: Billedet af „Macquarie“, Knud Rasmussens Grav, Torpedobaadene og „Hvidbjørnen“? 10) Kan Forsiderne af „Vikings“ købes, ligesom ovennævnte Billeder fra „Jul paa Havet“? 11) Er De ked af de mange Spørgsmaal? „Nysgerrig Landkrabbe“.

1) Tankskibet „Danmark“. 2) Ø. K.'s „Canada“. 3) Ø. K.'s „India“ og „Malaya“. D.F.D.S.'s „Louisiana“. 4) Kulpram. 5) Antagelig. 6) Næppe, men Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted, kan maaske svare nøjagtigere. 7) En amerikansk Langtursbaad. 8) Antagelig penge-politiske Grunde. De danske Motorer er fuldt konkurrencedygtige. 9) 3 Kr. pr. Stk. 10) Ja, 3 Kr. pr. Stk. 11) Nej.

Jeg tillader mig herved at forespørge „Vikings“, om De kunde skaffe mig en Tegning af Skoleskibet „Danmark“, da jeg er ved at lave en Model af denne og gerne vil have den saa original som mulig. Det er særlig en Dæksplan, jeg mangler, da Skroget og Rigningen jo har været aftegnet her i Bladet. De kunde maaske give mig Oplysning angaaende Prisen, da det jo som Husflid ikke maa koste for meget. Samtidig vil jeg gerne sige Tak for de fortræffelige Billeder og Historier De bringer i Deres Blad, jeg har holdt Bladet gennem flere Aar og følger spændt med, hver Gang der kommer et nyt. F. J.

Henvend Dem til Navigationsdirektør, Kommandør V. Lorck, Svanevænget 6, København Ø, saa kan De maaske laane Tegningen. Prisen afhænger af mange Ting, f. Eks. hvor meget De kan lave selv, Størrelse etc.

1) Alle Ø. K.'s Skibes Navne ender med a, med Undtagelse af „Australien“, hvorfor hedder dette Skib ikke „Australia“? 2) D.S. „Orient“'s sidste Nybygning hedder „Westralia“, betyder det Vestaustralien? N. C. J.

1) Ø. K. har 5 Skibe, hvis Navne ikke ender paa „a“. 2) Ja.

Vil Redaktionen være venlig og oplyse mig om følgende: 1) Hvor henvender man sig for at faa Fragt til en M./J. paa 35 ts. Findes der en Mægler, der specielt beskæftiger sig med Befragtning af mindre Fartøjer? 2) Hvor henvender man sig for at komme til at sejle i Skærvefart fra Sjællands Odde, hvad er Fragterne for Tiden, kan det betale sig med saa lille et Fartøj? 3) Hvad er Adressen paa Grus- og Stenfixernes Sammenslutning? A. E. P.

1) Vi kan ikke indlade os paa at anbefale en bestemt Mægler. 2) Stenlejerne paa Sjællands Odde, Kastelsvej 21, København Ø. 3) Lykkegade 26, Aalborg (Se „Vikings“ 1936 Nr. 3).

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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



Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

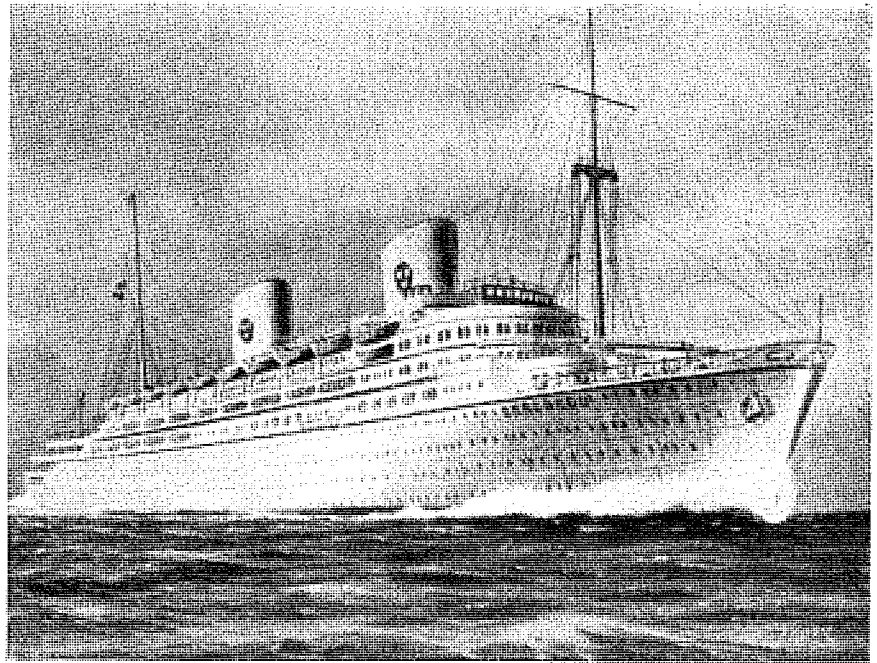
1. Februar 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, 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 Vendita
 D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/S Det Danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jehsen, A.S., Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Ent. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Activ, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Ronne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Ala
 Det Dansk-Norske D/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det Store Nordiske Telegrafskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phonix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

Den nye, svenske Amerikaliner



Svensk Amerikaliniens nye Atlanterhavsmotorskip som det vil komme til at se ud.

Bygningen af den svenske Amerikaliner er nu en Kendsgerning, idet den er bestilt hos Cantieri Riuniti dell' Adriatico, Trieste. Kølen skal lægges her i Foraaret, Stabelafløbningen finder saa Sted næste Sommer, saa den kan gaa i Drift i Foraaret 1939.

Det nye Skib skal have 3 Drivskruer og bliver langt det største Skib i Skandinavien, betydelig større end samme Selskabs „Kungsholm“. Ligesom de to andre Svensk American Lines Skibe skal den nye Baad ogsaa bruges til Lystrejser. Paa Amerikature Iører den Kahyts-, Turist- og

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
 LAGRE I ALLE HAVNE
ALFRED OLSEN & Co. A/S
 STOCKHOLM – GÖTEBORG – KØBENHAVN

Tredie-Klasse, men paa Lystture bliver Kahyts- og Turistklassens Spisesaloner slaaet sammen til én, der kan rumme alle 640 Passagerer.

Skibets Hoveddata er følgende:

| | |
|--------------------------------------|-----------|
| Længde mellem | |
| Perpendikulærene | 190,50 m |
| Bredde i Vandlinien | 25,10 m |
| Bredde i Promenadedækket ... | 26,36 m |
| Dybgang med fuld Last | 8,69 m |
| Gross Register Tonnage | 28000 ts |
| Hastighed | 19 kn |
| Tilsvarende Maskinkraft | 22000 IHK |
| Maskinkraft Max. | 27000 IHK |
| Passagerantal paa Lystrejser | 640 |
| Passagerantal paa Atlanterhavsfart . | 1350 |

Maskineriet skal bestaa af 3 Dieselmotorer C. R. A.- Sulzer 2-Takts enkeltvirkende Type med 10 Cylindre, Diameter 720 mm, Slaglængde 1250 mm. Ved normal Fremdrift gør de 110 O/M. De bliver af Firmaets Standardtype som leveret til de polske Skibe „Pilsudski“ og „Batory“.

Hjælpe-maskineriet skal bestaa af fem 2-Takts enkeltvirkende Sulzer Dieselmotorer hver paa 1600 IHK og koblede til 870 kw Generatorer.

Det samlede Antal Dieselmotorer ombord bliver 16 med en samlet Hestekraft paa 37.000 IHK. Alle Hjelpepumperne i Motorrummet, Kølemaskineriet og Olierenserne bliver elektrisk drevne. Paa Dækket bliver der 8 elektriske Spil, 4 elektriske Varpespil og Arkerspil. Styremaskinen bliver elektrisk-hydraulisk.

Et Gyroskopkompas med automatisk Styring, Ekkolod, elektrisk Log, Afstandsmaaler, Radiotelefon, Radiopejleapparat og traadløs Telegraf er nogle af de Hjælpe midler, der vil være til Raadighed for Navigatørerne.

Af de 22 Redningsbaade skal 6 forsynes med Dieselmotorer. Man overvejer at forsyne disse 6 med Radiotelefoner, medens 2 af dem skal have komplette Radiostationer. De andre Baade skal have haanddrevede Propellere. Baadeudsætning

gen sker ved Hjælp af 10 elektriske Baadespil. Der behøves kun én Mand til hver Baad.

Der bliver 2 Svømmebasiner for Passagererne, ét i fri Luft og ét under Dæk samt ét for Mandskabet.

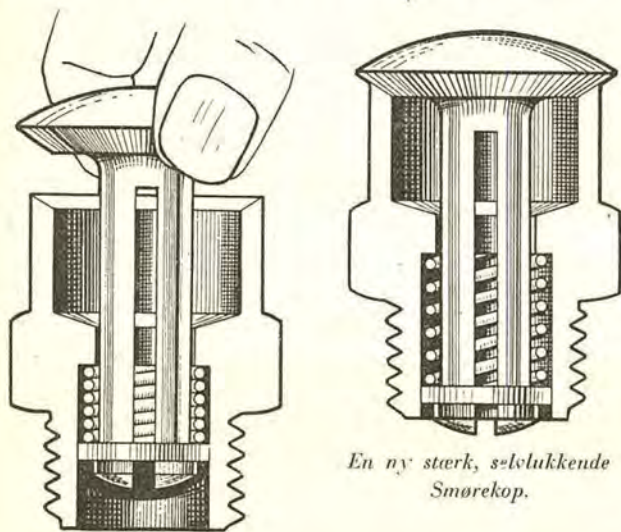
Blandt de 7 Elevatorer bliver én til Forbindelse mellem Motorrummet og Maskinmestrenes Beboelse samt nogle til Proviant og Bagage.

Passagerbeboelsen vil blive indrettet med al mulig Komfort. I Kahytsklassen bliver der En- og Tosengskamre, hvoraf flere faar private Badeværelser.

Brandsikkert Materiale skal anvendes, hvor det er muligt, og der anbringes ildfaste Skodder. Automatisk Brandmelding anbringes overalt, og der indrettes en Brandstation med Røgmasker og andre Apparater, f. Eks. Skumslukkere.

Vort Billede giver en god Forestilling om, hvorledes den store smukke Baad vil komme til at se ud. Svenskerne kan, men vi Danske!

En robust Smørekop



En ny stærk, selvlukkende Smørekop.

For at sikre en effektiv Smøring af forskelligt Maskineri ombord i Skibe maa man have selvlukkende Smørekopper. Det gælder særlig for Spil og andet Dæksmaskineri, der er udsat for Vejr og Vind.

Et skotsk Firma har udtaget Patent paa en saadan Smørekop. Den er udført af valset Metal, og Konstruktionen er saaledes, at naar den først er samlet, kan den ikke skilles igen. Som man ser, lukker den automatisk ved Hjælp af en Fjeder, saa snart man slipper Hætten eller fjerner Oliekandens Tud, og hverken Vand eller Snavs kan trænge ind. Gevindet er normalt Rørgevind, saa Udskiftningen med ældre Smørekopper ikke volder nogen Vanskelighed.

Køllægning til 552

Ligesom „Queen Mary“ indtil Stabelafløbningen hed 532, saa hedder Søsterskibet 552. Nu er Begyndelsen til Skibet en Kendsgerning, da Kølen Elev lagt d. 4. December, nøjagtig 6 Aar efter Køllægningen til 532.

Ryterne har flere Gange fortalt, at nu var Kølen lagt, men først nu er det altsaa sket. Det maa dog indrømmes, at Arbejdets Begyndelse er blevet en Del forsinket paa Grund af svigtende Materialeleveringer.

Der er dog ingen Grund for den Antagelse, at Arbejdet er længere tilbage end ventet. „Queen Mary“ blev gjort færdig paa 2 Aar og 11 Maaneder, medens John Brown & Co. endnu har 3 Aar og 3 Maaneder for at opfylde Kontraktens Bestemmelser.

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

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

Stabelafløbninger - Prøveture

København.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges Mandag den 11. ds. en officiel Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet „Esso Belgium“, Værftets Byggenummer 623, bygget til Panama Transport Company, Panama.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's højeste Klasse og med „Isherwood bracketless system“ og „Isherwood Arcform“. — Dets Hoveddimensioner er 485'-0" × 74'-6" × 37'-0" til øverste Dæk, og Dødvægten er noget over 15,000 ts.

Skibet er forsynet med 2 to-takts, enkeltvirkende Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type med en total Ydæevne af ca. 5500 I.H.K.

I Prøveturen, som forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Helsingør.

Med den ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet „Heimdal“, København, byggede Lastdamper „Kalø“ afholdtes Tirsdag den 5. Jan. 1937 Prøvetur i Sundet.

Skibets Hoveddimensioner er:

Længde mellem PP 82,30 m, Største Bredde paa Spant 12,80 m, Sidehøjde til Hoveddæk 6,70 m, Dybgang 5,80 m, Lasteevne ca. 3200 ts. d.w.

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 3-cyl. Helsingør Turbo-Compound Maskine, Type H. 9½, bestaaende af en Stempeldampmaskine med 2 HT og 1 LT Cylinder, kombineret med et Spilledampurbineanlæg af Helsingørs System. Kedelanlægget bestaar af 2 Stk. cyl. Marinekedler forsynet med Overbeder, Luftforvarmer og Howdens kunstige Træk. Dampmaskineriet er dampdrevet.

Der findes en smukt indrettet Apterling, saavel for Dæks- og Maskinofficerer som for Besætningen.

Nakskov.

Nakskov Skibsværft afholdt Lørdag den 16. Januar 1937 Prøvetur med Nybygning Nr. 76, M./S. „Westralia“, bygget til Dampskibsselskabet „Orient“, Aktieselskab, København.

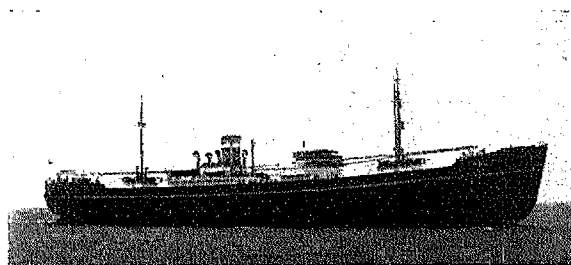
Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Største Længde 126,49 m, Længde mellem PP 118,87 m, Bredde paa Spant 17,14 m, Dybde til Hoveddæk 8,38 m, Lasteevne 8,200 ts. d.w.

Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse som Lastmotor-skib med aabent Shelterdæk, Bak, Poop og Huse midtskibs og er forsynet med Dobbeltbund i hele Skibets Længde, indrettet til Brændselsolie.

Skibet har 2 Master, 2 Samsonposter og 5 Luger, som betjenes af 11 Stk. Lossehomme, hvoraf 1 til 25 ts. og 10 Stk. 5 ts. samt 10 Stk. elektriske Lossespil og elektrisk Forhalingspil og Ankerspil. — Styringen af Skibet foregaar ved en elektrisk Styremaskine. — I Bestikhuset paa Kommandobro er der indrettet en Radiostation med Radiopejleapparat. — I Kaptajnshuset findes Opholdsrum og Sovelukaf med tilhørende Toiletrum til Kaptajnen samt 1. Styrmands Kammer. — I Salonhuset er der i Forbindelse med en stor og smukt udstyret Salon indrettet lyse komfortable 2 Personers Kamre til 10

Passagerer, samt dertil hørende Toilet- og Baderum, og endvidere Kammer for Hovmester og Pantry. Der er taget særlig Hensyn til at gøre alle Opholdsrum for Officerer og Besætning særlig rummelige og hyggelige. — I Maskinhuset findes Kamre til Mestre og Assistentter og øvrige Styrmand, Restaurationspersonalet samt Messerne. Endvidere et 2-Personers Passagerkammer samt Toilet- og Baderum. — Mandskabskamrene er indrettet agter i Dækshuse med 2 Mand i hvert Kammer. Messer for nenholdsvis Dæks- og Maskinfolk samt W. C'er, Vaskerum og Baderum. — Skibets Besætning er ialt paa 35 Mand. — Maskineriet bestaar af 2 Burmeister & Wain Dieselmotorer paa tilsammen 4000 I.H.K., der giver en Fart af ca.



„Westralia“.

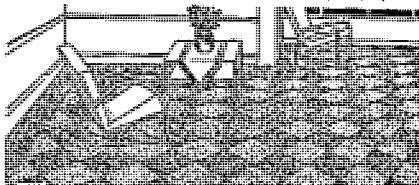
13 Knoh lastet. — Til Opvarmning af Skibet findes en olie-fyret Kedel, bygget af Værftet. — Til Skibet hører et Kølemaskineri fra Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus, for Proviantfryserummene, medens Kabys og Bageovn, som er olie-fyret, er fra Brønnums Maskinfabrik, København. Desuden er alle Skibets Lastrum forsynet med Lux Brandslukning. — Skibet er foruden Proviantkølerummene forsynet med 2 store Lastkølerum paa ca. 15,000 cub.ft., indrettet til Transport af Frugt og frosset Kød. Det hertil hørende Kølemaskineri er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

I Prøveturen deltog hl. a. Direktør, Generalkonsul H. Gether, Skibsinspektør, Kaptajn A. Stefani, Maskininspektør G. Christoffersen og Inspektør Lydersen og Langkilde-Jensen fra Lloyd's Register.

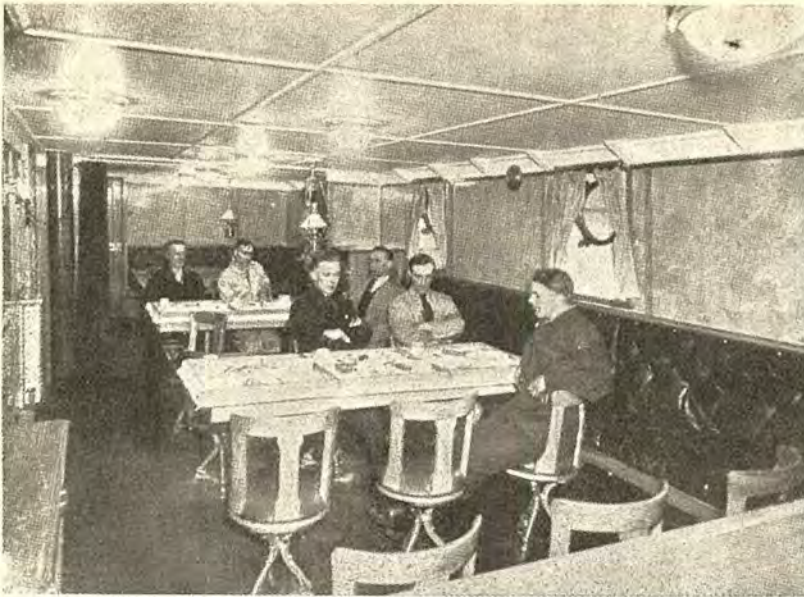
Prøveturer foretoges i Langelandsbæltet, hvor Farts- og Forbrugsprøver foretoges over den maalte Distance paa Langelands Kyst.

Med dette Skib har Dampskibsselskabet „Orient“ nu ialt bygget 8 Motorskibe paa Nakskovs Skibsværft.

NUTIDENS GULVBELÆGNING
EXPANKO
KORK-PARKET



SLIDSTÆRK • HYGIEJNISK
LYDDÆMPENDE • FODVARM
A/S SANO GODTHAABSVEJ 142 TLF. C. 948
KØBENHAVN • F 5 LINIER



Mandskabsmesse i russiske Trælastdampere.

Russiske Trælastdampere

Rusland har i England faaet bygget 7 Trælastdampere til Brug ved Udslibning af Tømmer fra Hvidehavskysten. De kan føre en Last paa 4000 ts. De er enkeltdekkede med Poop, Bro og Bak. Skroget er særlig stærkt bygget for Sejlad i Is. Maskineriet bestaar af en Tre-gangs Dampmaskine paa 1700 IHK, der kan give Skibet en Fart paa 12 kn.

Apteringen er udstyret efter de specielle russiske Fordringer. Vi bringer et Billede af Mandskabets Messe og Klubrum.

Forandringer i Verdenstonnagen

Efter den sidste Udgivelse af den aarlige Oversigt fra Lloyd's Register of Shipping er det nu muligt at danne sig et Overblik over de Forandringer, der er foregaaet med Verdenstonnagen i de sidste 5 Kriseaar.

I 1931 var den samlede Verdenstonnage 68,750,000 ts. Nu er den knapt 64,000,000 ts. Damperne er gaaet 7,500,000 ts. tilbage, medens Motorskibene viser en Fremgang paa 2,500,000 ts. I 1931 var 20,000,000 ts. af Damperne oliefyrede, i Dag kun 19,750,000, men hele Tilbagegangen for Damperne ligger altsaa for de kulfyrede. Fremgangen for elektrisk drevne Skibe er fra 400,000 ts. til 600,000 ts.

Da der i de sidste Aar er bygget særlig mange Tankskibe,

i de sidste 5 Aar

vilde man være tilbøjelig til at tro, at der havde fundet en større Forøgelse Sted, men den er kun fra 8,500,000 ts. til 9,250,000 ts. mod en Forøgelse paa 3,000,000 ts. i de forløbne 5 Aar. Man maa da ogsaa huske paa den forøgede Efter-spørgsel efter Olie og Benzin.

Den oplagte Verdenstonnage er formindsket fra 14,000,000 ts. i 1931 til 3,750,000 ts. Deraf er 1,750,000 amerikansk og ikke bedre værd end at sælges til Ophugning.



IVER C. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN

Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
Telefon: Polæ 827



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 „Vikingens“ Kontor.

De engelske Redere og den fremmede Skibsfart

Som vi amtalte i sidste Nummer af „Vikingen“ har man i England med Fortvivlelse optaget Diskussionen om Tilbagegangen for den engelske Handelsflaade. Den engelske Tonnage var i 1914 41,6 pCt. af Verdenstonnagen og er nu kun 26,8 pCt. Man klager i England over Konkurrencen med statsunderstøttede Skibe, men nogle har dog Øjnene aabne for de faktiske Forhold.

Norge, Sverige, Danmark og Holland har nu tilsammen en Handelsflaade paa mellem 9,250,000 og 9,500,000 ts., hvilket er 3,500,000 ts. mere end i 1914. Ingen af disse Landes Rederier modtager Statsunderstøttelse, og engelske Redere maa indrømme, at Konkurrencen med disse Lande er mere alvorlig end med Amerika. „Det vil derfor være mere fair overfor vore skandinaviske og hollandske Venner, om Udtrykket „fremmed statsunderstøttet Skibsfart“ blev brugt med større Forsigtighed,“ udtaler en engelsk Reder. Yderligere tilføjes:

„Kan man ikke tillægge de engelske Redere Skylden for den nuværende Stilling? Selv under de sidste Aars Depression er der oprettet flere nye Ruter. Der kan saaledes nævnes et større Antal Frugtskibe. Men denne Fart er i alle Tilfælde sat i Gang af fremmede Redere.

Der er ingen Tvivl om, at den hurtigere og større Bygning af Motorskibe — særlig skandinaviske — har bidraget til at slaa engelske Dampere ud. Det maa heller ikke glemmes, at de nye Skibe med deres større Fart har en relativt større Befordringsevne.“

Nu vaagner England op til Daad, selv om det er lidt sent.

Anvend det bedste - Brug

MARINAT

LOVBESKYTTET

Spar Varnish, Yachtlak, hvid Emaille, hvid Understrygningsfarve, Ætsalin, Kopaltrækspartel m. m.

MARINAT anvendes bl. a. af flg. Baadeværfter:

Ericksen & Grøn - Viggo Hansen

E. Nordbjærg A/S - Svendsen & Sandersen

The Engelhardt Decked Life Boat Co. Ltd.

Forlang Brochure



Indr. Varemærke

A/S O. F. ASP

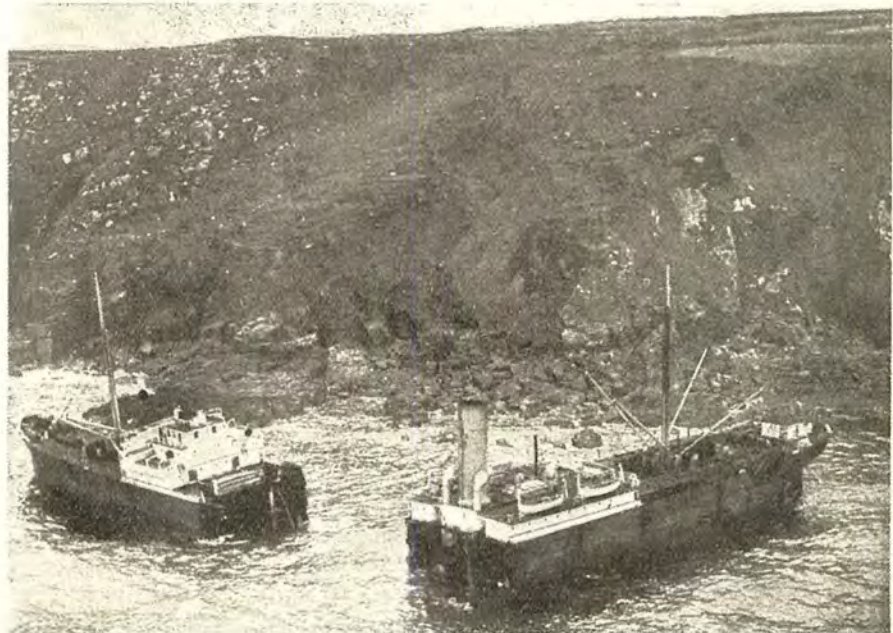
GRUNDLAGT 1857

KØBENHAVNS.

TELF. CENTR. 65

Lokal 12 og 22

Strandet



Den amerikanske Dampner „Bessemer City“ brækket i to Stykker paa Cornwalls Kyst.

**DICK'S
MARINE
OILS**

Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

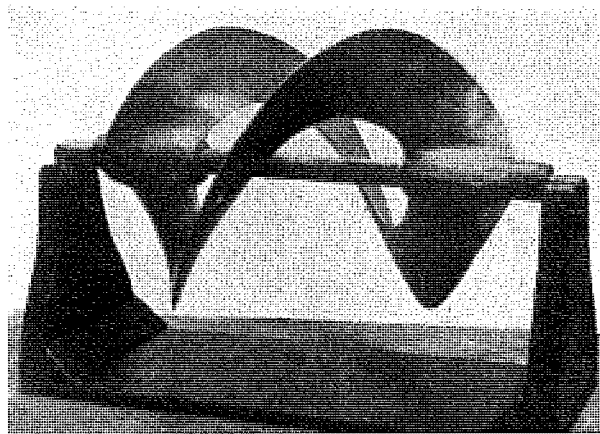
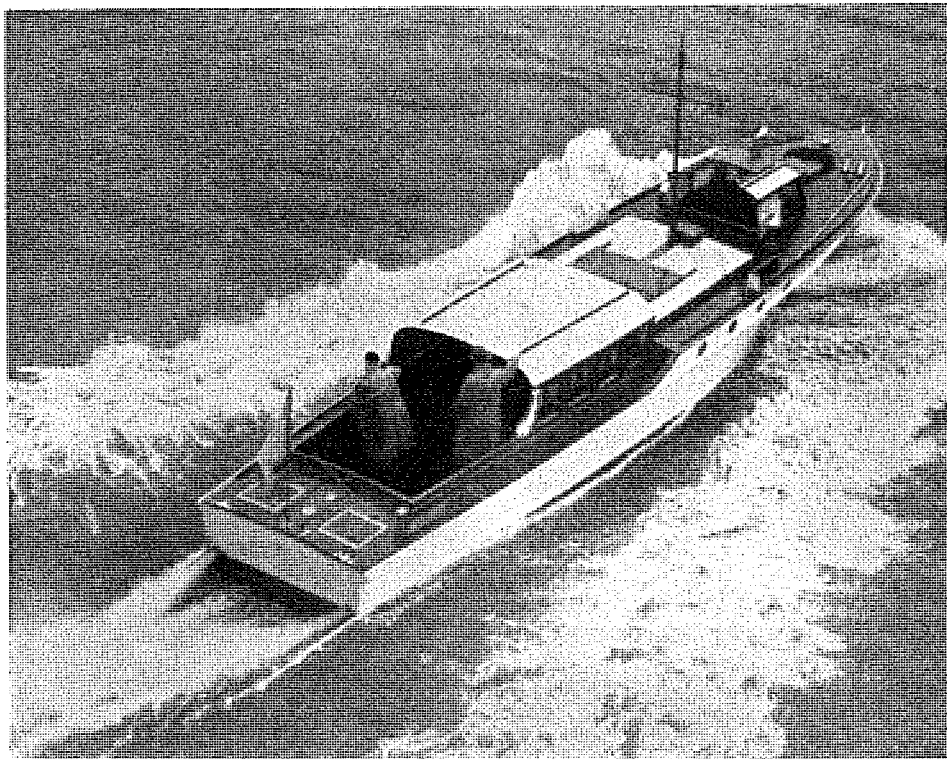
Telegram-Adresse: »Ultra«

21 kn. Diesel- motor- baad

Firmaet John I. Thornycroft har fornylig afleveret en Inspektionsbaad til Persien. Da den skulde gennemløbe en Strækning paa 120 miles frem og tilbage paa én Dag, maatte Farten være 21 kn. Længden er 14,63 m, Bredden 3,2 m og største Dybgang 0,76 m. — Da den skulde befare grundet Farvand, blev den forsynet med særlige Spiralpropeller for at beskytte den mod Drivgoods og andre Forhindringer. Denne Propel blev konstrueret af Firmaet under Krigen til Baade, der skulde forcere Bomme- og Wireforhindringer, men har senere ogsaa vist sig velegnet under Forhold som i den persiske Bugt.

Maskineriet bestaar af to 140 B.H.K. Thornycroft Dieselmotorer. — Brændselsforbruget er ca. 14 Galons pr. Time, d. v. s., at det koster ca. 8,50 Kr. — Forsynet med Benzinmotorer vilde Udgiften være ca. 44 Kr. pr. Time.

Med det lavere Brændselsforbrug følger ogsaa en tilsvarende større Aktionsradius.



Thornycroft Spiralpropeller.

Dieselmotoren sælger Skibet

I en Rapport fra den engelske Handelsattache i København tiu sin Regering hecder det bl. a.:

„Den Succes, som de danske Frugtbaade rdstyret med særlige Køleanlæg, har faaet, er blevet efterfulgt af en Række Ordre paa den Slags Skibe, og den danske Dieselmotor har i mange Tilfælde hjulpet med til at sælge hele Skibet.“

„The Motor-Ship“ ledsager denne Udtalelse med følgende Kommentarer:

Den Kendsgerning, at Dieselmotoren har hjulpet med til at sælge hele Skibet, vil sikkert overraske de engelske Skibs-

værfter, som altid har været uvillige til at bygge Dieselmotorskibe og hyppigt anbefalet Skibsrederne at benytte Dampmaskiner. De vil maaske nu kunne forstaa, hvorfor de i mange Tilfælde har mistet Ordre, som de ellers vilde have faaet. Selv i de sidste Par Maaneder har man hørt om engelske Skibsværfter, der forsøgte at overtale Redere til at indbygge Dampmaskiner, skønt de øjensynlig ønskede Motorer. Vi anser en saadan Politik for uklog og stridende mod Værfternes Interesser.

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 Skibsproviertering
 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
 FÆRVEFABRIK**
 (Holzapfel) A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

SELV VINTERSTORM OG KULDE



bider ikke paa Sadolin & Holmblads gode danske Skibsfarver. Mange Aars Erfaring ligger til Grund for vore Skibsfarvers høje Standard. Derfor er de saa anerkendte overalt i Søfartskredse. Blakolin, sort Udenbordsfarve. — Kinalin, Emaillemaling. — Strygefærdig Mønne. — Anker-Skibsbundfarve.

SADOLIN & HOLMBLAD A/S
 Nordens største og ældste Farve- og Lakfabrik

Har De læst »Barken Margrethe«





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

Maleri af Johan Kock

1937 - Nr. 3
14. Aargang



Fiskekutteren — den utrættelige, ukuelige —



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

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Signalering til Søs

„Hvis du ønsker at tale med dine Kaptajner paa dine Skibe, saa sæt et særligt aftalt Banner op paa Stormasten.“

Saaledes lyder Instruktionen fra den første Signalhaandbog for Kongen af Frankrigs Flaade, offentliggjort i 1545. Og derefter gives der en detailleret Vejledning.

Fra denne første raa Begyndelse har Signaliseringen til Søs udviklet sig, saa den nu er en fin Kunst, der har naaet sit foreløbige Højdepunkt i den internationale Signalkode af 1954.

Næsten ethvert Skib har et komplet Sæt i Henhold til denne Kode, bestaaende af 26 Alfabet-Flag, 10 Nummer-Flag og 5 Substitut-Flag og Svar-Pendanten. Striber, Kors og andre Mærker paa disse Flag er efter lang Erfaring og mange Prøver ordnede saadan, at selv om Farverne ikke altid kan skelnes, vil man straks kunne kende Flagene paa deres Mærker i alle Arter af Dagslys.

Substitut-Flagene bruges for at undgaa Gentagelse af det samme Bogstav-Flag, hvad der kunde virke forvirrende. For Eksempel: „D—H—D L“, der er Kodesignalet for Hamburg-Sydamerika Lineren Cap Arcona, signaliseres ved at bruge Flagene: „D—H—første Substitut—L“. Et andet Eksempel: „A—J—J—O“, som betyder Liverpool, signaliseres saaledes: „A—J—anden Substitut—O“.

„S—W—S—S“, der staar for det græske Skib Zan-nis L. Cambanis, vil blive hejst som „S—W—første Substitut—tredie Substitut“.

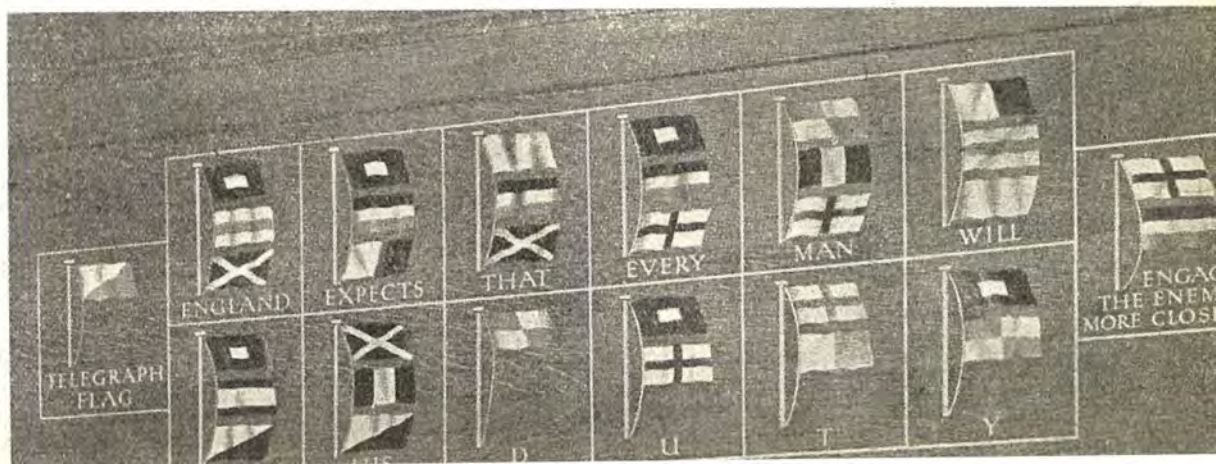
Ved ethvert Svar bruger man først Svar-Pendant-Flaget. Ligeledes til Slut som Tegn paa, at man er færdig. Skulde et Skib ikke være i Stand til at læse et Signal, hejser det Flaget „U—W“, der betyder: „Jeg kan ikke tyde Deres Flag“.

Koden er delt i Enkelt-Bogstaver, to Bogstaver, tre Bogstaver og fire Bogstaver for at gøre det hele saa let som muligt.

Enkelt-Bogstavs-Signalerne er til Brug for Meddelelser, som haster. For Eksempel:

- C: — Ja.
- D: — Hold klar af mig.
- G: — Ønsker Lods.
- H: — Jeg har en Lods om Bord.
- K: — Stop Deres Skib straks.
- L: — Stop! Jeg har noget vigtigt at meddele dig.
- O: — Mand over Bord!
- V: — Jeg anmoder om Assistance.
- W: — Jeg anmoder om Lægehjælp.
- M: — Jeg har en Læge om Bord.
- N: — Nej.

En Gengivelse af
Nelsons berømte
Signal for Trafalgar Slaget.
Findes i Lloyds
Bygning, London.



Y: — Jeg har Post om Bord.

„P“, fulgt af fire Tal-Flag, betyder Position. For Eksempel: „P 1025—P 5056“ vil sige: Breddegrad 10° 25' — Længdegrad 50° 56'.

„T“, fulgt af Tal-Flag, betyder Tiden. For Eksempel: „T 0250“ vil sige: 2,50 Nat, medens „T 1450“ vil sige Kl. 2,50 Em., altsaa 14,50.

Skibsnavne findes i Fire-Bogstavs Gruppen. For Nemheds Skyld kendes Skibes Nationalitet paa det første Bogstav.

De største søfarende Nationers Kendingsbogstav er:

G: — Storbritannien, ogsaa M.

K: — De forenede Stater, ogsaa N og W.

D: — Tyskland.

F: — Frankrig.

J: — Japan.

I: — Italien.

LA — LN: — Norge.

PA — PJ: — Holland.

OU — OZ — Danmark.

For Eksempel hedder Aquitania i Signal: G L R Z, M/S Danmark: O Z U B, Bremen: D O A H og Georg Stage: O Y K L.








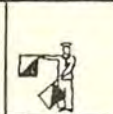




















Tidligere var der Forskel paa Skibenes Kalde-signaler i Radio og i Signalflag, men nu er de ens.

Skulde et Skib ønske at sende et Ord, som ikke findes i Kodebogen, f. Eks. et Navn eller en Adresse, som nødvendigvis maa staves Bogstav for Bogstav, saa hejses først Svar-Pendanten over Bogstavet „E“, hvilket betyder, at de efterfølgende Bogstaver nu skal staves og ikke er Kodesignaler.

Svar-Pendanten over „F“ betyder, at Ordet er endt. Og Svar-Pendanten over „G“ betyder, at Stavningen nu er forbi og at Koden begynder igen.

For Eksempel: Budskabet, der skal sendes: „Please

inform owner — William Thomson, Liverpool, we expect to arrive tuesday“ (vær saa god at underrette William Thomson, Liverpool, at vi venter at ankomme Tirsdag).

| | | | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
|  |  |  |  |  |
| A | B | C SVAR TEGN | D | E |
|  |  |  |  |  |
| F | G | H | I | J |
|  |  |  |  |  |
| K | L | M | N | O |
|  |  |  |  |  |
| P | Q | R | S | T |
|  |  |  |  |  |
| U | V | W | X | Y |
|  |  |  | | |
| Z | OPMÆRKSOM- HEDS SIGNAL | STOP | | |

Haandflagsignaler.



En Fiskeskonnert paa Bankerne signalerer Hospitals-skibet: „Jeg har ingen Syge om Bord“.

**MORS E ALFABET OG TAL: A— B—... C—... D—... E— F—...
 G—... H—... I— J—... K—... L—... M— N— O—... P—... Q—... R—...
 S—... T— U—... V—... W—... X—... Y—... Z—... /—... 2—...
 3—... 4—... 5—... 6—... 7—... 8—... 9—... 0—...**

Signalerne vil blive: H—R—B (fra Koden): „Please inform owner“. Svar-Pendant og E som Tegn paa, at Koden ikke skal bruges nu.

W—I—L—tredie Substitut. Altsaa: „Will“.

I—A—M. Altsaa „iam“.

Svar-Pendant og F, der betyder, Ordet er slut.

T—H—O—M. Altsaa „Thom“.

S—O—N. Altsaa „son“.

Svar-Pendant og G — Stavningen er slut.

A—J—andet Substitut—O: Liverpool.

B—I—R (fra Kode): venter at ankomme.

P—K—andet Substitut: Tirsdag.

Svar-Pendanten hejses til Slut som Tegn paa, at Sendingen er Slut.

Desuden er der mange andre specielle Tegn, dels specielt for Lodser og dels i særlige Trafikcentre, i Havne og i Kanalen, hvor saa mange Skibe mødes. I Kanalen betyder saaledes fem Fløjt Antwerpen (eller et langt og et kort Pift eller hvidt Lys over rødt betyder London, fire Pift eller to hvide Lys over hinanden betyder Rotterdam, tre Pift eller et rødt Lys over hvidt betyder Amsterdam, og seks Pift betyder Dunkirk.

Ligeledes kan Flag eller Lamper i Hænderne bruges til Signalisering efter Morses Telegraf-Alfabet med Prikker og Streger. Det er den samme Metode, der bruges saavel af Marinen som af Ingeniørtropperne.

Ulykkeslisten fra Stormene

Efteraaret og Vinteren har i usædvanlig Grad medført Søulykker i danske Farvande. Listen over Omkomne kommer op paa over 100 Ofre.

Den 18. Oktober forliste en Fiskerbaad fra Esbjerg under den første store Efteraarsstorm over Nordsøen, og fire Mand omkom.

Den 28. Oktober fulgte den anden store Efteraarsstorm, der denne Gang tog 6 Esbjergkuttere, hvorved 24 Mand druknede. Samme Dag blev en Fisker slaaget over Børd fra en syvende Esbjergkutter. Han omkom ogsaa.

Den 4. December rejste der sig en ny Storm over Nordsøen, en Baad forliste og endnu 4 Esbjergfiskere druknede.

Den 19. Januar forliste det tyske Marine-Forsøgsskib „Welle“ ved Femern under Arbejdet paa at redde Besætningen fra en strandet tysk Skonnert og en Bjærgningsdamper, der ogsaa var grundstødt. Hele „Welle“'s Besætning, 25 Mand, omkom.

I Begyndelsen af Februar er den store italienske Damper „San Matto 4“ forlist i Østersøen med 40 Mands Besætning.

Natten mellem den 6. og 7. Februar menes endelig

Motorsejleren „Birgit“ af København at være gaaet under med 5 Mand paa Rejse fra København til Gdynia.

Dette giver tilsammen 105 Ofre for Søulykker i danske Farvande blot i de sidste 4 Maaneder.



Tyskland har med Motorskibet „Schwabenland“ skabt sig et Flyve-Støttepunkt i Atlanten.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Efft.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer

„MARITIME“

Telefon 4120

Statstelefon 16



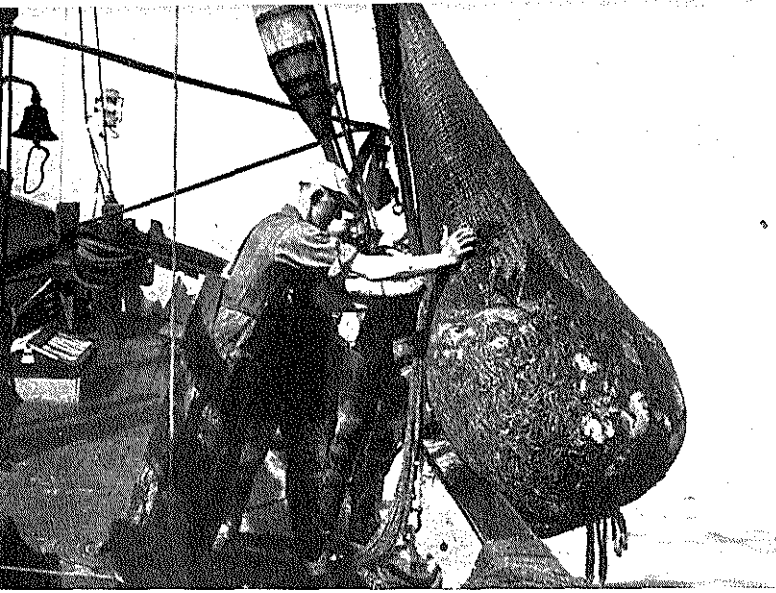
Stormfloden hænger Esbjerg Fiskerihavn.

Vore Fiskere - Havets ukuelige Helte

Der er kun daarligt Forhold mellem den Opmærksomhed, der bliver vort store Erhverv, Fiskeriet, til Del, og den Opmærksomhed, der ødsles paa vort andet Erhverv, Landbruget. Nok er Landbruget af endnu større Omfang og Betydning end Fiskeriet, men til Gengæld er de Krav, der stilles til Fiskeriets Udøvere, langt strengere og mere ubarmhjertige end Kravene til Landbrugets Udøvere. Den evige Kamp for at vriste Livets Fornødenheder ud af det lunefulde Havs vaade Favntag er en Kamp paa Liv og Død. Maaske er det Solskin og blid Medvind, naar Fiskeflaaderne staar ud af Havnen. Men næppe er de naaet ud paa Fiskepladserne, før Storm og Orkan pisker Søen til fraadende Raseri. Og saa kan det ikke nytte, at Kutterne tænker paa at søge Havn igen. Der vilde gaa for mange Arbejdsdage tabt paa de lange Ture ud og hjem. De maa blive liggende derude og kæmpe den fortvivlede Kamp mod det fraadende Hav for at

redde Fartøj, Redskaber og Liv, og, som det egentlige Maal, nogle haarde Arbejdsdage, naar Orkanen igen har lagt sig. Det forløbne Efteraar og Vinteren har været en haard og skæbnesvanger Tid for det danske Fiskeri. Gang paa Gang har Orkaner overrasket vore Fiskeflaader paa det aabne Hav, og Tab af Menneskeliv, Fartøjer og Materialer har været større end nogen Sinde. Ikke alene Fiskeribyernes, men hele Landets Befolkning har i ængstelig Forventning afventet Fiskeflaadernes Hjemkomst og følt det smertelige Tab, naar det sidste Haab maatte opgives for Kuttere, der var blevet derude.

Men i Fiskerihavnene og Fiskerlejerne gaar det daglige Liv sin jævne Gang med Forberedelser til den næste Tur, og lige uforfærdede og utrættelige gaar de danske Fiskere ud for at bringe Havets Rigdomme hjem til den danske Husholdning — værdige Efterkommere efter de gamle Vikinger.

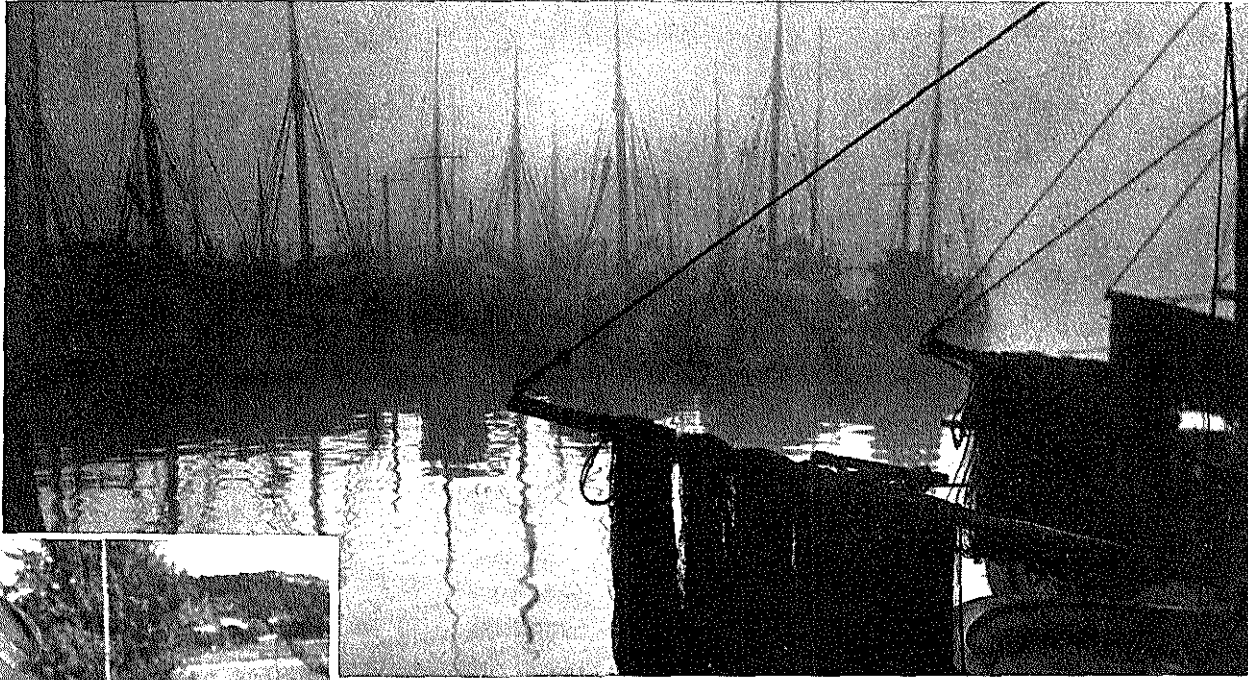


Hav-Rejefangst i Skagerak. De lækre Smaadyr hentes op fra en Dybde af 140 Favne, og som man ser paa Billedet, er det ikke Rejer alene, der følger med op.



Garnene koges i Tjære. >

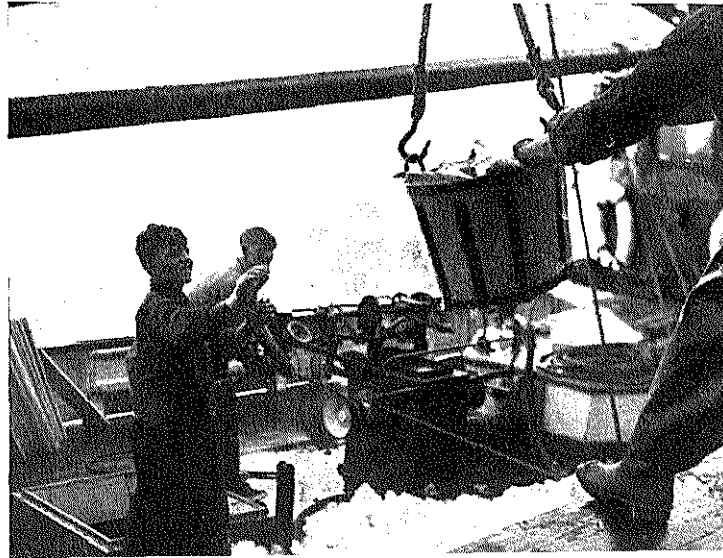
Selskabet Rans
s Rebslaaeri har
endt en nydelig
Bog med Bille-
der fra det danske
Kystvands-Fiskeri.
Den omfatter en Række
af Optagelser skil-
ledes Fiskerierhver-
v i alle dets Faser.
Med Tilladelse fra
Rans Rebslaaeri
angiver vi her
en Række af de smukke
Billeder.



> Havgusen sætter ind

> Isede Rodspætter losses i Esbjerg Fiskerihavn.

< Det nye Garn kantes med Teller. Billede fra Frederiksværk.



Isbrydertjenestens Elegance



Isbrydertjenesten har i den forløbne strenge Vinter været Genstand for megen Diskussion, og Overskibsinspektør Grue har til Politiken udtalt, at selv om Marinens Officerer overtog Tjenesten paa Isbryderne, saa vilde Arbejdet sikkert ikke af den Grund blive bedre udført, men muligvis mere elegant — hvor elegant har „Vikings“ Tegner givet Udtryk for i ovenstaaende Tegning.

Motorskibet „Indien“ solgt til Norge.

Rederi-Aktieselskabet „Orient“ har solgt Motorskibet „Indien“ til Norge for 50,000 Lstr. — altsaa i danske Penge godt 1,1 Mill. Kr. Skibet er bygget i 1920 paa Nakskov Ekibsværft og kostede da ca. 10 Mill. Kr. — det var jo i den dyre Tid. „Indien“ er for Tiden i italiensk Timecharter og befinder sig for Øjeblikket paa Rejse mellem Brasilien og Italien Overdragelsen skal finde Sted efter Afslutningen af denne Rejse.

Køberen er Skibsreder Odd Godager, Oslo, der ogsaa stod bag ved Købet af Ø. K.s „Selandia“ og „Falstria“, for nogen Tid siden. Disse Skibe kom som bekendt under Panama-Flag, men om „Indien“ kommer under Norges eller Panamas Flag, vides endnu ikke. Da det ikke er 20 Aar gammelt, kan det godt komme under norsk Flag.

„Indien“ laster 8750 Tons, og dets Maal er: Længde: 590,7 Fod, Bredde 53,2 Fod og Dybde 33,7 Fod. Dets Motorstyrke er 3100 Hestekræfter.

Grønlandsfisk.

Kaptajn Siemsen er Leder af det nye Fiskeri-selskab „Nordlyset“. Hans Idé er den, at vi dels bør oparbejde en stor Eksport til England af frossen Fisk fra Grønland, dels selv bør lære at spise den. Meget tyder paa, at han vil faa gennemført sine Planer. Hans Ekspedition hjembragte i Aar 125 Tons Fisk fra Grønland, og det meste heraf blev til gode Priser afsat paa det engelske Marked. Kun nogle faa Tons kom hertil.

Husk at forny Deres Abonnement.

Tømmemandens

Erindringer

Andet Afsnit af
Rejsen til
Talcahuana.

Vi var selvfølgelig ikke gennem Strædet lige med det samme, men med den usædvanlig fine Vind, der saa lykkeligt var strøget ned mod os, og med det gode, sigtbare Vejr var Sejladsen en Fornøjelse, og der herskede en ren Døglistuemning om Bord, mens alt, hvad vi ejede af Sejl, blev sat, og da Frivagten gik til Køjs, lød der for første Gang i lange Tider Skæmt og Latter forude, medens „Palæstina“ nejeede sig i Søen og for den agterlige Vind brusede sydover — bare sydover.

Vinden voksede i Løbet af næste Døgn til en ret anstændig Storm af Nordøst, og uden Sorg saa vi Sydamerikas mest berygtede Ø — Kap Horn — forsvinde bag Horisonten, medens vi lænsede for Vejret, „for,“ som Kaptajn Kellermann sagde, „lad os bare komme godt klar af Puklen, nu vi har Luft, det varer sjældent saa længe ad den Kant.“

Det gjorde det heller ikke, og han fik altsaa igen Ret, men alligevel var vi kommet saa sydligt, at vi passerede flere Isbjerge og derfor havde dobbelt Udkig om Nætterne.

Knap var Vinden flovet af Nordøst, før det igen begyndte at blæse fra den sædvanlige Kant — Sydvest, og en fuldstændig ureglementeret Søj blev Resultatet.

Kursen blev sat saa nær Vinden som muligt for at komme godt klar af Landet, og saa blev der sandsynligvis lukket op for alle Poser, for 8 Timer senere laa vi med svækkede Undermersejle og huggede i den Søj, som en knaldhaard Sydveststorm velsignede os med.

Men nu gik det i alt Fald nordover.

Næste Morgen, det var den 24. April, husker jeg tydeligt — for det var Hamburger-Olafs nye Kærestes Fødselsdag — saa vi et Syn, som jeg i hvert Fald aldrig glemmer. Førsten skulde det blive en Dag, som vi ogsaa af andre Grunde senere mindedes.

Udkiggen varskoede, at der var Isbjerg forude om Styrbord, og snart efter kunde vi alle fra Dækket se en mægtig taageagtig Masse vokse op i Vestnordvest.

Naar vi var paa Toppen af en Søj, saa vi Ismassen, der som et mægtigt Fjæld voksede op af Havet, men det varede endnu to Timer, inden vi var paa Højde med Kolossen.

Som en løsevet Isøj kommer denne enorme Isklump drivende nede fra Sydishavets mægtige Vidder, den taarner sig op i de underligste Formationer.

Ustandselt brøler det vilde Vejr om den, ustandselt brager Vandmasserne mod dens staalhaarde Flanke — knuses og slynges til Vejrs i en Sky af Vandstøv og Skum.

Stormen fløjter i dens Revner og Kløfter, bliver iskold ved Berøringen og farer videre østover mod det uendelige, øde Revier, men Iskæmpen duver kun sindigt trods Stormens og Sjøens Anslag.

Vi stirrer alle forud om Styrbord, vi nyder selv i denne isnende Kulde og den hvinende Storm Synet af denne Kolos

— denne Udsending fra det ukendte Dødens Rige Syd paa i Uendeligheden.

Det er 1. Styrmand Rauges Vagt. Kaptajnen og 2. Styrmand er gaaet til Køjs.

Rauge staar lænet mod Mesanvantet og holder med noget Besvær Kikkerten for Øjnene, ivrigt optaget af at studere Isbjerg.

Tilsyneladende uanfægtet staar han, medens „Palæstina“ trofast hugger sig frem gennem Sjerne op mod denne lumskede, svømmende Ø, som vi med vor nuværende Kurs vil passere alt for nær.

Rorgænger Herman, den altid uanfægtede skotter til Styrmanden. Hvad bilder han sig ind, tror han, det er Lystsejlad at ligge Bidevind med et Isbjerg saa nær i Læ, som vi snart faar Kæmpen her, mon han vil vaagne op engang, saa vi kan ændre Kurs og gaa Øst om Iskolossen?

Nej, Rauge ser ikke ud til at ville foretage sig noget, og vi faar efterhaanden den Opfattelse, at han vel sagtens ikke aner, hvilken Fare han udsætter os alle for ved at holde Kurs.

Vi er nu saa nær, at vi ser Sjerne slynges svimlende højt mod Kolossens Isvæg uden dog nogen Sinde tilnærmelsesvis at naa Toppen, der hæver sig hen ved 200 Fod i Vejret.

200 Fod over Vandet og et Areal som fra Hesten paa Kongens Nytorv og til Nyhavn 17 — hvilke enorme Ismasser maa ikke ligge skjult lumskeligt under Vandoverfladen, parate til at flænge Bunden op paa f. Eks. „Palæstina“, der her fylder lige saa lidt som en Lus paa et Storsejl.

Men Rauge har vist glemt, at et Isbjerg kun har en Tiendedel over Vandet og Resten under paa de underligste, uhyggeligste Maader.

„Styrmand!“ — det er Herman, der raaber for at overdøve Søj og Vind — „Styrmand,“ siger han, „skal vi styre i Læ af Isbjerg der? Der kan jo ligge Masser af Is under Vandet paa den Inv Kurs!“

Herman har sagt det saa selvfølgelig som vel muligt for ikke at krænke Styrmanden, og han staar nu høfligt afventende for at efterkomme Styrmandens Ordre.

Og Rauge, hvad gør han, ja han tager uhyre krænket og uhyre værdigt Kikkerten bort fra Øjnene og søger af al Magt at lægge al mulig Foragt i de Ord, han maa skrive op mod

Der herskede en alvorlig og trykket Stemmning om Bord paa den gode, danske Brig „Malene“ af Marstal. Kokken, den glade, fede Søren Kok, var spørløst forsvundet. Det var langt over Skaffetid, og ud fra Kabysen væltede mistænkelige, fede Røgskyer. — Skipperen lovede at tage Sagen i sin Haand!

(Fortsættes Side 13).





Det er ikke let at komme af Grunden.
Fot. Bjørn Bergstedt, Jonstrup.

Stormen, og Herman, som uanfægtet og roligt gengælder Styrmandens fortørnede Blik.

„Hov, hov, Herman! Er det dig eller mig, der er Styrmand her om Bord? Hvad plager dig. Pas dit Rat og hold din svenske Snude fra, hvad der ikke vedkommer dig.“

Rauge er forbitret, akkurat saa forbitret som en Mand bliver, naar han i sit stille Sind erkender at have lavet en Brøler, men ikke for alt i Verden vil lave den god igen, fordi han højlydt har nægtet, at det er en Brøler.

Rauge har det slet ikke godt, han ser frem mod Kolossen, som mere og mere kæmpestor taarner sig op forude om Styrbord, og han indser, der er en frygtelig Fare ved at sejle Skibet for tæt op til den, især naar den er i Læ, for her er saa voldsomt et Braad, at det er umuligt at se Undervandsis, før man er i det, og skulde der ved Forbisejlingen ske et eller andet Uheld om Bord, saa „Palæstina“ blot et Øjeblik mistede Styringen, vilde vi uhjælpeligt drive ned mod Isens staalhaarde Sider, og der vilde ingen „Palæstina“ være mere — alt dette staar Rauge og bliver klar over, men tillige synes han, at han gør sig umulig i vore Øjne, om han nu giver Ordre til Kursændring.

Havde han nu været en ordentlig Sømand, da havde han forlængst lagt Skibet saadan, at vi vilde passere Isen i Læ, og han havde sparet sig selv for en Bunke Ærgrelse og Vrøvl, og havde han altsaa været et ordentligt Mandfolk, og han mente, at en Matros var kommet med en utidig Bemærkning — nu vel, saa havde han selvfølgelig næset en saadan Matros af under de tilstedeværendes Bifald og saa iøvrigt truffet sine Dispositioner uden at lade sig afficere af dette.

Men Hermans Bemærkning var langt fra utidig, og hvad mere var, Rauge var ingen ordentlig Sømand, det opdagede vi allerede, da vi stod Elben ud, og vi har erfaret det mangan bitter Gang siden — naa, det har vel heller ikke helt undgaaet Rauges Opmærksomhed, at vi regner hans Sømandskab og Menneskeværld lige lidt — deraf hans pirrelige Halsstarrighed.

Vi begynder at give ondt af os nede paa Dækket, vi raaber hemmeligt og ganske ugenert op om, hvilken Lykke det er for et Skib at have Officerer, der gør Sømandsstanden Ære, og Hamburger-Olaf skriger henrykt, at Navigationssskolerne i visse Tilfælde var villige til at betale Skolepengene tilbage.

Herman er den eneste, der tilsyneladende er helt rolig, han staar og styrer, som om vi laa i Kattegat en Sommerdag, men denne Ro var nu altid typisk for Herman, naar han havde taget en Beslutning og stod i Begreb med at udføre den. —

„Styrmand,“ siger han saa roligt og høfligt, som man nu kan det, naar en Kap Hornsk Snøfter tuder en Ørene fulde, „Styrmand, jeg vil gerne spørge, har De i Sinde at ændre Kurs?“

„Hold saa da for — — — Kæft med din Ændren Kurs,“ eksploderer Rauge, „kommer du med flere Næsvigheder, saa skal du nok faa Flaben lukket!“

„Tak,“ siger Herman kun og ser roligt den rasende Styrmand ind i Ansigtet.

„Hvad er en Vagt uden Styrmand?“ skingrer Olafs Stemme, „ja, det er en Rebus, hvem kan gætte den?“

Men saa lyder igen Hermans Stemme — rolig, uimponeret: „Styrmand, maa jeg blive løst af ved Roret? Jeg skal paa Klosettet.“

Rauge snurrer rasende rundt ved det første Ord — sikker paa en Gentagelse af Spørgsmaalet fra før — staar saa et Øjeblik, som om han overvejede at forbyde Herman Afløsning, men indser det uholdbare i et saadant Standpunkt og brøler: „Julius, løs af ved Roret, lille Herman skal paa Das!“

„Den Idiot!“ mumler jeg indædt, da jeg tager Hjulet fra Herman. „Ja, det er rigtigt,“ siger han højt, „bare støttig Kurs!“ — og saa gaar han — ikke forud, men lige forbi den forbløffede Styrmand hen agter til Kahytstrappen og kravler ned. — Faa Sekunder efter staar Kaptajn Kellermann selv i Kahytsskappen, kun iført Undertøj, medens Herman ubekymret traver forud til sit Kloset.

„Klar ved Braserne!“ skingrer den gamles ru Stemme, „rap Neglene, 3 Streger mere østlig.“

Øjeblikkelig lyster Mandskab og Fartøj, og Søerne begynder at vaske ind over Bagbords Laaring, medens vi styrer godt til Luvart af den truende Iskæmpe.

Atter har det graa, vilde Hav været Vidne til, at en af dets udkaarne Sønner sejrede over en Mand, der kun var Sømand af Navn. Atter har Søen valgt og talt og beseglet sit Forbund med den Mand, der helt var, hvad han var.

Den gamle bliver staaende i Kahytsskappen og knagfryser, medens vi nærmer os den svømmende Dødens Ø. Vi mærker den frygtelig kolde Vind, der kommer fra disse Tusinder Tons af Is, det blæser ind til Marv og Ben selv gennem vore tykke Klæder, men Kaptajnen staar, som mærkede han ikke Kulden, underligt visionært er hans Blik, det omfatter alt, men synes tillige at skimte noget andet uendeligt fjernt fra denne lille Verden, hvor smaa Mennesker træder paa hinanden, naar Lejlighed gives, ikke et Ord mere mæler han — ser bare med dette tænksomme, vise Blik — hvad ser han, hvad tænker han den kloge, gamle Mand? Pludselig river han sig løs, skutter sig i Kulden og gaar nedenunder.

Mig bekendt udtalte han aldrig overfor Styrmand Rauge sin Misbilligelse af den hasarderede Sejlsads, men senere paa



Brænding.
Fot. Peter Rysz, Hadsund.



Fot. Kristen Kristensen, No.

Dagen ved Vagtskiftet kaldte han os alle agter og udtalte, „at Styrmand Rauge over for ham havde angivet, at en af Matroserne havde udvist utilbørlig Opførsel, Ulydighed og Selvraadighed, hvilket den gamle meget beklagede og paa-lagde os, at sligt ikke under nogen Omstændighed maatte gentage sig, da vi, ligesom han, maatte have den største Tillid til Styrmandene, og hvis Afgørelser vi altid ufortøvet maatte rette os efter — og saa kunde vi gaa forud.“

Naa, den Vals gik vi saa og tyggede paa et halvt Aars Tid, indtil jeg en Dag i Hamborg løber paa Hamburger-Olaf.

„Hej, du Julius!“ raaber han, da han faar Øje paa mig. „Gaa med ind og drik en Grog, saa skal jeg fortælle dig en lystig Historie om en Ræv, en Kamel og en Istap.“

„Ja,“ siger jeg, „din Grog er velkommen,“ — det var Efter-aarsdage — „men helst uden Historien, for den er vel som dine sædvanlige.“

„Amager!“ sagde han, nej selvfølgelig sagde han ikke det, men havde han været Københavner, havde han sikkert brugt det Udtryk i Stedet for det lige saa fjollede Hamburger-udtryk, som han betydte sin Histories gode Beskaffenhed med:

„Amager!“ sagde han altsaa ikke — „du Julius Dydsdragon, jeg lover dig, at denne Historie er garanteret fri for Kvinder — omtrent da — og Løgn.“

Vi faldt jo saa da ind et Sted, og da den dampende Grog stod paa Skiven, rømmede Olaf sig og begyndte:

„Det undrer dig forhaabentlig, at min Historie handler om en Ræv, en Kamel og en Istap, for Istapper og Kameler plejer jo ikke at have meget Samkvem med hinanden, men naar jeg i Stilhed betror dig, at Ræven hed Kaptajn Kellermann — fin Mand ham — og at Kamelen hed Rauge, og endelig at Istappen var en gevaldig Isklump i længst forsvundne Dage Syd for Kap Horn, saa gaar det vel efterhaanden op selv for din formørkede Forstand, at det er en spændende Beretning.“

Da jeg temmelig desorienteret havde bejaet dette og bestilt en ny Omgang, fortsatte Olaf:

„Jo, ser du, Julius, en Dag jeg gaar hernede i det velsignede Sct. Pauli i mine egne uskyldige Tanker, render jeg paa ham Svenskeren Herman; han dunker mig i Ryggen og siger paa sin stilige, svenske Manér, at jeg skal gaa med ind

og faa en Grog, saa vilde han da berette en besynderlig Historie om en Ræv, en Kamel og en Istap.

Naa, jeg gloede akkurat lige saa dumt paa ham, som du gloede paa mig før, men saa sagde han de selvsamme Ord, som jeg før serverede for dig, at Titlen selvfølgelig skulde opfattes som en Lignelse, og at de rigtige Navne jo altsaa var Kellermann, Rauge og saa denne hersens navnløse, gevaldige Ispukkel, som nær havde taget Pippet fra Rauge, da vi laa og trimlede i den her stive Sydveststorm paa Vej mod Talcahuana.

Ser du, at Rauge benævnes som en Kamel, behøver ingen nærmere Forklaring, det er endda kun en mild Bedømmelse af ham, men at jeg kalder Kaptajn Kellermann en Ræv, vil du forstaa, naar jeg har spundet Enden færdig, men saa vil du ogsaa indrømme, at han har opført sig som en Ræv — altsaa dog som en knippelflink, allright, gammel Ræv.

Du erindrer selvfølgelig den Kontrovers, Herman havde med Kamelen, før vi passerede Isbjergene, for du løste jo af ved Roret, da Herman skulde paa Klosettet, men tog fejl af Vejen og i Stedet gik ned og purrede den gamle.

Kan du saa huske, hvordan vi grinede henne for, efter at den gamle højtideligt havde inviteret os hen agter om Eftermiddagen og alvorligt indprentet os de af Sølovens Paragrafer, der omhandlede Mandskabets Opsætsighed mod Officererne; der var ingen af os, der rigtig kunde tage det alvorligt, og kan du huske, at jeg bandede paa, at Kellermann havde et lunt Blink i Øjet, da han stod der og skulde være grav-alvorlig.

Og ser du, Beviset for, at mit skarpe Blik heller ikke dengang svigtede mig, og at jeg altsaa ikke blev Meneder — jo, det fik jeg den Eftermiddag i hin berømte Knejspe „Albatrossen“, da Herman fortalte mig det, jeg nu lader dig faa Del i.

Naa, Herman blev jo afmønstret sammen med os og slog sig ned i et lille, stille Logishus — slet ikke efter min Smag forresten, men ham om det, han skal jo baade have Eksamen og Kone, naar engang Tidens Fylde oprinder; men som han saa en Dag sidder paa sit lille Hummer og ligeligt fordeler Tankerne mellem nautiske Værker og sin svenske Flicka, som forøvrigt ogsaa er her i Byen — har set hende — wunderschön Pige — Tænk, saa kommer der Brev til ham fra Rederiet —

et Brev med Stempler og Underskrifter og hele Pibetøjet, han viste mig Epistlen — ja har du hørt Mage, de anmodede ham venligst — forstaaer du venligst — om at henvende sig paa Kontoret den og den Dag.

Herman tænkte frem og tilbage, selvfølgelig maatte der stikke noget under, hvad jeg ogsaa fandt rimeligt — for hvem har nogen Sinde hørt om et Brev fra et Rederi, hvori man opfordres til venligst at indfinde sig, uden at der var Ugler i Mosen?

Naa, han har jo aldrig været en Kryster, saa han finder sit bedste Landgangstøj frem, skruer Næverne og møder op paa Kontoret, hvor han bliver modtaget paa bedste Maade med „Sæt Dem ned Larsson, Goddag Larsson“ og saa videre i den Dur.

Han sætter sig selvfølgelig ned, men bliver ikke saa lidt bed om Ørene, da de begynder at snakke om Sejladsen fra Kap Horn til Talcahuana og om Mødet med det noksomme ialte Isbjerg.

Han saa sig allerede om efter en Dør at slippe ud af, for han var selvfølgelig klar over, at det var Range, den Slyngel, der havde hængt ham op for den Konflikt, de der havde, og for det, der senere skete i Talcahuana.

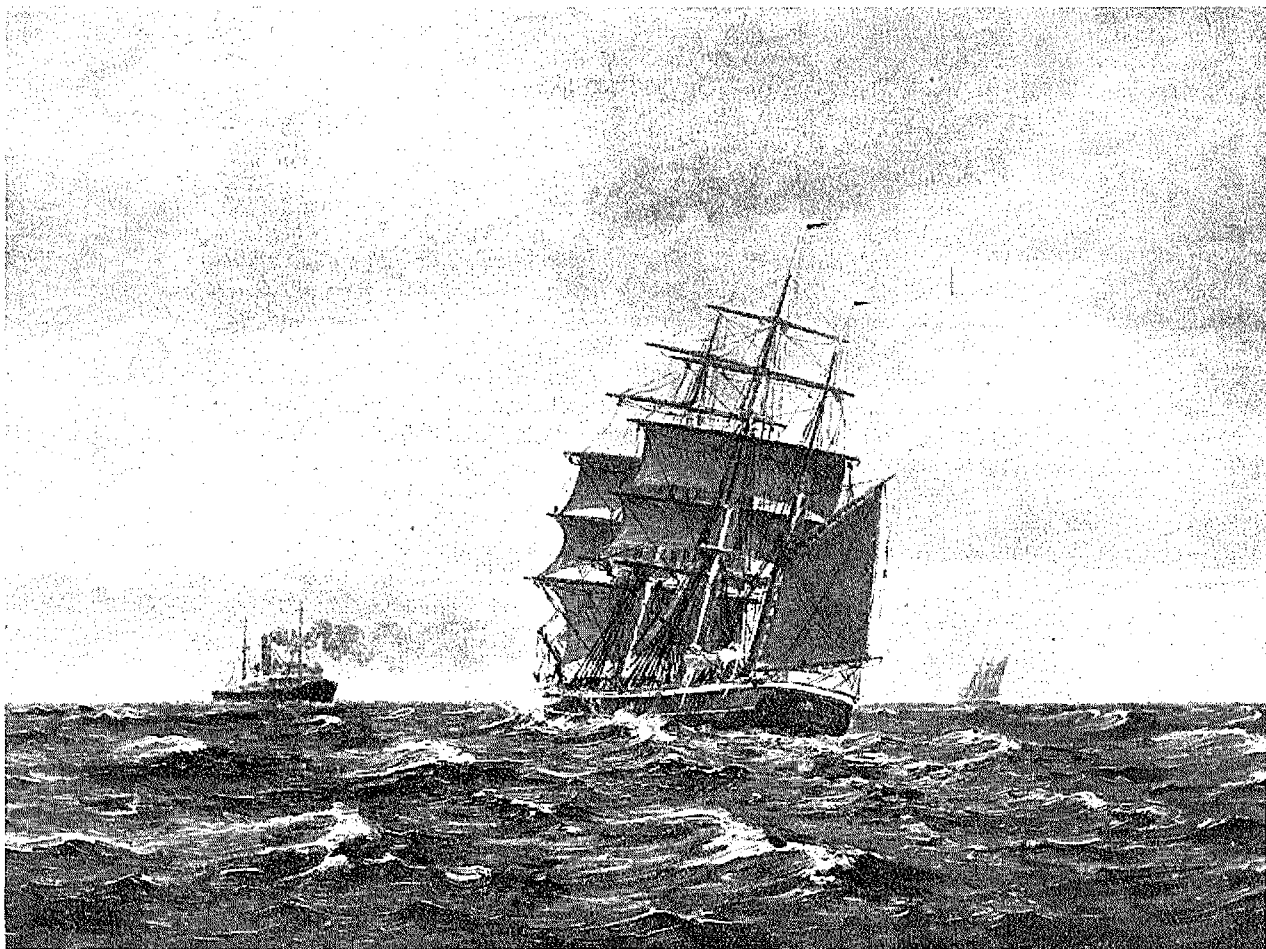
Og tror du saa ikke, at Fjolset næsten dratter ned af Stolen, da Sammenhængen rigtig gaar op for ham — det er slet ikke Rauge, der har lavet det her, men den gamle selv — ja Rederiet havde da faaet en Henvendelse fra Kaptajn Kellermann, hvori han bad Rederen give Herman en Paaskønnelse for resolut Optræden under en vanskelig Situation, opstaaet ved en Styrmands Mangel paa Konduite under Forbisejlingen af et Isbjerg, der havde bragt baade Skib og Besætning i alvorlig Fare — ja disse vare Ordene.

Paaskønnelsen, ja den bestod i, at der højtideligt blev overrakt Herman et Ur og 50 Mark, og saa fik han endda den Besked, at Rederiet gerne vilde hjælpe ham med et Laan, hvis det skulde knibe for ham at skaffe Mønt til sin Eksamen. —

Vi var nu naaet til den fjerde Omgang og Olaf til det Stadium, hvor han følte sig som en Krøsus og var parat til at fortsætte det hyggelige Samvær langt ud i Fremtiden, saa jeg fik ham lempet ud i frisk Luft, hvor han hurtigt igen indsaa, at han alligevel kun var Hamburger-Olaf med akkurat 7 Mark og 30 at tære paa — hvor længe vidste ingen.

Adolf Hansen.

Hvor gammelt og nyt mødes



Et Møde paa Søen mellem nyt og gammelt. Barken stamper sig gennem Søen med Vinden tværs, og den moderne Fragtdamper, der lader haant om Vind og Vejr, trækker sin Kurs over Oceanerne. Her har Lodsens paa Damperens Bro med mesterlig Haand fæstnet et sjældent Syn paa Lærredet.
Maleri af Fr. Landt.

»Naar Rotterne gaar fra Borde«

Af ARNE CHRISTIANSEN

Barken „Elsa“ laa ved Kajen i Portsmouth. Det var en kold og fugtig Novemberaften. Vi tre Matroser stod og ryg os en Pibe Tobak, ikke langt fra Landgangsbroen. Jeg stod og tænkte paa dem derhjemme, og var ved at falde i Staver, da John, der var fra København, pludselig næsten hviskende udbrød: „Se der! Hvad er det, der bevæger sig der paa Landgangen? — Men — det er jo Rotter!“

Og ganske rigtigt! Ned ad Landgangen spadserede 3 Par Rotter, to og to sammen, og forsvandt i Mørket. Det Syn var der ingen af os, der før havde set, og vi stod og diskuterede og gættede paa, hvad Aarsagen til denne mærkelige Hændelse kunde være, da gamle Samuelsen, Tømmermanden, kom til og spurgte, hvad der var hændt. Vi satte ham ind i Sagen, hvorpaa han meget alvorligt forklarede os, at det betød Ulykke for Skibet. Men denne Forklaring var der ingen af os, der vilde gaa med til; vi var da ikke overtroiske, og mente kun, at der laa en naturlig Forklaring bagved.

Naa, vi kom imidlertid godt af Sted og var saa paa Vej op langs Jyllands Vestkyst med København som Maal, da vi blev overrasket af en vestlig Storm. Vi var omtrent naaet ud for Bovbjerg, da det blev temmelig diset i Vejret. Kaptajnen fik nu den ulykkelige Idé, at Kursen skulde lægges nogle Streger mere til Øst, mens vi ellers havde holdt en Kurs af NNO., nemlig efter Kap Lindesnæs. Men hvis vi i Stedet for satte Kursen efter Hanstholm Fyr, kunde der spares ca. 30 Mil. Vi vilde derved opnaa den Fordel, at vi hurtigere kunde faa Skagen i Sigte. Fra nu af tog Vinden til i Styrke, og der faldt tætte Regnbyger. Kaptajnen gav nu Ordre til, at der skulde

gøres Forberedelser til Lodskud. Han gik derefter et Øjeblik ned i sin Kahyt, men blev straks kaldt op igen, da der meldtes: Skib om Bagbord. Et Par Streger til Bagbord saa vi et lille gyngende Lysskær. Kaptajnen undersøgte Søkortet og var klar over, at der var noget galt paa Færde, da han opdagede Land om Styrbord.

Han gav nu Ordre til at ændre Kurs, da Skibets Agterende i samme Øjeblik tog Grunden, og Søen brød med Voldsomhed ind over Bagbordsside. Alle Mand kaldtes paa Dækket, og Redningsbaadene blev gjort klar. Efter det første Stød fulgte et andet og et tredje, og vi blev nu klar over, at Skibet stod haardt og var sikkert læk. For at undgaa Kæntring, blev vi nødt til at kappe Masterne. Det Lys, vi havde observeret, var Lanternen fra Fyrskibet ved Kanalen ind til Limfjorden. Der samledes straks en Masse Mennesker inde paa Stranden, og man forsøgte at faa Forbindelse med Skibet ved Raketapparater, da Redningsbaadene ikke kunde gaa ud, og først efter tredje Skud lykkedes det. Endvidere blev en Baad sat i Vandet ude fra Skibet, bemanded med ti Mand — deriblandt jeg — og vi naaede lykkeligt i Land. En ny, men mindre Baad blev sat i Vandet ude fra Skibet, men i samme Øjeblik kom der en Braadsø, der kæntrade Baaden, hvorved 2den Styrmænd og tre Matroser druknede. Resten fik vi med Besvær reddet i Land, blandt andre Tømmermanden, som jeg tog mig af. Da jeg havde faaet har op paa det Tørre, kikkede han paa mig med et bebrejdende Blik og sagde:

„Kan du huske Rotterne, da vi laa i Portsmouth?“

Flaskepost

Fra Motorskibet „Duhrem“, der var strandet ved Fehmern, og ved hvis Bjergning 25 tyske Sømænd satte Livet til, var udkastet en Flaskepost, der er drevet i Land paa Ærø og fundet af en Landmand, der bragte den til „Ærø Folkeblad“s Redaktion. Beretningen meddeler om Søfolkernes Besværligheder og Angst. Men, hedder det, Samvittigheden og Pligten byder at blive ved Skibet, skønt Redningen kalder fra Land; Skibet er S. A.-Ejendom (Sturm-Afdelingen). Gaar man fra Borde, er det et Spørgsmaal, om Forsikringen vil blive betalt.

Sømandshøjskolen i Svendborg

har udsendt sin Aarsberetning for 1936. Det hedder bl. a. deri: Paa Bestyrelsesmødet i September blev det bestemt, at Skolens Øvelsesskib „Hvalfisken“ ikke skal rigges op, da en forsvarlig Reparation vil blive for kostbar, man har søgt at finde et andet til Formaalet egnet Skib, men har endnu ikke faaet noget.

Vinterskolen var besøgt af 41 Elever: 14 befarne og Resten Begyndere; det har i Aar knebet med Pengene for de fleste Elevers Vedkommende. De Elever, som kommer paa Skolen her, skal i mange Tilfælde selv udrede den Sum, det koster,

og da de fleste har tjent paa Landet, er det ikke saa let af den lille Løn at spare sammen til et Kursus paa Skolen, og det er Grunden til, at vi ikke har Indmeldelser i Forhold til Efterspørgslerne; hvis vi havde en Kilde, der kunde yde Eleverne økonomisk Støtte, vilde det sikkert være medvirkende til at forøge Tilgangen.

Sommerskolen var besøgt af 18 Elever. Det lykkedes os efter begge Kursus at faa alle Elever anbragt i vore Skibe, det har ikke været vanskeligt at skaffe Hyre det sidste Aar, og det skylder vi i høj Grad vore Skibsredere og Skibsførere en hjertelig Tak for.

Vi undlader ikke at bringe vor hjerteligste Tak til alle, som har støttet Gerningen med Tilskud, Gaver og Bidrag, deriblandt Staten, Skrikes Stiftelse, Svendborg Amts Skolefond, Svendborg Havneudvalg, Indenlandsk Sømandsmission, Brødrene og mange flere, og vi beder om fortsat Velvilje.

*Forsynet med Røgmaske
trængte han ind i den
stinkende, osende Kabys,
famlende sig frem gennem
de sodede Røgskyer søgte
han — men forgæves. En
Ulykke maatte være sket —
den brave, pligtfuldende
Søren vilde aldrig lade det
te passere — Borte maatte
have taget ham — eller
saa Kl. bauermanden.*

(Fortsættes Side 15).



En Sømands ulykkelige Skjæbne,

hvoreledes Skibet, hvorpaa han var, blev forslaaet af sin Kurs og han tilsidt i den skrækelige Nød blev slagtet og fortæret af sine Kammerater d. 28de Januar 1878.



Med Beretning.

Mel. Amanda sad med en Krands i Haaret.

George Semon tog omt i Favnen
Sin Kæreste, da han stak ud fra Havnen,
Og sagde: „Naar atter her jeg staar,
Da med dig glad jeg til Kirken gaar“.

Saa sejled' han med den Skonnert „Sallie“,
Et dejligt Fartøj med Reb og Talle,
Den Syttende i December stod
Jo Vinden brav, og de Land forlod.

fra Charlestown til New-York de skulde,
Og Sejlene bovede stramt og fulde,
Dog otte Dage derefter stod
De Storme svært og gif plat imod.

De kæmped længe frem og tilbage,
De kæmped i fem og fyrge Dage.
Den stolte Seiler da fik sit Knæk,
Itu var Sejlet og Skuden læf.

Og alt slap op, Stormen den blev værre
Og Hungersnøden stod frem som Herre,
Kun Vand de havde, men intet Brød,
Da saae de Staffler den visse Død.

Og Skibet kastes omkring for Voren,
Mens Regnen styrter ned fra oven,
Da ramte Ulykken Pogens Ven,
I Vanvids Mørke han synker hen.

Imod Kaptajnen han Kniven drager,
Med Trusler han sine Ord ledsager,
Vildt raaber han: „Jeg vil til min Brud!
Hvis ej, da skal du af Verden ud!“

En Kamp opstaar — og et Skud der knalder,
Og i sit Blod han paa Dækket falder;
Han strax udaander, og som et Lyn
De Andre raser ved dette Syn.

Forpint af Hunger de Eget skære
Itu og det til Kabysjen bære,
De lave Maaltid og glemmer, at
De har fortæret en Kammerat.

Og Resten salte de ned til Spise
Ifald ej Redning sig skulde vise;
Da ses en Sejler langt borte, den
Mod Uheldsskibet da styrer hen.

Og de bli'er reddede, af men Sindet
forbitres grænselig over Mindet.
Om deres Daad — og en stille Nat
De Alle blev i New-York hensat.

Men hjemme venter den unge Pige
Og vil fra Stranden slet ikke vige;
Hun vil staa Brud — af, den stakkels Mo
Veed ej, at Brudgommen maatte dø!

Beretning.

Skonnerten „Salli M. Stedman“ afgik den 17de Decbr. 1877 fra Charlestown for at gaa til New-York. Paa Grund af heftige Storme, som i 45 Dage drev Skibet omkring paa Bølgerne maatte det tilsidt opgive sin Rejse. Alle Levedsmidler vare slupne op, og i 8 Dage fik Skibets Besætning, der bestod af Kaptajn, Styrmand, Kok og fire Matroser, kun Vand, men ingen Levedsmidler. Den 28de Januar blev Matrosen George Semon vanvittig, og truede Kaptajnen paa Livet; under den derved opstaaede Kamp dræbte en anden Matros George Semon ved et Skud. Saasnart han havde udaandet, kastede den øvrige Del sig over ham, skar Legemet i Stykker, stegte det og fortærede det med Begjærighed. Resten saltede de for at have Proviant den følgende Tid. Den 31te Januar mødtes Skibet af Skonnerten „Speedwell“ kommende fra Cadix. Den tog Besætningen ombord og bragte den til New-York, hvor den skulde i forhør.

Der har været Spørgsmaal om, hvorvidt den ovenfor meddelte forflaring er sand, og om ikke George Semon er bleven uskyldig dræbt netop i det Øiemed at tjene sine Ulykkesfæller til føde. Den Dræbte skulde, naar han kom tilbage fra Rejsen have været gift med Susan Allit, en Mekanikers Datter.

FRØKEN KAPTAIN

DET er Nat paa Azurkysten. Vi ligger med Sejlyachten „Clever Girl“ lige udenfor Cannes i et enerverende Vindstille. Vandet ligger ligesom Olie. Inde paa Land hamrer Orkestrene de sidste Schlagere ud til os.

Hotellernes Lysreklamer „Ouvrte toute l'année“ lyser ud i Natten. Inde paa Molen synger nogle aperitiv glade Matroser højtideligt „My friends are your friends and your“

Vejret er trykkende, Sejlene slaar med korte, ubarmhjertige Smæld. Bommene kører raslende i Taljerne. Yachtens Ejer, Mlle Titin, kommer op fra Salonen, en lille, tætbygget Dame med Ørneprofil. Næsen og den lidt brutale Mund dominerer Ansigtet. Hun er ikke ung længere; hun ser ud som et Menneske, der beherskes af heftige Impulser. Lidenskaberne har sat deres Spor. Hun er ellers 100 pCt. ladylike, Kvinde ud til Spidserne af de hennafarvede Negle.

Hun er Yankee, født i Baltimore af god, gammel, amerikansk Slægt. Hun henvender sig til Styrmanden, MacIntyre, en gammel, haardkogt Skotte. Af deres ivrige Gestikuleren kan man forstaa, at Samtalen drejer sig om Chancerne i Kapsejladsen Cannes—Genua, der skal foregaa næste Dag, og i hvilken store Sejlyachter af forskellig Nationalitet skal deltage. De gestikulerer højt nu, øjensynligt uenige om en eller anden teknisk Finesse. Mlle Titin er ellers godt inde i Tingene. 20 Aar tilbragt med Kapsejladser har givet hende en Indsigt og Erfaring, hvilken mange af hendes mandlige Konkurrenter indenfor Sejlsportens upper-ten maatte misunde hende; dertil kommer hendes uforfædtede Sportsaand, hun var, hvad man kalder „a good loser“.

Hun havde en anden stor Lidenskab, nemlig Roulette; laa vi et Sted, hvor der var Casino, kunde man være sikker paa at se hende i „le dernier cri“ trippe over Landgangen efter at have givet Matrosen, der havde Vagt, de sidste Instruktioner for Natten.

Mærkeligt var det at se denne Kvinde, som man skulde tro maatte blødgiggøres ved et Liv i Luksus, udholde en Kapsejladss' Strabadser med en bulldogagtig Stædighed. Intet Vejr var for daarligt til Kapsejladss; hun var rigtig i sit Es, naar vi i en Brandstorm med klodsrebede Sejl huggede os igennem til Genua, Sct. Marguerita eller, hvad der nu var Maalet. Hun plejede da at staa henne agter, iført Olietøj, store Gummistøvler, let skrævende, medens hun uddelte Ordre gennem den store Raaber. En kvindelig Ulf Larsen. Den 15 Mands store Besætning sammensat af 9 forskellige Nationer sprang som Katte, naar Mlle le capitaines nasale Stemme skar igennem.

Hendes hobby var at filme, naar det var haardt Vejr; en Gang om Maaneden blev da hele Besætningen inviteret ned i Salonen, hvor Mlle personlig rullede Filmen til stor Moro for os, der saa os selv som druknede Mus tumle langs Dækket i en rigtig Piver, medens „Clever Girl“ tog Søj paa Søj over, hvilket fik os til at indtage mere eller mindre flatterende Stillinger. Særlig stor var Jubelen, naar det gik ud over Styrmanden, den lille vindtørre Skotte. Mlle havde et aubent Øje for det humoristiske. Hændte det, at en eller anden fik en Skramme, forbandt Mlle personligt.

Om Morgenen gjorde vi alt klar til Kapsejladsen. Masterne fik et ekstra Lag Fedt, Forsejlene blev strakt, saa de lige var klar til at rive ud med Skøderne. All hands i fuld Sving, der bliver bandet paa 8 forskellige Sprog, dog „mordre“ og „bloody“ gaar bedst igennem, med nogle hvislende Carambaer minder de spanske Elementer om deres Tilstedeværelse. Henne paa Agterdækket er Mlle Titin i Færd med Toiletet, den svejtsiske Kammertjener Jean pedicurerer Mlle's Fødder med næsten kunstnerisk Nænsomhed. Han lægger en vis delikat Akkuratess i sit Arbejde. Henne ved Nedgangen til Salonen er Stewarden ved at frisere og parfumere tre Pekingensere, Mlles Yndlingsdyr. Besætningens onde Aander. Det var, som disse Dyr med en vis udspekuleret Grusomhed vraltede fra Salonen hen forud til Besætningen og lagde deres Visitkort paa Steder, hvor vi uvægerlig satte os. Nede i Kabyssen er de to Kokke i højrøstet Skænderi, de er Frimurere begge to, men Broderskabet forlindrer dem dog ikke i at skændes og kværulere fra Morgen til Aften.

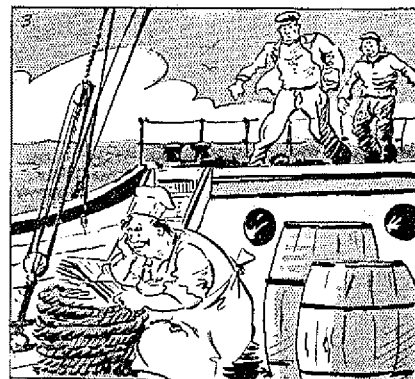
De franske og italienske Konkurrenter er for Resten begyndt at røre paa sig. Endelig synes alt at være klart. Alle 9 Yachter ligger nu og krydser i smaa Slag bagved Maal-linien. Nu — Skuddet gaar af, og „Clever Girl“ piler over Linien 30 Sekunder efter.

Flere af Yachterne har et større Selskab med; gennem Kikkerten ser jeg flere monokelbevåbnede Herrer og Damer i grande Toilette — ja, de maa jo haabe paa, Vejret holder. Vinden kommer i Stød. Det frisker, „Clever Girl“ lægger Øret til og piler af Sted med sine 8 Knob, vi kan lige holde Pynten ved Golfe Juan op. Vi ligger stadig pænt Side om Side med Konkurrenterne. Mlle Titin er allestedsnærværende og forvisser sig om, at alt er i Orden. Der er allerede godt med Søj. Vi tager Vand over. Skibspapegøjen Lola kommer sejlene hen agter paa en Skvat Søj skrattende: „Oh, lala, quel monde.“

Vi faar 3 svære Søer umiddelbart efter hinanden. „Clever Girl“ ryster sig og stejler frem, vi løber fra et Par af Konkurrenterne. Der bliver uddelt Rom, vor Ydeevne stiger. Faldene faar et ekstra Stræk, Skøderne et ekstra Hal. Henad Aften er vi paa Højde med Menton. Vi faar en Byge. Bang — „Clever Girl“ gennemrystes, Tons af Vand, store, graagrønne Søer, og man siger, Middelhavet er blaat. Vi klammer os fast, enhver maa klare sig selv. Pekingenserne har forvildet sig op paa Dækket. Kammertjeneren kommer vaklende for at bjerge dem. Han har det ikke godt, hans Øjne hænger som farveløse Klatter, vi faar nok en Søj — Madonna — Hundene er gaaet i Drift. — Kammertjeneren ser ud, som om han ikke

Nu blev en organiseret Eftersøgning sat i Gang. Delt i Hold paa to og to søgte man fra Kølsvinet til Fløjknappen — og der — hvad i alle syv Verdensdele — der finder man pludselig den fæde Madkunstner fredeligt studerende i en eller anden Roman — fuldstændig tabt for Omverdenen.

(Fortsmettes Side 17).



kunde gøre for det — en lunefuld Sø skyller Pekingeserne udenbords, ligesom Kammertjeneren stønnende er naaet hen til dem. Hans Øjne flakker, da han ser, hvad der er sket. Han kan pakke sine Sydfrugter, naar vi kommer til Genua. Bandende og savlende af Forbitrelse hugger han sine manicurerede Negle i Stræktovet og naar frem til Salonen, hvor han forsvinder.

Det er Aften — Frivagten tørner ind, trætte og forkomne; holder vi Farten, kan vi være i Genua i Morgen. Vi synker hen i en Døs — Genua — Josephine — Scandinavian Bar — vi hører svagt Vagten paa Dækket nynne „Eine Nacht, ein Monte Ca — — —“. Vi sover.

Kl. 23. Store Topsejl gik med et Drøn som et Kanonskud. Iste Styrmand tordner ned i Kappen: „All hands on deck!“ Vi farer op, som vi er. Franskmanden Pierre tager i Skyndingen fejl af sit Arbejdstøj og Landgangstøj og farer op i sit bedste Tøj. Et Par Mand til Vejrs; lette som Katte entrer Italienerne op. Tony med Papegøjen Lola paa Ryggen, det har han ikke bemærket i Skyndingen. Vi fik i en Fart det havarerede Sejl til Dæks og et nyt slaaet under. Resten af Natten forløb heldigt.

Kl. 6 om Morgenen passerede vi Maallinien mellem Molerne ved Indsejlingen til Genua som første Baad, og et Par Minutter efter var alle Sejl til Dæks.

Mlle Titin, der havde navigeret paa Turen, havde atter bevist sin maritime Overlegenhed. Efterhaanden som Baadene kom ind i Løbet af Dagen indløb Gratulationerne til Mlle Titin. De tre tomme Hundekurve var det eneste Skaar i Glæden. Mlle var baade rasende og ked af det; den stakkels Jean maatte ganske rigtigt pakke Sydfrugterne. Kun den lille Franskmand Pierre straaledede, det var ham, der med en lille Sølvbakke lydløst bevægede sig efter Hundene, naar de under deres daglige Tur paa Dækket tabte noget, og det gjorde de til Overflod.

Besætningen havde hver faaet et Pund Sterling i Præmie-Penge, saa Aftenen skulde fejres. Efter Udskejning marcherede 15 Verdensmænd da ogsaa over Landgangen. Come on boys, we are off.

Lidt senere trippede en lille, elegant Dame over Landgangen, det var Frøken Kaptajn. Jeg havde Vagt den Aften. Idet hun passerede mig, nikkede hun venligt til mig: „Alors gardez bien Bob!“ — „Bonne nuit!“ og derpaa forsvandt hun henad Kajen.

Jeg saa drømmende efter hende — i Olietøj som i grande Toilette — denne Kvinde var noget — unique — noget je ne sais quoi.

Voilà.

Shorty.

Den polske Amerikabaad „Batory“



Før Verdenskrigen tog mange af de polske Emigranter med de danske Skibe til U.S.A. Dette Billede har nu fuldstændig vendt sig. „Frederik VIII“ er gaaet paa sin sidste Rejse til Ophuggeren. Nu tager mange Danske med de 2 moderne og komfortable polske Skibe, naar de skal over „Dammen“. Fot. Bruno Wegrzynski.

„Sydens Paradis“

Af H. SCHMIDT

FULDRIGGEREN „Majorka“ gled langsomt ind gennem den smalle Indsejling til Rio Janeiro, forbi „Sukkertoppen“ og ind paa Rheden, hvor den for begge Ankre lagde sig til Ro, efter at den med sin Trælast havde tilbagelagt Rejsen fra Pencakola og hertil paa 48 Etmaal. Dagen efter blev de i Staterne paamønstrede 4 Mand roet ind til Land for at blive afmønstret og for, som de sagde, „at nyde lidt af Paradisets Glæder,“ saa langt som Pengene rakte.

For os 10 Mand, der blev om Bord, blev de følgende 7 Uger det stik modsatte af et Paradis. For en Turist, der kan ligge og dase under et Solsejl paa en Luksusdamper, er det nok muligt, at Rio med sin skønne Beliggenhed og sit dejlige Klima kan minde om Paradis; men for os, der i den brændende Sol maatte hive de tunge Planker op af Lastrummet og befordre dem over Rælingen ned i de langs Siden liggende Lægtene, ja, vi følte det som et Helvede. Værst var det om Formiddagen, for da rørte der sig ikke et Vindpust. Solen var en gloende Kugle, og den brændte Huden i Laser. Paa Grund af Lossegrejerne kunde vi intet Solsejl have udstrakt over Lugen. Nede i Skibets Lastrum var der vel Skygge; men til Gengæld kvælende lummert. Ved Middagstid kom der altid lidt Luftning ude fra Havet og gjorde Resten af Dagen lidt taaleligere; men hvor vi svedte, og hvor vi drak Vand eller rettere sagt Vælling, for Drikkevandet, der stod i Pøse, blev blandet med Havregryn. Det var for, at vi bedre kunde taale det, og vel ogsaa for, at det kunde være lidt nærende; thi den daglige Skibskost nød vi ikke ret meget af. Hvem havde Appetit til at spise saltet Kød, Flæsk og Ærter til Middag, naar Temperaturen var 40° C. i Skyggen.

Danskeren John simulerede syg en Dag. Han havde Gigtfeber, paastod han, og saa blev han beordret til Køjs. I et Par Dage laa han i det lumre Lugar og svedte og bandede over Tilværelsen. Kabysen var i Lugarets Forkant, og Kokken hørte jævnlig ind til John. „Hvordan gaar det, John“, lød det. „Aah, ryg og rejs,“ fik han til Svar. Saa gik Kokken igen med et Smil. Lidt efter lød fra John: „Du Kok, kom lidt herind,“ og da Kokken saa igen kom ind til John, spurgte denne: „Hvad siger de om min Sygdom derhenne agter?“ „Jeg bringer ikke Sladder fra Kahytten og forud,“ lød Kokkens lakoniske Svar. „Men,“ lagde han til, „Skipperen talte noget om varmt Omslag, det skulde efter Sigende være godt for den Slags Sygdomme.“ Med disse Ord gik Kokken igen ind i sin Kabys. „Varmt Omslag,“ stønnede John i Rædsel, „og det i saadan en Hede.“ Det gav John noget at tænke over, og han fattede nu en anden Plan. Næste Morgen tørnede han til sammen med os andre. „Er du rask nu?“ spurgte Styrmanden. „Nej, ikke ganske, men lidt lettere Arbejde kan jeg vel nok udføre,“ lød Johns Svar. Og saa blev han sat til at reparere nogle Ballastkurve. Op ad Formiddagen kaldte Skipperen

paa ham. „Kan du ro mig ind til Land i Prammen, John?“ „Jeg ved ikke, men jeg kan jo forsøge,“ svarede denne. Og saa kravlede Skipperen da ned ad Lejderen og satte sig paa Agtertoften i Prammen, ogsaa kaldet „Moses“. John greb Aarerne, og Turen ind mod Land begyndte. Der var cirka en engelsk Mil at ro, og der løb ikke saa lidt Strøm, som førte udefter, og saaledes gik paa Tværs af Baadens Kurs. Alt gik godt, indtil de var midtvejs, saa lagde John Aarerne ind og erklærede, at nu kunde han ikke mere. Han havde ingen Kraft i Armene, og Rygmusklerne var helt lammet. Skipperen bandede først stygt og truede med al Slags Straf. Siden prøvede han med det gode med Overtalelse og Løfter om Belønning o. lign. Men John blev ved sit. Han kunde ikke, vilde gerne; men naar han var lammet over det hele, saa, — og under alt dette drev Baaden længere og længere udefter. Fra de andre Skibe saa man forundret efter den drivende Pram med de to højt diskuterende Mænd. Enden paa alt det blev saa, at Skipperen selv maatte gribe Aarerne, og med stor Besvær blev der skiftet Plads. Det var ikke helt let; thi Skipperen var bred og tung, og i en Pram er der ingen stor Plads at bevæge sig paa; men det lykkedes dog uden Uheld, selv om John havde haabet paa en mulig Kæntring og dermed følgende Dukkert. Der var nu mindst to Mil at ro tilbage til Skibet, og Strømmen var imod, saa Skipperen maatte ordentlig hænge i, mens John sad agterude, urørlig og uanfægtet af det hele. Det var en svedende og bandende og arrig Skipper, der en halv Time senere lagde til ved „Majorska“s Faldereb, og hurtig entrede op paa Dækket til stor Morskab for alle om Bord. Der var tilfældigvis ingen tomme Lægtene langs Siden, saa vi havde intet at bestille før Middag, og som Følge heraf sad vi paa Rælingen og fulgte interesseret med i, hvad der foregik. Ofte havde vi misundt Skipperen, naar han sad paa Agterdækket under Solsejlet, og vi maatte slide i det med Losningen. Men i Dag misundte vi ham ikke at sidde der i den bagende Sol og slide i Aarerne og tilmed iklædt Landgangstøj, og saa udsat for sit Mandskabs nysgerrige og skade-

Ved den paafølgende Retsforhandling paa Dækket af „Malene“ blev det betragtet som en virkelig jormildende Omstændighed, da Søren kunde oplyse og godtgøre, at den Roman, der havde faaet ham til at glemme Frikadellerne, var „Barken Margrethe af Danmark“, Vikingens Forlag. Flere af Mandskabet havde læst den og bevidnede, at den nok kunde faa en til at glemme Tid og Sted. Saa Søren slap med en Vals.



(Sluttet).

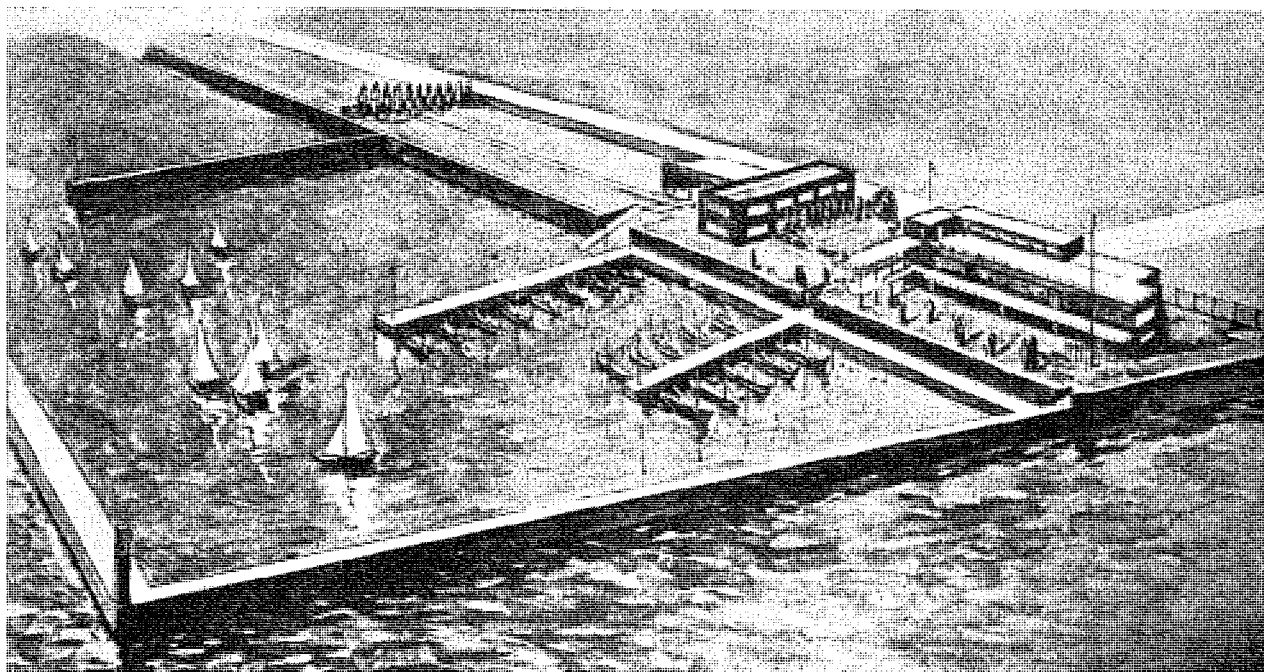
fro Blikke, det kunde jo faa en Helgen til at gaa ud af sit gode Skind, og hvad saa med en Windjammer-Skipper.

Knap var han naaet op paa Dækket, før han brødede til Styrmanden. „Hvorfor F.... sætter De ikke Folkene i Arbejde? Gør Styrbordsbaad klar og lad fire Mand, som kan bruge en Aare, gaa i den.“ Saa henvendte han sig til John, der endnu sad i Prammen. „Kom op med dig. Pak dit Tøj hurtigst mulig, nu skal du afmønstres.“ „Allright,“ svarede John, og kom i en Fart op ad Lejderen. Al Sygdom var med eet forsvunden, og der var ingen Tegn paa Lammelse eller andre Skavanker. Tyve Minutter senere var John paa Vej til Land i Livbaaden, der roet af fire Mand og med Skipperen ved Roret i Løbet af faa Minutter naaede ind til Kajen, og saa blev John afmønstret. Nu var han fri for det ubehagelige og tunge Slid om Bord. Vi misundte ham af et godt Hjerte; men ingen af os havde dog Mod til at følge hans Eksempel, og saa gik Dag efter Dag, det svandt i Lasten, for hver Lægter der blev fyldt; men naar vi svedte allermost, sendte vi en tørstig Tanke til John, der sad derinde i Land og drak isafkølet Øl, saa lukkede vi Øjnene og labbede løs af Pøsen med det lunkne Havregrynspjask. En Søndag Formiddag ragede Skipperen og Førstestyrmand uklar, det gik over til Haandgemæng, og snart var der et veritabelt Slagsmaal i Gang. Skipperen var imidlertid den stærkeste, og Styrmanden fik et Par blaa Øjne, blev endvidere belagt med Haandjærn og indespærret i sin Kahyt, alt dette besørgede Skipperen egenhændig. Mandag Morgen blev Styrmanden løsladt igen, men nu nægtede han at varetage sin Gerning. Saa blev

ogsaa han afmønstret, og Andenstyrmand overtog hans Plads, mens en Matros blev beordret agter for at træde i Andenstyrmands Sted. Det var just ikke paradisiske Tilstande, der herskede om Bord, og Grunden var vel nok for en stor Del Varmen, det haarde Arbejde og den elendige Kost, og sidst, men ikke mindst, det Spiritus, som blev forhandlet af Baadmænd, til de paa Rheden liggende Skibes Mand-skaber. Noget billigt, giftigt Stads, der ikke blot gjorde Nyderen beruset, men ogsaa gjorde ham døds-syg bagefter. Den, som ellers til daglig var en fredelig Mand, blev grebet af Raseri, efter at han havde nydt et Kvantum deraf, og i en Windjammer var der meget opsparet af Had og Modvilje, mest mod dem agter. Nu havde man Mod, nu skulde det hævnes, saa kom Knivene frem, og med vilde Hyl gik det agter-over; men det endte altid med et Par Haandjærn og en Nats Indespærring i en tom Kahyt. Tab af en halv Maanedes Hyre, Løfter om Bod og Bedring, syg og elendig, og maaske med synlige Mærker, et blaat Øje eller lign. — Skipperne den Gang forstod at behandle et Mandskab.

Det var med oprigtig Glæde, at vi endelig blev udlosset og kunde begynde at indtage Ballast. Nye Folk blev paamønstret, og en Dag først i Marts 1909 hev vi Anker, satte Sejl, og saa gik det atter ud paa Sømandens gyngende Landevej. Det var dejligt atter at kunne indaande den friske Havluft, og paa Rejsen til Australien gennem „de hylende Fyrre“, blev der god Lejlighed til at blive afkølet, faa lidt Sul paa Kroppen igen og i det hele taget atter blive normal baade indvendig og udvendig efter de to Maaneders Ophold i Sydens Paradis. H. S.

JAPAN 1940



Her skal de olympiske Sejlspordsdage holdes. De japanske Sportsfolk har allerede udarbejdet Planerne for Olympiaden 1940. Udkastet viser Sejlspordens Havn.



PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af en der kender ham meget bedre

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Jeg sætter Pris paa et godt Kokken, og da jeg er en Mand, der ynder at sætte Problemerne under Debat, lod jeg en Dag ved Middagsbordet et Par henkastede Bemærkninger falde om forskellige raffinerede à la carte-Retter, som jeg særligt godt gøstere. Man har ju da spist et og andet i Tidens Løb.



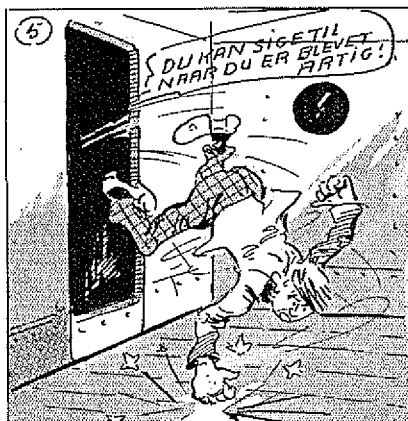
Samtalen faldt ganske naturligt ogsaa paa Drikkevarer. Jeg er ikke selv Afholdsmænd og sætter heller ikke Pris paa, at andre er det. Snart gik Diskussionens Bolger højt, men deri ser jeg intet galt; der er ikke noget, der er saa gavnligt og iøvrigt som aandelige Diskussioner om almenmenneskelige Problemer.



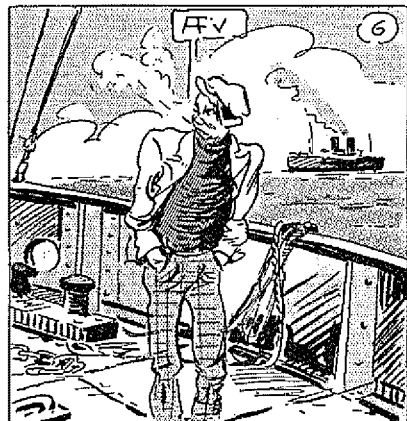
Imidlertid var der en af Mandskabet, der havde misforstaaet Situationen, og greb Anledningen til at beklage sig i høje Toner over Kosten om Bord. Det var der nu i og for sig slet ingen Grund til, og en trykkelde Tavshed bredte sig da ogsaa mellem hans Bordfæller.



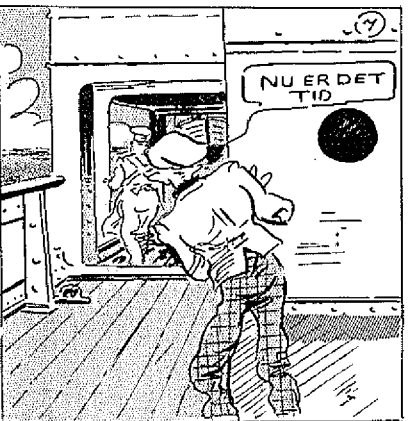
Da Kværlulanten imidlertid fortsatte paa samme Maade, blev det endelig de andre for stift, og det blev betydet den nopragnede unge Mand, at hans Nærvarelse ikke var ønskelig, hvis han ikke lagde Røret om. Fyren blev dog ved med at nabble op.



Mellem Gentlemen er det en uskreven Lov, at man maa kunne forstaa en sin Hentydning. Og da det unge Menneske aabenbart slet ikke var indforstået med denne Lovparagraf, blev han — paa en iøvrigt fuldt ud kammeratlig Maade — anmodet om at overtænke Henstillingen i fri Luft og Ensomhed.



Naa, der gaar jo ikke Røg af en Brand, uden der er Ild i den, og efter at jeg havde overlagt Sagen, besluttede jeg mig til at undersøge, om Fyrens Beklagelser over, at Officererne fik bedre og mere vitaminrigt Kost end os andre, dog skulde have noget paa sig.



Paa en saa løs Mistanke vilde det være hensynsløst at buse lige paa Chefen og bede ham anstille en Undersøgelse af Forholdet. Jeg afventede derfor et Øjeblik, hvor Kokken ikke var til Stede i Kabysen, for ved Selvsyn at overbevise mig om Arten af Skibsofficerernes Forplejning.



Hurtigt tog jeg et Par Stikprover af Mad og Drikkelse. Jeg gik grundigt til Værks, for Lejligheden var enestaaende. Og havde jeg for været noget mistroelig ved Tanken om eventuelle Misligheder i Skibets proviantværes Administration, saa bortvejredes disse Tanker imidlertid hurtigt.



For en aaben Natur som min er det trykkende at høre paa en hemmelig Mistanke til dem, der har Ansvaret for andre Mennesker. Ved saadanne Lejligheder er det vidunderligt at komme til Bunds i Sandheden og faa den endevendt. Jeg var i Sølskinstunor, da jeg forlod Kabysen, let i Sindet, og nynnede en klingende spansk Soroverise fra det 16. Aarhundrede, til Forbløffelse for Kokkemanden, der ikke forstod et Kvadder af det hele — for Chefen og jeg havde haft en Konference om Sagen.

Spøgelsesskibet



..... hele Arabiens Kyst havde været dækket af Isfjelde

August, Ernst, Oskar og Vilhelm sad sammen og overbød hinanden i Løgnehistorier. De udførte denne „Sport“ med en saadan Grundighed, at de gensidigt troede det sletteste om hinanden. Alle svor de paa, at de aldrig før i deres Liv havde været udsat for nogle saa kæmpemæssige Løgne.

Strengt taget, saa løj de slet ikke, de fortalte blot Hændelser fra deres Sømandsliv. De fortalte om Storme og Taifuner, der havde sat Havet i Oprør, om Skibe og om Fisk, hvis Mage Verden endnu ikke havde skuet, om Lande, som menneskelig Fod endnu ikke havde betraadt, og om en Mængde mulige og navnlig umulige Ting.

Oskar havde lige sluttet en Beretning om en Rejse, han engang havde gjort fra Virginia og op til Behringsstrædet. Det havde været 60 Graders Varme, da de kom derop, men Isen smeltede kun væk lige for Boven af Skibet, saa at de havde haft den største Vanskelighed med at komme ned til det røde Hav. Men da de langt om længe var naaet derned, saa var Kulden saa stor dernede, at Snapsen var frosset fast i Folkens Halse, og hele Arabiens Kyst havde været dækket af Isfjelde. Og alt dette var endda midt om Sommeren. De tre andre havde hovedrystende paahørt Oskars Fortælling, og Turen var nu kommet til Vilhelm.

Vilhelm hørte til den Klasse Sømænd, der aldrig brændte slet saa haarrejsende Løgne ud, og han vandt af den Grund ogsaa mere Tiltro. Naar Vilhelm forsikrede, at han engang i Indiens Jungle havde skudt en Kongetiger, der maalte syv Meter (Halen var dog iberegnet), saa blev der kun heroverfor anstillet dybsindige

Betragtninger over, at der virkelig fandtes saadanne Bæster. Medvirkende hertil var, at Vilhelm altid svor sin Salighedsed paa Sandheden af sine Fortællinger. Inden han begyndte sin Fortælling, saa bandede han tre meget højtidelige og saftige Eder, der skulde være de andre en Slags Garanti for Sandfærdigheden af hans Beretning.

Efter at have svoret, begyndte Vilhelm:

Det er slet ikke saa forfærdelig lang Tid siden, at jeg engang sejlede under „Gamle Frits“ fra Melbourne til San Francisco. Jeg kan fortælle jer saa meget, at der overhovedet ikke hændte noget som helst de første otte Døgn, vi var i Søen. Men saa den ottende Nat Jeg havde Hundevagten, og jeg husker endnu,

at det var en Lørdag. Klokkeren kan vel have været omkring 1, da varskoer Vagten oppe paa Bakken: „Skib forude!“ — Naa, jeg kikker jo forud, og sandelig om der ikke kommer et Skib henimod os saadan et Par Streger til Bagbord. Jeg giver Rattet et Par Knager, saadan at vi ikke rendte lige ind i Siden paa Kalorius — men paa én Gang — Satan maa æde mig raa, dersom det ikke er den skinbarlige Sandhed — saa var Skibet væk, sporløst forsvundet. Jeg stirrede mig omtrent Øjnene ud af Hovedet, greb Kikkerten, men Skuden var og blev væk. Som ved et Trylleslag.

Nu havde jeg allerhøjest drukket fire Glas om Aftenen, saa forsaavidt var jeg pinlig ædru, og hertil kom yderligere, at ogsaa Udkigsmanden havde observeret Skibet og raabt Varsko. Kort og godt, jeg gik ned og purrede Kaptajnen, men da jeg berettede om Synet, saa drejede han sig blot om i Køjen og spurgte søvnt, hvor meget jeg vel havde drukket.



..... men Skuden var og blev væk. Som ved et Trylleslag.



Naa, jeg tabte ikke Modet af den Grund

Og da jeg dertil svarede, at ogsaa Udkigsmanden havde set Skibet, ja saa lod Dommen kort og godt paa, at ogsaa han havde været sprøjtefuld. I kan forstaa, at jeg blev smækforværmet og gik min Vej.

Men næppe var jeg kommet op paa Dækket, før den forbandede Udkigsmand paany brøler „Skib forude!“ — — Naa, jeg kikker forud, og — den Onde raspe mine Bramsejl — — Skibet var der s'gu igen. Da jeg nu engang er en Mand af en fast Karakter, saa gik jeg ned og nærmest halede den Gamle ud af Køjen. Bandende fulgte han med op paa Dækket; — men da vi kommer derop, saa var den raadne „Kasse“ paany forsvundet. I kan tænke Jer til, at min Vrede var lige saa hvidglødende som Kaptajnens. Han spurgte, om jeg da var komplet sindssyg, og snurrede saa rundt og travede paany ned til sin lune Køje. — Næppe var han helt væk, før det mystiske Skib dukkede op noget til Agters for os. Se det helt nøjagtigt kunde man ikke, for Maanen gik just bag nogle Skyer, men det saa bestemt ud for os, som sejlede Skuden afsted med en Smule Slagside

I kan vel næsten regne ud, hvilke Tanker, der før mig gennem Hovedet. Det gik op for mig, at det umuligt kunde være andet end den flyvende Hollænder, der havde udset sig vor Skude som Offer. Naa, jeg tabte dog ikke Modet af den Grund, men gav den forreste Vagt Besked om, at han skulde lægge en hel Del Haandspager frem langs Rælingen. Vagtmanden var ikke ganske klar over, hvad Meningen med denne Ordre var, og jeg purrede derfor alle otte Mand i Forlukafet ud og spurgte dem: „Sig mig engang, Folkens. Er jeg fuld eller ædru?“ — De fire af Folkene holdt mig for ædru, og de andre svarede, at man aldrig kunde se paa mig, naar jeg gik rundt og legede med en Brandert. Saa alvorligt som muligt fortalte jeg dem, at jeg havde set den flyvende Hollænder, og jeg pegede i den Retning, hvor Spøgelseskibet sidst havde vist sig. Og hvad ser jeg? Kalorius var der igen. Vi saa det allesammen, og det løb os alle koldt ned ad Ryggen. Saa gav jeg Besked paa, at enhver skulde tage en Haandspage og stille sig parat til at stikke Fyren en ordentlig en over Snabelen, dersom han

forsøgte at entre vor Skude. Jeg er ikke nogen Kryster, men jeg indrommer, at Haarene paa mit Hovede stod ret hele Natten igennem. Noget saadant havde jeg aldrig oplevet hverken før eller siden.

Endelig skiftede Vagten, men jeg gik alligevel ikke til Køjs, og hele Mandskabet forblev ogsaa paa Benene og betragtede det uhyggelige Skib, der med Mellemrum sejlede forbi os for derpaa lige saa pludseligt og mystisk at forsvinde en ti Minutters Tid. Det var akkurat, som vilde den lave Haløj med os. Klokkeren fem kom den Gamle op paa Dækket. Det var endnu halvmørkt. Jeg skal nøjes med at fortælle, at ogsaa han hurtigt følte sig uhyggelig tilmode, og at han stak sig et Par kraftige Hybenkradsere ud for at faa Modet tilbage i Brystet. For ogsaa at

skafe os Modet tilbage saa fortalte han, at det sikkert var en Undervandsbaad, der var ude paa Øvelsestogt. Jeg véd ikke, hvad I gi'r mig, hvad Pokker har en Undervandsbaad at lave mellem New Zealand og Tubaii-Øerne? — Vi saa, at den Gamle yderligere drak sig nogle Glas, og at han derefter skyndte sig ned i sin Kahyt, hvor han gav sig til at skrive efter den større Maalestok. Vi saa det, da vi kikkede ned til ham gennem Skylightet. Hver Gang hans Pen løb tør for Blæk, saa drak han sig en kraftig Slurk af en Flaske, som han havde staaende paa Bordet foran sig, saa først dypede han paany Pennen i Bækflasken.

Vi var kun altfor glade, da denne forbandede Nat lakkede mod Enden. Endelig gryede Morgenen, og Spøgeriet var forsvundet. Alle aandede vi lettet op, da Havet laa spejlblankt for os, og intet mere var at se. Den Gamle lagde vor Kurs nogle Streger til Syd for aabenbart ikke at træffe sammen med Spøgelseskibet igen. Klokkeren var vel blevet saadan noget som otte, da der pludselig lyder et samlet Skrig oppe fra Bakken „Den er der igen den er der igen.“ — Vi sprang alle Mand paa Dæk og hen til Rælingen for at tage varmt imod Fyren og maabende gloede vi skiftevis paa hinanden I Guder, sikke dumme Ansigter vi stillede op. Første Styrmand stillede Haandspagen fra sig og forduftede hurtigt hen Agter. Vi saa nemlig, at det, der havde indgydt os saa stor Skræk, var et Par store Hvaler, der svømmede rundt i Havfladen. Engang imellem svøm-



..... at den Gamle ikke kan fordrage Hvaler siden hin Nat.

mede de lige hen mod hinanden, og idet de piskede Vandet med de mægtige Haler, saa rejste de sig lodret op i Vandet, saaledes at deres Kroppe stod lige op i Luften. Paa denne mærkelige Maade holdt de sig i næsten ti Minutter, saa dykkede de atter under.

Hvad den Gamle angik, saa lod han, som han overhovedet ikke saa dem, han snurrede rundt paa Hælen og travede ned i sin Kahyf og kom atter op med et Stykke Papir i Haanden. Han kylede Dokumentet udenbords og gik saa atter ned, men Papiret faldt bare Fanden ikke i Vandet. Nej, Vinden førte det nok saa pænt ind paa Dækket til os igen. Vi snuppede det og læste:

Det har jeg oplevet.

Dødt Skib

Natten til den 6. September 1931 blæste en orkanagtig Storm over den botniske Bugt. Godt og lunt geint i Blankaholm, en Tømmerplads ved Vestervik, laa vi med en dansk Skonnert, fuldt lastet med Træ, klar til at stikke i Søen ved Gry, hvis Vejret skulde bedre sig, saa vi kunde klare Skær-gaarden ud.

Hen paa Morgenstunden tog Vejret af. Lodsens kom om Bord. Der var klart Skib, da vi kom udenfor og dyppede Næsen. Mægtige Dønninger blev malet til Skum mod Klipperne. Da vi var lodset klar, gik Lodsens ikke uden Besvær fra Borde og forsvandt indefter i sin Motorbaad, undertiden fuldkommen væk i Bølgerne. Vi havde sat Kurs imod Kalmarsund og gik udelukkende for Motor. Vinden havde lagt sig meget, og vi kunde allerede mærke, at Bølgegangen ogsaa var i stærkt Aftagende. Vi havde længe bemærket, at en tremastet Skonnert holdt lige ned paa os, men stor blev vor Forbavselse, da den pludselig forandrede Kurs fra nordlig til vestlig lige ind mod Klipperne, og i samme Nu gik det op for os, at vi havde et „dødt Skib“ for os, hvilket bekræftedes ved den Kendsgerning, at det svenske Flag vajede paa Fortoppen, og der var ikke et Menneske at øjne om Bord. Skibet havde kun Skonnertsejlet sat, og Skødets firet ud til en lægere Kurs end bidevind; det fortsatte stadigvæk indefter. Vi var spændt paa, hvad der vilde ske, da det pludselig igen forandrede Kurs nordlig — lige op mod os. Det var en lille smuk Tremaster med nedriggede Stænger, altsaa Motorskonnert. Der duvede tungt i Dønningerne og var øjensynlig læk og stærkt medtaget, den flød udelukkende paa Trælasten; midtskibs Styr-bord var Skunseklædningen slaaet i Stykker, og en halv Snæs lange Planker, der var surret sammen med Vandringspigrene, laa og huggede udenbords. Det var forbundet med for stor Risiko at gaa helt op paa Siden af den, da vi let kunde blive slaaet læk af det drivende Tømmer paa Siden af den. Baadene var væk, og Baadtaljerne dinglede vildt frem og tilbage.

Imidlertid var der nu ogsaa kommet en svensk Damp, en af Svea Aktiebolagets Trampdampere, til Stede. Vi havde hele Tiden tvivlet lidt om Muligheden af at redde Skibet ind til Kalmar, men da vi opdagede, at Dampere vilde have Ulejligheden med Bjergningen, tørnede vi omgaaende til. I en Fart rullede vi al Wiren ud og lagde den i lange Bugter, ligeledes gik det vore to Kabeltrosser. To Mand gjorde Jollen klar.

Afskedsbrev til min elskede Hustru.

Kære, dyrebare Anna! Den flyvende Hollænder, dette Spøgelsesskib sejler omkring os. Jeg forstaar, at vor sidste Time snart er inde, og jeg vil for sidste Gang takke dig for al din Kærlighed. Lev vel i Fremtiden. Jeg dør uskyldig, jeg har altid været

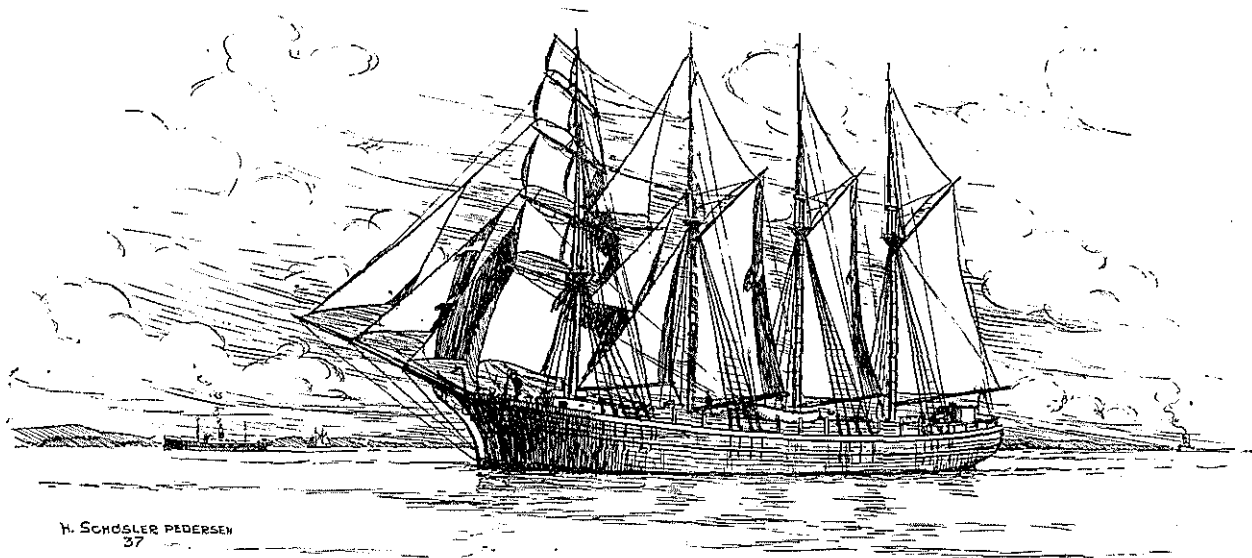
din tro Fritz.

I kan vel næsten regne ud, at den Gamle ikke kan fordrage Hvaler siden hin uhyggelige Nat

Styrmanden og de to Matroser skulde paa Bjergningsholdet. Skipperen førte os nu op til Luvart af Havaristen, vi gik agtèn om og saa nu Skibets Navn, det var „Venita“, Hjemstedet har jeg glemt. Pludselig gik den over Stag, vi maatte lægge Roret ned og befandt os igen i Læ. Vi arbejdede os op for at tage Chancen, naar den kom. Imidlertid havde Dampere faaet en Baad ud; den kom med rasende Fart, baaret af Bølgerne, vi maatte skynde os at tage Chancen for at komme først, og nu laa vi godt for igen, og Ordene „Fir Jollen af!“ laa allerede paa Skipperens Læber, da Trediemand optraadte paa Skuepladsen. En Fiskerbaad, fuldt bemandet, fo'r pludselig rundt om vor Hæk, væk var den helt ovre ved „Venita“. Vi var klar over vort Nederlag, vi burde have taget Chancen i første Omgang. Naa, bagklog er selvklog! Vore stærke Følelsesudbrud vejredes hurtigt bort for en oprigtig Medynk med Besætningen, hvor var den? Vi gisnede paa alle Muligheder, men har aldrig hørt om det. Vi gjorde Bjergningsfolkene forstaaeligt, at vi kunde slæbe Skuden ind til Kalmar, men vort Tilbud blev afslaaet, en Mand entrede op og tog Nødflaget ned. Dampere Baad ankom nu ogsaa til Havaristen, men ogsaa dens Tilbud blev afslaaet, hvilket vi saa, da Baaden atter satte Kurs mod Dampere, og denne efter Optagelsen af Baaden fortsatte Rejsen, hvilket vi nu ogsaa gjorde. Klokkeren var nu blevet ca. tre, og den var ca. otte, da vi opdagede „Venita“, saa der var jo hengaaet nogen Tid med den resultatløse Jagt, og det var oven i Købet Søndag. Først nu blev Vagten sat, og Kokken, der havde taget Del i Bjergningsforberedelserne, gik nu i Gang med at tilberede Middagsmaden, saa vi kunde faa den til Aften. Tirsdag den 8. passerede vi gennem Kielerkanalen i byget Vejr, og den 13. ankrede vi om Eftermiddagen op paa St. Heliers Red ved Øen Jersey. Kl. 9 blev det Flodtid. Sluserne blev lukket op, Lodsens kom om Bord, og vi gled ind i Havnen med fuld Musik, Frelsens Hær holdt Havnekoncert, Rejsen endt efter en saa god Tur over Nordsøen og gennem Kanalen, saa det var et helt Fænomen for Aarstiden.

J. C. P.





Finneskuden

*Fra dybe finske Skove blev hendes Planker bragt,
Paa Finlands lyse Sommerstrand blev hendes Køl saa lagt,
og finske Arme lagde i hendes Skrog sin Kraft,
mens Saven kurred' kæsent til Øksens nye Skaft.*

*Til Bjørneborger-Toner blev hendes Stænger rejst,
Hen over Fjorden Opsang sød, da hendes Sejl blev hejst,
og ung og overmodig sit Hjemland hun forlod,
mens Gossaflokken hende sin Kærlighed tilstod.*

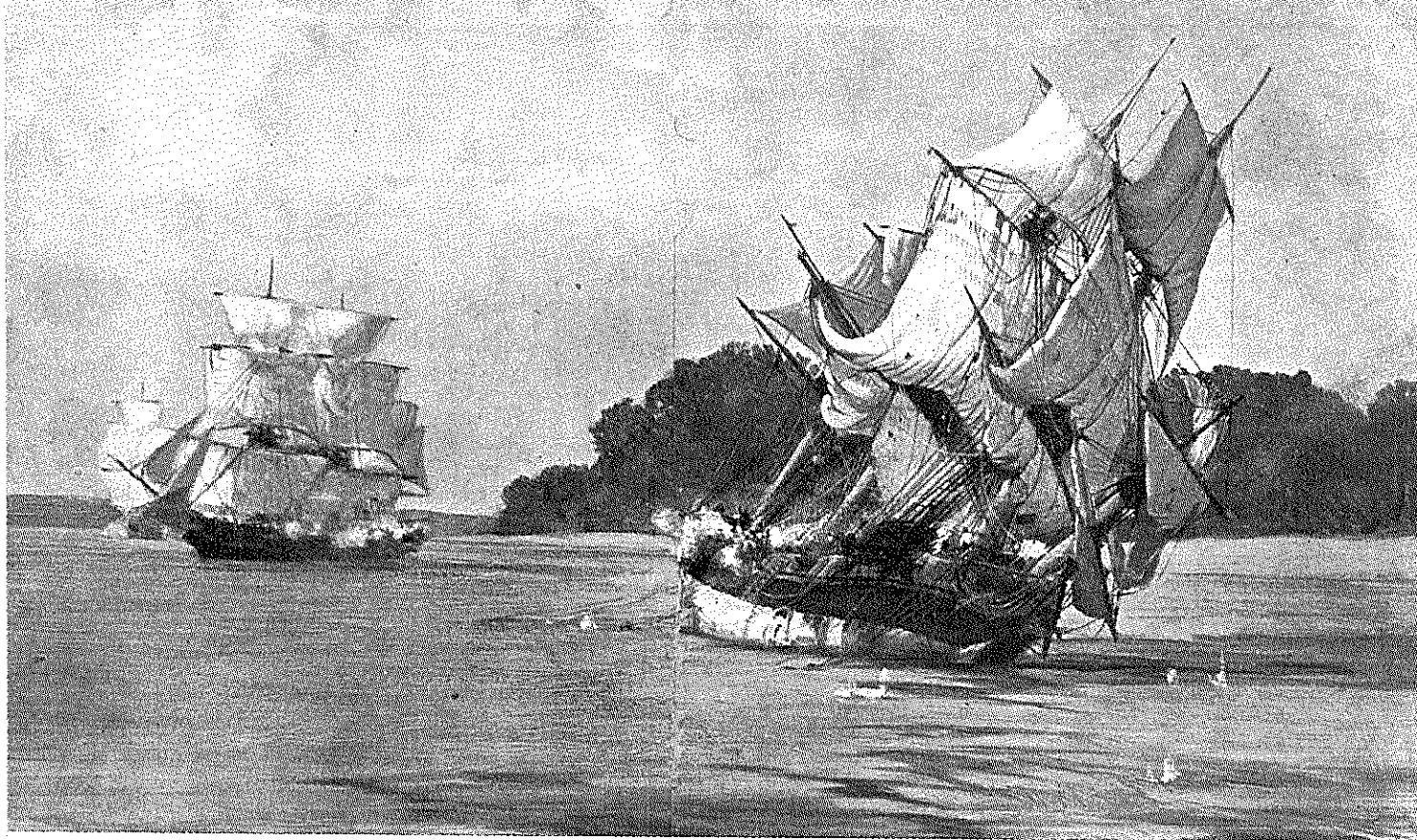
*Hun crossed Oceaner paa tusind Miles Stræk,
Selv de kaphornske Søer tit har spulet hendes Dæk,
Passaterne har nynnnet i hendes Stag og Gods,
Som Havets Uvejrsfugle hun bød Pamperos Trods.*

*Men Oceaner slider paa Skib saavel som Mand,
som Dybvandsskude kan hun ikke mere holde Stand,
Nu er hun blevet gammel, kan hælde ogsaa arm,
men hun har fostret Mandom i mangel Ynglings Barm.*

*Nu farer hun med Tømmer kun ud ved Sommertid,
Bramsejlets Dug er lappet — og vel ikke mer saa hvid,
Men Øjnene kan frydes ved hendes slanke Rig
endnu, som da hun ud paa de lange Rejser gik.*

*Det sker en ravnsort Aften, naar du paa Udkig staar,
mens Regn og Jævnøgnsstormens Fraad mod Broens Klædning slaar
hun dukker frem af Mulmet en Smuie foran tværs
og stamper „bidevind“ med skarpt braset Undermærs.*

Aage Nielsen, Styrmand.



Piratskibet overgiver sig.

Sørøver-Høvdingen, *den værste af dem alle*

„Vikingen“ har bragt saa mange Sørøverhistorier, saa vi ikke foreløbig vil fortælle flere — uden denne sidste, som skal handle om den frækkeste af alle Sørøvere, der nogen Sinde har levet, den mest frygtede Mand i hele Vestindien fra den store Pirattid, selveste Henry Morgan, Banditten over alle Søens Banditter.

Morgan kommanderede i Aarene omkring 1670 over en privat Flaade paa 37 veludrustede Skibe med en Besætning paa over 2000 Mand.

Henry Morgan havde en Plan, som han foreløbig holdt hemmelig, men som snart skulde skabe Forførelse over hele Vestindien og Europa.

Han havde i Sinde at overfalde og plyndre den rigeste og største Stad i hele Amerika, nemlig Byen Panama, der var Hovedoplagssted for alle de ædle Metaller, som Spanierne hvert Aar lod hente fra Mexicos og Perus rige Miner.

Havde Morgan talt offentligt om denne Plan, vilde man have anset ham for bindegal. Panama var en velbefæstet Storstad, som havde over 7000 store Sten-huse foruden otte Klostre og to pragtfulde Kirker. De 2000 af Husene kunde man kalde Paladser, og de ejedes af den nye Verdens rigeste Mænd.

At ville angribe denne Stad med en sammenløben

Skare Eventyrere syntes derfor at være en vanvittig Idé. Men hvad der end kunde siges om Morgan, Frygt kendte han ikke til, derimod kendte han sine Piraters vilde Mod og Begærlighed efter Guld.

Da han havde erobret de to Fæstninger, som dækkede Vejen over Landtangen ved Panama, dannede han sin Angrebshær, som kun bestod af 1400 udvalgte Folk; de indskibedes paa 36 store Kanoer og syv Chalupper, som sejlede op ad Chagresfloden.

I Forvejen havde han sendt sin Viceadmiral, Collier, ud med seks Skibe og 500 Mand for at skaffe Proviant til Turen. De fleste af disse Mænd var tidligere Boucanierer, det vil sige Folk, der havde levet af Jagt paa det vilde Kvæg, hvis Kød de tørrede.

Disse Jægere, der var berygtede for deres Mod og Kræfter, havde skaffet mere end nok af Proviant, men da Flibustierne startede, havde man kun ringe Plads til Levnedsmidler i Baadene. Det afskrækkede dog ikke Morgan. Han stolede paa, at man nok skulde finde den nødvendige Proviant paa Vejen over Landtangen.

Men det varede ikke længe, før dette Haab skuffedes. Spanierne havde gennem Spioner faaet at vide, hvad Morgan og hans vilde Skarer havde i Sinde, og alle Nybyggere langs Floden havde forladt deres

Huse. Forinden havde de drevet alt Kvæg bort og ødelagt selv den umodne Frugt og Kornet paa Markerne. Allerede efter faa Dages Forløb var Piraternes medbragte Proviant sluppet op, og de maatte nøjes med Tobak, som de røg eller tyggede for at styrke sig. — Snart maatte de opgive at komme videre ad den bekvemme Vandvej. Spanierne havde kastet store Træstammer i Floden, der i Forvejen var grundet og sumpet. Og da man over Land naaede frem til en lille Flække Torna Cavallos efter en frygtelig March gennem de usunde Moradser, fandt man alt forladt. Flibustierne maatte nøjes med nogle Lædersække og ugarvet Hud, som de bankede møre og stegte.

Adskillige af de vilde Pirater bukkede under og maatte overlades til deres Skæbne — til Sultedøden eller de vilde Indianere.

Den lille Hærskare var omsider naaet til Skellet mellem det caraibiske Hav og Stillehavet. Man havde kun otte Mil til Panama. Men Vejen var besværlig. Hungeren rasede blandt Piraterne, og overalt lurede Indianerne, som havde gjort fælles Sag med Spanierne, og som fra Baghold fik Ram paa adskillige Efternølere.

Paa den Maade svandt Skaren betænkeligt ind, før man den niende Dag ved Middagstid fra en Bjerghøjde saa Stillehavet.

I en Dal nedenfor græssede store Hjørde af Okser, Æsler og Heste. Piraterne udstødte høje Jubelbrøl, og i en Haandevending havde de øvede Boucaniere dræbt en Masse Okser. Piraterne styrtede sig over Kødet, som de fraadsede i, saa Blodet løb dem ned ad Skægget. Nu var al Møje og alle Farer glemt. Med fornyede Kræfter drog man videre i Ilmarch, og paa den tiende Dag opdagede man i det fjerne Panamas Taarne og Tage.

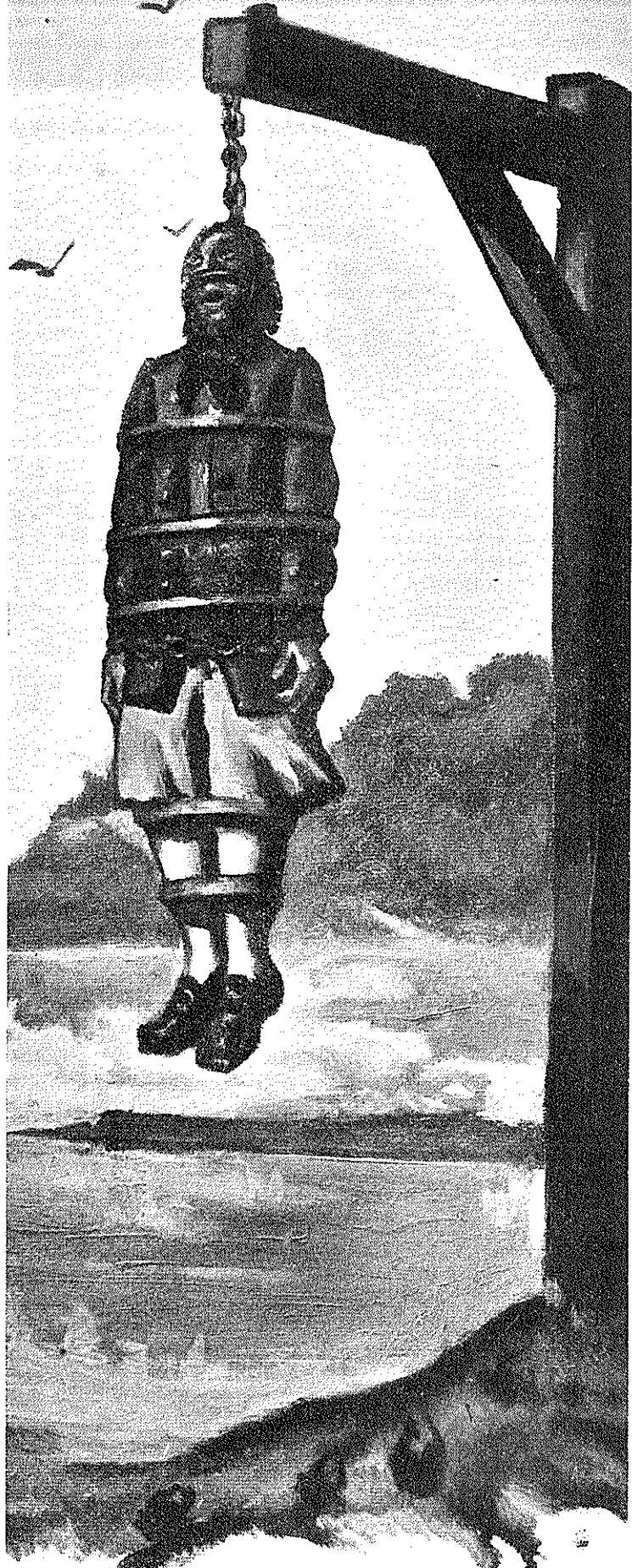
Ligesom Korsfarerne i fordums Dage udstødte høje Glædesraab, da de første Gang saa Jerusalem, saadan raabte og jubede Flibustierne nu i vild Fryd. Men Mørgan og hans Officerer holdt Krigsraad, for selv om man var den rige Stad saa nær, saa var det sidste Stykke nok saa besværligt som hele den øvrige Vej. Det meste af Sletten foran Staden var opfyldt af næsten uigennemtrængelige Buskadser eller Moradser, og den eneste Landevej var spærret af stærke Skanser, som var spækkede med store Kanoner.

Ryttere sværmede Flibustierne i Møde og raabte dem an. „I Hunde skal snart lære os at kende,“ skreg de og svingede med deres Sværd.

To Hundrede svært bevæbnede Soldater marcherede ud af Staden og søgte en Omvej for under den forestaaende Kæmp at omgaa Flibustierne og spærre dem Tilbagetoget. „Ikke en eneste af de Slyngler skal undslippe,“ havde Guvernøren sagt. Og man saa det ene Regiment efter det andet marchere ud og tage Stilling foran Byens Porte. Hele Natten affyrede Spanierne Kanonskud, og selv om Kuglerne ikke kunde naa Angribernes Stilling, saa viste det dog, at man var paa sin Post.

Men de dumdristige Eventyrere brød sig ikke derom. „Vi har kun to Veje,“ sagde Mørgan, „Sejr og Rigdom, eller Død og Skændsel. Og vi vælger den første.“

Den næste Morgen, den 18. Januar 1671, brød Pira-



Der blev taget haardt paa Søroverne i Mellem-Amerika, naar det lykkedes at fange dem. Her ser man et Skaffot, hvori der hænger en levende Pirat, der i Jernlænker skal bakes af Fuglene og tørres af Solen, til han lider Sultedøden. Mange endte deres Liv paa denne frygtelige Maade. Skaffottet ses endnu paa Jamaica i Musæet. Det har i sin Tid kostet 49 engelske Pund at lave.

terne op. Morgan havde ladet Spejdere undersøge Terrænet, og til Spanierne Forfærdelse forlod Piraternes Skarer den slagne Vej og brød igennem det tætte Krat. De svære Batterier var saaledes til ingen Verdens Nytte, for der var ikke Tid til at flytte Kanonerne.

Forgæves søgte Guvernøren at opildne Stadens Beboere til samlet Modstand, der med Lethed kunde have standset Piraterne. Men enhver tænkte kun paa at flygte og bjerge sine Kostbarheder. Morgan benyttede Forvirringen til at trænge ind gennem Portene, og nu begyndte en vild Plyndring.

Begærlige efter Skatte og opfyldte af den gruffuldeste Mordlyst gennemstrejfedes Søroverne Byen og trængte ind i Husene, røvede Guld og Ædelstene og myrdede enhver, de fik fat i.

Ikke tilfredse med Udbyttet af Plyndringen, drak de sig fra Vid og Sans og stak Ild paa Staden paa mange Steder. Ilden fik voldsomt Tag, og i Løbet af to Dage var den skønne Stad en Ruinhob. Kun Guvernørens Palads, som Morgan havde taget i Besiddelse, og som laa noget afsides, samt et Par Klostre blev skaanet.

Mange af de ulykkelige Beboere reddede sig ud paa Øen Targo, som ligger i Stillehavet, men Skibene kunde ikke rumme alle Flygtningene.

Morgan lod sine Folk plyndre, medens han selv sikrede sig umaadelige Skatte. Men da han hørte, at en stor Gallion var sluppet bort med alle Kirkeskattene og Byens fornemste Damer om Bord, blev han ude af sig selv af Raseri. Aldrig har et Skib med en saa kostbar Ladning flydt paa Vandet, og det undslap kun, fordi en af Morgans Befalingsmænd drak sig fuld og glemte at passe paa.

Piraterne udrustede Skibe, som gik ud for at finde det undslupne Fartøj, men det havde for stort et Forspring. Derimod fik man fat i et andet Juvelskib, der kom fra Cartagena og havde Kister med Smaragder og andre uslebne Ædelstene om Bord.

I fire Uger huserede Flibustierne i den ødelagte Stad, hvor de morede sig med at anvende Inkvisitionens Marterinstrumenter til at pine de ulykkelige Fanger til at angive, hvor der var skjult flere Skatte. Saa begyndte Tilbageslaget. Ikke mindre end et Hundrede og fem og halvfjerdsindstyve Muldyr blev tungt læssede med Guld og Sølv og Ædelstene, men desuden slæbte enhver af Piraterne sit private Bytte med.

Man havde taget seks Hundrede fornemme Fanger med, som man senere vilde forlange store Summer for i Løsepenge. De blev drevet frem med Piskeslag gennem Moradser og tætte Tornekraat. Hver Nat fejrede Piraterne vilde Orgier og drak og larmede.

Omsider slap denne Hær af Røvere og Mordbrændere gennem det værste, og Udvekslingen af Fangerne fandt Sted. Ved samme Lejlighed udførte Morgan en ekstra Skurkestreg, som var ham fuldkommen værdig.

Han foranstaltede en Fest med et vældigt Drikke-lag, og herunder lykkedes det hans trofaste Livvagt at faa de øvrige Piraters Vaaben bragt af Vejen. Derpaa tvang han dem alle til at udlevere alt, hvad de havde slæbt med sig af Kostbarheder, under det Paaskud, at man senere skulde foretage den offici-



elle Deling. Kontraktmæssigt tilfaldt der ham en Fjerdedel af hele Byttet, men da man naaede Chagres, havde Morgan og et Par af hans fortrolige stukket de fleste Juveler og Kostbarheder til Side og angav, at hele Byttet beløb sig til nøjagtigt 445,200 Pund Sølvvægt.

Selv om det var en uhyre Sum, saa faldt denne Opgivelse dog Piraterne for stærkt for Brystet. De samledes til aabenlyst Oprør, og Morgan lovede, at han næste Morgen vilde uddele en stor Sum af sin egen Lomme som Belønning for sine Folks Tapperhed.

Men i Nattens Løb gik han og nogle faa Tilhængere om Bord i tre af de bedste Skibe, i hvilke han i Forvejen havde gemt den største Del af Byttet. Han havde snedigst sørget for, at Provianten i de øvrige Skibe var blevet ødelagt. Da man opdagede hans Flugt, maatte man først samle ny Proviant. Kort efter stak Flaaden til Søs. Men en frygtelig Orkan tilintetgjorde de fleste af Skibene, og kun nogle faa naaede Jamaica, hvor Morgan havde sørget for at give den engelske Guvernør saa stor en Part af Kostbarhederne, at han beskyttede ham. Flibustierne maatte prise sig lykkelige over, at Guvernøren ikke lod dem gribe og hænge som Røvere.

Morgan selv købte store Ejendomme og levede en Tid som Jamaicas rigeste Plantageejer. Han og Guvernøren, Thomas Modyford, fejrede store Fester, og Morgan førte et udsvævende Liv.

Men da Efterretningen om den frygtelige Plyndring af Panama naaede til Europa, vakte det den største Harme. Selv om der i det stille førtes Krig mellem Spanierne og Englændernes Skibe i Vestindien, saa fandt man dog i London, at et saa frækt Angreb paa en rig spansk Stad i Fredstid var for stift et Stykke.

Den spanske Gesandt i London klagede, og England maatte gribe ind. Man sendte en ny Guvernør, Sir Thomas Lynch, til Jamaica, og Thomas Modyford og Morgan blev begge sendt til London og satte i Tower-Fængslet. Men Morgan havde bragt flere Kister Guld og Juveler med, og i Fængslet gav han store Gilder, hvor Vinen flød og Guldstykkerne rul-

lede. Han kom paa Mode, og Hofmænd besøgte ham og modtog hans Bestikkelser. Guldet smurte dem saa godt, at de fik Kongen overtalt til at sætte Morgan paa fri Fod.

Paa Jamaica havde Englænderne enorme Fordele af Plibustiernes Roverier fra Spanierne, idet Piraterne gerne omsatte deres røvede Bytte dér. Den nye Guvernør, som var en streng og retfærdig Mand, skred ind mod dette Uvæsen, men der klagedes til Regeringen over hans „Vilkaarlighed“, som det kaldtes, og den svage Regering kaldte Lynch hjem, og Modyford blev indsat i sin gamle Stilling. Men ikke nok med det. Sørøveren Morgan blev adlet og udnævnt til Viceguvernør paa Jamaica, hvor han førte Hus som en Fyrste, men stadig indlod sig paa alle mulige Skurkestreger. Han blev flere Gange suspenderet fra sine Stillinger, men forstod altid at klare sig.

Morgan levede indtil 1688, men det paastaas, at han i sine sidste Leveaar var plaget af Samvittighedsnag og ikke kunde sove om Natten, fordi han saa blodige Syner og hørte stadig Janren.

Han døde brat under svære Pinsler, og man vil vide, at han ikke døde nogen naturlig Død.

Han havde en Negerslave i sin Tjeneste, en klog og dygtig Mand, som hed Obiman, og som han havde frigivet og ladet uddanne til Læge. Men da Obiman kom tilbage, lod Morgan ham atter erklære for Slave, og da han engang ikke kurerede Morgan hurtigt nok, lod han ham piske og mishandle.

Obiman gemte sin Hævn. Og da Morgan nogen Tid efter atter blev syg, forgav Negerlægen ham med en Plantegift, der lammede ham og skaffede ham en grusom og pinefuld Død. Obiman forsvandt, inden Morgan døde, og man fik aldrig fat i ham. Saadan gaar Sagnet, og hvis Sørøverhøvdingen virkelig er

Anvend det bedste - Brug

MARINAT

LOVBESKYTTET

Spar Varnish, Yachtlak, hvid Emaille, hvid Understrygningsfarve, Ætsalin, Kopaltrækspartel m. m.

MARINAT anvendes bl. a. af flg. BaaDEVÆRFTER:

Ericksen & Grøn - Viggo Hansen

E. Nordbjærg A/S - Svendsen & Sandersen

The Engelhardt Decked Life Boat Co. Ltd.

Forlang Brochure



Indr. Varemærke

A/S O. F. ASP

GRUNDLAGT 1857

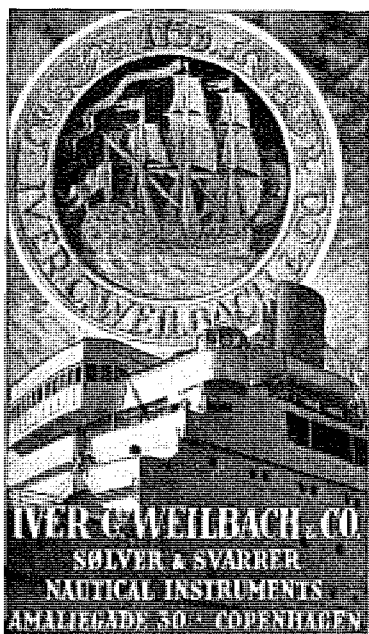
KØBENHAVNS.

TELF. CENTR. 65

Lokal 12 og 22

død paa den Maade, var det i hvert Fald ikke en ufortjent Død.

Til Konfirmationen: Bogen »BARKEN MARGRETHE«



Brøndberg & Tandrup

Lanterner, Lamper og Lygter
Skibsinventar og Reparationer
Udtagelse af Certifikater

St. Kongensgade 27 B
Telefon: Palæ 827



G. W. Frydenlund & Sønns 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.

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“ Abonnenter og Læsere

Vil „Vikings“ være venlig at oplyse mig om den Adresse i England, hvor man kan skrive efter en Model af „Queen Mary“. Jeg har set Adressen paa 2. Side i et Nr. af Illustrated London News, som udkom i Juli eller August Maaned 1936. 1) Hvor stor er Modellen. 2) Hvor meget koster den i danske Penge. 3) Hvordan sker Betalingen. 4) Der er maaske ogsaa et Sted her i Landet, hvor man kan købe Modellen. 5) Hvad betyder air-conditioned trains.

Paa Forhaand Tak for Ulejligheden.

En interesseret Læser af „Vikings“.

1) 305 mm (12 inches) lang. 2) 6 sh = ca. 7 Kr. 3) Ved Indsendelse af 6 sh til: The London electrotype agency Ltd. (dept 4) 23—24 Fetter lane, London E.C. 4. 4) Nej. 5) Et Tog, hvor Luften, Sommer som Vinter har en Temperatur og Fugtighedsgrad, der gør Opholdet behageligt. Et Anlæg er beskrevet i „Vikings“ Nr. 5 1936 under Omtalen af „Queen Mary“.

Det er vel ikke muligt, at „Vikings“ gennem Spørgsmaal og Svar kan give mig Oplysning om, hvor man kan faa fat i Vejledninger og Tegninger, der kan benyttes til at lave Skibsmodeller efter (Sløjdarbejde). Alt har Interesse, særlig Dampskibs- eller Motorskibsmodeller.

J. C.

Se Svar til A. C. i „Vikings“ Nr. 1 1937.

Svar til C. S.:

Skriv til Chefen for Kystflaaden.

Svar til K. S.

Henvend Dem til Chefen for Søofficersskolen, Gernersegade, København. Man skal have Studentereksamen af den mat.-naturvidenskabelige Reining. Man maa regne med Udgifter paa ca. 1000 Kr ialt. En Løjtnant har 5000 Kr., en Viceadmiral ca. 16,000 Kr. i Løn.

Svar til „En Læser“:

Vi skal undtagelsesvis svare paa Deres Spørgsmaal, da De bor saa langt borte og maaske har vanskeligt ved paa anden Maade at faa Oplysninger.

De skal sikkert læse mindst 2 Aar til Præliminærekksamen, derefter 1 Aar til Adgangseksamen og ca. 5½ Aar til Ingeniør. De kan ikke faa Hjælp, før De er paa Lærestalten. Studiet vil koste ca. 10,000 Kr.

incl. Ophold i København. Hvad en Ingeniør kan tjene om 9 Aar, tør vi ikke profetere om.

Svar til J. K.

Der er ingen Chancer som søfarende Bager.

1) Er det i de sidste Dage saa berømte Motorskib „Venus“ af Bergen ikke bygget i Danmark. Jeg mener det. 2) Ved hvilket Værft er det bygget. 3) Hvad er der blevet af den i sin Tid af Burmeister & Wain byggede russiske Kejseryacht „Standard“. 4) Hvilket Skib er det, De har afbildet i Nr. 5 1935 under Navnet „Narcissus“. Hvorledes udtales Navnet. 5) I Deres Nr. 5 1935 omtaler De Atlantides Bolinder Motorer, og jeg spørger derfor, om der ikke fabrikeres lignende Motorer her i Landet. 6) I Deres Omtale af det nye Opmaalingskib „Heimdal“ skriver De, at Farten er 12 Knob. Da det er et Orlogsskib, mener jeg, om det ikke nærmere skal være 22 Knob. 7) Maa der ikke i „Vikings“ komme en særlig Side, der omhandler Skibs- og Baadsmaskiner, baade Motorer, Turbiner og Dampmaskiner, saavel nye som ældre Anlæg. 8) Hvilket Navn har „Franchise“ faaet, efter at J. Lauritzen har overtaget det.

Paa Forhaand Tak for Ulejligheden!

„Søfartsinteressert Landkrabbe“.

1 og 2) „Venus“ er bygget i Helsingør. 3) Det kan ikke oplyses. 4) En Turbaad. C udtales som s. 5) Jo. 6) Farten er 12 kn. 7) Det kan vi ikke love. 8) Hvorfor skulde det skifte Navn?

Svar til S. A. M.

Se ovenstaaende Svar til J. C. og Svar til R. H. i „Vikings“ Nr. 4 1936.

Til flere anonyme Spørgere:

Deres Spørgsmaal er gaaet lige i Papirkurven.

Til Læsere:

Vi er for Tiden ved at drukne i Spørgsmaal og gør derfor opmærksom paa følgende:

Kun Spørgsmaal, der oplyser om Spørgers Navn og Adresse, og som har Tilknytning til Søfart o. lign. og har almindelig Interesse, besvares, hvis Pladsen tillader det. Direkte Svar pr. Brev kan vi ikke give. Svar som kan findes i almindelige Haandbøger, kan heller ikke forventes.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkørs:

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

Burmeister & Wain's Jubilæumsskrift

„Vikings“ har fra Burmeister & Wain modtaget et overordentlig smukt Jubilæumsskrift i Anledning af 25-Aarsdagen for Verdens første Motorskib „Selandia“, hvilken Begivenhed „Vikings“ udførligt omtalte i Februar-Nummeret. Jubilæumsskriftet er udarbejdet af Dr. Johannes Lehman.

DET HAR JEG OPLEVET

Jeg boede sammen med en Del andre Søfolk, ogsaa flere Skandinaver var der. Vi arbejdede ved Havnen, ved de mange Dampere, der lossede og ladede der i Havnen, Skibe, der gik i Rute fart, og hvoraf de fleste ogsaa var hjemmehørende i Hobartston paa Tasmanien eller i Aukland eller Wellington paa New Zealand. Om Søndagen tog nogle af os gerne ned til Sandridges, en Havnestad ved Bugten udenfor, hvorfra der gik Lystdampere med Musik om Bord ud til de mange smukke Smaabyer paa Kysten, Williamstown, St. Kilda, Geelong m. fl.

Selve Melbourne var en smuk og livlig By, især i Aften-timerne. Mange Steder var der paa Gadehjørnerne rejst Boder, hvor der kunde faas Kaffe og The med Kager; Gadesælgerens Raab hørte man bestandig, især raabtes der ihærdigt — den Gang af Drengene, der solgte kogte Grisetæer. Der var Koncerter og andre Forlystelser, og en Aften var jeg inde i et stort Vokskabinet, hvor alle de fra den rigtige Guldgravertid mest bekendte Buskrøvere og Banditter fandtes fremstillede i Voks. Disse Røvere, hvoraf de fleste havde mange Mord paa Samvittigheden, levede jo af at røve Gevinsten fra heldige Guldgravere eller af at overfalde og plyndre ensomt beliggende Farme. Vi lagde især Mærke til en af dem, en af de værste, sagdes der. Pierre Dotseleare var hans Navn. Han var mærk-værdig nok fremstillet som Krøbling med en Jernkonstruktion til at støtte hans ene Ben, der var kortere end det andet.

For Enden af Byens smukkeste Gade, Bourke street, var rejst et imponerende Mindesmærke for de to første Mænd, der søgte at rejse tværs igennem Australlandets næsten vandløse Ørken. De omkom begge under Forsøget. Mindesmærket, der er støbt i Bronze og i overnaturlig Størrelse, viser dem begge, Bourke og Will, i fuld Figur, den ene staaende, den anden siddende ved hans Side. Jeg boede en Tid i en mindre

Gade, hvor der boede en Del andre Søfolk, ogsaa Nordmænd og Svenskere. Det var en noget urolig Gade, især ved Nattetide. Der boede blandt andet en Del Kinesere der, men vi tilbragte gerne vor Aften i Husets lille Gaard, der laa fjernt fra Gædens Larm ud mod en Have og med nogle smaa Træer, hvorunder vi sad om Smaaborde og paa Stole hentede ud fra Stuerne. Her sad vi i maanelyse Aftener og røg vore Piber og fortalte gensidig hinanden om vort Hjem, vor Barndom, vore Slægtninge og Venner. Imellem spillede Kort, et Spil, kaldet Yuca, aldrig om Penge, altid om en Læskedrik, der bestod af en lige Del Øl (som vort Bajerskøl) og en lige Del Lemonade sammenblandet, meget yndet og kendt under Navn af Shantigaf; først spillede vi om Øllet, saa om Lemonaden og tilsidst om, hvem der skulde hente og blande Drikken. Den var ikke berusende uden i større Kvanta, men vi fik kun et stort Glas hver, da de fleste sparede paa Pengene. Der kunde paa to Dage tjenes til Kost og Logi i en hel Uge, og der var jo en Del Folk imellem, der som Følge deraf kun arbejdede i to Dage; Resten af Tiden gik med at sove, røge Tobak og læse Aviser eller Romaner.

Ofte lagde jeg Mærke til, at jeg om Aftenen her fra Haven kunde se Orion (Kæmpen), dette hjemmefra saa godt kendte straalende Stjernebillede, et af de faa let kendelige Stjernebilleder, der staa saa tæt ved den i Navigationssproget saakaldte Himmelens Ækvator, at det kan ses baade paa den nordlige og sydlige Halvkugle; og tit tænkte jeg da: Vidste de kære derhjemme, som ikke har nogen Anelse om, hvor jeg befinder mig, naar deres Øjne en enkelt Gang falder paa disse straalende Stjerner, hvoraf Rigel er den mest klare, at ogsaa jeg stundom betragter de samme, og hver Gang det sker sender en venlig Tanke til Hjemmet. A. T.

NUTIDENS GULVBELÆGNING

EXPANKO
KORK-PARKET



SLIDSTÆRK • HYGIEJNISK
LYDDÆMPENDE • FODVARM

1/5 SANO GODTHAABSVEJ 142 TLF. C. 948
KØBENHAVN • F 5 LINIER

Husk at forny Deres Abonnement

Carvelin
BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler

**DICK'S
MARINE
OILS**

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«



Hollandsk Isyacht

I Holland er Issejlad en meget yndet Sport. Den flade Zeudersø har let ved at fryse til, og med den evige Bløst ind fra Nordsøen har Hollænderne her alle de bedste Betingelser for at nyde Frost-dagene i herlig Flugt under udspilede Sejl over Isens blanke Flader.

Vinterens herligste Sport



Paa de nordamerikanske Søer er Isyachting uhyre populær. Her ser man en amerikansk Yacht i et flot Sving.

Trods den strenge Vinter kun lidt Issejlsport herhjemme

Da den overordentlig strenge Vinter satte ind og lukkede de danske Farvande, vakttes Haabet om endelig for en Gangs Skyld at faa en virkelig Is-Sejlsports-sæson herhjemme. For mange af vore Sejlsportsfolk har deres Isyachter liggende parat fra Aar til Aar, men det er kun sjældent, at det jammerlige danske Klima opfylder de brændende Ønsker om Kapsejlsadser hen over de hvide Flader.

Om Foraaret sætter Sejlsportsmanden sin Yacht i Vandet, og saa ved han, at han hver eneste Dag Sommeren igennem kan gaa om Bord og stikke til Søs. Blæser det for haardt i Dag, saa kan han stikke ud, saa snart Vinden i Morgen løjer af. Men saa heldig er han ikke, naar han vil ud paa Is-Sejlsads. Først er der Ventetiden, indtil Frostvinteren melder sig. Saa Spændingen, om Frosten holder længe nok til, at Søer og Fjorde og Vige lægger til. Først da kan han tænke paa at træffe Forberedelserne. Og de er mange. Lystyachten skal frem af sit Hi og gøres klar. Det er et stort Mas med Skruenøgler og andet Værktøj. Saa skal man paa Prøvefart, man skal jo helst lære Banen at kende. Der skal ikke meget Uheld til, før man under Prøvefarten mister Masten eller et andet uundværligt Tilbehør, og naar Skaden er ud-

bedret, saa har man endnu ikke lært Banen at kende, — det maa indhentes, — og bedst som man saa er i Færd hermed, saa skulde det ligne det danske Klima daarligt, om ikke det slog ind med drivende Tø.

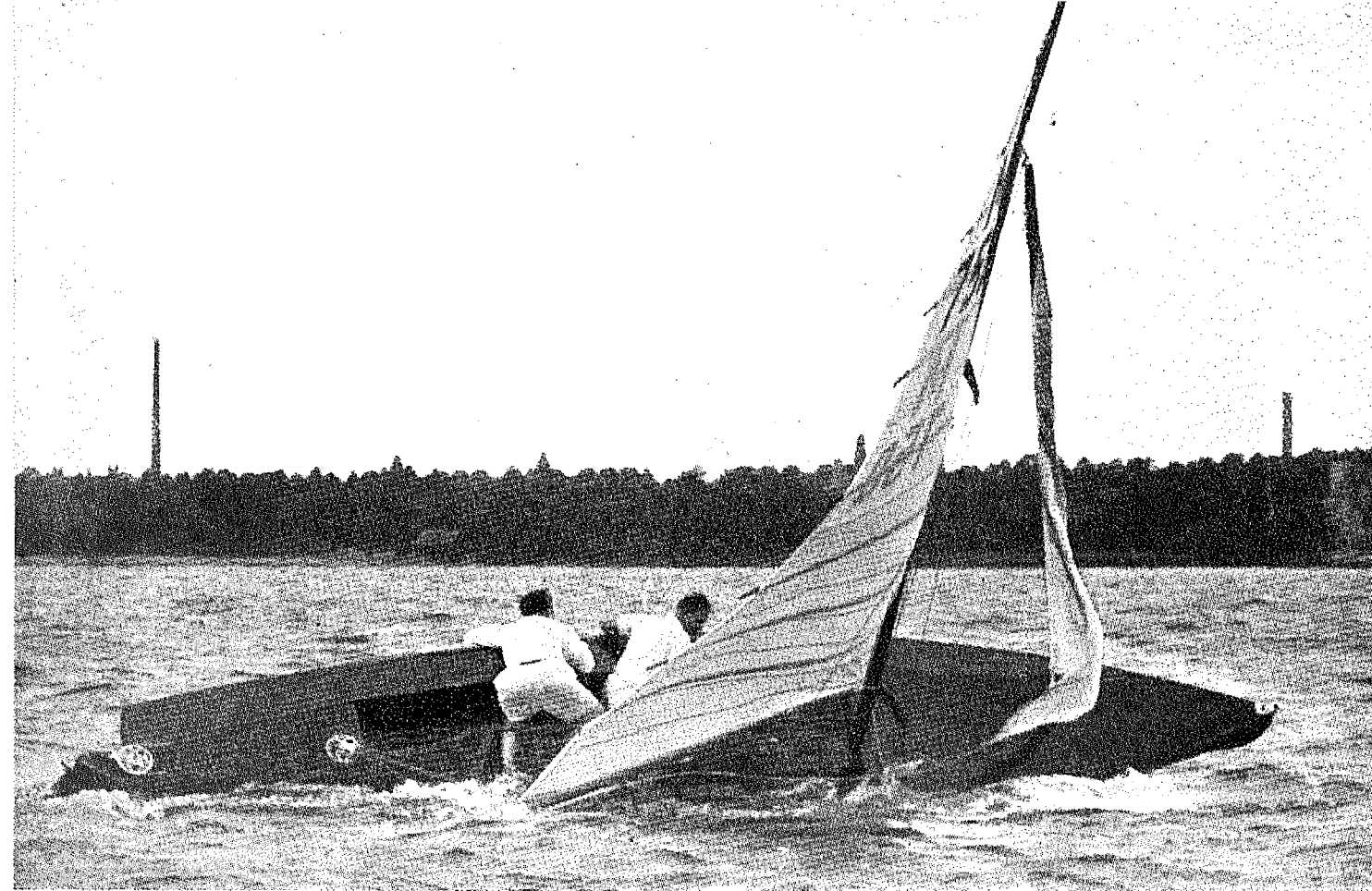
Saadan er det i hvert Fald gaaet i Aar. Forventningerne om en rigtig Is-Kapsejlsads paa Roskilde Fjord var steget til Forvisning, da Tøvejret pludselig satte ind. For i Aar er der sikkert ikke mere Haab. Isyachterne maa gaa i Hi igen og vente paa en bedre Skæbne til næste Aar.

Selvfølgelig har Amerikanerne som med al anden Sport gjort Is-Sejlsporten til baade et yderst og fornøjeligt Tidsfordriv og til et praktisk Transportmiddel. Paa de store Søer og brede Floder, der allerede tidligt paa Vinteren bindes af den strenge Frost, krydser baade Sportsmænd og Postbude og Fragtmænd i deres Iskrydsere, og her er de ikke saa udsatte for Vejrligets Lunefuldheder.

Tyskerne er ligeledes meget ivrige Is-Sejlsportsdyrkere. I Østpreussen, hvor den barske russiske Vinter gør sit Naboskab gældende, findes herlige Tumlepladser for Isyachterne, og selv paa Søerne omkring Berlin kan der hver Vinter regnes med adskillige Dages fornøjelig Is-Sejlsport.



En Isyacht er gaaet igennem Isen paa en Sø i Berlins Omegn. — Det er Brandvæsenet, der her paa-tager sig Bjergningen.



Naar Vind og Strøm og andre Balanceforhold gaar i Fisk

Sejlsportsmandens Viderværdigheder

At drive Sejlsport er selvfølgelig ikke blot at drive af Sted ud i det Blaa for strygende Medbør. Vejrguden er lunefuld, selv om det ikke er det store aabne Hav, Sejlsportsmanden giver sig i Lag med. Der kan selv i Magsvejr og under de mest venlige og fredeligst smilende Kyster opstaa Situationer, der kræver baade hurtig Omtanke, Handlekraft og Erfaringer. Og det er netop dette, der gør Sejlsporten til den herlige Sport, den er.

Enhver Sejlsportsmand ved, at han under en uventet Situation kan være udsat for at kæntre. Selv om en Baad kan synes vel afbalanceret med den rette Køltype o. s. v., saa er det alligevel ikke altid tilstrækkeligt overfor Vindens og Strømmens Luner. Men at kæntre er en Kunst, der først læres, naar man een Gang har prøvet det. Deltager man i en Kapsejlad, saa har det at kæntre ligefrem en Beret-

tigelse og en god Grund, der intet har med Mandskabets Duelighed at gøre. Den største Bestræbelse under en Kapsejlad gaar jo ud paa at sætte alt ind paa eet Kort, altsaa trods Vind og Vejr at løbe for saa lidt rebede Sejl som muligt og derigennem overhale Modstanderne.

Mindre Berettigelse og endnu mindre Grund er der til at kæntre, naar man er paa Lystsejlad, eventuelt med Venner, Kone og Børn. Det gør ikke noget godt Indtryk, og saa kan det afstedkomme et forfærdeligt Roderi. For i Modsætning til Kapsejleren, der blot er udstyret med det nødvendigste Gods om Bord, saa er Langturssejleren jo vel udrustet med en overvældende Rigdom af de mest forskelligartede Genstande. Jeg tænker her paa saadan noget som Gulduret, Grammofonen, alle Sølvskeerne, det fine Fotoapparat, Nøglerne til Hjemmet o. s. v. Er man

heldig, antager jeg endogsaa, at man kan opdage et Redningsbælte om Bord, og det er faktisk det eneste, man kan gøre Regning paa at finde igen efter Kæntringen. Resten maa der Tryllekunstner til at finde, og det vil altid være ret bekosteligt.

Kæntring siges at være en god Prøve til Erkendelse af Menneskets Karakter. Flegmatikeren vil, bortset fra, at han befinder sig daarligt om Bord, udføre de Bevægelser, der skulde bringe ham op paa den omvendte Køl, saa langsomt, at han vil være brandsikker paa en ordentlig Dukkert først.

Naar den ophidsede Mand har faaet halet sig op paa Kølen, vinker han enhver forbipassende Motorbaad til sig, ja, om det saa blot er en lille, spinkel Padle-Kano. Sandsynligvis vil han styrte det ankomne Redningsfartøj i Møde og overlade sit kæntrede Fartøj til dets egen Skæbne som Drivtømmer.

Den erfarne og overlegne Kæntrings-Mand vil derimod benytte Ventetiden, indtil Hjælpen kan naa frem, til at løsgøre Faldene og forberede Bjergningen af Sejlene, for med staaende Sejl vil den kæntrede Baad være uhyre besværlig at bugseri i Havn. Naar det kæntrede Fartøj er klar til Bugsering, skal man ikke stikke Slæbetrodsen an paa Forstagen, men derimod paa Stormasten, efter først



Kæntring paa lavt Vand.

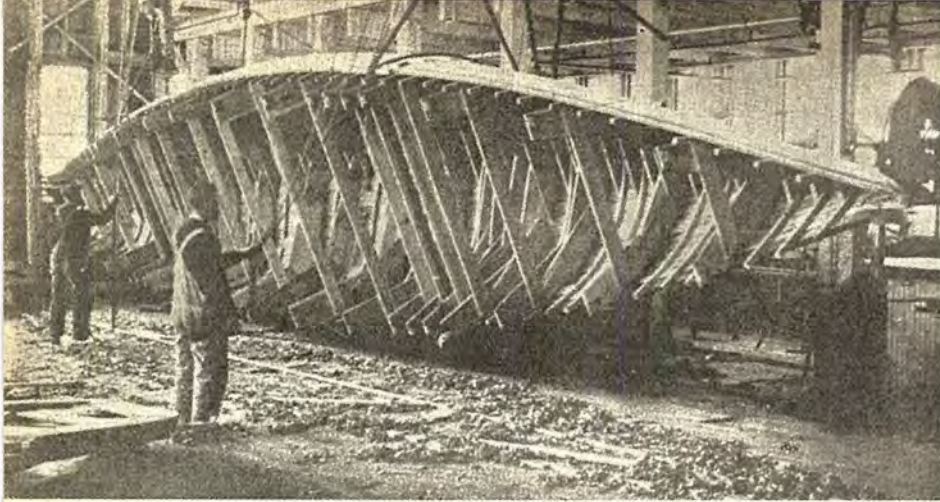
at have gjort den fast til Stævnen, hvilket giver en vis Styling over det kæntrede Fartøj. Først naar alle disse Forholdsregler er iagttaget, maa Mandskabet forlade Vraget og gaa om Bord i det hjælpende Fartøj. Selvfølgelig — hvis mange Joller under en Kapsejlad er kæntrede, vil der være en vis Ræson i, at det hjælpende Fartøj først tager saa mange nødstedte Mandskaber om Bord som muligt i Stedet for at lade dem drive om paa de kæntrede Baade, for navnlig naar der gaar høj Sø, er det ikke nogen egentlig Fornøjelse at være overladt til sig selv paa en skarp og glat Køl.



*Selv under saa idylliske Forhold kan Skæb-
nen indhente en stakkels Sejlsportsmand.*



*Besætningen er svømmet i Land
for at hente Hjælp.*



Vinter-Interior fra Baadeværftet.

Fra Baadeværfterne og andre Bygningsnyheder

I Efteraaret og Vinteren 1936—37 har Salget af Lystfartøjer været usædvanlig stort, og den store Brand, som ødelagde saa mange Fartøjer, har ogsaa gjort sit til, at Efterspørgslen har været stigende. Saaledes meddeler P. Schlütter's Yachtbureau om følgende Salg:

Hr. Kaptajn Topsøe, København, har i Stedet for den brændte Kutter „Rival“ indkøbt den 11 Tons store Kutter „Hjærdis“ af Horsens, og Hr. Veksellerer C. O. Henriques, København, har købt den 16 Tons store Spidsgatter „Valkyrien“, som faar Navneforandring til „Elly“. Ligeledes har Hr. Direktør Kørbing, København, bestilt en ny 35 Fods Motorbaad hos Baadebygger Viggo Hansen, Kastrup, Hr. Prokurist Hahn-Petersen, København, har solgt sin 22 Kvadratmeter Kutter „Anker“ til Hr. Jahn, København, og Hr. Forretningsfører Philipson har solgt sin 5 Tons Spidsgatter „Gurly“ til Hr. Salgschef Jørgensen, København, samtidig har Hr. Philipson købt en ny 26 Fods Motorbaad hos Baadebygger Nordbjærg. Hr. stud. jur. Buchwald har solgt sin

kendte 30 Kvadratmtr. Kutter „Ziba“ til Hr. Erlind Hansen, København, og Hr. Ing. Lund, Hellerup, har solgt sin 3 Tons Spidsgatter „M“ til Hr. stud. jur. Christensen, København.

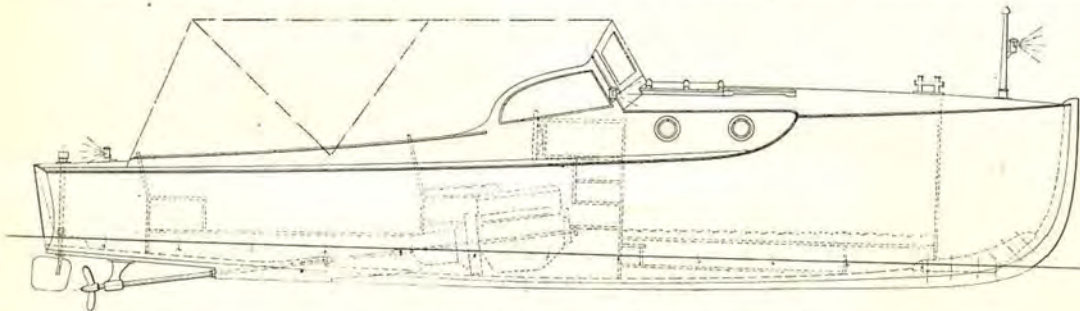
Værfterne i København har alle godt med Arbejde, saaledes har Baadebygger Nordbjærg, foruden H. M. Kongens store Kutter, en Serie 25 Fods Motorbaade under Bygning, — disse Motorbaade, der er indrettet med en god Forkahyt, faar installeret en kraftig Motor, og Farten bliver 15 Knob. De 2 første er allerede solgt.

Baadebygger Viggo Hansen, Kastrup, har foruden Direktør Kørbing's Motorbaad følgende Baade i Ordre: en 26 Kvadratmtr. og en 35 Kvadratmtr. Spidsgatter efter Konstruktør Hansens, Orlogsværftet, Tegninger

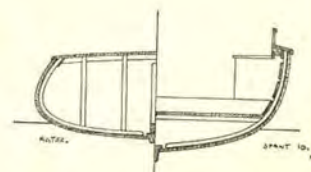
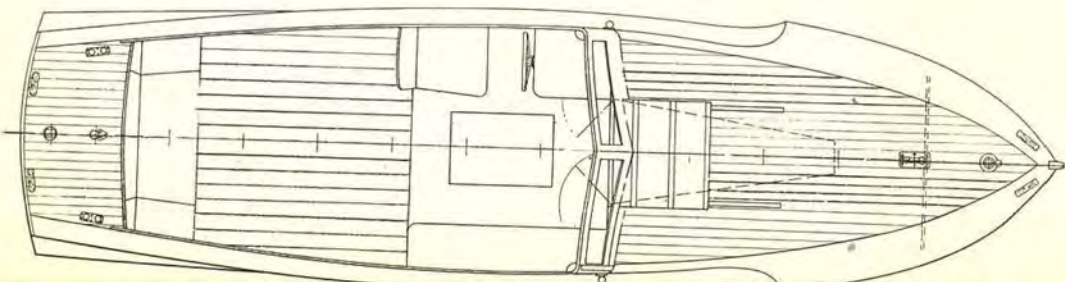
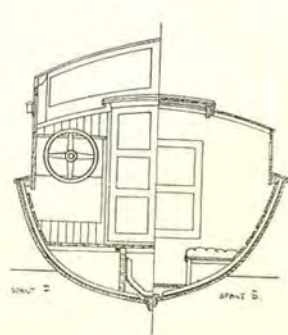


En Studie i 6-m Dæk.

og en 45 Kvadratmtr. Spidsgatter efter Ing. Utzons Tegning, en 15 Kvadratmtr. Kutter efter Ing. Witt og en 30 Kvadratmtr. Kutter til Grosserer Kay Halby og en 25 Fods Motorbaad, alt skal være færdigt i Aar. Jans Værft i Dragør bygger en ny hurtig-gaaende Motorbaad til Hr. Bøje-Benzon.



Konstruktions-Tegning til Nordbjærg's nye Serie Motorbaade.



PLAN og PROFIL FOR 7,0-14,5 m. MOTORBAAD N. R. 20.
MÅLSTOK 1:10 METER.

JAGT PAA HVALROS

Billedberetning fra det nordlige Polarhav

Ud paa Jagt! — I smaa, smalle Kanoer ror Jægerne til den Bugt, hvor Hvalrosserne er blevet set.



Et afgørende Kast! — Med fast Haand slynger Jægeren den dødbringende Harpun, i hvis ene Ende der er anbragt Line, som skal hale Hvalrossen ind — hvis Harpunen rammer.



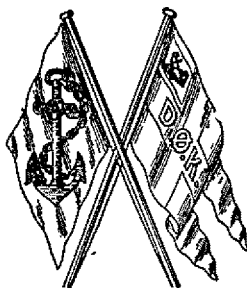
Byttet bliver halet om Bord. Det er en kraftig Hvalros-Tyr, der med sine smukke Hugtænder, det faste Skind og det meget Fedt lover god Gevinst.



Kvinden med de blodige Hænder. — Da hun rakte Fotografen Haanden, blev han forskrækket. Han kendte endnu ikke Hvalrosfangerens Levevis: Hun varmer sine Hænder i Blodet fra Dyrets Saar.



Hvorledes vil det gaa? — Enten rammer Jægeren godt, og saa er Hvalrossen hans kostbare Bytte, eller han rammer skidt, og saa angriber det rasende Dyr Baaden, og Jægeren vil ikke faa det helt let med at slippe bort.

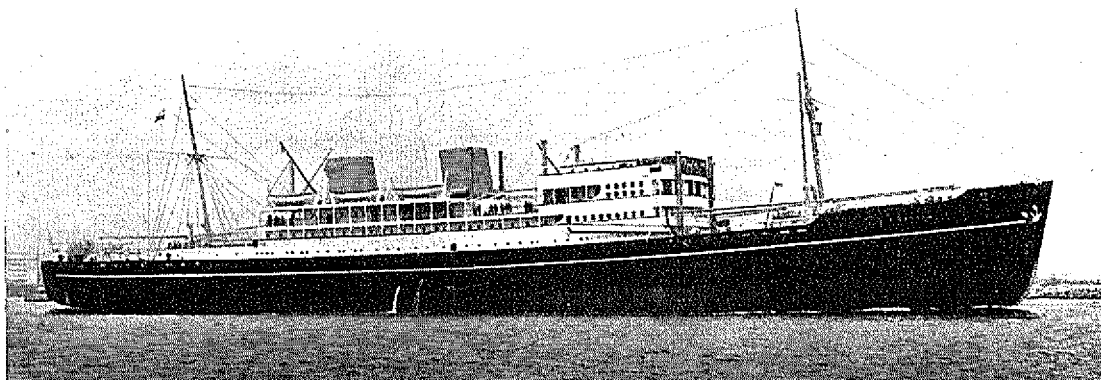


AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

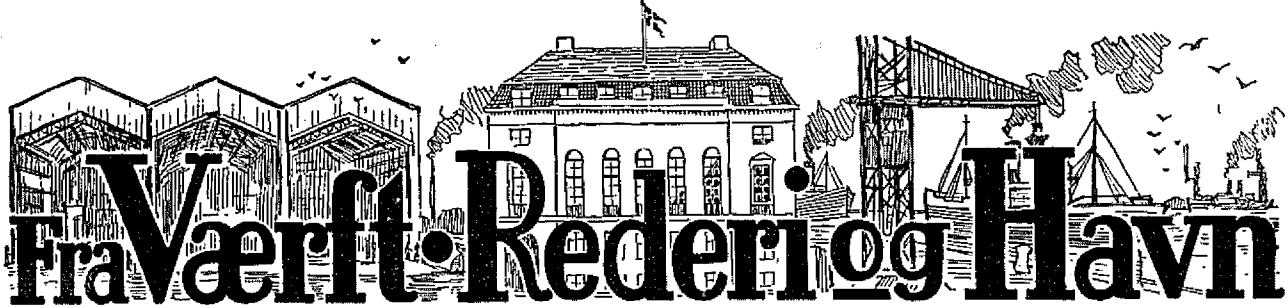
Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Marts 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
A. P. Møller-Tankbåde 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 Torin
Det Danske Petroleums A/S
D/S Orient
D/S Myren
Det Dansk-Franske D/S
D/S Vendilla
D/S D. F. K.
D/S Dania
D/S Heimdal
Andreas Christensen
D/S Pacific
A/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-Entreprise
Svitzers Bugserafdeling
D/S Activ, Korsør
D/S paa Bornholm 1866, Ronne
D/S Baltic
D/S Øresund
A/S Dampskibet Finland
D/S Nautic
D/S Als
Det Dansk-Norske D/S
A/S De Danske Sukkerfabrikker
D/S Jyden, Esbjerg
Rederiforeningens 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
Det Forenede Bugserelskab, A/S
A/S Draco

Motorskibsbygningen for 25 Aar siden og i Dag

Da „Selandia“ for 25 Aar siden gik ud paa sin Jomfrurejse, var den en enlig Svale, som imidlertid gjorde Sommer. Udviklingen af Dieselmotoren til Storskibsfart har siden da været saa vældig, at selv de største Optimister i 1912 ikke kunde forudse den. I 1936 var 60 pCt. af den søsatte Tonnage Motorskibe. Hvem skulde have troet, at den gode gamle Dampmaskine skulde blive i den Grad distanceret paa 25 Aar?

Jo, maaske een Mand, Etatsraad H. N. Andersen. B. & W. byggede „Selandia“ og indskrev dermed sit Navn uudslettelig i Skibsfartens Historie. Ikke mindre straalende staar imidlertid Etatsraadens Fremsyn og økonomiske Vovemod. Han tvang ligefrem B. & W. til det vovelige Foretagende. „Kan De bygge et Skib paa 400 ts., hvorfor saa ikke et paa 1000, 3000 eller 7000 ts.? Princippet er jo det samme!“ Denne Tro paa Dieselmotorskibets Fremtid var saa stor, at Ordren lød paa 2 Skibe. Ø. K. var da ogsaa det første Rederi i Verden, der udelukkende lod sine Nybygninger forsyne med Dieselmotorer.

Som det sig hør og bør blev „Selandia“ ogsaa den første „Millionær“ blandt Dieselmotorskibene og har i de 25 Aar gennemsejlet en Distance paa 1,200,000 Sømil, d. v. s. saa langt som Jorden rundt ved Ækvator 55 Gange, uden noget Havari af Betydning. Under det norske Flag og med sit nye Navn, „Norsemann“, har det fornylig gennemgaaet Survey til Lloyds højeste Klasse. Maskineri og Skrog var i bedste Orden. Der er ingen Tvivl om, at Dieselmotorerne vil holde en lang Aarrække endnu, lige saa længe som Skroget. Et bedre Bevis paa Kvaliteten af Konstruktionen og Arbejdet kan næppe faas.

I Skibsbygningskredse hele Verden over mindes man Dagen med Udtryk for Beundring og Agtelse over den Indsats, der her blev ydet ved Løsningen af det Problem, som i flere Aar havde beskæftiget mange Ingeniører, men først ved Indsats af B. & W. i vort lille Land naaede en praktisk Udformning.

Vi skal ikke her skrive Skibsdieselmotorens Historie. Enhver, der har med Søfart at gøre, kender den,

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
LAGRE I ALLE HAVNE
ALFRED OLSEN & Co. A/S
STOCKHOLM – GÖTEBORG – KØBENHAVN

og det vilde desuden fuldstændig sprænge „Vikingen“s Rammer. Det maa være nok at betragte blot det sidste Aars Udvikling paa Motorskibsbygningens Omraade og sammenligne den med Bygningen af Dampskibe i det samme Tidsrum.

I 1956 blev der ialt afleveret 1153824 ts. Motorskibe og 819966 ts. Dampskibe. Motorskibene udgør saaledes 58 pCt. af den samlede Tonnage. Af de paa-begyndte Nybygninger er Motorskibene ogsaa Verden over 58 pCt. England er, som vi tidligere har omtalt, paa dette Omraade konservativ, idet Dampskibene her har Overvægt og andrager 55 pCt. af Tonnagen. — At Danmark mellem de motorskibsbyggende Lande indtager Pladsen som Nr. 5, er al Ære værd. Forrest er England, derefter

9500 ts. D.W. og 4550 B.H.K. Helsingør Skibsværft 1 til D. F. D. S. paa 3200 ts. Gross og 5000 B.H.K., 1 til Rusland paa 4000 ts. Gross og 4200 B.H.K. og 4 til Torm paa 3900 ts. D.W. og 3000 B.H.K. — Nakskov Skibsværft: 1 til Cie. Maritime Belge paa 8500 ts D.W. og 4600 B.H.K., 5 til Cia Sud American paa 6000 ts. Gross og 6500 B.H.K., 1 til J. Lauritzen paa 3000 ts. D.W. og 3500 B.H.K., 2 til Norden paa 8500 ts. D.W. og 3550 B.H.K. og 5 til Ø. K., 1 paa 8000 ts. D.W. og 6000 B.H.K. og 2 paa 12,000 ts. D.W. og 9000 B.H.K.



Burmeister & Wain, København.



Nakskov Skibsværft, Nakskov.



Odense Staalskibsværft, Odense.

følger Tyskland, Sverige og Holland, medens Japan kommer efter Danmark. I Danmark bygges for Tiden 5 Dampanlæg paa ialt 6450 L.H.K. og 19 Motoranlæg paa 88750 L.H.K.

Motor-tankskibsbygningen spiller en stor Rolle for Tiden, og Danmark er godt med her som Nr. 4 efter England, Tyskland og Sverige.

De danske Skibsværfter har følgende Motorskibe i Ordre: Burmeister & Wain: 1 paa 12,500 ts. D.W. og 5900 B.H.K. til Bernhard Hanssen, 5 paa 14,700 ts. D.W. og 4600 B.H.K., de 2 til Martin Mosvold og 1 til Hansen Tangen, 1 paa 8800 ts. D.W. og 4550 B.H.K. til Skjeldbreds Rederi, 1 paa 2250 ts. D.W. og 5200 B.H.K. til Harry Borthen, 2 til Rumænien paa 8000 ts. Gross og 11500 B.H.K., 2 paa 2250 ts. D.W. og 5200 B.H.K. til Erling Mortensen og til Thcr Dahl, og endelig 2 til Norge paa

— Odense Staalskibsværft: 6 til A. P. Møller, 1 paa 4000 ts. D.W. og 2600 B.H.K., 2 paa 14,500 ts. D.W. og 4000 B.H.K., 1 paa 9200 ts. D.W. og 6100 B.H.K. og 2 paa 8000 ts. D.W. og 5800 B.H.K., 1 paa 9100 ts. D.W. og 2700 B.H.K. til Anglo-Saxon Pet. Co., 1 til A/S Sne-

(Fortsættes Side 41).

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

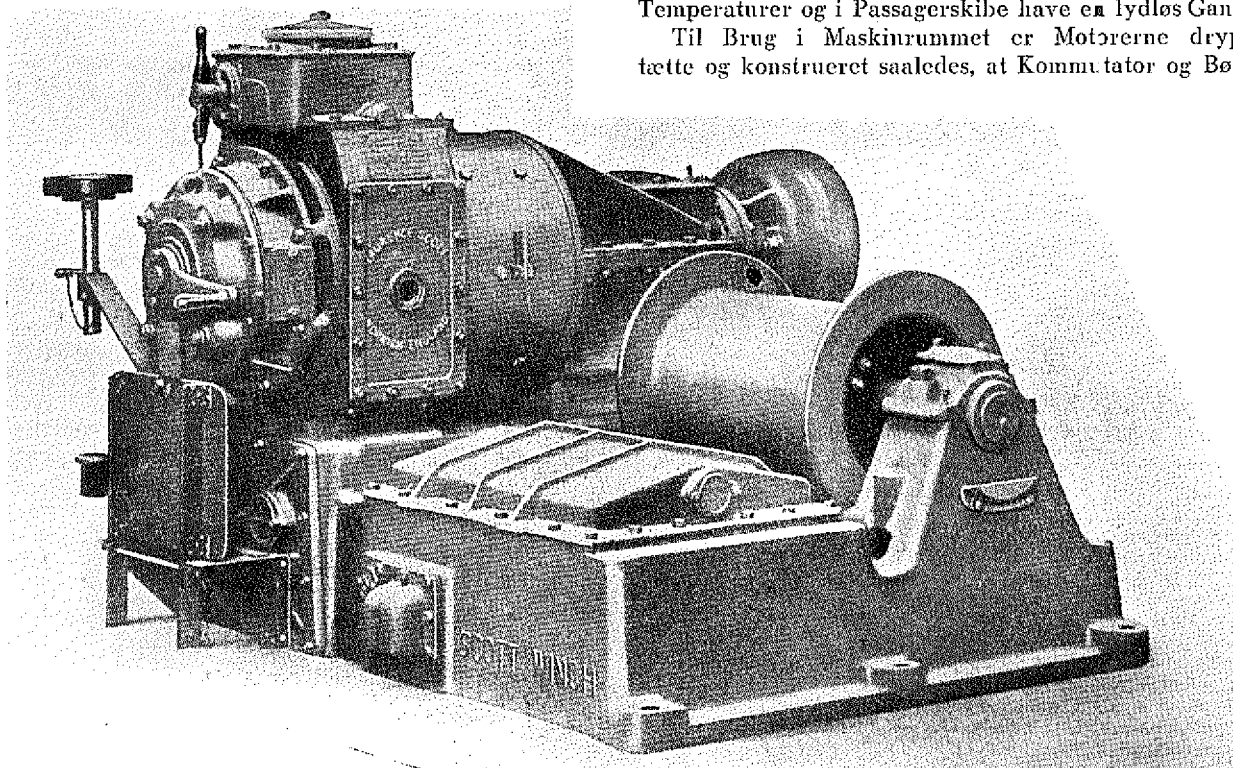
DIESELMOTORER

Elektrisk Hjælpemaskineri i Skibe

Man har i mange Aar før Motorskibenes Tid anvendt Elektromotorer i Skibe, men først med Dieselmotoren som Fremdrivningskraft maatte man gaa helt over til elektrisk Drift af alt Hjælpemaskineri for at undgaa Dampen. Med de forbedrede Konstruk-

Isolationen maa saaledes kunne modstaa Dampe, der indeholder Salt og Olie. De maa ofte være saa vandtæt indkapslede, at de kan modstaa selv den grønne Sø, og den mekaniske Konstruktion maa være saaledes, at den let tillader Eftersyn og eventuelle Reparationer. De maa i Troperne kunne modstaa de høje Temperaturer og i Passagerskibe have en lydløs Gang.

Til Brug i Maskinrummet er Motorerne dryptætte og konstrueret saaledes, at Kommtator og Bør-



Et moderne elektrisk Lade- og Lossespil.

tioner saa man ogsaa sin Fordel ved at bruge elektriske Hjælpemaskiner i Dampskibe som f. Eks. „Queen Mary“.

De første Motorer i Skibe var selvfølgelig Jævnstrømsmotorer, da Vekselsstrømsmotorerne er af nyere Oprindelse. Endnu bruges mest Jævnstrøm, baade paa Grund af den større Sikkerhed og den større Lethed, hvormed Jævnstrømsmotorernes Omdrejningstal kan varieres.

Konstruktionen af Jævnstrømsmotorer til Marinebrug er nu baseret paa 50 Aars Erfaringer. I Grundprincipperne er de naturligvis som almindelige Industrimotorer, men de maa i Detaillerne afpasses efter Brugen om Bord.

Grundet paa talrige Forespørgsler fra de af vore Læsere, der ikke har naaet at faa „Jul paa Havet“ 1936, kan vi meddele, at dette kan faas ved Bestilling gennem Deres sædvanlige Forhandler eller ved Indsendelse af Beløbet til „Vikings“ Ekspedition — Gl. Mønt 39, Telefon C. 9822.

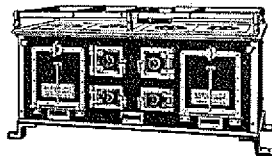
ster let kan efterses, ligesom Eftersyn skal kunne foretages, selv om Pladsen er meget begrænset.

Reguleringen volder ingen særlige Vanskeligheder. De Variationer, man ønsker for Pumper, Blæsere etc., udføres nemt ved Hjælp af Shuntregulatorer. Til Ladespil, Vapespil o. lign. maa man derimod have særlige Konstruktioner.

Et almindeligt Lossespil maa baade mekanisk og elektrisk være paa een Gang robust og simpelt konstrueret for at modstaa den ublide Behandling, det ofte er udsat for af uøvede Folk. Det skal kunne gaa langsomt og dog have et kraftigt Træk for at hale

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



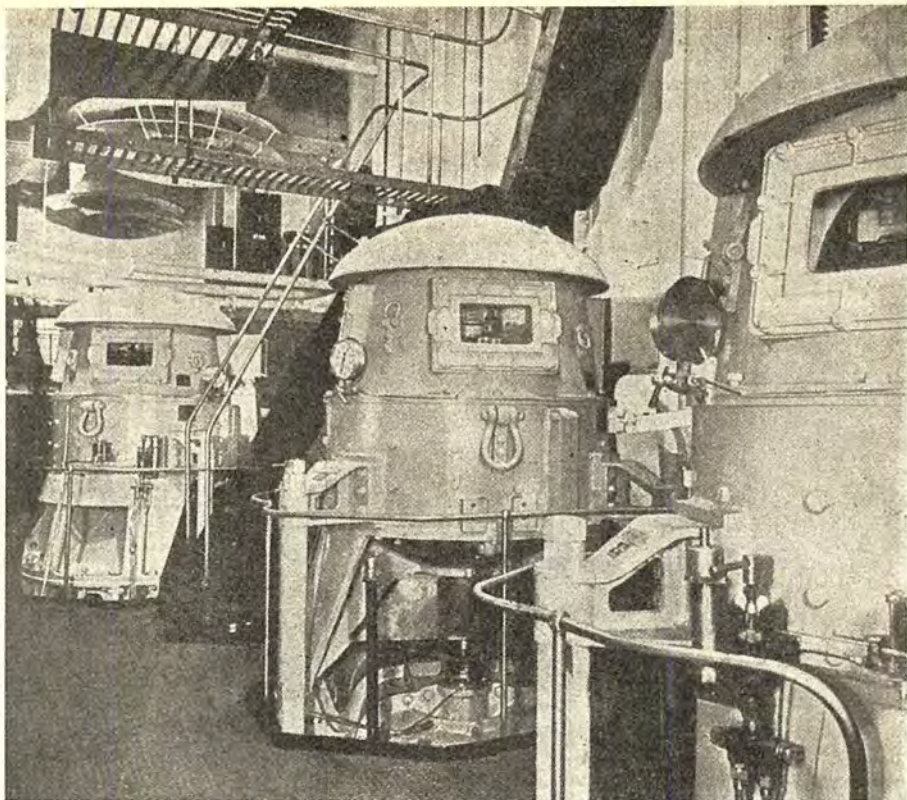
Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Lasten ned under Lugen, en passende Hastighed med Last og en endnu større med tom Lossekrog, for ikke at spille Tid. Desuden maa Bremsningen kunne ske let og sikkert, for at Lasten ikke skal tage Skade ved Landingen. Bremsningen sker ad elektrisk Vej, medens en Fodbremse tjener som Nødforanstaltning.

Man bygger elektriske Spil i alle Størrelser. Saaledes kan nævnes, at Trawlsplil med en 45 HK. Motor, som kan give et Træk paa 2,5 ts. og hale ind med en Hastighed paa 60 m pr. Min. Større Trawlsplil kan have en Trækkekraft paa indtil 7,5 ts.

Elektriske Køl vandpumper med lodret Axel i »Queen Mary«s Maskinrum.







SABROE KULDE
til alt og alle.

**MARINE-
KØLE-
ANLÆG**

FOR
LAST
OG
PROVIANT

TLF. 370

A/S THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

Om at slaa Glas.

I de ældste Tider havde man halvtimes Timeglas i Skibene, og man regnede ikke Benævnelsen „Glas“ paa samme Maade som nu, men begyndte lige efter Midnat — Kl. 00,50 — med 1ste Glas og fortsatte saa Døgnet igennem.

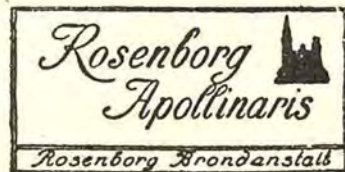
Den 18. September 1620 Kl. 10 Formiddag kunde Kaptajn Jens Munk saaledes skrive i Jagten „Lamprenen“s Journal: „lagt sydlig over igjen udj det 20de glas“.

1640 blev der fra et ved Holmen oplagt Skib slaaet Glas paa en Klokke, og efter 1688 blev der om Natten slaaet Glas paa Gammelholm.

I Skibene er Døgnet — Etmaalet — nu inddelt i 6 Vagter à 4 Timer eller 8 Glas.

Nytaarsnat Kl. 24 bliver der slaaet 16 Glas — 8 for det gamle og 8 for det nye Aar.

I „Ingolf“ i Sct. Thomas Havn i Dansk Vestindien blev der ved Aarhundredskiftet slaaet 32 Glas (31te December 1900 Kl. 24).



Stabelafløbninger - Prøveture

HELSINGØR.

Med det ved A/S Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til Det Danske Kulkompagni, København, byggede Specialskib til Kultransport S/S „Ivan Kondrup“ afholdtes Fredag den 12. Februar 1937 Prøvetur i Sundet.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem PP 88,39 m, Største Bredde paa Spant 12,95 m, Dybde

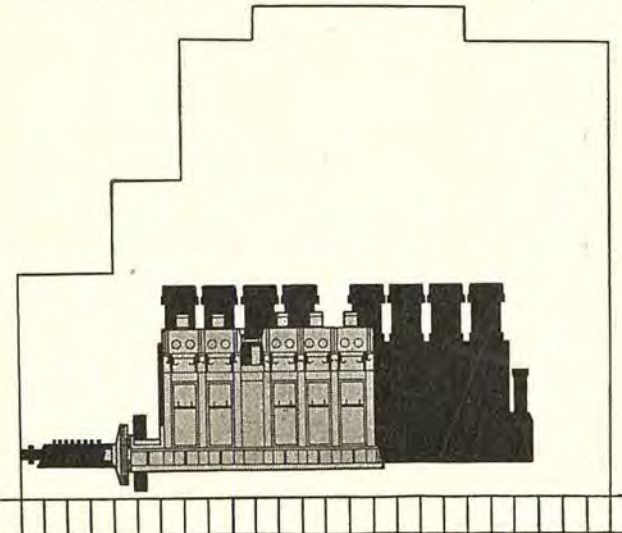
moulded 6,48 m, Dybgang 5,94 m, Lasteevne 5,94 m, ca. 3500 ts. d.w.

Skibet er bygget til British Lloyds højeste Klasse.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 3-cyl. Helsingør Turbo-Compound Maskine, Type H. 9½ paa ca. 1800 I.H.K., bestaaende af en Stempeldampmaskine med 2 H.T. og 1 L.T. Cylinder, kombineret med et Spildedampturbineanlæg af Helsingørs System. Kedelanlægget bestaar af 2 Stk. cyl. Marinekedler, forsynet med Overheder, Luftforvarmer og Howdens kunstige Træk.

Motorskibsbygningen for 25 Aar siden og i Dag.

(Fortsat fra Side 38).



Langskibs Snit af »Selandia«s Motorrum, der illustrerer Størrelsesforholdet mellem »Selandia«s Motor (vist i sort) og en moderne Motor i et Skib af samme Dimensioner.

fonn paa 15,500 ts. D.W. og 4500 B.H.K., 3 til Leif Høegh, 1 paa 14,500 ts. D.W. og 4000 B.H.K. og 2 paa 12,500 ts. D.W. og 4750 B.H.K. og endelig 1 til Phs. van Ommeren paa 14,500 ts. D.W. og 4000 B.H.K.

Det giver ialt for:

| | | |
|--------------|-------------|----------------|
| B. & W. . . | 107,150 ts. | 63,950 B.H.K. |
| Helsingør | 21,900 ts. | 21,200 B.H.K. |
| Nakskov . | 77,900 ts. | 58,700 B.H.K. |
| Odense . . | 136,600 ts. | 49,000 B.H.K. |
| Ialt 40 Sk.: | 343,550 ts. | 192,850 B.H.K. |

Som man ser, er det meget betydelige Ordre, de danske Værfter ligger inde med, hvilket kun kan glæde alle Danske. At en stor Del skal bygges for udenlandsk Regning, og derved giver Arbejde til danske Hænder, er en stor økonomisk Fordel og vidner højt om dansk Skibsbygningsindustri Anseelse i Udlandet.

HELSINGØR.

Lørdag den 20. Februar 1937 søsattes ved A/S Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri et nyt Passager-skib til Finska Ångfartygs Å/B, Helsingfors, bestemt til Linien Helsingfors—København—Hull.

Ved Søsætningen døbtes Skibet af Fru Direktør Ramsay med Navnet „Aallotar“. Tilstede ved Afløbningen var desuden den finske Minister Thesleff med Frue, Direktør Axel Krogius, Admiral C. Carstensen, Grosserer H. Tobiesen, Skibsreder E. Hahn-Petersen, Grosserer H. H. Nissen m. fl.

Skibets Hoveddimensioner er 275'—0" × 45'—3" × 28'—5", og det faar en smukt udstyret Passagerap-tering for 97 Passagerer paa 1. Klasse og 85 paa Turist-Klasse. — Maskineriet bliver 1 Stk. Lentzmaskine med 2 HT Cylindre 520 mm Dia. og 2 LT Cylindre 1100 mm Dia. med 1150 mm Slag. — Der findes 3 Kedler: 2 à 14'—9" og 1 à 15'—9" Dia. — Skibet bygges til British Lloyds højeste Klasse og er konstrueret specielt for Sejlads i isfyldte Farvande.

EFFZETT Sidebordsmotor



2 HK
2½ HK
3½ HK

Præcisions-
arbejde
Billige Priser
Gunstige
Vilkaar

Telefon: { 11 708
12 428

V. H. LANGEBÆK
Ingeniør, cand. polyt.
Nørre Søgade 35
København

EFFZETT Sidebordsmotor



KGL. HOF MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

Nymontering, Modernisering og Reparationer af enhver Art og i fineste Udførelse til alle Arter Passager- og Fragtskibe m. m.

Forslag og Tilbud gratis.
Hurtig Levering.

ST. KONGENSGADE 29. TELF. CENTR. 386-11186.

ODENSE.

Fredag den 15. Januar foretoges Prøvetur med Odense Staalskibsværfts Nybygning Nr. 65, Motorskibet „Gudrun Mærsk“, bygget til Dampskibsselskabet af 1912 A/S, København.

Baaden er et aabent Shelterdæk Fragtmotorskib paa ca. 4100 ts. Dødvægt, bygget til Lloyds højeste Klasse. Skibets Dimensioner er følgende:

Længde mellem Perpendikulærer 99,06 m, Bredder paa Spant 14,02 m, Dybde til øverste Dæk 8,9 m.

Maskineriet er en enkeltkruet 6-cyl., 4-Takts Dieselmotor af Burmeister & Wain's Krydshovedtype for Trykforstøvning. Maskineriet er i Stand til at

udvikle 5000 I.H.K., hvilket skal give Skibet en Fart af 14 Knob. — Skibet er udstyret med elektrisk Dækspil og elektrisk Styremaskine. — Der er indrettet 2 Passagerkamre samt en hyggelig Salon midtskibs.

Ventilationen af Lastrummene er udført med Henblik paa Transport af Frugtlast, idet Ventilatorerne, som er betydeligt større end sædvanlig i denne Type Baade, er forsynet med elektrisk drevne Blæsere. Der er ligeledes ved Skumslukningsapparater etc. truffet meget detaljerede Foranstaltninger til Forebyggelse af Brand om Bord.

Prøveturen forløb uden Uheld, og Skibet blev overtaget af Rederiet paa Kerteminde Red.

Som Repræsentanter for Rederiet deltog Hr. Overingeniør O. Mærsk-Møller, ligesom Værftets Ledelse samt Repræsentanter for Burmeister & Wain deltog i den vellykkede Prøvetur.

NAKSKOV.

Lørdag den 6. Februar 1937 foregik paa Nakskov Skibsværft Stabelafløbningen af Værftets Nybygning Nr. 79, et 2,600 ts. Frugtmotorskib til Rederiet J. Lauritzen, København.

Skibet, som har faaet Navnet „Australian Reefer“, skal indrettes til Frugtfart og har følgende Dimensioner: Længde mellem Perpendikulærer 100,58 m, Bredder paa Spant 14,48 m, Dybde til øverste Dæk 8,58 m, Lastevne ca. 2,600 ts. D.W. — M/S „Australian 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 Losse- og Dækspil samt elektrisk Varpespil, Ankerspil og Styremaskine. — Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 10-cylindret Dieselmotor 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.

M/S „Australian Reefer“ er det 10. Skib, som Rederiet J. Lauritzen i Løbet af de sidste 6 Aar har ladet bygge paa Nakskov Skibsværft.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



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
Faes i alle Verdenshavne

**INTERNATIONAL
FARVEFABRIK**
(Holzappel) A/S
Sct. Annæplads 16
København K.
Telefon Centr. 5601

Gammel Historie Rom



Denne fine og meget kraftige
Gammel Historie Rom
der har været lagret i lang Tid,
udmærker sig ved
pikant Aroma og
Velsmag. - Sælges
kun i orig. Styrke: **60-62 %**

CLUB ROM Behagelig og aromatisk
Kvalitet. Skuffer aldrig.

Forlang hos Deres Skibsprovianteringshandler:

JESPER CHRISTENSEN & Co.s
Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.



Grundlagt
1888

Har De læst »Barken Margrethe«

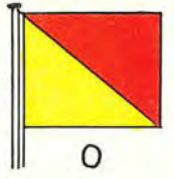




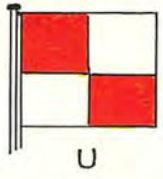
A



H



O



U



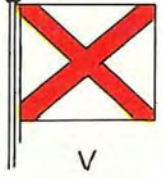
B



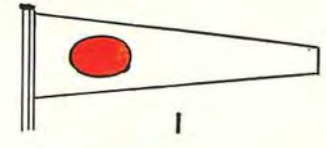
I



P



V



1



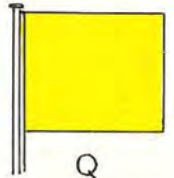
6



C



J



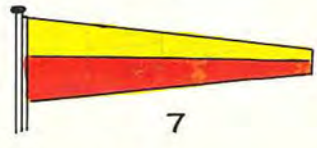
Q



W



2



7



D



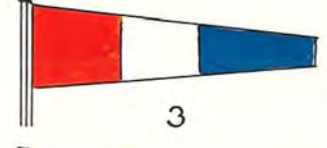
K



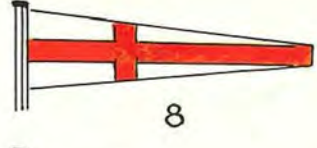
R



X



3



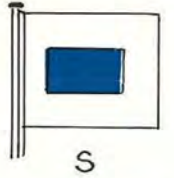
8



E



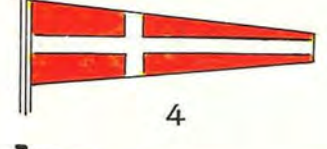
L



S



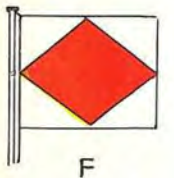
Y



4



9



F



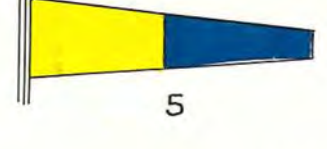
M



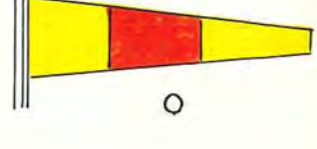
T



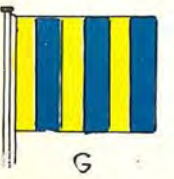
Z



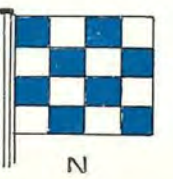
5



0

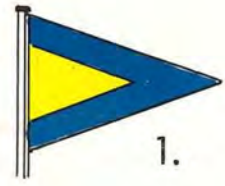


G

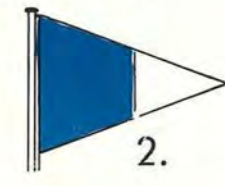


N

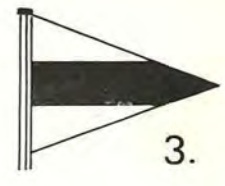
Lighedstandere (Substitut)



1.

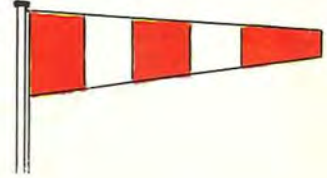


2.



3.

Svarstander



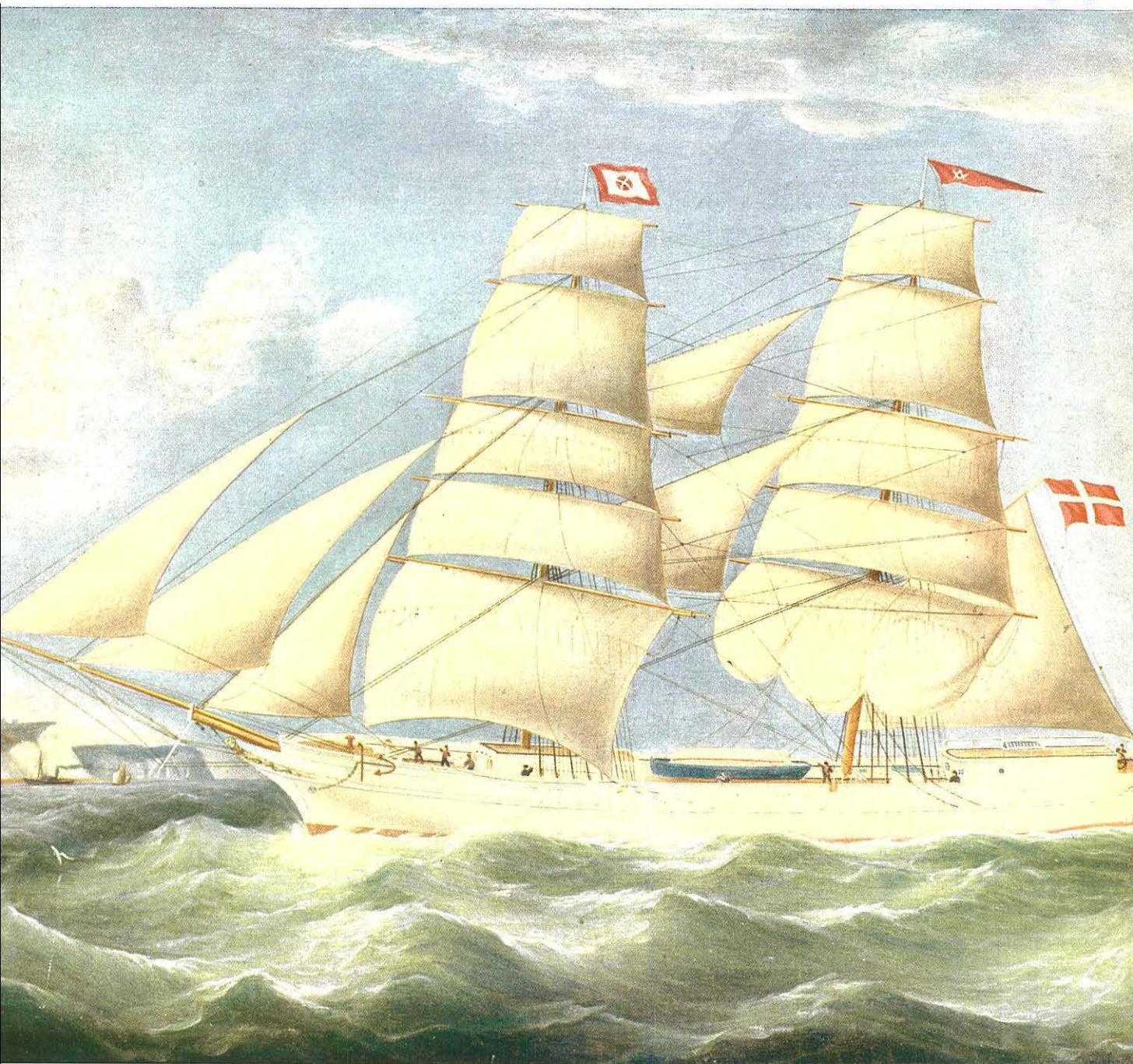


VIKINGEN

50 Øre

Rømø-Briggen „Festinalente“

1937 - Nr. 4
14. Aargang



*„Vikingen“ har fra Verdensudstillingen i Paris
modtaget Indbydelse til alle danske Sejsportsfolk*



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Den persiske Havbugt

i
Dag



Stranden ved Bander Abbas.

Af H. BLEGVAD

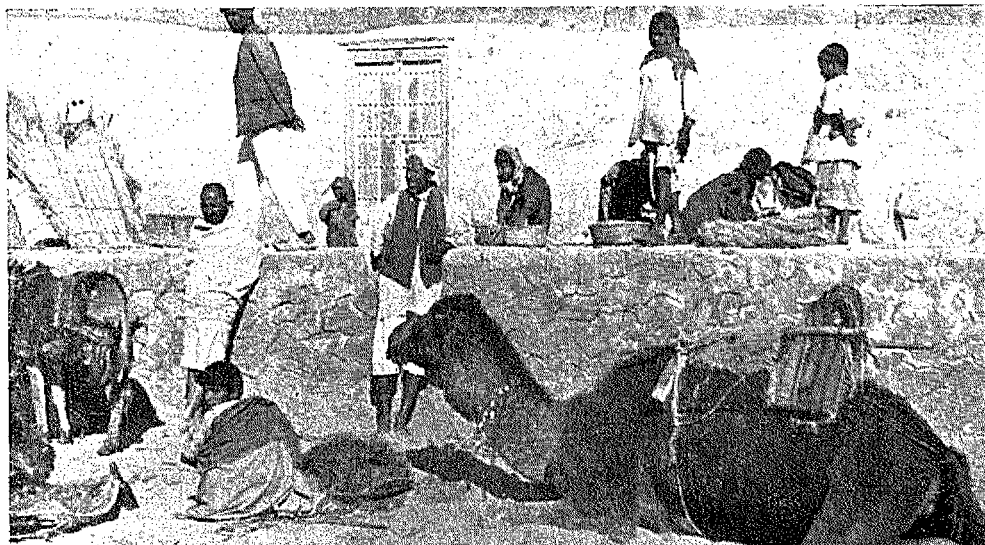
Fra Dr. Blegvad, Statens biologiske Station, har „Vikingen“ modtaget følgende interessante Artikel. Dr. Blegvad har jo som bekendt modtaget det ærefulde Hverv at undersøge Grundlaget for et virkeligt Fiskerierhverv i den persiske Havbugt. Arbejdet udføres ombord i en Esbjerg-Fiskekutter, der har gjort Rejsen derned ombord i en Damper.

„British India Steamship Navigation Co.“ har to Ruter paa den persiske Havbugt. Den ene „Fast Mail“, besørger af større Baade paa under 5000 Tons og gaar fra Basra via Khoramshaber (eller Mohammerah, som det tidligere hed) og Bushire til Karachi i Indien. Den anden, „Slow Mail“, betjenes af noget mindre Dampere, paa omkring 4000 Tons, og anløber de fleste vigtigere Pladser i Bugten paa sine ugentlige Ture. Vil man lære noget af Havbugten at kende, bør man tage med „Slow Mail“.

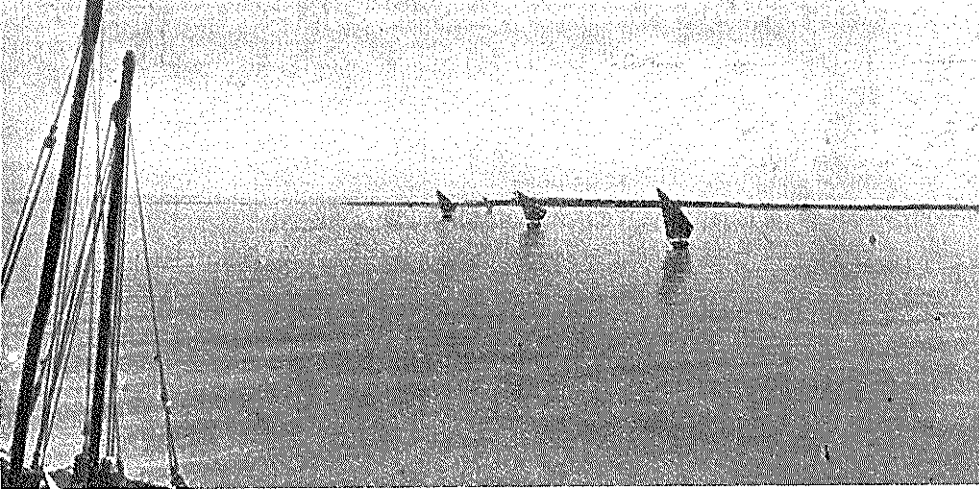
Vi gaar om Bord i S/S „Barala“ i Khoramshaber. Damperen ligger ude paa den vældige, gule Flod, Shab-el-Arab, der er Eu-

frats og Tigris' forenede Udløb i den persiske Bugt. Baaden er omgivet af de Indfødtes Fartøjer med deres mægtige Latinersejl. Der losses og lastes under en øredøvende Raaben og Skrigen af de pjaltede Indfødte — hevedsagelig Arabere. Damperen selv har Oliefyring — vi er jo lige ved det store engelske Oliekompagnis Centrum, Abadar, hvis talrige Oliebeholdere og Raffinaderier skimtes under en mørk Sky af Røg paa den anden Side af den lave, palmebevoksede Ø i Flodmundingen. Olien føres herved i vældige Rørledninger oppe fra Bjergene, mere end 200 Kilometer herfra.

Baaden er ikke ny, men blankpudset og velholdt. Besætningen er mørkhudede Indere i Uniform — en mørkeblaa Bluse, som de ofte selv har overbroderet med farverige Mønstre, Flag o. lign. Efter flere Timers



*Persisk Idyl!
Kamelen fodres med Hø.*

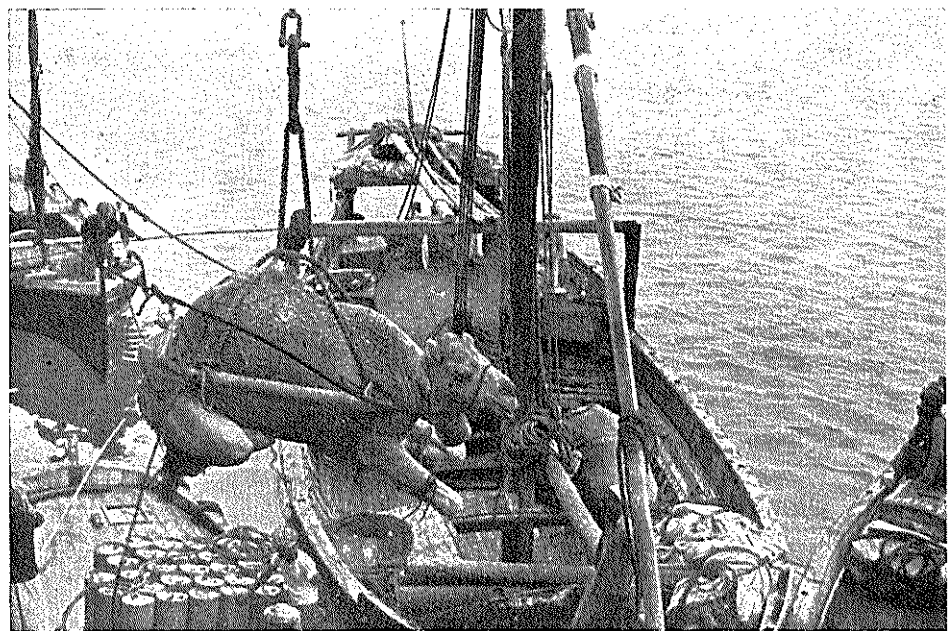


Fiskerbaade ud for Bushire.

Lastearbejde letter vi Anker og staar ned ad Floden, forbi de lave, palmbevoksede Kyster — 10 Millioner Dadelpalmer vokser her ved Shat-el-Arabs Bredder, og Dadlerne herfra siges af Kendere at være de bedste i Verden. Nu passerer vi den lange Sandbarre ved Mündingen og staar ud i den solbeskimede Golf. Vandet taber efterhaanden sin skiddengule Lerfarve og bliver klart og dybblaat; de sidste Mæger forlader os, Mørket falder paa, og snart er det sort Nat, men med en tindrende Stjernehimmel over vore Hoveder og en grønlig lysende Morildsstrebe langs Skihssiden.

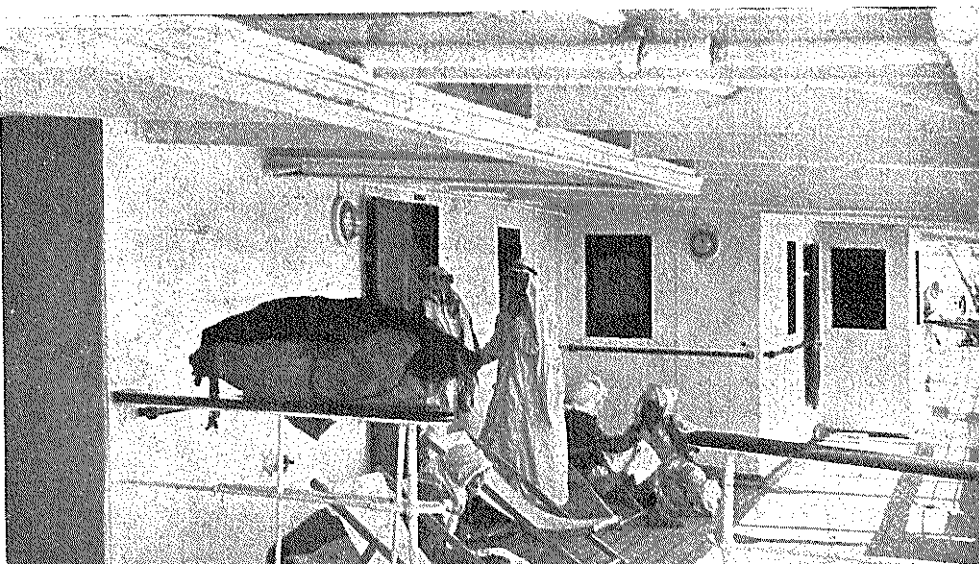
Næste Dags Formiddag er vi i Bushire. Vi ankrer op paa Rheden, et godt Stykke fra Byen, og snart er Damperen atter omgivet af Baade, der skal have Last. Det vil være 6 Timer, saa der er Tid til et Besøg i Byen. Der er isøvrigt ikke meget at se: en Samling hvidkalkede Huse med flade Tage, snævre Gyder, en Bazar med Fisk og andre Fødevarer, Fluor og europæisk og japansk Godtkøbskram; Byen ligger paa en vidtstrakt, nøgen Sandslette med enkelte Dadelpalmehave. I den fjerne Baggrund tegner høje, nøgne Bjerge en takket Silhouet. I et stort Hus udenfor Byen bor Englands Generalkonsul; han er „politisk Resident“ for hele Havbugten. I tidligere Tid var denne

„vet“ gjorde, at det store Rige fra det nordlige Persien stadig strakte sine Følere længere sydefter, og Tyskland, der med Bagdadbanen som Livsnerven, der skulde forbinde Berlin med



Sheikens Kameler omlades fra Skib til Pramme.

den persiske Havbugt, drømte storpolitiske Drømme om den „Plads i Solen“, det tyske Rige mente med Rette tilkom det. Først den russisk-japanske Krig, derpaa Balkankrigen og endelig Verdenskrigen satte Bom for Ruslands og Tysklands Planer. Nu ligger Bushire fredeligt i den varme, halvtropiske Vintersol, den kølige Nordvestvind, „Shemal“en, gør dog, at her nærmest er koldt om Vinteren, især Morgen og Aften. Husene er byggede alene med den Hensigt at holde den frygtelige Varme, der hersker her om Sommeren, ude. Omkring en firkantet Gaard, der huser den uundværlige Regnvands-Cisterne, er Huset bygget i 2 Etager. Øverste Etage er omgivet af Altaner baade udadtil og ind mod



Arabere om Bord paa S/S »Barala«.



Kamelkaravane ud for Bender Abbas.

Gaarden, og alle Værelserne er høje, hvidkalkede Rum uden Vinduer, men med et Utal af Døre med Ruder i. Drikkevandet er et stort Problem her; den Smule Regn, der falder om Vinteren, er som Regel ikke tilstrækkelig til at dække Aarets Forbrug, saa Ferskvand er en Handelsvare, der falbydes ved Dørene fra Æsler, belæssede med vandfyldte Gedeskind.

Hen paa Eftermiddagen er Losningen tilendebragt, og vi stævner tværs over Bugten mod Bahrein-Øerne, hvortil vi ankommer den følgende Morgen. Disse to flade Øer er Hovedcentret for det berømte Perlefiskeri. Perlemuslings-Bankerne strækker sig i en Bue langs den arabiske Side af Golfen med Bahrein-Øerne som Centrum. Dykkerne er indfødte Arabere, der uden andet Hjælpe middel end — Klemme paa Næsen dykker ned indtil 60 Fods Dybde og henter Muslingerne op i et Net, de har om Halsen. De talrige Hajer, der findes her netop i Sommertiden, der er Hovedsæsonen, synes ikke at genere Dykkerne. Muslingerne, der er flade og store som Spisetallerkener, lægges i Solen, til de begynder at gaa i Forraadelse, og Perlerne udtages. Store Formuer er gaaet gennem Hænderne paa de Perlekøbmænd, Arabere, Jøder og Persere, der bor i Bahrein. I de senere Aar har dog Konkurrence fra de „kunstige“ japanske Perler sænket Prisen paa de „ægte“ Perler betydeligt.

Til Gengæld har Bahrein-Øerne faaet en ny Indtægtskilde: Petroleum. Et amerikansk Selskab har siden 1931 udført ikke mindre end 47 Boringer paa den største af Øerne, har anlagt eget Raffinaderi og beskæftiger nu flere Tusind Mand.

Den britiske Konsul sender elskværdigt sin Motorbaad ud for at hente mig ind til Havnen. Vi sejler hen over et udstrakt, lavt Karalrev ind til Molen, hvor høje, smukke Arabere i farvestraalende Burnus'er og Turbaner interesseret iagttager Landstigningen. Vi besøger Bazaren, der er mere righoldig end de fleste andre her ved Bugten, og kører derefter ud til Oliefelterne, hvor de mægtige Boremaskiner arbejder, og hvor der flere Steder brænder en „evig Ild“, hvæsende op af et Rør i Jorden — det er de Gasarter, der ikke benyttes, man befrier sig for paa denne Maade. Meget interessante er ogsaa de store kuppelformede Gravhøje, der i Hundredevis findes her paa Øen. Flere lærde Forskere mener, at det er de ældste paa Jorden, saaledes at vi maaske her staar ved „Menneskehedens Vugge“.

Kl. 2' Eftermiddag forlader vi Bahrein og krydser atter Bugten paa Vej mod Lingele. Det er efterhaanden blevet helt vindstille, og Solen skinner fra en skyfri, dybblaa Himmel. Sølvskinnende Flyvefisk styrter sig op fra Vandet og flakser med de udpilede Finner vibrerende som Guldsmede-Vinger hen over Overfladen. Store Flokke af Delfiner skyder deres sorte, skinnende Rygge op over Havet; undertiden springer de højt op i Luften og forsvinder igen med et Plask. Meterlange, giftige Havslanger, svovlgule med sorte Pletter og sammentrykt Hale, ligger stivnede, krummede i Zig-zag, solende sig i Hav-

overfladen; Dønningen løfter dem blidt op og ned. Naar Skibets Bovvand sætter en forbidrivende Tangdusk i Bevægelse, drysser der en Regn af Smaafisk ud til alle Sider; de har aabenbart søgt Skjul under Tangen som under en Paraply. Et Sted ude mod Horisonten under den synkenøe Sol springer en vældig Sværdfisk op over Havet, Gang efter Gang, og lader sig falde ned paa Siden med et højlydt Plask — den er aabenbart ved at indcirkle en Stime Smaafisk til sin Aftensmad. Efter at Solen er gaaet ned og Stjernehimlen tændt — Stjerner af en tindrende Klarhed og en Farvepragt, vi ikke finder Magen til hjemme — sejled' vi i et grønt-lysende, fosforescerende Hav, hvor enkelte pludselige Glimt, som fra en grøn Signallygte, forraader store Gopler, der er kommet ind i Skibets Bovvand.

Ved Middagstid næste Dag ankrer vi op udfor Lingels paa den persiske Side af Golfen. Byen ligger smukt, langs en halvcirkel-formet Bugt, og lyser blændende hvid i Solen. Dadelpalme-Lunde strækker sig langs Bredden til begge Sider, høje Bjerge i sorte og Violette Toner danner Baggrunden. Her er endnu varmere end i Bushire i Sommertiden; Det fremgaar af de høje „Badgirs“ eller Vindtaarne, der rager op fra praktisk talt hvert eneste Hus. De er beregnet til at opfangе selv den svageste Luftning fra ethvert Vindhjørne og sende den ned til Kældrene, hvortil Beboerne flygter i den varme Tid.

Losningen er tilendebragt i Løbet af et Par Timer, og vi gaar atter over mod den flade arabiske Kyst. Allerede samme Aften ved 10-Tiden er vi udfor Dobai paa den berygtede „Piratkyst“. I gamle Dage var det forbundet med Livsfare at nærme sig denne Kyst. Vé det Skib, der strandede paa et af de mange Rev i den lavvandede Bugt — dets Besætning var redningsløst fortabt. Men selv ude til Søs gik de mørkhudede Sørovere ofte over til Angreb mod forbisejlende Skibe, som de omringede i deres lette og hurtigsejlende „Dhows“. Det er ikke længere siden end 1820, at et stort engelsk Krigsskib blev angrebet og erobret af flere Tusind Pirater: ikke en eneste Mand af Besætningen undslap. Nu har britiske Krigsskibe forlængst gjort Ende paa dette Uvæsen, og i de officielle engelske Kort hedder Kysten nu „Trucial Oman“, d. v. s. det Oman, der er sluttet Overenskomst med: de forskellige Sheiker har maattet indgaa paa ikke at afstaa noget af deres Omraade til andre Magter; til Gengæld faar Sheiken ofte en aarlig Apanage, og det britiske Rige forpligter sig til at opretholde Freden i Bugten med sine Krigsskibe.

Straks efter at vi har ankret, forkynder en øresønderrivende Raaben og Skrigen, at de arabiske Dhows nærmer sig for at modtage Last. I Projektørernes skarpe Lys springer halvnøgne Arabere overbord med Fangelinen bundet om Livet for at gøre fast til Damperen. I det klare, grønne Vand er de mørkhudede,

S/S »Barala« for Anker.



muskuløse Svømmere et fantastisk Skue. Mange af Søfolkene bærer umiskendelige Spor af Negerblod i Aarerne: kruset Haar, tykke Læber og næsten sort Hud; de er Efterkommere af de Neger-slaver, der tidligere i stor Mængde førtes hertil, især fra Zanzibar, og var en særdeles vigtig Handelsvare. — Snart er vi omgivet til begge Sider af mere end en Snes store Baade, der i den lange Dønning hugger op og ned — ofte forkynder en lydelig Knagen og Splintren af Træ, at en af de lange Ræer, hvortil det mægtige Latinersejl er fastgjort, er kommet for nær en anden Baad — og Larmen dernede stiger for en Tid en ekstra Grad i Styrke, hvad man ikke skulde tro var muligt.

Da Losningen næsten er tilendebragt, kommer en fornem Sheik om Bord med hele sit Følge, over et halvt Hundrede Mennesker i alt. Høje, smukke, sortskæggede Arabere, ofte med sølv- og guldbroderede Burnus'er, og en Skare tilslørede Kvinder, der under tydelig Snakken, Latter og Hvin erobrer Skibet og med deres smukke, mørke Øjne indsuger alt det forunderlige, de her ser. De fleste af dem er dog kun taget med herud for at tage Afsked med de bortdragende, et Selskab paa en halv Snes fremstaaende Arabere med deres talrige Tjenerskab samt to ældre Kvinder. De medfører ogsaa tre kostbare, lysegule Ride-Kameler samt nogle Gedekid. Sidst bliver „Rejsekassen“ baaret om Bord under stor Forsigtighed; det er 3 solide Sejldugssække, fyldt med Sølv-Theresiadalere, endnu i vore Dage det almindeligste Betalingsmiddel her paa Kysten.

Lidt senere paa Natten ankrer vi udfør en anden By paa Piratkysten, Charda. Det samme Liv udfolder sig, med Losning under Raaben og Skrigen, men allerede efter en Times Forløb er vi færdige her og stævner mod Bender Abbas, den persiske By i Hormus-Strædet, Indløbet til Havbugten.

Næste Dag bliver jeg, sammen med to af Skibets Officerer, inviteret til „Middag“ af Sheiken. Vi sætter os, vi tre og en halv Snes Arabere, paa Hug paa en Maatte, udbredt paa Dækket, i en Kreds omkring et mægtigt dampende Fad Ris, der tillige indeholder Kød af et af de smaa Gedekid. En Tjener hælder stadigvæk Skysovs over Risbjerget paa Fadet, mens vi alle langer til — med Fingrene! Det er en lidt underlig Følelse at se alle de sorte Araberfingre jage ned i Fadet ved Siden af ens egne Fingre, der efterhaanden drypper af Sovs; men baade Kød og den krydrede Ris er velmagende, hvad Araberne demonstrerer ved lydelige Ræb; henimod Slutningen at Maaltidet er en af os andre ogsaa saa heldig at kunne præstere en lignende Lyd, hvad der hilses med glade Smil og Bifaldsnik af Araberne. Desværre kan ingen af os Arabisk, saa Konversationen indskrænker sig til Fingersprog.

Efter Maaltidet frembærer en Tjener lunkent Vand i en Sølvskaal, Sæbe og rent Haandklæde, saa vi alle kan vaske Hænderne. Derefter serveres sort, sød, men meget velmagende Kaffe i smaa, hankuløse Porcelæns-Kopper. Høfligheden byder

at drikke 3 Kopper og derefter sætte Koppen fra sig som Tegn paa, at man ikke ønsker mere. Vi vil nu rejse os, men tvinges atter til Sæde, og 3 Blikdaaser (lavet af gamle Petroleumsdunke) bydes os; de indeholder en brun, sejt og klæbrig Masse, der smager omtrent som søde Flødekarameller — Araberslik. Det betyder os, at det er en Gave, vi maa beholde til Erindring. Saa endelig kan vi rejse os fra den for os Europæere saa uvante Stilling og tager Afsked med det eneste arabiske Ord, min persiske Sekretær kan: Tak, „Mamnoon“. Alle de skinnende hvide Tænder lyser op i venlige Smil, mens Araberne bøjer sig og fører Haanden til Panden og Brystet. Jo, Piraternes Efterkommere er i vore Dage Elskværdigheden, Høfligheden og Gæstfriheden selv!

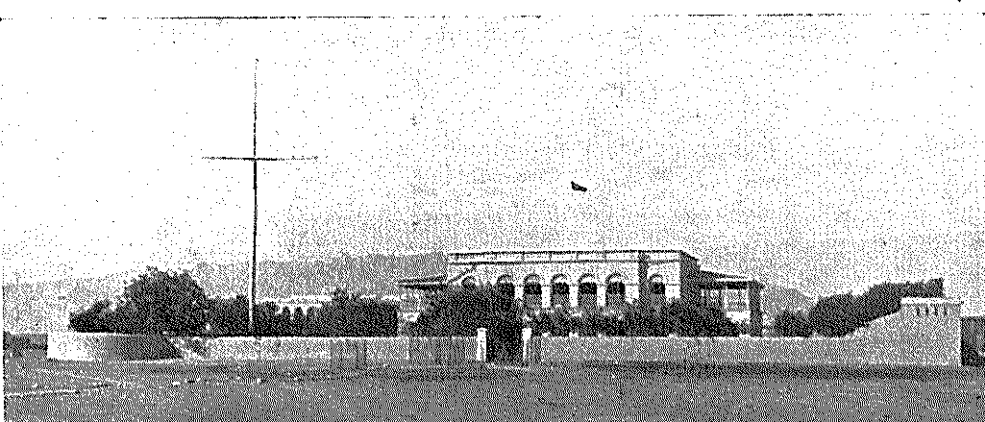
Op paa Dagen ankommer vi til Bender Abbas, der ligger i Læ bag Øerne Quism og Hormus — det berømte Hormus, som Alfonso Albuquerque erobrede og gjorde til en stærk portugisisk Fæstning. Senere blev den indtaget af den persiske Shah Abbas, der flyttede Indbyggerne ind til Fastlandet, til Byen, der nu bærer hans Navn. Nu er der kun Ruinerne af de mægtige, portugisiske Fæstningsanlæg tilbage paa Hormus.

I Motorbaad sættes vi ind til Kajen ved Bender Abbas. Denne By skal efter Sigende i Sommertiden være den varmeste af alle her ved Golfen. Berømt er saaledes Fortællingen om Bender Abbas — Manden, der fra Helvede aabenbarede sig for sin Hustru og bad om at faa udleveret sin Pustin, sin Faareskindspels, fordi han frøs! — Nu i Februar, efter at der lige er faldet Regn, er Klimaet meget behageligt; i Sletten udenfor Byen spirer smaa Græsstraa op, saa den trøstesløse Ørken faar en svag grønlig Tone. Hist og her staar smaa Palmelunde, og som Baggrund for det hele ses Kystbjergenes mægtige Kæde, skiftende i Farve gennem Døgnets Timer. Kvinderne bærer de fyldte Vandkrukker hjem fra Brøndene udenfor Byen, balancerende yndefuldt med de høje Lerkrukker paa Hovedet. Kamelkaravaner kommer langsomt gaaende i lange Rækker, belæssede med Varer fra det Indre af Landet: Uld, Tæpper fra Kerman, Opium o. s. v. Naar Karavanen holder Hvil, lejrer Kamelerne sig i smaa Grupper om hver sin Høbunke og langer til „Fadet“ med energiske Ryk med den mægtige Overlæbe. Men Konkurrencen med de store Lastbiler er slem; kun hvor Vejene er meget daarlige eller helt mangler, kan den langsomtskridende Karavane optage Konkurrencen. — Fisketorvet bugner af mærkelige Fisk af alle Størrelser, lige fra tommelange Smaafisk — de tørres og bruges til Foder for Køerne sammen med knuste Dadelkerner — til store, tunfisk-lignende Arter. Ogsaa en Slags „Sardiner“ og Rejer er her.

Jeg bor hos den britiske Konsul, Byens eneste Europæer. Konsulatet ligger et Stykke udenfor Byen og er en hel lille By, omgivet af en høj Mur med Skydeskaar.

Alt aander Fred og Ro; „Barala“ tuder til Afgang ude paa Rheden — nu forlader den den persiske Bugt og gaar til Karachi, til Indien.

H. Blegvad



Det britiske Konsulat i Bender Abbas.

Captajn „Mike“

holder Andagt

BARKEN „MARIA“ laa i Havana Havn med Ræerne braset firkantet, Ender og Trosser skudt op med Solen, Dækket skuret med Holy Stone, klar til at holde Søndag I Lukafet hersker der en oprørt Stemning, et Babel af ophidsede Stemmer fra Besætningen, der var sammensat af mange Nationer, rejste sig i det røgfyldte Lukaf. Aarsagen var denne

Ved Ankomsten til Havanna Havn Lørdag Morgen, havde Kaptajnen, Michael O'Connel, ogsaa kaldet „Ræve Mike“, roligt og lidenskabsløst forkyndt dem, at de ingen Penge kunde faa før Mandag, for han skulde — her fulgte der en meget styg Ed — ikke have noget af at begynde Losningen Mandag Morgen med Besætningen i en Tilstand, hvori de ikke engang kunde kende deres egen Mor; han kendte Havanna, og hvad mere var, han kendte dem. Denne Besked blev afleveret i en Tone, der ikke taalte Modsigelse, ledsaget af nogle smaa, haarde Dunk i Skrivebordet, der varslede ilde for den, som skulde finde paa at gøre Indvendinger. Det var der ingen, der gjorde, De huskede endnu den sidste, der havde forsøgt det, han laa endnu paa Hospitalet i Porto Rico med et brækket Kraveben og et Øje, hvis Synsevne Lægerne tvivlede paa at kunne redde Det højeste, de drev det til i Retning af Protest, var idet de gik ud af Døren at mumle; men altsaa kun mumle — Ræve Mike — Kaptajn Satan — og lignende Finne Jocko sagde desuden „Perqula“, for han var Finne. Malteser Pete sagde „Diavolo“, han var fra Malta, og Big Dane sluttede med at sige „Kraftstjeleme“, for han var fra Helsingør; men det var ogsaa det hele Kommet hen i Lukafet sagde de til Gengæld en hel Masse. Malteser Pete hævede sine fløjlsbrune Øjne mod Himmelen og hviskede, som aflagde han et helligt Løfte:

„Mig stik ham Capitano met knif, ham være en Capitano Diavolo.“

De øvrige udtrykte lignende, omend knapt saa blodtørstige Ønsker. Kun den lange knastørre Skotte „Lanky“, kendt paa de syv Have som „Søprokuratoren“, laa roligt i sin Køje og bladede flegmatisk i et slidt Eksemplar af Søløven, som han altid førte med sig for, som han sagde, at holde sig ajour med, hvor licit Ret en Sømand i Grunden havde. Med Mellemrum sendte han en Straale Skraasovs ud i Luften; som en Maage sejlede den i en flot Bue henover Beboerne i Lukafet og landede med Præcision i Spytebakken. Lanky fulgte den altid med et aarvaagent Blik og gryntede tilfreds, naar han saa den frelst i Havn De andre forlystede sig imidlertid med at udtænke raffinerede Pinsler, som Skipperen skulde gennemgaa. Lige fra at maroone ham paa en øde Ø uden en Draabe Whisky til at opretholde Livet med og til at fange saa mange Væggelus, som en Tændstikæske kunde rumme, og fylde hans Køje med. Det første blev opgivet, dels af Mangel paa en øde Ø, dels fordi de nærede en klippefast Tillid til den Gamles Evne til at opspore Whisky selv under de mest fortvivlede Forhold. Det andet blev opgivet, fordi man ansaa ham for at være altfor tykkhudet til, at det vilde genere ham synderligt

„Well boys,“ lød det henne fra Lankys Køje, — der er ikke noget i Søløven, som siger, vi kan forlange Penge i dette Tilfælde. Paa Side fjorten i Stykket om Hyrens Udbetaling staaar der ganske vist, at Søfolk kan forlange indtil to Trediedele af Hyren udbetalt i Havn; men Side femten staaar der s'gu, at Kaptajnen kan holde Hyren tilbage i Havne, hvor det maa befrygtes, at Sømanden enten rømmer eller beruser sig i en saadan Grad, at Arbejdsdygtigheden lider under det.“

„Tja, det er det sædvanlige,“ brummede Sejlmageren, „kunde du ikke til en Forandring finde noget, vi med Bestemthed kan forlange?“



Hvor Land og Hav
mødes i en skum-
hvid Brænding.

Fot. Ka. Mortensen.
Korsør.

En gammel Bark.
Det er ikke altid
der sejles for bug-
nende Sejl og med
Skum for Boven.



Indsendt af
P. A. Børresen,
Højdevangs Allé 6.

„Bed ham endelig ikke om det,“ protesterede en anden skyndsomst, „saa bliver det bare som den Gang, Lanky fandt ud af, at vi i Følge hans skallede Søløv kunde forlange skrællede Kartofler til Maaltiderne, og vi mødte op i Deputation, og den Gamle sagde: „Saa skræl dem for Fanden, der er ingen, der forlanger, I skal spise dem med Skrællen paa“

„Ja, hvæ jeg sige? Ham være en Diavolo,“ bemærkede Malteser Pete triumferende.

„Jamen der maa da være noget, vi har Ret til, selv i det tossede Søløv,“ udbrød Big Dane rasende.

„Ikke ret meget,“ bemærkede Lanky tørt, „det eneste, jeg til Dags Dato har kunnet finde, er dette: „Besætningen har paa Søndage, hvor Skibet befinder sig i Havn, Ret til at faa afholdt en Andagt, saafremt Forholdene tillader det, Kaptajnen bør da personligt lede denne.“ Prøv I med en Gudstjeneste,“ sluttede Lanky sarkastisk.

„En Gudstjeneste.“ Aldrig har et saa uskyldigt Ord fremkaldt en saa stormende Munterhed som Lankys „En Gudstjeneste“ De væltede rundt paa Kister og Køjer i afmægtig Krampelatter, blaa i Ansigterne af Grin, hostende og gurglende tumlede de om mellem hverandre. En Gudstjeneste — bedre Vittighed havde disse fortabte Sjæle aldrig hørt Sorte Jimmie, Negerkokken, begyndte hænrykt at døbe dem alle med Indholdet af den store Tekedel. „Over Toldere og Syndere,“ søm han sagde, medens hans sorte Blanksværtøjæs skinnede i usigelig Fryd. De øvrige begyndte, ideligt afbrudt af hysteriske Fnis, at stemme i med: „Her komme Jesus dine smaa“

Pludselig blev Big Dane alvorlig. „Alright, Gutter!“ brølede han af sine Lungers fulde Kraft gennem den larmende Munterhed. „Har vi Ret til en Andagt, saa lad os da endelig forlange den.“

Der blev dødsstille i det lille Lukaf, kun nogle enkelte halvkvalte Fnis lød endnu hist og her; men de døde hurtigt hen.

„Kammerater!“ fortsatte Big Dane begejstret, „den Dag en Besætning har Rygrad nok til at forlange en Gudstjeneste afholdt i et Skib, bliver en stor Dag i Søfartens Historie. I Morgen tidlig Gutter, foreslaar jeg, at vi gaar hen til den Gamle og forlanger en Gudstjeneste afholdt. Vi opnaar for det første at ødelægge hans Morgensøvn, for det andet at gøre ham

edderspændt, og for det tredie, gaar han med paa den, bliver det næsten ligesaa godt som en Chaplin-Film. Hvad mener I om det, Folkens? De, der er enige med mig, Poten i Vejret!“

Samtlige Hænder i Lukafet fløj i Vejret som paa Taalling, kun ikke Malteser Petes.

„Hvad er det med dig? Er du ikke en Kammerat?“ spurgtes der.

„Jo, mig være meget bueno Cammerado; men mig være endnu bedre Catolico, og,“ tilføjede han med stor Overbevisning, „den Gudstjeneste være en Protestanto, ok dem være ikke rigtig kristne, sige vores Præster, dem være forbandet.“

Men efter at have foreholdt ham, at den protestantiske og den katolske Gud væsentlig var den samme, hvilket Pete dog kun halvt om halvt troede paa, sejrede Kammeratskabsfølelsen tilsidst over hans Betæneligheder. Han lovede, om ikke ligefrem at deltage aktivt i Salmesang og lignende, saa dog at være tilstede under den hellige Handling Herefter herskede der forholdsvis Ro i Lukafet Resten af Aftenen. Alle var de enige om, at det var en Kæmpeplan, fostret af en gigantisk Hjerne, og alle glædede de sig som smaa Børn til at høre Skipperens Blasfemier den næste Dag, naar de forelagde ham deres usædvanlige Anmodning. Big Dane indkasserede stolt den megen Virak, som de uden at trættes overste ham med.

„Det skal nok sla Stængerne væk under ham,“ sagde Finne-jocko.

Saa sov de ind med Forventningens glade Smil om Munden.

— — —

Søndag Morgen oprandt med en hvidglødende Sol svævende højt paa Havannas Himmel.

Hvem der ikke var ligefrem bandsat nødt til at færdes ude, holdt sig klogeligt inden Døre i de skyggefulde „Patios“. Kun en enlig Vandbærers langtrukne „Agua frio! Agua glaciae-e-ell!“ tonede som et bortkommet Faars Brægen gennem Gaderne Alt var roligt i Land.

I „Maria“s Lukaf derimod raadede der vild Forvirring. Der disputeredes voldsomt om, hvorvidt man skulde møde op hos den Gamle i sluttet Trop eller nøjes med at sende en Deputation. Omsider enedes man om det sidste.

Deputationen kom til at bestaa af Idéens Ophavsmand, Big Dane, Sejlmageren samt Finne-Jocko. Afsted drog de under de øvriges endeløse Jubel; — stolte og kry, i hvert Tilfælde



udadtil. Foran Døren til Løvens Hule tøvede de endnu et Øjeblik for at samle lidt Mod sammen.

„Paa med Vanten, Gutter,“ — sagde Big Dane med et opmuntrende Grin, som dog svækkedes en hel Del af hans egen ængstelige Holdning. Med en Kraftanstrengelse tog han sig sammen og bankede paa Tærningerne var kastet.

Der lød en dæmpet Knurren derinde fra, som kun af en stærkt udviklet Fantasi kunde tages for en Opfordring til at træde nærmere. De traadte ind.

„Hvad Dælen vil I? I kan ingen Penge faa, har jeg jo sagt,“ lød den lidet lovende Velkomst.

Big Dane rømmede sig:

„Ja undskyld, Captajn, vi forstyrre; men det var nu ikke Penge, vi kom efter denne Gang!“

„Er det ikke Penge? Hvad Dælen er det saa?“ spurgte Kaptajnen i oprigtig Undren, „I er vel ikke kommet for at brokke jer?“ tilføjede han truende og kneb Øjnene ildevarslende sammen, medens hans kolossale Handskemagerskilte af Næver langsomt krøb op over Dynen.

„Slet ikke, aldeles ikke,“ beroligede Big Dane ham skyndsomt; „men Sagen er, at vi gerne vilde anmode Kaptajnen om eh! eh! ja vi har jo Ret til det efter Søløven, om at eh! ikke Kaptajnen vilde eh! afholde en Gudstjeneste,“ jappede han med Fortvivlelsens Mod, idet han saa paa Skipperen med et Blik, der vistnok var beregnet paa at virke frømt, men som imidlertid paa det uhyggeligste mindede om Udtrykket i Øjnene hos en døende Kalv.

Der blev dødsstille i den lille Kahyt. Kronometrets Tikken lød pludseligt som en djævelsk Larmen gennem Stilheden. Skipperen laa ubevægelig paa Ryggen i sin Køje og stirrede med et tomt Blik paa en Knast i Dækket tre Fod over hans Hovede. Endelig sagde han med brudt Stemme:

„Jocko giv mig Flasken der paa Bordet.“

Med rystende Haand førte han Flasken til Munden og tog et Par gevaldige Slurke Atter forløb et Par Minutter i gruopvækkende Stilhed. Deputationens Medlemmer gloede raadvilde paa hinanden. Saa drejede Skipperen sig om paa Siden, saa paa dem med et Blik, hvis Fromhed virkede om-

trent ligesaa overbevisende som Big Danes og hvislede med en Stemme, der fik Blodet til at stivne i Aarerne paa dem:

„Det var et fromt Ønske, Folkens, og det vilde sandelig være baade Synd og Skam at afslaa det, jeg troede ellers, det var en gudsforgaaende, spiritusstinkende Flok Beachcombers, jeg havde faaet ombord dennegang; men hvør er jeg glad over at have taget saa grundigt fejl. I skal nok faa den Gudstjeneste, lille Folkens,“ sluttede han med salvelsesfuld Røst; men saa tog hans indestængte Raseri Overhaand; med et Brøl eksploderede han: „Ja, I skal faa Gudstjeneste, I Somikler, I skal faa Gudstjeneste, I Hallunker! saa I skal komme til at græde Snot ved det, I skal faa Gudstjeneste, saa I skal komme til at ønske, I aldrig var blevet født, saadan nogle Hyklere! I skal faa Gudstjeneste,“ fraadede han videre, „saa Øjnene skal komme til at staa stive i Hovedet paa jer. Saadan nogle Halleluja-Fyre! Saadan nogle F-listre! Saadan en Samling Grædekoner! Skrup ud med jer; om en halv Time er der Gudstjeneste, det kan I tage Gift paa der er, lille Folkens, Andagt og Gudstjeneste, saa det klodser. I skal blive helt andre Mennesker, før jeg er færdige med jer. Skrup ud med jer, eller — eller —“ Skipperens kolossale Næver aabnede og lukkede sig i afmægtigt Raseri. Forskrækket tumlede de over hinanden ud af Kahytten, medens Skipperen svovlede videre paa Alverdens Tungemaal

— — —

Præcis en halv Time senere lød der et Brøl ned gennem Kappen til Lukafet: „Tørn til! Klar til Gudstjeneste henne Agter!“

Op myldrede hele Besætningen, galopperede som kaade Kid agterud og tog Plads ved Firelugen. At Skipperen havde valgt Firelugen, hvor Solen vilde komme til at brænde dem med ubarmhertig Kraft, forbavsede dem ikke, Hovedsagen var, at Forestillingen fandt Sted

Saa kom Skipperen, iført hvidt Tropetøj, Solhjem, samt en kæmpemæssig Parasol under den ene Arm og en fed Bibel under den anden. De begyndte at blive urolige. Solhjem og Parasol — det tegnede til, at den Gamle belavede sig paa at tage en ordentlig Tørn med Vorherre. „Naa never

münd“, hvis han troede, han kunde gøre dem kede af det, tog han meget feji.

Forestillingen tog sin Begyndelse. Der indledes meget apro-pos med „Kristi Stridsmand ruster eder“. Den blev sunget med megen Appel og ledseget af stærk Trampen i Dækket. Skipperen ledede Sangen med en Stemme, der fik samtlige Havnens Maager til forskrækket at lette paa Vingerne og stikke til Søns. Efter denne mere vellykkede end vellydende Indledning, begyndte den alvorlige Del af Festen. Oplæsning af det gamle Testamente.

„I kender vel sagtens ikke ret meget til Moses, I Lønler!“ begyndte Skipperen, idet han saa strengt ud over den lille Menighed, hvis glade Ansigter forventningsfulde lyste ham i Møde; „men I kan tage Gift paa, at I skal komme til det, I Halenegre!“ Saa slog han over i en messende Tone:

„O det skete, at en Mand af Levi Stamme gik hen og ægtede en Levi Datter, og Kvinden undfik og avlede osv. osv.“

Der gik en halv Time paa denne Maade, som en Kæmpelumlebis Summen lød Skipperens Prædiken gennem den varmesitrende Stilhed

„Og det skete, at Aron gik til Farao og sagde: Lad mit Folk fare, og de skulde gaa og holde mig Højtid i Ørkenen,“ messede den Gamle videre med uformindsket Kraft

Varmen var snart uudholdelig, store Sveddraaber trillede uafslædig ned over Besætningens Kinder. Skjorten klæbede til Kroppen. Selv den enlige Vandbærers Raab i Gaderne: „Aguo frio — Agua glacia-a-a el!“ var forstummet. Solen beherskede hele den uddøde By. Kun Skipperen syntes den ikke at kunne faa Bugt med, som en vældig Herrens Stridsmand tordnede han videre: „Og Herren sagde til Moses, ved en stærk Haand skal Farao uddrive eder af sit Land.“ Uvilkaarligt saa de hen paa den Gamles Kæmpelapper. Ingen tvivlede om, at Faraos Hænder maatte have haft nogle tilsvarende Dimensioner

Nu var der gaaet en Time: Skipperen var tilsyneladende stadig i sin Form, i Stedet for at tage af, havde hans Stemme snarere taget til i Styrke. — — — De begyndte saa smaat at synke sammen i Ledene, og til Trods for den skarpe Lugekant, der skar dem nederdrægtigt i Bagdelene, var der flere, der døsedede hen med lukkede Øjne. — — Varmen flimrede over Vandet, Begen begyndte at pible op mellem Noterne i Dækket. — — Skipperens Stemme steg til et Brøl; de, der havde lusket sig til en stille Blund, fo'r forskrækket op og glippede nervøst med Øjnene som Høns, der vækkes i Utide

„Og Moses rakte sin Stav op mod Himmelen, og Herren lod det regne, tordne og hagle, og der faldt Ild ned paa Jorden”

Ild og Hagl, Pyt! Vorherre skulde blot have ladet den genstridige Farao sidde en halv Time med bare Fødder paa „Maria“s brændende Dæk, saa havde Jøderne omgaende faaet Lov til at udvandre

Videre duvede den Gamles Stemme. Side op og Side ned. Gennem alle Ægyptens Plager, gennem al Israeliternes Ynk og Jammer slæbte den Gamle ubarmhertig sin lille Hjord. Med haaret klistrende til Panden af Sved, med døde, glasagtige Øjne og slapt nedhængende Kæber fulgte de ham sløvt og viljesløst. — — Fire stive Timer, fire Timer fulde af stegende Solhede og stadig stigende Tørst, fire Timer fulde af den Gamles endeløse Plapren kun afbrudt af et Brøl for at vække de sovende; saa endelig sluttede han af med et langt og fuldtonende „Amen!“

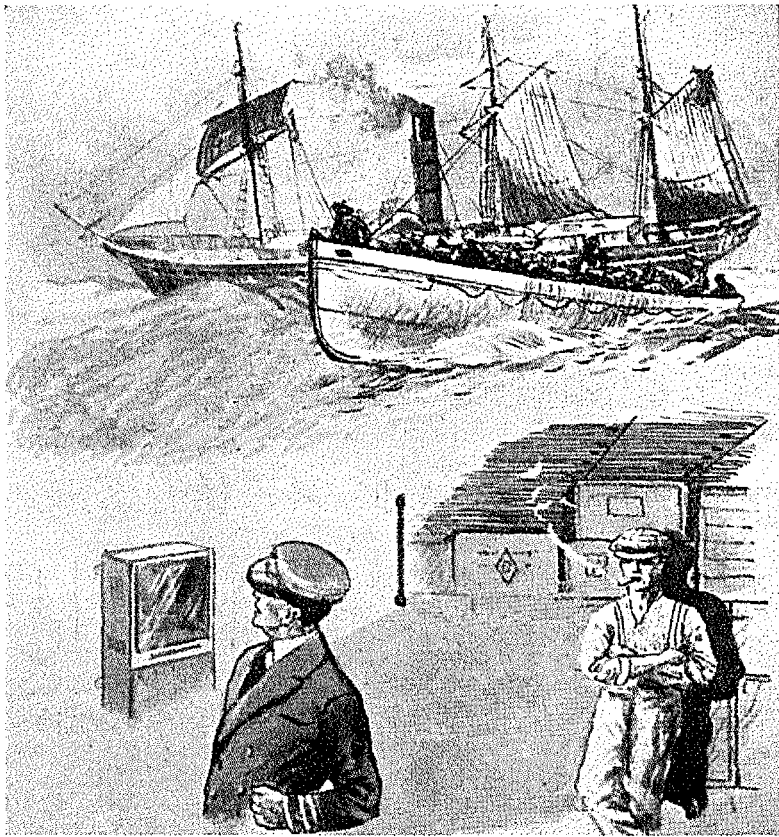
Med et Brag, der i Stilheden lød som et Kanonskud, smækkede han Bogen sammen og sagde:

„Saa er det Middag, Folkens! Ja, det var jo skønt med saadan en Bitte Gudsord, maatte det nu bare have baaret Frugt, og det tror jeg, det har,“ sluttede han med et tilfreds Blik paa Besætningens varmeopløste Skikkelser. — Skulde I nu mene, I ikke har faaet, hvad der tilkommer jer, saa tager vi

Modsetningerne mødes —

Paa den øverste Tegning ser man „Britannia“, der gik over Atlanten 1840, og foran den er tegnet en af „Queen Mary“s 28 store motordrevne Redningsbaade. — Enhver af „Queen Mary“s Redningsbaade er tilstrækkelig stor til at redde 115 Passagerer, hvilket var det Antal, „Britannia“ kunde rumme i 1840. —

Paa den nederste Tegning ser man, hvordan Officerer om Bord paa „Queen Mary“ øjeblikkelig kan opdage, naar der ryges et Sted, hvor Tobaksrygning er forbudt, ligemeget hvor i Skibet. Det observeres i det nye Ildebrandsoptagelses-Apparat, som skal sikre det værdige Skib imod Brandfarerne.



en Tørn efter Middag igen. Ingen skal sige om Michael O'Connel, at han nægter sine Folk et Trøstens Ord.“

— — —
Opløst af Varme, tænderskærende af Raseri smed de sig paa deres Køjer henne forude. Første Omgang var den Gamles; endda overlegent; men nu var Spørgsmaalet, skulde man opgive Kampen og derved stiltiende erklære Skipperen for Sejerherre NEJ!!! og atter NEJ!!! man vilde jo være evig til Grin fra Rio til Kapstaden, naar det rygtedes.

„Hør nu, Gutter,“ sagde Big Dane og tørrede Sveden af Panden, „jeg foreslaar, vi tager en Times Hvil, og saa farer vi paa den igen. Han kan da umuligt blive ved, han er da lige ved de halvtreds den Gamle, og er vi ømme i Benene, saa er han det ikke mindre. To Timer til, og jeg garanterer for, at han faar Solstik, trods Parasol og det hele. Lad os bare holde ud, saa styrter han.“

„Ham ikke være Menneske, ham være en Diavolo,“ stønnede Malteser Pete og betragtede grædefærdig sine opsvulmede Aareknuder

Men uanset Petes Pessimisme og hævdede Aareknuder vedtoges det at holde ud. Efter en Times velgørende Rø lød Styrmandens gnækkende Stemme ned gennem Kappen: „Naa, Folkens, skal vi fortsætte Hallelujaet? Eller har I faaet nok?“

„Mer Gudstjeneste,“ lød det trodsige Svar, „vi har otte Maaneder tilgode.“

Med en Holdning som Mænd, der kæmper for en stor Sag, slentrede de hen Agter.

Scenen var den samme, paa nær at den i Mellemtiden var blevet forøget med en lang Liggestol samt ved Siden af denne et lille Bord med Whisky og Soda omhyggeligt skærmet for Solens Straaler af Skipperens gigantiske Parasol.

Se-se, den Gamle havde nok ogsaa rekrereret sig i Midt-dagsstunden; maaske havde det taget mere paa ham, end man kunde se ved første Øjekast. Deres Øjne begyndte at lyse af Haab Saa kom Skipperen, han saa paa dem med et hyæneagtigt Grin og sagde:

„Vel mødt igen, Folkens, det glæder mig, at I har paa-skønnet min lille Prædiken i en saadan Grad, at I ønsker mere. Allright!! I skal faa det; desværre har Formiddagen taget en Del paa mine Kræfter; men,“ fortsatte han, da han saa Deres Ansigter klare op, „I behøver ikke at være bange for at gaa glip af jeres Andagt. Vores Styrmand har vist et sandt kristeligt Sindelag og lovet mig at staa mig bi ved Oplæsningen.“ Med disse Ord sank han ned i Liggestolen, pustede demonstrativt velbehageligt, og medens han med den ene Haand blandede sig en stiv Whisky, gav han ved at slaa ud med den anden Signal til, at Forestillingen kunde begynde.

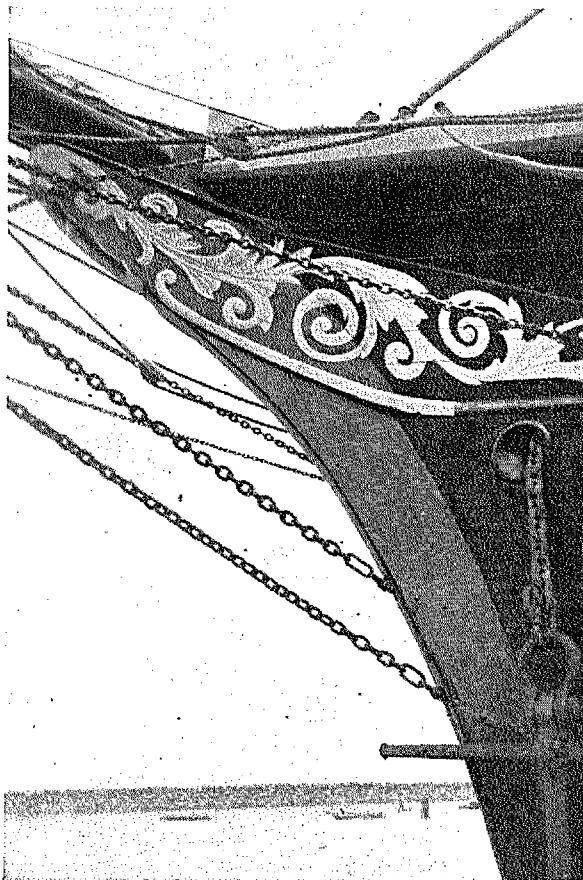
Knirkende som et daarligt smurt Lossehjul satte Styrmanden sig i Gang.

Ak!! gaaet var deres stolte Plan om at køre Skipperen træt. Ak!! svunden var den skønne Drøm. Ham Solstik, jo-vist!! Næh, han sad skyggefuldt og rart under sin Parasol, den gamle Slyngel, og blandede sig den ene store Sjus efter den anden, medens han betragtede dem med et ligefrem af-faderligt Smil.

Side op og Side ned i tredje Mosebog knirkede Styrmandens Stemme, filende paa deres i Forvejen udslidte Nerver. Israelliter og Yppersteprester, Tabernakler og Moselove flimrede gennem deres opkogte Hjerner.

Sløve og dumme afventede de resigueret Enden paa deres Lidelser.

De var slagne, og hvad mere var, de vidste det, saa slagne, at de ikke engang forsøgte at skjule det Med al ønskelig



Gallion paa 3-mst. Skonnert „Elisabeth“.

Tydelighed stod Nederlaget skrevet i hver enkelts hele Mine og Holdning

Da Skipperen to Timer senere, mere af Frygt for deres mentale Tilstand end af ligefrem Næstekærlighed, gav Signal til at holde op; kunde han have ledet dem ved en Sytraad. Med et Blik, der kærligt omfattede dem alle, sagde han højtideligt:

„Det har gjort jeres gamle Skipper godt at se, at der endnu findes fromme Elementer blandt Sjøens Folk. Tak for i Dag Folkens Skal vi lige slutte af med den pæne Salme: Hvor salig er den lille Flok.“

Alt andet end salige, med fortinnede Øjne og sprukne Læber, med Tunger opsvulmede af Tørst og halvt Idioter af Varme, kæmpede de sig med hæse, hviskende Siemmer døende gennem Salmen

Saa var det endelig Udskejning. Med hængende Skuldre og Fødderne slæbende efter dem sjokkede de nen i Lukafet. Mørbankede til deres inderste Sjel smed de sig i Køjerne. Kun Big Dane forblev paa Dækket.

Der lød en hæs Rallen op gennem Kappen:

„Kommer du ikke ned Danske?“ spurgte den rallende Stemme.

Han saa ned i Lugen. Opkogte Ansigter, hummerrøde af Solen, grimede og furede af Sved, Øjne, der skinnede af Mordlyst, lyste ham i Møde fra det halvmørke Lukaf. Saa trak han sig forsigtigt tilbage:

„Nej Tak! Jeg tror, Luften er bedre heroppe. For mig i hvert Fald”

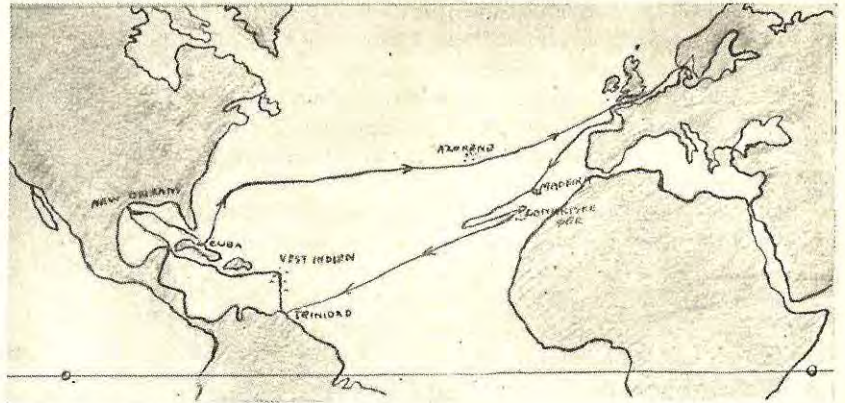
V. Rauer Bergstrøm.

„Danmark“s Vintertogt

En Elev skildrer her i begejstrede Vendinger og mange Billeder
Statsskoleskibet „Danmark“s store Vintertogt 1936—37.

Kaptajn Ankersø plejede altid at slutte sine smaa Taler til os Drengene med: „Det maa ikke være“. Det morede vi os over i Begyndelsen af Rejsen med Statsskoleskibet „Danmark“. Vi forstod ikke, at Meningen var dybere, før vi atter kom hjem til Danmark. Nu forstaar vi, at det var Vejen til at forstaa, „Saadan skal det være“. Ja, vi anede det maaske, før vi var hjemme, men først nu, hvor Avisreferaterne rider Rejsens Data op for os som statistiske Tal, forstaar vi ret Betydningen, forstaar, at den Lærdom, Kaptajn Ankersø og Styrmandene Hansen og Lørgvad gav os, var Lærdom for hele Livet.

Da vi stod Skagen rundt, vidste vi ingenting udover noget om, hvilke Skøder vi skulde hale i, naar Ordre blev givet. Ud gennem Kanalen og ned i den Biscayske Bugt havde vi saa travlt med at kigge efter Oprørskrydsere og Revolution, at vi glemte, at vi overhovedet sejlede. Efter Landgangen ved Madeira forstod vi lidt mere, og da vi satte den syge Dreng af paa Santa Cruz, de Kanariske Øer, begyndte vi at forstaa Meningen med det hele. Paa Santa Cruz var Luften nemlig saa tyk af Oprørstemning, Revolution og andre Menneske-Daarskaber, at Kærligheden til Søen af sig selv blev vakt. Vi trængte til at komme ud igen, og aandede op da Kursen blev sat tværs over Oceanet til Trinidad. De mange Døgn om Bord uden Landkending var vel for mange dødt, nogle blev søsyge, flere fik Hjemvé, og alle længtes efter Afveksling i Rejsen. Kaptajnen forstod det, og vi fik Lov at more os en Smule. Vi



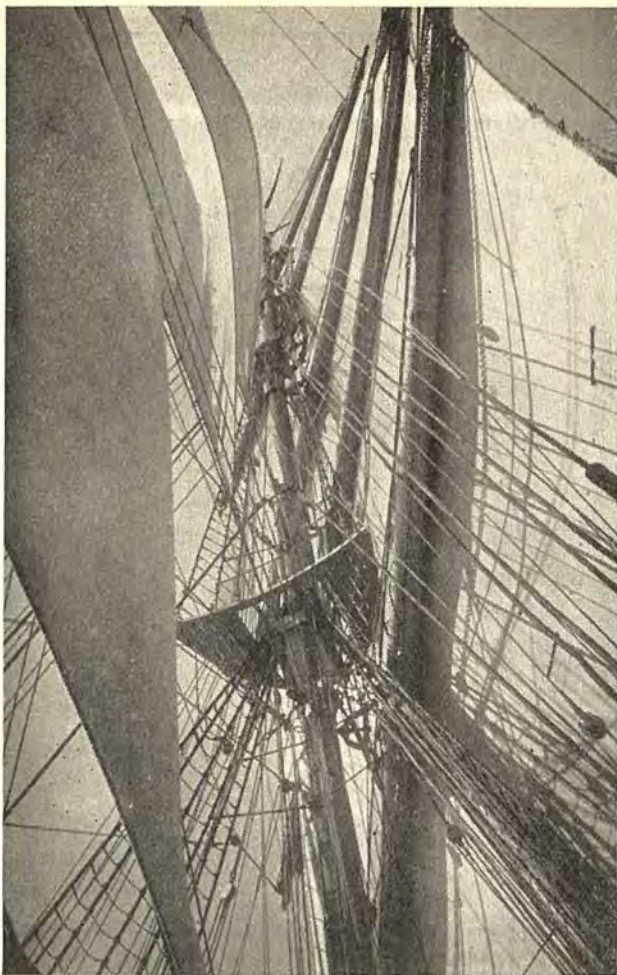
„Danmark“s Rute til og fra Vestindien.

foranstaltede smaa Underholdningsaftener, hvor bl. a. een af Drengene gjorde stor Lykke. Han havde afgjort Talent som Lydemitator. Gennem en Mikrofon gav han os hele Verdenskrigen med Granater, Flyvemaskiner, Militærmusik og Kommandoraab. Han sluttede med et Besøg i Zoologisk Have, der dog druknede i Bifaldsraab fra den samlede Besætning. Den interimistiske Daab morede vist ogsaa mange, og vi fik taget fortræffelige Billeder.

Besøget i Lavasøen paa Trinidad var ganske afgjort en Oplevelse, og paa Vejen saa vi den Krydsler, der sejlede Præsident Roosevelt til Buenos Aires. Vi saa ganske vist ikke Præsidenten, men havde alle samme Følelse, som om vi havde trykket ham paa Næven og sagt: „Hellow old boys“. — Sct. Croix, New Orleans og Cuba var som Stjerner i vor Tilværelse; store, glimrende — men dog ikke større end vi længtes tilbage til Dagen paa Søen. Og saa



Gutterne paa Udflugt paa Madeira.



Denne Labyrinth er ikke nem at finde ud af første Gang man entrer Rigingen.

mødte vi den første Storm paa Rejsen — og i Livet. Den kom over os som en hylende Mare ud for Bermuda-Øerne. Sejlene kom ned i en Fart, alle Skodder blev lukket, alt surret, og saa laa vi under Dæk, underdrejet i 5 Døgn. Jeg tror afgjort ikke, vi kunne lide det. Ingen af os var fortrolige med Uvejr, saa flere var hundeanst. Men det skal til, ingen lærer uden Strabadser — Strabadser havde vi nok af. Altsaa lærte vi en Masse. Glæden ved Himlen, Havet, ja alting, var efter Stormen meget stor, og det bestyrkede yderligere vor Kærlighed til Sejlskibe, da vi et Par Dage efter kom ud for en mærkelig Oplevelse.

Halvvejs til Azorerne opdagede jeg langt ude i Horisonten en Damper. Den kom imod os for fuld Fart. En halv Time senere, da dens Skrog var tydeligt, saa vi den ændre Kurs og staa ned mod os. Drengfantasierne tog Overhaand. Var det en Oprørskrydser? Vilde den undersøge os? Det vilde være spændende. Meget spændende. Drengene fik Kameraerne frem. Det maatte foreviges. Men de blev skuffede i deres Forhaabninger om Møde med Oprørere. Damperen kom nu saa tæt, at vi kunne se, det var en engelsk Tramp. Kaptajnen stod paa Broen med Kikkerten for Øjet og formentlig slugte os med Øjet, lagde atter Kursen om og fulgte nu med os, stik

modsat sin oprindelige Kurs. Hvad var dog dette? Var han bare nysgerrig — eller — det var maaske en Oprørskrydser alligevel? Saa kom Forklaringen. Tre lange Stød i Fløjten og en ivrig Viften med Kasketten. Vi svarede omgaaende med tre traditionelle Hurraer. En hel Time beundrede Kaptajnen, der aabenbart var af den gamle Skole, „Danmark“s smukke Skrog. Hvor var vi stolte. Det skete paa Højde med Kap Finistere, og vi forstod nu, hvorfor Kaptajn Ankersø var saa uvillig til at bruge „Danmark“s Motor. Sejlene var i en Adelsklasse for sig, en Klasse man ikke uden videre kunne sætte i samme Klasse som Motorer. Hvis Maskinmesterens Betydning efter den Hyldest, den engelske Kaptajn paa en saa smuk Maade havde givet os, led Skade, havde det nu været Synd, for han var en flinker Mand — undtagen dog naar vi snød i Timerne; men det er en hel anden Historie.

Saa kom Rejsens anden Storm, og den bragte os en afsluttende Eksamen i Forstaaelsen af Søens Folk. Det gik for sig paa følgende Maade: Mens vi laa en hel lang Række paa Maven over en Raa for at bjerge et Sejl, „røg“ det. Piskende og smældende slog Sejlstumperne os i Ansigtet, paa Arme og Ben. Som Pistolskud smældede tykke Tovender om Øerne paa os. Det knagede og bragede som en infernalsk Torden. Vi kunde slet ikke høre Styrmandens Kommandoraab. Hvert Øjeblik var vi ved at styrte ned, af Skræk kunne vi intet foretage os uden bare det at klamre sig fast. Paa mindre end eet Minut var Hjælpen der — i Skikkelse af Førstestyrmand Hansen. I fuld Uniform var han entret op i Masten og hang nu som os andre Drengene paa Maven over Raen og gav sine Ordre. „Hal der!“ „Slæk der!“ „Faa Grabberne til Jer i en Fart“ o. s. v. o. s. v. Han rørte ikke en Finger, uden det var højst nød-



Hvor vi kom frem, blev vi Gang paa Gang fotograferet.

vendigt. Vi skulde lære at klare Grejerne selv. Paa faa Minutter var det forliste Sejl bjærget, og vi entrede ned paa Dækket med blodige Fingre og Knæ. Styrmanden passede sin Vagt, som intet var passeret. Alligevel var det en Ilddaab, der vejede godt til i vore imaginære Sejlskibspapirer og i vor Beundring for Styrmanden.

Da vi forlod Dover, mødte vi en Sjøver af en Bugserbaad, og lærte hvordan han skulde behandles. Først vilde han ikke slæbe os ud af Havnen uden Overpris. Han fik den ikke, men en skarp Tilrettevisning fra Havnemyndighederne bragte ham paa andre Tanker — foreløbig. Det varede kun, til han forlangte en Ende fra os. Det nægtede Kaptajnen. Vejsituationen var saa farlig, at man ikke turde løbe den Risiko, hvis han kastede los midt i Havnen. Slæbte han i sin egen dyre Trosse, var der ingen Fare for, at han skulde finde paa de Narrestreger. Han maatte atter bøje sig, dog ikke uden Paavirkning af nogle meget krydrede, engelske Gloser fra Styrmanden. Og saa slæbte han af med os. Men han var ikke færdig med at spille Fandango med os. Midt i Havneindløbet sagtnede han Farten og gav Tegn til, at vi skulde stikke ham en Ende. Vi var uvægerlig drevet over paa Molen og knust, havde vi pareret Ordre. Farten og Kursen maatte holdes, og som alle Bladene skrev, var vi ved at kolliderede med ham. Han laa jo ret forude og var næsten stoppet. Nu fik han sin raadne Trosse, og ved at falde en Ubetydelighed af fik vi grejet den saadan, at vi netop kurede op langs Siden paa ham. Kollisionen og Forliset var forhindret i sidste Øjeblik. Men først da Dover laa langt Agten, gik det op for os, at vi havde været ude i en Situation, hvor det er rart at have en Mand, der er kompetent til at sige: „Saadan skal det gøres — og nu skal det gøres.“

Nu havde vi ikke mere at lære. Kursen blev lagt hjem — nord om Skagen. Ud for Thyborøn mødte vi en lille Fiskekutter, der puklede sig frem gennem de høje Bølger. Den løb hen mod os, og en lille, væver Skipper satte et olieret og meget snavset Dannebrogssflag til Ære for os. Vi saa ikke, at det var

Anvend det bedste - Brug

MARINAT

LOVBESKYTTET

Spar Varnish, Yachtlak, hvid
Emaill, hvid Understrygnings-
farve, Ætsalin, Kopaltrækspar-
tel m. m.

MARINAT anvendes bl. a. af flg. Baadeværfter:

Ericksen & Grøn - Viggo Hansen
E. Nordbjærg A/S - Svendsen & Sandersen
The Engelhardt Decked Life Boat Co. Ltd.

Forlang Brochure



Indr. Varemærke

A/S O. F. ASP

GRUNDLAGT 1857

KØBENHAVNS.

TELF. CENTR. 65

Lokal 12 og 22

snavset, saa kun at det var dansk, dansk som den Baad vi sejlede med og som har Fædrelandets Navn „Danmark“, dansk som Søen vi nu pløjede og forevigt var knyttet til takket være det fortrinlige Skib, der havde ført os viden om. — Og — da Fiskeren lidt efter paa godt, bredt jydsk vrælede: „Wælkomen hjem til Danmark“, fik vi pokkers travlt med at snyde Næserne. Søen havde vi lært at elske, nu forstod vi ogsaa, hvorfor man kunde elske Danmark.

—stor.

Rømø-Briggen »Festinalente«

(Forsidebilledet)

Der er et gammelt Ord blandt Søfolk, som hedder: I gamle Dage havde vi Skibe af Træ og Matroser af Jern, nu har vi Skibe af Jern og Matroser af Træ. — Selv om dette vel nok er en oerdreven Forgudelse af gamle Dages Sømandskab paa Nutidens Bekostning, saa er ingen jo i Tvivl om, at Livet om Bord i gamle Dages smaa Træskibe var meget haardt, alt gik jo med Haandkraft.

Rømpørerne er et gammelt søfarende Folkefærd. Drengene kom til Sø i 12 Aars Alderen, og en bemærkelsesværdig Ting er, at mange af disse Rømpøgutter naaede at blive Kommandører i Grønlandsfarten i det attende og nittende Aarhundrede. Mens Mændene for paa Grønland, passede Konerne de saakaldte Kommandørgaarde paa Rømø. En af disse gamle Kommandørgaarde er for nylig flyttet til Frilandsmuseet i Lyngby.

Selv om der i Modsætning til Fanø kun har været faa Skibe hjemmehørende paa eller bygget til Rømø, saa kan dog

adskillige af vore store Rederier føres tilbage til disse gamle Søfarts-Kæmper fra Rømø, f. Eks.: A. P. Møller, L. H. Carl, D/S Dania og Dansk-Fransk foruden mange Skibsførere, Styrmand og Lodser, som endnu er aktive i dansk Koffardifart.

Det var Rømø-Manden Niels Petersen List, fhv. Skibsfører, der sammen med nogle andre Parter i 1866 lod Briggen „Festinalente“ bygge i Varnanas (Calmar) paa 197 N.T. Føreren, som ogsaa havde Tilsynet under Bygningen, var Jens Christian Heitmann, men da Rømø den Gang kom under tysk Styre, blev Handelshuset Suhr i København skrevet for Skibet.

I 1871 lastede „Festinalente“ Jernbaneskiner til Westindien, men den naaede aldrig Bestemmelsesstedet. Efter at den var gaaet ud fra England har ingen set eller hørt noget til den, i Registreringsprotokollerne i København er den indført i Rubrikken for „borteblevne“ i Aaret 1872 i Atlanten.

C. C. Møller, Styrmand.

Hvad Kaperiet

Af KAY LARSEN

Træk fra Kapertiden 1807—14

indbragte

I DET TRISTE Aar 1807, da vi mistede baade Orlogsflaaden og Handelsflaaden, genopstod Kaperiet. Som bekendt optog vi Kampen mod England med Kanonbaade. Det tog lang Tid at bringe en virkelig søgaaende Flaade bragt til veje. Det lykkedes ikke i 1807—14, men i 1848—50 og i 1864 kunde vi holden Tysken i Ave til Søs. Saalænge vi baksede med Engelskmanden, skete det med smaa Midler med Hensyn til Fartøjer og Udrustning, men takket være Befalingsmændenes og Besætningernes Dygtighed, Mod og stærke Nationalitetsfølelse, opnaaede vi jo forbavsende gode Resultater.

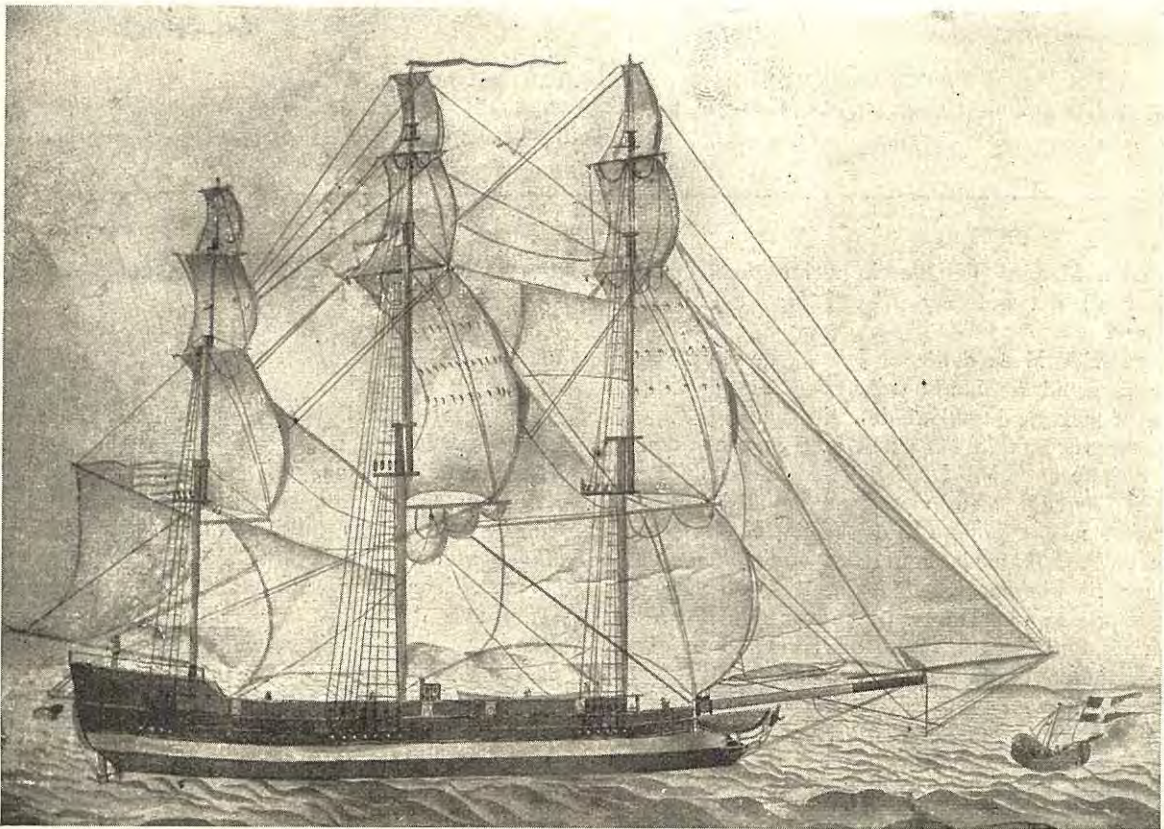
Alle de mange arbejdsløse Søfolk og de ikke saa faa virksomhedsløse Redere fandt hinanden i fælles Interesser, fælles Maal, i Kaperiet —, og allerede i November 1807, ganske kort efter, at Englænderne havde forladt dansk Grund, stak de første Kapere i Søen.

Mange Smaafartøjer var jo endnu levned, og de bedst sejlene maatte nu holde for som „Privat-Or-

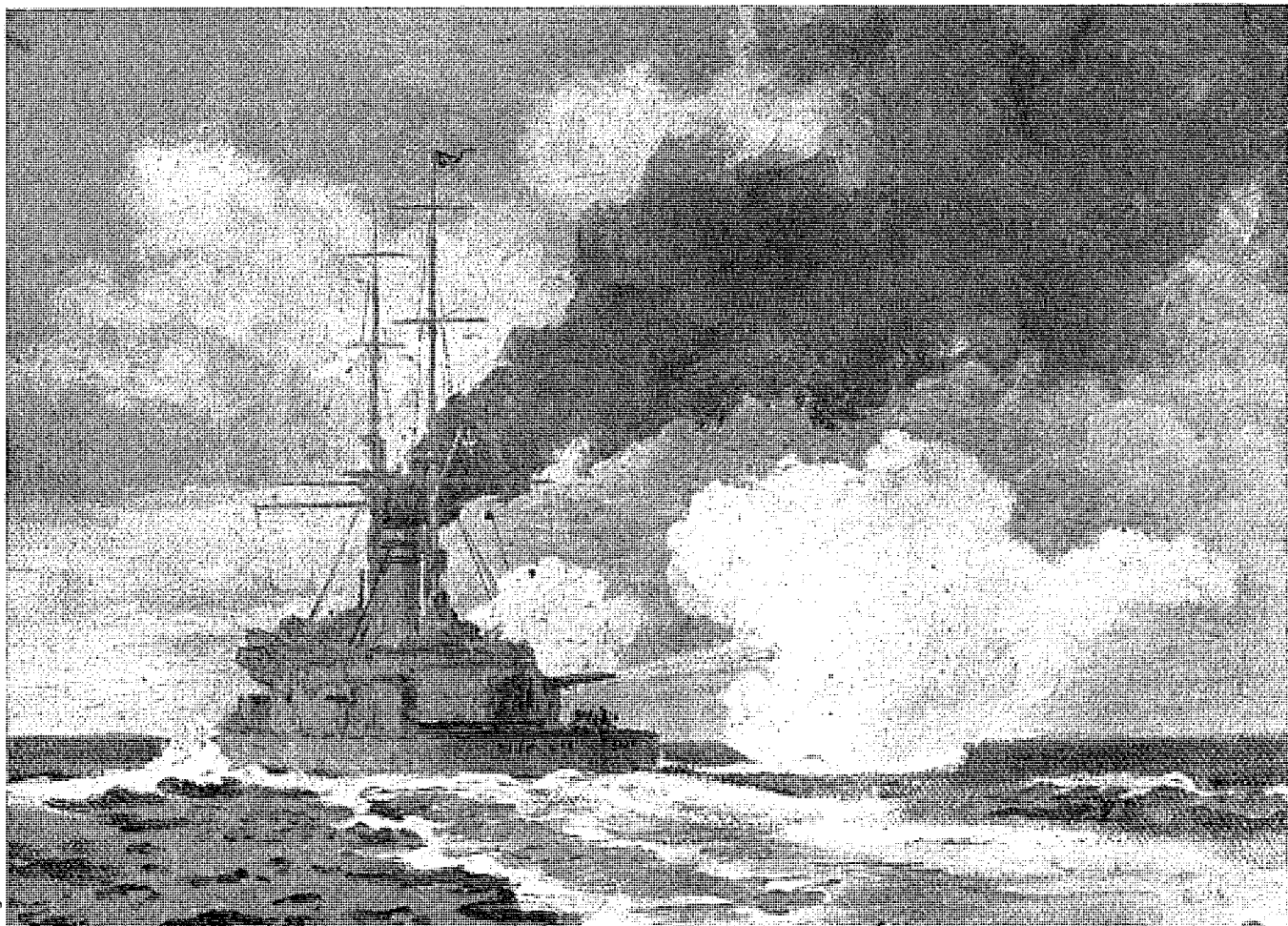
logsmænd“. Regeringen udstedte Kaperbreve, der autoriserede Ihændehaverne til at gaa til Værks imod Fjendens Handelsskibe, — dog saaledes, at Folks personlige Ejendele skulde respekteres. Tagne Skibe skulde indbringes i dansk Havn med forseglet Last og ærligt prisedømmes inden Byttet blev delt.

Delingen gik efter gammel Kaperskik saaledes for sig, at Udbyttet (alle Priser og Ladninger skulde sælges ved offentlig Auktion) efter Fradrag af en ganske lille Afgift og af Retsgebyrerne, halveredes. Halvdelen tilkom Rederiet, Halvdelen Besætningen. Denne sidstnævnte Halvdel udstykkedes i Mandsparter, hvoraf Kaptajnen i Reglen fik 4, Styrmandene 3, Matroserne 1 og Skibsdrengene $\frac{1}{2}$. Det kunde give store Penge — som vi straks skal fortælle om.

Kaperiet gjorde den store Nytte, at Handelsflaaden rekrutteredes ved de tagne Priser — og det blev adskillige Skibe, — og at Landet fik tilført store Varepartier, som det manglede og ikke godt kunde faa



Fregatskibet »Helvetius« tages mellem Kullen og Helsingør Sommeren 1809 af den lille Hornbæk-Kaper »Venus«, som ses nede til højre paa Billedet. Det er David og Goliath om igen. Man kan forstaa, at Hornbækkerne har brystet sig. — Efter Maleri paa Kronborg-Museet.



Artilleriskydning fra Orlogsskibet »Peder Skram«.

»Peder Skram« blev sat i Vandet fra Orlogsværftet i 1908. C. 87,36 m, br. 15,70 m, Dybgaende 4,49 m, Depl. 3500 Tons. Armering: 2 Stk. 24 cm Kanoner. 4 Stk. 15 cm. 8 Stk. 75 mm. 2 Stk. 75 mm Antiluftskytts. 4 Torpedoapp. Maleri af Benjamin Olsen.

paa anden Maade. Gennem Kaperiet skaffedes der Værdier til det betrængte Land for et Par Snese Millioner!

Der skulde Mænd til det Job, og de skulde være baade Sømænd og Slagsbrødre, for at der kunde komme noget godt ud af det. Fik man opsejlet en Prise, saa var det jo ikke nok med at praje den og bede Skipperen: „Vil De holde lidt“ eller: Tag og stryg et Par Sejl, mens vi jumper ombord“. Nej, det gik oftest meget groft til. Adskillige Koffardimænd havde et Par, ikke sjældent fire, undertiden flere Kanoner til Forsvar, og naturligvis brugte de dem saa godt de kunde. Det vilde jo være bedsk Alvor, at faa sit Skib ført i fjendtiligt Havn, at overvære Konfiskationen og miste sin personlige Frihed. Besætningen paa tagne Koffardimænd interneredes. Ganske forklarligt ønskede de alt det Onde over Kaperne, som der kunde hittes paa. Forsøg paa at oversejle en lille Kaper var ikke sjældne. Det skete oftest, at Besætningerne værgede deres Skibe under Entringen, ligeledes at de pludseligt overfaldt Kapergasterne, naar disse var kommet ombord. Saaledes blev Entregasterne fra Kaperbaaden „Æolus“ af Nibe

overfaldet efter Entringen, overmandet — og bortført.

I Virkeligheden var det langt fra alle Kaperne, som havde en udvalgt Besætning. Undertiden bestod den af alt muligt Skrabsammen, men Resultatet blev gerne derefter, hvis ikke Kaperførerne og deres Befalingsmænd forstod at sætte Skik paa dem i en Haandevending. Naar det skortede paa Folk, tog man dem, der meldte sig, forløbne Udlændinge, fordrunkne Studenter, arbejdsløse Haandværkere, o. s. v. Mange af dem kunde ikke svømme. Da Kaperskonnernten „Eleonora“ i 1810 kuldsejlede i Nærheden af Trekroner, druknede 16 af de 50 Gaster, fordi de ikke kunde holde sig oven Vandet indtil Batteriets Baade naaede frem.

Udbyttet af Kapertogterne kunde være højst fornøjeligt i de sure, triste Tider, og Folket glædede sig, naar Aviserne spredte Nyheder ud om raske Entringer og stor Fangst. Adskillige af Kaperførerne blev Folkets Kæledægger. Alle kendte „Fløjelslind“, Lars Raabert, Caspar Wulffsen, Holm, Koføed og hvad de ellers hed.

Straks efter Fredsbruddet forefaldt en lille Be-

givenhed, som morede Folk meget. Englænderne havde efterladt nogle store Orlogsmænd hist og her i vore Forvande, saaledes udfor Helsingør, og der kom Førselsskibe fra England med Forsyninger til dem. Et af disse Proviantskibe, „Susanna“, der var armeret med 4 Kanoner, blev udfor Hornbæk snappet af „Den sorte Ravn“ fra Helsingør, en Færgejolle, der var lavet om til Kaper, men endnu ikke havde faaet den ene Kanon, den senere fik! Føreren Isaack Petersen og hans 14 Mand slog ned over „Susanne“ som en Høg, knapt en Mil fra den store Engelskmand, der laa ved Indløbet til Sundet, og inden de armerede engelske Barkasser, der udsendtes, kunde komme nær nok, havde Monsieur Petersen faaet vendt „Susanna“. Den blev styret ind i Isefjorden og naaede velbeholden Holbæk.

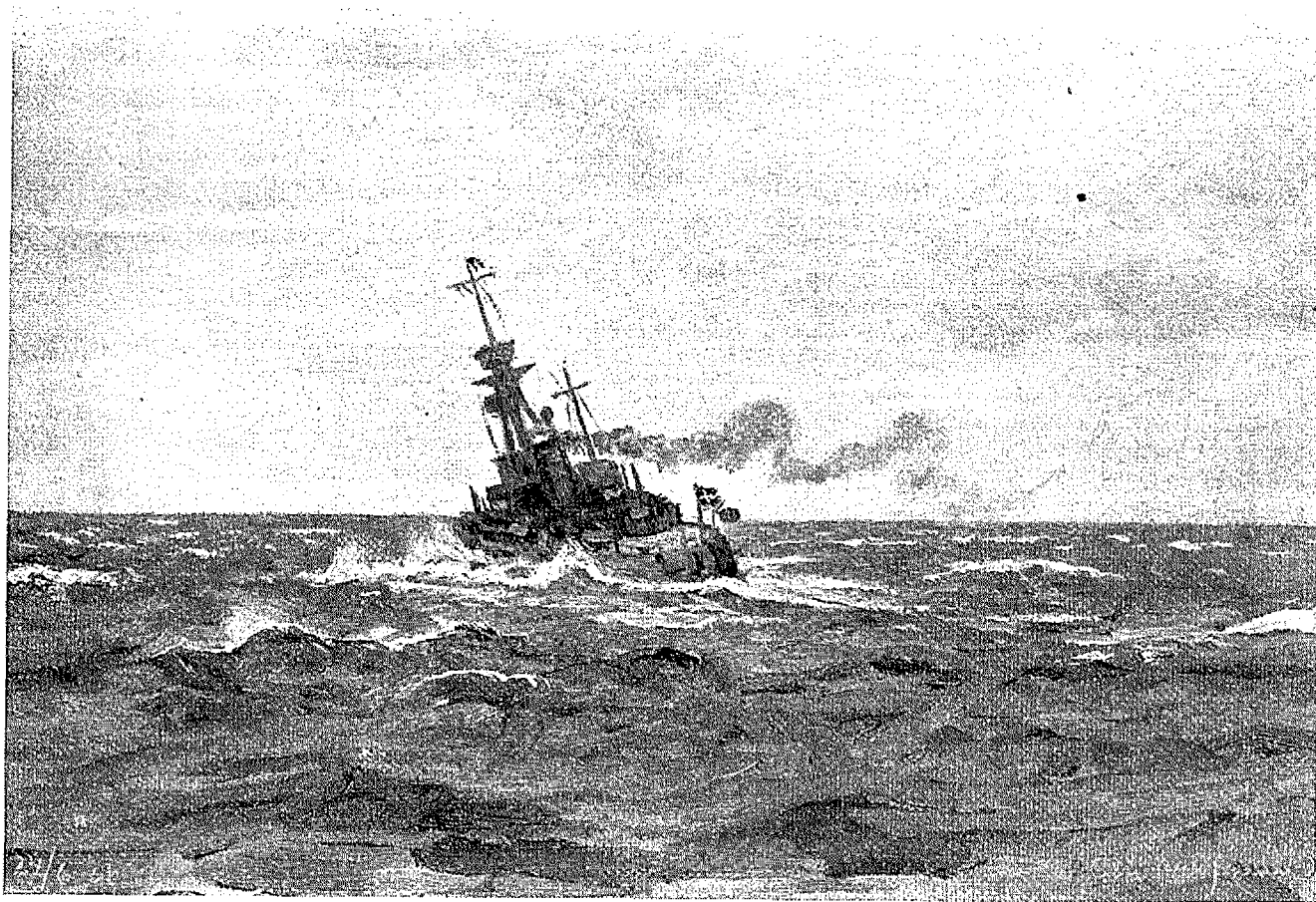
Prisedommen faldt hurtigt i denne oplagte Sag, og Holbækkerne fulgte med varm Interesse Udloosningen 100 Piber Portvin, 100 Tdr. Kød, 100 Tdr. Flæsk, 40 Fustager Porter paa Flasker, 250 Kurve Ost, 50 Fustager Smør, en Del Mel og meget mere. Ladningen indbragte over 60,000 Kr., Skibet 8,000 Kr. Til Deling for de 14 Mand blev der 35,000 Kr., d. v. s. 1750 Kr. pr. Mandspart. Det blev en hel lille Formue for den dristige Isaack Petersen, som jo fik flere Mandsparter.

Det er ganske pudsigt at se, hvor vidt forskellige Ladningerne kunde være. „Eleonora“, som blev fisket op ude ved Trekroner og kom paa Kryds igen, tog

Kuffen „Die Hoffnung“ med 1150 Fyrreplanker og 147 Bjælker. Kaptajnen, Mads Søborg, gav i den Anledning 500 Kr. til en Kaperinvalid. „Elefanten“ af Helsingør fik prisedømt en Skude med 1700 Tdr. Hørfrø. Den aabne Baad „Gammel Holdfast“ af København gjorde til Bytte en Galease „Elizabeth“ med Sager, man netop havde Mangel paa, 155,000 Pund Sukker, 8,000 Pund Peber, 20,400 Pund Kaffe, 20,200 Pund Kakao, 4000 Pund Ris foruden et Parti Campechetræ.

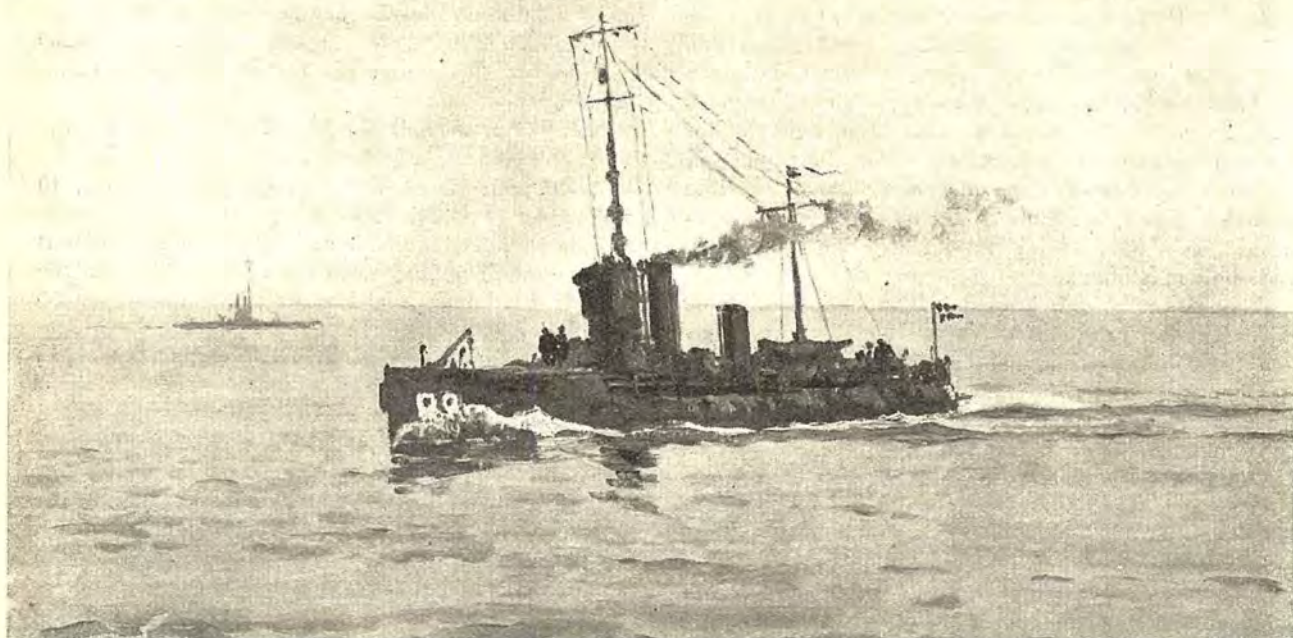
Amond Amønsen's Kaper „Frederiksværn“ var ofte i Folkemunde for dens gode Fangster. „Frederiksværn“ var forresten en Svend paa 55 Tons, 10 Kanoner og 71 Mands Besætning, saa der skulde ogsaa gode Indkomster til for at holde den i Søen. Blandt Priserne var „The Margareth“ og „Jensine“, der havde en stor Saltladning. „The Margareth“ medførte 360,000 Pund Kaffe og 140,000 Pund Sukker, der indbragte „3½ Tønde Guld“, saa at hver Matrospart blev paa 2000 Kr. for den alene.

Da „Frederiksværn“ fik Caspar Wulffsen til Fører, tog den et svensk Skib „De tre Brødre“ med Tømmer og 200 Slibesten og en Smakke med 6000 Bundter Garn og 170 Stk. Paklærred. Medens Kaptajnen var optaget ved Priseretten, løb Næstkommanderende, Edward Sonne, ud med Skonnerten og snappede den engelske Brig „Patriot Post“ med 400 Pakker Hør og 200 Tdr. Hørfrø. Rederiet skænkede i den Anledning 1250 Kr. til et Hospital. Kort efter gik forresten Kape-



Artilleriskibet »Niels Juel« i høj Sø.

Maleri af Benjamin Olsen.



Paa Post i de danske Sunde.

Torpedobaad af R-Klassen paa Inspektion. Maleri af Benjamin Olsen.

ren tabt. Under en Storm drev den ud fra Ankerpladsen ved Køge og forliste, men Mandskabet reddedes.

Ikke saa faa Kapere blev opsejlet af engelske Krydsere og taget. Den store Brig „Admiral Juel“, der bar 28 Kanoner og havde 91 Mands Besætning og førtes af den usalige Jürgen Jürgensen, som senere opkastede sig til Konge af Island for en kort Tid, tog flere gode Priser, men vovede sig saa for langt ud. Den blev i Nordsøen erobret af to engelske Korvetter efter en hidsig Kamp. Urtekræmmer Brocks Kaperkutter „Lokæ“ og Chalupperne „Hævneren“ og „Patrioten“ samt Kutteren „Søfuglen“ maatte ogsaa give op for Engelsen, men vi fortæller her ikke mere end højt nødvendigt om Tabene, derimod om Erobringen af Ladninger.

Kaperbaaden „De 8 Venner“ tog 1811 en Smakke med 85,600 Pund Tyvist, 5,600 Pund Bomuldsgarn, 2,000 Pund Indigo og en Mængde kulørte Manchestertøjer. En anden af dens Priser var ladet med Tøndestaver. Det var saare forskelligartet Gods, som førtes til dansk Havn i Priserne. Den lille københavnske Kaper „Hold fast“, som førtes af den raske Færing (senere Biblioteksstifter) Michael Møller, tog en Kuf med 400 Stænger Jern og 850 Shippund Hør. Baaden „Holger Danske“, hele 3 Tons drægtig, hjemførte bl. a. en Galease med 758 Oksehoveder Vin. Københavneren Andreas Schrader tog med Luggeren „Hurtigheden“ Skibet „Hampton“, der bragte 700 Baller, ca. 100,000 Pund, Bomuld, i Medgift! Til Stubbekøbing kom „Hurtigheden“ med en Galease, propladet med Potaske, Talg og Krøilhaar.

Særlig i saadanne Smaabyer blev der stort Postyr, naar Kaperne løb ind med Priser. Jøder mødte op i Huj og Hast og opkøbte Mandsparter; senere ved Auktion over Skib og Ladning kom de igen og sjakrede. Gæstgivergaardene blev fulde, — og det blev ogsaa mangen en Kapergast eller Tilrejsende.

„Hyænen“ af Helsingør opbragte sammen med en anden helsingørsk Kaper Briggen „The Commerce“, der var paa Rejse til Østersøen med Olivenolie, Kork og Portvin.

Adskillige Kapere sejlede aldeles forgæves ud paa Togt, eller som det oftere kaldtes: „Tour“ eller „Kryds“. Blandt de uheldige var der én, der hed „Mageløs“; den kom hjem fra sit første Kryds uden Priser og i synkefærdig Stand, og Aktierne i Foretagendet dalede straks fra 600 Kr. til 120 Kr. Stykket. Den omdøbtes til „Anna Christine“, men det hjalp ikke; den var stadig „mageløs“ uheldig.

Medens vi er ved Uheld, maa vi nævne, at en Del Kapere gik tabt i Storm og Uvejr. „Bonaparte“, Kapt. Sophus Mackeprang, strandede og blev Vrag, „Abellino“ løb paa en Klippe ved Svanike og sank, hvorved 3 Mand druknede, Skonnerten „Ziska“ strandede og ødelagtes o. s. v. Mest kendt er den berømmelige Lars Bache's Skæbne med den helsingørsk Kaper „Makrel-len“, der forliste med Mand og Mus ved Stevns i 1809.

Men tilbage til Priseladningerne.

„Strandvagten“ af Frederikshavn fik i Aalborg prisedømt den engelske Hukkertgalease „George“, hvis Ladning bestod af 7000 Pund Virginiatobak, Kanel, Zink, Apotekervarer, Instrumenter og 11,000 Pund Sukker. Særdeles heldig var Skonnerten „Skan-

derbek" af København. Blandt dens Priser nævres en Kuf og en Galease, der var topladet med Hørlærred, Hampolie, Potaske og Talg, senere en Skonner: ried Tjære, Stangjærn, Slibesten og Planker, og da var Rederiet saa fornøjet, at det sendte 500 Kr. til Trinitatis Kirkeskole. Da saa „Skanderbek“ løb ud igen, tog den Skibet „Apollo“, der gav fortræffelige Prise- penge. Dens Ladning var: 170,000 Pund Topsukker, 59 Fustager og 105 Sække Kaffe, 220 Baller Bomuld, 50 Baller Tvist og 55,000 Pund Farvetræ.

Det var yderst spændende for den sejrige Kaper at kigge i Priseskibets Conossementer efter overstaaet Entring — og senere at faa Lugerne lukket op og besigtige Sagerne. Der var jo Forskel paa Skibsmavens Indhold. Det kunde være Ballast, det kunde være billige Fyrreplanker, og det kunde være noget ganske andet fint og dyrt. Det fik man at mærke paa Helsingørkaperen „Salomon“, et lille vims Fartøj paa 4½ Tons, — uden Kanoner. Forresten hed dens Styrmand Salomon Madsen og Prisemesteren Salomon P. Mejer, saa den var jo ret salomonisk. „Salomon“ tog — tildels under Medvirkning af den københavnske Kaper „Vennerne“ — Skibet „The Swift“. Dens Ladning bestod af 374 Fjerdinger Malaga-Rosiner, 500 Kasser Kønfektrosiner og 45 Fustager sød Vin.

Et Par solide Kornladninger havde sikkert været svært kærkomne, men Sukker og andet godt kom det i hvert Fald ikke til at skorte paa. Kaperbaaden „Rotha“ fik saaledes med Brigantinen „August Carl“ prisedømt 5800 Toppe Sukker, 116 Fade St. Croix Sukker, 95 Dunke Anchovis og 59,500 Pund Farvetræ og med Prisebriggen „Lydia“ 42,000 Pund Sukker, 58,000 Pund vestindisk Kaffe, 59,000 Pund Risengryn, 105,000 Pund Bomuld og 26,000 Pund Campechetræ.

Vi skal nu — omtrent — standse med Opdiskn- ingen af Prisegods og blot nævne, at der iblandt Kape-

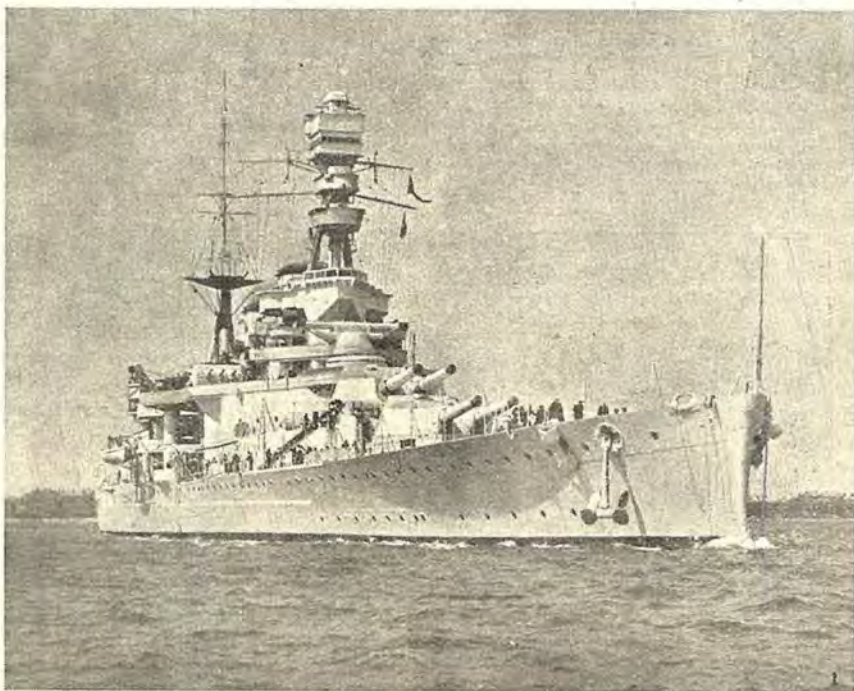
rens „Postføreren“ Prisegods fandtes 12 Fade Svine- børster, 1500 Svaneskind og 400 Maatter, og blandt de Varer, Kaperen „Prøven“ tilførte Landet, fandtes 7000 Gede- og Bukkeskind og 447 Bøffelhud.

— Dette er jo ikke en videnskabelig Afhandling med systematisk ordnet Stof, men kun et Udpluk — dog helt tilforladeligt i alle Enkeltheder, — der giver et Billede af, hvad Kaperne tilførte Landet i en svær Nød tid. Priseskibene og Prisegodset kom Folket til gode!

Anderledes var det med Søfolkenes Prise penge. Det var Kup-Indtægter, tilladt Rov, men ikke sundt erhvervede Penge, og de gav kun lidt Velsignelse. Kaperførerne, der tjente mest, kunde slaa stort op og spille store Herrer, — og det gjorde de ogsaa. Enkelte af dem købte flotte Ejendomme, anskaffede sig fine Køretøjer, dominerede i Det kgl. Teaters Loger, men kun én eller to bevarede Velstanden. Den menige Mand, der var blevet rig paa en Stads, pyn- tede sin Kone, hvis han havde en, ellers sin Pige eller sine Piger og anbragte iøvrigt sine Penge i Brokkens Bod, paa Dyrehavsbakken eller ude om- kring i Kroerne. Oftest havde de solgt deres Mands- parter billigt til Jøderne, længe inden Prisedommen faldt. Sømandsstanden havde gennemgaaende ingen varig Gavn af Kup-Pengene. Let tjent, let rullet.

Men Landet havde stor Gavn af Sømandens Kaperi. Prisegodset gjorde uvurderlig Nytte, og da Klokkerne Landet over ringede Freden ind, og Fre- dens Værk begyndte, var Priseskibene en væsentlig Del af det Skibsmateriel, der kunde arbejdes med i Stræbet for at genskabe Danmarks Handelsflaade.

Kay Larsen.



3-Mile- Grænsen

Udenfor 3-Mile-Grænsen i de spanske Farvande har der været krigeriske, blodige Sammenstød, Uro og Usikker- hed under Borgerkrigen. Storbritan- nien har sendt Krigsskibe derved; her ser man den engelske „Gibet Zerjun“, som havde et truende Sammenstød med den spanske Krydsers „Miguel de Cervantes“, der dog heldigt blev bilagt.





PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, Tegnet af en der kender ham meget bedre

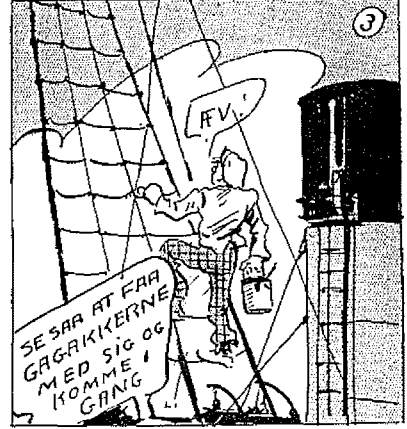
COPYRIGHT BY "VIKINGEN" KBHVN.



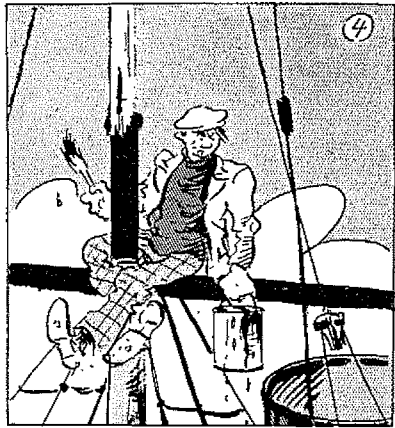
I den paafølgende Tid tænkte jeg meget over, hvorledes jeg kunde gengælde den kære Jackson noget af alt det, han havde gjort imo..... — hm — for mig. Jeg var, syntes jeg, i en umaadelig Gæld til den hjertensgode Seofficer.



Da vi naaede fransk Havn havde vi en lærerig Samtale angaaende Reglerne for Landlov for Søfolk i udenrigsk Part. Det, der altid slog mig ved Jackson, var den klare, koncise Maade, hvorpaa han kunde sammenfatte Hovedpunkterne i saadan en Udredning. Klar og præcis — det er Jacksons Kendingsmerker.



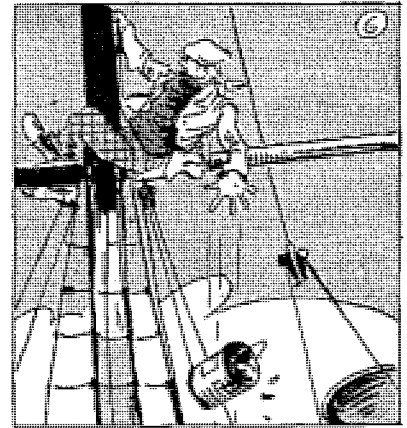
Naa, Landlov var nu ikke noget, der angik mig i nogen naevneværdig Grad. — Derimod havde jeg i længere Tid syntes, at Fløjknappen paa Foremasten traengte til lidt Maling, og jeg besluttede at give den en ordentlig Gang Sort. Altsaa besteg jeg Vanter, bevæbnet med en Malerpotte og en Kost.



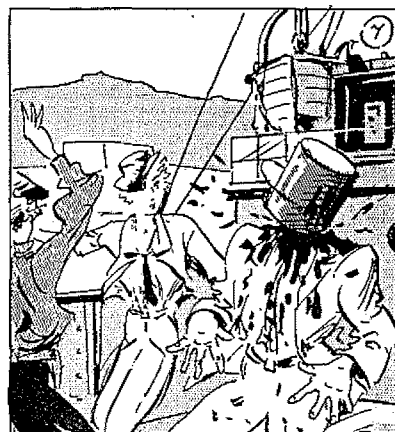
Som jeg nu sidder deroppe, ser jeg et Par unge Damer entre „Perseus“ Dæk, og et Øjeblik efter ser jeg, Søren splejse mig, Jackson, denne ellers saa rolige og koldsindige Mand iført Landgangssnittet styre herimod dem og indlede en hilig Samtale med Pigerne.



I samme Sekund slog de ned i mig, at her havde jeg en Lejlighed til at vise mig som Jacksons sande Ven! Dens højhjertede Maad — den store, troskyldige Gutunge — skulde ikke faa Lov til at indlade sig med tilfældige Bekendtere i den store, fromme Havnby. Nej — og atter Nej!



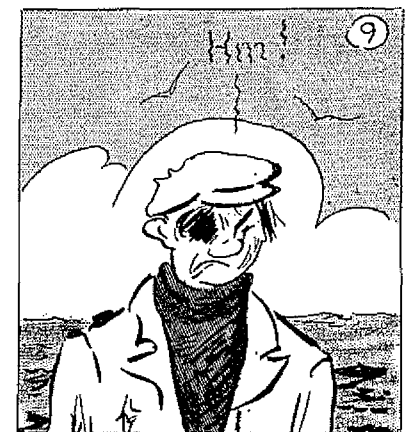
Harmen kogte op i mig; Dette skulde ikke faa Lov til at skel — Nej sandelig — Jackson, min gode Ven Jackson, skulde reddes — bestemt reddes. Jeg saa ham allerede i Aanden vende hjem til Skibet, tung om Hjertet, blug og træt og med Smalhans i Tegnebogen. Sorovero, Gangstere — alt dette svavede for mit indre Øje.



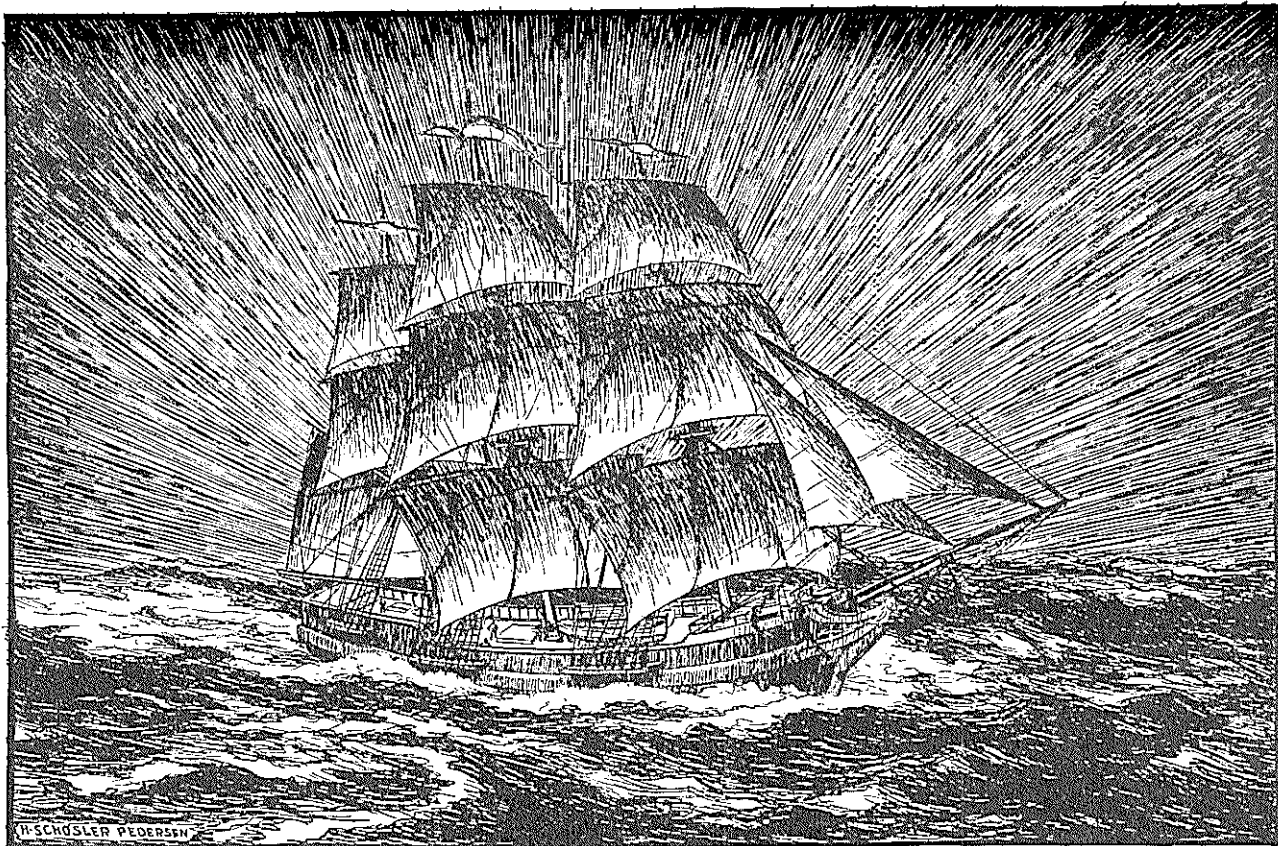
Hos mig er der aldrig langt fra Tanke til Handling. Den eneste Maade, jeg kunde redde Jackson paa, — var at lade Malerpotten falde ned i Hovedet paa ham, og det gjorde jeg. Jeg syntes selv, at det var et moderligt fint beregnet trick.



Jackson kom i hvert Fald ikke paa Galajen den Dag. Sommetider synes man jo, at Lugemidlet er værre end Sygdommen — og jeg mærkede nok, at Jackson, det store Barn han er, hældede til denne Anskuelse, da vi senere drøftede Hændelsen under fire Øjne.



Selvfølgelig vilde han paastaa, at det var hans Forlovede og Veninden, den kender vi jo alle sammen. — I hvert Fald, efter det første voldsomme Sammenstød trak Jackson sig noget tilbage fra mig. Jeg fortalte ham naturligvis aldrig, at det var med Vilje, jeg havde ødelagt Tjansen for ham. — Men jeg er sikker paa, at han tror det den Dag i Dag.



Dødssejleren

*Der stryger en fuldrigget Sejler
forbi, naar et Skib er i Nød,
hvis Styrmands Sekstant kun pejler
mod Undergang, Stranding og Død.*

*Dens Mandskab er vildfarne Sjæle,
og Døden staar selv ved dens Rat,
Gud naade os Folk! lad os knæle
og bede for Livet i Nat.*

*Den gaar under Sydkorsets Flamme,
den lænser langs Polhavets Is,
og Varslet er altid det samme,
Undergang, Død og Forlis. —*

*Men farves de skumklædte Vover
af Solskuglens gloende Brand,
saa sætter den Kursen vestover
mod Skyggernes ukendte Land. —*

Allan Larsen.



Fra Redningsvæsenets Begyndelsestid

I et tysk Tidsskrift fra 1862 kan læses:

„Blandt vorø Farvande er det især i Nordsøen med dens farlige Sandbanker og Rev, at de fleste Strandinger forekommer. Utallige Søfarernde har her fundet deres Grav i Bølgerne. Før at gøre alt, hvad der kan gøres for at frelse Menneskeliv, naar Stormens Raser truer med Død og Undergang, har Englændere, Franskmand, Hollændere, ja selv de Danske forsynet deres Kyster med Redningsmidler. Kun vi Tyske have intet gjort!“

Herhjemme organiseredes Redningsvæsenet allerede 1852, saa vi var tidligt med. Dengang var der

ikke Kærlighed mellem Tyskere og „die dummen Dänen,“ men Bladet omtaler med Beundring de til Redningsvæsenet særligt byggede Baade, der, takket være Jærnkølen og de lufttætte Metalkasser, kunde rette sig i Søen selv om de kæntrede. Ligeledes vandt Redningsstationerne, Raketapparaterne og Redningsstolene varm Anerkendelse, men paa det Omraade var vi jo ogsaa en Række Aar forud for vort sydlige, dygtige Nabofolk.

Vi bringer her et samtidigt Billede af Redningsstolen i Virksomhed.

Kay L. Brand.

Et Brev.

Fra en engelsk Havn modtog Postvæsenet en Dag et Brev adresseret til Postmesteren, København, Danmark. Brevskriveren viste sig at være en Kadet fra det amerikanske Skoleskib Annapolis, der havde været paa Besøg i København, og det vedlagte Brev indeholdt følgende:

„Dette Brev vil sandsynligvis forekomme Dem mærkeligt — eller maaske ikke? Jeg er en af Kadetterne fra det amerikanske Skoleskib „Annapolis“. Mens vi laa i København, mødte jeg en henrivende ung Dame i de allersidste Minutter, jeg var i Land. De Minutter var pragtfulde, og da jeg i Huj og Hast maatte løbe for at naa om Bord, lovede jeg at skrive til hende, men uheldigvis bar jeg mig saa tosset ad, at jeg glemte at faa hendes Navn og Adresse. Hendes Fornavn er Ita. Jeg ved om hende, at hun har gaaet i Skole i 9 Aar og det maaske er muligt at opspore hende gennem Skolernes Elevfortegnelse. Jeg er nok klar over, at København er en stor By, og der er maaske flere, som hedder „Ita“, men jeg haaber

inderligt, at De vil være i Stand til at finde hende.

Jeg vedlægger et Fotografi af mig selv, saa at hun — hvis hun bliver fundet — kan genkende mig. Hun er omkring 5 Fod og 2 Tommer høj, og hun har blondt Haar og blaa Øjne. Hun er omkring 17 Aar gammel.

Hvis De finder hende, saa giv hende venligst indlagte Brev. Jeg vil være dybt taknemmelig for alt, hvad De gør for at opspore hende“

Der stod Postmesteren med en værdig Opgave for Returpostkontoret, og man maa sige, den blev løst paa den smukkeste Maade og med kun 24 Timers Forsinkelse af Brevet. Hvorledes, vil Læseren spørge. Ved ganske naturligt at henvende sig til et af Københavns store Dagblade, der straks var klar over, at der laa Alvor bag Brevet. Faa Timer efter at Avisen var udkommet, henvendte en nydelig ung Dame sig paa Redaktionen og bad om Kadettens Brev til hende. Det viste sig, at hun hed Ita; men det har forhaabentlig Kadetten, der nu er Løjtnant, lært at udtale rigtigt af sin nuværende Kone.

Admiralen uden Flaade

Jeg bliver Admiralen uden Flaade, siger den nye Admiral, Godfred Hansen. Vi har jo ingen, for til en Flaade hører flere Vaabenarter lige saa vel som til en Hær, som f. Eks. Artilleriskibe, Torpedofartøjer, Aeroplaner, Minestrygere, Bevogtningsskibe og meget andet, og naar vi kun har Torpedofartøjer, et Par Aeroplaner og overhovedet ingen Bevogtning af de danske Farvande, har vi heller ingen Flaade. Vi har Niels Juel, og det er et udmærket Skoleskib — men det er ikke meget Krigsskib. Jeg vilde i alt Fald nødig have Kommandoen paa det i en Krig, siger han, for det vil synke, saa snart den første Bombe eller det første Projektil rammer det. Hele Skroget er konstrueret efter Principper, der i Løbet af de 18 Aar, der er gaaet siden da, er fuldkommen forældet. Næ, vi har overhovedet intet Krigsskib, og mit Ønske paa den nye Hærlov staar opført med fire Artilleriskibe og en Række af det, vi har særligt Brug for: En hypermoderne Kanonbaadstype 1957.

Fire Artilleriskibe.

Fire Artilleriskibe maa være Minimum for os, og saa maa vi have en effektiv Bevogtning, vi maa have vor lille Flaade ude i vore Farvande ustandseligt. Det vilde blive noget dyrere end slet ingen Bevogt-

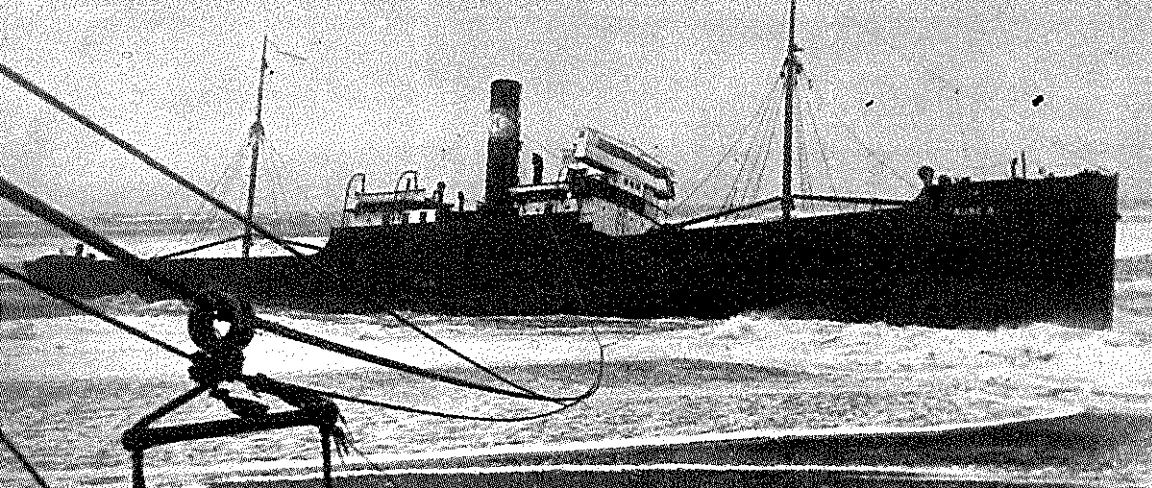
ning, men det vilde være til Nytte. For hvad kan det hjælpe, at vi har nogle Flaadedele liggende i Øresund, naar Tyskerne, Russerne, Franskmandene eller en hvilken som helst anden Nation en skønne Dag landsætter Tropper i Jylland? Vi maa have Kystbevogtning, før ellers vil vi komme for sent, naar det en skønne Dag virkelig for Alvor gaar løs. Mindst seks Torpedobaade og fire Undervandsbaade maa ustandselig afpatruljere vore Farvande, saadan at ingen uden Admiralitetet er sikker paa, hvor de befinder sig Dag for Dag.

Tror De paa en Krig?

Jeg tror ikke, svarer Admiralen, at nogen europæisk Stat for Øjeblikket føler sig stærk nok til at begynde en Krig — men den vil komme senere, og det er min Opfattelse, at Danmarks Stilling nu er langt farligere end nogen Sinde før. Indtil for faa Aar siden har det altid været saadan, at flere Stater var interesseret i, at Danmark ikke blev annekteret af en Stormagt. Men da England indvilligede i at give Tyskland Tilladelse til at opruste og bygge sin nye Flaade, betød det, at England opgav i Fremtiden at have nogen som helst Indflydelse i Østersøen. Ikke en Haand vilde røre sig, hvis en Stormagt i Dag faldt over Danmark og brugte os som Forraadskammer og Udfaldsport. Det maa vi være klar over

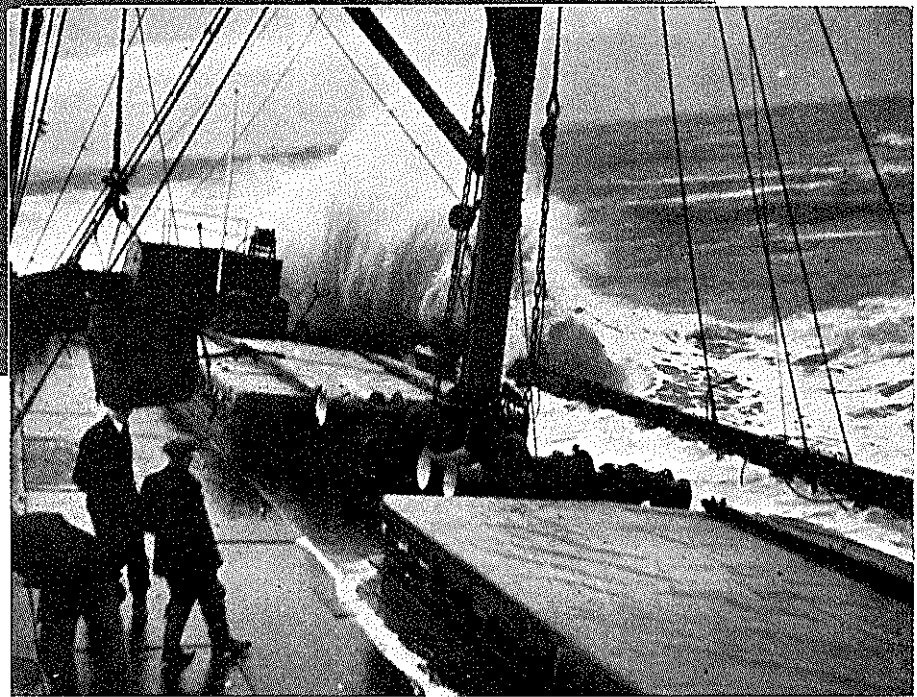


Saaledes ser Australiens store By, Sydney, ud for Sømander, der kommer sejlen­de dertil. Australiens ældste By er nu en moderne Verdensstad. Øjet fanges især af den berømte nye Bro, der forbinder Byen med North Sydney.



Redningsstolen paa Vej ud til det strandede Skib.

Uhjælpelig Offer for de vældige Braadsøer.



Uden om Valuta- Kontoret

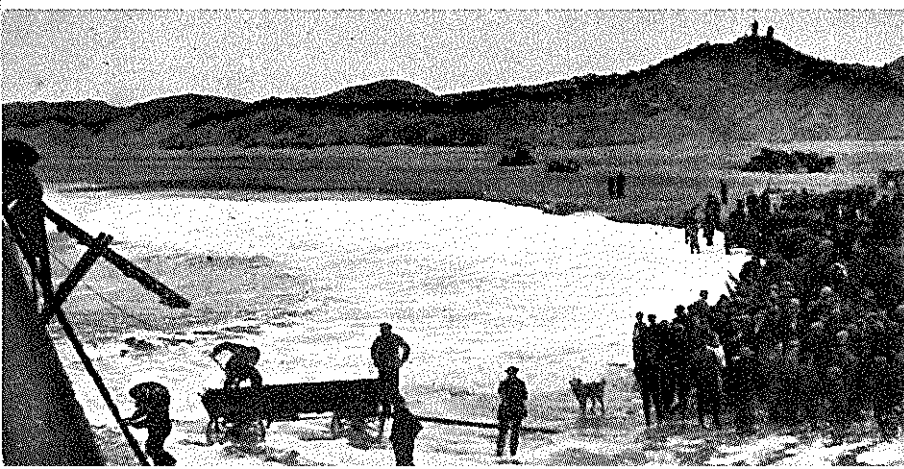
Torsdag den 17. December ved 10-Tiden om Aftenen strandede den finske Damper „Aune H“, der i Regntykningen løb helt op i Havstokken, uden at Strandvagten kunde advare Skibet.

Man blev hurtig klar over, at det ikke kunde nytte noget at sætte Redningsbaaden ud, og man begav sig derfor skyndsomst afsted med Raketapparat, Redningsstol, Strandlys og øvrigt Tilbehør. Damperen sad paa det Tidspunkt endnu paa første Revle, og vi kunde daarligt nok skelne dens Lanterner i Regntykningen. En Dobbelttraket blev antændt, og et Øje-

blik efter dalede den tynde Line nok saa nydeligt ned lige foran den bageste Mast — og Forbindelsen var etableret. Mandskabet halede nu den tykke Trosse, der lærer Redningsstolen, ud og fastgjorde den til Skibet. Den anden Ende blev fastgjort oppe i Klitterne. Omtrent paa dette Tidspunkt kom Damperen fri af Revlen og drev videre ind mod Land, hvor den satte sig fast med Bredsidens mod Kysten. Det lettede Redningsarbejdet betydeligt, idet Redningsmandskabet nu var i Stand til at stramme Trossen saa meget, at Besætningen kunde bjerges ind i Redningsstolen,

uden at de behøvede at faa en Dukkert i de kolde Bølger. Først kom de 3 Kvinder og saa de 7 Matroser. Man er jo galant ogsaa paa Søn. Den sidste kom i Land ved 1½ Tiden. Kaptajnen og de øvrige blev om Bord.

Damperen var lastet med Kul. For at gennemføre Bjergningen, der foretoges af Switzers Garm, blev det nødvendigt at losse Damperen for en Del af Lasten. Kullene blev solgt til Egnens Beboere, der paa denne Maade uden om Valutakontoret fik Kul for 1 Kr. pr. hl. Aage Pedersen.



Kullene bringes i Land.

„Le Pavillon d'Or“

Sejlsporten paa Verdensudstillingen 1937

anstrenger sig. Det gælder at trække Millioner af Turister paany til Paris, der saa længe har været tom paa Turister. Det gælder Penge; man haaber paa Opgang, store Indtægter, bedre Tider, og meget tyder paa, at denne Udstilling vil markere de gode Tiders Komme.

Der bliver stor Trafik over Atlanten til Sommer.

Kæmpedamperen „Normandie“ er allerede nu overtegnet med amerikanske Turister for April, Maj, Juni og Juli — stopfyldt. Fem andre store Atlanterhavsdampere „Ile de France“, „Paris“, „Champlain“, „Lafayette“ og „Grasse“, som skal føre Turister over Atlanterhavet, disponerer allerede nu ikke over en eneste Plads. Der vil komme Millioner af Turister fra alle Lande, men Amerikanerne er særligt velkomne, fordi de gennemsnitlige hver bringer mindst 24,000 Francs (1200 Dollars), som de giver ud i Paris. Det er tilsammen Milliarder Francs.

Det bliver en Udstilling saavel til Lands som til Vands, idet den vil komme til at brede sig paa begge Sider af Seinen, om end mest paa højre Side. Det bliver en Udstilling bygget over en Flod, saa Vandet kommer til at spille en større Rolle her end paa nogen anden tidligere Udstilling.

Sejlsporten og Rosporten faar derfor sin berettigede Plads i sit eget rigtige Element, i selve Vandet, og kommer til at dominere langs den ene Kaj, hvor der nu skabes en smuk Sportshavn for baade Yachtsport, Robaade og Motorbaade. Alle de største franske Klubber paa disse tre Felter deltager i Arrangementet.

Sejlsportens gyldne Palais.

„Palais du Yachting“ bygges for Enden af Kajerne paa højre Flodbred, der hvor Seinen udvider sig lidt. „Guld-Pavillonen“ kaldes den ogsaa, — „Pavillon d'Or“. Det er denne Bygning, vi her bringer det første Billede af efter Arkitekternes Tegning, endnu inden

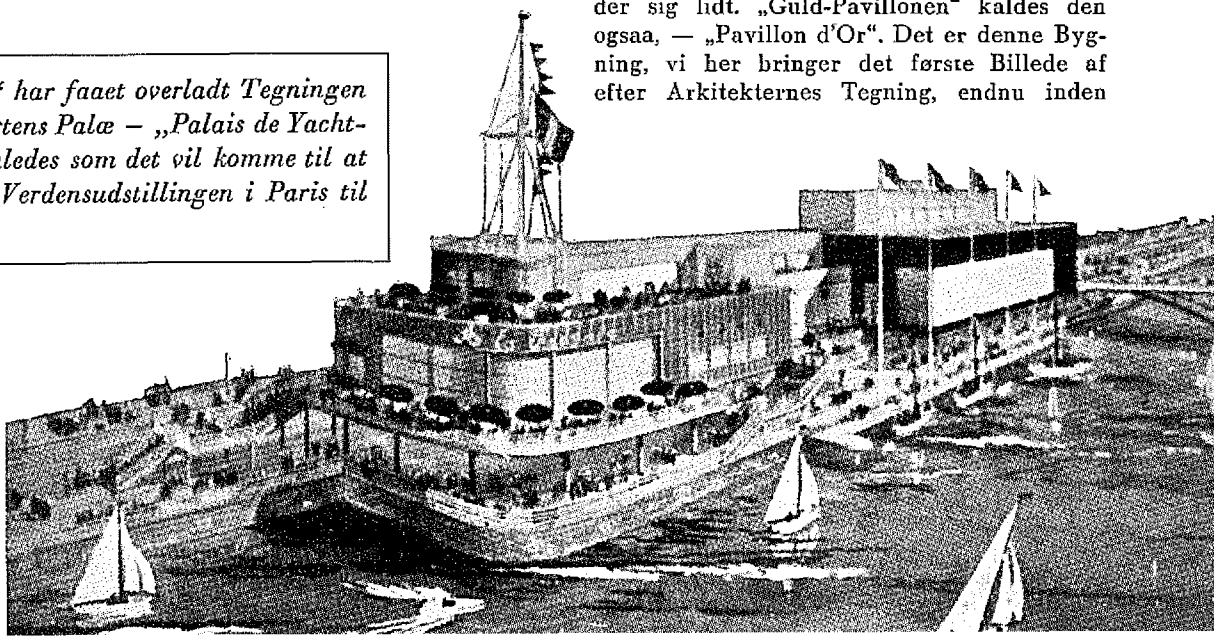
Paris forbereder sig til sin store Verdensudstilling 1937, — for Kunst og Teknik, Videnskab og Sport, Skønhed og Førelser.

Den skal officielt aabne 1. Maj, men Arbejdet er ved gentagne Strejker og politiske Bryderier bleven saa forsinket, saa den ikke

bliver rigtig i Orden før mindst en Maaned senere. Tysklands og Ruslands Pavilloner kæmper om at blive først færdige. Tyskland er saa vidt fremme, saa Hagekorset allerede vajer paa Toppen et underligt Syn paa fransk Jord.

Der bliver mange interessante Ting at se paa denne uhyre store Udstilling, hvor alle Lande vil anstrenge sig for at vise deres bedste. Frankrig især

„Vikingen“ har faaet overladt Tegningen til Sejlsportens Palæ — „Palais de Yachting“ — saaledes som det vil komme til at se ud paa Verdensudstillingen i Paris til Sommer.



»Vikingen« har fra Yacht Moteur Club de France modtaget en samlet Indbydelse til alle danske Motorbaadsejere.

Bygningen paa langt nær er færdig. Den er yderst moderne i sidste Funkisstil af Glas, Træ og Metal i rene, horisontalske Linier. Der er rigeligt med Restauranter med store Glasvinduer og aabne Balkoner.

Her vil der blive afholdt en Del Konkurrencer i Løbet af Scmmeren. Finland har allerede anmeldt sin Deltagelse som det første Land, skønt Planerne ikke er færdige endnu og Datoerne ikke fastlagt. Endnu vides intet om, hvorvidt Danmark deltager.

Af berørte Baade kommer i hvert Fald „Wini-belle“, Motorbaaden, som Franskmanden Marin Marie pløjede Atlanterhavet igennem med fra Vest til Øst sidste Sommer.

Der vil blive et morsomt Liv i Sommer foran dette „Sejlsportens Paradis“ paa Floden med Masser af Tilskuere.

En af de største Sejlsportsoplevelser, der venter Udstillingsgæsterne, er et stort Motorbaadsløb, der kaldes Croisière Internationale de Pavillon D'Or. Og her bringer „Vikingen“ et specielt Budskab til alle danske Motorbaadsejere fra den arrangørende franske Sejlklub, Yacht Moteur Club de France. Løbet gaar ud paa, at Motorbaade fra alle Dele af Europa sætter hinanden Stævne i Paris paa en bestemt Dato. Naar man paa en Blanket, der faas ved Eenvendelse til „Vikingen“s Redaktion, meddeler den franske Klub, at man vil deltage, saa giver man samtidig alle Oplysninger om den Baad, hvormed man agter at del-

tage. Man kan selv bestemme sit Udgangspunkt og vælge enten de indenlandske Vandveje gennem Tyskland, Belgien og Nordfrankrig, eller man kan gaa Søvejene til Le Havre. Yachterne, der kommer ad Søvejen, og Yachterne, der kommer ad indenlandske Ruter, mødes paa en nærmere fastsat Dato i Herblay, hvorfra alle Baadene i Flok og Følge sejler til Paris.

Løbet er ikke Kapsejlad, det har kun Interesse som en stor, international Motorbaadsopvisning, og det er ikke kun i Anledning af Verdensudstillingen, at det afholdes, men det er Indledningen til lignende Løb, der hvert Aar vil blive afholdt rundt om i Europa under International Motor Yachting Unions Kontrol. Konkurrencen om det store Antal Pokaler, Medalier o. s. v., der foruden Hovedpræmien „Le Pavillon D'Or“ er udsat, gælder i første Række de mest regelmæssige og ensartede Sejladser og længste Afstande.

Finland har allerede som det første Land anmeldt sin Deltagelse i Løbet, og den danske Motorbaadsport bør heller ikke savnes. Ved at deltage faar vore Motorbaadsejere Anledning til et interessant Sommertogt, hvor de for Alvor kan afprøve saavel deres Baades som egne Sø-Egenskaber. Ved at henvende sig til „Vikingen“s Redaktion, Gl. Mønt 39, kan interesserede Motorbaadsejere faa udleveret de trykte Planer, Vejledninger, Blanketter o. s. v. — Altsaa, i Motorbaad til Paris i Aar!

Til Konfirmationen: Bogen »BARKEN MARGRETHE«



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
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

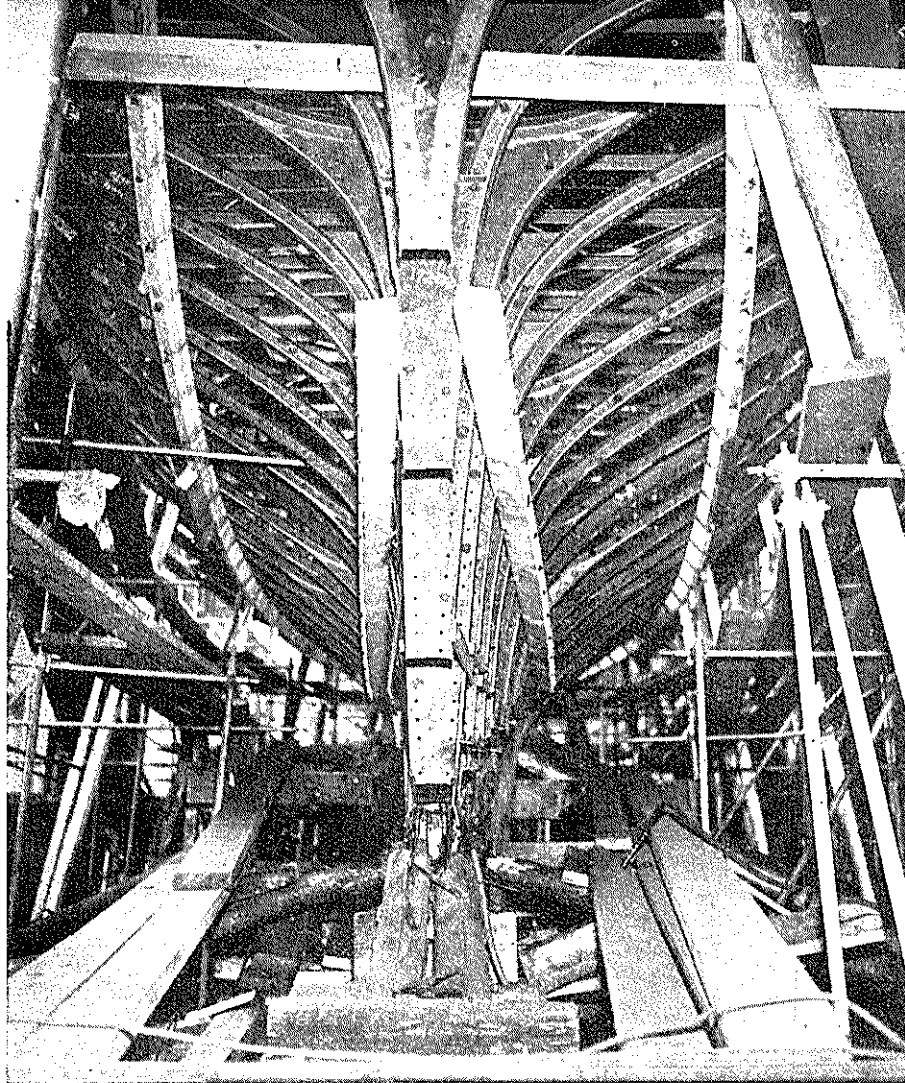
Giv din bedste
Ven Bogen

»BARKEN MARGRETHE«

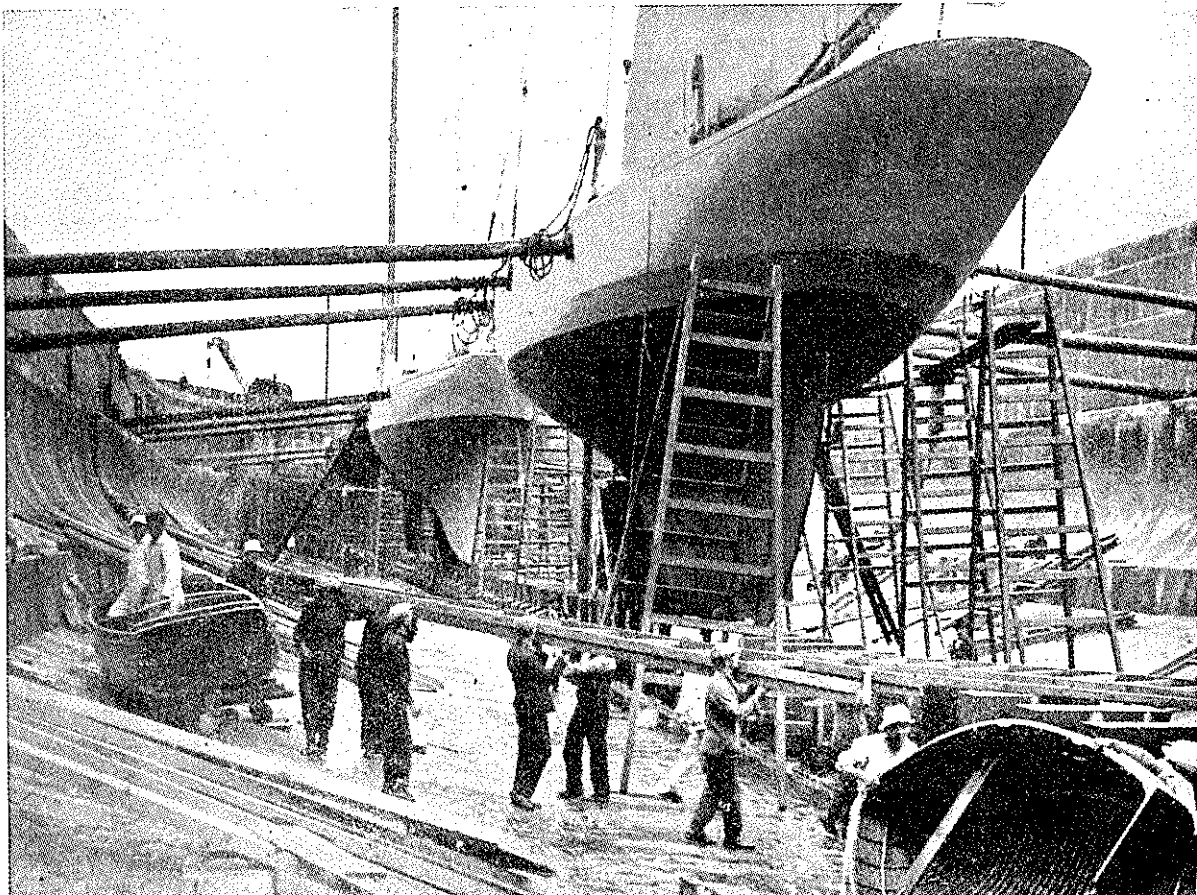
Den kan endnu faas paa „Vikingens“ Kontor.

Atlantens store, hvide Fugle

Et Syndikat, der ledes af Harald S. Vandrbilt, bygger paa Bath Iron Works, Bath, Maine, en ny „J“-Klasse Kutter, der skal deltage i Udtagningsløbet til Sejladserne om America Cup'en. Den nye Yacht skal hedde „Ranger“, og i Sejltrimmingen vil bl. a. den gamle Cup-Forsvarer „Yankee“, som ses paa nedenstaaende Billede, deltage. Udfordreren, Mr. Sopwith's „Endeavour II“, vil blive slæbt til Amerika af Mr. Sopwith's nye, store Dieselyacht i Maj. — Til Englændernes Sejltrimning vil den gamle „Endeavour“ ligeledes blive slæbt til Amerika af Mr. Sigrists Motoryacht „Viva II“. De to engelske Yachter „Endeavour“ og „Endeavour II“ har vi bragt Billeder af i „Vikingen“'s Nr. 11, Nov. 1956. Det er ikke nogen billig Historie at deltage i Løbene om America Cup'en. „Ranger“, som vi her bringer et morsomt Billede af under Bygning (den skal løbe af Stabelen den 15. April), regnes at ville staa Bygge-Syndikatet i en lille halv Million Dollars, naar den er helt færdig. Og trods et saa stort økonomisk Offer er det altsaa slet ikke givet, at „Ranger“ vil blive Aarets Cup-Forsvarer.

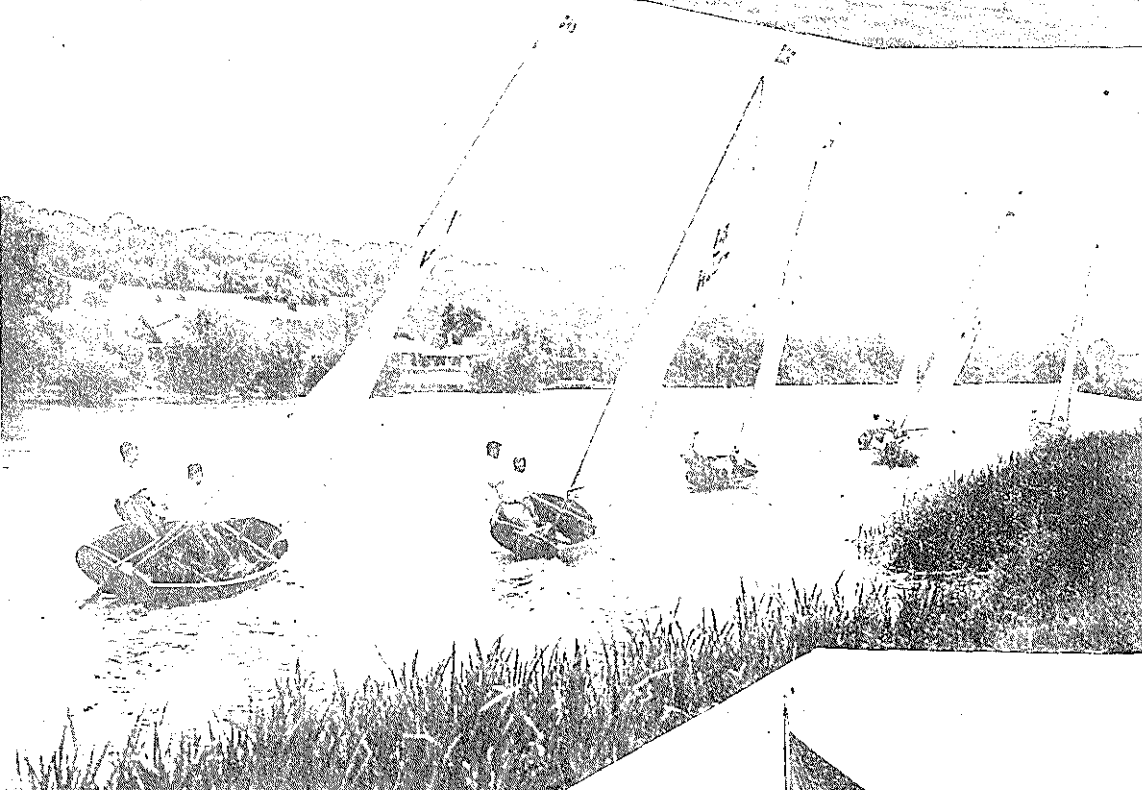
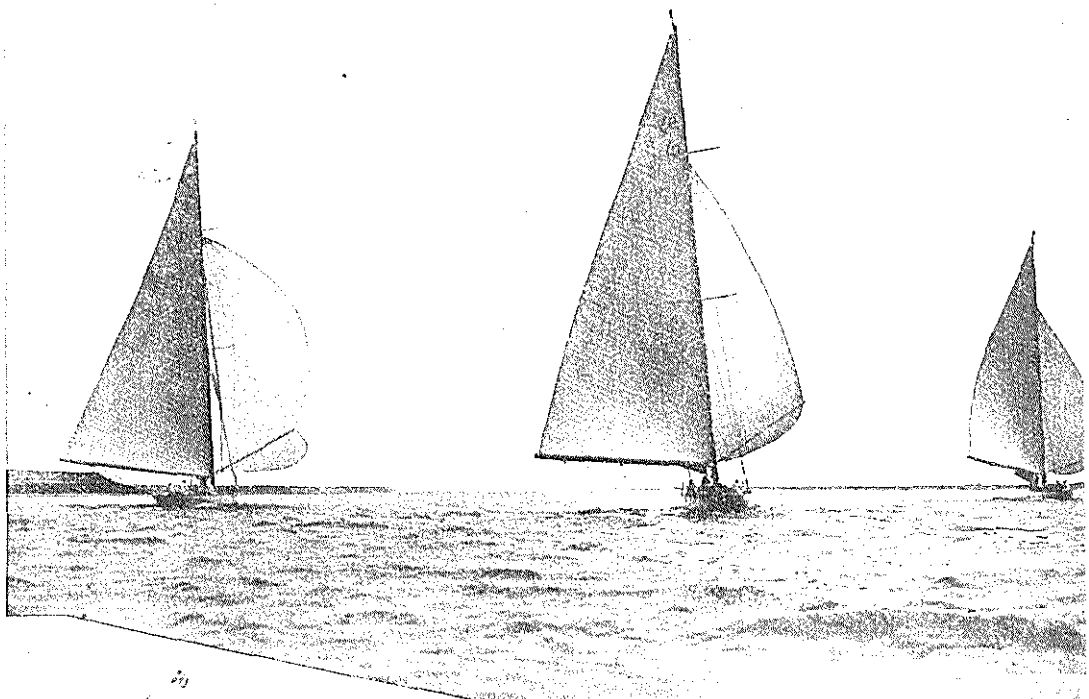


Et usædvanligt View af „Ranger“ under Bygning.



De to gamle Atlanterhavskæmpere „Yankee“ og „Candida“ i Tordok.

Et Lob
i 12-Meter
Klassen ved
Burnham-on-
Crouch, Essex.

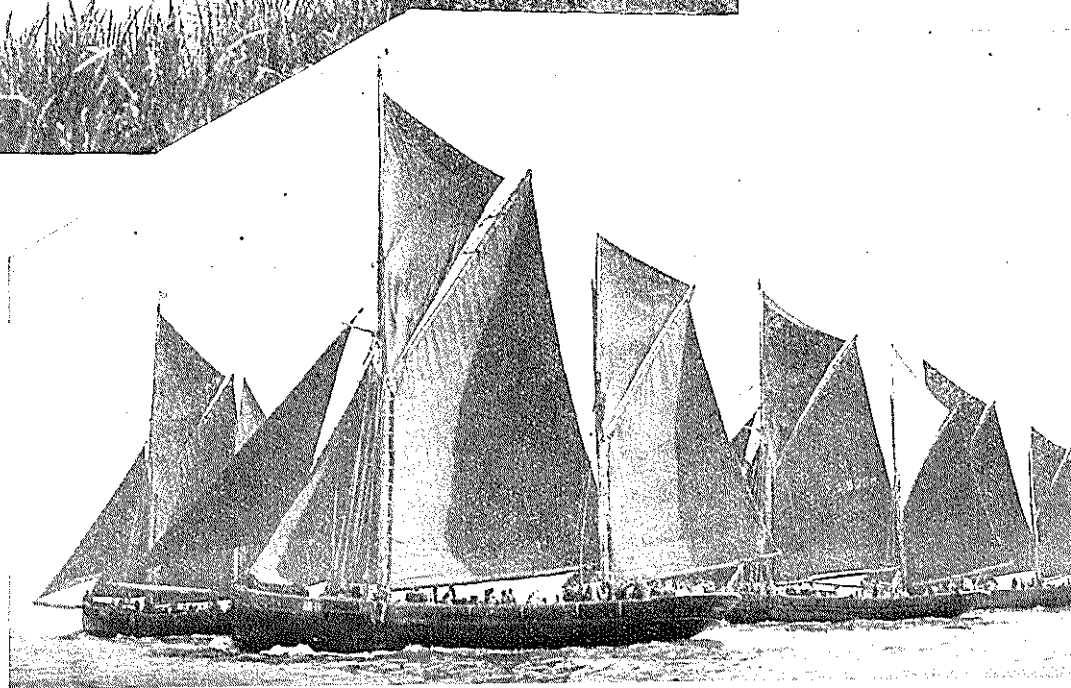


Saa lænsen

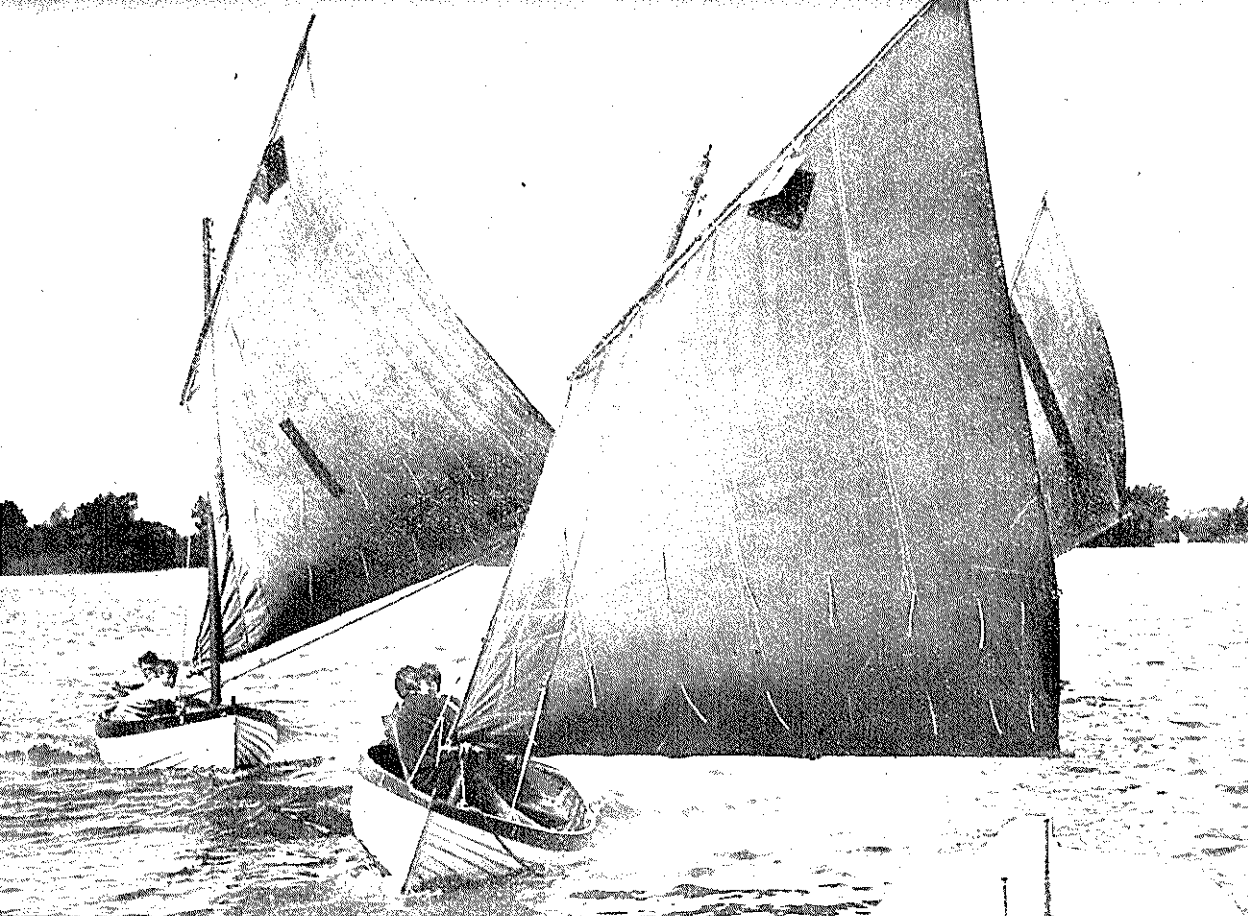
Naar man een Gang er
kommet til at holde af
Søen, saa kan man altid
nyde et godt Billede, hvad-
enten det er af en Damper
eller et Seljskib. Og allige-
vel er de fyldte Sejl vist-

Et morsomt Billede
fra en Kapsejls
paa Themsen for den
internationale
14-Fod Dinghy Klasse

En Fiskerbaads-
Regatta i Brixham,
Torbay.
Lobet overværedes
af den
engelske Konge.

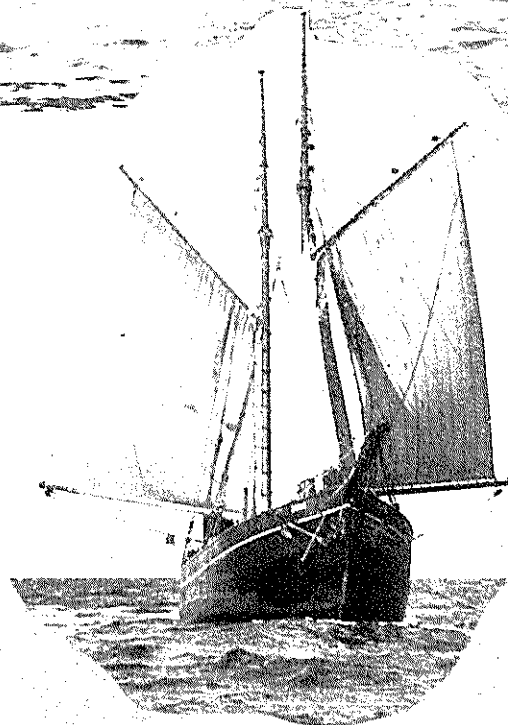


En
Kapsejls
for Børn
under 15 Aar
ved
Thorpeness,
Essex.

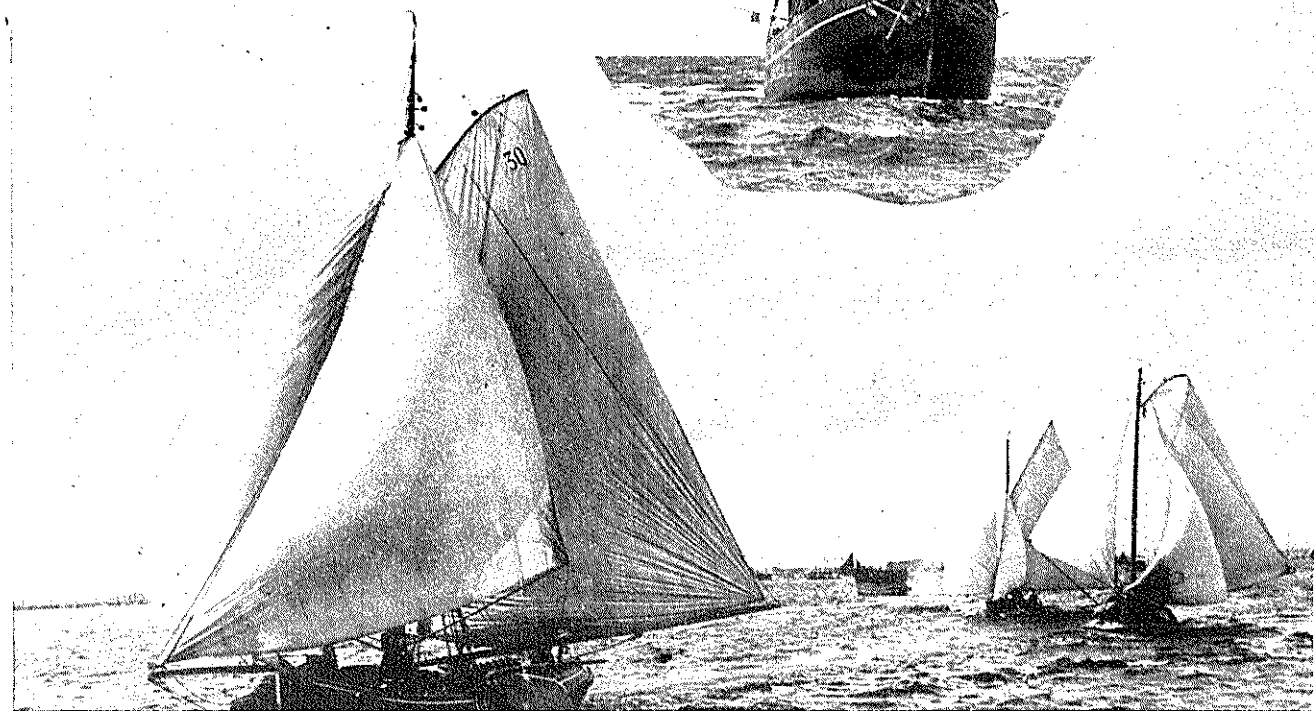


Vi for Vinden!

Uanset om det, Øjet allerhelst ser. „Vikingen“ bringer her en Række Billeder, der er udsøgt fra et stort Udvalg Sejl-Billeder. Paa de fire ser man Baade af forskellige Typer lænse for Vinden, en Nydelse, som alle, der har faret med Sejl, kender, og som altsaa selv Drengene paa det ene Billede har Øje for. Paa de to andre Billeder ser man den smukke Kontrast mellem de lette Dinghy-Baade paa Themsen og de tunge Fiskerbaade fra Brixham.



En Skonnert
lænser
op gennem
Sundet.



De tunge
hollandske
Kuffer
er ligesom
brusende
Svaner
naar
de lænser
for
rum Vind.



„Coupe d'Italie“ er den store aarlige Kapsejlad, som holdes i Genua tidligt paa Aaret. Forsvareren af Italiens Sejlsport er Yachten „Italia“, som er olympisk Champion. Den er bygget i Kiel.

Sejlsport under Kroningen

Kronings-Regattaen i England finder Sted i Torbay fra 19. Juni til 3. Juli. Første Præmie er 3.000 Pund. Der uddeles en Medalje til alle Yachter, der deltager i denne Regatta, som vil blive overværet af den engelske Konge.

„Normandie“ paa Bølgerne igen

Den 11. Marts stod Verdens største Damper endelig igen ud af Le Havres Havn paa Vej mod New York for første Gang i Aar.

Den havde været til Reparation, og i sidste Øjeblik havde hele Besætningen, 500 Mand, pludselig gjort Strejke efter nyeste franske Forbillede fra Fabrikkerne. De var blevet om Bord og nægtede at gaa i Land, men vilde ikke bestille noget! Arbejdsministeren fra Paris maatte personlig tage Hurtigtoget til Le Havre for at ordne Konflikten. Og endelig kunde „Normandie“ forlade Kajen. En sidste Automobil hejses op i yderste Øjeblik.

Det var et pragtfuldt Syn at se den store Damper sætte sig i Bevægelse. 3000 Mennesker var om Bord. I Salonen spillede 22 Musikere op til Dans.

„Normandie“ er blevet yderligere forskønnet indvendig under Reparationen. Og Maskineriet har man forbedret, saa den ikke ryster mere. Man tror endog, at den i Aar kunde tage „det blaa Baand“ fra „Queen Mary“ igen, skønt den store Engländer har flere Kræfter. Man havde faktisk tænkt paa at anvende 20 Millioner Francs yderligere, mens den laa paa Værftet til Reparation nu, for derved at sætte Kraften i Ma-

skineriet yderligere i Vejret, saa den kunde slaa „Queen Mary“, men man opgav det af to Grunde: for det første fordi Engländerne har et Søsterskib til „Queen Mary“ under Bygning, som de saa bare vil gøre endnu kraftigere og hurtigere, og for det andet fordi det vilde forsinke „Normandie“ i et Par Maaneder endnu, og netop i Aar kan Frankrig ikke undvære sit populære Kæmpeskib. Det skal bringe Tusinder af amerikanske Turister til Pariser-Udstillingen. „Normandie“ er en mægtig Reklame for Frankrig. Denne flydende Kathedral af fransk Kunst og Teknik har blændet Amerikanernes Øjne, alle rige Yankeer vil over Atlanten med „Normandie“.

200 Km. i Timen

Engländeren, Automobilisten Sir Malcolm Campbell, der har Verdensrekorden som den hurtigste paa Landjorden, vil nu igen forsøge at blive den hurtigste paa Vandet. En Amerikaner har udsat en flot Præmie. Konkurrencen vil finde Sted i Skotland paa Loch Lomond Søen under Kroningsfestlighederne. Raceren, som Sir Malcolm Campbell skal føre, er 8 Meter lang. Motoren er en Rolls Royce. Hurtigheden menes at blive 217 eller 220 km i Timen.

København har ogsaa faaet sin „Marinestue“

Mens man forlængst rundt i Provinsen har oprettet de hyggelige „Marinestuer“, hvor de gamle Marinere kan mødes og „snakke Skiv“, har man savnet en saadan Indretning i Hovedstaden. Nu er dette Savn imidlertid afhjulpet, idet Marineforeningen Fredag den 26. Februar indviede en original og hyggelig „Marinestue“ i Jernbanehotellets Lokaler i Jernbanegade. Indretningen og Udsmykningen af Stuen og Opstillingen af de mange interessante og originale Genstande fra den danske Marine er smukt udført af Dekorationsmaler Bang-Sørensen, og her er skabt et ideelt Mødested for Hovedstadens gamle Marinere saavel som et godt og hyggeligt Holdepunkt i Hovedstadens forvirrede Travlhed for Marinere fra Provinsen. Her kan de sætte hinanden Stævne, faa en Passiar eller et Slag Kort og i det hele taget føle sig hjemme.

D. F. D. S. Begravelseskasse

D. F. D. S.s Begravelseskasse har udsendt Beretning for Aaret 1936. Kassen havde den 1. Januar 1937 1162 Medlemmer, og den samlede Forsikringssum, der efterhaanden skal komme til Udbetaling til disse Medlemmer er 579.500 Kr. Direktør Goldmanns Betænkning angaaende Kassens Ydeevne konkluderer i, at Kassen kan fortsætte sin Virksomhed som hidtil, men der er absolut ingen Basis for Nedsættelse af Kontingentet eller Forkortelse af den Tid, hvori der skal betales Kontingent.

Kronborgmuseets Aarsberetning

Af Kronborgmuseets Aarsberetning for 1935—36 fremgaar det, at Interessen for dette Søfartsmuseum er stigende saavel herhjemme som i Nabolandene. Museet har modtaget en Mængde værdifulde og sjældne Gaver, ligesom Samlingerne er forøget gennem betydelige Køb.

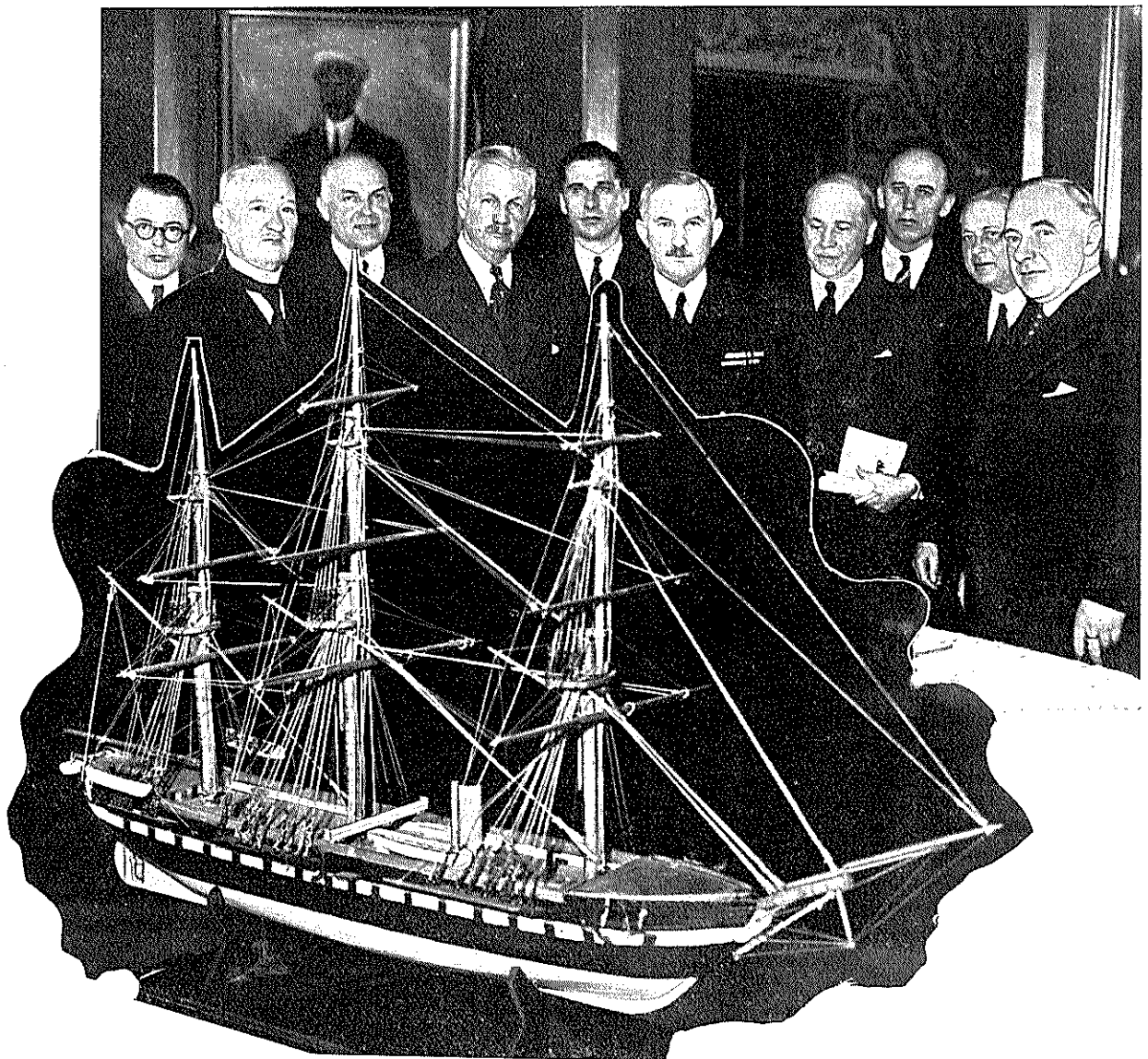
„Georg Stages Minde“

„Stiftelsen „Georg Stages Minde“ har udsendt sin Aarsberetning for 1936. Beretningen om de 80 Elevers Togt i Østersøen og Nordsøen fortæller om en sund og lærerig Opdragelse af dansk søfarende Ungdom om Bord i „Georg Stage“. Bortset fra to Nedstyrtningssuheld har Togtet været gennemført til fuld Tilfredshed og uden nævneværdige Sygdomstilfælde.

Det sidste Snuptag for Fregatten „Jylland“s Bevarelse

Komiteén til Fregatten „Jyllands“s Bevarelse, der gennem Aarene har udført et imponerende Arbejde for Bevarelsen af dette sidste Minde fra en Tid, da Danmark endnu kunde gøre sig gældende som Sømagt, har atter henvendt sig til Offentligheden, denne Gang for at sætte Kronen paa Værket, nemlig at skaffe „Jylland“ den endelige og fuldstændige Rigning, saa Fregatten for Fremtiden kan ligge ved Indsejlingen til Københavns Havn og med sine smukke Linier og sin svimlende høje Rigning byde den danske Sømand velkommen hjem og Udlændingen velkommen til Søfartslandet Danmark. Naar man ved, at den initiativrige Komité i første Om-

gang skaffede 150,000 Kr. til selve Skrogets Istandsættelse, i anden Omgang smaa 100,000 Kr. til den første Del af Rejsningen, saa tvivler man ikke paa, at det ogsaa vil lykkes at skaffe Penge til Fuldendelse af Opgaven. Enhver maa være med, og Komiteén modtager saavel Pengebidrag som andre Bidrag, f. Eks. Inventariergenstande, der har tilhørt Fregatten eller stammer fra beslægtede Skibe fra samme Tidsrum. Ved at indmelde sig som Medlem af det i 1936 stiftede Selskab: „Fregatten Jyllands Venner“ kan man for 5 Kr. aarlig eller 100 Kr. een Gang for alle paa en effektiv Maade støtte denne nationale Sag.



Bag Arkitekt *Marstons* smukke Model af den færdigriggede Model, ser man Festkomitéens Bestyrelse og nogle af Gæsterne ved Mødet. — Yderst til venstre Sekretær *Feldhuusen* og derefter i første Række Direktør *Ravn*, Arkitekt *Marston*, Admiral *Rechnitzer*, ORSagfører *Falbe-Hansen* og yderst til højre Direktør *Philip Sørensen*.

Hvor Klokkeslettet bestemmes

Naar Sømanden ude paa Verdenshavet skal bestemme sin Position, maa han foruden Sol og Stjerner raadspørge sit Kronometer. Dette skal gaa rigtigt, ellers bliver Resultatet forkert; Skibet kan derved let komme i alvorlig Fare. Naar en Baad faar sit Kronometer leveret, medfølger der en Tabel, der viser, hvorledes Uret gaar, men denne er utilstrækkelig over længere Tidsrum, man maa derfor kontrollere dets Stand, hver Gang Lejlighed gives. I de fleste større Hævne er der et dagligt Tidssignal i Form af en Kugle paa en Stang, der bringes til Fald præcis Kl. 12 Greerwich Middag. Hvis Skibet lægger i Havn kan Skibsuret let kontrolleres ved Sammenligning med Havneuret. Baade Tidskuglers Fald og Havneurene holdes som Regel i Orden af et astronomisk Observatorium. I gamle Dage var der ingen andre Midler til Urstilling, man maatte da stole paa Kronometrets rigtige Gang under Færden over Verdenshavet.

I vor Tid gaar det hele meget lettere; fra et stort Antal Steder fordelt over hele Jordkloden udsendes

flere Gange i Døgnet nøjagtige traadløse Tidssignaler, saaledes at der flere Gange daglig er bekvem Lejlighed til Urkontrol paa alle Skibe, der har Radio om Bord. De traadløse Tidssignaler kommer mere eller mindre direkte fra et astronomisk Observatorium.

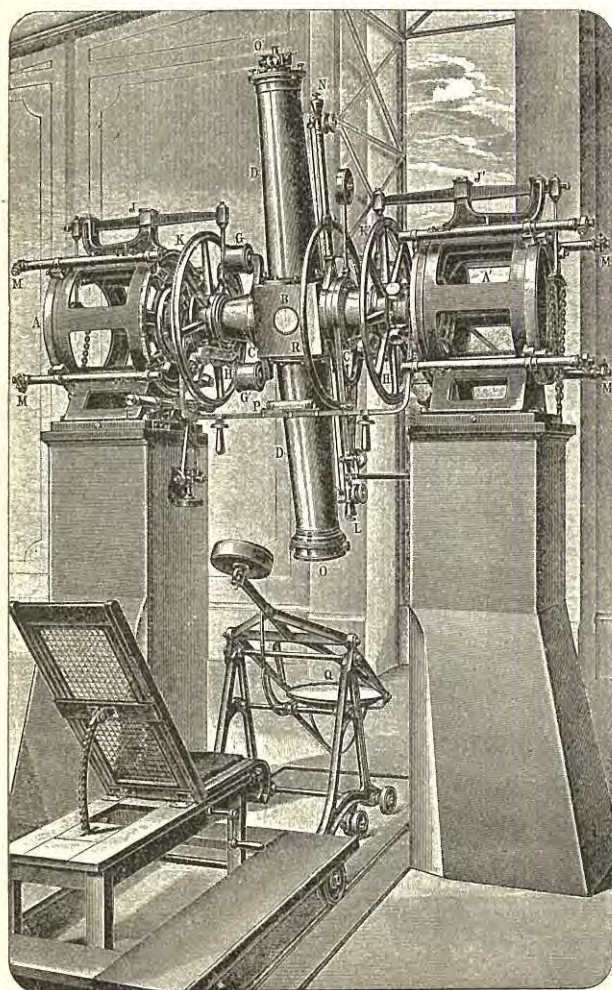
De færreste tænker næppe ret meget paa, hvorledes Observatorierne skaffer sig den nøjagtige Tid. Herom skal vi nu høre en lille Smule. Klokkeslettet bestemmes ved Hjælp af astronomiske Iagttagelser af Stjerner. Vi ved alle, at Jorden drejer sig i Rummet omkring en Axe, der gaar gennem Jordens to Poler. Vi sidder paa Jordens Overflade og mærker intet direkte til Bevægelsen, men vi kan se den, idet det for os ser ud som om hele Himmelen drejede sig rundt, een Gang i hvert Døgn. Vi ser Sol, Maane og Stjerner staa op, stige højere og højere og naa Topstillingen lige i Syd, hvorefter de atter daler og til sidst forsvinder under den vestlige Horisont. Dette Spil gentager sig uafbrudt. Astronomerne bruger udelukkende Stjerner til Tidsbestemmelse.

Da alle de Stjerner, hvoraf Stjernebillederne bestaar, sidder praktisk talt fast paa Himmelkuglen, vil der altid gaa nøjagtig een Omdrejning af Himlen fra det Øjeblik, hvor en bestemt Stjerne staaar lige i Syd og til den næste Gang kommer i samme Stilling.

Nu haves paa ethvert Observatorium et saakaldt „Stjernetidsuhr“. Hvis dette Uhr gaar aldeles nøjagtigt, vil det vise nøjagtigt det samme Klokkeslet, hver Gang en bestemt Stjerne staaar lige i Syd. Resultatet er altsaa, at hver Stjerne staaar lige i Syd paa sit specielle Klokkeslet efter „Stjernetid“. Vi kan derfor kontrollere „Stjernetidsuhret“s Angivelse ved at se hvad det viser, naar bestemte Stjerner staaar lige i Syd.

Nu er det Middagstiden eller eventuelt Klokkeslettet efter Solen, vi er interesseret i. Solen bevæger sig i Løbet af et Aar Himlen een Gang i Retning mod Øst. Solbevægelsen er kendt fra en uhyre Mængde Iagttagelser, saaledes at vi let kan beregne, hvor paa Stjernehimlen Solen staaar hver Dag i Aaret. Herover haves udførlige Tabeller. Ved at slaa op i disse kan derfor til enhver Tid finde ud af det Klokkeslet efter alm. Soltid, der paa en given Dag i Aaret svarer til enhver af „Stjernetidsuhret“s Angivelse. Heraf følger, at vi altid er i Stand til at sige nøjagtigt, hvad Klokken er slaaet efter almindelig borgerlig Tid, naar blot vort Stjernetidsuhr er rigtigt.

Den stadige Kontrol med Stjernetidsurene er en yderst vigtig Opgave, der løses af en Række større Observatorier fordelt over hele Jordkloden. Der bruges hertil et særligt Instrument: et Passageinstrument. Den vigtigste Del er her en større Kikkert, der sidder fast paa Midten af en Akse, der hviler i to faste Lejer i hver sin i Jorden dybt fundere Murpille. Aksen skal ligge nøjagtigt vandret i Retningen Øst—Vest. Kun om denne Akse kan Kikkerten



Stort Passageinstrument paa et Observatorium. Til venstre ses Astronomens Sæde. Han kan faa Støtte for Ryggen af et Ryglæn, der kan indstilles efter Kikkertens Stilling.

dreje sig. Kikkerten kan derfor kun pege mod Syd eller mod Nord. Inde i Kikkertens Synsfelt er der udspændt en lodret Edderkoppespindstraad. Hvis Kikkerten er fuldkomment nøjagtigt konstrueret, vil en Stjerne staa højest i Syd lige i det Øjeblik den ses bag Traaden i Kikkerten.

Nu er Kikkerten et Værk af Menneskehaand: Aksen ligger maaske ganske lidt skraat, den peger muligvis lidt bort fra Retningen Øst—Vest, og endelig kan Kikkerten sidde en Smule skævt paa Aksen. Muligvis sidder Traaden lidt skævt i Synsfeltet. Med den moderne Teknik er disse Fejl altid ganske smaa, men de er alligevel altid store nok til at fremkalde følelige Fejl i Iagttagelserne. Det kan ikke nytte at prøve paa at maale disse Fejl een Gang for alle; thi Erfaringen har lært os, at de stadig ændrer sig lidt, Pillerne sætter sig lidt, Lejerne bliver slidt, Temperaturen gør sin Indvirkning gældende. Ved hver eneste Tidsbestemmelse maa Fejlene derfor bestemmes og tages med i Betragtning. Derfor bliver enhver Tidsbestemmelse en ret omstændelig Historie — den tager Tid.

Ved Iagttagelsen sidder Astronomen stille og venter paa det Øjeblik, da han ser Stjernen lige bag Traaden, saa skal han passe paa, hvad Uret viser, lige i det Øjeblik, da han ser Stjernen lige bag Traaden. I gamle Dage maatte han sidde og lytte efter et Penduluhrs Dikken og saa utroligt det lyder, kunde en dygtig Astronom paa denne Maade bestemme Klokkeslettet med en Nøjagtighed af c. $\frac{1}{10}$ Sekund. Senere indførte man automatiske Skriveapparater: Kronografer, der ligner almindelige Telegrafapparater. Hvert Sekund aftegnede Penduluhret ved Hjælp af en Kontakt en Prik paa den rullende Papirstrimmel. Astronomen holdt i Haanden en Kontrakt, ved hvis Hjælp han kunde afsætte sin Prik, naar Stjernen passerede Traaden. Herved blev nøjagtige Maalinger mulige. Tillige blev det ogsaa lettere, da man fik Kronografer, der med Tal nedskrev Klokkeslettene, med en Nøjagtighed af $\frac{1}{100}$ Sekund. Ogsaa denne Methode er nu delvis forladt. Nu er

Passageinstrumenterne udstyret med en Skrue, ved hvis Hjælp man kan bevæge Traaden gennem Synsfeltet sammen med Stjernen. Astronomen skal nu blot dreje Skruen saaledes, at Traaden nøjagtigt følges med Stjernen. Apparatet slutter da selv i det afgørende Øjeblik Kontakten til Kronografen. Af mange Grunde kunde man ønske yderligere forøget Nøjagtighed, man har derfor forsøgt sig med fotoelektriske Apparater, men man er endnu næppe naaet ud over Forsøgsstadiet.

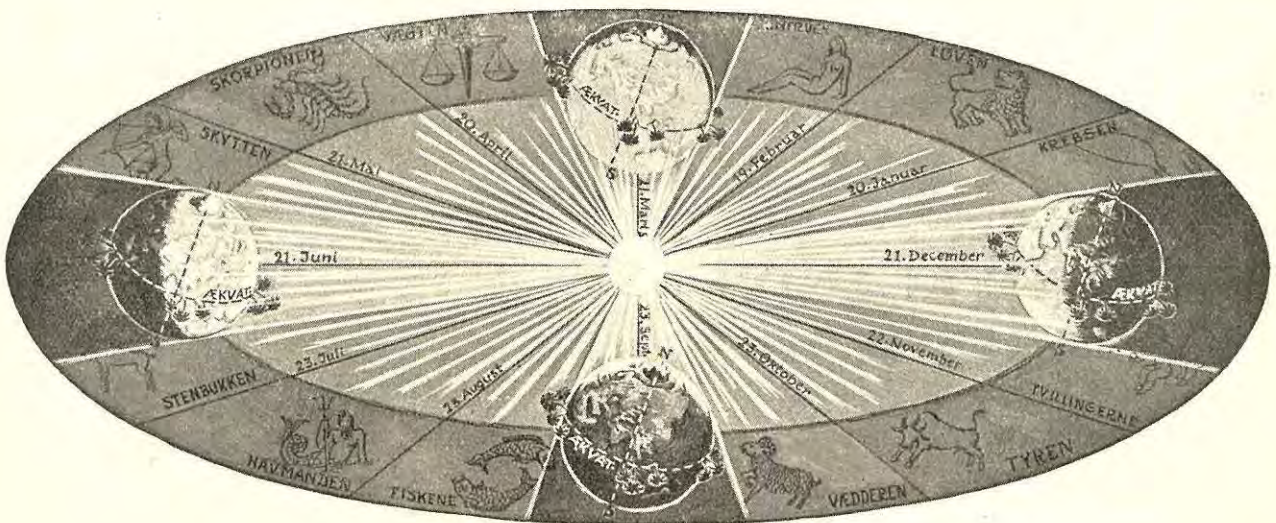
Det er en given Ting at man til Tidsbestemmelse kun anvender Stjerner, hvis Stilling paa Himlen er kendt med den pinligste Nøjagtighed. Disse Stjerner findes forøvrigt angivet i de store udenlandske Almanakker, The Nautical Almanac, der udgives i England, er vel den bedst kendte af danske Søfolk.

De Uhre, der anvendes paa Observatorierne er meget kostbare. Pendulerne svinger i næsten lufttomme Glaskasser i dybe Kældere, hvor der hersker den samme Temperatur Aaret rundt. De trækkes op ad elektrisk Vej og man rører dem aldrig. De fineste Uhre af denne Art: de saakaldte „Shortt-Uhre“ gaar uhyre nøjagtigt og holder Tiden paa smaa Brøkkele af et Sekund. De overgaaes dog af nogle helt nye elektriske Kvartsuhrer, hvoraf dog kun et Par Stykker er i Drift endnu.

Naar Tidssignalerne udsendes sker dette ved Hjælp af et særligt Uhr, der er saadan indrettet, at det kan bringes til at vise den nøjagtige Tid i det afgørende Øjeblik, hvor den Kontakt skal sluttes, der bringes Tidskuglen til Fald eller sætter en Radiosender i Bevægelse.

Havneuhrene er som Regel uafhængige Uhre, der daglig kontrolleres af en Astronom, der medbringer den nøjagtige Tid paa et Kronometer. Han regulerer da Uhret og opskriver den lille uundgaelige Fejl paa en Seddel ved Uhret, saaledes at man altid her kan faa Oplysning om den nøjagtige Tid. I København hænger der saaledes et Uhr i Havækontorets Bygning paa Nordre Toldbod.

C. LUPLA JANSSEN.



MASKINCHEFEN

Danske Maskinmestre hylder »Selandia«s første Maskinchef, Maskinmester K. F. Holm.

Da „Selandia“, Verdens første, søgaaende Dieselmotorskib, for 25 Aar siden stod ud paa sin første store Rejse, ombølget af Beundring og hilst med Begejstring overalt, hvor det kom frem, fulgtes dets

træffe. Skibet havde ganske vist foretaget adskillige Prøveture frem og tilbage i det stille Øresund. Men hvordan vilde „Selandia“ klare en Brandstorm i Nordøer eller en Dyst med en Vinterstorm i Nordatlanten.



Fra Festen for „Selandia“s første Maskinmester, K. F. Holm, paa Langeliniepavillonen. Paa forreste Række ses i Midten Jubilaren, desuden Handelsministeren, Borgmester Kaper, Direktøren for Maskinistundervisningen, Poul E. M. Holm, Direktør Møgaard, Foreningens Æresmedlem, Maskininspektør Oscar Mortensen, Formanden K. A. Rasmussen, Maskininspektør Overgaard, Direktør Møller, B. & W. Iøvrigt ses Viceformanden Vilhelm Andersen, Redaktøren for „Maskinmesteren“, Aage J. Chr. Pedersen, Maskinmester Th. Lund, Maskinmester Frederiksen, Maskinmester Poulsen fra Industribygningen, Ingeniør Jacobsen, Ø. K., Maskininspektørerne Matzen, Heimdal, Vog-Nielsen, C. K. Hansen, Maskinmester Carl Petersen, De danske Sukkerfabriker, Maskinmester H. J. Hansen, Maskinmester C. Madsen og Maskinm. Köhler m. fl.

Færd bogstavelig talt Mil for Mil med en voldsom Spænding og Interesse af den Stab af Ingeniører, Konstruktører, Teknikere og Haandværkere, som i dygtigt og brilliant Samvirke havde skabt Vidunderet.

Ikke fordi man nærrede Tvivl om Princippernes og Teoriernes Rigtighed eller Skepsis overfor det fuldendte Værk, nej — men det uforudsete kunde ind-

Vilde dets nye og komplicerede og under saadanne Forhold uprøvede Maskineri kunne staa for det Arbejde og de Krav, saadanne Situationer vilde stille til det?

Og — een væsentlig Ting til optog de Sagkyndige i de Dage: — vilde „Selandia“s Maskinofficere, de Mænd, paa hvem hele det tekniske Ausvar hvilede og af hvis tekniske Indsigt og altomfattende Paapasselighed Succes'en i Virkeligheden afgang, — vilde disse Mænd, som paa denne Rejse fik deres „Dieselmotor-Daab“, være i Stand til at magte Opgaven og derved være med til at skabe den nye Epoke i Skibsfartens Historie og bane Vej for en ny dansk Industri?

Det var i Virkeligheden disse Spørgsmaal, der optog Sindene herhjemme i disse Dage for et kvart Aarhundrede siden.

Da „Selandia“ den 26. Juli 1912, tiljuble af Titusinder, atter stod Rheden ind efter sin første store Rejse, var Svaret givet. Succes'en var uomtvistelig. Under de vanskeligste Forhold havde Dieselmotorerne

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

i det store og hele virket upaaklageligt, og „Selandia“s Maskinofficerer havde paa smukkeste Maade løst de mangeartede og ofte vanskelige Opgaver, de blev stillet overfor. Paany havde den danske Maskinmesterstand dokumenteret sin Plads som nogle af de bedst uddannede og højst kvalificerede i Verden.

Skibsførernes og Navigatørernes Dygtighed skal ikke underkendes; men det var Mændene i „Selandia“s Maskinrum, som under Dages og Nætters voldsomme Nerveanspændelse og Arbejde muliggjorde den første Rejsses lykkelige Forløb og derved paa deres Omraade blev Pionérer.

Der for er der ogsaa al mulig Grund til at mindes dem i disse Dage, og det var helt paa sin Plads, at Maskinmestrenes Forening ved en smuk og stilfuld Fest den 19. Marts paa Langeliniepavillonen hyldede „Selandia“s første Maskinchef, Maskinmester Knud Frederik Holm.

Det var denne Mand, som kun 52 Aar gammel af sit Rederi Ø. K. fik betroet Hvervet som Chef for Verdens første Skibsdieselmotor-Maskineri. Han kom i 1901 i Kompagniets Tjeneste og blev 1909 udnævnt til 1. Maskinmester.

Bedre Mand kunde Ø. K. ikke have va'gt, en dygtig, nobel og repræsentativ Personlighed, som allerede da, saavel blandt sine Foresatte som inderfor Kollernes Kred, havde aftvunget Agtelse og Respekt.

Hans Medarbejdere paa den historiske Rejse var 2. Maskinmester K. Bagge, 3. Maskinmester A. Hammer, Elektriker A. B. Back-Andersen samt Maskinassistenterne Andersen, Holten Krag og Poggense. Endvidere var der fra B. & W. afdøde Ingeniør Eriksen, som var med til Suez, afdøde Værkmester Henriksen og to Montører, som hver for sig bidrog til det gode Resultats Opnaelse.

Maskinmester K. F. Holm, der nu som pensioneret er bosiddende i Taastrup, var ved Festen Genstand for Hyldest fra mange Sider, en Hyldest som Hr. Holm paa smukkeste Maade gav videre Adresse, ikke alene til sine tidligere Medarbejdere og til B. & W.'s store Stab af Teknikere og Arbejdere, men ogsaa til Ø. K.'s høje Chef, Etatsraad H. N. Andersen, som var den, der tog det afgørende Initiativ og paa mange Maader kom til at betyde saa meget for Dieselmotorteknikens Udvikling og Fremgang.

Aage Pedersen.

Ø. K. GENNEM 40. AAR

En stor Mands Størværk.

Den gamle, slidte Cliché, at hvor er det dog forunderligt, at der kun er gaaet saa og saa lang Tid, maa tages frem igen, naar Tiden er om Ø. K., vort store, danske Verdensfirma. Et Blad af „Vikings“s Art kan ikke undgaa Gang paa Gang at beskæftige sig med Ø. K., og naar det den 20. Marts var 40 Aar siden det store Handels- og Rederifirma stiftedes, saa bliver denne Dato kun en Dato som enhver anden 20. Marts i Firmaets travle Tilværelse, for Ø. K. er allerede vokset fra Betydningen af Fødselsdage. Naar der er gaaet 100 Aar siden Firmaets Grundlæggelse, eller 200 Aar, saa er der Grund til at gøre Dagen til en „Dag“. For med Ø. K.'s hele Opbygning og Udbygning og gennemsunde Fysik er alle Betingelser

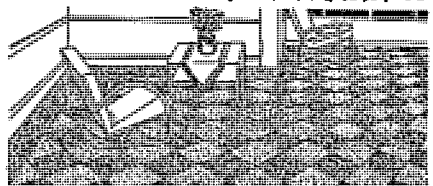
til Stede for, at disse to Mærkedage vil naas og maaske flere til.

Naar den 20. Marts 1957 alligevel skal markeres som en „Dag“, har det sine gode Grunde.

Ø. K. er en enkelt Mands Størværk. Det er et Størværk, netop fordi det allerede har vokset sig fra Betydningen af en 40-aars Dag. Men for Skaberen af Ø. K., Etatsraad H. N. Andersen, er 40 Aar et langt Spand af Tid, og der er derfor al god Grund til her at hilse den danske Handels og Søfarts „grand old man“. Etatsraad H. N. Andersen har gennem sin vidtsknuende, initiativrige Tilværelse øvet en Størdaad, der vil blive det lysende Eksempel for Fremtidens danske Ungdom, naar den skal sætte sig Maal og løfte Opgaver, der skal tjene til Højnelse og Ære for det danske Samfund.

NUTIDENS GULVBELÆGNING

EXPANKO 
KORK-PARKET



SLIDSTÆRK • HYGIEJNISK
LYDDÆMPENDE • FODVARM

Å/S SANO GODTHAABSVEJ 142 TLF. C. 948
KØBENHAVN • F 5 LINIER

Husk at forny Deres Abonnement



Carvelin
BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler

SPØRGSMÅL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“s Abonnenter og Læsere

Vil „Vikings“ venligst oplyse mig om følgende. Kan der faas Arbejdstegninger af Hr. Nordbjergs Motorbaad, 23 Fods, omtalt i sidste Nr., og til hvilken Pris, eller findes der andre Steder, hvor man kan købe Tegninger til lignende Baade.

Amatør.

Arbejdstegninger faas hos Hr. Nordbjerg for 100 Kr.

Maa jeg tillade mig at tilstille Spørgerbrikken følgende: Males et nyt Træfartøj udelukkende med Patentmaling under Vandlinjen, eller hvad andet bruges der til Grundning? Hvorlænge skal Patentmaling tørres?

En Amatør.

Som Regel vil man først stryge med Koltjære eller — da den ofte er meget længe om at tørre — Black Varnish (Tjærefernis). Patentmaling tørrer hurtigt og bliver klæbefri.

Vil „Vikings“ venligst oplyse mig om, hvor jeg kan faa nøjagtige Arbejdstegninger til en Model af femmastet Bark „København“.

V. P.

Prøv at henvende Dem til Ø. K.

Svar til Bornholmeren: Vi kan ikke give os af med at skrive „Flagbogen“ af. Køb Dem én.

1) Findes der et Blad her i Landet, som man kan abonnere paa eller købe i Løssalg, der har til Stof at behandle og omtale Installationer af Radio i Skibe samt Radioens Betydning og Benyttelse og Radiotelegrafisternes Arbejde med Radio om Bord i Skibe. 2) Hvilke Firmaer i Danmark installerer de forskellige Radioapparater saasom Sendere, Radiopejleapparater, Ekkolod i Skibe. 3a) Hvilket Fabrikat af Radio-Modtager er det, der er installeret i Matros-Messen til Brug for Mandskabet om Bord i M/S „American Reefer“, som er omtalt i et Nr. af „Vikings“. 3b) Spænder det over det samme Bølgeomraade som de almindelige Radiofonomodtagere, der findes rundt om i Hjemmene. 3c) Er det en Modtager, som er konstrueret med særlig Henblik paa Anvendelse i Skibe med Hensyn til en Spænding passende til Skibets elektriske Installation.

A. J.

1) Nej. Radiotelegrafistforeningens Blad kan ikke købes. 2) Vi kan ikke nævne enkelte Firmaer. 3a) Det kan vi ikke oplyse. 3b) Ja. 3c) Nej. Der findes altid en Omformer.

Kronings-Revyen i England

London, Marts.

Det britiske Admiralitet forbereder nu dette Aarhundredes største Marine-Revy, som vil finde Sted i Spithead under Kroningen med Nærværelse af hans britiske Majestæt og til hans Ære.

Hele Hjemmeflaaden har faaet Ordre til at forlade sine Havne den 27. April og forene sig med de øvrige britiske Flaader. Alle skal følge Admiralskibet „Nelson“.

Middelhavs-Eskadren har faaet Ordre til at samles ved Gibraltar den 7. Maj og at sætte sig i Bevægelse mod Spithead den 8. Maj.

Selve den vældige Revy vil finde Sted den 20. Maj. Det vil blive et enestaaende pragtfuldt historisk Skue. Her vil den største Krigsflaade i Verden vise sine stærkeste og hurtigste Skibe for Øjnene af et undrende Publikum fra hele England. Det vil blive en Fest i flere Dage med Flagning, Fyrværkeri og Illumination, men samtidig en Demonstration af politisk Betydning, der skal vise de andre Magter, hvor stærkt England rustet sig.

„Vikings“ vil bringe Billede derfra.



M/S Canada: Bar.

KGL. HOF MØBELFABRIKANT

C. B. HANSEN'S ETABL.



Nymontering, Modernisering og Reparationer af enhver Art og i fineste Udførelse til alle Arter Passager- og Fragtskibe m. m. Forslag og Tilbud gratis

ST. KONGENSGADE 29 · TELF. CENTRAL 386 - 11 386

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeriør J. THORVANG

1. April 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, 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/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/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 Activ, 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 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
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

Undervandsbaade med Flyvemaskiner

I 1927 blev den Tanke at forsyne en U-Baad med en Flyvemaskine første Gang realiseret i England. De store og kostbare, men forsvarsløse Moderskibe for Flyvemaskiner tør man ikke sende for langt frem mod Fjenden. U-Baade gjorde under Krigen udmærket Tjeneste som Forpostbaade, f. Eks. havde Englænderne altid nogle liggende i Helgolandsbugten for at rapportere den tyske Flaades Bevægelser. U-Baadene har imidlertid deres højeste Udsigtspunkt ret langt nede, hvorfor man kun kan iagttage en lille Del af Havfladen. Hvis Baaden kunde medføre en Flyve-

maskine, vilde dette Forhold blive ganske anderledes. Det samme gælder naturligvis, hvis U-Baaden optræder langt fra sin Basis i Handedskrigen.

Flyvemaskinen indbygges i et særligt Rum lige foran eller agten for Kommandotaarnet. I førstnævnte Tilfælde tages Flyvemaskinen ud paa Fordækket, idet Husets Porte lægges ned. Her bliver Vingerne sat paa og Motoren varmet op, hvorefter Maskinen sættes i Vandet med den Kran, der ogsaa bruges til Indbjergningen. Det tager meget lang Tid, og man er derfor gaet over til at slynge Maskinen ud med en



Den franske U-Baad „Surcouf“ med Flyvemaskinehangar agten for Taarnet.

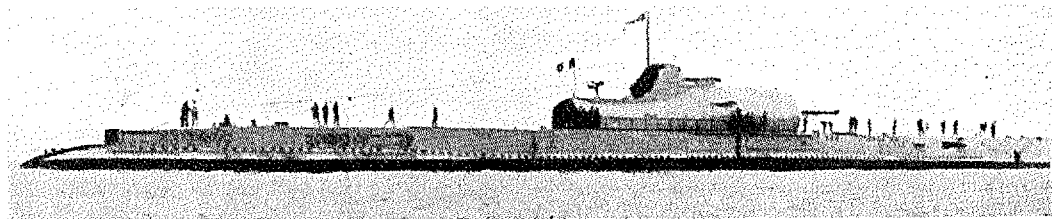
VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM – GÖTEBORG – KØBENHAVN



Den franske U-Baad „Surcouf“ med Flyvemaskinehangar agten for Taarnet.

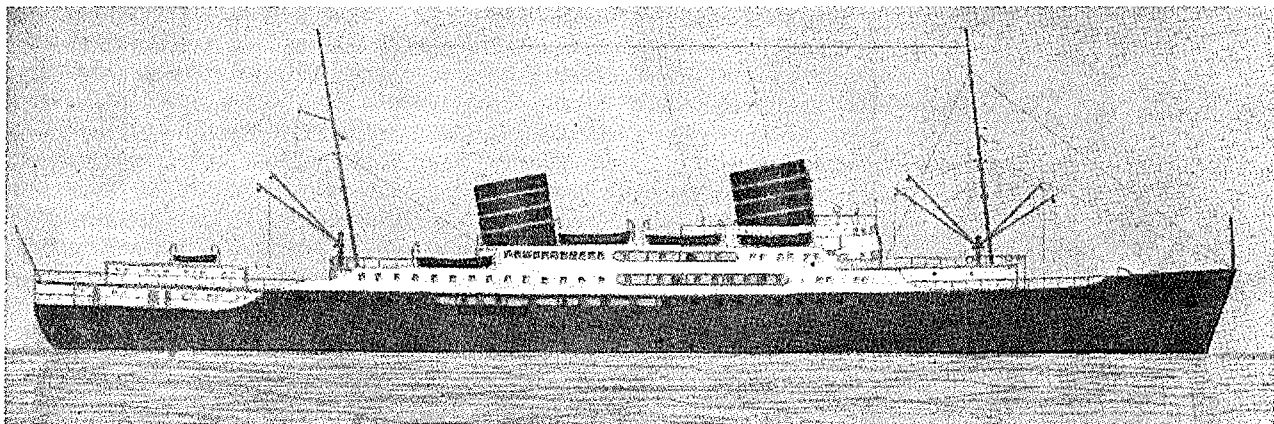
Katapult, hvilket gaar noget hurtigere. Man har ogsaa installeret en Elektromotor og et elektrisk Varmeapparat, saa den første Forvarmning af Motoren kan ske, medens Baaden endnu er neddykket. Der er, naar U-Baaden sejler under Vandet, sat Lufttryk paa Hangaren, saa Vandet ikke kan trænge ind. Lufttrykket reguleres automatisk, saa det svarer til den Dybde, Baaden sejler i.

I den franske U-Baad „Surcouf“ benytter man et andet Princip. Hangaren ligger agten for Kommando-

taarnet, og Maskinen trækkes ud paa Agterdækket. Naar den er klar til Start, sænkes Agterskibet ved Fyldning af nogle Ballasttanke, og Flyvemaskinen svømmer fri af U-Baaden og starter fra Vandet. Ved Ombordtagning af Flyvemaskinen benyttes et Landingssejl, hvorfra den ved Hjælp af Taljer hales i Hus.

Alle de store Marinemagter har nu U-Baade, der medfører Flyvemaskiner, og Antal vokser stadig omend kun langsomt.

20,5 kn Motorskib til Ruten Bergen-Newcastle



For kort Tid siden hørte alle om den kække Redningsdaad, som blev udført af Besætningen paa „Venus“. At dette Skib under norsk Flag, men bygget i Helsingør, derved viste sig som et i alle Henseender fortrinligt Fartøj, kunde kun glæde alle danske Skibsbyggere. Derimod kan det ikke glæde os, at Bergens Lampskeibsselskab, da det nu skal have et nyt og større Skib til samme Rute, har bestilt det i Italien.

Det bliver paa 7400 ts. Gross mod 5407 ts. for „Venus“ og skal tage 408 Passagerer mod 283. Hastig-

heden bliver 20,5 kn eller 1 kn mere end „Venus“.

Motorerne bliver C.R.A.-Sulzer 2-Takts enkeltvirkende med 10 Cylindre med 650 mm Diameter, 1200 mm Slag og 140 o/M. Tilsammen skal de yde 12400 B.H.K.

5 Hjælpemaskiner af B. & W.-Typen skal installeres. De bliver 5-cylindrede, 4 Takts, med en Cylinderdiameter paa 350 mm og 600 mm Slag. De skal hver drive en 300 kw. Dynamo.

Skibet vil koste 410,000 £ og skal leveres den 24. Maj 1958.

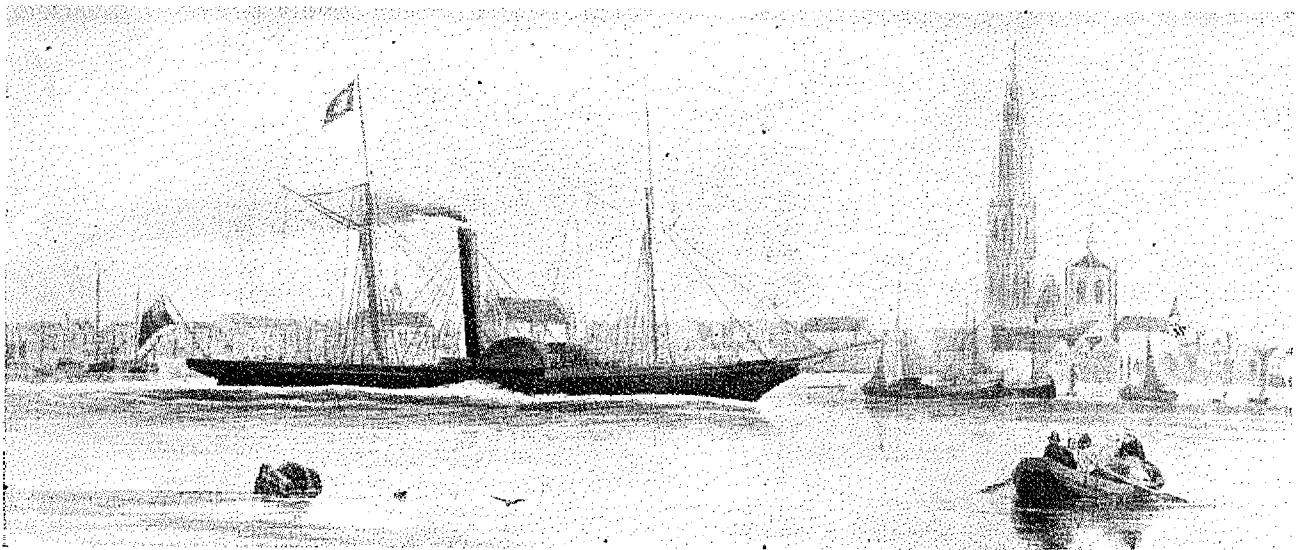
BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

SKIBSVÆRFET:
Telefon: Central 6282

DIESELMOTORER



Det første søgaaende Jernskib „Rainbow“

Det første søgaaende JERNSKIB

I Aar bliver det 100 Aar siden, det første søgaaende Jernskib løb af Stabelen. Man havde allerede da set mindre Fartøjer af Jern. Det første blev saavidt vides sat i Vandet paa Clyden. En stor Menneskemængde var strømmet til for at overvære Begivenheden og diskuterede ivrigt, om nu ogsaa en Tingest af Jern kunde flyde paa Vandet. De fleste mente nej, men en Bondekone var klogere. „Den kan godt flyde. Forleden Dag, da jeg vilde hente Vand i Bækken, tabte jeg min Jerngryde ned i Vandet, hvor den flød nok saa dejligt.“ Da Baaden flød paa Vandet, kendte Jublen ingen Grænser. Alle syntes, de havde oplevet noget vidunderligt.

John Laird i Birkenhead havde i flere Aar været en Foregangsmand i Jernskibsbygningen. En af de store Fordele, hævdede han, som Jernskibene havde, var, at de kunde forsynes med vandtætte Skodder, hvorved man kunde gøre dem synkefrie ved en eventuel Kollision.

„Rainbow“, som det søgaaende Jernskib hed, havde 5 vandtætte Skodder, hvad man ansaa for tilstrækkeligt. Det var 64,02 m langt med en Bredde paa 7,02 m i Skroget og 14,94 m over Vingehjælkerne. Dybgangen var 1,85 m med Kul og Stores for 6 Dage. Skibet var rigget som 2-mastet Skonnert. Registrertonnagen var 407 ts. Gross.

Hjulene blev drevet af to Maskiner, hver paa 90 HK. Cylinderdiametere var 1,27 m, Slaglængden 1,57 m. Kedlerne var de almindelige brugte Lavtrykskedler. Hjulene var 6,55 m i Diameter og havde bevægelige Skovle, som ikke alene gav mindre Slag mod Vandet, men ogsaa større Fart. De 12 kn, som var Skibets Fart, gjorde det til den hurtigste Damp, man havde.

Skibet tilhørte „General Steam Navigation Company“ og var bestemt til Rute fart mellem London og forskellige Havne ved Nordsøen. Ved Afløbningen i

1857 og Prøveitrene tidlig paa Aaret i 1858 vakte det megen Begejstring, men Vanskelighederne begyndte allerede under Forsejlingen fra Mersey til Themsen. Saa længe, man kunde se Land, gik alting godt, men ved Øen Wight mødte man Taage. Kaptajnen præjede en Fiskerbaad og spurgte om, hvilken Kurs han styrede. „Sydøst“, var Svaret. „Jeg vilde ønske, jeg vidste, hvor Sydøst var“, sagde Kaptajnen. Kompasserne var nemlig haabløst upaalidelige. Det var umuligt at styre efter dem, men ved et rent Held naaede man alligevel Themsen.

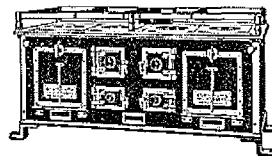
Kommandør Johnson havde allerede dengang udført nogle Undersøgelser med Kompasser i Jernskibe. Nu blev Astronomen Sir George Airy tilkaldt, og sammen med Professor Faraday fandt han ud af, hvorledes en Kompensering skulde foretages, saa Kompasserne kunde vise endda bedre end i Træskibe.

Efter at disse Vanskeligheder var overvundet, skulde „Rainbow“ paa sin første Sotur fra London til Antwerpen, og den blev en fuldstændig Succes med en Tid paa 14 Timer.

Senere gik „Rainbow“ i Fart paa forskellige andre Havne og blev ogsaa brugt som Udflugtsdamp. I 1871 var dens Aptrøing og Maskineri saa forældet, at den blev solgt til Ophugning, til Trods for at Skroget endnu var i god Tilstand.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

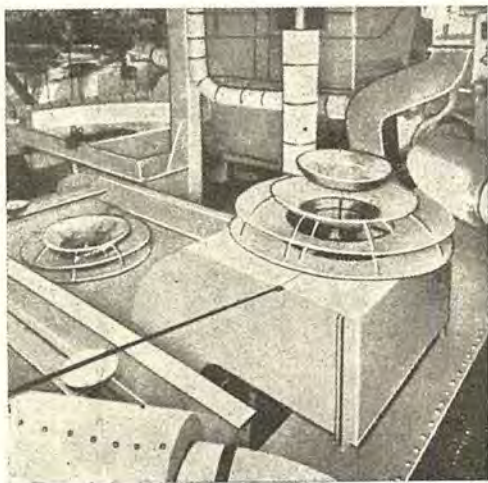


Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Ventilation af Maskin- og Kedelrum

Man hører ofte den Teori fremsat, at i Motorrum er kunstig Ventilation unødvendig, da Motoren bevirker en tilstrækkelig Luftfornyelse. Hvad nytter imidlertid Luftforynelsen i Søen, naar der, medens Skibet ligger i Havn, skal udføres store Eftersyn i et forceret Tempo, og der ikke findes nogen Ventilation. Er der desuden Hjælpemotorer i Gang, forurener de Luften, naar der hverken er Frisklufttilførsen eller Udsugning. Teorien om Motorernes Evne til Luft-



Anemostat Luftfordeler.

fornydelse passer heller ikke, naar de bliver ældre, og Utætheder ved Stempler og Stopbøsninger tillader Forbrændingsgas at trænge ind i Motorrummet, hvor de gør Opholdet uudholdeligt for Maskinpersonalet. Kunstig Ventilation af Motorrum er lige saa nødvendig som af Maskin- og Kedelrum.

Det kani denne Forbindelse have Interesse at se paa, hvorledes man har løst dette Ventilationsspørgsmaal i „Queen Mary“.

Paa øverste Dæk er der i et særligt Rum anbragt 4 Blæsere til hvert Maskinrum, hver med en Ydeevne af 1400 m³/Min. Udsugningen er saaledes indrettet, at der ikke kan staa varm Luft noget Steds i Rummet.

Luftfordelingen sker gennem Anemostat-Luftfordelere, som er af en patenteret Konstruktion. Lufttilførslen sker paa 10 Steder i hvert Maskinrum. Der er lagt stor Vægt paa en gunstig Fordeling af de

store Luftmængder, da man maa undgaa, at de varme Overflader af Turbiner, Hoveddamprør og andre Dele udsættes for direkte Lufttræk. Denne Opgave var ikke let at løse i de store Maskinrum og med de store Luftmængder, der kommer ind med en Hastighed paa 7—800 m/Min. under et Tryk svarende til 50 mm Vandsøjle. Efter omfattende Forsøg paa Værftet med Nedsættelsen af denne store Hastighed blev man staaende ved Anemostat-Luftfordelere. Paa vort Billede ses 2 Luftfordelere direkte anbragt paa Luftkanalerne. Ved Forsøgene kastede man Konfetti ind i Luftkanalerne. De kom ud af Luftfordelerne og dalede ned i Rummet som Snefnug, uden at der fremkom nogen ubehagelig Træk. Det var heller ikke nødvendigt at føre Luftfordelerne langt ned i Rummet. Anemostatens Mundingsform nedsætter Luft-hastigheden til 40 m/Min. og giver en god Luftfordeling over store Omraader af Maskinrummet. Den største Lufthastighed findes endda kun ved yderste Aabninger. Den aftager ind mod Midten, hvor den oven i Købet er negativ, d. v. s., Luften bliver suget ind mod Midten. Man har derved opnaaet en meget regelmæssig Luftfordeling.

De paa Billedet synlige midterste Skærme er indstillelige. Hvis de stilles nedad, bliver Aabningerne større, og mere af Luften rettes nedad. Derved kan ved Eftersyn i Havn Arbejdsforholdene gøres lettere, og den kolde Luft kan ikke skade varme Maskindele.

I det Hele taget vises der hyppigt Ventilationen i Skibe for ringe Opmærksomhed. Ser man f. Eks. et Tankskib med Maskinen agter, hvor hele Beboelsen er i Poopen, saa er Dækket opfyldt af indtil et halvt Hundrede Luftrør af alle Størrelser, lige fra dem saa høje som Skorstenen til ganske smaa, der øjensynlig ventilerer Eenmandskamre. Det er imidlertid øjensynligt, at det paa den ene Side er et stort Arbejde altid at holde de drejelige Hætter i Stilling i Forhold til Vinden. Paa den anden Side vil maaske Halvdelen af Rørene med faste Hætter ikke give nogen Luftfornyelse. Et Par enkelte Blæsere vilde være i Stand til paa en langt mere effektiv Maade at besørge Ventilationen, og i Anskaffelse og Vedligeholdelse vilde et saadant System ikke blive dyrere. Selv et Anlæg med samtidig Opvarmning af Ventilationsluften vilde ikke foraarsage nogen mærkbar Udgift.

Det maa haabes, at Rederne vil ofre denne Sag nogen mere Opmærksomhed til Gavn og Glæde for dem selv og Besætningerne.

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tif. Palæ 1262

Skibsprovantering
Cigarer - Tobak - Vine

Detail:
Sølvgade 85, Tif. 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

Stabelafløbninger - Prøveture

KØBENHAVN.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 24. Februar en vellykket Prøvetur med Dieselmotorskibet „Scebeli“, Værftets Byggenummer 650, bygget for Regning Skibsaktieselskabet Thorsholm (A/S Thor Dahl, Sandefjord.

Skibet er bygget til Det norske Veritas' højeste Klasse og er bestemt til Transport af Frugt i solerede og luftkølede Lastrum.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 96,01 m × 15,87 m × 8,79 m til øverste Dæk, og Bæreevnen er ca. 2550 ts. d.w. — Det er forsynet med 1 Hoveddieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der udvikler ca. 4500 I.H.K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

KØBENHAVN.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes den 1. Marts et nyt Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 626, som bygges til Skibsaktieselskabet „Athos“ ved Skibsreder Bernhard Hansen, Flekkefjord.

Skibet er bygget til det norske Veritas' højeste Klasse for Tankskibe.

Skibets Hoveddimensioner er: 158,68 m × 18,59 m × 10,67 m til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 12,500 ts. — Skibet forsynes med to Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type med en maximal Ydeevne af ca. 5300 I.H.K.

Skibet fik Navnet „Athos“.

Stor Kontrakt til NAKSKOV Skibsværft

Mellem Gdynia-America Shipping Lines Ltd., Warszawa, og Nakskov Skibsværft er der afsluttet Kontrakt om Bygningen af et 11,500 ts. Passager- og Fragtmotorskib til Selskabets Sydamerika Rute.

Selskabet har samtidig bestilt et lignende Skib i England, da Nakskov Skibsværft paa Grund af de mange Ordre, det ligger inde med, ikke kunde give nogenlunde tidlig Levering for mere end det ene Skib.

Begge Skibe skal afløse de ældre, tidligere danske Dampskibe, som nu betjener Ruten, nemlig S/S „Kosciuszko“ og S/S „Pulaski“, som i sin Tid blev ombygget ved Nakskov Skibsværft.

Det nye Skib faar en Længde af 146,5 m, Bredde 20,12 m, og Maskineriet bliver 2 Stk. B. & W. Dieselmotorer paa ca. 12,500 I.H.K., der

svarer til en Fart af 17 Knob fuldt lastet. — Skibet skal indrettes til ca. 1000 Passagerer, deraf ca. 286 Kahyts- og Turistklasse og Resten Emigranter.

Byggesummen svarer til ca. 10½ Million danske Kroner, betalbar i fri Valuta.

Skibet skal leveres i Maj 1959.

Med de nye store Motorskibe, „Batory“ og „Pilsudski“, som Selskabet fik leveret i Fjor, og som regelmæssigt anløber København i Selskabets Rute Gdynia—København—New York, og de 2 store Skibe, som Rederiet nu har bestilt i England og ved Nakskov Skibsværft, vil det polske Rederi have fornyet sin Flaade paa de transatlantiske Ruter med moderne, tidssvarende Skibe.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Efft.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer

„MARITIME“

Telefon 4120

Stats-telefon 16



EFFZETT Sidebordsmotor



2 HK
2½ HK
3½ HK

Præcisions-
arbejde
Billige Priser
Gunstige
Vilkaar

Telefon: { 11 708
12 428

V. H. LANGEBÆK
Ingeniør, cand. polyt.
Nørre Søgade 35
København

EFFZETT Sidebordsmotor

En letbygget Motorredningsbaad



Motorrednings-
baaden
„Vege-sack“
paa sin
Beddingsvogn.

Medens vi her i Danmark har de større Motorredningsbaade i Huse med en fast Bedding til Udsætningen, har man i Tyskland, hvor Kystforholdene er de samme som her, udført Baade, som udsættes fra en transportabel Bedding, der er bygget i ét med Transportvognen.

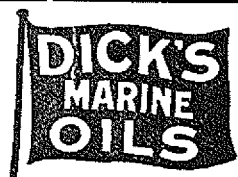
Vort Billede viser Motor-Redningsbaaden „Vege-sack“, der er stationeret i Ording i Slesvig-Holsten. Den er 8,5 m lang, Bredden er 2,5 m og Dybgangen 0,55 m. Vægten er 5ts. Vognen med Slidsker til Udsætningen er forsynet med store Gummihjul for at lette Transporten over blød Grund.

Skrøget har en særlig Form med Propellertunnel. Klædningen er i 2 Lag af Eg og Mahogni og afstivet

med langskibs og tværskibs Spanter. Overbygningen over Motorrummet er af galvaniseret Plade. Baaden har et vandtæt Rum i hver Ende, 2 selvvlæsende Cockpits og er forsynet med Luftkasser til at forøge Opdriften. En 500 mm bred Køl tjener som Glideflade under Udsætningen og beskytter mod Lækage paa grundet Vand.

Dieselmotoren er paa 55 HK. 1250 o/M og giver Baaden en Fart paa 8 kn. Hele Maskineriet er dækket af en vandtæt Overbygning, hvortil der er Adgang gennem en vandtæt Dør fra agterste Cockpit.

Baaden har en Besætning paa 4 Mand og kan desuden medføre 20 Passagerer.



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«

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



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 Mineralvand

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

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzapfel) A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

SELV VINTERSTORM OG KULDE



bider ikke paa Saæolin & Holmblads gode danske Skibsfarver. Mange Aars Erfaring ligger til Grund for vore Skibsfarvers høje Standard. Derfor er de saa anerkendte overalt i Søfartskredse. Blakolin, sort Udenbordsfarve. — Kinalin, Emaillemaling. — Strygefærdig Mønne. — Anker-Skibsbundfarve.

SADOLIN & HOLMBLAD A/S
 Nordens største og ældste Farve- og Lakfabrik

Har De læst »Barken Margrethe«





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.
Prøvinshavne.

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



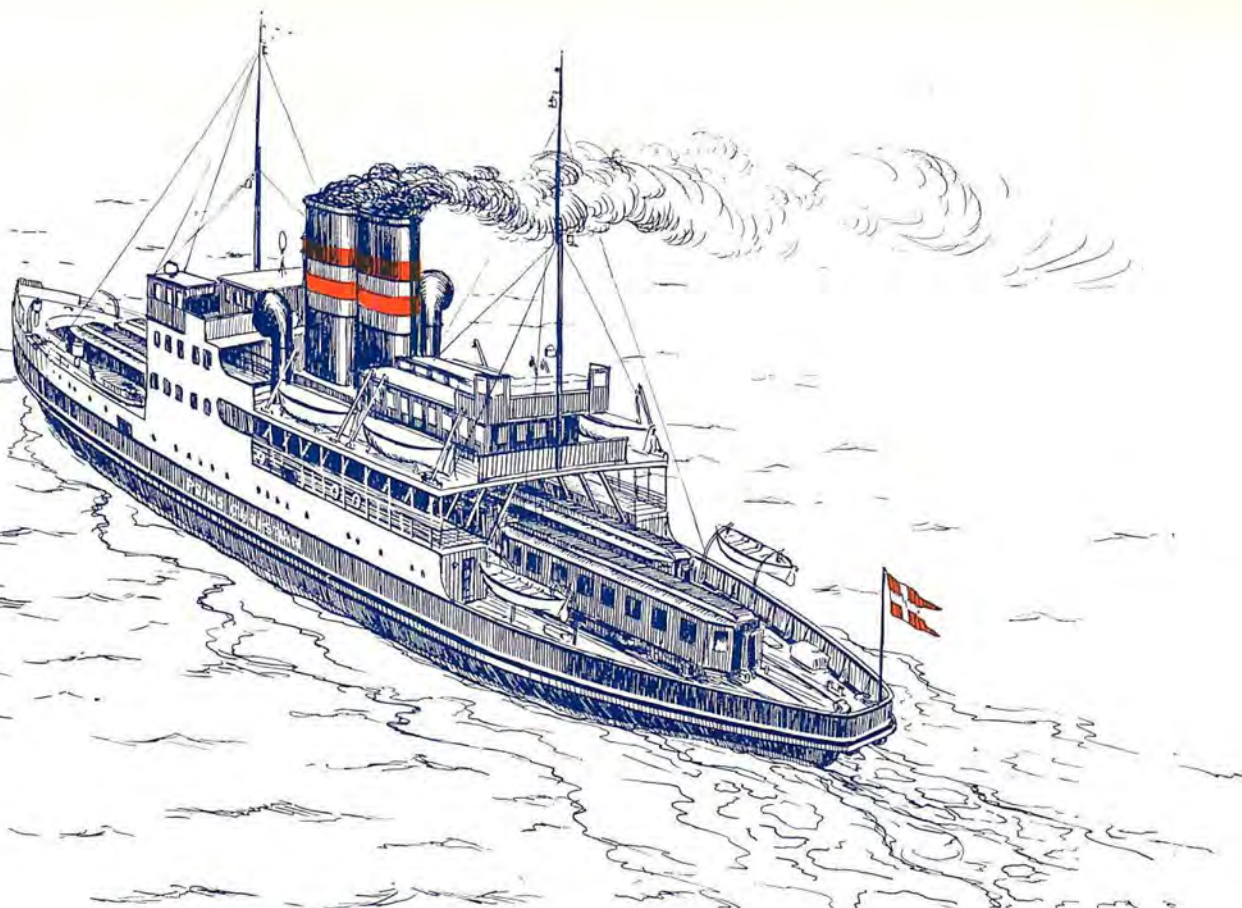
VIKINGEN

50 Øre

Kongeskibet »Dannebrog«
eskorteret af »Hvidbjørnen« og »Ingolf« (Maleri af Fr. Landt)

1937 - Nr. 5
14. Aargang





Statsbanefærgen „Prins Christian“

Goodrich Stævnørørslejer af Gummi

bruges overalt, hvor man har gjort sig klart, hvad moderne og økonomisk Drift er værd. De Danske Statsbaner har med sædvanlig Fremsynethed ladet installere Goodrich Stævnørørslejer af Gummi i Færgen „Prins Christian“, og disse Lejer — de største af deres Art, der hidtil er anvendt herhjemme — fungerer fortræffeligt og har modstaaet Slid langt bedre end noget andet hidtil anvendt Materiale.

Goodrich Stævnørørslejer af Gummi findes ogsaa i Kongeskibet „Dannebrog“, i de nye Torpedobaade „Høgen“, „Ørnen“ og „Glenten“ og i talrige mindre Baade.

Alle Oplysninger faas hos

Aktieselskabet Britgoods

NY TOLDBODGADE 8

TELEFON C. 1036 (Fem Ledninger)

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

25 Aar som Regent for en søfarende Nation

KONG CHRISTIAN har i 25 Aar regeret en søfarende Nation, og hans Regeringspligter har derfor Gang paa Gang bragt ham i Forbindelse med Søen og Søens Folk. Kongen har forstaaet Søens Folk og følt sig hjemme iblandt dem. Som Konge i de to havombruste Riger, Danmark og Island, og med Danmarks nordlige, barske Koloni, Grønland, har han flere Gange maattet pløje Nordatlanten, et af Verdens mest uvenlige og lunefulde Have, og han er aldrig vejet tilbage for disse Sørejsers Strabadser. Som Konge for en nordisk Vikingeræt er han kommet sejlene til alle de yderste Dele af det spredte Rige og har ved sin uforfærdede Fremtræden knyttet disse Dele nøjere sammen.

Den Tid er forbi, da de nordiske Konger levede en stor Del af deres Liv om Bord i Krigsskibe, udkæmpende drabelige Kampe med Nabokongerne. Nu udkæmpes Kampene paa Havene af Handelsflaaderne, og Kampenes Maal

er at hjembringe saa stor en Andel som muligt af Verdens Rigdomme og Goder til Fædrelandet. Men det danske Kongehus har altid med klog Interesse forstaaet vor Handelsflaades Krav og Fornødenheder. Man behøver blot at mindes Prins Valdemars Togt med „Valkyrien“ til det fjerne Østen, hvor det danske Flag vistes og brød Vejen for dansk Søfarts Initiativ. Nu pløjer danske Skibe Østens fjerne Have, hvor de har skabt Respekt om dansk Skibsbygning og Sømandskunst. Gennem sin aldrig svigtende In-



I muntert Samvær under Øresundsugen! Fra venstre: Fru I. Schjørring, Kommandør Briand de Crévecoeur, Hs. Majestæt, Gross. Schjørring, Gross. H. Rodkjær.



*Cannes, hvor
Hs. Majestæt hvert
Aar dyrker Sejl-
sport, og hvor
Kongen er
Æresborger.*

teresse for den danske Handelsflaades Trivsel har Kong Christian røgtet en af sine første Regeringspligter.

Den gamle danske Søkong Christian IV tumlede i sin Ungdom i en Sejlbaad paa Skanderborg Sø. — Christian X har ogsaa fra sin Ungdom tumlet i Sejlbaade, og da han ikke som sin Forgænger har kunnet fortsætte sin Interesse for den ædle Sejlkunst om Bord i støtte Krigsskibe, har han Livet igennem bevaret en glødende Interesse for Sejlsporten.

Allerede som ung Prins ejede Kongen den smukke 9,7 Tons store Kutter „Princess“. Den var bygget i 1894 i København efter Tegning af Kommandør Bonnesen. „Princess“, der senere fik Navnet „Rita“, altsaa den første af den ikke alene herhjemme, men ogsaa i Udlandet berømte Række „Rita“-Yachter, var en af de første Yachter herhjemme, der var forsynet med „Skebov“ og stærkt afskaaren Køl. Daværende Prins Christian og hans Gemalinde nød i udstrakt Grad Sejlsportens Glæder rundt om i de danske Farvande,

begge lige ivrige og dygtige Udøvere. Samme Aar, 1912, som Kongen besteg Tronen, blev den første „Rita“ ombyttet med en større og mere moderne Yacht, „Rita II“. Det var en 10-Meter Kutter, der var tegnet af den tyske Yacht-Konstruktør Max Oertz til den internationale Maaleregulering. Hidtil havde Kongen anvendt sine Baade til Lystsejlad. Som Kapsejler debuterede Kongen, da han i 1915 i en privat Kapsejlad sad til Rors i Gehejme-Konferensraad, Lensbaron Reedtz-Thotts Kutter „Vanity“. Ved Kongelig Dansk Yachtklubs Kapsejlad ved Guldborg i 1914 var Kongen Rorsmand paa den lille Entonner „Nordug IV“.

Sejlsportens tekniske Udvikling har i de sidste Aartier af dem, der virkelig vilde følge med, krævet gentagende Fornyelser af Baadmaterialet. „Rita II“ var et udmærket Fartøj, men i 1922 besluttede Kongen at erstatte den med en mere moderne Baad. Det blev den norske 10-Meter „Cyrano“, der var bygget i 1919 af den norske Yacht-Konstruktør, Ingeniør Johan Anker, til den daværende skandinaviske Maale-



*Hs. Majestæt
driver Is-
Sejlsport paa
Roskilde
Fjord.*

regel, „S-Reglen“. Baaden blev omdøbt til „Rita III“. Danmark har aldrig haft nogen større Flaade af de smukke 10-Metere, men som Modstandere i Kapsejladser og private Matcher har Kongen gennem Aarene haft de danske 10-Metere „Carina“ og „Fantasia“ samt den svenske 10-Meter „Kitty“. I Kapsejladser med mindre Fartøjer havde Kongen allerede i 1919 været Fører af 7-Meteren „Ambition“. I disse Kapsejladser viste Kongen sin Duelighed som Sejlsportsmand og hjemførte baade en Startpræmie og en Førstepræmie. I Kapsejladserne i Øresund har Kongen ogsaa deltaget med 8 Meteren „Adriadne“ og 6-Meteren „Tornado“.

I 1926 lod Kongen en ny og helt moderne Kapsejler bygge her i Danmark. Tegningerne til Baaden var udført af den norske Yacht-Konstruktør Wm. Fife og Kølen blev lagt paa Thornycraft-Værftet i Københavns Sydhavn. „Rita IV“ blev ikke en saa hurtig Baad som ventet, og Kongen besluttede sig derfor til at lade endnu en ny Baad bygge. „Rita V“ viste sig straks at være en overordentlig hurtig Baad, og i en lang Række Kapsejladser hævdede den sig som en førsteklases Kapsejladse-Yacht. Desværre blev den fortrinlige Baad Luernes Bytte under den for den danske Lystyacht-Flaade saa skæbnesvangre Brand paa Københavns Yacht- og Motorbaads-Værft i November 1936. Kongen lader nu en ny Baad bygge paa E. Nordbjærchs Baadeværft i København efter den danske Yacht-Konstruktør, Baron E. Wedell-Wedellsborgs Tegninger. Baaden, der antagelig vil faa Navnet „Rita VI“, skal være færdig til Sommeren i Aar. Da det imidlertid ikke bliver en Kapsejladse-Yacht, men derimod en Tur-Baad, er der rimelig Grund til at antage, at Kongen for Fremtiden vil opgive Kapsejladser i de hjemlige Farvande. — I fremmede Farvande har Kongen gennem mange Aar gjort sig bemærket som en fremragende Sejlsportsmand, idet han i Cannes ved Middelhavet har deltaget i en Række 6-Meter Kapsejladser, hvorfra han har hjembragt en Række Sejre og Trofæer i Konkurrence med mange af den internationale Sejlsports fineste Udøvere. Kongen er da ogsaa udnævnt til Æresborger i Cannes.

Om Vinteren, naar Lystyachterne er trukket op paa Land, har Kongen med stor Interesse deltaget i den fornøjelige Is-Sejlsport, som et af de hosstaende Billeder viser.

Som Sejlsportsmand har Kongen altid udvist Interesse og Utrættelighed og Evnen til som den rigtige Sportsmand, at tage baade Sejr og Nederlag. Om Bord i sine „Rita“-Baade har Kongen haft en glimrende Sejlsportskammerat i Dronningen, der med Liv og Sjæl er gaaet op i den



Kongen i Admirals-Uniform hilser paa en Bys Borgere under et af sine Togter i de danske Farvande.

sunde Sport. — Paa sine Rejser rundt om til Rigets nære og fjerne Dele, med sin Interesse for Handelsflaaden og som udøvende Sejlsportsmand, har Hs. Majestæt vundet en enestaaende Popularitet og Sympati i den søfarende danske Nation.



Fra en Kapsejladse. — Fra venstre: Dir. Vald. Graae, Hs. Majestæt, Fru Schjørring, Gross. Rodkjær og Gross. Schjørring.

Tømmermandens

Erindringer

Tømmermanden
spinder
en Ende.

DET VAR en Søndag Aften nede i Passaten, Aarstallet spiller ingen Rolle, men det var ombord i en af de desværre saa faa tilbageværende Winnjammers, som endnu sejlede under nordisk Flag. — Efter Skafningen, hvor Traktamentet paa Grund af Søndagen havde været lidt ud over det almindelige, tærnede Aftenvagten til Kl. 7, og Frivagten kom forud i Bakken, for at faa deres Aftensmad.

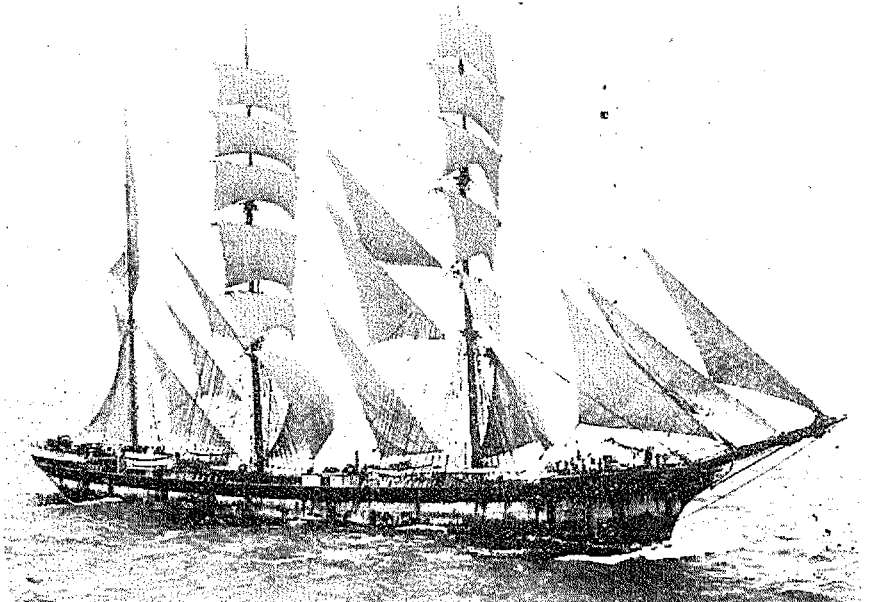
„Den er vel nok høj og flot med os i Dag,“ sagde den store Københavnertømmermand, da han traadte ind i Messen, og saa' en Afdeling af Grisen Claus, som var kommet ombord i Hamburg, og just Dagen før havde maattet lade sit arme Liv for Kokkens lange, blanke Kniv, prange midt paa Bordet i stegt Tilstand, omgivet af lige saa mange gamle Carlsberg som der var Mænd paa Vagten. „Jo, den Gamle har revet sig i Dag,“ svarede Sejlmageren, som sad og studerede et gammelt Blad, der havde været brugt som Indpakning om noget Proviant der var kommet ombord i København, „Men vi er nu ogsaa sluppet morderligt fint over Stillebæltet denne Gang,“ fortsatte han uden at se op fra Avisen han kiggede i. „Ja, ved I hvad Gutter,“ svarede Tømmermanden, „Nu skulde man bare have en lille god Cigar til at nyde efter Aftensmadsen, saa vilde det hele sku' være ligesom hjemme hos Mutter i Adelgade en Søndag

Aften efter Skafning, men den maa vi vel undvære, det er nu engang Sømands Lod her i Livet, men lad os nu gaa i Gang med den Del af stakkels gamle Claus, som vor velædle Kok fra de 1000 Søers Land har betænkt os med, og lad os saa samtidig mindes vor digre Ven „Spæk“, og takkede ham for den dejlige røde Aalborg og de rare Bajsere, som han har skænket til vort ringe Bord.“

Sejlmageren kiggede smilende op fra Avisen, idet han sagde „Som jeg altid har sagt jer Gutter, at bedre Plads til at proviantere ud fra, end København, findes bestemt ikke, der kan man faa alt baade for Legeme og Sjæl, og første Klasses er alt, men nu skulde I se at falde i Braserne, og yde vor Koks Kogekunst den Ære den fortjener.“ Sejlmageren fæstnede atter sin Opmærksomhed ved Billederne i Avisen, men lidt efter henvendte han sig til Tømmermanden med følgende Ord: „Det var en dejlig beleven Tale du holdt, om Mutter og om Adelgade, men kunde du nu ikke for at styre Gutternes og min Nysgerrighed, fortælle os lidt om de fine „Avekatte“, der hver Aften kom og hentede dig i Luksusbil ved Landgangen mens vi losesede i Hamburg, for det er jo ikke godt at vide, om det ikke er en forklædt Prins man sejler sammen med.“

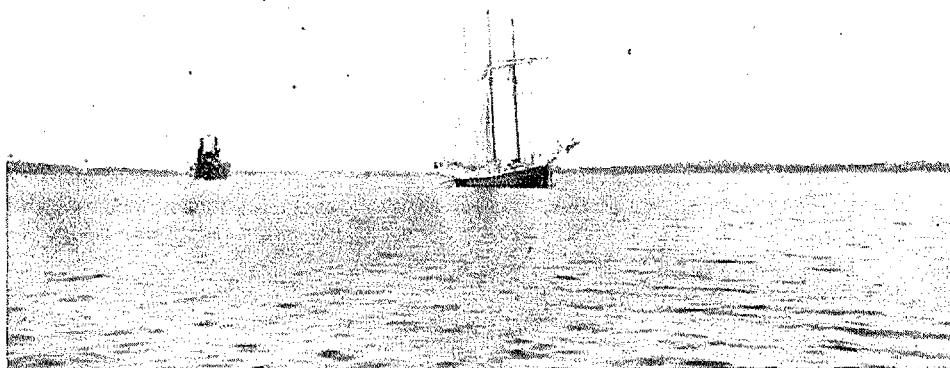
Tømmeren lo ad Sejlmagerens Bemærkning, og idet han kiggede paa de spørgende Ansigter omkring

„Procyon“



Fra Lods Cruelunds Samling.

Lodsen tages om-
bord paa Fredericia
Red.



Fot. E. Thurec Hansen,
Fredericia.

Messebordet svarede han: „Ja, ja, gamle Ven, nu skal I faa Historien om mit fine Bekendtskab i Hamborg, for det var ærlig den Risiko værd, som jeg fik ved at være med i Foretagendet, men lad mig nu lige tænde Snadden, saa gaar det ligesom lidt bedre med at fortælle.

Tømmermanden stoppede sindigt sin korte Træpibe, og skubbede sig tilrette paa Kistebænken, før han begyndte sin Fortælling. „Som I alle ved Gutter, havde Franskmænd og Spaniere en Masse Vrøvl og Spektakler nede i deres Kolonier i Nordafrika, og for at holde de Indfødte i Ave, — som forresten blev ledet af den kloge og studerte Abd-ell-Krim, — maatte de paagældende Magter til Stadighed have større Troppestykker koncentreret i selve Kolonieraadet.

Franskmændene havde foruden indfødte Tropper, ogsaa den berømte Fremmedlegion — som vi vistnok alle har hørt omtalt, eller maaske set Afdelinger af i Casablanca, Oran, Arzew eller Tunis — stationerede i Oprørscentrene.

Som Legionens Navn selv siger, er den rekruteret af alle Slags Mennesker, ja, jeg tror ikke, der findes en Nation, som ikke er repræsenteret i Legionen. Alle Nationaliteter, alle Racer og Samfundslag findes indenfor dens Rammer, ja, jeg har saagar engang i Arzew talt med en højtstaaende japansk Jurist, som efter en uheldig Affære hjemme i den opgaaende Sols Land, nu havde søgt Glemsel i Legionens Rækker.

Disciplinen i Legionen er haard, og der gælder ingen Persons Anseelse, alle er lige, det vil sige kun et Nummer.

Bankmanden saavel som Smeden, Studenten saavel som Sømanden, kort sagt alle, naar de først er indfanget af Legionen, og det gjaldt ogsaa min Ven Rudolf, som var ombord hos mig i Hamburg. Rudolf er Søn af en velhavende Juveler paa Kurfürstendamm i Berlin, men maatte ikke faa den han elskede, og derfor foretrak Legionens Besværligheder, fremfor Lukas i en Villa i Wannsee. Rudi, som han blev kaldt

hjemme hos Forældrene, har jo sikkert som eneste Barn været en forkælet Unge, der fik alt hvad han pegede paa, og derfor ikke har kunnet tænke sig at der var andre Viljer end hans.

Moderen, der var en født „von“, havde i hans Barneaar ladet ham skalte som han selv syntes for godt, og paa Grund af den forkvaklede Opdragelse endte det med Tragedie, som jeg nu vil fortælle.

Efter Konfirmation og Studentereksamen blev han indskrevet ved en af de højere Læreanstalter i Heidelberg for videre Uddannelse, da det var hans Moders højeste Ønske engang at se ham som den dygtige og fornemme Læge; men det kom nu til at gaa helt anderledes.

Rudi var en ivrig Forsker af det medicinske Studium, men forelskede sig haabløst i Villagartnerens Datter, den lille, kønne Grethe, som var hans Legkammerat i Barneaarene.

Grethe selv holdt meget af ham, men da hun frygtede det store Skel, der var i deres Stand og Opdragelse, vilde hun ikke lade ham det vide. Rudi tog derimod Tyren ved Hornene, og udviklede sine Planer, med Hensyn til Gartnerens Grethe for Forældrene.

At Planerne vakte vildt Postyr kan man jo nok tænke sig, at han, den rige Juvelers Søn, vilde gifte sig med en almindelig Ekspeditrice fra et af Berlins Varehuse, han maatte da være fra Forstancien.

Juveleren bandte og svor, og den naadige Frue maatte bringes til Køjs af Kammerpigen, efter at være besvimet i flere Afdelinger; men Rudi holdt fast ved sit Forsæt, og lod sig ikke rokke en Tomme.

Næste Dag rejste han, efter en bevæget Afsked med Forældrene, tilbage til sine Studier i Heidelberg.

Faa Uger efter fik han at vide af en Medstuderende, som havde været i Berlin, at Grethe var sendt til Danmark, til nogle Slægtninge.

Efter denne Meddelelse begyndte han at faa Lede ved Studierne, og blev tilsidst bortvist paa Grund af uheldig Optræden mod en af Lærerne, der underviste paa Anstalten.

Bitter i Sindet forlod han Tyskland og rejste til Marseille, hvor han lod sig hverve til Legionen.

Efter Hvervningen blev han sammen med en Del andre Eventyrere sendt til Sidi-bell-Abbes, i Fransk Marokko, hvor han fik sin Uddannelse som Legionær, blandt andet under den danske Prins Aage, som gør Tjeneste i Legionen som Kaptajn. Efter flere Maaneders svære Kampe i Koloniamraadet, blev hans Regiment trukket ud af Bataillon, og sendt op Syd for Tunis, for at hvile ud, og holde et vaagent Øje med Stammerne i Nærheden af Oaserne i Omraadet. Det var en nogenlunde rolig Post, hvor hans Regiment nu havde Stilling, men Tanken om Forældrene i Berlin og Grethe nagede ham Dag og Nat, og Tanken om Flugt modnedes tilsidst i hans Hjerne. Det var hans Agt at skaffe sig af med Uniformen, og som civil søge op til Tunis, for derfra at komme til Europa.

Den første Lønningsdag gjorde han Alvor af sin Plan, skiftede Tøj, og begyndte sin Rejse mod Tunis, som han naaede et Par Dage senere, efter en hel Del Strabadser. Et Par Dage efter hans Ankomst til Byen var det jeg kom til at optræde paa Arenaen. Jeg var dengang forhyret med en Baad, der gik i fast Fart paa Middelhavet.

En Lørdag Eftermiddag stod vi ind forbi Cartagos Ruiner og op gennem Kanalen til Tunis, hvor vi fortojede i Havnen. Efter Udskejning gik jeg en Tur i Land for at se paa Livet og Byen, og havnede sent paa Aftenen i en Arabercaf  i Nærheden af Port de France, for at nyde endnu en Genstand før jeg gik ombord i Skibet.

Da Glasset var drukket ud, rejste jeg mig og gik, men var kun kommen faa Skridt ned af Boulevarden, da en yngre, mørkladen Fyr, tiltalte mig med et „Førstaar den Herre Tysk.“ Da jeg svarede bekræftende paa hans Spørgsmaal, anmodede han mig om en Samtale.

Da jeg nævnte det bedste Sted for en Samtale var ombord i Skibet, inviterede jeg ham med, og i mi-

Kammer fortalte han mig sin Historie, som jeg har gengivet den her.

Da han sluttede sin Skildring af Livet hjemme i Berlin, og i Legionen, var jeg ikke i Tvivl om, at jeg burde hjælpe ham med hvad jeg kunde, men jeg maatte først tænke mig om og lægge en Plan.

Thi selv om jeg skrabede alt hvad jeg ejede sammen, vil der knapt være til en Jernbanebillet ud til Cartago, og langt mindre til en Rejse til Berlin.

I Løbet af Søndagen fandt jeg paa Raad. Da vi skulde afsejle til Marseille Mandag Aften Klokken 10, blev jeg klar over, at naar det var mørkt, kunde jeg tage ham ombord paa Fordækket, forsyne ham med Vand og Proviant til de 2 Dage Overfarten varede, og saa sende ham i Land Onsdag Aften, naar vi havde fortøjet i Marseille. Hvorledes han saa skulde komme videre, maatte jeg saa se at finde ud af senere.

Da jeg gik ud fra den gamle Sætning, at naar en Ting kendes af flere end een, er det ikke længere en Hemmelighed, turde jeg ikke betro mig til nogle af Kammeraterne, men ordne Sagen selv.

Mandag Aften efter Udskejning, hørte jeg et svagt Fl jrt fra Land, jeg vidste nu at han var klar til at komme ombord. — Da vi var søklar, var der ikke andre tilstede paa Dækket end mig.

Hurtigt fik jeg ham ind i Malerskabet under Bakken, og ned i K dekassen. Provianten var i Forvejen stuved' ned, samt en stor Dunk Vand, saa han kunde ingen Mangel lide under Overfarten, saa rask Lemmen over, Nøglen om i Døren, og alt var i Orden, ingen havde bemærket mit forehavende, faa Minutter efter lød Ordre: Klar For og Agter.

Rejsen over Middelhavet gik som sædvanligt godt, og Onsdag Aften fortøjede vi i Marseille i Nærheden af den store Transport r.

Da alt var klaret op paa Dæk, skejedes ud og Folkene gik for at skaffe.

Selv blev jeg ved Landgangen, indtil Vagtsmanden t rnede til.

En Havarist.

Den italienske Krydsr „Gorizia“ bugseres baglæns ind til Gibraltar efter en Kollision med et engelsk Skib.



Da alt var stille, lukkede jeg Rudi ud af Malerskabet, han var lidt stiv i Lemmerne efter Opholdet i den trange Kædekaske, men ellers ved godt Mod. Efter Aftale om at mødes Dagen efter paa et nærmere betegnet Sted, forsvandt han ud over Lønningen og i Land.

Indtil nu var Planen lykkedes, men nu gjaldt det om at skaffe Penge til Hjemrejsen til Berlin.

Men ogsaa den Del af Planen gik i Orden. Femhundrede Franc fik jeg hos Førstestyrmand paa Pengeseddelen, der blev skrevet, og Trehundrede fik jeg samlet ved Laan hos Kammeraterne. Dagen efter overgav jeg ham Pengene, — samt mit Navn og Adresse i København, — hvor Pengene skulde tilbagebetales, hvis Rejsen gik godt, og med eet „good Luck“, begyndte han Rejsen til Dunkirk, jeg kan ikke nægte, at jeg aandede lettet op da han var paa Vej.

En Maaned senere stævnede vi ned gennem Sundet, med Kurs mod København.

Da jeg ankom til mit Hus om Aftenen, fik jeg af min Kone overrakt et Brev med tyske Frimærker.

Spændt aabnede jeg Kuverten, og tog Indholdet ud, det var fra Rudi.

Han fortalte mig deri, hvorledes han nemt over Paris var kommet til Dunkirk, og der for gode Ord og Betaling var kommet med en af Slomanns Dampere, der skulde afgaa til Hamborg, hvorfra han var taget direkte til Forældrene i Berlin.

Kort Tid efter traadte han ind i Faderens Firma som Junior-Chef, og giftede sig da med sin Gretchen, som var vendt tilbage til Berlin. Under et Besøg hos mig i København, — hvortil han som Forretningsmand kommer ret ofte — havde jeg lovet ham, at jeg altid vilde sende et Telegram eller Brev, naar vi skulde anløbe Hamborg, da han saa vilde komme paa Besøg. Og altid naar jeg har ligget i Havnene nær Kielerkanalen, har han og som Regel ogsaa hans Hustru været ombord, og jeg selv haaber det maa vare ved, saalænge jeg sejler til Søs.

„Som I ser Gutter,“ sluttede Tømmermanden sin Fortælling, „Kan et Venskab ogsaa opretholdes mellem to Mænd af forskellig Stand og Niveau, og skal vi saa se at komme til Køjs, den staar jo paa Hundevagt i Nat.“

Faa Minutter efter hørte man de sovendes tunge Aandedrag, kun Sejlmageren rumsterede lidt inde i Køjen, mens han brummede ved sig selv: „Ja, det er nu alligevel en gæv Karl den Tømmermand, havde vi bare mange af dem.“

Sejlmageren tog endnu et Drag af Piben, saa slumrede ogsaa han ind til Søvn og Hvile, thi Hundevagten ventede.

Knud Olsen,
Tømmermand.

Baadenes Foraars-Maling.

Sadolin & Holmblads Farve- og Lakfabriker, der gennem de senere Aar har gjort et stort Arbejde for Maling til Lystfartøjer, har udsendt en elegant Brochure om Farver, Lakker og Bundmaling, med Beskrivelser af de forskellige Materialer og deres Anvendelse.

Anvend det bedste - Brug

MARINAT

LOVBESKYTTET

Spar Varnish, Yachtlak, hvid Emaille, hvid Understrygningsfarve. Ætsalin, Kopaltrækspartel m. m.

MARINAT anvendes bl. a. af fig. Baadeværfter:

Ericksen & Grøn - Viggo Hansen

E. Nordbjærg ^{A/S} - Svendsen & Sandersen

The Engelhardt Decked Life Boat Co. Ltd.

Forlang Brochure



Indr. Varemærke

^{A/S} O. F. ASP
GRUNDLAGT 1857
KØBENHAVNS.
TELF. CENTR. 65
Lokal 12 og 22

Det gamle Ordsprog, man skal ikke give Bagerbørn Hvedebrød, passer ikke altid.

Fiskeren satte baade Torsk og Ostepind til Livs.

Der var forleden Aften Torskegilde i Fredericia. Det var Fiskere og Fiskehandlere, der samledes ved Bordet, hvor den deciderede Herreret skulde konsumeres. Forud for Aftenen var det af Spiseudvalget fastslaaet, at 2 Pd. Torsk pr. Mand maatte være rigeligt. Der var imidlertid een, der mente det var lidt nok. Han kunde da mindst spise 4 Pd., sagde han. Der blev ikke talt mere om dette Spørgsmaal ved denne Lejlighed, men der var en, der fandt paa en Spøg. Da Aftenen oprandt, stillede Tjeneren en hel Torsk, hvis Vægt var 7 Pd., foran Fisker H. Denne saa paa Torsken, der i Legemsstørrelse laa paa et Sølvfad, og sagde:

— Den er jo ikke skaaret itu!

Hvortil Tjeneren bemærkede:

— Den er beregnet til Dem alene.

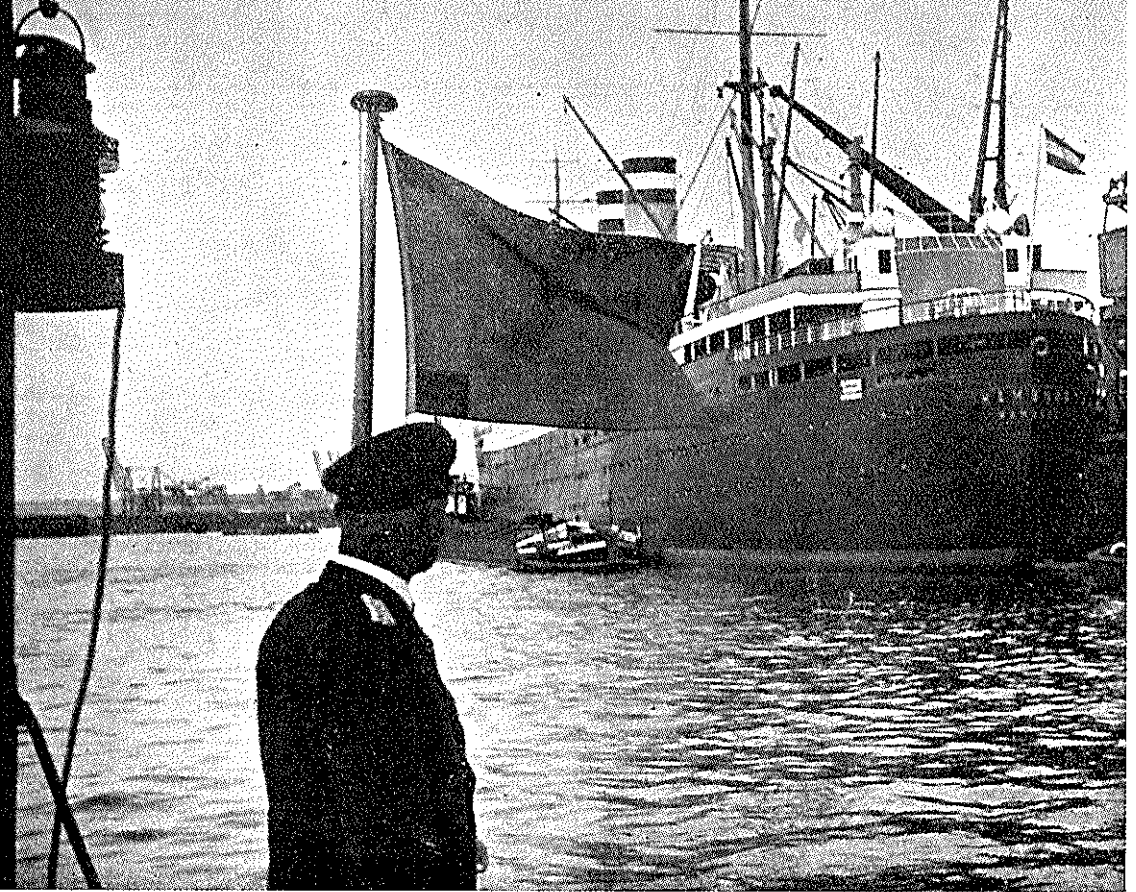
H. svarede:

— Jeg har nu ellers spist nogle Stykker Smørrebrød, før jeg gik herop, da jeg mente, der ikke kunde blive mere end 2 Pd. Torsk til hver; men lad gaa med det.

Saa begyndte Spisningen, der foregik under gemtlyge Former, og da Formanden til Slut bød Velkomme, var der ikke andet tilbage af H.s Torsk end Benene.

— Blev du mæt? bemærkede en Spasmager.

— Jo, saadan da, svarede H.; men jeg skal dog have en Ostepind, inden jeg gaar hjem, for man skal da ikke gaa sulten i Seng efter et Torskegilde.



I Kampen mod Smittefare er Sundhedsmyndighederne i Tysklands Verdenshavn Hamburg Dag og Nat paa Vagt. Deres Baade med det kendte gule Flag undersøger omhyggeligt ethvert Skib, der menes at være Epidemibærer.

Under det gule Flag

Kampen mod Epidemi i Hamburgs Havn



Billedet til venstre:

Forsglede Døre.

Et Skib, der kommer fra en epidemiramt Havn, bliver belagt med Blaagas for at dræbe Skibsrotterne samt deres Lopper, der er de egentlige Smittebærere. Alle Døre og Luger tilklæbes omhyggeligt for at forhindre den livsfarlige Gas i at strømme ud.

Billedet til højre:

Død over Bacillerne!

En hel Trop af Desinfektorer renser Skib og Ladning paa det grundigste, før der gives Tilladelse til Losning.

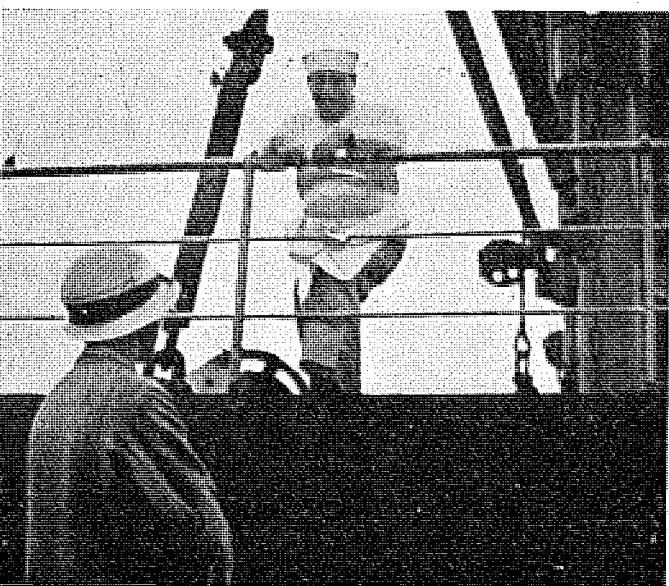




Billedet til højre:

Karantænelægen undersøger

et Medlem af Negerbesætningen paa en Sydafrika-
farer, der er mistænkt for Epidemi.



Billedet øverst til venstre:

Forsigtig! Giftgas!

I en vanskeligt tilgængelig Del af Havren ligger
Lagerrummene med den farlige Blaagas, der bruges
til Desinfektion.

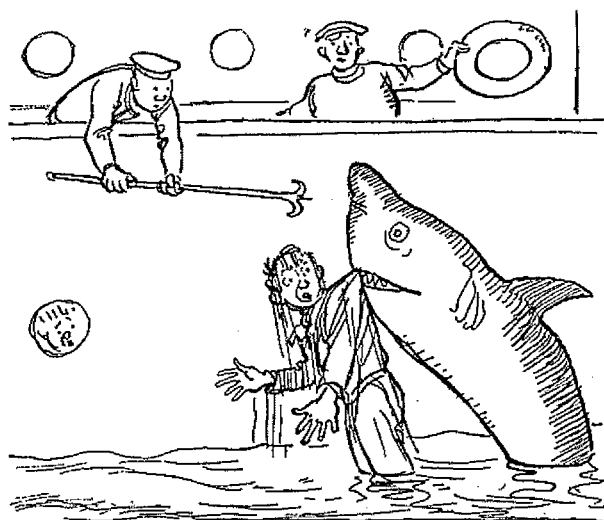
Billedet nederst til venstre:

Saa nær og dog saa fjern.

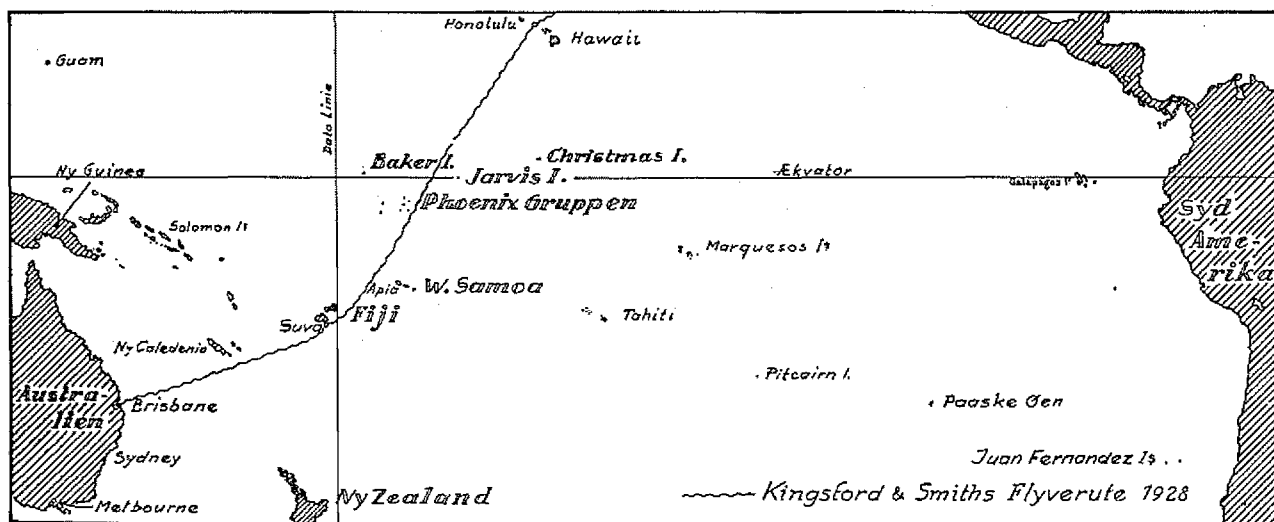
Først efter Udløbet af en international fastsat Frist
paa nogle Dage er det tilladt Mandskabet paa et
Skib, der ligger i Karantæne, at gaa i Land. I dette
Tidsrum maa Hustruerne kun tale med deres Mænd
i en vis Afstand.

Rundt om Jorden

Fra Hamborg meldes: Den kendte tyske Søofficer Grev Luckner, hvis Bog for nylig er udkommet ogsaa i Danmark, starter nu en Propagandarejse rundt om Jorden. Grev Luckner har ladet sig bygge en lille 2-mastet Skonnert efter Model af de islandske Fiskekuttere og forsynet med en 165 HK Motor. Han vil med denne Skude, som han betegner som enhver Sømands Idealskib, foretage en Rejse paa Grundlag af Indbydelser fra alle Kanter af Verden. Han vil gøre Propaganda for det nye Tyskland og har en Prøveudstilling med. Desuden vil han filme en Kamp mellem Hajer og Fangstskibe i Timorhavet.



*Haj frelser en Sømand fra at drukne
i det indiske Ocean.*



Kampen

paa de store internationale Flyveruter **BEGYNDT**

Kamper om gode Landingspladser for de store oversøiske Flyveruter i Stillehavet er begyndt, og har staaet paa et Par Aar. At denne omgives med en vis Hemmelighedsfuldhed og ikke forløber uden Rivninger inellem de interesserede Parter fremgaar af nogle Notitser, som vi finder i „Western Samoa Mail“, som regelmæssigt tilsendes „Vikingen“ af en af dens trofaste Venner i Sydhavet, Hr. C. Hillesøe i Apia.

Saaledes anløb den engelske Krydser „Leith“ ganske uventet Suva den 25. Januar i Aar, hvor den tog en Gouvernements-Telegrafist med Proviant og Udstyr til 5 Maaneder ombord, hvorefter den straks stak i Søen igen. Hverken Mandskab eller Officerer havde Samkvem med Land, og Krydseren kunde intet oplyse om sit Bestemmelsessted, da den havde forseglede Ordre.

Nogen Tid før dette skete havde Suva haft Besøg af den franske Tahiti-Skonnert „L'Oiseau des Isles“, der i Havnen dér afventede Ankomsten af et Selskab af Funktionærer fra Pan-American-Airways, der kom fra Amerika med Postbaaden. Saa snart Selskabet var indskibet i Skonnerten stak den til Søs med ukendt Bestemmelsessted, men man var i Suva klar over, at Selskabet var beskæftiget med Efterforskningsarbejde, i Forbindelse med Pan-American-Airways Rute til New Zealand og Australien.

Det paafølgende Besøg af Krydseren „Leith“ og dens Afgang med „ubekendt Bestemmelsessted“, mener man i Suva staaer i Forbindelse med Øer, som egner sig til at indgaa som Mellemlandingspladser i „Imperial Airways“ mulige Rute over Stillehavet. Telegrafisten, som Krydseren tog ombord, vil, muligvis i Selskab med nogle af dens Folk, blive efter-

ladt paa en af disse Øer, for at varetage den engelske Regerings Interesser, og rapportere andre Magters Bevægelser.

Blandt de Øer, der nævnes i Forbindelse hermed er Phoenix Gruppen og Christmas Island de vigtigste. Phoenix Gruppen bestaar af 8 smaa Øer, ialt kun 16 Kvadratmile store, der ligger paa Luftruten mellem Honolulu og Fiji. Christmas Island, blev opdaget af Kaptajn Cook Juledag 1777, deraf Navnet; den er 45 miles lang og har et Areal af ca. 200 Kvadratmiles. Der findes en stor og dyb Lagune, som danner en udmærket Havn baade for Orlogsskibe og Flyvebaade. England hævder, at have annekteret Øen under Dronning Victorias Regering, men Amerikanerne bestrider dette, og vil ikke anerkende Øen som engelsk Besiddelse. Christmas Island ligger ikke alene nærmere Luftruten mellem de Forenede Stater og Australien, men er ogsaa meget større end Howland, Baker og Jarvis Øerne, som de Forenede Stater nylig annekterede, en Handling, som straks foranledigede en kraftig Protest med paafølgende diplomatisk Noteudveksling fra Englands Side.

Betænkelige ved den Aktivitet som udfoldes i Stillehavet af Amerika og Japan, skynder England sig at stadfæste sin Højhedsret over mange af de smaa Øer derude, saaledes besøgte Krydseren „Leith“, paa sit Togt forrige Vinter, flere Øer i Phoenix Gruppen, som Englænderne oprindeligt havde annekteret 1889—1892, og bekendtgjorde officielt, at Øerne tilhørte England. Meddelelse herom blev ogsaa bekendtgjort ved Hjælp af Skilte, der sømmedes fast til Palmetræerne paa de forskellige Øer, og som oplyste, at „Denne Ø tilhører Kong Edward VIII“. Primitivt, men effektivt. H. Sch. P.

AT REDDE SKIB

Af KAY LARSEN

AT REDDE SKIB har altid været regnet for en god Gerning, hvad enten det gælder ens eget eller andres, og hvad enten det gælder om at redde det fra Forlis, Grundstødning, Brandødelæggelse — eller fra Fjendehaand.

I Dag vil vi gerne have Lov at fortælle tre sandfærdige Tildragelser fra 1807 om Redning af danske Skibe fra Fjenden ved List, uden Blodsudgydelse, men sandelig ikke uden Fare!

— Da General Castenskjolds Bondehær var slaact ved Køge i Slutningen af August 1807, trak de sørgelige Rester af Korpset sig hastigt Syd paa. Medens den engelske Hovedhær forberedte Bombardementet paa København, optog Generalmajor v. Linsingen, der var faldet de Danske i Ryggen i den sørgelige Køge-Kamp, med en stærk Troppstyrke Forfølgelsen af de flygtende Militssoldater, der tyede over til Falster og Møen. Linsingen kom helt ned til Vordingborg, og han red straks med sin Stab ned til Færgestedet, hvorfra han saa en seks-syv danske Skibe ligge ude i Vigen.

Det var en tidlig Morgen, og ude paa Skibene anede man intet om Fjendens Komme. Linsingen rekvirerede i Hast en Lods, og denne fik Ordre til at gaa ud med Lodsbaaden og hente Skibene ind. Til Belønning skulde han have Andel i Prisepengene, men hvis han ikke udførte sit Hverv til den rødkjolede, guldgalonerede Generals Tilfredshed, skulde han nøjes med at faa nogle Geværkugler i Livet.

Lodsen, David Hvidt, slog til. Lodsbaaden blev gjort klar og satte af, medens Englænderne ventede paa Stranden for at sluge den fede Bid, der skulde føres dem lige i Munden.

Saasnart den djærve Lods kom i Nærheden af Skibene, brølede han af fuld Hals til Folkene om Bord: „Hvad ligger I her for? Her er kommet Englændere i Tusindtal! Vil I straks afsted over til Falster!“ Der blev naturligvis straks et farligt Røre om Bord i Skuderne. Alle Mand tørnede ud, Ankrene blev hevet op eller kappede, og Sejlene sattes, — og saa krydsede alle Skuderne mod Syd-Øst med Lodsen i Spidsen.

Saasnart General v. Linsingen saa den Kurs, der blev sat, lod han nogle Kanoner køre op. Snart drøned Skud paa Skud, og Kuglerne plaskede i Vandet omkring Flotillen, men den slap derfra uden synderlig Skade. Vel ankomne i Sikkerhed ved Falsters Kyst, tømte Skipperne mangt et godt Glas paa den raske Lods Sundhed. Han skaaede stiltfærdigt med, for han var klar over, at der ventede en bedsk Kalk.

General v. Linsingen var rasende over Tabet af Prisepengene og truede med at brænde de Vordingborger Færgeskyts Hytter af. Han nøjedes dog med at tage Gidsler, der maatte blive hos Fjenden, indtil Hvidt blev bragt tilbage „levende eller død“. Da Hidsigheden var ebbet ud, lod v. Linsingen dog Gidslerne gaa hjem. Hvidt blev imidlertid forfulgt af

Spioner, og en skønne Dag meldte han sig, udaset og forsulten i Generalens Kvarter, rede til at tage mod en Geværsalve.

Hs. Ekscellence v. Linsingen var netop i Færd med at udstede Ordrer til sine Officerer. Da han hørte, hvem det var, der kom, lod han en Korporal og et Par Soldater føre Hvidt udenfor saalænge; han skulde bare have en Overhaling, men Hvidt, der ventede Døden, skubbede Soldaterne fra sig og sagde højt og fast til Generalen: „Lad mig bare først faa Sakramentet!“

Et Par tysktalende Officerer forstod Ordene og gav sig til at le. De oversatte den djærve Udtalelse til Generalen, der i Buenden var en godmodig og human Mand. Han lo med og befalede, at Rebene om Hvidts Hænder skulde løses, slog ham paa Skulderen og sagde, at han havde opført sig som en brav Mand. Hvidt blev beværtet med god Mad, Vin og Øl og fik saa Lov til at gaa hjem, saa der Historie endte jo ganske godt. Da Engelskmander drog af By, festede Byens Borgere for den gode Lods.

— — Da Krigen blev erklæret, efter Københavns Bombardement og Ranet af Flaaden, fik Erglænderne en Tid nok at gøre med at bringe Byttet bort. Derefter tog Fjenden Kampen op mod vort arme Land og sendte Orlogsskibe ind i vore Farvande. Vi anlagde Skanser med Kanoner hist og her og allevegne til Beskyttelse af Havnene og de sølle Rester af vor Handelsflaade.

Den efterfølgende Historie gælder Stubbekøbing, der ogsaa fik et Batteri med nogle trepundige Kanoner — og Løfte om sværere Skyts. Der opkastedes Skanser paa begge Sider af Grønsund og paa begge Sider af Sortsø Sund, men ingen af Værkerne kunde prale med mere end Trepundige — mod Fjendens 24 Punds Skyts.

I Stubbekøbing Havn havde 28 større og mindre



Helgoland, som nu befæstes af Tyskerne.

Fartøjer søgt Tilflugt, og Besætningerne drev ørkesløse om i Byen. Al Søfart var visnet hen.

Og saa kom en skønne Morgen en engelsk Orlogsbrig op til Farø Flak paa Jagt, paa Afsøgning i Farvandet. Danske Orlogsskibe var en Saga blot, og der var ingen Kanonbaade i Nærheden. Humøret blev det ilde bevent med inde i Havnen, hvor Skibene uarme-rede og ubeskyttede laa bunket sammen.

Den engelske Kaptajn sendte Baad efter Lods, men søgte en Tid forgæves, men fik saa nappet én Vordingborger Færgemand, der jo saa godt som nogen maatte kende Farvandet, da han netop havde sin Færgesart paa Stubbekøbing. Henrik Færgemand blev bragt om Bord i Briggen og fik en Matros med spændt Pistol ved sin Side. Da han blev ført for Kaptajnen, paastod han frejdigt, at Løbet ind til Byen var for lavt for Briggen. Desuden raadede han „for at hindre unyttig Blodsudgydelse“ Briggen til at holde sig i god Afstand fra Stubbekøbing, da der fandtes et Batteri med 10 Kanoner paa hver Side af Byen og talrige Tropper i Nærheden.

Den kraftige Løgn forebragte han med Sindighed og Værdighed, uanfægtet den Pistol, Matrosen kildede ham med i Tindingen. Fra Dækket kunde ses Fartøjer med ret høj Takkelage, og de maatte vel stikke lige saa dybt som Briggen. Henrik Færgemand blev ikke troet, men han paastod, at han gerne vilde lade det komme an paa en Prøve; nu havde han ærligt advaret, og det skulde han vel som Dansker ikke have gjort.

Kaptajnen var ikke helt glad for at vove sig ind i det smalle Løb. Der blev kommanderet en Officer og nogle Mand ud med en Chalup for at lodde. Henrik Færgemand maatte med i Baaden med Matrosen ved sin Side. Officeren pegede paa Pistolen og beordrede ham til at vise Løbet ind til Byen.

Henrik Færgemand var koldblodig. Han førte Baaden behændigt uden om det rette Dyb, men dog saa nær, at der blev nogen Mening i det. Han viste Officeren nogle Grunde og Fladvande, hvor Briggen uvægerlig vilde blive hængende, hvis den ikke blev ført af en stedkendt Mand, — og paastod, at der blot

Spørgsmaal og Svar

1) Findes der blandt dette Blads Læsere Folk, som var med S/S Chr. Christensen, da Barkskibet „Julie“ af København, gik ned paa Themsen i Oktober 1905, saa opgiv venligst Adressen til „Vikingen“ eller Chr. Jensen, Vesterby, Skagen.

1) Vi læder Spørgsmaalet gaa videre til vore Læsere.

Vil „Vikingen“ venligst oplyse mig om følgende: 1) skal man have sejlet før for at blive optaget som Elev paa Skoleskibet „Danmark“, i saa Fald hvorlænge? 2) Hvad kræves der for at blive optaget paa Navigationsskolen? „Sailor“.

1) 4 Maaneder. 2) 48 Maaneders Sejlads, deraf Halvdelen i Sejlskib og 9 Maaneder som Matros i et Sejlskib. Der kan dog gives Dispensation for noget af Tiden i Sejlskibe.

Vil „Vikingen“ venligst oplyse mig om, hvor jeg nemmest kan søge Oplysninger om Vind- og Strømforhold i den sydlige Del af Nordsøen og Kanalen? Langturssejler.

Browns Strømkort, Pris 2 Kr., kan enhver Boghandler skaffe Dem.



MARINE-KØLE-ANLÆG
FOR
LAST
OG
PROVIAN'T

TLF. 370
A/S THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

Den bedste Gave: Bogen »BARKEN MARGRETHE«

manglede „en Fod eller halvanden“ i Løbet, for at Briggen kunde komme ind. Inde paa Land saa man med største Spænding Chaluppen vimse om.

Henrik havde gjort sine Sager saa godt, at Løjtnanten lod Chaluppen vende tilbage til Orlogsmanden. Forehavendet vilde blive for farligt. Henrik fik Lov til at gaa i sin Færge, og Briggen sejlede afsted for at søge bedre Jagtegne.

Naturligvis kunde Orlogsbriggen være gaaet gennem Grønsund. Det var kun Henrik Færgemands Snildhed, der klarede Sagen, og derfor skal han have et Mindeord. De Stubbekøbing Borgere burde egentlig sætte ham en Mindesten.

— — I Sommeren 1807 gik Galeasen „Enigheden“ fra København for at indtage en Ladning i Königsberg og bringe den til Arendal. Skipperen, Peter Knudsen, havde for første Gang sin lille Søn, Hans, med som yngste Skibsdreng. Desuden var der om Bord en rigtig Skibsdreng, Anders fra Flensborg, Styrmand Bartel Rosendahl, ogsaa Sønderjyde, og tre norske Matroser.

Skibet blev sinket i Königsberg i ni Uger, og imens gik Engelskmanden i Land ved Vedbæk og gav sig til at belejre København. Det vidste man snart i hele Nordeuropa, sikkert ogsaa i Königsberg, og dog sejlede „Enigheden“ derfra og stod op gennem Sundet, ganske vist saa nær Svenskesiden som muligt. Skipper Knudsen mente vel, at Fjenden var fuldt optaget af Bombardementet paa den arme Hovedstad.

Den 6. September (Dagen før Kapitulationen fandt Sted) blev „Enigheden“ overhalet af en engelsk Orlogskutter og taget. Engelskmanden havde Stridskræfter nok; der var Raad til at holde Fartøjer ude omkring, og nu maatte Knudsen se paa, at det forhadte engelske Flag blev hejst paa hans kære store og velladede Galease. En engelsk Prisemester med syv Gaster besatte „Enigheden“, og Knudsen maatte selv styre den til selveste København, hvorfra den skulde gaa med engelsk Konvoj til „Røverreden“, som Danskerne dengang kaldte England.

Englænderne viste grinende den danske Besætning Københavns rygende Ruiner. Det var en sur Tilbagekomst. I Skipperens Hjem ventedes netop Storkebesøg, og det var med Nød og neppe, at Knudsen fik Lov til at sende Brev til sin Kone og senere et Øjeblik faa talt med hende inde paa Toldboden. Den stakkels Kone havde døjet meget under Bombarde-

mentet, og nu maatte hun se Prisemesteren drage af med Manden og Sønnen, kort efter ogsaa med den kære Galease. Begge Skibsdrengene maatte følge Knudsen paa Vej ad „Prisonen“ til, Matroserne var indespærrede i Lasten, men Drengene deltog i Skibsarbejdet.

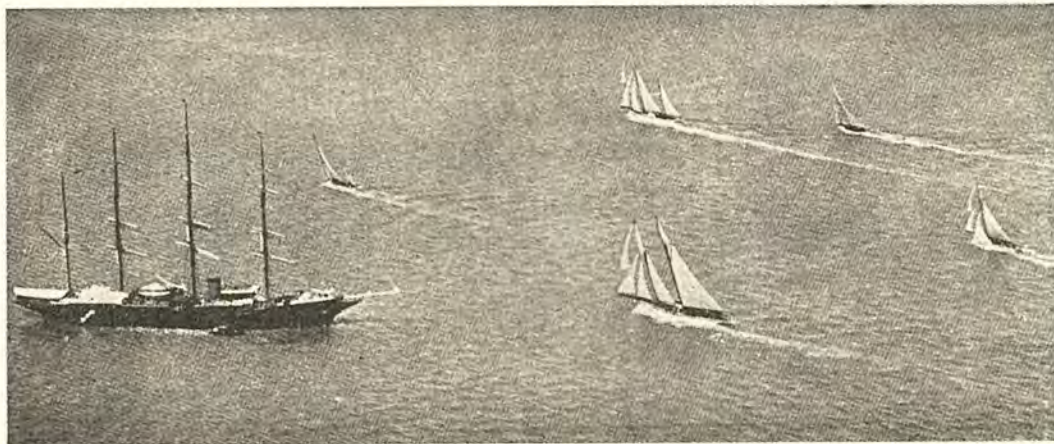
Konvojen fik en temmelig haard Tur over Kattégat. Anden Dags Aften naaede man Skagen. Prisemesteren paa „Enigheden“ viste en Del Bekymring, da han saa det langstrakte Rev og den svære Brænding, hvorfor Knudsen gav sig til at diske op med en Række grusomme Historier om det skrækelige Farvand, og han betroede Prisemesteren og de lyttende Orlogsgaster, at mindst Halvdelen af Konvojen upaatvivlelig vilde gaa til Grunde paa Revet i Natens Løb. Han selv vilde gerne gaa ned med sit Skib, sagde han, han havde ikke mere at leve for.

Britterne, der ikke lod til at høre til Blomsten af Albions Helte, overtalte Knudsen til at styre saa langt Øst som muligt, og Knudsen indvilgede nølende. Mens Mørket stod paa, lod han imidlertid Galeasen mere og mere styre ud fra Konvojen i nordøstlig Retning.

Det var allerede da stiv Kuling, og efterhaanden blev det Storm. Englænderne havde nok at gøre med Sejlene, og en af de norske Matroser blev kaldt op for at bistaa dem. Knudsen betroede Prisemesteren, hvor der laa nogle Flasker Rom, og Hans blev sendt ned efter dem. Han kom op med hele Favnen fuld og gav sig til at fordele dem. Medens Englænderne ved en Lygtes Skin fik Propperne op og begyndte at drikke, hylede Stormen i Takkelagen, og Knudsen raabte til Gasterne, om de kunde høre Skrigene inde fra Brændingen. Nu gik Konvojen ad H. . . til. Englænderne gyste og drak, og imens styrede Knudsen lige mod den norske Kyst.

Ved Daggry saas Norskekysten, og da gav Knudsen sig til at „lamentere“ og bande. Prisemesteren fik den sørgelige Oplysning, at nu var det rent galt. Skibet var kommet ind paa det allerfarligste Sted paa hele Kysten. Døden var vis. Paa dette Sted var der kun et ganske lille Løb ind til en lille Udhavn, og hvis ikke der skete et Mirakel . . .

Englænderne, der var udasede og halvfulde, bad saa mindeligt Knudsen gøre sit bedste for at finde det lille Løb, og Skipperen lovede det mod, at alle Mænd fik Lov til at komme paa Dækket, saa de



**Cowes-
Regattaen**
fotograferet
fra en
Flyvemaskine.

eventuelt kunde søge Redning i Baaden eller ved Svømning. Den fortunlede Prisemester lod alle Mand pipe op, og Hans blev sendt ned efter mere Rom. Han lukkede Fangerne ud og saite dem hastigt ind i Sagen. De skulde foregive, at de var bange. Folkene skyndte sig op og trængte sig hen ved den største Baad, men dør posterede Prisemesteren sig med spændt Pistol for først og fremmest at have sin Retræte fri.

Desværre lagde Vinden sig mere og mere, og Britterne begyndte at aande op. Nu gik det ellers saa godt. Kysten var ganske ufarlig, og den trygge Havn Hellesund temmelig nær. Heldigvis kom netop da en Lodsbaad ud, og Knudsen tog Lodserne om Bord. De gik frejdigt ind paa Spasen, da Knudsen satte dem ind i Forholdene om Bord.

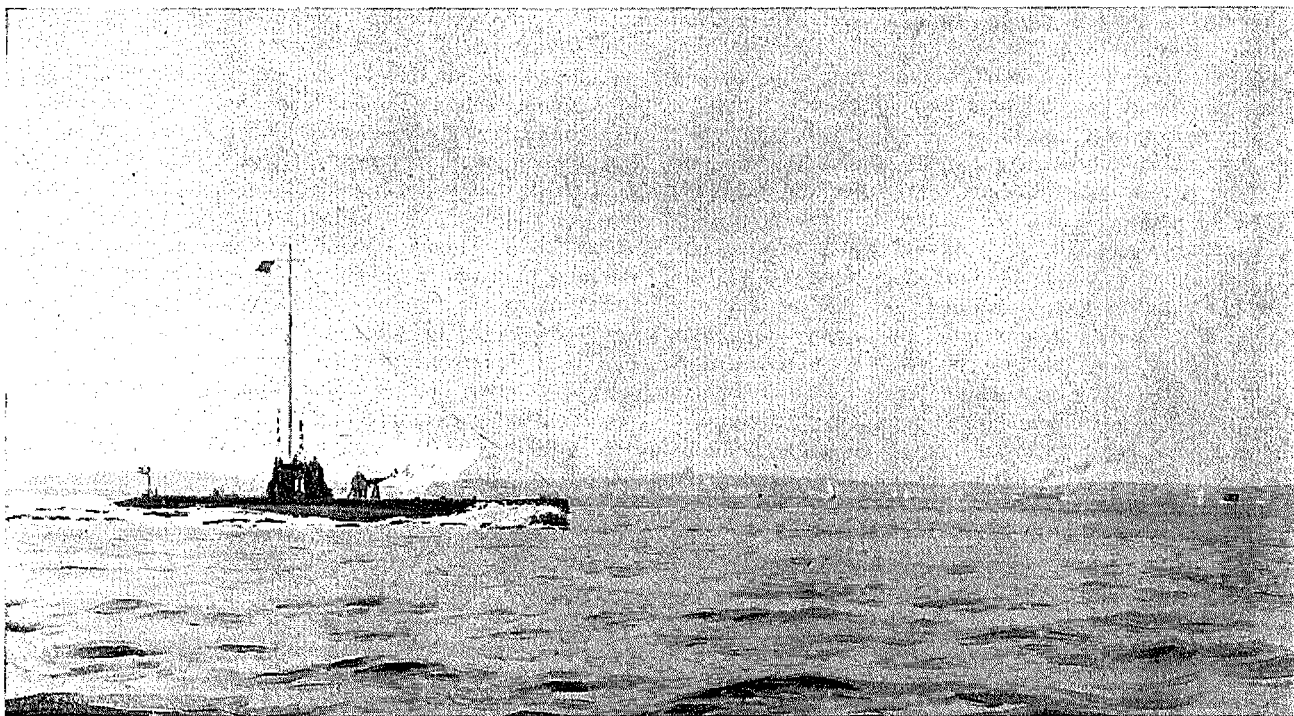
Da Engelskmændene endelig fattede Mistanke, var det for sent. Knudsen og hans Folk havde set deres Snit til at snappe nogle Vaaben Englænderne havde lagt fra sig i „Nødens“ Stund, og nu var desuden

Danskerne i Overtal. Ude omkring dukkede norske Fiskerbaade op, og forude saas Hellesund.

Britterne opgav Evret, og „Enigheden“ kom godt i Havn, uden Kamp, ja uden Skænderi. Hellere tages ved Næsen end ved Vingebenet, mente Prisemesteren og hans Folk. Knudsen havde allenfals reddet dem for Døden ved Skagen. De afgik fra Galeasen som Krigsfanger, og først da de — inden for Lukke og Slaa — fik at vide, at Konvojen var kommet velbeholden Skagen forbi, gav de ondt af sig, men da var det jo for sent.



— — Saaledes fik disse tre „Skibsredninger“ en lykkelig Ende ligesom de „rigtige“ gamle Skipperløgnehistorier, — men mine Historier er historisk sandfærdige. Det er ingen Skalk af en Søulk, der fortæller dem med sin Toddy foran sig, men en vindtør, adstadig Arkivrotte med Dokumenterne paa Bordet.

Kay Larsen.



Skydeøvelser fra Undervandsbaaden „Neptun B II“. Denne Baad hørte til en Klasse der blev bygget under Krigen. Længde 40,60 m. Brædde 4,06 m. Dybg. 2,40 m. Depl. 177/235 Tons. Fart i Overfladen 13,5 Knob, neddykket 9,8 Knob. Armeret med 1,57 mm Antiluftkanon og 3 Torpedoapparater. „Neptun“ er nu udrangeret og ophugget.

Maleri af Benjamin Olsen.

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| G Ø T A | ARCHIMEDES |
|  Baadmotorer 2½—7 HK Kr. 357.00 incl. Tilbehør |  SVENSK MOTOR A/S Havnegade 41 København Telf. Centr. 7024 Paaahængsmotorer 2-20HK |
| LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raadlie- & Dieselmotorer | |

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

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

„Mit sidste Skib“

Følgende lille Fortælling er Oplevelser fra den Tid, jeg forrige Aar var midlertidig Fører af en Kystskonnert paa Grønland. — Bliv ikke overrasket, Verden er fuld af Overraskelser. —

Styrmænd O. Tidemand,
S/S „Marianne“.

AK, — JA, hvor synes det længe siden, at jeg sidst satte Foden paa eget Dæk, det er 5 Fjerdingaar siden at det skete, norden for Lov og Ret, norden for 66 Grader n. Br., deroppe hvor jeg ofte, naar jeg gik fuld Kraft frem mod Strømmen, maatte sætte grøn Lanterne til Bagbord og rød til Styrbord og lade dem vise agterud, — der hvor jeg præsterede at gøre 9 miles Fart i Timen, medens jeg laa til Ankers og ventede paa at Spiritusen skulde dampe af Øjnene paa mig, saa jeg igen kunde se, — der hvor jeg 4 Gange paa 2 Maaneder overlastede med 5 Tons uden at blive overlastet, blot ved at vente til Vandet var faldet et Par Tommer, — der hvor Menneskene siger „det ved jeg“, naar de mener „det ved jeg ikke“, — det var der jeg var Skipper. —

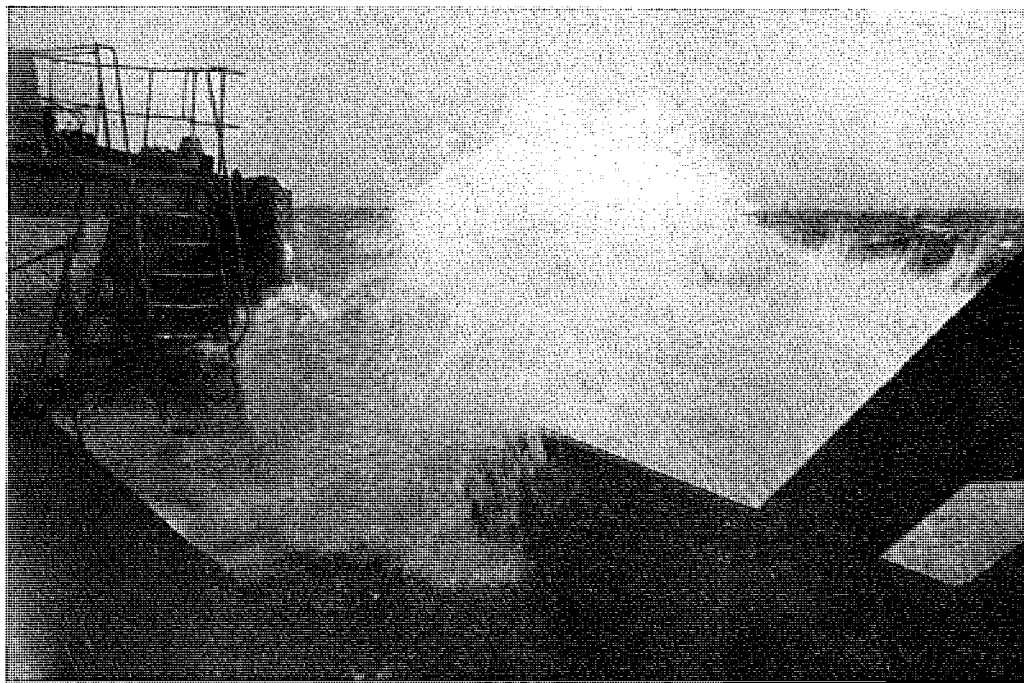
En dejlig Skude var hun „Kællingen“, men det var en kilden Æske. Nærmere end 9 Streger til Vinden kunde hun ikke komme, og tro mig, Rorgængereren havde nok at gøre, naar han fik Ordren: „Bi-de-Vind halv Vind, Roret godt i Vandet“. — Det var ikke altid lige nemt.

Engang hændte det at jeg tog mig et Blund, — jeg havde været i Land og dér spist gule Ærter,

kogt paa Vinsprit, med varm Arrac til, — vi havde sejlet i ca. 4 Timer, jeg siger til Vægten: „Pur mig om 5 Timer, kan I ikke faa Liv i mig, saa hæld blot en halv Flaske Snaps paa, saa er jeg der straks“. — Jeg bliver purret til Tiden, kommer op paa Dækket, og hvad ser jeg? — vi bakker for fuld Kraft ind i den Havn, hvor vi kom fra. — En af Mænnene havde rykket i Sikkerhedsstopventilen med det Resultat, at Motoren havde stoppet et Sekund og derefter var løbet den anden Vej, — Grønlænderne, der var vant til at sejle i stærk Strøm, havde antet underligt fundet i, at sejle baglæns. — Jeg morede mig kosteligt, rørte ikke Maskinen, men ændrede 180 Grader, gik ned og sov videre. —

Saa havde vi min egen lille Opfindelse, en Straakøl, smurt med grøn Sæbe og som løsnedes med en Slippemekanisme, der endte i Styrehuset. Løb vi paa Grund, trak jeg blot i Slipstangen og bakkede ud, hvorefter vi fiskede Kølen op. — En af de første Forbedringer jeg foretog, efter at have overtaget Skibet, var at bore Huller i Bunden for at eventuelt Bundvand kunde løbe ud, men jeg maatte hurtigt opgive Foretagendet, idet det viste sig, at der løb mere Vand ind end ud. —

En Nat vi skulde gaa, giver jeg Kurs. slaar fuld Kraft frem og gaar ned og sover. Næste Morgen da jeg tørrer ud, ligger vi endnu fuld Kraft frem, men paa samme Sted og med begge Ankre i Bund — jeg



I »Biscaya
Bugten«.

En lille Sø aflægger
Visit
indenbords.

Fot. Peter Rysz,
Hadsund.

havde glemt at hive dem ind inden vi gik Dagen før, og Grønlænderne havde kun frydet sig over, at de ikke skulde mase med at hive dem ind og havde derfor intet sagt til mig.

I „Vejgattet“ var der engang en saa nederdrægtig Strøm imod, at jeg nær havde opgivet at fortsætte; imidlertid løb de store Isfjælde, som stak deres 200 Meter 6 Knob med Understrømmen imod Overstrømmen, — da jeg blev klar over Fænomenet, varede det ikke længe inden et af vore Ankre laa ovre paa en af de forbipasserende Kolosser; vi stak lidt rigeligt paa Kæden, og lod derefter staa til. Det gik strygende i 6 Timer, og da vi havde tilstrækkeligt Stræk til at naa ind til vor Bestemmelsehavn, hev vi ind paa Kæden og skød Ankeret los med Hvalroskugler.

En anden Gang vilde jeg paa Jagt, og lægger mig ind i en ukendt Vig, — der var rigeligt med Vand og blød Bund. — Vi gaar paa Rypejagt, og da vi ingen Dyr har faaet efter 5 Timers Forløb, beslutter vi at vende om. Paa Hjemvejen oplevede jeg mit Livs største Jagtæventyr, — de fleste tror ikke paa det, men det er tilgiveligt, idet det kun beror paa Folks egen Stupiditet. — En Rype, — en af de sædvanlige, nysgerrige, dumme Dusinryper, stikker pludselig Hovedet op bag en Sten, ikke en Bøsselængde fra mig, jeg fyrer, den dukker Hovedet, jeg fyrer igen, den dukker Hovedet og dette gentager sig stadig væk, — jeg bliver irriteret, Grønlænderne griner (rigtig griner), men dér, — endelig, efter det trettende Skud, bliver den nede. Vi farer —, Grønlænderne under stadig Grin, jeg edderspændt, — om bag Stenen for at hente det sølle Individ, men hvad ser vi? — dér — dér lige bag Stenen ligger 13 ens Ryper — stenedøde. — Her havde jeg oplevet et af de Undere, som enhver af os — ifølge Naturens Love — før eller siden maa opleve. Gaaden var hurtigt løst: naar en Rype blev skudt ned, skulde den næste, følgende sin

næsten menneskelige Nysgerrighed, op og se hvad der foregik.

Sejrstolte vandrede vi videre med vore, eller rettere mine, Trofæer ned til Stranden, hvor den næste Overraskelse ventede os: Skibet var borte.

Den nylig vundne Glæde var borte, — der var kun en Dreng om Bord i Skuden, — her fandtes ingen Mennesker i 200 km.s Afstand, — Fjældene var ufremkommelige, Isbjørne og Fugle var de eneste levende Skabninger i Nærheden — ingen Skibe skulde denne Vej de første Maaneder.

Situationen var kritisk. — Naa, den første Nat holdt vi os varme ved at tale om de herlige Piger i den nærmeste Koloni 250 km. borte. — Piberne kunde vi end ikke faa Ild i, Tændstikflammerne frøs til Istapper, før der naaede at komme Glød i Tobakken, og ingen af de tilstedeværende vilde ofre sin indre Glød for de andre.

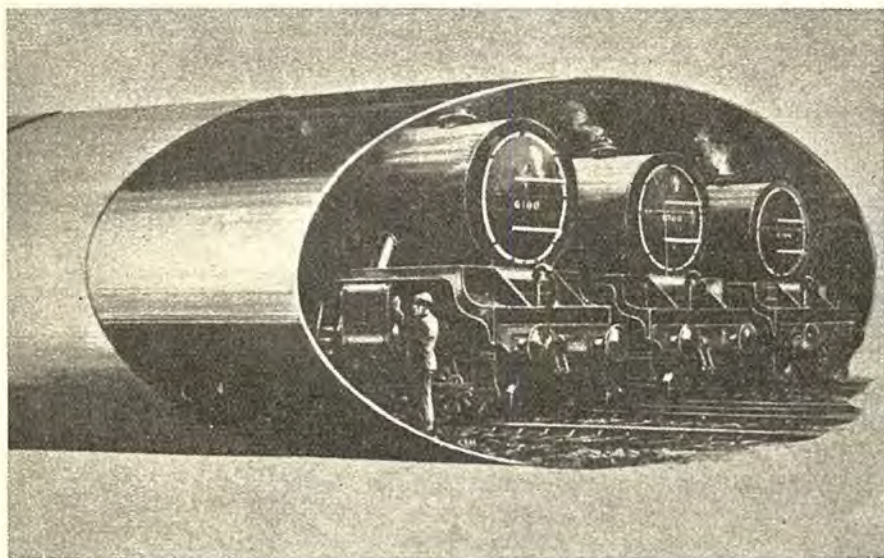
Næste Morgen ved Ellevetiden, da det lysnede, fik vi imidlertid paany Grund til Undren: Grønlænderne hylede „Umiarssuit“ (Skib), og virkelig, dér kom „Kællingen“ susende ind i Vigen helt omgivet af Spækhuggere. Hun stoppede med et dumpt Drøn i samme Øjeblik en kæmpemæssig Hval løb paa Grund helt inde i Vigens Bund. — Spækhuggerne var over den i samme nu — og vi havde vort kære Skib igen.

Den bløde Ankerbund havde altsaa overhovedet slet ikke været nogen Bund, men en Hvalbug, og vi havde kastet Krogen lige i dens Gab. I mindst 18 Timer havde den stakkels Hval slæbt rundt med „Kælling“ paa, og blev nu vort og Spækhuggernes Bytte.

— — —

Et Under at jeg endnu lever, — men jeg tager derop igen, — jeg har mange Idéer, som kun kan sættes ud i Livet et saadant Sted. —

»Queen Mary«s Skorsten



er saa stor i Diameter, saa 3 af de største engelske Lokomotiver kan staa derinde ved Siden af hinanden. — Her paa dette Billede ser man, hvorledes det vilde se ud.



Hvad der skete for tyve Aar siden

DEN FØRSTE FEBRUAR 1917 begyndte den uindskrænkede U-Baads Krig, og fra den Dag af blev alle neutrale Landes Skibe sænket uden Varsel af de tyske U-Baade. Da begyndte en hensynsløs og grusom Krigsførelse mod værgeløse Sømand, og de henrundne tyve Aar har ikke formaaet at udslette Mindet om disse frygtelige Aar, hvor saa mange brave Mænd derude paa Havet blev Offer for Krigens meningsløse Gru under Opfyldelsen af deres Pligt. Havde det endda været Kamp med lige Vaaben og under lige Forhold, men at et veludrustet Krigsfartøj skyder et Handelsskib i Sænk og overlader Mandskabet til dets Skæbne, det maatte synes uværdig for en kristen Nation, var den end aldrig saa haardt trængt af Fjenden. Og dog blev disse Mænd, der sænkede Skibene, nævnt som Helte og blev æret som saadan med Jernkors og andre Hædersbevisninger. Men de, som det gik ud over, ja, de blev vel omtalt, men snart glemt igen. Og Sømand gør nu en Gang ikke stor Blæst af en Ting som det at sætte Livet i Vove. Slagmarkens

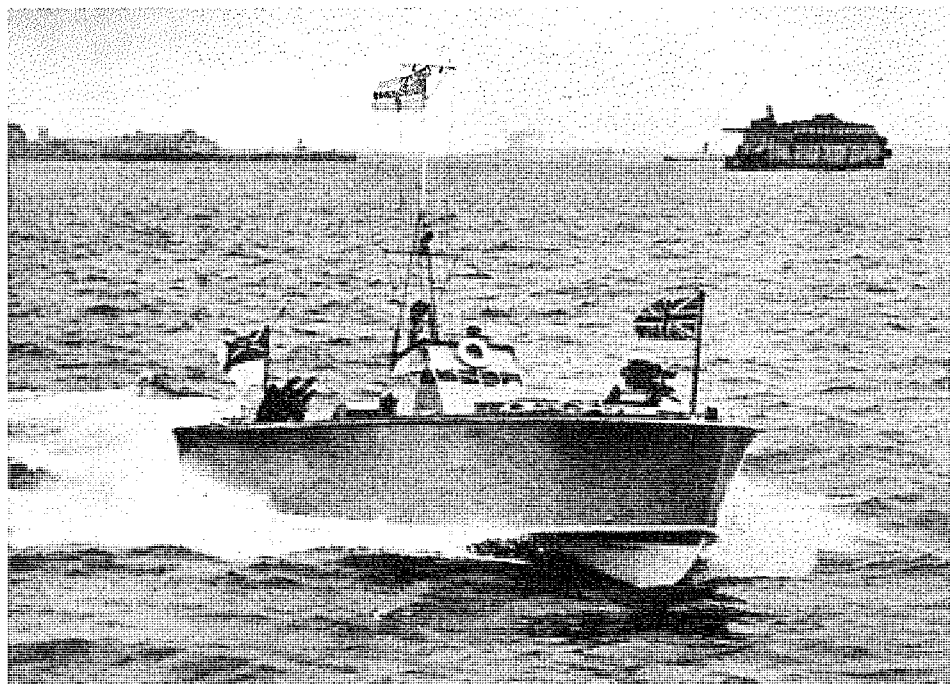
Helte hædres, for de var direkte med i Krigen og fortjente vel at blive hædret for deres Indsats; men de Sømand, som kun saa paa Pligten og som mangen Gang i en overfyldt Baad, efter at Skibet var torpederet, maatte kæmpe mod Kulde, Sult og Uvejrlig i Dagevis, før de endelig blev reddet og kom i Land — for atter at drage ud til nye Strabadser, naar det tiltrængtes, fordi Fædrelandet manglede alt, baade Levnedsmidler og Raastoffer. Ja, det ansaa man for naturligt, det var nu deres Gerning, og man var selvfølgelig taknemmelig, fordi vi havde Sømand, der ikke var bange. De fortjente Nationens Tak. Ja, de fortjente den; men det blev kun til Ord om, at Sømandenes Indsats under Verdenskrigen burde paa-skønnes o. s. v.

Barken „Urania“ laa i „Kirkvall“ og ventede paa at faa Lov til at fortsætte Rejsen til Danmark. Den kom fra „New York“ med en Ladning „Fesfat“, men var af den engelske Regering beordret herind til Kirkvall for Inspektion. Endelig, efter en Maanedes Ophold, blev Tilladelsen givet til Afsejling, og den



Torpedobaade paa March.

Smaa er de. Sorte er de, men med højeste Fart paa 24 Knob dukker de op for i næste Øjeblik at forsvinde igen.
Maleri af Benjamin Olsen.



Den engelske Marines Motor- torpedobaade

Da der under Debat-
ten om Danmarks nye
Forsvarsordning mange
Gange har været talt
om Motortorpedobaade,
bringer vi her et Bil-
lede af den første af de
5 Baade, som den engel-
ske Marine fik leveret
sidst i 1936. De medfører
2 Torpedoer, er 20 m
lange og har en Fart
paa 40 kn.

28. Marts 1917 Kl. 4 om Eftermiddagen blev vi af en Fiskertrawler slæbt ud gennem det smalle Indløb, der var spækket med engelske Miner og saaledes vanskelig at befare for ukendte Folk. Efter to Timers Bugsering var vi endelig ude i frit Farvand, og saa sagde Trawleren os Farvel, idet den med tre Fløjt vendte tilbage til Kirkvall og overlod os til vor Skæbne og til Tyskernes Naade; thi lig Katten ved et Muschul, saa laa de tyske U-Baade her udenfor Indsejlingen og tog imod de Skibe, som de vidste laa derinde og før eller senere vilde komme denne Vej. Sejlskibene var de letteste at faa Ram paa, især hvis der ligesom nu kun var en let Brise. Klokken 8 Aften blev Vagten sat om Bord. Vor gamle Kaptajn Jensen gav os personlig de sidste Instrukser, idet han sagde: „Vi kender jo alle Faren, og hvad vi har i Vente. Sluk alle Lys om Bord og skru Lanterne ned. Naar I slaar Glas, saa gør det forsigtigt, det gælder jo om ikke at vække Opmærksomhed og derved vejlede U-Baadene, maaske kan vi skjult af Mørket slippe forbi; men hvis det værste skulde ske, ja, saa lad os være Sømand og gøre vor Stand Ære. Baadene hænger klar til at fires, og de er udrustet, som de skal; men vi haaber det bedste — og saa „God Nat, Gutter.“ Med disse Ord gik den gamle Kaptajn ned i sin Kahyt, — og vi saa ham aldrig mere. Det var nu næsten mørkt; det sidste Glimt vi saa af Land var Capinsay Fyr. Det var kun Taarnet, vi saa, thi der var ingen Fyr tændt om Natten paa den engelske Kyst. For en let Brise gled vi østerover med de fleste Sejl sat, og snart var vi indhyllet i Nattens Taagesløv.

Vi var tyve Mand om Bord, alle Skandinavere. Bagbords Vagt gik til Køjs, men Spændingen og Faren holdt de fleste vaagen. I Forkanten af Lukafet havde Tømmermanden og jeg hver sit Rum med en fælles Indgang. Da jeg var paa Bagbords Vagt, var jeg ogsaa gaaet til Køjs og laa nu i er Halvslummer. Der var lige slaet to Glas, og jeg hørte Tømmermanden Johan komme ind i sit Rum for at stoppe

sin Pibe. Jeg hørte ham stryge en Tændstik, og saa skete det. Der lød et frygteligt Brag, saa blev alt stille, og Skibet stod stille. „Sejlmager, vi er torpederet!“ raabte Johan, idet han løb ud paa Dækket. Jeg sprang ud af Køjen, kun iført Undertøj, greb det Redningsbælte, som jeg havde hængende parat, og jeg bandt Bæltet om mig, idet jeg stormede ud paa Dækket, hvor der nu var meget mørkt og intet Menneske at se. Et Øjeblik stod jeg ubeslutsom. Skibet laa med Agterenden næsten i Vandlinjen, og Klyverbommen pegede opad mod Skyerne. — Et Sekund tænkte jeg paa at springe over Bord og svømme væk fra Skibet, før det sank; men saa hørte jeg nogen raabe agterude ved Livbaadene. Jeg løb saa agter til Bagbords Baad. Det raslede om Ørene paa mig med Grejer fra Briggen. Mesanmusten var brækket, og der hvor den havde staaet var et gabende Hul ned i Skibets Indre, og Vandet fossede ind. Jeg kravlede op i den Bagbords Baad, hvor der var to Mand, der arbejdede med at faa Taljerne klare. „Kap Taljerne!“ raabte jeg, og greb den i Baaden liggende Økse. „De er kappet,“ svarede en Stemme, og saa fossede Vandet ind over Baaden, og „Urania“ sank. Baaden blev presset op imod Davidderne, og vi, der var i Baaden, maatte følge med ned i Dybet. Det gik hurtigt nedad, og det var frygtelige Sekunder, der fulgte. Jeg holdt Vejret saa længe som muligt, det var som mit Bryst skulde sprænges. Til sidst kunde jeg ikke mere, jeg aabnede Munden for at faa Luft. Jeg følte Vandet sluse ned igennem Halsen, og det forvoldte en ulidelig Pine i Brystet. Endnu et dybt Aandedrag, og saa var alt forbi. Jeg gled bort ud i det store Mørke.

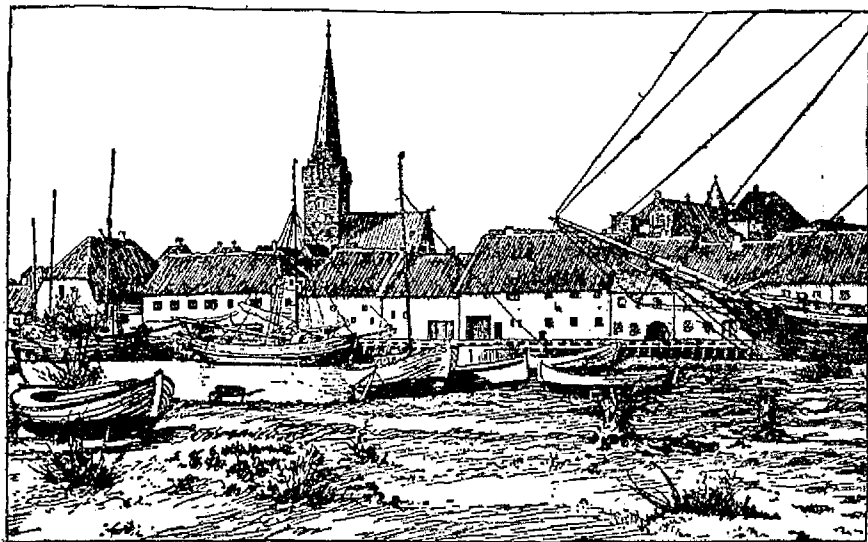
Med et Skrig vendte jeg tilbage til Livet. Jeg flød paa Vandet takket være Redningsbæltet. Over mig var den mørke Natteshimmel, hvor der saa's en enkelt Stjerne. Hvor var det dejligt atter at indaande den friske Luft. Der lød Raab om Hjælp rundt omkring. En Baad kom drivende med Kølen i Vejret,

der sad to Mand som hjalp mig op, og nu sad vi tre Mand og red paa Kølen, idet vi bankede Hænderne og trommede med Benene paa Baadens Sider for at holde Varmen, thi Luften var kold og vor Paaklædning ringe og tilmed gennemblødt. Heldigvis var der ikke høj Søgang, ellers vilde det have knebet med at holde sig fast. Rundt om os rugede Mørket. Vi raabte om Hjælp, og et Steds borte fra Mørket svarede en Stemme: „Ja, nu kommer vi. Vi skal bare have Baaden paa ret Køl først.“ Faa Minutter efter kom en Baad til Syne, det var „Urania“s Styrbords Livbaad med 10 Mand i. Vi tre Mand kravlede saa over til de andre og lod vor kængtrede Baad drive bort. Der blev holdt Mandtal og raabt Navne, og snart vidste vi, at Kaptajnen, Første Styrmand og fem Mand savnedes. Vi roede lidt omkring mellem det drivende Vraggods, men intet Liv var at opdage, og med Sorg maatte vi betragte det som en Kendsgerning, at vore Kammerater havde sat Livet til. Anden Styrmand overtog nu Kommandoen, og Kursen blev sat i den Retning, hvor vi forment, at Landet var. Baaden havde en stor Læk, og det var nødvendigt at øse uafbrudt. Men da Baaden var forsynet med Lufttanke og et Korkbælte langs Rælingen, kunde den ikke synke, selv om den var fyldt med Vand. Da vi intet Øskar havde, slog vi Bunden itu paa den lille i Baaden fastsurrede Ferskvandstønde, og ved stadig Arbejde lykkedes det os at holde Baaden nogenlunde læns. Vi talte om det skete. „Jeg gik paa Halvdækket,“ sagde Anden Styrmand, „da, lige idet Braget lød, var det som om Agterenden af Skibet blev revet bort. Det var som om en Kæmpehaand greb om Mesanmasten og rykkede den op. Jeg styrtede ned i det gabende Hul, og ved ikke hvorledes jeg kom op igen; men jeg husker, at jeg fik fat i en afrevet Arm, om det var af Kaptajnen eller nogen anden, ved jeg ikke, thi jeg var sanseløs af Skræk.“ Han tav, og vi gyste ved Tanken. Lemlæstet, vor gamle kære Kaptajn. „Alle de, der havde Kahytter agter, maa være blevet dræbt ved Eksplosionen,“ mumlede én. „Saa nogen U-Baad?“ „Nej,“ ingen turde sige det med Bestemthed, og dog, der var ingen Tvivl om, at det var en Torpedering, da Skibet blev

ramt agterude, mens det sejlede fremover. Det blev en lang Nat for os i Baaden. Det begyndte at smaa-regne, og vi frøs, thi det var ikke alle, som kunde komme til at ro. Nu og da lød der en Forbandelse over Tyskerne, ellers sad enhver i sine egne Tanker. Vi roede som i Blinde, og vidste ikke om det gik mod Land eller i en anden Retning, og der var jo en vis Risiko at løbe. Sæt nu, at vi kom ind i et Minefelt, dog, vi var ligeglade, forfrosne og oprevne af det frygtelige Chock, som vi var. Saa knugedes de stivfrosne Fingre om Aarerne, og Kræfterne lagdes i. Med Mellemlum holdt vi stille og raabte om Hjælp. Lyttede nogle Øjeblikke, men ikke en Lyd hørtes. Endelig, da det begyndte at gry af Dag, hørte vi som Svar paa vort Raab en Sirenes klagende Tone, og det var som om det gav os nyt Liv. Kulde og Træthed forsvandt, og det knagede i Aarerne ved den Kraft, der blev lagt i. Gennem Morgendisens kom et Skibskrog til Syne. Det var den norske Bark „Fremad“, og vi hilste den med Jubel. De fleste af os maatte hjælpes op paa Dækket, saa stive var vi blevne af de mange Timers Ophold i Baaden. Klokkeren var fem om Morgenen, da vi blev taget op, og det var saaledes 8 Timer siden, „Urania“ blev sænket. Vi fik en god Behandling om Bord paa „Fremad“, og da det blev lyst, blev der signaliseret til en engelsk Trawler om at tage os med ind til Kirkvall. „Fremad“ var paa Vej udefter, men da dens Kaptajn hørte, hvordan det var gaaet „Urania“, saa gik han tilbage og lagde sig for Anker i en lille Bugt nær Kirkvall. Et Par Dage senere sejlede den paany af Sted og mødte sin Skæbne i Form af en tysk U-Baad, der sænkede „Fremad“, og overlod Mandskabet til dets Skæbne. I Kirkvall blev vi indlogeret paa et Hotel, og to Uger senere blev vi sendt til Lervich og herfra videre til Norge. Paa Turen hjem var vi Gerstand for en ny Torpedering, hvorved fire Mand mistede Livet. Af „Urania“s tyve Mands Besætning blev saaledes de ni derude. Som pligtro Helte faldt de for Krigens haarde Gru, delende Skæbne med saa mange andre.

Ære være deres Minde.

H. S.



Gamle Naksø

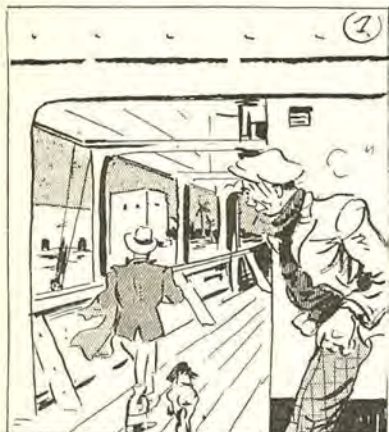
Den Bydel, hvor H. N. Andersen boede



PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af
en der kender ham meget bedre

COPYRIGHT
BY "VIKINGEN" KBHVN.



Jeg havde besluttet mig til at holde Øje med Jackson, saa længe vi var paa samme Skib. Forholdet imellem os var nu igen saa nogenlunde det gode gamle. Saa en Dag, da vi laa ved Kaj i nordafrikansk Havn, ser jeg Jackson starte i hele Landgangs-pynter, høj og flot. — „Nu skal han ud og male Byen rød,“ slaar det ned i mig.



Jeg besluttede mig til at følge efter for at kunne række ham en hjælpende Haand, dersom han skulde komme i Bekneb. Men i Forklædning. Følgelig skaffede jeg mig, hvad der var en smul Sag for en fingernøg ung Mand som mig, Adgang til hans Kahyt og udvalgte mig en af hans Uniformer, der, hm, sad, som om den var syet til mig.



I al Hemmelighed forlod jeg „Perseus“ og satte Foden paa Afrikas Jord. I Aanden saa jeg for mig, hvor taknemmelige Jacksons gamle Formldre og hans Ungdomsbrud i Bogense vilde være mig, hvis de saa mig nu, paa Vej for at beskytte Knægten mod Havnebyens Fristelser og Farer.



I sidste Øjeblik kom jeg i Tanke om Pengespørgsmaalet, det havde jeg ganske svedt ud; for at kunne følge Jackson maatte jeg have Mønt. Men til alt Held fandt jeg i Inderlommen en vespækket Tegnebøg med Resten af Jacksons Maanedshyre. — Gødt, hos mig var den i hvert Fald kommet i de rette Hænder.



Hvis jeg maaske var lidt uehjælpssom om Bord paa Skiber i den første Tid, saa var jeg i hvert Fald helt paa Højde med Situationen, saa snart jeg befandt mig paa Land igen. Mennesker, det har jeg erfaret, er ens overalt, og jeg fandt hurtigt et Par Fyre, der vilde kunne være mig til uvurderlig Nytte under min Sogen i Havnebyens Underverden.



Brave, velmenende Fyre var det, og godt kendt med de Steder, hvor Søfolk kommer. Vi tilbragte en uforglemmelig Aften, eller rettere Nat, sammen. Men Jackson viste sig ikke. — Naa, i den Slags Situationer gælder det om at kunne vente — først og fremmest vente — det er en ufravigelig Betingelse, selv om man har aldrig saa gode Kort paa Haanden.



En Mand med mine, i al Beskedenhed sagt, glimrende Taleter kan ikke undgaa at gøre Lykke, hvor i Alverden han saa end kommer. Jeg ser endnu i Aanden mig selv staende og deklamerende en gammel dansk Folkevisse for 50 forskellige Nationers Repræsentanter. Vemodigt klang de kære kendte Toner, medens der blev stille omkring mig.



Sangens Toner døde hen i den stjernefunklende afrikanske Nat — og i Tavshed skiltes vi, medens Vinden fra Ørkenen sendte et hendeende Suk over mit Hoved. Ak ja — jeg vilde i dette Øjeblik have været fuldt ud lykkelig, hvis jeg ikke stadigvæk havde haft Jackson i Tankerne.



Endnu næste Morgen, da Afrikas brændende Sol skyllede sine Lysbølger i Hovedet paa mig, havde jeg ikke fundet ham. Men jeg svor ved Amager Fællede ikke at sætte mine Ben paa „Perseus's“ Dæk, førend jeg havde Jackson ved min Side. Mit Hoved smertede, jeg havde faaet et let Anfald af en i Tropenerne ret almindelig Sygdom — men mere derom næste Gang.

En Skipperhistorie

NÆ, hør nu, Dreng, den Ø, den maa I da kende. Saadan noget nord for Hawaii, midt ude i det store Ocean. Idag ligger der et Fyrtaarn, en Knejpe og en Slags Kirke paa den; — men i min Tid da var det en øde af Gud og Verden forladt Klippe. — Nu skal I bare høre, hvorledes det gik mig der



Jeg raabte og skreg, men ikke en Sjæl svarede mig — —

Vi skulde med „Polarstjernen“ fra Yokohama til San Francisco, men undervejs fik vi en ganske nederdrægtig Storm. — I véd allesammen, hvordan Vejret kan skabe sig paa de Kanter. Og tænk jer saa mit Uheld: En Aften blev jeg grebet af en Styrtsø, og inden jeg kunde faa Tid til at tage Afsked med mine Kammerater, saa laa jeg midt ude i det store og stille Ocean. I kan vel omtrent tænke jer, hvorledes jeg var tilmode, ikke? Langt, langt fra mig gjorde „Polarstjernen“ de hæderligste Anstrengelser for at rende op i Vinden og faa mig samlet op igen. Der svømmede jeg nu alene rundt mellem de taarnhøje og fraadende Bølger og vidste ikke mine levende Raad, enten jeg nu skulde forsøge at holde mig oven Vand, eller om jeg ikke hellere skulde sige Godnat med det samme og dykke under.

Mens jeg nu svømmede saadan omkring og genemtænkte, hvad jeg skulde gøre, saa mærkede jeg paa en Gang noget haardt ved Siden af mig, og til min kolossale Glæde opdagede jeg, at det var en Skibsplanke. I kan vel næsten tænke jer, at jeg ikke var længe om at besinde mig, men at jeg hurtigst muligt klatrede op paa Planken og indrettede mig saa hyggeligt som muligt. Dog forestil jer min Rædsel, da jeg paa en Gang opdagede, at Planken var i Bevægelse, og at den lidt efter lidt nærmest skar frem gennem Vandet med en stedse tiltagende Fart. Jeg brød forgæves min Knold for at opdage, hvad det var for en Drivkraft, der fik Planken til at skyde frem gennem Bølgerne, — men jeg kunde ikke opdage det bitteste. Der var ikke fæstnet noget Tov til Planken eller var saa meget som en Bolt at opdage i den, kort sagt, der var ikke det mindste Spor at gaa efter. Der var under disse Omstændigheder ikke andet for mig

et gøre end at give mig i Skæbnens Vold. — Saa sejlede eller rettere sagt fløj jeg med Eksprestogsfart gennem Nattens Mulm og Mørke. Bølgerne brød ofte sammen over mit syndige Hoved, og jeg blev hvert Øjeblik begravet under Styrtsøer.

Jeg raabte og skreg, men ikke en Sjæl svarede mig, og i mit Indre rasede der en frygtlig Kamp: Skulde jeg blive paa dette Stykke „Spøgelsestømmer“, eller skulde jeg ætter springe ud i de skummende Bølger? Jeg foretrak det første og vilde i alle Tilfælde se Tiden an til Morgen. Maaske kunde jeg til den Tid opdage et eller andet, der kunde bringe mig Gaaders Løsning. Tiden gik, og den faldt mig efterhaanden noget lang, naar man tager i Betragtning, at jeg var den eneste Passager paa dette mærkelige Fartøj. „Polarstjernen“s Lanterner havde allerede i flere Timer været ude af Sigte Som sagt, med Eksprestogsfart fo'r jeg frem gennem Storm og Nat.

Endelig — endelig — efter Timer, der forekom mig saa lange som Aar, skimtede jeg den graa Morgenlysning, og noget efter stod Solen herlig og skøn op i Østen. Jeg havde ligget og regnet ud, at jeg, dersom denne Fart vedblev uformindsket, vilde naa Land efter ca. tyve Dages Forløb; men til min Glæde havde jeg regnet galt. Klokkeren har sikkert været omkring otte, da jeg pludselig saa en Klippe dukke op ude i Horisonten. Med flyvende Fart holdt Planken Kurs lige ned mod Klippen, og jeg var klar over, at dersom Farten vedblev, saa vilde Klippen enten blive barberet bort i Vandlinien, eller Planken vilde blive slaet i Stumper og Stykker.

Det første havde unægtelig været mig den bedste



Det var en — Kvinde. En virkelig Kvinde af Kød og Blod

Udvej, dersom jeg altsaa havde kunnet bestemme mig, men da jeg ikke kunde dette, saa udførte jeg et Trick, der reddede mit Liv. Da Planken omtrent befandt sig hundrede Meter fra Klippen lod jeg mig glide ned af den og ud i Vandet, og jeg havde samlet saa mange Kræfter, at jeg kunde tilbagelægge det sidste Stykke henimod Øen. Jeg traadte Vandet, saa godt jeg formaede, for paa denne Maade at følge Begivenhedernes Gang. Pludselig lød der et rædsomt Rabalder. Planken ramte Klippekylen og splintrede i tusind Stykker. Nu først opdagede jeg den mystiske Kraft, der havde drevet mig fremad: En mægtig Eaj sad spiddet fast under Planken. En to Fod lang Jernbolt, som jeg ikke havde opdaget Spor af paa Plankens Overside, var boret ind i Hajens Krop, saaledes at denne ikke formaadede at komme løs fra Planken. Dukke under formaadede den ikke, dertil var Træplanken for svær eller vel rettere sagt for let. Der var paa denne Maade ikke anden Udvej aaben for Hajen end at sejle frem gennem Vandoverfladen. Ved Sammenstødet med Klippesøen mistede min Redningsmand Livet, og store og smaa Kødstykker af dens Legeme fløj rundt i Luften. —

Jeg svømmede henimod Øen, og efter stort Besvær lykkedes det mig at komme gennem Brændingen og op paa den stejle Kyst. Men I kan ikke regne ud, hvad jeg saa der. Hvad der kom mig imøde? Noget, der nærmede sig mig og stirrede paa mig. — Noget der lod mig blegne i Skræk, og som fik Haarene til at rejse sig paa mit syndige Hoved. — Det var ikke nogen Løve, ingen Lama, ingen Gnu og heller ikke nogen Kvæleslange . . . Det var en — Kvinde. En virkelig naturlig Kvinde af Kød og Blod. — —

Da hun kom hen og hilste paa mig, saa glemte jeg i min Overraskelse fuldstændig at præsentere mig. Og tænk Jer min endnu større Overraskelse, da jeg af hendes Sprog forstod, at hun var en Landsmandinde.

Kort at fortælle, saa var hun for ca. et Fjerdingaar siden blevet skyllet op paa Kysten her som Skibbruden, og hun var det eneste menneskelige Væsen paa Øen. Hun havde levet af Bananer og Kokosnødder, og af Slynplanter og Brædestumper havde hun bygget sig en lille Hule, hvori hun sov om Natten for at være i Fred for alle de fremmede og mærkelige Dyr, der ellers dannede Øens „Befolkning“.

Naa, det ligger jo let at forstaa, at vi under disse Omstændigheder knyttedes nærmere sammen for i Fællesskab at pleje vore Interesser. Emma, saaledes hed min Lidelsesfælle, havde efterladt en sørgende Ægtemage hjemme i vort fælles Fædreland, hvor og

saar en bedrøvet og sorgbetyngt Hustru nu begræd Tabet af mig. Saaledes forløb da vore Dage i Længsel og Savn. I Toppen af den højeste Kokospalme havde jeg fastgjort en Stang, og til denne havde jeg bundet et „Flag“, som jeg havde fremstillet ved at ofre min Jakke. Vi vilde paa denne Maade kalde forbisejlende Skibe til Hjælp. Hverken Emma eller jeg havde det mindste Begreb om Navnet paa den Ø, hvorpaa vi befandt os. Hendes Skib var strandet ved Camira, og i Ugevis havde hun drevet om i en Redningsbaad, i hvilken der dog heldigvis havde befundet sig en Del Proviant. Endelig havde en heldig Vind ført hende ind til Kysten her. —

— — Dog, jeg vil ikke trætte jer med at skildre vort ensformige Liv. Ensformigt var Livet, fordi Emma besad urokkelige Grundsætninger.



..... det var min Kone

Saaledes forløb flere Maaneder med Fuglejagt, Fiskefangst, Udkig og stadig skuffede Forventninger. Saa en Morgen gjorde jeg mig mere Umage med mit Toilette end ellers. Jeg vaskede mig og redte mit allerede lange Haar i en pæn Skilning, og saaledes pudset gik jeg hen til Emma. Da jeg stod foran hende, sagde jeg, at jeg ikke længere kunde leve uden hende, at jeg var kommet til at elske hende, og at hun skulde og maatte blive min. I velvalgte Ord gjorde jeg hende klart, at vi efter al Sandsynlighed vilde komme til at leve Resten af vort Liv paa Øen her, og at det for Fremtidens Skyld var meget bedre, om vi slog vore Husholdninger sammen til een. Vore Ægtefæller derhjemme havde sikkert allerede forlængst betragtet os som døde. Hvem véd, sagde jeg, idet jeg spillede min sidste Trumf ud, hvem véd, maaske har de begge trøstet sig og har fundet sig hver en ny Mage.

Endelig, Endelig, efter at jeg havde tigget og tryglet i Uger, gav Emma efter; — — men vor egentlige Lykke strandede paa hendes moralske Principper. Gerne vilde hun indgaa Ægteskab med mig, men ikke uden en Præsts Velsignelse. Jeg gjorde alt, hvad der stod i min Magt, for at faa hende bort fra denne sindssvage Tanke. Jeg sagde til hende, at der efter alle Solemærker at dømme næppe vilde komme en Præst her til Øen for at vie os. Alle mine Overtalelsesforsøg var dog omsonst. Emma svarede kun, at der paa enhver Damper eller ethvert Skib fandtes en Præst, eller Kaptajnen havde gejstlig Myndighed, og at der sikkert engang i Fremtiden maatte komme en Sejler forbi og bemærke vort Signal oppe i Kokospalmen. — —

Saaledes gik Dage og Uger i den mest nederdrægtige Situation. Naar Vejret var smukt om Aftenen, gik

vi Spadseretur sammen. Jeg med Armen om min Tilkommandes Liv, og af og til stod vi stille, og jeg gav hende det ene Kys efter det andet. Saa — stirrede jeg igen spejdende ud i Horisonten. Men ingen Røg, intet Sejl var at øjne. Naar saa den sølvklare Trope-maane stod højt paa Himlen, fulgte jeg Emma til hendes Hytte, tog Afsked under et langt Kys og gik saa mismodig tilbage til min egen Hytte, som jeg havde bygget mig paa Øens modsatte Ende. Søvnløs kastede jeg mig paa mit Leje, stod fra Tid til anden op for at spejle efter den Præst, der dog engang maatte og skulde komme.

— — —
Og han kom. — — —

En skønne Dag skintede vi en fin Røg søjle i Horisonten og forstod, at der maatte være en Damper i Nærheden. Vor Anelse var rigtig, det var en Damper, og den kom nærmere og nærmere til vor Ø. Den maatte have observeret vort Nødsignal og kom nu for at undersøge Forholdet nærmere. Vilde af Henrykkelse kastede Emma og jeg os i hinandens Arme. Endelig skulde vore Længsler stilles, endelig vilde Skæbnen, at vi skulde tilhøre hinanden.

Nærmere og nærmere gled Damperen. En Baad blev sat i Vandet, og under Matrosernes kraftige Aaretag gled det slanke Fartøj ind mod vor Ø

Med en underlig Følelse af Vemod tog vi Afsked med det Sted, der nu i saa lang Tid havde været vort Hjem. Vi fik at vide, at Øens Navn var Roca del Plata. Rørt faldt vi vore Redningsmænd om Halsen og kunde næppe vente, til vi stod paa Damperen. Saa utaalmodige var vi.

Langt om længe lagde Baaden til ved Damperens Lejder. Nysgerrige Passagerer trængtes om Rælingen før at se os. Mærkeligt nok saa syntes alle at overhøre min Forespørgsel, om der var en Præst tilstede, derimod saa kastede Emma sig pludseligt i Favnen paa en mig ukendt Mand og hulkede af Glæde og Fryd.

„Min Mand min egen elskede Mand!“

„Emma endelig fandt jeg dig“

Jeg fik næppe Tid til at sætte et aandssvagt Ansigt op, da der med et var en Kvinde, der slog Armen om min Hals. Jeg skal nøjes med at konstatere, at det var min Kone, der drevet af Længsel og Savn havde begivet sig ud paa Rejse efter mig. Enten vilde hun finde mig leverde, eller hun ønskede at se det Sted, hvor jeg havde fundet min vaade Grav

Fra det Øjeblik behøvede jeg ikke mere at se mig om efter en Præst. Nej, I kan tro mig, havde jeg alligevel gjort det, ja saa var jeg ikke sluppet derfra med Livet Jeg kender s'gu min Kone før godt



Tre lystige Par paa Gaden i Kiel.

Der hverves!

MARINEN LADER TROMMEN gaa i Gaardene: Man melde sig paa Søofficersskolen! Adskillige Goder tilbydes. Det er dejligt og sundt at blive Søofficer. Naturligvis trommes der ikke bogstaveligt talt, — der averteres.

Mærkeligt er det, at det er kommet saa vidt, men ikke saa underligt, aldeles ikke uforstaaeligt. Hvem vil sende sin Søn ind til en Flaade, der „saa godt som ingen“ Skibe har til at bruge under Krigsforhold. Hvilken ung, dygtig og frisk Mand har Lyst til at melde sig paa en Skole, der i mangt og meget minder om Sorø Akademi for et Par Menneskealdere siden — og søge sig en Vej indenfor det lille Søofficerskorps mellem Mennesker, der gennemgaaende har alt for lidt Kontakt med Befolkningen, knapt nok forstaaar den og tit undervurderer den. Motto: „Vi er Climax“.

For nogle Aar siden stod der ude i Kadetskolens Gaard en Mast med Rær og Tovværk til Øvelse for Kadetterne. Den blev pillet ned af økonomiske Grunde. Den kostede for meget at vedligeholde, og naar den ikke blev ordentlig vedligeholdt, kunde det blive livsfarligt for de unge Mennesker at tumle i den. Man frygter næsten for, at Orlogsskibene opbygges, fordi de kan blive livsfarlige at sejle med, i hvert Fald at gøre Krigsbrug af. Saadanne Forhold lokker ikke en frisk, livsfrodig Knøs til Faget. Samtidig samledes der af en Komité med en Officer i Spidsen Penge ind til 3 Master til den gamle, værkbrudne Fregat „Jylland“, og denne Officer var Kadetskolens Chef.

Vort Officerskorps staar sikkert fuldt ud paa Højde med andre Landes, det rummer fremragende Dygtigheder og mange fortræffelige, frit dannede Mennesker. „Junkertypen“ passer ikke længer til Samfundsforholdene og er — heldigvis — i Færd med at dø ud. Men Underofficersstanden er udryddet. Man véd, at det er galt fat der. Kadetterne maa delvis gøre Underofficersarbejde, og det skaber ikke en ny Underofficersstand. Værst er det naturligvis, at det skorter paa Skibe. Der er adskillige Admiraler, Kommandører, 9 Kommandørkaptajner, 26 Orlogskaptajner, 41 Kaptajnløjtnanter og en hel Del Søløjtnanter af I og II Grad, hvortil kommer de næsten ligesaa talrige Reserveofficerer. Det forstaaar Befolkningen ikke.

Marinens største Mangel er Penge. Hvis der gaves Penge til Flaaden, fik den ogsaa Skibe. Men hvem skal yde de Penge? Hverken Gud, Kongen eller Viceadmiralen, derimod Befolkningen. I tidligere Tider var en Officer for „fin“ til at søge at lære Befolkningen noget eller til at lære af den. Officersstanden var ikke et Fag, men en Klasse, en hvidbehandsket, Epauletbærende fornem Klasse, der f. Eks. ikke kunde køre med Jernbanen paa III Klasse. Nu er det jo ikke saaledes længer.

Den længste, men den grundigste Vej til at lære Befolkningen at forstaa Søværnet og dets Arbejde, gaar gennem Ungdommen. En kendt ældre Skribent tilbød for en Række Aar siden at bringe Skolehold fra alle Egne af Landet til Holmen og vise dem Skibene, Værkstederne, Arsenalet, Modelsamlingen og fortælle dem derom, — ikke som en militær Propaganda, men til Oplysning om Flaadens Hverv og Arbejde, bl. a. ogsaa om Fyr- og Lods- og Vagervæsen — vise, hvordan Inspektionsskibe, Artilleri- og Mineskibe, Torpedo- og Undervandsbaade saa ud, o. s. v., men blev høfligt afvist. Det var ikke rart, at have alle de Unger rendende paa Holmen. Var det imidlertid sket, saa var der vakt Forstaaelse og Interesse hos de Børn, der nu er blevet voksne; der vilde have meldt sig saa mange raske Knøse, at man ikke — som nu — nødes til at avertere.

Befolkningen, som tror, at vi ingen Forsvarspligter har, at vi intet kan udrette og at vi har Admiraler og Orlogskaptajner nok til at bemande de halvandet Skib, der er tilbage, har nemlig ikke Ret. Den trænger til Oplysning om internationale Pligter og nationale Pligter m. H. t. et Søværn — og den trænger til Kendskab til det, de knapt tilmaalte Penge ydes til. Den skulde „se Giraffen“, se Skibene og Fartøjerne, se hvortil de bruges og hvordan de bruges.

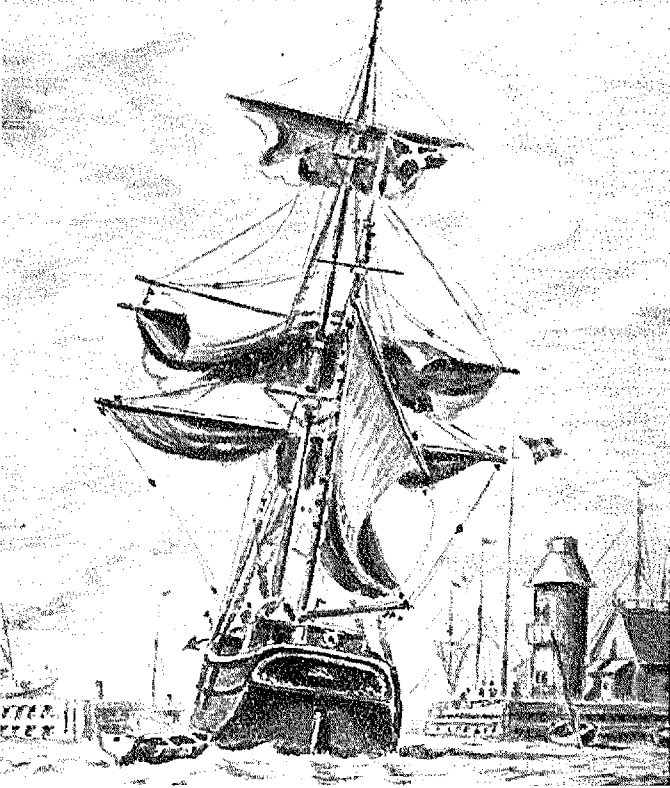
Flaaden bør foretage en aarlig Opvisning som Hæren har den. Vise sig, vise hvad den kan, gøre sig populær i Ordets bedste Forstand. Lade Undervandsbaade dykke, lade vore brillante Torpedobaade pile frem og manøvrere, lade de store Kanoner paa de store Skibe drøne, give Adgang til de smukke, nyttige Inspektionsskibe, mens skiftevis en Højtaler forklarer et og andet — og Musikken spiller.

Menigmand skulde nok troppe op, Bladene skrive — og Ungdommen faa Lyst til at komme paa Søn. De Officerer, som vilde regne sig for „fine“ til en saadan „Cirkusforestilling“, kunde Flaaden vel nok undvære. Ny Tider, ny Skikke. Folket maa have Interesse for sin Flaade og ikke blot tro, at den kun tjener til Eskorte for Kongeskibet og til Fornøjelse for Officererne.

Averteringen er et Tegn paa en vis Visnen, Tegn paa, at Flaaden ikke har sund Rod i Befolkningen. Hvorfor skulde ellers ikke Ungdommen melde sig? Kaarene er ikke ringe, Avancementet upaaklageligt, — og hvad byder det Kald, det Fag, den Stilling ikke paa! Mandsfærd, frisk Luft, godt Lag, lange Rejser, Oplevelser i det Store! Bliver det en Livsgerning i Fred, nu ja, saa er det jo allerbedst, men skal der kæmpes, er det ikke værst at være med i det alvorlige Opgør — som dansk Søofficer.

Peberfuglen.

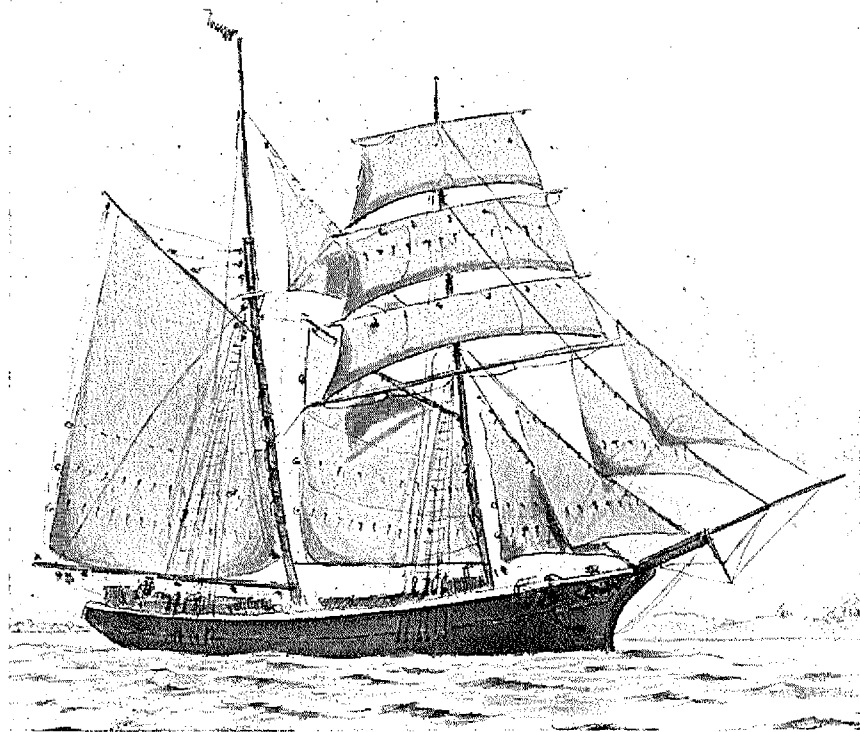
De hvide Fugle, der forsvandt



Brigantinen „Ellida“.

AF DEN STORE Flaade af Sejlskibe, som før Krigen hvert Foraar drog ud fra sydfynske og omliggende Øers Havne, er der desværre nu saa godt som intet tilbage. — Meget godt og meget ondt er sagt om disse smukke Skibe, tit var Økonomien ved Udrustning og Provantering vel overdreven, men det kan ikke bestrides, at det var dygtige Søfolk, der bemandede dem og blev opdraget ombord i dem.

De mange Skibe og deres Farten rundt om i vore Farvande har inspireret mange Malere, og „Vikingsen“ bringer her nogle smukke Akvareller af Maleren Ivar T. Rohde. — Billedet af Skonnerten „Eline“ viser os den hyp-

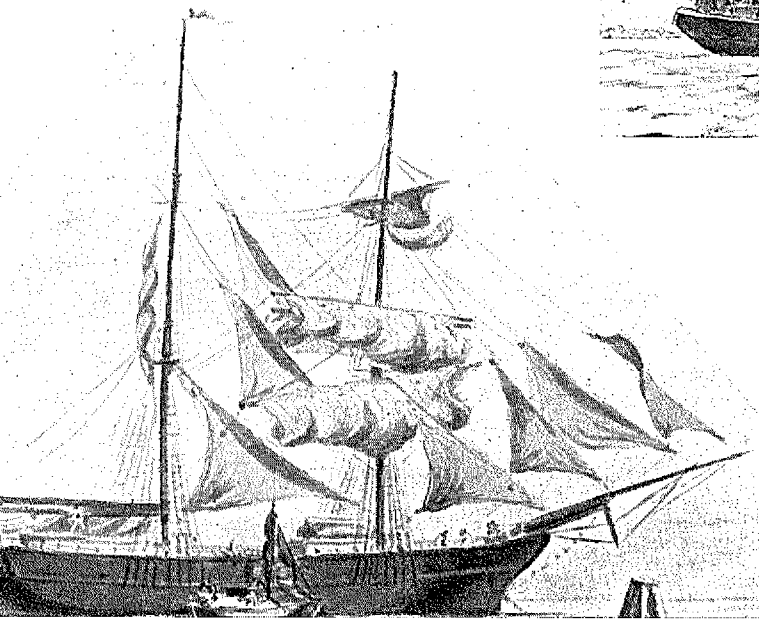


Skonnerten „Eline“.

men Aar for Aar var det færre og færre, der vendte tilbage til Vinterhiet i de smaa Byer, mange blev solgt og kom paa fremmede Hænder.

Haardt trængt af Damp- og Motorskibe og en meningsløs Konkurrence af udenlandske Smaaskibe, maatte den danske Sejlskibsflaade, trods al Dygtighed og Paapasselighed, efterhaanden forsvinde fra Havene, som den i Aarhundreder havde befaret med Hæder og Ære.

H. Sch. P.



Eksamen paa Nordby Navigationsskole

Eksamen ved Nordby Navigationsskole sluttede d. 13. April med følgende Resultat:

Til Styremandskamen indstilledes 11 Elever, der alle bestod.

(Min. 87 — Max. 205).

N. A. Thomsen, Sønderho. 159 Point. K. C. Nondal, Nordby. 154. H. H. Duhn, Rømø. 155. P. E. C. Schönfeldt, Esbjerg. 151. K. H. Nielsen, Samsø. 157. G. V. Huuth, Halk. 154. E. J. K. Johannesen, Nørhø. 155. E. Christensen, Udbyhøj. 151. J. A. Sørensen, Nordby. 127. T. A. Madsen, Esbjerg. 118. H. J. M. Thomsen, Strib. 118.

Til Skibsførereksamen indstilledes 8 Elever, der alle bestod.

(Min. 84 — Max. 168).

P. J. Thiesen, Middelfart. 145 Point. A. D. Jensen, Aarhus. 154. O. T. Jensen, Ringkøbing. 150. P. H. Thomsen, Sønderho. 118. S. M. Clausen, Nordby, 112. S. T. Sørensen, Lyngby. 112. P. H. Schmidt, Rømø. 97. H. B. Gurhøj, Esbjerg. 94.

Til Radioekspedientprøverne indstilledes 9 Elever, der alle bestod.

(Min. 5,2 — Max. 8,0).

M. Tobiasen, Jerne, II Kls. 6,8. Telefoniprøven 7,5. J. P. Petersen, Nordby. II Kls. 6,6. Telefoniprøven 6,8. F. Hærreby, København. 6,5. Telefoniprøven 5,8. A. A. Jepsen, Nordby. II Kls. 6,2. Telefoniprøven 6,0. F. W. Hansen, København. 5,9. Telefoniprøven 5,8.

J. G. H. Nielsen, Nordby. II Kls. 5,9. Telefoniprøven 5,8. M. Nielsen, Nordby. II Kls. 5,9. Telefoniprøven 6,5. N. T. Oksen, Hvidding. II Kls. 5,4. Telefoniprøven 6,0. A. M. H. Andersen, Middelfart. II Kls. 5,2. Telefoniprøven 5,8.

Som Privatister indstilledes til Kystskipperprøven, Overlærer N. M. Gerald, Gammelby, og L. T. Christensen, Esbjerg (Amatør-Sejlkлубben). De bestod med henholdsvis 15 og 16 Points.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen. Til Stede var Hr. Navigationsdirektør, Kommandør V. Loreck, Repræsentanter fra Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Navigations-fonden og Skolens Lærere og Elever.

Kommandør Loreck og Bestyrer Sørensen udtalte nogle smukke Mindeord om afdøde Kapt. Izard. (Forsamlingen rejste sig).

„Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, en Sekstant med Inskription, tildeltes M. Tobiasen, Jerne. „Foreningen til Søfartens Fremme's“ Præmie, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes J. P. Petersen, Nordby.

Bestyreren oplyste, at Jubilæumsfonden var vokset til ca. 12500 Kr., og at Uddelingen af Fondens Midler til mindre bemidlede og flittige Elever vil finde Sted første Gang paa Fondens Fødselsdag den 6. Oktober 1937.

Nye Kursus paa alle Afdelinger begynder straks efter Eksamen.



KGL. HOF MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

Nymontering, Modernisering og Reparationer af enhver Art og i fineste Udførelse til alle Arter Passager- og Fragtskibe
m. m.

Forslag og Tilbud gratis.

Hurtig Levering.

ST. KONGENSGADE 29. TELF. CENTR. 386-11386.

„Are you a windjammer?“

Har De sejlet med et større Sejlskib?
Kunde De tænke Dem et Fotograf af det?
Skriv til Lods Gruelund, Udbyhøj pr. Ørsted!

Opgiv *Navn*, *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 Fotografikopi fra min Kollektion af engelske, amerikanske, franske, norske, svenske, tyske, hollandske, finske og danske Skibe. Bl. a. 5m og 4m Fuldriggere - 5m og 4m Barker - 7m og 2m Skannerter. Forskellige Fuldriggere og Barker i Træ og Jern.

HUSK!

„Vikingen“s Indbinding koster kun Kr. 4,50 med Guldsignatur og et smukt Skib præget paa Forsiden. Send Aargang 1936 ind og send Beløbet + 40 Øre i Forsendelsesomkostninger med, saa sparer De Opkrævningsportoen.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

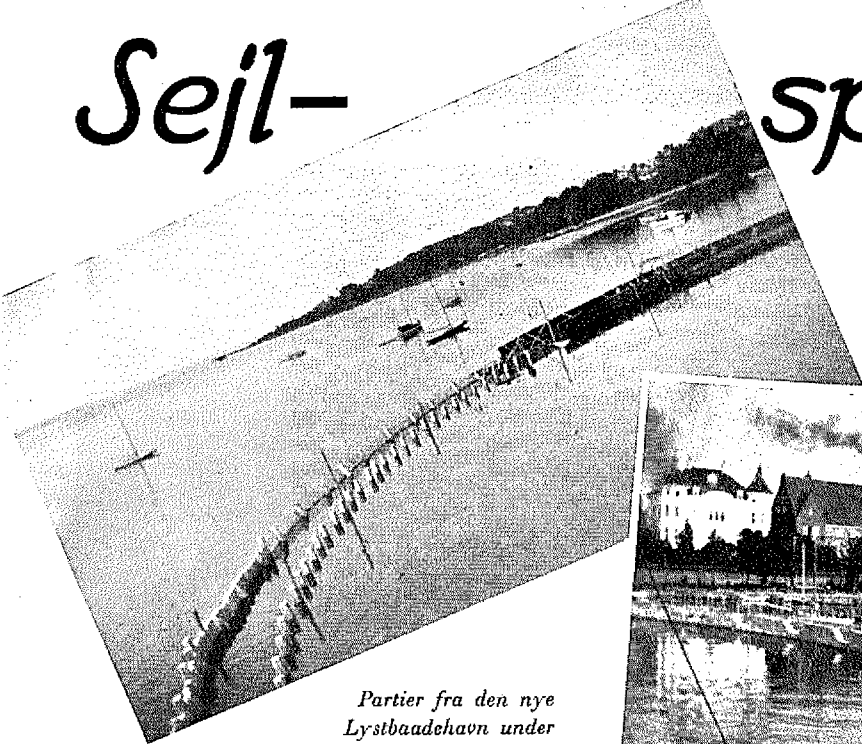
Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

Sejl-

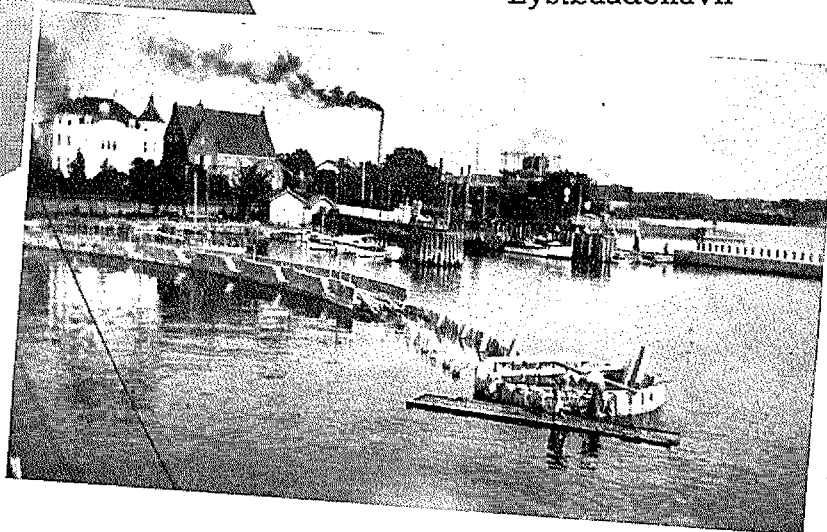
sporten

faar bedre Kaar

Svendborg nye
Lystbaadehavn



Partier fra den nye
Lystbaadehavn under
Bygning.



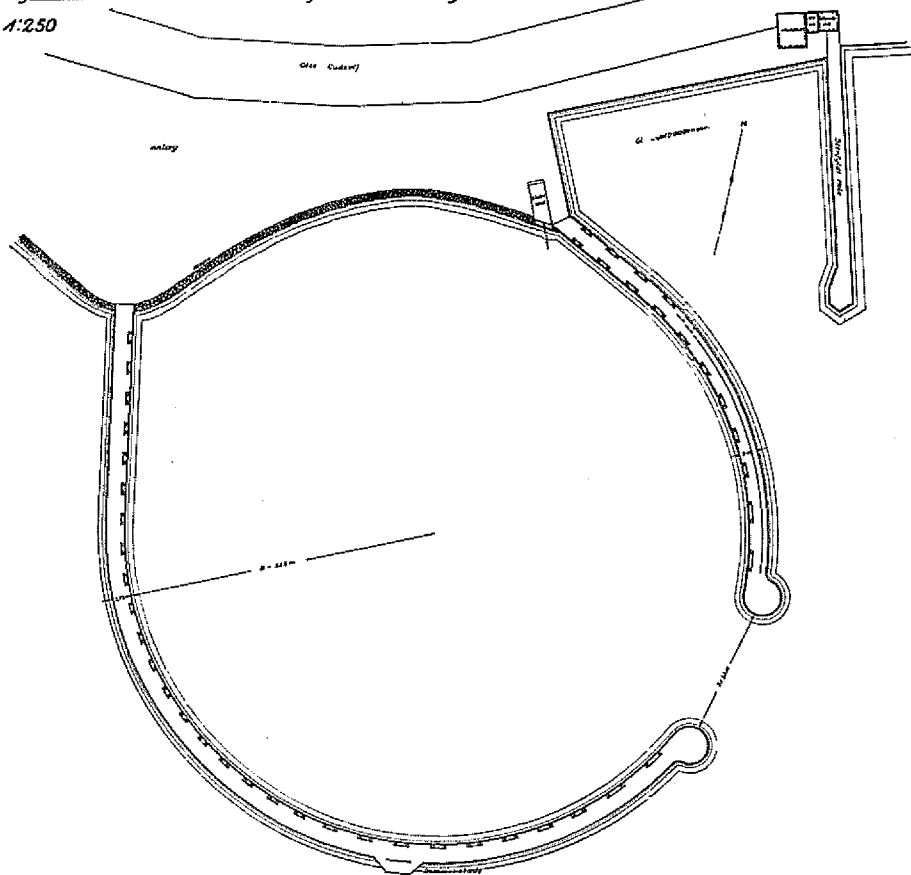
Endelig synes det at lysne for Sejlsporten, der ellers i mange Aar har været Sportsverdenens Stedbarn. Efter Aars lange Diskussioner er Københavns nye Lystbaadehavn i Svanemøllebugten blevet vedtaget. Rundt om i Provinsen synes det at gaa op for Byraadene, at Sejlsportsfolkene har Krav paa Opmærksomhed, saa meget mere som Sejlsportsmændene jo er en Slags Turister, hvis Besøg det nok er værd at opmuntre.

Svendborg, Sejlsportsbyen ved det skønne Sund, gaar her i Spidsen, idet Byen den 1. Maj i Aar indvier en stor ny Lystbaadehavn, hvor de besøgende Sejlsportsmænd for Fremtiden undgaar den store Gene, det er, naar man som fremmed Fartøj har faaet anvist Kajplads i en Havn, da at maatte forhale en eller flere Gange, fordi der skal skaffes Plads til de i Havnen hjemmehørende Baade.

Den nye Lystbaadehavn i Svendborg er udarbejdet af Stadsingeniør Nygaard, Svendborg. Havnen, der har Plads til ca. 70 Baade, og som har kostet 115.000 Kr., tages i Brug 1. Maj i Aar.

Lystbaadehavn 1/ Otte Rudsvej, Svendborg.

1:250



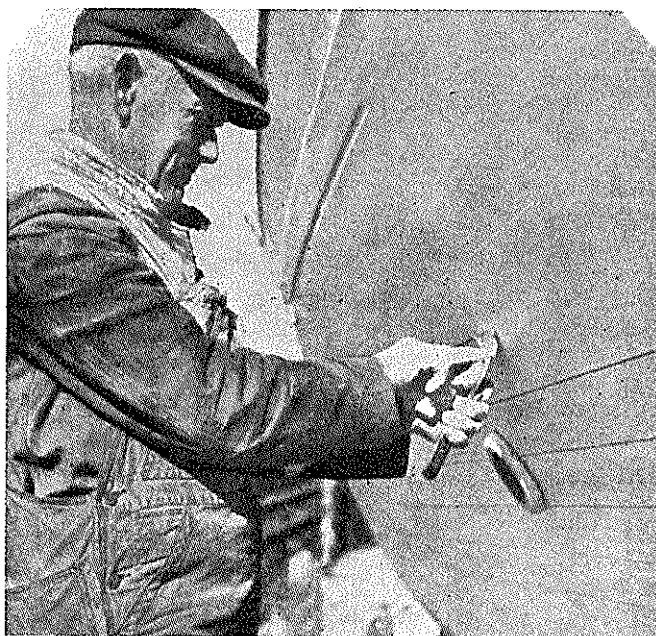
Plan over Svendborg nye Lystbaadehavn.



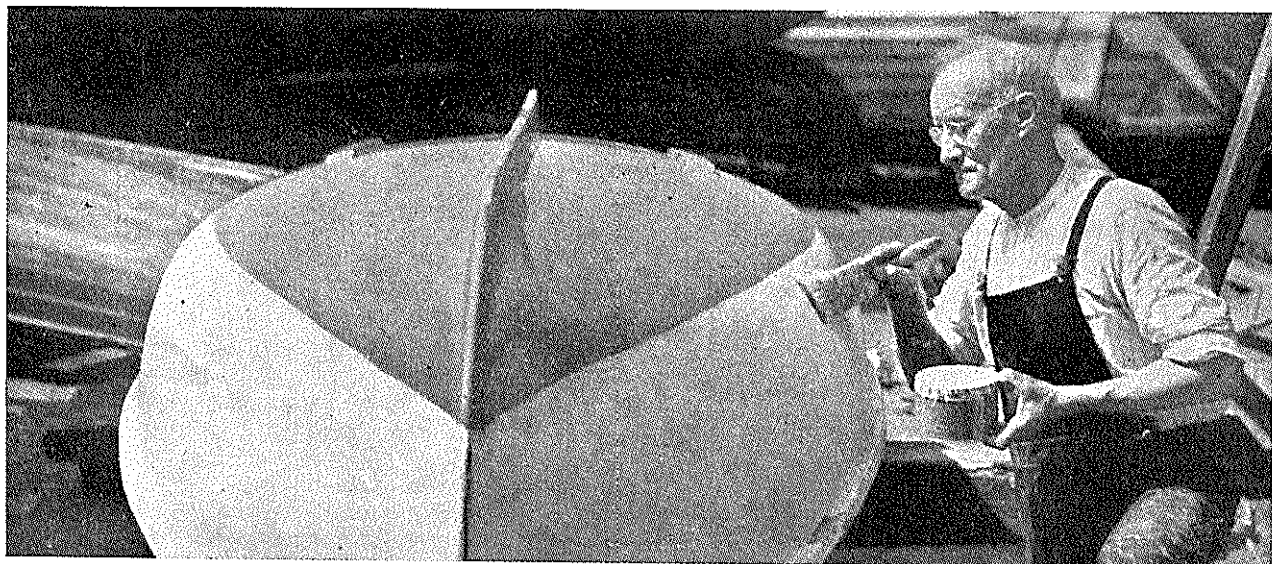


Giv Baaden den aarlige Foraars-Maling

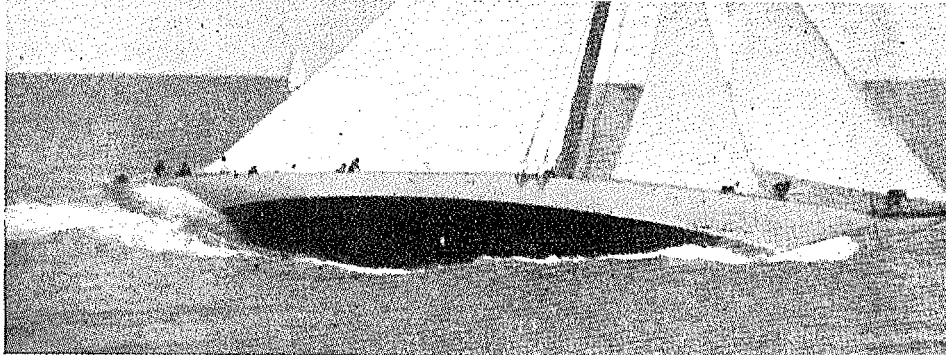
Udtrykket „Bevar Overflader, og du bevarer alt“ er rigtigt i næsten alle Livets Forhold. For Baadeejeren er Beskyttelse ved Hjælp af Maling af overordentlig Betydning, og i dette Tilfælde kunde man godt omskrive ovenstaaende Udtryk til „Bevar Skudens Bund og du bevarer alt“. Den Rolle, Malingen spiller for en Skudes Bund (og for Overbygningen i en noget mindre Udstrækning) er ikke alene vigtig. Den er vital! Et Fartøjs Levetid er næsten helt afhængig af



den Beskyttelse, det faar af Maling. Man kan næsten sige, at Folkene om Bord i Skibet skylder Bundfarverens Beskyttelsesevner deres Sikkerhed. Derfor kan man ikke være omhyggelig nok i Valget af Bundfarvens Kvalitet. Atter og atter afprøvet som det billigste i det lange Løb, er de topfine Bundfarver fremstillet saaledes, at de indeholder alle de Ingredienser, der gennem Afprøvning har vist sig at være de mest effektive til Bevarelse og Beskyttelse af Baadens Bund og Overbygning.



Brutal Styring



Hosstaende smukke Fotografi er af den engelske Yacht „Astra“ for fuld Fart. Hele Billedet giver ved første Øjekast Indtryk af, at Føreren paa den store Yacht har udnyttet enhver Mulighed for at opnaa den højeste Fart. Men ser man nærmere til paa Billedet, opdager man det unaturligt stærke Skumsprøjt, der staar op agterude, forarsaget af det stive Ror, der er lagt haardt ned til Bagbord.

Det er ikke almindeligt forstaaet, at det positive

Styretryk paa Forsiden af det stive Ror og den deraf følgende Dannelse af et Tomrum paa Bagsiden af Roret, virker stærkt svækkende paa de hurtigtsejlende Yachter.

I Ryde i England gøres Forsøg med elastiske Propeller-Ror, der skal afværge de pludselige Ryk, der opstaar ved en for brutal Styring, og som i værste Fald kan knække en moderne Mast.

Pete.

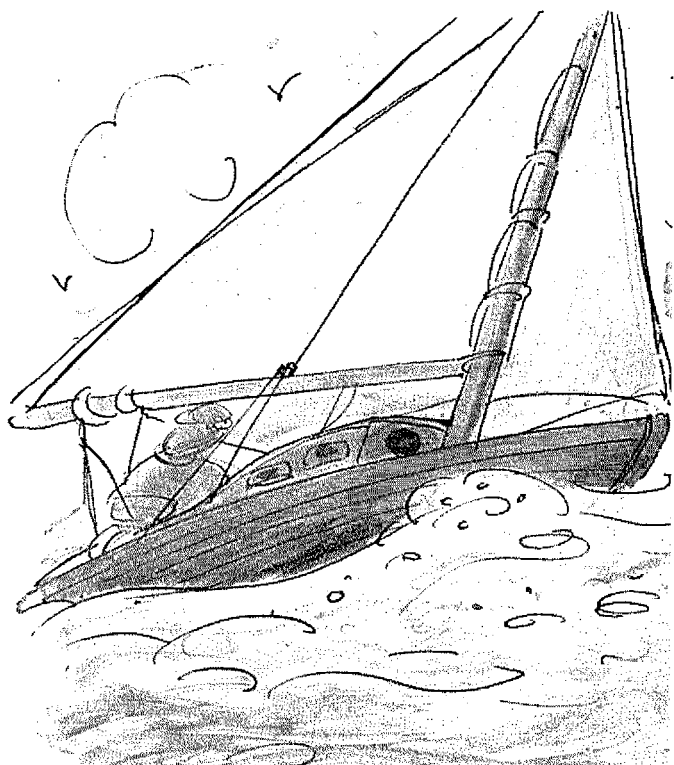
Hvem er hvem - om Bord i en Lystyacht

At have Gæster med i sin Automobil er ingen Sag. Værten er selv Chauffør, og der skal kun een Chauffør til at passe hele Køretøjet. Men at have Gæster med i sin Lystyacht er et Problem. Og nøjagtig de samme Betragtninger kan anstilles, naar to Mænd er fælles om henholdsvis en Automobil og en Lystyacht. I Automobilen er der som sagt kun Brug for een Chauffør, saa der opstaar ikke saa alvorlige Problemer som i Lystyachten. For her er det store Spørgsmaal: hvem skal være Kaptajn og hvem skal være Besætning. Det er nu engang behageligst og mest overensstemmende med Ens Selvfølelse, at være Kaptajn. For det er slet ikke Sjov at udføre Mandskabets irriterende Arbejde og lystre Ordre fra en hovmodig Kaptajn, naar man selv ejer Halvdelen af Fartøjet. Opstaar et saadant Tvivlsspørgsmaal, vil Salg af Yachten være at foretrække for Sabler, Pistoler, Næver eller endnu værre: en Sommers Gnaveri og Mundhuggeri og Opløsning af et godt Kammeratskab.

Men nu med Hensyn til Gæster om Bord, f. Eks. en Mand, man vil gøre et godt Indtryk paa, og derfor inviterer ud paa et fjorten Dages Krydstøgt i Bælt og Sund. I Solskin og med bliden Bør kan Yachtens Ejer overkomme det meste Arbejde om Bord selv, og endda gøre en hel Del ud af sin Gæst. Men i Løbet af fjorten Dage kan man komme ud for lidt af hvert, hvilket navnlig skyldes vort danske Klimas noget ustadige Karakter. Og saa er det sjældent, at Ejeren kan udføre alle de paakrævede Manøvrer ved egen Hjælp. Og saa har man Problemet, for æret Gæst og haardt-arbejdende Besætning staves nu ikke paa samme Maade.

Selvfølgelig kan Yachtejeren ikke under en uforudset,

vanskelig Situation overlade det ædle Førerskab til den ærede Gæst, han maa mere end nogensinde være sig sit Ansvar bevidst. Men det betyder ikke, at han skal klynge sig til Rorpinden og saa brøle sine Ordre til den, ærede, men noget forvirrede og urutinerede Gæst. Selvfølgelig maa Yachtejeren under en kritisk Situation være baade For og Agter og saa iøvrigt ved klog og koldblødig Vej-





Sejlsportsmandens Rædsel.

ledning faa det bedst mulige ud af sin ærede Gæsts Assistance.

Først og fremmest maa Baadejeren undgaa enhver Form for Idiosyncras: med Hensyn til Behandlinger af sit Skib, hvis han overhovedet ønsker at opnaa nogen Hjælp af sit Gæste-Mandskab. F. Eks. naar Sejlpresenningen skal fjernes. Det har jo i Virkeligheden ikke det fjerneste at sige, om den foldes sammen i brede eller smalle Folder, eller om Sejsingerne er rullet op indvendigt eller bundet rundt udvendigt. Og dog er der en Mængde Yachtejere, der gør et saa farlig Væsen ud af disse Bagateller, at kun han selv kan gøre rigtigt. — Paa den anden Side er der selvfølgelig Ting ved Behandlingen af Baaden, der er meget vigtige. F. Eks. at ordne Faldene. Det er af største Betydning at gøre dette paa samme Maade hver Gang, saaledes at Sejlene i Mørke og under kritiske Omstændigheder kan bjerges uden Famlen eller Fejltagelser.

En anden vigtig Ting er at hive Anker og hejse Sejlene. I Almindelighed vil man anse det for Mandskabets Arbejde, men i Virkeligheden bør Yachtejeren udføre det. Naar Fortøjningerne skal kastes los, bør Mandskabet utvivlsomt overtage Roret og lade Ejeren tage sig af Fortøjningerne, hvis Svagheder han er kendt med.

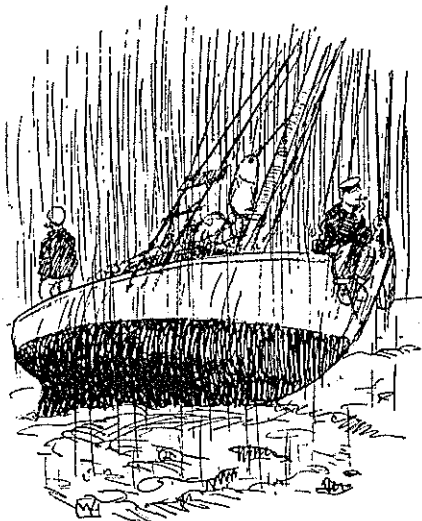
Er den ærede Gæst med om Bord i længere Tid, vil han

naturligvis efterhaanden lære disse Enkeltheder at kende og blive til omtrent saa god Hjælp som noget uddannet Mandskab. Men i hvert Fald de første Dage er han baade til mere Hjælp og ogsaa lykkeligere ved Roret.

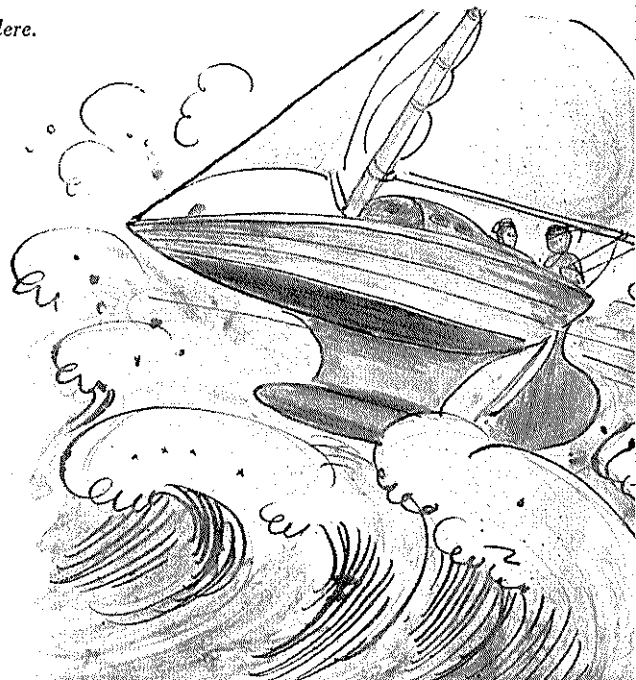
Saa snart Sejlene er fyldte og Fortøjningen vel agterude, kan Ejeren overtage Roret eller blot dirigere, som han nu finder for godt. Men kommer Baaden ind i et stærkt befærdet Sejlløb, saa er hans Plads et Sted i Nærheden af Masten. Herfra kan han overse, hvad der vil ske og give Rorsmanden Ordre til at luffe eller holde Kurs, alt efter eget Skøn. Og saa har han Hænderne fri til at manøvrere med Baadshage, Friholt, Sejl og alle de andre Ulejligheder, en Amatør kan komme ud for.

At fiske Fortøjningen op er en vanskelig Sag. Det kræver en hurtig Dømmeevne, Kendskab til Strømforhold og Baadens Egenskaber, altsammen noget, kun Baadejeren har Forudsætninger for, hvorfor han utvivlsomt bør sidde ved Roret. Herfra bør han give det ærede Mandskab Vejledning for, hvad der skal gøres, og han bør styre Yachten saaledes op til Fortøjningsbojen, at det ærede Mandskabs Arbejde bliver let at udføre. Muligvis burde han maaske gøre det ærede Mandskab opmærksom paa, at dersom Manøvren mislykkes for ham (Ejeren — og det er noget, der hænder), er det bedre for det ærede Mandskab uopholdelig at slippe Fortøjningen, end at lade sig trække over Bord af den. — Jeg indrømmer, at alt dette, som jeg selvfølgelig har drøftet indgaaende med andre Baadeejere, i Grunden er ganske indlysende. Men det er dog først naar Ens Baad sidder fast og urokelig paa en eller anden Mudderbanke, og man altsaa har rigelig Tid til at spekulere over, hvorfor man i det hele taget sidder der, at alle disse enkle Sandheder gaar op for En. Og saa synes jeg, at det var bedre at gøre opmærksom paa dem i god Tid, saa der til Sommer ikke skal ske alt for mange Uheld.

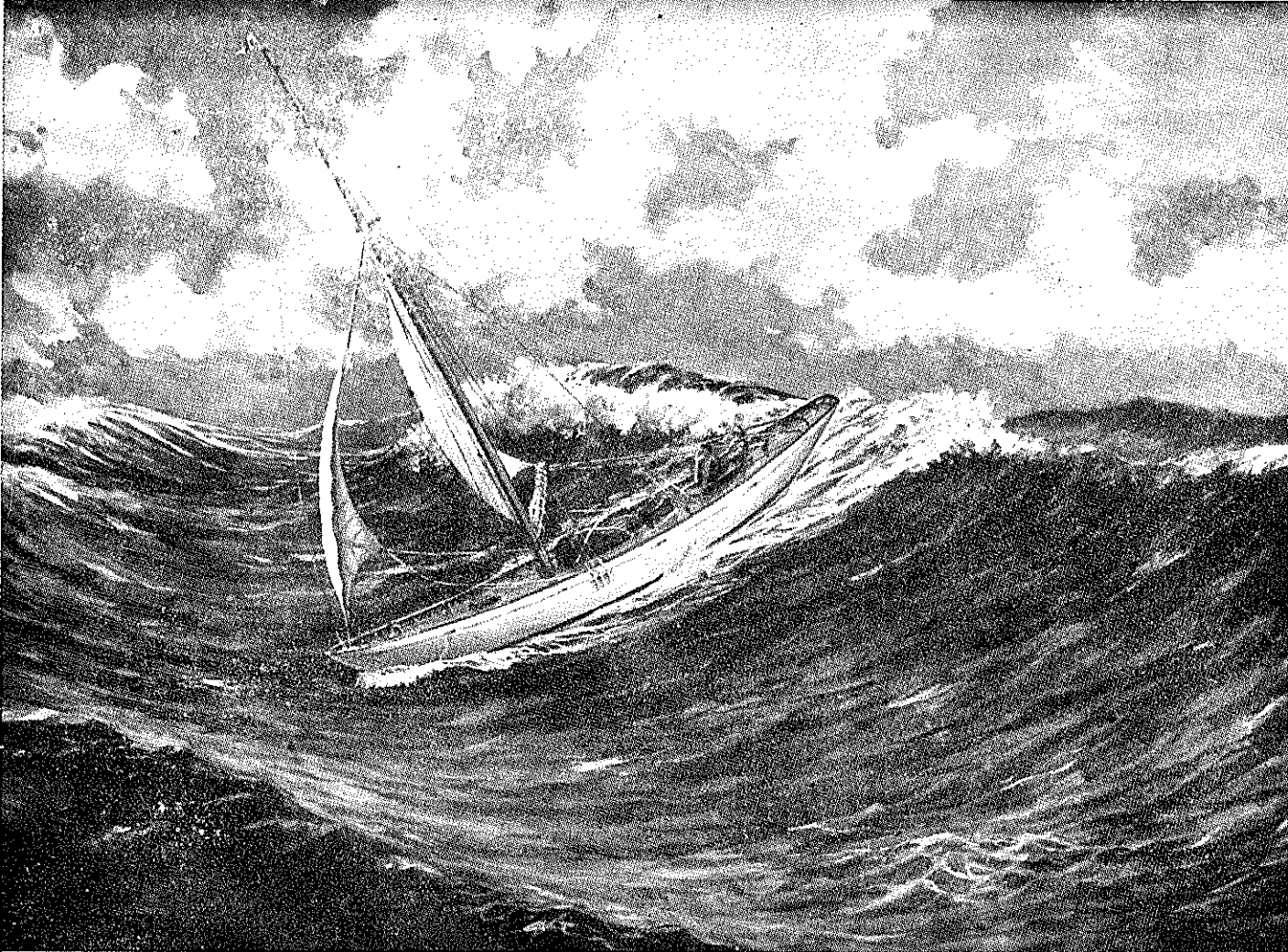
Ror-Filosofen.



Rigelig Tid til at spekulere.



Saadan føler Gæsten det i Bygevejr.



At løbe for Vinden

EN AF DE mest Eritiske Situationer, der kan opstaa for en Lystyacht-Skipper, naar han befinder sig i rum Sø, er Nødvendigheden af, naar han lænser for en svær Sø og voksende Vind, at beslutte sig til, om det er forsvarligt at fortsætte. Det er en Beslutning, som han alene kan gøre ud fra sin egen Dømmekraft, og der er som Regel uhyre lidt til at vejlede ham. Og samtidig er han sig bevidst, at det kan føre til Uheld, ja, endog til Katastrofe, hvis han fortsætter for længe.

I de allerfleste Situationer, en Yacht kan komme ud for, saasom pludselig at befinde sig paa Læ-Kyst eller i Fare for Kollision i usigtbart Vejr eller lignende, er de nødvendige Manøvrer til Afværgelse af Ulykken umiddelbart indlysende, men der er kun sjældent noget umiddelbart indlysende i Ønskeligheden af at lægge bi. Fartøjet løber herligt netop i den Retning man ønsker — en oplivende Omstændighed, i Særdeleshed efter lang Tids Modvind eller Vindstille, saa det kræver betydelig Viljekraft ikke at benytte sig af en god Vind, selv naar der er for meget af den.

Der er tre Ting, der kan ske med et Sejlskib, naar man for længe lader det løbe for Sø og Vind. Det kan faa svær Sø ind over Agterdækket. Det kan pludselig faa en falsk Sø ind paa tværs, og

endelig, som det yderste, ligefrem rende sig selv ned. Hvad angaar at faa Sø ind over Agterdækket, er der sikkert kun lidt Fare for, at en lille, velstyret Heldæksbaad skulde løbe nogen særlig Risiko ved at faa Søen agterind, i hvert Fald ikke paa dybt Vand. Dens lille Vægt vil forhindre, at den faar med andet end Bølgetoppene at gøre, saa længe Søen løber regelmæssig.

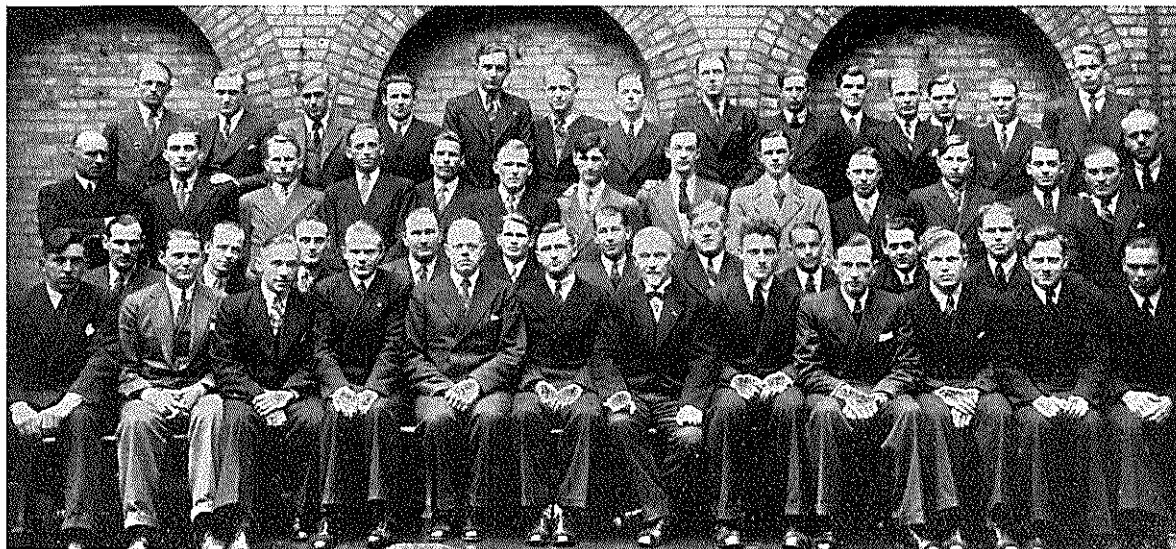
Søen paa tværs er en langt alvorligere Sag, for det lille Fartøj vil blive kastet med Bredsidens ned i Bølgedalen med langt større Sejlføring end det under denne Omstændighed kan bære. Og ydermere vil den Sø, der har slaaet Fartøjet tværs ved at løfte Agterstavnen ud af Vandet netop i et Øjeblik, da fuld Rorkraft var nødvendig, bryde voldsomt ind over Baaden. At et Fartøj bliver slaaet tværs at Søen anses almindeligt som Resultat af daarlig Styrring. Det er en kendt Sag, at i haardt Vejr vil der periodevis komme tre svære Søer, hvoraf den midterste er den største. Hvis den første af de tre Søer overrasker Rorsmanden uforberedt og bløt ganske lidt ude af Kurs, vil han næppe faa Tid til at rette Baaden op, før den næste og større Sø er over ham.

Med Hensyn til at løbe Baaden ned, kan dette sikkert ikke ske med en lille eller mellemstor Baad, takket være Fartøjets Mangel paa Længde. Man vil paastaa, at en deltagende Ketch i Atlanterhavsløbet en Gang ved at løbe for Vinden led denne Skæbne, men da ingen slap levende derfra, har man ikke nøjagtige Oplysninger om, hvad der skete.

Eksamensfest paa Københavns Navigationsskole

Den store, aarlige Eksamensfest paa Københavns Navigationsskole fandt Sted Torsdag d. 22. April under særlig festlige Former, idet Kronprinsen, Foreningen til Søfartens Fremmes Ærespresident, havde meldt, at han ønskede at overvære Afslutningen.

et Kursus for Regnskabsføring. Saa henvendte Navigationsskolebestyreren sig til Eksaminanderne og i smukke, valgte Ord lagde han dem paa Sinde, hvor de kom hen i Livet, at benytte deres Kundskaber til at befæste det Ry, som den danske Skibsfart



Eleverne med Navigationsbestyrer Funder i Midten.

Dette er første Gang i Skolens Historie, og Skibsfarten ser heri et Bevis paa den vagnende Interesse for Skibsfartens Betydning for Landet. Formanden for Foreningen til Søfartens Fremme, Admiral Cold bød Kronprinsen Velkommen og takkede for den Interesse Hans kgl. Højhed viste den danske Skibsfart ved sin Tilstedeværelse.

Derefter tog Navigationsskolebestyrer Funder Ordet og takkede paa Skolens Vegne Kronprinsen, Navigationseksamens Kommission, Bestyrelsen af Foreningen til Søfartens Fremme og de fremmødte Repræsentanter for dansk Søfart og Søfartsorganisationerne. Dernæst gav Hr. Funder i store Træk en Oversigt over det forløbne Aar, og fremhævede særlig Hr. Skibsreder Knud Lauritzen, som havde skærket en Del Materiale til Skolen, saaledes, at man med Navigationsdirektørens Tilladelse kunde starte

nyder Verden over. Derefter uddeltes Eksamensbeviserne.

Navigationsdirektøren tog ogsaa Ordet og henvendte nogle Ord til Eleverne om Skolens Betydning for de unges Opdragelse. Det var ikke alene Kundskaberne, der var det afgørende, men i særlig Grad Karakteren, og ikke mindst, at det gjaldt om at skaffe sig et selvstændigt Syn paa Livet.

Forsamlingen mindedes Direktør Halkier ved at rejse sig. Direktør Halkier har betænkt baade „Georg Stage“ og Navigationsskolen med store Legater til Fremme af Søfartens Interesser.

Til sidst takkede Bestyrer Funder Navigationsdirektøren og man hilste de bortdragende Navigatører med sidste Vers af „De danskes Vej til Ros og Magt“. Derefter samledes man om en Forfriskning.

Resultaterne:

Skibsførereksamen.

Karl K. T. Christensen, Sønder Stenderup, Vejle Amt. (95). Helge Andersen, Sandvig. (119). Johannes A. P. Bergen, København. (111). Christian O. Christiansen, Tikøb. (145). Finn H. Erch, Stubbekøbing. (95). Hans H. Henriksen, Hampen, Aarhus Amt. (157). Børge Jensen, Skelskør. (101). Harry Larsen, Jetsmark, Hjørring Amt. (100). Georg K. H. V. Nielsen, Vejgaard, Aalborg Amt. (128). Hans C. M. Nielsen, Varde. (97). Erik V. Pedersen, Esbjerg. (152). Hans V. P. Taun, København. (105). Herluf V. Rothausen, Grumstrup, Aarhus Amt. (101). William Stoustrup, Aalborg. (111). Christian H. Thodsen, Mandø, Ribe Amt. (114). Henry C. H. Weber, Berlin. (88).

Christian O. Christiansen, Tikøb, fik Richelius Flidspræmie, en Sextant.

For at bestaa kræves 84 Points.

Højeste Pointstal er 168 Points.

Styrmandseksamen.

Niels P. Christensen, København. (106). Svend A. E. Christensen, Endrup, Frederiksborg Amt. (156). Svend Holm, Suldrup, Aalborg. (142). Holger H. F. Ibsen, København. (154). Skjold S. J. Johansen, Snekersten. (121). Victor Jørgensen, Aarhus. (178). Karl H. M. Madsen, Humerup, Aarhus Amt. (154). Peter D. Nielsen, Svindinge, Svendborg Amt. (141). Willy C. T. Petersen, København. (117). Arthur H. F. Pittel-

kow, Husum, Tyskland. (148). Johannes P. Rasmussen, Søby, Svendborg Amt. (148). Anker P. Rothausen, Grumstrup, Aarhus Amt. (156). Peter B. W. S. Suszkiewics, København. (141). Henry J. Andersen, Storelinde, Præstø Amt. (150). Carl J. C. Bayer, København. (140). Hans K. Hansen, Aure, Maribo Amt. (121). Hans Hejde, Rørbæk, Maribo Amt. (146). Jakob H. Jakobsen, Fuirendal, Sorø Amt. (126). Holger C. Jensen, Hals. (164). Rudolf A. A. Mühlendorff, Øde Forslev, Sorø Amt. (164). Poul B. S. Petersen, Helsingør. (115). Karno Rasmussen, København. (156). Laurids Q. Rasmussen, Ballen, Samsø. (155). Emanuel H. Thygesen, København. (158). Sven Wilken, Skive. (174).

Victor Jørgensen, Aarhus, Præmie fra en Velynder af Navigatørerne, et Observationsur.

For at bestaa kræves 87 Points.
Højeste Pointstal er 205 Points.

10 bestod Radioekspedientprøven II Kl. Certificat.

Der var Styrmandene: H. K. Carlsen, Hillerød. B. Forsberg, Espergærde. I. T. Hansen, København. A. Jelstrup, København. G. V. Nielsen, København. J. E. Petersen, Korsør. M. H. Sørensen, København. I. A. R. Vestergaard København, samt Telegrafist J. C. la Cour, Draaby.

G. V. Nielsen, København, fik Foreningen til Søfartens Fremmes Ærespræmie, en Kikkert.

I Kl. Certificat: Radiotelegrafist E. V. Fenger.

Alle ovennævnte samt Styrmand I. P. Jansen, Kastrup, bestod Telefonprøven.



Studenterne indvier deres nye Baadehus.

Da Luerne i Efteraaret raserede Københavns Yacht- og Motorbaads-Værft, tog de Studenternes Baadehus med. Den initiativrige Roklub lod sig dog ikke lamme af dette Slag. I Vinterens Løb er Klubbens Flaade af Robaade blevet genopbygget, og paa et halvt Aar har det nye Baadehus rejst sig ude i

Kalkbrænderihavnen, og Studenterne staar atter rustet til i den kommende Sæson at hævde deres Dygtighed i den ædle Rosport.

Ovenstaaende Billede er taget ved Baadehusets Indvielse.

BURMEISTER & WAIN

MASKIN- OG SKIBSBYGGERI A/S

— Reparationer og Nybygninger af Skibe og Maskiner —
4 Dokke indtil 13.600 Tons · 3 Ophalingsbeddinger

DIESELMOTORER

SKIBSVÆRFTET:
Telefon: Central 6282

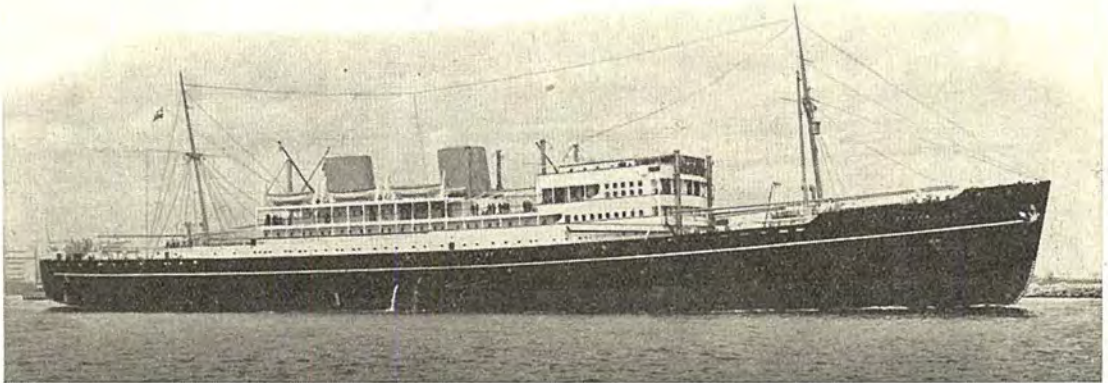


AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

i. Maj 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, 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/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/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-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Activ, 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 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
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco



H. M. S. „Victory“.
Udsigt fra Bøvsprydet ned over Dækket.

VERITAS

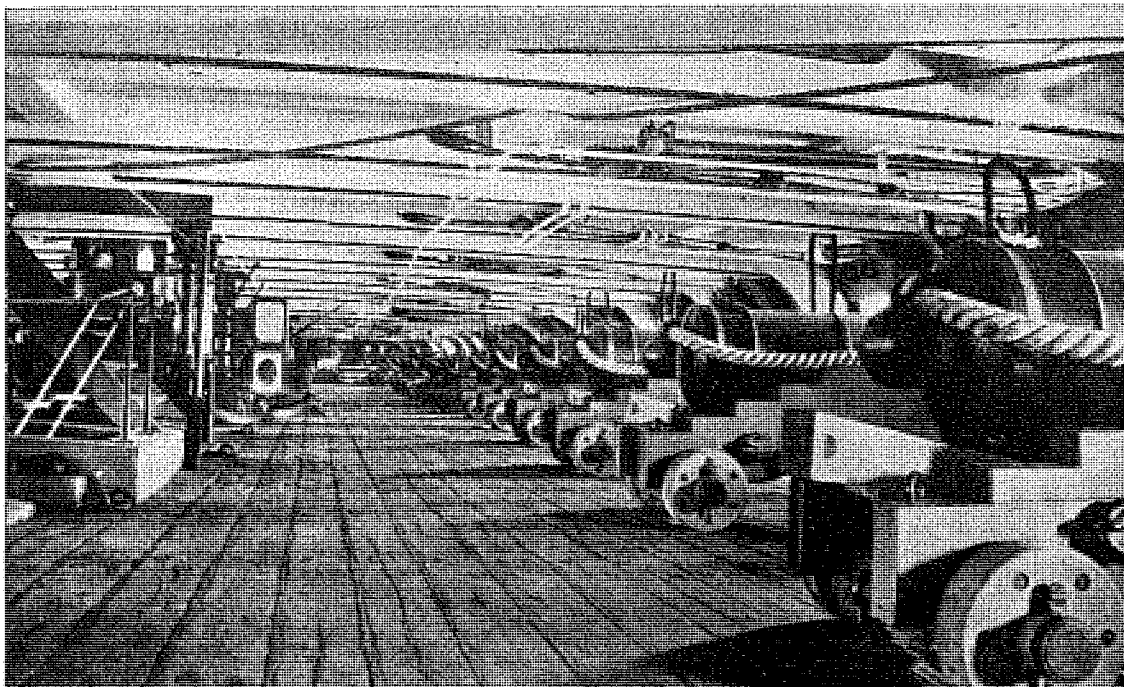
SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM – GÖTEBORG – KØBENHAVN

H. M. S. „Victory“



Det underste Batteri med nogle af de 32-pundige Kanoner af hvilke der ialt var 30 paa dette Dæk.

I Tilslutning til Artiklen i sidste Nummer om det Snuftag, der bliver gjort for at skaffe Fregatten „Jylland“ en endelig og fuldstændig Rig, bringer „Vikingen“ denne Gang nogle interessante Billeder fra Linieskibet „Victory“, Lord Nelson's berømte Flagskib. „Victory“ er et Vidnesbyrd om den Tid, hvor England havde det ubestridte Herredømme paa Havet.

Indtil 1922 laa „Victory“ i Vandet, men da man konstaterede, at

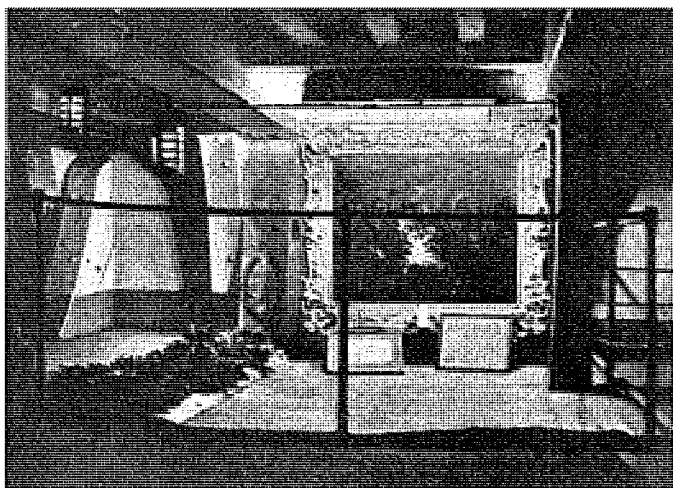
den ikke længere var sikker her, blev den anbragt i en Tørdok i Portsmouth. Her ligger den klodset op med specielle Staaldragere, saaledes, at Skroget til hver en Tid let kan efterses. Dens normale Vandlinie er hævet til Toppen af Dokken, saa at det paa Afstand ser ud som om den har samme Højde, som den vilde have, naar den var flydende.

Et stort Arbejde er gjort for at bringe „Victory“ tilbage til den

Skikkelse, hvori den deltog i Slaget ved Trafalgar hin mindeværdige 21. Okt. 1805. Saaledes er det lykkedes efter idelige Efterforskninger at faa fat i en Model af den Gallionsfigur, den bar i Slaget, idet dens oprindelige pragtfulde kort før var blevet byttet med en simple og bagefter atter omskiftet.

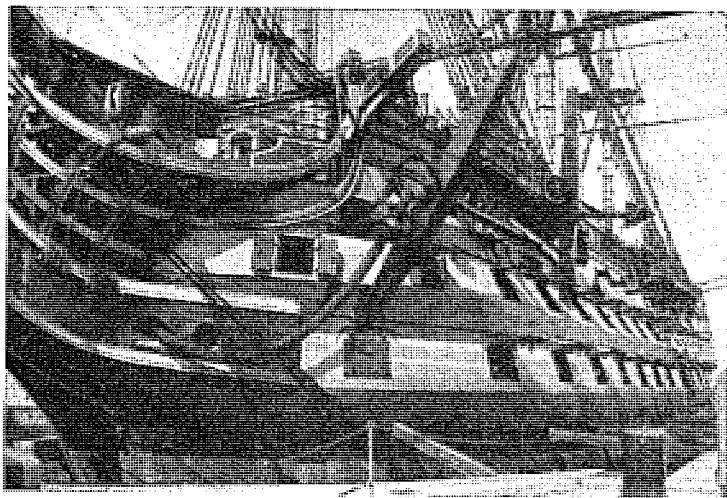
Mange Detailler om Bord giver et udmærket Billede af Skikke og Udrustninger paa et Linieskib fra Nelson's Tid. I Stævnen har „Victory“ to 68-pundige Karronader, som var de sværeste Kanoner om Bord og i det hele taget i hele Flaaden. Sandglas blev brugt til at bestemme Tiden. Disse var indrettet til en halv Time, og det var da Skildvagtens Pligt hver halve Time at vende Glasset og slaa Glas. Under Kamp blev der anbragt Skytter i Mærsene, en Fremgangsmaade Nelson selv gjorde stærke Indvendinger imod, men ved Skæbnens Ugunst skulde han selv blive dødelig saaret fra det franske Linieskib „Redoutables“ Mesanmast. Banjerdækket var det underste Dæk i Skibet, under Vandlinien, og her tog Lægen og hans Hjælpere de saarede under Behandling.

Det store Arbejde, Englænderne har gjort, burde være en Anspore



Nelsons Dødssted paa Banjerdækket med Billedet af hans Død, malet straks efter „Victory's“ Tilbagevenden til England.

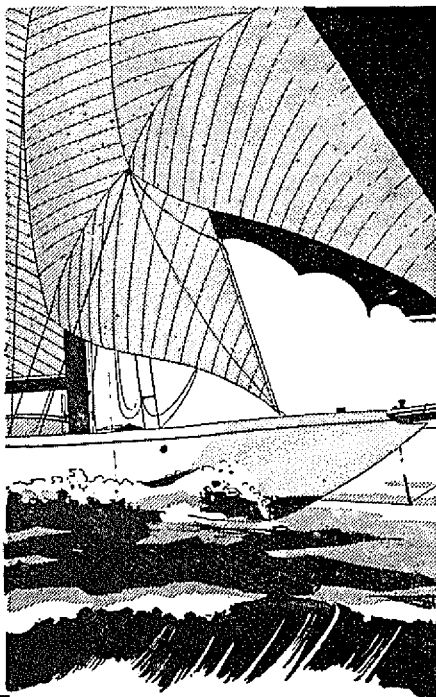
for os til saa hurtigt som muligt, at søge at bringe „Jylland“ tilbage til den Skikkelse, hvori den med saa stor Hæder deltog i Slaget ved Helgoland, og saaledes give et værdigt Udtryk om den Tid, da Flaaden endnu var i Stand til at hævde Herredømmet over de danske Farvande.



Bover og Bagbords Side af »Victory« liggende i Tørdøkken.

Skibe som Last

I nogle Tilfælde har det vist sig at være praktisk at Lade mindre Skibe bygge et Sted, skille dem ad og sende dem til det Sted, hvor de skulde bruges. En britisk Kanonbaad blev saaledes bygget i England, skilte igen efter Prøveturene og sendt til Kira i Pakkasser med forskellige Dampere og her atter sømlet. I et andet Tilfælde blev en 50 Meters Dampere sendt fra Østafrika til Victoria Nyanza i 25 kg's Pakkasser uden der manglede saa meget som en Bolt. Det vanskeligste Arbejde i denne Retning var, da der skulde etableres Færgesfart paa Titicacasøen i Andesbjergene. Det tog 5 Aar at faa Kasserne over Bjærgene til Søen, der ligger ca. 5 km over Havoverfladen.



Mal Baaden med danske Farver

Det er meningsløst at tro, at der skal udenlandske Farver og Lakker til, naar Baaden skal males. De Skibsfarver og Lakker, der fremstilles hos Sadolin & Holmblad, Nordens største Farvefabrik, er fuldt paa Højde med de allerfineste udenlandske — baade til inden- og udenbords. Lad Sadolin & Holmblads danske Farver sætte Kulør paa Baaden før Sommerens Togter!

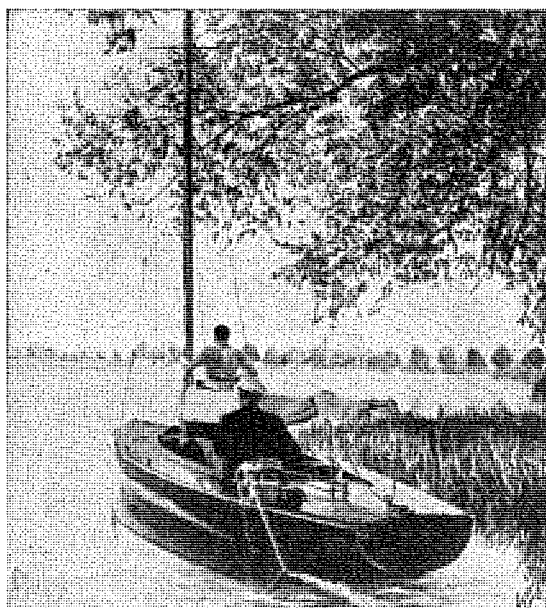
SADOLIN Emaillak
PATENT BUNDFARVE,
rød og grøn
NAVY SPAR
ALUMINIUMS-FARVE
YACHT EMAILLE

A/S SADOLIN & HOLMBLAD

Nordens største og ældste Farve- og Lakfabrik. Over 100 Aars Erfaring

Sk 11-31

EFFZETT Sidebordsmotor



2 HK
2½ HK
3½ HK

Præcisions-
arbejde
Billige Priser
Gunstige
Vilkaar

Telefon: { 11 708
12 428

V. H. LANGEBAK
Ingeniør, cand. polyt.
Nørre Søgade 35
København

EFFZETT Sidebordsmotor

Danmarks Skibsliste 1937.

Ministeriet for Handel, Industri og Søfart har udsendt sin 44. Udgave af Danmarks Skibsliste i samme Udstyr som sine Forgængere. Af denne fremgaar det, at Danmarks Handelsflaade i 1936 har haft en Fremgang paa 29 Skibe, men en Tilbagegang i Tonnage paa 458 B. R. T. Flaaden bestaar nu af 494 Dampskibe med 574114 R. R. T., 1457 Motorskibe med 567355 B. R. T. og 25 Sejlskibe med 2220 B. R. T. Ialt 1976 Skibe med 1145699 B. R. T. Som Kuriositeter kan nævnes, at Danmarks ældste Skib er Jagten „Anna“ af Vejle bygget i 1794, at det største er Motortankskibet „Danmark“ af København paa 16400 Tons, og at der her i Landet eksisterer et Dampskib, bygget af Træ.

Det første

„Kraft durch Freude“ Skib.

Følgende interessante Enkeltheder er givet om det første „KdF“ Skib, der staar paa Stablen paa Howaldtswerke i Kiel. Hoveddimensionerne er: Længde overalt 209,09 m, Bredde 23,47 m, Højde til Mastetop 55,95 m, Tonnage 25,000 t. s.

Maskineriet bestaar af fire Dieselmotorer paa ialt 9500 HK. som er i Stand til at give Skibet en Fart af 15,5 Kneb. Skibet er beregnet til 1460 „KdF“ Ferierejsende anbragt i 248 Tosengs- og 241 Tresengs-Kamre. Alle Kamre er anbragt i Borde og er tillige indrette som Opholdssteder, idet de er forsynet med Sofaer og Lænestole. Bemærkelsesværdigt er det, at Mandskabet, ca. 400 Mand, er anbragt i Kamre akkurat Magen til, noget man aldrig har set før. Midtskibs

er der to Spisesaloner med saa god Plads, at hver Passager er i Stand til at optage to Pladser.

Foruden et stort Sol- og Sportsdæk er der to Promenadedæk. Det underste, Hoveddækket, er beskyttet af Vinduer, der kan slaas ned i godt Vejr. Det øverste er aabent, og Soldækket er fuldkommen fri for Overbygninger. Hele Dæksarealet er ca. 5000 m², et Tal, som hidtil ikke er naaet af et Skib paa denne Størrelse.

Paa E-Dækket er der et Svømmebad. Desuden 40 Badeværelser for Passagerer, 100 Styrtebade og 145 W. C. En Elevator betjener alle Dækkene, og der er den sædvanlige „Gade“ med Butikker og Kontorer.

Redningsudstyret bestaar af 22 Redningsbaade af hvilke 20 er forsynet med Dieselmotorer og 2 med Radio og Søgelys.

Skibet er som sagt beregnet til at føre Arbejdere paa Ferierejser, og det er Meningen at bygge mindst 50 „KdF“ Skibe for at bringe 2.000.000 Tyskere paa Sørejser hvert Aar.

Søsterskibet, der bygges hos Blohm & Voss, er allerede saa vidt fremskredent, at Stabelafløbningen er fastsat til den 5. Maj.

Kan de store Skibe betale sig?

Man ved, at Ejerne af den franske Kæmpedamper „Normandie“ har haft en Indtægt paa ca. 25000000 Fres. af det i 1936 og tilsyneladende er tilfreds med Resultatet.

Nu ved man, at „Normandie“ har kostet 225000000 Kr. og rent overslagsmæssigt vil da Driftsresultatet stille sig saaledes:

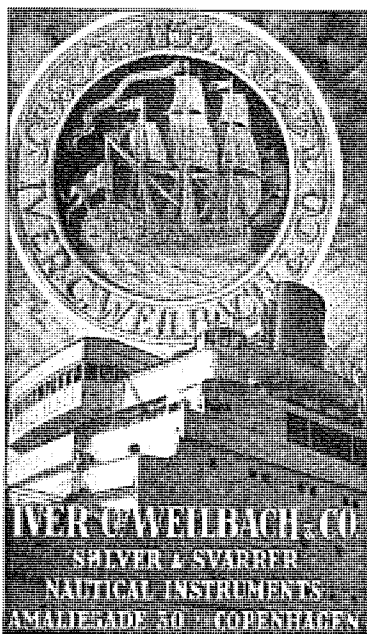
Brændsel 6.750.000 Kr., Lønninger 3.550.000 Kr., Proviant 2.250.000 Kr., Reparationer og Fobrugsgods 2.250.000 Kr., Dokning og Eftersyn 3.350.000 Kr., Forrentning 5 pCt. 11.250.000 Kr., Afskrivning 11.250.000 Kr. — Ialt 40.450.000 Kr.

Da Indtægten er ca. 22.450.000 Kr., bliver der altsaa en Rest paa 18.000.000 — 18 Millioner — Kr. som Skatteyderne maa dække. Hvis det er dem en Fornøjelse, saa er den i alt Fald ikke helt billig.

H. SCHØSLER PEDERSEN

Floras Alle 12, Vanløse

Malerier af Skibe — Maritim Reklame



Hus ved Greve Strand

til Salg eller Leje for Sommeren, direkte ud til Vandet, 20 Minutters Kørsel fra København, 6 Værelser, Garage, stor Plantage, indlagt Vand, elektrisk Lys og elektrisk Køkken. Fuldt monteret. Henvendelse Vikingens Redaktion. Telf. C. 9822.



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 „Vikingens“ Kontor.

Stabelafløbninger - Prøveture

NAKSKOV.

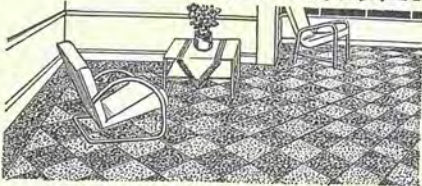
Nakskov Skibsværft afholdt Tirsdag den 25. Marts 1957 Prøvetur i Øresund med et nyt Frugtmotorskib, M/S „Australian Reefer“, bygget til Rederiet J. Lauriten, København. — Dette Skib, hvoraf vi tidligere ved Skibets Stabelafløbning i Februar har bragt en Omtale, er bygget til Frugtfart, og Farten er af ganske særlig Betydning, hvorfor der er taget særlige Hensyn til denne ved Konstruktionen af Skibets Form. Skibets Hoveddimensioner er følgende: Længde mellem Perpendikulærerne 100,58 m, Bredde paa



Spant 14,50 m, Dybde til øverste Dæk 8,40 m, Net Bin Capacitet 17572 m³. — Skibet er bygget med 2 gennemløbende Dæk og lang Bak som Lastmotorskib med Krydserhæk og er konstrueret til Germanischer Lloyd's højeste Klasse. Midtskibs er indrettet Huse, Baadedæk og Kommandobro. Der er Dobbeltbund i hele Skibets Længde, delt i 15 Afdelinger. Iøvrigt er M/S „Australian Reefer“ udstyret som en moderne Frugtbaad. — Skibet er udstyret med Lastkølearrangement til Transport af Frugt og Kød i nedkølet Tilstand, med Ammoniakkompressorer med direkte Fordampning, Fabrikat A/S Atlas, København. Hjælpe-motorerne driver Dynamomaskiner, som gi-

ver Strøm til det elektrisk drevne Hjælpe-maskineri. Luften i de nedkølede Lastrum cirkuleres ved elektrisk drevne Blæsere. — Skibet bygges med 2 Master, 4 Samsonposter og 5 Luger, som betjenes af 10 Stk. elektriske Lossespil til 5 Tons; 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 Agterstævnens Form er der taget Hensyn til de nyeste Erfaringer vedrørende Strømlinierne Indflydelse paa Skibets Fart. — Skibet er forsynet med Radioapparat og Radio-Pejleapparat samt Ekkoloddeapparat og elektrisk Log. — Der findes 4 store, vel udstyrede Pasagerkamre med tilhørende Baderum og W. C., og Skibets Salon er smagfuldt udført i matpoleret Birketræ. — 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 2 Baderum med koldt og varmt Ferskvand. Radiostation og Kaptajnens Kahytter er anbragt i et Hus paa Promenadedækket, og paa Forkant af dette findes en stor, lukket Veranda for Passage-gernes Bekvemmelighed. Paa Kommandobroen er opstillet Bestikhus med Styrum i Forkant. — 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 her i 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'er og Baderum til disse er indrettet i et Dækshus agter med Nedgang til Apterengen under Dækket. Der er endvidere til Brug for Mandskabet anbragt Radio i Matros-Messen, ligesom der om-

NUTIDENS GULVBELÆGNING
EXPANKO
KORK-PARKET



SLIDSTÆRK • HYGIEJNISK
LYDDÆMPENDE • FODVARM
A/S SANO GODTHAABSVEJ 142 TLF. C. 948
KØBENHAVN • F 5 LINIER

Husk at forny Deres Abonnement

Carvelin
BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin laas ogsaa hos Deres Farvehandler

bord findes en Bogsamling til Mandskabets Brug. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. 10-cylindret Dieselmotor af Burmeister & Wain's 2-Takts, enkeltvirkende Trunktype med Trykforstøvning, som udvikler 4.500 I. H. K., og som giver Skibet en Fart af ca. 15½ Knob. — Skibet har Bronzepropeller og elektrisk Lys overalt saavel til alle Beboelsesrum som til Lastning og Losning.

I Prøveturen deltog Rederiets og Værftets Ledelse samt enkelte Gæster. — Paa Prøveturen paa den maalte Distance ved Hveen opnaedes en Fart af 17 Knob. — Skibet føres af Kaptajn A. Nørholm, og Maskinchef er Maskinmester Jørgensen.

NAKSKOV.

Lørdag den 3. April 1957 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 78, Motorskibet „Norden“, bygget til Dampskibsselskabet „Norden“, København, af Stabelen. Det er det 3. Skib, Værftet har bygget til Dampskibsselskabet „Norden“. — Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 150,76 m, Længde mellem Perpendikulærer 121,92 m, Bredde paa Spant

17,37 m, Dybde til Hoveddæk 8,40 m, Lasteevne ca. 8.500 Tons D. W. og bygges til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shelterdæk, Bak og Huse midtskibs og agter og med Plads til 6 Passagerer. — Skibet faar 5 Luger, 2 Master og 2 Samsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 10 med 5 Tons og 1 med 20 Tons Løfteevne, der betjenes af 5 Tons elektriske Lossespil. — I Salonhuset er der i Forbindelse med en stor og smukt udstyret Salon, indrettet lyse og komfortable Kamre til 6 Passagerer, ligesom der er taget særligt Hensyn til at gøre alle Opholdsrum og Kamre for Officerer og Besætning særlig rummelige og hyggelige. — Til Mandskabet, der bor agter i 2-Mands Kamre, indrettes 2 store Messer samt Baderum og Toiletter. — Fremdrivningsmaskineriet vil bestaa af 2 Stk. Burmeister & Wain, enkeltvirkende, 2-Takts Diselmotorer paa til sammen 4.500 I. H. K., der vil give Skibet en Fart af ca. 15 Knob fuldt lastet.

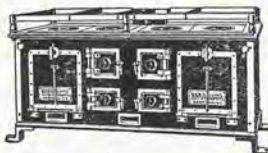
Forinden Afløbningen døbttes Skibet af Frøken Linnæ, Datter af Skibsinspektør i Dampskibsselskabet „Norden“, Kaptajn Linnæ. — Afløbningen overværedes af Prokurist G. Steffensen, Maskininspektør H. Overgaard og Skibsinspektør, Kaptajn Linnæ fra Dampskibsselskabet „Norden“, Værftets Ledelse samt flere Indbudte.

Efter Afløbningen, der forløb glat, fortøjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskinerne installeret og Udrustningen færdig til Afleveringen, der finder Sted i Maj Maaned.



BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



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 Skibsproviering
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

This
Whisky is
EIGHT
Years old

Forlang hos Deres Skibsprovieringshandler:

SCOTT'S PERFECTION

Blended scotch Whisky.
8 Aar gammel.
Original aftappet.

eller:

KING EDWARD WHISKY

en god og respektabel Kvalitet.



Grundlagt 1888

Jesper Christensen & Co.s

Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.



Har De læst »Barken Margrethe«

AALBORG TAFTEL AKVAVIT.





DET FORENEDE
DAMPKIBS-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 .



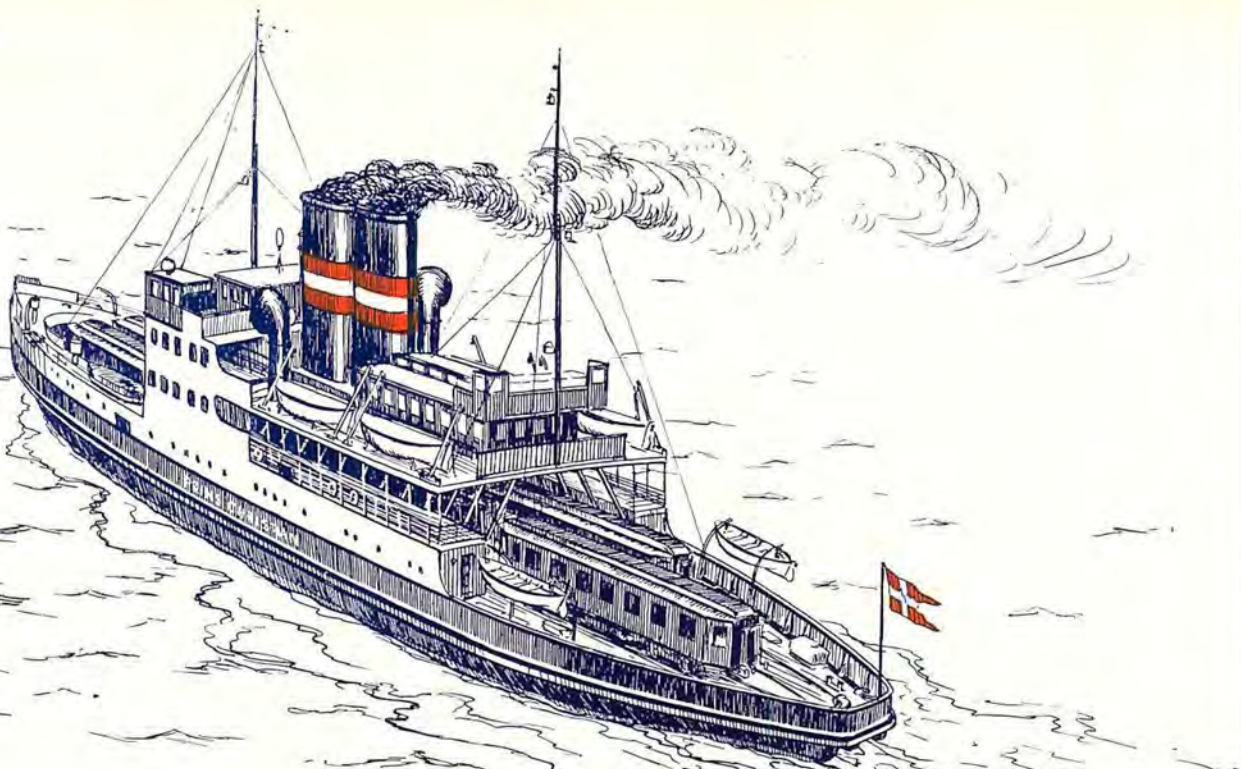
VIKINGEN

50 Øre

Sommerstemning
Maleri af Johan Kock

1937 - Nr. 6
14. Aargang





Goodrich Stævnrørslejer af Gummi

bruges overalt, hvor man har gjort sig klart, hvad moderne og økonomisk Drift er værd. De Danske Statsbaner har med sædvanlig Fremsynethed ladet installere Goodrich Stævnrørslejer af Gummi i Færgen „Prins Christian“, og disse Lejer — de største af deres Art, der hidtil er anvendt herhjemme — fungerer fortræffeligt og har modstaaet Slid langt bedre end noget andet hidtil anvendt Materiale.

Goodrich Stævnrørslejer af Gummi findes ogsaa i Kongeskibet „Dannebrog“, i de nye Torpedobaade „Høgen“, „Ørnen“ og „Glenten“ og i talrige mindre Baade.

Alle Oplysninger faas hos

Aktieselskabet Britgoods

NY TOLDBODGADE 8

TELEFON C. 1036 (Fem Ledninger)

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Den engelske Orlogsbrig „The Ticklers“

Erobring

I JULENUMMERET (1956) bragte vi nogle Gengivelser af Marinemaleren Chr. Mølsted's dejlige Billeder, og blandt dem var der et: „En engelsk Brig erobres“. Der er blevet spurgt, om Billedet har paalidelig historisk Baggrund, og vi benytter Lejligheden til at fortælle derom, eller rettere lade Erobreren selv fortælle. Vi bringer ordret Premijnt. C. Wulffs egenhændige Beretning til Admiralitetskollegiet, skrevet umiddelbart efter Kampen, medens det erobrede Skib bugseredes i Havn.

Ved KAY LARSEN

„Underdanigst Rapport!

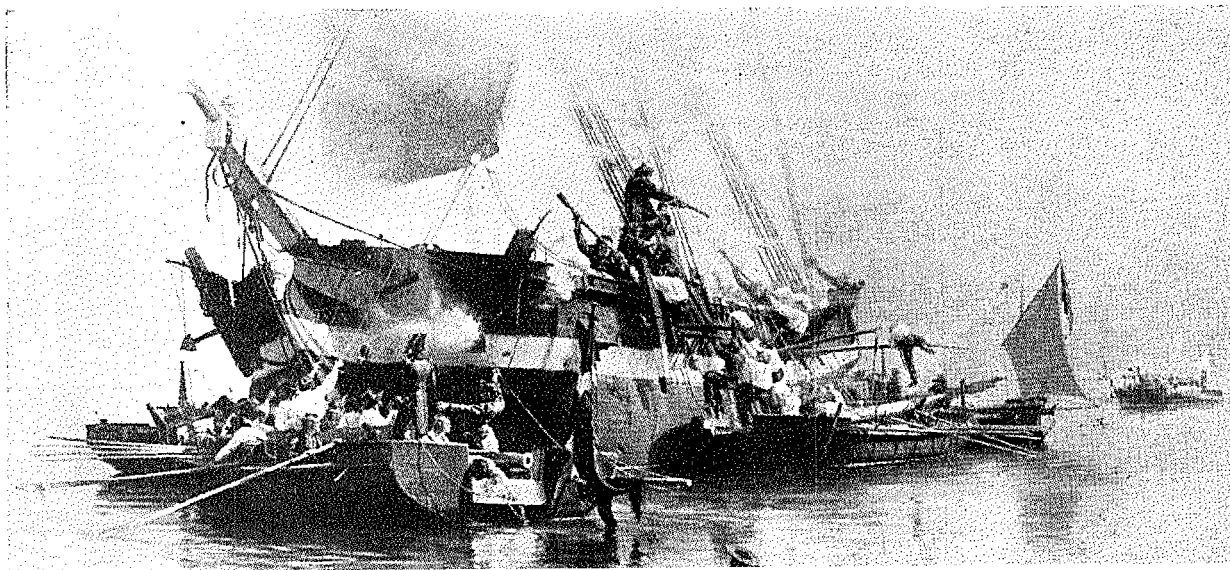
Jeg iler at mælde det høye Collegium, at jeg med de 4re Canon-Chalupper under min Commandoe har erobret den engelske Orlogs-Brig „the Tickler“ armeret med 12 Stykker 18 Punds Caronader, 2 Stykker lange 18 Punds Canoner i Bougen og en Besætning af 50 Mand.

Jeg gik i Morges (d. 4. Juni 1808) Kl. 7 til Seyls fra Fejø. Vinden O. S. O. Mersejlskuling, jeg holdt Raagøe Sund ud og var Kl. 9½ Unsevigens tværs, fik da en Seyler i Sigte, som stod bide de Vind ud fra

Landet. Jeg kjendte snart, at det var en fjendtlig Orlogs Brig. Saasart Briggen fik os i Sigte holdt den strax af og styrede N. W. med Force af Seyl. Kl. 5½ da vi var Landet ved Taars tværs, var Briggen omtrent 5 Miile fra os i S. S. W., det løyede paa samme Tiid af til næsten Stille, og jeg besluttede at indhænte Fjenden ved Aarerne. Lieut. de Corinck kom paa samme Tiid ud fra Taars med sine tvende Canon-Chalupper og besluttede strax at følge med.

Vi roede nu alle 6 Canon-Chalupper imod Fjenden, som laa i Stille, roende og seylende fra os. Lieutenant de Corincks Canon-Chalupper, dog i særdeleshed hans egen, der er en forandret Jagt (den var skænket til Marinen af Løjtnantens Fader og ombygget til Kanonfartøj) kunne uagtet hans kraftige og vedholdende Anstrængelse, aldeles ikke følge min Derision, jeg

Mølsted's dejlige
Billede af den
engelske Orlogs-
brig „The
Ticklers“
Erobring
d. 4. Juni 1808.



forcerede fra ham og Kl. 3½ var jeg den fjendtlige Brig paa Canon Skuds Distance. Jeg blev paa samme Tid en fjendtlig Fregat vaer i Synder omtrent 2½ Miil med hvilken Briggen signaliserede og skjød adskillige løse Skud, da det var Stille frygtede jeg ikke denne Fjende, men engagered Briggen med de 4re Canon Chalupper stillede i Front-Linie.

Briggen, som havde sin Styrke i Bougen, søgte og holdt under hele Actjonen denne imod os; en meget stærk Strøm og liden Brise af N. N. W. saa velsom hans Aarer, hvormed han bestandig skaadede, gjorde at han kunde udføre denne meget vanskelige Manoeuvr.

En temmelig stærk Dyrning gjorde i særdeleshed i Begyndelsen at Canon Chaluppernes Skud var meget usikre, jeg avancerede imidlertid nærmere ind paa Briggen, indtil Skraae Skuds Distance, og indskjønt jeg vel kunne sporē Virkningen af vores Skud paa Briggens Rejsning og i hans Boug, saa frygtede jeg dog, at den ved tiltagende Kuling skulle undløbe; jeg besluttede derfor at entre den, og lod Canon Chalupperne, sluttede i den tætteste Linie roe med Force imod Briggen, under bestandig Skydning med Skraae, da vi var paa Gevæhrs Skuds Afstand vinkede Fjenden og raabte, at Skibet var overgivet; jeg gik ombord og tog det i Besiddelse. Klokken var da 7½ og vi pejlede Guld Stabbe (Gulstav) Fyr i W. S. W. og Cabbels Kirke paa Lolland i O. t. N.

Chefen Capitain John Watson Skinner er dræbt af en Skraae Kugle i Hovedet. 7 Mand ere blesserede (saarede).

Briggen er kun 5 Aar gammel. Master, Rundholter og Takelasia har lidt betydelig. Bougen er i Splinter og kun et Anker er tilbage, hvoraf Lægen er halv overskudt. Jeg skal ifølge Krigs-Artiklets Bydende lade optage Besigtigelses Forretning over Skibet, Takelasia med mere, og da underdanigst tilstille det høye Collegium samme. Jeg har haft det besynderlige Held i denne Actjon, som varede i mere end 7 Timer og næster bestandig paa Skraae Skuds Afstand ey at miste een Mand dræbt, og kun Een blesseret, men denne Ere maae jeg med den bittreste Smærte mælde det høye Collegium at være den gode, brave Lient. G. Grodtschilling, som ved sin modige og conduitefulde Adfærd under Actjonen saa meget bidedrog til dens lykkelige Udfald. Han har faaet en Skraa Kugle, eller Splindt igjennem den højre Arm, saaledes at det er meget usikkert om den ey maa afsettes.

Hvad der meget har bidedraget til dette udmærkede Held, er at Fjenden bestandig skjød for høyt. Kuglerne vandede 2 a 3 Cabbellængder agten for os. Skraae Kuglerne slog ofte midt iblandt os, men Ingen blev truffen; paa Chaluppen N. 8 Litr D er Stortantet overskudt af Skraae.

Maanedslieutenanterne Stæhr og Fisker have ej allene viist Mod og Conduite, men den kraftigste NidkjærLed for at bringe deres Chalupper imod Fjenden.

Mandskabet paa alle Canon-Chalupperne under min Commandoe have vist sig værdige at kaldes danske Matroser og Søe Krigere. Det høye Collegium vil see med hvilken Anstrængelse de haver arbejdet; fra Kl. 12½ til 7½ roet med den største Anstrængelse og saaledes, at Liut. de Conincks Baad, som vel

er meget slet, men hvor dog alt mueligt blev anvendt for at bringe den frem, var da Bataillen ophørte ¼ Miil agterud, og Lieutenant Groths kun saa nær at den havde skudt enkelte Skud.

Endelig maae jeg anbefale til det høye Collegii Opmærksomhed Heelbefaren Matros af Taars Johane Andrea som saavel under Actjonen har vist sig udmærket brav, som og ved siden at lodse Prisen i Behold ind i Nakskovs Fjord med Bestemthed og Sikkerhed i Nattens Mørke.

Saasart jeg har ordnet det Fornødne ved Prisen, vender jeg tilbage til min Statjon.

Briggen „The Tickler“ buxerende indefter til Nakskov den 4. Juni 1908.

Underdanigst

C. Wulff.“

Wulffs Beretning er saa malende, at der ikke behøves Tilføjelser om Erobringen, blot den, at Prisen kom godt ind til Nakskov, hvor Fangerne afleveredes. Den engelske Kaptajn Skinners Hustru var ombord i „The Tickler“ under Kampen. Hun blev af Erobreren behandlet med største Nænsomhed og befordret til København med alle sine Ejendele. Kongen skænkede hende 200 Rdlr. til Rejsepenge og lod hende ved en Parlamentær sætte ombord i et af de engelske Krigsskibe i Sundet.

Prmljnt. Christian Wulff var af gammel Søofficersslægt. Han naaede godt frem, blev Kommandør og paa sine ældre Dage Generaladjutant, Kammerherre og endelig i 1842, paa Aarsdagen for „The Tickler“s Erobring: Kontreadmiral. Aaret efter døde han.

Ljnt. G. J. Grodtschilling slap lettere over sin „Blessure“ end ventet. Armen blev reddet, og Aaret efter stillede han igen til Krigstjenesten. I 1809 modtog han Ridderkorset og blev Premierløjtnant, men han var ingen Lykkens Phamfilius. Grodtschilling faldt i Kampen ved Lyngør Sommeren 1812.

Endelig „The Tickler“. Prisen blev repareret i Nakskov og kom i Marts 1809 til København. Det var ikke nogen god Sejler og var naturligvis ikke blevet bedre ved den skrappe danske Behandling i Bæltet udfor Nakskov. Allerede i Efteraaret 1809 blev den lagt ind i Flaadens Leje og desarmet, og Marinen solgte den i 1815, Aaret efter Fredsslutningen.

Som bekendt var „The Tickler“ langtfra den eneste Prise vi tog under Krigen. Vi tog ialt ca. 600 Skibe fra Englænderne. Deraf var selvfølgelig de allerfleste Koffardiskibe og af disse var Halvdelen Kapernes, Halvdelen Marinens Bytte. Englændernes Tab af Orlogsskibe var ingenlunde ubetydelige, nemlig 9 Brigger, 1 Kutter og 5 Kanonbaade, som blev erobret af vort Søværn. Desuden mistede England adskillige Skibe ved Forlis i vore Farvande. Føleligst var Ødelæggelsen af de tre Linieskibe „St. George“, „Defence“ og „Hero“ samt en Brig paa Jyllands Vestkyst i 1811. Ved Forlisene omkom næsten 2000 Mand, langt flere end England mistede i Kampene under selve Krigens Forløb. Den forfærdelige Katastrofe fandt Sted paa selveste Juleaften — og derom skal vi fortælle i næste Udgave af „Vikingsens Julenummer“.

Kay Larsen.



Den engelske Sømand Will Adams opnaaede en høj Stilling i Japan. Her ser vi ham til venstre bøje Knæ for Mikadoen.

Mærkelige Opdagelsesrejsende



Frk. Mary Kingsley er den mærkeligste kvindelige Opdagelsesrejsende. Hun udforskede Vestafrikas Floder med stor Dristighed. Hun slog Krokodillerne over Snuden med sin Aare.

VIKINGEN“ begynder paa en Serie Artikler om Verdens Opdagelse. Det er Beretninger om de Vikinger, der har opdaget Jorden og gennemkrydset Havene. Det er Historien om alle de store Opdagelsesrejser. En for en vil vi her fortælle om dem alle.

Men foruden de berømte Navne er der en Række andre, som ingen Historiebog nogensinde har talt om. Det er de hidtil ukendte, som ogsaa har bidraget betydeligt til Verdens Erobring.

Der er jævne Sømænd imellem. Der er Eventyrere, Jægere, Pelshandlere og Journalister.

Den ældste Figur i hele dette Galleri er P y t h e a s, som i det tredje Aarhundrede før Kristus gik til Søs fra Marseille for at bekæmpe Kartagos Monopol paa Fragter i den europæiske Del af Atlanterhavet. Vi har kun Brudstykker af hans Beretninger, og de findes kun paa anden Haand, altsaa ikke skrevne af ham selv. Og der vilde ikke være bleven lagt Mærke til ham, hvis han ikke havde faaet et Ry blandt Geografer som notorisk Münchhausen. Men det Ry faar Rejsende let. Alligevel har han sejlet i Egne, hvor andre aldrig har været. Han har udvidet Verdenskortet. Han sejlede ikke blot til England, men længere Nord paa, han kom til Orkney-Øerne, Norge og maaske ogsaa Island.

Det er muligt, at han fulgte den europæiske Kystlinie og kom helt ind i den botniske Havbugt. Saa har han altsaa ogsaa været i Danmark. Han har ganske sikkert set de fleste nordiske Stammer.

Skæbnen er spøgefuld. Hvis Kaptajn Arthur Phillip ikke havde skyndt sig at opdage Australien, — hvis han blot var kommen en Uge senere, saa vilde Verdensdele ikke være bleven engelsk, men fransk. Grev de la Perouse, en fransk Opdagelsesrejsende, ankom nemlig en Uge senere. Endnu den Dag i Dag er et Kvarter i Sidney opkaldt efter ham nær

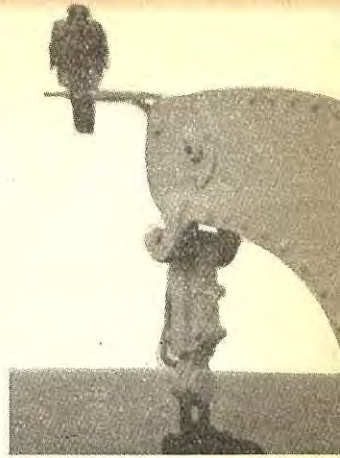
ved det Sted, hvor han høfligt indrømmede sit Nederlag. Der kunde godt skrives en hel Roman om ham, for han gav Afkald paa baade Hoffet og Familie for Kærligheds Skyld paa Øen Mauritius. Ingen ved bestemt, hvorledes han endte. Men man mener, han led Skibbrud paa New Hebriderne og blev dræbt af de Indfødte.

Romantisk i endnu højere Grad er Historien om den kvindelige, engelske Opdagelsesrejsende, den mærkelige Frk. M a r y K i n g s l e y, som ridt i den kedelige konventionelle victorianske Tidsalder træder frem som den tapre Kvinde, der gennemforskede Vestafrikas Floder. Hun var en Niece af den berømte engelske Digter og Præst Charles Kingsley og selv Datter af en Opdagelsesrejsende. Saa hun havde Eventyr i Blodet. Hun var hverken bange for vilde Negre, Leopardter eller Krokodiller. Hun slog Krokodillen over Snuden med sin Aare. Til Leoparden sagde hun: „Gaa hjem, dit Fjols!“ Flodhesten killede hun bag Øret med sin Parasol. Med et uimodstaaeligt Humør beskrev hun selv sine Rejser.

Lidt fra hele Verden

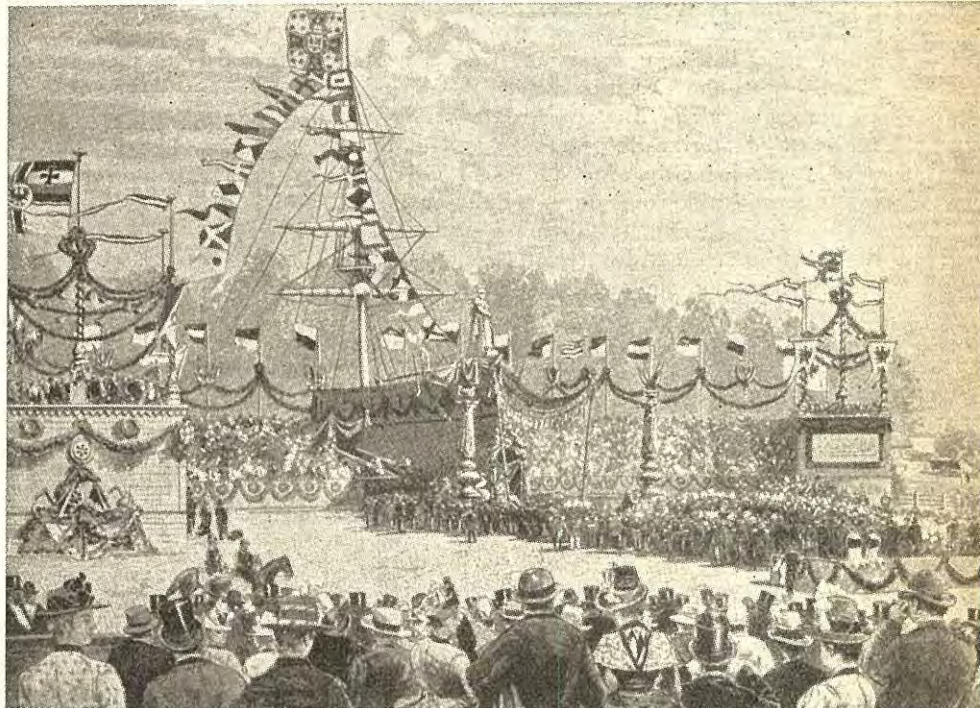


Forsøgs-Yacht bygget af Metal og forsynet med en hel ny Type Rigning, der skal være fordelagtig paa Indlandssøer.

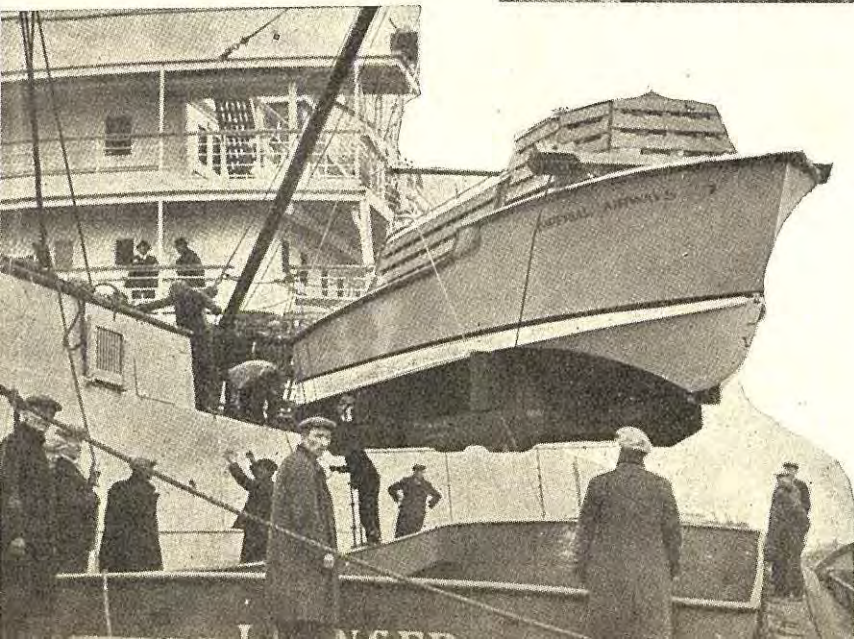


Denne Ugle slog ned paa et Skib midt ude i Atianten, og den blev siddende paa den samme David til Skibet fik Landkending.

Kejser Wilhelm I. nedlægger for 50 Aar siden Grundstenen til Nord-Østersø-Kanalen.



Den første af Imperial Airways nye Flaade af Passager-Motorbarkasser overflyttes fra en Lægte til Dampet for at føres til portugisisk Øst-Afrika, hvor den skal bringe Passagerer frem og tilbage mellem Vandflyvemaskinerne og Strandbredden.



Et ordentligt Mastetræ! Det, der ser ud som en Storkerede paa Mastetoppen, er Kæmpe-Granens Krone. Billedet er taget i en kalifornisk Skov.



En rigtig

Luftvagabond

i Aaret 1945

Af TAGE NISSEN

JEG VAR af det Blad, jeg arbejdede for, blevet sendt til Sydamerika for at give nogle Skildringer fra en stor Flyverlejr, der nylig var blevet oprettet ved Gallao i det indre Brasilien.

Det var en smuk Aprilmorgen i 1945, at jeg med Maskinen fra København ankom til Berlin og satte mig til Rette i Sydamerika-Ekspressen, og ved Aftens-tid landede vi i Casablanca.

Egentlig var jeg ked af den Opgave, der var stillet mig, for ikke alene havde jeg i den sidste Maaned været to Gange i Sydamerika, jeg havde en Fornemmelse af, at Bladet betragtede mig som deres særlige Sydamerika-Ekspert, men ved at blive sendt derned gik jeg Glip af den Tur til Grønland, hvor jeg ellers skulde overvære Indvielsen af Mineselskabernes store nye Lufthavn for Godstransport, der blev betragtet som det fremtidige Knudepunkt for al Godsflyvning mellem Nordamerika, Grønland og Europa.

Skønt jeg allerede inden Ankomsten til Casablanca havde nikket til et Par Bekendte fra denne Rute, var jeg ikke i Humør til at tale med nogen, og da vi atter gik paa Vingerne og var kommet ud over Atlanterhavet, gik jeg ind i Spisesalonen for at faa lidt Mad. Der var besat ved alle Bordene, og jeg skulde lige til at vende tilbage til Rygesalonen igen, da der var en, der trak mig i Jakken. Jeg

vendte mig om og stod overfor en Mand, der ihærdigt trykkede paa sin Mad, mens han samtidigt ivrigt pegede paa den tomme Stol ved hans Bord.

— Sid ned, Mr. Alster — sagde han, da han havde trykket af Munden. — Vi skal alligevel dele Kabine i Nat, saa kan vi vel ogsaa dele Bord — mit Navn er Ralph Johnson, Reporter ved „London Early“ paa Vej til Flyverlejren ved Gallao. —

— Glæder mig at hilse paa Dem, Mr. Johnson — svarede jeg og satte mig — navnlig da vi altsaa er Kolleger og ude i samme Ærinde. Jeg bemærkede, at De paa Forhaand kendte mit Navn. —

— Ja — svarede han uden at se op fra sin Tallerken — jeg spurgte selvfølgelig Stewarden, hvem jeg skulde dele Kabine med, og da han nævnte Deres Navn, vidste jeg straks, at det ikke var første Gang, jeg hørte det. Men det var først, da De stod derhenne og talte med Tjeneren, at det gik op for mig, at jeg havde hørt Dem i Radioen forrige Mandag. Det var virkelig et udmærket Foredrag, De der holdt, Mr. Alster, men maa jeg give Dem et lille kollegialt Raad. Lad være med de smaa arrige Haandbevægelser, naar De taler. Jeg sad i Maskinen til Irkutsk og saa og hørte Dem, og først troede jeg, at der var noget i Vejen med Fjernsynsapparatet, men nu genkendte jeg Dem altsaa paa de samme, smaa Haandbevægelser. Og de klær Dem s'gu ikke. —

Jeg takkede ham for det velmente Raad — maa-ske lidt køligt, fordi hans Snakkesalighed irriterede mig. Jeg bestilte min Mad hos Tjeneren, men følte ingen Lyst til at holde Samtalen vedlige. Det var ogsaa overflødigt. Han kunde udmærket selv.

— Naa, De skal altsaa ogsaa til Gallao — fortsatte han — Gud ved, hvad vore æredé Blade bilder sig ind, at vi skal finde af Nyt dernede. Bare fordi man nu pludselig kan flyve ind over Brasiliens Urskove og saa at sige lande i Trætoppene uden at komme noget til, saa bliver vi arme Bladfolk omgaaende sendt derned for at afgive sensationelle Skildringer af denne „Civilisationens sidste Triumf“.



Paa Turistdamperen.

Herregud, at man i Dag, i det Herrens Aar 1945, kan plumpe Nybyggere ned hist og her i de forbandede Urskove, hvor de saa er dømt til at føre en ensom Tilværelse med Slid og Slæb og en ugentlig Post-flyveforbindelse med Omverdenen, er det egentlig stort mere nyt, end da Invandrerne for et lille Aarhundrede siden rykkede ud paa Nordamerikas Prærier? — —

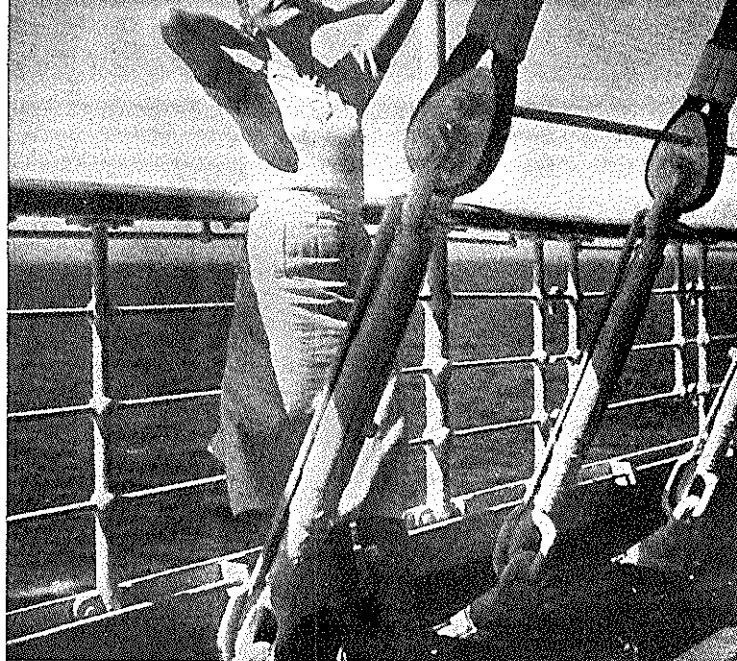
Jeg nedlod mig til en sur Bemærkning om, at jeg var født paa samme Tid som de første Flyvemaskiner, og at jeg fandt, at det, der nu foregik i Brasilien, var en Nyhed, som det næsten var ufatteligt, at en Mand i min Alder skulde opleve.

— Pyh — vrængede han ugenert. — Jeg er med Deres Tilladelse 26 Aar. Jeg er saa at sige født i en Flyvemaskine. Min Far var Militærflyver i denne her Verdenskrig, som man havde før min Tid. Efter Krigen bestilte han ikke andet end at eksperimentere med Flyvegøjer, og han naaede da ogsaa at sætte Livet til, fordi han tilsidst i sin Ivrighed satte sig ud over Naturlovene. Naar blot man respekterer Naturlovene, færdes man sikrere heroppe i Luften end nede paa Jorden. Naa, men jeg skulde jo saa lære noget for at tjene til Føden, og da jeg er temmelig snakkesalig, saa blev jeg Journalist. Jeg var da atten Aar, og da Chefredaktøren hørte, at min Far var den kendte Flyveopfinder, saa blev jeg altsaa sat til Flyvereportagen. Men dette her at gaa derhjemme i England og smaapusle med Flyvereportage, der kun omfattede en Brøkdel af hele Verdensrummet, smagte mig ikke rigtigt. Bevares, man har det jo godt derhjemme. Jeg havde saamænd endda giftet mig, da jeg var 21 Aar. Jeg havde et rart lille Hus med Radio og Fjernsyn og Centralvarme, og da disse her smaa billige Flyvemaskiner for et Par Aar siden kom frem paa Markedet, anskaffede vi os saadan en. Uden at komme for meget ind paa Privatlivets Gebeter skal jeg gerne betro Dem, at min Kone og jeg efter tre Aars Ægteskab levede som Hund og Kat. Og da jeg saa for et Par Aar siden en Dag kom ud for at trække min Flyvemaskine ud af Garage, saa var baade den og min Kone forsvundet. Der laa bare et Brev, hvori hun meddelte mig, at jeg ikke skulde søge efter hende, da hun var fløjet et Sted hen, hvor jeg alligevel ikke vilde tænke paa at søge efter hende. Tja, saa let slipper man altsaa af med en Kone nu til Dags. Punktum! Hende ser jeg aldrig mere. — —

— De betragter det maaske heller ikke som nogen Nyhed, at Ens Kone ganske stille kan stikke af fra En i Ens egen Flyvemaskine — forsøgte jeg ironisk.

— Ah, I er utaalelige, I gamle Fyre fra Begyndelsen af Aarhundredet, med al jeres næsegruse Beundring for Nyheden i det, der jo dog kun er en dagligdags Foreteelse. Jeg har godt nok læst i gamle Romaner om forurettede og galsindede Hustruer, der i Nattens Mulm og Mørke flygtede barhovedet ud over væmmelige, snedækte Marker og indhentes af den evigt og altid fortrydende Ægtemand. Pøjl Saadan bærer man sig ikke ad i Dag. Nej, op i en lille, rask Maskine og saa Farvel — — saa langt bort som muligt fra hinanden, og saa begynder man paa en frisk. — —

Han var forlængst færdig med at spise og sad nu med Kaffen og Cigaren. De fleste Passagerer hav-



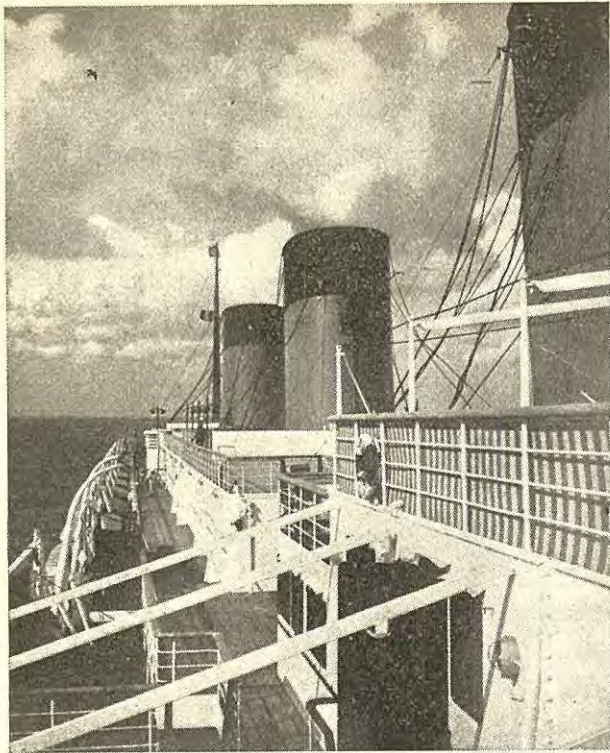
Morgenfrisk Passager.

de forladt Spisesalonen, og Tjenerne var ved at fjerne Bordene og stille Stolene paa Rækker med Front mod den ene Endevej, der dækkedes af en hvid Flade. Mr. Johnson lagde Benene op paa en ledig Stol og saa sig veltilfreds rundt.

— Ja — sagde han — om en halv Time har vi det eneste, jeg sætter Pris paa i disse store, elegante Luksusmaskiner. Det er Fjernsynet, hvor man faar de vigtigste Udsendelser fra Amerika og Europa, hvor i Verdensrummet man saa end befinder sig. Man kommer ligesom paa Hat med den Del af Menneskeheden, der betyder noget, Deres udmærkede Foredrag saligt ihukommende! Og som De altsaa nu personligt har erfaret, kan man selv paa en Svipetur til Irkutsk aflure de største Mænd i Danmark deres Svagheder og Latterligheder. Jo, Fjernsynet og Biografen i de store transatlantiske Maskiner morer mig — — men ellers, saa keder disse Luksusmaskiner mig med deres bukkende Stewarder, Sladren og Pladren i Spisesalonen, Drikkeri og Kortspil og Pral i Rygesalonen, alt det Snobberi, Flirt og tom Vigtighed, der absolut skal luftes heroppe i Stratsfæren — men hør, hvad mener De om en Drink, mens Tjenerne rydder op herinde? —

Vi rejste os og gik ind i Bar'en, hvor vi klatrede op paa de høje Taburetter.

— De skal vel have en kold Drink, antager jeg — spurgte han og bestilte en af den Slags til mig og en varm Drink til sig selv. — Ser De, jeg kan ikke døje kolde Drinks. Derfor er jeg trods alt glad ved, at jeg blev sendt ud paa denne Tur. Ellers skulde jeg have været til Grønland; det skulde De formentlig ogsaa? — Ja, det tænkte jeg nok, De ser ud til at være skuffet over ikke at komme der. Men hvad skulde jeg paa Grønland, naar jeg ikke kan taale kolde Drinks — ja, undskyld Vittigheden, men ser De, den er bare beregnet paa at dække min Ærgrelse over, at jeg ikke kan komme begge Steder paa een Gang. For der ligger noget højst inter-



Paa Vej over Havet.

essant i de to samtidige Begivenheder i Grønland og Sydamerika. —

— Jeg syntes, at De før derinde i Spisesalonen udtrykte Dem lige modsat — indvendte jeg.

— Aah lad være — vrissede han — det er kun, naar I Gamle fra Aarhundredets Begyndelse falder paa Maven af Forundring over Teknikens Udvikling, at jeg reagerer paa den Maade. Jeg vil s'gu ikke lade mig imponere. Men jeg vil minsandten have Lov til at finde Tingene interessante. —

I det Øjeblik kom en af Maskinens Officerer ind i Bar'en og trak Mr. Johnson til Side. Efter et Øjeblik Samtale kom han tilbage.

— Undskyld, at jeg forlader Dem — sagde han — jeg maa lige ud i Førerkabinen. Gaa ind og se paa den Udsendelse fra Paris, som begynder om ti Minutter. Jeg lover Dem en interessant Underholdning. Og skulde De ikke finde mig her i Bar'en, naar De kommer tilbage, saa træffes vi i Kabinen. —

Jeg fulgte hans Raad og nød en Times Fjernsyn, og da jeg ikke fandt ham i Bar'en bagefter, gik jeg til Køjs. Jeg lagde mig til at læse, og en Times Tid efter traadte han ind. Han var iført Owerall og tilsmurt med Olie.

— Ja, undskyld Paaklædningen — sagde han blot og gik til Køjs.

— Bevares — svarede jeg — men det er unægteligt et overraskende Kostume for en Passager. —

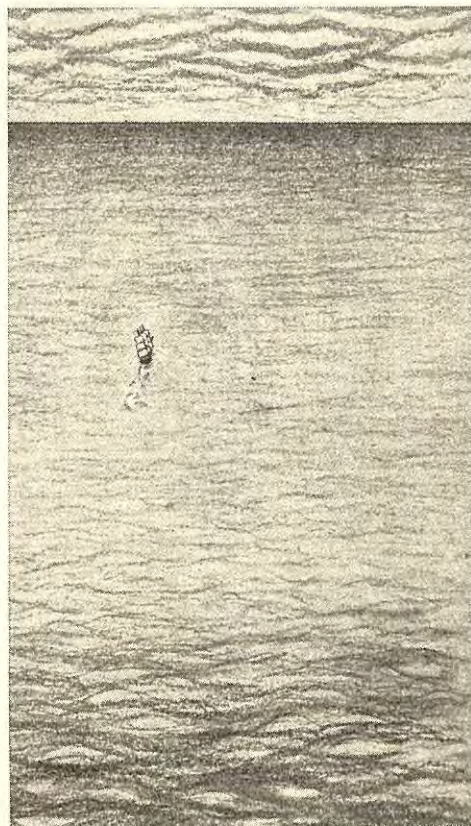
— Passager — vrængede han — De aner ikke, hvor jeg hader det Ord. Men man maa jo finde sig i sin Skæbne, naar man ellers vil udrette noget paa Jorden. Forstaar De, egentlig er jeg en vaskeægte Luftvagabond. —

— Luftvagabond? — udbrød jeg.

— Ja, jeg forstaar Deres Forundring. Men jeg er

vist ogsaa saa nær den første af den Slags. Det var den Gang, min Kone fløj sin Vej. Saa havde jeg faaet nok af at være Hjemmemenneske og Vanedyr. Jeg gav mig simpelthen til at vagabondere i Luften. Jeg fik en Aftale med min Redaktør, og saa begyndte jeg. Jeg var jo fra mit Arbejde kendt med en Mængde Flyvere og Private, der drev Flyvesport. Jeg begyndte med — to Minutter før en eller anden startede — at slaa ham paa Skulderen og spørge, om han ikke lige kunde tage mig med til Madrid, Moskva, Ægypten eller hvad nu hans Maal var. To Minutter er ikke tilstrækkelig Tid til at give et høfligt Afslag, saa jeg kom som Regel med.

Men jeg blev snart lumsk ked af den Maade at farte omkring paa, for vedkommende Flyvers Elskværdighed maatte jo, selv om den var paatvunget, gengældes, naar vi var kommet frem. Men saa var det for halvandet Aar siden, at disse rigtige Fragt-Luftskibe kom frem. I saadan et Monstrum er der som Regel Plads tilovers til et lille Menneske, jeg mener inde mellem Godset selvfølgelig. Og saadan en tung Slæber skal jo ikke op i den kolde Stratosfære, saa Udrustningen behøver ikke at være saa komplet. Her laa min Chance. Jeg startede i Marseille. Jeg gjorde mig gode Venner med den Flyver, der førte Fragtmaskinen til Kapstaden. De husker nok, at der foregik et Par interessante Ting dernede, som mit Blad imidlertid ikke vilde ofre en Billet paa. Og jeg vilde nu derned. Naa, saa sørgede jeg for at være ude ved Maskinen, da det sidste Gods blev stuvet ind. Jeg lod, som om jeg kom for at hilse paa Flyveren. Men i et belejligt Øjeblik smuttede jeg ind og gemte mig mellem Godset, og et



En Sejler paa Havet.

Par Timer efter startede vi. Jeg vidste jo omtrent det nøjagtige Timetal for hele Turen, saa da jeg havde læst den Roman ud, som jeg havde med i Lommen, og havde sovet lidt, manglede vi kun en halv Time i at være fremme, og saa sprang jeg ud — hvadbehager? — naa, ja selvfølgelig, jeg havde min Faldskærm med. Jeg landede glat ved en lille Stationsby, hvorfra der kort efter afgik en lokal Maskine til Kapstaden. Da jeg en Time efter mødte Fragtmaskinens Fører, troede han, at jeg havde taget Rutemaskinen, der havde overhalet ham undervejs. — Men det er det, jeg siger. Der er intet, der er nyt. Tænk paa Vagabonderne i Nordamerika i gamle Dage. De gemte sig i Godstogene og gjorde Turen gratis, og for at hytte Skindet maatte de ogsaa springe af i Farten. Men de havde ikke en Faldskærm til at aflevere dem blødt og pænt nede paa Jorden. Naar Folk først bliver opmærksomme paa denne utvivlsomme Fordel, kommer der nok Fart i Luftvagabonderingen. —

— Den Gang vi spiste, talte De om, at der var noget særligt interessant ved de to forestaaende Begivenheder i Grønland og Sydamerika. —

— Ja, Mand — raabte han — kan De da ikke selv se det. Ganske vist var jeg i 1935 kun en opløben Hvalp, men jeg husker godt, at der var Krise og Stagnation Verden over dengang. Nationerne var blevet splittede i al Slags selvglad Vanvid, og derfor var Verdenshandelen ved at gaa i Staa. Men se saa i Dag. Nu er der Fart i Tingene. Og hvis er Skylden? Kun og kun de rigtig store Maskiner, vi flyver med. Nu kan Handelsfolk jo besøge hinanden Verden over omtrent som de forhen besøgte hinanden indenfor hvert enkelt Lands Grænser. Man lærer andre Nationers Handelsmænd personligt at kende, Bevidstheden om Muligheden for relativt hurtige og bekvemme Rejser øger Tilliden, man gaar i Lag med hinanden, og de store Fragtmaskiner har faktisk sprængt al denne tossede Restriktions- og Selvforsyningspolitik. Det er et glædeligt Tegn paa Verdenshandelens Genopblomstring, at de store

Fragt-Flyvecentraler nu indvies paa hver sin Side af Kloden. —

— Udmærket — sagde jeg — men inden jeg nu lægger mig til at sove, vilde De saa have noget imod at fortælle mig, hvorfor De før optraadte i Owerall?

— Ikke Spor! Ser De, efter den Tur til Kapstaden, som jeg fortalte om, har jeg gjort et Par andre lignende Ture. Den ene Gang var paa denne her Rute. Og saa vilde Skæbnen, at Maskinen maatte lande paa den flydende Station Nr. 3, De ved, den sidste før Brasiliens Kyst. Jeg sad inde mellem Godset og hørte dem regere med Motoren, og tilsidst kunde jeg forstaa, at de ikke kunde klare et Uheld, der var sket med den ene Motor. Saa kom jeg frem fra mit Skjul. De kan bande paa, Flyveren og Folkene paa Stationen gjorde Øjne. Men nu husker De nok, at jeg saa at sige er flasket op med Flyverteknik, og da jeg havde skubbet de forbavsede Folk til Side og herset med Motoren en Times Tid, saa gik den, som om den aldrig mere vilde standse, og saa forlangte jeg at komme videre. Og da Flyveren bare var henrykt over at komme paa Vingerne igen, saa havde jeg ingen Vanskeligheder, skønt jeg manglede Billet. Men den Slags Ting rygtes jo, og nu kan jeg altsaa ikke engang være i Fred som Passager. Der var sket noget mystisk med den ene af vore Motorer i Aften, og det vilde bare beryde, at vi naaede to Timer for sent frem i Morgen, og saa maatte jeg altsaa ud og ordne Sagerne for dem — naa, men jeg bryder mig nu altsaa heller ikke en Døjt om at være Passager. Jeg er Luftvagabond! Godnat, min Herre! —

Da vi den næste Formiddag steg ud af Maskinen i Rio de Janeiro for at tage den lokale Maskine til Gallao, var Mr. Johnson pludselig som sunket i Jorden. Men da jeg om Eftermiddagen landede i Gallao, stod han grinende og ventede paa mig der.

— Ja, jeg opdagede jo lige en Fyr, der skulde herved i en lidt hurtigere Maskine end den lokale Bumler. Ham slog jeg paa Skulderen, og han havde ikke Tid til et høfligt Afslag.



Hus ved Greve Strand

til Salg eller Leje for Sommeren, direkte ud til Vandet, 20 Minutters Kørsel fra København, 6 Værelser, Garage, stor Plantage, indlagt Vand, elektrisk Lys og elektrisk Køkken. Fuldt monteret. Henvendelse Vikingens Redaktion. Telf. C. 9822.



G. W. Frydenlund & Søns Eft.

C. W. HARNISCH
Nygårdsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Giv din bedste
Ven Bogen

„BARKEN MARGRETHE“
Den kan endnu faas paa „Vikingens“ Kontor.

Sejlsport paa Ørkenens vide Flader

Hvad gamle Aeroplandele kan
bruges til

Da jeg blev præsenteret for de Billeder, „Vikingen“ bringer paa denne Side, erindrede de mig straks om en blandt Drengene i mine Barneaar meget yndet Sport. Vi henvendte os til en



Sand-Yachter, bygget af gamle Automobildele. Yachterne anvendtes til Løbet Ismailia - Cairo.

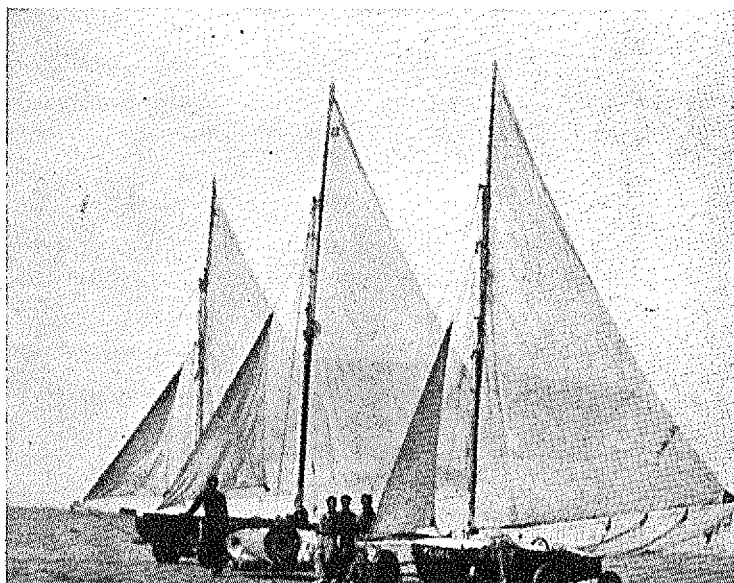


Vindstille: Sand-Yachterne toves de sidste 500 yards af deres Rejse til Almaya-Aerodromen, Cairo, af en Vogn udstyret med »Kamel-Fodder«, brede Luftringe.

Jern- og Kludehandler og formedelst nogle faa Øre købte vi to Par gamle udrangerede Barnevognshjul, hvoraf vi fremstillede den herligste, letløbende lille Vogn ved Hjælp af et Par Brædder lagt over Akslerne. Det forreste Hjulpar kunde styres ved Hjælp af et Reb, alt i alt den almindeligt kendte Type Legetøjsvogne, man ser Drengene med paa Gaderne. En saadan Vogn udstyrede vi med Mast og Sejl, og saa lænsede vi for Vinden hen ad Landevejen. Men vi kunde ogsaa kun lænse, længere kunde vi med vor Sejlføring og Vognmateriale ikke komme i den ædle Sejlsport.

Besætningerne til tre Sand-Yachter - to Mænd til hver - allesammen Flyvere.

De seks Mand, man ser her paa det ene Billede har drevet denne Drengesport adskillig videre. Det er engelske Flyvere i Ægypten, der udelukkende af Dele af gamle udrangerede Flyvemaskiner har bygget en hel Flaade af disse Sand-Yachter eller „Ørkenskibe“. De har i Ismailia dannet en Club, Ad Astra Yacht Club, der paastaar at være den eneste organiserede Klub i sin Art i Verden. Klubben omfatter ialt 24 Sand-Yachter og afholder fra Tid til anden Kapløb eller Kapsejladser, hvad man nu vil kalde det. Afstanden fra Ismailia til Kairo er kun 70 miles, men paa Grund af Modvind, Vindstille, store Pletter af Ørken-Tornebuske, der punkterede de store Aeroplanhjul, og andre Forhindringer maatte Yachterne tilbagelægge 150 miles for at naa frem til Heliopolis. Alene de sidste 15 miles tog to Døgn, idet Yachterne maatte krydse mange miles ud af Kurs for blot at naa nogle faa hundrede Yards frem. Til andre Tider sejlede de til Gengæld med en Fart af 40 miles i Timen, hvad der forvoldte stor Panik blandt de forbipasserende Kameler, der hidtil havde været de eneste „Ørkenskibe“.



Muntre Minder

NAAR JEG NU sidder her i mit snævre Lukaf og halvfryser, kommer jeg til at tænke paa, hvilken Dumhed jeg i Grunden har begaaet ved at tage til Søs fra en god Lære. Det vil sige, jeg kom aldrig i Lære, men jeg skulde være begyndt faa Dage efter, at jeg stak af. Var jeg ikke taget ud, havde jeg vel nu staaet ved mit Arbejde paa et Værksted og kunde efter endt Arbejdsdag være gaaet hjem i en varm Stue til Kone og Barn (eller Børn). Ja, hvilken Forskel er der ikke paa en Sømands Lod og en Arbejders i Land, havde De prøvet, hvad vi maa være foruden, skattede de sikkert Landjordens Goder i højere Grad end De nu gør.

Naa, men vi kom bort fra, at jeg sad og halvfros og faldt i Tanker. Jeg har altid haft Lyst til Vandet. Allerede som 10-aarig tog jeg en lille Trip, det var med en Fiskerbaad. Jeg gik og kredsede omkring den og saa beundrende paa de to kraftige Mænd om Bord, der sad og bødede deres Net, — da jeg under deres Samtale hørte, at de skulde afsted Kl. 4 Eftermiddag, gik jeg resolut om Bord og spurgte, om jeg maatte tage med. Først lo de af mig, men saa sagde den ene, at hvis jeg kunde faa Lov af min Far, saa maatte jeg godt, men jeg maatte selv tage Mad med. Selvfølgelig vidste jeg, at det ikke kunde nytte at spørge, saa derfor skrev jeg selv paa en Seddel, at Harry maa godt faa Lov at tage med. — Hans Far Saa smurte jeg et Par Skorper og gik ombord. De lo, da de saa Sedlen, men sagde ingenting. Kl. 4 sejlede vi og stolt var jeg, da jeg fik Lov til at passe Rorpinden. Men Stoltheden forsvandt hurtigt, da jeg om Aftenen laa paa Bænken i Lukafet og hørte de mange sælsomme og for mig saa nye Lyde. Jeg begyndte at græde og ønskede at jeg var hjemme hos Mor. Vi laa og fiskede hele Natten, og om Morgenens sejlede vi hjem igen. De spurgte mig, om jeg kunde lide Fisk og da jeg svarede ja, læsede de begge mine Arme fulde af alle mulige Slags Fisk, og ingen Admiral kunde være stoltere end jeg, da jeg vandrede gennem Byen hjemad med min „Andel“ i Nattens Udbytte. Da jeg kom hjem, var der Glæde paa begge Sider, jeg, for at jeg var hjemme igen, og mine Forældre og en gammel Tante til min Mor (hun skulde være rejst samme Aften jeg „gled“, men kunde ikke for hun vidste, hvad der var blevet af mig), var lykkelige over at have mig hjemme igen. Da jeg ikke var kommet hjem, troede de, der var sket en Ulykke, og Politiet var ude at lede baade i Havnen, Skoven og i Parkerne, men der var jeg jo ikke at finde. Jeg skulde jo have haft en Dragt Prygl, men Glæden var for stor til det. Jeg maatte jo saa love aldrig at gøre saadan noget mere.

Naa, det varede ikke mange Dage, før en Kamme-

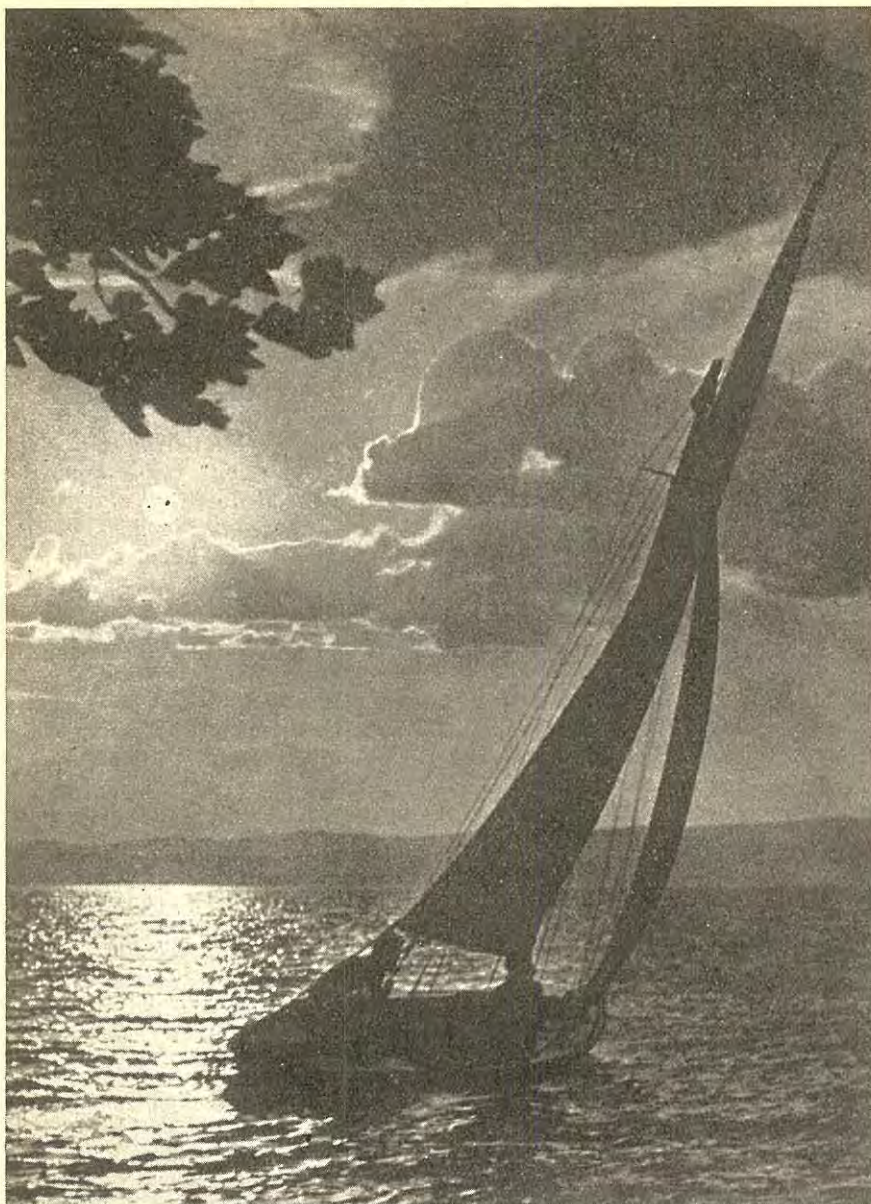
„Vikingsen“ modtager mellem Aar og Dag utallige Forespørgsler fra unge Mennesker om, hvordan man bliver Sømand. Nedenstaaende Artikel kan maaske give et bedre Svar end Redaktionen selv kunde give.

rat og jeg kappede en stor Fiskerbaad, satte Sejl og sejlede ned af Fjorden indtil vi løb paa Grund, saa lod vi Baaden staa, sprang i Vandet og spadserede ad Ergene tilbage til Byen. Men det var ikke det eneste; var vi ikke blevet stoppet i Tide, havde vi ogsaa

sat en stor, svensk Skonnert „Amalie“, der laa oplagt, i Drift. Vi havde allerede ladet de fleste af Fortøjningerne gaa, da vi blev opdaget. Vi drømte ellers allerede om at sejle ned til Syden med den, skønt den var afrigget.

Jeg var ikke mere end 14½ Aar, da jeg kom ud paa min første rigtige Sejlads. Den var fuld af smaa, muntre Episoder. Det begyndte med, at jeg en Dag, det var forresten Børnehjælpsdagen 1925, som saa ofte før, gik langs med Havnen og drømte mig ombord i Skibene. Pludselig standser jeg og lytter, der var en, som sagde, at nu gik han op for at faa en ny Dreng. Ved disse Ord skyllede en Glædesbølge gennem mig, her var min store Chance endelig. I en Fart entrede jeg over Lønningen paa det, som det syntes mig saa store Skib, det var en Galease paa 110 Tons, og stod og stammede i det, alt medens jeg forsøgte at forklare dem, at jeg forfærdelig gerne vilde ud at sejle. Ja, det kunde jeg ogsaa godt komme, men jeg maatte jo først have en Søfartsbog, de skulde sejle Kl. 5 Eftermiddag, og Kl. var 1 nu, saa der var ingen Tid at spille. Hurtig som Lynet pilede jeg ud paa Politistationen og bad med vigtig Mine om en Søfartsbog, men stop, jeg maatte have en skriftlig Erklæring fra min Far først. Det var det værste, for mine Forældre vilde ikke have mig tilsøs, men jeg maatte jo forsøge. Altsaa sprang jeg, som var det for Livet, ned til det Sted, hvor min Far arbejdede og forklarede ham Sagen. Han saa lidt skeptisk ud, men fulgte dog med ned til Skipperen og talte med ham. Saa skrev han Tilladelsen i den sikre Tro, at jeg snart vilde blive ked af det og komme hjem igen. Vi sagde saa Farvel til hinanden, da min Far skulde paa Arbejde igen. Jeg skyndte mig ned efter Søfartsbogen og hjem for at tage noget Tøj med, men hvad? — jeg anede jo ikke, hvad jeg skulde have med, og Mor var paa Arbejde og kom ikke hjem før Aften. Jeg græd ved Tanken om Mor, da jeg pakkede et Tæppe, nogle Strømper og en Pude ned. Andet kunde jeg ikke finde paa, og saa gik det ombord.

Det var nu blevet forsent at mønstre, saa det maatte vente, til vi kom til Haderslev, som vi var bestemt for. Saa snart jeg var kommet ombord, begyndte vi at sætte Sejl og tage Fortøjningerne, og snart kunde jeg mærke, hvorledes Skuden krængede over for Vinden og begyndte at tage Fart. Saa fik jeg Lov at gaa ned i Kabytten og drikke Kaffe. Men det havde jeg ingen Rø til. Saa snart var jeg oppe paa Dæk igen og begyndte at klare op, og stolt var



Billede af en Maaneskinsfart.

jeg, — — passerede vi et andet Fartøj eller en Fiskerbaad stillede jeg mig i Positur og troede, at naar de vinkede, var det specielt til mig, men jeg værdigede dem knapt et Blik.

Stoltheden tog dog hurtig Slut, vi havde ikke passeret Bærren, før jeg maatte opgive at fortsætte med Aftensmaden. Jeg styrtede op for Lejderen, alt medens der stod en Straale ud af Halsen paa mig, og Skipperen og Bedstemanden lo, saa det rungede. Der var ikke mere Sø, end at en Snaps kunde staa paa Bordet med Top paa, men mig, der aldrig havde været udenfor Fjorden, forekom det som et forførdeligt Væjr. Jeg gav Hals over hele Dækket og kunde ikke holde Balancen. Naar Skibet duvede et Par Grader syntes jeg, at det maatte kæntré.

Til sidst var jeg saa udmattet, at jeg krøb ind under Bakken og lagde mig til at sove. Saa kom den „gamle“, som forresten ikke var mere end 25 Aar, og halede mig frem og sendte mig til Køjs. Men

hvilke Helvedes Kvaler led jeg ikke den Nat. Jeg græd og kaldte paa Mor, og angrede bittert, at jeg ikke havde lyttet til mine Forældres Raad og var blevet hjemme. Jeg blev enig med mig selv om, at naar vi kom i Havn, saa vilde jeg rejse hjem og aldrig mere se Vand. Næste Dag var det lige saa galt, og da det tilmed begyndte at blæse, saa vi maatte tage et Reb i Storsejlet, blev jeg sat til at passe Storsejlskløfald, medens vi firede det ned, men syg, som jeg var, lod jeg det bare løbe ud mellem Hænderne, og da Skipperen skreg til mig om at holde fast, tog jeg med begge Næver om Faldet med det Resultat, at jeg, med den Fart det havde paa, røg med til Vejrs og hang og dinglede der. Da jeg kom ned paa Dæk, faldt jeg sammen, saa tog Skipperen mig ned i Kahytten og hældte en stiv Bitter i mig med det Resultat, at jeg blev plakatfuld, men da jeg næste Morgen vaagnede, var jeg frisk som en Fisk, skønt Søen var vokset betydeligt. Det var et probat Middel den Snaps, saa da vi ankom til Haderslev, tænkte jeg ikke mere paa at mønstre af. — — Fra Haderslev gik vi til Aarhus, og medens vi laa der, skulde vi engang forhale. I Kajen var der nogle Indhug paa en Meters Bredde, hvori der førte Trapper ned til Vandet, og medens jeg gik og halede med Trossen over Skulderen og gaaende baglæns, forsvandt Kajen pludselig under mig og jeg drattede i Ballen. Heldigvis gik Trappen helt ned, saa jeg kom jo hurtigt op igen, men som

jeg saa ud, og som jeg lugtede. Det var lige ud for et Gasværk, saa der var en ubehagelig Afsondring fra dets Afløb ud i Havnen. — — Skipperen grinede, saa han var ved at knække sammen, han havde godt set, at det vilde ende, som det gjorde, men om han saa havde faaet 100 Kr. kunde han ikke holde op med at le og varsko mig, sagde han, saa morsomt havde det set ud, da jeg intetanende travede lige ud og pludselig forsvandt. — — Vi skulde paa Bedding i Aarhus, og medens vi laa og ventede paa vor Tur, vilde Skipperen lære mig forskellige Ting, som jeg skulde kunne, bl. a. vrikke. Vi stod i Jollen, og han viste mig Taget. Saa skulde jeg prøve, kunde ikke, prøvede igen med samme Resultat. Saa tog Skipperen mig i Kraven og holdt mig ud over Siden og sagde: „hvis du ikke gør det rigtig nu, saa kommer du i Vandet“. Saa forsøgte jeg igen og kunde heller ikke nu. „Naa, du vil ikke“ sagde han, vupti — der laa jeg i Vandet og fik en 3—4 Dukkerter efter hin-

anden, saa op og prøve igen, og nu kunde jeg vrikke, som om jeg aldrig havde været andet end Trossefører. — —

Medens vi laa og lossede var Bedstemanden, der var den Gamles Far, kommet alvorligt til Skade med sit ene Ben, og hans Kone var derfor kommet op til os. Da nu Turen kom til os til at komme paa Bedding, spurgte hun forfærdet, om vi da skulde op paa det tørre Land, for saa vilde hun ikke være om Bord, sæt Skibet væltede. Jeg husker, at jeg Stump Dreng, med overlegen Mine sagde, at hun ikke skulde være bange, for hvis det skete, var det vel ikke værre for hende end for os andre. Hun foretrak dog at blive i Land. — — Da vi en Maaned Tid efter, at jeg var kommet om Bord, laa og lastede Kævler paa Mariagerfjorden, fik jeg Lov en Søndag Morgen at tage hjem til Randers, men skulde være om Bord igen til om Aftenen.

Det lovede jeg, og saa travede jeg afsted, igenem en Skov og ad skumle Veje. Der var en Times Gang ind til Hadsund, hvor jeg skulde med Rutebilen fra. — — Hvor vigtig var jeg ikke, da jeg kom hjem. Jeg fortalte, som om jeg kom fra en Jordomsejling og ikke blot fra en Tur paa Sønderjylland. Mor spurgte, om jeg ikke havde længtes hjem. „Nej“ sagde jeg, „det gør en Sømand aldrig“. Jeg havde allerede glemt, hvordan jeg havde grædt og kaldt paa Mor den første Tid. — —

Da det lakkede mod den Tid, da jeg skulde afsted, sagde Far, at jeg hellere maatte blive hjemme om Natten og saa tage tidlig afsted næste Morgen. Saa kunde jeg godt naa at være om Bord til Arbejdstid. Langt om længe lod jeg mig overtale, og snart laa jeg i min gode Seng igen. Selvom jeg havde taget afsted, var jeg alligevel ikke kommet om Bord før næste Dag. Saa havde jeg nemlig ventet i Hadsund, thi ingen Magt havde faaet mig til at gaa ene gennem den mørke Skov. Men det vilde jeg jo ikke indrømme. Da jeg kom om Bord var det næsten Middag, og jeg fik et Pår Flade, saa det sang i Skallen paa mig, jeg fortalte, at det var Bilen, der var gaaet i Stykker, saa jeg havde gaaet næsten hele Vejen; jeg vilde jo ikke fortælle, at det var fordi, jeg var en Kryster. — —

Vi laa i N. Sundby og lastede for en Plads paa Lange-land. Jeg skulde lave Mad, det skulde være Sagovælling.

Der var kommet to Liter Mælk og et Pund Gryn. Skipperen havde sagt, at jeg blot skulde komme Grynene i Mælken og lade det koge, jeg syntes jo nok, at det blev noget underlig Vælling, og det mente de andre ogsaa. Jeg havde nemlig brugt hele Pundet til de to Liter Mælk, saa det var stivere end Risengrød. Den Dag bestod Middagen blot af Kaffe, det andet fik Fiskene. Stakkels Fisk, de har sikkert faaet Tarmslyng. Gule Ærter var jeg derimod Specialist i at lave, vi havde en fremmed Skipper til Middag en Dag, det var Ærter: Aldrig havde han faaet noget, der smagte saa godt, han vilde absolut se den, der kunde lave dem saa gode. De kan tænke Dem, jeg var stolt. — —

I December Maaned laa vi i Petersværft og lastede paa Strømmen. Det var koldt, og der var Is paa Vandet. Jeg stod ved Spillet, og Bedstemanden stod og huggede an' nede paa Stammerne, som laa i Vandet, hvorpaa Skipperen og jeg hev dem op. Bedstemanden (vi havde faaet en ny og yngre, da den „gamle“ blev syg), stod paa Stammen og fulgte



I Hamburg udfolder der sig paa Alsteren et livligt Sportsliv med et Mylder af Robaade. Sejrherreren hilses paa tysk Maner.

med op for at stuve dem i Lasten. Da den var kommet op i Højde til at svinge ind over Lønningen, slap Skipperen pludselig Bremsen, og Kævlen plus Bedstemanden fik sig en Dukkert, og jeg lo, jeg syntes jo det saa saa sjovt ud. Men jeg holdt snart op med at le, hvilket jeg var nødt til, hvis jeg ikke vilde have Munden fyldt med Vand. Den „gamle“ havde nemlig ogsaa strittet mig en Tur i Ballen, da jeg lo af den anden. Naa, det endte jo i Fryd og Gammen, det var jo blot Spøg, selvom den var lidt grov. Jeg fik en lille Snaps at varme mig paa, og de andre fik flere store. — — Om Aftenen var jeg henne Agter og fik lært mig Kompasset, og jeg lærte det. Paa to Timer havde jeg lært baade 1—½—og ¼ Streger hele Rosen rundt. For hver 5 Fejl, jeg sagde, fik jeg en paa Siden, saa jeg var agtpaaagivende overfor, hvad han lærte mig. Da det var overstaaet, begyndte Skipperen og Bedstemanden at snakke om Spøgeri og Klaboutermænden, som kom ind over Bakken. Saa sagde han, at nu maatte jeg hellere gaa forud og gaa til Køjs. Jeg kom op paa

Dæk, men blev staaende stiv af Skræk, Vindens Sus i Riggens og Vandets Skvulpen langs Siderne forekom mig mystiske, og da Maanen i det samme kom frem, og kastede sit Skær over den sammenrullede Stagfok, gav jeg et Vræl fra mig og styrtede ned i Kahytten. „Klaboutermænden er der“ raabte jeg, de lo jo godt af mig, men fulgte mig dog hen i Lukafet. Dog viste de mig først, at det blot var Fokken, jeg havde set paa Bakken. — —

Naa, vi blev omsider lastet og kom afsted, denne Gang for Randers, saa kom jeg da hjem til Jul, men det var heller ikke mere end ligetil. Vi fik daarligt Vejr, saa vi maatte ligge paa den glatte Dækslast og rebe Sejlene med Vandet fossende ind over os hele Tiden. Medens vi laa der, tabte jeg ganske min Agtelse for Bedstemanden. Han laa hele Tiden og jamrede sig. „Den fordømte Skipper“, sagde han, „han sejler os rundt, vi kommer aldrig hjem“. Nu bagefter, naar jeg tænker paa det, er jeg ogsaa klar over, at der ikke var langt igen, men den Gamle forstod at føre sit Skib, og han kendte det.



Maleri af Fr. Landt.

*Over Nordhavs mørke Vand gaar et Kongetog,
Danske Mænd ombord, i Toppen Dannebrog.
Kongens Færd, Kongens Togt, Kongens Mænd og Maal,
Fører med sig Glædens Guld og ikke Stridens Staal.*

H. M. Kongens Yacht „Dannebrog“ eskorteret af „Ingolf“ og „Hvidbjørnen“ under Island. Sommeren 1936.



Føreløffende - !

det er den enstemmige Udtalelse om BECK's nye Prismekikkerter i Letmetal, og dette gælder ikke alene Kvaliteten, ogsaa Prisen vil overraske Dem - behageligt. Se dem hos Deres Optiker eller Instrumentmager, de har dem overalt.

Generalrepræsentant for Skandinavien:
P. A. HERSKIND
København
Frederiksborggade 50

BECK KASSEL
CBS

Det var haarde Dage, vi havde der, Vandet fosed ned i Lukafet, jeg maatte krybe i et Par Sække og tage Olietøj paa for at være nogenlunde tør, og holde Varmen saa godt det lod sig gøre. Det endte med, at jeg fik Frost i højre Fod. Der blev ikke gjort noget ved det, og tilsidst kunde jeg knapt gaa, men maatte næsten kravle mig frem. Naa, vi kom omsider op paa Barren og smed begge Ankre, for det blæste en Storm, og vi maatte vente paa Isbryder, før vi kunde gaa op. Den kom Dagen efter, men i Nattens Løb havde vi mistet det ene Anker. Medens vi laa derude om Natten, smertede min Fod saadan, at jeg maatte gaa hen til Skipperen. Den var da blevet helt blaa og sort og lugtede saadan, at det næsten var umuligt at opholde sig i Nærheden. I en Fart fik vi lavet noget Sæbevand og fik den vasket, hvorpaa Skipperen med et dybt Suk tog den sidste Sjat Brændevin frem for at bade Foden med det. Det smertede ham; „Det er Synd, det er Faneme Synd,“ mumlede han. Om det var Brændevinen eller mig, det var Synd for, ved jeg ikke, men jeg mistænker, at det var Snapsen, han hentydede til. — —

Da Isbryderen kom, slæbte den os op midt i Fjorden til en Anløbsbro, der maatte vi vente til den havde været inde i Randers efter Jernplader til at hænge langs Siderne, saa Isen ikke skulde skamfile Skroget. Provianten var sluppet op for et Par Dage siden, vi havde bare levet paa Kaffe og Rugbrød samt et lille Stykke Sylte, hvoraf der endnu var ca. ¼ Pund tilbage, som det var Meningen

vi skulde have til Aften. Vi kunde nemlig ikke komme op før næste Dags Morgen, naar Bryderen kom tilbage, saa vi maatte sulte en Dag til. Medens den „Gamle“ og Bedstemanden gik oppe paa Dæk og saa paa Sagerne, stod jeg nede i Kalytten og saa paa det lille Stykke Sylte. Jeg var sulten, og hvad, de kunde da ikke se om jeg tog et lille Stykke af den. Aa, hvor det smagte, bare et lille Stykke til, endnu et og et til, hvor forfærdet blev jeg ikke, da jeg pludselig opdagede, at jeg stod med det sidste lille Stykke i Haanden, og nu kom de andre og vilde til at have deres Kaffe, Brød og Sylte, jeg stoppede Sylten i Lommen saa de ikke kunde se det, og bad til, at de maatte glemme, at der var noget, der hed Sylte; de begyndte at „dække“ Bord, men kunde selvfølgelig ikke finde nogen Sylte. De spurgte mig. Nej, jeg havde ikke set noget Sylte. Pludselig saa den Gamle vist paa mig, tog et Spejl og holdt op for mit Ansigt, O vé, der sad den herligste Krans af Fedt rundt om hele Munden. „Naa, saadan“, sagde han, „og du vil være Sømand, bliv i Land og gaa aldrig til Søs mere, du bliver aldrig Sømand“. Det var det værste, han kunde sige. Jeg, som allerede følte mig som helbefaren Matros, grædende tog jeg det sidste lille Stykke Sylte op af Lommen og rakte ham det. Han tog det, og med den ene Haand holdt han min Mund aaben, medens han med den anden stoppede Sylten langt ned i Halsen paa mig, jeg brækkede mig og kastede al Sylten op igen. Det tog et Par Aar, før jeg igen taalte at se Sylte. — —

Næste Morgen kom vi til Byen, det var Juleaftensdag, og jeg blev afmønstret, da Skuden skulde lægge op med Lasten inde. — —

Det var et stolt Syn da jeg kom op gennem Byen, paa venstre Fod en Søstøvl, paa højre en Sivsko (det var den, der var daarlig og det var det eneste, jeg kunde have paa), lysegraa Regnfrakke, blankskygget Kasket med hvidt Betræk, midt i Vinteren, ja det var et stolt Syn. — — Det var værre, end vi troede med Foden, der var gaaet Koldbrænd i den. Den var næsten raadden, saadan lugtede den ihvertfald. Det tog 3 Maaneder at kurere den, saa den var altsaa ikke helt fri for at være lidt angrebet. — — Jeg har sejlet med samme Skipper flere Gange senere, og han har indrømmet, at selv paa Trods af Sylten blev der alligevel en Sømand ud af mig.

H. M. K. Lindenstrøm.

**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

Europas længste Bro.

Det kan vel ikke nægtes, at Storstrøms-Broen hidtil har været Grad har staaet i Skygge af Kæmpeværket ved Lille Bælt. Men allerede nu mærker man en stigende Interesse for Arbejderne mellem Masnedø og Falster. Sommeren vil se adskillige Lystrejser til Storstrøms-Broen. I al Stilhed — hvormed menes den nye brovendinge Reklameskridt — er der i Løbet af de sidste Aars sket enorme Fremskridt. Man konstaterer en glimrende Samarbejde mellem det danske Ingeniørfirma, Christiani & Nielsen og dets engelske Kollega, Mr. Long. Det hele gaar støt, programmessigt fremad. Slutningen af 1937 bruser Gedser-Åkspisessen over Europas længste Bro.

Ikke Columbus.

De, der ved, at det slet ikke er Columbus, der opdagede Amerika, men en Søfarende fra Helsingør. Det er i hvert Fald alle Helsingør-Borgere klar over, og St. Marie Kirken i Helsingør findes en Række Vælgvædede Billeder af Mænd, der hed Hans Pothorst, og om ham hedder det, at han betraadte Amerikas Jord 20 Aar før Columbus.

Det fortælles oven i Købet, at Columbus, da han kom til den Norden, her fik Ideen til sin store Opdagelse. Men det er ingen Taalning at se på. Næste Mønter kom iv mod sig til Byen det var Intelligensprøve.

Her er en af de sidste Prøver, der i denne Tid har været givet. De er alle af den Art, at man vil have en Konkurrence paa den, men det vil dog yse sig, at de fleste Mennesker sætter sig i Hovedet, at de vil vinde.

Der ligger et Skib udenfor Løbet, der er et Dæk, der ligger ned til Vandet. Der er en halv Meter mellem hvert rim. Saa stiger Vandet een Meter. Hver mange Tim er den derefter over Vandet. — — — 400.000. Dansk over den Atlantik.

I Tyskland de danske Amerikabåde, først Thingvalla, siden den Skandinaviske Amerika-Linjens, ser man et Tøg af danske Emigranter drage over Havet til den nye Verden Amerika, en endeløs Kavalkade af danske Udvandrere, og i Aarens Løb er disse mange danske Emigranter blevet til over 400.000.

Rejsen derover med Thingvalla-baadene var meget primitiv. Rejsen kostede ikke meget. Overgang ikke mere end 60 Kr. — men det var jo ogsaa fattige Folk som rejste. De maatte selv medbringe Spisegrej og Sengekleder. I Nyhavn fandtes særlige Butiker, hvor man kunde købe hele Udstyret, Madras og Skraapuder, Spisestik og Blikfade. Levering med mekanisk Kran til og fra.

Ulykken 4388. I Aare 1888 skete en frygtelig Søulykke. De to Dampere Geisler og Thingvalla stødte sammen under New York Land. Der var 79 Mennesker.

sker druknede. Hele Kloden talte om denne Søulykke, som var ejendommeligt derved, at ikke alene to danske Skibe, men ogsaa to fra samme Selskab stødte sammen. I øvrigt udførte ved den Lejlighed Kaptajn Laub, Fader til den nuværende Havnedirektør, en Heltedaa ved at føre „Thingvalla“ med knust Stævn ind til Halifax.

Mit Fødeland farvel....

Atlantehavsbaadene afgik i gamle Dage fra Larsens Plads, hvor der tit udspillede bevægede Afskedsscener, og undertiden gik Skibet over til Frederikshavn for at tage Jyderne med. Naar Skibet lagde fra Kaj ved Larsens Plads, lød altid Sangen: „Og nu vil jeg sige mit Fødeland farvel“. Disse Udvandrerskibe var gerne lastet med Kaal fra Amager til Amerika, og Lugten af denne Mængde af Kaal hang Emigranterne i Næsen Maanedere efter.

Skiw.

Det skal udtales kort og med Stødlyd; saa betyder det et Skib, et godt, jævnt Skib af Jern, der befarer Verdenshavnene i Handelsøjemed.

Skude — det er en af Træ og med flere Master fulde af Sejl; en af Fortidens Skonnerter, Brigger, Barker og Fuldriggere, som nu er saa sjældne paa Havene.

Og Skib — normalt udtalt — det er det samme som en Baad; det er et indenlandsk Fartøj, der gaar i Sovevognsfart paa Aalborg eller Rønne.

Men Skiw er altsaa en Verdenssejler, reel og uden Luksus, et Fartøj til Vandet, mere end til Havnene, til Last og ikke til Passagerer.

Det har ikke Snabel som den Tapir til en Yacht; dets Stævn er ikke tegnet af en Arkitekt og en Ingeniør efter Hastighedstabeller, men af en Skibsbygger efter Drægtighedstabel.

Det har ikke et Hotel oven paa Dækket og et Hus, nedenunder; det har Plads til Last og Dækslast og til de fornødne Kamre og Luka'er.

Det har ikke Inksusmalet med Striber her og Forgyldning der; det er holdt, med Mønje og med ærlig Farve; det er sort, som det skal være, og det har sit Kompagnis Mærke paa Skorstenen.

Den har ingen Forromning og Fornikling og anden Functis her. Men godt med Messing, slebet til og holdt blankt af Pudsekluden!

Det er et Skib, der er bygget til at være et Skib, og det er et Skib, der er bygget til at være et Skib, og det er et Skib, der er bygget til at være et Skib.

Nyt Katalog

Andr. Fred. Høst & Søn's Boghandel har udsendt et nyt Katalog Nr. 49 1937 over antikvariske Bøger om Navigation og Søfart, hvormellem findes en Del af de gamle og nye Bøger, som er udsolgt. Den døde Kaptajn Kusk Jensen's Bogsamling. Kataloget omfatter ca. 500 Numre, væsentlig oplysende Litteratur og der byder sig her en Lejlighed til for en billig Penges at supplere sin Bogsamling paa disse interessante Bøger. Der er en Del Bøger, som det er værd at se paa.



Kaptajn

„Kartoffel-Jones“

den engelske Skipper, som paa to Dage har erobret sig et Verdensnavn, idet han har trodset 27 Nationer

Gibraltar, April.

Kaptajn Jones sejler stolt ud af Bilbaos Havn. Kaptajn Jones nærmer sig Alicante. Kaptajn Jones stiger ud i Gibraltar.

Det er denne Kaptajn Jones, som hele England har moret sig over i den sidste Maaned, fordi han som en gammel Sørover, ikke blot har vovet at trodse hele den britiske Flaademagt, men hele 27 Nationer. Alle engelske Aviser omtaler ham med Humor som Kartoffel-Jones, og de har givet ham dette løjerlige Navn, fordi hans Ladning bestod af Kartoffler. Han fik bragt sine Kartoffler til Spanien til trods for 27 Nationers Magt og Vilje, han brød Blokaden og sejrede over alle Europas Udenrigsministre.

Vi snakker Sø og Hav, idet han fortæller mig sit Liv og Levned.

Hans Slægt har været Sømand i mange Generationer, saa det var en Undtagelse at hans Fader blev Skræder.

„Du skal ogsaa være Skræder“, sagde Faderen til lille Jones, da Drengen var ti Aar.

Barnet svarede ikke. Men den Dag da han blev 11 Aar, søgte man forgæves efter lille Jones. Han var forsvundet. Det viste sig, han var stukket af til Søs. Hermed begyndte et langt og bevæget Sømandsliv. 14 Aar gammel passerede han første Gang Kap Horn. Nu har han ialt været 20 Gange rundt om Jorden. Han har sejlet paa alle Verdens syv Have og oplevet adskilligt. Under Krigen 1914 sejlede han med Træ fra Brasilien til England. En Morgen i Juni 1918, da han befandt sig Syd for Irland paa Vej til Bristol, opdagede han pludselig en tysk Undervandsbaad i truende Nærhed af hans Skib. Jones satte Farten op og snoede sig i Zig-Zag ind i Bristolkanalen. „Den gamle er gal“, sagde Besætningen. „Hurtigere, hurtigere“, raabte han. Og den gamle sejrede.

I Land havde han en Hustru og en Datter, som stadig gentog i Brevene, at han skulde forlade Havet med dets Farer og Risiko. I 1928 tog han sig saa et Hus og en Have paa Landet ved Swanseabugten. For første Gang levede han i rolig Lykke, men Livet er lunefuldt ogsaa paa Landjorden, thi kort efter

døde hans kære Hustru. Nu følte han, at Havet var og blev hans Skæbne.

— Jeg bliver gal af at være her i Land; sagde han til Datteren. Jeg kan ikke holde ud, at se Skibene passere forbi hver Dag, jeg føler mig som en Fange her....

Men saa viste det sig, at han var for gammel — 65 Aar, — til at nogen vilde have ham. Derfor købte han sig selv en Baad, som han gav Datterens Navn: „Mary-Llevellyn“.

Nu var han altsaa bleven Skibsreder og Kaptajn paa sit eget Skib. Men hans Karrière tegnede sig ikke særligt godt. Der var ingen Fragter at faa.

En Dag kom en Udsending fra den sparske Regering, som søgte en modig Skipper, der ikke var bange for at bringe Levnedsmidler til Spanien. Spanieren foreslog:

— Hvis De vil bringe en Ladning Kartoffler ind til Bilbao, saa skal De faa 2000 Pund Sterling. Siger De Ja?

Det var paa den Maade, Kaptajn Jones blev engageret i den ekstraordinære Konflikt med General Franco, den internationale Ikke-Interventionskomité i London og hele 27 Nationers Blokade overfor alle spanske Havne. Og det var paa den Maade, han fik sit populære Tilnavn: Kartoffel-Jones.

Efter fem Dages Sejlads i daarligt Vejr befandt han sig en halv Snes Mil fra Bilbao, da en engelsk Destroyer i fuld Fart styrede hen imod ham med Signalet: — Stop!

Jones stoppede.

— Har De Traadløs? signaliserede Englænderen.

— Han tror, vi er en Millionær-Yacht, brummede Jones. Og han signaliserede: — Nej!

— Gaa ind i Havnen Saint Jean de Luz. Vi eskorterer Dem. De vil dér faa Forklaring.

Rasende gal i Hovedet tog Jones Vejen til Saint Jean de Luz, og i Havnen dér fik han med Forbavelse at høre om Ikke-Interventionskomitéens nyligt vedtagne Blokade af de spanske Havne.

I den engelske Marines Kontor i Havnen udspillede der sig nu et lige saa ekstraordinært Scene. Foran den gamle Kaptajn, der stod foran Skranken, sad en lille vigtig Kontorist ved et Bord og sagde overlegent:

— Det er for Deres eget Vel, at vi har ført Dem bort fra Deres Rute, thi De vilde sikkert være stødt paa en Mine, eller De vilde være bleven standset af General Francos Krigsskibe og opbragt.

— Sig mig, unge Mand, svarede den gamle Kaptajn. Jeg holder ikke af dette her, jeg har været Kap Horn rundt flere Gange end jeres Baad, og jeg er ikke noget nyfødt Barn. De taler til mig om farlige spanske Krigsskibe. Da jeg gik i Skole, lærte jeg, at den spanske Marine for længe siden laa paa Bunden af Havet, fordi den kom for nær til gamle England. Jeg har ikke hørt andet om den siden. Saa jeg tror ikke, at den er uovervindelig!

Derefter fulgte en lang Række Forhandlinger, der trak uendeligt ud i flere Dage. Den gamle Kaptajn blev mere og mere gal i Hovedet.

Natten til den 18. April er han forsvunden. „Mary-Llewellyn“ ligger ikke mere i Havnen. Den gamle Ræv fra alle Have har narret Stormagternes Krigsflaader, der laa paa Vagt med tyve store Skibe med fuld Damp oppe. Og uden om kredsedede General Francos farligste Skib: Krydseren „Almirante Cervera“.

Men Jones tog ikke til Bilbao, han tog meget længere bort...men saa hørte han i Gibraltar i Radio fra London, at tre andre engelske Skibe ogsaa havde narret Blokadeflaaden og var kommet ind i Bilbao. Han kendte dem godt. Det var „Hamsterley“ (Kaptajn Still), „Mac Gregor“ (Kaptajn Mais) og „Stanbrooke“ (Kaptajn France). Deres Navne skal ogsaa nævnes her i denne Krigsberetning fra de farlige spanske Havne. De engelske Skibe var begyndt at gøre Grin med den engelske Regering, men Kaptajn Jones var den første, og han svor: Til Bilbao igen eller Døden!

Saaledes blev den gamle engelske Skipper berømt paa en eneste Nat og kom i Verdenspressen, bare fordi han vilde sejle Kartofler til Bilbao.

Flere og flere Skibe er nu fulgt i Kartoffel-Jones' Spor. Dag og Nat fortsættes den farlige Kaperkrig i de spanske Farvande.

Kulturens Gang

Kulturen begyndte langs Floderne og de første Kolonier var undertvungne Bopladser. Men den store Kolonisation kom først, da dristige Søfarere vovede sig ud over Oceanerne.

De Opdagelsen af de nye Verden flyttede Historiens Tyngdepunkt fra Middelhavet til Nordsøen,

begyndte den hvide Imperialismes Tidsalder, hvorover Gravklokkerne i Dag kunde synes at ringe.

Forrest i det koloniasatoriske Arbejde finder vi de to store Verdensmagter England og Frankrig. Men hele den europæiske Økonomi bygger paa uhyre Tilførsler af Koloniernes Raastoffer og Tilstedeværelsen af oversøiske Markeder for de europæiske Industriprodukter. Dersom Frankrig og England i Dag opgav Kolonierne, vilde det betyde et materielt Sammenbrud for hele Europa.

Statsskoleskibet „Danmark“ faar en ny Kaptajn.

Den nye Kaptajn ombord paa Skoleskibet „Danmark“ blev fhv. 1. Styrmand Knud Hansen, der er født i 1901 i Nyborg. Han er af gammel Sømandsslægt, hans Fader er Lodsformand i Nyborg. Efter at have gennemgaaet de forskellige Grader og have gjort Tjeneste i Marinen indtraadte han i D.F.D.S. som Styrmand bl. a. i Amerikabaadene.

I de sidste 2 Aar har den nye Kaptajn været ansat som Styrmand i Statsskoleskibet „Danmark“, og hans Erfaring i Sejlskibssejls samt hans rent pædagogiske Evner gør ham særdeles egnet som Skibets nye Fører.

Det store Eventyr om H. N. Andersen og Ø. K.

Paa Fr. E. Pedersen's Forlag er Bogen om Etatsraad H. N. Andersen udkommet. Denne Bog, som væsentlig er bygget over Etatsraad Andersens 2 Bøger „Tilbageblik“ og „Udvikling“, er en decideret Bog for Ungdommen, hvis Udlængsler og Interesser vender deres Sind mod det fremmede.

Det Eventyr, der staar om Ø. K. i den danske Befolkning, faar i denne Bog en klar og saglig Baggrund. Opbygningen af „Kæmpeværket „Ø. K.“ har i sig selv ikke været noget Eventyr, men en Mands maalbevidste og energiske Arbejde for at vise ikke bløt os herhjemme, men hele Verden, at man kan, hvad man vil, vel at mærke, naar man har Evner.

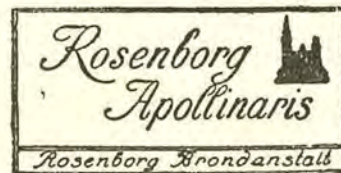
Ligesom i Etatsraad Andersens egne Bøger gaar der igennem Poul G. Ernst's Bog om Ø. K. en varm-følt Tone af Kærlighed til Danmark. Paa en Maade er „Det store Eventyr om H. N. Andersen og Ø. K.“ en Gentagelse af Etatsraadens egne Bøger, men der er samlet mange Oplysninger fra Personer, der ved forskellige Lejligheder har været i nær Forbindelse med Kompagniet eller Etatsraaden. At denne Bog vilde komme, var en given Sag, men Ø. K. og dets Skaber er saa store, at den maatte komme, medens Skaberen endnu var i Live.



Carvelin
BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler



TYSK ROSPORT

i 100 Aar

For 100 Aar siden grundlagde ti unge Hamburger-Patriciersønner „Hamburger Ruder-Club“, som danner Udspringet for hele den tyske Vandsport overhovedet, ogsaa Sejlsporten indbefattet. Vort Billede er fra 1850 og viser Mandskabet fra Klubben efter et Maleri. Dragter, Ansigter og Baade er naturtro gengivne. Det giver et udmærket Billede af Rosportens Begyndelse.



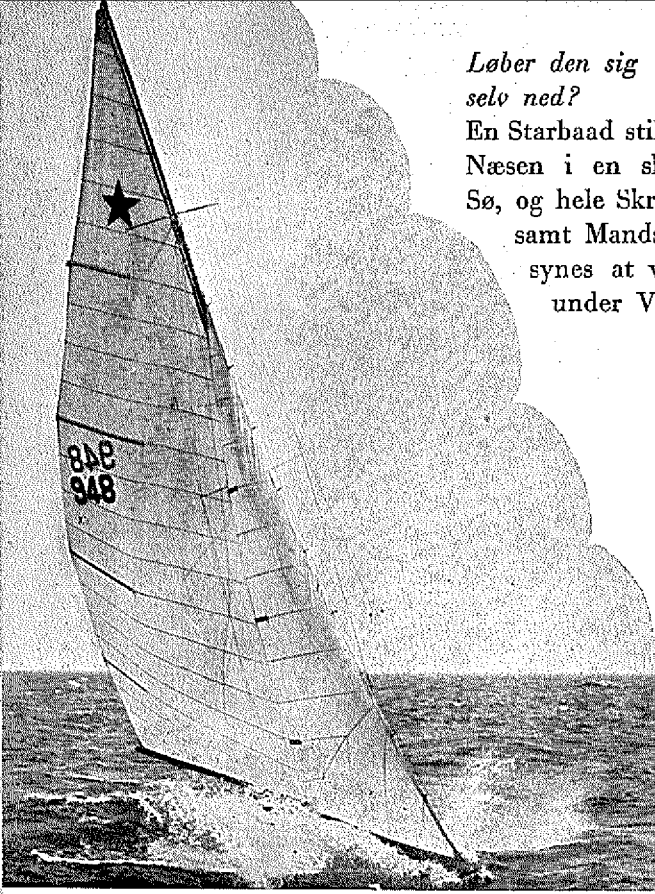
Hamburgs Mesterroer,
Roland Brandis.



Gamle Fisk.

Man er i Almindelighed tilbøjelig til at takserer Fisks Alder for lavt og at mene, at disse Dyr ikke kan blive særlig gamle. Det er en ren Fejltagelse. Man har Eksempler paa rene Metusalem'er blandt

Fiskene. I Londons zoologiske Have lever en Karpe, der notorisk er 150 Aar gammel. Gedder kan naa en Alder af 250 Aar. Laks kan blive 100 Aar, Aal 60, og selv Guldfisk, som mange synes, det er vanskeligt at holde Liv i, kan naa en saa ærværdig Alder som 50 Aar.



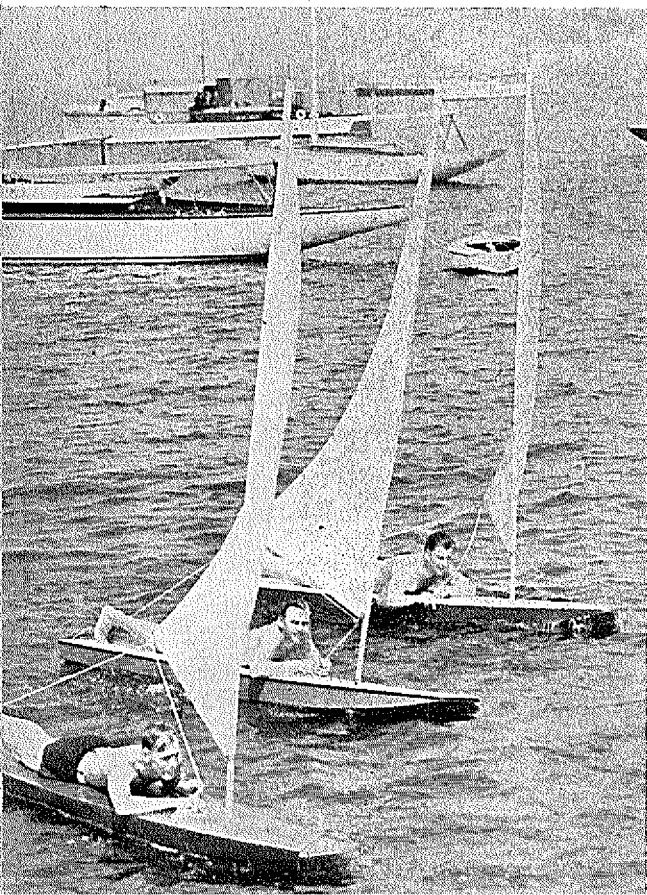
Løber den sig selv ned?
 En Starbaad stikker Næsen i en skrap Sø, og hele Skroget samt Mandskab synes at være under Vand.

SEJLS P



Det sidste nye.

Dette fornøjelige Fartøj er bygget i Pontonform og forsynet med en 12 Fod høj Mast og Sejl, der staar i Forbindelse med Roret. Denne Baadtype, der har vundet Indpas ved de amerikanske Badesteder, kan gøre en Fart af indtil 20 Miles i Timen.



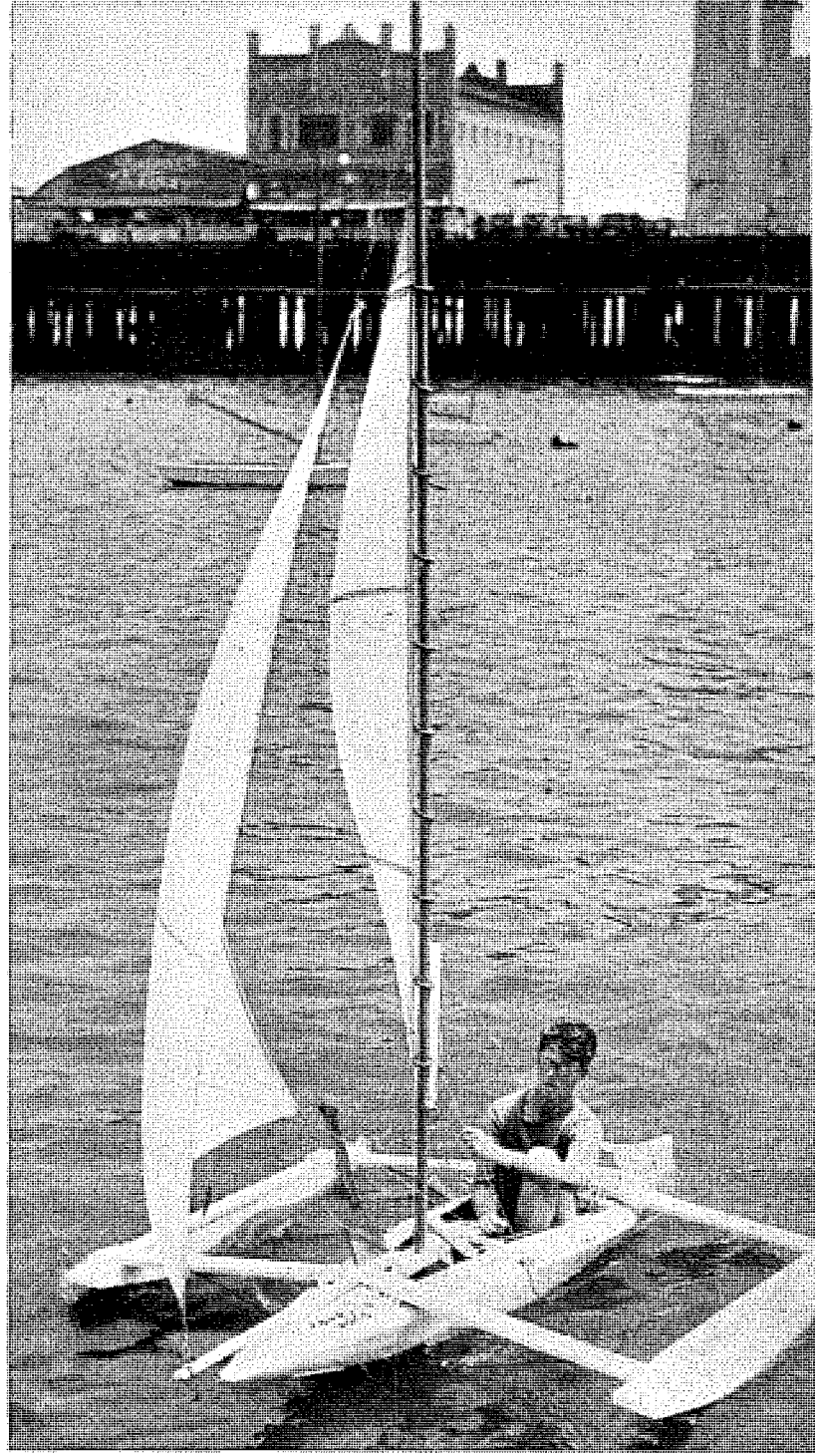
Kings Cup-Sejlads
 Et usædvanligt Luftfotografi, der viser „Astra“, „



RTEN



i England.
og „Britannia“ i Kamp om King's Cup.



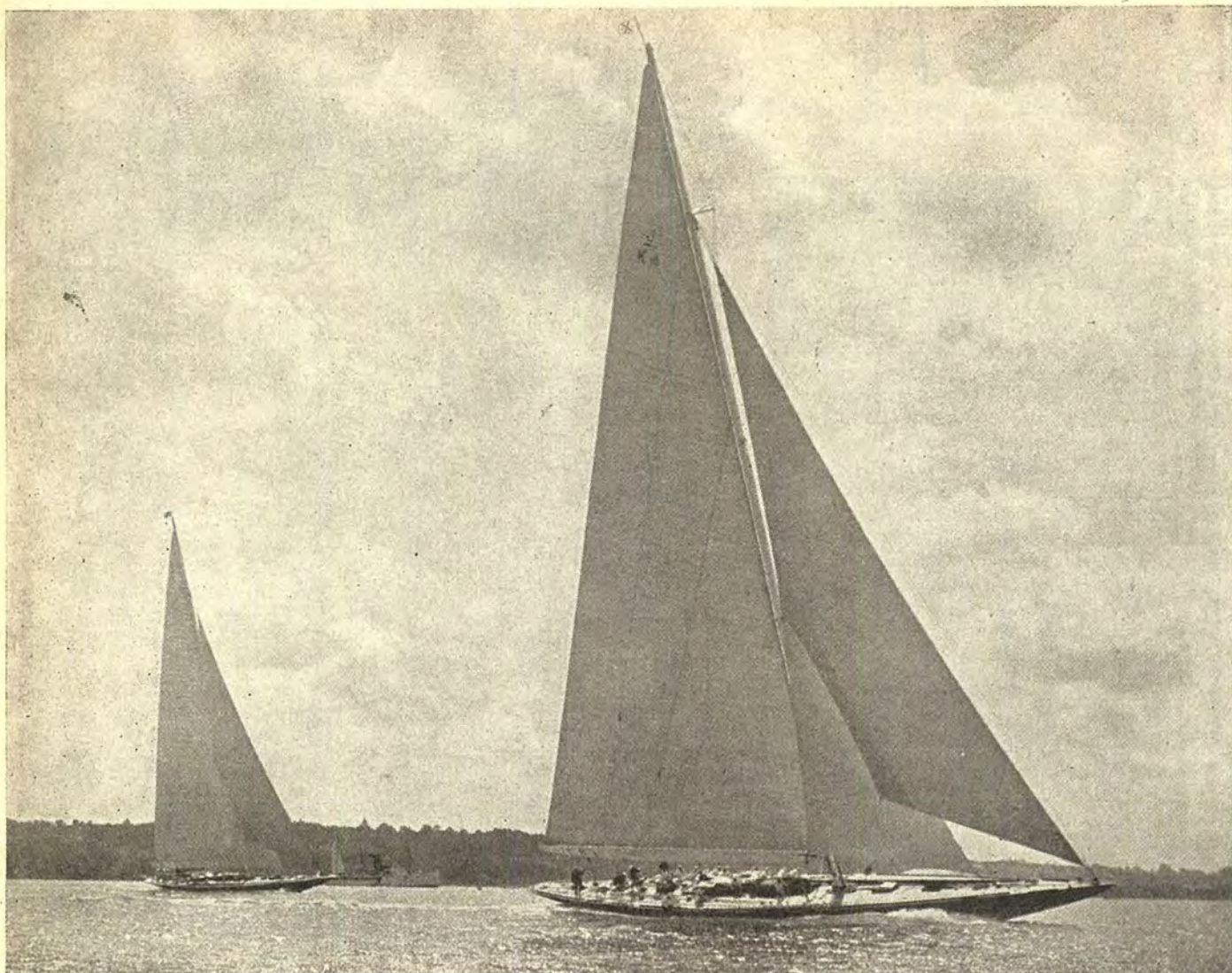
Naar man bliver ked af sin Kajak.

Denne 19-aarige Amerikaner var ikke tilfreds med sin Kajak og udstyrede den derfor med Pontoner paa hver Side, Mast, Sejl og Ror, og sejler nu Vandet tyndt med sin geniale Opfindelse.



← Baadene søger Startposition. En almindelig Situation fra en Helligdag paa Themsen.

← Fra Berlins Foraars-Sejluge. Jollerne bliver slæbt frem til Start.



Endeavour I og II.

America's Cup-Udfordreren

ENDEAVOUR II

I Begyndelsen af Maj Maaned forlod Endeavour I og Endeavour II England paa Vej til Amerika, hvor den bedste Baad skal sættes ind i Kapsejlsden om America's Cup. Begge Baade blev bugseret over Atlanterhavet.

Det første Løb i Kampen om Pokalen vil finde Sted den 31. Juli udfør Newport, Rhode Island. Det er Englændernes sekstende Forsøg paa at tilbageerobre Pokalen, som Skonnerten America vandt i 1851 i engelsk Farvand.

Den nye Endeavour er, som allerede meddelt i en tidligere Artikel, bygget hos Camper & Nicholsons, Gosport, efter Tegninger af Charles E. Nicholson. Den tilhører Mr. T. O. M. Sopwith. Dens omtrentlige Maal er: Længde overalt 152 Fod, i Vand-

linien 87 Fod, Brede $22\frac{1}{2}$ Fod, Dybgaende 15 Fod, Deplacement ca. 164 Tons. Konstruktionen er paa mange Punkter ligesom Endeavour I's. Byggematerialet er Staal med Pladerne anbragt Kant mod Kant i Modsætning til Endeavour I, hvor de i Sammenføjningerne ragede lidt ind over hinanden. Yachten er forsynet med en Sænkekøl, der forøger Dybgaendet med 7 Fod, naar den er nede. Masten er rund, da en saadan i Praksis har vist sig at være mere hensigtsmæssig end en strømlinieformet. Den er af Staal og minder i Konstruktionsmaade om en Bambusstang, dog at „Ringene“ sidder indvendig i Cylinderen. Pladerne og Staalringene er svejsede sammen.

Med Henblik paa en bedre Manøvrering under

Kapsejlads er Dækket holdt saa frit for opstaaende og saa rummeligt som muligt, og forskellige mekaniske Finesser i Form af gearede Spil, Vindmaalere og lignende er installerede. Yachten er mørkeblaa med en tynd Guldstripe langs Dækket i hele Skibets Længde. Vandlinien er hvid, og under Vandet er Skroget bronzeret. Sejlarealet paa den gamle og den nye Endeavour er ens, men den nye Baad er 4 Fod længere i Vandlinien end den gamle og derfor 20 Tons tungere.

Hiensigten med at gøre Baaden længere er selvfølgelig at forøge dens Fart, særlig ved Bidevindssejlads i let Luft. Under Prøvesejladsen sidste Sommer synes det ogsaa, som om Maalet, som dens Bygmester havde sat sig, var naaet; Endeavour I syntes Endeavour II overlegen paa mange Punkter, særlig ved Bidevindssejlads. Nogle Ekspertter hævder dog, at det paa Grundlag af de afholdte Prøver er for tidligt at udtale sig om, hvilken Baad, der er den hurtigste, blandt andet fordi den nye Endeavour ikke fik Lejlighed til at vise sig i al Stags Vejr. To Gange i sidste Aars Sæson blev Baaden afmastet, første Gang ved Plymouth i en heftig Byge og toppet Sø, anden Gang under Sejlads i Cowes Ugen, denne Gang skyldtes Uheldet, at et Bagstag svigtede. Resten af Sæsonen sejlede Yachten med en midlertidig Mast, der ikke tillod den at blive sejlet ret haardt. Masten er altid det svage Punkt paa saa store Fartøjer, men naar en Mast to Gange i samme Sæson blæser ud af en Baad, kan det vistnok kaldes meget uheldigt.

Det er første Gang i Løbenes Historie, at Englænderne kan vælge imellem to Baade.

Ifølge en Overenskomst, der kom i Stand med Amerikanerne lige efter Nytaar, kan Englænderne vente med at bekendtgøre hvilken Baad, de vil sætte ind i Løbene, indtil en Maaned før de skal finde Sted, hvorimod Amerikanerne først skal offentliggøre Navnet paa den Baad, der skal sejle, en Uge før Kampen finder Sted.

Prøvesejladerne med den nye Endeavour mod den gamle vil blive fortsatte i Juni Maaned ved Newport, hvorefter den bedste Baad vil blive anmeldt til Løbet. Det vil sandsynligvis vise sig, at det bliver den nye Endeavour. Amerika har bygget den nye I-Klasse Yacht Ranger, som for Tiden prøvesjles mod Yankee og Weetamoe for at finde ud af hvilken, der er den bedste Forsvarer for Pokalen.

Som altid før et American Cup Løb diskuteres dette, og Reglerne, hvorunder det finder Sted, ivrigt i begge Lande. Englænderne spørger om Løbet kan kaldes fair og svarer hertil baade Ja og Nej. I alle Tilfælde er Løbene efterhaanden blevet den vanskeligste af alle internationale Sportskonkurrencer, og



Sadolin & Holmblads Skibsmaling og Bundfarve anvendes af førende Rederier i Ind- og Udland. Vi har Specialfabrikata til ethvert Formaal ombord.

Ovenstaaende Billede viser M/S „Hammershus“, der lakeres med

SADOLIN Emaile

den danske Emaillelak med Verdensry.

SADOLIN & HOLMBLAD A/S

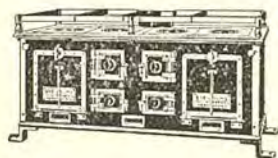
Nordens største og ældste Farve- og Lakfabrik

foruden det sportslige Moment i Sagen findes der noget mere, som er vanskeligt at definere. Noget som sikkert for Englands Vedkommende indeholder en god Portion Bitterhed over de stadige Nederlag, og at Amerikanerne er klar over, at ikke alt er, som det burde være, viser den Beredvillighed, hvormed de er gaaet ind paa visse Lempelser i Reglerne. De hævder endogsaa, at de gerne saa, at England vandt Pokalen, men lidt skeptiske spørger Englænderne, hvem af de amerikanske Yachtskipper og Yachtere, der vil staa for Eftertiden som de slagne.

Imidlertid, der er Grund til at imødesee Løbene med ganske særlig Interesse denne Gang, og „Vikingen“ skal holde sine Læsere underrettet om Begivenhedernes Gang.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



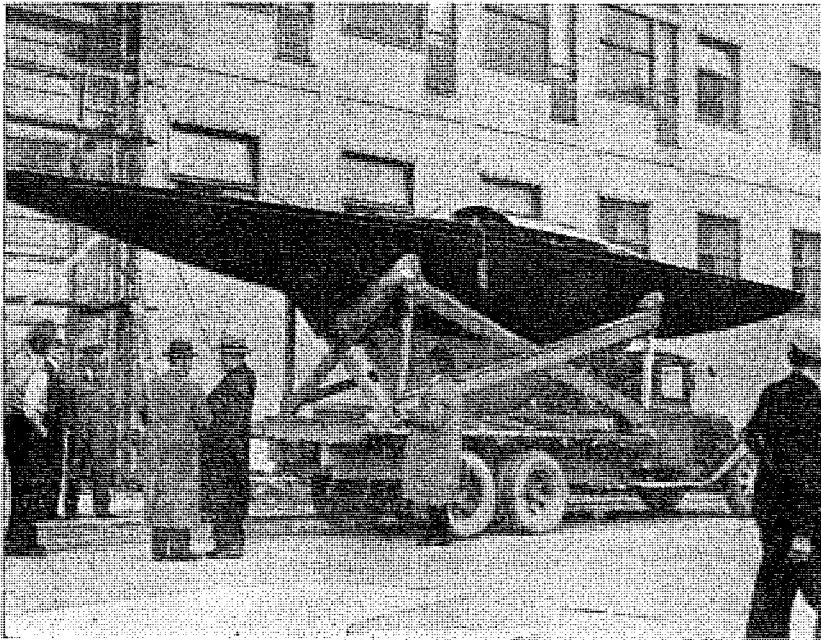
Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

H. SCHØSLER PEDERSEN

Floras Alle 12, Vanløse

Malerier af Skibe — Maritim Reklame



Forleden saas et interessant Syn paa Gøteborgs Gader: en stor Blokvogn med den herligste Kapsejler. Baaden var Sejlforeningen Æolus's Nybygning A 22, der er bygget paa Beckers Værft i Karlsborg. I Stedet for at transportere den ad Vandvejen har man ladet den foretage Rejsen pr. Vogn. Vi tror dog, at naar Baaden kommer i sit rette Element, skal den hurtigt vise sig at kunne klare sig, og man hævder i Sverige, at den er noget af det mest „funkis“, der har været fremstillet til Sejlsport.

Den største Flaade-Revy, Verden endnu har set

(Fra „Vikings“ Korrespondent). Portsmouth, 20. Maj.

Hele Havnen er dækket af en umaadelig Række Skibe af alle Nationer. Langs de vældige Kajer myldrer det med Tilskuere fra hele England.

Siden 1415, da Kong Henry V samlede sine Tusinde Skibe i Portsmouth, slaar Englands maritime Hjerte altid her. Hver Gang der finder en Kroning Sted i Westminster møder den nye Konge her: for at hilse paa sin samlede Flaade. Saaledes er det Skik i gamle England. — I Dag er det en ny Højtidsgang. En mægtig Flaade, større end nogen Sinde før i Menneskehedens Historie, passerer Revy for sin nye Konge. England har oprustet og opruster stadig.

Tre Hundrede Skibe fra Krigsflaaden, fra Handelsflaaden og fra Fiskerflaaden passerer Revy for Englands Konge. De danner 8 parallelle Linier og rummer mere end 60,000 Sømænd.

Omkring denne umaadelige Firkant af Skibe, som minder om, hvad Alexander den Store saa i Oldtiden for sine unge, ærgerrige Øjne, myldrer en Masse smaa Skibe af alle Stags.

Synet af de graa Krigsskibe og af alle Sejlskibene og Yachterne er saa extraordinært, at det gør det dybeste Indtryk paa alle Tilskuerne. Det er en By af Skibe, hvori Hjemmeflaadens Kolosser paa tilsammen 890,000 Tons danner det stærke Centrum, sammen med de 18 pragtfulde udenlandske Krigsskibe, der er kommet for at bringe Nationernes Hyldest til Englands Konge og dets Flaade.

De 33,500 Tons af „Nelson“, hvor Admiral, Sir Roger Backhouse residerer, markerer Spidsen af Hjemmeflaadens massive Blok, der danner en Række flydende Citadeller med befæstede Taarne.

Den amerikanske Krydser „New York“ danner Spidsen af den udenlandske Række. Lige efter „New York“ kommer den franske „Dunkerque“ med Frankrigs Viceadmiral Devin, der komplimenteres stærkt for dens store Kraft.

Det er aabenbart Revyens bedste Skib, og det vækker udelte Beundring. — Hvert eneste Skib er pyntet med levende Guirlander af begejstret raabende Marinere. Pludseligt lyder Kanonskudene, og Hurraraabene runger. Det er den kongelige, gyldne Yacht „Victoria and Albert“, som kommer langsomt. Om Bord i Yachten er Kong George VI i Admiralsuniform, Dronningen og den lille Prinsesse Elizabeth. Bag dem følger en hel Eskadre af Baade. I mere end en Time sejler Kongen og hans Følge rundt mellem Skibene og modtages overalt med drønende Hurraraab, medens han hilser paa Englands Flaade.

EFFZETT Sidebordsmotor



2 HK
2½ HK
3½ HK

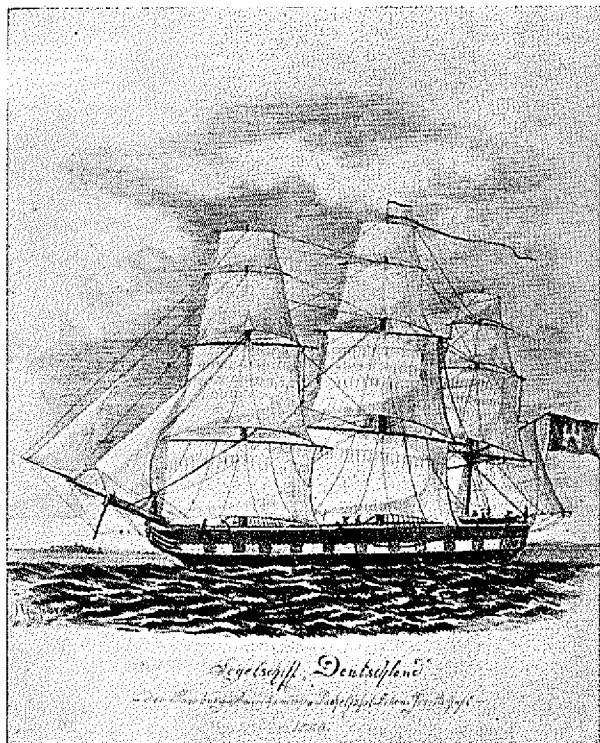
Præcisions-
arbejde
Billige Priser
Günstige
Vilkaar

Telefon: { 11 708
12 428

V. H. LANGEBÆK
Ingeniør, cand. polyt.
Nørre Søgade 35
København

EFFZETT Sidebordsmotor

Det største private Rederi i Verden



Hamburg—Amerika Liniens første Skib, Sejlskibet „Deutschland“, der i Aaret 1848 sejlede mellem Hamburg og New York.

DEN 27. MAJ har Hamburg—Amerika Linien i tre Menneskealdrer været beskæftiget i Verdensskibsfarten. Igenem 90 Aar har Liniens Skibe befordret Millioner af Passagerer og mægtige Godsmængder over Verdenshavene. Selskabets 90 Aars Jubilæum foranlediger os til følgende Tilbageblik paa dets Historie.

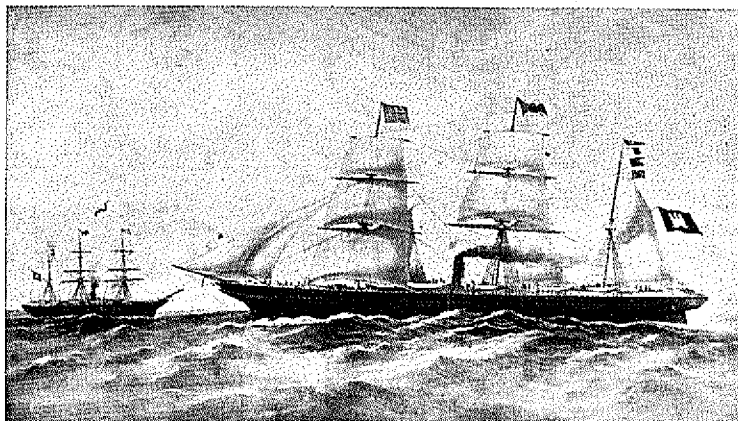
Det var en lille Kreds af Hamburgkøbmænd, som under Ledelse af Skibsmægleren og Skibsrederen August Bolten den 27. Maj 1847 paa Hamburg Børs tegnede en Kapital paa 450.000 Mark og besluttede Grundlæggelsen af „Hamburg—Amerikanische Packetfahrt — Actien-Gesellschaft“. Som det nye Foretagendes Formaal opgav Grundlæggelsesprotokollen „Tilvejebringelse af en regelmæssig Forbindelse mellem Hamburg og Nordamerika under Hamburgs Flag“, Aktiekapitalen blev anvendt til Bygning af tre store og efter Datidens Begreber komfortabelt udstyrede Sejlskibe, af hvilke det første, Fuldriggeren „Deutschland“ paa ca. 700 Tons, kunde tiltræde sin første Udrejse den 15. Oktober 1848.

Beslutningen om at lade Selskabet træde ud i Livet som Sejlskibsrederi er betegnende for Grundlæggernes Forsigtighed og købmandsmæs-

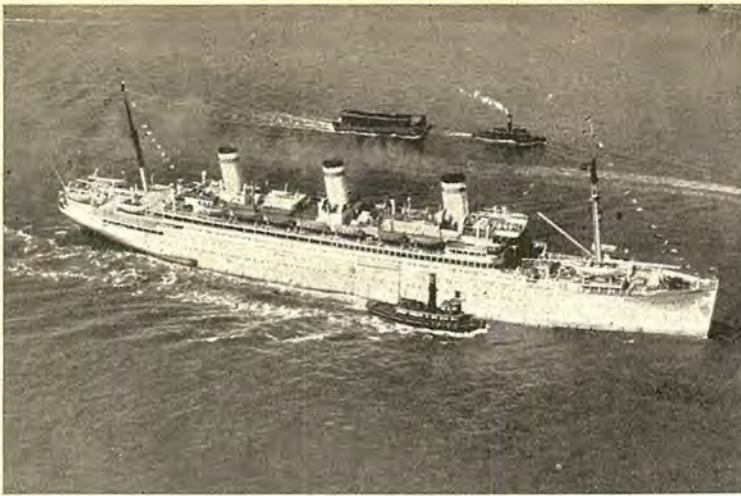
sige Soliditet. Paa Grund af Dampernes tekniske Ufuldkommenhed var Driften af saadanne dengang forbunden med en Risiko, som almindeligvis kun kunde bortelimineres ved Statssubventioner. Først da Dampernes Overlegenhed over Sejlerne blev mere isjñefaldende, lod man i Hamburg sine oprindelige Betænklichkeiten fare. I 1856 blev de to første Dampere indsat i Farten paa New York, og i det følgende Aar blev saa efterhaanden alle Sejlerne erstattet med Dampere.

Det lader sig ikke gøre i dette korte Tilbageblik at komme ind paa alle Enkeltheder i Udviklingen i de første Aartier. Kun skal det nævnes, at Foretagendets Vækst var langsom og afbrudt af mange Omvekslinger og Tilbageslag. Indtil Halvfjerdserne i forrige Aarhundrede forblev Hamburg—Amerika Linien i det væsentlige et hanseatisk Skibsfartsforetagende, som fandt sin Begrænsning i at tjene hanseatiske Interesser. Først fra Midten af Firserne begynder Opsvinget. Dette Opsving, der varede til Verdenskrigens Udbrud, var saa mægtigt, at det næppe er blevet noget andet Handelsforetagende til Del. Denne Periode, der omfatter hen imod tre Aartier, kendetegnes ved en næsten uafbrudt Udvidelse af Driften, der samtidig fulgtes af en forsigtig Sikring af den indre Soliditet og en Opbygning af Foretagendets Modstandskraft mod Kriser og Konkurrence.

I Midten af 1914, altsaa ved Afslutningen af denne Periode, disponerede Hamburg—Amerika Linien over 180 Millioner Mark Aktiekapital, 69,5 Millioner Mark Laan og 59 Millioner Mark Reserver. Dens Tonnage omfattede 439 Skibe paa tilsammen 1.360.360 Brutto-Register Tons, deraf 175 Dampere paa tilsammen 1.038.645 Brutto-Register Tons i Fart og 19 Dampere paa 268.766 Brutto-Register Tons under Bygning. — Med denne Tonnage drev Selskabet et Net af 75 regelmæssige oversøiske Linier, som forbandt ca. 400 vigtige Havnepladser i alle Verdensdele. Dens Skibe besejlede alle større Havne paa det amerikanske Fastland fra Kanada til Argentina og fra Valparaiso til Puget Sound, de gik gennem Suez-Kanalen til Arabien, Persien, For- og Bagindien, Kina



Hamburg—Amerika Liniens første Dampere „Hammonia“ og „Borussia“. Bygget til Sejlsads for Hamburg—New York, sat i Fart i Aaret 1856.



Foruden der aarlige Verdensrejse fra Januar til Maj tager „Reliance“, der er 20.000 B.R.T. stort, endnu talrige Westindie- og Nordlandsrejser.

og Japan, og ogsaa hele Afrika var inddraget i dette Linie-Net. Til disse regelmæssige Linier kom talrige Turistrejser. Selskabets Turistskibe viste Hapag-Vimplen i Norge, Island, paa Spitzbergen, i Middelhavet, Ægypten og paa den syriske Kyst, i Indien og paa Verdensomsejlinger.

Et Personale paa ca. 25.000 Funktionærer, Søfolk og Arbejdere var beskæftiget paa Kontorerne, paa Skibene og ved andre Anlæg, og næsten 5000 Fragt- og Passageragenter varetog Firmaets Interesser paa alle betydelige Pladser i Europa og Nordamerika.

I Aaret 1913 befordredes paa 2218 Oceanrejser 8,3 Millioner Fragttons Gods og 464.000 Passagerer. — Verdenskrigen slog pudselig Bom for Hamburg—Amerika Liniens Virksomhed og foraarsagede et frygteligt Fald i Udviklingskurven. Krigsaarene havde allerede berøvet Selskabet en betydelig Del af dets Flaade og mange oversøiske Filialer og Anlæg. Versailles Traktaten fratog det Resten af dets stolte Oceanflaade og slog det paa ubestemt Tid ud af Verdensskibsfarten. Tilbage havde Hamburg—Amerika Linien kun den hjemlige Forretningsorganisation og den rige Skat af Erfaringer paa alle Omraader indenfor den internationale Persontrafik og Vareudveksling. Paa dette Grundlag blev Genopbygningen gennemført. Idag ved Selskabets 90 Aars Jubilæum er det en ubestridelig Kendsgerning, at Hamburg—Amerika Linien med en Flaade paa rundt regnet 100 søgaaende Skibe paa tilsammen 705.000 Brutto Register Tons atter er det største pri-

vate Rederi i Verden. Dens Linienet omspænder alle 5 Verdensdele, Øst- og Vestkysten af Nord- og Mellemamerika, Vestkysten af Sydamerika, Sydafrika, Nederlandsk Indien, Australien og Østasien. For Tiden udvider Selskabet sin Flaade paa næsten alle Linier, nye Fragt- og Passagerskibe er kontraheret ved forskellige Værfter. —

Særlig betegnende for Jubilæumsaaret er det, at Turistrejserne under Hamburg—Amerika Liniens Flag blomstrer som ingensinde før, at Deltagelsen bliver større og større, og at Turistreisen over alle Turistrejser, Verdensomsejlingen, igennem mange Aar har kunnet gennemføres med Succes.

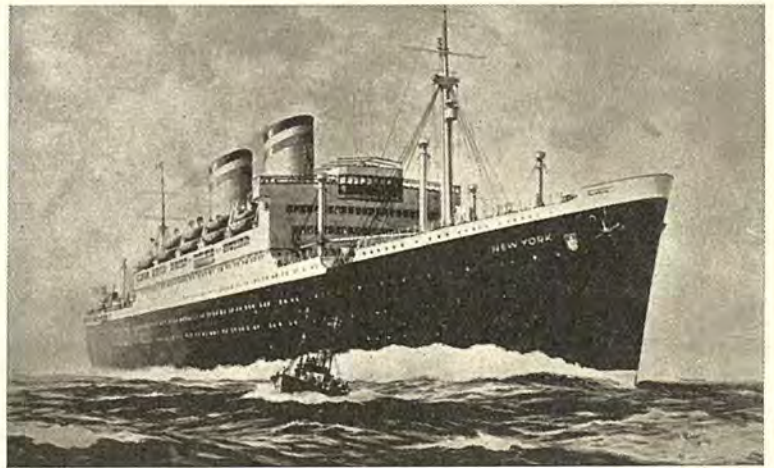
I mange Aar har Hamburg—Amerika Linien drevet en udstrakt gennemgaaende Fragttjeneste, som særlig har været af Betydning for Trafikken fra og til alle Lande ved Nord- og Østersøen og altsaa ogsaa i høj Grad for dansk Ind- og Udførsel. Gennemgaaende Transporter udføres

ogsaa mellem de forskellige Verdensdele, saaledes at man f. Eks. fra New York med Hamburg—Amerika Linien over Hamburg kan aflade til saa godt som alle Havne over hele Verden.

Hamburg—Amerika Linien staar da ogsaa under sit gamle Valgsprog:

„Mein Feld ist die Welt“

atter i forreste Række blandt Verdensrederierne og tjener under sit i Frihed og Stolthed genopstaede Folks Flag den venskabelige Udveksling mellem de forskellige Folk i Verden.



Hamburg—Amerikaliniens Flagskib „New York“. Den tilhører „Hamburg“ Typen, er 22.000 B.R.T. stor og sejler i Fart paa Nordatlanten.

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

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



PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af
en der kender ham meget bedre

COPYRIGHT
BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Vi husker fra sidst, at marokkanske Røvere havde benyttet sig af mit — naa — Sygdomsanfald til at stjæle mit — Jacksons Toj. Men om Bord maatte og skulde jeg — blandt andet for at se, om Jackson var vendt tilbage. Men hvorledes? Ja, hvorledes?



Paa Kajen sad en hel De! Indfødte, der ventede paa at blive indskibede med samt deres Haabengut. Well, en gammel Kulsøk om Livet og en Las om Hovedet, godt med Kulstov i Ansigtet, og jeg var forvandlet til en fuldstændig naturtro marokkansk Shejk af den gangse Filmstype.



Jeg blandede mig i Mængden, og nu myldrede om Bord. Jeg havde besluttet, saa snart jeg havde forvissat mig om den kære Jacksons Skæbne, at fortsætte Rejsen til Aden forklædt som Araber. En vidunderlig Oplevelse, — og en enestaaende Lejlighed til at studere disse Indfødtes Liv paa første Haand.



Ukendt satte jeg mig paa Sturlugen og horte Jacksons kendte Røst foruds. Jeg drog et Lettelsens Suk og nynnede de skønne Strofer fra Goethes „Faust“ hen for mig: „Saa sort som Kul, saa hvid som Sne.“ Jeg var begyndt et nyt Afanit af min Tilværelse.



Solen var ved at gaa ned, Araberne sank ned og knaldede Panderne i Dækket, op og ned med mærkelige Gebærder, — et henvrivende orientalsk Folkelivsbillede, som jeg betragtede med hele den gennemdannede, fint kultiverede Mands Ærbødighed og Interesse.



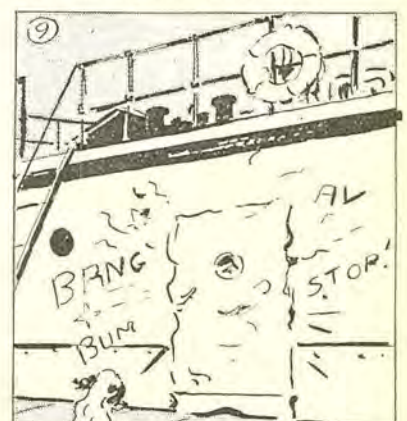
Jeg kunde ikke tilbageholde et begejstret Udbrud over dette herlige Syn. Og ærlig talt faldt jeg et Øjeblik — et skæbnsvangert Øjeblik — ud af min Rolle som Rabarber og glemte, at jeg skulde opføre mig ligesom de andre. De nærmeste Orientalere begyndte at skele til mig.



Varmen og Sveden i Forening havde omtrent fjernet Kulstøvet af mit Ansigt, og Araberne, der ganske misforstod Situationen, opfattede min ærbødige Interesse for deres Ceremonier som lige det modsatte. I en truende Klynge samlede de om mig, ophidsede Udbrud svirrede gennem Luftten. Knive blinkede i de brune Næver!



Jeg forsvarrede mig som en Mand, men hvad kan en Mand, selv saadan en Mand som mig, udrette mod Hundrede? Jeg skammer mig ikke ved at tilstaa, at det var gaet mig galt, hvis ikke Jackson og mine brave Semandskammerater havde splittet Flokken og reddet mig i Sikkerhed.

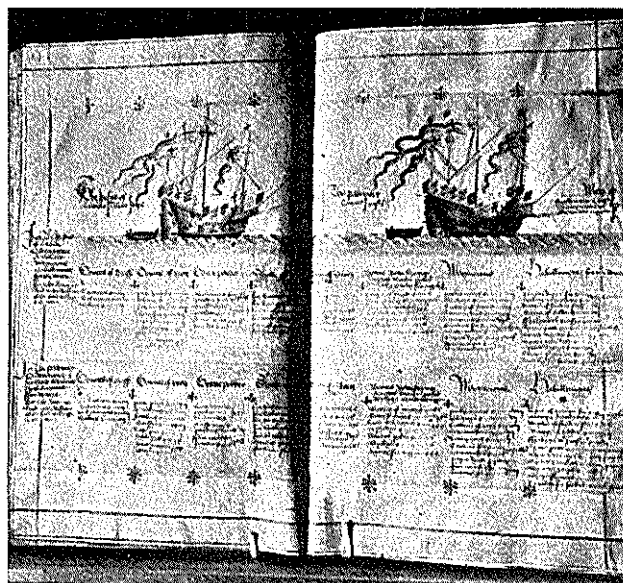


Jackson vilde næppe tro sine egne Øjne, da han genkendte mig. Det slog mig, at saadan maatte Livingstone have følt det da han mødte ham her Stanley inde i Afrika. Der var ogsaa noget andet, der slog mig ved samme Lejlighed, ok ja. Bølgerne gik højt i Luvsafet den Aften, — men Øst, Vest — hjemme best, som Forfatteren Shakespeare eger!

PEPYS' DAGBOG



Saaledes saa Samuel Pepys ud paa Magtens Tinde.

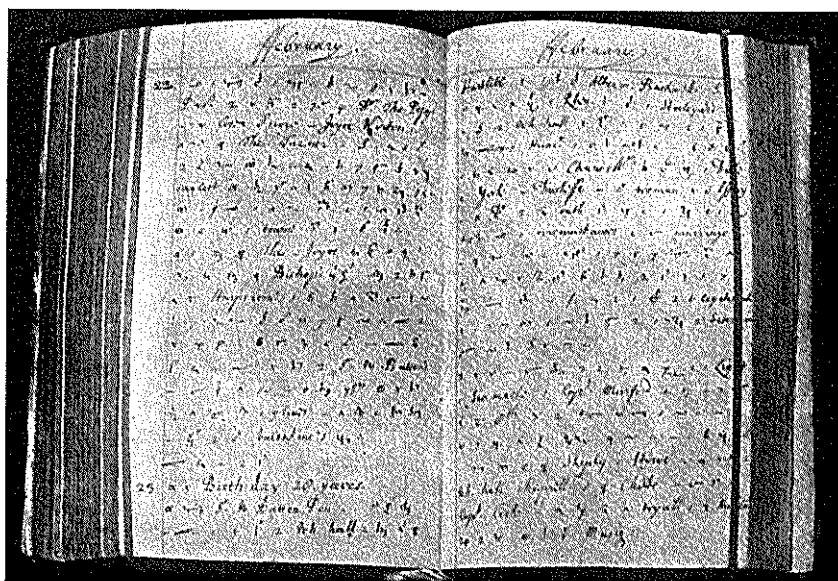


En Gave fra Kong Charles II til Samuel Pepys: Den gamle Skibsliste fra 1546. Til venstre: Drakes Skib „Jesus af Lübeck“.

ærede ham ved hans Begravelse 1703. Men hvis De aldrig har læst „Pepys Dagbog“, saa skynd Dem at læse den. Den er oversat paa Dansk. Den vil mere enhver.

Den er skrevet i et hemmeligt Sprog, for at hans Kone ikke skulde opdage Sandheden. Ingen er Helt for sin Kammertjener. Og Samuel Pepys var sandelig

KENDER DE PEPYS? Har De aldrig hørt om ham og hans Kone? Samuel Pepys, kaldet „Faderen til hele den britiske Sømagts Administration“, Manden, der bragte Orden i Grejerner. Det er tre Aarhundreder, siden han har levet, men alle Kyndige i Søhistorie kender ham, og alle, der kender engelsk Literatur, er ligefrem Dus med ham, for hans kostelige Dagbogs Skyld. Han blev født 1633 og arbejdede sig ved Durkdrevenhed, Flid, Dygtighed, Smøleri, Bestikkelse og Smigreri op fra lave Stillingen til at blive Kongens Ven og Flaadens mægtigste Mand. Han genskabte den britiske Flaade, der var kommen i Forfald. Nationen



Det første Bind af Pepys berømte Dagbog, skrevet i et mærkeligt Stenografi-Sprog for at hans Kone eller andre ikke skulde forstaa det. Men nu har Forskerne fundet ud af Indholdet — og hele Verden morer sig.



Hovedkvarteret for alt, hvad der kaldtes „Pepysiana“, d. v. s. alt, hvad der drejer sig om vor gæve Ven Samuel Pepys. Det findes paa Magdalene Colleges Bibliotek, Cambridge, hvor Pepys var Student, og hvortil han testamenterede sine Bøger og Manuskripter.

ingen drabelig Helt overfor sin Dagbog. Her har vi et Menneske usminket, — et rigtigt Menneske! — Det varede længe, inden man fandt ud af den, for han havde blandet et gammelt Stenografi-System med egne Ord af ham selv, og i Virkeligheden havde han vist aldrig tænkt sig, at andre skulde komme til at læse Dagbøgerne eller at de skulde udgives tre Hundrede Aar senere. Han har sikkert kun

skrevet dem for sig selv — for sin egen private Fornøjelse. Netop derfor er de saa vidunderlige, saa kostelige og saa ærlige.

Han var en Mand med extraordinært Kendskab til alt, hvad der angik Marinen, en Mand med gode Evner og stor Flid.

Det er nu utvivlsomt, at skent han aldrig naaede frem i Forgrunden og fik noget officielt Embede i Statens høje Rangklasser i fuld Belysning, saa vilde England i Dag være en Magt af anden Rang til Søs, hvis han aldrig havde levet. Da han blev født, havde England ingen Kolonier. Gennem Flaaden Magt og gennem ham er Imperiet opstaaet i de følgende Aarhundreder. Det er denne lille Kontorist og store Stræber, det skyldes, at Flaaden kom i Orden og dermed Grundlaget for Englands Magt blev lagt.



Hvor Samuel Pepys blev begravet: St. Olaves, Hart Street, London.



En Gave til Samuel Pepys fra Kong James II: Kongens Skakbord.



Rundt om Jorden

paa en Uge

Den første Jordomsejling tog 3 Aar



MAGELLAN

Den første Jordomsejling foretoges af Portugiseren Fernando de Magelhaéns, ogsaa kaldet Magellan, allerede for fire og et kvart Aarhundrede siden. Kejser Karl den Femte var den, der finansierede Foretagendet. Og man mente ikke, det kunde nytte at drage ud paa saadan en Tur med mindre end tre Skibe og halvtredie Hundrede Mand.

Der startedes fra San Lucar d. 20. September 1519. Godt et Aar senere er man over Atlanterhavet paa Vej ned mod Sydamerikas Sydspids. Den 28. November 1520 passerer Magellan-Strædet, hvorefter „det store eller stille Ocean“ krydses paa 98 Dage, er Tur, hvor daarlig Ernæring eller slet ingen decimerer Besætningen til en Brøkdæl. Paa Philippinerne bliver man alt andet end venligt modtaget af de indfødte — Magellan dræbes under et Sammenstød. Men hans Folk fuldender Værket. Den 6. September 1522 staar et Skib, bemanded med atten til Døden udmattede Søfolk, ind i San Lucars Havn. Det er alt, hvad der er tilbage af Kejser Karl den Femtes Jordomrejser-Flaade! „Victoria“, som Skibet hed, der foretog det første „World Cruise“, førtes af Juan Sebastian del Cano, hvem Magellan egentlig burde dele sin Berømmelse med. — Næsten 3 Aar havde „Victoria“ været om at gennemføre denne Tur..

Det vidner om Spaniens Position paa Havet i det sekstende Aarhundrede, at den anden, den tredie og den fjerde Omsejling ogsaa foretages af Spaniere: Grijalva startede i 1537, Alvaradi samme Aar og Mendana i 1567.

Først i 1577 kommer Englænderne med: Deres berømte og berygtede Søroverhelt Francis Drake drager af Sted fra Falmouth den 13. December 1577. Han har hele fem Skibe med, men kun 164 Mand. Hans Rute er: Sydatlanten — Kap Horn — nordpaa langs Sydamerika — Java — indiske Ocean — Kap det Gode Haab — og hjem. Ogsaa han vender kun tilbage med eet Skib, men han er da selv med, og hans Tid er flere Maanedre bedre end Magellans.

En anden, mindre prominent Pirat ved Navn Thomas Cavendish, starter seks Aar senere ad Drakes Rute og kommer hjem i 1588. Magellans Tid er inden Aarhundredets Udgang afkortet med næsten et helt Aar!

Den syvende Jordomsejler var en Hollænder: Le Maire, der gjorde sin Tur i Aarene 1615—17. Nr. 8 er atter en Spanier, Cuiros, startet 1625, Nr. 9 er Hollænderen Tasman, startet 1642, Nr. 10, 11, 12 og 13 er alle Englændere: Cowley (1683), Dampier (1689), Cooke (1708), Clipperton (1719). Saa har vi Hollænderen Roggwein som Nr. 14, han startede 1721 og var hjemme igen 1723; hvorefter igen fire Englændere indskrifter deres Navne i Verdensomsejlingernes Historie: Lord Anson, der var ude i Aarene 1740—44 (han blev for Resten først Lord bagefter); Byron (ikke Poeten) i 1764—66; Wallis i 1766—68 og Carteret i 1766—69. Endelig kommer Frankrig med som Nr. 19: Bougainville foretog en Omsejling i 1766—69. Den 30. Juli 1768 tager den navnkundige James Cook af Sted, og den 2. Juni 1771 er han hjemme igen, hvilket ikke er

noget at prale af; den 20. Jordomsejler vandt sit u dødelig Navn ved andre Fortjenester.

Det er ikke let at holde Rede paa Jordomsejlernes Nummerorden ud over de tyve første. Medens deres Antal stadig er stigende i Slutningen af det attende og Begyndelsen af det nittende Aarhundrede, daler Publikums Interesse for dem tilsvarende. Hvem husker Navne som Portlocke, King, Fitzroy, Belscher? De er døde. Lad os lige fremhæve, at den første amerikanske Jordomsejling foretoges i 1838—42 af Wilkes, og det var i sidste Øjeblik, for nu opslugtes Folks Opmærksomhed i en Aarrække af politiske Problemer.

Vi skal helt op til Tiden efter den fransk-tyske Krig, før Ordet „Jordomrejse“ atter faar sin gamle romantiske Klang. I Mellemtiden har Jernbaneskinneerne skudt sig frem gennem mange Lande; Tiden er moden for en ny Form for Turisme, hvor Skib og Landbefordring kombineres.



Magellans Hjemkomst til Sevilla efter Jordomsejlingen
8. September 1522.

Jorden rundt i 80 Dage.

Første Gang det gøres, saa der bliver en Rekordrejse ud af det, er i Fantasien, nemlig i Jules Vernes Roman „Jorden rundt i firsindstyve Dage“, der blev en Bombesucces fra første Færd. Men paa Gennemførligheden af Phileas Fogg's Rejse troede ingen, da Romanen kom frem. — Man morede sig over dette Tankeeksperiment i femten Aar, før en Mand fik den Idé at prøve, om Rejsen skulde kunne gennemføres paa de firs Dage.

Redaktøren af The New York World sendte en Medarbejder — oven i Købet en kvindelig — ud paa den Op-gave at gennemføre Fogg's Jordomrejse. Hendes Navn var Elizabeth Cochrane. Bladets Oplag steg og steg, indtil man en skønne Dag bragte Sensationen: Phileas Fogg slaet! Elisabeth Cochrane hjemme igen! Hun brugte 72 Døgn, 6 Timer og 11 Minutter! — Det var i 1888.

Efter denne Succes fik Samtiden Blod paa Tandem. Den ene Gang efter den anden forbedredes Rekorden. Her er et Par af de væsentligste Forbedringer: I 1890 lykkedes det George F. Train at rejse Jorden rundt paa 67 Døgn; elleve Aar senere satte Charles Fitzmaurice Tiden ned til 60 Døgn, men to Aar efter var Henry Frederick 54 Døgn om Turen. Først i 1907 halveredes Phileas Fogg's Præstation, idet Burnley-Campbell gjorde Turen paa 40 Døgn.

Jorden rundt paa 35 Døgn.

Krigen satte brutalt en Stopper for den Slags Puslerier; der var Brug for raske Mandfolk andet Steds. Men Krigen betød det vældige Opsving i Flyvemaskineteknikken, uden hvilket det i Dag næppe havde været muligt at rejse Jorden rundt over elleve Gange saa hurtigt som Phileas Fogg. Kort før Krigen var Jorden rundt-Rejsetiden dog sat ned et Par Gange, og da Verden atter fik Tid til at tænke paa andet end at slaas, var Rekorden, der nu skulde slaas: 35 Døgn.

Det var nu hævet over al Tvivl, at man maatte op i Luften. Først startede nogle Amerikanere i fire Maskiner,

men det gik omtrent som Magellan og Drake i gamle Dage: Kun de to Maskiner vendte hjem.

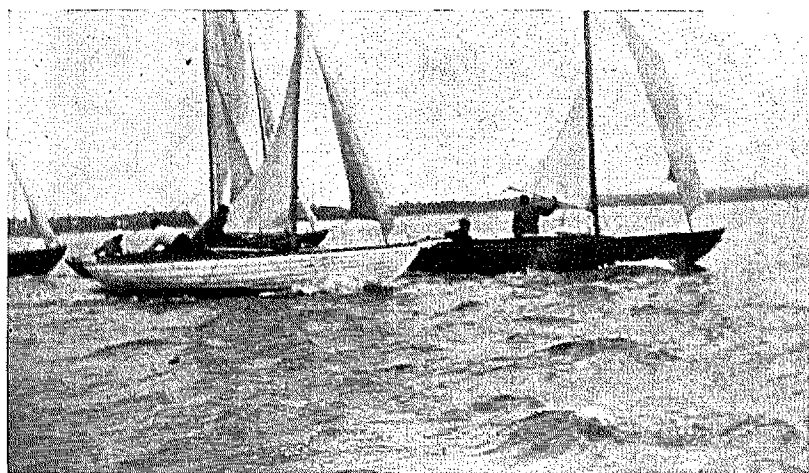
Dr. Eckener: 21 Døgn.

Luftskibet „Graf Zeppelin“ gjorde en Jordomrejse med kun tre Landinger undervejs i 1929 og naaede Kløden rundt paa — smaa 21 Døgn. Denne Rekordrejse indbragte da ogsaa Hr. Hugo Eckener The National Geographic Societys Guldmedalje, som kun ti Mænd foruden han er bleve: dekoreret med i Løbet af et halvt Aarhundrede.

Skulde man nu tro, Rekorden kunde klemmes længere ned? Det drejer sig dog om en Distance paa rundt regnet 23,000 km! — To Aar efter Eckeners Bedrift chokeredes Verden af to Amerikanere: Post og Gatty, som i Flyvemaskine rutschede Atmosfæren rundt paa 8 Døgn, 15 Timer, 51 Min. samt 30 Sek.! — Atter gik to Aar. Saa satte Wiley Post en Julimorgen 1933 sig i sin stærke Lockheed-Vega-Maskine for at forbedre sin egen Rekord, helst med mere end et enkelt Sekund. Den 15. Juli startede han, og den 16. ankommer han efter 25¼ Times Flyvning til Berlin; det er en Tur paa 6000 km, d. v. s., at Post har holdt en Gennemsnitsfart af 230 km i Timen. I Berlin hviler han i to Timer, saa gaar det videre mod Øst; men daarligt Vejr tvinger ham til at gaa ned ved Königsberg. Han faar til Gengæld hvilet godt ud. Den 17. er han i det aarle Gry paa Vingerne igen — og saa gaar det videre over Moskva, Nowosibirsk, Irkutsk, Chabarowsk, Flat, Fairbanks, Edmonton til New York! Tidtagernes Kontrolure stoppes: Wiley Post fløj Jorden rundt paa

7 Døgn, 18 Timer, 49 Minutter og 50 Sekunder.

hvilket vil sige, at hans gamle Rekord er forbedret med godt 21 Timer. — Men det vilde naturligvis være naivt at tro, at denne Rekord skulde faa Lov at blive staaende. For hver Gang, vi nu ser Flyvemaskinen forbedret, vil vi se Jordomrejsetiden bragt længere og længere ned.



Et spændende Opløb - Den mindste Fejlmanøvrering - og Løbet er tabt.



Kongens nye Baad søsat.

Forleden var der paa Nordbjærgs Værft en lille Højtidelighed, idet Deres Majestæter Kongen og Dronningen og Prins Knud m. fl. overværede Stabelafløbningen af Kongens nye Baad. — Der holdtes enkelte Taler, bl. a. takkede Kongen Baadens Arkitekt Baron Wedel-Wedelsborg og Nordbjærg-Værftet

samt Haandværkerne for det smukke Arbejde. Prinsesse Caroline-Mathilde døbte den nye Kutter med Navnet Rita. Efter Stabelafløbningen, der forløb glat, besaa de kongelige Gæster Fartøjet meget grundigt. Snart vil man se Hans Majestæt Kongen stikke til Søs med sin nye Rita.

Et Marinemuseum

midt i København er en

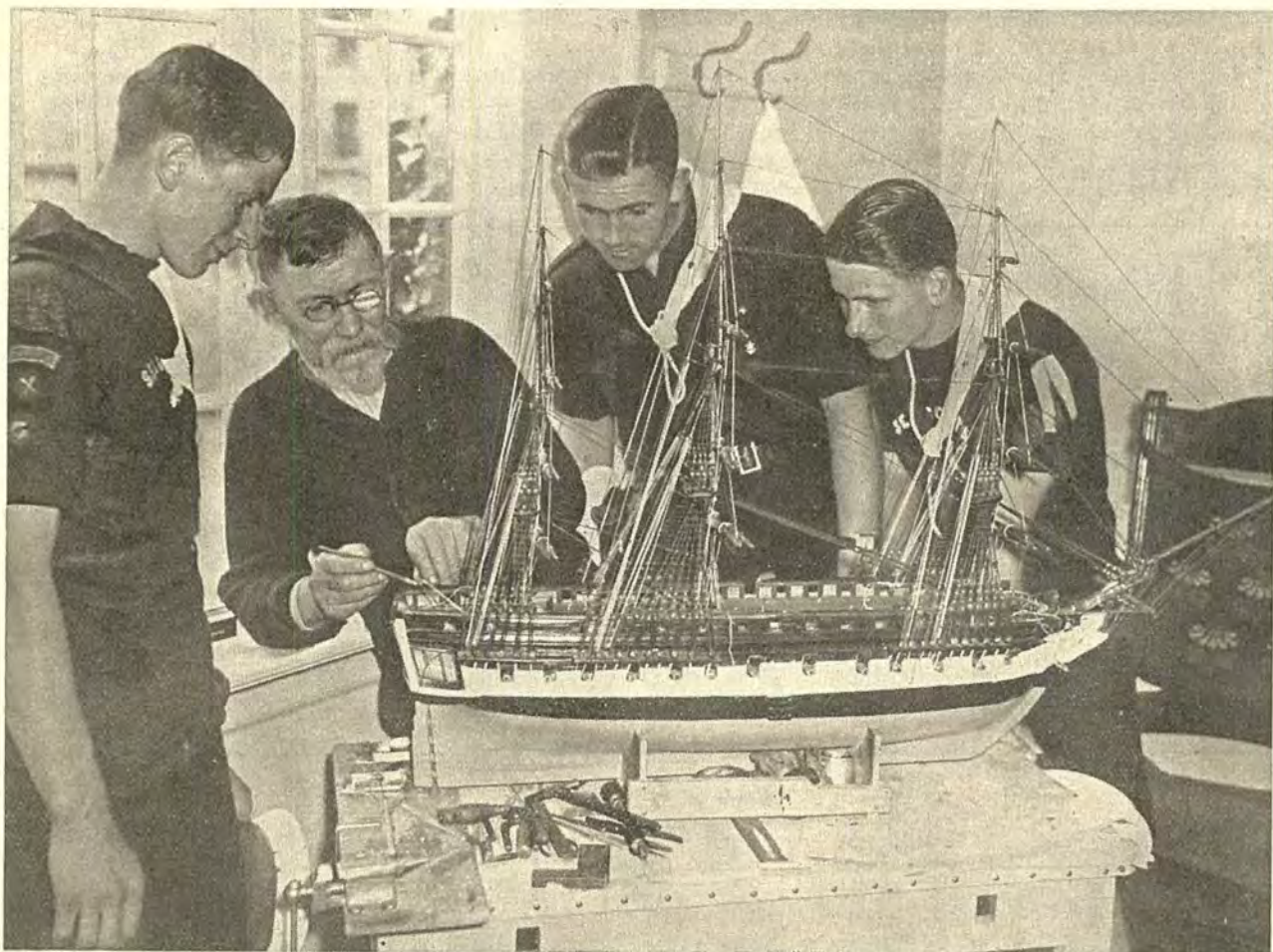
Turistattraktion

Vort danske Orlogsværft ejer to historisk værdifulde og interessante Samlinger: Modelsamlingen og Marine-Museet, men det er kun et ringe Faatal af Hovedstadens Befolkning, som har besøgt og kender disse Samlinger. Ikke saaledes, at Adgang er forbudt, men heller ikke saaledes, at der er faste Besøgstider. Beder man hos rette Vedkommende om Tilladelse til at besøge Samlingerne gives den gerne, men bare dette, at man skal igennem til en overordnet Myndighed er nok til, at den Popularitet, som Hovedstadens andre Museer og Samlinger nyder hos Befolkningen, aldrig bliver Orlogsværftets til Del.

Mest kendt er Modelsamlingen, hvis Historie rækker helt tilbage til Aaret 1752. Da Flaadens Skibsbyggeri flyttede fra det nuværende Bykvarter: Gammelholm, over til Refshaleøen, flyttede naturligvis Modelsamlingen med. I 1894 installeredes den i en for den særlig opført Bygning, og her har den frem-

deles til Huse. Det er en meget righoldig Samling, som giver den Besøgende et udmærket Overblik over Skibstypernes Udvikling fra det syttende og attende Aarhundrede op til vore Dage. Store og smaa Krigsskibe, Gallionsfigurer, Chalupper og Gondoler fra den danske Flaade gennem næsten tre Aarhundreder er samlet her i fint udførte Modeller — og Tiden staar ikke stille herinde. Det sørger Samlingens Leder, den talentfulde Modellerer, Otto Dørge, for. Efter de opbevarede, gamle Arbejdstegninger opbygger han skønne og sindrige Modeller af Fortidens store og kendte Orlogsmænd. Hele 35 af Samlingens største og smukkeste Modeller er udførte af ham — og saa har han endda maaske ikke Tal paa alle de af hans Arbejder, som i Aarenes Løb er bleven til under hans Hænder og nu har funden deres blivende Plads under Hvælvingerne i en Mængde danske Kirker og i udenlandske Samlinger.

Mindre kendt end Modelsamlingen er Marine-Museet, som har til Huse i en af Søartilleriets store Bygninger paa Terrænet nærmest ind mod Christianshavn.



Den gamle Modelsnedker forklarer.

Foran Indgangen ligger nogle triste Minder om Fregatten „Prins Christian Frederik“, som efter en heltemodig Kamp mod en overmægtig engelsk Eskadre sprang i Luften ud for Sjællands Odde den 22. Marts 1808. Danmarks unge, men allerede berømte Søhelt Peter Willemoes var blandt de mange faldne. Fra Fregattens Vrag har man fisket Kanoner, Kanonkugler og Knipler op. Jernet forvitret, og intet kan standse denne Forvitring. Engang om saa eller saa mange Aar vil disse synlige Minder om Slaget ved Sjællands Odde, hvor

de Snekker mødtes ved Kvæld paa Hav, og Luften begyndte at gløde, være helt smuldrede hen. De har ligget i Hundrede Aar paa Havets Bund, og alle Forsøg paa at vaske Saltet ud af Jernet har været forgæves.

Inde i den store Bygning med den skønne Smedejerns-Port og den vedbendækkede Facade ud mod Havnen er Marine-Museet installeret, og mange og mærkelige Ting fra gamle Dage og fra vore Dage er mødtes her. Lige indenfor Døren ligger et Pragtværk af en Bronzekanon, der har tilhørt et hollandsk Krigsskib, som er gaaet ned i Øresund efter en Kamp med Svenskerne. Den blev fisket op i 1915. Ikke langt herfra ser vi en 88 mm Kanon, der har staaet om Bord i den berømte — eller vel rettere berygtede — tyske Undervandsbaad U. 20, som den 7. Maj 1915 sænkede „Lusitania“, hvorved 1198 Mennesker omkom. Som bekendt strandede U. 20 ved Harbøre i 1917. Og endnu et Minde fra Verdenskrigen: et Periskop og en halvt ødelagt engelsk Salmebog fra den engelske Undervandsbaad E. 13, som den 19. August

1915 strandede paa Saltholm Flak og blev beskudt af nogle tyske Torpedobaade, indtil et dansk Orlogsskib kom tilstede og lagde sig imellem Englænderne og Tyskerne for at vise de sidste, at de var inde paa neutralt Søterritorium.

Saa er her store Samlinger af nautiske Instrumenter, Sabler fra Kanonbaadskrigen 1807—14, skønne og velbevarede Agterspejle fra Fregatterne „Niels Juel“, „Frederik den Sjette“ og „Dronning Marie“, Matrossabler fra Tordenskjolds Skibe, gamle, haandskrevne Ordrebøger fra det 18. og 19. Aarhundrede, en Masse Signeter og Segl, Haandvaaben af alle Slags, Minder fra Slaget ved Helgoland — c. s. v.

Det sidste — og det morsomste — er en Pengekasse, der har tilhørt Søartilleriets Liigkasse, stiftet 1755, som der staaer skrevet paa dens Laag. Den er jernbeslaet paa alle Ender og Kanter, og den er forsynet med ikke færre end 8 store, svære Jern-Hængelaase. Liigkassens Bestyrelse bestod af 8 Medlemmer, som hver havde en Nøgle, der passede til een af Hængelaasene. Det vil med andre Ord sige, at Kassen ikke kunde aabnes, uden at samtlige 8 Bestyrelsesmedlemmer var tilstede og vel at mærke alle havde deres Nøgle med.

Vilde det ikke være rimeligt, om Myndighederne en skøn Dag tog op til Overvejelse en Plan, hvorefter Modelsamlingen og Marine-Museet forenedes til een Institution og overflyttedes til et centralt beliggende Sted i Hovedstaden? Der kan næppe være Tvivl om, at København med et saadant maritimt Museum vilde faa en værdifuld Turistattraktion.

40-Aarsdagen for Sømændenes Forbund

5. Maj 1937 holdt Sømændenes Forbund i Danmark Stiftelsesdag. Det er fornøjeligt at se, hvordan Sømændene hver Gang, der er en Anledning, søger at festligholde Dagene og hædre Grundlæggerne af den bestaaende Organisation. Denne Gang sker det i Form af et smukt Festskrift, hvori Foreningens Formand, Chr. Borgland, i et Forord giver Udtryk for Dagen, men samtidig siger: Vent blot til vi holder 50 Aar.

Sømændene kan godt gøre Vrøvl, men man kan i Festskriftet se, at det har været svære Tider, og der har været haarde Kampe, som man maatte igennem. Kuriøst er det for Nutiden at læse, at een af de første „Goder“, som Sømændene erhvervede sig gennem deres Organisation, var, at de blev tiltalt ved Efternavn, hvilket dengang mange Steder betragtedes som noget uhørt.

Senere kom der Kampe, og Sømændenes Forbund var udsat for svære Prøvelser, blandt andet maatte man døbe Foreningen om, og kalde den en Understøttelsesforening, men dengang var Medlemsantallet gaaet ned til 7, og dette har sikkert været en nødvendig Manøvre for at holde sammen paa de allerede samlede Værdier.

Men i Dag er Sømændene samlet i en fasttømret Organisation, et nødvendigt Led indenfor Skibsfarten, og har baade udadtil og indadtil forstaaet at skabe Respekt om deres Forening som Organisation.

Formanden, Hr. Borgland, er en Mand i sin bedste Alder og vil sikkert i mange Aar gøre god Fyldest bl. a. har Hr. Borgland særlig sin Opmærksomhed henvendt paa at skabe mere betryggende Forhold for Lærlinge til Søs, men derfor glemmer han alligevel sikkert ikke det faste Program, Arbejdstiden og Højnelse af Lønningerne.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

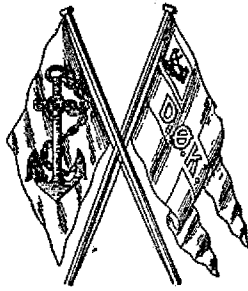
Lloyds Agentur

Befragting, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

HUSK!

„Vikingen“s Indbinding koster kun Kr. 4,50 med Guldsignatur og et smukt Skib præget paa Forsiden. Send Aargang 1936 ind og send Beløbet — 40 Øre i Forsendelsesomkostninger med, saa sparer De Opkrævningsporto.

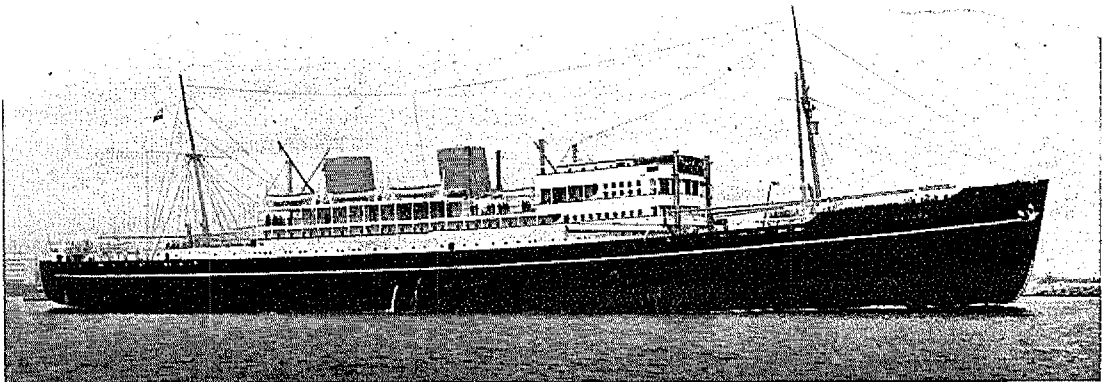


AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juni 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

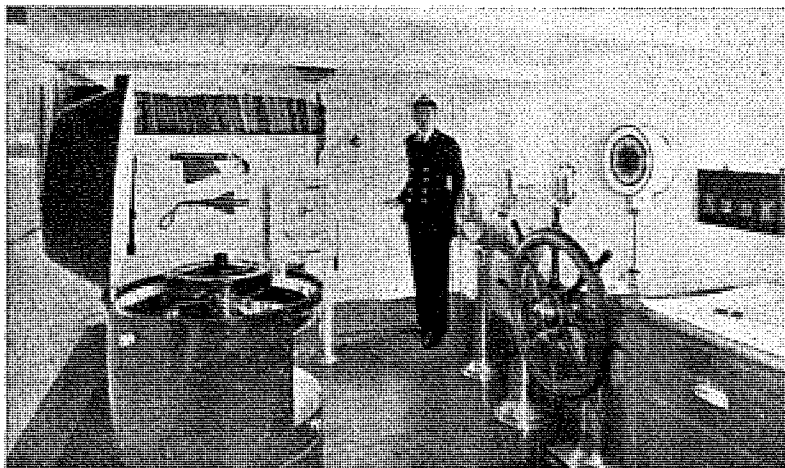
Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbase og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det Dansk-Franske D/S
 D/S Vendila
 D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/S Det Danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensvød
 Rhederi M. Jøhnsen, A.S., Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergruings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Activ, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Ronne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det Dansk-Norske D/S
 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
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

H. M. S. Worcester

I Themsens ligger der ud for Stone Ness Point et gammelt Lineskib, hvor der ombord findes en Skole for Drengene, som ønsker at gaa til Søs eller, hvad der nu til Dags er et endnu højere Maal, at gaa „Luftvejen“. Skibet er H. M. S. Worcester og tilhører Incorporated Thames Nautical Training College.

Man er stolt af, at der i de sidste 74 Aar er undervist ca. 6000 Kadetter i alt, hvad der hører til Professionen. Man er ogsaa stolt af, at ikke saa faa, der har faaet saa

grundlæggende en Uddannelse, at det har ført dem til fremskudte Stillinger. Tidligere havde man en 50-Kanoners Fregat paa 1500 ts., men da den blev for lille, fik man i 1876 af Admiralitetet det nuværende Worcester i Stedet for det gamle af samme Navn. Kølen til Skibet, der er 65 m langt og 18 m bredt, blev lagt i Portsmouth i 1853 som et Sejlskib med 74 Kanoner og fik Navnet Royal Sovereign. I 1860 blev det ombygget og fik Dampmaskine og Navnet Frederick William. I



Bestikhuset paa „Worcester“.

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
 LAGRE I ALLE HAVNE
ALFRED OLSEN & Co. A/S
 STOCKHOLM – GÖTEBORG – KØBENHAVN

1876 gik det ud af Tjenesten og gik over til Worcester Komitéen, som forankrede det paa det Sted, hvor det nu har ligget i over 60 Aar.

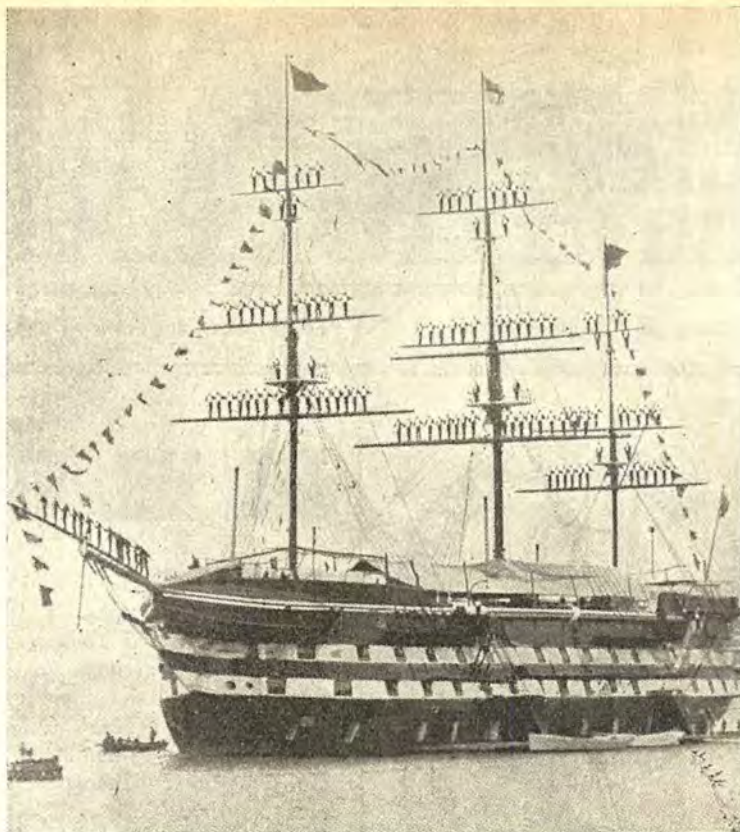
Med sine 4 Dæk og den store Bredde egner det sig udmærket til Skolebrug. Med den høje Rigning og i en fin pudset og malet Tilstand vil man næppe tro, at det er mere end 100 Aar siden, det kom i aktiv Tjeneste.

Kadetterne kommer om Bord i Alderen 12—16 Aar efter at have bestaaet en Optagelsesprøve. Undervisningen har til Formaal at give hver Dreng en god almindelig Uddannelse i Forbindelse med den særlige Uddannelse, som han ønsker, for at fortsætte i Handelsmarinen. Flaaden eller Flyverkorpsset Board of Trade tillader, at 2 Aars Læretid om Bord i Worcester regnes som 1 Aars Sejlads. En Worcester-Kadet behøver derfor kun at sejle i 3 Aar for at kunne indstille sig til Styrmandseksamen, hvis han da er 20 Aar gammel.

Kadetter til Flaaden gennemgaar en 2-aarig Skole, som bringer dem saa vidt, at de kan gaa ind paa Royal Naval College i Dartmouth. Flyverkadetter kan, naar de er fyldt 18 Aar og har været paa Worcester i 2 Aar, faa et Worcester-Flyvercertifikat, hvorefter de kan faa den nødvendige Øvelse paa en Flyverskole. Evis nogen af Kadetterne ikke vil gaa en af disse tre Veje, kan han faa en Uddannelse, som kan fortsættes paa et Universitet.

Jævnside med den almindelige Undervisning gaar Uddannelsen i Sømandsskab. Worcester giver som det Sejlskib, det er, udmærket Lejlighed dertil. Det har 18 Ro-, Sejl- og Motorbaade af forskellig Størrelse, medens en moderne Redningsbaad paa Dækket giver de lovbeftalede Redningsbaadsøvelser. En 12 ts. Yawl er Øvelsesskib, hvor de kan lære praktisk Navigation.

Kadetterne sover i Hængekøjer paa underste Dæk, hvor der er en udmærket Ventilation gennem Kanonportene. Køjerne staves væk, saa Dækket er klart Dagen igennem. Den forreste Del af Hoveddækket er Spisesal med alle moderne Indretninger. Klasseværelserne findes midtskibs paa Hoveddækket. Her



Kadetterne paa „Worcester“ mander Rær.

er ogsaa Fysiklaboratorium, traadløs Telegrafum, Modelsamling, Bibliotek, Billardværelse, Sygestue og Gymnastiksal. Den sidstnævnte er et stort, luftigt Rum, det tidligere Maskinrum. Her afholdes ogsaa Boksekampe, Koncerer og Dans, ligesom et Talefilmsapparat er installeret, saa udvalgte Films kan fremvises med bestemte Mellemrums. Bestiklufafet er udstyret som paa en stor, moderne Damper og har de nyeste Navigationsinstrumenter, Styresøjle, Kronometre, Sekstanter, Kort, Afstandsmaalere, Ekkolod og et fuldstændigt Sperry Gyrokompas.

Chefen har til sin Assistance 3 Officerer og 6 Underofficerer fra Marinen for Undervisningen i Sømandsskab og en Overlærer og 6 Lærere til de almindelige Skolefag. Han er selv en gammel Worcester-Kadet fra 1908.



Det forenede Dampskibs-Selskabs Rejsbureau, Axelborg.

KGL. HOF MØBELFABRIKANT

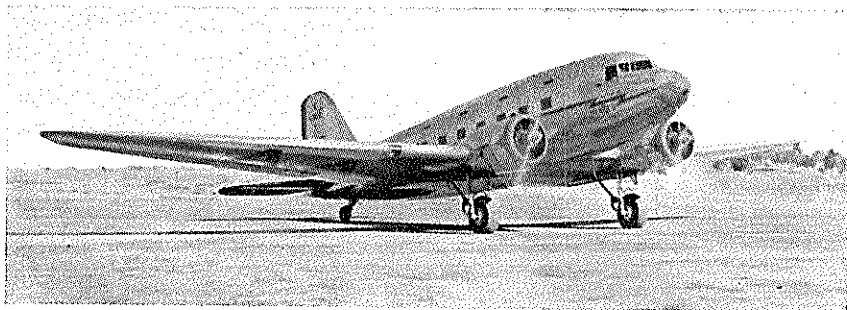
C. B. HANSEN'S ETABL.



Nymontering, Modernisering og Reparationer af enhver Art og i fineste Udførelse til alle Arter Passager- og Fragtskibe m. m. Forslag og Tilbud gratis

ST. KONGENSGADE 29 · TELF. CENTRAL 386 - 11 386

Civilflyvning i U.S.A.



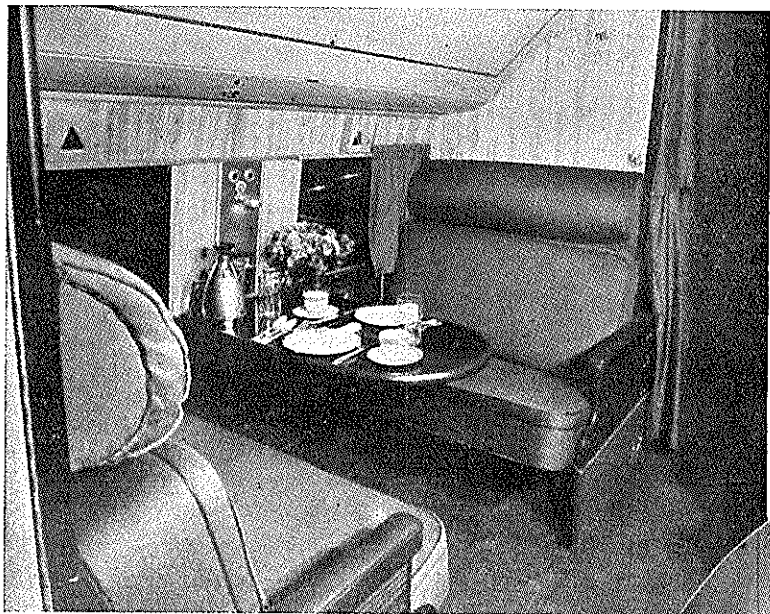
En Douglas Maskine paa Flyvepladsen.

Vi gør os her i det lille Land med de korte Afstande næppe noget rigtigt Begreb om den Betydning, Civilflyvningen har i de store Lande som f. Eks. U. S. A. — Store Flyve-maskinefabrikker arbejder og har trods Krisen stadig arbejdet for fuld Kraft med Forbedring af Flyve-maskinerne til Post- og Passagertrafik. De har haft deres økonomiske Rygstød i Ordrene fra Regeringen og har derfor været i Stand til at udvikle Bygningen af de andre Maskiner til en Standard, som vi i det efterfølgende skal belyse.

1935 betegner det store Gennembrud, hvor en

DC1 til Transcontinental and Western Air (TWA), men den næste Model DC2 blev den store Succes. Den havde en Spændvidde paa 26 m og vejede i flyvefærdig Stand med 14 Passagerer ca. 8,4 ts. og havde 750 HK. Af denne Type blev der bygget 150, alle med lydtætte Kabiner. Den havde kun een Fejl, den kunde kun bruges til Dagtrafik. I Vinteren 1935—34 byggede Curtiss Wright de første Flyve-maskiner med Soveplads, og Douglas maatte følge med og fremkom i Slutningen af 1935 med sin Model DST (Douglas Sleeper Transport).

Den havde en Spændvidde paa 29 m, vejede 10,8 ts. og havde Motorer paa 1000 HK. Største Hastighed 340 km/Tim. Rejsehastighed ved 65 pCt. af Maskinkraften 290 km/Tim. Største Stigehøjde 7000 m og vandret Flyvning med én Motor i 2900 m Højde. I Juli f.øj en tilfældig valgt Maskine en non-stop Tur fra Los Angeles til Chicago, en Distance paa godt 3000 km med en Gennemsnitsfart paa 284 km/Tim. ved 57 pCt. af Maskinkraften og med et Brændsels-

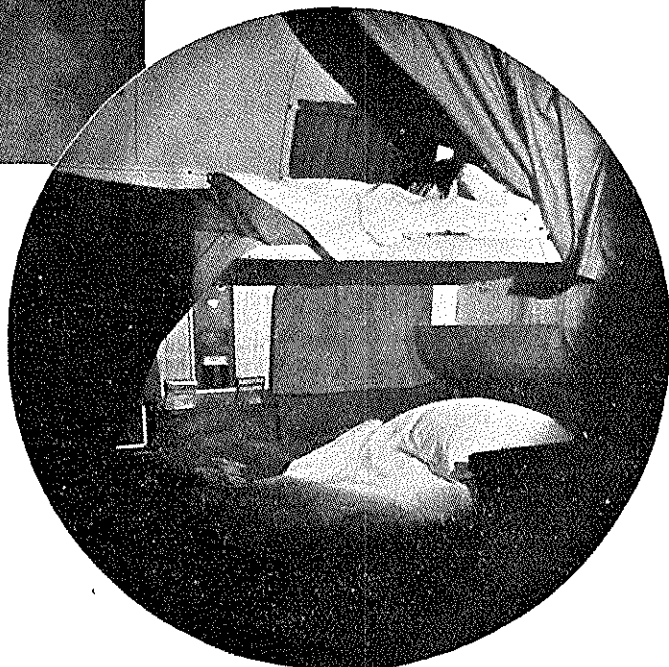


D. S. T. Maskinen om Dagen.

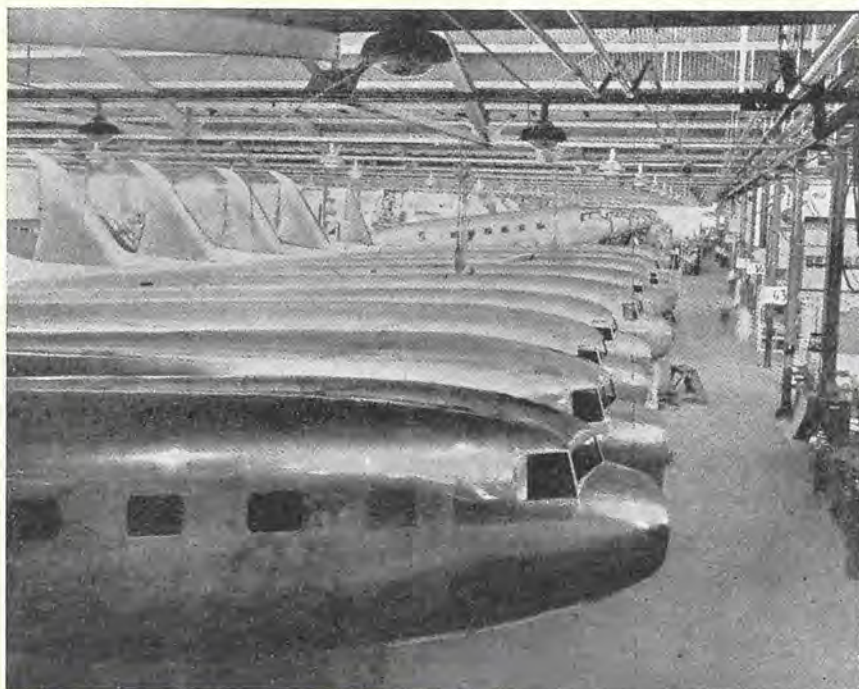
Mængde nye Opfindelser og Forbedringer blev indført i Trafikmaskinerne. Her skal nævnes: Den automatiske Pilot, Propellerne med variabel Stigning, Landingsstel, der kan hejses op i Fusilagen, 2-Motormaskiner og sidst, men ikke mindst, de lydtætte Kabiner.

Efter at Ford er holdt op med at bygge sine 3-Motormaskiner paa Grund af deres Støj og stærke Vibrationer, er navnlig Douglas Fabrikken kommet stærkt i Forgrunden. Dens 2-Motormaskiner aftages lige saa hurtigt, som de kan fremstilles. Da vi maaske kan vente snart at se de svenske Maskiner af dette Fabrikat, skal vi her omtale særlig disse.

I 1935 byggede Douglas sine første Maskiner



D. S. T. Maskinen om Natten.



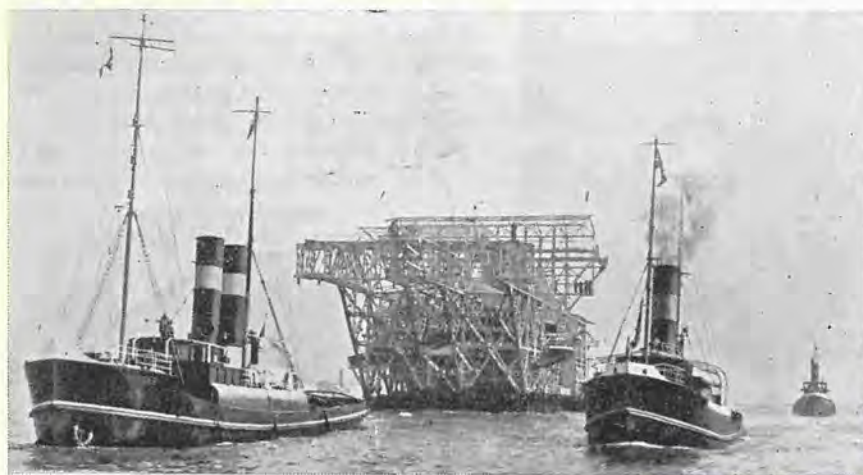
Interiør fra Douglas Fabriken i Santa Monica i Kalifornien.

forbrug paa ca. 300 l/Timen. — DST har Plads til 28 Passagerer om Dagen og 14 om Natten. Der er særlige Toilettrum for Herrer og Damer og elektrisk Komfur. I Kabinen, der er 1,95 m høj, sidder Passagererne i magelige Sæder 4 og 4 med et Bord imellem. Om Natten ligger de i Køjer, der er 1,95 m lange og 0,9 m brede. Baade Over- og Underkøjer har hver sit Vindue, Ventilator, Læselampe, Net og andre Bekvemmeligheder.

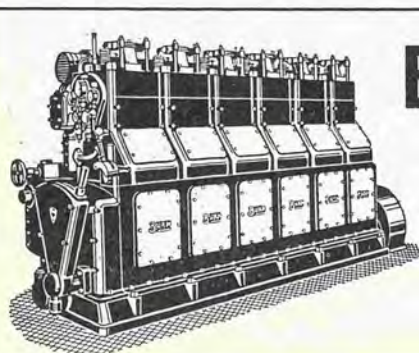
Maskinerne bruger 15 Timer og 50 Minutter til Turen tværs over Amerika.

Douglas Fabrikkerne har under Konstruktion en ny Model DC 3 til 21 Passagerer og en Luxus-Klub Type til 14, hvor Stole kan indstilles i enhver ønskelig Stilling og drejes mod Vinduet eller mod andre Passagerer, hvis man ønsker f. Eks. at spille Kort.

Verdens største Tin-Gravemaskiner



Den hollandske Tin-Gravemaskine „Kantoeng“ skulde i Foraaret bringes til hollandsk Indien og forlod Rotterdam under Bugsering af 2 Dampere. — Den var Verdens største Maskine af sin Slags. — Den kændrede i den engelske Kanal under en Storm og drev paa Grund paa den engelske Kyst, da den ikke kunde bugseres i Havn med sin Dybgang paa 18 m i den Tilstand. Man faar et godt Begreb om dens Størrelse ved at lægge Mærke til de 4 Mænd, der staar til højre paa Opbygningen.



BUKH-DIESEL

Marinemotorer

fra
5 HK



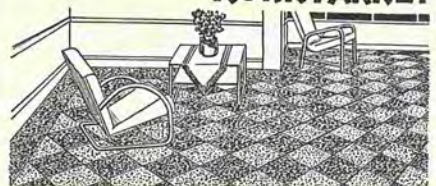
til
500 HK

Motorfabriken

BUKH A/S Kalundborg

NUTIDENS GULVBELÆGNING

EXPANKO
KORK-PARKET



SLIDSTÆRK • HYGIEJNISK
LYDDÆMPENDE • FODVARM

A/S SANO GODTHAABSVEJ 142 TLF. C. 948
KØBENHAVN • F 5 LINIER

De spanske Motortrawlere

Ved Frederikshavn Værft og Flydedok har det spanske Selskab Pesqueras y Secaderos de Bacalao de Espana S.A., San Sebastian, faaet bygget Motortrawlerne Abrego og Cierzo, som midt i Maj var færdige til Aflevering.

Den blev imidlertid, som man vil erindre, ikke til noget, da der fra den baskiske Regerings Side blev protesteret herimod. Protesten blev taget til Følge ved Fogedretten mod en Sikkerhedsstillelse paa 500,000 Kr.

Trawlerne, der er de største hidtil byggede, er paa 1550 ts. D.W. og bestemt til søgaaende Fiskeri. Fremdrivningsmaskineriet er en 1200 H.K. 8-cylindret Atlas Polar Dieselmotor. Trawsspil og andet Hjælpe-maskineri er elektrisk drevet.

G Ø T A



Baadmotorer
2 1/2 - 7 H K
Kr. 357.00
incl. Tilbehør

ARCHIMEDES



Paaehængs-
motorer
2 - 20 H K

SVENSK
MOTOR A/S
Havnegade 41
København
Telf. Centr. 7024

LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raaoilie- & Dieselmotorer

Anvend det bedste - Brug

MARINAT

LOVBESKYTTET

Spar Varnish, Yachtlak, hvid
Emaille, hvid Understrygnings-
farve, Ætsalin, Kopaltrækspar-
tel m. m.

MARINAT anvendes bl. a. af flg. Baadeværfter:

Ericksen & Grøn - Viggo Hansen
E. Nordbjærg A/S - Svendsen & Sandersen
The Engelhardt Decked Life Boat Co. Ltd.

Forlang Brochure



Indr. Varemærke

A/S O. F. ASP
GRUNDLAGT 1857
KØBENHAVNS.
TELF. CENTR. 65
Lokal 12 og 22



Motortrawlerne »Abrego« og »Cierzo«.

Køb Bogen „Barken Margrethe“

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Stabelafløbninger - Prøveture

ODENSE.

Tirsdag den 25. Februar 1957 foretoges Prøvetur med Værftets Nybygning Nr. 64, Motorskibet „Robert Mærsk“, bygget til Dampskibsselskabet Svendborg A/S, Svendborg. — Baaden er et aabent Shelterdæk Fragtmotorskib paa ca. 4100 Tons Dødvægt, bygget til Lloyds højeste Klasse. — Skibets Dimensioner er følgende: Længde mellem Perpendikulærer 99,06 m, Bredde paa Spant 14,02 m, Dybde til øverste Dæk 8,90 m. — Maskineriet, der er en enkeltvirkende 6-cyl., 4-takts Dieselmotor af Burmeister & Wain's Krydshovedtype for Trykforstøvning, er i Stand til at udvikle 5000 I. H. K., hvilket skal give Skibet en Fart af 14 Knob. — Skibet er udstyret med elektriske Dæksspil og elektrisk Styremaskine. — Der er indrettet 2 Passagerkamre samt en hyggelig Salon midtskibs. — Ventilationen af Lastrummene er udført med Henblik paa Transport af Frugtlast, idet Ventilatorerne, som er betydelig større end sædvanligt i denne Type Baade, er forsynet med elektrisk drevne Blæsere. Der er ligeledes ved Skumslukningsapparater etc. truffet meget detaljerede Foranstaltninger til Forebyggelse af Brand ombord. — Prøveturen forløb uden Uheld, og Skibet blev overtaget af Rederiet paa Odense Red. — Hr. A. P. Møller deltog selv i Prøveturen sammen med Hr. Overinspektør O. Mærsk-Møller og Repræsentanter fra B. & W., British Lloyd samt Værftets Ledelse.

KØBENHAVN.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges d. 22. April Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet „Athos“, Værftets Byggenummer 626, bygget til Skibsaktieselskabet Athos (ved Herr Skibsreder Bernhard Hanssen, Flekkefjord). — Skibet er bygget til Det Norske Veritas' højeste Klasse for Tankskibe. Dets Hoveddimensioner er: 158,68 m × 1859 m × 10,67 m × 35'—0" til Hoveddæk, og Dødvægten er



ca. 12.500 Tons. — Skibet er forsynet med 2 Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type med en maximal Ydeevne af ca. 5500 I. H. K. — I Prøveturen, som forløb i enhver Henseende tilfredsstillende, deltog Skibsreder Bernhard Hanssen, Direktør Sverre Wyller fra A/S Arvid Bergvall, Oslo, Kontorchef Olav Just, Overretssagfører Andr. Hansen, Sørenskriver R. Jacobsen, Overlæge Johan Hoffmann, Flekkefjord samt Direktørerne G. Dithmer og A. Houmøller fra Værftet.

KØBENHAVN.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen søsattes d. 12. Maj et nyt Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 625, som bygges til Hansen-Tangens Rederi A/S, Kristianssand.

Skibet bygges til Lloyd's Registers Klasse 100 A.1.+ Isherwood „bracketless system“.

Skibets Hoveddimensioner er: 145,25 m × 19,82 m × 10,7 m til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 14.700 ts.

Skibet forsynes med to Hoveddieselmotorer af Burmeister & Wain's nyeste Type med en maximal Ydeevne af ca. 5600 I.H.K.

Skibet fik Navnet „Regina“, og Afløbningen overværedes af Hr. Skibsreder Hansen Tangen jr.



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«

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 Mineralvædske

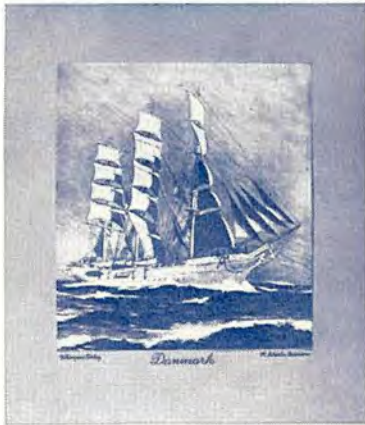
Depot for Skibsproviantering
 Heibergsgade 16 :: København K.
 Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
 Depot i alle danske Provinshavne



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

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzapfel) A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Certr. 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 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.

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.



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

10 Øre

SOMMER-SEJLADS

1937 - Nr. 7
14. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Den uheldige Reder

„Bliver der da aldrig Fred paa Søen?“ tænker mangen en fornuftig Kvinde. Hun kan ikke forstaa, at Menneskene, som skal kæmpe med Elementerne, ogsaa derude paa Havet slaas med hinanden. Og der kan være noget om det. Hinsides hvert Lands Tremilegrænse burde der være Fred mellem Menneskene. Begyndelsen er allerede gjort. Naar S. O. S. markeres, iler Skibe til uden Hensyn til Nationalitet. Søens Folk har fælles Farer. Det har vi allesammen, men Søens Folk mærker det mest. Jeg kunde godt tænke mig, at de Søfarende kunde blive de Mænd, der blev Forkæmpere for den evige Fred mellem Nationerne, men med Hensyn til Tidspunktet derfor vil jeg nærmest mene, at det bliver lidt langt ud i Fremtiden, nemlig en Gang, naar Elementerne gaar i Spidsen og holder op med at herse, en Gang, naar der altid bliver „Stille“, og naar Himmel og Hav altid bliver blaat.

Indtil videre maa vi nok indstille os paa vedvarende Ufred. Hvad har vi — skønt vi selv ikke har haft Krig i vor Tid — ikke selv oplevet? De frygtelige Tilstande 1914 til 1918, ja adskillige Aar endnu, saalænge Minefaren eksisterede, og i den senere Tid Forstyrrelsen under den italiensk-abessinske Krig — og nu ved Spaniens Kyster.

Der hersker jo andre Ejendomsbestemmelser til Søs end paa Landjorden. Skibe og Ladninger kan prisedømmes, selv om Prisetageren ikke er i Krig med den Nation, som maa ofre til de bestaaende Tilstande.

Gang paa Gang har vort Land maattet lide temmeligt uforskyldt, mens andre Folk krigede med hinanden, men ofte har jo til Gengæld vor Handelsflaade *profiteret* ved krigeriske Forhold ude omkring. Vi kunde jo have holdt vore Fingre fra Fedtefadet og ladet vore Skuder ligge ved Bolværk hjemme?

Nej, vi kunde ikke! Landet maatte forsynes, og vore driftige Redere og raske Søfolk vilde virke og tjene Penge. Og saa maatte vi tage de Børst og de Tab, der faldt af.

— Der var en Periode omkring 1690, hvor det gik særdeles haardt til, skønt vort Land dengang ikke var i Krig. Vi skal fortælle nogle Eksempler fra den Tid. Det er *ukendte Blade* af dansk Søfartshistorie, gravet op af Arkiverne.

Under Krigen med Sverrig var en stor Del af Handelsflaaden taget i kongelig Tjeneste, og da der endelig blev Fredstid igen, var det sløjt med Pengemidler til Udrustning af Langfarere. Da gik Folk som Admiral Niels Juel, Rodsteen, Borgmester Hans Nansen, adskillige Embedsmænd og forresten ikke mindst Cort Adellers Enke Anna Pett i Spidsen med Udrædning af Koffardiskibe, og snart var der igen god Gænge i Skibsfarten.

Nogle »Episoder« fra 1690

Af KAY LARSEN

(Efter utrykte Kilder).

Vovelig var Farten, særlig paa „Vestersøen“, c. v. s. paa England, Frankrig og videre ud. Wilhelm af Oranien krigedes med Ludvig d. XIV, og det vrirmede Vester paa med Orlogsskibe og Kapere. England gik haardt til Værks mod vore Skibe og opbragte over 50, medens Frankrig gjorde alt, hvad det formaadede for at faa dansk-norske Skibe til at hente Varer i deres Havne.

Blandt de haardest ramte Redere var Assessor Peter Lemvig i København. Sammen med et Par andre Assessorer sendte han Skibe til Frankrig. Saaledes fik han d. 4. August 1691 kongeligt Pas for Skibene „Pelikanen“ og „Paradis“.

Paa Rejse til Bordeaux blev Krejerten „Paradis“ overhalet af „Biskajer Capere“, spanske Kapere. Skuden var ballastet, saa der var ikke meget at hole. Skipperen, Anders Andersen Smed, maatte se paa, at Spaniolerne lod deres Harne gaar ud over Skib og Besætning, som blev *plyndret*. De tog godt til sig af Mad og Drikke og Skibsinventar, Penge, Støvler, Køjklæder o. l. og kvitterede for Modtagelsen med Knuds og grove Ord. Saa fortrak de igen, men Skipper Smed blev alvorligt syg af Ærgrelse, og hans Søn, der var Styrmand ombord (og hed A. A. Smed ligesom sin Fader), overtog Førerskabet.

„Paradis“ lignede ikke noget Paradis, da det kom ind til Bordeaux, — og under Opholdet dér døde Skipper Smed. Der blev indtaget en Ladning paa 122 Fade Vin, bestemt til Vinhandler Abbesté i København, og saa stak „Paradis“ til Søs igen.

Kort efter blev det standset af en fransk Kaper, der meget høfligt „rekvirerede“ Fødevarer og nogle Oksehoveder Vin og nok saa pænt betalte med en Anvisning paa et Handelshus i Dünkirken.

I Kanalen mødte „Paradis“ den store engelske Kaper „The Resolute“, Kapt. John Edwards. Ogsaa han toldede lidt ombord, og mens han snusede i Kahytten, fandt han det franske Brev med Anvisningen paa Dünkirken! Straks lod han „Paradis“ besætte med Prisemandskab og lod den føre ind til Rye, senere til London.

Heldigvis var Skipper Smed senior helt død i Bordeaux, for ellers var han død én Gang til af Ærgrelse. „Paradis“ blev prisedømt ved Admiralitetsretten. Der appelleredes fergaves til

Overretten. Mandskabet slap hjem igen, men Skibet ikke, og Assessor Lemvig bogførte en Tab paa Ti Tusind og 700 Rigsdaler, Hr. Abbestee en lignende Sum.

Ogsaa „Pelikanen“ fik en „interessant“ Rejse, meget begivenhedsrig. Paa Udrejsen blev den taget af en hollandsk Kaper og opbragt til Middelburg. Her fik vor Gesandt den fri, og den sejlede videre Vesterpaa d. 19. Oktober. Det gik godt en Tid, og Skipper Peder Brodersen haabede allerede med nogen Grund at slippe helskindet ind til Nantes, da hele fem Kapere dukkede op paa én Gang. Tre af dem var fra Vlissingen og Ostende.

De forsynede sig grundigt ombord i den neutrale „Pelikan“ og tvang derpaa Skipper Brodersen og hans Styrmand til at skrive under paa, at der ikke var vederfaaret dem noget ondt. Uden at blive synderlig syg af Harme, Spot og Spe, førte Brodersen sin „Pelikan“ til Bordeaux, som han naaede d. 14. November. Da der i Øjeblikket ikke var andet at faa, tog han Fragt til Ostende.

Paa Rejsen dertil kom Assessor Lemvigs onde Aand Kaperkaptajn Edwards paa „The Resolute“ over „Pelikanen“ og plyndrede Skib og Folk. Saasnart han havde hørt Navnene Middelburg og Ostende, satte han Kursen efter engelsk Havn med „Pelikanen“ og gad ikke engang se det kgl. Pas og de øvrige Papirer. Han kendte sine Pappenheimere i Admiralitetet, og ganske rigtigt: Allerede d. 11. April 1692 faldt Prisedommen: Konfiskation af Skib og Ladning.

Denne Gang noterede Assessor Lemvig Seks Tusind seks Hundrede Rigsdaler i sin Tabsprotokol.

De Skibe, der kom godt hjem Vester fra, bragte god Fortjeneste med, og Assessor Lemvig var ikke den Mand, der gjorde en Ting halvt. I Juni 1691 sendte han et Skib afsted, *større* end de andre og helt og holdent udrustet for hans egen Regning. „Rosen“ hed det, og det førtes af Teunis Petersen, en meget erfaren Skipper. Han var født i Holland og boddende dér og kendte Vestersøens Farvande som sin egen Lomme. Lemvig antog ham, lod ham flytte til København med sin Familie og lod ham tage Borgerskab der, forsynede ham med kgl. dansk Pas og sørgede i alle Maader for, at alt var i den fineste Orden.

„Rosen“ sejlede til Østersøen, og dér tog Teunis Petersen Fragt til Amsterdam. Det var ikke efter Rederens Ønske. Danske Skibe skulde helst gaa ballastet fra København lige til Frankrig og tage Ladning dér direkte til dansk Havn. Hol-

lænderen var imidlertid en driftig Mand — og en udpræget Hollænder. Det faldt ham naturligt at løbe ind til Amsterdam. Der lod han „Rosen“ kølhale; han undte sine Landsmænd Fortjeneste og vidste desuden, at Arbejdet blev dygtigt, hurtigt, hurtigt og billigt udført dér.

„Rosen“ kom velbeholden til Bordeaux, og her forelaa hos Kommissionæren Ordre fra Assessor Lemvig til at tage Fragt direkte til „Sundet“ og Misbilligelse af Skipperens Hollandsrejse. Den egenraadige, selvkloge Skipper fik imidlertid Tilbud om en fordelagtig Fragtrejse til Skotland og sejlede dertil med 135 Fade Vin.

Assessoren fik Ret med Hensyn til sin Misbilligelse af Skipper Teunis Petersens Egenraadighed, men den kom ham dyrt at staa. Paa Hjemrejsen fra Skotland blev det gode Skib „Rosen“ taget af en hollandsk Kaper og indbragt til Middelburg.

Enten har Teunis Petersen været en topmaalt Slyngel, der har medvirket til, at „Rosen“ havnede i Holland, eller ogsaa har han været *meget* uheldig: at slippe fra de sædvanlige Fjender og saa falde for sine egne Landsmænd! Men lad os tro det bedste om den hollandske Skipper, der jo havde sin Familie i København som en Slags Kaution. Den Tids historiske Kilder om jævne Folk som Skippere er nu om Dage ringe og hentørrede og levner ikke Stof nok til Bedømmelse af en Mand som Teunis Petersen. Frænder er jo desuden Frænder værst. Det er muligt, at den hollandske Ret har regnet Teunis for en Rømling.

Et er vist, at „Rosen“ blev konfiskeret for sine „Vidtløftigheder“, og Assessor Peder Lemvig maatte anføre det hidtil *største* Tab i sine „Kommerce-Bøger“.

— Der kunde skrives en stor og lødig Bog om de halvhundredre danske Koffardi-Skibe, som blev taget af fremmede, særligt engelske Orlogsmænd og Kapere, i de urolige Aar i Slutningen af det syttende Aarhundrede, men „Vikingen“ er Søfartens *alsidige* Maanedssblad, og vi maa indskrænke os til Beretningen om den uheldige Skibsreder, Assessor Peder Lemvigs Deltagelse i den dengang meget vovelige Fart paa Vestersøen med „neutrale“ Skibe.

Kay Larsen

Den første højere Skole i Danmark, hvor der undervistes i Dansk.

Det fortjener her at fremhæves, at Søkademiet var den første højere Skole i Danmark, hvor Modersmaalet kom til sin Ret, thi paa Universitetet taltes der kun om Latin, og det samme var Tilfældet i alle andre af Landets lærde Skoler, hvor der endog ikke engang gaves Undervisning i Dansk, og paa det i 1714 oprettede Landkadetakademi taltes der lige op til Guldbergs Tid kun Tysk. Paa Søkadetakademiet derimod er der lige fra 1701 udelukkende talt Dansk, alle Ordre blev udstedt paa Dansk og alle Skrivelser til Kongen og Admiralitetet blev affattet paa Dansk, hvilket naturligvis medførte, at hele Flaaden allerede paa denne Tid blev saa afgjort nationalt præget.



Carvelin
BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12, København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler

HAVETS GAADER



Vældige uløste Gaader skjuler sig endnu under Havets Bølger. Trods al Forskning og Videnskab er Oceanets Dybder endnu paa langt nær udforskede til Bunds overalt. . . . Der ligger f. Eks. en Gaade tæt ved den Vej, som daglig befares af Kæmpeskibene mellem Europa og Amerika. Kort før Skibsrueten skærer Golfstrømmen — nogle

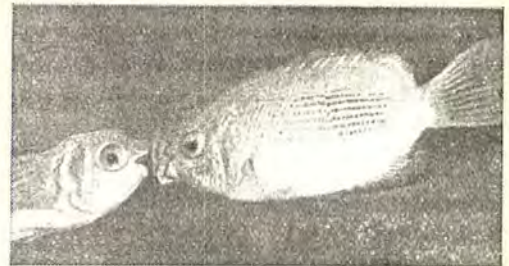


Tydlig er her Flyvebaadsformen i denne Flyvefisk som er ca. 16 cm lang



Som Sommerfugle over en Eng flyver Flyvefisk af alle Arter over Sargassohavets Tangmarker.

Dage før Ankomsten til New York — berører Damperne et Gebet i Atlanten, som endnu gemmer Undere og Gaader. Omraadet er paa 8 Millioner km² og hedder Sargasso-Havet — et Hav i Havet. Det ligger mellem Azorerne, Bermudas og de vest-



Sælsomme Væsener skjuler sig i Sargassohavets Dybder. Her er to »kyskende« Curamias, hedder de i Videnskabens Sprog



Ikke overtroiske Sofolk, men Ekspeditionsskibe og Naturforskere styrer nu ind i Sargassohavets Tangmasser. Vort Billede viser Naturforskere om Bord, udsendte af New Yorks zoologiske Selskab,

indiske Øer. Som rolig Sø ligger det midt i Havets vældige Oceanstrømme.

Navnet stammer fra de store Masser svømmende Sø-Tang, paa Spænsk kaldet „sargasso“, som dækker Overfladen i lange Strækninger som vældige Enge eller Moser. Blaa er Farven, og varmt er her. Intet Under, at siden Columbus' Tid er denne Egn et Rædslens Sted for alle Sofolk. Hvorfra kommer saa meget Tang midt i Oceanet. Tang gælder ellers som Tegn paa Kysters Nærhed. Her var det Columbus maatte tænge sine Sømand fremad, fordi de troede, Manden var gal og styrede lige mod Klipper.

Skønt Tangmasserne er vældige, kan de dog ikke hindre et Skibs Vej fremad. Alligevel gaar der Sagn om, at Skibe er bleven stikkende fast.

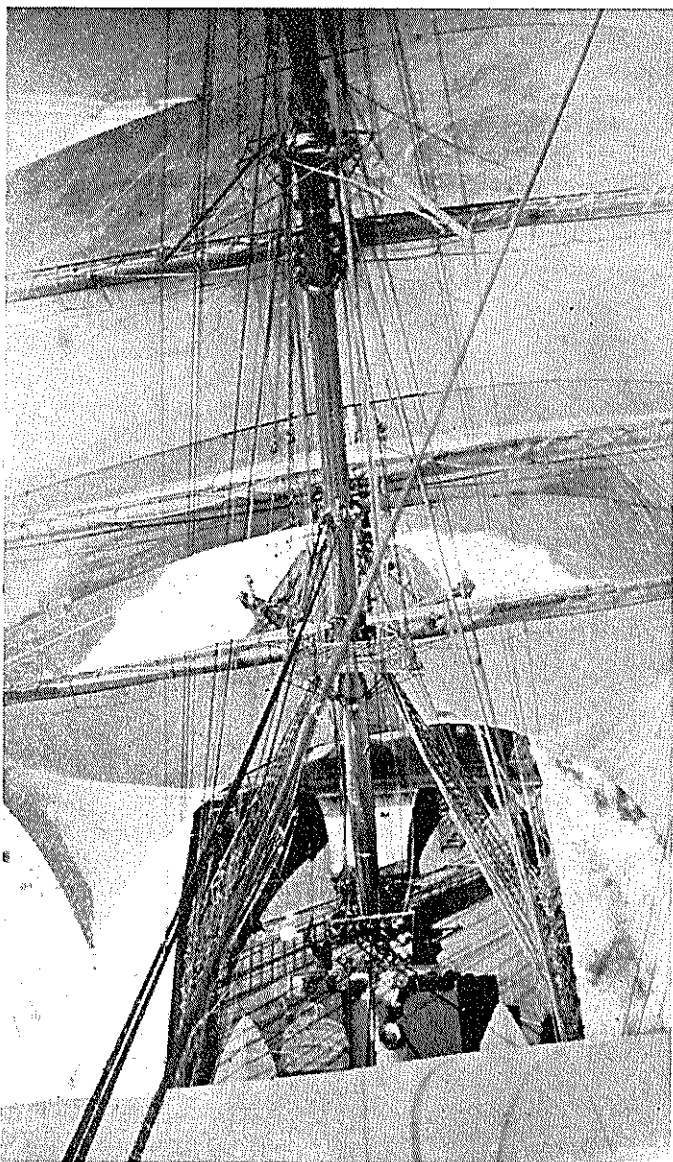
Alle Aal i vore Farvande tager hertil for at parre sig. De vender aldrig tilbage, men Ynglen finder tilbage til vore Kyster.

Tømmemandens

Erindringer

Rejsen til
Talcahuana.
III. Afsnit.

TALCAHUANA — hvilken festlig Klang har ikke det Navn — dobbelt festlig for os — Besætningen om Bord paa „Palæstina“, da vi efter 120 Dages Sejlads Lød Ankeret gaa i Bio Bio Floden udfør den Samling mere og mindre ramponerede Menneskeboliger og Skure, der da udgjorde Byen Talcahuana.



Fortoppen og Bakken set fra store Bramsaling i stiv Brise.
Engelsk Bark „Garthsnaid“ ex. „Iversnaid“.
(Fra Lods Gruelunds Samling).

4 Maaneder havde vi haft i Søen og deraf 51 Døgn under Kap Horn. Vildt havde Vejret og Søen handlet med os. Mægtige Storme var fejet hen over os i Nætter, hvor vi uophørligt ventede, at nu var Udslettelsen over os.

Da vi gik om Bord i Hamborg i Februar Maaned, var vi 16 Mand, der ikke kendte stort til hinanden udover Beklædningen og saa de mere eller mindre tydelige Spor, en voldsom og inderlig Afsked med Sct. Paulis Glæder havde efterladt paa adskillige af os.

Op da vi havde udsejlet den ikke helt lille Distance fra Lands End til Falklandsøerne, vidste enhver af os cirka lige saa meget om de øvrige, som Folk i Almindelighed gider vide om hinanden.

Men efter 51 Døgns Kamp under Kap Horn for det Liv, som vi alle trods tilsyneladende Nonchalance dog erkender som vort dyreste og til Tider eneste Aktiv — efter 51 Dage og Nætter, hvor hver eneste af os udfoldede al den Energi, Vilje og alle de Kræfter, der kan pines ud af et Menneskes Legeme og Sjæl i den — undertiden djævelsk underfundige — undertiden storslaaede Kamp, som et lille Menneske kan præstere, naar Dødens Le Gang paa Gang hviner mod ham fra alle Vinkler — da denne Kamp var til Ende, og vi kunde aande lettede op, da slog vi Øjnene ned som vore første Forældre i Edens Have — fordi vi var nøgne.

Enhver af os havde udleveret sig selv uden Tanke for, at der kunde følge en Fortsættelse efter dette. — Forstaa mig ret, vi havde ikke skriftet for hverandre, for det havde vi hverken haft Tid til eller Tanke for, men vi, der ligesom Soldaten i Slagmarkens Helvede var blevet hvirvlet ud paa Tilværelsens yderste Forbjerg, hvor der af alle Drifter og Tanker kun bliver Selvopholdelsesdriften tilbage, vi havde blottet os selv Gang paa Gang.

I Situationer, hvor Tanken om Forstillelse var umulig, havde vi hos hverandre skuet det menneskelige Sinds ynkelige Demaskering, og i skæbnsvangre Øjeblikke havde vi opfattet tilforn uanede Grader af Nederdrægtighed, gemen Fejghed og dyrisk Rædsel Side om Side med den største Offervilje, Taalmodighed og storslaet uimponeret Mod.

Alt det, vi under roligere og tryggere Forhold havde bygget op af Opdragelse, Livsanskuelse og Tanke-systemer, hvirvlede bogstavelig talt bort under Orkanernes Drøn, og vi kendte hinanden mere greelt end Præsten sit Skriftebarn og Kvinden sin Ægtefælle.

Op det er noget af Hemmeligheden ved Havets dragende Magt over Mænds og Drenges Sind — Indlemmelsen i den verdensomspændende Broderskabsfølelse, der skabes i den barske, storladne Atmosfære, som raader, hvor Kampen for Tilværelsen paa Udslettelsens Grænse føres i yderste Primitivitet.

Vi undgik hver Gang det sidste knusende Slag, som skulde have sendt baade os og „Palæstina“ paa den sidste ukendte

Rejse — jeg vil ikke sige, at det skyldtes Dygtighed — for mere end en Gang var det øjensynligt, at al Menneskeevne — og Vilje her ikke formaaede mere, nej jeg ved, og hver af mine Kammerater vil bekræfte det, at et Forsyn havde styret den gamle Bark.

Vi fik god Vind op langs Vestkysten, og efterhaanden som det blev varmere og mere konstant Vejr, blev der travlt om Bord med at udbedre alt det, som var havareret.

Vi havde mistet baade Bramstænger og Ræer, og Bagbords Lønning var ligeledes slaaet ud, men vi havde ikke Tømmer, saa vi kunde rigge nye Rundholdter til, saa „Palæstina“ var ikke nogen stolt Sejler med sine kullede Master og sit raserede Dæk. Malingen var ødelagt ved Afskalkning og Skamfiling og Sejlene i en ynkværdig, forrevet Forfatning.

Dagene gik med Skibsmandsarbejde af enhver Art, medens vi under gunstige Vejrforhold arbejdede os nordever mod Talcahuana.

Og fordi vi havde været udsat for saa meget af enhver Art, kom denne By til at staa for os alle i det mest festlige Skær; det var Endemaalet for vore Besværligheder, det var fast Land, Mennesker og alt det, der findes, hvor Mennesker bor.

Og i Sandhed vi blev ikke skuffede i vore Forventninger, her fandtes virkelig i Overflod af den menneskelige saakaldte Kulturs Frembringelser, ja saa rigeligt var de saakaldte Goder til Stede, at vi inden ret mange Dage igen længtes bort derfra ud til det Hav, som nok var barskt at færdes paa, men hvor Atmosfæren dog altid var sund, stærk og ufordærvet.

Well — vi var — Kaptajnen indbefattet — 16 raske Gutter, der havde døjet en ordentlig Dravat, og Talcahuans prominente Borgere kunde sikkert ikke have bevaret deres Selvrespekt, hvis ikke de havde fejret os paa en eftertrykkelig Maade.

Det gjorde de, og at det var eftertrykkeligt, fremgaar af, at vi, der i 4 Maaneder ikke havde haft et eneste alvorligt Uheld trods Kap Horn, nedfaldende Rundholdter og andre rare Ting, nu, da Festen var paa sit Højdepunkt, brat maatte afslutte og bære Kaptajnen om Bord med et brækket Ben — den logiske Følge af en saadan ældre Gentlemans forgæves Forsøg paa at springe til Side for en flyvende Stol.

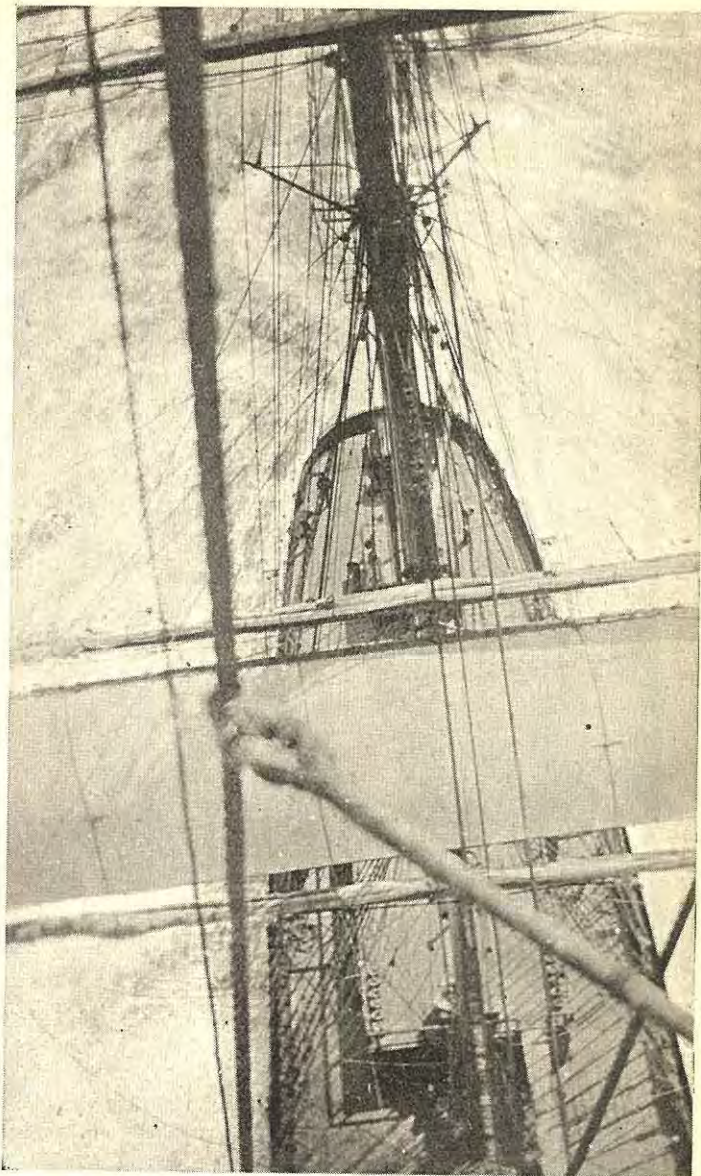
Maaske havde Kellermann sit Ydre imod sig, skønt det har jeg nu aldrig syntes, imidlertid maa det have virket irriterende paa den ædle Herre, som kastede Stolen, anden Aarsag kan jeg i hvert Falk ikke finde til hele hans uforsonlige Indstilling, der resulterede i et ligefremt Overfald.

Og saa var Manden endda selv Skipper; at han var Tysker, forklarer maaske paa en vis Maade hans krigerske Tilbøjeligheder; selvfølgelig kan det ogsaa have været en medvirkende Aarsag, at han denne Aften havde konsumeret et enddog meget stort Kvantum af en bagadilignende Drik.

Allerede ved vor Ankomst til det celebre Hotel — Byens fineste — (naa det betød nu ikke saa meget i Talcahuana dengang) optraadte han udfordrende og brovtende og vilde absolut skændes, Kellermann snakkede ham efter Munden, til Manden opdagede det; saa blev han først rigtig ond, kom med Fornærmelser og begyndte at tage Kellermann i Kraven, men saa lagde 2. Styrmand sig imellem, og saa blev den skummende, rasende Skipper sat udenfor af den haandfaste Patten.

Vi aandede lettet op, nu kunde vi vel faa Fred. Ja Tak, vi havde grundigt forregnet os, højst en Time varede Idyllen, saa længe var den tyske Skipper nemlig om at hente Forstærkning i Form af sine to Styr mænd plus Tømmermand og Baadsmænd.

De begyndte med at lave et frygteligt Spektakel udenfor, kom saa stormende ind, og vel sagtens ihukommende de gamle



Skibet lænsr Agterskibet og Store-Under-Mærsejl. Set fra Fore-Bramsalning. Skibet lænsr for begge Under-Mærsejl i et oprørt Hav. (Fra Lods Gruelunds Samling).

Bersærkers Fremgangsmaade begyndte de i vildeste Raseri at rydde Salen, idet de brugte alt forhaandenværende som Kasteskyts.

Vi kunde selvfølgelig have gjort Gengæld, men vi var ikke Slagsbrødre, og hele Affæren bekom os ilde, saa vi foretrak at uskadeliggøre Voldsmændene paa en mere lemfælgig Maade end ved at kaste dem Bohavet i Hovedet, idet vi regnede med, at de var ganske normale Mennesker, naar de var ædru, hvilken Tilstand det senere oplystes, at det var adskillige Dage siden, de havde befundet sig i.

Men inden vi var naaet saa langt og havde faaet dem overmandet, skete Ulykken. Den store, tyske Skipper, som var helt vild, havde grebet en svær Stol og slyngede den med mægtig Kraft mod Kaptajn Kellermann, hvem han havde udsat sig som sin særlige Dødsfjende. Kellermann forsøgte at springe til Side, det mislykkedes, den tunge Stol ramte ham med voldsom Kraft, og han styrtede om og blev liggende med venstre Ben brækket to Steder.

Nu fik Piben en anden Lyd, vi indsaa, at der maatte slaas haardt og hurtigt, hvis ikke der skulde ske mere af lignende



Forkant af Bakkem og Sprydet med alle Forsejl sat, set fra Fore-Bramsaling.

Art, og medens tre Mand tog sig af Kellermann, tog vi andre os af de vilde Mennesker paa en saa eftertrykkelig og haardhaendet Maade, at jeg helst ikke vil omtale det.

Hovedpersonerne i Aftenens Begivenhed var alle ude af Stand til selv at forlade Lokalet, og medens Kellermann blev bragt om Bord og behandlet af den tilkaldte Læge, blev de fem Bersærker under stor Staahejs indsats i Byens primitive Arrest.

Og saa viste det sig, at de fem Søfolk slet ikke var Slagsbrødre i Almindelighed, men ganske normale, skikkelige Mennesker, hvem Lediggang og Spiritus helt havde forvandlet, deres Skib havde i flere Uger ligget og ventet paa Last med det Resultat, at de var blevet mere og mere hyppige Gæster paa de slet ikke helt faa Udskænkingssteder, som allerede da fandtes i Talcahuana, og i mange Dage havde de ikke været ædra — nu blev de det, og med oprigtig Anger beklagede de deres lidet hensynsfulde Adfærd.

Den store, tyske Skipper kom meget ofte om Bord til Kellermann uncer dennes Sygeleje, han var meget trykket af Situationen og frygtede især for, hvad der vilde ske ham, naar han engang i Hamborg skulde staa til Regnskab for sin Voldshandling.

Men naar jeg skal bedømme ham retfærdigt, og det vil jeg gerne, for han var en brav Mand, saa maa jeg dog indrømme, at hans tiltagende og varme Interesse for Kellermann og hans hyppige Besøg om Bord dog ikke alene — eller maa- ske ikke er gang først og fremmest — skyldtes Ønsket om at

borteliminere de eventuelle lovmæssige Følger af Ulykkes- aftenen.

Nej, hans Omsorg udsprang sikkert mest af alt af Ønsket om rent menneskeligt at gøre Afbigt over for den Mand, han havde forbrudt sig imod.

Og jeg er glad for at kunne fortælle, at Kaptajn Keller- mann var saa stort et Menneske, at han sørgede for, at der ikke senere blev nogen Rettergang ud af denne Historie, og hans Bekendtskab med Tyskeren sluttede paa en meget mere værdig Maade, end det var indledet paa.

Da vi laa og hev Ankeret ind før Afsejlingen til vor næste Havn Yquinque, kom i den tidlige Morgenstund en Baad ovre fra det tyske Fuldsbib, og den svære Skipper entrede „Palæstina“, hvor Kellermann nu var naaet saa vidt, at han kunde humpe rundt paa Dækket ved Krykker, og her tog de to Mænd Afsked med hinanden. Tyskeren med de Ord: „Kaptajn Kellermann, jeg har i Dem truffet en Mand, som jeg er kommen til at nære den dybeste Agtelse for, og jeg beklager inderligt min skammelige Adfærd, og jeg beder Dem her i Deres Mandskabs Paahør om Tilgivelse, idet jeg med det samme kan fortælle, at jeg fra hin Aften og i al Fremtid har banlyst Spiritus i enhver Form fra mit Bord.“

Kellermann svarede ham med et Par hjertelige Ord og sagde, at han fra sin Side betragtede denne Begivenhed for fuldstændig afgjort, og at han ønskede sin Banemand al mulig Lykke og Held i Fremtiden; saa gik Tyskeren fra Borde, og vi lettede, og jeg har aldrig siden set hverken ham eller hans Skib. —

Hvor beklageligt det end er at skulle berette derom, saa er jeg dog alligevel nødt til at fortælle, at vi endnu skulde opleve et Slagsmaal i Talcahuana, og det endda mellem to af „Palæstina“s Besætning.

Første Styrmand Raugé var jo nu den, som under Kap- tajnens Sygdom skulde tage sig af alt vedrørende Skibet, og han fik nu rig Lejlighed til at udfolde sin Smaalighed og Ondsindethed.

Selv om vi alle kom til at mærke denne Tingenes Til- stand, saa var det dog især Herman, som Degraten lod sin Galde løbe ud over paa den mest lave og haanlige Maade. Herman, der var en af de dygtigste og mest samvittighedsfulde Matroser, jeg har kendt, blev nu sat til det mest svinagtige og foragtede Arbejde.

Saadanne Ting, som ifølge gammel Sejskibstradition blev udført af Drengene og Letmatroserne, fik Herman nu Ordre til at tage sig af, og det var selvfølgelig Rauges Plan derved at bringe Herman til at gøre sig skyldig i Lydighedsnægtelse, for at Raugé derved kunde ramme ham, men her forregnede Raugé sig.

Det blev en Kamp i det stille mellem de to Mænd, det var Ondskab og Smaalighed mod overlegen, kold Ro og Dyg- tighed, det var en Strid, der blev fulgt med spændt Interesse af alle, og hver Dag betød et Nederlag for Styrmanden og dermed ny Næring til hans Ondskabs Baal — jeg har nogle Gange set en Styrmand tyranisere en Besætning eller en enkelt Mand, men jeg har aldrig set ham komme saa ynkeligt til kort som her.

Blev Herman f. Eks. sat til at muge ud i Svinestien, saa blev han ikke vranten og gnaven, men spurgte med et aabent og særdeles tjenstvilligt Smil sin Plageaand: „Hr. Styrmand, skal jeg saa ikke ogsaa med det samme rense Nødtørftshuset?“

Da han Gang paa Gang var blevet nægtet Landlov om Aftenen, spurgte han en Aften med sit mest forbindtlige Smil: „Hr. Styrmand, jeg vil gerne bede om Tilladelse til hver Aften at forblive om Bord, jeg har ingen Interesse af at gaa i Land, da jeg for Tiden er ved at studere en in-

teressant Bog om Slavefogeder.“ — Som Regel var der Tilhørere til denne Udveksling af Artigheder, og næsten altid efterlod den rolige, korrekte Herman Styrmanden i afmægtigt Raseri.

Til sidst lod Rauga ham i Fred, hvad kunde han stille op med en Mand, som aldrig forløb sig, som altid forstod at finde paa en haanende, bidende Uforskammethed og sagde ham den paa en djævelsk høflig og uangribelig Maade.

Saa henvendte han sig aldrig direkte til Herman, men lod sine Ordre gaa gennem 2. Styrmand eller en anden nærværende, men han lurede stadig sygt paa en gunstig Lejlighed til at hævne sig paa en eller anden Maade paa den Mand, der havde saaret hans Forfængelighed saa dybt.

Og endelig — en Aften mente han, at Anledningen var der, men havde han forudset sin Aktions Udfald, saa havde han sikkert trukket Følehornene til sig i Tide, men da han nu først udfordrede Skæbnen for at fremtvinge noget af en Afgørelse og skaffe sig Hævn, saa formaaede han ikke igen at standse Udviklingen, der for ham blev katastrofal.

Som sagt — det var en Aften — en Aften med Kuling og piskende Regn, og af en eller anden Aarsag skulde Rauga absolut sættes i Land, og da det nu var et rigtigt Hundevøj, forlangte han ganske mod Sædvane, at Herman skulde ro ham i Land og — vel at mærke — desuden blive liggende med Jollen ved Kajen afventende Hr. Styrmandens naadige Tilbagevenden.

Men da der var gaaet 3 Timer med øsende Regn, medens Herman laa inde ved Kajen og ventede paa Rauga, syntes 2. Styrmand Pattenhausen, at den Spas havde været længe nok, og han sendte en Mand ind efter den drivvaade, men langt fra forknytte Herman.

„Ja, det kan De lade mig ordne,“ svarede han paa Hermans Bemærkning om, at nu blev der vel Ballade. „Fordi han tilfældigvis er 1. Styrmand her om Bord, skal han ikke tro, han kan skabe sig, som han vil, tag De noget tørt Tøj paa, og saa vent i Kabyssen, til han varskoer.“

Saa gik der yderligere 2 Timer, hvor der ikke skete andet, end at Herman sad og ventede paa, at Rauga skulde præje for at blive hentet, men Rauga lod imidlertid ikke høre fra sig og kom om Bord i en lejet Baad.

Knap havde han sat Foden paa Dækket, før han rasende skreg paa „den Lømmel og svenske Bissedreng“, der havde ladet ham vente forgæves.

„Ja, hvis det er mig, De mener med Deres velvalgte Udtryk, saa er jeg her,“ genmælte Herman smilende og traadte ud paa Dækket.

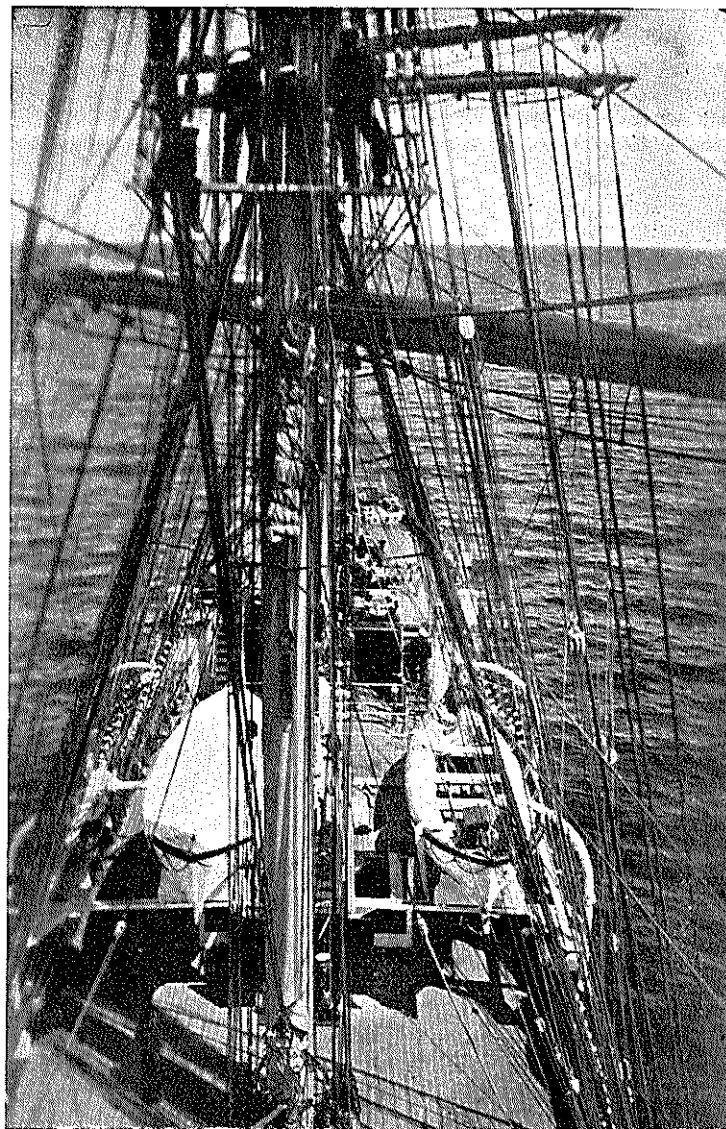
Det var mere, end Rauga kunde staa for, og uden at gøre sig klart, hvad han indlod sig paa, fo'r han frem mod Herman med de mest gemene Skældsord og Fornærmelser og slog ham lige i Ansigtet.

Herman vaklede et Øjeblik, men kun et Øjeblik, saa fo'r hans venstre Arm frem i et Kæbestød, der sendte Styrmanden i Dækket. „Sjover!“ var alt, hvad han sagde, før han vendte sig og gik forud, men hurtigere, end han havde beregnet det, var Rauga paa Benene, greb en tung Kofilnagle og fo'r efter ham med Mord i Blikket, men han forfejlede Slaget og ramte Herman paa Skulderpartiet. —

Det blev et af de værste Slagsmaal, jeg har set — mellem den sparkende, skrigende, forbandende Rauga og den rolige, skaanselsløse Herman.

Styrmanden var som et vildt Dyr, han benyttede sig af alle de tarveligste Kneb, greb hvad han kunde faa fat paa til at slaa med, men bestandig blev han afvæbnet og knaldet i Dækket af Hermans jernhaarde Næver.

Blodet drev af ham, medens han metodisk blev gennem-



Dækket forefter (i Havn), set fra Mesan-Saling.

pyglet, og efterhaanden som det gik op for ham, at ogsaa her var Herman hans Overmand, forvandlede han til et fuldstændig desperat og hæmningsløst Menneske, han græd af Raseri, han hylede hysterisk og skreg de forfærdeligste Beskyldninger mod sin Fjende.

Til sidst kunde han ikke mere, men blev liggende tudbrøllende af Fuldskab og Ydmygelse, og først da traadte Pattenhausen til og hjalp ham til Køjs. —

Hvorfor greb vi ikke ind før, hvorfor skilte Pattenhausen dem ikke ad, hvorfor stod han som vi andre og var Vidne til, at Skibets 1. Styrmand blev gennempyglet af en af sine Matroser?

Jeg tænker, fordi vi for det første undte Rauga den Omgang, han selv i saa høj Grad havde været ude efter — og for det andet — fordi Livet, det barske Liv, havde indgivet os dets egen Moral og Retfærdighedssans — lac den bedste Mand bevise, at han er det. —

Herman forklarede senere til Kellermann: „Ja, jeg troede jo, det var en eller anden fuld Bandit, der var kommet om Bord, for jeg kunde da aldrig tænke mig, at en af Skibets Styrmand kunde opføre sig saadan.“

„Ja, det har De vist ogsaa Ret i at tænke, Herman,“ sagde den gamle og stirrede ud i Luften med sit ejerdommelige, uudgrundelige Blik.

Adolf Hansen.

Det har jeg oplevet

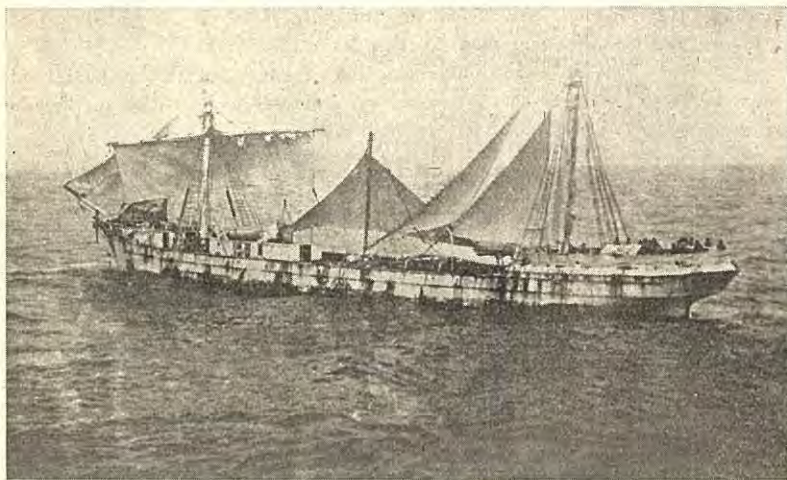
JEG SEJLEDE med amerikanske Baade paa den saakaldte „Banantur“ mellem New York og Vestindien, og befandt mig ved New York, da U. S. A. erklærede Tyskland Krig. Alle udenlandske Medborgere maatte nu anmelde sig paa et særligt oprettet Registreringsbureau. Det gjorde jeg ogsaa, jeg fik Alder, Nationalitet og Navn o.s.v. noteret op — og saa tænkte jeg ikke videre paa Sagen, saa meget mere som jeg umiddelbart derefter stak til Søs igen.

Men da jeg nogle Maaneder senere kom tilbage til New York igen, var Kontrollen med Udlændinge blevet skærpet, saa enhver Udlænding mellem 18 og 31 paany maatte anmelde sig paa Bureauet, underkaste sig Lægeundersøgelse, udfylde et omstændeligt Spørgeskema, opgive Adresse o.s.v., hvorefter man fik overrakt en Slags Kort, som man altid skulde bære paa sig og forevise, hvis man blev opfordret dertil af Politi eller Militær. Paa Kortet stod ogsaa hvilken Branche, man tilhørte, i Tilfælde af, at U. S. A. skulde finde det nødvendigt at sende een til Fronten.

Jeg hørte nok Tale om alt det der, men jeg brød mig ikke om at henvende mig til Registreringsbureauet — dumt nok. Jeg tænkte, at da jeg stadig var dansk Medborger og Danmark stadig holdt sig neutral, saa havde jeg ikke noget med Krigen at gøre. Mine Sømandspapirer viste jo klart og tydeligt, at jeg var dansk. Men jeg narrede mig selv. Ganske vist klarede jeg mig i lang Tid, men til sidst gik det galt. Det var i Foraaret 1918, at man satte en Razzia i Gang for at faa fat paa den Mængde „Militærnægttere“ man havde Mistanke om fandtes. I de

Dage var der intet usædvanligt i at se en Sporvogn blive stoppet af Politibetjente eller Rekruteringsofficerer, og at en af Passagererne, sommetider selve Konduktøren, blive taget med. Nu bagefter indser jeg, at hvis jeg blot havde passet min Registrering ordentlig, saa havde der aldrig behøvet at blive Tale om Krigstjeneste for mig, da jeg gjorde min Pligt mod Landet ved at arbejde paa dets Fartøj. Jeg traf en Landsmand, en Jyde ligesom jeg selv, og vi kom til at snakke om de skærpede Betingelser. Han havde ogsaa undladt at melde sig anden Gang, og nu mente han, at det var ligesaa godt, at vi gik op paa Bureauet og fik vore Kort udstedte, saa vi slap for at gaa og være bange for enhver Uniform. Paa Registreringsbureauet fandt man os snart i Bøgerne — og saa blev der Ballade. Ifølge vore Søfartsbøger, som vi maatte vise frem, havde vi været i New York flere Gange, efter at de nye Registreringsbestemmelser var traadt i Kraft, men vi havde undladt at melde os! Dermed havde vi forspildt vor Ret til „Frikort“ og maatte nu behandles som „Desertører“. Om det virkelig forholdt sig saadan, eller om han bare bluffedes os, det kan jeg ikke sige, jeg har en stærk Mistanke om det sidste. Men inden vi kunde naa at protestere, havde vi en revolverbevæbnet Politikonstabel imellem os og fik en barsk Ordre til at marchere ud paa Gaden og den lige Vej til den nærmeste Soldaterlejr. Denne var beliggende paa Governess Island, en Ø lige udenfor New York, og vi kom derud med en Færge fra Battery Park.

Ombord paa Færgen indtraf en ganske ejendommelig Episode. Et Øjeblik før Afgangen kom en Politibetjent ombord med endnu en indfanget „Skulker“. Han protesterede højlydt, og vi kunde snart høre, at det var en Landsmand. Han fortalte os, at han var Fyrbøder paa denne Færge, og at han netop havde været i Land paa sin Frivagt, da han var blevet snappet af Politiet og blev opfordret til at vise sit Registreringskort. Han havde ikke noget. Han havde nemlig lige saa lidt som vi andre brudt sig om at melde sig — i tryk Forvisning om, at ingen vilde finde paa at lede efter Skulkere paa denne Færge, der netop havde til Opgave at befordre „Desertørerne“ over til Lejren. Men det tog man ikke noget Hensyn til paa Registreringsbureauet — og nu maatte han ogsaa af Sted. Det lykkedes ham imidlertid at komme til at tale med sin Formand, Maskinisten paa Færgen, og denne vilde naturligvis prøve paa at klare Sagen for sin Fyrbøder. Men Politiet svarede kun, at det ikke kom ham ved



Jernbark „Carlo P“ ex. „Loch Eck“ af Castellamara, bygget i Glasgow 1874, 1701 B.T.. Foto visende „C. P.“ under Nødrig efter at være blevet afmastet i en Storm p. R. Newcastle N. S. W. — Chile indkom saaledes til Antofagasta 1906. Kadetterne fra et derværende chilensk Marineskib blev forevist, hvorledes Skibet var blevet oprigget og sejlet til Havn. (Fra Lods Gruelunds Samling).



4-mastet Fuldkib „Lancing“, oprindelig bygget i Glasgow 1856 som Passager- og Postdamper „Pereire“ Le Havre—New York. 1888 blev Maskinen taget ud og Skibet forandret til 4-mastet Fuldkib „Lancing“, var paa 2785 B.T. I hele sin Levetid som Sejlskib viste den sig at være en Flyver med fortrinlige Rejser. Juleaften 1924 forlod „Lancing“ Adrossan med Kullast til Genua, hvortil den for £ 6000 var solgt til Ophugning. (Fra Lods Gruelunds Samling).

— her gjaldt det blot om at lystre, baade for den ene og for den anden. Saa blev Maskinisten vred og sagde, at han vilde rapportere Sagen til selve Obersten, Kommandanten over Lejren paa Governess Island, saa det skulde vist gaa mærkeligt til, om han ikke skulde faa sin Fyrbøder tilbage.

Egentlig var det interessant at se denne vældige Lejr, hvor alle de vordende Soldater fra New York og Førstæder blev holdt i Koncentration inden de blev fordelt paa de forskellige Rekrutskoler og Træningslejre rundt om i Landet, men jeg følte dog ikke Trang til at blive der i længere Tid. Vi var endvidere temmelig ophidsede og talte vidt og bredt om, at vi bare skulde i Forbindelse med vore Konsulater.

Men det varede ikke længe, inden vi fik et Bevis paa, at det ikke var saa let at komme bort fra Lejren som at komme ind i den. Maskinisten paa Færgen kom nemlig og opsøgte sin fangne Fyrbøder, og han fortalte, at han havde talt med Obersten. Men denne havde bare let og sagt, at hvis Maskinisten ikke kunde skaffe sig en anden Fyrbøder, saa kunde han jo lægge Færgen op. Men det mente han næppe gjordes nødigt, for der fandtes adskillige hæderlige 100 pCts Amerikanere til et saadant Job. Maskinisten lo haanligt ved Tanken om disse 100 pCts — han var selv svensk. Det var altsaa paa denne Maade, Onkel Sam rekrutterede, sagde han, man sendte Udlændinge til Fronten og lod Amerikanerne blive hjemme under forskellige Paaskud: en gammel Mor, eller Hustru og Barn at forsørge.

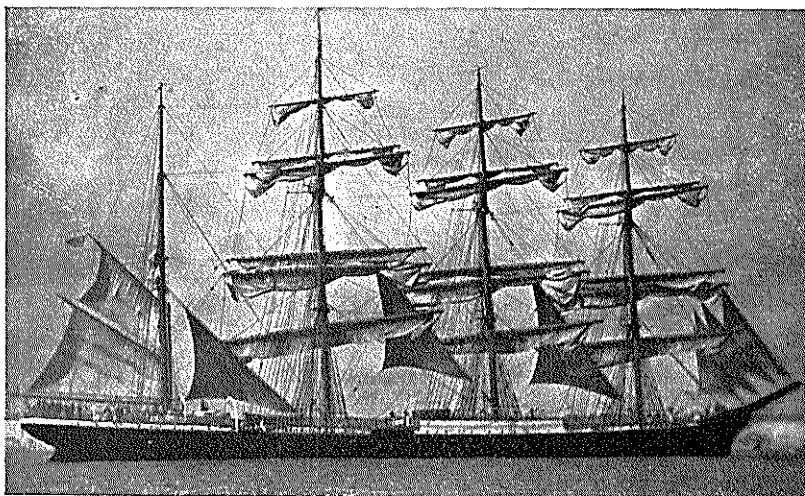
Naturligvis overdrev Maskinisten.

Stater, nu maatte gøre vor Pligt mod det nye Fædreland, naar det var i Fare. Fejlen var bare, at de fleste af os ikke forstod mere end et Par Ord af, hvad han sagde, for der var mange der først for nylig var kommet til Staterne og som ikke havde lært meget andet end at sige „Hell!“ og „God bye!“ De af os, som beherskede det engelske, fik desuden at vide, at hvis vi vægrede os ved at trække i Uniformen, vilde vi blive straffet med 5 til 20 Aars Fængsel.

Nogle Dage senere maatte enhver afgøre, om han vilde vælge Kriststjeneste eller fem Aars Fængsel. En Del Russere og Polakker valgte Fængslet, men alle Skandinaverne foretrak frivilligt at melde sig som frivillige. (Jeg er ked af, at jeg her to Gange



Jernfuldkib „Svaland“ ex. „Scottish Moors“, bygget i Stockton 1890, 2388 BT., 3600 T. DW. Bygget til W. H. Ross & Co., senere solgt til Norge, Fotografiet viser Skibet med smidt Rig ud for N. Y., blev slæbt ind dertil, og i Stedet for at faa ny Rig blev der installeret 2 kraftige Motorer og „Svaland“ rigget som 4-mastet M.-Sk., December 1922 solgt til Ophugning i Hamborg for 40,000 Kr. (Fra Lods Gruelunds Samling).



4-mastet Bark „Peasar“ under Slab ved Dover. De hvide Kliner ses i Baggrunden. Bygget hos Blom & Voss i Hamborg 1911 til „The flying P Line“ (Ferd. Laiz, Hamborg). 3117 B.T., gjorde flere hurtige Salpeterrejser. I August 1928 for udgaaende vilde en „Kanaldamper“ smutte foran om „P“, hvilket resulterede i. at „P“ oversejlede S/S „Daphne“, der sank i Løbet af 10 Min. „P“ sejlede til Rotterdam for Reparation. Næste Rejse skete ogsaa en Kollision paa samme Sted med S/S „Royal Sovereign“, sejlede igen tilbage til Rotterdam for Reparation. 1932 solgt til Gustav Ericson, Mariehamn, og gør stadig glimrende Rejse i Kornfarten paa Australien. (Fra Lods Gruelunds Samling).

maa misbruge Ordet „frivillig“, men det gjorde Mynighederne jo ogsaa!)

Næste Søndag blev jeg sammen med nogle Hundrede Kammerater transporteret til en anden Lejr. Camp Upton, paa Long Island. Denne ligger paa den anden Side af New York, og da vi passerede Battery Park, som paa den Tid var fuld af promenerende New Yorkere, maatte vi høre paa adskillige Spydigheder. Vi havde nemlig endnu ikke faaet nogle Uniformer, men udgjorde en temmelig broget Forsamling. Desuden eskorteredes vi af et Par Dusin Soldater med opplantede Bajonetter.

„Se paa Desertørerne!“ raabte man. „Det har de rigtig godt af, de fejge Uslinger!“

Det var 100 pCt. Amerikanerne, eller nogle, der gjorde Kræv paa at blive betragtet som saadanne, som betragtede os paa denne Maade. Men meget af, hvad der skete og sagdes i hine Dage, bliver lettere at forstaa, naar man tænker paa, at det skete under Indflydelse af Krigen og Krigspsykosen.

I Camp Upton fandtes flere Tusinde Rekrutter, hvoraf de fleste endnu ventede paa deres Uniformer. Det saa ud til, at det var noget smaat med Forsyningerne, eller ogsaa havde Jagten paa „Desertører“ givet et finere Resultat end ventet.

Man havde glemt at afregne Pengene paa Kompagnikontoret — og da Majoren opdagede det, ja, saa var det ikke saa morsomt for Løjtnanten. — Efter fjorten Dages ubeskrivelig ked-sommelig og langtrukken Ventetid, blev der erdelig Liv og Bevægelse i Lejren. Vi blev stillet for en ny Lægeundersøgelse, fra hvilken vi — stadig i Paradiskostume — blev ført ind for-

an en Samling uniformerede Herrer, af hvilke den nærmeste straks rakte os Pen og Papir og kommanderede:

„Skriv!“

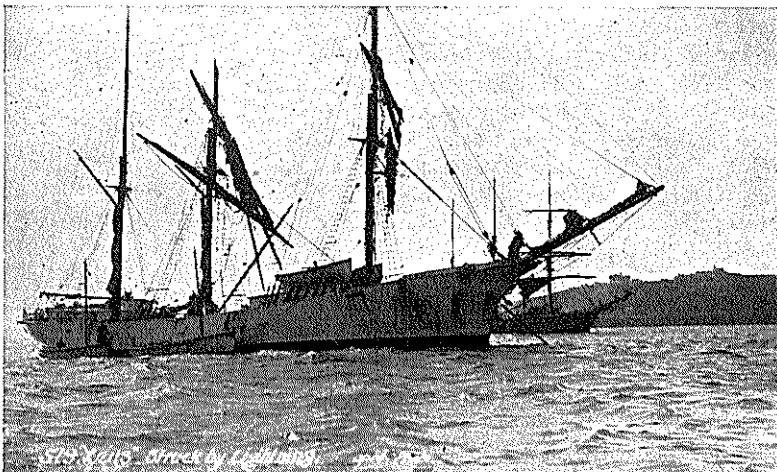
Men jeg for min Part skrev ikke straks. Jeg vilde vide, hvad det var, jeg skrev under paa. Jeg læste Dokumentet igennem. Der stod, at jeg — d. v. s. Navnet savnedes endnu — indtraadte som frivillig i U. S. A.s Hær. Naa, det troede jeg jo, at jeg allerede havde gjort, men de vilde aabenbart have det skriftligt. Men nu trak jeg Ørerne til mig. Jeg var jo i alle Tilfælde dansk Borger, og hvis jeg ikke vilde gaa i Krig for U. S. A., saa kunde jeg vel slippe. Det sagde jeg ogsaa. „All right,“ fik jeg til Svar. „Men De har snydt Dem fra Registreringen og kan saaledes ifølge Loven interneres. Jeg ved ikke, hvad De foretrækker — Fængsel eller Krig?“

„Jeg vil gerne først forhøre mig paa det danske Konsulat, inden jeg skriver under paa det,“ svarede jeg.

„Nej! Der skal skrives under med det samme. Men intet kan forhindre

Dem i at skrive til det danske Konsulat. — — Jeg skrev under, men det varede ikke længe, før jeg forstod, at jeg havde ladet mig bluffe. Ved frivilligt at lade mig indrullere i Arméen, gjorde jeg det praktisk talt umuligt for Konsulatet og Legationen at befri mig. Og da jeg indsaa det, lod jeg være med at klage. Jeg var sikker paa, at vort Lands Repræsentanter havde nok at gøre endda. Det havde været en anden Sag, hvis jeg havde været Familieforsørger, men nu havde jeg jo kun mig selv at tænke paa. Saa maatte jeg da endelig iføre mig Onkel Sams Vaabenfrakke, og Rekruteksersitsen begyndte. For mig var det altsammen gammelkendt, thi jeg havde for ikke saa mange Aar siden aftjent min Værnepligt hjemme i Danmark.

En skønne Dag var der da ogsaa en Kaptajn, der lagde Mærke til mig og spurgte, om jeg ikke havde



Staalbark „Zeus“ af Arendal. 391 B.T., bygget i Christianssand 1896, mistet Stormasten efter Lynnedslag. — Foto visende Skibet paa Falmouth Red. (Fra Lods Gruelunds Samling).

Lyst til at blive Korporal. Men jeg betakkede mig høfligst. Jeg havde ikke Spor af Lyst til at tage Befalingen over mine Kammerater og skringe mig hæs for at lære Negere at gøre højre og venstre om. Det var nemlig det utaknemmeligste Job, man kunde tænke sig, thi hvor dumme disse sorte end var, saa var de dog kloge nok til altid at kunne gøre sig endnu dummere.

Ja, jeg kunde blive ved med at fortælle en Mængde muntre Historier fra vort daglige Liv i Camp Upton, men de er ikke anderledes end dem, alle andre Soldater oplever. Jeg nøjes derfor med at fortælle, at vi langsomt, men sikkert blev gjort til Soldater — selv de mest „indskrænkede“ blev til sidst trætte af at simulere og efterhaanden nærmede sig mere og mere den Dag, hvor vi skulde afskibes til Frankrig — til Fronten. Dette kastede en Skygge af Alvor over de sidste Uger i Lejren — ingen kunde nu være sikker paa sin Skæbne mere.

Men saa kom en Efteraarsdag det uventede Budskab, at Krigen var forbi.

Saa kunde vi paany aflægge Onkel Sams Vaabenfrakke og gaa hver til sit i civilt Tøj eller Overalls, alt eftersom vi var ankommet, men minus en Del Straahatte.

Og saa tog jeg glad ud at sejle igen....

Hvad betyder $\frac{6}{S3}$ og $\frac{8}{D2}$?

Det er Sejlsportens Mystik.

Paa hver Side af Sejlet sidder Numret, der for uindviiede kan synes indviklet, men i Virkeligheden er det simpleste, som tænkes kan: F. Eks. betyder 6/S 3, at her har vi en 6-Meter af svensk Nationalitet, og at Baaden staar som „Nr. 3“ i Svensk Seglar Förbundets Register. Eller 8/D 2: En dansk 8-Meter, der af K. D. Y. er blevet tildelt Nr. 2. Uhyre praktisk, men endnu mere praktisk havde det rigtignok været, om Nationalitetsbetegnelserne stemte helt overens med de internationale Kendemærker for Automobile!

Paa et Automobil betyder A som bekendt Østrig (altsaa paa den ovale Plade!) — paa en Sejler: Argentina! C paa et Automobil: Cuba! Paa en Sejler: Estland! D paa Automobil: Tyskland, paa Sejlskib: Danmark. Automobilets G: Guatemala, Skibets: Holland. K findes ikke som internationalt Kendingsbogstav for Automobile; paa Sejlere betyder det Storbritannien og Irland. L paa Automobil: Luxembourg; paa Sejler: Finland. M paa Bil: Palæstina; paa Baad: Ungarn. Z'et har Sejlsporten for sig selv som Ken-



KVALITET!

Forbløffende - !

det er den enstemmige Udtalelse om BECK's nye Prismekikkerter i Letmetal, og dette gælder ikke alene Kvaliteten, ogsaa P-isen vil overraske Dem — behageligt. Se dem hos Deres Optiker eller Instrumentmager, de har dem overalt.

Generalrepræsentant for Skandinavien:
P. A. HERSKIND
København
Fredriksberggade 50



dingsbogstav for Schweiz. — Det er kedeligt, at disse Betegnelser ikke er standardiserede. Men nogle Lande har dog faaet fælles Kendingsbogstav for Automobile og Sejlere, nemlig Belgien (B), Spanien (E), Frankrig (F), Italien (I), Norge (N) og Sverige (S).

Naa, endnu har vi ikke oplevet at se saa mange Nationer repræsenteret ved vor Øresundsuge det højeste, man har været oppe paa, er syv—otte Nationer.

Til Sommerferien skal De huske Bogen

„Barken Margrethe“

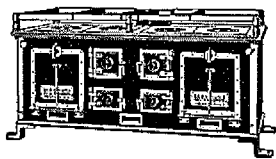
»Vikings« Forlag, Gl. Mønt 39, Købennavn K.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



GØTA



Baadmotorer
2½—7 HK
Kr. 357.00
Incl. Tilbehør

ARCHIMEDES



Paakængs-
motorer
2-20HK

SVENSK
MOTOR A/S
Havnegade 41
København
Telf. Centr. 7024

LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raaoilie- & Dieselmotorer

S.O.S! S.O.S!

HER TITANIC *vi synker...*



Den eneste overlevende Officer fortæller om Ulykkens Aarsag.

Vi offentliggør alle Radiotelegrammerne for første Gang.

Et sensationelt Dokument... 25 Aar efter den frygtelige Skibskatastrofe.



Den eneste overlevende Officer.

Da „Titanic“ gik ned og gav Verden et Chok, var der mange Folk, som sagde, at Ulykken ikke vilde være sket, hvis Kaptajnen ikke havde forsøgt at slaa en Rekord i Hurtighed over Atlanten, fordi det var et nyt Skib, han skulde skabe Ry om — for Reklamens og Ærgerrighedens Skyld.

Denne Beskyldning for Hensynsløshed og Mangel paa Omsorg paa en Jomfrurejse, hvor saa mange Passagerer var med om Bord, var frygtelig i sig selv;

men Kaptajnen har aldrig kunnet besvare denne Anklage, for han gik ned med sit Skib. Og det samme gjorde alle de andre Officerer undtagen Næstkomm-

manderende, Englænderen, Commander Lightoller.

Han har fortalt os følgende:

— Skibet havde nok god Fart den Nat, d. 14. April — men ikke sin højeste Fart. Det var intet mod, hvad hun kunde være i Stand til. Ulykken skyldtes en Kombination af Omstændigheder, som aldrig var hændt før, og ikke kan ske igen med noget Skib. Det lyder underligt, dog er det en Kendsgerning. Istjenesten er blevet bedre og Radioen fuldkommengjort nu.

Det havde været en usædvanlig mild Vinter i Ishavet, og Isen var kommen i Drift mod Syd i Atlanten i kolossale Mængder. Officielle Rapporter siger, at aldrig før eller siden „har der været kendt saa store Masser af Isbjerge og flydende Is ned langs Labrador-Strømmen.“

Hvorfor vidste da saa „Titanic“s Officerer intet om det uhyre Isbjerg, der pludselig stod paa Skibets Vej? Fejlen ligger efter min Mening hos Radiotelegrafisten.

Der var kommen traadløse Rapporter ind hele Dagen fra andre Skibe, der fortalte om Is i Sigte i

forskellige Positioner. Flertallet af disse vedkom ikke „Titanic“. — Men én vigtig Rapport, som ankom, naaede ikke op paa Broen. Det var den, der blev modtaget Kl. 21,40, og hvori der stod:

„Is rapporteret 42 til 41—25 N. 49 til 50—50 W. Set megen tung Pakis og store Mængder høje Isbjerge....“

Den Position, som dette Telegram opgav, var netop lige i „Titanic“s Rute. Radiotelegrafisten vidste imidlertid ikke og skulde ikke vide, hvor nær vi var denne Position. Han var derfor ikke klar over den yderste Vigtighed af denne Rapport, han forstod ikke straks, at den hastede.

At han har modtaget Depechen, er sikkert, det ved vi, og den anden Telegrafist har ogsaa læst den. Den Radiotelegrafist, Mr. Philipps, som modtog Depechen, havde travlt, han arbejdede med at sende og modtage traadløse Telegrammer til og fra Cape Race, og imens lagde han Depechen under en Brevpresse ved sin Albue, indtil han var færdig med, hvad han havde med at gøre, og saa vilde han have bragt den op til Broen.

Denne lille Forsinkelse var stor nok til at blive skæbnesvanger. Den var Hovedaarsagen til Tabet af det pragtfulde Skib med Hundreder af Menneskeliv.

Under normale Omstændigheder vilde vi have været godt Syd for den sædvanlige Isgrænse. Søen var som Glas at sejle paa, fortsætter Commander Lightoller, og dette var atter en anden Aarsag til Ulykken. Vi kunde hverken høre eller se Isbjergene.

Da først Skibet var stødt mod Isbjergene, var der ingen Chancer. Hun maa være bleven ramt haardt under Vandet. Hun stødte to Gange med sin fulde Vægt mod Isen.

Kvinder og Børn kom i Baadene — skønt ingen i Begyndelsen vidste bestemt, at Skibet havde faaet sit Dødsstød. Kaptajnen gav Ordre til, at sende Kvinder og Børn ned i Redningsbaadene som en foreløbig Sikkerhedsforanstaltning.

Vi kunde nemlig gennem Kikkerten se en Dampers Lys et Par Mil borte. Hvis vi kunde faa Kvinder og Børn i Baadene, vilde de være sikre, mente vi, indtil det Skib kom til Hjælp, om det blev nødvendigt. Vor Tanke var, at vi vilde lade Baadene fire ned med kun faa i hver og saa fylde dem oppe fra, naar de var kommen ned i Vandet, hvorefter de kunde føres over til det andet Skib.

Men dette Skib kom os aldrig til Hjælp....

Natten til 14. April 1912 — altsaa for 25 Aar siden — stødte den store engelske Paketbaad „Titanic“ paa sin første Rejse fra Southampton til New York paa 46 nordlig Breddegrad og 50 Grader vestlig Længdegrad paa et frygteligt Isbjerg.

Paa mindre end to Timer gik Skibet til Bunds. Hele Verdens Øjne fulgte Skibets Rejse over Atlanten, som vi nu følger „Queen Mary“s, „Normandiet“s og de andre store Skibes Jomfrurejser. Med sine 268 Meters Længde, sine 28 Meters Bredde og sine 50 Meters Dybde, sine fire Skorstene og sit Svømmebassin var Skibet det største og det mest luksuriøse paa den Tid Havenes Kæmpe før Krigen.

Med de elektriske Lys tændt over hele Skibet sank det i Dybet. 1655 Mennesker fandt den grønne Død.

For at forstaa, hvad en saadan Katastrofe vilde betyde i Dag, skal man tænke sig „Normandiet“ eller „Queen Mary“ — Oceanernes nuværende Stjerner — synke til Bunds paa den første Rejse med alle de fornemste Æresgæster om Bord — med alle de Drømme og Haab, der er knyttet til en saadan Baad.

Raketsignaler om Fare blev sendt op hvert Minut eller to, og det er bleven sagt mig, at de blev set af den vagthavende Officer om Bord paa „Californian“ og ogsaa af adskillige af dens Besætning. Endog Glimtene fra vor Morsetelegraf-Lampe, som vi signaliserede S. O. S. med, blev set. Men til sidst mente de, det bare var Mastelampen, der flimrede, skønt de et Øjeblik virkelig havde den Tanke, at vi kaldte paa dem.

Dette var galt nok, men at tage saadan Fejl af Faresignaler var ikke til at undskylde, og at ignorere dem var kriminelt.

Saadanne Raketter sendes kun op, naar der er virkelig Fare paa Færde — og den vagthavende Officer paa

„Californian“ saa dem. Han sendte Bud ned derom til sin Kaptajn, og jeg bebrejder denne, at han ikke handlede efter dem.

Jeg gentog og gentog atter til Passagererne: — „Skibet derude kan ikke undlade at se vore Signaler, det maa snart dampe over til os og samle os alle op!“

Det var en absolut enestaaende Lejlighed, Kaptajn Lord paa „Californian“ havde den Nat til at yde Hjælp til og frelse 1500 Menneskeliv.

Intet kunde have været lettere, end at han havde lagt sit Skib tæt op ad „Titanic“ og taget hver eneste Sjæl om Bord. Dog intet blev gjort, ikke engang deres Radiotelegrafist blev purret ud for at høre, om der virkelig var nogen, der kaldte paa Hjælp i Radioen.

„Titanic“ gik ned, mens „Californian“ roligt sejlede sin Vej.

Ud af de 2558 om Bord blev kun 705 frelst.

Mange Hustruer nægtede at forlade deres Mænd.

Jeg saa et Par, øjensynligt fra Veststaterne, der sad paa en Kasse. Jeg spurgte den unge Kvinde: — „Vil De ikke med i en af Baadene?“ Men hun svarede med et meget frejdigt og smukt Smil: — „Ikke for alt i Verden! Vi er begyndt sammen, og vi holder ud sammen. Hvis det bliver nødvendigt, vil vi afslutte Livet sammen.“

Dette Svar var typisk for den Aand, der herskede om Bord blandt os alle.

Da Fyrbøderne kom troppende op nede fra, hvor de alle havde holdt ud lige til det sidste Minut, fandt de, at der ikke var ladt nogen Baad tilbage til dem. Ingen af dem overlevede Katastrofen. Det var 55 stærke Mænd....

Det saakaldte „usynkelige Skib“ — som Reklamen



Farten paa Atlanten.

»Sig mig, er det fjerde eller femte Gang denne hersens
»Queen Mary« har været frem og tilbage siden vi sejlede
fra Southampton samtidig?»

lød: „Skibet, der ikke kan synke“ — havde ikke
engang nok Redningsbaade....“

Commander Lightoller — han blev samlet op i
Vandet og levede og kom til at gøre Tjeneste paa
andre Skibe igen, som han havde gjort i mange Aar.

Han er en erfaren Sømand, der som Dreng har
sejlet med de gamle Windjammere, han har som ung
Knøs været med i Klondyke-Guldrusen, og under
Krigen har han gjort Patruljetjeneste i Kanalen ved
Dover, men den uhyggelige Historie med „Titanic“
er Højdepunktet i hans Liv.

Den Nat glemmer han aldrig.

Vi offentliggør her S. O. S.-Telegrammerne.

Nu er vi imidlertid i Stand til for første Gang at
offentliggøre alle den skæbnesvangre Nats Radio-
telegrammer fra og til „Titanic“, Vi har faaet dem
overladt dels fra Arkivet paa Radiostationen paa
Cape Race og dels fra Skibsjournalerne paa alle de
Skibe, der opfangede Nødraabene.

Man ved, med hvilket Heltemod de to Radiotele-
grafister Philipps og Bride holdt ud paa deres
Post. Endnu var den traadløse Telegraf dog kun i
sin Vorden. Det var første Gang, den rigtig skulde
bestaa sin Prøve.

Kl. 0,02: To Minutter over Midnat giver Kaptajnen
Ordre til at udsende det første Faresignal: — S. O. S.

Ti-ti-ti, ta-ta-ta, ti-ti-ti gnistrer den traadløse ud
over det mørke Atlanterhav. Tre korte Prikker —

tre lange Streger — tre korte Prikker. „Save Our
Souls“, — „Frels vore Sjæle“.

Kl. 0,15: Damperen „Provence“ har først af alle
bemærket Signalet, men den er 200 Mil borte.

Kl. 0,20: Radiostationen Cape Race, New Found-
land, opfanger Signalet.

Kl. 0,21: Damperen „Mount Temple“, som ogsaa er
i lang Afstand, indregistrerer følgende Radiotelegram:

„M. P. Y. Vi har ramt Isbjerg 41 Grader 46 N., 50
Grader 14 V. Vi er stærkt beskadiget. Kom os til
Hjælp!“

M. P. Y. er „Titanic“s Mærke i Radioen.

Kl. 0,22: Damperen „Yperanga“ hører fire Gange
Positionen gentaget paa et forulykket Skib, der har
Mærket M. P. Y.

Kl. 0,26: „Titanic“ sender:

Umuligt at høre deres Svar. En Dampkedel er
sprængt. Larmen fra den udstømmende Damp for-
styrrer al vor Radioforbindelse.“

Dette Telegram, hvor „Titanic“s Mærke stod foran,
blev gentaget 15 til 20 Gange og opfanget af Største-
parten af de Skibe, som den Nat passerede Nord-
atlanten.

Kl. 0,30: Damperen „Frankfurt“ nedskriver dette
Budskab fra „Titanic“:

„M. P. Y. Vi har Brug for Deres Hjælp. Kollision
med Isbjerg.“

Kl. 0,31: Damperen „Coronia“ modtager fra Frank-
furt“ dette Telegram:

„Titanic“ har Brug for Hjælp. Kollision med
Isbjerg.“

Kl. 0,33: Damperen „Karpathia“ sender:

„Titanic“ anmoder om øjeblikkelig Hjælp. Kom-
men til Skade mod Isbjerg.“

Kl. 0,36: Flere Dampere indregistrerer en ny
Appel fra „Titanic“:

„Kom hurtigst muligt. Ingen Tid at spille.“

Kl. 0,40: Damperen „Frankfurt“ spørger:

„Hvordan staar det til med Dem“?

Og faar følgende Svar:

Kollision. Vi synker.“

Kl. 0,45: Damperen „Olympic“, som sejler fem
Hundrede Mile borte, hører alle de nævnte Depecher
og sender dem videre til „Baltic“ og „Coronia“.

Kl. 1: Paa Spørgsmaal fra „Olympic“ svarer
„Titanic“:

„Situationen alvorlig.“

Panik.

Havet er roligt og sort. Men om Bord paa Dam-
peren, som endnu er helt oplyst med det elektriske
Lys skinnende overalt, bryder Paniken løs.

Orkestret er standset i Balsalen, da det første Stød
rystede Skibet. En sodet Fyrbøder, der kom op fra
Dybet for at spørge, hvad der var i Vejen, bragte
Rædslen med sig. De balklædte Damer fo'r for-
skræmte rundt....

De to Radiotelegrafister blev ved at kalde paa
Hjælp, skønt Vandet trængte ind i deres Rum. De
var de eneste, der endnu havde Chancer for at redde
„Titanic“. De var den eneste Forbindelse med Om-
verdenen, — med Livet.

Vandet steg dem til Bæltestedet. De fortsatte
alligevel.

Uophørligt sendte de S. O. S. ud.

Havenes Konge, saaret til Døden, raabte om Hjælp over Vandene.

Saaere menneskeligt tænkte Radiotelegrafisten Philipps i dette Øjeblik paa sin gamle Fader, der levede i et Havehus uden for London, og mellem to „Til Hjælp“ sendte han ham dette trøstelige Telegram:

„Vi fortsætter langsomt mod Halifax. Skibet siges ikke at kunne synke. Vær ikke bekymret, Philipps.“

Og Konversationen begyndte igen mellem Skibene ud over det kolde og ligegyldige Atlanterhav. De hørte ogsaa dette Telegram — og blev usikre.

Skibene taler sammen.

Kl. 1,05: Dampere „Virginia“ kalder „Titanic“ i en Afstand af 170 Mil. Intet Svar.

Kl. 1,10: Dampere „Olympic“ opfanger et tragisk Budskab fra „Titanic“:

„M. P. Y. Vi sætter nu Redningsbaadene i Vandet.“

Kl. 1,16: „Baltic“ til „Corona“:

„Transmittér til „Titanic“, at vi kommer.“

Kl. 1,20: Stationen Cap Race modtager følgende Telegram fra Dampere „Virginia“:

„Transmittér til „Titanic“, at vi skynder os at komme til Hjælp. Vi er 170 Mil fra Ulykkesstedet.“

Kl. 1,25: „Corona“ til „Titanic“:

„Baltic“ tager Retning mod Dem.“

Kl. 1,25: „Titanic“ sender:

„Vi bringer nu Kvinderne ned i Redningsbaadene.“

Dette Øjeblik var det mest tragiske om Bord. Alle 22 Baade roede overfyldte bort fra Skibet, hvor Mændene stod tilbage

Kl. 1,35: „Olympic“ spørger:

„Hvordan er Vejret hos Dem?“

„Titanic“ svarer:

„Smukt og roligt.“

Kl. 1,36: „Baltic“ opfanger:

Dampkedlerne er nu under Vand.“

Kl. 1,37: „Baltic“ svarer:

„Vi kommer i fuld Fart.“

Kl. 1,40: „Olympic“ sender:

„Vi kommer. Vi sejler til Dem med fuld Kraft.“

Kl. 1,45: „Karpattia“ opfanger dette haabløse Budskab:

„Vandet trænger ind i Maskinerne. Dampkedlerne er sprængt.“

Fra nu af bliver Tegnene fra „Titanic“ svagere. Man opfanger endnu nogle Signaler nu og da, men det er umuligt at faa det mindste Svar paa præcise Spørgsmaal.

Kl. 2,20: „Titanic“ svarer ikke mere.

Da „Karpattia“ som den første ankom til Ulykkesstedet ved Morgengry den 15. April, var der intet andet tilbage af Kæmpeskibet end en Snes miserable, overfyldte Redningsbaade, som endnu bar det Navn, der Dagen før havde været saa hæderfyldt, men i Dag var saa tragisk Navnet „Titanic“.

Havets Kæmpe laa paa 3000 Meters Dybde med Hundreder af Lig.

Man begyndte at tælle de overlevende. Man naaede til 705.

Der manglede altsaa 1653.

Af de omkomne var: Milliardæren John Jacob Astor, Mr. Isidor Strauss med sin Hustru, som ikke har villet forlade ham i Døden, Milliardæren

Benjamin Guggenheim, Major A. W. Butt, den store engelske Journalist W. Stead — og „Titanic“s Kaptajn Smith, død paa sin Post.

Radiotelegrafisten Philipps, optaget i en Redningsbaad i sidste Øjeblik, døde om Natten af Kulde og Udmattelse, inden „Karpattia“ kom.

Den anden Radiotelegrafist, Bride, blev reddet.

Blandt de reddede var Direktøren for White Star Linien, Mr. Bruce Ismay.

De overlevende i Redningsbaadene saa for deres Øjne „Titanic“ forsvinde i Dybet og hørte for sidste Gang de dødsdømte synge Salmen: „Nærmere Gud, til dig“ med gamle William Stead som kraftig Forsanger.

Da „Karpattia“ havde samlet alle de overlevende fra Redningsbaadene op, fortsatte den sin Rejse mod Vest; den havde ikke nok Blomster til de døde, men den kastede en fattig Buket ud, som flød længe og lille over den umaadelige Grav, hvor 1653 Døde ligger paa Havets Bund.



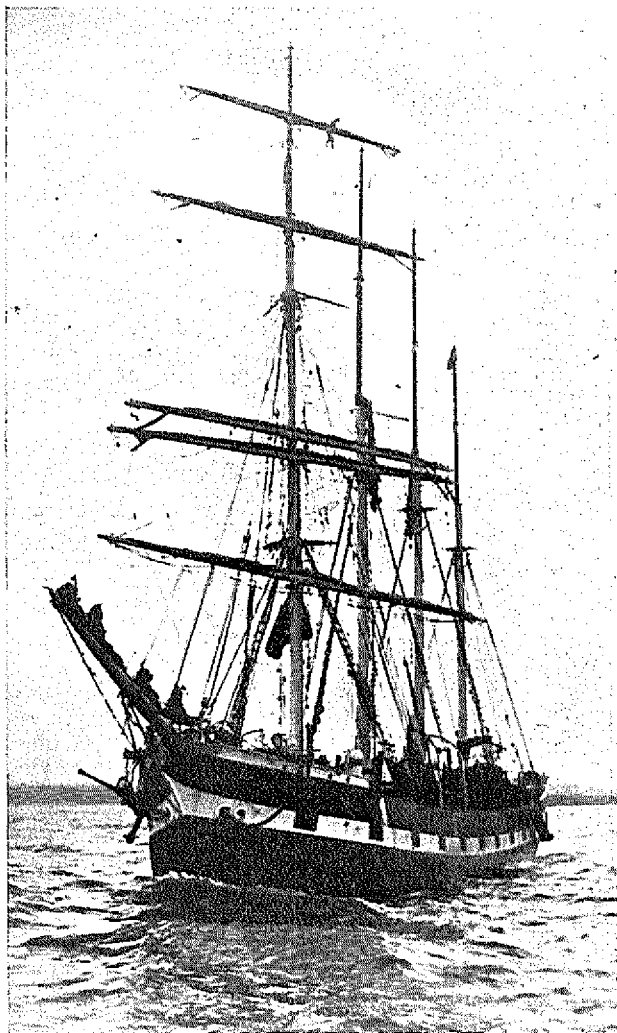
Frisk Kuling paa Atlanten.

Man siger forresten . .

Novelle af *Paul Arthur*

HAN HAVDE VÆRET Skipper paa „Ragna“ i en lille Menneskealder, — gamle Thiesen. — Ældre Søfolk, der i deres Ungdom havde sejlet med ham, kunde fortælle om en Første-Styrmand, der i en Brandorkan i Biscaya'en, lempede sin Kaptajn overbord og indlogerede sig i hans Kahyt, hvorfra han ikke siden lod sig fordrive.

Men det var naturligvis en onskabsfuld Krønike, sat i Omløb af en eller anden misundelig Sjæl, — der var i hvert Fald ingen, der kunde se paa Thiesen, at hans Samvittighed tyngedes af en anden Misgerning. — — Men Historien klæbede ved ham siden.



„Sound o' Jura“ af Glasgow, bygget dersteds 1896 af Russel & Co. til C. A. Walker, 1109 Br. T., senere solgt til Kerguelen Whaling Co., Capetown og fik 1916 installeret Motor. Det var eet af de Skibe, der deltog i Eftersøgningen af Skoleskibet „København“; den ligger nu afmasted i Simons Bay Cape Colony, mens dets Søsterskib „Oberon“, sidst af Odense, ligger i Bugten ved Siden af Saldanha Bay, begge som Hulke. Fra Lods Gruelunds Samling.

Han fik den aldrig rystet af sig. Besætningen paa „Ragna“ kunde skifte fra Rejse til Rejse, — der blev dog altid nogle tilbage, der kunde fortælle de nyankomne, at: „Man siger forresten....“

Et Par Gange havde Thiesen gjort rent Skib, sat hele Besætningen af og taget nye, lige fra Første-Styrmand til Messedreng. Men hans Folk kunde tilfældigvis dumpe ind paa en Knejpe i Casa-blanca, i Port Said, Bangkok eller et andet Sted paa Kloden og træffe Søfolk af samme Nation, og saa faldt de jo altid i Snak.

„Naa I er med „Ragna“. — Skipper Thiesen stadigvæk, hvad — sjov Snegl, ikke —? Jeg var med ham for en Snes Aar siden. I har vel hørt at....“

Iøvrigt generede det ikke Thiesen mere, naar han hørte, at der skumledes i Krogene. Det alene kunde ikke sætte ham i Harnisk som i hans yngre Aar, da han pryglede enhver, der blot lod sig mærke med, at han havde hørt Historien. — —

Thiesen og jeg kendte udmærket hinanden fra de Besøg, som han efter hver Rejse aflagde paa Rhederikontoret, hvor jeg var ansat som Fuldmægtig. Og da jeg kom om Bord for at sejle med til Malaga, hvor jeg skulde ordne nogle vigtige Forretninger for Rhederiet, — hilste han mig hjertelig velkommen og viste mig selv til Rette i Skibets eneste Passagerkahyt. Jeg kendte naturligvis allerede den forfærdelige Historie, der klæbede ved hans Navn, og da jeg havde været om Bord i tre Dage, havde jeg yderligere faaet den serveret i en halv Snes forskellige Versioner. — —

En Aften da vi sad i Thiesens Kahyt og gjorde os det hyggeligt med Grog og Cigarer, besluttede jeg at faa ham til at fortælle mig Sagens rette Sammenhæng.

„Hør en Gang, Thiesen“, sagde jeg tøvende. „Der er noget, jeg kunde have Lyst til at spørge Dem om....“

„Spørg væk“, brummede han.

Jeg nølede lidt. Hvordan skulde jeg nu bedst forme Spørgsmaalet, saa det ikke kom til at virke fornærmende — — Men Thiesen kom mig i Forkøbet. Han lod til at have forstaaet, hvad det var, jeg ønskede at faa Rede paa.

„Hvis det er Historien med Kaptajn Andersen, De tænker paa“, sagde han, „saa gener Dem endelig ikke“. —

„Akkurat —!“ svarede jeg lettet. — „De ved naturligvis, hvad der siges om Dem. Jeg er klar over, at det er en taabelig Krønike. Men det skete jo længe før min Tid, og det eneste konkrete, jeg ved om Sagen, stammer fra nogle gamle Avisudklip, som Rhederen gemmer i sin Skrivebordsskuffe. Det er Referaterne fra det Søforhør, der blev afholdt dengang. „Ragna“'s daværende Anden-Styrmand vidnede, at

han havde set Kaptajn Andersen blive slaaet over Bord af en Braadsø, — altsaa akkurat det samme, som De selv fortalte. De er saaledes rensat for enhver Mistanke. Men jeg kunde have Lyst til at høre Dem fortælle, hvorledes det hele gik til, og hvad De mener, der har været Skyld i, at denne kedelige Krønike er blevet hængende ved Dem. — —

„Hellere end gerne“, svarede Thiesen og blandede sig en frisk Grog. — „Jeg havde kun sejlet et halvt Aar som Første-Styrmand dengang, — nemlig en Rejse med „Mathilde“, De ved, den der senere gik ned i Sargassohavet, — og da vi kom hjem, blev jeg sendt om Bord i „Ragna“ her, der skulde ud paa sin Jomfrurejse, — til Buenos Aires. —

Vi havde været i Dunkirk og skulde ind til Dakar, inden vi stak ud paa Atlanten. — Men i Biscaya'en mødte vi en Brandorkan, der nær havde slaaet os ind paa Kysten. Det vilde jo have været nydeligt — paa Jomfrurejsen, — hvad —!

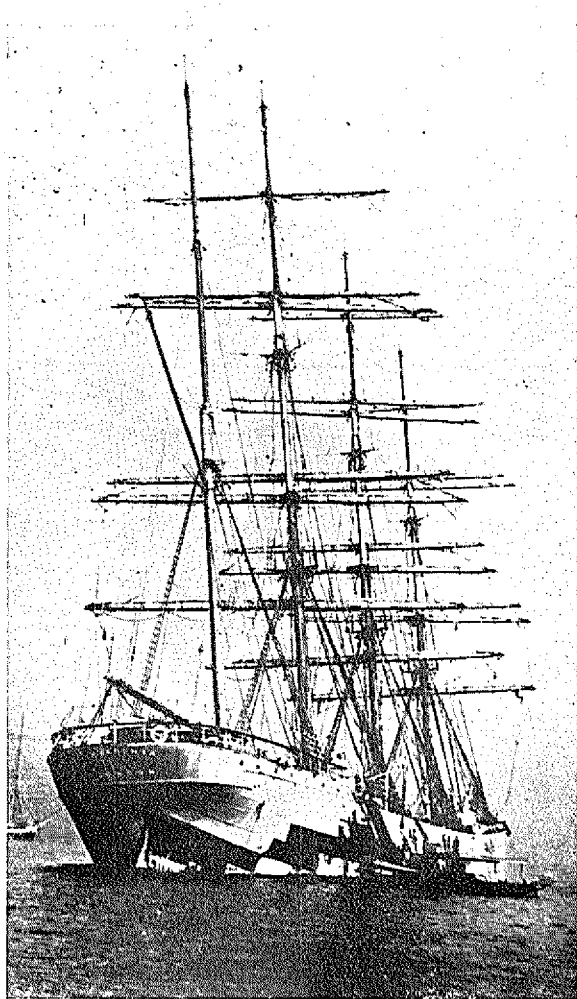
Kaptajn Andersen og jeg stod paa Broen og glædede os over „Ragna“s enestaaende Sødygtighed. Saa fint den klarede sig i Heksekedelen. Ja, for det var Biscaya'en i de Dage. En ren og skær Heksekedel. „Ragna“ gik paa med krum Hals, og Andersen og jeg var svært godt tilpas. Det skal saamænd ingen Hemmelighed være, at jeg stod og ønskede, at jeg kunde blive Skipper om Bord engang, naar jeg skulde rykke op i Graderne.

Vi stod i Læ af Bestiklugaf'et, forstaa De, og pludselig gik Andersen over i det ene Hjørne af Broen. Jeg anede ikke, hvad han vilde, men kort forinden havde en Braadsø revet et lille Stykke af Lønningen, og det var vel det, han vilde hen og kigge nærmere paa. Pludselig tog „Ragna“ en Overhaling, og jeg saa en Braadsø komme styrtende og rive baade Andersen og Resten af Træværket i den Side, hvor han stod, — med over Bord.

Det skete saa pludseligt, at der ikke var Tid for mig eller andre til at foretage sig noget, og hvad hjalp det saa, at jeg alarmerede hele Besætningen og gjorde alt, hvad man nu en Gang gør i en saadan Situation. De ved — Redningskranse o. s. v. Vi smadrede et Par Baade, som vi forsøgte at sætte i Vandet, — men det var ogsaa Vanvid i det Vejr. Der var en Matros, der sprang over Bord med en Line om Livet. Det var heltemodigt gjort og havde nær kostet ham Pusten. Andersen kunde ikke svømme. Jeg tror forresten heller ikke, det havde været ham til megen Nytte, hvis han havde kunnet. —

Kort sagt — vi fik ikke fat i ham. — Og saa var der jo ikke andet at gøre end at sejle videre. Jeg rykkede automatisk op paa Andersens Plads, — Papirerne havde jeg i Orden til det, — og i Dakar fik jeg fat i en ledig engelsk Styrmand.

Saa dampede vi af mod Buenos Aires, og havde helt igennem en vellykket Rejse. Jeg klarede det hele til Rhederens Tilfredshed, — det var den nuværende Chefs Far, forstaa De, og da vi kom hjem, og jeg var forberedt paa at skulle rykke ned paa Første-Styrmandspladsen igen, gjorde han mig den store Glæde at lade mig beholde Kommandoen. — Nu er det snart 35 Aar siden, og jeg har aldrig haft Uheld med „Ragna“. Den overlever mig, — for jeg kommer jo nok snart til at gaa i Land og kaste Anker. Jeg er ved at blive gammel. — —



„Spedonia“ af London, bygget til B. Wencke & Söhne i Hamburg under Navn „Urania“ af A. Mc Millar & Sons, Dumbarton, 1902, 3265 Br. T. Det havde en Størrelse paa 120 Fods Længde. Ved Krigens Udbrud blev det interneteret i Australien og senere overdraget Anglo Saxson Petroleum Co. og fik Navnet „Spedonia“. Nu er Rigninger taget af den, og den sejler som Motorskib i Østen under Navnet „Scala Shell“. Fra Lods Gruelunds Samling.

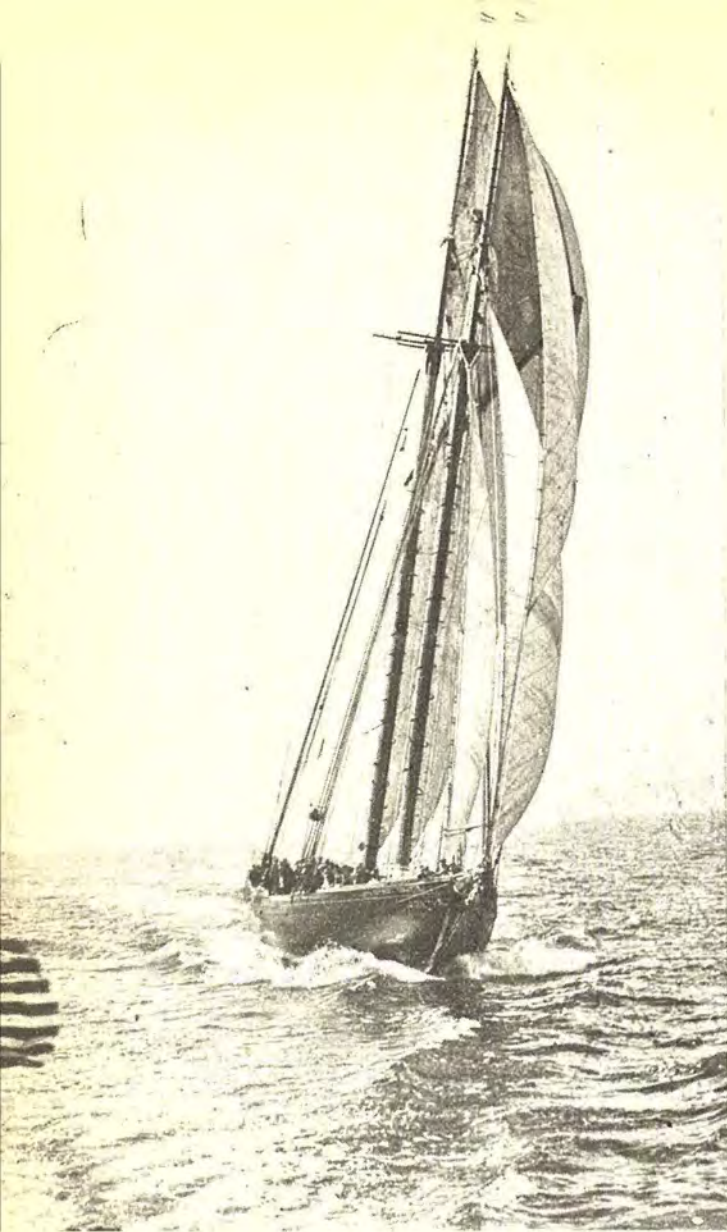
Men det var denne Krønike om, at jeg skulde have løftet Andersen op og smidt ham udenbords for selv at faa Kommandoen —! Ja, — hvordan opstaa saadan en Historie — ?

Ved Søforhøret blev Sagen klarlagt, saa vidt det var muligt. Og Anden-Styrmand, der havde set det hele inde fra Bestiklugaf'et, vidnede, — som De siger. —

Alligevel lod Krøniken sig ikke aflive. — Der er vel nogen, der er blevet misundelige over, at jeg beholdt Kaptajnsgraden her om Bord, ogsaa efter at den paagældende Rejse var afsluttet, eller — jeg ved ikke

Der er som bekendt nok, der gerne lægger Øre til ondskafulde Historier om andre, — og ogsaa nok der er mere end villige til at lade dem gaa videre..

Men det gør mig forresten ikke noget mere. I den første Tid bankede jeg enhver, som jeg hørte skumle over det. Men det hjalp ikke, og nu lader jeg dem bare snakke“



En amerikansk Star-Baad i toppet Sø og let Taage.

Stars and Stripes.

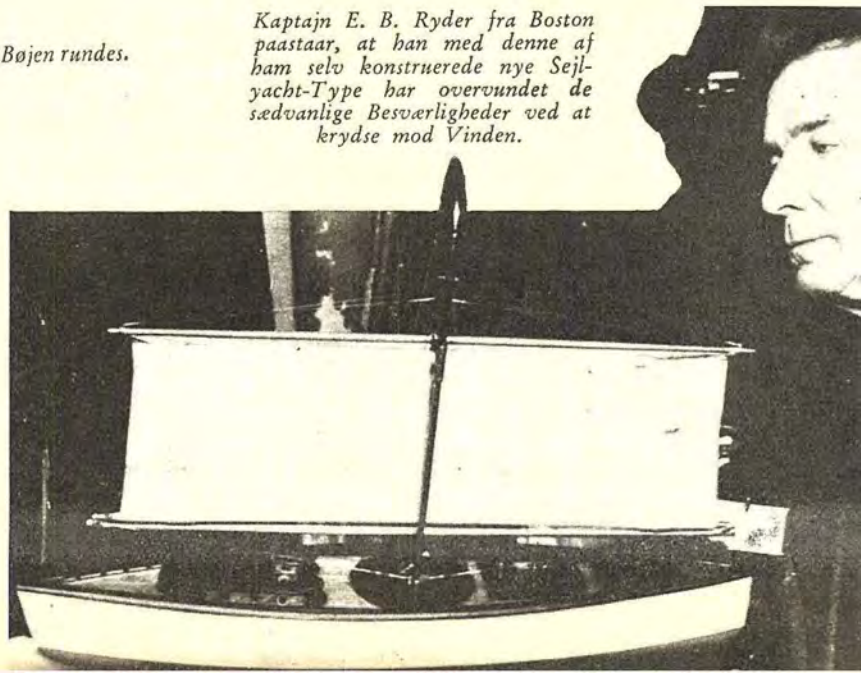
En amerikansk Deltager i Kapsejladsen mellem amerikanske og canadiske Skonnerter.



← Bøjen rundes.

Færdig med at krydse.

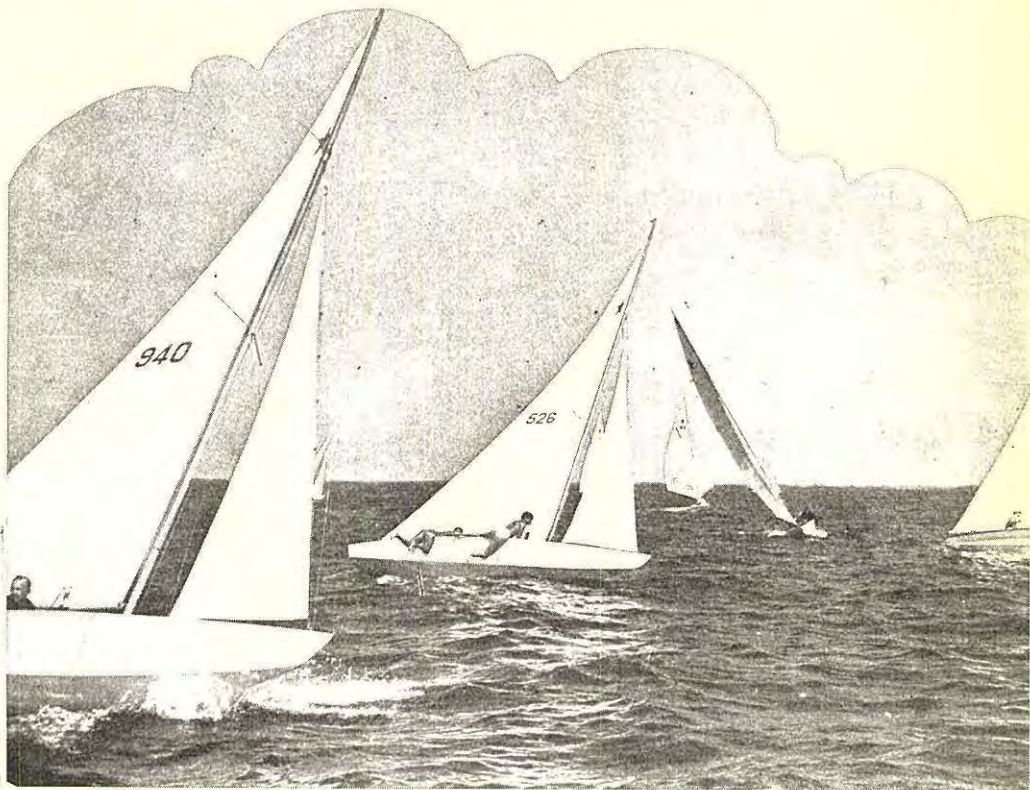
Kaptajn E. B. Ryder fra Boston paastaar, at han med denne af ham selv konstruerede nye Seilyacht-Type har overvundet de sædvanlige Besværigheder ved at krydse mod Vinden.



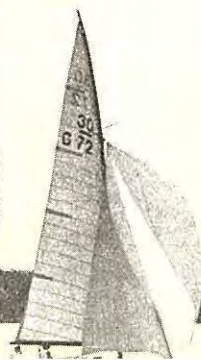
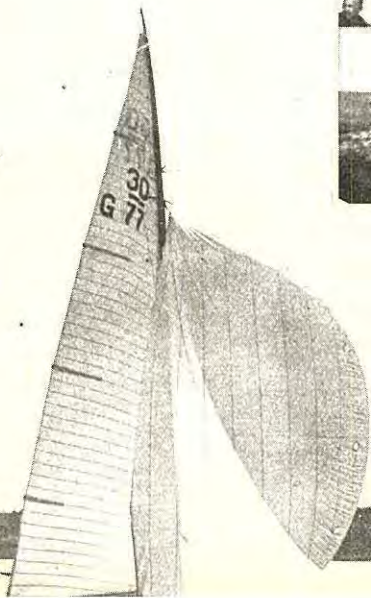


Akrobat, oh!

For at faa fuldt Udbytte af
Sejlene maa Besætningen i
de smaa Yachter ofte være
bele Akrobater.



Sev under de vanskeligste
Manøvrer hænger Besætning-
gen næsten udenbords.



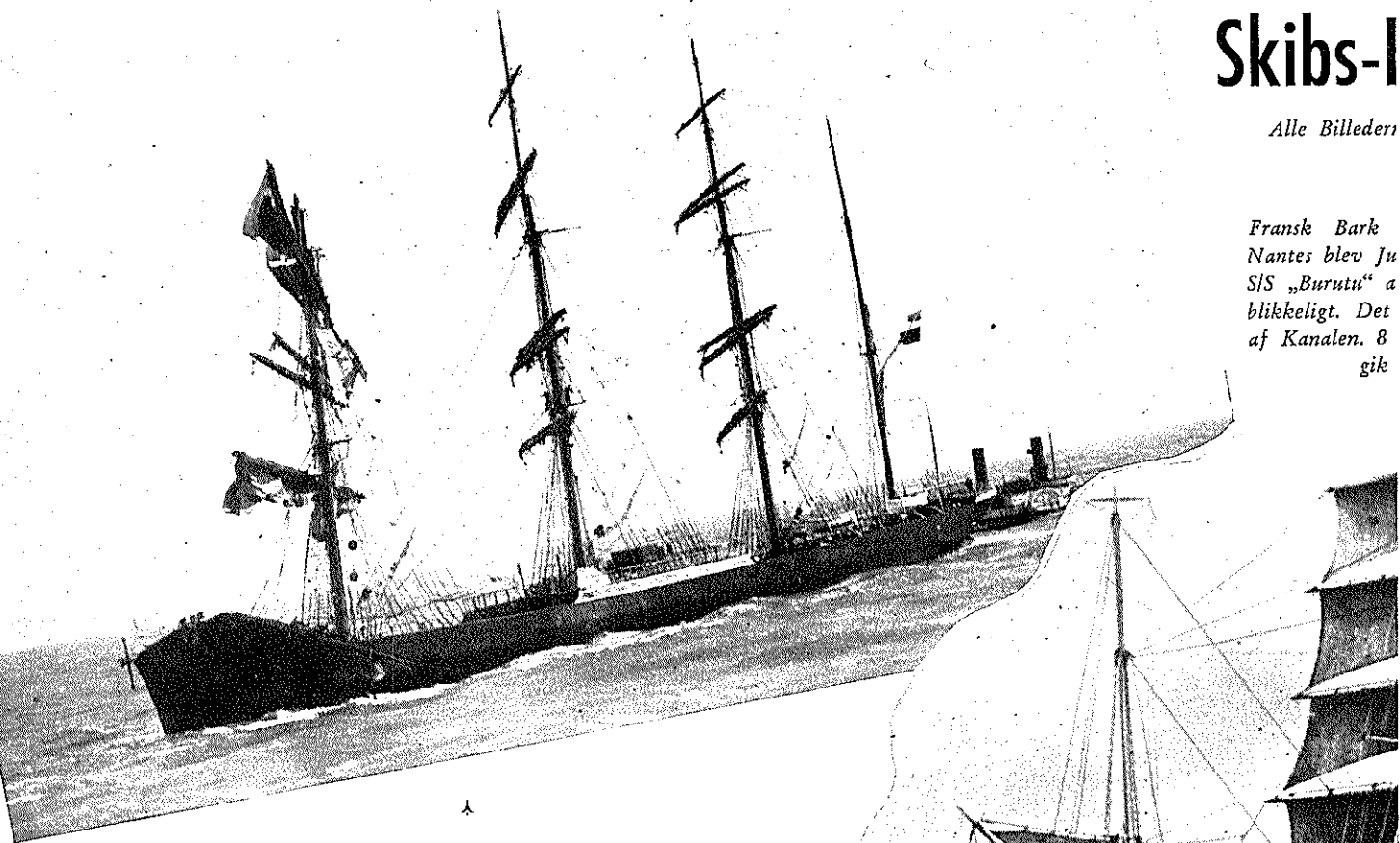
Skärgårdskrydser hævder sig.

Ved Berliner Foraarsugen
blev denne nybyggede 30 m²
Skärgårdskrydser „Darling“
udnævnt som Favorit til

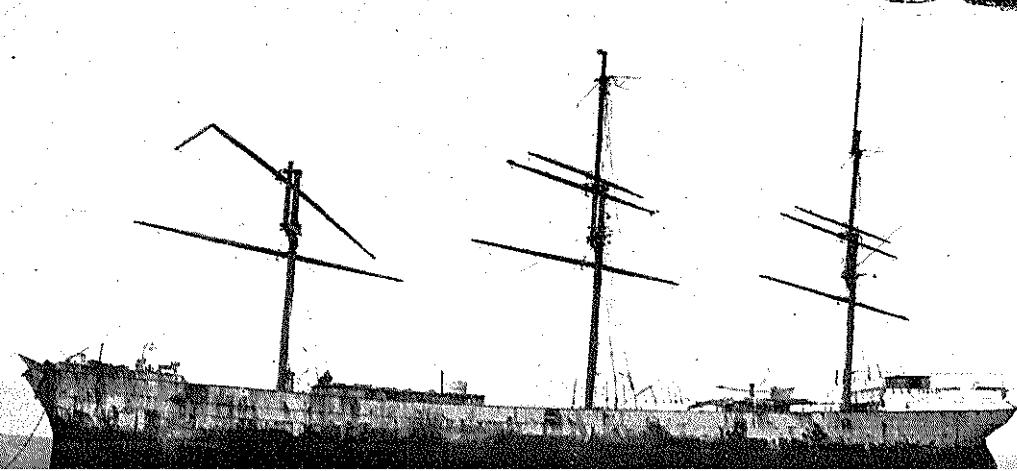
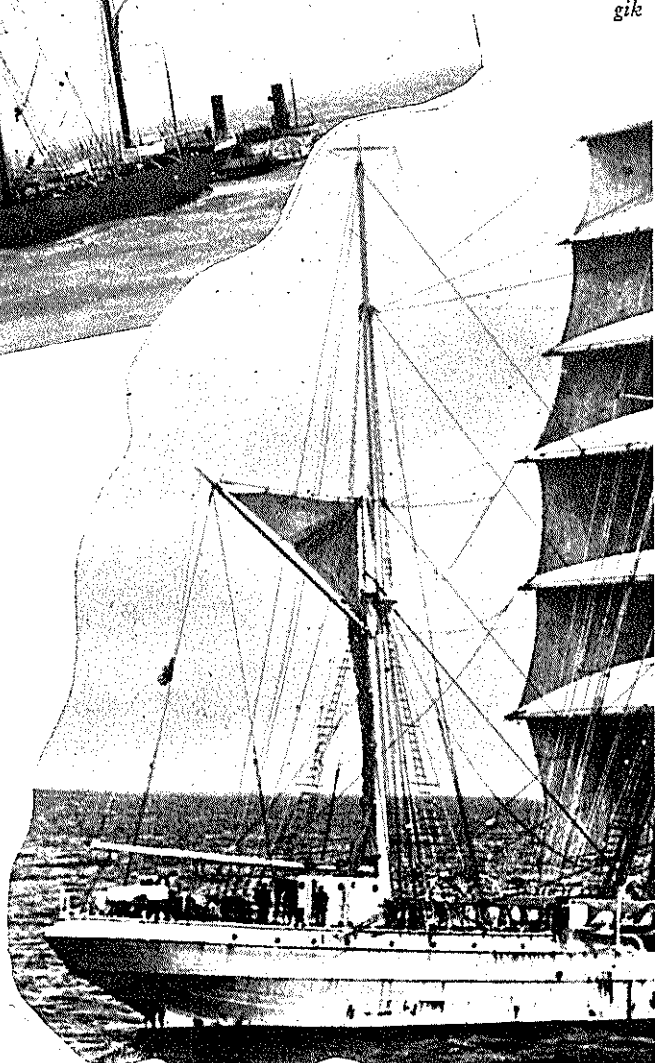
Skibs-1

Alle Billeder

Franske Bark
Nantes blev Ju
SIS „Burutu“ a
blikkeligt. Det
af Kanalen. 8
gik



4-mastet Bark „Pisagua“ p. R. Chile—Hamburg med Salpeter blev i Kanalen ved Bezby Head oversejlet af P & O Lineren „Oceana“ den 16. Marts 1912. Resultatet blev, at „Oceana“ sank — ved at sætte den første Baad ud druknede 7 Mand af dens Lascar Besætning. Skibet havde en meget kostbar Ladning Guld, Sølv og Elfenben fra Østen. Dette blev bjerget af Dykkere og Vraget bortsprængt. „Pisagua“ blev svært medtaget og flød paa sit Kollisionskod og blev af tililende Slæbebaade slæbt til Dover (se Fotos).

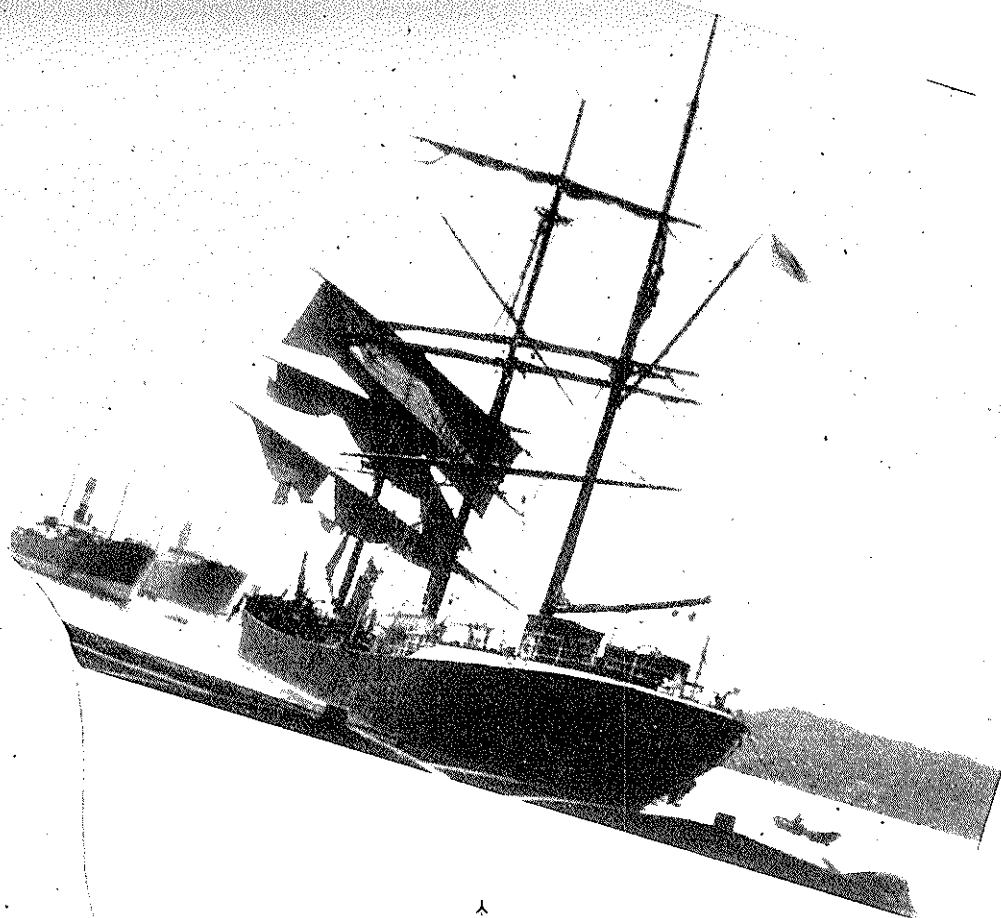
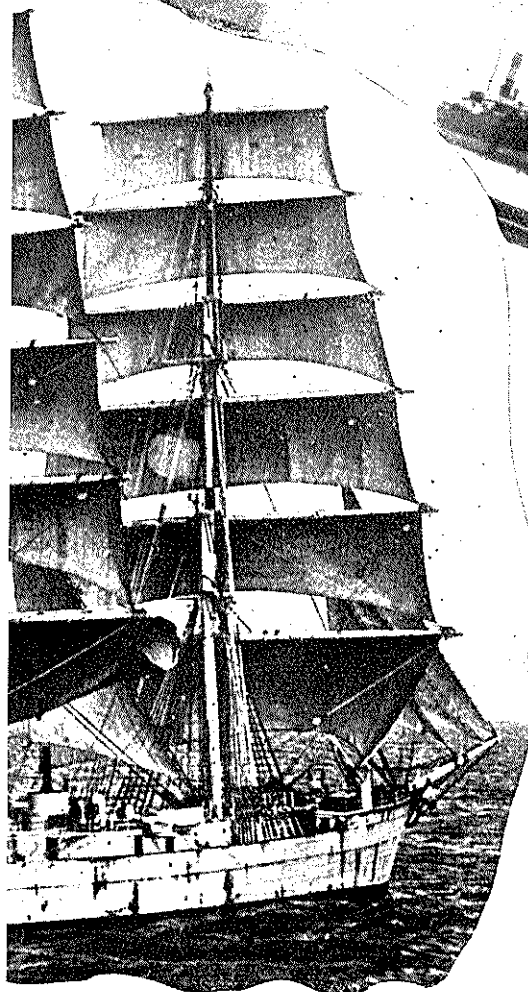


Liverpool Fuldriggeren ud for Eddystone Fyr „phia“ p. R. Københav stort Sejlskib, der kom men alligevel, inden m „P“ ramtes af Sejleren for en Tid indfiltrede og det meste af Forri Dag blev det observeret som Lækkede betydelig maattet sætte Baad ud en Slæbebaad, en forb blev ved Kendelse

ioner

Gruelunds

„neider“ af
oversejlet af
g sank øje-
østlige Del
anskmanden

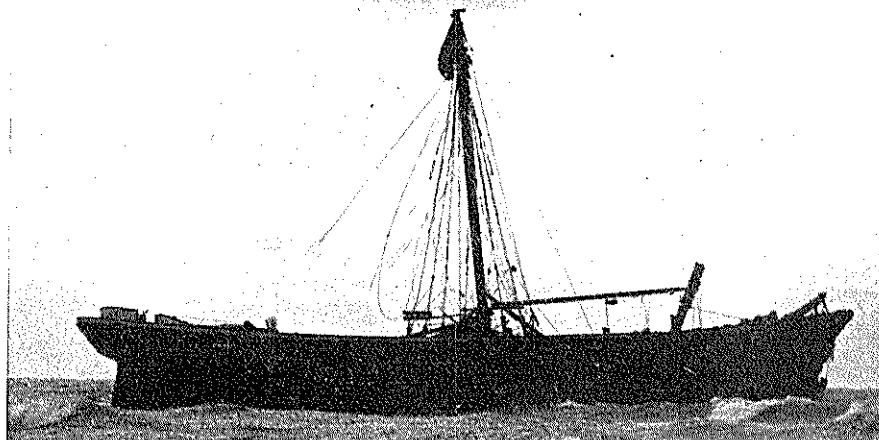


Natten mellem den 1. og 2. November skete i Kattegat en Kollision mellem den finske Bark „Lingard“ og Sveabolagets Damper „Gerd“ med det Resultat, at „Gerd“ sank, og 21 svenske Søfolk mistede Livet.



3-mastet Skonnert „Fyn“ af Thuro p. R. med Træmasse fra Drammen til Frankrig. I Kanalen 15. Nov. 1911 indtraj en Kollision med den engelske Torpedojager „Scorpion“; der var 5 Torpedojagere i Følge, de 2 første passerede foran „F.“, men Nr. 3 tørnede med voldsom Kraft mod „F.“s Stævn. „F.“ kæntrade straks, og een Mand drukneæe. Admiralitetet erkendte Erstatningskravet.

„P.“ p. R. Chile—UK. med Salpeter var 12. April 1909 blev den oversejlet af Københavnerdamperen „Philadel- l. 11 Aften fik man fra „P.“ Øje paa Omridset af et NW. Kuling under et haardt Sejlpres. Vejret var klart, aet „P.“ drejet, indtraf en Kollision med et stort Brag. skinnrummet og fik et stort gabende Hul. Skibene var men tilsidst svingede de klar. „C.C.“ mistede Sprydet eldigvis var al Skade ovenbords og Skibet tæt. Næste bebaad og slæbt ind til Plymouth, hvortil ogsaa „P.“, 7 Fod Vand i Lasten, kom ind. Man havde i „P.“ ne Lækage saavidt muligt. „P.“ havde maattet antage Damper „Whimbrel“ af Cork til Assistance. „P.“ alene lity Division“ i London kendt skyldig i Kollisionen.



Paa Togt

langs New Zealands farlige Kyst

DER er Kræfter i Bevægelse herhjemme for at stifte en Langfartsklub i Lighed med Langfartsklubben i Sverige. Et af Hovedformaalene med en saadan Klub er jo blandt andet, at Medlemmerne gennem et Kluborgan meddeler hinanden Erfaringer og Oplevelser fra gennemførte Langfarter. For at saadanne Langfartsberetninger skal have Interesse for alle, der i det hele taget interesserer sig for Sø og Sejl, hører der imidlertid mere til end en tør Oprensning af tilbagelagte Distancer, førte Sejl, Vind og Strøm. Nogen Regel for Formen til en Langfartsberetning kan selvfølgelig ikke gives, men man kan give et Eksempel. Vi har valgt en Amerikaner, Mr. Roger S. Strouts Beretning om et Krydstogt rundt om New Zealand. Han fortæller i det fremragende engelske Sejlsporsblad „The Yachting Monthly“, at han med sin Kone havde sejlet sin Baad „Igdrasil“ fra Østkysten af De forenede Stater til New Zealand som en Yagt. Men vi var jo paa Vej sydover, fortsætter Mr. Strout, og jeg tænkte, at en 30 Fods Storbom var en Kende for lang for „Igdrasil“s lille Besætning, naar vi naaede ned paa „de brølende fyrretyvende“, saa jeg fjøede endnu en Mast til og lavede et nyt Sæt Sejl for Ketch-Rig.

„Igdrasil“ var bygget med Kaptajn Slocums berømte „Spray“ som Forbillede. At bygge hende hjemme i Maine var et haardt Job, men det lykkedes mig selv til nogle yderst kritiske Kenderes Tilfredshed. Selv om jeg ikke paa Forhaand var sikker paa, at Tegningerne var helt egnede for det forestaaende Togt, har de absolut vist sig helt igennem tilfredsstillende. Hun er behagelig at bo i, hvilket jo er betydningsfuldt, naar man til Stadighed er om Bord. Hun har taget adskillige yderst drøje Tørn uden nogensinde at miste noget som helst. Hun er,

modsat de fleste Yachtfolks Mening, slet ikke langsom. Hun gjorde 540 Miles fra Christmas til Keeling Islands paa 94 Timer og 2000 Miles fra Keeling til Rodriguez paa 16½ Døgn, hvilket maa siges at være tilfredsstillende. Og man kan heller ikke klage over Turen fra Durban til Cape Town paa 10 Døgn.

„Igdrasil“ er en radikal Afvigelse fra den almindelige Konstruktion med to Køjer og et Bord i Midten. De to til daglig anvendte Køjer er anbragt midt i Centerlinien af Skibets Bevægelser. Derefter kommer Radioinstallationen, og Ekstrakøjen eller Sejl-Kistebanken er anbragt vel agterude. Motoren er vel af Vejen under det store Kortbord. Man kan se den, høre den og arbejde med den uden at flytte noget som helst. Kabydsen indeholder et stort Bord, Vadsk og et Komfur med fire Huller. Brød, Kager og Budding hører til den almindelige Regel.

Vejret i Auckland plejer at være fint, men før vi sejlede, fik vi en Prøve paa, hvad det kan blive. Den 1. Februar rullede et Lavtryk ned fra Nord-Øst, og Barometret faldt næsten som et Blylod. Efter det centrale Vindstille kom Vinden fra Nord, og den store Pram, som vi var fortøjet til, rullede, saa vi næsten kunde se dens Køl, og Søerne brød under Kajen, saa det bragede i de 3 Tommers Planker. Men alting faar en Ende, og tidligt i Februar satte vi Sejl for Bluff, den sydligste Havn i Dominion.

Idet vi sejlede op langs Kysten, var den charmerende lille Wangamumu-Bugt det første, der fristede os. Her plejede de at fange Hvaler i Net. Saa mod baade Vind og Strøm rundt Cape Brett til Islands-Bugten. Denne Bugt er et Paradis for en Yachtsmand, med Dusinvis af Øer, fine Ankringspladser og aabent Vand eller lukkede Kanaler, alt efter Ønske. Egentlig ønskede vi at blive, men Dagene begyndte at blive kortere, og vi havde lang Vej for os.

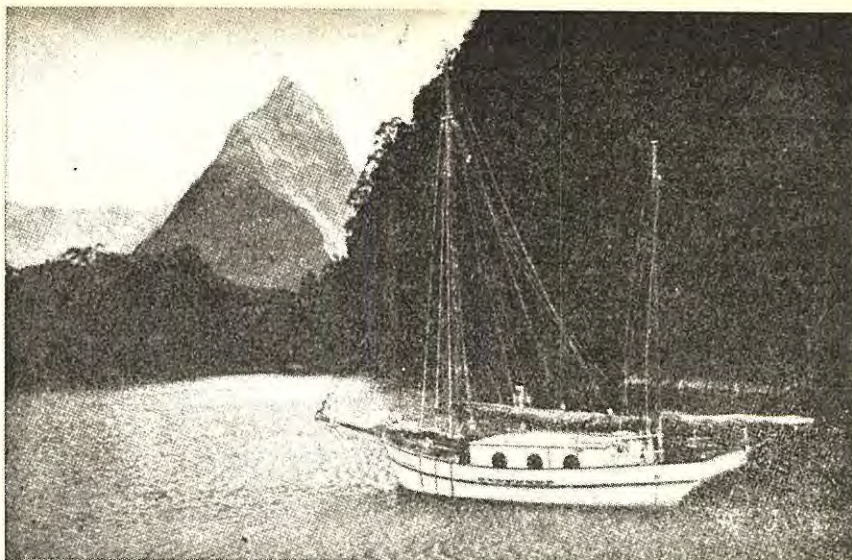
Raslen af Kættingen i Klyset syntes upassende højt i den mørke og stille Nat, da vi gjorde klar til at forlade Pladsen. Den natlige Landbrise var let, og vi gled blidt op langs Kysten. Dagslyset fandt os i Nærheden af Cavalli Passagen mellem Øerne og Kysten. Vi gjorde god Fart med Brisen agterind, og idet vi passerede Whangaroa Heads, løb vi ind i Bugten, hvor Skibet „Boyd“ for hundrede Aar siden blev brændt af de Indfødte. Fyrskibet Matai laa forankret udenfor Landsbyen, og vi gjorde snart Bekendtskab med Mr. Johnson, Føreren, der fjøede mange nyttige Oplysninger til vore Sejlanvisninger for Sundene.

Fra Whangaroa til North



En ideel Ankerplads.

Cape var et langt Trip mod let Vind og konstant Strøm. Tilsidst startede vi Motoren, for hvad der var Modvind her vilde blive Medvind, saa snart vi havde rundet den lange, smalle Sandtunge, der udgør den nordlige Ende af New Zealand. Da vi nærmede os Forbjerget, fik vi et Skib i Sigte, det første vi havde set til Søs, siden vi forlod Panama. Dets Linier forvirrede mig: for højt og for smalt. Snart var alt Opstandelse, for Kikkerten viste ikke et almindeligt Skrog med Skorsten, men derimod Topsejl og Raasejl, der rejste sig ud af Havet. En halv Time senere, netop ved Solnedgang gled Sejlskibet „Joseph Conrad“ langsomt tæt forbi med Mandskabet langs Rælingen iagttagende os. Jeg antager, at en amerikansk Lyst-yacht paa disse Himmelstrøg var lige saa overraskende for dem, som deres



Igdrasil til Ankers i Milford Sund med Mitre Peak i Baggrunden.

Sejlskib var det for os. — Næste Morgen havde vi Cape Maria van Dieman Fyr ret forude, og vi fik Tasman Havets Ubegag at føle. Jeg misundte ikke Fyrmesteren hans Udsigt: nøgne brune Bjerge, gult Sand og hvidtoppede grønne Søer. Ligesom Galapagos-Øerne tiltalte dette Sted vor Fantasi paa Grund af dets ufærdige Udseende.

Kun med den noget tvivlsomme Undtagelse af Cook Strædet er der paa seks Hundrede Miles ikke nogen Tilflugtshavn paa Vestkysten af New Zealand, og Tasmanerhavet har et daarligt Ry. Floder og aabne Havne er der ganske vist, men de har ingen Interesse i godt Vejr, og man kan ikke anløbe dem, naar Vejret er raat. Vi valgte at løbe vor Breddegrad med et Hundrede og halvtreds Miles fri af Kysten, saa selv en tre Dages Vestenstorm ikke vilde kunne anfægte os. Men der kom ikke nogen. Hver Dag meddelte Radioen moderate Søndenvinde, mens vi nok saa fornøjeligt omend langsomt fortsatte sydpaa med let Nordenvind. Vi havde kun Bygerne ved Solopgang og Solnedgang at bekymre os om.

Det saa ud til at skulle blive et let Trip, indtil — en Dags Sejlads fra tort Maal — vi fik Vindstille. Vindstille paa disse Kanter er tilstrækkelig sjældne til at blive mødt med Mistanke, og denne Gang var ingen Undtagelse. Efter 42 Timers fuldstændig Vindstille kom Vinden fra Syd-Øst, og mens Barometret faldt stærkt, voksede den til en rask Storm. Jeg kan egentlig ikke paastaa, at jeg ynder Storm, men alligevel. Med tætrevet Storsejl alene, med Bommen vel ude og Roret ret laa Skibet seks Streger i Vinden og fordrede ikke den ringeste Opmærksomhed. Vi tørnede ind i Køjernerne, indtil Vinden løjede af, og fik Grejerne til at blafre. Denne Gang var vi blæst 30 Miles tilbage.

Efter Stormen fortsatte vi sydpaa, indtil endnu et Vindstille indtraadte. Heldigvis var vi nær nok ved Milford Sund til at kunne søge Læ ved Hjælp af Motoren, før yderligere Ubegageligheder opstod.

Allerede to Dage før vi naaede Kysten havde vi set sne-dækte Bjergtinder. Med Bjerge fra fem til ni Tusinde Fod over Havet fandt vi det umuligt at bedømme vor Afstand fra Kysten alene med Øjet. Vi havde troet det muligt at naa Anita Bay ved Indløbet til Sundet inden Mørkets Frembrud, men Solfaldet fandt os endnu adskillige Miles ude til Søs med den Udsigt at finde en daarlig Ankerplads i Mørket.

Indløbet til Melford Sund har en Dybde af 50 Favne. In-

denfor vokser den til 200. Anita Bay ligger ved S den af Indløbet, og dens stejlt skraanende Bund byder den eneste mulige Ankerplads i den ydre Del af Sundet. Med Maaren formørket af Skyer krøb vi langsomt ind og fik ikke Bund med Loddet før to Hundrede Fod fra den stejle, klippefulde Kyst. Med Ankeret nede paa 13 Favne, 25 Favns Kætting var alt, hvad vi kunde lægge ud, var Kysten saa nær. Der er imidlertid ingen Fare ved at hale Ankeret saa tæt, og en Ende gjort fast i et Træ paa Kysten gjorde os sikre. I det Øjeblik syntes det os en forfærdelig daarlig Ankerplads, men nu ved jeg, at vi havde været heldige og fundet den bedste i hele Bugten.

Om Morgenen saa vi, at Træerne paa den stejle Bjergside næsten hængte ud over vore Hoveder. En Morgenbyge strøg op gennem Fjorden, og snart fulgte vi efter. Der er kun otte Miles, men man skal lede længe efter en Tur af samme Længde med et tilsvarende Natursceneri. Mount Pembrokes 8000 Fods Kolos ligger til Bagbord, mens Mitre Peaks 5000 Fods symetriske Kegel ligger til Styrbord. To pragtfulde Vandfald paa omkring 500 Fod falder direkte ud i Havet.

Baaden fra Regerings-Gæstgiveriet fulgte os ind i Ferskvands-Bassinet, og snart var vi fortøjet med en Line til en l Tommers Øjebolt i Klippen. Vejret havde stadig bedret sig, indtil nu havde vi haft en virkelig klar Dag, da der blæste en kraftig Vind fra Syd-Øst. Den blæste Skyerne bort, og samtidig lagde den saa haardt i vor Agterfortøjning, at Øjebolten, hvortil den var fastgjort, bøjedes.

Efter en Syd-Østen-Storm skulde Vinden slæ om i det nordlige, saa vi forlod Ferskvands-Bassinet med det Formaal at ligge for Anker i Anita Bay nær Indløbet for at afvente en favorabel Vind til at gaa ned langs Kysten. Nørdlig Vind bringer Regn, mens Syd-Vest-Vind giver klart Vejr. Vor Vanskelighed var, at Syd-Vest netop var den Kurs, vi ønskede at sejle, og de sydlige Vinde var kraftige almindeligvis af en Styrke fra 5 til 6. At gaa op mod dem var ikke nogen fornøjelig Udsigt. Vi havde netop rundet det nordlige Indløbspunkt, da en ubehagelig Byge fra Nord-Vest kom over os. Den stod ret ind i Anita Bay, hvorfor vi vendte tilbage til Harrison Cove. Paa Vejen ind „blomstrede“ Bjergsiderne pludselig med Vandfald overalt. Ikke bare smaa Bække, men virkelige Vandfald. Vi var glad ved, at det regnede, da det var et pragtfuldt Syn at se Vandet komme ud over Klipperne, undertiden indtil 1000 Fod oppe.

Vi blev i Harrisons Cove rogle Dage og afventede favorabel Vind. Under Nord-Vesten-Stormen kom Vinden over Mount Pembroke og hvirvlede ned i Harrisons Cove. Vandet kunde det ene Øjeblik være fuldstændig roligt, mens en Hvirvelvind i næste Øjeblik piskede Vandflader i store, hvide Skumflager og spredte dem rundt i Landskabet. New Zealand Fyrskibet trak en Gang to store Træer op med Røde med sine Agterfortøjninger. Vore to Ankre holdt, og vor Agterfortøjning var solid, saa vi var rolige. Men det klarede snart op, og vi fik fint Vej. Inde i Sundet er det vanskeligt at vide, hvordan Vejret er udenfor, saa vi aflyttede Radioens Vejrmeldinger med Interesse om end ikke med Tillid. Det næste Sund, vi ønskede at besøge, var George, hvilket betød et Trip ud til Havs paa 25 Miles. Vi besluttede at prøve det ved Nat, hvor Vinden er svagere og Søen roligere. Der var endnu svære Dønninger fra Syd-Vest, men det betød ikke noget, vi gjorde godt fire Knob ned langs Kysten. Egentlig kunde det synes forkert at gaa ned langs en saa smuk Kyst ved Nat, men Bjergene fremtraadte pragtfuldt i Maanelyset, der fremhævede Bækkene, Kløfterne og Dalene anderledes end Solskinnet. Et saa pragtfuldt Sceneri er smukt i alle Variationer.

Sutherland Sund, som det ikke er muligt at løbe ind i, syntes, da vi passerede, at være det smukkeste af alle med hundrede Tunder yderst. Vi fortsatte til George Sund og kastede Anker indenfor Indløbet. Den almindelige Ankerplads er meget udsat, men vi løb ret forbi Vandfaldet og stak ind i en lille Bugt, med Anker ud forude og fire Liner ind til Kysten agterude, ialt 600 Fod $3\frac{1}{2}$ Tomme Liner. Disse svære Liner var i Forventning om endnu en Nord-Vest-Storm, der ogsaa snart viste sig. Det rørte os imidlertid ikke det ringeste i vor lune Bugt, skønt Regnen faldt i en Grad, som jeg ikke havde troet mulig. De forskellige smaa Bække, der faldt ud i Bugten, blev til brølende Strømme paa et Øjeblik, saa vor Agterfortøjning havde fuldt op at gøre med at holde os mod Strømmen.

Tre Dage senere, efter en mislykket Start, slap vi ud fra George Sund og fortsatte ned til Charles. Lodbogen anbefaler ikke dette Sund for større Skibe, men Baadehavnen egnede sig netop for os, og vi kastede Anker ret inde under Træerne. En saa beskyttet Fortøjning var særlig paaskønnet, da vi havde bemærket, at alle Træerne ved Indløbet hældede indad, hvilket beviste Vindens Styrke og Vedvarende langs denne Kyst.

Den næste Dag var vi i Breaksea med alle dets historiske Minder. Vi tog et Trip op ad Broughton Arm, opkaldt efter Vancouvers Løjtnant, og vi passerede mange Dale og Vandfald. Mange af disse Vandfald er haade store og høje, men ingen synes nægensinde at have ulejlighet sig med at give dem Navne.

Efter at have tilbragt en Nat i Beach Harbour fortsatte vi sydover.

Det brød svært over Balleny Reef, da vi tog den snævre Passage mellem Revet og Gulches Head, ud for hvilken der er mange Skær. Langs hele denne Kyst har de største Kystbjerger udenfor liggende Skær og Klipper, som Søen bryder



tungt imod. For et Menneske inde paa Kysten ser det pragtfuldt ud, men for en Sømand ligner det allermost en Kirkegaard i dystre brune Farver. Mærkeligt nok har der været forholdsvis faa Skibbrud paa denne Kyst, muligvis fordi enhver, der overhovedet kan, holder sig langt borte fra den.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRÉSUNDBY

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

Husk at forny Deres Abonnement

Det eneste virkelige Sejlskib paa Hudson Bugten

Det er egentlig en Skam, at Verden er blevet saa gammel, alvorlig og skeptisk, at man ligefrem er nødt til at kunne bevise alt, hvad man siger.

Denne lille Beretning om en gæv Skipper burde være fritaget for enhver nærmere Prøvelse, og den maa begynde paa følgende Maade:

— — John Ingebrigtsen er en Efterkommer efter en af de gamle Søgutter, der var med Leif Ericsson i 998, De husker nok det Aar, da Ericssons Langskib gjorde den berømte Rejse til Nova Scotia for at hente en Last „selysaaet Hvede“.

Hertil vil De uden Tvivl svare „naa ja“, og en anden vil maaske tilføje: „Ja, det er i hvert Fald forbandet længe siden“.

Det er i Virkeligheden forbandet længe siden, men derfor kan det alligevel godt være sandt. John Ingebrigtsen er af Fødsel norsk, senere Kanadier og af Guds og alle Vindes Naade Sømand — Sejlskibs-Sømand. Han levede engang i The Pas, Manitoba, der er en gudsforladt Plads paa den nye Hudson Bugt Bane, 500 Miles fra det højeste Mærke for Springfloden, der nogensinde er kendt.

For langt borte! For at være helt nøjagtig, saa er det netop 500 Miles for langt borte for en Mand, der har Saltvand i Aarerne. Og, som John selv siger: — Søen kalder — —

Saa byggede han sig selv en Baad, hvilket egentlig ikke siger ret meget, da enhver jo kan gøre det. Men han byggede sig selv en søgaaende Baad, en Redningsskøjte eller noget i den Retning. Han byggede den 500 Miles fra salt Vand. Han byggede den med almindeligt Hustømrerværktøj. Han transporterede den ned til „The Bay“ paa en Godsvogn, satte den i Vandet — — og sejlede ud for at søge efter Fisk paa et Vand, der var bekendt for ikke at indeholde saa meget som en røget Sild. Og, mine Herrer, det vil sige en hel Del. Og saa lader det formode en hel Del om John Ingebrigtsens Forfædre.

„Otto Sverdrup“, som han kaldte Skuden, siges at være det eneste virkelige Sejlskib paa Hudson Bugten paa den Tid. Ganske vist lister den omkring med en Hjælpemotor, men der kan ikke siges den noget paa af den Grund, for Motoren kan ikke gaa — — har vist aldrig kunnet gaa.

Og saa det lille Fartøj — — ja vel, efter som Sømand er de mærkeligste Folk i Verden, hør saa her!

Paa Dækket var den 30 Fod lang og 9 Fod 6 Tommer bred, 26 Fod i Vandlinien. Baaden er helt igennem bygget af kanadisk Gran, der var det for Haanden værende Materiale.

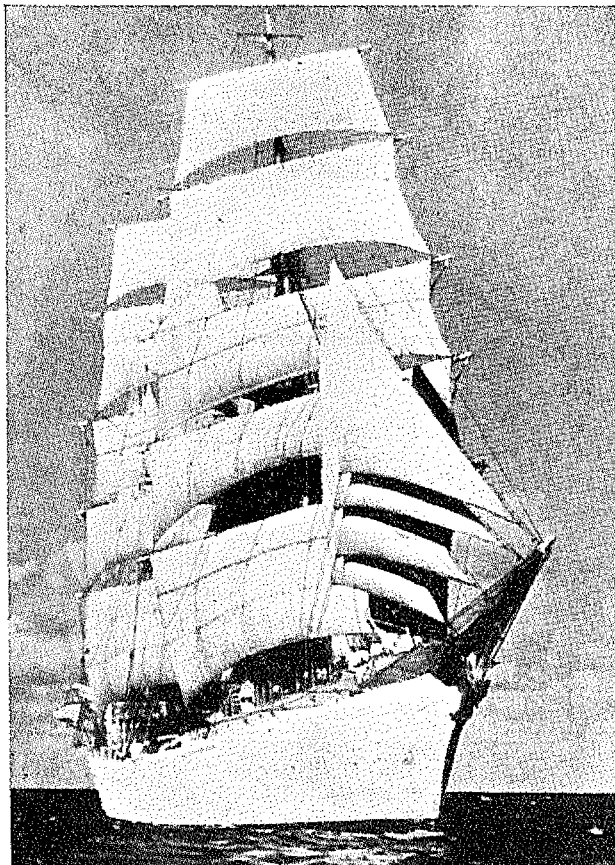
Siden Bygmesteren er godt oplært, har den gode Linier. Is, siger De? Oh-ho. Den har 2 Tommers Planker og er forhudet. Boltene er galvaniseret, og Skipper-Bygmesteren har skaaret, syet og beslaaet sine egne Sejl af Materialer, der kom fra Montreal. Et 175 lb's Anker blev bragt op til Sverdrup af en Potte til Floddamper paa Saskatchewan, og det andet Anker kom op ad Churchill River indfiltret i et Fisker-Net. Ankerkættingen er $7 \times 1\frac{1}{2}$ Tommes Manilla og brugt Kram. „Der er ikke en Fod Kæde i hende,“ sagde John, „for vi kan ikke overkomme det.“

Otto Sverdrup har 3000 lb. Ballast, altsammen indvendigt, og Hensigten er at foretage al Navigationen med et Kompas

og et Kort. Begge Dele er usøjagtige. Selvfølgelig løber den godt, kan ogsaa gaa indtil fire Streger op mod Vinden, men den fordrer en Del Styrke i Vinden, før der sætter sig i Bevægelse, men den er jo kommet til det rigtige Vand for at finde det.

John Ingebrigtsen og tre andre Nordmænd og to Svenskere samt en Bunke halvraadne Net og for syv Pund Proviant stak i Søen for at tilbringe en Sommer paa Hudson Bay, nord for den allernordligste Havn i Kanada, ene og alene drevet af Ønsket om at bevise, at der virkelig er Fisk i et Vand, som en kostbar Regerings-Ekspedition har erklæret for fisketomt.

De fandt Fisk, det er sandt nok, men det havde nær kostet dem baade Skib og Grejer, for to Gange blev de overrasket af en haard, onskabsfuld norden Orkan og rævet op paa Kysten. Men de reparerede det støtte lille Fartøj og bragte det tilbage til Churchill igen — — det eneste virkelige sejlene Fartøj indtil nu paa Hudson Bay.



Den tyske Marines nye Skoleskib „Hørst Wessel“ er nu paa sin Jomfrurejse. Det har en Længde paa 90 m, Bredden er 12 m og Dybgangen 5 m. Sejlarealet er ca. 2000 m² og Deplacementet 1750 ts. — Hjælpemotoren er paa 1750 B.H.K.

10 PROCENT

Johannes var Fisker og Handelsmand
og saadan omkring de halvtreds,
han delte sin Tid mellem Sø og Land
og syntes saa godt tilfreds.
Hans Hjem var Hytten paa „Lillebæld“,
godt gent i et Bakkeskaar,
en Hytte var det, men uden Gæld,
var Fruften af Arbejdsaar.

Her leved Johannes paa Sømandsvis,
mens Dage og Aarene gaar,
i Mindet om mangt en Dravat og Forlis
i Sømandens Ungdomskaar,
dengang han paa Verdenshave foer,
til Viven og Hjemmet ham drog. —
Nu plojer han kun den hjemlige Fjord,
kaldt „Renden“ i Sømandssprog.

Johannes han kører med Fiskevogn
og sælger sin Fisk „fra Fad“,
han ruller gennem det hele Sogn
og snakker om billig Mad.
Et eget Mundheld Johannes han har
„Hos mig faar I ti Procent!“
Og under dette hans Mundheld var
han hele Sognet bekendt.

— Der saa en Skude paa Byens Red,
og Søen slog haardt mod dens Bov,
det peb og tudede, Stormen sled
i Skudens Takkel og Tov.
Om Bord paa Skuden var Skipper From,
og Vennen, Johannes, var Gæst,
de smilte og lo og skaalte i Rom: —
de fejrede Nytaarsfest.

Ved Midnatstide Johannes han staar
paa Dækket med Hanen spændt,
naar Havneuret sit Midnat slaar,
da bliver Ladningen tøndt.
Saa lyder der Drøn af Nytaarsskud,
og Havneuret det slaar
tolv tunge Slag, det er Byens Bud:
Nu kæntrer det gamle Aar!

Da lod der ogsaa fra Skuden et Brag:
Johannes han fyrede af,
nu gav han Aaret det glatte Lag,
den gamle Marinebugaf.
Men Skyderen sprang, — Johannes han stod
paa Dækket helt lammet af Skræk:
hans venstre Haand den drypped af Blod, —
og Lillefingren var væk.

Et Aar i Graven, et nyt brød frem,
og Nytaarsgildet er endt.
Johannes han stred for at naa sit Hjem,
han mumlede: „Ti Procent!“
En bange Hustru imod ham tog:
„Johannes aa, hvad er der hædt?“
Johannes han Hustruen til sig drog
og hviskede: „Ti Procent!“

Men siden hin Aften hos Skipper From
Johannes blev indadvendt,
det var som hans Tanker kredsede om
det Tab af de ti Procent,
det var, som han følte, de ti Procent
kunde blive til ti Gange ti,
at det der Nytaarsaften var hædt,
kunde blive til et: Forbi!

— En Pram paa Fjorden ved Sønderved
med Sejl kontra Søens Lov,
det peb og tudede, Stormen sled,
den søgte paa Søen Rov.
Om Bord Johannes og Vennen From,
de søgte paa Fjorden Brød. —
Men Sø og Kuling slog Prammen om,
og Skrig over Fjorden lod.

De stred for Livet, Johannes og From,
de havde i Prammen fat,
de spejdede efter, om Hjælpen kom,
hver Negl var som Hage sat.
Da blev derovre fra Broen mod Øst
man var de druknendes Raab.
Af From den trætte Johannes fik Trøst:
„Hold ud, for nu er der Haab!“

De stred for Livet, Johannes og From,
mod Øst deres Haab var vendt.
Men kun Minutter for Hjælpen kom,
Johannes's Liv var endt.
Han fandt sin Død en Sensommerdag
i Sømandens Element — —
maaske fordi han savned det Tag,
der var i de ti Procent!

Marinus Møller-Petersen.



OSCAR KNUDSEN

PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af en der kender ham meget bedre.

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Morgenen efter Sammenstødet med de Vilde var jeg helt restitueret. Jackson og jeg havde en lang Samtale, men omendskont han var alt for fin en Mand til at sige det rent ud, kunde jeg nok læse mellem Linjerne, at han var lidt bedøvet over Tabet af sin Galauniform.



Menneskene er jo nogle store Børn. Jeg selv har nu aldrig været uniformstosset, men Jackson havde aabenbart sit Achilleshul — er det ikke saadan, man siger — paa dette Punkt. Men, ikke sandt, nogle Mandfolk bliver nu aldrig rigtig voksne, selv om de saa bliver halvfems.



Saa hører jeg tilfældigt, at 2. Styrmand skal i Land et Par Dage — og en Idø slaar ned i mig: Jackson skal have en Uniform, selvfølgelig skal han have en anden Uniform i Stedet for den, der gik tabt, — men i al Hemmelighed, som en Overraskelse til ham, det store Pjattehovede.



Kort og godt: 1. og 2. Styrmand havde omtrent samme Figur; jeg kunde laane hans Uniform, mens han var i Land, og give Jackson den. Inden han kom tilbage, 2. Styrmand altsaa, maatte jeg jo saa se at faa en Skrædder til at sy en til ham, saadan at hver fik sin igen. — „Stimmt“, som Svenskerne siger.



Om Natten laasede jeg mig saa ind hos 2. Styrmand, Petersen ved han. Det var en mærkelig Fornemmelæse, ligesom for Juleaften, naar man gaar omkring og er hemmelighedsfuld og alt det her forskellige. Deussen kunde jo Situationen misforstaas, det var jeg godt klar over, dersom nogen traf mig her midt om Kvælden.



Naa, alt spændte heldigt af, og snart stod jeg foran Petersens Skab og tog et Vue (fransk) over Garderoben. Jeg kunde værlig talt ikke se nogen Forskel paa hans og Jacksons Uniform, alt det her Snorevesen og andre Dikdedrer har jeg aldrig hæftet mig saa noje ved, — uheldigvis, — i dette Tilfælde altsaa!



Næste Morgen stikker jeg jo saa Jackson Troje, Vest og Bukser pænt indpakket og embaleret med Baand og Slojfer og det hele. Jeg kunde se paa ham, at han blev forbløffet over, at jeg havde gennemskuet ham og gættet hans hemmelige Ønske.



Jeg trækker mig altsaa tilbage og overvejer, hvad for en Skrædder jeg nu skal faa til at bygge en Habit til Petersen, inden han kommer hjem. Og imens stod Jackson og funderede over Uniformen og dens Snorebesætning. Mig var det jo ikke faldet ind, at der var nogen Forskel i Graderne med det der.



Lige som jeg er gaet i Land for at opsøge denne her Skrædder, ser jeg Jackson komme stæppende efter mig, og da jeg ikke gad høre paa alle hans Forklaringer og Taksigelser, satte jeg Farten op og forsvandt i en Røgsky, lidet anende, at der vilde gaa længe, inden jeg atter fik Jackson og Petersen og alle de andre gæve Gutter at se igen.

Styrmandens Tale

Det var en Gang en Vinter, at vi efter en bedrøvelig Rejse laa i Antwerpen med vort gode Skib „Anna“, og medens vi laa der, kom vi en Aften i Bundt med en Flok Landlovsgaster fra en Ø. K.er. Vi havde slaet nogle Borde sammen inde hos „Fattige Augusta“, og vi havde tilbragt nogle ganske fornøjelige Timer over de mange Omgange, medens vi langsomt havde drøftet os igennem forskellige Emner. Begyndende med International Økonomipolitik og Toldkrig, fortsatte vi med Handelsdepression og Fragtmisere, gled over i Oplægningerne og de gifte Søfolks vanskelige Stilling og endte som sædvanlig med Landenes Kvinder og Havnens Piger. Her lod det til, at vi kom i Dødvande; men saa slog Ø. K.eren Anden Styrmand paa sit Glas og rejste sig. Han rømmede sig, og hans Staldbrodre lod os forstaa, at han var Taler, naar saa og saa meget Sovs tændte Gnisten i ham.

Uden at indhente nogen Tilladelse har jeg i det følgende søgt at gengive Styrmandens Tale. Jeg nævner intet Navn og beskriver ikke Taleren. Læseren skal blot tænke sig bænket ved tre sammenstillede Marmorborde med Flasker, Glas og Ølsjatter i fattige Augustas Danserrestaurant, der ligger i Nassaustraat, et vældigt Stenkast fra Old Docks Sluse i Antwerpen.

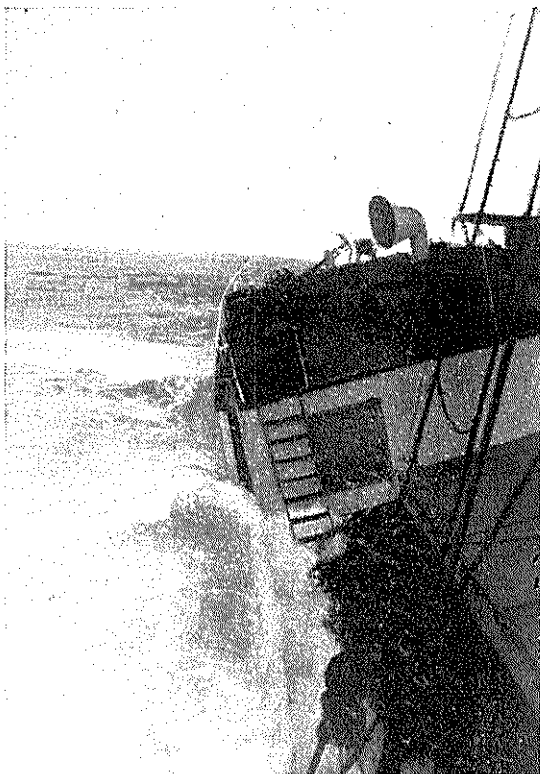
„Kære Venner, undskyld jeg tager Ordet; men jeg føler det som min Pligt at lede jer bort fra vort sidste

yndede Samtaleemne paa en skaansom Maade. I ved jo, at Kvinden er Jordens tredie Pol, og ligesom alle Retninger fra Nordpolen er mod Syd og fra Sydpolen mod Nord, saaledes gaar alle Retninger mod Kvinden; men for at I ikke skal gyse, naar I med Magt rives ud i Nassaustraat og maa trisse tilbage til jert elendige Liv i de tilosede Skrog, vil jeg komme de hjelmmede Betjente i Forkøbet og lede jeres Tanker mod Havet paa en mere tiltalende Maade. I disse Dampens og Oliens smudsige Tider, hvor de ældste tjærede Skrog maa finde sig i at tage en Motor om Bord for at kunne friste en kummerlig Tilværelse paa Nord- og Østersøfart, er det dejligt at være saa gammel, at man kan huske en halv Snes Aar tilbage. Ja, ærede Samtid, saa hurtigt er Tempoet, og da jeg i Dag stod paa min „Klar-til-at-gaa-i-Havn“ Post og betragtede Antwerpens vældige Havn, medens vi gled op ad Floden, og jeg saa Dokkernes Utaal af tilsvinede Dampere og sodede Slæbebaade, der baksede rundt med tunge kvabsede Lægtre paa Flodens mudrede Strøm, kom et dejligt, rent Billede frem i min Erindring. Det er et tolvaarigt, gammelt Billede, men derfor lige skarpt og frisk i Farverne; en Skov af ranke, nyskrabede Master, der stræber mod Middelhavets dybe, blaa Himmel fra atten danske, blanktjærede Tremastere, der med to Saltlægtres Bredde imellem sig ligger agterfortøjet i Ibizas Havn.

Verdenskrigens sidste Kanonskud sitrede endnu i Luften, da jeg som haardbagt Letmatros halede Forsejlskøder og skiftede Topsejlshalse i Skonnerten „Teuton“ under et opslidende Kryds mod en stiv, nordlig Kuling, der fik os til at se frem mod Ibiza, vort Bestemmelsessted, med en Følelse, der maa have været i Slægtskab med den, der besjælede Jøderne under Ørkenvandringen fra Ægypten. I den klare Luft saa vi Øens Bjergtoppe to Dage, før vi bankede os ind i Læ af Formenterra, ankrede op og pustede ud hen under Aften, da „den Gamle“ var træt af at skælde Rorsmanden ud og pejle Køl vandet, der haardnakket viste en Afdrift paa to til tre Streger.

Ifølge Johannes V. Jensen gjorde Lodbrogssønnerne Landgang paa Formenterra paa deres sagnomvundne Middelhavstogt, og han fortæller, at Beboerne sendte en Flok nøgne Kvinder imod Vikingerne for at lede de vilde Mænds Tanker bort fra Manddrab og Plyndring. Da de danske Saltskonnerter for en halv Menneskealder siden sværmede ind til Ibiza, og den danske Tunge blev Hovedsprog i Havneregionerne, var det en fredelig Gentagelse af Historien.

Næste Dag krydsede vi os frem til Ibiza, og en Slæbebaad hentede os ind og hjalp os paa Plads i den danske Skonneretflaade, hvis Dannebrogssflag var som Valmuer i en Kornmark at skue. En Flok Skipperer stod paa Kajen for, saa snart Landgangen og Indklareningen var i Orden, at hale „den Gamle“ i Land, saa han paa behørig Maade kunde blive forestillet for Flaadens øvrige Høvdinger og den Kreds



S/S „Jenny“ i Biscayen.
Indsendt af Letmatros Rudolf Olsen.

af dansende Piger, der skulde dæmme op for de barske Normanners Vildskab.

I smiler, mine Herrer; men Faktum er, at den første Husrække mod Havnepladsen var een Kæde — eet Bolværk — af Vin, Kvinder og Sang, bag hvilket Ibiza, klamrende sig til Bjergskraaning, turde leve i Fred. Mod denne Dæmning brødes det danske Hav; men Skumsprøjtet føg dog ind over Byen, saa den mærkede Bølgens Styrke.

Jeg husker saaledes en Søndag, da en Flok af os havde taget Cronitacassas Vært Antonio med paa en Udflugt til Byens Seværdigheder, og vi i tredobbelt Kæde vandrede gennem Hovedgaden, at de gode Borgere med deres Borgerinder klemte sig mod Husmurene og med betænkelige Miner lod os passere. Vore harmløse Stemmer og brede Smil overtødede dem dog om, at det var et fredeligt Hold, der var brudt igennem, og mange fulgte med for at høre os synge. I Ibiza har danske Sange lydt med en Kraft som ingen andre Steder; Politiet erkendte sin Magtesløshed og smilede kun indsmigrende til os med en stille Bøn om at maatte være fri for os oppe i Byen. Der gaar dog Sagn om en Bataille mellem Ibizas Politi og danske Matroser, og Politiet kom saadan ud af det, at et Telegram, som et Høvdingeraad fandt hensigtsmæssigt at sende hjem til Zahle, lød: „Har erobret Ibiza. Afventer nærmere Ordre.“

Jeg tør ellers paastaa, at Danskerne var godt lidt i Ibiza. Naar det første vilde Stormløb var brudt og Hornene løbet af mod Cassaerne ved Havnen, faldt vi saa meget til Ro, at vi søgte andre Jagtegne, hvor de tomme Lommer ikke var nogen Hindring for en gemytlig Aften. Her var det først og fremmest alle Danskes Vaskekone, Rafaella og hendes Datter Pipita, der var mest søgt. For at naa deres lille Bolig, bestaaende af to Rum, maatte vi klatre lidt; men, oh, kære Minder, jeg kunde klatre Vejen i Søvn den Dag i Dag, da jeg i en Maaned har klatret den hver Dag efter Fyraften og Thevand. Hos Pipita og hendes Moder var der Ro til en fornuftig Sludder, her skar Franciskas Latterskrig os ikke i Ørerne, her forvirrede Mercedes os ikke vore Sanser med sine Danse, og her lød ikke Braget af Skaalsangene, der efter hver ny Skonnerts Ankomst rystede Anitas og Cronitas Cassaer. Kun som en fjern Brusen lød de op til os i den lille Stue, hvor vi ofte sad en halv Snes Mand i Klump om vor Vaskekone, der hvilede sig i sin Gyngestol, Stuens eneste Tilløb til Luxus. Vi sad paa de lave spanske Stole og paa Kasser, vi efterhaanden havde forsynet Stuen med, og Pipita sad paa sin danske Kærestes Skød.

Der er talt onde Ord om Pipita for hendes danske Kærestes Skyld, og dog er det ikke hendes Fejl, at hun ikke blev en Vikings Brud. Hun græd, som hun var pisket, hver Gang hendes Kærestes Skonnert satte Sejl og tog ham fra hende; men om Aftenen

trøstede hun sig med en ny blaaøjet Laner, for hun anede jo, at det brudte Bølgeslag veg tilbage i Havet og ikke kom tilbage; men at en ny Bølge med ny Kraft skyllede frem og kyssede Stranden med det samme Vand. Hun blev det danske Havs Brud og kyssede hver Bølge, det sendte i hendes Favn. Det samme var Tilfældet med Louisa — der lyse Louisa, som vi svor paa havde Lodbrogssønnernes Vikingeblood rullende i sine Aarer, da hendes lange gule Fletninger ikke fandtes renere i nogen islandsk Bondegaard, og ligeledes Maria — stærke Maria, der næsten klemte Livet af en Ungmand, da hun havde lært ham at sige „Amor mio“.

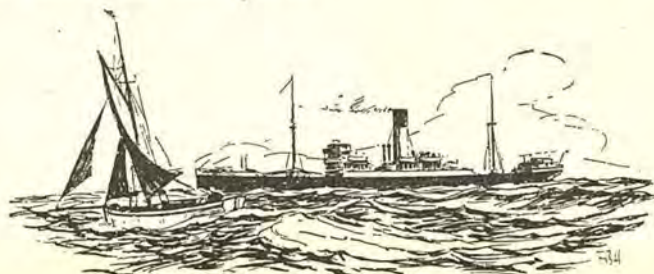
Efter syv Ugers Vente- og Lastetid blev vi tillastet, og saa oprandt hin friske Morgenstund, der blev vor sidste i Ibiza. Vi var tre Skonnerter, der samtidig gjorde søklar, medens de graanede Høvdinger drak de sidste Skaaler paa „Falderebet“, som var det danske Navn paa en af deres Stamcaféer. Hver Altan langs Havnen var besat af vinkende Piger. I en Smøge til Havnepladsen stod Pipita og hulkede med Forklædet for de dejlige Øjne; hun havde atter maattet give Slip paa sin Ven, min Vagt-kammerat Karl.

Der kom Skippere i Trop og Følge ned over Havnepladsen, vældige Hæandslag blev udvekslet til alle Sider, og de tre afsejlende Gubber skilte sig ud og søgte deres Skibe, hvor de straks byttede Landgangssættet med Sotøjet. Vor „Gamle“ tonede frem i sin kære, fedtede Trøje og gamle gulbrune Straahat, lidt efter klaprede Pallerne paa de tre Ankerspil, og vi gled langsomt ud af Rækken.

Hurraraab fra de andre Skibe og Pigerne hujende Afskedskrig fra Altanerne vibrerede i den friske Luft, og Dannebrogflagene var som Valmuer i en Kornmark at skue. Vi vinkede og raabte igen; jeg hører endnu Karls vilde Raab til Pipita, da vi rundede Havnemolen, og helv Havnen var et sydende Afskedsbrus. „Jeg kommer tilbage igen,“ raabte han fra Bramsejlsraaen, hvor han hang og løsnede Sejlet. Hun vinkede blot svagt til Svar, hvorefter hun vendte sig og begyndte at klatre op gennem Smøgen — en ensom lille Skikkelse syntes vi senere.

Ofte tænker jeg paa Ibiza, og altid staar den stadig lige frisk i min Erindring; men tydeligst ser jeg Pigerne for mig. Aah — De forstaar, mine Herrer, det var dem, der Aften efter Aften tog imod den danske Landgangsbølge, fangede os ind i unge smidige Arme, skænkede os Vin i gyldne Skaaler og dansede os til sitrende Havskum, før Morgentimerne kaldte os tilbage til de tæreduftende Lukafer. Det var disse glade, dansende Kvinder, der greb os, kyssede os og sendte os tilbage i Havet, hvor vi forsvandt efter vor Strid og Leg i Havstokken.“

A. Hermann Manø.



„Fugle om Bord“

Af Tage Nissen

EGENTLIG ER DET besynderligt, at naar en Mand har Skrivekløe, og naar samme Mand ynder at anvende sin Skrivefærdighed paa Langfartsture og Krydstogt, saa udgyder han sig om Log og Kompas og Sejl og Fald og alle de hundreder andre sejlsportsmæssige og sømandsagtige Udtryk, der, naar de bliver tilpas dygtigt flikket sammen, godt kan narre En til at tro, at Forfatteren er helbefaren. Maaske er han det ogsaa, og naar han rider sin Pegasus udenfor de rent sømandsfagmæssige Ords Omraader, saa er det for at fortælle om de Mennesker, der lever om Bord i Skibene og Baadene, om deres Fejl og Dyder og deres mere eller mindre opsigtsvækkende Eventyr og Oplevelser til Søs. Han vender op og ned paa dem, skildrer dem i alle de mange Situationer, der kan opstaa om Bord i et Skib, og i sin Iver synes Sømandsforfatteren helt at glemme, at der foruden de evindelige „homo sapiens“ findes andre Skabninger om Bord, der deltager i det daglige Liv. Vi kunde kalde dem animales nauticales, altsaa de Dyr, man har med sig om Bord, enten som Nyttedyr eller som Selskabsdyr. I Grunden er der kun to Slags Dyr, der fortjener den Benævnelse, og det er Hunden og Katten. Jeg ved godt, at der er de Baadeejere og Søfolk, der sværger til Papegøjen. Men at kalde et saadant Kræ animal nautical, naar det skræpper op og laver et Hus, bare en uskyldig Krapsø sender en Sjat Vand indenbords og til Tider endogsaa bander saa tykt, at man skulde tro, Skibet var ved at gaa under — jeg kommer forresten her til at tænke paa Historien om Kaptajnen paa en stor Passagerdamper. Naar Skibet var ude for

haardt Vejr, plagede Passagererne Livet af ham med at spørge, om han ikke troede, at Skibet vilde synke. Men lige meget hvor meget han svor paa, at den Smule Storm for hans Skib kun var som en ung Kvindes Aandedræt, de forskræmte Passagerer turde simpelthen ikke tro paa noget saa urimeligt, som at de skulde naa frelst i Land. Og saa blev de ved med at plage med deres ængstelige Spørgsmaal. Den arme Kaptajn var tilsidst led og ked af at svare, og saa fandt han paa en Udvej. Han købte tre store snakkesalige Papegøjer. Saa samlede han et mægtigt Gloseforraad af samtlige Sømands-Eder fra alle fem Verdenshave, og det Gloseforraad overgav han til de modtagelige Papegøjer. Saa indrettede han et Rum, hvor han anbragte Papegøjerne og han lod sætte et stort Skilt paa Døren.

„Mandskabs-Lugaf“ stod der paa det.

Næste Gang, Skibet kom ind i Storm og de stakels Passagerer kom og spurgte ham, om han ikke troede, Skibet vilde gaa under, tog han dem med hen til Døren med Skiltet.

— Lad os høre, hvad Mandskabet mener om Situationen — sagde han — prøv at lyt ved den Dør dér. —

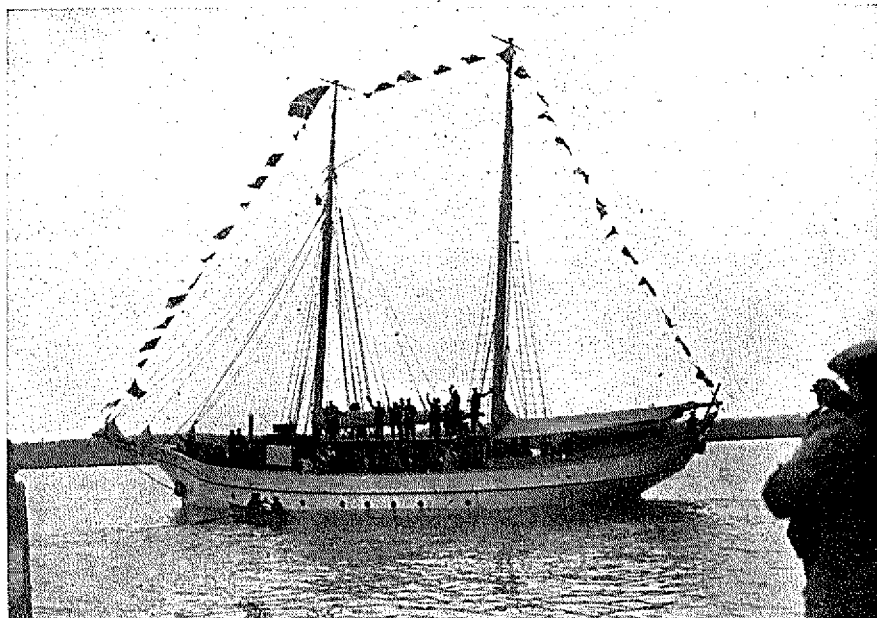
De ængstelige Passagerer lagde Ørene til Døren, men for saa forskrækket tilbage.

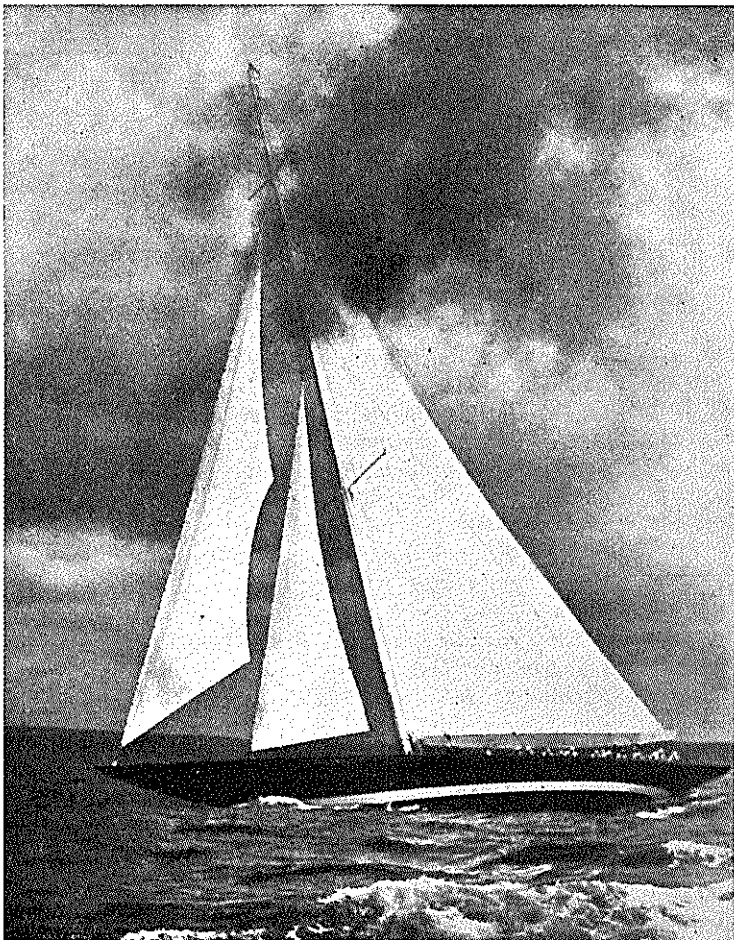
— Naa, hørte De noget? — spurgte Kaptajnen.

— Ih, ja, det var dog forfærdeligt, som de bander derinde. —

„Sødjævlen“ paa Verdensomsejling

D. 18. April forlod Grev Luckner Yachthavnen i Stettin paa sin Langfart med Sejlskibet „Secteufel“, der har 18 Mands Besætning. Rejsen gaar foreløbig til Sverrig, saa til Norge efter Kong Haakons personlige Indbydelse og derefter ud i den vide Verden, og med Grev Luckner udgaar en Mand, der vil aflægge Vidnesbyrd om det ny Tyskland og dets store Fører. Rejsen gaar bl. a. til Australien, Sydhavet og Sydamerika.





Efter at Tekongen Lipton døde, har den rige Englænder Mr. Sopwith utrætteligt kæmpet for at vinde den berømte Amerika-Pokal til England. Hans første Forsøg med Yachten „Endeavour“ faldt ikke heldigt ud, men nu har han bygget en ny „Endeavour“. Navnet betyder jo netop „Anstrenge“. Englændere kan i denne Tid opleve det mærkelige Syn at se begge Baadene, der ligner hinanden som to Draaber Vand, sejle om Kap ved Kysten. Mr. Sopwith vil forvise sig om, hvilken af Baadene, der har størst Chance for at slaa Amerikanerne i den store Dyst.

— Udmærket — sagde Kaptajnen — saalænge Mandskabet bander, synker vi ikke!

Og fra den Dag kunde man i Stormvejr se de af Søsøge og Angst mere og mindre udmattede Passagerer slæbe sig hen for at lytte ved Døren og med blege Smil forkynde for hinanden:

— Gu-udskelov! De bander endnu derinde! —

Vi gik fra England til New York. Oppe i Nordatlanten blev vi mødt med en forrygende Brandstorm. Det hylede og det peb, og Damperen styrtede ned i Bølgedalene og fo'r op paa Bølgekamene saa godt som i nogen Tivoli Rutsjebane. Og jeg var paamønstret som Kulleimper. Jeg svedte nede i mit underjordiske Rige, hvor en evig Nats Mørke kun fattigt spredtes af en aladdinsagtig Oselampe, hvis flakkende Skær lod ane Bjerge af sort, sort Kul, der ventede paa at blive lempet gennem Tragten ned paa Fyrpladsen til de halvnøgne Fyrbødere, der rødglinsende arbejdede med svære Jernstænger ind i brølende Helvedesbaal. Og Damperen svajede og rullede og huggede Nat og Dag frem gennem Orkanen, og mens vi svang Kulskovlen under skærende Skraben hen over den glatte Jern-

dørk, bevægede denne sig under En paa en vild og ubehersket Maade. Vovede jeg Forsøget at lempe Kullene frem paa Trillebør, saa blev det Trillebøren, der kørte med mig, og af og til hev den mig nok saa ligegyldigt en fem-seks Meter hen i en Kulbunke.

Efter Vagten kom det store Øjeblik, da vi skulde over Dækket forud til vore Lukaf'er. Saa stod man og svajede i Stormen deroppe midtskibs og lurede Rasmus af, og naar man saa syntes, Øjeblikket var inde, tog man Dækket i Galop, og naar man nogenlunde helskindet slap ind i Lugaf'et, meddelte man glædestraalende, at „der snød jeg Rasmus“. Rasmus var Vejrguden. Som Lemper skulde jeg bringe Maden fra Kabysen midtskibs til Messen forude, og det var ikke altid lige nemt at manøvrere over et skraanende Fordæk med Favnen fuld af Frikadeller, Kartofler og fed Sovs, der havde en irriterende Tilbøjelighed til at løbe over. En Dag, da jeg ikke havde taget mig i Agt, overraskede en Braadsø mig midt paa Fordækket, og for ikke at blive skyllet over Bord maatte jeg slippe et Par Madbakker og gribe fat, hvor jeg bedst kunde. Braadsøen skyllede hen over mig og førte Frikasé'en ud paa det vildene Hav. Jeg stod tilbage med de sørgelige Rester af Kammeraternes Middagsmad, drivvaad og slukoret, da en Stemme ved Siden af mig skreg:

— — Lock out, lock out! — — fulgt af en Haanlatter.

Det var Fyrbødermessens Papegøje, der sad inde i Spillet, dyngvaad, men med Hovedet paa Sned og saa op paa mig. Jeg reddede mig de sultne Fyrbøderes Tilgivelse for den ødelagte Middagsmad ved at foregive, at jeg havde reddet „Jokke“ fra en Dukkert i Bølgen den blaa. Jokke havde vi erhvervet nede i Venezuela. Den kunde sige „lock-out“ og slaa en formidabel Latter op. Naar vi skaffede, spadserede Jokke rundt paa Bordet og reddede sig en Bid hos hver enkelt. En Dag kom den til at træde paa Kanten af en Tallerken brun Sovs. Tallerkenen vippede, og i sin Forskrækkelse baskede Jokke i Sovsen, skreg „lockout“ og slog en Latter op, der smittede os andre, saa vi til sidst laa flade af Grin.

En Dag, da jeg kom op paa Mellemdækket, opdagede jeg en lille Rødkælk. Den var saa udmattet, at den slet ikke rørte sig, da jeg stillede Vand og Brødmugler hen til den. Den blev hurtigt saa tam, at vi kunde tage den med Haanden. Og saa skulde den selvfølgelig med forud til Messen. Vi satte den paa Bordet, hvor den straks gik i Lag med at pille Brødmuler op. Saa fik den Øje paa en Kakerlak og var over den som et Lyn. Vi blev enige om, at Rødkælken skulde blive i Messen og fange alle de forbandede Kakerlakker. Men vi havde ikke regnet med Jokke. Pludselig ser vi Jokke klatre og vraltte hen til den intetanende Rødkælk.

— — Lockout — — ha-ha-ha-ha — — skreg Jokke, og den arme Rødkælk blev saa dødsens forskrækket, at den flaksede op i Luften, men lige meget, hvor den søgte Tilflugt, forfulgte Jokke den med sit Lockout og sin Latter. Den taalte ingen Rivaler paa sine Enemærker, og vi maatte tilsidst bringe Rødkælken hen midtskibs igen.

Naar vi efter endt Vagt havde vasket os og 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. Braadsøerne ramte Skibet med Brag som fra Mørsere og pressede Vand ind hvor man mindst ventede det, saa det under Skibets Slingren fra inde under Køjerne lød som store Bækkes Rislen ved Foraarstid. Et Par knuste Lampeglas og andre løsslupne 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.

Og saa var det hele ingenting, blot vi ikke havde været den Tur nede paa Middelhavet, sagde Baadsmanden. Spurgte man hvorfor, svarede han kun:

— — Ky-ke-li-ky-y — —

Vi sagde forresten allesammen Kykeliky paa den Tur. Naar vi havde skaffet, rejste vi os og galede Kykeliky, og naar vi tjernede ind i Køjerne, kunde man nede fra Tæpperne høre et halvkvalt: Ky-ke-li-ky-y. Nede fra Fyrpladsen hørte man det, og engang da jeg nede i mit natsorte Kulrige af den forbandede Trillebør blev slynget hen i et Hjørne, fik mit Raseri Udløsning i det mest indædte Kykeliky, nogen haarejet Hane endnu har galet.

Og altsammen bare fordi vi kom fra Sortehavet. Der var nemlig Pladser dernede, hvor man kunde købe Fjerkræ i store Bundter for sine Smaaskillinger. Og det kunde vor meget sparsommelige Skipper ikke staa for. Han købte Høns — — Masser af Høns, og indstallerede dem i to Kasser oppe paa Baadebroen. Og af Hensyn til Selskabeligheden havde han sørget for, at en Del af Hønsene var Haner. Og saa blev Tilværelsen om Bord fra Sortehavet til Nordatlanten da forsødet med klare, evindelige Kykeliky i alle Variationer fra Bramaputra til hvide Italienerne.

I Begyndelsen nøjedes vi med, naar en Hane galede midtskibs, at skændes om, om det var er Styrbordshane eller en Bagbordshane, der galede. Men da vi under Skænderiet som Bevismateriale brugte at efterligne de forskellige Hanners Galen, saa fandt hver enkelt Mand snart ud af, hvilken Hane, han delte Stemme med. Baadsmanden var en sand Bramaputra, to af Fyrbøderne maatte være halvt om en Plymouth Rock, og

Messedrengen blev paaduttet en rød Italiener, ikke saa meget, fordi hans Stemme passede dertil, som fordi han var gal efter Macaroni.

Og saa blev det Skik om Bord, naar vi purrede hinanden ud til Vagt, at raabe:

— — Baadsmand, Bramaputraen har galet — —

— Messepeter — — Italiano Macaroni — — o. s. v.

Og med dette hønsebesatte Skib var vi altsaa nu røget ud i den værste Brandorkan i Nordatlanten, jeg har oplevet. Vi stod forude med Haanden bag Øret og lyttede spændt midtskibs. Vi havde jo bange Anelser, for Braadsøerne nøjedes ikke med at feje Fordækket, men rasede op om Bro og Baadedæk.

— — Jeg tror godt, min Bramaputra kan svømme — søgte Baadsmanden at trøste sig selv. Han havde gaaet og set mere og mere nedtrykt ud, og en Dag, da „Rasmus“ regerede værre end nogensinde, busede det ud af ham:

— — Jeg er ligeglad, om jeg skal skylles over Bord, men i Dag vil jeg op og se til Bramaputraen — —

Det var, ligesom han dermed forløste en stærk Længsel, de fleste af os havde gaaet og baaret paa. Vi blev en hel lille Flok, der vilde vove sig ud paa den Ekspedition, og vi forsynede os med Masser af Hønselækkerier, som vi ærligt og redeligt havde stjaalet fra „Høkeren“ (Hovmesteren).

Vi naaede under mange Vanskeligheder op paa Baadebroen. — — Sikken et Syn!

Bag Tremmerne i den Bagbords Kasse trykkede en forskræmt og forkommen Flok sig sammen i et Hjørne, Vandet drev af dem, og selv de store Bramaputrahøns var svundet ind til Skabninger paa Størrelse med Kyllinger i Lømmelalderen. Det eneste hønseagtige, der var tilbage, var, naar de forskræmte lagde Hovederne paa Sned og saa paa os med de rødrandede, kvindelige, nysgerrighedsskinnsyge Øjne.

Men med den styrbords Kasse var det værre fat.



2 glade Sejlsports-Kvinder.

En Braadsø kom hoppende over Baadebroen og stod i vilde Spræt ind i Kassen, hvorfra et forskræmt, forkomment mangestemmigt: — Aa-aa-gok-gok-gok — — protesterede mod dette kinesiske Styrtebad. Og Døren til Kassen stod aaben og klaprede i Stormen, og Baadsmanden, der var gaaet hen for at lukke den, udbød klagende:

— — Bramaputraen er borte — — —

De to Fyrbødere, der var „paa halvt“, stormede til, og efter nogen Søgen blandt de drivvaade Skabninger, hvor Haner kun var at kende fra Høns paa enkelte modstandsdygtige Halefjer, der endnu stak ud fra den slaskede Fjerdragt, konstaterede de, at ogsaa deres prægtige Plymouth Rock Hane var borte.

— — Kokken har — — begyndte Messepeter. Men han kom ikke længere, for Baadsmanden sprang ind paa ham.

— — Har Kokken slagtet Bramapu? — — —

En ny Braadsø afbrød denne Hjerteklage. Vandet skyllede hen over Broen mod Redningsbaadene, Hønsene i Kasserne protesterede, og Baadsmanden stirrede melankolsk ud over det oprørte Hav. Da lød der henne under Livbaaden en forfærdelig Plasken og Basken og et fortvivlet og fornærmet:

— — Aa-aa-gok-gok-gok — — —

— — Min Bramaputra — — raabte Baadsmanden lykkelig og styrtede derhen og kom tilbage med sin Stemmekammerat i Armene. Kammen hang ynkeligt paa den. Nu blev de to Fyrbødere ivrige og begyndte en større Eftersøgning efter deres Plymouth Rock. Men borte var den, og ingen nok saa stor Braadsø kunde aflokke den et protesterende Aa-gok-gok.

Samtaleemnet Resten af Dagen var den stakkels Plymouth Rocks Skæbne i Bølgen den blaa. Da vi den næste Dag fik Hanekød til Middag, nægtede den ene Fyrbøder at røre Maden.

— — Nu har jeg sejlet til Søs i femten Aar — — sagde han — — og jeg har aldrig svigtet en Kammerat. Skulde man saa nu give sig til at æde den her, selv om det kun er en Plymouth Rock! — —

Da vi naaede op under New Foundland blev Orkanen værre end nogensinde, og vi kunde kun gaa frem for halv Kraft. Jeg stod oppe midtskibs og saa ud over de brølende Vandmasser, da jeg pludselig saa en Flok Høge nærme sig Skibet. De prøvede at arbejde sig frem mod Stormen ved fra stor Højde at kaste sig i dybe, svimlende Fald, der bragte dem saa meget fremad, at de netop kunde følge Skibet. Men i de fantastiske og imponerende elegante Fald frem mod Stormen, fik en og anden af de smukke Fugle undertiden saa vanvittig Fart paa, at den ikke i Tide kunde bremse op, men endte i det fraadende Hav, og saa var dens Skæbne beseglet. Da Høgene naaede helt ind under Skibet, hørte jeg oppe fra Baadebroen Hanernes langtrukne, gurglende Varselsraab til Hønsene, og jeg kunde ligefrem se for mig de arme, dyngvaade Kræ deroppe ængsteligt

trykke sig sammen ved Synet af de elegant flyvende Høge.

Da jeg lidt senere stod nede paa Fyrdørken i Halvmørket, hørte jeg pludselig en vanvittig Skraaben og Raslen og Hvæsen fra en af Luftventilerne, og et eller andet kom susende ned paa Dørken og forsvandt ind i en Krog. Jeg tog en Oselampe, og inde i Krogen laa en af de smukke Høge. Da jeg nærmede mig den udmattede Fugl, kastede den sig om paa Ryggen og hvæsedede med nogle højst ubehagelige og uvenlige Klør og et skarpt Næb rettet mod mig. Jeg tog min Jakke og kastede over den rasende Fugl og bragte den forud til Messen. Der satte jeg den paa Bordet, og den blev siddende i ophøjet Majestæt uanfægtet af alt omkring sig. Jokke, der for anden Gang saa sit Domæne truet, klatrede og kravlede ned paa Bordet og nærmere sig uforfærdet den nye Gæst.

— — Lockout! Ha-ha-ha-ha-ha-ha — — skreg den vildt.

Men var det lykkedes den i første Omgang at slaa en lille Rødkælk af Marken, saa stødte Jokke her paa en uventet Koldblodighed og ophøjet Ro, som ikke selv Jokkes mest ubeherskede Latter kunde rokke ved.

For at beskytte Jokke mod eventuelle Følger af dens paagaende Næsvigheder, tømrede vi en Tremmekasse til den adelige Høg, og saa fodrede vi den med raat Kød, som vi tiggede os til hos Høkeren. Vi havde Indtrykket af, at det var en ren Naadessag, at den overhovedet vilde æde, hvad vi gav den.

Da vi nærmede os Nueva Scotias Kyst og Orkanen havde lagt sig, blev vi derfor enige om, at den stolte og uselskabelige Høg skulde afmønstres. Da vi ude i Synsranden begyndte at skimte Kysten, tog vi derfor Kassen ud paa Dækket, jeg tog Fuglen i Haanden, og idet jeg forsikrede den, at vi om Bord hos os kun havde Brug for selskabelige Fugle som Papegøjer og Høns, kastede jeg den højt op i Luften. Vi havde ventet at se den med alle Tegn paa Glæde over genvunden Frihed sætte Kursen ind mod Kysten. Men til vor Forbløffelse holdt den sig svævende over os et Øjeblik og dalede saa ned og satte sig paa sin Kasse. Det viste sig, at den uden at vi havde anet det, var blevet saa tam, at jeg kunde tage den med Hænderne. Men vi var nu enige om, at den ikke rigtig egnede sig til Livet om Bord, den var een Gang for alle afmønstret, og saa kastede jeg den atter op i Luften. Den forsøgte endnu en Gang at lande, men da vi jagede paa den, opgav den tilsidst, og med et elegant Kast himmelhøjt op i Luften satte den Kurs ind mod Kysten og forsvandt.

Tag Nissen.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, cut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

København

„Barken Margrethe“

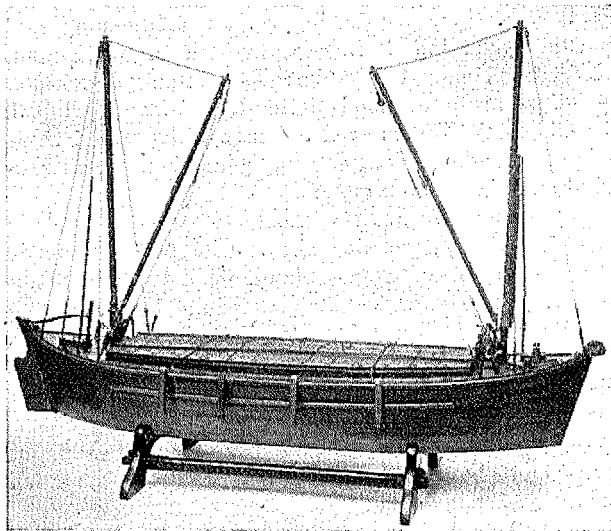
En smuk Model

Billedet viser en Model af en af D. F. D. S.s Mastepramme, der er udført af Hr. Præmfører Thorvald Nielsen.

I Modsætning til saa mange andre Modeller, der fremstilles som Husflid, udmærker denne sig ved sin fuldstændige Nøjagtighed og sirlige Udførelse, der har vakt Beundring hos alle, der har haft Lejlighed til at se den.

Modellen er bygget af Whitewood i $\frac{1}{64}$ Størrelse, og det har taget 3 Aar at fremstille den.

Hr. Nielsen vil gerne fremstille en Model af et større dansk Sejlskib og vil være meget taknemmelig, hvis en af Vikingens Læsere kan give ham Oplysninger om, hvor han kan laane Tegningerne til et saadant.



Sømands-Sangbogen

Vort Forslag om at samle en Bog med gamle og nye Sømandssange maa aabenbart være paakrævet.

Vi har faaet tilsendt mange Sange og vil nu samle dem

allesammen, hvorfor vi beder vore Læsere: Har De en rigtig god Sømandsvis, send os den, og vi skal senere lade den udkomme i Bogen.

„Skuld“ — 50 Aar

Assuranceforeningen SKULD fejrede den 10. Juni 50-Aarsdager for Selskabets Stiftelse, idet Virksomheden startedes i 1897 i Oslo. Denne store internationale Organisation, der i 1918 udvidedes til Danmark ogsaa, er ogsaa for danske Redere af uvurderlig Betydning.

I de forløbne 50 Aar har SKULD gjort en betydelig Indsats i de førende Skibsfartslande og har forlængst bevist Nødvendigheden af, at Rederne Verden over staar sammen til Varetagelse af fælles Interesser overfor Trediemand.

Ogsaa herhjemme har Assuranceforeningen SKULD udført et stort Arbejde for danske Redere under Overretssagfører, *Grev Ahlefeldt-Laurvigs* dygtige Ledelse. Her over København gaar nu ogsaa den islandske og tyske Forretning, og Aarets Balance ligger oppe paa 8 Mill. Kroner. I de første 10 Aar af den danske Virksomheds Levetid indkasseredes der ikke mindre end 10 Mill. Kroner til danske Redere, og den danske Afdeling er under stadig Fremgang og med i Arbejdet for at udbygge det internationale Samarbejde.



**MARINE-
KØLE-
ANLÆG**
FOR
LAST
OG
PROVIANT

TLF. 370
A/S THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

SABROE KULDE
til alt og alle.

Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juli 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

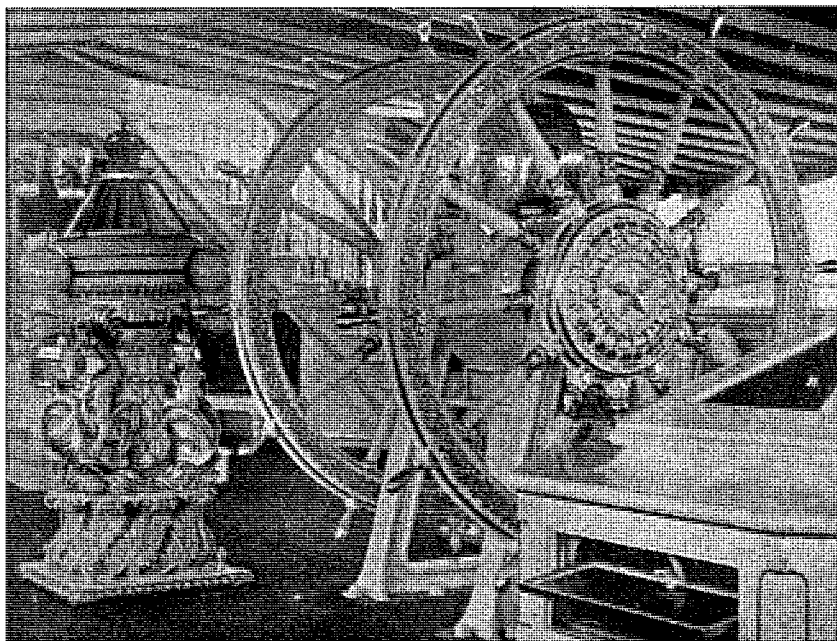
Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det Dansk-Franske D/S
 D/S Vendila
 D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heirndel
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/S Det Danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jepsen, A.S., Asbenras
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergruings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Activ, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Ronne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det Dansk-Norske D/S
 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
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

Den engelske Kongeyacht

„Victoria and Albert“

Ved den i Maj Maaned afholdte internationale Flaaderevy ved Spithead inspicerede den engelske Konge Skibene ombord paa sin Yacht „Victoria and Albert“.

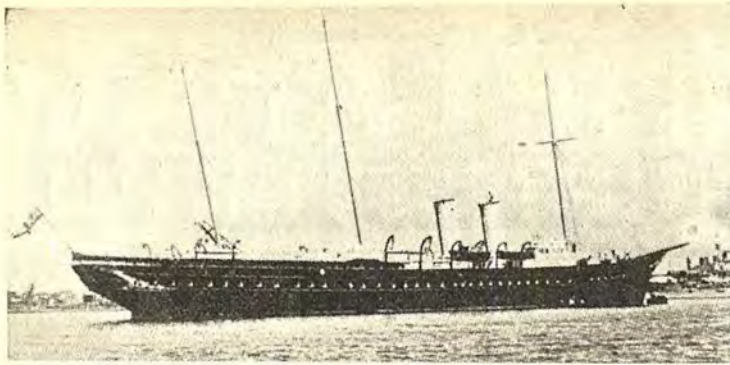
Det er det tredje Skib af dette Navn. Det første blev bygget i Begyndelsen af 1840-Tallet og i 1855 erstattet af Dronning Victorias Yndlingsyacht, en Træ Hjuldamper paa 2470 ts. I mange Aar havde man talt om at bygge en Erstatning for dette Skib, men Dronning Victoria ønskede det ikke, da det mindede hende om hendes afdøde



Stærkt dekoreret Rat og Kompasus.

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
 LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S
 STOCKHOLM – GÖTEBORG – KØBENHAVN



der blev indrettet Kamre til alle Medlemmer af Kongefamilien og til 17 Gæster. Udstyrelsen vil vi jo nu kalde gammeldags. Stabelafløbningen foretoges af Dronning Mary, dengang Hertuginde af York. Da Skibet havde faaet sin Udrustning og sit Maskineri ombord og blev dokket ud i Pembrok, lagde det sig paa Siden. Der maatte laves store Forandringer ved det for at formindske Vægten i Overskibet, hvilket imidlertid forbedrede Udseendet, medens Udgiften blev 3 Mill. Kr. større og kom op paa 10 Mill. Kr. — Først i Juli 1901 blev Skibet færdigt; det har været meget brugt, undtagen i 1914—18, hvor det var lagt op paa Grund af Krigen.



Øverst: Kongens Sovekammer. Nederst: Dronningens Sovekammer.

Gemal. Ved hendes Regeringsjubileum i 1897 var Prinsen af Wales ombord for at inspicere Flaaderevyen. Da han havde sejlet ned langs den ene Række Skibe, nægtede Yachten at vende for at sejle op langs den næste. Først ved Hjælp af Sejl fik man den endelig rundt, men dette Intermezzo morede Kejser Wilhelm ombord paa „Hohenzollern“ og fældede Dødsdommen over den gamle Hjulbaad.

I December 1897 blev Kølen til den nuværende „Victoria and Albert“ lagt paa Marineværftet i Pembroke. Det er dobbeltskruet Staalskib paa 4700 ts. Længden er 133,81 m, Bredden 15,24 m og Dybgangen, der oprindelig var 5,49 m, blev senere af Stabilitetshensyn forøget til 6,1 m. To Tregangsmaskiner paa 11.000 IHK giver den en Fart paa 20,5 kn med en Fart af 17 kn i Søen med $\frac{2}{3}$ Kraft. Damp leveres af 18 Belleville Kedler. Dronning Victoria var meget interesseret i Bygningen, og



**Nymonteringer,
Moderniseringer
og Reparationer
af enhver Art og
i fineste Udførelse
til alle Arter
Passager- og
Fragtskibe**



Kgl. Hof Møbelfabrikant

C. B. HANSENS'S

Etablisement

Grundlagt 1830

St. Kongensgade 29

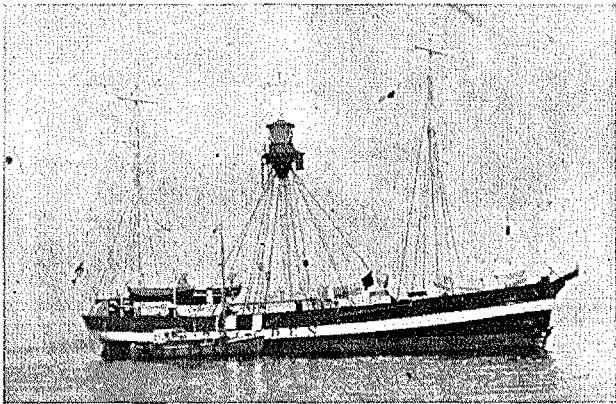
Telf. Central 386 — 11 386

Drogdens nye Fyr

Lørdag den 12. Juni Kl. 12 blev det nye Drogden Fyr sat i Gang, medens samtidig Fyrskibet Drogden blev inddraget.

Hermed blev en ny Æra i Fyrvesenets aarhundredgamle Historie indledet, idet Baakefyret her for første Gang afløser et Fyrskib. Fyrdirektøren, Kommandørkaptajn *Sinding* kan med Rette være stolt af Gennemførelsen af denne Forbedring af de danske Farvandes Fyrbelysning.

Enhver med Tilknytning til Skibsfarten vil uden videre være klar over det faste Fyrs Fordele i Sammenligning med Fyrskibet. Baaken er uafhængig af Vejr og Vind, af Storm og Isgang, den driver aldrig fra Plads og skal ikke inddrages for Is. Naar dertil kommer en billigere Drift foruden disse vigtige Fordele, saa vil man maaske forundres over, at der ikke før



Drogdens gamle Fyrskib.

dæk. Rummet fra Vandlinien og op indeholder Maskin- og Beboelsesrum m. m. Dækshusene og Taarn indeholder Opholdsrum, Forstuer, Køkken, Sirenerum m. m.

Taarnets Højde er ca. 9 m over Dækket. Lirsens Midte (Lysets Højde) over Vandet er ca. 17,5 m. Taarnet er 5,5 m i Kvadrat ved Foden og ca. 5 m i Kvadrat ved Toppen. I alle Beboelsesrum findes Haandvaske med rindende Vand. Desuden findes Badevarelse med varmt og koldt Styrtebad samt varmt og koldt Vand i Køkkenet. Fyret opvarmes ved et Centralvarmeanlæg. Rummene ventileres ved særlige Ventilationskanaler.

Opførelsen er foregaaet i 3 Tempi.

1) I Sydhavnen i en for Formaalet dannet Tørdok byggedes Bunden og de nederste ca. 3 m af Ydermuren. Der blev derefter ledet Vand ind i Dokken, og Sænkekassen bugseredes til 10 m Bassinet i Nordhavnen.

2) Her fortsattes Arbejdet med at støbe Ydermuren og Cellevæggene op til ca. 13,5 m Højde. Sænkekassen flød nu netop med et saadant Dybtgaaende, at den kunde bugseres gennem Drogden Rende til den endelige Plads, hvor Bunden imidlertid var afrettet.

3) Sænkekassen bugseredes til sin endelige Plads og sænkedes ved Indlukning af Vand. Herefter er Cellerne atter enkeltvis tømte for Vand og fyldt med Sand. Arbejdet er derefter færdiggjort.

Arbejdet paabegyndtes i Sydhavnen den 21. Sept. 1935, Bugseringen til 10 m Bassinet skete den 3. Febr. 1936, og Bugseringen til den endelige Plads skete den 26. Juni 1936.

Nogle tekniske Data: Fyrets Vægt ca. 13.000—14.000 Tons, Vandets Opdrift ca. 4.000 Tons, Tryk paa Bund ca. 25 Tons pr. m², Dækkets Areal ca. 400 m². Lysets Højde over Vandet

er opført Baaker. Hertil maa siges, at Muligheden for at bygge sikkert paa saa store Vanddybder ikke før har været til Stede. Den anvendte Teknik er den samme, som er benyttet ved Bygningen af Lillebæltsbroens Piller og saaledes ganske ny.

Beskrivelse: Fyret bestaar af en Underdel af Jernbeton, paa hvilken selve Taarnet og Dækshusene er byggede, ligeledes af Jernbeton. Underdelen er en ellipsoformet Cylinder med den store Hovedakse 30,00 m og den lille Hovedakse 17,00 m. Cylinderens Højde er 16,00 m. Vanddybden er ca. 10,00 m, og der rager ca. 6 m over Vandet. Cylinderens Ydermur er 2,00 m tyk, og den bestaar af en Yderring og en Inderring af Jernbeton. Melletrummet er ved radiale Jernbetonvægge delt i Celler, og Cellerne er fyldt med Grovbeton.

Bunden er 35 cm tyk Jernbeton + 1,5 m Grovbeton. Hulrummet inden for Muren og op til Vandlinien er delt i Celler, der er fyldt med Sand. I Vandlinien er lagt et svært Jernbetontryk-

EFFZETT Sidebordsmotor



2 HK
2½ HK
3½ HK

Præcisions-
arbejde
Billige Priser
Gunstige
Vilkaar

Telefon: { 11 708
12 428

V. H. LANGEBÆK
Ingeniør, cand. polyt.
Nørre Søgade 35
København

EFFZETT Sidebordsmotor

er ca. 17,5 m, hvilket giver en Synsvidde af 13,5 Sømil. — Linsen er en Tromlelinse 1 m i Diameter og ca. 1 m høj, der med en elektrisk Glødelampe paa 1.000 Watt giver en Lysstyrke paa ca. 60.000 Hefnerlys.

Fyret er et Vinkelfyr, der giver en hvid Lysvinkel paa 1° op gennem den gravede Rende i Drogden samt en bred hvid Vinkel Syd efter. Mellem disse Vinkler vises rødt og grønt Lys.

Der findes 2 Luftsirener, der tuder skiftevis 2 Stød NE. og 2 Stød SW. over. Sirenerne Luftforbrug er ca. 600 l pr. Sek.

Desuden findes et Radiofyret paa 40 Watt. Radiofyret startes og drives automatisk af et Kontaktur, der findes i Radiorummene.

Radioanlægget styrer desuden Sirenerne, der er saaledes sammenkoblede med Radioanlægget, at de kan bruges til Afstandsbestemmelse. Alle Styreanordninger for Fyr, Sirener og Radiofyret er samlede i et Centralrum.

Til Forbindelse med Land er installeret et Radiotelefonianlæg.

Til Drift af Fyret findes 2 Maskinanlæg hver bestaaende af: 1 Stk. 25—30 HK Dieselmotor, 1 Stk. 10 Kw. Dynamo og 1 Stk. Kompressor, der leverer Luft til Sirenerne. Luftforbruget er 3 m³/Min. ved 3 Atm. Overtryk.

Desuden findes paa Fyret et Akkumulatorbatteri til den elektriske Drift og til Lys. Batteriet er paa 220 Volt og 135 Amp. Timer.

Til Fyrets Betjening er ansat 4 Mand, nemlig en Fyrmester, to Fyrassistenter og en Fyrpasser. De opholder sig paa Fyret 2 ad Gangen og skifte hver 3. Dag.

De samlede Omkostninger ved Opførelsen andrager ca. 650.000 Kr.

Ved Opførelsen af Fyret har følgende Firmaer medvirket:

Som *Hovedentreprenør* for selve Bygværket med tilhørende Installationer af bygningsmæssig Art staar Firmaet Ingeniør Chr. Bjørn Petersen.



Drogdens nye Fyr.

Anvend det bedste - Brug

MARINAT

LOVBESKYTTET

Spar Varnish, Yachtlak, hvid Emaile, hvid Understrygningsfarve, Ætsalin, Kopaltrækspar-tel m. m.

MARINAT anvendes bl. a. af flg. Baadeværfter:

Ericksen & Grøn - Viggo Hansen
E. Nordbjærg A/S - Svendsen & Sandersen
The Engelhardt Decked Life Boat Co. Ltd.

Forlang Brochure



Indr. Varemærke

A/S O. F. ASP
GRUNDLAGT 1857
KØBENHAVNS.
TELF. CENTR. 65
Lokal 12 og 22

De specielle tekniske Installationer, der er udført ved Fyret og Vagervæsenets Foranstaltning er leveret af følgende Firmaer:

Det samlede Maskinanlæg bestaaende af Motorer, Dynamoer, Kompressorer, Rørledninger m. m.: Motorfabrikken „Bukh“, Kalundborg. Kompressorerne af Fabrikat „Dansk Trykluftkompagni“.

Akkumulatorbatteriet fra A/S Akkumulatorfabriken, Lyngby. Hovedstrømtavlen af Orlogsværftet.

Radioanlæggene af Ingeniørfirmaet M. P. Pedersen.

Fyr-Tegnigivere med Tavle samt Sirenerelæer fra Firmaet R. H. Nydam.

Linsen: Firmaet AGA, repræsenteret ved A/S Gasakkumulator.

Lanternen: Firmaet Wilhjelms & Sander-Hansen.

Lanterneruder og farvede Ruðer fra Firmaet Sophus Berendsen.

Afskærmningsanordning for de farvede Vinkler er udført af Firmaet G. W. Frydenlund & Søn (G. W. Harnisch).

Møblementet er udført af Snedkermester Gudmann Larsen.

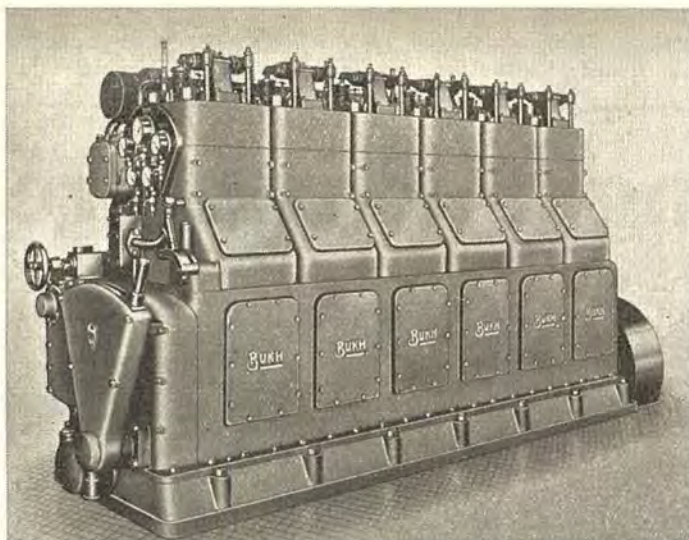
Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Bukh Dieselmotoren



En 300 HK reversibel Bukh Motor leveret til Sydfynske Dampskibss.

Bukh Motoren, der fabrikeres af Motorfabrikken Bukh A/S, Kalundborg, er en 4 Takts Dieselmotor med Trykforstøvning og Trykmløbsmøring.

Selve 4-Takts Princippet vil være Læserne bekendt. Trykforstøvningen bestaar af en Brændstofpumpe, Brændstofventil og Brændstoffdyse. Brændstofpumpen styres af en Knastskive paa Motorens Styreaksel og er indstillet saaledes, at Indsprøjtningen af den findelte Brændselsolie i Forbrændingsrummet foregaar, naar Stemplet har naaet øverste Dødpunkt i Kompressionslaget. Findelingen af Brændselsolien foregaar i Brændstoffdysen, ved at Olien passerer Sædet paa en stærkt fjederbelastet Naaleventil og yderligere fordeles og findeles ved at passere et System af fine Gennembøringer i Dysens

Mundstykke. — Forbrændingsrummet er formet som en Del af en indadvælvet Kugleflade i Stemplet, og Indsprøjtningen rammer det under en saadan Vinkel, at den ved Kompressionen frembragte Lufthvirvel ved Forbrændingen yderligere bliver aggressiv, og bevirker derved en fuldstændig homogen Blanding mellem den opvarmede Luft og det indsprøjtede Brændstof, hvorved der opnaas en fuldstændig røgfri Forbrænding.

Motoren startes direkte paa Solarolie uden kunstige Tændingsanordninger. De store Motortyper startes ved Tryk-Røg-Luft og de mindre med Haarden ved et simpelt Startsving fra Enden af Krumtapakslen.

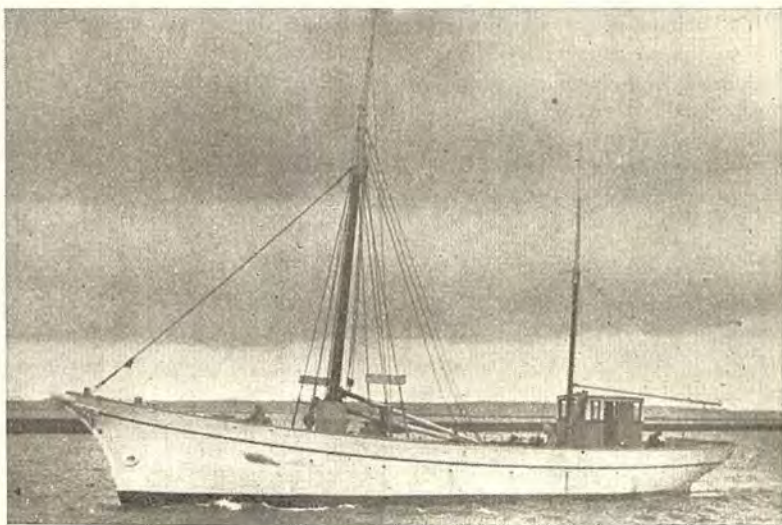
Trykmløbsmøringen bestaar af en Oliepumpe, der under Tryk stadig gennemskyller alle Lejer og arbejdende Flader med en Oliestrøm. Cirkulationsolien opsamles i en Oliebeholder ved Siden af Motoren eller i Motorens Fodstykke. Mellem Oliebeholder og Oliepumpe er indskudt Oliefilter og en Oliekøler.

Bukh Dieselmotorens Konstruktion er den lukkede, indkapslede Type, hvor der tages mest muligt Hensyn til Valget af de rigtige Materialer til hver enkelt Del,

f. Eks. chrom-nikkelblandet Støbegods og Chromnikkelstaal.

Ved Motorens Konstruktion er der taget videst muligt Hensyn til, at den overalt er let tilgængelig for Eftersyn og Adskillelse, ligesom alle bevægelige Dele er saavel statisk som dynamisk afbalanceret.

Motorens Reguleringsevne er meget fin, saaledes at Omdrejningsvariationerne kun er faa pCt. fra Fuldkraft til Tomgang. Ved en 150 HK Motor er Olieforbruget under 170 g/EHK



Grønlandskutter til Færøerne med Bukh Motor paa 200 HK.

IVER C. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Time og er under 180 g ved ca. 50 pCt. Belastning. Den mekaniske Virkningsgrad er ca. 80 pCt., Udblæsningstemperaturen ca. 350° for 100 pCt. Belastning.

Bukh Dieselmotoren fremstilles i alle Størrelser og Typer fra 10 til 500 EHK og er særdeles velegnet til alle Formaal baade til Lands og til Vands. Den bruges f. Eks. som Hoved- og Hjælpmaskineri til Fragt-, Post- og Passagerbaade, Auto-færger. Vi kan saaledes nævne, at der i den senere Tid er

leveret: 1 Fiskekutter til Esbjerg 100 HK, 1 til Frederikshavn 150 HK, 1 til Sydfyn 300 HK samt en Grønlandskutter til Færøerne 200 HK, alle disse Motorer har en Hestekraft pr. Cylinder paa 50.

Maskinanlægget til det nye Drogden Fyr er ogsaa leveret af Bukh.

Den stadig stigende Eksport er ogsaa et godt Bevis paa den solide Konstruktion, Økonomi og store Driftsikkerhed.

Stabelafløbninger - Prøveture

Dampskibsselskabet „Norden“s nye dobbelt-skruede Motorskib „Norden“, der er bygget paa Nakskov Skibsværft, var Lørdag den 22. Maj paa Prøvetur i Langelandsbæltet.

Skibet har følgende Dimensioner:

| | |
|-----------------------------------|-------------------|
| Største Længde | 131,06 m |
| Længde mellem Perpendikulærer ... | 121,92 m |
| Bredde paa Spant | 17,37 m |
| Dybde til Hoveddæk | 8,38 m |
| Lasteevne | 8.380 Tons D. W., |

og det er bygget til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shælterdæk med Bak og med Huse midtskibs og agter. Skibets Dobbeltbund, der strækker sig over hele dets Længde, er indrettet til Brændselolie.

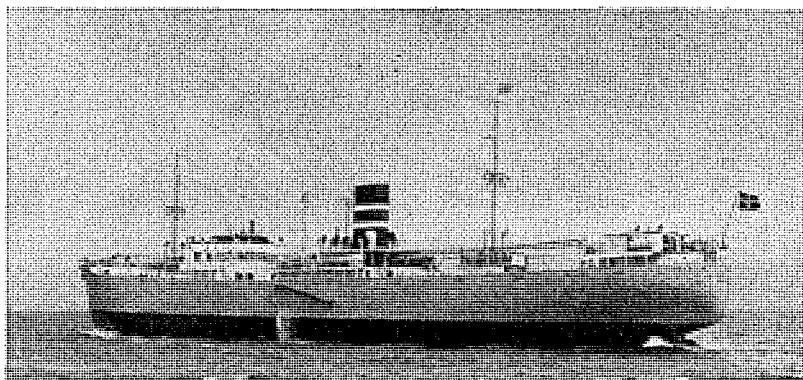
Skibet er forsynet med 2 Master og 2 Samsoposter, 11 Ladebomme, hvoraf 1 med 20 Tons og 10 med 5 Tons Løfteevne, der betjenes af 10 Stk. 5 Tons elektriske Lossespil. Endvidere findes der ligeledes elektrisk drevne Ankerspil, Forhalingspæl og elektrisk Styremekanisme.

I Salonhuset er der, foruden en stor, smukt udstyret Salon, indrettet lyse og komfortable 2 Personers Kamre til Passagerer med dertil hørende Toilet- og Baderum; endvidere findes her Kamre for Styrmand og Restauratør samt Pantry.

Kaptajnshuset, der findes paa Underbroen, og hvori er indrettet Kaptajnens Opholdsrum og Sovelokal med tilhørende Toilettrum, indeholder endvidere 2 Passagerkamre. Paa Kommandobroen findes Bestikhus og Radiostation med Radio-Pejleapparat.

I Maskinhuset findes Kamre for Mestre, Assistent, Restaurationspersonale og Dreng, og her findes endvidere Officerernes Messer og Kabys med Bageovn indrettet til Oliefyring.

Mandskabskamre for 2 Mand i hvert Kammer er indrettet i et Dækshus agter, medens Messer for henholdsvis Dæks- og



Maskinfolk tilligemed 2 Kamre for henholdsvis Tømmermand og Baadsmænd findes i et særskilt Hus agter over Mandskabets Apteringshus. Alle Opholdsrum for Officerer og Besætning er lyse, rummelige og hyggeligt udstyrede og godt ventilerede.

Til Opbevaring af Skibets Proviant findes et stort Kølerum med dertil hørende Kølemaskineri, leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus. I Kamre, Toilettrum og Badeværelser findes varmt og koldt Vand.

Skibets Maskineri bestaar af 2 Stk. 6 cyl. Burmeister & Wain 2-Takt enkeltvirkende Dieselmotorer paa tilsammen 4.300 IHK., der giver Skibet en Fart af ca. 14 Knob lastet. Til Opvarmning af Skibet findes en Kedel, der er saaledes indrettet, at den i Søen opvarmes af Motorernes Spildegas, medens den ved Land opvarmes ved Oliefyring. Samme Kedel bruges til Opvarmning af ca. 1000 Meter "heating coils" anbragt i Skibets Højtanke, der er indrettet til Transport af saavel vegetabilsk som mineralisk Olie foruden naturligvis af andre Slags Ladninger. Alle Skibets Lastrum er forsynet med C.O.2 Ildslukningsapparater.

Prøveturen foretoges i Langelandsbæltet i Overværelse af Selskabets Inspektør og Repræsentanter for Lloyds.

Efter Prøveturen afgik Skibet paa sin Jomfrurejse til Japan.

| | | | |
|-------------------------|---------------------------------|---------------------|---------------------------|
| | 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« |

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

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

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

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



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

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzapfel) A/S
 Sct. Annæplads 16
 København K.
 Telefon Centr. 5601

COGNAC

Grande
 Champagne
 Cognac
 1893



Grundlagt
 1888



Forlang
 hos Deres Skibspro-
 vianteringshandler:

NAPOLÉON 20 ANS

Rochet & Co., France.

Er gammel, god og
 fornem i Smag.

Eller:

OLYMPIA BRANDY

Billig, god og respektabel Kvalitet.



Forlang:

Jesper Christensen & Co.s

Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.

Har De læst »Barken Margrethe«





DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Daglig For-
bindelse i begge Retninger.

KØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KØBENHAVN—NORGE,
via Oslo. 2 Ture ugentl. i begge
Retninger.

TIL NORGE,
via Frederikshavn—Oslo. Fra og
med 27. Juni til 27. August. Afg.
Frederikshavn: Sønd., Tirsd., Torsd.
Kl. 20. Afg. Oslo: Mand., Onsd.,
Fred. Kl. 21.

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

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



VIKINGEN

0 Øre

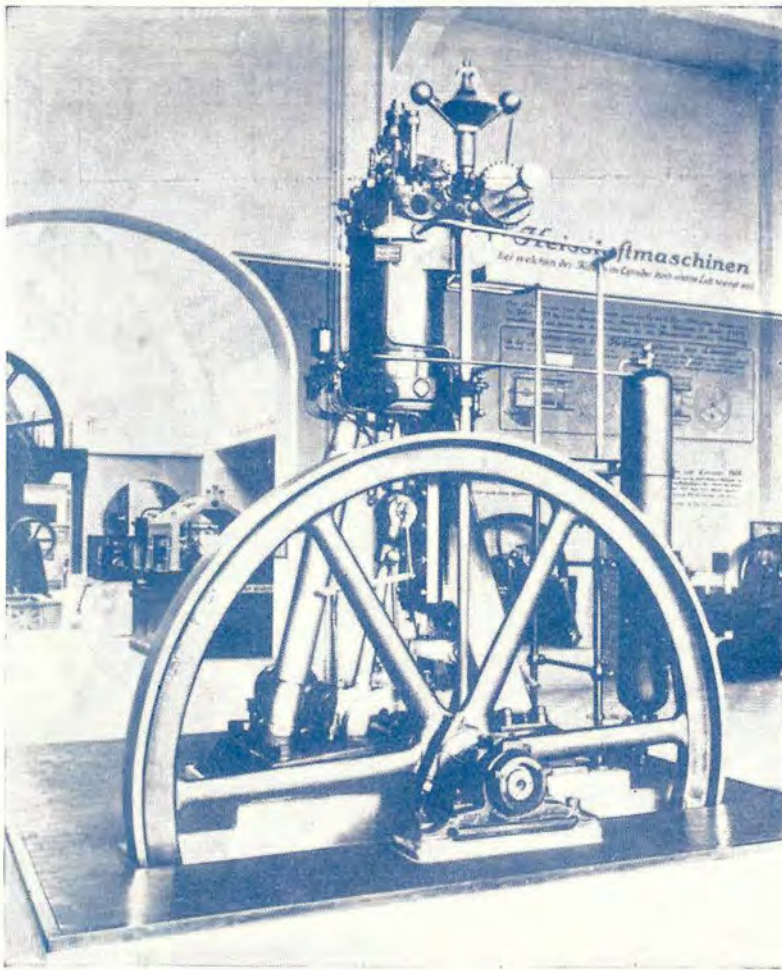
HØJ SØ

Maleri af Johan Kock

1937 - Nr. 8

14. Aargang





GARGOYLE MARINE OLIER

beskytter alle Dieselmotorens Dele

Det var Vacuum Oil Company's Smøreoliespecialister, der bidrog til den første Dieselmotors Sukces ved at fremstille en Olie, der kunde modstaa de høje Tryk og Temperaturer.

71 Aar, tilbragt med at løse Smøreproblemer af enhver Art over hele Verden, har givet Vacuum Oil Company's Eksperter en uhyre Erfaring, der har muliggjort Fremstillingen af Gargoyle Marine Olierne med de vægtige Fordele:



- Bedre Beskyttelse af Maskineriet
- Større Sikkerhed i Driften
- Færre Reparationsudgifter
- Mindre Forbrug

— og saa leveres de i samme ensartede Kvalitet Verden over

GARGOYLE MARINE OLIER

Vacuum Oil Company A/s, København

Smøreoliespecialister

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

9. Maj 1864

UDFOR HELGOLANDS brune Brinker man-
øvrerer i vore Dage tyske Dreadnoughts,
Krydsere og Torpedobaadsflotiller i store
Eskadrer. Paa Baggrund af denne Magtud-
foldelse lyder det næsten som et Eventyr, at det
kun er 73 Aar siden, at det var den danske Flaade,
der havde Overmagten til Søs, blokerede de tyske
Kyster og havde Herredømmet over Farvandene fra
Danzig til den engelske Kanal, og at den danske
Nordsøeskadre under Helgoland kunde besejre en
forenet østerrigsk-preussisk Flaadeafdeling.

Men Betydningen af den danske Sømagt i 1864
fremgaar klart og tydeligt af den Skrivelse, det øster-
rigske Marineministerium sendte Eskadrechefen, Li-
nieskibskaptajn Tegetthoff, da han fik Ordre til at
afgaa fra Middelhavet til Nordsøen for at forsøge at
ødelægge den danske Flaade.

Triest, 4. Februar 1864.

*Til Beskyttelse af Handelen i det atlantiske Ocean og i
den engelske Kanal har H. M. Kejseren, hvad der allerede
vil være Dem bekendt, befaleet, at Linieskibet „Kaiser“ og
Korvetten „Friederich“ usfortøvet skulle ekviperes. Da imid-
lertid Udrustningen af disse to Skibe vil tage henved en
Maanedes Tid, og da den danske Fregat „Niels Juel“ paa
42 Kanoner (30 Pund) og 300 Hestes Kraft har taget Station
ved Plymouth og krydser i Kanalen med denne Havn som
Udgangspunkt, hvad der virker forstyrrende paa den øster-
rigske og i det Hele taget paa den tyske Søhandel, medens
saavidt vides endnu ingen dansk Krydser er løbet ind i
Middelhavet, saa beforders Ds. Højvelbaarenhed til af den
Flaadeafdeling, som staar under Deres Kommando, at ud-
tage et passende Antal Skibe, og efter at De har overbevist
Dem om, at ingen danske Krigsskibe eller Kapere truer
Handelssamkvæmmet i Middelhavet, at afgaa til den
engelske Kanal, opsøge de danske Krydsere, og naar De træf-*

*fer dem i Søen, da angribe dem; endvidere opbringe danske
Handelsskibe (ikke slesvig-holstenske) og beskytte den
østerrigiske og i det Hele taget den tyske Hædel med alle
til Raadighed staaende Midler.*

P. M. V.

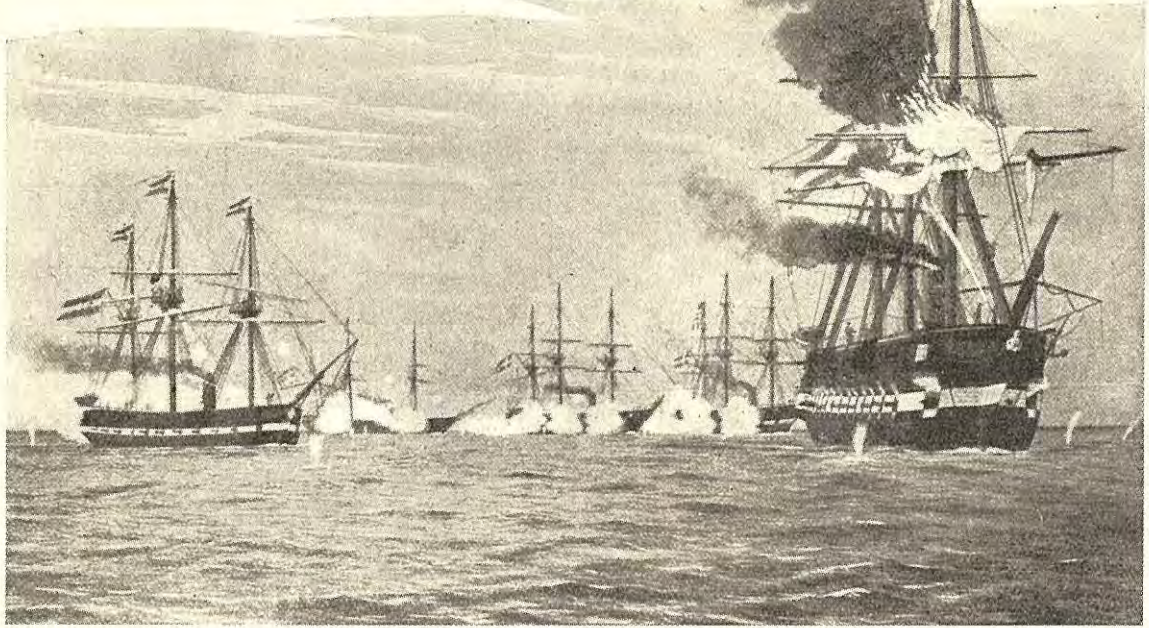
I. WISSIAK,
Kontre-Admiral.

Den 1. Maj ankom Tegetthoff med Fregatterne
Schwarzenberg og Radetzky til Texel, hvor han traf
de preussiske Skibe: Kanonbaadene Basilisk og Blitz
samt Hjuldamperen Adeler, der blev indlemmede i
hans Eskadre. Da han derefter den 9. Maj i Cux-
hafen havde faaet Underretning om, at den danske
Nordsøeskadre var under Opsejling, løb han uden
Tøven ud, i den sikre Tro at han var stærk nok til
at tilkæmpe sig Sejren.

Orlogskaptajn Suenson stod samme Dags Morgen
med Fregatterne Niels Juel, Jylland og Korvetten
Heindal fra vore Vesterhavssøer over mod Helgoland,
og begge Eskadrer sejlede saaledes hinanden i Møde.

Det var en smilende Foraarsdag; Havet var gan-
ske let kruset af en fin SO-lig Brise, der knap nok
kunde fylde Fregatternes svære Undersejl. Skønt de
daglige Morgenarbejder — Rengøring og Pudsning —
gik deres sædvanlige Gang, prægede de mange For-
beredelser, der inden Bords var gjort til Kamp, Da-
gens Alvor, og rundt paa Dækket ved Kanonerne var
der anbragt Tovkranse, hvori de Kugler var stablede
op, der snart skulde vise deres Virkning overfor
Fjenden.

Kl. 10 Fm. opdagede Udkiggen paa Fokkeraaen i
Niels Juel, Kadet K. C. I. Nielsen, den engelske Fre-
gat Aurora, der var blevet sendt til Helgoland for at
varetage Englands neutrale Interesser, idet Øen og



Radetzky. Heimdal. Jylland. Niels Juel. Schwarzenberg.

„Schwarzenberg brænder!“

Efter Originaltegning af Admiral Victor Hansen.

med den det omliggende Søterritorium var i engelsk Besiddelse.

Kort efter fik Udkiggen Fjenden i Sigte, og Kadetten fortæller i et Brev, skrevet kort efter Affairen, følgende herom:

„Vi fik nogle Master i Sigte under „Helgoland“, men fra Strængesalingen fandt jeg snart ud af, at det var Aurora. Paa samme Tid saas Røg i SSV, men endnu var der ikke mere at se. Kl. 10—11 blev Røgen tydeligere, jeg gik atter til Vejrs og opdagede 5 Gange Røg, og straks efter blev der prajet fra Fortoppen „Dampere om Bagbord!“

Fra Kommandoskibet blev der straks givet Signalerne: „Beslaa Sejlene“ — „Sætter Dampen op“. Baadsmandspiberne skingrede og kaldte alle Mand op til Arbejde. Da alt var i Orden, blev der pebet til at skaffe, og Bakkammeraterne samledes ved Middagsmaden, der var nok gled lidt langsommere ned den Dag end sædvanligt — man vidste jo ikke, hvor mange der næste Gang vilde mangle i Bakken, naar den samledes efter Kampen.

Men da der blev blæst Klart Skib, og hver Mand mødte paa sin Post under Kamp, var al Forstemthed som blæst bort. Jylland og Heimdal løb op paa Bagbords Side af Niels Juel, og Suenson raabte med sin mægtige Røst, der kunde høres af hver Mand i Eskadren: „Der har vi Østerrigerne, Folk! Nu møde vi dem; jeg stoler paa, vi vil kæmpe som vore tapre Kammerater ved Dybbøl!“

Hver Mand i Eskadren var besjælet af en levende Begejstring for at kæmpe for sit gamle Flag og gøre sit til, at det kunde gaa sejrrigt ud af Slaget.

Kampen begyndte, og følgende Brev, der er skrevet umiddelbart efter dens Slutning af afdøde Ad-

miral Victor Hansen, der gjorde Tjeneste om Bord i Korvetten Heimdal, til hans Hustru, giver et nøjternt og sandfærdigt Billede af Slagets Gang, ligesom hestaaende Skitze, der blev tegnet af ham, medens Indtrykket endnu var friskt, viser det Øjeblik, da Schwarzenberg brændende søgte ind mod Helgoland, medens Sejren under Salut af skarpe Skud knyttedes til Dannebrog.

Heimdal, den 9de Maj 1864.

— — — — „Det har idag været en travl og en varm Dag, men den algode Gud har hjulpet os til en smuk Seir. Jeg er aldeles uskadt, ikke en eneste Rift. Nu skal Du høre, hvorledes det er gaet til. — — —

Om Morgenen den 8de (igaar) vare vi udfor List, hvor vi mødte en engelsk Dampfregat, der fortalte os, at han havde seet 2 østerrigske Fregatter og 3 preussiske Dampskibe ude i Nordsøen. Ved List standsede vi, men de forrige Gang aftalte Signaler fra Fyrtaaret bleve ikke gjorte, hvorfor vi maatte antage, at Øen var faldet i Fjendens Haand. Dette var imidlertid ikke Tilfældet, men i Land har de antaget os for Østerrigerne; ved Dagry imorges vare vi nede ved Indløbet til Før, hvor vi af Kaptain Hammer, som kom ud til os med sin lille Damper, fik at vide, at Østerrigerne laa i Cuxhaven. Vi satte nu Seil til, og stode rolig ned mod Helgoland, da vi med eet saa Røg af 5 Dampere inde ved Elbens Mund. Dampen op, Seilene beslaaede, og Klartskib til Kamp var et Øjeblikks Sag. Vi stode nu ned imod dem, og de, der jo vare flere, stod op imod os. Kl. 2 faldt de første Skud, idet begge Linierne paserede hinanden. Østerrigerne drejede derpaa, for at skyde os langskibs, men vi gjorde den samme Manøvre, og i omtrent 1½ Time

fortsattes Kampen under et stadigt Kredsløb. Vore Folk ladede og afskød Kanonerne med en Rolighed og et Humeur, som var beundringsværdigt. Flere Gange vare vi nærmest ved Fjenden under Dreiningerne, og det haglede da med Kugler og Granater, som hvinede os om Ørene; det var en underlig Lyd i Begyndelsen, men man blev snart vant til den. Pludselig hørte vi et Hurra fra Jylland, der var lige foran os, der var nemlig gaaet Ild i den ene fjendtlige Fregat, hans Fokkemast brændte, og hans Foremærs stod i lys Lue. Vi svarede med et Hurra og knaldede atter løs af alle Kræfter, da vendte den første Østriger Agterenden til, den anden fulgte, hvorved vi fik den langskibs ind, og sendte den nogle venlige Hilsener, som jeg haaber, de har faaet med. De preussiske Kanonbaade smurte ligeledes Haser, de flygtede Alle ind til Helgoland, der som engelsk Ejendom er neutralt Territorium. Vi fulgte dem et Stykke ind (Kl. 4 faldt de sidste Skud), og drejede derpaa af, idet vi blev liggende en Stund endnu i Besiddelse af Valpladsen. En engelsk Dampfregat (den vi talte med igaar) var ude og saa hele Affairen, og kan saaledes rigtig vurdere de rimeligvis fejlagtige Beretninger, som Tyskerne vilde fremkomme med. Den største Fregat brændte stadig i Rejsningen, det varede længe, inden de fik Bugt med Ilden, og da var der kun en Stump af Fokkemasten tilbage. Under Forfølgelsen af dem saa jeg flere Krudtkasser drive forbi, tilligemed Stumper af deres Rejsninger og Spir. Vi bleve mærkværdig lidt trufne, ja Gud holdt sin beskjærmende Haend over os. Nogle Granatstumper fløj ind paa Dækket, hvorved en af Drengene saaredes i Hovedet, nemlig Ferdinand, dog tror jeg ikke, det er meget haardt. Endel af vort Tovværk blev skudt over, og Toppen af vor Barkmast blev splintret. Midt paa Skroget, lidt over Vandgangen kom en Kugle, og gik ind i Styrmandens Lukaf, splintrede Skibssiden, og gjorde en frygtelig Forstyrrelse. Kuglen selv fandt vi derinde. Ferdinand og Baadsmanden, der fik Ansigtet skrabet af noget nedfaldende Tovværk, vare de eneste Saarede vi havde. Baade Niels Juel og Jylland havde flere Skud i Skrog og Rejsning. Kadetunderofficer Tramp er haardt saaret, ellers ingen Officerer, saavidt jeg veed. Det var en hel Affaire, en rigtig Kugleregn, men hæderligt for vort Flag og for gamle Danmark." — —

Kampen var endt, hver Mand paa Flaaden havde gjort sin Pligt, og Begejstringen havde givet sig Udslag i et rungende Hurra, den Gang Uvisheden om Udfaldet var svundet bort ved Raabet: De flygter!

Kanongasterne, der med de krudtslammede Hænder havde tørret Sveden bort fra Ansigtet, stod nu sværtede og halvnøgne efter at have udfoldet hele deres Energi og stirrede med en vis

Ærgrelse ud gennem Kanonportene mod den lille Ø, hvor Fjenden havde søgt Tilflugt, og hvor det neutrale Territorium beskyttede ham mod at blive fuldstændig tilintetgjort.

Men det danske Folk mindes med Stolthed og Beundring de Mænd, der den 9. Maj 1864 hævdede Flagets Ære paa Søen og spredte Lys over den mørke Periode i vor Historie, da vi blev skilt fra vore Brødre hinsides Kongeaen.

Veteranerne fra den Dag fortalte med straalende Øjne om deres Oplevelser under Kampen, og to af dem, Brødrene Knud og Lars Juul, har fortalt følgende herom:

„Vi var fire Brødre. I 1864 stod en ved Dragonerne og en ved 17de Regiment, begge kæmpede de med ved Dybbøl, og vi to Søfolk kom med ved Helgoland. Vi blev stoppede i Efteraaret 1863, kom paa Kaserneskipet Dronning Marie og derfra ombord i Fregatterne, (Knud i „Niels Juel“ og Lars i „Jylland“).

I den Tid, vi om Vinteren laa paa Blokade mellem Kanalen og Elbens Munding, døjede vi ondt af Kulde og Storm, men vi blev rystede godt sammen og lærte at kende og holde af Officererne, hvoraf nok de unge var noget uerfarne; vi fik god Forplejning, og særlig det dejlige varme Øl med Sukker i og Beskøjter til satte vi Pris paa.

Saa kom den 9de Maj; vi fik Fjenden i Sigte, og Kommandør Suenson samlede Skibene, og med sin mægtige Røst holdt han en opmuntrende Tale til Besætningen.

Saa var der en lang Ventetid, inden Slaget begyndte; vi sad og stod ved Kanonerne, nogle af os var jo noget blege, andre kaade, men da vi først var begyndt at skyde med Kanonerne, gik alt med Liv og Lyst, ja det kneb til Slut med at faa os til at holde op med at skyde.“

Skipper Knud Juul berettede.

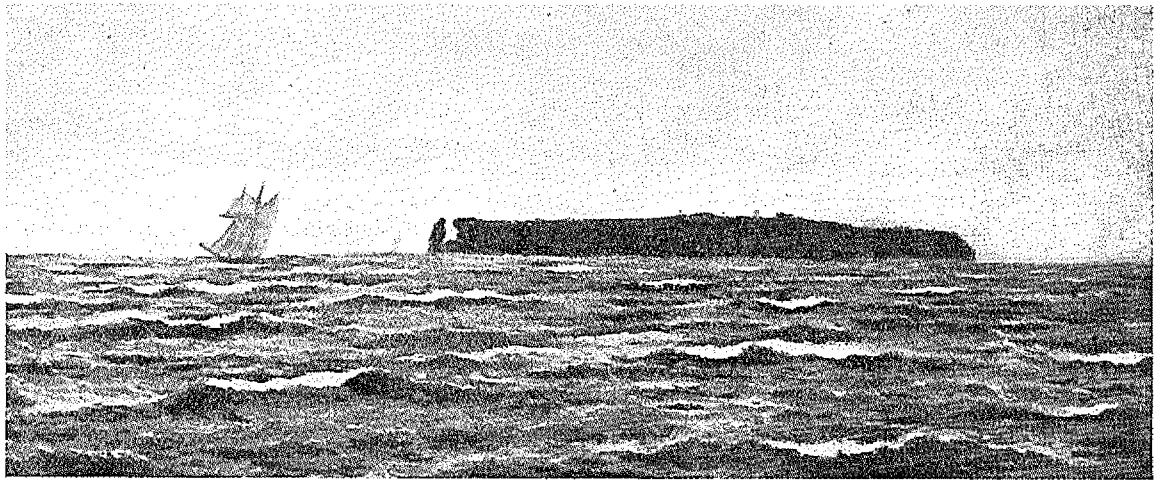
„Jeg havde min Post ved Kanon Nr. 11 ved Siden af Nr. 13, hvor 3 Mand blev dræbt af en fjendtlig Granat; jeg selv blev ved samme Lejlighed ramt af en Granatstump, der løb ned langs Læggen og slog Hælen af Skoen. Jeg faldt om og blev baaret ned i Lazarettet paa Banjerne og forbundet, men 14 Dage efter var jeg paa Benene igen.

Den Granatstump ligger nuovre hos Scgnefogden

i Tranekær, Christian Mortensen, han samlede den op og viser mig den engang imellem. Ludvig Bekker var en af de haardest saarede ved Kanon Nr. 15. Han sagde Farvel til os før Slaget, for han mente, at han skulde dø; han laa ikke langt fra mig i Lazarettet, og jeg kravlede saa godt jeg kunde hen til ham for at sige ham Farvel, men han kendte mig ikke og døde snart efter.



Niels Juel. Jylland. Heimdal. Preussiske Kanonbaade. Aurora. Radetsky. Schwarzenberg. Østrigernes Retræte. Kampen ved Helgoland, 9. Maj 1864. Tegnet af en engelsk Officer ombord i „Aurora“.



Under Helgoland.

Efter Maleri af Carl Dahl.

Der var en flink Mand ombord, vi alle holdt af paa Grund af hans Lystighed og glade Sind; han hed Sabroe og var Fader til den nylig afdøde Peter Sabroe. Da Kommandør Suenson gik fra Borde ved København, sprang han op paa Finkenettet og holdt en smuk Tale til ham fra os allesammen, og Kommandøren vinkede smilende til ham fra Sluppen“.

Skipper Lars Juul, der var ombord i Fregatten Jylland, har fortalt:

„Jeg stod ved Kanon Nr. 7, da en Granat slog ned paa Besætningen ved Kanon Nr. 9 og dræbte og saarede mange. Jeg blev saa ophidset ved Synet heraf, at jeg slog vor Kanonkommandør et kraftigt Slag paa Skulderen og raabte: „Der er de, skyd nu, skyd!“ Den tapre Løjtnant Gløderen opmuntrede os og fik os til at tage fat, og det varede ikke længe, før Kanon Nr. 9 var betjent af en anden Besætning.

Ved Kanon Nr. 8 blev Fisker Christian Rasmussen her fra Strandhuse saaret paa tre Steder, men ikke farligt; jeg syede hans Bukser sammen bag-efter, de var slemt medtagne. Jeg husker, jeg skulde over om Bagbord og hente Kugler, da en fjendtlig

Kugle, der gik lige gennem begge Skibssider, suste forbi mit Hoved; jeg følte det som en voldsom Ørefigen og sprang tilbage til min Kanon, men Kuglerne havde jeg glemt.

Da vi efter Slaget begravede de Døde i Christianssand, hvor Gaderne var strøet med Grønt, kom en Slup fra Niels Juel paa Siden, og jeg prajede ned, om Nr. 269 var levende, og glad blev jeg, da jeg hørte, min Broder kun var let saaret.

Og da Kong Christian d. 9de kom ombord i Eskadren paa Københavns Red og sagde os Tak for sidst, saa vi Brødre hinanden igen; vi stod begge paa Ræerne og paraderede og hilste over til hinanden.

Vi saa Kongen hænge det store hvide Baand om Halsen paa Kommandøren, og vi glædede os over den Hæder, der blev vist ham.“

Da Knud Juul i Halvfjerdserne mødte den gamle Admiral Suenson paa Holmens Bro og sagde Goddag, fik han et varmt Haandtryk med Ordene: „Goddag, min gamle Skibskammerat“, og de Ord gemmer han paa som sit kæreste Minde.

Statens Skoleskib „Danmark“

Bestyrelsesraadet for Statens Skoleskib „Danmark“ har udsendt: Beretning om Virksomheden i Finansaaret 1936—37.

I Sommerhalvaaret foretoges Øvelser i danske Farvande med 80 nye og 10 gamle Elever. Vintertogtet begyndte den 5. September og varede til 15. Marts med ialt 120 Elever. Turen gik til den mexikanske Golf med Anløb af de gamle dansk-vestindiske Øer, og Julen fejredes i New Orleans.

Paa 4. Togt blev der ialt udsejlet 17.068 Sømil, hvoraf 1865 Sømil for Sejl og Motor. Den samlede Tid under Sejl i Søen var 142 Døgn, hvoraf 14½ Døgn tillige med Hovedmotoren i Gang. Der er ialt ankret og lettet 32 Gange, foretaget 141 Stavgendinger og 52 Hausninger, og Skibet har ligget underdrejet i 66 Timer.

Kaptajn Ankersø, der har ført „Danmark“ fra dets første Togt, afsluttede med dette sin Gerning om Bord og gik i Land paa Grund af Sygdom. I hans Sted er

„Danmark“s hidtidige 1. Styrmand K. Hansen udnævnt til Kaptajn.



Carvelin

BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler

Da

Af Otto Wang

„Teresa Marano“

forsvandt

TERESA MARANO var i de Aar slank som en Nordens Lillie og dog saa udpræget spansk som nogen Pige i hele Kingston. Hendes store mørke Haar laa i tunge Fletninger om hendes Hovede med den lave Pande, de mørkt og kraftig tegnede Bryn over de bestandig straalende og leende kulsorte Øjne. Hendes Teint var af en selv hos spanske Kvinder sjælden Lød, olivengul, mosroseagtig Skærhed, man kunde se, siger jeg Dem, hvor hendes Kinder og Arme var bløde at stryge hen over. Hendes Mund var stor, hendes Læber fyldige, og om det Kys, Teresa Morano gav var blidt og blødt, eller haardt og brutalt, sent vilde man i hvert Tilfælde glemme det. Derom var der ingen Tvivl. Hendes Bryst var yppigt og fast, det stod under det højrode Lærredsliv, saa Mandfolkene, unge og gamle, fik Hjærtbanken, naar hun gik ned ad Kingston Hovedgade. Og hendes Gang i de højhælede elegante Parisersko, der stod i en forunderlig Modsætning til hendes ellers saa tarvelige Kjole, hendes Gang, siger jeg Dem, var vuggende og æggende, hendes Hofter duvede som et Skib i Dønning, — hun udøvede en stærk Tiltrækning overfor Mænd. Jeg forsikrer Dem, man aandede hastigt, naar man sad i Senor Padros Bar, og hun bragte En en kold Apéritif. Det mærkeligste ved det Hele var, at dette djævelblændte Pige-barn, der blot ved sin Tilstedeværelse gav Mænd Hikke, dette af alle Mænd saa stærkt omsværmede Pige-barn tænk, hun var en god Pige. Til Hovmod kendte hun ikke, altid var hun smilende og venlig overfor enhver, altid hjælpsom og god, selv om hun paa en fiks og virkningsfuld Maade i et givet Øjeblik forstod at fjerne en for dristig Haand. Men næste Gang hun saa den frække, var dette glemmt. Og hun var en sød Pige igen. Teresa Marano var dengang femten Aar, godt og vel, og hjalp sin Farbror Senor Pedro i Bar'en.

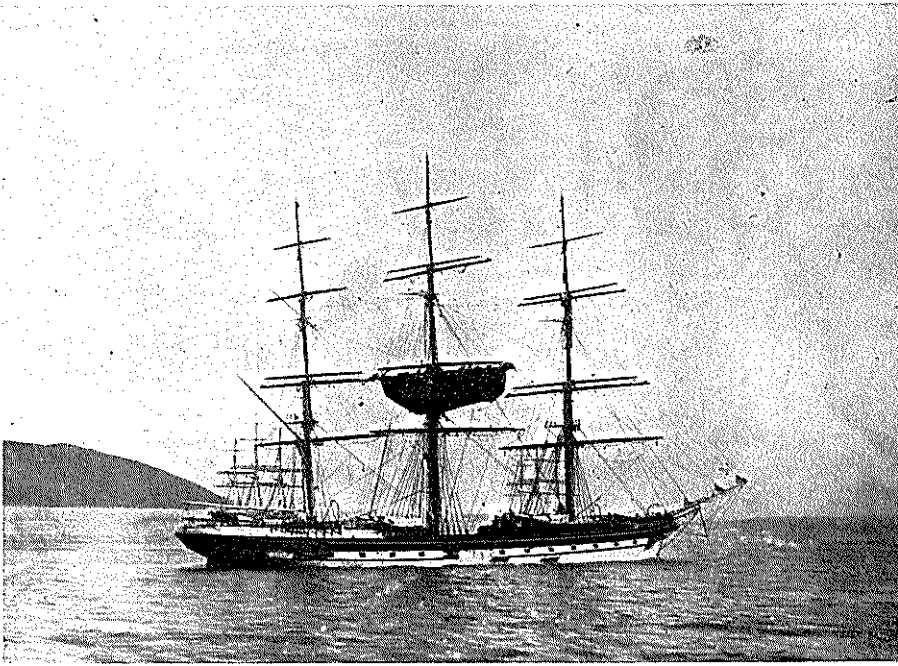
Captajn Butlers Pibe var gaaet ud, han lænede sig tilbage i Sofaen, stoppede paany og saa ud af Køjet, ud paa Dækket. Det øsregnede, og Atlanten var i stærkt Oprør, ind over „Ysotte“s Bov skyllede den ene Bølge efter den anden. Som langt borte fra hørtes Styrmandens korte Kommando-raab oppe fra Broen.

Captajnen tændte sin Pibe og fortsatte sin Fortælling.

Vi havde ligget i Kingston i noget over tre Uger med S/S „Cimbra“; der var paa Overrejsen, midt i det caribiske Hav, gaaet Brud paa Maskinen, og vi maatte, straks efter at have losset i Kingston, gaa i Tørdok for at reparere. Skipperen var rasende, han var en gudsfrygtig Mand, men han lærte i den Tid at bande, ellers var vi alle, lige fra Skibsdrengen til Styrmandene, inderst inde ret af Hjertet glade for denne lille Pause — Kingston er en meget fornøjelig By at holde Ferie i — men allerglædest var Mr. Henry Burnes, Passager ombord paa S/S „Cimbra“. Mr. Burnes var omkring de femogtyve Aar, en meget høflig og meget velopdragen Mand — i alt Fald over for os ombord. Over for sin Gamle havde han vist ikke været særlig behagelig. Han var eneste Søn af en Rheder i Southampton og skulde have gjort den arme Mand megen Sorg, trods sine unge Aar. Han var vist hvad man kalder en meget vidtløftig ung Herre, havde studeret ved Eton — men uden at faa nogen Eksamen — havde haft Ansættelse ved en syv-otte Skibskontorer — men kun ganske kort Tid hver Gang. Det endte saa med et Selvmordsforsøg (vist nok efter noget uheldigt noget med en Vexel). Kuglen gjorde ikke sin Pligt, unge Mr. Burnes laa



Fuldskib „Inchape Rock“, bygget i Glasgow 1886, 1559 B.T. Reder J. Cornfoot & Co., Glasgow. Var det første Skib, der bragte en fuld Lading Sølvets fra Tchio (Ny Caledonien) til Greenock. „I. R.“ blev Vrag og drev i Land ved Port Elisabeth, Syd Afrika, under en „black South-Easter“ 1. September 1902, hvor ikke mindre end 17 store Sejlskibe drev i Land og 63 Søfolk druknede; desværre var „Inchape Rock“'s Assurance udløbet og ikke fornyet Dagen i Forvejen. (Fra Lods Gruelunds Samling).



Jernfuldskibet „Baron Aberdare“. Foto visende Skibet til Ankers paa San Francisco Red. (Fra Lods Gruelunds Samling).

paa Smertenslejset et Par Maaneder, rejste sig bleg og mat og stille. Gamle Mr. Burnes havde saa sendt sin Søn paa en Rekreationstur med S/S „Cimbra“ til Vestindien. Senere var det nok Meningen, at han skulde begynde som et nyt og bedre Menneske, som man siger. Ombord var Mr. Burnes meget afholdt, som før sagt var han en høflig, altid imødekommende ung Mand, der tog Livet som det faldt ombord, i Søen drev han rundt paa Baaden iført næsten ingenting og røg altid gode Cigarer, og var altid til Tjeneste med en god Cigar til hvem som helst. I Land havde han allerede til Dato givet adskillige gode Middage baade til Captajnen og første Mester og til mig der var første Styrmand. Han var livlig og morsom og propfuld af de læjeligste Historier fra sit stormfulde Ungdomsliv. Men én Ting havde Skipperen sagt til os, én af de første Dage unge Mr. Burnes var ombord: vi maatte aldrig gaa paa Pige-sjov med vor Passager. Kvinder var Mr. Henry Burnes' ømme Punkt. Følgelig spiste vi, og drak vi og røg sammen og fortalte Historier og diskuterede alt mellem Himmel og Jord sammen, men saa' vi et Kvindfolk nærme sig os, da stak vi Armen ind under Mr. Burnes Arm og enten han vilde eller ej, skulde han med os, bort, væk, helst ombord, straks, med det samme.

Saadan laa Forholdene, da jeg en tidlig Morgenstund drev forbi Senor Padros Bar og saa', hvem tror De, Mr. Henry Burnes sidde i fortrolig Samtale med Teresa Marano. Den unge Mand blev rød som Teresas Kjøleliv, da han opdagede mig, og jeg paa min Side opdagede ogsaa noget: det var ikke tilfældigt Mr. Burnes sad her, han havde kendt hende et godt Stykke Tid, aabenbart fra straks vi kom til Kingston, og før det tredje (og værste) Mr. Burnes havde gjort stærkt Indtryk paa Teresa, han var hende sikkert ikke ligegyldig, jeg turde give en Dram paa, at hun var stærkt forelsket. Hendes Øjne luede

og glødede som aldrig før, han, der sad ved hendes Side, trak Vejret dybt, men ogsaa hun havde besværligt ved at trække Vejret — ogsaa hendes Hjerter hamrede stærkt. — Hun hang ved hans Arm. Og han — stakkels Mr. Burnes, han brændte af Kærlighed. Jeg lettede paa Kasketten og gik forbi. Her var intet at gøre, det var øjensynligt saa alt for sent. Det havde været for længe. Der var hændt for meget. Den Satan var saa alligevel smuttet fra os og var dumpet lige i en Kvindes Favn og saa ulykkeligvis i hendes hendes, i Terese Maranos. Og den Kvinde gav ikke Afkald paa det Bytte, hun havde indfanget og som hun nu elskede.

Vi laa endnu to Uger i Kingston. To Uger, i hvilke vi ombord ikke saa' unge Mr. Henry Burnes — hverken Nat eller Dag. Skipperen rasede om Dagen over Baaden, der aldrig blev færdig til Afgang. Om Natten laa han vaagen i sin Køje og var nær ved at ærgre sig en Pukkel til over Mr. Burnes. Det var en Fandens beskidt Historie — thi det syntes som om det værste skulde ske: at vi overhovedet ikke kunde faa Mr. Burnes med hjem igen. Vrovl vilde der i alle Tilfælde komme ud af Affæren!

Naa, Gud ske Lov og Tak, vi fik Mr. Henry Burnes med ombord, da vi endelig lettede og stod ud fra Kingston, ud i det caribiske Hav, med Kurs for Puerto Rica. Inde paa Kajen stod en Pige i højrødt Kjøleliv og vinkede og vinkede. Blæsten løste hendes store sorte Haar, hun raabte, hun græd Fortvivlelsens Taarer; men snart var S/S „Cimbra“ borte. — Mr. Burnes gik til Køjs, udmattet efter fem Ugers stærk og voldsom vestindisk Kærlighedsleg sank han hen i en Døs, i en Reaktion, der varede omtrent til vi laa udfør San Juan. En Maaned efter løb vi ind til Southampton, vi var hjemme igen. Mr. Burnes tog Afsked, Hjemrejsen havde været kedsommelig, Humøret hos os alle havde været nedslaaet.

Saa glemte jeg Mr. Burnes, indtil jeg et Aars Tid efter skulde blive mindet om ham igen.

Henry Burnes var føjelig og from som et Lam, der han stod foran Faderen i Kontoret, brunet af Vestindiens Sol og endnu med Havlugten hængende i sine Klæder. Faderen havde bestemt, at Sønnen nu skulde begynde hos en Mægler i Newcastle. Stillingen han fik var underordnet, men den kunde — sluttede Faderen — blive god med Aarene og saa.... saa.... naar Henry havde vist, hvad han duede til, saa, men først saa kunde han optages i det fædrene Rhoderi. Henry Burnes var endnu midt i Reaktionen efter den vestindiske Kærlighedsrus. Han gjorde ingen Modstand, hvorfor ikke dette lige saa godt som

noget andet. Og han rejste til Newcastle for at overtage sin „underordnede“ Stilling. Den var ikke morsom, det skal Guderne vide. Han sled i det som slet og ret Kontordreng. Det Hele faldt ham svært ked-sommeligt. Saa en Dag vaagnede Livet igen i ham, han mærkede Blodet atter blev varmt i ham, han fik Længsler han mindedes Teresa Marano. Han skrev. Og fik et Brev igen. Et Brev, ud fra hvilket der strømmede et Væld af Kærtegn, hede, brændende, svidende Kærtegn. Og han skrev igen. Og igen. Og Teresa svarede. Snart laa der hver Ugedag et Brev paa hans Bord, „Kingston“ stod der i Stemplet, og Brevets Indhold var lige saa højrødt som Frimærket udenpaa. En Dag blev Burnes betaget af en rent ud fortærende Livslyst. Han havde netop lige modtaget et rødt Brev fra Teresa. Han længtes efter Musik, efter en Aften i „Empire Musichall“, efter Dancing Girls og Whisky, Whisky. Han tog et Par Pund Sterling af Kassen og morede sig efterpaa. Dette gentog sig atter og atter i den paafølgende Tid. En skønne Dag sprang Bomben. Og saa Afsked. Og Bortrejse. De følgende Maaneder tumlede Henry Burnes om i England, uden Familien anede noget om ham, saa blev han syg, og Sygdommen tvang ham hjem til den fædrene Arne. Dér traf han Faderen, ramt af et apoplektisk Tilfælde, lammet, ældet, pludselig.

Da baade Far og Søn var nogenlunde kommet til Hægterne igen, kom det naturligvis til et Opgør.

— Min Søn — sagde gamle Mr. Burnes — Du gaar i Hundene. Du gaar Fanden ivold. Du ender i Tugthuset. Der er kun én Redning. Et Arbejde og en Kvinde. Til begge Dele vil jeg hjælpe Dig. Du faar en Stilling herhjemme, underordnet naturligvis, men nok til at Du kan leve.... leve godt.... leve Gift. Og saa skal Du gifte Dig.... med en Kvinde, Du holder af, ligemeget hvem hun er, høj eller lav, men én Du holder af. Dette er Din Redning. Gaar Du ind paa dette Arrangement? Gør Du det? Er Du villig til at tage Stillingen her og til at gifte Dig inden tre Maaneder fra Dato? Giv mig ikke Dit Svar nu straks — giv mig det i Morgen —

Unge Burnes gav Faderen Svaret Dagen efter.

Det var Ja!

Han begyndte straks i Rhederiet — i den underordnede Stilling. Tiden gik, men den unge Mr. Burnes gik det kun saa som saa. Han var uden Karakter, uden Vilje, uden Modstandsevne, naar Vennerne, de daarlige, kaldte.

En Dag kaldte Faderen ham til sig.

— Min Søn, Du maa giftes — Du skal! Der kommer jo mange Unge hjemme — se Miss Durban, se Ellie Redson, se lille Mary Darren de kan godt lide dig alle tre, vælg tag Dig en Kone én Du holder af én der holder af Dig, der med bløde Hænder kan holde dig fast.

Henry Burnes rystede paa Hovedet. Hvor alle disse Piger herhjemme var ham ligegyldige. Dybt i hans Bryst boede Kærligheden til én — én eneste

lille Kvinde langt borte. — Og en Drøm begyndte at bemægtige sig ham ganske og aldeles.

Han sendte et langt Telegram afsted, det fyldte omtrent et Folioark, og det kostede et forfærdeligt Masse Penge, det var til Kingston — til Teresa Marano.... og det var ét eneste langt Spørgsmaal.

Ved en Skæbnens Tilskikkelse var jeg endnu ombord paa S/S „Cimbra“, ombord paa hvilken Teresa skulde rejse til England for at møde Burnes og gifte sig med ham.

I Tiden, der var gaaet siden Henry Burnes var rejst fra Kingston, havde Kærligheden ganske forvredet Hovedet paa Teresa. Hun elskede Burnes. Hun kunde ikke glemme ham. Det mænglede ikke paa Tilbud og Friere, der var mere end én rig og ung og gammel Mand i Kingston, der vilde ægte hende. Men hun gav dem alle en Kurv. Senor Padro rasede. Havde det hvide Vanvid taget Tøsen?

Saa kom Henry Burnes Telegram. Da Teresa havde læst det, skreg hun skreg af Glæde. Hun opførte sig som en Besat. Hun græd og lo. Og hun skreg — skreg. Første Damper til England var netop S/S „Cimbra“. Og hun bestilte Plads ombord.

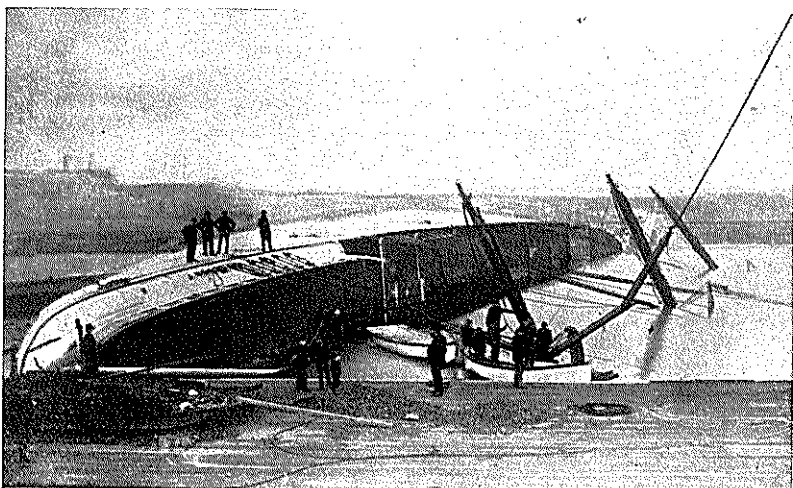
Og S/S „Cimbra“ begav sig paa Vej mod old Britannia. Teresa Marano var med som Passenger.

En Morgen blev gamle Burnes fundet død i sin Seng.

Pludselig var den gamle Herre gaaet bort, netop som hans Omgivelser, syntes han, for Alvor kvikkede op.

Til Henry Burnes store Sorg havde han ikke sagt et Ord til Faderen om hans nærforestaende Ægteskab. Det havde været hans Mening en Dag med ét at træde ind i Faderens Kontor og præsentere sin Kone.

Da gamle Burnes var bleven jordet, læste man hans Testamente. Og det viste sig, at det indeholdt



Jernfuldskib „Baron Aberdare“, bygget 1874 af W. Watson i Sunderland, 1679 BT. Reder var J. McCunn & Co., Greenock. Et uheldigt Skib fra Start til Enden, hovedsagelig i Calcutta Traden. „B. A.“ laa 14.-3. 1883 i Victoria Dock Lond., da Kaptajnen fik Ordre af Dockmesteren at forhale Kaptajnen nægtede det, da han sagde, Skibet „ikke vilde staa“; han gik i Land med samt sit Gods, og Dockfolkene begyndte at gøre Trosserne los. Resultatet blev, som Kaptajnen havde sagt, „B. A.“ capsized og rev de paa Kajen staaende hydrauliske Kraner omkuld i Dokken og faldt ødelagde hele sin Rig og faldt om paa Siden, som Billedet viser. Dock-Kompagniet maatte betale hele Skaden. 1886 blev Skibet solgt til Bremen og fik Navn „Katharina“, det blev ca. 1899 solgt til Norge og forsvandt paa sin første Rejse med Mand og Mus. (Fra Lods Grueluncs Samling).



Bark „Selene“, 1319 B.T., bygget 1899 i Rostock til Wachsmuth & Krogman, Hamborg. Foto visende Skibet efter at have smidt Rigningen, indkommet til Capetown. (Fra Lods Gruelunds Samling).

en forunderlig Paragraf. Der stod med faa kolde og klare Ord, at saafremt Henry Burnes ikke var gift inden 25. Maj (tre Maaneders Dagen efter hin minderrige Samtale mellem Far og Søn), blev han gjort arveløs, men gav han sig ind under Faderens Vilje, var det dennes Ønske, at Sønnen indtraadte i Rhederiet under visse nærmere præciderede Omstændigheder og med alle en Søns Rettigheder med Hensyn til Navn og A.v.

Henry Burnes blegnede, da den gamle Advokat oplæste denne Paragraf. Han indsaa den var uopfyldelig. Det var den 11. Maj i Dag og først den 16. Maj afgik S/S „Cimbra“ fra Kingston. Den 23. Maj vilde Teresa Marano befinde sig midt i Atlanterhavet. Ethvert Kompromis vilde være umuligt, at omgaa Testamentet vilde være saa ugørligt som at kravle til Maanen, til de velgørende Institutioner, til hvilke Faderen havde testamenteret sin Formue, om Sønnen ikke højede sig for hans Vilje, de vilde naturligvis rejse en Rets sag, om han gjorde Krav paa Arven, uden den 25. Maj at kunne fremlægge en Vielsesattest.

Det Hele maatte uvægerligt gaa ad Nordhavet til.

De kommende Nætter fik Henry Burnes ikke megen Søvn. I sit rigt udstyrede Sovecabinet gik han op og ned ad Gulvet i en Uendelighed. Han var ved at fortvivle. Nu var han netop begyndt at arbejde med Interesse for Faderens vidtdrevne Virksomhed, og saa skulde han smides ud af det altsammen. Det stod der ogsaa i Testamentet. Han skulde forlade Kontorerne og Driften her og atter begive sig ud paa det Blaa. Teresa.... Teresa stønnede han fortvivlet og satte sig i en Lænestol med Hovedet i sine Hænder.... Teresa.... Teresa kom dog.... nu skulde Livet netop til at begynde for mig og saa.... saa.... Teresa.... Teresa. Alle hans Tanker var hos den Elskede.... af hele sin Sjæl hentede han hende til sig.... han længtes efter hende som aldrig før.... efter at holde hende i sine Arme.... efter at gribe hende.... efter at ægte hende. Teresa.... Teresa.... han vuggede Hovedet i sine Hænder, frem og tilbage.... til Trætheden tog ham og han faldt i Søvn.

Da han vaagnede var det høj lys Dag. Solen skin-

nede ind igennem Vinduerne. Han for op og udstødte et Skrig. Thi i Sofaen sad Teresa Marano rejseklædt og straalende dejlig — skønnere end nogensinde.

— Aah, Du dumme Dreng — kom og kys mig. Jeg kom i Morges for en Time siden, man vilde ikke lade mig komme ind, jeg brød formelig ind. Der gik en Damper 10 Dage før S/S „Cimbra“, som Du troede jeg var med — den hed naa ja, ja, det har jeg glemt, men den tog jeg med i Stedet for med S/S „Cimbra“. Og her er jeg, meget før end du troede. Aah, at Du vilde have mig at jeg ser dig igen, og skal have Dig, Henry, altid, altid, alle Dage tænk, vi skal giftes, vi to — Du og jeg Jeg elsker Dig.

Tre Dage efter blev Teresa Marano og Henry Burnes viede i en lille Kirke udenfor Southampton i Landsbyen Cork. Efter Brylluppet tog de til Wight for at holde Hvedebrødsdage.

Ombord paa S/S „Cimbra“ var der almindelig Opstandelse den Morgen, da Stewarden kom og meddelte Captajnen Klokken fem om Morgenen, at Miss Teresa Marano var borte. Captajnen satte sig op i Køjen.

— Borte, brølede han, endnu halvt i Søvn — har De drukket, Steward?

Stewarden stod og tørrede sine røde Fingre i det uendelige i det hvide Forklæde.

Miss Maranos Kahyt er tom — hun har redt Køjen og gjort i Stand i Lukafet og saa.... saa.... saa maa hun være gaet....

— Gaet overbord, brølede Captejnen, nu ganske vaagen og forfærdet. Men i Himlens Navn, der var jo intet at mærke paa Miss Marano i Aftes, da hun spiste dinner med mig i Salonen.

Skipperen sprang ud af Køjen og iført sit sribede Sæt Bomuldspyjamas ilede han, fulgt af den forvirrede Steward, ned gennem den snævre Korridor til Miss Maranos Kahyt.

Den var tom. Køjen var redt op. Alle de utallige Smaating, der Aftenen før flød rundt overalt, var borte, de to store Læderkufferter var borte, alt Tøjet i Skabet, alle Kjolerne og alt Miss Maranos Linned var borte. Kahytten var som blæst tom for alt, hvad der var bragt ind i den af vor Passager.

Skipperen og Stewarden stod lighvide i Ansigterne og stirrede paa hinanden. Der var ingen af dem, der kunde sige et Ord.

Alle Baadens Officerer blev kaldt sammen i Skipperens Salon, og han forklarede, hvad der var hændt. Vi gloede paa hinanden, kan jeg forsikre Dem, og troede hver især, at vi var paa Vej til at blive smaa-tossedede, eller at vi drømte. Men det var virkelig nok altsammen. Miss Marano var forsvunden. At den unge Pige i en pludselig Sindsforvirring var hoppet ombord laa jo ikke uden for Rimelighedens Grænser, omend det var usandsynligt, at det skulde være sket, uden at en Sjæl ombord havde hørt eller set noget — men det mest ubegribelige af alt var dog, at alle de utallige Smaating, ligefra Kufferter og

Klæder til Bøger og Toilet-sager, som Miss Marano havde bragt med ombord — at det altsammen var som forsvundet fra Baaden.

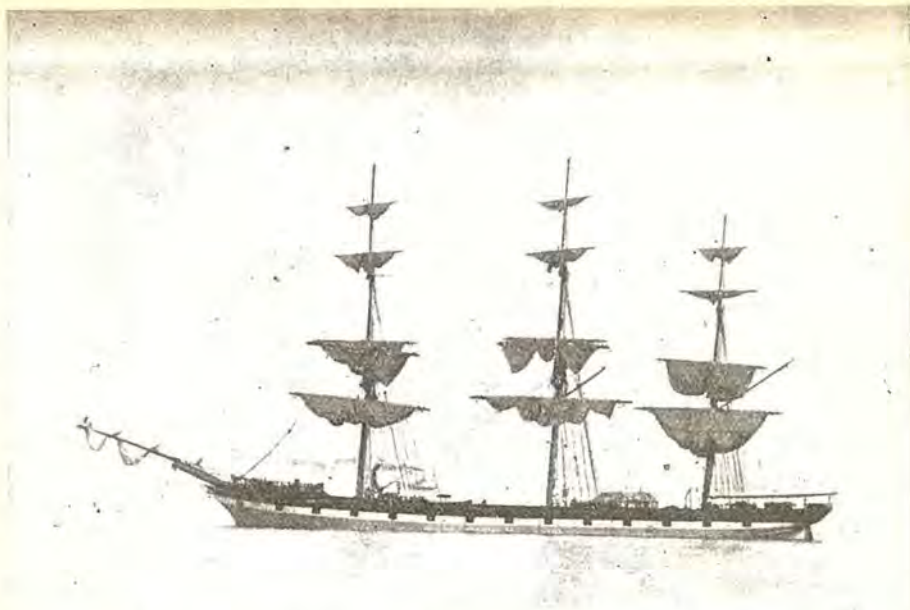
Vi laa dengang paa Højden af Azorerne, og de syv Dage, der gik, indtil vi endelig kom til Southampton, var de længste syv Døgn. Mandskabet ombord paa S/S „Cimbra“ nogen-sinde havde tilbragt. Niog-tvety Timer før vi løb ind til Southampton, fik vi Lods ombord og med ham de nyeste Aviser. I „Southampton Gazette“ læste Captajnen, at Meddirektør i Rhederiet „The northern Sea“, Mr. Henry Burnes, den 22. Maj i Cork Kirke var blevet viet til Miss Teresa Marano af Kingston. — Hvordan vi naaede ind i Southampton Dok, maa Guderne vide, thi alle Officererne stod den hele Tid samlet omkring Captajnen i Bestikken og diskuterede dette Mysterium, i hvilket vi havde spillet en Rolle.

Imidlertid viste det sig, at vor Passager var ankommet til Byen nøjagtig samme Morgen, hun var forsvunden fra S/S „Cimbra“.

Da det unge Par en fem, seks Dage efter vor Ankomst vendte tilbage fra deres Bryllupsrejse til Hjemmet i Durrington Street, besluttede Skipperen og jeg at aflægge et Besøg.

Vi stillede en Dag i vor bedste Puds og kimedede paa Dørklokken. Vi blev fortræffelig modtaget af Mr. Burnes og forøvrigt ogsaa af Mrs. Burnes, alias Teresa Marano, der venligst huskede os begge fra, da vi første Gang laa i Kingston, „fra dengang jeg lærte min Mand at kende,“ som hun sagde. Men der var ikke Tale om, at hun vilde vide noget af at have været med os, med S/S „Cimbra“ paa Rejse fra Jamaica til England.

— Nej, lo hun og viste alle sine blændende hvide Tænder, nej, De spøger Captajn. Jeg vilde svært gerne have været med „Cimbra“, men den gik over en Uge forsent, jeg længtes efter min Mand og rejste straks han kaldte paa mig, med den først afgaaende Damper, det var „Maurea“. Naar man elsker, kan man ikke holde sig i Ro, ikke vente, saa maa man ile afsted straks, naar den kære kalder. Og



Composite-Fuldskib (Træ og Jern) „City of Hankow“ (Calcutta-Farar). Bygget i Glasgow 1869, 1249 B.T. Foto visende Skibet til Ankers paa San Francisco Red. 1903 blev „C. o. H.“ omdannet til Lægter paa Thursday Island, i 1927 blev den slæbt til Gladstone N. Z., hvor den bruges som Ponton. (Fra Lods Gruelunds Sarpling).

saa tog jeg med „Maurea“.. men naturligvis vilde jeg helst have sejlet med Dem, Captajn, som jeg kendte.

Vi fik Vin og Kage og Cigarer og Likør, vi talte om Vind og Vejr og Dit og Dat, indtil vi rejste os og tog Afsked. Da Skipperen og jeg gik ned af Trappen, var det som om alt omkring os slingrede, det var som om vi var ombord i Baaden, midt paa Atlanten, i høj Sø. Vi var rædde helt ind i Sjælen. Da vi stod paa Gaden, rystede vi som Espeløv og turde ikke se paa hinanden.

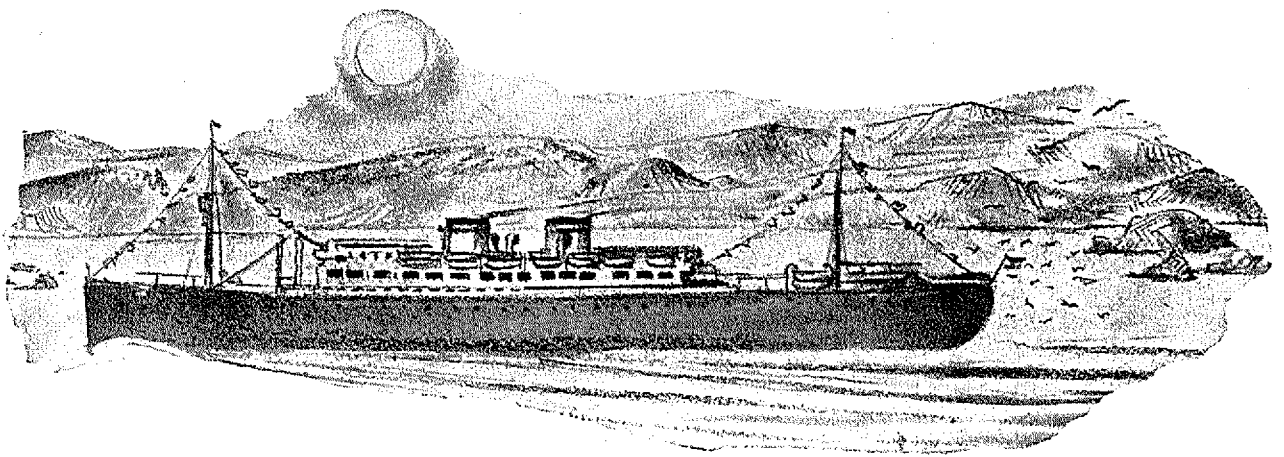
Det var rigtig nok, at S/S „Maurea“ var kommet fra Kingston til Southampton en halv Snæs Dage før os. Men Skipperen ombord dér, som jeg faa Dage efter talte med, sagde — og naturligvis — naturligvis sagde han det — at der jo aldeles ingen Passager havde været med ham.

Det er kun et Aars Tid siden — sluttede Captajn Butler sin Historie — at jeg sidst saa Mrs. Burnes, det var i London, inde i City. Hun er ikke skøn nu. Spanierinderne taber hurtigt deres Glans. Men hun har været den rette Kone for Henry Burnes. Hun forstod at tage ham, som han skulde tages. Han er bleven en dygtig Mand, en stor Mand og har drevet „The northern Sea“ Rhederi op til en Størrelse, den gamle Burnes ikke i sine vildeste Fantasier havde drømt om.

„Fra et Skiw“

Man skal se et Land fra et Skiw. Ingen Digter har set sit Land i en Helhed, i eet Blik som Bjørnson, da han ser det „stige frem“. Det er Norge, Fædrelandet fra Syd til Nord i een Vision, helt, eet og stævnende hen mod En, set fra et Skib, set fra Søen.

Prøv at faa samme Stemning fra Oslos Banegaard...! Et Skiw tillader En at se Landene fra Retten; med Toget ser man dem fra Indmaden og paa Vranken. Der er samme Forskel som paa at se et Bjergs rytmiske Profil nedenfra, hvor den tegner sig mod Horisonten — og saa at krybe op paa det. Man kryber jo heller ikke op i et Træ for at beundre dets prægtige Krone



En tysk „Kraft durch Freude“-Dampner med Tusinder glade billige tyske Turister foran Madeira.

Kraft gennem Glæde!

Madeira.

En Tropetræts blændende Maaneskin over Strandens hvide Sand og vajende Kokospalmer Nordatlantens tunge Bølgebjerge med fygende hvide Toppe under en blygraa Himmel, medens Stormen fløjter Sømandskoret af „Den flyvende Hollænder“ i Takkel og Tov, og der lugter lunt af Maskinolie og „Skiv“ indenbords En solvarm Morgen langt Syd for Golfstrømmen med Flyvefisk springende i Stimer for hver Overhaling af Baaden i de blanke Dønninger Duften af Rudyard Kiplings Tommy Atkins Romaner og Pibelér ved det engelske Militærorkesters Søndags-Eftermiddagskoncert paa Bermuda Kvælende Sommeraftener ved Havnen i New York Oslofjorden med mørke Naaletræer og lysende gulnende Birke Ja, alle de Minder, der myldrer frem, saa de kribler og krabler over hinanden.

Den rullende Sten samler ikke Mos. Vi Søsmænd er alle som rullende Stene. Vi holder os i Humør ved vort rullende Liv og vi faar set Verden. Vi kommer godt rundt paa Kloden, hvad de fleste af Landkrabberne ikke gør.

Men nu har Hitler fundet paa noget nyt forrige Aar, og der kan ogsaa komme meget godt fra den Kant. Det er den store tyske „Kraft durch Freude“-Bevægelse, Kraft gennem Glæde. Alle de tyske Arbejdere med deres Hustruer og hele Familie kommer ud paa Rejser hver Sommer i Ferierne paa Jernbanetog og Dampere rundt til Alverdens Lande, hvor ellers kun hidtil rige Folk kom. Det sker paa den

Maade, at der betales en lille Sum hver Maaned hele Aaret igennem; den nye Organisation faar Bidrag fra Staten og organiserer det hele en gros paa den billigst mulige Maade, derved at den selv bygger Dampere og saa at sige selv er et helt Rederi, en kolossal, folkelig og billig Turistorganisation for det national-socialistiske Folk, uden at der skal tjenes Penge paa den og kun til Folkets Sundhed, til Styrkelse af Livsglæden og til Opmuntring for de arbejdende Masser.

Man kan ikke sige andet, end at det er en glimrende Idé, Nationalsocialisterne her har faaet og praktisk har sat i Gang. Forrige Sommer fejrede den sine store Triumfer, og i Aar er den større endnu.

Skib efter Skib sejler ud fra Hamburg nu med glade Arbejderturister, som skal ud at se Verdens Herligheder. De bliver om Bord i Havnene om Natten, saa det er flydende, billige Folkehoteletter. Idéen vil sikkert med Tiden brede sig ogsaa til andre Lande.

Vort Billede her viser en saadan „Kraft durch Freude“-Dampner ud for det smukke Madeira. Skibet er pyntet til Fest. Og det er i Sandhed en dejlig Fest for alle Deltagerne. For Madeira er en dejlig Ø.

Det var en Englænder, der opdagede Madeira omkring Aar 1544. Columbus skal en Gang have levet der som en ukendt og nygift ung Mand. Maaske var det Oceanets vældige Horizont, set fra Bjergets Top, som her inspirerede ham til at begive sig ud paa de store Rejser, der endte med Opdagelsen af den nye Verden.

Stewart.

Fremmed Havn

Ankomst til en fremmed Havn er et nyt Mystorium. Atter dette er at se en By fra Retten, thi Havnen er Byens Ansigt, som viser dens Profil. Stationen er Byens Krop, klædt i Tøj efter Moden; alle Stationer er mere eller mindre ens, som Dragter er

det; men alle Havne er saa forskellige som Fysiognomier. Staa ud af en Sovevogn i en eller anden By, og de kender ikke Byen, undtagen fra Skiltene. Men vaagn ved Indsejlingen til en Havn der er intet Skilt med Antwerpen, Bangkok, Genova Byen selv viser sit Aasyn med Taarnes og Kuplers Træk, med Bjerge, Næs og Horisont og siger dig, hvor du er paa Kloden.

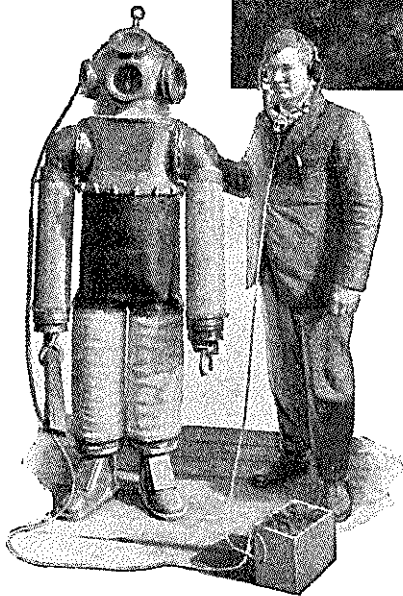
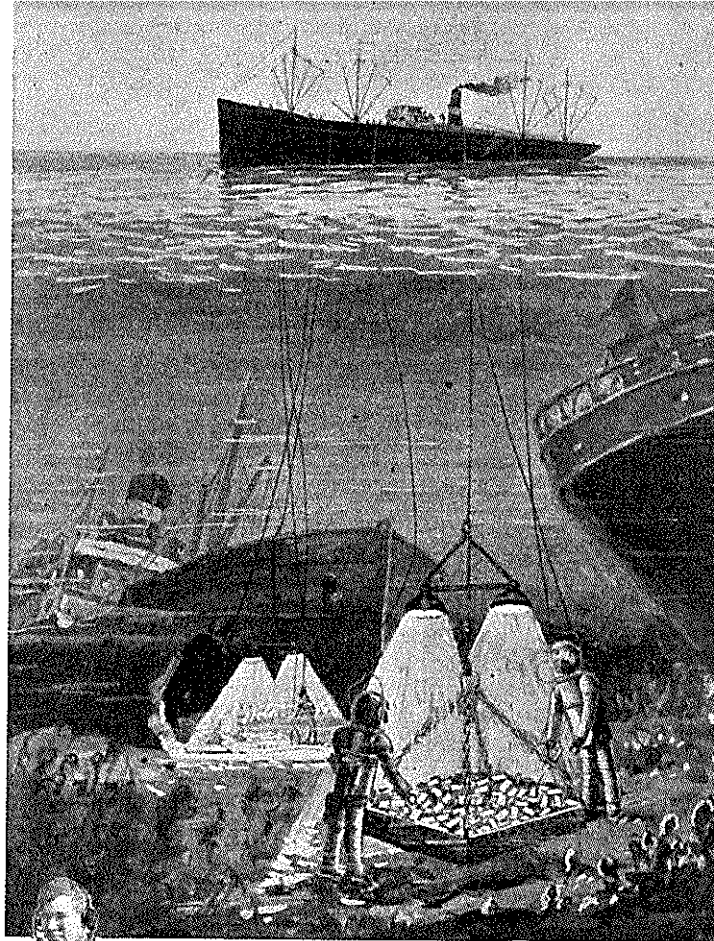
Nu gaar DYKKEREN ned...

DET sker jo, at man af og til ser en Dykker i Arbejde i Havnen. Men det er i Reglen en „almindelig“ Dykker, en af dem, der faar Luften pumpet ned til sig i Vandet gennem en Slange. Dräger-Dykkeren ser man derimod sjældent. Denne specielle Dykkerdragt er særlig konstrueret til Efterforskninger paa større Dybder.

Dräger-Dykkerdragten adskiller sig stærkt fra den almindelige Dykkers Mundering. Dräger-Dykkeren er ikke afhængig af nogen Luftslange, han fører selv sit Luftforraad med ned paa de store Dybder. Paa hans Ryg er fastspændt to Iltbeholdere og en stor Kalipatron. Han kan uhindret trække Vejret nede i Vandet, Ilt faar han nok af, og den udaandede Luft bruges delvis paany, idet den ledes gennem Kalipatronen og renses, saa hele Lufttilførslen paa denne Maade danner et Slags Kredsløb.

Helt uden Forbindelse med Hjelperne i Land er Dräger-Dykkeren dog ikke. Om Livet har han bundet en meget lang Livline, som dog ikke er et ganske almindeligt Tov. Inden i Linen er der nemlig lagt et Telefonkabel. Naar Enden af dette tynde Kabel er bundet om Dykkerens Liv, føres et Stykke af det op til den tunge Dykkerhjelme og skrues fast lige ved Øret, hvor der inden i Hjelmen er anbragt en lille Trag, saa Dykkeren tydeligt kan høre hvert Ord, der bliver sagt til ham oppefra.

Vil han svare, er ogsaa dette ganske ligetil. Paa Hjelmens Inderside, lige over Ruden, sidder en Mikrofon, der fører hans Ord gennem Bølgerne op til Manden i Land. Det er altsaa muligt stadig at staa i Forbindelse med en Dräger-Dykker; man kan faa at vide, hvad han ser dernede i Dybet, og man kan dirigere ham, hvorhen man vil.



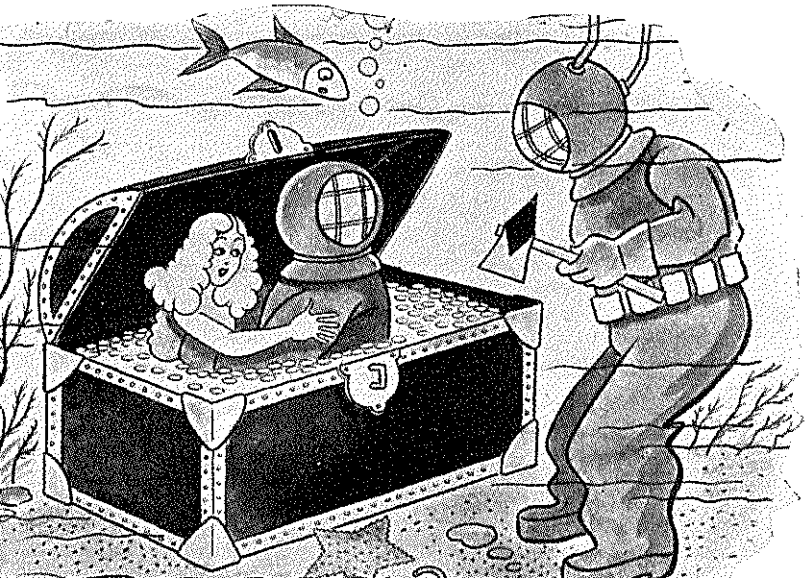
Nu vil man maaske sige: Jamen, hvis Dykkeren bliver syg nede i Vandet — hvad saa?

Ja, kan Dykkeren ikke naa at faa sagt Besked gennem Telefonen, har han andre Udveje. Paa Brystet bærer han nemlig en Beholder af komprimere Luft, og paa mindre end et Sekund kan han aabre for Beholderen ... og saa sker der noget mærkeligt. Luften strømmer de ind i den vide Gummidragt og fylder denne. Som en Ballon stiger Dykkeren til Vejrs af sig selv, helt op til Vandoverfladen. Saa let bliver han, rods Dragtens 80 Kilo, at han kan slaa baade Kraftspring og Saltmortaler i Vandskorpen. Ingen Kunstsømmer i sin lette Badedragt kan gøre den tunge Dykker disse Abekattestregere efter.

Vil Dykkeren ned igen, bevæger han blot Hovedet lidt inde i Hjelmen, derved slaar han paa er Ventil, saa Luften i Dragten atter strømmer ud, og han gaar da paany til Bunds som en Sten.

Det er en meget tung Dragt, Dykkeren bærer. Gummien er overordentlig tyk, og Kobberhjelmen, der skrues fast paa Dragten, vejer det meste af et Hundrede Pund. Til Dragten hører et Par Messingsko, der spændes paa Fødderne med Remme.

Paa Land er Dräger-Dykkeren ubehjælpelig som et nyfødt Barn. Tre Mand maa hjælpe ham med at gaa, og først i Vandet befinder han sig i sit rette Element!




Livet paa en største


Det tætbefolkede Kinas Floder byder paa et broget og travlt Liv med mangfoldige ejendommelige Baadtyper. Sejladsen paa Floderne er forbundet med store Vanskeligheder, dels fordi Floden er vild og uregelmæssig med Tusinder af Fælder, som

den uerfarne Navigator ikke vilde kunne undgaa, dels fordi Menneskene i disse fjerne, vilde Egne har et andet Syn paa Lov og Orden, end vi har herhjemme. — Oppe paa

den øvre Yangtze sejler man gennem et Landskab, der er storlaaet og smukt som de schweiziske Alper og vildt som de amerikanske Canyons. Og alligevel ligner Yangtze, der er en af Verdens største Vandveje, ikke nogen anden Flod i Verden, takket være det ejendommelige Liv,




▲
Silke-Djunke fra Kanton. Fartøjet er forsynet med en Kanon af Hensyn til den kostbare Ladning og de urolige Egne op langs Yangtze.




▲
Kvæg færges over Yangtze i Nærheden af Grænsen mellem Øst-Thibet og Kina.

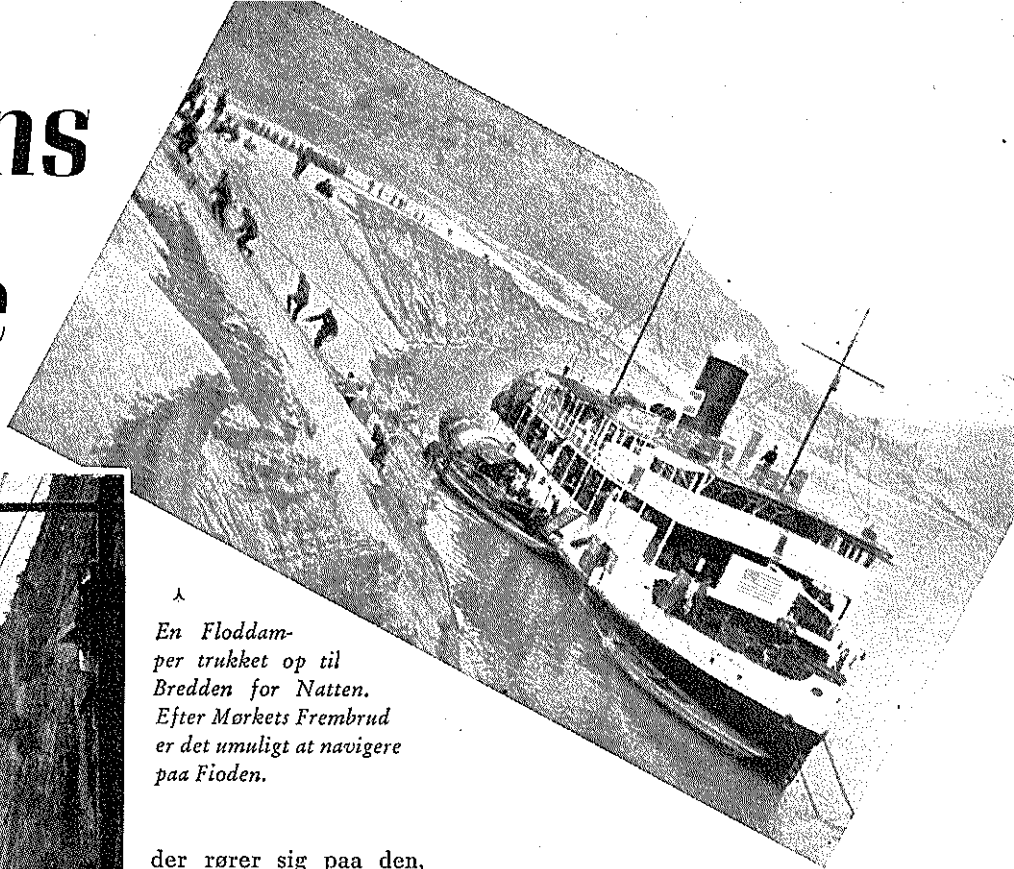
➤
Nær ved at synke efter en mægtig Fangst. En Fiskerbaad fra nedre Yangtze.



◀
Dette ejendommelige Fartøj bestaar af tre sammenkoblede Lægtre. Den transporterer Hvede ned ad Yangtze efter Høst. Faren for at kæntre er meget stor, saa saa snart en Damper dukker frem, søger Fartøjet tæt ind under Bredden for at undgaa Køl-vandets Bevægelser.



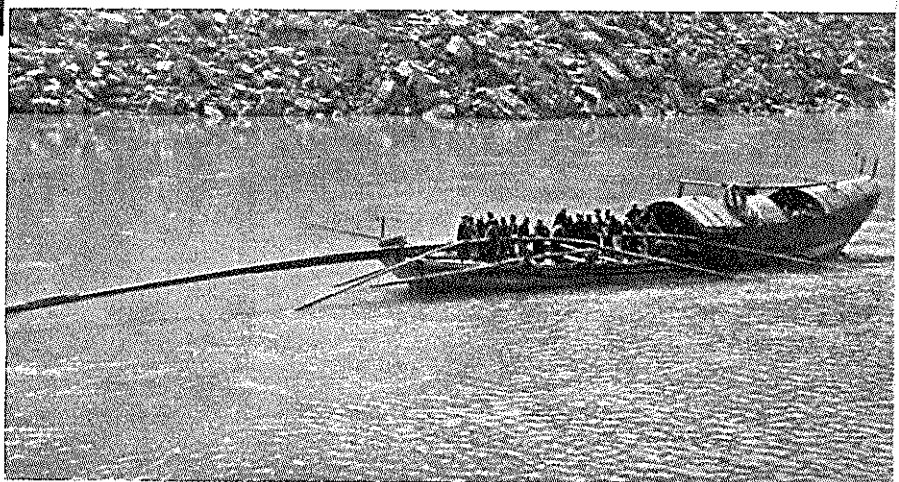
af Verdens Vandveje



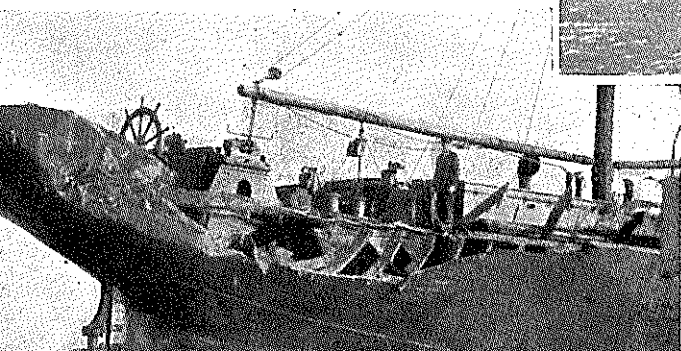
λ
En Floddamp
er trukket op til
Bredden for Natten.
Efter Mørkets Frembrud
er det umuligt at navigere
paa Fioden.



For halv Fart gennem Ichang-Tragten,
hvor Bjergvæggene hæver sig stejlt flere
Hundrede Meter op over Floden, hvor
Løbet er smalt og Strømmen stærk.



Handelsbaad paa Yangtze. Denne Type Fartøj har
gennem Aarhundreder været anvendt paa Floden.
Det kolossale lange Ror hjælper til at klare de van-
skelige Strømbvirvler.



←
Paa den med de Indfødtes mærkelige Fartøjer tæt-
pakkede Flod kan det gaa alvorligt ud over de mere
civiliserede Dampere.

55 m² Spidsgatter



Dansk Sejlerdag vedtog enstemmigt paa det aarlige Møde i Jannar 1956 at indføre 55 m² Klasse Spidsgatteren. Der blev nedsat et Udvalg, og Scantlingsbestemmelser etc. udarbejdet, ligeledes blev Klasse Spidsgatterens Proportioner drøftet og resulterede i, at 55 m² blev slankere end de mindre Størrelser indenfor Klassen.

Vi kan herved præsentere den første af disse Baade, forøvrigt den eneste endnu eksisterende, S 55 - D 1, bygget i Korsør paa „Lilleøværftet“ efter Ingeniør Aage Utzon's Tegninger. — Ejeren af Baaden, Hr. Georg Nielsen, København, har kaldt Baaden „Undine“, og den vil være paa Tur rundt omkring i danske Farvande i Juli Maaned. Baaden er ikke afprøvet ved Kapsejladser, der mangler jo endnu jævnbyrdige Konkurrenter i Klassen, men Baaden har vist gode Egenskaber foruden at være en god søgaaende Familiebaad.

Kendingsbog for danske Lystfartøjer

Hr. Albert Larsen, Ærøskøbing, har hos Andersen og Pedersen udgivet „Kendingsbog for danske Lystfartøjer 1957“, 1. Aargang (Format 24,5×16,5×1 cm, 207 Sider + 4 farvetrykte Tavler, Pris 9 Kr.).

Forfatteren siger i sit Forord, at en tilfældig Samtale mellem 2 Sejlsportsmænd gav ham Idéen til Bogen, som har kostet 2 Aars Forarbejde. Vi maa sige, at Bogen ganske sikkert vil afhjælpe et stort Savn i vore Sejlsportskredse. Den tilfældige Samtale har netop drejet sig om et almindeligt Ønske blandt de mange, der interesserer sig for Sejlsporten.

I Bogens 5 Afdelinger, Sejlere, Sejlere med Hjælpe-motor og Motorfartøjer, er der optaget ca. 1100 Sejlere, ca. 480 Sejlere med Hjælpe-motor og ca. 760 Motorfartøjer.

Oplysningerne er meget omfattende, hvis de alle findes, men der er desværre for mange —, der betyder, at der intet kan oplyses paa dette Punkt om vedkommende Fartøj. Forfatteren har haft de bedste Hensigter, men har aabenbart ikke fundet den fornødne Støtte hos Baadeejerne. Klubberne burde gøre det til en Pligt for Medlemmerne at give Klubben alle Oplysninger, saa de senere Udgaver kunde blive mere fyldige.

Man kan se: Fartøjets Kendingsnummer, Navn, Ejer, Klub, Art, Type, Byggemaade, Materiale, Sejlareal, Ballast, Motortype med Specifikation, Fart, Bygmester, Byggeaar og -sted, Konstruktør og m. m., kort sagt alt, hvad der har Interesse.

Naar Kommis Jørgensen paa Fyn i Bogen har faaet Ret til at føre Kongens Yachtstander, beror det sikkert paa en Trykfejl. Værrer er det, at Klubnavnene paa de farvetrykte Tavler med Klubstanderne er sat med saa smaa Bogstaver, at man næsten skal have en Lup for at læse dem.

Det er imidlertid kun Smaating, som kan rettes i kommende Udgaver, som forhaabentlig bliver til en noget billigere Pris, saa man kan finde den ombord i alle Lystfartøjer, hvad der maa være Meningen.

Vi giver den hermed vor bedste anbefaling.

| | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GØTA  Baadmotorer 2½—7 HK Kr. 357,00 incl. Tilbehør | SVENSK MOTOR A/S Havnegade 41 København Telf. Centr. 7024 | ARCHIMEDES  Paa-hængs- motorer 2-20 HK |
| LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raaoile- & Dieselmotorer | | |

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Rævepelse

Af KAY LARSEN

og Lurendrejere

(Efter utrykte Kilder).

AT Krig er en Vederstyggelighed, ved vi alle. Krigen synes imidlertid at være en Nødvendighed, noget der skal til. Det viser Historien. I Naturen gør en Storm til en vis Grad Gavn, idet den kvaser det sølle og affældige og giver Plads for det ny, det stærke og friske. Det er imidlertid meget svært at skrive Lovord om Krig. Maaske hærder den de stridende Nationer, — men Ødelæggelserne!! Og ét er vist: I Krigstid danner der sig en grim Lavkaste af Mennesker, der snylter paa Tilstandene.

Fra den nyere Tid kender vi Vaabenleverandørerne, „Klausulæderne“ og „Leverpostej-Grossererne“. Vi skal dog ikke fordybe os i Emnet, men fortælle om et Par Rævepelse fra *Tordenskjolds Tid*, et Par Krigssnylteres Adfærd, der giver et ganske godt Billede af Lurendrejernet i den Periode.

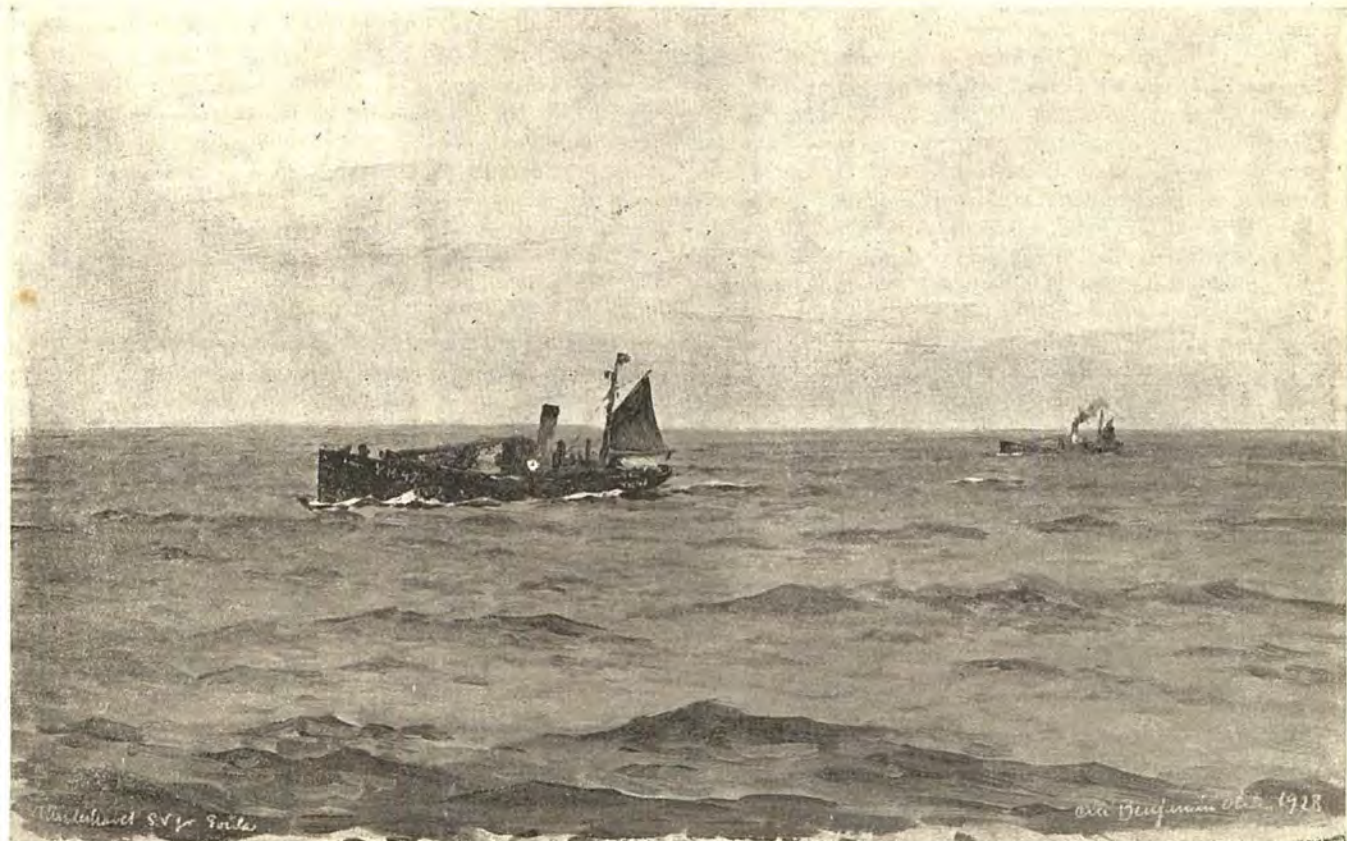
Den unge Alsbo Christen Pedersen kom som 12-aars Dreng til Søs og albuede sig hurtigt frem til Baadsmand. Dengang kaldte han sig Christen Pedersen Fisker, men senere optraadte han under forskellige Navne, Bram, Als og Brandt. Ved Kri-

gens Begyndelse fik han laant nogle Penge og købte Part i et Fartøj, som han saa kom til at føre. Og han førte det uden smaalige Hensyn til Nationalitet og Reglementer.

Skipper Fisker fo'r paa danske og norske Havne, men naar det passede ham ogsaa paa svenske. Han bragte z. l. a. „Viktualier“ til Lurendrejeren Thomas Thorsen i Gøteborg og fik 800 Rdlr. for saadan et Svinkearinde. Thorsen, som vi om lidt skal fortælle om, fik ham helt paa glat Is. Fisker var let nok at lokke.

I Forhørene senere fortalte han, at han to Gange blev opbragt af svensk Magt, men slap fri igen. I Slutningen af 1714 var den uskyldige Skipper paa Rejse til Norge med Korn og „andre Provisioner“, da han blev standset af haardt Vejr af Nordvest og maatte holde det gaaende mellem Skagen og svenske Vallen i 2 Døgn. Omsider, blot for at søge Redning for Skib og Liv nødtes han til at gaa ind til Mærstrand, og der blev Skibet beslaglagt og han selv arresteret.

Fisker kom snart paa fri Fod, men han var sødt til at



Ude i Nordsøen ligger de smaa Yarmouth Trawlere paa deres Havfiskeri. Det er haardt Arbejde, disse smaa Lampere er ude for i det næsten altid oprørte Hav. Trawlerne ses her med Masten lagt, paa Vej hjem med Havets Rigdom til det engelske Fiske-marked. — Maleri af Benjamin Olsen.

blive i Byen, indtil Priseretten blev færdig med Processen om Skibet. Efter 14—15 Ugers Forløb blev det prisedømt, og en Maanedes Tid efter slap hans Midler op. Saa blev han „presset“ og sendt ud med en svensk Galej som Løjtnant.

Galejer. hed „Bellona“, og den tog paa Togtet 6 Priser, deraf 5 danske, ved Stevns. Senere var han igen ude med en svensk Kaper under Morten Helt, stadig som Løjtnant, og der blev taget 3 danske Priser, derefter med Kapt. Lind, og paa det Togt røg en Skude — med Grev Friises Heste, og sidst fo'r han med Schoutbynachts Siöeblads Kaper „Ræven“. Den tog en tysk Jagt, og Fisker (alias Bram, Brandt, Als) blev betroet til at føre den til svensk Havn.

Saa blev han imidlertid overhalet af et dansk Orlogsfartøj under Løjtnant Elias Bruun og ført til København, nærmere betegnet: Bremerholms Arrest. Rettelig skulde han vel være hængt, men da han var Alsbo, og saaledes dengang ikke var kongerigsk Undersaat, kun en Mand fra Hertugdømmerne, slap han med at sidde i Arrest, til Krigen var endt. Den endte som bekendt først 1720, saa han fik Tid nok til at angre sin Vidtløftighed, for den Kost, han fik, var saasandt hverken Bøf med Løg eller Aal kogt i Rhinskvin.

Fisker var, naar alt kom til alt, en Rævepels, der vovede Pelsen til Sø og med Vaaben i Haand. Den næste, vi skal berette om, var ikke en saadan Sværdfisk, men en grimmer Haj og Flur af endnu ringere Art.

Han hed Thomas Thorsen og havde Hus og Kone og Hjem i Aabenraa. Skibshandler, pæn Mand, Svoger til Raadmand Johan Guresen, velstaaende Mand. Siden 1711 havde han drevet „Negotie“ paa Sverrig, især med at købe opbragte Skibe. Det var endda saaledes, at han hjalp flere Danske, som havde mistet deres Skibe, fik dem købt tilbage og fik dem vel-forsynet med Pas baade fra de svenske Autoriteter og fra det danske Admiralitet. Han var tilvisse en brugbar Mand, og alt tjente han godt ved.

Mer vil mer have. og da Krigen kom i fuldt Flor, kom han ogsaa selv i fuldt Flor. Han gjorde Forretningsrejser „til København“, d. v. s. til Ystad, Gøteborg og Marstrand og gav Svensken Underretning om de Skibe, der skulde ud fra danske Havne. Han skaanede end ikke sine Bysbørn. Og naar de blev opbragt og fremviste deres Aabenraa-Pas, der nok kunde have givet Grund til Frigivelse, kunde den beredvillige Thomas oplyse Autcriteterne om, at saa og saa mange Skibsparter var kongerigsk danske. Prisedom! Godtkøb! Thomas Thorsen købte — og skaffede sine kære Bysbørn deres Skibe igen mod en god Opgæld.

For ogsaa at faa Andel i Prisepenge, paatog han sig at føre en Kaper for den store Kaperreder Lars Gade, der senere blev adle som „Gatenhjem“. Det maatte han tilstaa i et senere Forhør, men den fromme Kræmmer nægtede at have opbragt danske Skibe.

Hr. Thorsen var en lummer Herre. Han blev overbevist om, at han i 1716 havde ført en Transportskude med Forsyninger

til Dynekilden, og han blev angivet for selv at have hugget den i Sænk, for at den ikke skulde falde i de Danskes Hænder, men selv paastod han, at der under Skydningen var gaaet Ild i hans Kabeltov, hvorved Skibet drev paa Land og blev ødelagt.

I Foraaret 1717 gik han ud med den svenske Kaper „Hvalfisken“. Den blev erobret af den danske Kommandørkaptajn Vosbein, „Svenskernes Skræk“, men han blev taget ved Næsen af Thorsen, der aabenbarede sig som uskyldig Passager og brav Aabenraa-Købmand. Han blev afleveret til Kommandanten paa Staværn, der beredvilligt gav ham Pas til Christiania. Der skaffede den pæne Mand sig Pas videre og afsjælede til sit Hjemsted med en Aabenraaskipper.

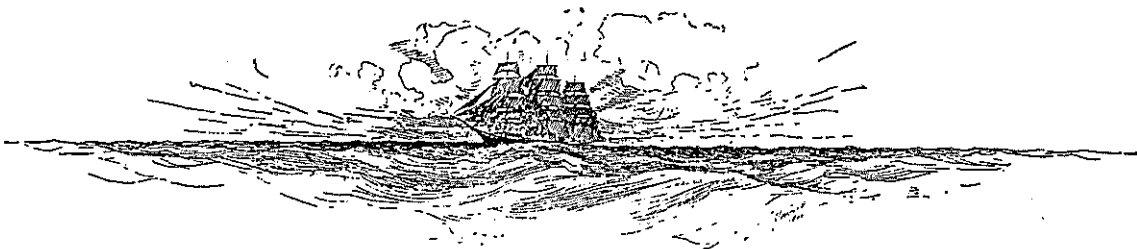
Konvojen sejlede fra Norge ledsaget af Fregatten „Lossen“. Undervejs signaliserede Koffardiskipperne med hinanden, bl. a. om den stilfærdige, uhyre beskedne Passager Thomas Thorsen, som adskillige Skippere havde faaet et stort Horn i Siden paa. Chefen paa „Lossen“, som var kendt med Signalerne, lod den ydmyge Passager Thorsen afhente, satte ham i Arrest og førte ham til Landets Hovedstad. Ude paa Reden bad Hr. Thorsen Chefen om Foretræde, og han, det var Kaptajnløjtnant Güntelberg, bevilgede den. Hr. Thorsen overrakte Kaptajnløjtnanten en Veksel paa Hamborg, lydende paa 1000 Rdlr. Kurant. Güntelberg forstod nu, at Thorsen var „en stor Bedrager“, lod Anvisningen gaa videre til Admiralitetet og afleverede Gavegiveren til Bremerholms Arrest.

Denne slimede Karl kunde man godt have undt en længere Ferie under en Raanok, men saa vidt vides slap ogsaa han med at dvæle i København, saalænge Krigen varede. Maaske har han slet ikke længtes saa saare efter at se sine elskede Bysbørn igen; de havde jo et og andet at tale alvorligt med ham om.

— Naturligvis var der ogsaa andre Slags Gavtyve, f. Eks. Folk, der hjalp Fanger til Flugt. Blandt dem var Aabenraaeren Hans Jensen. En Dag kom 16—17 nydelige, pæne Haandværksburscher til ham og ønskede at blive overført til Carlshamn. Hans Jensen laa netop sejlklar, og han tog Chancen. I Forhøret senere forklarede han, at det var noget hen paa Aftenen, saa han havde ikke set dem rigtigt an. Formodentlig var det saa mørkt, at han ikke kunde høre, at „Busserne“ talte Svensk. Han tingede sig 400(!) Rdlr. for at sætte dem over, og først ved Landstigningen opdagede han, at det var svenske Officerer alle sammen.

Før at mildne den danske Konges Vrede, dømte Retten paa Gottorp Hans Jensen til 3 Ugers Fængsel paa Vand og Brød — og Kongen fik loyalt Underretning om, hvad Hans Jensen havde gjort, og hvad Retten havde dømt.

Af saadanne Indberetninger og af Forhør kan man danne sig et Billede af de talrige Puds fra Krigsaarene, men for i Dag maa Læserne have faaet nok om Rævepelse og Luren-drejere.



Tilegnet den nordiske Kvinde!

Nordsøen vælter sig, skumhvid og larmende, ind mod den
engelske Strand.

Longstone Fyret sit glimtende Øje har lukket,
sammen med Stjerner bag stormreune Sky'r blev det slukket, —
Maagerne søger i sømlede, skrigende Skarer mod Land.
Morgenens rødmende Gry
nu tændes paa ny.

Fyrmester Darling i Kirkerten retter sit Blik mod
det oprørte Hav,
fæstner det skarpt mod de kolde forførende Klipper,
britisk, flegmatisk han Glasset med højre Haand slipper,
tegner i Luften et Kors, mens han mumler: „Det blif
deres Grav.

En eneste kraftig Sø, —
og alle maa dø.“

Grace, hans Yndling, hans Fremtid, hans Haab og hans
dyreste, jordiske Alt,
staar ved hans Side en ægte Britanniens Datter,
skøn som en Drøm; en Heltinde, der uselvsk fatter
Planen om Frelse. — Om end det gaar godt eller pibende galt,
føler hun: „Hjælp maa der til, —
skal Liv end paa Spil!“

Som i en Taage hun ser dem blandt Havskum og Stumper
af Skonnertens Vrag,
Mændene ude paa Klippen, der kæmper med Døden.
„Far! — vi maa være de Menneskers Hjælper i Nøden!“
„Barn! Du maa vide, at Søen kan splintre vor Baad
med et Slag;
at prøve er Galskabens Værk,
er Jollen end stærk.“

„Far, Du maa hjælpe! — Vi prøver, og Gud vil os give
det skærmende Held; —
Jollen i Vandet! — saa griber vi rask hver vor Aare!“
„All right! — Lad Jollen saa blive vor Kiste og Baare!
Kom i min Favn, lad mig kysse Din Mund i et sidste Farvel;
stærk Vilje kan vel bøje Jern,
men Klippen er fjernt.“

Jollen blev klargjort og skubbet fra skumdækket, stenet og
stormslaget Strand.
Brændingen løfter den højt paa sin snehvide Manke.
Fyrmester Darling fortryder sin Daad, og hans Tanke
kredser kun om at faa Datteren helskindet indad mod Land.
„Den Klippe vi aldrig vil naa,
det maa Du forstaa!“

„Jeg kan forstaa“, siger Grace, „vi skal naa dem, — den
brølende Brænding til Trods.
— Se, hvor de vinker derude; — nu øjner de Baaden,
jeg skal nok magte min Aare, — jeg kender jo Maaden.
— Hjælpen er Guds, og i Mangel af andre den sendes ved os,
Jeg følger, vi kan, og vi maa
til Klipperne naa.“

Jollen nu kæmper sig fremad. — Aah Himmel! —
Miraklerne stadigvæk sker. —
Baaden blev holdt mellem Bølgenes skummende Toppe,
Forstaven dukker, og syner, snart nede, snart oppe,



Grace Darling.

før den forsvinder i Hvirvlen, hvor mægtige Skurflager sner,
og Roumaager kredser med Skrig
om levende Lig.

Snart staar den hele Besætning fra Vraget ræd Fod paa
den freisende Kyst.
— Søfolk, — forhærdede Fyre, et fremmed Lands Søønner,
jolder de barkede, blodløse Hænder og stønner
Takken til Gud, medens Grace knuges heftigt til
Facerens Bryst;
hans Blik er mod Himmelen vendt
nu. — Faren er endt!

Hundrede Aar svandt nu siden med Kampe og Fred i
et skiftende Spil. —
Daad bliver øvet hver Dag vel paa Landjord og Havet,
Toti og fire Aar gammel Miss Grace blev begravet;
men hendes Navn vil dog leve saa længe, som Havet er til.
Bølgerne nynner ved Kyst
om Ungpigens Dyst.

Men inde i Landet, der skyder om Vuaren en Rose
af Jordens Skød. —
Blomsten er flødehvid, ferskenrød, — sart er der farvet. —
kaldet „Grace Darling“, dens Kronblad har træffende arvet
Ungpigens Skønhed og Kindernes Friskhed og yrdige Lød.
Som Kærlighedstegnet den staar
og vidner hver Vaar.

N. H. A. Schougaard.

„Den ukendte Sømand“

Gennem Radioen og Landets Blade har man i den senere Tid hørt og set, at der var rejst et Mindesmærke paa Fanø over den ukendte Sømand, og at dette Mindesmærke endog var det første af sin Art her i Lardet.

Den store Opfinder

Marconi



Den Traadløse store Opfinder, Italieneren *Marconi*, der fornylig er afgaaet ved Døden, ses her sammen med sin Hustru om Bord paa sin Privatyacht i Havnen ved Genua, hvorfra han ad traadløs Vej tændte Lamperne i Raadhuset i Sydney, Australien.

Nu ved jeg ganske vist ikke, hvorledes Mindesmærket ser ud, men jeg ved, at vi her paa Bornholm de sidste 15 Aar har hædret den ukendte Sømand ved at behandle ham som enhver Borger paa vor Ø.

1924 drev en Sømand ind ved Rønne, og da han var ukendt, var han prisgivet den sædvanlige Skæbne, at blive sænket ned i en Grav uden at andre end Præst og Degn var tilstede. Bornholms Marineforening, som var stiftet 2 Aar forinden, mødte med en Dekoration, sit Flag og en Repræsentation paa en Del Medlemmer og har siden paataget sig samtlige Begraveiser af ukendte Søfolk, der kommer ind paa vor Kyst.

Opgaven er i sig selv ganske let, og jeg vil gerne her for Oplysnings Skyld fremsætte Fremgangsmaaden: Da det her er vitterligt, at Marineforeningen tager sig af alle ukendte Sømand, bliver det meddelt Foreningen, naar en ukendt er drevet ind ved en By eller et Sogn. Bestyrelsen henvender sig omgaaende til By- eller Sogneraadet, hvem det paahviler at begrave den inddrevne, og faar med Glæde udleveret Liget til Begravelse. Foreningen møder Begravelsesdagen med saa stor en Repræsentation, det er muligt, samt Foreningens Flag og en Dekoration. Pressen, som altid er venligsindet overfor Spørgsmaalet, meddeler Begravelsen, og der er altid et meget stort Følge, der viser den omkomne den sidste Ære.

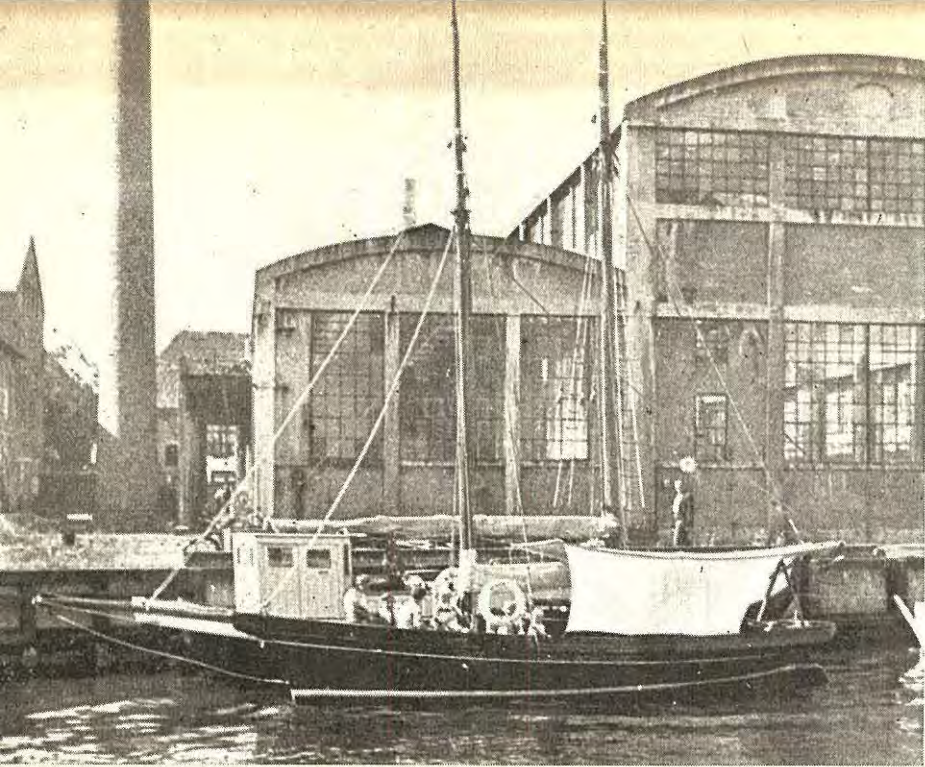
Foreningen anlægger Gravstedet; dette er ens for alle de ukendte. Bepantning, Havsten og et sortlakeret Anker, hvorpaa en Porcelænsplade fortæller, at her er en „Ukendt Sømands Grav“. Vi har 8 saadanne Gravsteder her paa Øen. Gravene vedligeholdes af Foreningen, og det er rørende at se saa mange Morlil finde Vej til disse Grave og nedlægge Blomster paa disse, antagelig Mødre, der selv har mistet sin Dreng eller Forsørger paa Søen.

Dette fremkommer kun til Orientering og Oplysning, at den ukendte Sømand gennem de sidste 15 Aar paa Bornholm er jordfæstet under samme stemningsfulde Højtidelighed som nogen anden, og mangt et Øje er dugget under Højtideligheden. Jeg fristes til at tilføje, hvorfor skulde han, som lever sit ofte haarde og farefulde Liv paa Søen, indtil Døden indhenter ham paa sin Post, ikke have Krav paa lige saa stemningsfuld en Begravelse, naar han naar Land, som os andre. Vi, der har meget tilovers for ham og beundrer hans mange Gange ubeskrivelige haarde Kamp mod Elementerne for at tjene Brødet til sig og sine, har Pligt til at jordfæste ham og vedligeholde hans Grav.

Jeg vilde ønske, at enhver, der driver ind paa en Kyst som ukendt, maatte blive en lige saa hæderlig Begravelse til Del som nogen Bedsteborger, thi han har fortjent det, ligesom han har fortjent, at hans Grav vedligeholdes og ikke henligger som en Græstue.

Carl Nielsen,

Formand for Bornholms Marineforening.



Alf

KNUD OLSEN

Far, Mor og Rollingerne, ja maaske et Par gode Venner, er der Plads til om Bord; thi ingen Steder gælder det gamle Ordsprog saa godt som paa Søen: »Hvor der er Hjerterum, er der ogsaa Husrum«.

Lystkutterliv...

„Hvo er vel Skipper, du eller jeg?“ Den gamle Linie hører man ofte ombord i vore Lystkuttere i disse sollyse Sommerdage, men det ordner sig altid i Mindelighed uden alvorlige Komplikationer. Havet omkring Danmark sejles i denne skønne Sommertid tyndt af utallige Amatørsejlere, og hvilken Sport er vel herligere, sundere og friskere end Sejlsporten. Spredt over Sunde og Bælters blaa Vand finder man dem i alle Typer, seks Metere, ti Metere, Kvadratmetere og Kragejoller, Spidsgattere og Motorbaade, ja kort sagt alle Slags mellem hinanden.

En klar, solrig Morgen begynder Eventyret for Alvor for Lystsejleren. I den foregaaende Maaned har Fatter og Drengene haft travlt med at gøre det lille Fartøj klart, som skal være Familiens Kolonihave, S-Tog og Bil, ja kort sagt deres Hjem i den danske Sommer. Og nu er alt klart ombord, der er malet, lakeret og skrabet og pudset, saa den ligner en Millionæryacht „en miniature“, den venter nu kun paa sin Besætning, blive kastet los fra Bøjen og faa Sejlene sat for at stævne ud til Eventyr og Friluftsliv paa Sundets blaanende Flade.

Endelig er Dagen der, Fatter, som er gammel Sømand, og i sine unge Dage har oplevet Eventyret paa fremmede Kyster, forlist et Par Gange og skudt ned i



Trods Regn og stærk Vind klarede denne 6 m. sig med stor Elegance og vandt Løbet.



Denne smukke 6 m. har med sin kolossale Sejlføring imponeret alle, idet den i mange Løb er kommet ind som Nr. 1.

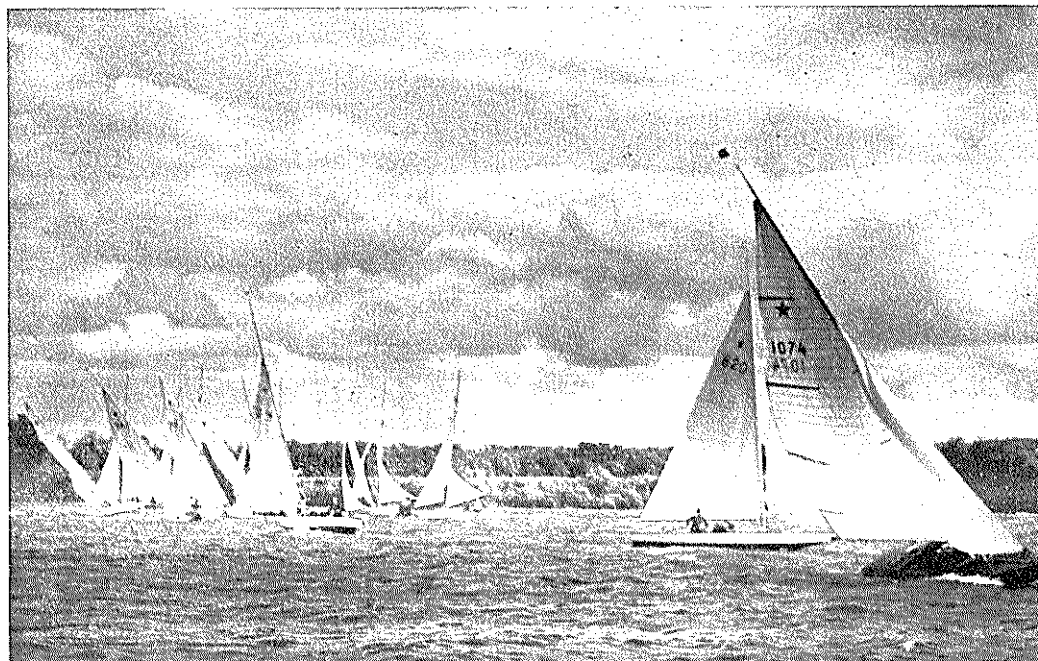
nu, Folkens, der vanker ikke Frokost, før vi er paa Højde med Sanct Ibbs Kirke," siger han. Drengene, der kender Fatter og ved, at naar han engang har sagt en Ting, saa staar det ved Magt, kiler løs paa den duftende Kaffe og Mutters gode hjemmebagte Franskrød.

Pludselig lyder Fatters Basstemme tværs over Bordet. „Stikker han Provianten i Lom-

Verdenskrigens bevægede Tid, skal nok klare Grejerne.

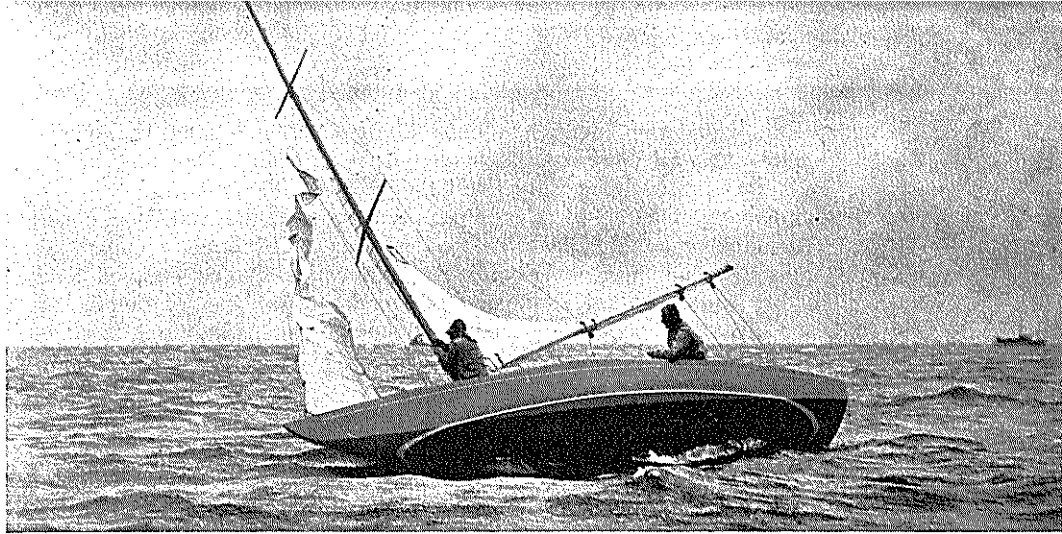
Han har flere Gange i Nattens Løb været ude af Køjen for at se paa Vejref, og ved Femtiden, da den første Kant af Solen kravler til Vejrs over Sveas gamle Land ovre i Øst purrer han ud. „Rejse, rejse ud af Køjerne!“ lyder hans dybe Røst gennem den lille „Baads“ høres tydeligt paa den kommanderende Tone, der er i Stenmen. Saa bliver der Liv i Kludene. Mutter kommer trissende i Morgensko og Drengene paa bare Fødder, alt mens de smaaskændes om, hvem der skal styre den første Time, naar Baaden er klar af Bøjen ved Sejlklubben. Den store, der er mest aggressiv, gaar af med Sejren, og med Hviskestemme betror han Mutter, at han skal styre først, at han har tilkøbt sig Jobbet af den lille for to Marmorkugler, siger han ikke noget om, Mutter, som har set Transaktionen med Kuglerne, smiler kun og klapper hans lyse Haar. Nu staar Kaffen, som Fatter egenhændigt har brygget, paa Bordet. „Spis og drik

men, den Laban, kan han se at faa det stillet tilbage paa Bakken.“ Den lille kikker brødefuldt over paa Fatter, alt mens han haler et Par Skiver Franskrød frem fra Blusen og stiller hen paa Brødbakken, de blaa Øjne ser ud i Stuen, idet han filosofisk siger: „Det var bare Nødproviant, Far, det kunde da ske, at det flovede derude, naar vi var paa Højde med Taarbæk Bøjen, og saa kunde man jo godt blive umanerligt sulten, inden vi fik lagt Sankt Ibb op!“ Fatter smiler lunt og begynder at stoppe sin Pibe fra den gamle, begede Pung af Sælskind; han kikker drømmende paa de fine Sting og Udsyninger i Pungens Mønster, saa ser han hen paa Mutter, som har travlt med den sidste Taar Kaffe, ryster paa Hovedet og



Tilsyneladende lutter Forvirring, men snart vil de smukke-Sejlere faa Afstand fra hinanden, og Havets hvide Maager vil pile mod Maalet.

Et sikkert Øje og en hurtig Haand er nødvendig i ovenstaaende Situation. Her er ikke Plads for Uvedkommende, kun den erfarne Sejlsportsmand kan klare et saadant Øjeblik.



mumler hen for sig selv: „Ja, det var nu en lækker Tøs den Navarana,“ ingen andre end han selv ved, at han mindedes en af sine Rejser med de gamle Barkskibe til Grønland.

„Saa lægger vi ud!“ lyder Fatters Røst, og faa Minutter efter er hele Styrken paa Vej.

Snart er Sejlklubben naaet, Fatter indsnuser med Velbehag den salte Luft, alt medens han giver Ordre til Mutter og Drengene.

„Nu rask i Jollen, Aarerne ud og lad gaa Fangelinen!“ kommanderer han.

Drengene lystre Kommando, som var de veldisciplinerede Marinere, og nogle raske Aaretag bringer Jollen paa Siden af Kutteren.

Nu er Fatter rigtig i sit Es, man er vel nok Skipper i sin egen Skude. Mutter kravler ind i den lille Kahyt, hun ved, at det gælder om ikke at være i Vejen, naar den „Gamle“ og Drengene lægger fra Bøje.

Mutter smiler lunt, da hun hører ham kommandere med Drengene. „Lad gaa Bøjerebet, din Æsell!“ lyder hans Stemme. Lillebror aser og sveder for at faa Bøjerebet over Pullerten, endelig lykkes det, og det lille Fartøj er fri. Nu sættes Klyver og Storsejl, Kutteren gaar over Stævn, Farten begynder.

Nordpaa gaar Farten, langs den skønne Kyst, hvor Strandvejens Villaer belyses af Solens Straaler. Fatter betragter nøje de skiftende Scenerier og sammenligner i Tankerne andre Kystpromenader, han har set. Azurkystens skinnende, asfalterede Vej med de blaanende Bjerge i Baggrunden, Vejen rundt Bugten ved Rio Janeiro, kunne er de, indrømmer han for sig selv, men staa Maal med den nordsjællandske Kyst i Solskin kan de afgjort ikke. Snart er Kutteren tværs af Bellevue med dets glade Sommerliv, Teltene

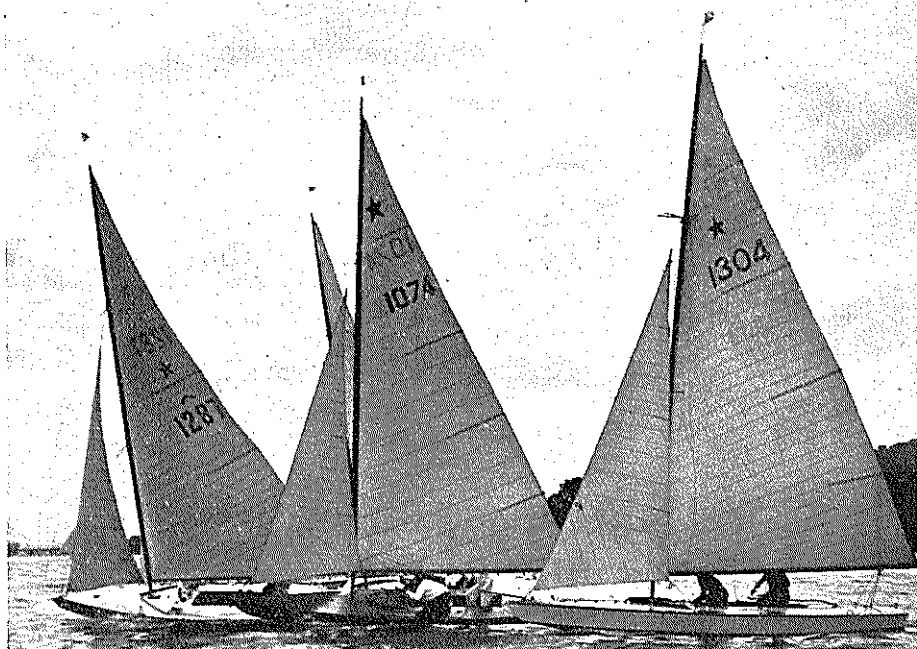
Den i Udlandet meget yndede Type „Star“ Baade virker meget flatterende, og som det fremgaar af Billedet er de ikke bange for at gaa tæt paa hinanden under Kapsejls for at tage Vinden.

lyser i muntre Farver, og et fornøjeligt Badeliv udfolder sig paa den hvide Sandstrand.

Men Vinden er god, snart ligger Klampenborg agterude, Kursen sættes ud efter Sydender af Hveen. Vejrguderne smiler til Fatter i Dag, snart er Klinten tværs, og Fatter kan ikke nære sig for at minde Lillebror om Episoden med „Nødprovianten“ om Morgen.

„Hun kan vel flove endnu,“ svarer han lakonisk og kikker hen til Broderen, som om han ventede Hjælp fra den Kant, men den store, som sidder ved Roret, bevarer det samme tillukkede Ansigt, han har haft paa, siden han løste af ved Roret. „Man kunde vel snart have godt af en Bid Mad,“ mener Lillebror, som altid er sulten, han kikker hen til Fatter, som er ved at skære en Plade Tobak itu. „Tøv en Kende, min Gut, vi er ikke tværs af Sankt Ibb endnu,“ lyder Svaret tilbage. Lillebror lader, som han betragter Klintterne, der glider forbi, men hans Øjne hænger mere ved Madkurven, som Mutter er ved at aabne.

„Jeg tror, hun er tværs nu, skal vi falde lidt af og gaa nærmere Landet?“ spørger pludselig Storebror.



„Falde et Par Streger og klar til at ankre!“ raaber Fatter. Som et Lyn er Lillebror fremme ved Ankeret og lader gaa Surringen til det lette firefligede Dræg, spændt afventer han Ordren til at lade gaa. „Lad gaa Anker!“ lyder det, og med et Plask forsvinder Krogen under Vandfladen, nu totner Ankertovet, Kutteren ligger rolig og tryk, nu skal Frokosten smage. Frokosten er i Gang, Fatter skæmter med Drengene, siger Vittigæder og fortæller smaa Episoder fra sin Tid som Sømand, da han pløjede „The sewen Sea“.

Efter Frokost trækker han sig tilbage til den ene Kistebænk for at faa en lille Skraber, og Mutter nyder ogsaa Hvilen ved et Haandarbejde. Drengene faar nu Kludene af for at bade, under glade Raab jumper de ud fra Kahytstaget, dykker under Kutterens Bund for at komme op paa den anden Side.

Legen bliver tilsidst temmelig højroset, saa Mutter maa tyse paa dem, idet hun peger ind i Kahytten.

Snart falder der dog Ro over Fartøjet. Mutter er ogsaa slumret ind i Morfeus Arme, og Drengene tager Solbad paa Kahytstaget. Solen vandrer sin vante Gang over Himmelen, alt medens den bager paa Solsejlet, som er udspændt over Cockspittet.

Endelig vaagner Mutter. „Hille den gloende, det er jo langt over Kaffetid,“ udbryder hun. Rask fyres Primusapparatet op, og inden længe staar den dufftende Kaffe paa Bordet.

„Tørn ud, Fatter, Kaffen er færdig!“ raaber Lillebror ned gennem Skylightet. Fatter strækker sig og kravler ud gennem Kahytsdøren til det dækkede Kaffebord under Solsejlet.

Kaffen nydes under gemytlig Samtale og Løjer, men Dagen gaar paa Hæld, Hjemturen skal snart startes.

Mutter klarer sine Grejer af Vejen, og Solsejlet bjerges, Sejsinger tages af, alt er klart til Afgang.

„Saa op med Krogen, Dreng, men skyl den godt af, inden I surrer den,“ raaber Fatter. Drengene haler i Ankertovet, snart er Ankeret oppe og paa Plads, saa sættes Sejlene, og Kursen sættes for Sejlklubben.

Lillebror overtager Skøder og Ror, nu er det nemlig hans Tørn, men Fatter holder et vaagent Øje med, at han ikke bommer over. Sejladsen gaar fint, indtil Skovshoved Havn er tværs, saa indtræffer det værste, der kan ske for en Sejler af Fatters Type, det bliver nemlig pludselig „Død dam Stille“, ikke et eneste Pust er der til at fylde de lette Sejl.

Kutteren vender og drejer rundt om sig selv, og driver langelig nordpaa igen med den temmelig stærke Sondenstrøm.

Fatter fløjter og smaabander, alt medens han skeler op til den blaa Klubstander paa Masten, men den hænger ret ned, som var der bundet en Sten i Spidsen. En Motorbaad nærmer sig nordfra. „Der kommer Larsen, den Skøjer, nu skal han ned og grine ad os, fordi vi ligger her og drejer rundt som en Kødrolle i en Suppeterrin,“ mumler han.

Fra Motorbaaden, der er kommet helt nær, høres nu en Stemme i en Megafon: „Ohøj, Olsen, skal det være en Ende, eller har I tænkt at feriere ude paa Sundet i Nat?“ Spørgsmaalet efterfølges af en hjertelig Latter fra Motorbaadens Besætning. Fatter brummer, men siger dog tilsidt: „Tak den som byder.“

En Tamp stikkes over og gøres fast. Motorbaaden arbejder sig taktfast ind mod Sejlklubben med den lille Kutter i Køl vandet. Snart er Fortøjningsbøjen inden for Rækkevidde, Slæberen kastes los, og den lille Kutter fisker sit Bøjereb, alt er nu klaret op, og Familien er paa Vej ind mod Slæbestedet i den lille Jolle.

Fatter kniber sig endnu en enkelt Bajer paa Falderebet, saa gaar det hjemad mod den lille Lejlighed igen, til Ro og Hvile, inden den nye Arbejdsdag begynder, men næste Søndag ligger Sundet igen blaat og kruset og indbyder Sejlerne til en ny Dag med frit og sundt Friluftsliv.



KGL. HOF MØBELFABRIKANT

C. B. HANSENS ETABL.

Nymonteringer, Moderniseringer og Reparationer af enhver Art og i fineste Udførelse til alle Arter Passager- og Fragtskibe
m. m.

Forslag og Tilbud gratis.

Hurtig Levering.

ST. KONGENSGADE 29. TELF. CENTR. 386-11386.

Spørgsmaal og Svar

1) Hvor meget koster det at bygge en 58 m² Baad? 2) Hvilke Papirer skal man have for at sejle paa Udlandet med saadan en Baad? 3) Er en klinkbygget billigere end en karavelbygget? 4) Hvad koster det at tage Styrmandseksamen alt iberegnet? Matros.

1) Ca. 7000 Kr. 2) Dansk Nationalitetsbevis (Maalebrev) og Lystfartøjscertifikat. 3) Ikke nævneværdigt. 4) Det ved vi ikke. Det kommer bl. a. an paa, hvor meget De skal bruge til Kost, Logi, Klæder etc. Undervisningen vil vare ca. 18 Mdr. og koster 35 Kr. pr. Md. Dertil kommer saa Bøger. Der kan imidlertid faas Hjælp til disse Udgifter, men herom bør De henvende Dem paa den Navigations-skole, hvor De agter at læse.



Da man var kommet et Stykke ud i Køge Bugt, løjede Vinden, og »Springeren« gav derefter Signal til Bugsering. Og nu gik det rask frem mod Bøgestrømsanden.

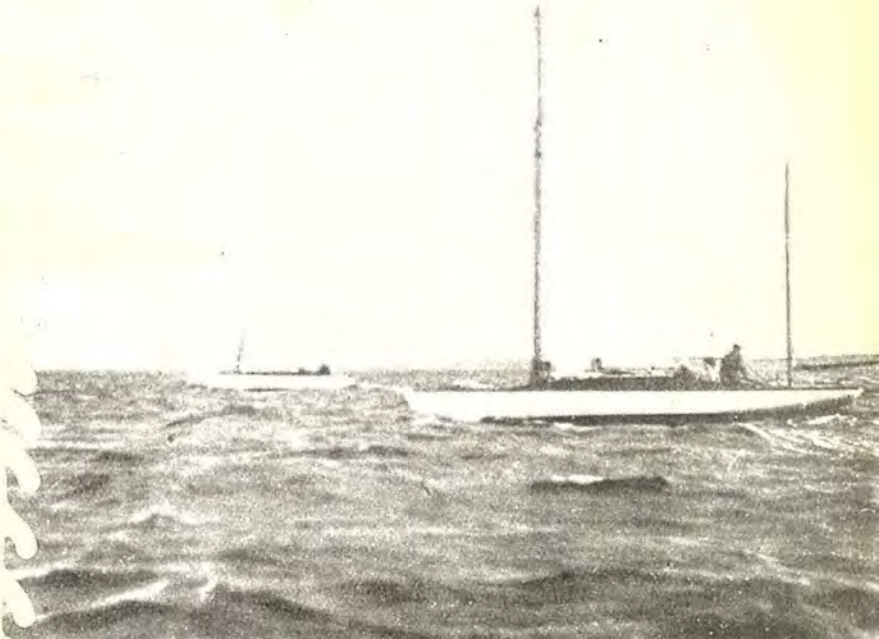
Sejladsen til Sønderjylland

Billedreportage ved

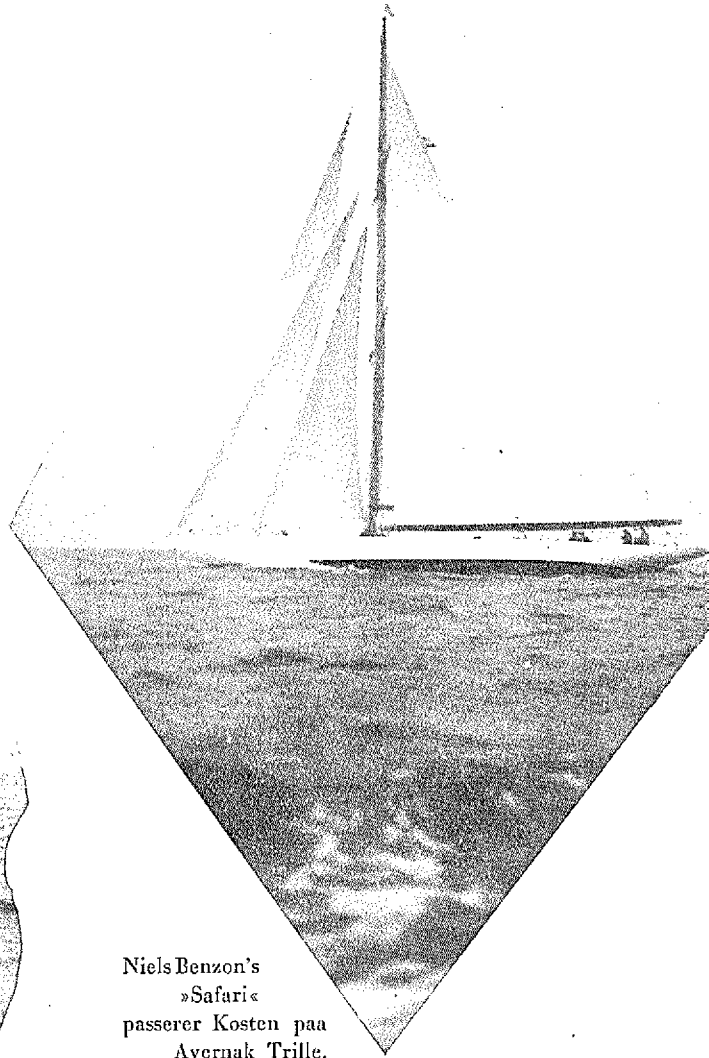
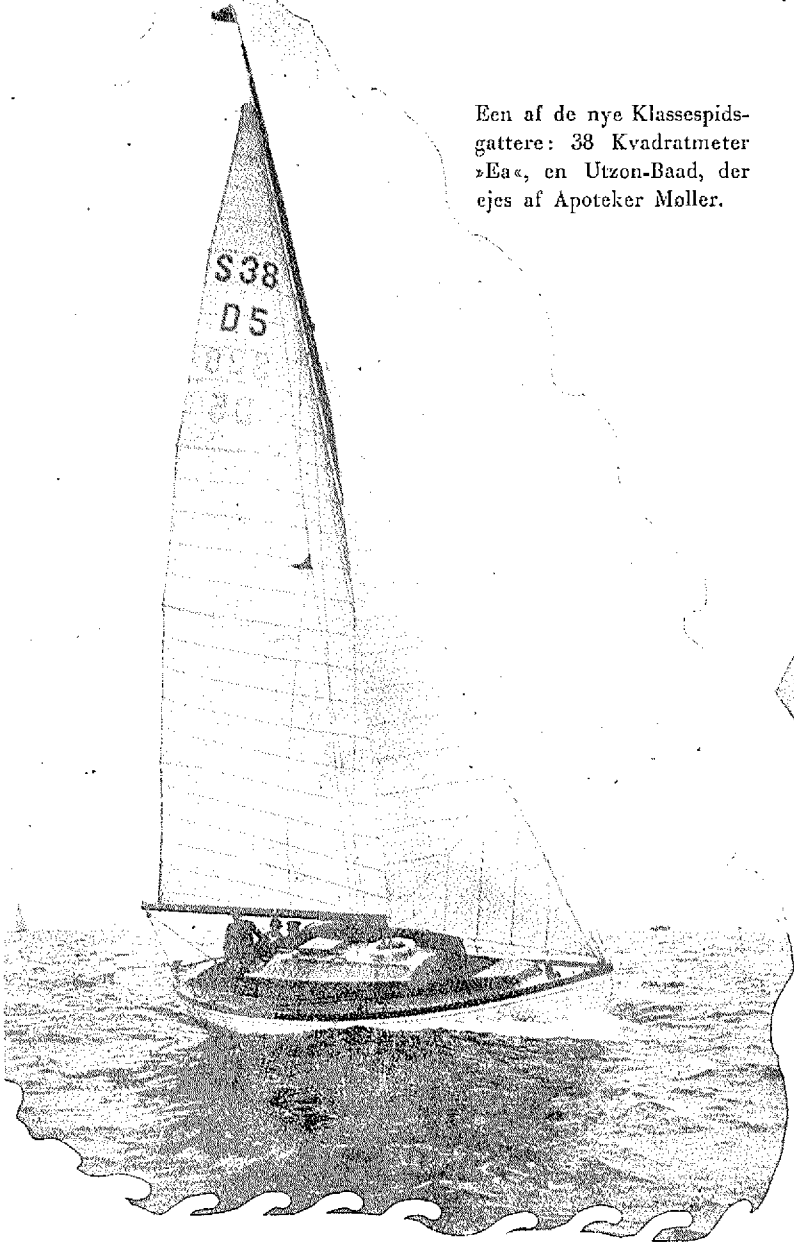
E. OLUFSEN

En hjertelig Velkomst lød til alle de Sejlsportsmænd og Kvinder, der deltog i den pragtfulde Tur til Sønderborg, og under festlige Former med Kronprins Frederik som Stævnets Overdommer, og tilsmilet af Vejrguderne havde den danske Sejlsport en uforglemmelig Tur.

Det blev en haard og vaad Torn over Smaalandsøhavet og gennem Langelandsbæltet til Svendborg. Alle Baade havde rebet godt ned.

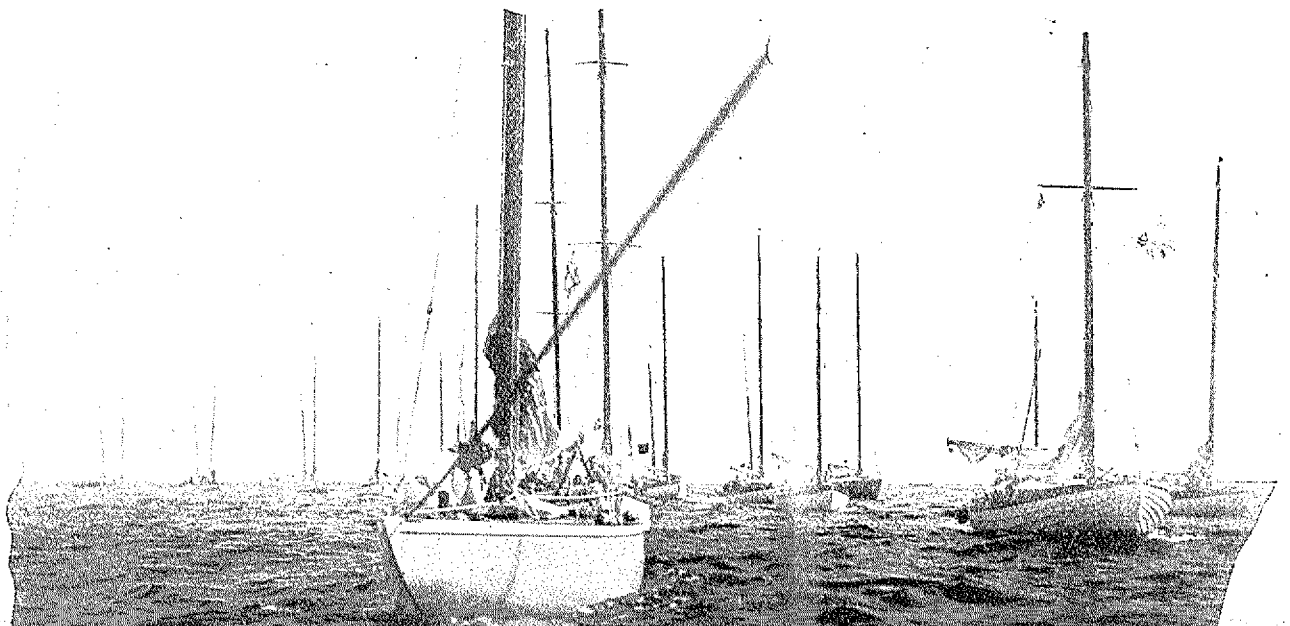


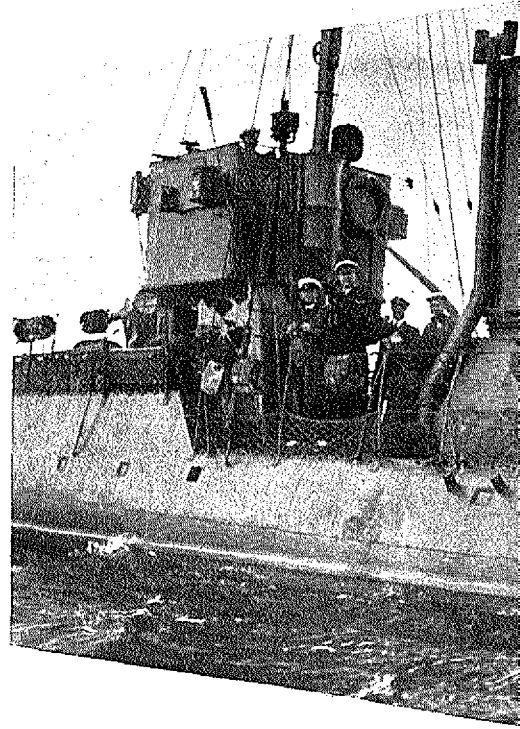
Een af de nye Klasespids-
gattere: 38 Kvadratmeter
»Ea«, en Utzon-Baad, der
ejes af Apoteker Møller.



Niels Benzon's
»Safari«
passerer Kosten paa
Avernak Trille.

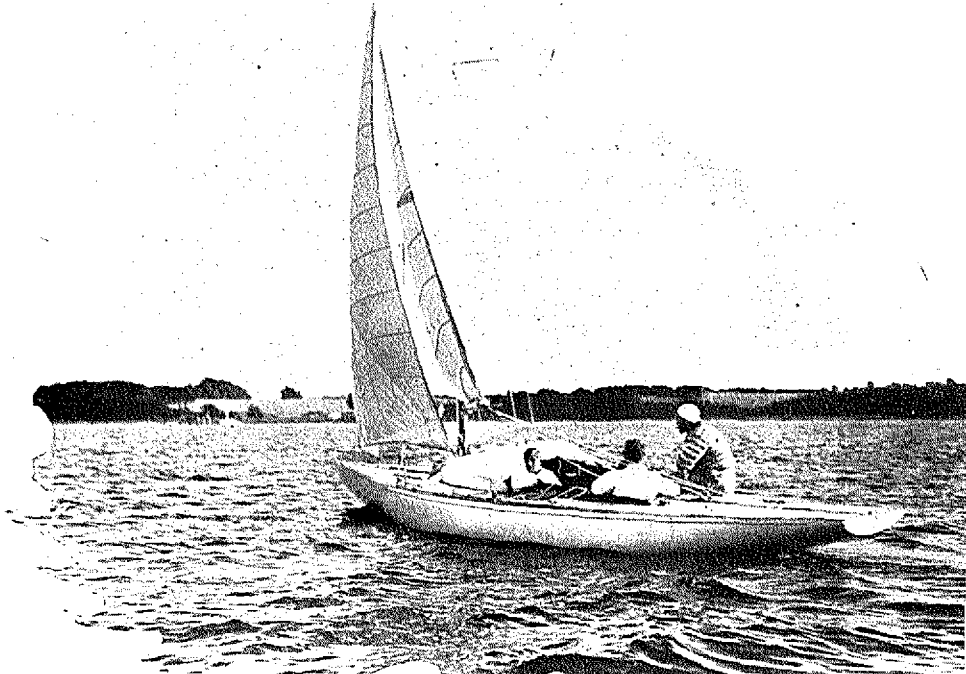
Der slæbtes i tre Rækker, og nu blev der Tid til at tænke paa Frokosten og Snapsen. Ogsaa Grammofonerne kom paa Dækket og satte Humøret op — men varmt var det.





Et »close up« af »Springeren«.

Præmieslugeren, Utzon Spidsgatteren
»Vagant«, der tog 1. Præmie alle 3
Dage i Sønderborg og desuden flere
Ærespræmier. Baaden tilhører den
populære 45 Kvadratmeter Klasse.



Een af Baadene i den nye W-Klasse.
Poul Bærentzens »Get away«.



PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af en der kender ham meget bedre

COPYRIGHT
by „VIKINGEN“ KBHVN.



Ved en behændig Manøvre var det lykkedes mig at undgaa Jacksons Følgeskab. En enkelt Gang — nu og da — føler man jo da Trang til at være helt alene — helt alene med sine Tanker og Drømme. Saaledes ogsaa med mig.



Hvor jeg nød det herlige orientalske Folkelivsbillede, der laa udbredt for mit intenst arbejdende Blik! Men saa kommer naturligvis Jackson asende, det store Dos. For een Gangs Skyld blev jeg virkelig lidt ærgerlig paa ham, men saa blev jeg grebet af Sporten i dette her Foretagende.



Som smaa blinkende Lyn for vi ud og ind ad Araberbyens smalle, krogede Gader, og til sidst befandt jeg mig atter ved Havnen, udaset, men med den stolte Bevidsthed at have sejret over Jackson i dette spændende Kapløb paa Afrikas Jord.



Paa Kajen stod en Del store, tomme Kasser, og jeg besluttede at tage mig et lille Hvil oven paa Lobturen, idet jeg søgte Ly for Solens brændende Glød i en af Kasserne. Det lykkedes mig at løse et Par Brætter og anbringe dem paa ny efter at være krøbet indenfor i Bungalowen.



Søvnen overvældede mig i mit interemistiske Sommerhus, og paa Drommens Vinger svævede jeg til mit Hjemlands Sirande. Jeg saa mig selv i de elegante Festsale, hvor jeg naturligt hørte hjemme i Følge min Position. Musikken klang — Champagnen sprudlede — kostbare Retter i herligt Service kultiveret Samtale om aktuelle Problemer



..... skønne Kvinder i elegante, raffinerede Toiletter — lynende af kostbare Smykker Bum! — Bang! — jeg vaagnede brat. Det var bæg-mørkt omkring mig, og mit Hus havde sat sig i en vuggende, duvende Bevægelse. Ha! — Der var ingen Tvivl, — jeg befandt mig paa Søen — endda i oprørt Tilstand.



Dengang først var jeg det naturligvis ikke altsammen. Men for at gøre en kort Historie lang, som man siger: Kasserne var bestemt for en Havn i Arabien og var som Stykgodt taget om Bord af „Persous“, mig inclusive, uden at nogen havde bemærket det ved Ladningen.



Uheldigvis var min Kasse blevet anbragt i Midten af Bunken, saaledes at jeg ikke ved egne, dog ellers — efter hvad jeg selv og forskellige andre mener, — ikke helt ringe Kræfter kunde arbejde mig ud af mit ufrivillige Fængsel.



Timerne forekom mig som Minutter og Sekunderne som Aar! Vist nok otte Dage tilbragte jeg som Kassemand, inden min utrættelige Ven Jackson fik mig befriet. Gensynet var, som det plejer at være ved den Slags Lejligheder.

EROBBEREN

LANGFREDAG den 22. April 1519 satte Cortez for første Gang sin Fod paa mexikansk Jord. Hans Opgave, der var blevet tildelt ham af Guvernøren paa Haiti, lød ikke anderledes end hans Forgængers: at drive Tuskhandel og anlægge en beskyttet Koloni. Da han traf det første Gesandtskab fra Mexikos Kejser, hvis Løbere straks efter hans Ankomst havde bragt Kejseren en Beskrivelse af Skibene og Spanierne, fattede Cortez den uhyrlige Beslutning at erobre denne Stat. Kejserens Gaver var Ædelstene, Perler og gyldne Ornamenter til en Værdi af adskillige Millioner Mark.

De medførte Heste og en gammel mexikansk Profeti var det, der hjalp denne Haandfuld Eventyrere til at aabne Landet. Heste var ubekendte for Mexicanerne; i lang Tid troede de at Hest og Rytter var eet Væsen. „Hjorteuhyrer“ kaldte de de stampende Væsner, og deres Tilsynekomst i et Slag bragte mere end een Gang Spanierne Sejren.

En Profeti meldte om Quetzalcoastl, Mexicanernes Forfædres milde Gud. Han, der en Dag var kommet til dem, hvid i Huden, blond og med blaa Øjne, hav-

For mere end 450 Aar siden blev
Ferdinand Cortez født.

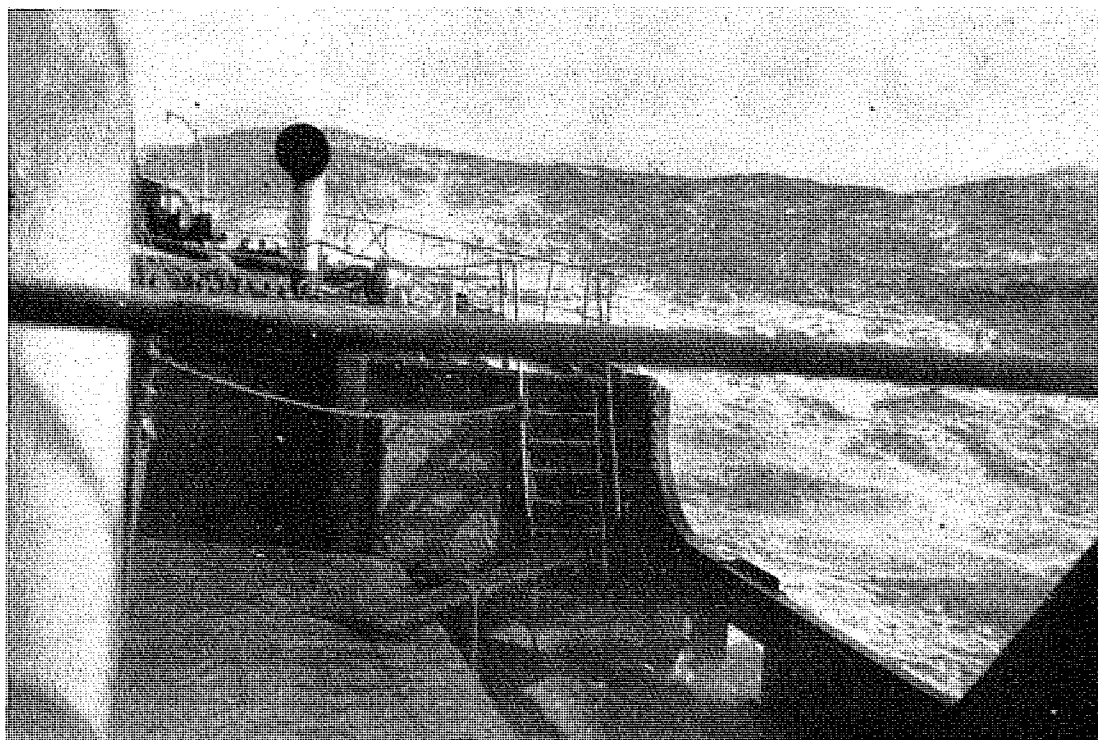
Et Kapitel af Jordens Opdagelseshistorie.

de lært dem at afsky Menneskeofringer og at føre et fredeligt og taalmodigt Liv. Men den blodtørstige Gud Tezcatlipoca drev ham bort, kun et Par unge ledsagede ham til Havet, hvor han tog Afsked med dem — og som et sidste Tegn spændte Pil og Bue og gennemskød et Træ. Pilen voksede straks sammen med Stammen og dannede et Kors. En Dag, sagde han, vilde hans Søner komme tilbage. Korset vilde være deres Tegn og de vilde igen indtage Hæderspladsen i Kejserpaladset. Saa lod Guden sig brænde i en Stenkiste og hans Aske forvandlede sig til Mørgenstjernen.

Den indre Tilstand i den mexikanske Stat begunstigede Cortez' Planer. Montzoma, Kejseren, herskede som uindskrænket Despot, de underkastede



Shanghai er politisk Storcentrum i Østen igen. Shanghai ligger ved en Biflod til Jangtsekiang, men Byen modtager hele Trafikken fra den store Flod gennem det indre Kina og er derved blevet Landets mægtigste Handelsplads.



En høj Sø løber efter os, men som sædvanlig — let og elegant løfter Skibet Agterenden, og Søen løber under.

Fot. Peter Rysz, Hudsund.

Folk var belastede med tunge Skatter, og Efterretningen om Spanierne, de hvide Guders, March mod Hovedstaden, oplivede de Undertrykte betydeligt. Vassallen over Cempoalla var den første, der sluttede sig til Cortez. Han tilførte ham adskillige tusind indianske Hjælpetropper og underrettede ham om den artekiske Krigsførelse. Skønt Vulkankæden Kordillerne taarnede sig op mellem Cortez og Hovedstaden Tenochtitlan, brød Spanierne op uden Tøven og marcherede mod det uviste. Det første store Slag fandt Sted i Fristaten Tlascalca, der ganske vist levede i dødeligt Fjendskab med Mexiko, men som heller ikke vilde taale Cortez i deres Land. Spanierne sejrede og sluttede Forbund med de besejrede. Sammen skulde de besejre Voldsherredømmet i Lagunebyen Tenochtitlan.

Montezoma hørte rædselsslagen om Spanierne Fremrykning. Før han var blevet valgt til Kejser havde han været Præst for den blodige Hvitzilopochtli, Quetzalcoatls Dyrkelse var udryddet af hans By. Hekatomber og Slaver blev afset for at faa den Frygteliges Hjælp mod Bleg-Ansigterne.

Cortez rykkede ind i Nabobyen Cholula og holdt Hvil der.

Byen Tenochtitlan laa midt i en Saltsø og var ved Dæmninger forbundet med Kysten. Ved Hoveddæmningen mødte Cortez Montezoma. Hoffets festlige Pragt og usigeligt kostbare Glans, Byens Myretue med de 300,000 Mennesker maa uden Tvivl have virket sønderknusende paa Spanierne. Cortez' Genialitet fandt paa den eneste Udvej, der kan redde Spanierne ud af den uforudsete Situation: han tog Montezoma til Fange. Men dette kejserlige Gidsel viste sig snart unyttigt. Medens Cortez et kort Stykke Tid var borte fra Hovedstaden, troede Rytteren Alvarado, at der

blev forberedt en Opstand og bemægtigede sig Tenochtitlans Adel. Cortez kom tilbage over Hals og Hoved og da Paladsets Døre lukkede sig bag ham, vidste de, at de var indespærrede.

Montezoma, der allerede flere Dage havde ligget syg efter et Stenkast mod ham fra mexikansk Side, blev kvalt, efter Sigende uden Cortez' Viden. Spanierne havde besluttet at trække sig tilbage om Natten, men blev opdaget. Det kom til frygtelige Kampe paa Dæmningen, ved hvilke 450 Spaniere faldt. Det var den Nat, der gik ind i Historien som Sorgens Nat.

Men Cortez fattede snart igen Mod. Med Hjælp fra de tro Tlascalaner byggede han Skibe og indesluttede et Aar senere hele Byen. Hovedstadens Forsvar ved den nye Kejser Guatemotzin er Heltesangen for Krigsaanden hos Aztekerne, som med denne dystre Fakkelplyste deres Undergang. Den 13. August 1521 overgav Kejseren sig, og Cortez fejrede Sejrsfesten i Byens rygende Ruiner.

Resten af Cortez' Liv er et Menneskes Liv, der forgæves vil fravriste Skæbnen et nyt, straalende Resultat. Foretagender til Guatemala, Honeluras, til Kalifornien og Krydderierne bringer ingen ny Berømmelse, den nye Verdens Vidunder bliver stadig mindre og Tallet af strandede Lykkeriddere stadig større.

Kejser Karl V viste ham store, men ikke haandgribelige Æresbevisninger, Enden er bitter Skuffelse og Resignation. Paa Vejen tilbage til det af ham opdagede Rige, bliver han syg i Sevilla, efter at han i tre Aar har ventet paa det nye Embede som Vicekonge; det resultatløse i hans Krav fratager ham Glæden ved at leve, og den 2. December 1547 dør han i Armene paa sin Søn.

Da Spaniolerne tog et Krigsskib fra os

I Løbet af Foraaret 1957 er adskillige danske Middelhavsfarere blevet opbragt af Spaniere. Det havde man umuligt kunnet tænke sig for nogle Aar siden. Men intet er nyt under Solen! Engang, det er ganske vist længe siden, tog Spaniolerne i den biskaiske Havbugt en Orlogsmænd fra os.

I Tidens Løb har Danmark været oppe at kriges med en lang Række Nationer, særligt — naturligvis — med vore Nabofolk, mest vel nok med vore kære Brødra hinsidan, men som bekendt ikke saa lidt med Englænderne og Tyskerne, Østrigerne o. s. v., desuden med Barbaresker i Nordafrika, med Stormogulen, med Rajaen af Tanjore, adskillige Negerstammer i Guinea, ja, egentlig med de fleste Folk, vi kom i nærmere Forbindelse med, Franskmandene næsten helt undtagne.

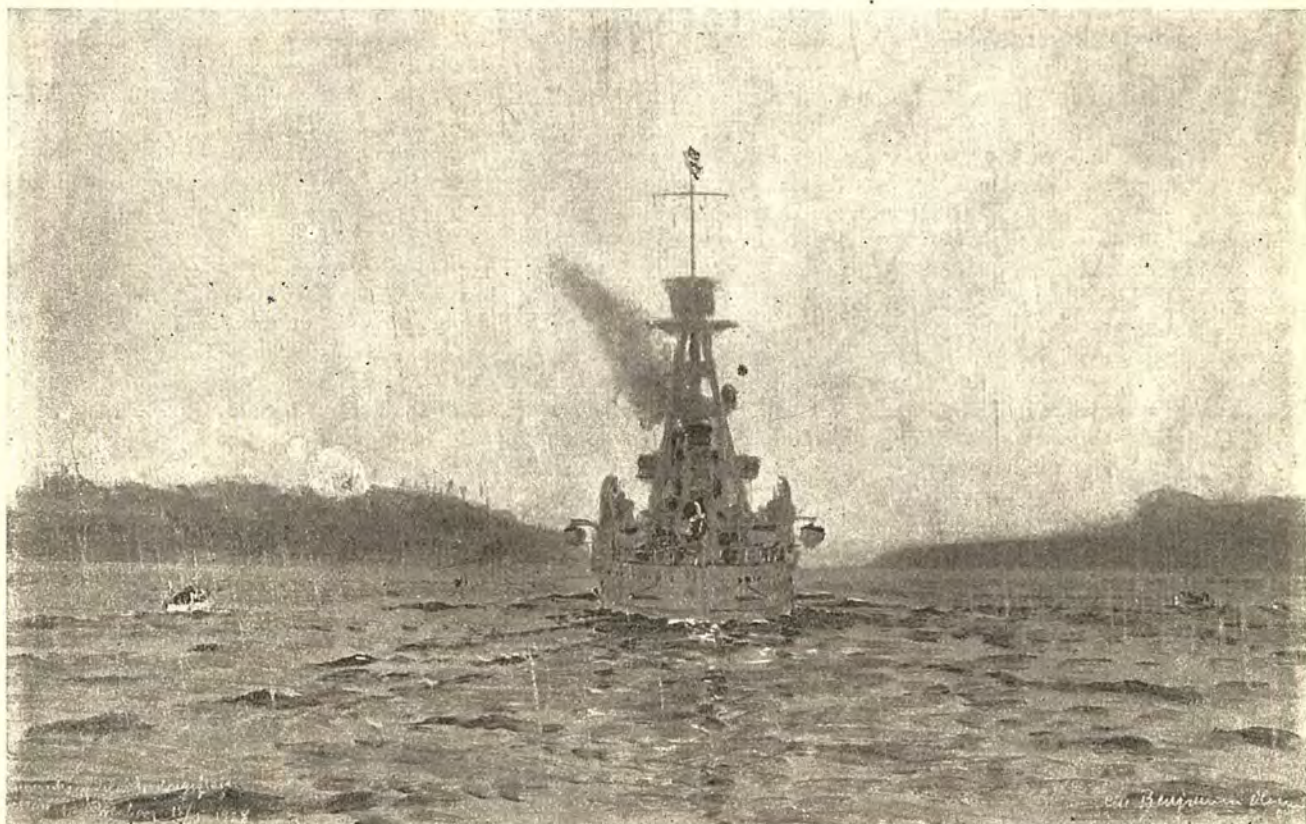
Med Spanien har vi ikke haft synderlig Lejlighed til at slaas. Det er dog sket i Vestindien. Den Affære, vi skal fortælle om, foregik imidlertid, mens Spanien og Danmark var i Fred med hinanden, og synes derfor

særlig „tovlig“. Affæren forefaldt da ogsaa i en ganske „tovlig“ Tid.

Da Wilhelm af Oranien besteg den engelske Trone 1689, kom det til Krig mellem England—Holland og Frankrig. Danmark-Norge holdt sig „neutral“ paa den underlige Maade, at det bevarede et godt Forhold til Ludvig d. XIV, men at Kong Christian d. V. samtidig overlod England et Troppekorps paa 7000 Mand, der afgik fra Listerdyb til Hull eskorteret af 7 danske Orlogsmænd.

Vestersøen, Farvandene hinsides Jylland indtil Spaniens Nordkyst, vrimgede med Orlogsmænd og Kapere, der huserede slemt med vore Langfarere. Regeringen lod saa Skibene afgang i Konvojer, d. v. s. i Flok og Følge, ledsagede af Orlogsskibe, men vi mistede dog i disse Aar omkring 1690 over halvtredsindstyve Skibe, mest til Englænderne, hvis Priseretter dømte hurtigt og haardt, hensynsløst.

Under disse Konvojeringer mistede Marinen to Skibe, Snauen „Ørnen“ ved Forlis og Snauen „Maa-



Artilleriskib „Niels Juel“. Bygget paa Orlogsværftet og sat i Vandet 1918. L. 89,95 m, Br. 16,30 m, Dybde 5,20 m. Depl. 3800 Tons. Fart 16 Knob. Armeret med 10 15 cm Kanoner, 4 57 mm Antiluftskytts og 2 Torpedoapparater. Tildels ombygget og moderniseret i 1936, bl. a. fik Skibet indsat ny Ildlederstation. — Maleri af Benjamin Olsen.

gen“ ved Erobring — og det endda ved de foragtede „Biskajere“. Det gik saaledes til:

Medens Orlogsfregatten „Svenske Falk“ og „Hvidefalken“ laa i St. Martin med Hovedkonvojen, klar til Hjemrejse, sendte Chefen, Kaptajn Chr. Thomsen Sehested, Snauen (eller: den lille Fregat) „Maagen“ paa 20 Kanoner under Kaptajnløjtnant J. Liebedantz til Nantes for at hente Skibe til Konvojen dér. Ikke ret langt fra Nantes mødte den en 44 Kanons Fregat, som tonede fransk Flag og viste hvid Vimpel fra Toppen. Det var den 5. September 1692.

Liebedantz højste Dannebrog og fortsatte Rejsen, men Fregatten sejlede hurtigere end Snauen, kom paa Skudvidde og gav „Maagen“ det ene Skud med skarpt efter det andet. Kaptajnløjtnant Liebedantz mindskede Sejl og sendte Chaluppen med Løjtnant de la Monnerie til Fregatten for at faa at vide, hvorfor den skød med skarpt.

Saa snart Løjtnanten betraadte Dækket, sprang Fregatchefen til, snappede den danske Officers Kaarde og gav sig til at slaa ham med den om Arme og Ben. De la Monnerie søgte Dækning, hvor han kunde, og det gjorde Angriberen desperat. Han stak efter Løjtnanten med Kaarden og opnaaede at gennembore hans Arm. Saa satte de la Monnerie sig ned og afventede Begivenhedernes Gang.

Samtidig var Chaluppen blevet surret til Skibssiden, og de danske Matroser hentedes op én efter én og sattes i Arrest.

Fregatten var ikke fransk, men en spansk Kaper med 500 Mands Besætning!

Da Chaluppen blev „saa længe borte“ lod Liebedantz høre „Siou“, skød et Skud med løst Krudt og løb Fregatten nær med aabne Kanonporte, klar til Fægtning. Fra Fregatten blev der raabt, at Snauen skulde gaa i Læ og vise sit Pas. Dertil svarede Liebedantz: „Jeg er en Kongens Mand og vajer mit Pas udi mit Flag, min Giøs og Vimpel.“

Svaret var paa spansk Side det glatte Lag af 22 Kanoner, suppleret med en Musketsalve fra Lønningen, Hytten og Mærset. „Maagen“ gav igen af sin Breddesides 10 Kanoner, og Snauens Soldateske brugte Musketterne „med Flid“.

Saaledes blev der skudt fra begge Sider „et Par Glas“, d. v. s. en Times Tid. Saa skete der det ulyksalige, at „Maagen“s Mesanmast blev skudt igennem; den faldt ned og „belemrede“ Rorpinden, saa Skibet mistede Styringen. „Maagen“ „ragede tvert for Bogen paa Caperen“, og straks entrede Spaniolerne over. Da „maatte dend Svageste vige for dend Sterckeste“, som Rapporten lyder.

Snart var de overlevende af „Maagen“s Mandskab, knapt halvthundrede Mand, stuvet sammen i Fregattens Kabelrum. „Maagen“ førtes til San Sebastian,

hvor alle Fangerne indsattes i et usselt, lummert Fængsel paa Vand og Brød. Baade Officerer og Mandskab fik „flere Stockeslaug end Mad“.

Kort efter blev de menige Matroser jaget ud af Byen „med Steen og Kieppe“. Størstedelen naaede med uhyre Besvær, forkomne og halvt ødelagte til St. Martin, hvor de blev plejede ombord i „Svenske Falk“ og bragt til Hægterne igen.

Nogen Tid efter slap ogsaa Kaptajnløjtnant Liebedantz og hans Officerer bort fra San Sebastian. Ogsaa de drog over Pyrenæerne og op i „det franske Land“, men da var Orlogsskibene afgaaet med Konvojen og naaede velbeholdent hjem. Liebedantz fik laant en Sum Penge til Vidererejsen.

Kong Christian V blev meget forternet over Overfaldet og lod Admiralitetet udarbejde Forslag til „Repressalier“. Man fik snart at vide, at „Maagen“ var blevet saa sønderskudt, at den ikke kunde bruges mere. Admiralitetet foreslog 24. Marts 1695, at der skulde udrustes 5 velsejlende Fregatter, 3 Snauer og 2 Førselskibe med Forsyninger for et Aar. De skulde gaa til „den danske Ø St. Thomas udi Vestindien“ og undervejs søge at „overkomme“ spanske Skibe.

I Vestindien skulde Eskadren gøre et Kryds og en Tid holde det gaaende langs Kysten mellem Panama og Cartagena. Derfra skulde de nærme sig Havana, hvor de spanske „Sølvskibe“ plejede at samles for at gaa under Konvoj hjemad. Til dette Togt udkrævedes 15 Officerer, 5 Præster, 18 Skippere, 22 Barberer (Skibslæger) og 1188 Mand. Omkostningerne ansløges til 131.700 Rigsdaler. Dette Forslag „approberedes“ af Kongen.

Togtet blev — man kunde næsten sige desværre — ikke til noget. Det vilde rimeligvis have føjet mærkelige Blade til Sømagtens Historie, støttet den danske Skibsfart og den danske Prestige i Vestindien, maaske bragt Rigdomme til Landet, men utvivlsomt ogsaa voldt Døden for mange Mænd paa Skibene.

Kongens Harme holdtes i Skak af de store Omkostninger, velsagtens ogsaa af det store Ansvar. Der skete blot det, at der sattes svære Linieskibe ind paa Konvojeringen.

Vi skal ikke brede os om Emnet, men holde os til „Maagen“. Der skete det mærkelige, at Kongen fik rigelig „Recompensie“ for det tabte Skib. En skønne Dag strandede et rigtladet spansk Handelsskib paa dansk Kyst. Det blev straks beslaglagt, og „Udbyttet“ dækkede rigeligt det Tab, Spaniolerne havde forvoldt hans danske Majestæt ved deres „usømmelige“ Kaping af „Maagen“. Der blev taget Bod for Bane i fuld Overensstemmelse med den Tids Anskuelser og Skik.

Kay Larsen

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

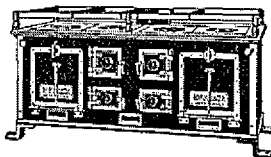
Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Førlang Katalog
Telefon Central 16 30

Marineforeningen indvier en ny Bakke

Den 20. Juli havde Marineforeningen indbudt sine Medlemmer til en Tur til Drogdens nye faste Fyr. Turen var begunstiget af et pragtfuldt Vejr. Med Drogdens nye Fyr var et Eventyr blevet virkeliggjort, og da det laa paa Vandet, var Marineforeningens Medlemmer selvskevne til at aflægge det et Besøg. Vi har dog i forrige Nummer af Vikingen omtalt



Fyret og skal trods Fyrets pragtfulde og moderne Indretning ikke komme ind paa dette Emne, thi foruden Besøget paa Fyret gik Turen til Dragør i Anledning af Stiftelsen af en ny Bakke i Lighed med Hals Bakke under Aalborg Afdeling.

Rundt om i Verden kæmper Folkene for forskellige

Regeringsformer, men ingen Steder findes en bedre Regeringsform end i Marineforeningen, thi her mødes Medlemmerne under den rene Kommunisme, forsaavidt Kommunisme betyder det bedste for de fleste mulige Mennesker under Førerskab af den gamle Admiral Carstensen.

Naar vi skriver „gamle“, er det kun, fordi Admiralen har udrettet saa meget baade for og i Marinen, for naar Admiralen rejser sig og slaar paa sit Glas eller i en hvilken som helst anden Situation, virker han endnu saa ungdommelig og spændstig, at man ikke kan forlige Navnet „Den gamle Admiral“ med Admiral Carstensen.

Ingeniør Aage Olsen, een af Dragørs kendte og skattede Borgere, Leder af Dragør Museum, har gjort et stort Arbejde for at samle Dragørbeboerne til en ny Afdeling under Marineforeningen, men da Dragør jo ikke er nogen Verdensstad, Gudskelov, har man maattet klare sig med at begynde som en Bakke, og denne blev indviet under stor Tilslutning fra Marineforeningens Medlemmer. Blandt de Indbudte var Direktøren for „De forenede Bugsererselskaber“ Kim Bærentzen, og fra Fyrvesnet Overfyrtrollør Hansen.

Selve Indvielsen foregik under stilfulde Former med Hejsning af Orlogsflaget under Baadsmands-pibens Triller og med Afsyngelsen af Kongesangen.

Vikingen ønsker den nye Bakke al Lykke og Trivsel i de kommende Aar. A. B.

Kiel bliver „Krigsmarineby“ igen

I Kiel hersker der en Rustningsfeber, som man ikke har set her siden Verdenskrigen. I Løbet af det sidste Aars Tid har Antallet af Arbejdere forøget sig med 11,000, og Kiel fører atter stolt Navnet „Krigsmarineby“.

Det økonomiske Fundament for Byen er Krigsskibsbygningen paa de tre store Værfter i Østenden af Kielerfjorden: det Kruppske „Germania-Werft Kiel“, det tidligere kejserlige Værft „Deutschen Werke“ og „Howaldt Werke“, som ogsaa nu tilhører Staten.

Siden Marts 1956 er Tusinder af Arbejdere blevet overført hertil fra Schlesien, fra Rhinlandet og fra Westfalen. Derfor hersker her nu en frygtelig Mangel paa Boliger.

Ude paa Værfterne kniber det med at skaffe Materialer til Skibene, især kniber det med Kobber,

Messing, Zink og Tin, foruden naturligvis Pladejern og T-Jern. Der er dannet særlige Kolonner, der skal samle Materiale-Affald op, saa intet maa gaa til Spilde.

Saa forstaar man, at Kampen i Spanien føres for Jernets Skyld — Jern til den kommende Krig.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

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

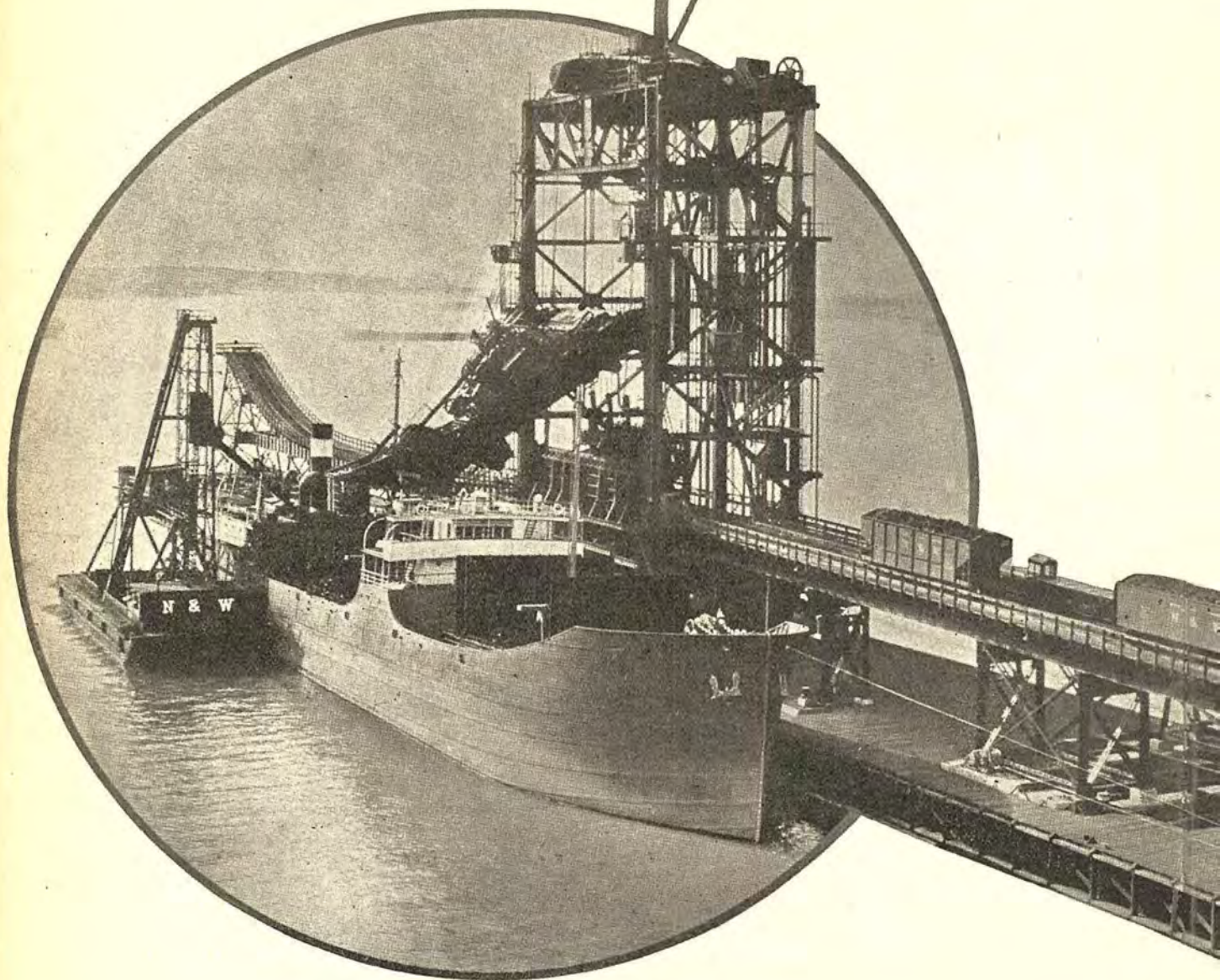
Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

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

Verdens mest moderne

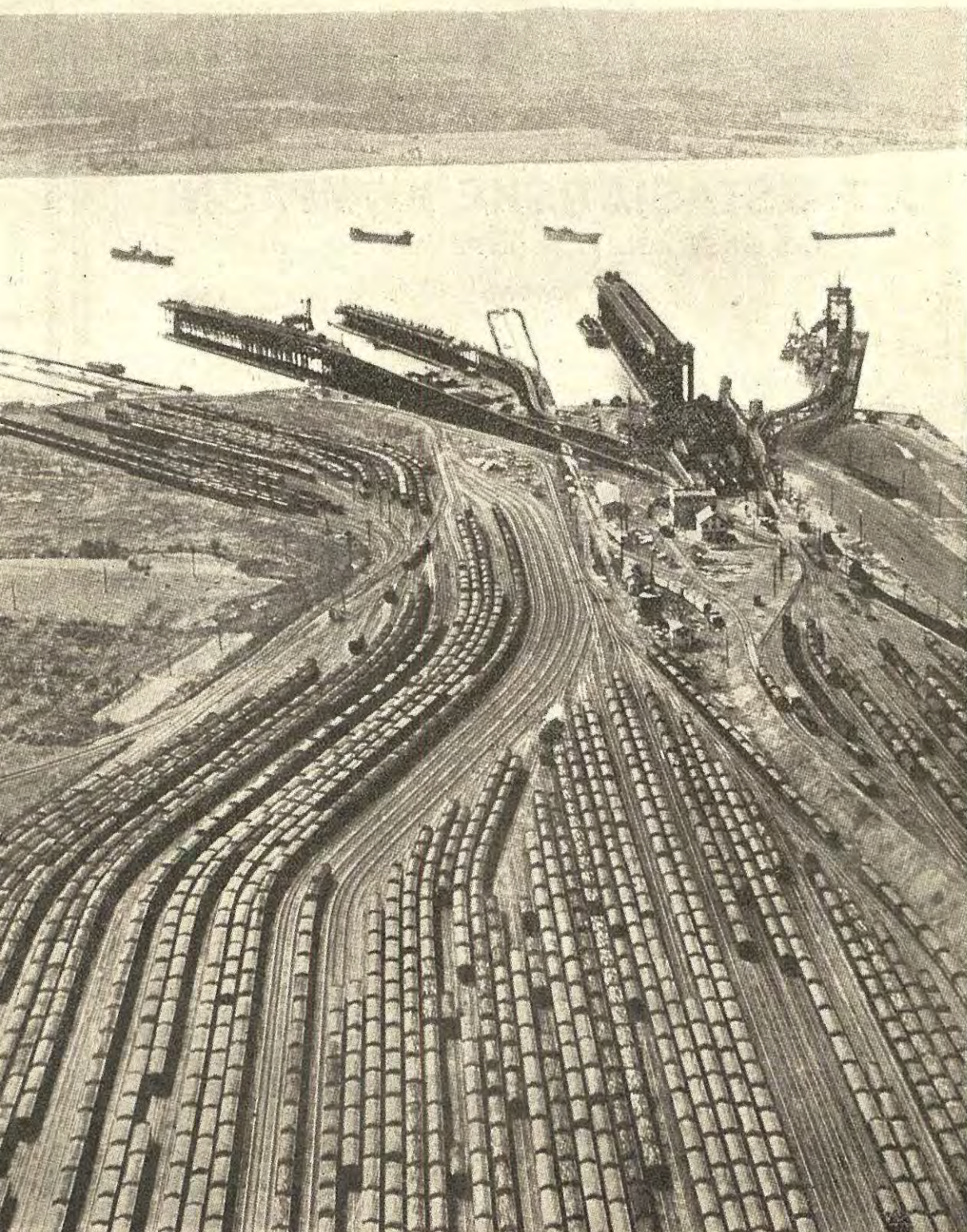


En Damper laster Kul under Elevatoren.

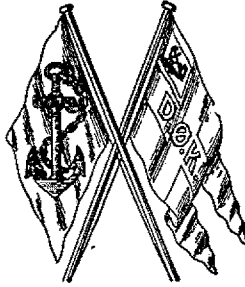
„The Norfolk and Western Railway“ har ved Lampert Point ved Byen Norfolk i Staten Virginia, U. S. A., ladet bygge en yderst moderne Kulhavn. Vort ene Billede viser Kulkajen, hvor Jernbanevogne bliver hejst op med en Elevator, tippet og Kullene falder ned i en teleskopisk Tragt, igennem hvilken de blidt glider ned gennem Lugerne. Hvis det ønskes, bliver Kullene oversprøjtet med Vand, naar de kommer ned i Tragten. Paa Grund af Tidevandet er den indrettet saaledes, at den kan hæves indtil ca.

15 m over Vandlinien og sænkes indtil ca. 9 m under den. Samtidig med at Damperen bliver lastet, kan den faa sin Bunkers suppleret af en Lægter paa Siden. Kullastningsapparats-Kapacitet er 2000 ts. i Timen. Af det andet Billede faar man et Indtryk af, hvor meget Kul man er i Stand til at ekspedere, idet Jernbanegaarden kan rumme 5000 Jernbanevogne, der venter paa at blive losset. Sidste Aar udskibede Jernbanen saaledes ialt 31,000,000 ts. Kul fra denne Havn.

Kulhavn i Staten Virginia, U. S. A.



Havne-Banegaarden, der kan rumme 5000 Vognladninger.

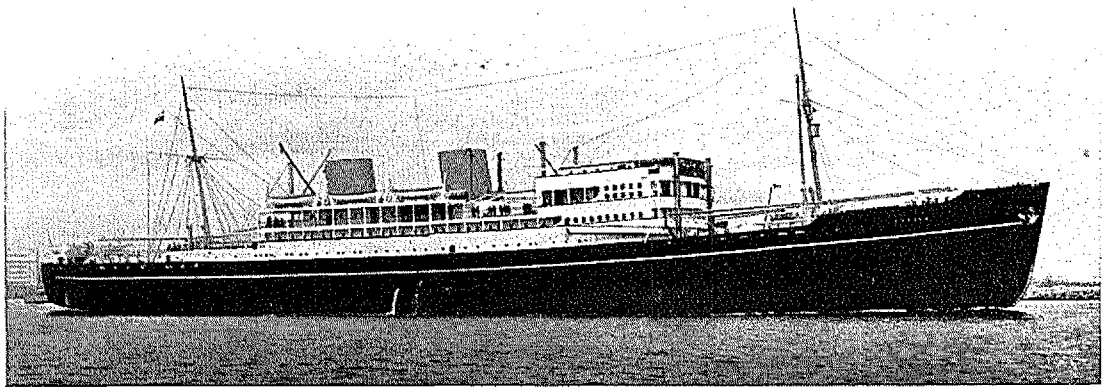


AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

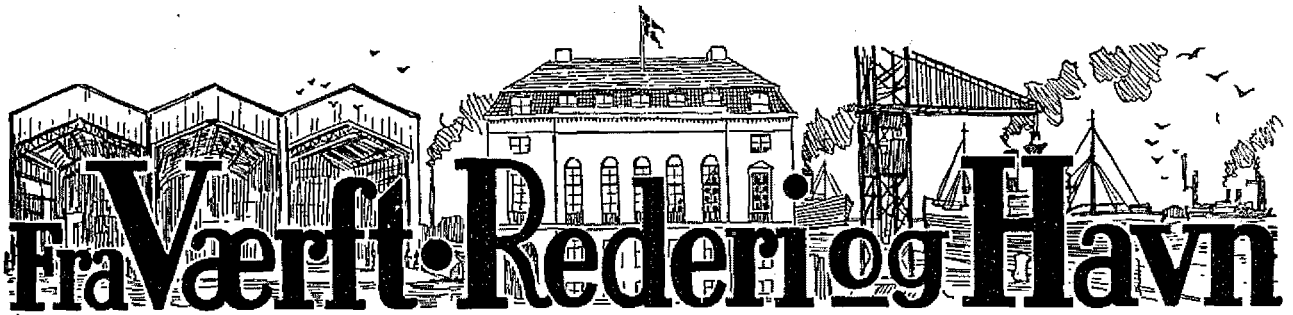
Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1937



Medlemmer pr Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, 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/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/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-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Activ, 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 De Danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederikafeselskabet 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
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

Den nye Motorfærge

„Peter Wessel“

Aalborg Værftets Byggenummer 56 er en dobbeltskruet Passager- og Automobilfærge, bygget for Ruten Frederikshavn-Larvik.

Færgens Hoveddimensioner er:

Længde i Dæk 72,0 m
 Bredde 13,0 m
 Sidehøjde 5,5 m

Færgen vil faa et lastet Dyb-gaaende af ca. 4,4 m og har ved dette Dyb-gaaende en Lasteevne paa ca. 550 Tons.

Færgen kan medføre 450 Passagerer og ca. 70 Biler.

Vogn-dækket er helt lukket og forsynet med hængslede Porte i Agterenden, medens der forude er arrangeret en oplappelig Bøvport, saa at der bliver Gennemkørsel for Biler i begge Ender. Ligeledes er det muligt at køre om Bord over Siden, idet der ogsaa agterude er arrangeret en stor hængslet Port i hver Side. Under Vogn-dæk er Beboelse for Officerer og Mandskab samt Sovekabiner for ca. 200 Passagerer. Paa Promenadedæk forefindes et langt Dækshus, i hvilket der i Forkant indrettes en stor Rygesalon med Bar, i Midten Forhal med

Kiosk, Billetkontor samt diverse Toiletter og Rum for Servering, og i Agterenden en stor Spisesalon.

Langs Husets Sider findes en lukket Promenade og paa For- og Agterkant ligesom paa Baadedækket ovenover, Bænke og Borde i fri Luft. Paa Baadedæk findes endvidere et Hus med Kamre, Toiletter og en mindre Salon for henvend en Snes Luksusplassagerer.

Maskineriet bestaar af 2 Stk. Atlas „Polar“ Dieselmotorer af nyeste Type, tilsammen udviklende en effektiv Hestekraft paa 2560 ved 500 Omdrejninger pr. Minut, hvilket skulde være i Stand til at give Skibet en Fart paa ca. 17 Knot.

Frederikshavn—Larvik Færges-fart er oprettet med den Hovedtanke for Øje at skabe en nem og let Befordringsmaade fra Danmark til Norge og omvendt, saaledes at de to Lande i større Grad end hidtil kan nyde godt af hinandens forskellige, egenartede Naturskønheder.

Den Mand, der har staaet i Forgrunden under Realisationen af denne Tanke, er Direktør L. P. Pedersen, Valby, der hermed foreløbig er naaet frem til en Position indenfor

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GØTEBORG — KØBENHAVN



Automobil-Motorfærgen »Peter Wessel«.

vort Samfærdselsvæsen, som nærmest maa betegnes som enestaaende.

Det er dansk Initiativ og Fremdrift, der har skabt Ruten, men Æren for Planernes Realisation maa deles med den sejge, norske Energi, der aldrig gav op, naar Planerne mødte saa store Hindringer, at de truede med at standse Gennemførelsen. Her er det Pedersens

Ven og Kollega i Norge, Formanden for de norske Rutebilejere, Direktør Schøyen, der er den førende.

Selskabets finansielle Ordning er saaledes: Der er to Aktieselskaber, et dansk og et norsk, nemlig Larvik—Frederikshavn Færgefart med en Aktiekapital paa 650.000 Kr. Direktør Schøyen, Bygdø pr. Oslo er det norske Selskabs Direktør. Og Frederikshavn—Larvik Færgefart, der ogsaa er et Aktieselskab, med Hjemsted i København og med det Formaal at fremme Turist- og Rejsetrafikken mellem Danmark—Norge og Kontinentet.

Selskabets Aktiekapital er ansat til Kr. 450.000,— fuldt indbetalt. Selskabets Stiftere er:

Jens P. Pedersen, Valby, Emanuel Nielsen, Undløse, M. G. Hermansen, Sønderborg, Haumann Roed, Spørring, Marius Hansen, Valby, M. P. Tranholm, Kolding, Frede Spøhr, Sorø, Johan Strandgaard, Aabyhøj, Holger Salomon, Snekkersten, P. Brix, Løkken, Søren Rasmussen, Randers, Rasmus Andersen, Sorø, Einar Sørensen, Frederikshavn.

Som man ser, er det alle Danmarks kendteste Rutebilejere, der staar som Stiftere, ligesom det er de samme Navne, der findes i Grenaa—Hundreded Færgefart.

Juridisk Konsulent er Landsretssagfører Henning Arup, København.

EFFZETT Sidebordsmotor



2 HK
2½ HK
3½ HK

**Præcisions-
arbejde**
Billige Priser
**Gunstige
Vilkaar**

Telefon: { 11 708
12 428

V. H. LANGEBÆK
Ingeniør, cand. polyt.
Nørre Søgade 35
København

EFFZETT Sidebordsmotor

En Undervandsbaad paa Jordomsejling

Undervandsbaade foretager kun sjældent længere Rejser. Naar man ser bort fra de tyske Undervandsbaades Togter under Verdenskrigen, foretages længere Ture kun, hvis en Baad hører hjemme langt fra Byggeværftet, som f. Eks. den brasilianske U-Baad, der blev bygget i Italien. Af længere Ture maa dog nævnes italienske Baades Fart til New York og Rejse rundt om Afrika.

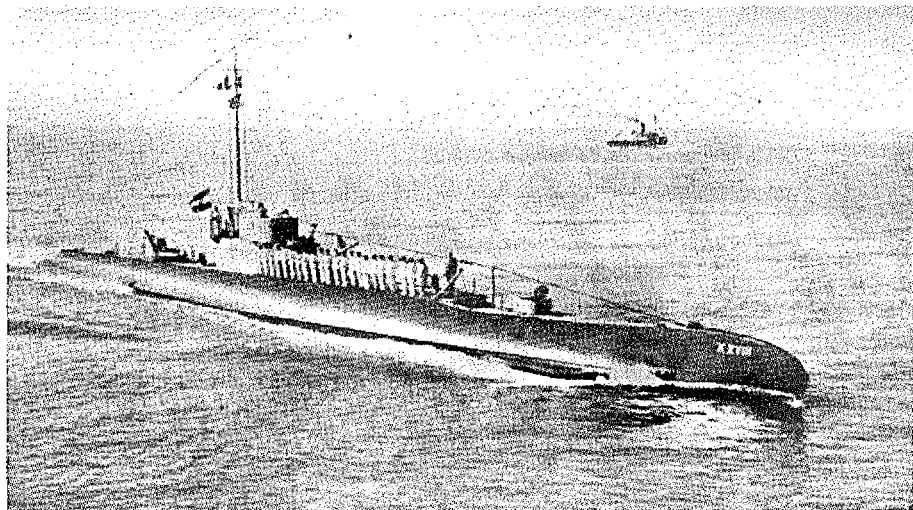
Den hollandsk-indiske Eskadres U-Baade maa imidlertid alle gøre Turen fra Holland ud til Ostinien. For to af dem blev disse Udfarter desuden for-

øget ganske betydeligt af særlige Grunde. De blev nemlig anvendt til videnskabelige Undersøgelser af Tyngdekraftens Størrelse. Man ved, at den varierer ganske lidt paa forskellige Steder af Jorden, afhængig af Jordskorpens Tykkelse og Jordens Form. Til Bestemmelse af Tyngdekraftens Størrelse anvendes et Pendulapparat. Paa Fastlandene er der afholdt mange Forsøg, men paa Havet, der dækker det meste af Jordoverfladen, kan man i et Overfladeskib ikke anvende Penduler paa Grund af Skibets Bevægelser. Hvis derimod en Undervandsbaad gaar 30 à 40 m ned under Overfladen, er Havet ganske roligt, saa Forsøgene kan udføres. Professor Meinerz var den første, der foretog den Slags Forsøg i en hollandsk U-Baad med saa gode Resultater, at de senere blev fortsat.

Den første videnskabelige U-Baadsrejse blev foretaget af den hollandske K XIII i 1926. Turen gik fra Holland gennem Panamakanalen over San Francisco til Surabaya, ialt 20875 Sømil. Der blev foretaget 111 Pendulforsøg i lige saa mange Dykninger.

Den anden Rejse gjorde U-Baaden K XVIII ad en anden Rute: Holland — Madeira — Vestafrika — Rio de Janeiro — Buenos Ayres — Kapstaden — Mauritius — Vestaustralier — Surabaya, ialt 22.567 Sømil med 150 Dage i Søen. Der blev foretaget 255 Dykninger.

Enhver, der kender de indskrænkede Beboelsesfor-



Den hollandske U-Baad K XVIII

hold i en U-Baad, vil forstaa, at en Rejse af den Udstrækning stiller meget store Krav til Besætningens fysiske og psykiske Udholdenhed, særlig da der ofte blev foretaget 2 à 3 Dykninger pr. Dag.

Men det er ikke nok med Besætningen, ogsaa Materiellet maa være første Klasses. Baaden med Maskin anlæg er bygget af Skibsværftet „Fijenoord“ i Rotterdam. Længden er 75 m, Bredden 6,51 m, Dybgangen 3,90 m, Deplacementet i Overfladen 760 ts, neddykket 1040 ts. To Dieselmotorer hver paa 1600 HK giver den en Fart paa 18 kn uddykket, medens Elektromotorerne kan give 9 kn i neddykket Tilstand. Der medføres Dieselolie til 12.000 Sømils Sejlads. Baaden er prøvet paa en Dybde af 80 m. Bevæbningen bestaar af 4 Bovtorpedorør, 2 Hækrør og 2 Udskydningsrør i Overbygningen oven paa Trykskroget. Torpedoernes Diameter er 55 cm. Af Artilleri haves en 88 mm Kanon paa Dækket og 2 40 mm Maskingeværer som Antiluftskyts.

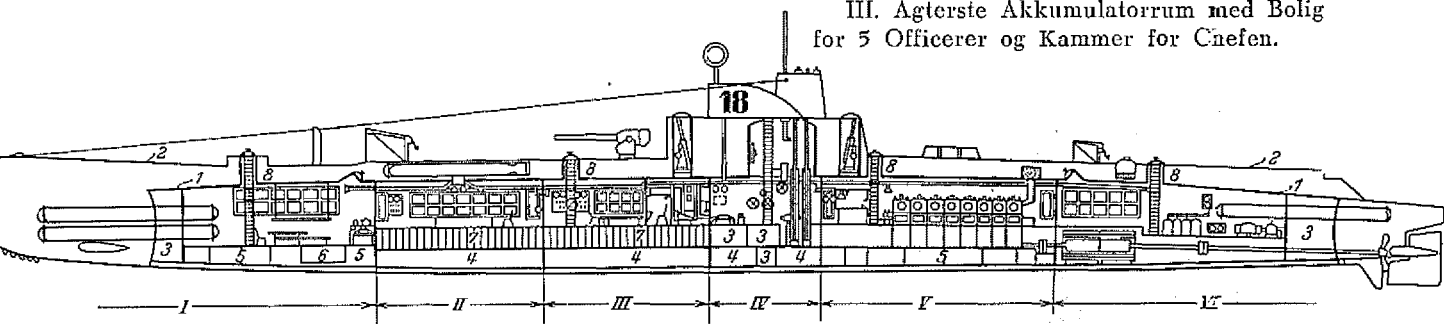
Paa Gennemsnittet er (1) det cylindriske Trykskrog og (2) den let konstruerede Overbygning.

De forskellige Rum benyttes saaledes:

I Forreste Torpedorum med Bolig for 15 Mand og Kabys.

II. Forreste Akkumulatormed Bolig for 13 Underofficerer.

III. Agterste Akkumulatormed Bolig for 5 Officerer og Kammer for Cæfen.



Gennemsnit af den hollandske U-Baad

IV. Styrerum med alle Apparater og Luge til Kommandotaarnet.

V. Dieselmotorrum med Brændstoftanke i Bunden.

VI. Elektromotorrum med agterste Torpedoudskydning.

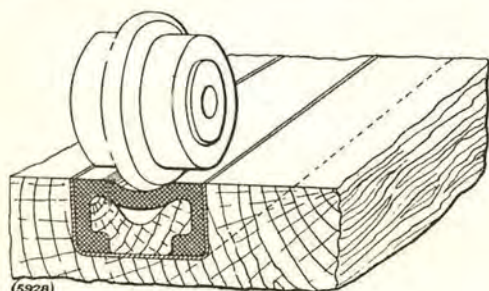
De smaa Tanke (5) for, midtskibs og agter er Re-

guleringstanke for nøjagtig Indstilling af Skibets Vægt og Balance. (4) er Hovedballasttanke, (5) Brændstoftanke, (6) Ammunitionsrum, (7) Akkumulatorbatterier, (8) er Hovedlugen, hvorigennem den nødvendige Luft til Dieselmotorerne indsuges under Overfladefart. Derved faas en meget kraftig Ventilation.

En lydløs Skydedør

Enhver, der har været i et Skib med Skydedøre for blot nogle enkelte Kamre, vil ved at læse Overskriften uvilkaarlig sige: „Tak, den kender vi. En lydløs Skydedør findes ikke.“

Hvor man af Mangel paa Plads ikke kan have en



gaaende Lør, men maa indbygge en Skydedør, maa man finde sig i dens forskellige Ulemper. Hver Gang den lukkes op eller i, sker det med et Brag, der høres over hele Skibet. Til at begynde med vil den ikke gaa, og man tager derfor et rask Tag med det Resultat, at Døren med et Hvin af Rullerne ryger i Bund med Lyden som af et Kanonskud. Rillen i Dørtrinnet er jo ogsaa altid en Skidtsamler af Rang.

Af disse Grunde ser man saa godt som aldrig Skydedøre i Huse. Paa Udstillingen „Ideal Home“ i London fremførte Mrss. Silent gliding doors, Ltd., 55 Archer street, London, imidlertid en interessant Nykonstruktion, som har taget Hensyn til de ovenfor omtalte Mængder ved Skydedøre.

Konstruktionen fremgaar tydeligt af Tegningen. I Dørtrinnet indlægges en tynd Pladejernkanal, som omslutter et Gummiprofil, der er lagt uden om et Stykke haardt Træ med en Rille paa Oversiden. Midterflangen paa Dørens Hjul trykker ved Passagen en Fordybning i Gummien, der er stor nok til at danne Styr for Døren. Naar Døren er aaben, er Trinnet fuldstændig glat. Man har bygget Døre med en Vægt paa indtil 2 ts til Garager efter Systemet. For oven behøves kun et simpelt Styr uden Ruller. Desuden behøves kun et mindre Spillerum end ved almindelige Skydedøre, saa Træk gennem Døren bliver mindre.

Det var sikkert et Forsøg værd at prøve med den Slags Døre ombord i Skibe.

„Frivagten“

Firmaet J. Lauritzen har paabegyndt Udsendelsen af et Blad, „Frivagten“, hvis Hensigt er, at det skal optræde som Bindeled mellem Firmaet og alle, der er ansat i Firmaet og de tilsluttede Virksomheder.

Første Nummer af Bladet, der er prydet med Rederiets smukke Kontorflag paa Forsiden, er udkommet og bringer, foruden en Masse Personalialia og andet Stof, en interessant og godt illustreret Beretning om „Laila“s Brand i Boston.

Det er Mening, at Bladet skal udkomme 4 Gange aarligt, og den gode Idé vil sikkert blive paaskønnet af Firmaets Medarbejdere.

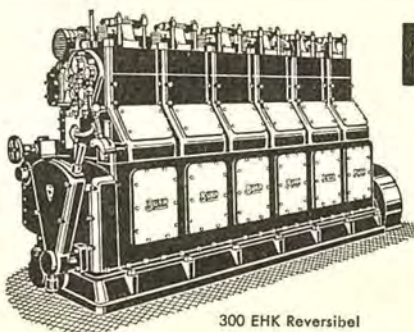


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



BUKH-DIESEL

Marinemotorer

fra
10 HK



til
500 HK

Motorfabriken

BUKH A/s Kalundborg

300 EHK Reversibel

Moderskib for Flyvemaskiner

Under sit Besøg paa Københavns Red vakte Moderskibet for Flyvemaskiner „Courageous“ saa stor Interesse, at Tusinder aflagde Besøg ombord og ivrigt studerede dets egenartede Bygning.

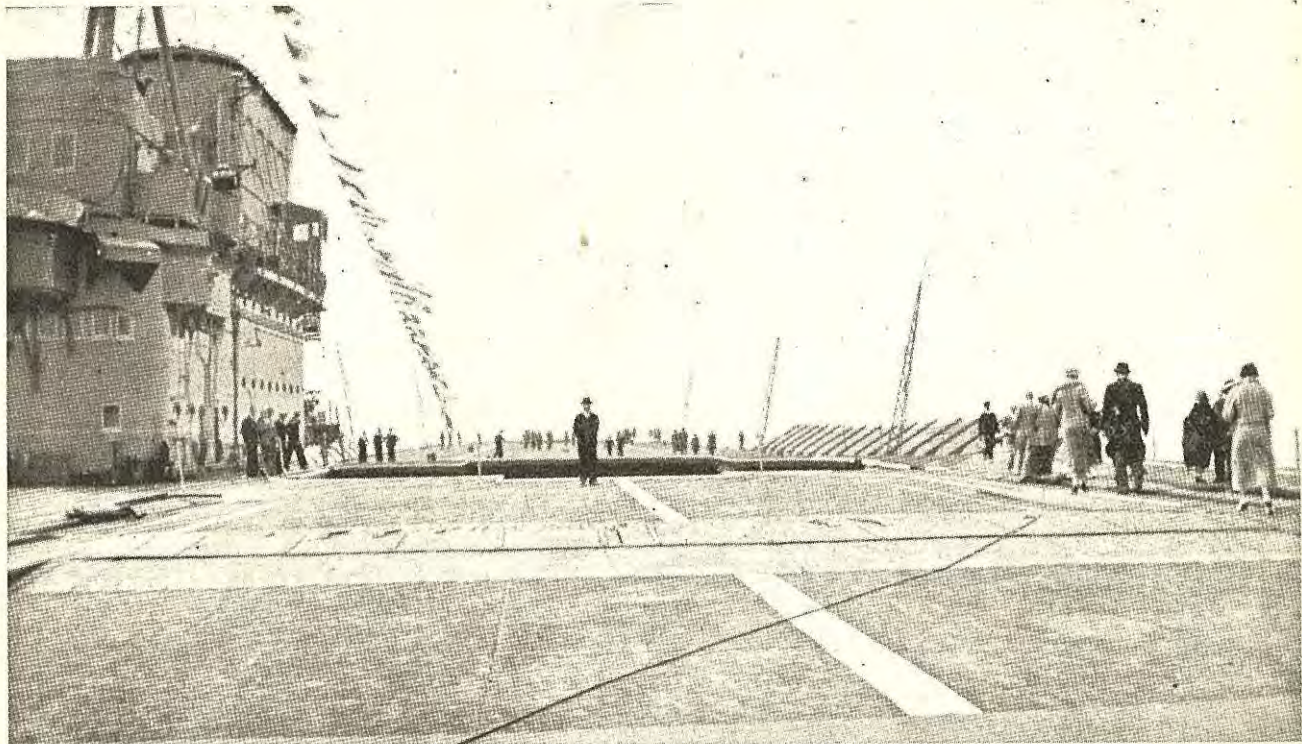
„Courageous“ var bygget som Krydser i 1916 og har et Deplacement paa 22,500 ts. Den blev i 1924 ombygget til sin nuværende Brug. De svære Kanoner blev fjernet, og over det oprindelige Skrog blev der konstrueret en Overbygning med Hangarer til 48 Flyvemaskiner. Det øverste Dæk strækker sig i hele Skibets Længde og Bredde og er ganske frit, idet det tjener som Start- og Landingsplads for Flyvemaskinerne. Kun i den ene Side er der bygget en Kommandobro op omkring Skorstenen. Fra Hangarerne under Dækket løftes Flyvemaskinerne op til Startdækket ved Hjælp af 2 store Elevatorer.

Efter nu i mange Aar at have prøvet Moderskibe, der i Almindelighed var ombyggede som „Courageous“, har man nu i England faaet saa mange Erfaringer, at man er skredet til at bygge et Moderskib „Ark Royal“, som er konstrueret ene til dette Formaal. Det har en



»Ark Royal«s Stabelaflojning.

Længde paa 208 m, Bredden er 28,65 m, og med en Dybgang paa 7 m har det et Deplacement paa 22.000 ts. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af gearede Turbiner og Vandrørskedler og skal kunne give det en Fart paa 30 kn. Det skal medføre 70 Flyvemaskiner. Bygningen vil koste ca. 60 Mill. Kroner. Der er i udstrakt Grad anvendt elektrisk Svejsning af Skroget.



Flyvedækket paa »Courageous« set forfra. Den forreste Elevator er sænket, og man ser den mægtige Aabning bag den ensomme Skikkelse i Forgrunden.

Stabelafløbninger - Prøveture

Odense.

Fredag den 4. Juni 1957 søsattes fra Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller Nybygning Nr. 68 til Dampskibs-A/S Snefonn, Stavanger.

Skibets Dimensioner er følgende:

Længde mellem p. p. 149,55 m
Bredde paa Spant 20,04 m
Dybde til øverste Dæk 11,05 m

Nybygningen er et Tankskib paa c. 15.500 Tons D. W. og bygges til Lloyds højeste Klasse. Det er det største Skib, der indtil Dato er bygget ved Værftet.

Skibet skal drives af to 6-cylindrede Burmeister & Wain Dieselmotorer, hver paa ca. 5000 I. H. K.

Skibet bliver udstyret med dampdrevne Dæksspil, dampdrevne Styremaskine og iøvrigt med alle moderne Udrustninger for et stort Tankskib.

Nybygningen blev døbt af Fru Skibsreder Sigval Bergesen d. y. og fik Navnet „Charles Racine“.

Afløbningen, der forløb glat, overværedes af et Antal Gæster fra Norge samt af Repræsentanter for Klassen og Værftets Ledelse.

Helsingør.

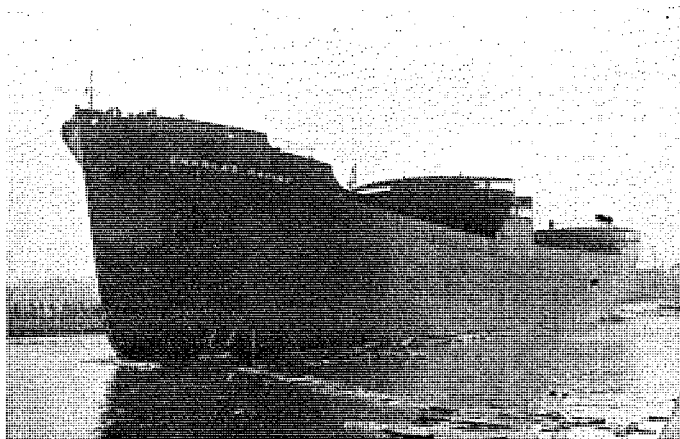
Ved Aktieselskabet Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri søsattes Lørdag den 17. Juli 1957 et Passagermotorskiib, som bygges for Regning Maschinoisimport, Moskou, til Ruten Odessa—Alexandria.

Stabelafløbningen overværedes af Ministeren for U. S. S. R. i Danmark, Mr. Tichmoneff, hvis Frue døbte Skibet med Navnet „Svanctia“. Til Stede ved Afløbningen var desuden Chefen for U. S. S. R. s Handelsdelegation i Danmark, Mr. Dukalsky med Frue, Konsul Linde samt Repræsentanten for V/O. Exportchleb-Moskou i Danmark, Mr. Kredoff; tillige var til Stede Minister Ove Engel, Grosserer H. H. Nissen, m. fl.

Skibets Hoveddimensioner er:

Længde mellem P. P. 96,00 m
Bredde paa Spant 14,50 m
Dybde paa Spant 8,20 m

Skibet bygges til U. S. S. R. Register Klasse og faar Aptering for 244 Passagerer samt en Lastrumkapacitet af ca. 2200 m³.



»Charles Racine«.

Fremdrivningsmaskineriet bliver 2 Stk. Burmeister & Wain Dieselmotorer paa ialt ca. 4200 BHK, og Skibets Fart vil blive ca. 16½ Knob.

København.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes den 14. Juli et nyt Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 627, som bygges til Neptune Shipping, Ltd., Panama City.

Skibet bygges til Lloyd's Registers Klasse 100 A.1.+ Isherwood "bracketless system".

Skibets Hoveddimensioner er: 145,25 m × 19,86 m × 10,77 m til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 15.000 Tons.

Skibet forsynes med to Burmeister & Wain's Hoveddieselmotorer med en maximal Ydeevne af ca. 5600 I. H. K.

Skibet fik i Daaben Navnet „Actor“, og Afløbningen forløb tilfredsstillende.



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«

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
Og Mineralbrænde

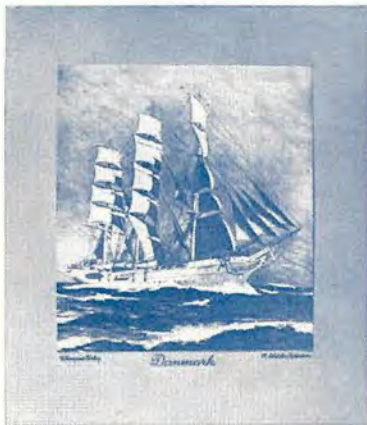
Depot for Skibsprovantering
Heibergsgade 16 :: København K.
Tlf. Øbro 8191 Tlgr.-Adr.: Starbeer
Depot i alle danske Provinshavne



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

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
(Holzapfel) A/S
Sct. Annæplads 16
København K.
Telefor 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.

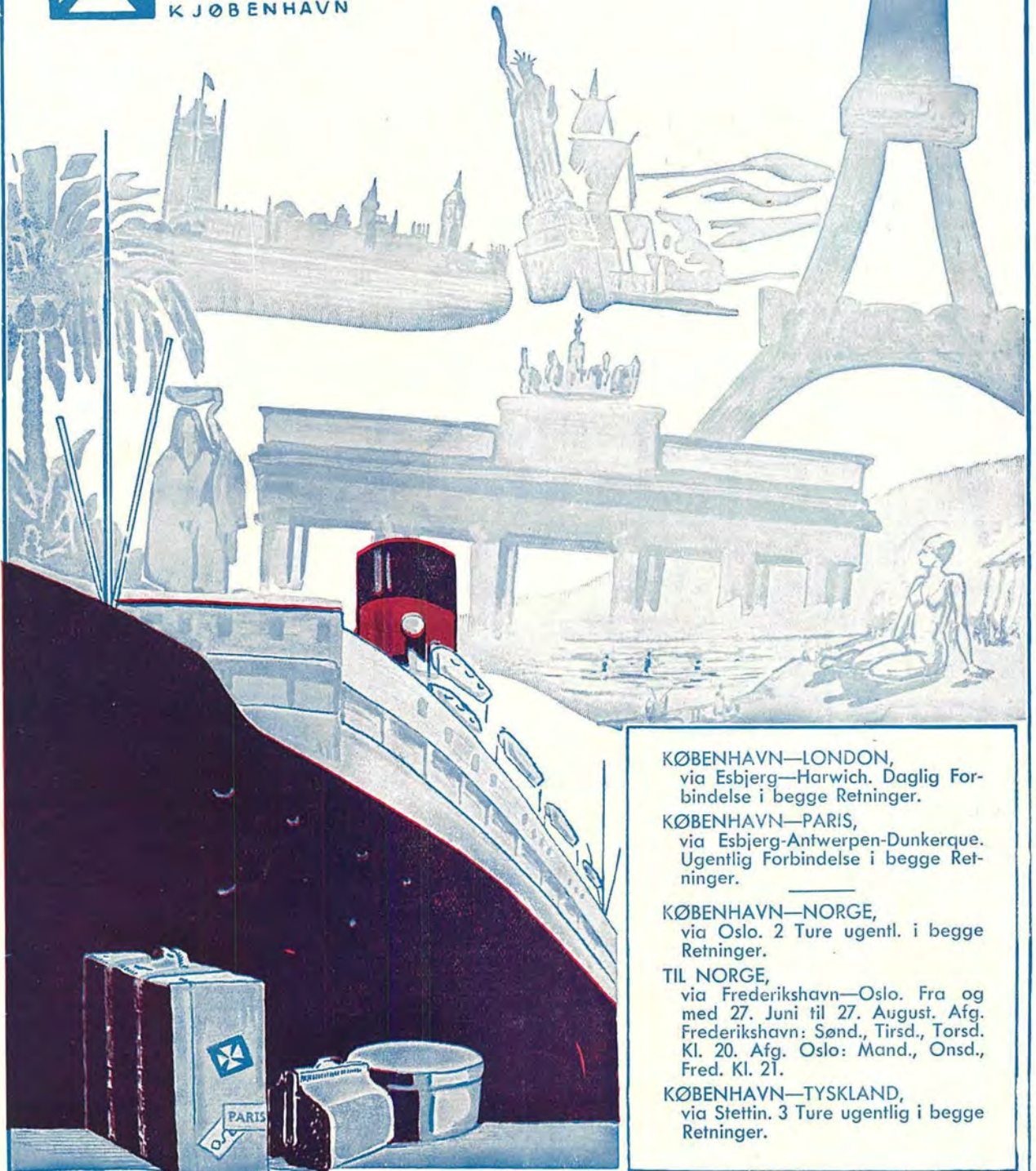


Nr. 5. Skoleskibet „København“.
Flerfarvet Akvarel af H. Schosler-Pedersen.
Størrelse ca. 30×40 cm. Pris Kr. 3.50.

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



DET FORENEDE
DAMPSKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Daglig For-
bindelse i begge Retninger.

KØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KØBENHAVN—NORGE,
via Oslo. 2 Ture ugentl. i begge
Retninger.

TIL NORGE,
via Frederikshavn—Oslo. Fra og
med 27. Juni til 27. August. Afg.
Frederikshavn: Sønd., Tirsd., Torsd.
Kl. 20. Afg. Oslo: Mand., Onsd.,
Fred. Kl. 21.

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

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

Tom Sopwith

Manden, der har sat sig for at vinde Amerika-Pokalen tilbage

Af Einar Olufsen

BUM! — Der gik Startskuddet. Fem af Verdens største Kapsejlere lægger Øret til og passerer Linien. De mælkehvide Sejl staa spændt og lysende mod den graablaa Sky, der lige er drevet over. Søen er fra Dommerstadet ud til Baadene grøn som Ir og længere ude blygraa ispættet Tusinder af skumhvide Toppe. Det er rigtigt Bygevejr, og Belysningen skifter ustandselig. Lige bag Rorgængerens paa en af de store Kapsejlere dukker en Kvinde i Olieøj frem. I Haanden holder hun et Startur. Øvet og adræt balancerer hun hen til Rorgængerens. Hendes Ansigt er et stort Smil: — We made it, raaber hun i hans Øre. Han nikker tavs, ogsaa han smiler, men i næste Sekund skyder han Hagen frem. Musklerne i hans Ansigt spændes. Han griber fastere om Rattets Knager og lægger Baaden tættere til Vinden.

Ægteparret Sopwith er atter ude for at sejle en cup hjem. Og de store Kapsejlere er „J“ Baade, den største Klasse, man har.

Hvem er Mr. Sopwith? Ja, Offentligheden ved jo, at han følger i Sir Thomas Liptons Køl vand og nu for anden Gang har gjort Forsøg paa at vinde „The American Cup“. Der sejledes paa en 30 Sømil Trekantbane ved Newport, Rhode Island, og „Endeavour II“ tabte alle de fire første Sejlads mod Harold Vanderbilt's „Ranger“. Dermed var Resultatet afgjort. Reglen er den, at der sejles 7 Sejlads, men fire vundne Løb afgør Resultatet. I de to første Løb blev Sopwith meget distanceret, men efterhaanden sejlede han sig op, navnlig efter at han havde anskaffet en Kæmpe-Genuafok Mage til Vanderbilt's. Forskellen i Sejl tid var i fjerde Løb 3 Min. 37 Sek. mod 18 Min. 32 Sek. i

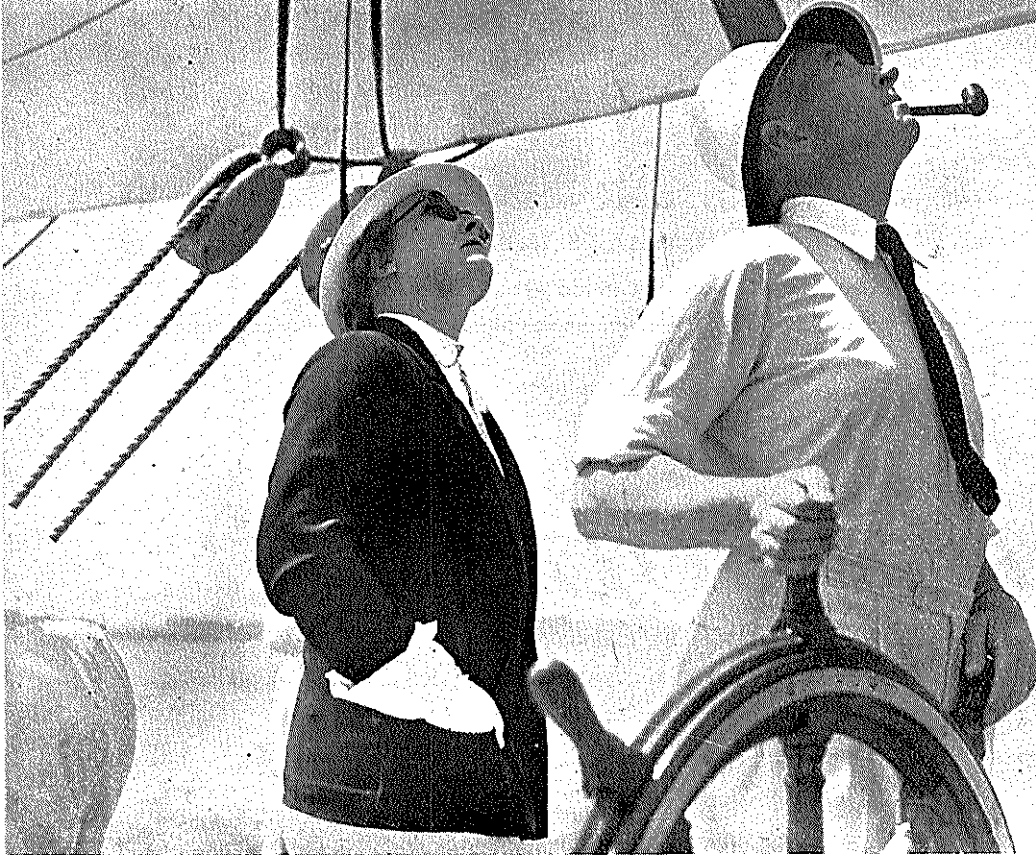
første Løb. „Ranger“ satte i fjerde Løb ny Rekord med en Sejl tid paa 3 T. 7 Min. 49 Sek. mod „Endeavour II“'s 3 T. 11 Min. 26 Sek.

Man kan faa Mr. Thomas Octave Murdøch Sopwith til at tale om alt mellem Himmel og Jord: Tunfiskeri, Flyvemaskiner, Automobiles og Kapsejlad, men han taler meget nødtigt om sig selv. — Der er aldrig sket noget videre spændende i mit Liv, erklærer han, men Sandheden er dog den, at han tværtimod har oplevet ikke saa lidt endda, ofte med Livet som Indsats.

I Modsætning til Thomas Lipton, der elskede at blive omtalt i Alverdens Aviser og kendte mere til Reklame end til Kapsejlad, er Sopwith den fødte Sejler, og han gyser for at „komme i Avisen“. Han er først og fremmest Sportsmand og det baade i Forretningen og paa Kapsejladbanen. Han er rolig og behersket, hverken udfordrende eller aggressiv. Kun under en Diskussion i Direktionsværelset eller i det Øjeblik, han foretager en dristig Manøvre med sin Yacht eller i de spændende Sekunder en stor Tunfisk løber Linen ud, saa at Hjulet hviner, blusser hans Kampinstinkt, og Mandens staalsatte Natur kommer til Syne.

Hans Liv er heller ikke Historien om den fattige Dreng, der arbejdede sig op. Han har bygget sin Stilling og sin Formue paa den jævne Velstand, der har omgivet ham fra Barnsben. Han er Søn af en fremragende engelsk Ingeniør, og alle Sopwith'er synes fra Fødselen at have naturlige Anlæg for Mekanik. Tom Sopwith tilhører den fjerde Generation af Ingeniører i Familien, og hans lille 41½-aarige Søn viser allerede Tegn paa, at skulle følge Traditionen.

Som lille Dreng plaskede han til Søs ved Øen



*Ægteparret
Sopwith.*

Det er almindelig Overtro, at man ikke maa have en Kvinde med i Baaden, naar man sejler Kapsejlad. Det bringer Uheld. Mr. Sopwith blæser denne Overtro et langt Stykke, og hans Frue er altid med. Hun passer Tiden og Sekunderne paa Start-Uret.

Lismore paa Skotlands Vestkyst. Her sejlede han sin egen 14 Fods Jolle, mens Faderen stolt konstaterede, at Drengen efterhaanden blev dygtigere og lærte at manøvrere sin Baad ogsaa i de hylende Rivere, der ofte truede med at bordfylde den. Saa kom Skoletiden, og Tom var ikke flittig. Hans Tanker var ved Baade og Skibe, og Skolebøgerne blev dekoreret med Tegninger af stolte Skuder. En Dag oprandt Regnskabets Time. Den gjaldt Adgangseksamen til Kadetskolen. Tom dumpede! Hvorefter han tog sig mægtig sammen og sled i det 4 lange Aar paa Seafield Engineering College. Det var i 1906, paa det Tidspunkt Orville Wright forbløffede Verden ved at flyve en længere Distance. Nogle Aar tidligere havde den unge Marconi sendt traadløse Telegrammer over Atlanten, og Tidens revolutionerende Vidunder, Automobil, voksede i Antal Dag for Dag. Skulde man slaa sig paa Automobiler? Tom havde anskaffet sig en Vogn, og han eksperimenterede med den, som han før havde eksperimenteret med Baade. Han konstaterede snart, at mens Fabrikkerne havde deres egne Repræsentanter og Udsalg, var der intet Firma, der handlede med flere forskellige Slags Vogne. Det varede ikke længe, før Sopwith og hans Ven Paddon havde startet deres eget Firma formedelst 500 Pund Sterling. Det var Englands første, uafhængige Bilforretning, og Firmaet eksisterer den Dag i Dag. Idéen var god.

I Løbet af fire Aar arbejdede de unge Mænd Forretningen i Vejret og tjente gode Penge, men Sopwith's

Interesser gled mere og mere ud til Flyvepladsen, hvor Datidens Pionérer hoppede hen over Grønsværet i deres mærkelige Maskiner. I 1910 som 22-aarig købte han sit første Aeroplan, og nu begyndte en spændende Periode af hans Liv. Der var hverken Flyveskoler eller Lærere. Man maatte selv lære sig Kunsten. Hver Flyvetur var et hasarderet Eventyr, man vidste jo aldrig, om man kom helskindet ned igen.

I Flyvemaskinen kunde unge Sopwith rigtig faa Afløb for sin Trang til at slaa Rekorder og vinde Præmier. Han fløj over Kanalen som Nr. 3 efter Bleriot, og han vandt senere en Pokal for den længste Flyvetur fra Eastchurch til et Punkt Syd for Bryssel, en Distance paa 170 miles, kun 16 miles kortere end Paulhans historiske Flyvning fra London til Manchester. I 1911 rejste han til Amerika for yderligere at studere Flyvning, og et Aars Tid senere grundlagde han sin egen Flyvemaskinefabrik i England. Til denne Fabrik knyttede han ogsaa en Skole. Man havde nu lært at bygge Maskiner, der kunde flyve. Det næste var at faa Farten sat op. Ogsaa her vinkede udsatte Præmier, og Sopwith var blandt de mest ihærdige Konkurrenter. Det lykkedes ham paa Fabrikken at bygge en Maskine, der i 1914 vandt Schneider Pokalen med den kolossale Fart af 86,6 miles i Timen. Fire Maaneder efter udbrød Verdenskrigen. Til sin store Overraskelse opdagede Sopwith, at han nu blev en Mand, Nationen ikke kunde undvære. Mænd, der kunde flyve, var sjældne, dog, Flyvere kunde paa kort Tid

uddannes. Men Mænd, der kunde bygge Flyvemaskiner og havde Erfaring, var meget faa, — og, sagde nogle af Generalerne, det er Flyvemaskinerne, der skal vinde Krigen.

Sopwith's Fabrik voksede med Kæmpeskridt. Der arbejdedes under Højtryk Nat og Dag, og da Krigen endelig var forbi, var Sopwith en hovedrig Mand, lidt svimmel maaske af al den Rigdom, der flød og vedblev at flyde, ogsaa i de følgende Aar.

Sopwith ofrer sig nok for sit Arbejde og sine Pligter, men aldrig mere, end at han faar Tid til at dyrke sin Sport. Baade Riffel- og Lerdueskydning optager ham. Han spiller Tennis og Golf, men hans virkelige Kæphest er Tunfiskeri og Kapsejlads. Det var dog først i 1926, han begyndte at sejle Kapsejlads. Han købte 12-Meteren „Doris“ og sejlede den i internationale Sejlads. Det følgende Aar byggede han 12-Meteren „Mouette“, og nu begyndte man at lægge Mærke til ham. „Mouette“ blev den førende Baad i sin Klasse. I Løbet af 3 Sæsoner sikrede han sig 109 Præmier, deraf 75 Første-Præmier.

Efter Thomas Lipton's Død købte han Shamrock V og tog flere Præmier med den, bl. a. Kongens Pokal. Senere lod han Endeavour I bygge. Det var i 1934, og endelig Endeavour II, der fornyligt blev slaet af „Ranger“. Alt tyder dog paa, at Sopwith fortsætter. — Men, siger han selv, glem ikke, at det ikke er mig, der udfordrer Amerikanerne. Det maa jeg ikke. Ifølge Statutterne kan kun en anerkendt Klub udfordre, i dette Tilfælde „The Royal Yacht Squadron“. Paa Spørgsmaalet, om Kapsejladsen med disse store Baade ikke er den dyreste Sport i Verden, svarer Mr. Sop-

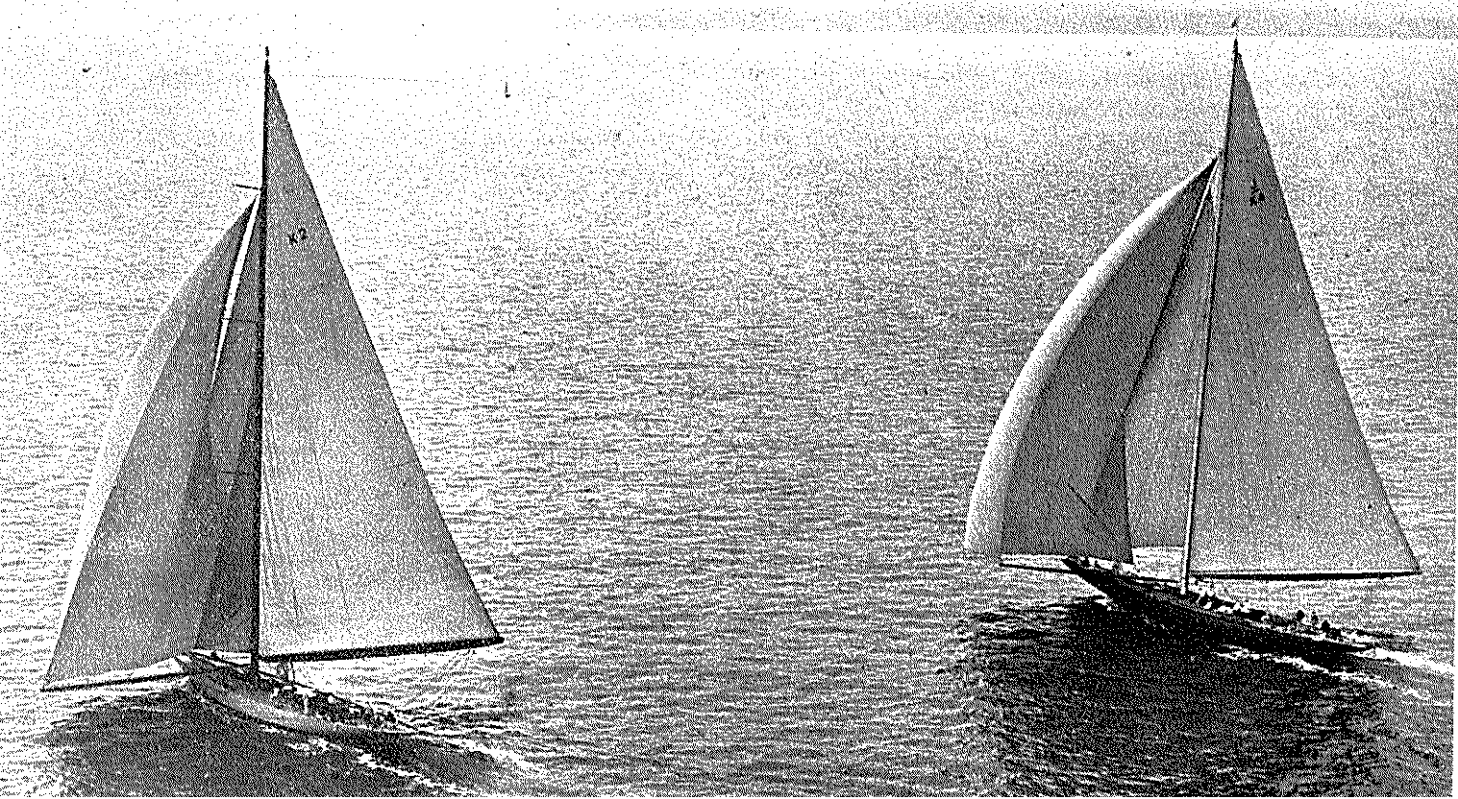
with: — Naturligvis er det ikke billigt, men der er mange Mænd i England, der bruger mere paa deres Væddeløbsstalde, end jeg nogensinde har brugt paa mine Baade.

Et Par Ord om Konkurrenten Vanderbilt. Han er Amerikas dygtigste Kapsejler, fordi han forstaar at organisere sin Besætning. Intet overlader han til Tilfælde, ikke en Gang sin egen Konstitution. Han begynder Dagen med en Omgang Boksning, og han forlanger det samme af Mandskabet. Hele Sommeren igennem træner han i al Slags Vejr. Om Aftenen skinner Lyset sent fra hans Kahyt. Her sidder han og studerer Sø- og Strømkort. Vanderbilt er født Millionær. Han kan ofre al sin Tid paa Sporten. Sopwith har tjent sine Penge i den sodede Fabrik, og han har sit store, ansvarsfulde Arbejde at passe ved Siden af. Men begge har ved denne Lejlighed maattet punge ud, for at Sejladserne overhovedet kunde finde Sted. Da „The Royal Yacht Squadron“ udfordrede „New York Yacht Club“, prøvede den amerikanske Klub at danne et Syndikat, men det lykkedes ikke at rejse Pengene. Saa traadte Vanderbilt til og tilbød at betale hele Gildet.

I Aar er det altsaa Englændernes 16. Udfordring i Løbet af de sidste 85 Aar.

Man regner med, at der denne Gang er væddet mellem 75 og 100 Millioner Dollars om Udfaldet af Kapsejladserne alene i Amerika. I Tidens Løb har Englænderne brugt mere end 50 Millioner Kroner paa Bygning af Udfordrere, og „The American Cup“ er kun 95 Dollars værd, beregnet efter Sølvrampen i Dag.

Einar Olufsen.





Den danske Sømand, der blev Banan-Matador og Skibsreder paa Jamaica, Generaldirektør, dansk Konsul S. D. List.

Det har jeg oplevet -

En Stormnat i Middelhavet. — En dramatisk Stranding paa Skotlands Kyst. — Skibshundens „Begravelse“. — Uventet Møde med en Landsmand. — Betænkelighed ved at tage en Stilling i Land. — Stifter eget Selskab.

Lysten til Søen laa mig i Blodet allerede fra lille Dreng, men som Søn af en Skibsfører var det forøvrigt i Overensstemmelse med mine Forældres Ønsker, at jeg gik til Søs straks efter min Konfirmation. 15 Aar gammel rejste jeg til Svendborg for at gaa om Bord i Barken „Valkyrien“ af Dragør, ført af Kaptajn Peder Mærsk Møller. Min ældste Broder Jørgen ledsagede mig for at se, om jeg kom vel om Bord.

Ved vor Ankomst til Svendborg saa vi Barken ligge til Ankers et Stykke fra Land, hvorfor vi prajede den. En Baad blev sendt ind for at hente os, men næppe havde vi sat Foden paa Dækket, før 1. Styrmand Kovsgaard modtog os med en „Skylle“, som ikke egner sig til at gengives. Da Meningen gik op for os, indsaa vi, at vi to elendige Rotter havde gjort Brud paa Eti-

ketten ved at praje Skibet. En hyret Dæksdreng havde selvfølgelig den Pligt selv at finde en Lejlighed til at komme om Bord! Det var en Lektion, jeg huskede — men jeg hang lidt med Næbet, da jeg sagde farvel til min Broder.

„Valkyrien“ sejlede først til forskellige baltiske og engelske Havne og gik derefter til Middelhavet, hvor vi bl. a. indtog en Ladning Appelsiner i Messina.

En stormfuld Nat hernede blev de fleste af Besætningen kommanderet til Vejrs for at rebe Sejlene. Jeg stod paa Bakken og holdt Udkik, da jeg pludselig hørte et Raab fra Topsejlet og saa en af Matroserne, Poulsen, falde ned. Faldet blev afbødet noget af Sejlene, men han landede haardt paa den læ Ræling, hvor jeg lykkeligvis var henne i en Fart og fik hjulpet ham indenbords. Den stakkels Mand havde brækket nogle Ribben og maatte gaa til Køjs under Styrmandens Behandling. Han blev afmønstret som foreløbig utjenstedygtig, da „Valkyrien“ ankom til Baltimore, U. S. A., hvor Appelsinladningen skulde udlosses.

Jeg skal senere komme tilbage til, hvorfor jeg har fremdraget denne Hændelse.

I Amerika hentede vi en Ladning Valnøddetræ, bestemt for Glasgow. Da den var indtaget, satte Barken Kursen mod Europa,

og Rejsen over Atlanterhavet forløb glat — lige indtil vi kom i Nærheden af vort Bestemmelsessted.

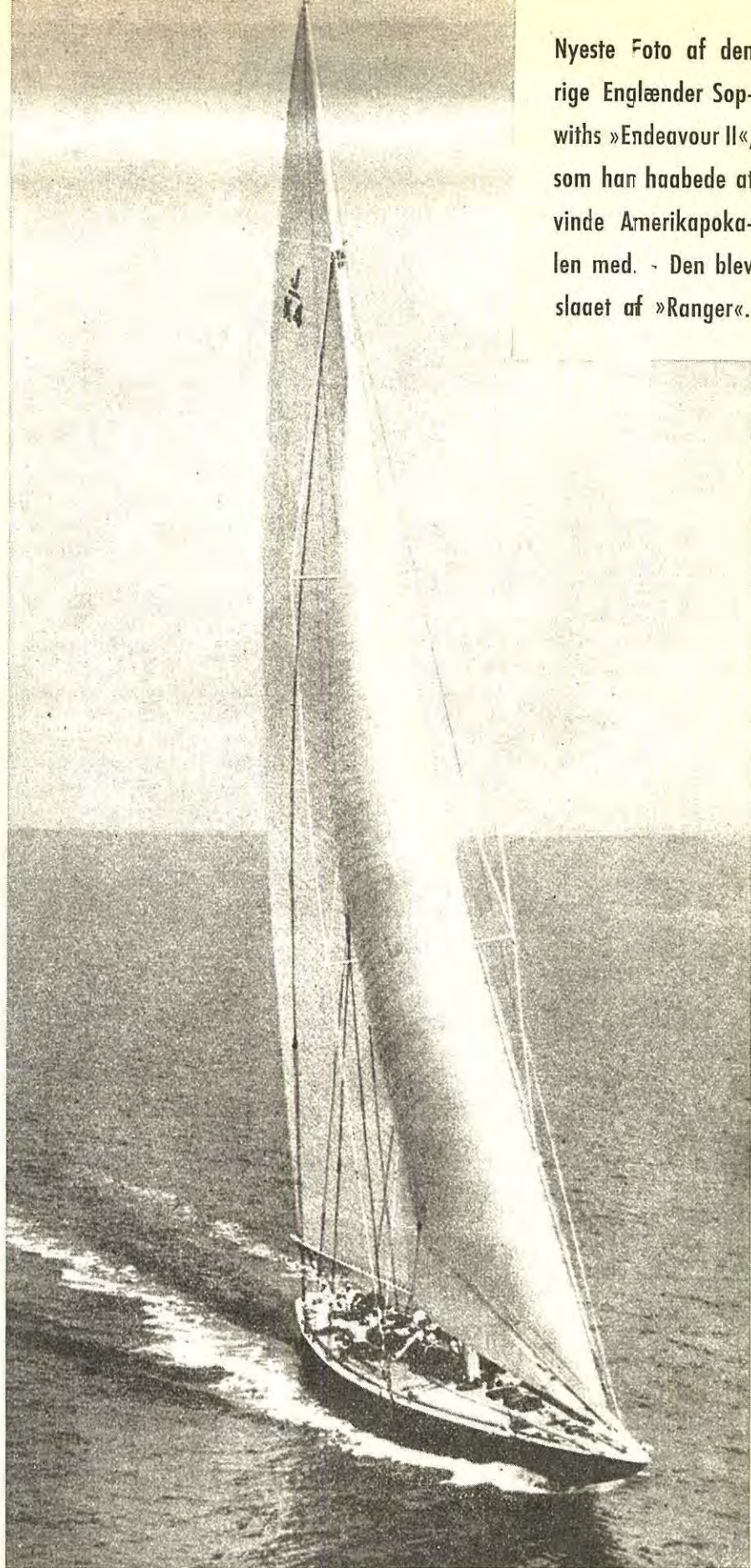
Det var den 11. December 1885, at vi lige under Skotlands Vestkyst kom ind i den forfærdeligste Storm, som jeg nogen Sinde har oplevet uden for Orkanzonen. Det sneede desuden og var meget koldt. I Løbet af Natten fik vi bjærget alle Sejl og drev nu for Vind og Vove ind mod Kysten. Klokken 5 om Morgenen strandede Skibet, enorme Søer brød ind over os, og Ræerne begyndte at rasle ned. Jeg stod ved Rattet, da Barken stødte. Min Kammerat, en anden Dreng, Henrik Jensen fra Rømø, befandt sig ved Siden af mig. Den første svære Sø, som gik over Skibet, førte ham bort, og jeg så ham ikke igen, før hans Lig et Par Dage efter blev fundet og genkendt. Han blev begravet i det lille Fiskerleje Dunure paa Skotlands Vestkyst, hvor „Valkyrien“ endte sine Dage.

Hele Besætningen med Undtagelse af Henrik og jeg selv havde søgt Tilflugt i Rigningen forude. Jeg naaede hen til Mesan-Rigningen, hvor jeg holdt mig fast i nogen Tid, indtil en vældig Bølge tog mig med sig. Jeg blev skyllet ind imod Kysten og opholdt mig i Vandet temmelig længe, men jeg var i Stand til at kæmpe godt med Bølgerne, fordi jeg havde benyttet Opholdet i Rigningen til at klæde mig af lige til Undertøjet. Jeg er sikker paa, at dette blev min Frelse.

Efter at være tumlet rundt i Brændingen, hængende paa et Stykke Vraggoods, blev jeg bjærget af nogle Fiskere, som bragte mig til et stort Hus i Nærheden.

Her havde jeg i den aarle Morgenstund en morsom Oplevelse. Jeg blev modtaget af en ældre Dame og fire unge Piger, som alle talte bredt Skotsk. Det var ikke stort bevendt med mine engelske Sprogkundskaaber, saa jeg maatte prøve paa at gøre mig forstaaelig ved Hjælp af

Nyeste Foto af den rige Englænder Sopwiths »Endeavour II«, som han haabede at vinde Amerikapokalen med. - Den blev slaet af »Ranger«.





Japans Handelsflaade gør sig stadig mere gældende overalt paa Havene. Her er et Billede af Kaptajn Ito paa Pacific-Lineren M. S. „Tatsuta Maru“, en af Japans mest kendte Sømand.

Tegn og „Fingersprog“. Paa Grund af min mangelfulde Paaklædning følte jeg mig dygtig forlegen, og det samme gjorde de unge Piger. Men deres Forlegenhed forvandlede snart til Smil, og ikke længe efter blev jeg „strammet op“ ved Hjælp af en varm Drik, som gik mig til Hovedet. Saa samledes de til en hviskende Raadslagning, og lidt efter blev jeg vist ind i Værelset ved Siden af, hvor de havde lagt Tøj frem til mig.

Det viste sig at være lutter Damebeklædningsgenstande, eftersom der ikke var nogen Mand i Huset.

Naa, jeg tog et Skøn over Genstandene og klædte mig paa, saa godt jeg kunde — og sjældent har jeg hørt saa hjertelig en Latter, som da jeg igen viste mig for Damerne.

Nogen Tid efter sad vi hyggeligt til Bords sammen, da Døren pludselig blev revet op, Stormen piskede Sne ind i Stuen, og midt i Døren stod en Mand og fortalte, at der var blevet reddet flere fra Skibet og at de befandt sig i et Hus i Nærheden. Det lykkedes mig at forstaa ham, og det kan nok være, at jeg blev baade glad og forbavset, for indtil dette Øjeblik havde jeg troet, at jeg var den eneste overlevende.

I en Fart kom jeg op af Stolen og ud af Døren, plumpede i flere Fod dyb Sne, løb frem i Blinde, ivrig efter at finde Huset, hvor mine Skibskammerater var. Omsider opdagede jeg et Lys noget borte og styrede hen imod det, mens de unge Piger løb efter mig for at holde mig tilbage. Men jeg var dem for hurtig i Vendingen, jeg naaede Huset, kom indenfor og fandt min Kaptajn, første og anden Styrmand og flere af Folkene siddende rundt om Ildstedet. Den Velkomst, jeg fik, fra Kaptajnen og nedefter, var meget hjertevarm. Disciplinen var glemt, og Sømandsstanden aabenbarede sit sande Væsen. Jeg blev omfavnet af dem alle og mange Gange af Styrmand Kovsgaard!

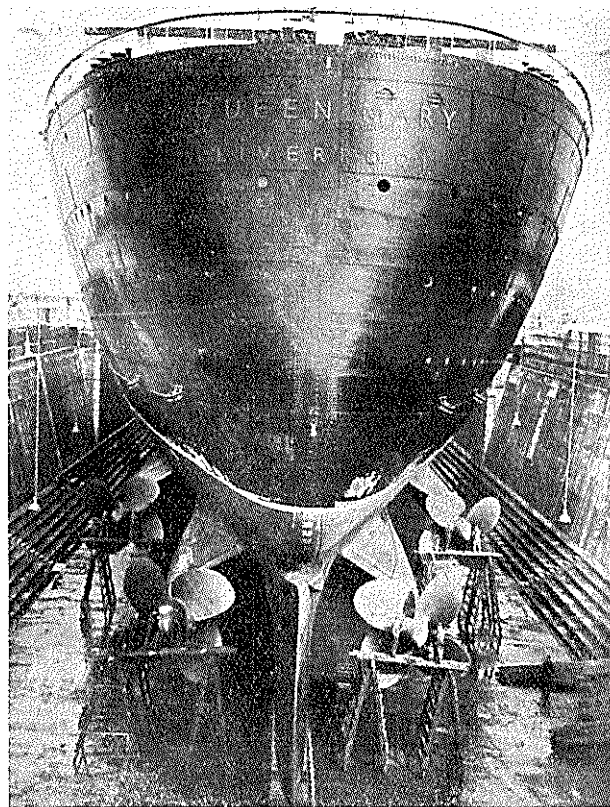
Om Morgenen bragte en af mine Veninder mig et Sæt Tøj, som hun havde laant af en mandlig Paarørende. Det var alt for stort til mig, men ved Hjælp af nogle Læg paa Bukser og Frakkeærmer klædte det mig vist bedre end Skørterne. Og saaledes udstyret begav jeg mig nu ned til Strandbredden i

Haab om at finde nogle af mine egne Klæder. — Alt, hvad der var tilbage af „Valkyrien“, var en Masse flydende Vraggods, men mærkeligt nok var Ruffet, hvor vi havde haft vort Kvarter, kun delvis ødelagt. Stormen havde lagt sig noget, men der var stadig en svær Bølgegang. Ved at entre fra det ene Stykke Vraggods til det andet lykkedes det mig at naa ud til Ruffet, og paa min Køjehylde fandt jeg ogsaa mit Søndagstøj. Til min store Overraskelse laa vores Hund stivfrossen oven paa Tøjet!

Jeg fik ham under Armen for at tage ham med i Land og give ham en pæn Begravelse. Da jeg var i Færd med at grave ham ned, opdagede jeg, at Dyrets Hjerter bankede svagt, og nu arbejdede jeg en halv Time med Hunden med det Resultat, at den virkelig kom til Live igen. Jeg kan aldrig glemme Udtrykket i denne lille Hunds Øjne i det Øjeblik, den genkendte mig. Og jeg behøver vist ikke at sige, at den blev modtaget med Henrykkelse af Damerne, da de erfarede, hvad der var hændt den. Det var en irsk Terrier, og dens Navn var „Sømand“.

Ingen nødstedt Sømand kan noget Sted i Verden have faaet en saa venlig Behandling som den, der blev os skibbrundne Danskere til Del her i det skotske Fiskerleje. Vi opholdt os her i 10 Dage og blev derefter hjemsendt paa Konsulatets Foranstaltning. Afskeden var bevæget paa begge Sider, men den mildnedes jo ved Tanken om, at vi skulde gense vore Forældre og Paarørende. Det blev da ogsaa en lykkelig Hjemkomst i Begyndelse af Aaret 1884.

Jeg har en meget levende Erindring om mine Oplevelser om Bord i „Valkyrien“, og jeg føler Trang til at sige, at Kaptajn Møller var en fortrinlig Sømand og en fin Karakter. Det var ham en let Sag at



„Queen Mary“ med sine fire vældige Skruer.

holde god Disciplin. Hver Søndag var enhver Mand om Bord, som ønskede det, indbudt til at overvære Andagten i Kaptajnens Kahyt. Og Styrmand Kovsgaard, ja han kunde vel nok synes barsk, men han var en Mand af lødig Kvalitet. Disse to Hædersmænd har bidraget til at støbe min Karakter i den Alder, hvor en Dreng trænger mest til Vejledning.

Efter at have været hjemme et Par Maaneder tog jeg igen til Søs og fo'r med Sejlskibe til forskellige Dele af Jordkloden, indtil jeg efter nogle Aars Forløb følte mig kvalificeret til at komme hjem og gaa paa Navigationsskolen paa Fanø, hvor jeg tog Kaptajnseksamen i 1889. Sejlede derefter en Tid som Styrmand paa et Sejlskib. Men min Fader, hvis Raad jeg satte stor Pris paa, anbefalede mig at gaa til England og søge videre Uddannelse og Tjeneste, og det Raad fulgte jeg, tog derovre Eksamen først som Styrmand og siden som Kaptajn, og 1894 fik jeg i en Alder af 27 Aar min første Kommando over et Skib. Det var den nybyggede S/S „Brookline“, tilhørende United Fruit Co. I ti Aar førte jeg forskellige af dette Selskabs Skibe, der gik i Fragt- og Passagerfart mellem U. S. A., Jamaica og Central-Amerika. 1904 udnævnte Direktionen mig til Skibsinspektør for Selskabets Dampere, og Aaret derefter blev jeg Meddirektør i United Fruit Co.

Jeg maa her indskyde en interessant Hændelse. En Morgen, da mit Skib laa ved Kajen i Baltimore og lige skulde til at sejle, kom en Herre op til mig og sagde, at han forstod, jeg var Dansker. Han vilde gerne passiare lidt med mig for Landsmandskabets Skyld. Desværre maatte jeg meddele ham paa en høflig Maade, at jeg ikke havde Tid, da Skibet skulde sejle præcis. Han gav mig da sit Kort og bad mig se ind til ham, naar jeg næste Gang kom til Baltimore.

Jeg lagde i Øjeblikket ikke videre Vægt derpaa, men paa Rejsen slog det mig, at hans Ansigt forekom mig bekendt, og da jeg kom tilbage, opsøgte jeg ham. I Samtalens Løb blev jeg klar over, at han var en gammel Skibskammerat, men jeg kunde godt mærke, at han kendte ikke mig. Saa nævnede jeg „Valkyrien“s Navn og spurgte, om han ikke havde sejlet med det Skib og om han ikke var faldet ned en Nat, da han var oppe for at sætte Reb i Topsejlet.

Han stirrede paa mig og udbød: „Hvordan kommer De dog til at stille saadan et Spørgsmaal?“ Jeg fortalte ham da, at jeg var den lille Skibsdreng, som havde faaet fat i hans Ben og bjærget ham indenbords. Hvor blev han dog overrasket, og glade var vi begge for at opfriske dette Minde.

Poulsen var meget fordelagtigt knyttet til Banan-Industrien og var økonomisk interesseret i et Par af Frugtdamperne. Jeg synes, det var et underligt Træf, at to af „Valkyrien“s Søemænd skulde havne i den samme Branche.

Efter nogle Aars Tjeneste som Skibsinspektør blev jeg udnævnt til Generaldirektør for „United Fruit Co.“ med fast Sæde i Kingston. Jeg nærede selv Betæneligheder ved at gaa i Land og overtage denne Stilling, idet jeg hævdede, at mine Erfaringer jo laa paa Søen. Men Selskabets Præsident holdt fast paa, at faa netop mig ind i Stillingen, og naturligvis gik jeg da til Arbejdet med levende Interesse.

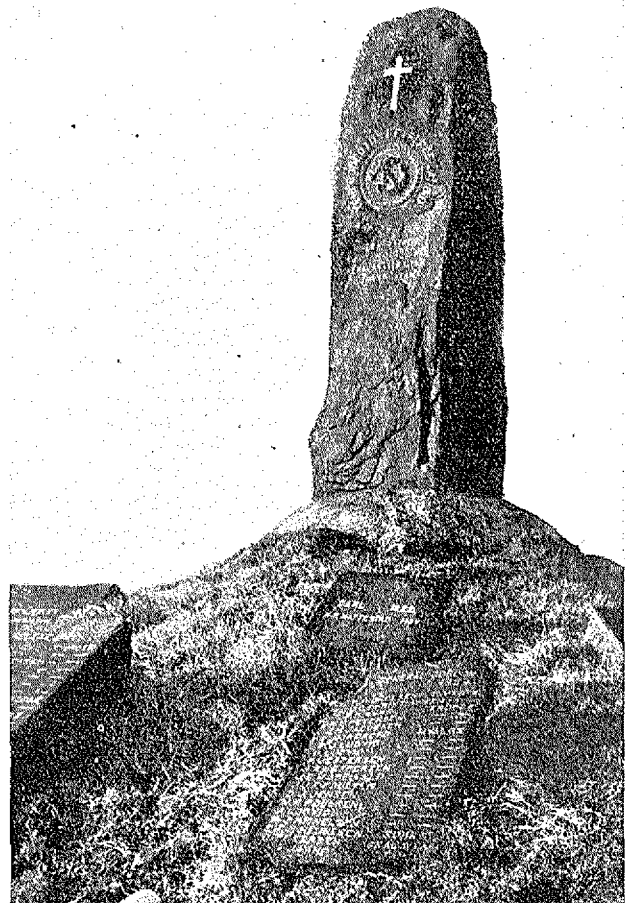
„United Fruit Co.“ raadede over 50.000 Acres Land paa Jamaica til Bananer. Men Skibsfarten var dog Selskabets Nerve, og det var den, jeg skulde tage mig af. Jeg tør ikke paastaa, at jeg ikke begik Fejl i den første Tid, men det gik.

1919 stiftede Mr. C. E. Johnston og jeg saa vort nuværende Firma „Jamaica Fruit & Shipping Co. Ltd.“ Vi to er Generaldirektører for Selskabet og raader selv over Hovedmassen af Aktierne. Hovedvirksomheden skulde være Bananeksport til Amerika, og dette foregik i de første Aar i Samarbejde med forskellige Dampskibsselskaber, indtil vi begyndte at bygge vore egne fuldt moderne Dampere, indrettet saavel til Passagerfart som til Transport af Bananer og anden Frugt. Tre saadanne Skibe lod jeg bygge i England under mit Tilsyn. Og vort Selskab har derefter udvidet Sejladsen ogsaa til Kanada og Europa. Vi har haft Heldet med os og opnaaet gode Priser for vore Produkter.

En Ting, der har glædet mit gamle Sømandshjerte, er min Udnævnelse til Medlem af det ansete Selskab af Kaptajner i den engelske Handelsflaade. Jeg var den første Fremmedfødte, som blev valgt. Det frydede mig som gammel dansk Sømand.

S. E. List.

Mindesmærke.



Mindesmærket ved Trangisvaag paa Færøerne over druknede
Sofolk fra Frødebo, Kvalbo og Skaalevig.



» Der kom syv Mænd — «

Der kom syv Mænd fra Søen
 en tidlig Morgenstund,
 da hele Fiskerlejet
 sov trygt i dybest' Blund.
 Og gamle Jacob Strandvagt
 fik Øjnene paa Spænd —
 hvor kom de fra, de trætte,
 de tavse, blege Mænd?

Lumsk lurende paa Bytte,
 hvor mindst man ventede' dem,
 skød U-Baads Periskoper
 af Dybets Mørke frem.
 Torpedoer, som mægtige
 Kæmpeskud af Staal,
 skar hvæsende sig ind mod
 det dødsbestemte Maal.

Hvad var der sket? Hvad melder
 den friske Vestenvind?
 Hvad ved den svære Dønning,
 som slaar mod Kysten ind?
 Og Vindens Susen svarer
 i Takt med Dønningsbrag:
 »Mod Vest, paa Jyllandsbanken,
 stod Havets største Slag.«

Det hele var et Kaos,
 et Orgie, en vild,
 fantastisk sindssyg Rasen
 af Staalhagl, Blod og Ild.
 Det svære Skyts sang Bassen
 med Tordendrøn og Brag,
 de smaa Kanoner hvined'
 med skarpe Smæld og Slag.

I alle Elementer
 laa Undergang og Død.
 Frem over Himlens Skyer
 Aeroplaner brød.
 Og hvor de lumske Miner
 laa under Bølgens Gem,
 sneg Havets nye Hajer,
 U-Baadene, sig frem.

Fra trufne Skibe løftede'
 sig højt mod Himlen op
 enorme Flammesøjler,
 og tæt, fra Dæk til Top,
 laa Røgens sorte Skyer
 i hede, tunge Lag —
 et Helvede af Rædsel,
 af Flamme, Skrig og Brag!

— — —

Igennem Ætterrummet
 Radiobølger skød,
 i taktfast Fald og Stigen
 vidt deres Kalden lød.
 Alt var forandret! Eet kun
 i begge Flaader stod
 saa lysende usvækket:
 det gamle Sømandsmod!

Der kom syv Mand fra Søen
 en tidlig Morgenstund,
 da hele Fiskerlejet
 laa trygt i dybest' Blund.
 Der kom syv Mand tilbage
 fra Havets vilde Krig,
 syv tavse, trætte Sømand —
 syv kolde, stive Lig!



Paa dette Kort over Middelhavet kan man se hvilke Byer og Territorier, der er afhængige af England, af Italien, af Frankrig eller af Spanien.

Frankrig: ——— Italien: ——— England: ~~~~~ Spanien: - - - - Militær Basis: Δ Luft Basis: T

Middelhavet —

Krigssignalernes Hav

MIDDELHAVET har en Historie som intet andet Hav. Hele vor Kulturs Historie afspejler sig langs dets Kyster. Det har set det ene Verdensrige efter det andet opstaa, herske og gaa til Grunde. Ogsaa i Dag fortsætter Historien sig her mere spændende end nogen Sinde.

I det nuværende Europa er Middelhavet ikke blot et Hav mellem to Verdensdele, det er en Slagmark formet af Naturen, ganske som det altid har været.

Som et levende Væsen har det en Silhuet, et Fysiognomi, der giver det en Personligheds Karaktertræk. Usynlige Nerver og Blodaarer giver det Liv af en saa nervøs Art, at naar en britisk Krydser viser sig i Tanger, kan det snart efter mærkes i Haiffa.

Endnu en Gang viser Middelhavet sig i Uro og gynger for en usikker Fremtid. Verdens mægtigste Nationer har forgæves forsøgt at tæmme det genstridige Hav, og Kampens Udfald vil som altid bestemme deres Skæbne.

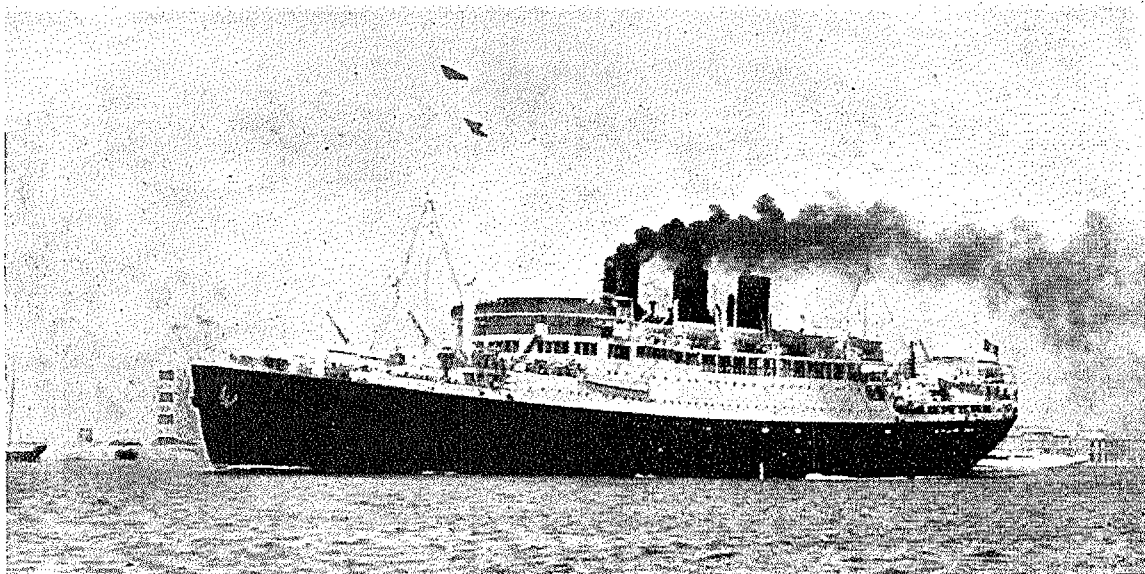
Millioner Menneskers Liv og Lykke, Ejendom og Fremtid er afhængig af denne politiske Kamp om Herredømmet i Middelhavet. Det gælder ikke alene Folkene langs Middelhavets Kyster, det gælder hele Europa. Det nytter ikke at lukke Øjnene herfor som den gamle Konge af Yemen, der en Gang paa en Rejse nærmede sig Havet og skrækslagen udbød: „Nej, lad os flygte! Jeg vil ikke se den udstrakte Havflade, som bare bringer os Fjender!“

Emil Ludwig har skrevet en Roman om Nilen,

Flodens Saga. Der kunde skrives en endnu større Roman om Middelhavets Skæbne-Saga. Middelhavets Historie er i sig selv en stor politisk og menneskelig Roman, som daterer sig 6000 Aar tilbage i Tiden, hvor man vil finde de samme imperialistiske Liden-skaber som i vor Tids Europa af 1937, den samme utrættelige Kamp om Herredømmet over de maritime Ruter, om de befæstede Klipper, om Indflydelsen over Zonerne, om de hemmelige Alliancer nu som før.

Havet ser saa roligt og fredeligt ud paa Overfladen. Himlen er mild og smuk. Jeg har rejst over det dejlige Hav mange Gange og set det skifte fra Stille til Storm.

Mod Vest ved Indgangen har vi Klippernes Klippe, den engelske Fæstning, mod Øst har vi det tidligere Konstantinopel, som Tyrkiets dygtige Diktator, Atatyrk, har befalet kun skal kaldes Istanbul. Efter den kemalistiske Revolution er Konstantinopel død, paa samme Maade som Byzants i sin Tid døde. Han har i Stedet gjort Ankara midt inde i Lilleasien til Tyrkiets nye Hovedstad . . . skabt en hel ny By, hvor Folk er lykkelige over deres Telefoner og deres elektriske Sporvogne, som før var forbudt af Sultanen. Paa mindre end femten Aar har Tyrkiet skiftet Hud. Mægtige Atatyrk har skabt en farlig Magt, som vil gøre sig mere og mere gældende i den Ende af Middelhavet, hvor han har Herredømmet over de saa vigtige Stræder ved Dardanellerne, som ogsaa spillede en stor Rolle i forrige Krig.



«Champollion» forlader Alexandria.

Indeklemt ved det sorte Hav sidder Rusland og lurer Frankrigs Haab og Allierede med den umaadelige Hærmasse og de udstrakte Reserver.

Men den øjeblikkelige Kamp, som interesserer os i Dag, er Kampen om Spanien, som i Virkeligheden er en Krig mellem de to Magtgrupper: Italien med Tyskland som Hjælper paa den ene Side og Frankrig—Rusland med England som Hjælper paa den

anden Side. Udfaldet her vil være afgørende for den næste Verdenskrig.

Italiens Hensigt er at afspærre Frankrig strategisk fra sine nordafrikanske Kolonier, spærre Linien fra Marseille til Algier og fra Bordeaux til Marokko. Blandt meget andet er det i storpolitisk Henseende dette, Kampen gælder om nu som en Forpost-fægtning til næste frygtelige Stormagtskrig.

Anvend det bedste - Brug

MARINAT

LOVBESKYTTET

Spar Varnish, Yachtlak, hvid
Emaille, hvid Understrygnings-
farve, Ætsalin, Kopaltrækspar-
tel m. m.

MARINAT anvendes bl. a. af flg. Baadeværfter:

Ericksen & Grøn - Viggo Hansen
E. Nordbjærg A/s - Svendsen & Sandersen
The Engelhardt Decked Life Boat Co. Ltd.

Forlang Brochure



Indr. Varemærke

A/s **O. F. ASP**
GRUNDLAGT 1857
KØBENHAVNS.
TELF. CENTR. 65
Lokal 12 og 22

Til vore Købere

„Vikingen“ er desværre nødt til fra 1. Oktober at forhøje sin Pris med 10 Øre pr. Nummer grundet paa Stigninger af saavel Papir, som Trykning og Clichéer.

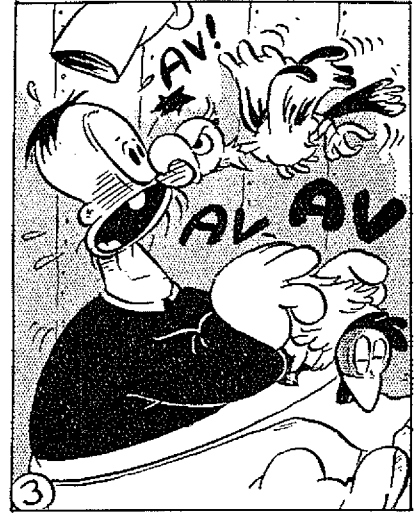
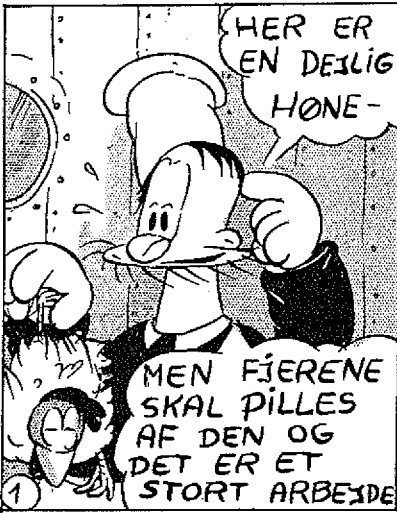
Da det altid har været vor Opgave at bringe det største og mest fyldige maritime Blad ud til vore Læsere, har vi spændt Bladets Budget til det yderste, saaledes at vi ikke selv har kunnet tage de Stigninger, der har fundet Sted. Vi har hellere end at forringe Bladet valgt at bibeholde Bladets nuværende Udstyr og Sideantal i Haab om, at vore Læsere vil indse den absolutte Nødvendighed og følge os trods den lille Forhøjelse.

Morsom Serie

„Vikingen“ har modtaget mange Beviser paa den Popularitet, som vor humoristiske Serie „Peter Pral“, tegnet af Oscar Knudsen, nyder blandt Søens Folk. Vi har derfor ladet den kendte Tegner Kjeld Simonsen, som med sine dygtige, amerikansk prægede Tegninger har vundet stor Popularitet rundt om i Europa, fremstille en Serie, som hedder „Kokken Sofus & Co.“ Vi tror, at denne Serie vil vinde stor Yndest og blive lige saa populær som „Peter Pral“.

RØKKEN SOFUS OL CO.

LARSEN

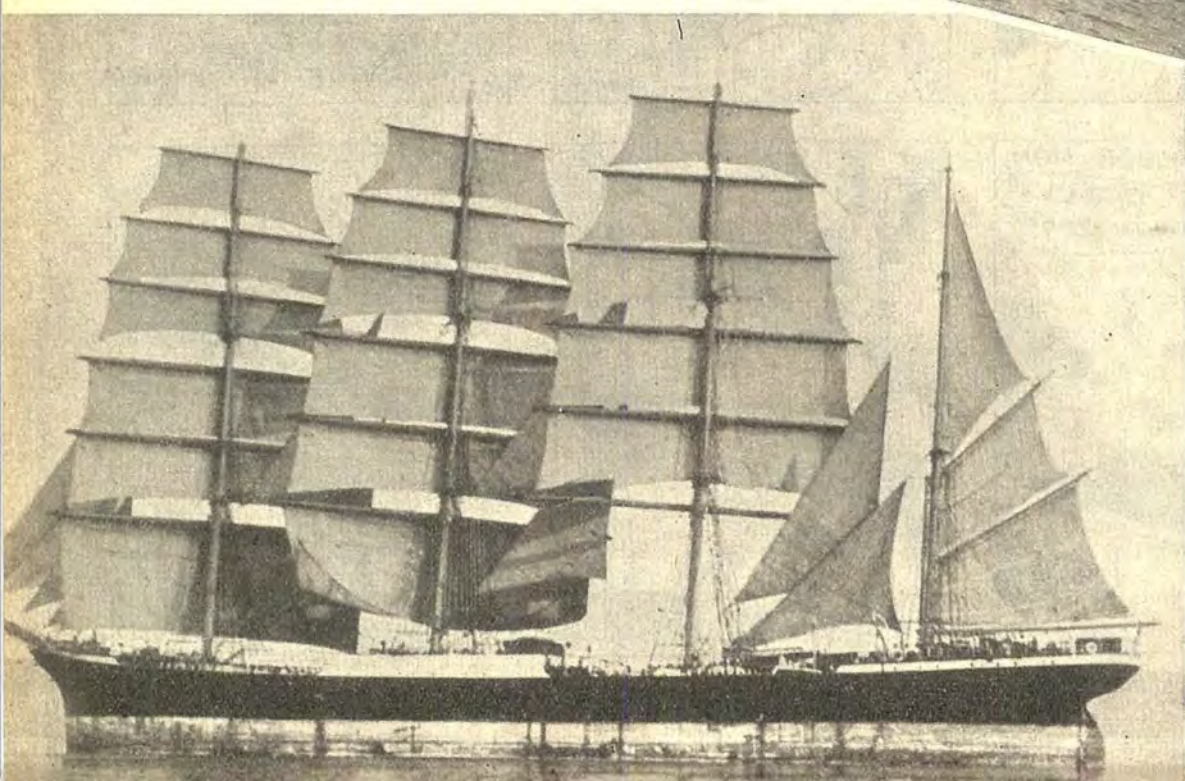
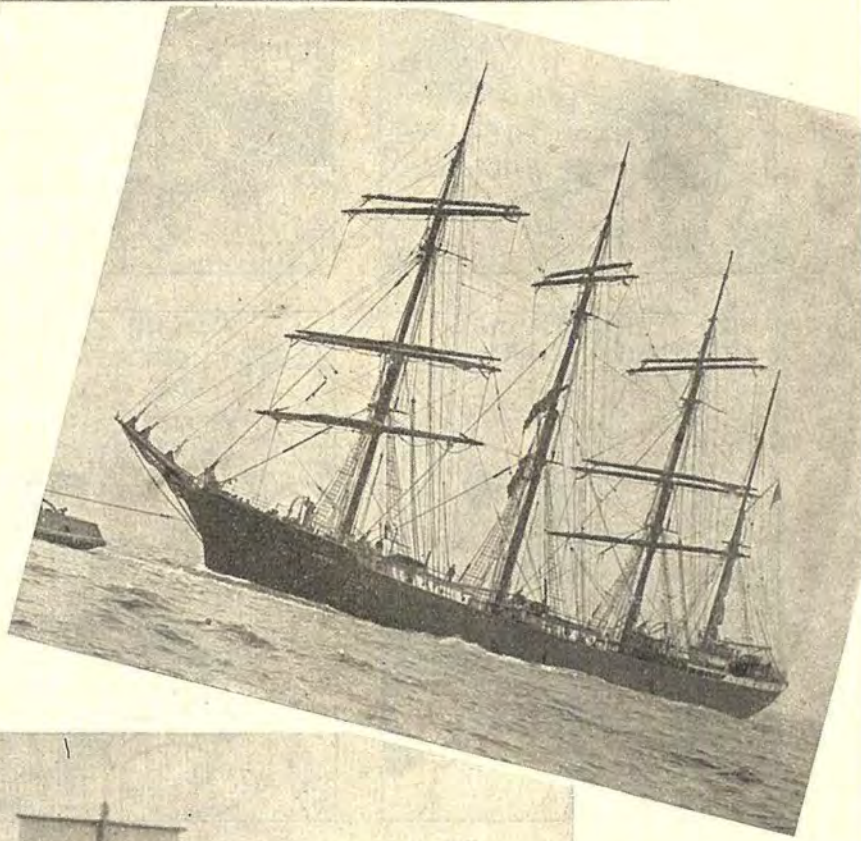




3-mastet Skornert „Thekla“ af Marstal p. R. Moss—Cherbourg med Ilast blev i diset Vejr ved Dungenes: paasejlet af Hamburg-Amerika-Liniens Paketvaad SIS „Rapollo“ den 1. Marts 1907. Ved Kollisionen var Stødet saa haardt, at „T.“s Master faldt ind over Bakken af Damperen. Sejlerens Besætning reddedes om Bord i Damperen, der tillige tog Vraget af „T.“, der havde faaet et stort Hul i Siden, men som flød paa sin Ilast, paa Slæb til Dover, hvor det kondemneredes (se Fotos).



4-mastet Bark „Passat“ for udg. kolliderede i klart Vejr ved Dungeness med SIS „Daphne“, der vilde forsøge at smutte foran om „P.“ med det Resultat, at „Daphne“ sank i Løbet af 10 Minutter, men dens Besætning reddedes og landsattes i Dover. „P.“, med Stævnen haardt beskadiget og Forepeakken fuld af Vand, blev slæbt til Rotterdam Septb. 1928. Næste Aar den 25. Septb. var „P.“ igen i Kollision med en Damper ved Royal Sovereign Fyrskib, slæbtes igen til Rotterdam, og efter endt Reparation fortsatte den sin Rejse og løb til Talcahuano paa 74 Dage.

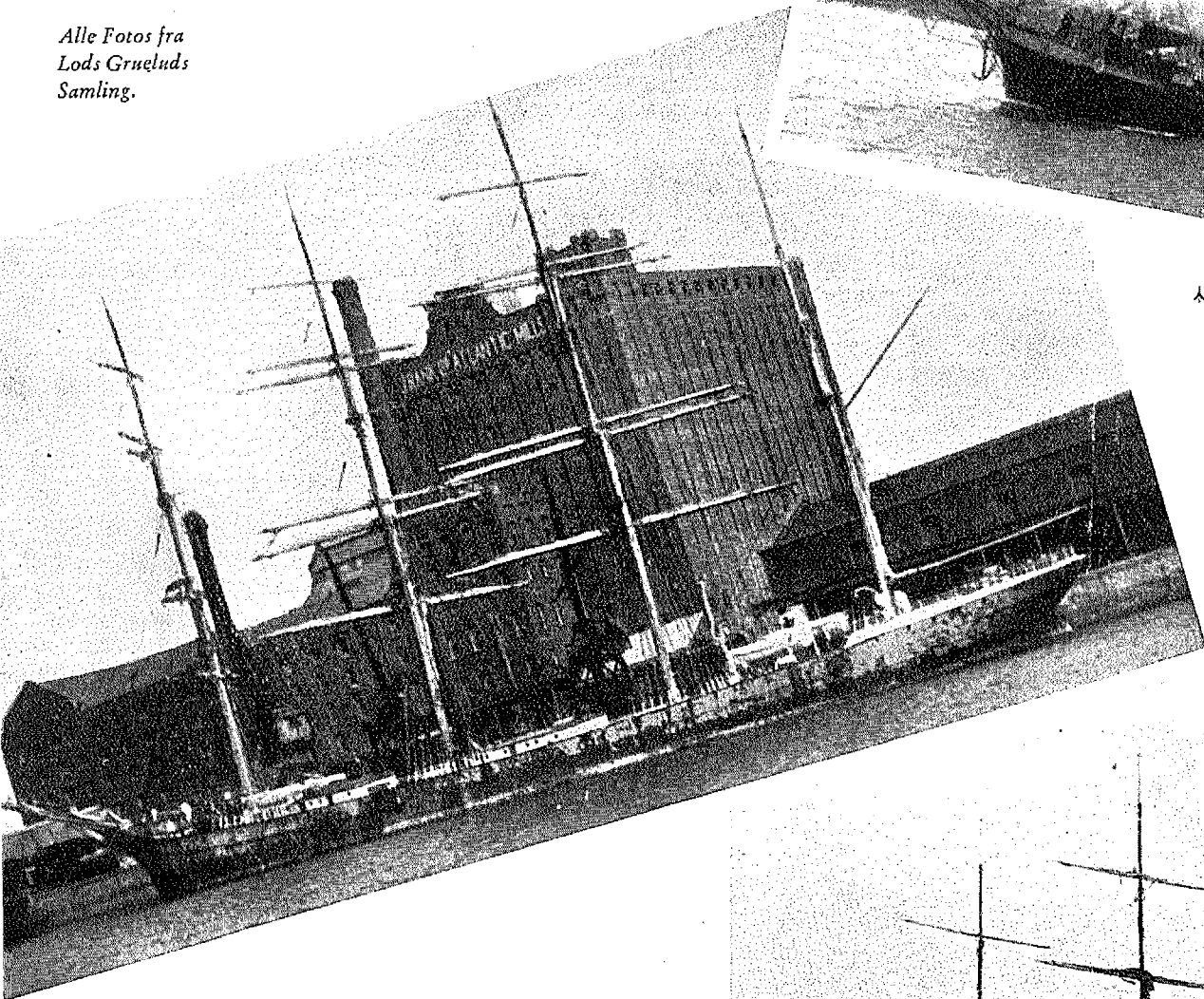
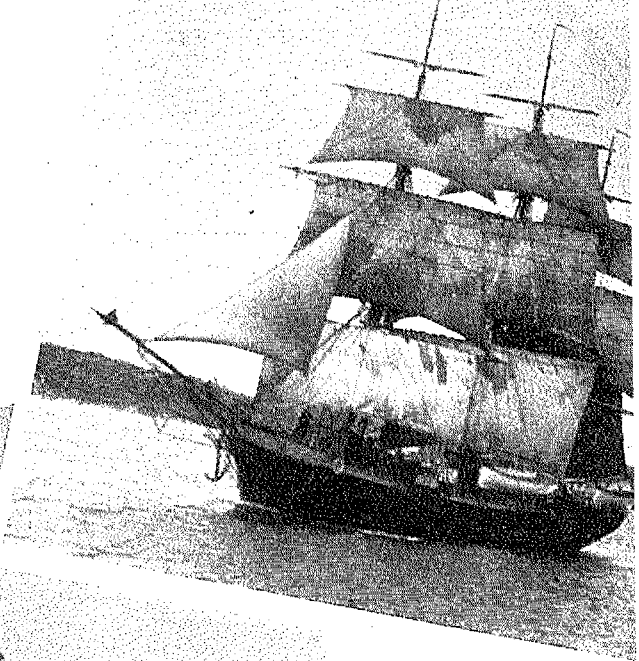


Efteraaret 1934 kolliderede den svenske 4-mastet Bark „C. B. Pedersen“ med en Damper i Skagerak.



En af de store Sejlskibssulykker var den finske 4-mastede Bark „Melbourne“'s Forlis, tilhørende Gustav Eriksen. — Skibet var paa Rejse fra Australien med Hvide til Queenstown f. Ordre; den 30. Juni blev det løbet ned 30 Sømil S. for Fasnet Fyr af det store Tankmotorskib „Seminole“. — „Melbourne“ gik ned næsten øjeblikkeligt. Kaptajnen, alle 3 Styrmand og 8 Sømand druknede, deraf var 3 danske. 15 Mand blev reddet af Tankskibet og landsat i Queenstown.

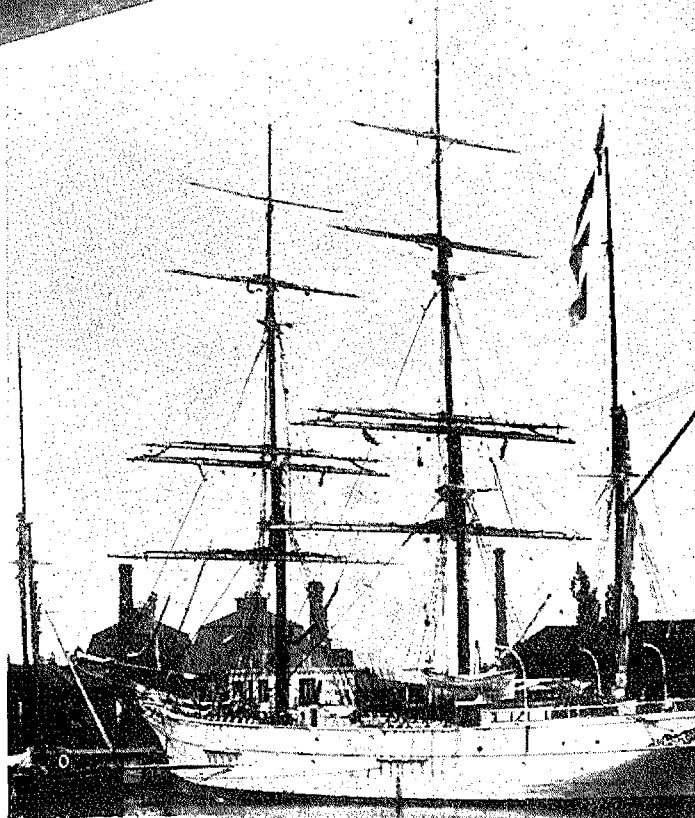
Alle Fotos fra
Lods Grueluds
Samling.



^ Fra Sundet vil den uhyggelige Kollision — som det gamle Skoleskib „Georg Stage“ havde — erindres, da det blev oversejlet af S/S „Ancona“ af Leith, hvor Skoleskibet sank d. 25. Juni 1905 og rev 22 unge Memmesker med sig i Dybet ud for Dragor.

Skibskollisioner

Træbarken „Waterqueen“ af København. Dette Skib var bygget af blaåt Gummitræ i og købt fra Tasmanien 1895 af Kaptajn Marcus Nissen (senere Atalanta D/S Rederi). Paa Rejse Rio Janeiro—Hamburg med 500 Tons saltede Huder var det under Kaptajn Rasmus Dreyer fra Bogø naaet til Elbemundingen og havde faaet Lods og var nu ved Elbe i Fyrskib under et haardt Sejlpres, da det Natten mellem 7.—8. Oktober 1897 med høj fyrklar Luft blev oversejlet af Königsberg-Damperen „Sparta“. „W.“ sank straks og tog Kaptajnen og 4 Mand med sig i Dybet; 4 Mand og Lodsens reddedes af Lodsdamperen — 1 Mand sprang om Bord i „Sparta“.



Klar til Start.

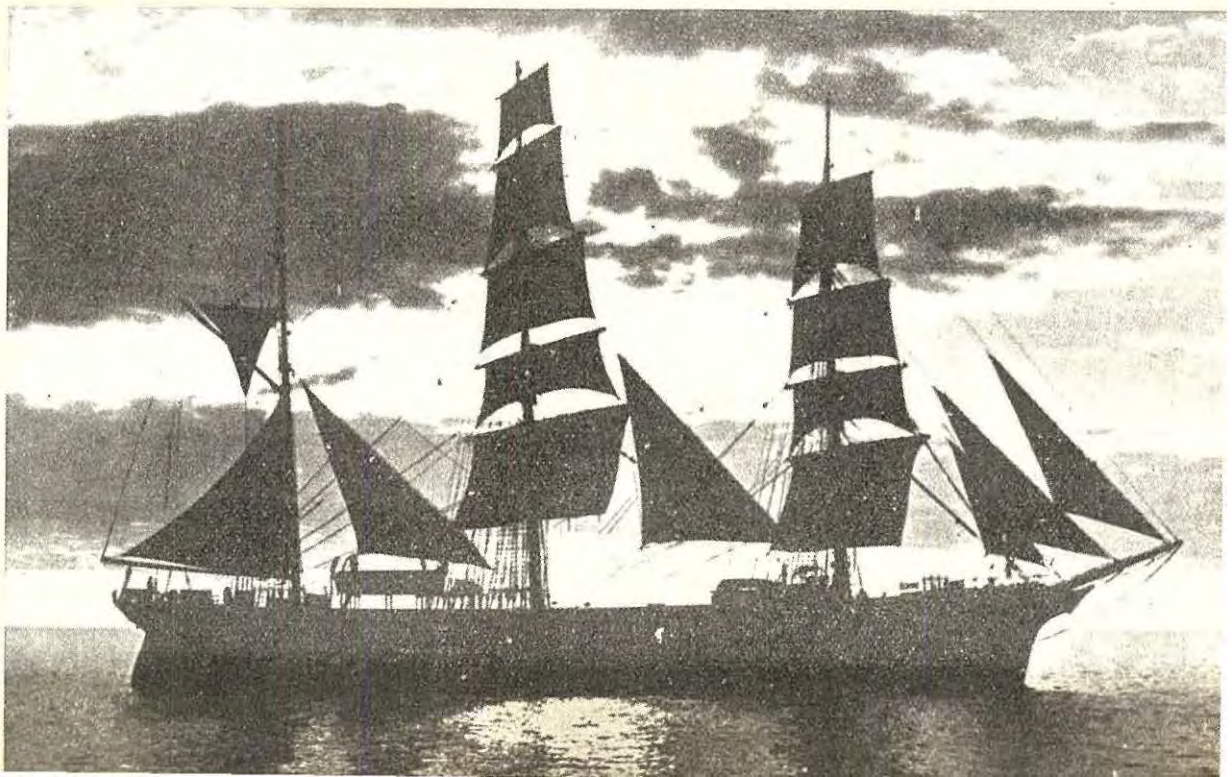
Der startes til en af de mange smaa private Kapsejlad:er paa Themsen.

Her gælder det

Somandskab



Kvinden kan jo være udmærket Mandskab ombord i en Yacht. Men i disse tre amerikanske Skimmers fra Long Beach i Kalifornien er Kvinderne baade Skipperne og Mandskab, hvilket betyder en Del i denne særlige Baadtype.



Midsommerstemning.



PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af en der kender ham meget bedre

COPYRIGHT
BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Jeg havde i nogen Tid gaet og tumlet med et interessant videnskabeligt Problem, nemlig den bedste og mest udbytteværdige Sammensætning af Kosten om Bord paa langfartende Skibe. Mine Studier holdt jeg dog foreløbig hemmelige; men jeg foretog adskillige Eksperimenter, naar Kokken ikke var i Kabysen — ganske ubemærket, som jeg mente.



Imidlertid maa de andre dog have lagt Mærke til noget, og da jeg nu og da havde nogle ret kraftige Tilbagefald af der — hm! Tropesydom, jeg havde paadraget mig i Marokko under min Søg efter Jackson, maa de have lagt to og fire sammen og fundet ud af, at jeg ikke saa godt kunde taale Kosten om Bord,



En Dag overraskede Kokken mig saa i Kabysen under et af mine Forsøg. Situationen var lidt pinlig for os begge to, men saa der Verdensmænd, vi var, kom vi begge hurtigt paa ret Køl igen. Og Kokken — Andersen, hed han, — sagde rent ud til mig, at han syntes, jeg skulde unde mig selv lidt Ekstraforplejning — grundet paa Sygdommen.



Det kunde der naturligvis ikke være Tale om. Jeg beroligede den brave Mand, saa godt jeg kunde; forklarede ham, at der intet som helst var i Vejen med mig, men jeg kunde godt se paa ham, at han ikke helt troede paa mig, den kære Sjæl, og jeg skulde senere faa denne Formodning bekræftet.



Følgerne af dette Sammentræf i Kabysen var imidlertid, at jeg maatte gaa yderligere forsigtigt til Værks med mine Forsøg i Fremtiden. Endelig en Dag saa jeg saa mit Snit til at foretage det sidste, afsluttende Eksperiment med en Blanding af Sagosuppe og en anden Vædske. Triumferende betragtede jeg mit Værk. — Nu var det kun Virkningen, det gjaldt om at efterprøve.



Men Andersen — gamle, fede Andersen — havde luret mig! Gennem Koolet havde han set mig tumle i Kabysen og havde i et stille Sind gjort op, at nu skulde jeg have den Ekstraforplejning, — koste, hvad det vilde! I al Hemmelighed havde han en Overraskelse: Beredskab til mig ved Middagsbordet.



Jeg sidder altsaa der og glæder mig i al Stillefærdighed til at konstatere Virkningen af min Opfindelse paa Mandskabet, da Andersen stiller med en hel ekstra Anretning, beregnet paa underregnede alene. Jeg blev virkelig ganske flov. — Paa de andres Ansigter kunde jeg se, at Kræsneriet var mig vel undt, — men alligevel!.....



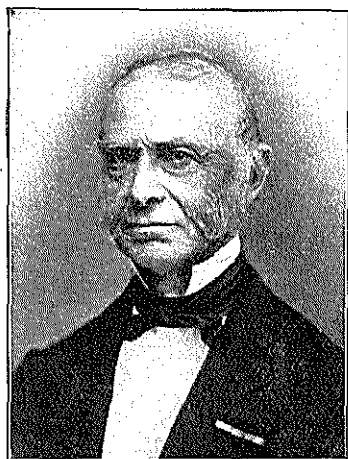
Jeg nægtede paa det bestemteste at nyde noget som helst andet, end hvad nele Mandskabet fik, men Andersen var ikke til at rokke. Venligt, men bestemt betydede han mig, at dette her var Alvor. Jeg kunde se paa ham, at han vilde blive virkelig vred, hvis jeg afslog hans „Menu speciale“ (Fransk: Specielle Anretning).



Da jeg alligevel holdt mig stiv paa mit Standpunkt, valgte han en Fremgangsmaade, som han vidste, jeg ikke kunde staa for: Han hentede Jackson og fik ham til at deltage i Overtalelserne. — Saa gav jeg op for Overmægten og gik i Gang med Gul-Guffet! Nanda, det var vel nok en Herreret, — men jeg frabad mig alligevel paa det indstændigste Gøtægøler i Fremtiden.

fine Marinenaavne

BLANDT de mange fortræffelige Mænd, der har kommanderet vore Orlogsskibe i bevægede Tider, mindes de allerfleste kun Niels Juel, Tordenskjold, Oluf Fischer, Willemoes og Suenson. Der er



C. L. C. Irminger.

imidlertid overordentlig mange, der har indlagt sig megen Hæder og gjort udmærket Nytte, Gud ske Lov saa mange fortræffelige Søofficerer gennem Tiderne, at Nationen har Raad til at lægge en hel Del af dem noget længere ind paa Erindringens Hylder, — men ikke paa Glemselens!

Vi skal her drage nogle frem og i Dag begynde med Carl

Ludvig Christian Irminger. Han var med i Krigene 1848—50 og i 1864, men Begivenhederne i disse Tidsrum er saa velkendte, at vi hellere fremdrager andre Sider af hans Krigerliv. Fædrelandshistorien bliver jo ved med at trævle op om det hjemlige og har ikke faaet fat i vore Krigsfolks Indsats ude i de yderste Dele af det danske Rige.

Irminger var Holstener af Fødsel, Søn af en Officer, der lærte Sønneken Trofasthed overfor sin Konge — og som sendte ham til Søkadetakademiet som ganske lille Dreng. 12 Aar gammel blev Ungen Kadet og 20 Aar gammel Sekondløjtnant.

I 1825 var Irminger i Vestindien med Korvetten „Najaden“. Paa den Tid huserede Sørøvere og Kapere derude i Vestindien, tæt op til de danske Øer, St. Thomas, St. Croix og St. Jan, værre end nogensinde, men ved vore Øer fik Banditterne grove Knubs.

Hvor underligt det end lyder i vore Afrustningstider, var vore Skibe snarere for store end for smaa. Fregatterne, Korvetterne og de solide Orlogsbrigger kunde vanskeligt opsejle de vævre Stratenrøvere, der naturligvis var smarte Sejlere. Vore Dages Smuglerbaade er jo heller ikke af Troense-Typen. I hvert Fald kunde vore svære Bassemænd ikke forfølge Sørøverfjenderne ind i deres Smuthuller mellem Cay'erne og Holmene Vest for St. Thomas. Men dengang solgte vi ikke Øerne, fordi vi ikke kunde magte dem. Nej, vi magtede dem, og da det ikke kunde ske med stor Gewalt, bragte vi en mindre.

Den flinke Skonnert, „Vigilant“, der tidligere havde været i Orlogstjeneste som „Den Aarvaagne“ og var ligesaa smart og væver som Sørøverne, brugtes paa den Tid som Post- og Passagerskib mellem Øerne. Den blev nu mandet med Orlogsgaster og en Trop Soldater af Garnisonen og fik en berømmelig Renaissance som Splitflagbærer!

I Farvandet huserede da en „Landsfjende Nr. 1“, den columbiske Sørøver, saakaldt Kaper, „Adolpho“; den havde taget tre danske Koffardiskibe, uden at vi havde hverken Land- eller Søkrig med Columbia. — „Najaden“ var ude efter den og Priserne, men Eskadrillen var tyet ind under de berygtede Cay'er Vest for St. Thomas.

Den unge Ljnt. Irminger blev sat som Chef paa „Vigilant“, der hurtigt sluttede sig til „Najaden“, som holdt sig krydsende om Cay'erne, for at hindre Røveren og hans Priser i at undslippe. Næste Nat drog Irminger med „Vigilant“, ledsaget af armerede Baade fra Korvetten ind mellem Øerne.

Ved Daggry overrumplede han „Adolpho“, nappede den og førte den ud som Prise — med samt dens Priser.

Denne Bedrift var Grundlaget for Irmingers Berømmelse. Chefen roste ham, Befolkningen paa vore Øer berømmede ham, og senere udtalte Kongen sin Anerkendelse af den unge Officers Konduite, men nogen Forfremmelse blev det ikke til foreløbig.

Befolkningen i Dansk-Vestindien saa' med Glæde, at Irminger nogle Aar efter blev konstitueret som Havnekaptajn paa St. Thomas, men han blev ikke fast ansat og ønskede det sikkert heller ikke; det var vistnok kun en lille Finansoperation fra Irmingers Side. Han var en Søens Mand og vilde frem ad den Vej. Det gik imidlertid langsomt. Først 1830 blev han Premierløjtnant og 1841 (!) Kaptajnløjtnant.

Omsider 1843 fik han Skib at føre: Briggen „St. Jan“, et gammelt Skib, der var bestemt til endnu en Langfart (Azorerne), men det sprang læk i Nordsøen og maatte søge Nødhavn i Norge. Til den nybakte Chfs uhyre Ærgelse hjemsendtes Skibet til Ophugning!

Ingen kunde bebrejde Irminger noget, og han fik da ogsaa en ny Chfpost. I 1847—49 var han ude med Briggen „Ørnen“, der skulde besejle Kolonierne i Afrika og Vestindien. Det Togt gik der Gny af! Da han kom til Christiansborg i Guinea fik han Ordre af Guvernøren til at gaa Øst paa for at undsætte Fortet Prinsensteen, der blev belejret af de oprørske Augnanegere. Chefen, Ljnt. Svedstrup (Forfatteren Alexander Svedstrups Fader), var i yderste Bekneb.

Saadanne danske Marryataffærer interesserer

siddelse af store selskabelige Talenter. Mig personlig indtog han straks, og længe varede det ikke, inden han var Lederen af hele det selskabelige Samvær blandt første Klasses Passagererne ombord paa „Prince Albert“.

Den første Aften ved Dinéren kom vi straks — naturligvis — i Snak om det sidste Tyveri hos Mr. Harrison.

— Ved De, hvad jeg tror, sagde Hollænderen, Mr. Vorming — jeg tror, det er en Bande amerikanske Touvers, der nogen Tid har forlagt Residensen fra Chicagos og New Yorks mon-dæne Kredse. Det er, tror jeg, udprægede Touvers, Gentleman-tyve, der ser ud som De og jeg, Folk, paa hvem aldrig nogen Mistanke kan falde før de gribes paa fersk Gerning.

Mr. Hoppingwell drak sit Portvinsglas ud, tændte en Cigaret og lo over Bordet til Hollænderen.

— De er paa gale Veje, kære Mr. Vorming. Husker jeg ret, er det nu over et Aar siden disse miserable Forbrydelser begyndte i Sydney, og jeg tror næppe nogen Forbryderbande i Løbet af tolv Maaneder skulde kunde begaa saadanne Ubegribeligheder, uden én eneste Gang at begaa én eneste Dumhed og derved røbe sig. Det er umuligt. Jeg tror ikke, det er en Bande, der opererer, jeg tror, det er én Mand, en Mand, der, som De sagde, ser ud som De og jeg, men en gal Mand, en Mand, der om Dagen er én, om Natten en ganske anden, en Mand under Hypnose, Besættelse eller hvad De vil kalde det; en Søvn-gænger kan, som De ved, foretage sig Ting, som ikke er muligt for noget vaagent Menneske. Der er vi ved Gaadens Løsning. Har De læst Harald Trewers Afhandling om Besættelse, eller Leadbeaters og Annie Besants Værker om Dobbeltmenneskene, der har én Krop, ét Legeme, i hvilket to hinanden indbyrdes modstridende Sjæle kæmper om Overtaget? Læs disse Bøger og De vil dømme anderledes om mangfoldige Forbrydelser, om mangfoldige hidtil sete psykologiske Fænomener.

En Steward bragte Dessert om og skænkede paany i Portvinsglassene. Vi spiste og drak....tændte lidt efter Cigaretterne og gik op paa Promenadedækket for at drikke Kaffe.

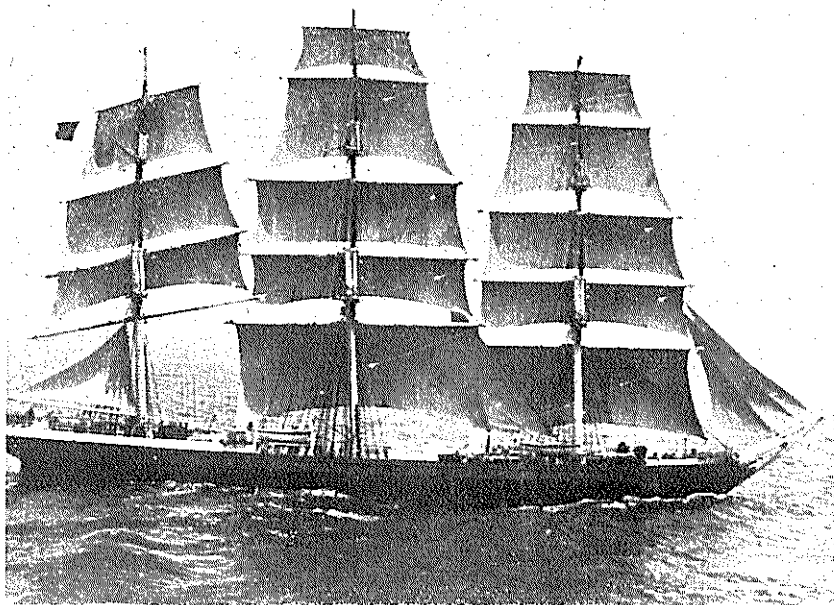
I de kommende Dage var jeg meget sammen med mine to Bordfæller, med hvem jeg hurtig blev gode Venner. Jeg havde netop Aaret før i U. S. A., i Boston, overværet en Serie spiritistiske Foredrag og Seancer og var blevet meget interesseret for occulte Videnskaber. Og Mr. Edwin var som et aabent Leksikon for alle Mr. Vormings og mine mer eller mindre tossede Spørgsmaal. — Det var den gode Aarstid, vi var hidtil paa hele Rejsen begunstiget af det dejligste Vejr, og det selskabelige Liv ombord florerede som aldrig før.



„Springbank“ (Motorskibet, der ligger overfor, er Ø. K.s „Fionia“). Skibet var bygget til Bank Line (Andrew Weir) i Glasgow af Russel & Co. 1894, 2398 Br. T. Den var det første store Sejlskib, der slæbtes gennem Panamakanalen paa Rejse San Francisco —København med Kornlast; den blev solgt til Norge og fik Navnet „Asrym“. i 1920 blev den ophugget i Stavanger, da den efter svær Søskade var kommet derind paa Rejse fra Aalborg til Staterne. Fra Lods Gruelunds Samling.

Saa under Linien, netop som vi havde passeret Ækvator, begyndte Spektaklerne. En Eftermiddag i min Frivagt, netop da jeg havde lagt mig paa Køjen i mit Lukaf for at blunde et Par Timer, bankede det paa Døren. Det var én af Folkene forudefra, én af de ældste Matroser, der bad om et Øjeblik Samtale. Jeg kendte gamle Jon fra flere Rejser, han var en prægtig Sømand, én af dem man i godt som i ondt fuldt ud kan stole paa. Hvad han vilde fortælle mig var kort og godt, at det var begyndt at spøge forude, hvor Matroserne havde deres Opholdsrum. Jeg satte mig overende i Køjen, jeg troede sandfærdigen dér jeg sad, at gamle Jon var ved at miste Forstanden. — Spøgede det, sagde jeg, og jeg tror, jeg til at begynde med var lige ved at le. Søfolk er jo saa godt som altid overtroiske, men jeg har sjældent hørt en saa alvorlig, saa nøgtern, saa højtidelig Beretning om Spøgeri, som gamle Jon nu leverede mig. Der var hver Nat i den sidste Uge set en mørk, tæt tilknappet Skikkelse snige sig om paa Fordækket, lyslevende gik der omkring en Person, som ingen kendte og som det hidtil ikke havde været nogen muligt at komme paa saa nært Hold, at man kunde faa fat paa Manden. Til at begynde med mente Folkene, at det var en Mellemdæks-Passager, der gik i Søvne, og man havde da sat Vagt ud for at afsperre enhver Passage fra Mellemdækket til Fordækket, men Vagterne havde intet set. Altsaa var denne Mulighed ikke længere til Stede. Folkene havde da holdt Møde indbyrdes, og man var blevet enige om at lade gamle Jon gaa til mig og give mig et Praj.

Den mest rolige Alvor stod præget i gamle Jons barkede Ansigt, der var furet af alle Verdenshavens Storme og Salt, da han afleverede sin Beretning. Jeg lovede at lade Sagen nøjere undersøge. Men forinden jeg naede saa vidt, fik jeg et Besøg til. Tredie Styrmand meddelte mig, at der paa anden Kahyt taltes



„Benmore“ af Liverpool, bygget 1870 af J. Reid & Co. i Glasgow til Nichol森 & Mc Gill til Jute Traden fra Calcutta. I 1921 laa den som Kulholk i St. Thomas WI., blev senere rigget op igen, men blev læk med en Kullast og ophugget i New York. Fra Lods Gruelunds Samling.

om en høj mørk Mand i en lang snæver tæt tilknappet Frakke, der enkelte Nætter saas i Korridorerne dér. Ingen kendte ham og ingen kunde komme ham saa nær, at det nøjere kunde undersøges, hvem han var.

Naturligvis, tænkte jeg, der er nu ingen Tvivl mer, der er en blind Passager med ombord. En eller anden Persor har i Sydney set sit Snit til at liste ombord og gemme sig bort, de medbragte Madvarer er nu opspiste, og for at søge ny Ernæring, dukker han frem om Natten. Det var den gamle Historie, som enhver Sømand kender. Naturligvis saadan hang det sammen. Næste Formiddag gav jeg Ordre til en almindelig Eftersøgning hele Baaden igennem fra øverst til nederst, først og fremmest naturligvis i Lasten, derefter alle andre Vegne, alle Vegne. I seksogtredivte Timer var ni Mand stadig beskæftiget med dette Arbejde, aldrig er et Skib blevet saa grundigt gennemset som „Prince Albert“ blev det dengang. Dog, alle vore Anstrengelser var frugtesløse. Der var ingen blind Passager ombord, det turde jeg dø paa nu. — Saa begyndte man ogsaa paa første Kahyt at tale om Fænomenet. Ved Lunch fortalte Mr. Vorming mig, at han havde mistet sit Guldlommuhr sidste Nat, han havde som sædvanlig hængt det over sin Køje om Natten, om Morgen var det væk. Senere paa Dagen blev der meldt forskellige andre Tyverier. Jeg begyndte at se rødt af Forbitrelse og gik til Captajnen og gav ham under fire Øjne en Beretning, der begyndte med gamle Jons Besøg hos mig. Blind Passager — nikkede Captajnen — lad Officererne søge, ikke Folkene. — Officererne søgte, jeg selv med — men vi fandt ingenting. Samme Nat blev en henrivende ung fransk Dame voldtaget og dræbt i sin Kahyt. Intet som helst røbede Ugerningsmanden. To Dage efter laa „Prince Albert“'s første Hovmester kvalt i sin Køje. Da vi Dagen efter dette Mord an-

kom til Colombo, telegraferede Captajnen til Sydney. Næste Dags Aften kaldte han mig ind i sin Salon. Styrmand Butler, sagde han, jeg telegraferede til Politiet i Sydney for at faa at vide, om der fornylig var begaaet én eller anden af de sædvanlige opsigtsvækkende Forbrydelser. Her er Svaret. Man meddeler, at der i de sidste to Uger intet er hændet, som menes at kunne hidrøre fra den mystiske Bandit, som en hel Verdensdel er paa Jagt efter. Ved De, Styrmand Butler, hvad vi deraf kan slutte?

— At Forbryderen er ombord paa „Prince Albert“!

Captajnen nikkede. — Den Dag fik vi Officerer Ordre til at gaa med en Browning i Lommen, at bruge den med Konduite i det afgørende Øjeblik og indtil dette indtraf at have et Øje paa hver Finger.

Den følgende Nat blev Døren ind til min Kahyt brudt op, medens jeg var paa Broen, og mit Skab med

alt mit Tøj endevendt. Tilsyneladende manglede der dog intet. — Tyven havde ikke fundet noget, han brød sig om.

Da var det jeg besluttede at benytte en gammel Opfindelse, jeg engang i en ledig Stund havde gjort, uden at tænke paa nogensinde at faa Brug for den. Det drejede sig om en ganske simpel Laas, der kunde sættes paa en hvilken som helst Dør. Udefra kunde den aabnes med enhver Dirk, men indefra var det umuligt, idet der nemlig indefra aldeles ingen Adgang var til Laasen. En Tyv kunde da meget let trænge ind i Værelset, men fik man Døren til at gaa i bag ham, i Eks. ved en simpel Mekanik med en Snor og et Lod, da var han uhjælpelig laaset inde. Jeg fik lavet en tre—fire af disse Laase, og bad Captajnen sætte én paa sin Kahytsdør og anbragte selv én paa min egen og anden og tredje Styrmands Dør. Nu var der i alt Fald ombord paa S/S „Prince Albert“ et Par Steder, hvor denne Satans Bandit skulde tage sig i Agt for at komme; thi disse Kahytter vilde — om han satte sine Ben der — uvægerlig fange ham som en Rotte i en Fælde. — Der gik en lille Uges Tid, hvor intet skete. Det var, som om det mystiske Væsen anede Uraad og holdt sig borte. Men saa.... ja nu kommer vi til det.

En Aftenstund, netop som jeg var kommet ned fra Vagten og var gaaet til Køjs og laa og blundede og var lige paa Nippet til at sove ind — netop da hørte jeg en forunderlig Lyd. Mennesket maa have set, at jeg for mindre end ti Minutter siden er gaaet herind, det kunde dog ikke betragtes som sikkert, at jeg allerede sov. Det var en mageløs Frækhed. Jeg var ganske stille. Saa skar som et Lyn... hører De, jeg siger hurtigt som et Lyn... et gulligt Skær ind i Kahytten. Det var aabenbart, at Døren ud til Korridoren med en ganske utrolig Hurtighed var aabnet og lukket igen. En maatte i mindre end et Sekund være

smuttet ind. Men var Døren hurtig gaaet op — og i, saa havde jeg dog alligevel hørt, at min Sikkerhedslaas havde givet et lille bitte, et omtrent lydløst Smæld, hvormed der end var herinde.... han maatte blive her i mit behagelige Selskab.... indtil nogen udefra lukkede os begge to ud. Der var bælgravende mørkt i Kahytten, jeg kunde intet se.... ikke det allerringeste.... jeg laa og ventede et Overfald.. hver Muskel var spændt i min Krop.... i den ene Haand holdt jeg min Browning.... den anden var knyttet.... parat til et knusende Slag.... hvorsomhelst, naarsomhelst. Banditten bevægede sig saa stille, at jeg omtrent ikke kunde skelne en Lyd. Jeg anede ikke, hvor han befandt sig. Jeg laa og ønskede, jeg havde en tredje Haand.... den vilde jeg have benyttet til at tænde Lys med — Kontakten til det elektriske var lige ved mit Hovedgærde — men jeg vilde nødig, selv et Sekund, benytte mine to Kamphænder dertil. Hvorlænge jeg laa saadan, véd jeg ikke, maaske var det kun et Minut, mig forekom det som en uendelig lang Nat. Endelig udholdt jeg ikke mere Spændingen. Forsigtig lod jeg min knyttede venstre Haand ræve over mod Væggen.... den naaede Kontakten.... og drejede om.

Kahytten laa badet i stærkt elektrisk hvidt Lys. Der hørtes et halvkvalt Brøl og en stor mørk Skikkelse sprang til Døren, men Døren var laaset, som om tyve Nøgler var drejet om i den.

Atter brølede min mystiske Gæst. Saa fo'r han over mod mig i Køjen, men tumlede straks tilbage med en Browningkugle i Skulderen. En kort Kamp begyndte.... ganske kort.... thi faa Minutter efter laa Banditten bastet og bundet, surret ind i Reb omkring Arme og Ben, omkring hele Personen, saa min Ven var ganske og aldeles uskadelig. Og saa kimedede jeg paa Stewarden, han havde sine Instruksler.... det var rede noget, inden han kom, men da han kom, var det udrustet som en hel Panserbaad og — med fem stærke Frivagts Matroser i sit Følge. Først da de slæbte af med Banditten, fik jeg set paa ham, det var en stor stærk Klæbber, med kulsort Haar og smaa onde sorte Øjne under en lav Pande, han var iført en lang sort snæver Frakke og nøgen under Frakken. Hans Ansigt bar alle onde Lasters Præg, det var animalsk i sin Grumhed. — Havde vi troet, efter den dobbelte Undersøgelse af S/S „Prince Albert“, at Banditten maatte være én af Skibets Passagerer, da var jeg i dette Øjeblik overbevist om, at dette ikke var Tilfældet. Den Mand dér havde jeg aldrig før set, aldrig før set her ombord. Thi det Ansigt vilde jeg have husket — det vilde jeg, blandt Tusinde andre have bidt Mærke i, husket og haft Mistanke til.

En halv Times Tid efter var vor Fange forsvarlig lukket inde i Skibsarresten, og der var sat dobbelt Vagt udenfor.

Dette var jo alt sammen i sig selv besynderligt nok.... højest besynderligt, men det var kun første Akt, og den paafølgende anden Akt var endnu mere sælsom.

Da Passageren, der beboede første Kahyts Lugar Nr. 51, ikke viste sig til Lunch og heller ikke til Dinér den paafølgende Dag,

bankede Hovmesteren ved Syvtiden om Aftenen paa Døren for at spørge Passageren — det var tiifældigvis Mr. Edwin Hoppingwell — om han var syg og ønskede noget bragt ind. Der var ingen, der svarede. Hovmesteren bankede igen. Der kom stadig intet Svar.

Hovmesteren gik til mig.... og sammen brød vi Døren op.

Kahytten var tom. Køjen laa hulter til bulter. Mr. Edwin havde aabenbart ligget i den om Natten, men var staaet op og gaaet ud, men.... paa Stolen foran Køjen laa alle Klæderne og Skabet hang det øvrige Tøj, han havde haft med.

Jeg hidkaldte Mr. Vorming, Hollænderen, vor fælles Bordkammerat, som lige siden S/S „Prince Albert“ forod Sydney havde været meget sammen med Mr. Edwin.

Mr. Vorming stod ganske forvirret.

— Jeg forstaaer intet.... intet, kan Mr. Edwin være blevet sindssyg — pludselig.... have kastet sig overbord.

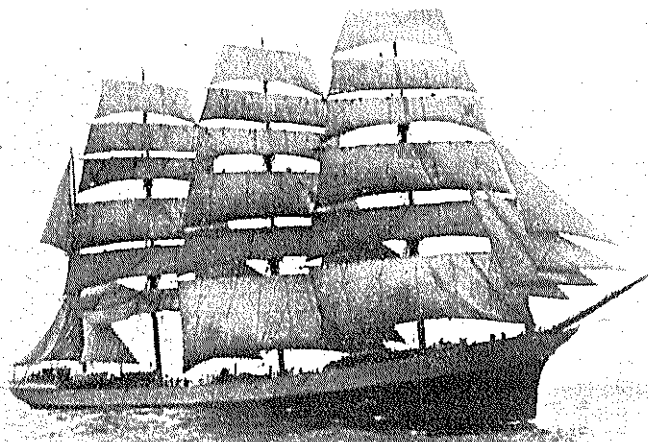
Men jeg rystede paa Hovedet. Ombord paa en moderne Parketbaad vil det være vanskeligt til enhver Tid paa Døgnet at kaste sig overbord.... dertil er der hele Døgnet rundt for mange Mennesker alle Steder.

Saa stod vi dér og gloede paa hinanden, alle vi Mandfolk, røde i Hovederne, forvirrede, udyggelige til Mode, uden at vide hvad vi skulde tro.... eller foretage os.

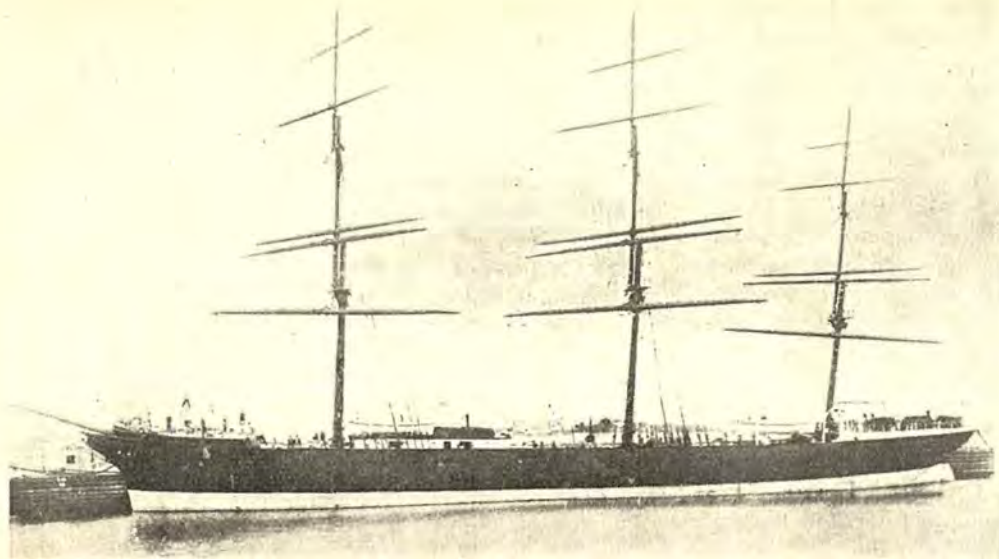
Det blev min forbandet ubehagelige Pligt at melde Captajnen det forefaldne.

— — —

Mr. Edwin Hoppingwell var og blev forsvunden. I Rapporten, som til sin Tid blev afleveret af Captajnen, skrev han, at Passager Mr. Edwin Hoppingwell var forulykket i det indiske Hav under mystiske Omstændigheder. Nærmere gik Captajnen ikke ind paa den sælsomme Hændelse. I Sø- og Handelsretten mødte Captajnen saavel som S/S „Prince Albert“s Officerer in pleno for at give de Oplysninger, vi formaede. Det var en enslydende, men meget utilstrækkelig Beretning vi afleverede — den vildledte



„Crompton“ — bygget til Mac Vicar, Marshall & Co., i Liverpool af T. Royden i Liverpool 1890. Var 2810 Br. T. Endeligt ukendt. Fra Lods Gruelunds Samling.



„Andreas“ af Liverpool, Reder Mrs. C. M. Roberts, bygget 1883 af Richardson, Duke & Co., Stockton, 1755 Br. T. Endeligt ubekendt. Fra Lods Gruelunds Samling.

Retten mere end den vejledede. Og hele Sagen blev forunderlig hurtig „lagt hen“.

Ingen af os udtalte, at vi — alle som én — satte Mr. Edwin Hoppingwells Forsvinden i Forbindelse med den ukendte Bandits Tilstedekomst ombord. Ubevidst laa den Mulighed os alle nær, men ingen ønskede at røbe, hvad han inderst, aller inderst inde tænkte.... thi Menneskene er jo éngang bange for at blive til Grin, der er ingen Mand, der gerne vil anses for en forrykt Idiot. Men sikkert er det, at vi alle gik om og fantaserede et Sammenhæng mellem det ene Menneskes Død og det andet Menneskes samtidige Tilskynekost.

Der var dog ingen af os, der gav vore lønlige Tanker saa fast en Form som Mr. Vorming.... der efterhaanden var kommet til at nære de samme Tanker som vi.

Jeg mødte ham et halvt Aars Tid efter i Rotterdam, vi hilste gensidigt genkendende paa hinanden og drev ind i en Café.

— De har intet Nyt hørt i Edwin Hoppingwell Afæren — spurgte Mr. Vorming.

— Nej, intet som helst. Vor ukendte Fange ombord paa S/S „Prince Albert“ er forlængst returneret til Australien.... og Mr. Edwins Ejendele ombord er gaaet samme Vej.

— Ja, naturligvis.... de hørte sammen de to.

— Hørte sammen — røg det ud af mig — sætter De ogsaa den ene i Forbindelse med den anden?

— Der er ingen anden Mulighed — fortsatte Holænderen — selvfølgelig var de to én. De véd, Styrmand Butler, at jeg paa Rejsen til at begynde med kom meget sammen med Mr. Edwin. Han var en flink Fyr, vi talte meget sammen.... om mange Ting. Jeg var ikke længe om at mærke, at denne store Kæmpekarl af en Yngling paa Bunden af sin Sjæl var besat

af en Angst — en Fortvivlelse, en uendelig dyb Rædsel over et eller andet, han vidste ikke selv hvad. — Han interesserede sig umaadelig for denne mystiske Forbryder i Sydney, men han talte aldrig om ham, det var, som om han ikke turde. Tidt og ofte var det, som om han var bange for sig selv. Og han nærede en for ham selv ubegribelig Skræk for at sove — han hadede Natten... han turde om Natten næ-

sten ikke lukke sine Øjne. Alt dette fortalte han mig en Aften, vi sad inde i Rygesalonen hver med sin udslukte Pibe i Haanden. Og jeg saa' et Par Øjne saa frygtelig bange.... Aah, jeg vil aldrig kunde glemme de Øjne, Styrmand Butler. De tryglede om Hjælp, de bad saa bønligt om Hjælp.... og jeg, og ingen Mennesker paa Jorden kunde jo hjælpe ham. Thi han var en Besat. En ond Sjæl, en Sjæl, der hørte Helvede til havde taget Magten over ham, og næppe havde hans Sjæl under Søvnens taget Afsked med Legemet, før denne sataniske Helvedeshund krøb i Lammets Skind og Krop og drog paa Rov. Dunkelt anede Mr. Edwin sikkert, at han — paa en Maade — var identisk med Sydney Banditten, men i al Almindelighed forekom Tanken ham som det klare Vanvid. I Virkeligheden gik han paa Grænsen til Vanviddet. Da denne Satans Udsending saa sidste Gang havde materialiseret sig i Mr. Edwins Krop og blev fanget, maatte Mr. Edwin naturligvis forsvinde fra vor Jord. Hans Sjæl er nu endelig forløst og den udhviler nu paa et eller andet Plan i Ro, i Spiring, i Vækst henimod en ny Reinkarnation. Man kan sige, at Manden ligefrem blev borte for sig selv. Saadant sker. Og meget her i Verden sker, der er lige saa uforklarligt som det, set ud fra almindelige menneskelige Synspunkter, man slaar det imidlertid hen, man bortforklarer det paa den taabeligste Maade, man vil ikke se, at der findes, aah, saa uendelig meget som den autoritetskronede Videnskab aldeles ikke kan give Oplysning om. Det slaas ned, det dysses ned, man taler ikke om disse mystiske Tilfælde... thi ingen vil jo gerne tvangsindlægges paa en eller anden Idiotanstalt. Har man set bag om Livets Hemmeligheder, gælder det om at skjule, at man er klogere end alle de andre.

Har De læst Bogen »Barken Margrethe«?

Skibslæge i Røde Kors

EFTER at forskellige Formaliteter var ordnet, drog jeg en Morgen i Januar 1919 ud i Frihavnen. Sikken et Mylder. Khakiklædte Englændere og spinkle franske Officerer i lyseblaat jog rundt i vild Forvirring. Løsrevne Stykker af Samtale paa syvotte Tungemaal svirrede i Luften. Pludseligt hvinede en Sirene ude fra Havnens Dis, og ganske langsomt gled en lang, lav Skygge frem — underligt lurende, som paa Spring. Stor-Britanniens Orlogsflag vajede fra den høje knivskarpe Stævn; lidt efter var Trosserne i Land, og vi saa, at det var H.M.S. „Concord“. Den kom fra Stettin, og havde, efter hvad der blev sagt, over 500 Krigsfanger om Bord. Jeg fulgtes om Bord af min Ledsager fra det engelske Røde Kors.

Ah — det var Englands Lugt, som slog os i Møde! Denne vidunderlige Blanding af Virginia Cigaretter, grøn Sæbe og Te, tilsat en Anelse Roastbeef og Bacon. Bacon'et var dog den Morgen mere end en Anelse, for der stod en lystig Brasen, med Stegeos og klirrende Køkkengrej ud fra Kabysen. Umh — vi tynde, rationerede Krigstidsstudenter vidste næppe nok, hvordan Bacon smagte. Vi havde drukket Lyng-Te og røget Madras-Tobak i flere Aar.

Fangetransporterne skyllede gennem København: Englændere, Franskmand, Belgiere, Portugisere — ja endog Italiener. Amerikanske Hjelpekrydsere, Det Forenedes Baade, Malmødamperen — al disponibel Tonnage var sat ind paa hurtigst muligt at faa hentet de ulykkelige til deres Kære.

Jeg skulde melde mig om Bord i Dampskibet „Formosa“, som den følgende Dag skulde afgaa til England. Endelig fandt jeg den: Et efter mine Begreber vældigt Skib, som oven i Købet var festligt camoufleret, eller „dazzled“, som min engelske Fører kaldte det. Det viste sig imidlertid snart, at der vilde blive Vanskeligheder ved Afrejsen. „Formosa“s Afgang blev udsat — saa vidt jeg husker paa Grund af Influenzaen, som var meget slem paa den Tid, ikke mindst blandt de svækkede Krigsfanger.

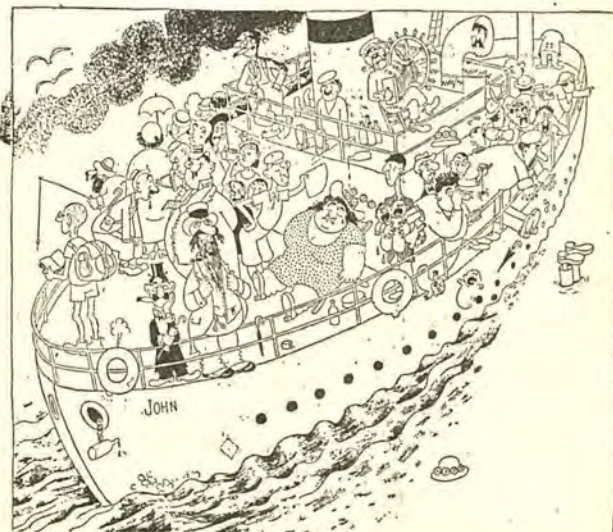
Skibslægen i „Formosa“ vidste Raad. Den australske Transportdamper „Wilochra“ laa sejlklar fra Leith, og da dens Lægepersonel var i sidste Stadium af Overanstrengelse, formede min Ankomst om Bord med Tilbud om Assistance sig, som var jeg sendt fra Himlen. Der var ikke megen Tid til at blive sat ind i Arbejdet. Samme Aften var vi undervejs. Det var en betagende Følelse at have Nattevagt for første Gang. De fleste af Soldaterne var i forbavsende god Form, og Humøret var gennemgaaende højt. Men agterude havde vi Lazarettet fyldt med Lungepatienter — uhyggeligt mange Tilfælde af Lungebetændelse. Min Bestilling bestod væsentligst i at give Kamferindsprøjtninger hver anden Time til de mest medtagne; og jeg fik — dels paa Grund af Manglen paa Søvn, dels fordi det uvante Ansvar og Bevidstheden om at være i selve Efterdønningerne af det giganti-

ske Verdensopgør knugede mig ved sin Vægt — næppe nok Tid til at faa samlet virkelige Rejseindtryk.

Til Gengæld virkede Ankomsten til Firth of Forth saa meget stærkere. Leith, Edinburgh, Slottet og Princes Street blev for mig den vidunderlige Indgang til en ny og triumferende Verden.

Ude i Yderhavnen og langt inde mod Vest under Forthbroens dristige Staalbuer saa man stadig Aktivitet af Dreadnoughternes graa Kolosser. Lette Krydsere pilede ofte forbi, og de slanke Destroyere optraadte i Stimer som store Rovfisk. Det var om Bord i en Destroyer, at jeg havde mit Marinelivs største Oplevelse: Jeg traf Captajn E. R. G. Evans — Evans of the „Broke“. Til Forklaring skal jeg oplyse, at det var Evans, som var Næstkommanderende paa Scotts ulykkelige sidste Sydpols-Ekspedition. Og at det var Evans, som under den berømte Træfning ud for de vestindiske Øer, løb med sit Skib, Destroyeren „Broke“, ind i en tysk Eskadre, sænkede to og jog den tredie af Fjenderne paa Flugt! Legenden skildrer Evans staaende paa sin Kommandøbro med den tynde Messinghætte fra Kompasset sat paa Hovedet som en skinnende Kyradsér-Hjelm, opmuntrende sine Folk midt i Kugleregnet. Beroligende pegende paa „Hjelmen“ skal han have raabt: „Look at Father! (Se paa Far her!). Han vandt D. S. O. og er forlængst blevet Admiral. Han var et usædvanligt Menneske, og han forhørte sig interesseret om København og om Forholdene herhjemme.

Hjemturen foregik med en anden Transportbaad, og den gik af uden Minesprængning eller andre Begivenheder. En Morgen laa vi atter ud for Silopakhuset i Frihavnen. København var stadig et Babel af fremmede Soldater og Søfolk. Men Eventyret maatte nu være Slut for mit Vedkommende. D r.



Turistskib.

LINIEDAAB

DE LØJER, der nu om Stunder holdes, mangler heldigvis den dystre Baggrund, mange af dem ved deres Oprindelse havde. Men vor Tids Mennesker kan alligevel kun sjældent „for Alvor“ slaa Gækken løs; takket være vort Jag, Teknik og Tidens Nøgternhed.

Der maa noget særligt til for at bringe Stemning tilveje.

Den nok saa bekendte Liniedaab har ikke sin Oprindelse i mørke Stemninger, og det er vel den af alle Løjer, der endnu finder Mennesker forberedt. For hvad andet skal der til end lidt Afsondring fra Omverdenen, omend kun i nogle Uger, som det sker i en større Lasttramp. Det ene Døgn gaar som det andet. Maskinerne stamper, Propellerne basker Køl vandet hvidt, Loggens Viser bevæges langsomt paa samme Cirkel, og Vagt gaar om Vagt. — Efterhaanden bliver der ensformigt i den lille, flydende Verden.

Sindene længtes efter Afveksling.

Vigtigt er det i højeste Grad, at der ombord er Folk med Fantasi og Opfindsomhed, saa de i oversete Gemmer kan finde det fornøede Materiale. Thi langt fra alle Skibe, der passerer Linien, holder Daab, og kun de færreste gennemfører tilbunds det gamle Ritual.

Ombord paa M/S „Argentina“ (D. F. D. S.), der paa Rejse til Sydamerika Søndag d. 4. Aug. 55 var klos paa Linien, blev Festen fejret i fuldt Maal.

Store Forberedelser maatte der til. I Maskinrummet lavedes der en Trefork til Neptun og en Krone med en diskret anbragt Kapsel af en „Hof“. Hans Datter skulde ogsaa have Krone; den blev, oh! saa frøkenfin, og hun fik Barm af Kobber. — Til Bispen lavedes der en Stav af Rundjern, og i en Plade derpaa sattes Betegnelsen: Bisp Gips. Tømmermanden lavede en Ragekniv paa godt en Alen, Skaffet blev sortmalet og Bladet sølvbronzeret. Sæbekost kom man nemt om ved; til det Formaal blev fundet en Kalkkost. Tovværk til Skæg og til Kjole for Datteren

var der gode Raad for. Ogsaa Doktoren havde stort Udvalg, saasom Oliesprøjte, Sav, Tænger, et Par slidte Arbejdshandsker til Tjeneste for HYGIEJEN, og hvem anede, hvilke Ingredienser der kunde analyseres i hans piller infamus, diverse Ækvator og i alle hans Flasker. Der blev lavet kulørte Skæg og

forunderlige Dragter, alt grotesk, men svarende til Deltagernes Rolle.

Alt blev skaffet tilveje, og smaa pudsige Indfald blev overvejet. Saadan fandtes det forkasteligt, at Neptuns Datter skulde sidde med Hænderne i Skødet. Hun fik et Fuglebur indeholdende en — Flyvefisk. Om Doktorens høje Hat, meget høje Hat, blev sat D. F. D. S. Skorstensmærke over Lægedommens Slinger. Som tidligere omtalt fik Neptuns Krone og Bispens Stav lidt ekstra. Politibetjentene blev forsynet med Haandjern; men det hører med, og de benyttes altid.

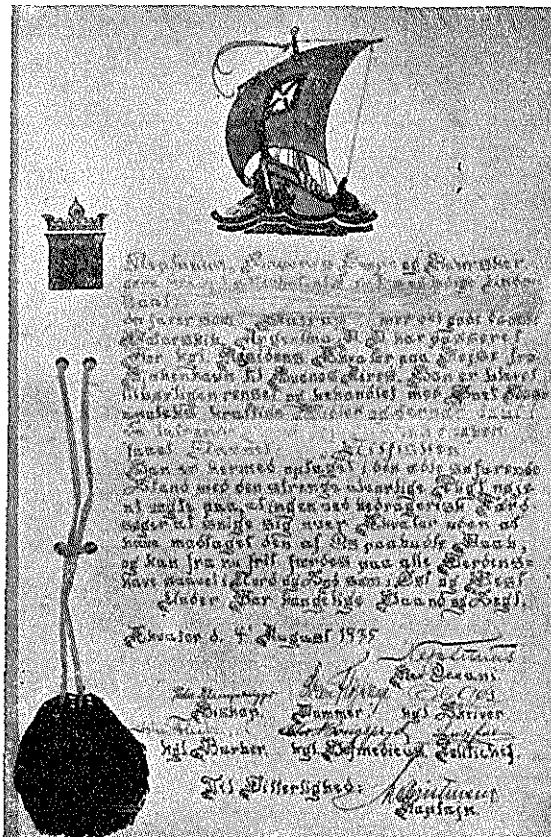
Af Illustrationerne vil man let finde de forskellige, som Ofrene heller ikke er til at tage Fejl af. Et Basin blev bygget af Planker og en god stor, tæt Presenning. I det holdtes de lutrende Vande.

I Forvejen indstuderede de optrædende deres Roller, men som gode Komedi-

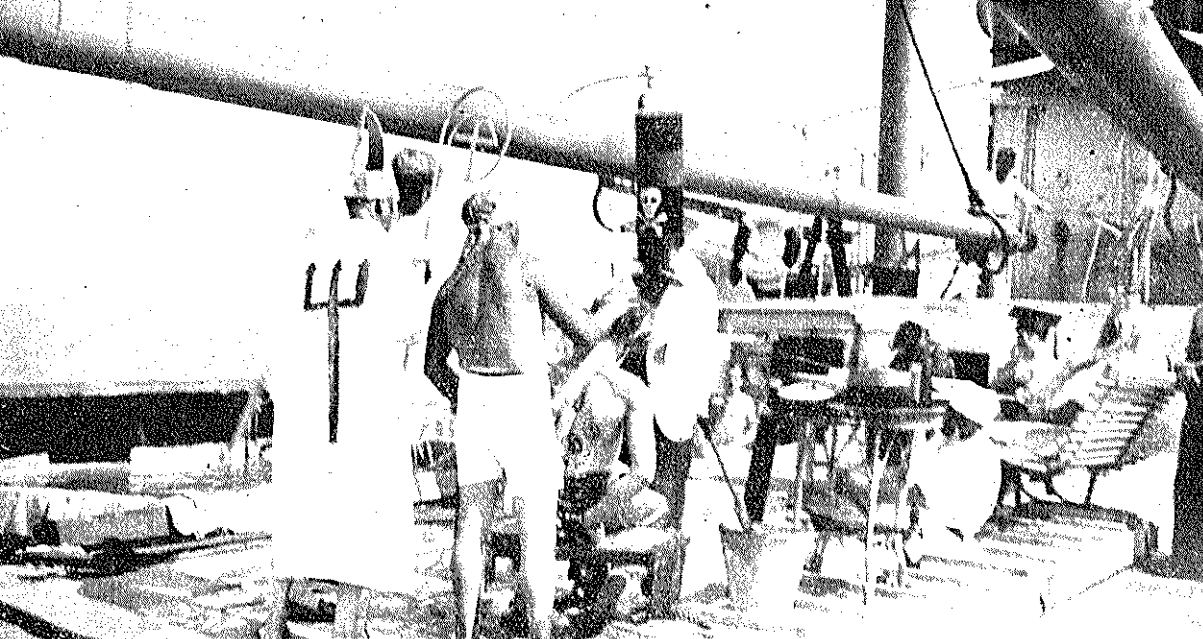
anter fandt de selv under Opførelsen paa utallige Variationer.

Forberedelserne satte kun Tiden Grænse for.

Kl. 2 Søndag Eftermiddag ringede Skibsklokken, og Processionen satte sig i Bevægelse med Spillemand i Spidsen. Haar og Skæg flagrede i Vinden, og enhver maatte passe paa, at ikke nogen Del faldt af. I Trætøfler klappede de høje Rangspersoner af Sted paa det solhede Dæk. Enhver, der saa dem, maatte give sig Latteren i Vold. Selv det høje Raad kunde næppe holde paa Værdigheden; Neptun skraldgrinte og stødte Treforken i Dækket for at holde sig til den. Det var bedre end den mest komiske Film. — 2den Mester var Neptun, en Olier agerede Datteren, Tømmermanden var Bisp, 2den Styrmand offentlig Anklager, 3die Mester Dommer, Telegrafisten Doktor,



Kopi af Daabsbrev til Liniedaab.



Ceremonien
i fuld Gang.

en Assistent var Barber og en Matros og en Olier Politibetjente. Grotesk saa det ud, og man mindedes midt i Latteren, at to Kineserdrenge, der engang saa et lignende Optog, tog den fortvivlende Beslutning at hoppe overbord. Dog gjorde det ikke noget, for Drengene blev jo halet ombord igen. Processionen gik Skibet en Gang rundt, som Skik er, og indtog dernæst sin høje Plads paa 4-Lugen med Front mod Bassinet. — Neptun gav nu med myndig Røst sine Ordre, satte sig, og hele Følget fulgte Eksemplet. Betjentene blev sendt afsted med en Liste over Ofrene, der nu var laaset forsvarligt inde i Matros-messen og der sad i spændt Forventning.

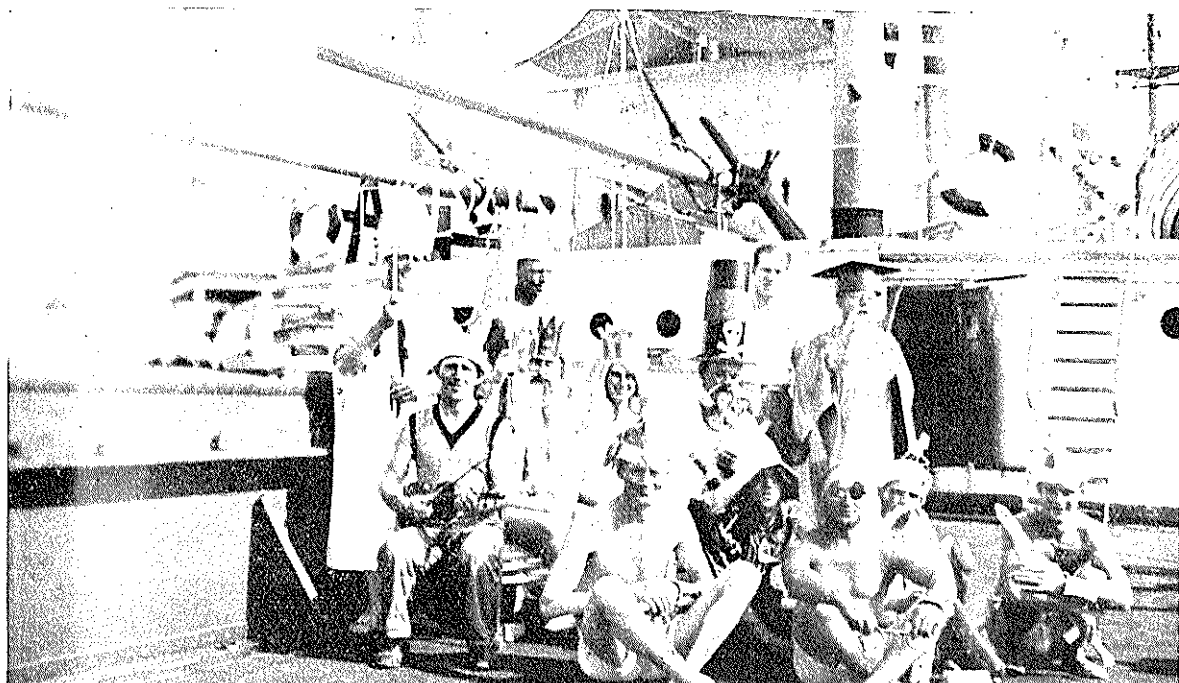
Nu begyndte den egentlige Spas. En for en blev de lænkede Ofre ført frem for Neptun, der foreholdt dem det forkerte i, at de vilde „betræde“ hans Residens uden at være døbt. Saa blev Synderen ført frem for Anklageren. Just mild saa samme ikke ud. Paa hans Kappe og Hat stod malet jura in pleno, blandt andet Øje for Tand og Tand for Øje. Monocle var

han forsynet med, som han dog af Nidkærlighed atter og atter tabte. I Haanden havde han en mægtig Pennefjer og foran sig en stor Protokol alias Kladdjournal. Men det værste var dog hans Stemme, hæst og ærtende som den var. Dommeren idømte med alvorlig Mine de mest forbløffende Straffe, som Anklageren dog fandt altfor milde. Det kan dog være, at Dommeren lo i Skægget; for det var saa langt, at han kunde tillade sig det. Doktoren stillede haarrejsende Diagnoser og behandlede Patienterne saa uvidenskabeligt, at det maatte kunne faa gamle Hippokrates til at fortvivle. Barberen brugte Kniv og (navnlig) Kost bravt. Hans Sprit var Frugtfarve i en Flitsprøjte. Ofrets Hoved kom nærmest til at ligne en Ballon.

Men saa var det værste af Besøget hos Neptun ogsaa klaret. Under Barberingen sad Ofret paa en Bænk, der hældede mistænkeligt mod Bassinet; i det blev han plumpet.

Da han atter stak Hovedet op, befriet for Frugt-

Inden Neptun med sit Følge gaar fra Borde, maa han som den moderne Hav-gæst lade sig fotografere.



farven, traadte Bispen frem, svingede Staven, og gav Navnet. Navnene var saadanne, at de forgæves vil søges i genealogisk Instituts Lister over ubenyttede Navne.

Alt foregik i vridende Latter, og ikke mindst fra dem, der havde overstaet og nu fik Lov at bevaane Ceremonierne.

Den haarde Tilskikkelse toges med Humør, og andet var heller ikke klogt eller havde nogen Grund.

Omsider blev man færdig over hele Linien. 1ste Mester udtalte sin Glæde over, at han nu ikke mere sejlede sammen med Hedninger.

Hver af de døbte fik senere en Daabsattest, som Telegrafisten forfattede og skrev med den sirligste Skrift. Den gemmer de sikkert som et fornøjeligt Minde. Og det maa nu og da klukke i dem, der



Barberens Lugtevand er nu ikke af den fineste Slags.

har oplevet en saadan Liniedaab. Alle sagde, og flere af de ombordværende har senere sagt, at af alt komisk, de kender, var den Liniedaab det største. Men her er end ikke det halve fortalt.

Forster Olsen.

Afgang —

Staa engang paa Broen den sidste Time før Afgang, mens Skibe: gøres søklart — behandl det pænt som et Væsen, ikke som en Sporvogn, man kan bestige i sidste Sekund eller springe paa i Farten.

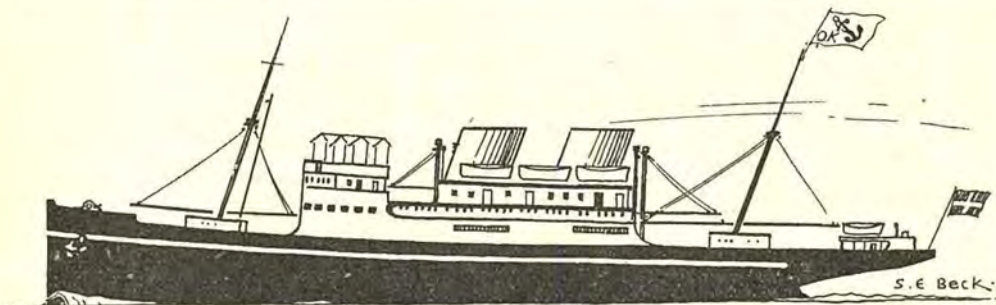
Se paa Virvaret af Trosser og Taljer og Wirer, hvor raske Næver, der kender hver Ende, som Kirurgen kender hver Muskel og Nerve, bringer Harmoni og rationel Orden ud af Kaos. Nu er Lugerne skalgede, Presenningerne lagt over, Lossegrejterne rigget paa Plads; ikke en Bom kan slingre, ikke et Reb smække; Dækkets vilde Uorden forsvinder med Havnearbejderne. Og nede i det store Væsens Indre lyder Fyrbødernes Skovle mod Jerndørken, mens Fyrets Baal øger Damptrykket. Af og til giver det en knurrende Lyd af Utaalmodighed i Maskinen.

Dampfløjtens Brøl faar Dæksplankerne til at sitre;

Maskintelegrafan kimer Klar og svarer nede fra Dybet. Skruen slaar i Vandet, som en Hval slaar med Halen; Før- og Agtertrossen plumper frigjort i Havnen og hales ind; saa gaar Springet midtskibs — og det store Væsen er holdt op med at ligge og nubbe sig op ad et Land; det stønner af Kræfter, det bevæger sig; det giver sig i alle Nagler og Fuger; det gaar fremad.

Men det sejler ikke endnu; det sejler først ude i aaben Sø; det sejler først, naar det har været i uforstyrret Fart et Døgn eller to. Saa først faar alting om Bord den Foroverhældning, der betinger Fart; saa først har Jern og Træ og Nagler sat sig i det rette indbyrdes matematiske Forhold af Fartens Vinkel og Kraftens Tryk mod Søens Modstand

Saa først gaar Formlen for Skiiv op for En: Stivhed og Elasticitet.



I Shipbuilding and Shipping Record finder vi denne morsomme Karikatur af Ø. K.s „Amerika“. I Flaget staar O. K. i Stedet for Ø. K. Englænderne kender nemlig ikke Bogstavet „Ø“, men opfatter det som „O“.

Paa Fiskeriinspektion

Tager man en Globus og kikker lidt paa den nordlige Halvkugle, bliver man hurtigt klar over, at det Søterritorium, som Danmark skal udøve fiskerimæssig Politimyndighed over, er af nærmest umaadelig Udstrækning i Sammenligning med det egentlige Danmarks Landomraade. Inspektionsomraaderne deles i tre Afsnit: 1) De danske Farvande med Nordsøen og Færøerne, 2) De grønlandske Farvande og 3) De islandske Farvande. Er Omraaderne umaadelige, saa er Afstandene det ogsaa. Ikke desto mindre gennemfører den danske Marine en Fiskeriinspektion saa effektiv, at den overalt inden for de mange Tusinder Kvadratkilometer, der er Tale om, staar fuldt paa Højde med den Inspektion, der udføres af de store Fiskerinationer, England, Tyskland og Frankrig, og som for en væsentlig Del udøves inden for de samme Omraader.

I de hjemlige Farvande, i Nordsøen og ved Færøerne varetages den danske Inspektion normalt af „Islands Falk“, idet dog lejlighedsvis andre Fartøjer træder til baade i Farvandene omkring Jylland og i Nordsøen og ved Færøerne. Det er for Nordsøens Vedkommende navnlig i Farvandet ved Doggerbanke, at Inspektionens Virkefelt ligger, fordi der her til Stadighed fisker en Mængde danske Kuttere, særlig fra Skagen, Frederikshavn og Esbjerg.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkørs:

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

Snurrevod og de Fremmede

Paa Grund af, at de danske Fiskere udelukkende bruger Snurrevod, medens deres fremmede Kolleger — navnlig engelske, tyske og hollandske — særlig benytter Damptrawl eller Drivnet, er der rig Anledning til Konflikter. Trawlerne med deres svære Redskaber slæber ofte hen over de fra de danske Kuttere udløbne Snurrevod og ødelægger dem derved. For faa Aar siden fremkom der fra Snurrevodsfiskerne utallige Klager over de fremmede Fiskeres hensynsløse Metoder; men den danske Inspektion har i de senere Aar med gode Resultater udfoldet en rig Aktivitet paa Bankerne i Nordsøen for at yde de danske Fiskere Beskyttelse. Alle Anmeldelser om Overgreb af den nævnte Art bliver nøje undersøgt af Fiskeriinspektionen, og dennes Chef fører direkte Forhandlinger med Chefene for de andre Nationers Inspektionsskibe og tillige med de store Trawlerrederier i England, Tyskland og Holland om de Skadesanmeldelser, som de paagældende Rederiers Skibe er impliceret i. Paa denne Maade er det efterhaanden lykkedes at bringe Antallet af Skadesanmeldelser fra danske Fiskere langt ned, og der er ingen Tvivl om, at det danske Fiskeriinspektionsskibs Optræden har bidraget væsentligt til, at Fiskeriet i Nordsøen nu foregaar med betydelig mindre Gnidning, end det før var Tilfældet.



**MARINE-
KØLE-
ANLÆG**
FOR
LAST
OG
PROVIANT



SABROE KULDE
til alt og alle.

TLF. 370
A/S THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

„Normandie“

har travlt

Balancen for „Normandie“s sidste Rejse over Atlanten fra New York til Le Havre stiller sig saaledes:

1800 Passagerer, hvoraf 700 paa første Klasse.

Billetsalget: 14 Millioner Francs.

Fragten: 5 Millioner Francs.

Det er Verdensudstillingen i Paris, der giver udsolgt. Man tænker at holde Udstillingen aaben ogsaa næste Sommer. Lukke i Vinter og lukke op igen til Foraaret. Det vil sikkert kunne betale sig....

Kanalerne - de stille Transportveje i en støjende Tidsalder

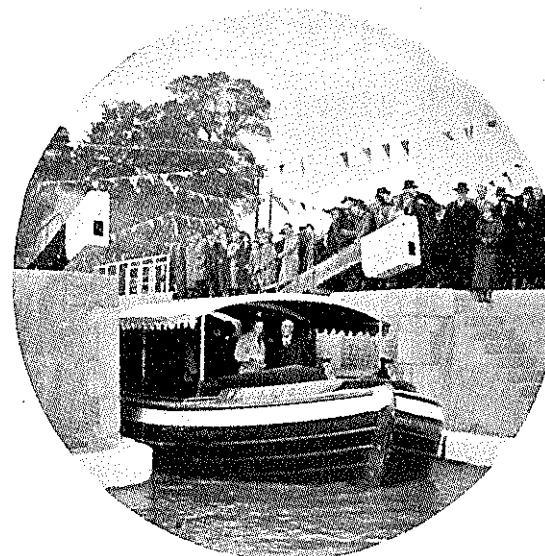
JERNBANER og Landeveje og Dampskibsruterne over de store Have er fra Tid til anden Genstand for Omtale og er derfor godt kendte. Kanalerne derimod, der udgør en meget stor Del af Europas Transportveje, hører man derimod meget lidt om. En engelsk Journalist paastaar, at det er fordi Kanalerne ikke slaar ihjel. Meningen er, at Jernbanerne, Bilvejene og Dampskibsruterne gennem utallige Ulykker paadrager sig Menneskenes Opmærksomhed, mens Ulykker af nævneværdigt Omfang kun sjældent indtræffer paa Kanalerne.

Det var Hollænderne, der, tvunget dertil af deres flade, lave Marskland, fandt paa at bygge Kanaler allerede i det tolvte Aarhundrede. Italien var det næste Land, der i det fjortende Aarhundrede begyndte at bygge Kanaler, Frankrig byggede sine første Kanaler i det syttende Aarhundrede og England — endnu noget senere. I Dag transporteres der over 12,000,000 Tons Gods ad Kanalerne i England.

Herhjemme, hvor vi jo ikke har Kanaler, der har nævneværdig Betydning som Transportveje, kender vi nærmest kun de hollandske Kanaler fra Omtalen i Skolebøgerne. Men i Dag er der i Tyskland, England, Frankrig og Belgien et mægtigt System af Kanaler, der besørger en væsentlig Del af den indenrigske Godstransport.

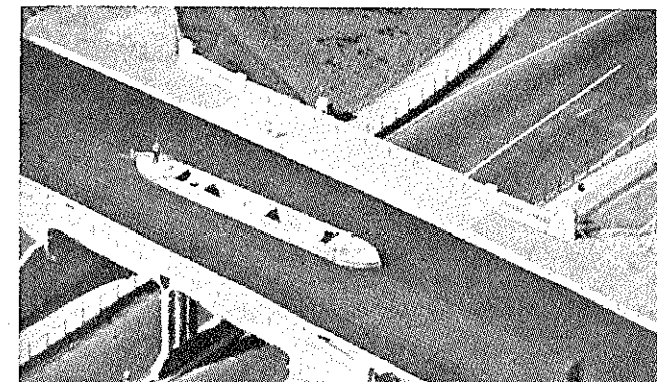
Og Livet paa Kanalerne byder overalt det samme brogede Billede. Hesten, som vi kender fra den hollandske Trækskøjte er omtrent totalt forsvundet. En af Grundene til Hestens

Grand Union Canal i England laa i mange Aar forsømt hen. Nu er den 280 Miles lange Transportvej moderniseret og forsynet med 51 nye Sluser. Arbejdet, der fuldførtes i 1934 har kostet en Million Pund Sterling.



Warwickshire-Sektionen var den sidste Del af det vældige Arbejde, og her ser man Hertugen af Kent sejle gennem en af Sluserne under Indvielsen.

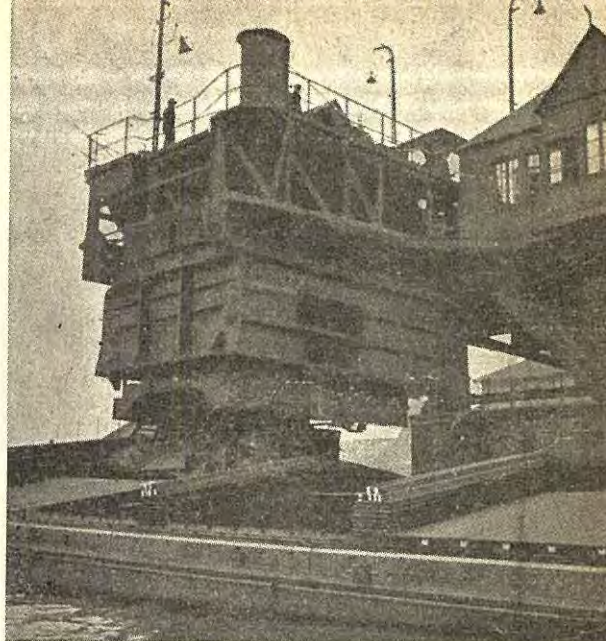
Et ejendommeligt Syn! Grand Union Canal passerer her hen over North Circular Road i Nærheden af Wembley.



Forsvinden ligger i, at det altid var nødvendigt gennem Tunneller og under visse Broer at afløse Hestene med Tovbaade, fordi der ikke var Plads nok til Hesten. Dette var en stor Ekstraudgift, hvorfor omtrent alle Flodlægtene i Dag er forsynet med Motor.

Der er forskellige Typer af Flodlægtene. Der er de smalle Kanallægtene, ca. 7 Fod brede og 75 Fod lange. Disse arbejder parvis, idet den forreste er forsynet med Motor og trækker den bageste. De kan tilsammen transportere 70 Tons Gods. Et saadant Par Kanallægtene har almindeligvis tre Mands Besætning, og det hyggelige Familieliv, der begyndte om Bord i Kanalfartøjerne for over 100 Aar siden, eksisterer stadig. Kvinderne og Børnene om Bord i Kanalfartøjerne er næsten altid smaa og satte af Skikkelse, utrolig solbrændte og vejrbidte og overordentlig renlige. De er meget intelligente, men næsten fuldstændig blottede for Skolelærdom og vidunderlig gammeldags i deres Livsvaner.

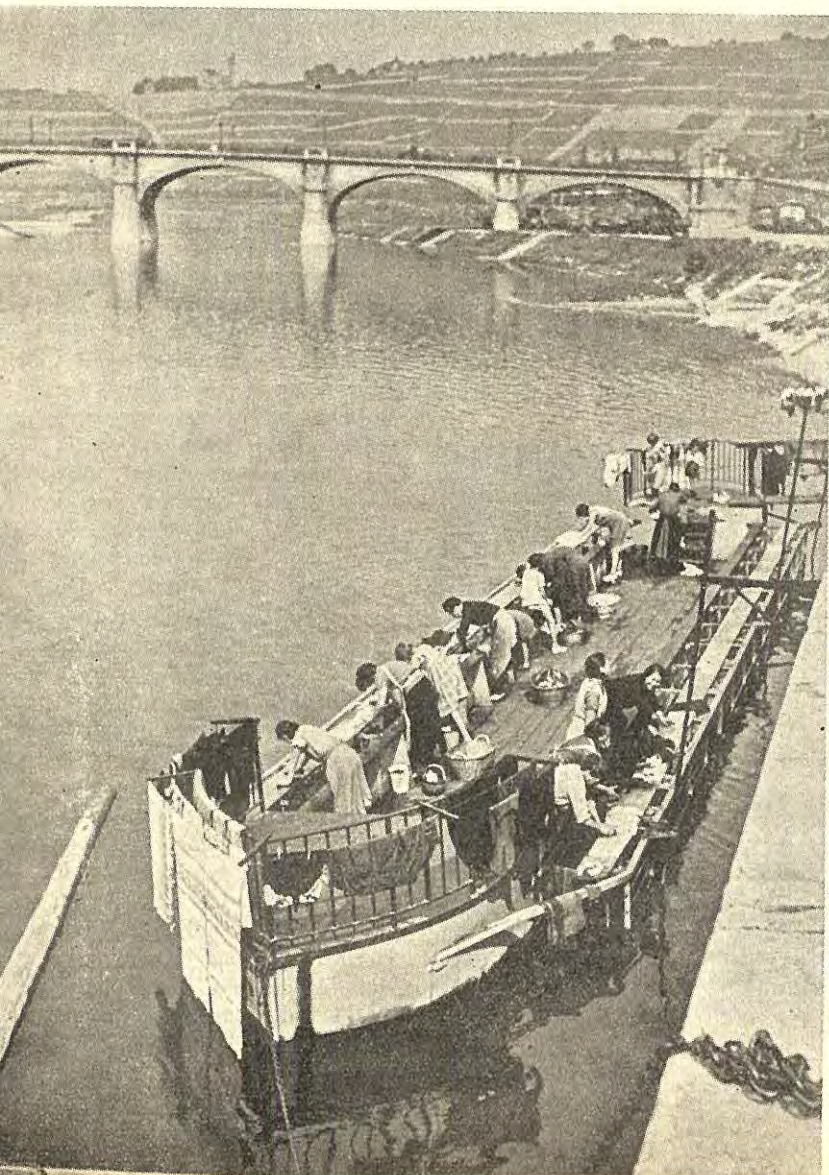
Det er ikke mærkeligt, at et saa overvældende stort Antal af Menneskene om Bord i Kanallægtene hverken kan læse eller skrive. Ikke alene Kvinderne, men ogsaa de større Børn har deres Pligter om Bord i Fartøjet, og indtil de allerseneste Aar har der fra de forskellige Landes Myndigheder ingen særlige Anstrelgelser været gjort for at tvinge Børnene ind under regelmæssig Skolegang. Det var jo at gribe ind i Faderens og altsaa Skipperens økonomiske Drift. Rentabiliteten ved Flodlægtens Drift vilde blive svækket, dersom Faderen maatte lønne en Fremmed til Erstatning for Barnet. Og da Barnet nu engang har sit Hjem om Bord og kun kan besøge Skolen, hver Gang Lægteren kommer



Apparat til automatisk Indladning af Kul fra Ruhr i Kanallægtene.

hjem fra en Tur, bliver en saadan Undervisning mere end problematisk. Ganske vist vender Lægtene noget hyppigere tilbage til Hjemstedet nu end i gamle Dage. Tager man til Eksempel en Tur som fra Brentford til Birmingham, saa tog den i gamle Dage, da Lægtene blev trukket af Heste noget over otte Dage. Med Losning og Lading tog Turen frem og tilbage rundt regnet en Maaned. I Dag tager Turen ca. 14 Dage.

I England hænder det, at Antallet af Skippere, der forstaar sig paa Kanaltrafik er ganske utilstrækkeligt, til Tider endda saa utilstrækkeligt, at Sømænd, Fiskere og pensionerede Marinefolk er blevet taget i Anvendelse. Men disse Eksperimenter har kun vist ringe Succes. Man kan maaske synes, at det at styre en Lægter op og ned ad Kanalerne kun fordrer faa Erfaringer. Men det er lige tværtimod. Der siges, at det tager en ny Skipper op mod 50 Maaneder at lære 200—300 Miles Kanalfart at kende. Der er en Uendelighed af uventede Vanskeligheder, der møder den nye Navigator i Kanalfarten. Der er Hundredtal af Triks ved Navigationen, der maa læres. Men frem for alt møder den nye Skipper i Kanaltrafikken den Modvilje, han vækker hos alle de gamle allerede etablerede Kanalskipper og deres Familier.



Ikke alene til Transport af Varer, men ogsaa til Vaskehus egner en Kanallægter sig fortræffeligt.

SUNDFARTEN

STAAR man nede i Havnegade og betragter det levende Billede af kommende og afgaaende smukke Øresundsbaade og af de mange Mennesker, der skal til og fra Søsterlandet Skaane, tænker man i Almindelighed, at saadan har det altid været, og saadar maa det altid vedblive at være.

Men saadan har det ikke været saa forfærdeligt længe. I gamle Dage var der en Smule Færgeri mellem Malmø og København med kedsommelige Smakker for de Folk, der skulde og maatte rejse den Vej, — og det var ikke synderlig mange. Lystture til Søs er af temmelig ny Dato. Vikinger, Handelsfarere og Fiskere brugte Havet, tyede til det som den nødvendige, omend farlige Vej at fare paa og vinde sin Fordel af, men den salte Sø var langt mere frygtet end elsket.

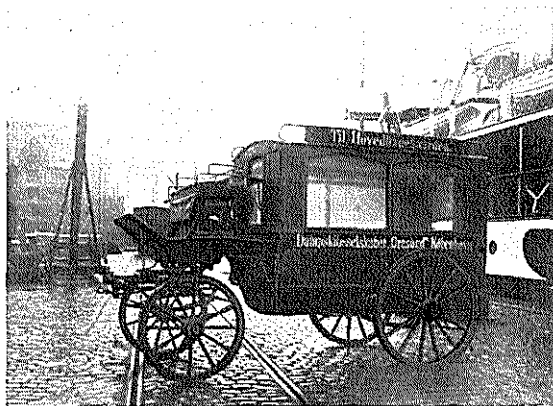
Ingen Løede gerne umiddelbart ved Kysten. Skulde man nødvendigvis i Bad, gik man i Badstue, sømmeligt og ærbart. Og da Byerne langt om længe voksede sig store, og Indbyggerne fik Trangen til at more sig i fri Luft, blev Løsenet: *Retournons a la nature, back to the woods*, — ud i Naturen, men — til Lands. Det skulde være Hyrdeliv. Da man begyndte at bygge „Lyststeder“, var det inde i Landet, nær Skov, Kilde og Sø. Man kunde nok tænke sig at „spatsere paa Vandet“, men det skulde være i hvidmalet Robaad paa en yndig Sø, i en stille Kanal og ikke paa det salte Hav.

Skulde Københavnerne til Charlottenlund eller Bellevue, blev det til Fods, til Vogns eller til Hest. Man betroede sig ikke til Øresunds Bølger, uha nej, og havde desuden kun ringe Lejlighed dertil. Endnu omkring Aar 1800 var en „Lystsejler“ en Sjældenhed.

Men saa kom Hjuldampene. Vi har saa ofte hørt om „Caledonia“, at vi ikke længe skal opholde os ved den. Den kom til København 1819 og havde egent-

Af KAY LARSEN

lig Rute paa Kiel, men foretog adskillige „Lystrejser“ i Sundet, medførende et lille Hundrede Passagerer. En regelmæssig Besejling af Øresundshavnene fandt ikke Sted. Malmø, f. Eks., blev først besøgt af „Caledonia“ i 1828.



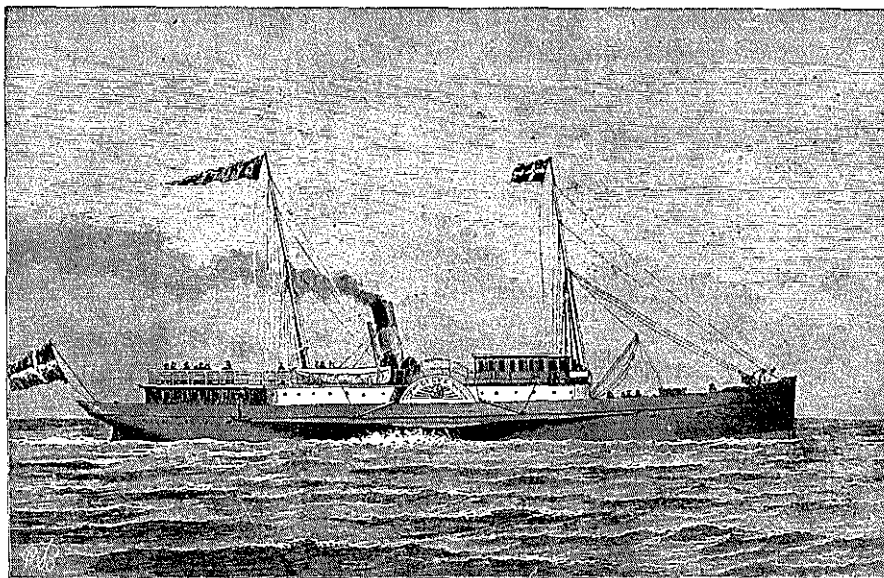
Øresundsselskabets Passagervogn for Automobils Tidsalder.

Da den skulde sammenkalde Passagererne ved Afrejsen, lod Kaptajnen — til Havnebestyrelsens Forbavselse og Indignation — et Kanonskud affyre. Dampfløjten var ikke opfundet endnu!

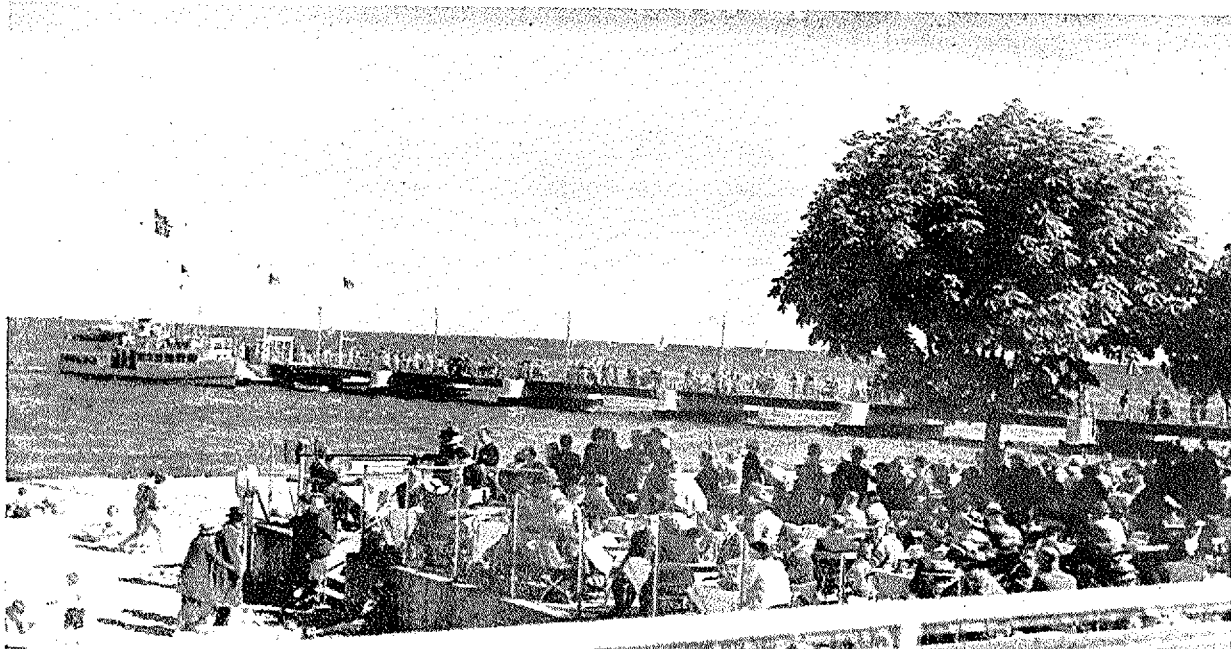
Efter at den første Ængstelse ved at sejle med „Maskinskib“, „Ildbaad“, var overstaet, blev der et stadig voksende Publikum for Øresundsture, og forskellige Privatmænd og Selskaber satte Hjulbaade i Farten, til stor Skade for Færgelaugene i København—

Malmø og Helsingør—Helsingborg. Først kom „Dania“, saa „Dronning Maria“, saa den svenske „Malmø“ og i Begyndelsen af 40'erne de ofte omtalte Hjuldampere „Ophelia“ og „Hamlet“. De ejedes af et Selskab i Helsingør, der i 1859 forøgede sin lille Flaade med „Horatio“.

Helsingørbanens Aabning i 1864 voldte ikke synderlig Afbræk i Øresundsfarten. Befolkningen ved Kysten tog til. Villaer skød op som Paddehatte. Søen drog, som før Landet havde draget. Der blev imidlertid en skrap Konkurrence mellem Rederierne, som saa fornuftigvis slog sig sammen, eller rettere: Det i København 1872 oprettede Dampskibsaktieselskab



Hjuldampere »Gylfe«.



Bellevue nye Pier.

Kjøbenhavn—Malmø købte 1874 alle Øresundsbaadene.

Det skortede imidlertid paa Kapital, og Selskabet overtoges efter faa Maaneders Forløb af Det forenede Dampskibsselskab, der samme Aar føjede de nybyggede, smukke — og sidste — Hjulbaade „Gefion“ og „Gylfe“ til Øresundsflaaden.

D. F. D. S. oprettede en særlig Øresundsafdeling, der daglig sendte 5 Skibe til Rungsted; de 2 af dem gik videre til Helsingør, 2 til Helsingborg — og om Søndagen endda 2 Ekstraskibe til de to sidstnævnte Havne. Rungstedbaadene anløb baade Skovshoved, Bellevue, Taarbæk, Skodsborg og Vedbæk, og der udfoldede sig, særlig om Søndagen, et fornøjeligt Liv ved Landgangsbroerne og i de smaa Havne langs Kysten, naar Damperne „rensede Stationerne“. — Mange Mennesker valgte Søvejen fremfor Jernbanen. Det var blot ikke fornøjeligt for D. F. D. S.' Kasse. Selskabet havde større Interesser paa længere Stræk, og da der langtfra blev spundet Guld paa „Øresundshurlumhejet“, ønskede D. F. D. S. at faa det afviklet.

Saa stiftedes den 1. April 1900 — længere er det ikke siden — det dansk-svenske Selskab „Øresund“ med ½ dansk, ½ svensk Kapital, med Halvdelen af Skibene under dansk, Halvdelen under svensk Flag, — og selv dette var (som nu) halvt svensk, halvt dansk i Farverne.

„Øresund“ overtog „Gefion“, „Gylfe“, „Hven“ (som

endnu er i Fart), „Saltholm“ m. fl. og har efterhaanden fornyet sin Flaade med de hurtige, srukke Skibe „Øresund“, „Helsingborg“, „Malmø“ og „Sverige“, sidst med det højmoderne M/S „St. Ib“, der ligner en statelig Hjelpekrydser, og de smarte Flod-Damper-lignende Motorfartøjer „Kirsten Pil“, „Den lille Havfrue“, „Gefion“ og „Gylfe“, saa at Selskabet nu har ialt 14 Øresundsbaade, der ialt kan rumme 7500 Mennesker.

Vi kender allesammen de festlige Skibe, vi har allesammen været ude med dem, — og hvis der findes Undtagelse, da bør han eller hun ikke vedblive med at være det, men snarest gaa „paa Langfart“ til Kullen eller Møen, paa Trip til Malmø eller Hven — om ikke andet, saa gøre en rask Tur med de kvikke Motorfartøjer til Bellevue, den billigste — og ikke den ringeste — Sørejse, som tænkes kan.

I Løbet af de sidste 10 Aar har „Øresund“ 3-doblet sig. Det ledes dygtigt og initiativrigt, og der er al Grund til at tro, at Udviklingen vil fortsættes, Trivselen vedvare.



Kay Larsen.

Sømandsmissionen i Gent

I Begyndelsen af August Maaned forlod Pastor Eilschou-Holm Gent, hvor han i 5½ Aar har virket som Præst ved den danske Sømandskirke.

Hr. Eilschou-Holm har i dette Tidsrum udført et dygtigt og nyttigt Arbejde og vundet sig talrige Venner blandt Mandskabet paa de Skibe, der anløb Gent og blandt de derboende Danske.

Som hans Efterfølger har Bestyrelsen for „Sømandsmissionen i fremmede Havne“ fra 1. September ansat Pastor Gunnar Poulsen.

| | |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GØTA | ARCHIMEDES |
|  <p>Baadmotorer 2½—7 HK Kr. 357,00 incl. Tilbehør</p> |  <p>SVENSK MOTOR A/S Havnegade 41 København Telf. Centr. 7024</p> <p>Paa-hængs- motorer 2-20HK</p> |
| LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raacolie- & Dieselmotorer | |

Model-Kapsejlad i Fleetwood

Onsdag d. 4. og Fredag d. 6. August 1937,

samt de britiske Udtagelsesjladser til denne

Der er fremdeles ret stille og roligt omkring Model-Sejlsporten i Danmark — hvorfor? Fordi der ikke bliver gjort noget for den, og man gør ikke noget for den, fordi dansk Mentalitet ikke rigtig kan ta' den som Sport; det er ikke Sport, siger Folk, naar de ser nogle „halvgamle Særlinge“ rende rundt om Peblingsøen efter ynkeligt udseende „Modeller“, der ikke ved, om de vil komme ind til deres respektive Ejermænd eller ej — uden samtidig at tænke over, hvorfor de ikke kommer ind — det er jo, fordi Københavns Kommune ikke vil skabe de ideelle Forhold, hvorunder Model-Sejlsporten kan drives — det koster kun en Bagatel af, hvad saa mange andre Sports-Foranstaltninger koster. Gaar man til Provinserne, er det endnu mere ynkeligt, kun hist og her ser man en enkelt Enthusiast sejle rundt med sin Model, men alene er der jo ikke saa meget ved, saa der bliver der heller ikke rigtigt noget ud af det. Københavns Model-Sejlkлуб, der altsaa trods alle Genvendigheder og Vanskeligheder endnu eksisterer, slæber sig videre med ganske vage Forhaabninger om engang at komme under bedre Forhold. Endnu har der ikke været Tale om at kunne lade sig repræsentere ved den internationale Kapsejlad om Yachting-Monthly-Pokalene; nu var det ellers snart Tiden; som det vil ses af efterfølgende Liste, har i Aar ikke mindre end 6 Lande deltaget.

I de britiske Udtagelsesjladser deltog i Aar 28 Baade fra Klubber fordelt over hele England, det var alle de Baade, der var anmeldt. Sejladserne begyndte om Morgenen den 25. Juli i pragtfuldt Vejr. Vejret var ideelt, med Vinden fra WNW, 8 m/sec. Kl. 9, om Eftermiddagen noget svagere. Baadene sejlede med 2. og 5. Sæt hele Dagen. Tirsdag begyndte med Nordvest-Vind, 6,5 m/sec., men efterhaanden aftagende i Styrke. Sejladserne var hele Dagen igennem af fineste Kvalitet. Deltagerne blev efterhaanden bedre kendt med at haancere deres Baade, og som Følge heraf opnaedes nogle meget fine „close-races“ med kun faa cm mellem de førende Par. Til Trods for,

at den stadig svagere Vind begunstigede de lettere Baade, har dog ogsaa nogle af de tungere Baade vist ret fin Sejlad. Onsdag begyndte med en let Nordøst-Vind, ½ m/sec. Efter Frokost sprang Vinden til Nordvest, og det blæste noget op til Fordel for de tungere Baade; enkelte af de lettere Baade har dog ogsaa sejlet ganske godt, „Fantasy“ og „Janet“ sejlede fint; „Ebor“, som indtil da ikke havde kunnet opnaa noget Point, fik i sidste Øjeblik 2. Torsdag var Vindstyrken Kl. 9 kun godt ¼ m/sec., men blev dog efterhaanden saaledes, at man kunde starte Kl. 10,35, men det skred kun langsomt paa Grund af den svage Vind. Hen paa Eftermiddagen tog Vinden noget til. Fredag var Vinden Syd og meget let, saa der ikke kunde startes før Kl. 10,50. Efter Frokost forsvandt den fuldstændig, saa al yderligere Sejlad om Fredagen maatte opgives. Lørdag begyndte Sejladserne Kl. 11 ved en let Sydøst-Vind, men efter Frokost blev den haardere og sprang til Nordvest. De to Runder for de 8 bedste Baade var færdige Kl. 17,40 med meget fin Sejlad og uhyre spændende Slut-Heats. Til Trods for, at „Aktis“ havde mistet et eller to Points, lykkedes det den dog stadig at føre. — De 8 bedste Baade af de 28 udtoges efter endt Sejlad Onsdag, de 20 sejlede sidste Dag Torsdag, medens de 8 stadig førte deres Points videre til Fredag og Lørdag med følgende Resultat:

| Nr. | Baadens Navn | Klub | Points | | |
|-----|-----------------|-------------------------|--------|-------|-------|
| | | | Torsd. | Fred. | Lord. |
| 406 | „Aktis“ | Gosport | 106 | 121 | 150 |
| 350 | „Janet“ | Yachting Monthly 6m. | 92 | 99 | 159 |
| 441 | „Heather Belle“ | Fleetwood | 100 | 117 | 156 |
| 455 | „Promrose“ | Glasson Dock | 91 | 96 | 154 |
| 356 | „Fantasy“ | Yachting Monthly 6m | 91 | 101 | 150 |
| 442 | „Harmony“ | Birkenhead | 105 | 110 | 122 |
| 455 | „Suffolk“ | Gosport | 87 | 95 | 114 |
| 418 | „Vanity“ | Fleetwood | 88 | 94 | 115 |

Udfordringspokalen for det britiske Mesterskab vandtes saaledes af „Aktis“, tilhørende R. Jurd fra Gosport Model Yacht Club, og det blev ham, der fik Æren at repræsentere England i den internationale Regatta om Yachting-Monthly-Pokalene.

Denne Regatta begyndte Onsdag den 4. August. Desværre kom den tyske Baad for sent til at starte, skønt Sejladserne udsattes til Kl. 14. Vinden var Nordvest hele Eftermiddagen, og Kl. 18 var der sejlet to Runder i en 5-Baads-Turnering. Den norske Baad, der sejlede fint, samlede godt med Points og den engel-

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur
Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

ske ogsaa. Sverige og Belgien var lidt bagefter. Sejladsen var helt igennem første Klasses og med mange fine „close-races“. Vinden var meget svag hele Eftermiddagen, men friskede lige Kl. 18 noget op. Den tyske Baad ankom Kl. 17,45. Torsdag lod det sig ikke gøre at starte før Kl. 14,15, paa hvilket Tidspunkt en ganske let Nordnordvest-Vind muliggjorde en Start; den tyske Baad var nu med, og var den ankommet noget før og havde haft bedre Styre-Apparat, vilde den have været en alvorlig Konkurrent. Vinden friskede op til ret haard Brise fra Nordvest, og Forholdene bedredes nu for den engelske Baad, der genvandt de Points, den tabte i den lette Vind først paa Eftermiddagen. Fredag startedes paa Grund af Vindstille om Formiddagen først Kl. 13,50. Vinden var Nordvest til Nord, men meget svag, dette begunstige de atter den norske Baad. Den tyske Baad synes nu at være tilfredsstillende indstillet og indsejlet og vinder nu frem i Points-Antal. Havde den taget Del i Kapsejladsen fra Begyndelsen, vilde den nu have været mellem de førende. Den norske Baad, der sejledes meget kløgtigt af sin Ejer, Samuel O. Berge, blev efterhanden førende og trak sig ud af Kampen som Vinder af Pokalen.

Resultaterne stillede sig som følger:

| | | | |
|----------------|----|----|----|
| Norge | 30 | 60 | 76 |
| England | 15 | 65 | 75 |
| Frankrig | 24 | 49 | 61 |
| Sverige | 11 | 57 | 45 |
| Belgien | 12 | 29 | 51 |
| Tyskland | — | 12 | 26 |

Alle Sejladser afholdtes i Aar i Fleetwood.

Det er ikke, fordi jeg er saa optimistisk at tro, at København til næste Aar har væsentlig bedre Sejl-Forhold end nu, men alligevel maa man haabe, at Københavns Model-Sejlkлуб, eller evt. en anden Klub, maa blive i Stand til at afholde en effektiv Udtagelses-Match, saaledes at Danmarks Navn til næste Aar kan være blandt de konkurrerende Lande, der mødes



„ANKER“ Skibsbundfarve giver Bunden en effektiv Beskyttelse

„ANKER“ fremstilles til Brug baade i hjemlige Farvande og til Middelhavs- og Tropefart

„ANKER“ anvendes af førende danske Rederier Vi fremstiller iøvrigt alle Specialiteter til Brug ombord, Lastrumsfarve, „Kinalin“ Emaillemaling, „Blakolin“ — sort Udenbordsmaling, Marinehvidt o. s. v.

SADOLIN & HOLMBLAD A/S

Nordens største og ældste Farve- og Lakfabrik

i Norge som Udfordrere om Pokalen. Alene en Deltagelse vil sige saa uhyre meget for Sportens Trivsel her i Landet, at det vil være underordnet, om vi overhovedet vil være i Stand til at placere os, selvfølgelig vilde det yderligere betyde et Plus, hvis en eller anden Placering kunde opnaas.

K. Svarrer.



IVER C. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN

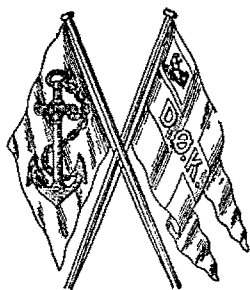
Giv din bedste Ven Bogen „**BARKEN MARGRETHE**“
Den kan endnu faas paa „Vikingens“ Kontor.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

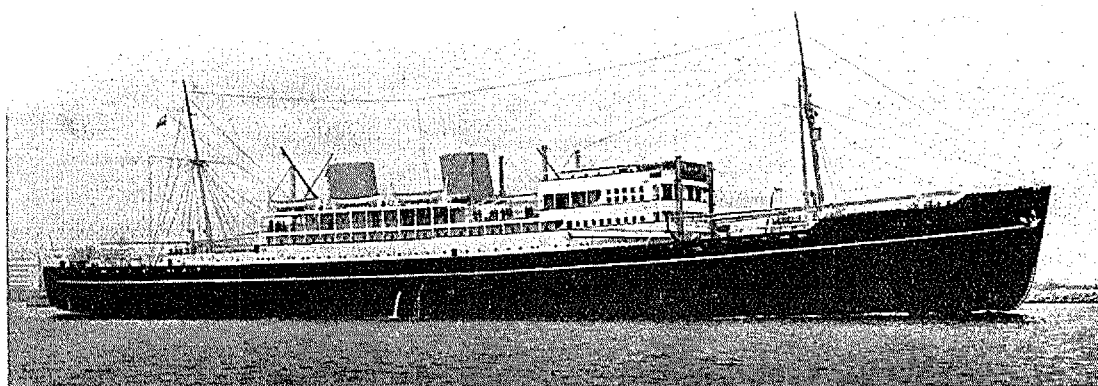


AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

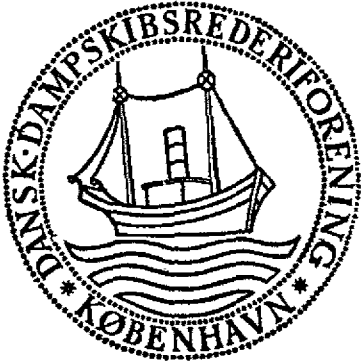
Australien.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. September 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Taunkbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svandborg
 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 Myra
 Det Dansk-Franske D/S
 D/S Vendila
 D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/S Det Danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jacobsen, A.S., Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitizers Bjergnings-Entreprise
 Svitizers Bugserafdeling
 D/S Activ, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Rønne
 D/S Baltie
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det Dansk-Norske D/S
 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. Sanbye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

Dieselmotoren 40 Aar

Hvis man vil nævne de største Opfindere i det sidste halve Aarhundrede, kommer man ikke uden om Navnet Rudolf Diesel

gjorde Diesel et Skrift: „Teori og Konstruktion af en rationel Varmemotor“. Hvad der ellers kan siges om andres Medvirkning ved den



I 1892 udtog Diesel sit første Patent paa en Motor. Hvilke Vanskeligheder, der var at overvinde ved Udformningen af de fuldstændig nye og grundlæggende Idéer, ser man bedst deraf, at Diesels Patent af 1893 gaar i lige modsat Retning af det første. I Februar offentlig-

gjorde Diesel et Skrift: „Teori og Konstruktion af en rationel Varmemotor“. Hvad der ellers kan siges om andres Medvirkning ved den praktiske Konstruktion af de første Dieselmotorer, Rudolf Diesel er ubestridt Opfinder af det Princip, som er fælles for alle de Motorer, der i vore Dage har Navnet „Diesel“ knyttet til sig.

I Februar 1893 afsluttede Diesel Kontrakt med Maschinenfabrik

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
 LAGRE I ALLE HAVNE
ALFRED OLSEN & Co. A/S
 STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN



**Nymonteringer,
Moderniseringer
og Reparationer
af enhver Art og
i fineste Udførel-
se til alle Arter
Passager- og
Fragtskibe**



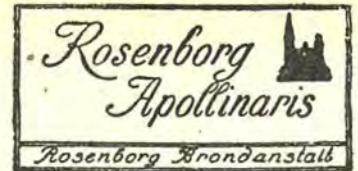
Kgl. Hof Møbelfabrikant
C. B. HANSENS'S
Etablissement
Grundlagt 1830
St. Kongensgade 29
Telf. Central 386 — 11 386

Augsburg—Nürnberg (M. A. N.) og i April med Krupp. Paa M. A. N. blev den første Dieselmotor bygget ved Hjælp af Fabrikkens dygtige Ingeniører. Den 17. Februar 1897 er Dieselmotorens Fødselsdag, Fødestedet var Augsburg. Den Dag blev den første Forbrugsprøve afholdt med en 20 HK Dieselmotor, der var i Stand til at yde nyttigt Arbejde. Brændselsforbruget blev fastslaaet til 235 g/HK-Time, hvilket var 70 pCt. gunstigere end en Stempelmaskine med en kulfyret Cylinderkedel. Forbedringen i Økonomi fra de 235 g til 155 g for Motoren alene viser de store Forbedringer, som ved utallige Ingeniørers Arbejde Jorden over er sket siden da. Regner man 180 g/HK-Time for en Dieselmotor med alt Hjælpemaskineri, saa viser Dieselmotoren sig stadig overlegen i Sammenligning med Dampanlæg, hvor 270 g er det bedste Resultat for et stort Turbineanlæg med oliefyrede Vandrørskedler.

I 1932 blev det her afbildede Bronzerelief af Rudolf Diesel opsat i Deutsches Museum i München, hvor ogsaa den af M. A. N. byggede første Dieselmotor opbevares.

Naar Firmaet Krupp lige fra første Færd arbejdede med paa Konstruktionen af Dieselmotoren, maa man erindre, at det ogsaa ejede Germaniaværftet i Kiel, og at man straks var klar over Dieselmotorens store Fordele som Drivmaskine i Skibe.

I 1905 bestilte den tyske Marine sin første Dieselmotor, der var paa 140 HK. I 1905 bestilte den franske Marine 4 fire-cylindrede Dieselmotorer, hver paa 500 HK. til 2 U-Baade. I 1911 fik den tyske Marine 8 Dieselmotorer paa 850 HK. Da man fordrede, at de skulde gaa i Gang fra alle Krumtapstillinger,



blev de udført med 6 Cylindre. I 1907 blev den første omstyrebare enkeltvirkende 4 Takts Dieselmotor bygget af Krupp. Den var paa 500 HK.

Det vilde føre for langt at følge Dieselmotorens Udvikling fra dens første Begyndelse til nu. Vi skal kun kort nævne nogle enkelte Data fra Verdens største Dieselfirma.

I Januar 1898 sluttede B. & W. Licenskontrakt med Diesel og begyndte Bygningen af smaa Landmaskiner, hvoraf den største paa 160 HK. blev fremstillet i 1904. Samme Aar blev for første Gang Trykforstøvning prøvet i en Forsøgs-motor. Til 1910 var det stadig kun de smaa Landmotorer, der udgjorde Fabrikationsprogrammet, men da kommer det store Spring, der til alle Tider vil sikre Navnet Burmeister & Wain en fremskudt Plads i Dieselmotorens og dermed Teknikkens Historie. I 1912 var „Selandia“ paa Prøvetur, og dermed holdt Dieselmotoren sit Indtog som Drivmaskine i store Skibe. B. & W. hævder sig stadig som det Firma, efter hvis Konstruktioner der er bygget flest Skibsdieselmotorer, nemlig 4,5 Millioner HK. Verdens største Dieselmotor paa 22,500 HK. til Ørstedsværket er bygget af B. & W.

Om Rudolf Diesel, der døde den 30. September 1913 — han forsvandt fra en Damper paa Rejse til England — selv har anet Dieselmotorens etventyrlige Succes, ved vi ikke. Vi bøjer os for Kendsgerningerne og for den geniale tyske Ingeniør, der opfandt den.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



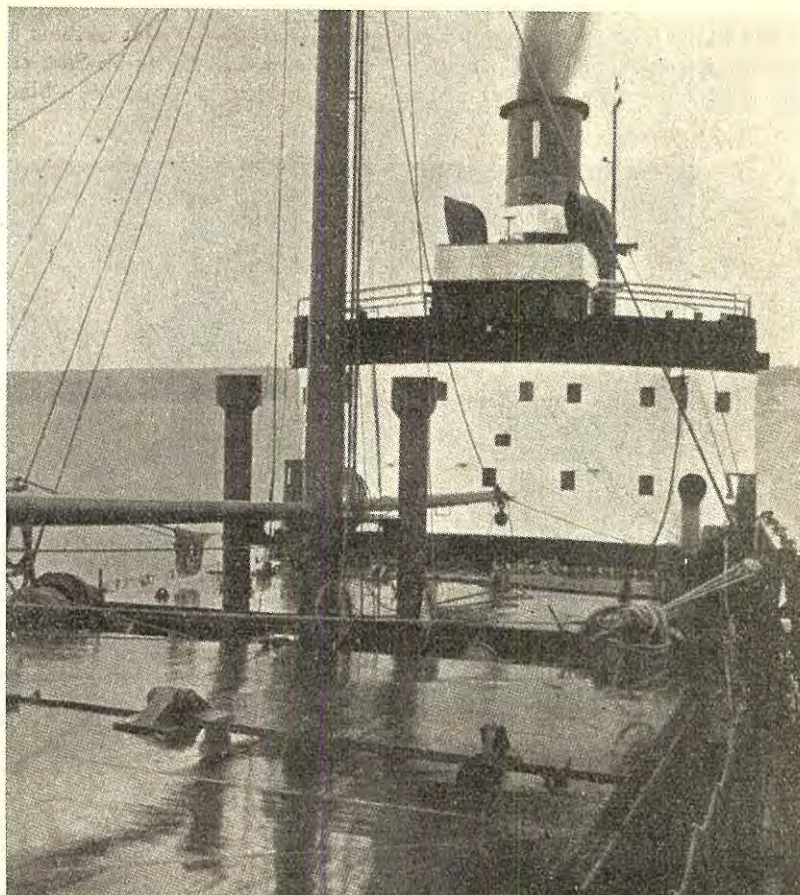
Ny Lugekonstruktion

Lübecker Maschinenbau-Gesellschaft, Lübeck, har fornylig afleveret en Kuldampner „Nordcoke“ til Norddeutscher Kohlen und Gokswerke med følgende Hoveddimensioner:

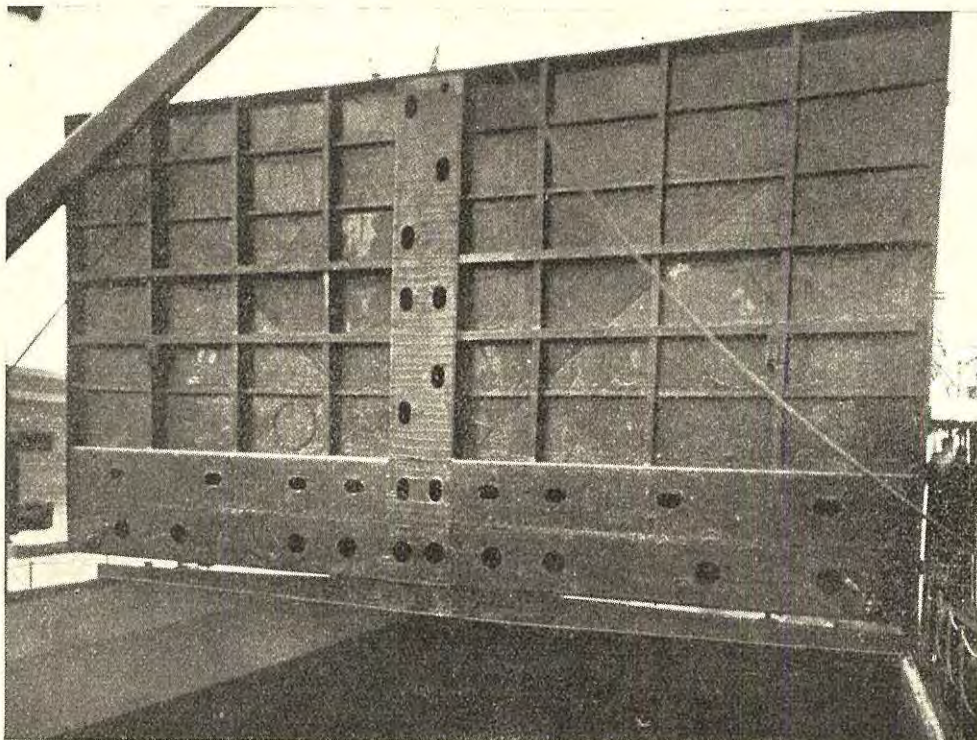
Længde mellem Perpendikulærer 89,52 m, Bredde paa Spant 15,50 m, Dybde til Hoveddæk 6,25 m, Dødvægten 5200 ts.

Maskineriet bestaar af en dobbeltvirkende Christiansen & Meyer Kompoud Dampmaskine, som udvikler 1750 I.H.K. ved 75 Omdr. pr. Min. og giver Skibet en Fart af 12 Knob i lastet Tilstand. Kedlerne er cylindriske med et Arbejdstyck paa 15 Atm.

Det bemærkelsesværdige ved Skibet er den helt nye Lugekonstruktion. Hver Lugeaabning har et med Hængsler bevægeligt Luge-dæksel. Dette bestaar af to Dele, der er saaledes indrettet, at den ene Halvdel kan lægges henover den anden, hvorpaa de to Sektioner løftes og fastholdes i vertikal



Hængslede Luge-dæksler paa S/S „Nordcoke“.



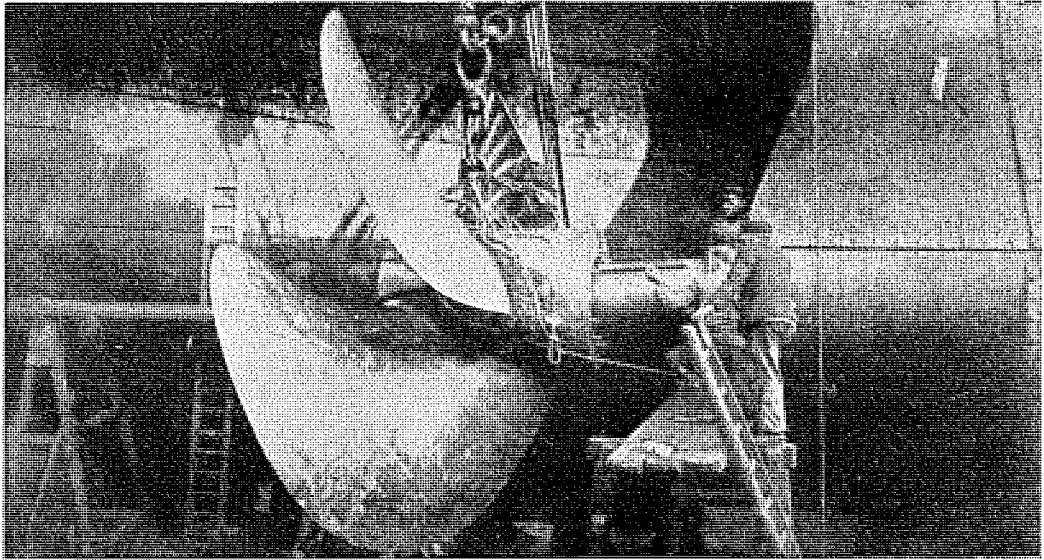
De to Sektioner i vertikal Stilling. Bemærk den fri Lugeaabning uden Lugebjælker.

Stilling Ved dette Arrangement bliver hele Lugeaabningen aaben, og man undgaar at lægge Dele af Dækslet paa Dækket. Aabningen og Lukningen foregaar dels ved 5-ts. Bomme og dels ved svære Taljer, som er op-hængt paa svære Ventilatorer. Hele Processen tager for en hel Luge ca. kun 18 Min. Dækslerne bliver holdt paa Plads af Kronemøtrikker med Sliphauger. For at holde Lugerne vandtætte er der indsat Hæmpakninger i Lugekarmen.

„Normandie“s Propeller

Det har vakt megen Opmærksomhed, at den franske Kæmpedamper „Normandie“ siden den blev bygget har faaet et nyt Sæt Propeller hvert Aar.

alle Skibets Hestekræfter, gik man i Gang med det tredje Sæt, som er anbragt i Aar. De er ligesom de forrige 4-bladede, men med en noget mindre Stig-

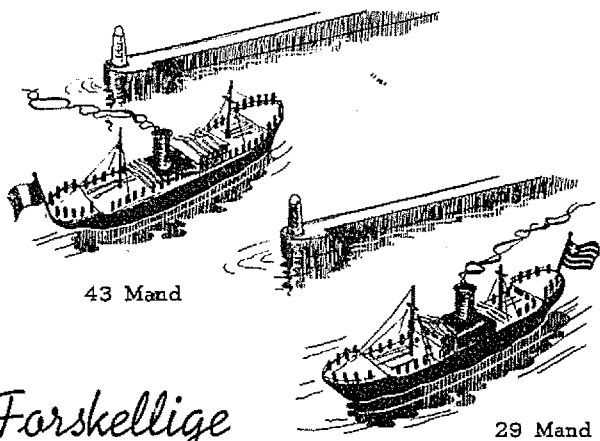


Anbringelse af »Normandie«s Propeller.

De første fra 1935 var 5-bladede med en Diameter paa 4,78 m og gav Skibet en Fart paa Proveturen paa 32 kn. med 150,000 HK. ved 220 o/M. Da stærke Rystelser paa bestemte Steder i Skibet blev tilskrevet Propellerne, besluttede man at lade en anden Konstruktor forsøge sig. Det blev til Propellerne af 1936, som gav udmærkede Resultater med Hensyn til Rystelserne. Da de imidlertid ikke kunde udnytte

ning. De har en noget mindre Stigning og en Diameter paa 4,84 m og har givet gode Resultater baade med Hensyn til Rystelser og til Farten, som nu er 31 kn.

Man kan maaske trække paa Skuldrene over Franskændenes Uheld, men man maa ikke glemme, at Konstruktion af Propeller er en meget vanskelig Sag og en Specialitet, som kun mestres af faa.



Forskellige

Bemandingsregler

Den franske Baad skal have en Besætning paa 43 Mand, medens den tilsvarende græske Baad kan nøjes med 29 Mand. Derfor sejler mange franske Skibe nu under græsk Flag.

Skibes Kurophold

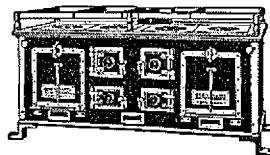
Der sørges meget bedre for Skibe end for Menneskers Helbred.

Der er vel kun meget faa, som gaar til Læge hver sjette eller niende Maaned for at blive undersøgt. Der er slet ingen, kan man trostigt paastaa, der hvert fjerde Aar lader sig indlægge paa et Hospital, og som ligger i Sengen, medens den mest minutøse Undersøgelse finder Sted og de opdagede Svagheder bliver afhjulpne.

Det er ikke desto mindre det, som sker, naar et Skib gennemgaar sine Klassereparationer, og det finder Sted hvert fjerde Aar.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

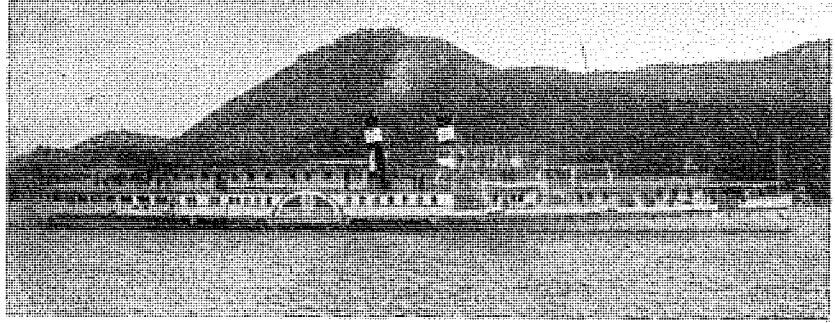


Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

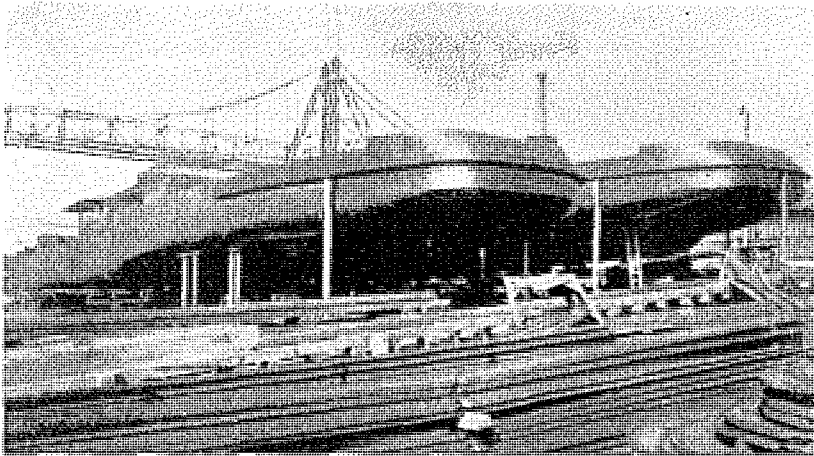
Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Skibsbygning, Skibsfart og Havne midt inde i Fastlandet

Den, der ikke har rejst i det sydlige Udland og selv foretaget en Rejse paa en af de store Floder, gør sig næppe Begreb om den store Mængde Passagerer og Gods, som ad Vandvejen transporteres, ja, man kan næsten sige op i Bjergene. —



Hurtigdamper paa Donau.

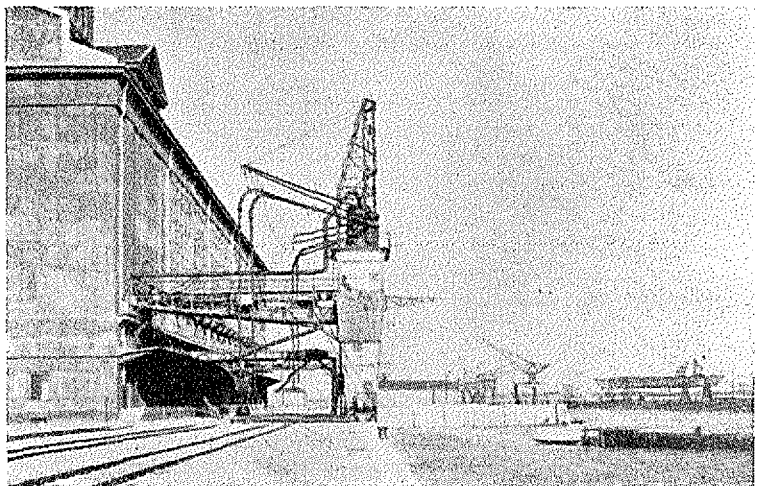


Fra Skibsværftet i Korneuburg ved Wien.

Hvem tænker paa, at der findes Lægtre paa helt op til 1000 ts., der sejler fra Antwerpen til Svejts, eller paa, at der findes en Dampskibslinie Budapest—Tyrkiet—Ægypten?

I Nærheden af Wien ligger der et ikke helt lille Skibsværft ved Korneuburg. Her bygger man moderne Motorfragtskibe i Serie. I Foraaret 1937 blev saaledes 4 store Skibe afleveret. Desuden bygges der store Slæbepramme og Tankpramme og en Passagerdamper. Den største Ophalerbedding ved Donau findes ogsaa her.

Budapest har ikke alene en Havn,



Kornsiloeer og Elevatorer i Budapest Frihavn.

**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.

Stabel afløbninger - Prøveture



NAKSKOV.

Fredag den 30. Juli 1937 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 80, Motorskibet „Alex. van Opstal“, bygget til Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal), Antwerpen, af Stabelen.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærer 128,01 m, Bredde paa Spant 17,37 m, Dybde til Shelterdæk 11,66 m, Lastevne ca. 8,300 Tons D.W.

Det bygges til Lloyds højeste Klasse med aabent Shelterdæk, Bak, Huse midtskibs og Poop, og med Plads til 12 Passagerer.

Skibet faar 6 Luger, 2 Master og 6 Samsonposter, 16 Ladebomme, hvoraf 14 med 5 Tons, 1 med 15 Tons og 1 med 30 Tons Løfteevne, der betjenes af 2 Stk. 7 Tons og 12 Stk. 5 Tons elektriske Lossespil. Lossespillene, det elektriske Ankerspil, et 5 Tons Varpe-spil og en elektriske Styremaskine leveres af Thomas B. Thrige, Odense. — I den forreste Del af det midtskibs Dækshus indrettes to store, smukt udstyrede Saloner for Passagererne. Officersaptering med Messer og Toiletter samt Kabys indrettes iøvrigt i dette Hus. Paa Baadedækket herover findes et Hus med 6 Passagerkamre med tilhørende Toiletter, og over dette et Hus for Kaptajnens Apterling. Paa Kommandobroen findes Styrehus, Bestiklukaf og Radiostation. — I Shelterdækket midtskibs indrettes

Mandskabskamre med Messer, Baderum og Toiletter. — I Shelterdækket agter indrettes 2 Lastkølerum for Transport af Frugt og lignende. — Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. Burmeister & Wain dobbeltvirkende, 2-Takts Dieselmotor paa 5,550 I.H.K., der vil give Skibet en Fart af ca. 14 Knob fuldt lastet.

Forinden Afløbningen døbt Skibet af Miss Mathilde van Opstal, der er Datter af tidligere Administrateur-délégué Alexis van Opstal, efter hvem Skibet er opkaldt.

Efter Afløbningen, der forløb tilfredsstillende, forløjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj, hvor Installationen af Maskineriet og Udrustningen af Skibet bliver foretaget.

Afleveringen finder Sted i September Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til det andet af de tre Passager- og Lastmotorskibe til Compagnia Sud-Americana de Vapores, Valparaiso, som Værftet har under Bygning.

ODENSE.

Efter en vellykket Prøvetur Fredag den 6. August afleverede Odense Staalskibsværft sin Nybygning Nr. 68 til Rederiet Skibsaktieselskapet Snefonn, Stavanger.

„Charles Racine“, der er det største Skib, Værftet hidtil har bygget, har følgende Dimensioner: Længde overalt 155,44 m, Længde mellem Perpendikulærer



149,35 m, Bredde paa Spant 20,01 m, Dybde til øverste Dæk 11,05 m.

Skibet er bestemt til Føring af Olie i Tanke og kan laste ca. 15,500 Tons.

Maskineriet er leveret af Burmeister & Wain og bestaar af to 6-cylindrede Dieselmotorer, hver paa ca. 5000 I.H.K.

I Prøveturen deltog et Antal Gæster fra Norge samt Repræsentanter for Rederiet, Lloyds Register og Værftet.

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.



STJERNENS
Øl 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
Faæs i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
(Holzapfel) A/S
Sct. Annæplads 16
København K.
Telefon Centr. 5601

Gammel
Historie Rom



Denne fine og meget kraftige
Gammel Historie Rom
der har været lagret i lang Tid,
udmærker sig ved
pikant Aroma og
Velsmag. - Sælges
kun i orig. Styrke: **60-62 %**

*
CLUB ROM Behagelig og aromatisk
Kvalitet. Skuffer aldrig.

*
Forlang hos Deres Skibsprovianteringshandler:

JESPER CHRISTENSEN & Co.s
Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.



Grundlagt
1888

Har De læst „Barken Margrethe“?

AALBORG TAFTEL AKVAVIT.





DET FORENEDE
DAMPKIBS-SELSKAB
AKTIESELSKAB
KJØBENHAVN



KØBENHAVN—LONDON,
via Esbjerg—Harwich. Daglig For-
bindelse i begge Retninger.

KØBENHAVN—PARIS,
via Esbjerg—Antwerpen—Dunkerque.
Ugentlig Forbindelse i begge Ret-
ninger.

KØBENHAVN—NORGE,
via Oslo. 2 Ture ugentl. i begge
Retninger.

TIL NORGE,
via Frederikshavn—Oslo. Fra og
med 27. Juni til 27. August. Afg.
Frederikshavn: Sønd., Tirsd., Torsd.
Kl. 20. Afg. Oslo: Mand., Onsd.,
Fred. Kl. 21.

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

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



VIKINGEN

60 Øre

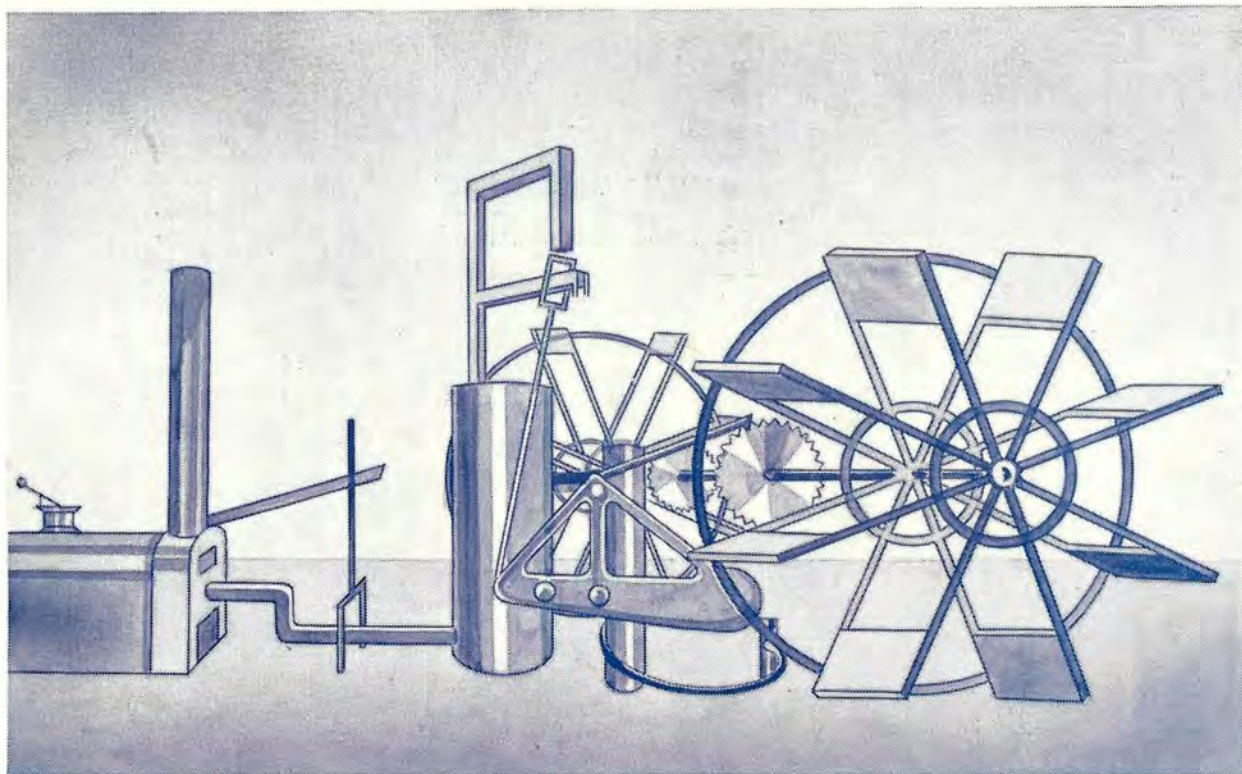
AFTENSTEMNING

Maleri af Joh. Koch

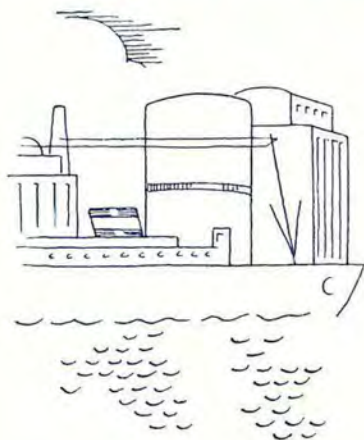
1937 - Nr.

14. Aargang





I alle større Havne Verden over **faas GARGOYLE MARINE OLIER**



VACUUM OIL CO.s Teknikere skabte i sin Tid den første mineralske Olie, der brugtes til Marinedampmaskiner.

71 Aar — tilbragt med at løse Smøreproblemer af enhver Art over hele Verden, har givet Vacuum Oil Company's Eksperter en uhyre Erfaring, og derfor kan Gargoyle Marine Olier byde Skibsfarten disse *vægtige* Fordele:

- **Bedre Beskyttelse af Maskineriet**
- **Større Sikkerhed i Driften**
- **Færre Reparationsudgifter**
- **Mindre Forbrug**



— og saa leveres de i samme ensartede Kvalitet Verden over

GARGOYLE MARINE OLIER

Vacuum Oil Company A/s, København

Smøreliespecialister

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

KAY LARSEN:

(Copyright Vikingen)

FREGATTEN

med 20 Millioner Kroners Last i et Køjerum

„Johanne Marie“, der bragte Rasmus Rask og hans berømte Samlinger hjem

BLANDT de Tusinde Fuldriggere, der i Tidens Løb er udgaaet fra danske Havne og er hjemkommet med mærkelige og værdifulde Ladninger, er der en, som bør have en ganske særlig Minderune. Man vil gætte paa, at det er en Kinafarer, for *det* var Danmarks største Handelsskibe, ofte udrangerede Lineskibe, og det var de Fuldriggere, der kom længst ud, baade med Hensyn til Tid og Vejlængde, — men det var kun en lille Fregat.

Paa sin lange, berømmelige Rejse i Asien samlede Rasmus Rask som bekendt adskillige Haandskrifter af uvurderlig videnskabelig Betydning og af næsten uvurderlig Pengeværdi. Der er næppe nogen Tvivl om, at de to Samlinger kunde indbringe en halv Snes Millioner Kroner, hvis de, hvad Gud forbyde, skulde sættes til Salg paa det videnskabelige Verdensmarked.

Den ene Samling, bestaaende af Zend- og Pehlevi-manuskripter, omfattende Zoroastrismens hellige Bøger, købtes for Universitetets Regning og opbevares nu paa Universitetsbiblioteket. Den anden, der væsentlig bestaar af Pali- og singhalesiske Manuskripter, henhørende til Buddhismens hellige Bøger, købte Rasmus Rask for opsparede Rejsepenge, og den er nu paa det kgl. Bibliotek.

De førstnævnte Haandskrifter er aldeles uerstattelige. Der findes ikke i Europa og Amerika tilsvarende Værker. Det siges ikke som en national Frase, men det er anerkendt over hele den videnskabelige Verden.

Da Rasmus Rask havde endt sin Asiensfærd og i Calcutta ventede paa Skibsløjighed, kom det danske Skib „Johanne Marie“ paa Reden, og det tog Rasmus Rask og hans Skatte ombord den 1. December 1822.

Haandskrifterne blev ikke anbragt i et dirkefrit eller brandfrit Pengeskab, for et saadant fandtes ikke.

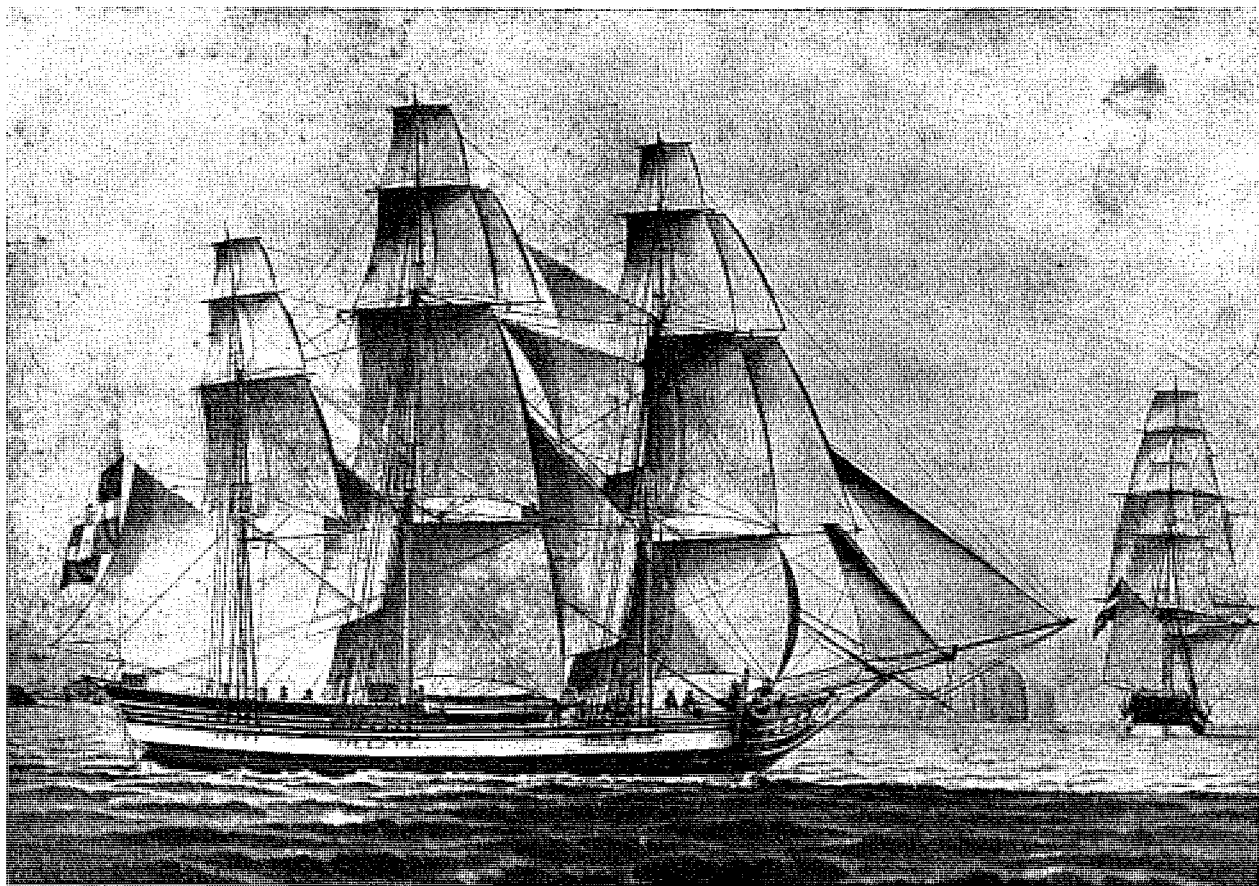
Rejsen forløb godt, men langsomt. Mauritius blev anløbet. Det tog godt 5 Maaneder at vinde hjem, Syd om Kap naturligvis, og i en stor Bue udenom Afrikas Nordvestkyst, hvor Barbareskens Korsarer jo endnu var en Fare for Langfarerne. Rask, der var medtaget af den lange Rejse, blev ombord plejet af Skibsdoktøren, Ove Rosenquist.

Ogsaa Dover blev anløbet, derefter Helsingør, og „Johanne Marie“'s Ankomst til København fandt Sted den 5. Maj 1823.

For at faa sine kære Skatte bragt i Land, henvendte Rask sig til sin Onkel, Urtekræmmer Larsen, der indvilligede i at lade sin Kusk hente „Sagerne“, og heldigvis klattede denne ikke noget af sit Læs undervejs. Og heldigvis var det ikke Regnvejr, for Larsens Vogn har vel næppe haft en Presenning med til „Pakkenellikerne“ og Kufferterne.

Hvad var det saa for et Skib, der har Æren af at have hjemført Rasmus Rask's vidunderlige Haandskrifter, og som rimeligvis sidder inde med Rekorden i Danmark for Værdien af Last — i det mindste i Sejlskibenes Tid?

„Johanne Marie“ var som sagt en Fregat, og dens Drægtighed var 208 Læster, d. v. s. 416 Tons, altsaa saadan noget som en Tyvencedel af „Ø. K.“erne nu-tildags. Under Navnet „Herster Maria“ havde den gjort adskillige Langfarter. Den blev købt af Rederiet Elacks Enke & Co., og under sit nye Navn vedblev „Johanne Marie“ at fare paa Ostindien. Den ingenlunde ny, men særdeles gode Fregat var paa sin



Fregatten „Johanne Marie“ af København.
(Efter Billede paa Museet for Handel og Søfart paa Kronborg).

„historiske“ Rejse afgaaet fra København den 24. December 1821 under den erfarne Skibsfører Heinrich Duntzfelt. Overstyrmanden Conrad Erichsen, sammen med hvem Rasmus Rask ogsaa tilbragte de fem Maaneder paa Havet, blev snart efter Fører af „Johanne Marie“, icdt den brave Duntzfelt døde (10. Maj 1825) under den paafølgende Ostindierejses Forløb.

Berømtheden, Professor Rasmus Rask, der døde af

Svindstot den 14. November 1832, kun 45 Aar gammel, har sikkert ofte tænkt tilbage paa sin *længste* Sørejse, Hjemrejsen efter endt Landfærd gennem Asiens Riger og Lande, med den gode, hjemlige Fregat „Johanne Marie“. Den skønne „Svane“ fortjener at faa sit Billede i Avisen. Der er ganske vist gaaet 125 Aar siden den betydningsfulde „Transport“, — men bedre sent end aldrig.



Det forenede Dampskibs-Selskabs Rejsebureau, Axeltown.

KGL. HOF MØBELFABRIKANT

C. B. HANSEN'S ETABL.



Nymonteringer, Moderniseringer og Reparationer af enhver Art og i fineste Udførelse til alle Arter Passager- og Fragtskibe m. m. Forslag og Tilbud gratis

ST. KONGENSGADE 29 · TELF. CENTRAL 386 - 11 386

og Scoresbysund

FRA gammel Tid har Hvalfangsten i de nordlige Polarhave øvet en stor Tiltrækning paa Sømandssindet. Dette var Æventyret, der vinkede, det var Farten ud i det Uvisse, der tiltrak, og saa vel ikke mindst Udsigten til den gode Fortjeneste, der vinkede i det Fjerne efter veludført Tøgt. Thi Prisen paa Hvalolie har alle Dage været høj, og en eftertragtet Vare paa det europæiske Marked.

Blandt den lange Række af dristige og haardføre Hvalfangere, der vides at berette om, er der navnlig en, der overstraaler dem alle med Hensyn til godt Sømandsskab i disse farlige Farvande. Han interesserer os saa meget mere, som at han har udført et Stykke Forskningsarbejde for os Danske paa vor store Koloni Grønland. Denne Hvalfanger var Englænderen William Scoresby sen. Som den første førte han dristigt sit Skib ind under den barske østgrønlandske Kyst, gjorde forskellige Undersøgelser her og, vel nærmest ved et Tilfælde, kom han ind i den store Fjord, der den Dag i Dag bærer hans Navn, nemlig Scoresbysund.

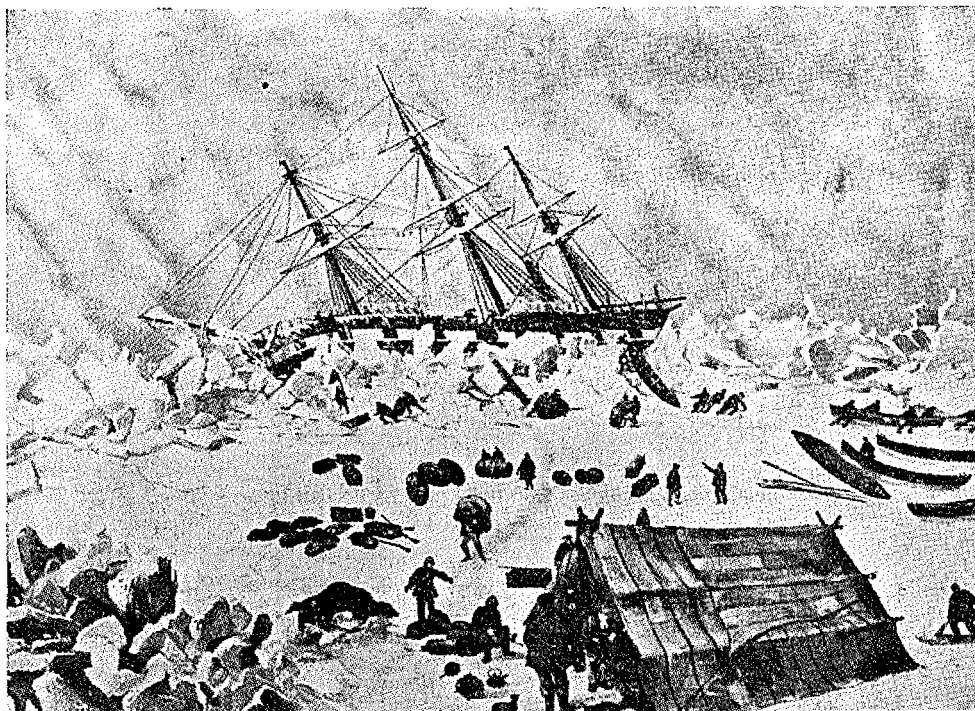
William Scoresby den ældre udførte ialt 50 Rejser i disse Farvande, men uden nogen Sinde at lide alvorligt Havari til Trods for, at han betegnes som en dristig Søfarer. Han var den første, der anvendte en Ud-kigstønde i Masten, og han forbedrede de hidtil anvendte Fangstmetoder, ligesom han ogsaa indførte nye.

William Scoresby var ikke af Sømandsslægt. Hans Fader var Landmand i Cropton i Yorkshire, og paa Gaarden her fødtes Sønnen William i 1760. Da han var 19 Aar gammel, bestemte han sig for at blive Sømand, og i Efteraaret 1779 rejste han til Whitby og mønstrede der for 5 Aar som „Apprentice“ — Officerslev — i Sejlskibet „Jane“, der som Regel var beskæftiget i Nord- og Østersøsejladsen. Om Vinteren, naar „Jane“ var oplagt, læste Scoresby Navigation hjemme i Whitby. I April 1780 foretog Scoresby sin første Rejse til St. Petersburg, hvor „Jane“ blev opholdt i Isen, og i de kommende 45 Aar finder vi

Scoresby snart her, snart der — overalt paa Kloden. — William Scoresby var en stor, kraftig Mand, han var venlig og frødsommelig, men tillige meget myndig ombord i sit Skib. Han var en Mand, der i alvorlige Sager ikke var til at spøge med. Da han første Gang stillede ombord i „Jane“, mente den øvrige Besætning, at her var en Bondekarl, der vilde blive en herlig Syndebuk og Skive for deres Vittigheder.

Scoresby undgik dem indtil en Dag, da Løjerne gik for vidt, og da han havde slaaet nogle Stykker af de mest aggressive i Dækket, fik de Respekt for Landmanden og fandt snart i ham en god Kammerat baade i godt og ondt.

Hele sin Fritid tilbragte Scoresby i Selskab med sine Bøger og med megen Energi forberedte han sig for Navigationseksamen, som han ogsaa bestod med Glans. Som Aspirant havde han et Sammenstød med en af Styrmandene. Der opstod Uenighed om Skibets Position, og Scoresby holdt fast ved sin Mening, medens Styrmanden lige saa haardnakket holdt fast ved sin. Scoresby havde Ret, og det var med Nød og næppe, at Skibet undgik Forlis. Men Styrmanden, der var kommet tilkort overfor Aspiranten, gjorde fra den Dag alt for at skade Scoresby, og saasnart Lejlighed bød sig, afmønstrede han fra Jane og kom ombord i en engelsk Kanonbaad, der skulde have Station ved Gibraltar. Imidlertid blev Kanonbaaden opbragt af Spanierne og Besætningen taget til Fange. Det lykkedes dog Scoresby at undvige, og i 1782 finder vi ham igen hjemme i Cropton. I to Aar forblev han paa Landjorden og benyttede blandt andet Tiden til



William Scoresby den ældre udførte ialt 30 Rejser i disse Farvande.



Hvalfangere var nu engang et vanskeligt Folkefærd.

at gifte sig i. — Paa denne Tid greb Hvalfangsten under Grønland om sig med rivende Hast. Skibe udrustedes, og Hvalfangerselskaber dannedes, og Hvalfangerne vendte hjem til Whitby med rige Ladninger af Hvalolie og Barder o. s. v., og en Dag besluttede Scoresby, at ogsaa han vilde forsøge sig som Hvalfanger og tage Chancen.

Hans første Entre i de isfyldte Polarvande var som almindelig Sømand ombord i en Hvalfanger „Henrietta“ fra Whitby i Aaret 1785. Senere steg han i Graderne. Scoresbys Grundighed medførte, at han vilde gennemgaa hele Rangskalaen, for naar den Dag kom, da han udrustedes sin egen Ekspedition, da at kende alt Arbejde ombord i en Hvalfanger. Vi finder Scoresby som Skytte, en meget ansvarsfuld Stilling, ja vel nok den vigtigste Post ombord i Skibet, det var ham, Resultatet var afhængigt af.

Ved den Tid ønskede Kaptajnen paa „Henrietta“ at trække sig tilbage fra Sølivet. Han satte stor Pris paa Scoresby og kendte ham som en dygtig Sømand og Navigator og en Mand, der kendte Grejerne i en Hvalfanger som faa eller ingen. Han tog derfor heller ikke i Betænkning at anbefale ham som sin Efterfølger som Kaptajn paa Henrietta. Selvfølgelig gik det ikke stille af. De andre Officerer skummede af Raseri over den formentlige Forbigaaelse, men Scoresby blev udnævnt til Kaptajn og overtog Skibet.

Desværre vilde Rederne ogsaa bestemme Mandskabets S sammensætning, og uden at Kaptajnen fik noget at skulle have sagt, mønstrede man den samme Besætning ogsaa de Officerer, som Scoresby var sprunget forbi, noget, der gav Anledning til mange Bryderier for den unge Kaptajn.

Den første Ekspeditionssæson i 1791 var ikke god for nogen Hvalfanger, men hertil kom desuden, at Kaptajn Scoresby mødte Modvilje, ja ligefrem Opsætsighed hos sit Mandskab og fra de forbigaaede Officerers Side. Det kom saa vidt, at der var Opræk til et rask lille Mytteri, hvor en af de mest aggressive slog efter Kaptajnen med en Haandspage. Men nu gik det for vidt. Scoresby greb Voldsmanden og slyngede

ham hen i Kammeraterenes Klynge, og der var ingen, der igen forsøgte at forgribe sig paa ham. Det maa derfor ikke forbyse, at Hvalfangeren „Henrietta“ vendte tilbage til Whitby uden Fangst af nogen Art.

Det var ikke nogen heldig Begyndelse for en ung Kaptajn, og det vilde have været katastrofalt for ham med mindre forstaaende Redere, der selv ved at blande sig i Mønstringsspørgsmaalet paa Forhaand havde ødelagt enhver Chance for et heldigt Resultat, og derfor ogsaa maatte tage det fulde Ansvar.

Rederne indsaa deres Fejltagelse og tøvede

ikke med at udruste Scoresby paany, og denne Gang fik han frie Hænder med Hensyn til Valget af sit Mandskab. Scoresby viste sig fuldtud denne Tillid værdig og bragte den største og rigeste Ladning hjem fra Fangstfeltet, større end noget andet Skib tidligere havde hjembragt, og dog var der bragt 286 Ladninger hjem til England i 20 Aar.

Siden fulgte Heldet den dristige Hvalfanger, og der var Tider, hvor han daarligt kunde rumme Fangsten. Det fortælles, at det ikke altid var lige let for Scoresby at holde sit Mandskab i Ave. Hvalfangerne var nu engang et vanskeligt Folkefærd. Det var nogle Vildbasser, men som Regel Mandfolk med Hjertet paa rette Sted. Det var Mænd, der levede Livet haardt og farligt, og der er vel ikke meget at sige til, at Naturen nu og da gik over Optugtelsen. Den 2. Juli 1820 finder vi følgende i Skibets Journal: „John Bradley, Skytte, og George Harrison, Baadsmand, opførte sig paa en meget oprøsk Maade. Udskældte Kaptajnen og udfordrede ham til at slaas.“ Men et Par Dage efter finder vi, at disse to livlige Svende har anmodet Kaptajnen om Tilgivelse for deres fornærmelige Adfærd, og samtidig underskrev de et Dokument, hvori de lover for Fremtiden at opføre sig med Respekt overfor deres Foresatte og passe deres Tjeneste med Iver og Omhu.

William Scoresby's Ry som Kaptajn og Hvalfanger for viden om. Han modtog utallige Tilbud fra andre Redere, og til sidst i 1798 sagde han Farvel til sit gode gamle Skib „Henrietta“, med hvilket han havde udført 15 heldige Ekspeditioner, og rejste til London i Fuldskipet „Dundee“, en stout Sejler og et smukt Skib, der var armeret med 18-pundige Kanoner til Forsvar. Det var paa en Tid, da der var Krig mellem England og Frankrig-Spanien. — Besætningen i „Dundee“ bestod af 60 Mand, alle udvalgte Folk, der om det blev nødvendigt kunde kæmpe for Skib og Ladning. En Dag nogen Tid efter Afrejsen, da „Dundee“ befandt sig i Nordsøen, trak det pludseligt op til Kamp, og der var Udsigt til at give Mandskabet Ildaaaben. Et fremmed Fartøj, der senere viste sig at

være fransk, altsaa en Fjende, bar ned mod „Dundee“ med aabenbare krigerske Tilbøjeligheder. Scoresby var ikke ude for at søge Kamp, men han saa dog, at dette næppe kunde undgaas under disse Omstændigheder, saa han lod pibe klart Skib. Alle Mand var paa Dækket, Kanonerne blev gjort klare, men Mandskabet fik Ordre til at skjule sig. Kun Kaptajn Scoresby og Rormanden var synlig paa Skansen. Da den Fremmede kom paa et Bøsseskuds Afstand, drejede han bi og forlangte Skibets Navn og Bestemelsessted. Scoresby vinkede, og i samme Øjeblik fløj Floget til Tops, og samtidig blev der givet Signal til Kamp. Trommen gik, og Baadsmændens Pibe lod klart over til Fjenden, samtidig med at Kanonportene blev trukket op og aabenbarede en Bredside spækket med 8 Kanoner. Hele denne Manøvre blev udført med en Præcision og virkede saa overraskende paa Fjenden, at det fik netop den Overraskelsens Virkning, som Scoresby havde haabet. Det fjendtlige Skib satte Sejl og faldt af saa hurtigt som muligt og viste sig ikke mere. Denne første Rejse med „Dundee“ gav Scoresby den største Fangst, han nogen Sinde hjemførte. Der blev fanget og behandlet 36 Hvaler, det største Antal, nogen Hvalfanger havde i en Fangst-sæson.

William Scoresby havde en lille Søn, der bar Faderens Navn. Fra sin tidligste Tid viste han Interesse for Søen, og tidligt fik han Lov til at ledsage sin Fader paa Søen. I 1799 som 10 Aars Dreng var han med for første Gang paa „Dundee“s Ekspedition. Paa denne Rejse kom „Dundee“ fast i Isen ved Spitzbergen og blev liggende her i 8 Uger. Det var en herlig Tid for den lille William. Han var tidlig og silde paa Færde og viste store Anlæg for Hvalfangsten, og her fik han Smag baade paa Farerne og Vanskelighederne. Som tidligere nævnt havde Scoresby sen. indført Udkigstønden i Masten, men endnu var den ikke saa fuldkommen, som det kunde ønskes, navnlig med Hensyn til at beskytte Udkiggen mod det barske Vejrlig. Det var ingen Behagelighed at holde Vagt deroppe, men Fader og Søn tilbragte Timer deroppe i Mastetoppen trods Kulde og Sne, og her, næsten stivfrossen, fik den lille William en grundig Undervisning i praktisk Hvalfangst, saaledes at han 21 Aar gammel vidste alt om Hvalfangst, hvad der var værd at vide. Som Hvalfanger og Ishavsnavigator søgte han paa den Tid sin Lige i de nordlige Polarhave. Som 15-aarig Dreng mønstrede han som Aspirant ombord i „Resolution“, i hvilket Skib Scoresby sen. ejede en Ottendedel Part, og som i 8 Fangstsæsoner indtjente en meget stor Formue under Scoresbys kyn-

dige Ledelse. — I 1819 førte William Scoresby sit Skib „Fame“ gennem Skrueisen langs Grønlands Østkyst og trængte helt ind til Kystlinien. I 1821 var Scoresby igen paa Østkysten og trængte frem til Kysten, hvor han drev sin Fangst ved Hjælp af Congreve Raketten. Ogsaa denne Ekspedition gav gode Resultater.

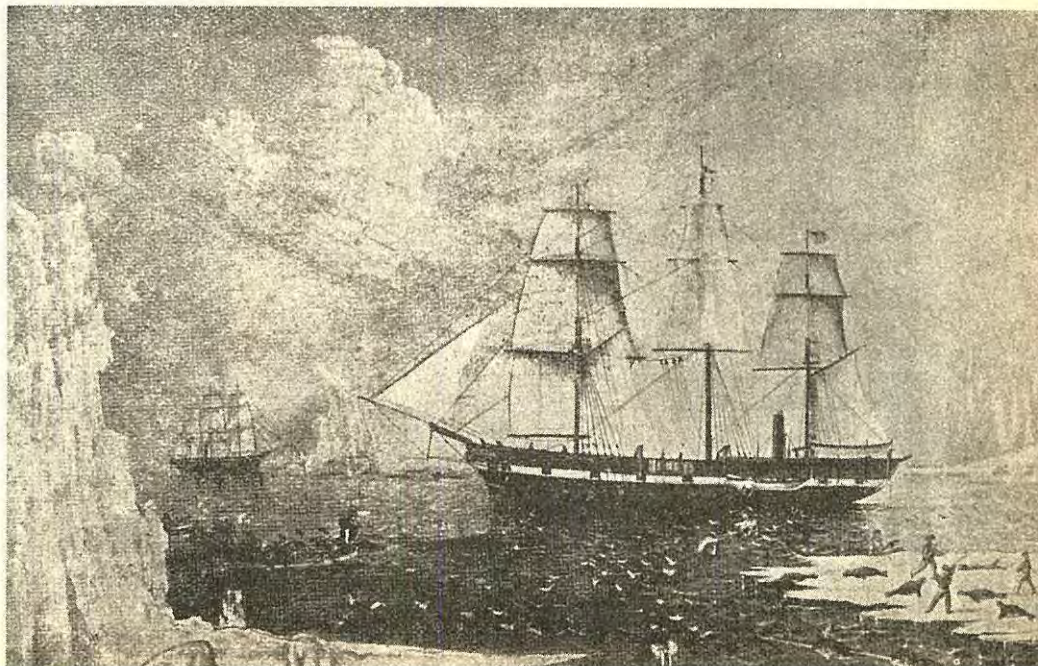
Sommeren 1822 finder igen Fader og Søn paa Grønlands Østkyst. Senior som Kaptajn paa „Fame“ og Junior i „Baffin“. Foruden deres egentlige Opgave — Hvalfangsaten — var de begge interesserede i Opdagelser paa de ukendte Kystegne. Det var blevet en Idé hos dem begge at kombinere Fangsten med Opdagelsesrejserne, og de var begge besjælede af en levende Interesse i at afdække Østkystens geografiske Hemmeligheder og her yde nye Bidrag til Polarforskningen. Senior fik sit Skib navigeret ind under Kysten og trængte heldigt igennem Pakisen, langt længere ind end nogen tidligere Rejsende paa disse Kanter. Hans store Erfaring i Ishavssejlad kom ham her til Hjælp, og under disse Strejftogt kom han ind i den store Fjord, der den Dag i Dag bærer hans Navn — Scoresbysund.

William Scoresby havde en tredie Søn Thomas, der paa den Tid var 18 Aar gammel. Han førte Logbogen ombord i „Fame“, og han og Broderen foretog mange Ekspeditioner i Land. Skibets Fartøjer udsendtes for at undersøge forskellige Steder paa Kysten. De besteg Højderne og udførte værdifulde Maalinger og Undersøgelser, der er kommet senere Rejsende til gode.

Et Par Aar efter disse Rejser finder vi Thomas som Næstkommanderende og Skytte hos Broderen ombord i „Baffin“.

I 1825 sejlede William Scoresby sen. endnu en Gang for det yderste Nord og gjorde paa sin Vej nordover et kort Ophold ved Orkney Øerne. Her opstod der Brand ombord, og Skibet blev totalt ødelagt. Det medførte, at det Aars Ekspedition maatte opgives, og Scoresby og hans Besætning rejste hjem, og samtidig sattes der Punktum for Kaptajn William Scoresbys Virke i Polarhavet.

Han var i Aarenes Løb blevet en meget velhavende Mand, der med god Samvittighed kunde lægge op og bosætte sig hjemme i Whiteby. Her døde Scoresby i 1829, medens Sønnen begyndte at studere Teologi og



Sommeren 1822 finder igen Fader og Søn paa Grønlands Østkyst.

indtraadte i Kirkens Tjeneste i 1859. — Sønnen Thomas studerede Medicin ved Universitetet i Edinburg og praktiserede som Læge i London, indtil han omkring Midten af Aarhundredet udvandrede til Amerika, hvor han døde i 1866. — — —

Følgende Bøn findes indskrevet paa Titelbladet i hver Logbog, forinden en ny Ekspedition startedes:

“Assist us mercifully O Lord in this Voyage and make it profitable to us, particularly by disposing us towards the attainment of thy everlasting salvaion. That among all the Changes and chances of this mortal life we may ever be defended by thy Most gracious and ready Help through Jesus Christus. Amen.”
A. O.

Slottefiskeriet

Af L. Ingemann

ved Kronborg

Et af de ældste Fiskerier i Danmark er det saakaldte „Slottefiskeri“, der i umindelige Tider med større eller mindre Held hvert Aar i Maj foregaar efter Hornfisk, hvor Sundkysten skyder sig ud i en Spids og danner Kronborgpynten.

Lige saa godt som den danske Befolkning kender eller dog har hørt omtale det danske Snurrevods-fiskeri, lige saa lidt kender Befolkningen til Slottefiskeriet, der ej heller er helt almindeligt.

Slottefangst foregaar med et Slags Vod uden saakaldt Kalv eller Arme*), omtrent lige dybt overalt og kan drives med sydlig Strøm, som helst maa være et Par Dage gammel for at have de rigtige „Skær“. Østenvind er bedst, men blæser det op fra det nordlige Verdenshjørne, maa man indstille Fiskeriet.

Et Slot-Selskab bestaar af 8 Mand med to Baade og et Garn. Baadene kaldes Stor- og Lillebaaden. Parterne og Udbytteandelene er lige store. Fiskeriet drives paa to Maader — enten Nord for Pynten i Bagvandet staaende fast med Dræg ude fra begge Baade eller i den stærke Strøm Syd for Pynten, hvilket kaldes „Hagestrøg“ og kun varer faa Minutter.

Hornfisken vandrer paa den nævnte Aarstid mod Syd og kastes paa nævnte Sted af den Syd fra kommende Strøm ind mod Land, hvor den samles i Stime eller Lynner.

— Udfør Pynten er et Slotselskab i Færd med at ro op for at tage Hagestrøg. Hver Baad har alle fire Aarer til, men avancerer kun yderst smaat, Strømmen løber sydende Pynten rundt — hvis Baadene naar ud i det værste Braad, er det umuligt at ro dem frem. „Lad Drægget gaa!“ kommanderes der i saa Fald. „Plighuggeren“ (den forrest i Baaden siddende) lader Anker gaa. Sejlene hejses nu, hvorefter Ankerepaany tages ind, saaledes at man ved Sejlenes, men ogsaa ved Aarernes Hjælp gaar paa en igen for at naa Pynten rundt.

— Nord for Pynten staar allerede et Selskab med Garn ude. Lillebaaden er altid nærmest Land; Storbaaden ligger saa langt ude, at Strømmen ret har Tag i den. Den ligger fast for sit Anker, medens Garnet staar i en spændt Bue mellem Baadene. „Kaptajnen“ staar oprejst agter i Storbaaden, „Løjtnanten“ staa-

oprejst i Lillebaaden, begge med Sten i Hænderne — den øvrige Besætning sidder eller ligger langs Tofterne — alle forholder sig stille.

Pludselig kaster Løjtnanten en Sten, saa langt han formaar — han har set Skyggen af en „Lynne Fisk“. I et Nu er Besætningen paa Benene — der kastes med Sten for at skræmme Fisken i Garnet, samtidig med at Baadene roes mod hinanden, saaledes at Garnet samles, og naar Baadene omsider naar indbyrdes Forbindelse, er Hornfisken indringet.

Paa

Newfoundlandsbankerne



S/V »Start« af Marstal underdrejet paa Newfoundland-bankerne. Indsendt af Letmatros Rudolf Olsen.

*) Kalv er en indre „Luskepose“, hvis Opgave er at spærre Tilbagelag for de allerede indgaaede Fisk „Arme“ kan være anbragt ved Voddets Aabning for at gøre denne større.

Nogle brogede Gloser af

Af KAY LARSEN
Ill.: Kjeld Simonsen

Sømandssproget

V I KINGEN"s Læsere er jo langtfra alle søfarende Folk, og det er vist ikke af Vejen at gengive nogle mer eller mindre pudsige Sømandsudtryk. Det er aldeles ikke Meningen at diske op med tekniske Betegnelser, skønt mange af dem er mærkelige nok; f. Eks. er der en Mængde Dyrenavne og kvindelige

Fællesbetegnelser. Der specificeres. En Bonde er en „Møjtræder“, en Snedker en „Spaanesuser“, en Urtekræmmer en „Svedskeprins“, en Mejerist en „Flødesmed“ o. s. v.

Ikke nok dermed. Der er særlige Betegnelser for forskellige Landsdele og deres Beboere. Jyderne er „Jydepotter“, og hvis de er af Bondeæt „Møjyder“. Fanø kaldtes længe til Skibs: Storken Island. Hvem ved hvorfor? Jeg ikke. I det hele taget bedes Læserne efter Evne supplere disse Linier, ikke just med Fag-gloser, men med populære Udtryk af den Art og Tone, som er anslaaet her.

Marstallere kaldes „Graaspurve“, formodentlig fordi de kunde træffes overalt, og Thurøboere er „Thuriner-Heste“, Vorherre maa vide hvorfor. Alle ringe Folk har Fællesbetegnelsen „Biskajere“, — og til dem hørte, mærkeligt nok, i gamle Dage — Anholterne! Samsingerne derimod var i Søfolkets Øjne aldeles ikke Biskajere, Læsøboerne ikke heller.

Nu nogle Verber. At „skaje ud“ betyder paa Sømandssproget blot, ganske uskyldigt, at holde op med Arbejdet, men Ordet er gaaet over i Landsproget og har faaet en Betydning, der ikke er til at tage fejl af: Udskejelser. Sømanden har jo nogen Skyld i det, for naar han holdt op med Arbejdet, slog han jo ofte Gækken løs, malede Byen rød og smurte tykt paa paa Livets Smørrebød. Han „lagde Ørerne tilage“ (drak), muntrede Pigerne og kom saare ofte til at „gaa for vaad Fok“ (d. v. s.: blive fuld).

Ombord raaber man „Halloj“ som Svar paa, at man har hørt, at der „varskoos“, kaldes paa én. Det har



Chefen kaldes gerne „den gamle“.

Ord, men dem kan man finde i Funcks Marineordbog. Søens Folk har jo ligesom Landbrugets og Haandværkets en tusindtallig Række af specielle Gloser.

Nej, vi skal blot gengive lidt af Søsprogets Dagligtale, noget af „Jargonen“ ombord, særlig i vore Orlogsskibe.

Chefen kaldes gerne „den gamle“, og Næstkommanderende ofte „Rullekonen“, fordi han herser med Skibrullen (Mandskabslisterne), Fartøjsrullen, Brandrullen o. s. v. Kokken er „Frikadellesmeden“, og Koks-maten hedder „Fedtøre“. I gamle Dage hed Forvalterens Medhjælper „Smørstikkeren“ eller „Smørtynen“.

Den Mand, som paa de store Langfarere passede de medbragte Stude, Grise, Faar, Gæs og Høns, indtil de skulde slagtes, kaldtes „Plyndergreven“. En „Bavian“ er Betegnelsen for den Matros, der er Vagt i et Fartøj, som ligger fortøjet ved Skibet.

Lanternemanden hedder endnu den Dag i Dag „Bliktuden“, Telegrafisten kaldes altid „Gnisten“ og Sygepasseren „Sygesnapperen“. Det er ikke meget vittigt, men saadan er det.

Det er en kendt Sag, at Søens Folk kalder Landfolk for „Landkrabber“, og de nøjes ikke med denne



Naar man „skaffer“ (spiser), tager man sine „Grejer“ og „klør løs“.



I vore Dage kalder vi dem Basserne.

ikke det mindste med det landlige „Hålløj“ (Sjov) at gøre.

At „gaa i Ballen“ er at falde over Bord. At faa en „Balle“ er at blive skældt ud, og det forstærkede Udtryk er „en Sk...-Balle“, en ordentlig Omgang. At tage „en lille én paa langs“ er at „tørne ind“ til Køjs. men at „sove Bondesøvn“ er at sove hele Natten uden Vagt, f. Eks. i Havn.

At „gaa i Gallionen“ er et gammelt Udtryk for at gaa paa W.C. I sin Tid var Gallionen, Forstavnen, det Sted, hvor man besørgede saadanne Ærinder, som Bonden kalder „at løse Bovser“.

At „slaa Glas“ er at angive Tid ved Ringning med Skibsklokken. Ordet stammer fra den Tid, da man havde Sanduhre, de tvedelte Glas, — Timeglas og Halvtimeglas.

En ømfindtlig Læser bør springe det næste Afsnit over. Det handler om Mad, men Damer, Børn og sarte Mænd behøver jo ikke at kende de robuste og ofte kaade Søfælks Betegnelser for Menuen ombord. Det maa dog siges, at Søfolkene ikke mener noget som helst ondt med Navnene paa de kære Spiser. Der er ingen virkelig Ræthed i det, kun „Sjov“.

Apropos „Sjov“ og „Sjovere“. Det Ord stammer fra Sømandssproget. Et Skib, der nærmede sig Havn og vilde have Arbejdskraft fra Land til Varpning eller Bugsering, højste Nationsflaget „i Sjou“, d. v. s. omvundet. Saa kom „Sjoverne“ (de løse Havnearbejdere), ud i egne Baade og hjalp til med alt forefaldende Arbejde. Ofte forlod Besætningen Skibene

(Handelsskibene), saasart de var forankret paa hjemlig Red, og Sjoverne, det tilfældige Arbejdes Mænd, var derfor i høj Grad ønskelige og nødvendige. Ogsaa Holmen havde sine Sjovere, under en kgl. Embedsmands Ledelse.

Senere, da Loven bød Søfolkene at bringe Skib i sikker Havn, blev Sjovernes Kaar sølle. De maatte ofte vente paa „Tjans“, trøstede sig i lange Ventetider med Drik og blev en slem Underkaste. Nu er de organiserede og har faaet en høj Standard. Havnearbejderne er brillante Folk, men Sjoverbetegnelsen rammer nu den Lavkaste, som i Bysproget kaldes Bøller.

Men tilbage til Maden. De sarte Læsere lukker Øjnene lidt og tager blot Slutningslinierne med.

Sød Suppe med Svedsker hed i gamle Dage „Trompetervælling“, senere „Batteriforskrækkelse“! Vandgrød smædebetegnes med Navnet „Omslag“, fordi det minder om boldne Fingre m. m. Forskellige Kødretter hedder „stuvet Mahognitræ“, og hvis de er særlig ufordøjelige: „Cement“. Det er ikke til at tage fejl af. Hasché er stuvet Hm.-hm. Suppe i Almindelighed opkaldes efter det Farvand, man er i, f. Eks. Smaalandskavsuppe, Kattegatsuppe o. s. v. Naar man „skaffer“ (spiser), tager man sine „Grejer“ og „klør løs“.

For Smørrebrødets, Klemmernes' Paalæg har man mange Betegnelser. „Roskilde Landevej“ er Spegepølse, „Indianer...“ Rullepølse og salt Kød. Gelé er „stivnet Fodsved“, Sildesalat „Matrosbræk“ eller „maset Skibsdreng“, Leverpostej er „Abesnot“, og der er endnu værre Betegnelser, saa slemme, at selv Forfatteren af denne Artikel, den simple, respektløse Larsen, vægrer sig ved at gengive dem.

— Her kan den dannede Læser igen lægge Øjne til. Vi afslutter med et Par Ord om de Værnepligtiges Betegnelser. I min Ungdom hed de „Mænnen“, men det var ikke godt: Lidt for officersagtig Seen ned paa de Gemene, de Menige, der nok var maskuline og absolut skulde være det, men dog var noget Nul med Niks. I noget ældre Tid kaldtes de „Rapperne“. Det kom fra det hollandske. Jan Rap eller Jan Hagel var den menige Matros, ligesom Englænderne sagde: Jack Tar (Tjære).

I vore Dage kalder vi dem Basserne. Det er bedre. Det er mere. Det er gevaldige Basser, der kommer ombord i fin Busserone. Maaske „knækker de sig“ ude til Skibs og viser sig at være lidt landkrabbeagtige en Overgang, men naar de har været en Tid ude under Splitflaget og saa kommer i Havn, ja, saa er det i hvert Tilfælde gevaldige Basser.

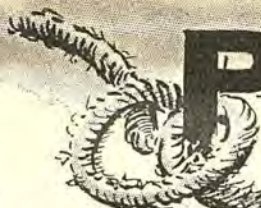
Hay Larsen

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930





PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af
en der kender ham meget bedre

COPYRIGHT
BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Jeg vender endnu et bleget og gulnet Blad i mit Livs brogede Billedbog og ser for mig Lukafet paa „Perseus“ med alle de kendte Ansigter. Baadsen er i Færd med at fortælle Spøgelses-historier — „Den hvide Jomfru“ — „Strandulven“ — „Klabaudermanden“ — og jeg selv lytter ivrigt til den gamle tjærede Souls malende Beretninger fra Mystikkens Overdrev.



Jeg kunde se, hvorledes Haarene rejste sig paa mine Kammeraters Hoveder, Øjnene blev stive af Rædsel. Overtroens Gespenst havde sit sikre Greb i dem alle som een. Jeg besluttede at lære dem, at der ikke var noget at være bange for. — Efter en kort Overvejelse havde jeg min Plan klar. — „Vorwärts“, som Spaniolerne siger!



Der har altid stukket lidt af en dramatisk Skuespiller i mig. Som Barn var Oehlenschlägers Drama „Gøngehovdingen“ og Henrik Ibsens „Nybyggerne i Canada“ min bedste Læsning, og derfor kostede det mig ingen større Vanskeligheder ved Hjælp af en Dug og lidt kul Stemme at forvandle mig til et first class Spøgelse.



Altsaa tog jeg Opstilling paa det mørke, vaade Dæk i Nærheden af Nedgangen til Lukafet, roligt afventende, at en eller flere af Mændene skulde komme op og faa Øje paa mig. — I Tankerne marmorerede jeg en Tale, som „Spøgelset“ skulde holde, naar Tæppet gik op for 1. Akt.



Kort efter kommer der saa ogsaa en Mand op. Da jeg jo ikke godt kunde ødelægge Dugen ved at bore Kighuller i den, kunde jeg ikke se, hvem det var, — men et sagte Udbrud sagde mig, at vedkommende antageligt var stivnet i Rædsel ved Synet af min Ringhed. Jeg gjorde et Skridt frem for at gøre Virkningen fuldkommen.



Med hul, skælvende Stemme fremsagde jeg min Tale — et mestertligt Stykke Digterkunst af høj Rang. — Min Stemme klar som Stormens Hvinen i Takkelagen og som Bølgerne klagende Sukken og Hvislen omkring Længelinemolen. Saa tabte den sig og endte som et jamrende Skrig.



Imidlertid var det jo ikke Meningen at drive Spøgen for vidt. Man har jo hørt om Folk, der har faaet Hjertekvababelse og alt muligt andet af Skræk, saa jeg var egentlig slet ikke ked af, at „Columbus“ — Skibshunden — blandede sig i Legen ved at springe op og ned af mig med alle Tegn paa Genkendelse.



Jeg smiger mig med, at jeg ved min sikre Optreden den Aften har givet Overtroen om Bord paa „Perseus“ et slemt Hug. Mange Gange virker en rationelt og behørigt gennemført Demonstration langt bedre og mere virkningsfuldt end alle Diskussioner og Ævl og Vråvl — ikke noget med Halsunisationer her!



Desværre havde „Columbus“, det lille Skarn, i sin Glæde over at se mig, faaet revet nogle kedelige Rifter i Bugen. Der var selvfølgelig nok af ivrige Hænder, der vilde have udbredt Skaden, — men „safety først“, som Britten siger, jeg holder af selv at gøre klart Skib efter mig. Og desuden: Vor berømte Lancsmand H. C. Andersen broderede jo ogsaa som: Barn.

NU KAN DU SELV VÆLGE

NEJ, hvor er den nydelig, sagde hun, da jeg sålt viste hende min Baad, der laa og vuggede sagte i Fortøningen. — Ih, hvor maa det være morsomt at sejle. Jeg har altid misundt I Mænd, fordi I kan dyrke saa megen Sport, som vi stakkels Kvinder slet ikke har Adgang til, men nu Enil, nu kommer jeg ogsaa med. Du kan tro, jeg har faaet en henrivende Jumper, og jeg har købt lange Bukser, rigtige i Faconen ligesom Sømandsbukser. Skal vi sejle nu?

— Ja, svarede jeg, hop bare ned. Nu skal jeg række dig en Haanc. Hun forsvandt ned i Kahytten og kom lidt efter op, klædt om i de lange Flonels og med en blaastribet, kæk Jumper, paa Brystet broderet med et stort Anker. De lyse Lokker tittede frem under en lille Hue med blaa og hvide Felter. Hvor var hun sød, og hvor passede det Sejlerdress godt, næsten for godt. Havde der ikke været saa mange Mennesker paa Kajen, havde jeg grebet hende i mine Arme og kysset hende.

— Hvordan kan du dog hitte Rede i alle de Snore, spurgte hun videre. Aa, det er nemt nok, naar man faar Øvelsen. Du skal se, det faar du ogsaa lært efter-

haanden, men det tager jo sin Tid. Sig mig, Else, har du nogensinde været søsyg?

— Ja, et Par Gange paa Bornholmerdamperen, men du har jo selv sagt, at Bevægelserne i en lille Baad er helt anderledes, saa jeg er da slet ikke bange.

— Det skal du heller ikke være, mærker du noget, skal du blot tænke paa noget helt andet, saa gaar det over, desuden kan man jo faa Piller mod den Slags.

Jeg halede ud til Bøjen og satte Sejl. Lidt efter gled vi forbi Mølen ud i Sundet. Det var Damevind, og jeg havde netop valgt denne Eftermiddag med en jævn Brise for ikke at forskrække Else, hvis . . . naa ja, man kunde jo aldrig vide. Der var jo unge Piger, der ikke kunde fordrage, at Baaden lagde sig paa Siden. Saa troede de, den „væltede“.

Ud for Skovshoved dryppede vi Krogen og drak Eftermiddags-Kaffe. Else var henrykt. — Aldrig havde jeg troet, det var saa dejligt at sejle, og saa varmt det er. Hvis Karen havde været med, tror jeg, vi vilde have taget os en Svømmetur.

— Saa tager vi hende med næste Gang, foreslog jeg. Men saa maa vi gaa nærmere ind til Kysten, for her er altfor dybt.

Der var Forandring i Vejret. Underligt stille, næsten Vindstille.

— Vi maa vist til at sejle igen, sagde jeg. Vi skulde jo hjem, inden det bliver mørkt. Nu kom der et Pust og et til. Tordenvejr var i Anmarch.

Jeg satte Sejl og rullede for en Sikkerheds Skyld tre Omgange paa Bommen. Noget nervøs var jeg, men det gjaldt jo overfor Else at vise mig mandig og modig. Ikke et Øjeblik maatte hun tvivle om mine Evner som Sømand. Det friskede hurtigt. Baaden skød gennem Vandet, og Skandækket var ofte under Vand. Jeg slækkede paa Skøderne, men det hjalp ikke meget.

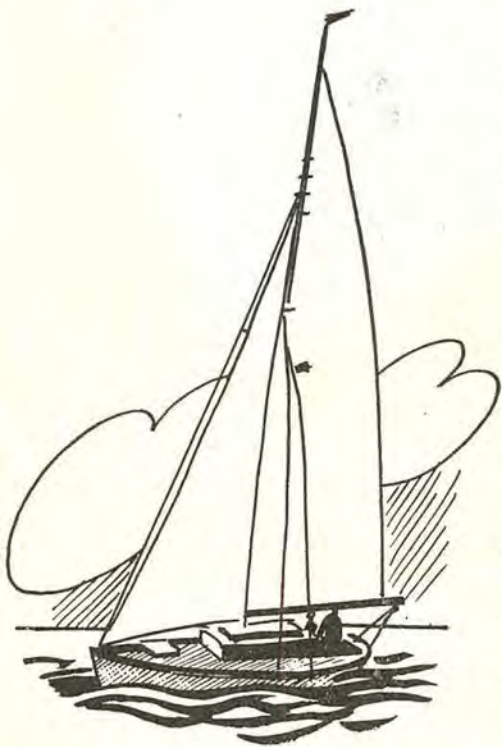


Jeg har altid misundt I Mænd.

Nu peb det i Rigningen, og i et Pust lagde Baaden hele Dækket i. Else klamrede sig til Cockpittes Karm. Hun sagde intet, men hendes Ansigt var blegt. Saa kom Regnen. Den piskede hen over Vandet. Paa faa Sekunder var vi dyngvaade, ingen af os havde tænkt paa Olietøj eller Regnfrakker, men hjemad gik det dog. Af og til flængede et Lyn Himlen fra øverst til nederst, men Else sagde stadig intet. Vi nærmede os Kroneløbet, og jeg kunde lige akkurat holde Bidevind ind i Havnen. Saa skreg Else: — Vi bliver sejlet ned! — Jeg saa tilbage. Der kom en af Malmødamperne, men den havde Fart paa og var forbi os i Løbet af et Øjeblik. Den mægtige Skruevandsbølge taarnede sig op kun faa Meter fra os, — og i det samme flængede mit Storsejl. Det skete altsammen paa faa Sekun-



Saa skreg Else: Vi bliver sejlet ned.



Jeg holder over i Læ af Molen.

der. Bølgen kom rullende og ramte midtskibs med et Klask, der sendte Kaskader af Vand ind i Cockpittet. Baaden tog i det samme en Overhaling og kørte atter hele Dækket i, mens Kikkert, en Æske Chokolade, et Par Luger og andre Ting raslede ned i Læ. Bundbrædderne svømmede allerede. Nu var Else angst, næsten hvid i Ansigtet. — Vi er snart inde, trøstede jeg. Jeg holder over i Læ af Molen og bjerger det Storsejl, saa maa vi prøve, om vi ikke kan komme i Havn med Fokken alene . . .

Vi kom i Havn. Jeg inviterede paa Aftensmad paa Langelinie-Pavillon, men Else sagde nej Tak. Hun vilde hjem straks. — — —


Jeg har ringet til Else flere Gange i Løbet af Ugen. Hendes Søster tager Telefonen og giver mig altid den Besked, at Else ikke er hjemme.

Men i Gaar traf jeg Else. Jeg ventede neden for det Kontor, hvor hun sidder fra 9 til 5. — Jeg kan ligesaa godt tilstaa det straks, sagde Else. — Jeg har faaet nok af at sejle. Det er godt, at det ikke er kommet saa vidt mellem os, at vi er blevet forlovet, saa nu kan du selv vælge: Mig eller din kære Baad! . . .

Jeg er nødt til at gaa ned og spule Dækket i Aften. De forbigstrede Dampere sviner alting til med Kulstev. Derved i Baaden kan jeg ogsaa tænke mere roligt og nøgternt over, hvad Else har sagt . . . men det er alligevel haardt nok!

E. O.


Brug kun



SINCLAIR

MARINE ENGINE OILS
DIESELMOTOROILS
and BOATMOTOROILS!

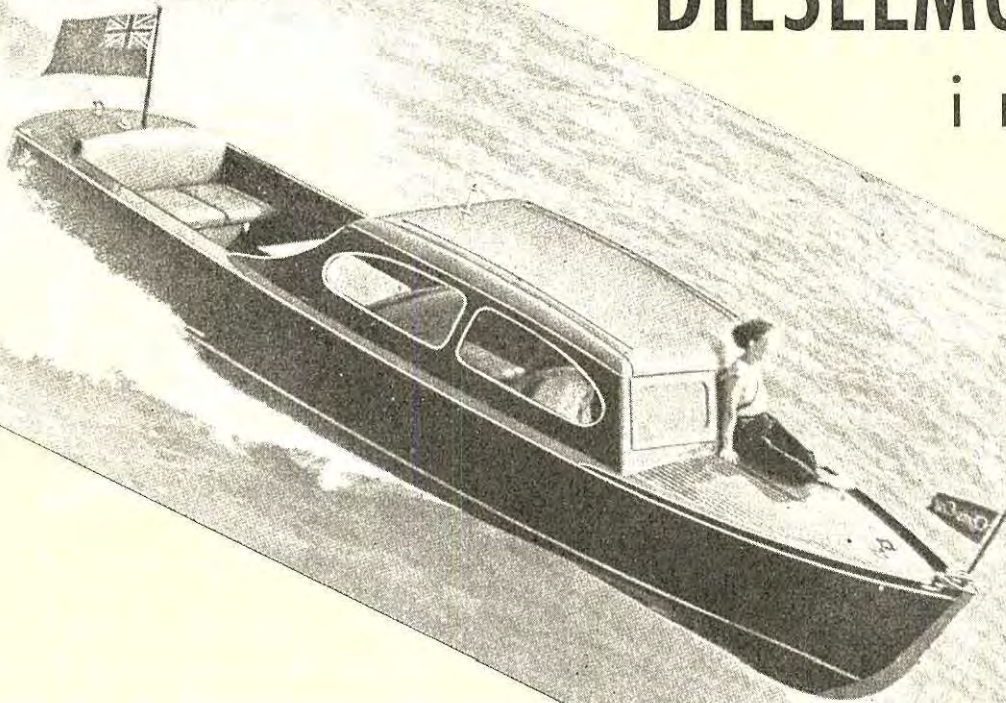
— — THE WORLDS BEST! — —



UNION PETROLEUM COMPANY, Vodroffsvej 26, København. Telef. Central 14.774 - 14775

DIESELMOTOREN

i mindre
Baade

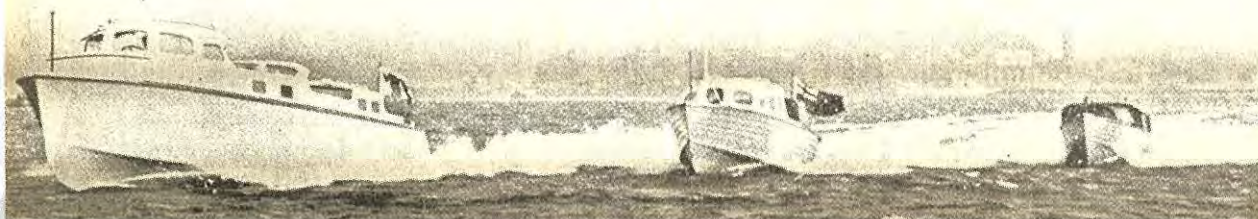


ET af de mest interessante Forhold indenfor Motorbaadenes Udvikling i de senere Aar er den stigende Anvendelse i mindre Fartøjer af Dieselmotoren, Navnet hvormed man, maaske ikke helt korrekt, betegner Raaolietmotoren eller Kompressionsforbrændingsmotoren.

For blot ti Aar siden var Diesel-motoren en Nyhed indenfor Yachtverdenen, idag er den almindelig. I saa kort Tid har den, paa Bekostning af Benzinmotoren, vundet Terræn fra de første experimentale Forsøg til den nuværende almindelige Udbredelse i alle Slags Fartøjer. Til at begynde med saa man sjældent Dieselmotorer i Fartøjer paa under 60 Fods Længde, men hurtigt fandt den Udbredelse i 40-Fods Baade, og idag finder man Dieselmotorer i de allermindste Motorkrydsere. Kun i ganske lette Fartøjer med smaa Maskiner paa en 5—6 Hestes Kraft, har Benzin-

motoren endnu det absolutte Overtag. — Mange Baadejere gaar ud fra, at naar Dieselmotoren har haft saa rivende Fremgang, maa det skyldes, at den er Benzinmotoren overlegen, og det har derfor Interesse at se lidt paa dens Virkemaade og dens Fordele og Mangler.

De fleste Mennesker har fra Bilerne nogen Viden om Benzinmotorens Virkemaade og føler sig derfor hjemme i en Baad med Benzinmotor, men, selv om Kendskabet til dens Virkemaade ikke er saa udbredt, saa er, med en eller to Undtagelser, Dieselmotoren en mere enkelt Mekanisme, mindre tilbøjelig til Smaafejl og mere paalidelig end Benzinmotoren, i Sær-



deleshed i længere Perioder af stærk Belastning.

I en Benzinmotor indsuges i Cylinderen en Blanding af Benzin og Luft, der komprimeres og antændes af en elektrisk Gnist. I Dieselmotorens Cylinder indsuges kun ren Luft, der komprimeres meget stærkt, hvorved der udvikles stærk Varme, heri indsprøjtes forstøvet Brændselsolie, der straks antændes. Den elektriske Antændelse af Benzin- og Luftblandingen i Benzinmotoren og Indsprøjtningen af den forstøvede Raaoilie, der straks begynder at forbrænde, i Dieselmotoren finder i begge Maskiner Sted, lige før Stemplet har fuldendt sin opadgaaende Bevægelse i Cylinderen; den derfra følgende Forbrænding presser Stemplet nedad, hvorfra Kraften gennem en Plejlstang overføres til Krumtapakslen. Men medens Benzinmotoren kun forbrænder det Kvantum Brændstof, der findes i Cylinderen i Antændingsøjeblikket, og Kraftpaavirkningen paa Stemplet derfor aftager stærkt under dets nedadgaaende Bevægelse, saa fortsættes Indsprøjtningen af Brændselsstof i Dieselmotorens Cylinder efter Antændelsen i en saadan Mængde, at Kraftpaavirkningen paa Stemplet næsten er konstant, indtil det naar Bundstillingen.

Herved opnaar Dieselmotoren en mere jævn Paa-virkning paa Krumtapakslen, som i Modvind og Sej-

lads i kraftig Strøm giver den dieseldrevne Baad en absolut Overlegenhed. — Brændselsstofindsprøjtningen i Dieselmotoren er en kompliceret Sag, og forskellige Systemer finder Anvendelse af de forskellige Fabrikker, der fremstiller Dieselmotorer, men Princippet er



i Hovedsagen ens. En Trykpumpe, der er et teknisk Vidunder og Dieselmotorens Hjerte, afmaaler Brændselstoffet og driver det ind i Cylinderen gennem en Forstøvnings-tud.

Hvilke Fordele har saa den hurtiggaaende Dieselmotor til Marinbrug i Sammenligning med en Benzinmotor af samme Ydeevne?

Den mest iøjnefaldende Fordel er maaske Prisen paa Brændselstoffet. Naar man sammenligner Prisen paa Benzin i Danmark med de tilsvarende Raaoliepriser, er Forskellen indlysende, og naar dertil kommer, at en 25 b. h. p. Dieselmotor vil forbruge ca. 5,5 Liter Brændselstof i Timen, medens den tilsvarende Benzinmotors Forbrug i samme Tidsrum er 13,5 Liter, saa forstaar man, at der er Tale om en betydelig Besparelse.

Dernæst er Brandfaren minimal. Raaolien fordampes kun vanskeligt i fri Luft, og er mindre tilbøjelig end Benzin til at foraarsage Brand eller Eksplosion, hvis der samler sig noget i Bunder af Baaden eller i andre indelukkede Rum. Der findes ingen Tændingssystem, der kan kortslutte, hvis det bliver vaadt, eller foraarsage Fejl paa Grund af Isolationens Ødelæggelse af saltholdig Søluft og altid virke generende paa Radiomodtagning om Bord i Baaden, naar den er under Gang. Der findes heller ingen Karburator-system med dets forskellige Nykker og Lunefuldheder, der i nogle Motorer altid øges stærkt i Søgang.

Mindre heldigt i Sammenligning med Benzinmotoren er Dieselmotorens større Vægt, dens højere Anskaffelsespris, og saa det karakteristiske Diesel „Dunk“, som Fabrikkerne endnu ikke helt har kunnet borteliminere. Den højere Vægt behøver dog ikke altid at betragtes som en Ulempe, for i nogle Tilfælde kan den gøre det ud for en Del af Ballasten. Mange forstaar ikke, hvorfor en Dieselmotor nødvendigvis skal være tungere end en tilsvarende Benzinmotor — men medens Forbrændingsgassen i en Benzinmotor kun komprimeres til $\frac{1}{5}$ af dens oprindelige Rumfang,



hvorved Trykket i Forbrændingskammeret stiger til ca. 150 Pund pr. Kvadrattomme, saa presses Luften i Dieselmotorens Cylinder sammen til ca. $\frac{1}{18}$ af sit oprindelige Rumfang pr. Kvadrattomme. Det er derfor indlysende, at Dieselmotoren maa være mere robust i sin Konstruktion for at kunne holde til det større Tryk,

hvorfor alt Støbegods, Stempler, Plejstænger og Krumtapaksel maa gøres sværere i Dieselmotoren, ligeledes Forbindelsen mellem Cylinderblokken og Krumtaplejerne. Almindeligvis regner man med en Vægtforøgelse paa 10—15 % i Forhold til Benzinmotoren. Alene den højere Vægt betinger en Prisforøgelse, her til kommer Brugen af forskellige kostbare Metallegninger og det overordentlig kostbare haandværksmæssige Arbejde ved Udførelsen af bestemte Dele til Dieselmotoren. I en Benzinmotor findes ogsaa fine Materialer og dygtigt Arbejde, men intet, der kan sammenlignes med Indsprøjtningsspidsen i nogle Typer Dieselmotorer, hvor der i en Rundkreds er boret en Række fine Huller, der kun er en Ottetusindedel af en Tomme i Diameter, et Arbejde, der udføres med et Bor, der ikke er tykkere end et Hestehaar, og som paa nogle Fabrikker maa udføres efter, at alt andet Arbejde er ophørt, for at undgaa Rystelser. Kostbare og langvarige Forsøg maa ogsaa betales, men man maa ikke glemme, at den højere Anskaffelsespris udliges ved lavere Brændselstofpriser, og Aar for Aar, efterhaanden som Produktionen stiger, bliver Dieselmotoren ogsaa billigere.

I Modsætning til de store og langsomtgaende Dieselmotorer i store Skibe er den lille hurtiggaaende Dieselmotor ikke direkte reverserende, hvorfor den forsynes med et Reverseringsgear, der i Almindelighed er bygget sammen med Motoren.

Endnu klarer Benzinmotoren sig i Konkurrencen, men de stigende Benzinpriser i Forbindelse med stadig bedre og billigere Dieselmotorer kan snart ændre Billedet fuldstændigt.

**DICK'S
MARINE
OILS**

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«

Historien

OTTO WANG

OM EN MELODI

EN AF FOLKENE ombord paa „Ysotte“ var funden død i sin Køje en Morgen, han skulde purres ud til Vagt. Det var en gammel Basker. Dødsårsagen maatte have været et Hjerteslag, thi Aftenen før var han gaaet til Ro fuldkommen rask og frisk. Nu var han begravet paa den traditionelle Maade: surret ind i Lærred, med Jernstykker under Fødderne var han gledet i Havet. Captajn Butler havde egenhændig samlet hans Ejendele sammen i Skibskisten og forseglede den. Vi laa samme Aften i vore Flugtstole paa Styrbordsside og røg vore Piber og saa' ud over Atlanten. Solen var ved at gaa ned.

Captajn Butler havde siden Begravelsen om Formiddagen været saa stille, han havde ikke mælet et Ord. Jeg tror først, jeg den Dag rigtig havde set, hvor gammel og udslidt og havareret han saa' ud. Hans Øjne var saa trætte, det bedrøvede Træk om hans haarde og barske Mund var saa ualmindelig fremtrædende, hans Haar saa' endnu mere forpjusket, endnu mere hvidt ud end ellers.

— Hvor tror De gamle Basima er nu, Mr. Shaw — begyndte han.

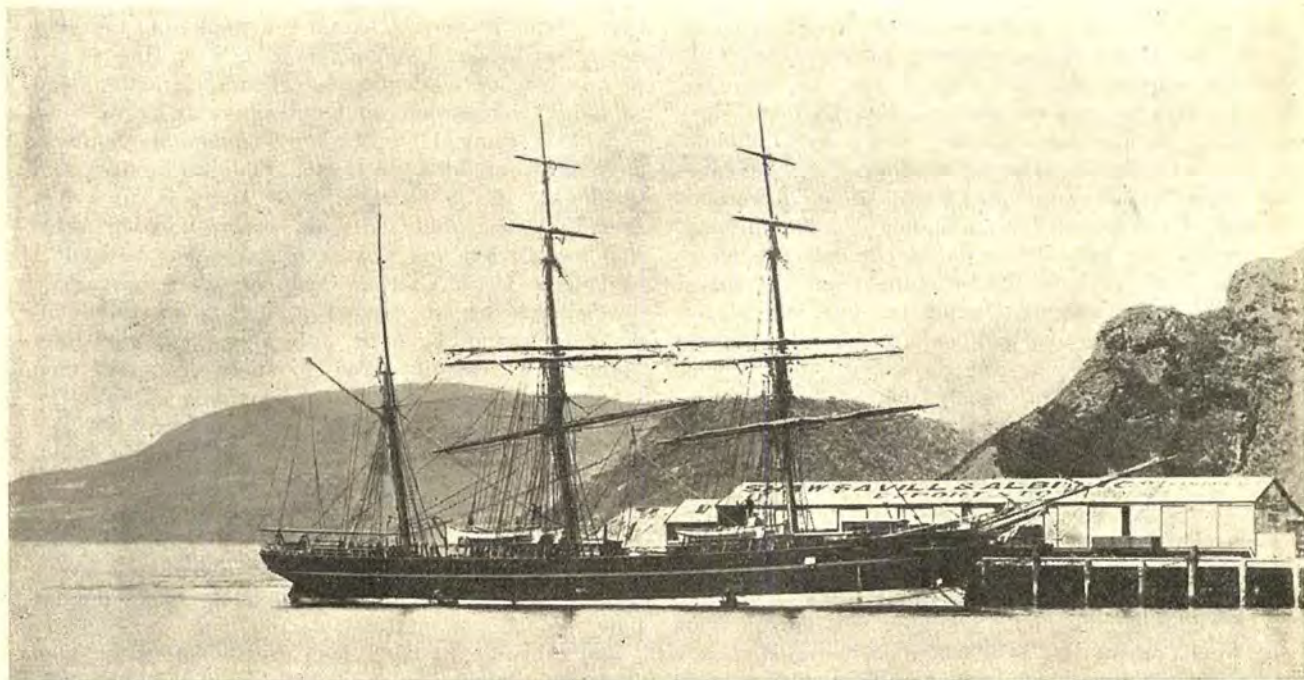
Nu er han klogere end vi, gamle Basima, nu ser

han bag om den Livets Gaade, som vi andre bestandig løber Pançen imod. Jeg tror, han har Fred, han har Hvile dér, hvor han er. Livet her paa Jorden er Menneskets bestandig tilbagevendende Sonegang. Her paa Jorden høre vi ikke til, her er ikke vort Hjem, her gaar vi kun for at sone, hvad vi før forbrød, for at indhøste nye Erfaringer, for at skabe vor kommende Salighed.

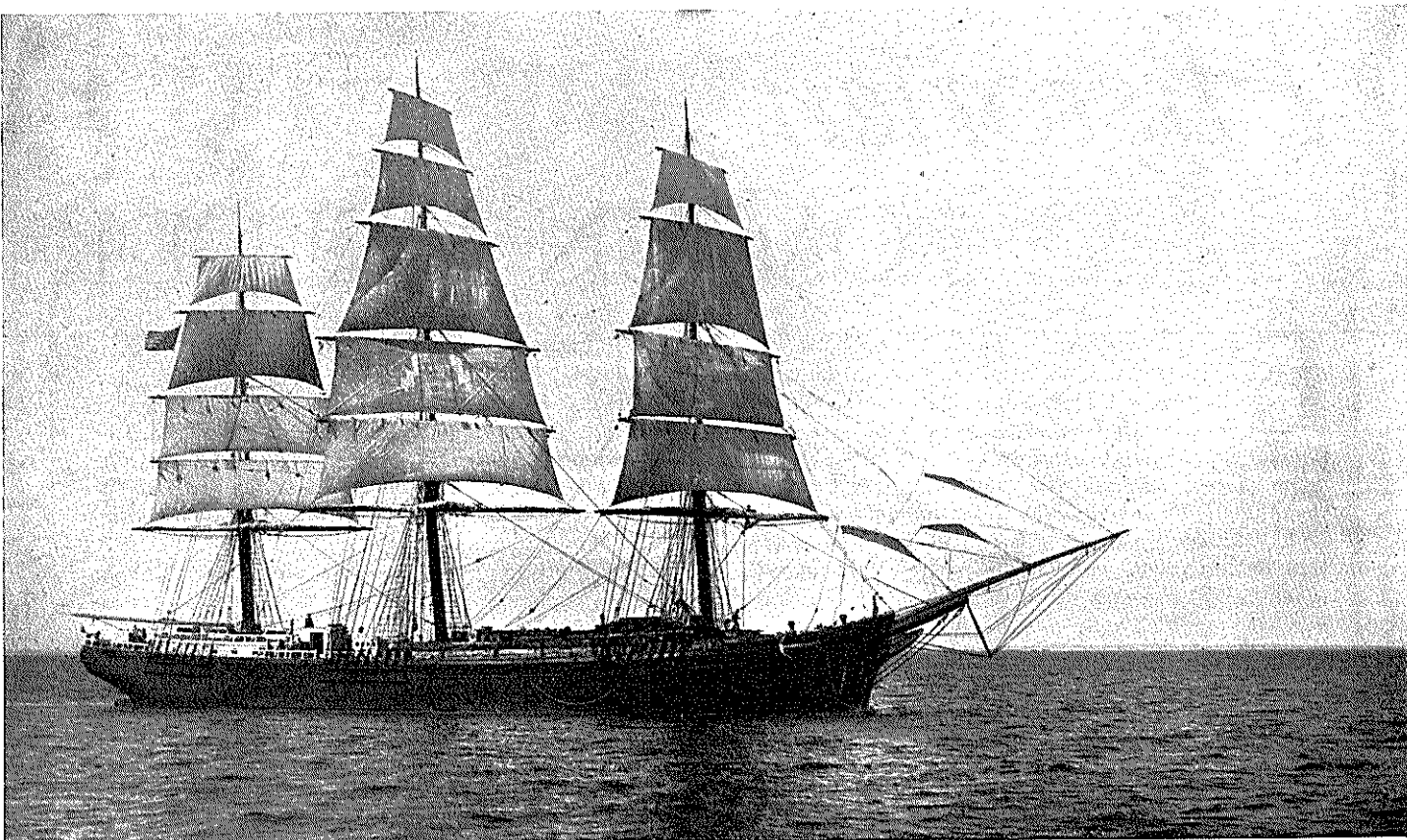
Captajn Butler tændte atter sin Pibe, der var gaaet ud, og længe sad han igen og saa' ud over Havet, der vuggede i Takt med en enstonende Melodi.

Lidt efter fortsatte han.

Ved De, Mr. Shaw, hvad jeg fandt i gamle Basimas Skibskiste.... et Bundt gamle gulnede Breve.. skrevne af en Kvindehaand, og ind mellem Brevene iaa enkelte omtrent hensmuldrede Blade af noget, der engang havde været Blomster, aabenbart engang for et halvthundrede Aar siden plukkede af en ung straalende Kvinde og sendt ham, overrækkede med Kys, i et Brev. — Ja, nu var han gammel, José Basima, men engang havde han været ung, et stort, stærkt Mandfolk, og Kvinderne havde flokkedes om ham. Ogsaa jeg, Mr. Shaw, har jo engang været ung, ogsaa jeg har engang været et stort stout Mandfolk,



Barken „Marie“ af Nordby ex „Coldstream, Port Chalmers New Zealand Foto. Bygget af J. Laing i Sunderland 1862, 546 BT. Købt fra Liverpool for 70,000 Kr. i 1889. Paa Rejse fra Mozambique—Port Adelaide i Ballast strandede den d. 7. April 1890 paa Madagaskar og blev Vrag. Besætningen blev jaget fra Borde af de Indfødte straks efter Strandingen. De Indfødte ribbede Skibet for alt, og Mandskabet maatte redde sig ved at ty til Baadene og holde Søen. Først 3 Uge senere lykkedes det at finde et sikkert Landingssted. — (Fra Lods Gruelunds Samling).



Træ Fuldskipet „Portland Lloyd“ af Boston, senere Bark „Elsa“ af København, bygget i East Deering U.S.A. 1876 af G. W. Russell, 1235 BT., solgt i 1890 til et Bremen Rederi og fik Navnet „Elsa“, senere solgt til et Simrishamn Rederi og blev barkkrigget, ved Verdenskrigens Begyndelse købt til København. „Elsa“ afsejlede fra Cardiff til København med 1601 Tons Wales Kul, men blev den 9. Septbr. 1917 torpederet ud for Irland, 5 Mand omkom, Resten holdt sig flydende paa Vraggods, til de blev optaget af et forbi passerende Skib. Skibets Værdi og Assurance 350.000 Kr. (Fra Lods Gruelunds Samling).

en glad Sømandsgut, som Pigerne kunde li'. Livet er ondt, ser vi det ikke bedst og tydeligst udtrykt deri, at det forvandler os saa grumt i Aarenes tunge Løb. Der var engang, der var engang, for saa længe siden, da Rose'erne var saa røde, — som Digteren siger — aldrig var Rose'erne saa røde som i min Ungdom. Det siger vi jo alle. Det vil De ogsaa sige engang, Mr. Shaw. Kvinderne nu til Dags er nogle værre nogle mod, hvad de var i min Ungdom. Da jeg var ung, De skulde set, hvad Piger der da fandtes. Og Kvinder har naturligvis spillet en Rolle i mit Liv som i alle Mænds, naturligvis. Da jeg var ung, var jeg en Søhund efter hver dejlig Pige, nu staar de saa underlig udslukte for mig alle disse Piger, der engang laa ved mit Bryst.... mærkelig nok husker jeg bedst én.... der kun gav mig et Kys i ny og næ.... og aldrig.... aldrig noget mere! Hun var næsten den dejligste af alle Piger, jeg har mødt.... men De ved nok: den Pige, hvis Gunst man ikke opnaar, det er den dejligste af hele Bundtet. Hun var et Steds fra Deres Land, fra Skandinavia, hun var norsk og hed Lirken. Jeg traf hende som ganske purung i et Sailor home i Philadelphia, i U. S. A. Jeg var omtrent kun en Dreng, da jeg traf hende dér, og hun stod midt i sin Ungdoms fagreste Blomst: hun maa da have været midt i Tyverne. Lirken havde gult Haar, ganske lyst; har alle Eders Piger deroppe i Norden lyst Haar, saa maa de være dejlige allesammen, lyst Haar er som en Sommerdag i en Have, og intet dufter

som lyst Haar, det dufter af Vaar. Men ingen Pige i hele Skandinavia har været saa smuk som Lirken i det Sailor home i Philadelphia i U. S. A. Hendes Øjne var blaa og milde og gode, hendes Mund saa sød og rød, at det næsten var umulig ikke at kysse.

Ni Aar gammel var Lirken kommet til Staterne med sine Forældre, en fattig Emigrantfamilie, som sluktes og gik til Bunds et Sted langt borte i Vesten. Tidlig ene tumlede hun om for Lud og koldt Vand, indtil hun om ved sit syttende Aar havnede i Philadelphia, og, Guderne vide hvordan, havnede i det Sailor home, hvor hun fik en Plads som almindelig Tjenestepige, og hvor hun blev. Der var flere Piger, og de lod sig gerne kysse og kramme, men saadan var Lirken ikke. Hun var venlig og sød. Hun var meget afholdt.... og agtet naturligvis, fordi hun var saa standhaftig.... og mere end én Styrmand med Penge i Skibskisten og gode Chancer for Fremtiden vilde have giftet sig med hende, men nej.... hun kunde ikke. Der var ingen, der kunde forstaa hende. At gaa her Aar ud, Aar ind som Pige, i Stedet for at gifte sig og faa Hus og Hjem og Mand og Børn! Var det til at forstaa.

Jeg rejste, jeg kom igen, rejste atter og kom atter igen. Lirken var der stadig. Jeg saa' hende igen nem adskillige Aar.... jeg saa' hende lidt efter lidt visne. Og saa kom der en Periode paa en seks, syv Aar, hvor jeg ikke var i Philadelphia. Da jeg atter en Dag stod der, i Sailor home, og spurgte efter Li-

sken... da var hun død. Men til min store Forbauselse overrakte Bestyreren, Mr. Cuwer, mig et stort tykt Brev, der bar mit Navn. „Det fandtes mellem Miss Liskens Efterladenskaber og har ligget i tre Aar siden hendes Død, og ventet paa Dem, Styrmand Butler“ — sagde han.

Captajn Butler aflød sin Fortælling og rejste sig.

Og nu skal jeg hente Brevet, saa kan De selv læse det — sagde Captajnen og gik nedenunder. Lidt efter kom han op med et Dokument, som han bad mig læse.

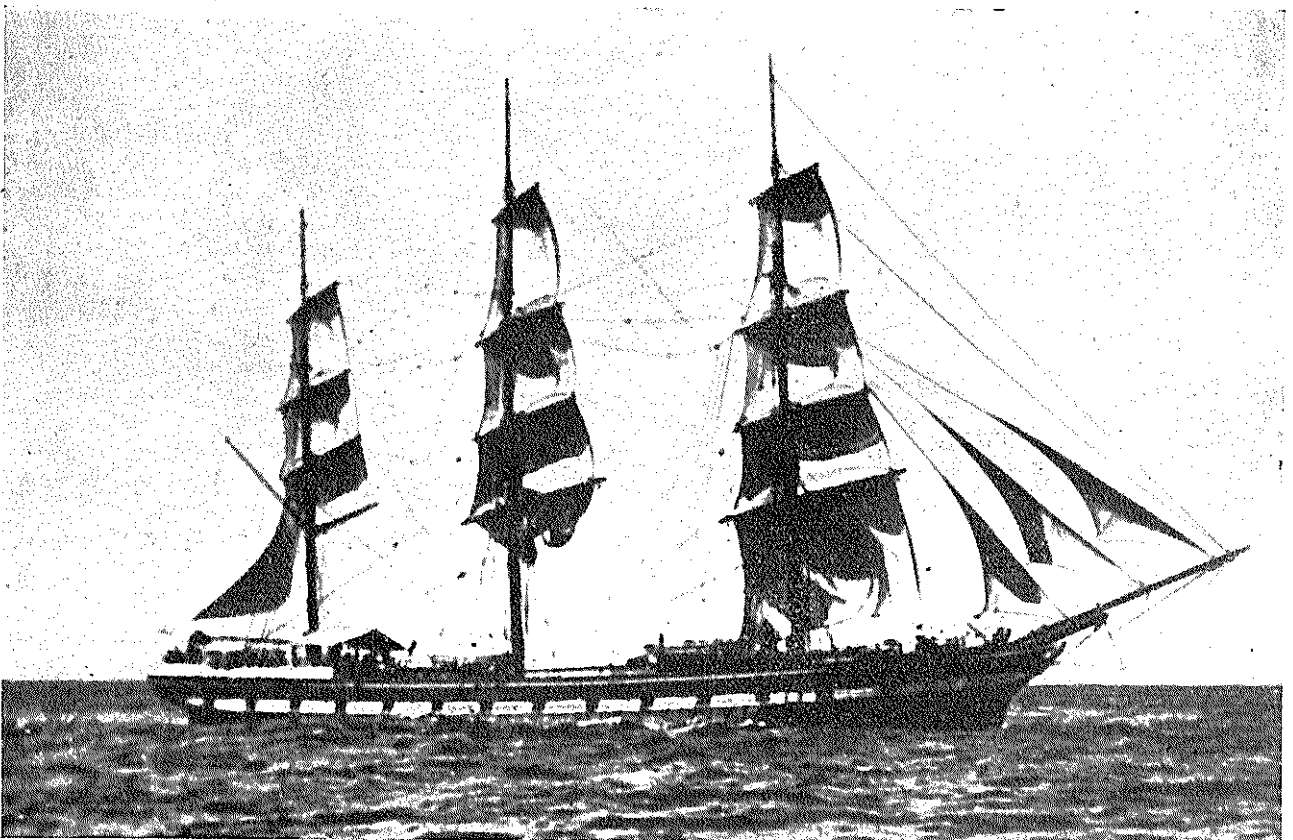
Og jeg læste følgende:

„Kære Styrmand Edward Stone Butler.

Det har altid været min Mening, inden jeg gik bort fra denne Verden, hvor jeg har følt mig saa ene og fremmed iblandt alle, éngang at fortælle noget forunderligt, der har hvilet over mit Liv helt fra jeg var ganske lille. Jeg maa en eneste Gang tale frit ud om den forunderligt sælsomme Magt, der — evigt og altid — har hæmmet mig i mine Handlinger, der har hvilet som en Mare, som en ond Drøm over hele min Eksistens. Jeg vilde aldrig turdet tale derom med noget Menneske, derfor skriver jeg. Og hvorfor jeg, blandt alle jeg kender, netop vælger Dem, véd jeg ikke, en ubevidst Sympati drager mig maaske herimod Dem. Jeg kender Dem ikke meget, og dog synes jeg, at jeg kender Dem bedre end nogen anden. Altid har jeg været og jeg er den Dag i Dag fremmed overfor alle, men det synes mig, som om jeg er en Smule mindre fremmed overfor Dem end overfor nogen anden. Derfor vælger jeg Dem. Og jeg beder

Dem høre paa min Historie. Det varer ikke længe. Den er snart fortalt.

Jeg er født i Norge, højt imod Nord i en lille By, der hedder Mølde. Jeg husker, der var saa smukt i min Fødeby, der laa tæt ud mod Havet med en Krans af Fjælde ind mod Land, høje skønne Fjælde med evig Sne. Men jeg var endnu kun Lille, da mine Forældre emigrerede til Staterne. To ældre Søskende blev i Norge, jeg kom med paa den lange Rejse. Vi havnede omsider midt inde i Amerika, i en lille Flække i Staten Wyoming, tæt ved Yellowstone National Park. Fattigt og elendigt havde det været hjemme i Norge og endnu elendigere blev det her i det nye Land. Vi sultede forfærdeligt, Mor blev syg og døde, Far begyndte at drikke. Hver Nat græd jeg mig i Søvn, jeg led rædsomt af Hunger og blev sommetider saa træt, saa træt, at jeg var nær ved at segne om. En Nat laa jeg vaagen og kunde ingen Hvile finde, laa og kastede mig frem og tilbage paa det haarde Leje, det var kvælende varmt, Ildfluene svirrede ud og ind af de aabne Vinduer i Hytten... da hørte jeg med ét en dejlig Melodi. Som baaren gennem Luften langt, langt borte fra, naaede de skønneste Toner, den mest bedaarende dejlige Musik, ind til mig. Jeg lukkede mine Øjne og laa og lyttede og lyttede. Og pludselig blev jeg saa lykkelig og glad. Det var som al Sulten, al Sorgen, al Nøden veg bort. Jeg laa og lo, jeg længtes pludselig efter at kysse, efter at favne én jeg havde kær. Jeg laa den Nat og blev fra Barn til Kvinde og følte alle en voksen Kvindes hede forjættende Længsler vaagne i mig.



Composite Fuldskipet „Ailsa“ af London, bygget 1870 af Connel i Glasgow, 1061 BT. Sejlede i Coolt-Farten fra Calcutta—Demarra med Kontraktarbejdere til Sukkerplantagerne, gjorde mange hurtige Rejser, mens den tilhørte Sandbach & Tinne, solgtes ved Aarhundredeskiftet til en Araber, ophugget i Jeddah 1907. (Fra Lods Gruelunds Samling).

Stadig spillede det, stadig lød denne herlige Musik, stadig denne lyksalige Musik, atter og atter denne ene livsalige Melodi. Saa mange Gange hørte jeg den, at jeg, da jeg om Morgenen vaagnede, kunde nynne den for mig selv. Hele Dagen gik jeg og sang.... jeg der aldrig før havde vidst, hvad det var at synges. — En Aften forsvandt Far, han kom aldrig mer igen. Jeg flakkede om, naaede til Green River, derfra med Pacifik R. B. til Plum Creek og omsider helt over til Chicago, hvor jeg fik en Plads. Det var i Chicago, jeg første Gang, jeg gik da i mit femtende Aar, opdagede, hvor alle Mennesker var fremmede, hvor jeg ligesom slet ikke hørte til mellem Mennesker, hvor jeg egentlig gik om som i Søvn, gik i en evig Nat og længtes.... længtes efter det skulde Elive Dag. En Aften jeg laa i min Seng, hørte jeg da atter den vidunderlige Melodi. Der sang og klang i Luften, det var et Væld af Toner, bedaarende Toner.... jeg laa dér i min Seng og overværede den skønneste Koncert. Musiken slog om mig, jeg vuggedes i Takt, det følte, som blev jeg baaret gennem Luften, højt, højt op, og den samme Lykkefølelse, den samme Glæde, den samme Fred og Ro.... de samme hede Længsler som dengang ovre i Wyoming Staten beherskede mig nu igen. Jeg lukkede mine Øjne og strakte mine Arme ud, favnende, kaldende, bedende og da.. da.. da traadte ud af Mørket og lige ind i mit Kammer en ung Mand.... jeg vidste straks, at det var ham, ham jeg elskede, ham jeg havde kær, ham jeg havde længtes imod. Jeg trykkede mig til hans Bryst og han tog mig ind til sig.... Dette gentog sig adskillige Gange.... Aarene gik og saa kom jeg her til Philadelphia, til Mr. Cuwers' Sailor home. Her følte jeg hurtig, at Mænd syntes om mig, men, hvor mærkeligt det end maa lyde: der var ingen jeg følte mig draget imod. Mit Blod var hedt og rullede rask igennem mine Aarer, jeg havde et heftigt Temperament, jeg vil aldeles ikke gøre mig bedre end jeg var: jeg var slet ikke kysk. I Fantasien fejrede jeg den hedeste Kærlighed med ham, jeg havde kær, men som jeg nu begyndte at forstaa, at jeg aldrig skulde møde her i Livet. Aarene gik, jeg levede og levede dog ikke. Jeg gik om som en Skygge, som én, der intet Sted hører hjemme, som en Fremmed blandt Menneskene. Det var, som var jeg sat udenfor det Hele, som om jeg var kastet bort derfra, hvor jeg havde hjemme, som var jeg med Vold revet bort fra min egen Verden. Med Mellemrum kom den vidunderlige Melodi til mig og gjorde mig glad og lykkelig, med Mellemrum saa' jeg min Husbønds kære Ansigt komme frem af Nattens Mørke, sommetider saa' jeg kun hans Ansigt, til andre Tider viste han sig fuldstændig, han smilede til mig, kysede mig.... og gled atter bort.

Mit Liv var et Drømmeliv, min eneste Glæde var at nynne den dejlige Melodi. En Søndag satte jeg mig hen til Pianoet i Salonen, jeg kunde ikke spille og dog blev mine Hænder ligesom drevet mod Tangenterne, og før jeg vidste af det, spillede jeg.... jeg, der ikke kendte en Note og aldrig før havde siddet foran et Piano.... jeg spillede.... og spillede.... Det var naturligvis min Melodi. Det var, som om mine Hænder blev førte over Tangenterne.

Med ét rejste der sig en Mand i Salonens fjer-

neste Hjørne. Det var en Førstemester Harry Dawson, der ligesom De, Styrmand Butler, kom her ofte.

Mr. Dawson rakte mig sin Haand.

Jeg har aldrig vidst, De spillede, Miss Lirken, De spiller udmærket, og Beethoven.... selveste Beethoven, hvor jeg husker den Sonate, Opus 7. Mor var musikalsk akkurat som De, Miss Lirken, hun spillede den ofte, da jeg var Dreng. Jeg beder Dem, Miss Lirken, spil noget mere.

Men jeg kunde naturligvis ikke spille mere, jeg blev rød som en Hummer, jeg anede ikke, hvad Beethoven var for noget, jeg havde jo kun nynet og spillet min Melodi, jeg blev flov, jeg havde slet ikke set, at Mr. Dawson var i Salonen, jeg rejste mig og løb ud.

Aah hvor jeg led de Aar, jeg længtes efter Kærlighed, efter at give efter, at tage, efter et eget Hjem, efter en Mand, efter et Barn. Og der var jo mange, der vilde have mig. Men det gik med alle, som det gik med Dem, Styrmand, thi De har jo ogsaa engang bedt mig blive Deres. Men jeg kunde ikke. Hver Gang én gav mig et Kys, hver Gang én talte til mig om det, da saa' jeg ham for mig — ham, der kom til mig med Melodien. Hver Gang én bad mig blive sin, da stod han ved min Side og hans Øjne var saa bedrøvede, saa fortvivlede, jeg syntes, jeg kunde mærke, hvorledes han sled mig fra den anden. Og jeg sagde Nej og Nej.... og løb fra alle.... som jeg i sin Tid løb fra Dem, Styrmand Butler. En, der ikke hørte denne Verden til, kaldte paa mig og jeg maatte lyde.... thi heller ikke jeg hørte til her paa Jorden....

Nu er jeg træt. Træt har jeg altid været, men aldrig i den Grad som nu. Nu holder jeg ikke ud at leve her mere.... her, hvor jeg intet har at gøre.... nu vil jeg ind i Døden og maaske dér for evigt blive knyttet til ham, jeg hører til. Forleden Nat lød min Melodi igen, voldsommere, skønnere, pragtfuldere end nogensinde før. Jeg længes efter, baaret paa disse Toner, at flyve bort, at flyve ham i Møde, som jeg dog aldrig møder her paa Jorden. Her har jeg altid været en Fremmed, nu vil jeg hjem....

Vil De forstaa en Smule af, hvad jeg har skrevet. Styrmand Butler? eller vil De — som andre Mennesker sikkert vilde — synes jeg er gal?

Alligevel, De skal have min sidste Hilsen.

Lirken."

Jeg saa' op fra Brevet og vilde spørge Captajn Butler om saa meget, om baade det ene og det andet.

Men den gamle Captajn var gaaet nedenunder.

En Havfugl skreg højt oppe i Luften. Tykke uldne Skyer i nordvest og en fjern Summen som af Millioner af Bier, behøvede Storm.

Ogsaa jeg gik ned.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer

„MARITIME“

Telefon 4120

Statstelefon 16

KOKKEN SOFUS

PETROLEUM

LARSEN

OG CO.



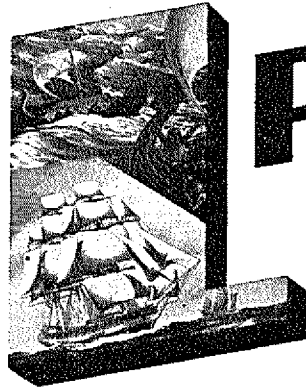
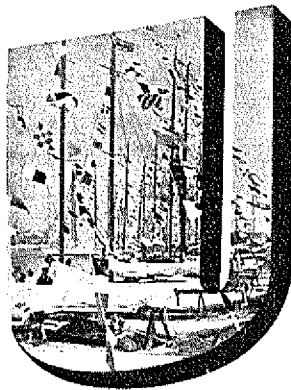
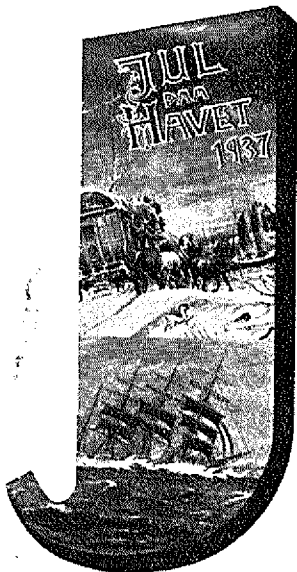
JUL PAA HAVET

„Jul paa Havet“ er først paa Pletten af alle Julehefter, hvilket er en Nødvendighed for at naa ud til de mange forskellige oversøiske Pladser, hvor det bliver sendt til Slægt og Venner, som en kærkommen Julehilsen, og det er i Aar mere indholdsrigt, elegant og fyldigt end nogensinde før, en virkelig smuk og repræsentativ Hilsen fra Danmark.

Naar vi har kunnet gøre Juleheftet saa smukt og godt, er det fordi *vore største maritime Kunstnere og Forfattere* har stillet

„Jul paa Havet“. *Eneste Julehefte i sin Art i Europa. Dette Hefte vil blive modtaget med Glæde af enhver som en kærkommen Julehilsen fra Danmark, thi det er saa dansk i hele sit Indhold, og bringer en Masse underholdende og virkelig gode Fortællinger, skrevet af Folk, som har tilbragt hele deres Liv i Forbindelse med Søen.*

Paa efterfølgende 2 Sider har vor Medarbejder *Schøslær-Pedersen* malet et pragtfuldt Billede af „Niels Juel“s Besøg i Spithead



sig i Brechen for at skabe et virkelig smukt og nationalt præget Julehefte.

Med sine *mange Farvebilleder af Skibe* og med sine *glimrende, underholdende Fortællinger*, trykt paa smukt Papir, er „Jul paa Havet“ en af de bedste Gaver, man kan bringe enhver, der har Interesse af Søen og Kærlighed til, hvad der er dansk.

Forsiden viser i Aar et meget stemningsfuldt Maleri af *Oscar Knudsen* af en Deligence der ankommer til Færgestedet, og straks naar man aabner Bladet, fremtræder Titelsiden med et smukt Farvebillede: Vikingernes Togt mod det fremmede. Af dette Billede er *Olaf Gynt* blevet inspireret til nedenstaaende Digt, som præger Titelsiden:

Se dig tusind Aar tilbage:
altid lænkes Danmarks Sage
til et Sus af solblaa Bølger, til et Brus af kridhvidt Skum.

Denne salte, barske Brænding
var de hundred Slægters Kending
helt fra Dragesnekkens Tider frem til Cunards Luxusrum.

1937, just i det Øjeblik, da det engelske Kongeskib „Victoria and Albert“ passerer det danske Marine-skib.

Forfatteren Knud Andersen har skrevet en rigtig Sømandsoplevelse: „Et Juleeventyr“, og *Martha Lichtenberg Madsen* en Livsskildring: „Hans Christian Broge“, *Otto Wang* en fantastisk Fortælling: „Slangeringen“.

Om den frygtelige Julekatastrofe 1811, hvor Englænderne forliste med 1951 Mand ved Jyllands Kyst, har *Kay L. Brand* fortalt.

Vor nationale Marinedigter *Axel Juel* har skrevet et pragtfuldt Digt: „Sundet ud“.

Marinemaleren *Vilh. Arnesen* et pompøst Maleri af Helsingør Red i Sundtoldens Dage, velvilligst udlaant af Helsingør Byraad, Marinemaleren *Fr. Landt* et flot Farvebillede af det gamle Skoleskib „Viking“, samt et herligt Farvebillede „Skagen rundt“ efter Maleri af Johan Kock.

Thomas Olesen Løkken har skrevet om den jydsk Redningsmands Kamp mod Hav og Brænding, og heri skildres det Mod og

Et bedre Julehefte er aldrig udkommet

Udkommer den 15. Oktober

den Uforfærdethed, som den jyske Redningsmand viser.

En Beretning, som fremkalder fornøjelige Minder hos enhver Lystkutterejer har **Ralf Bech** skrevet: „Fra Lystkutterens Dagbog“, og **Kay Larsen** har skrevet om „Jul i den forkerte By“, en dramatisk Beretning om hvad der skete i gamle Dage i vore Kolonier.

„Familiens Haab“, en Novelle af **Martha Lichtenberg Madsen**, lidt sentimental, men grebet ud af Livet, og vil hos enhver Sømand fremkalde Mindet om de allerførste

„Viking“, „Grace Harvor“, „Ponape“, „Penang“, og den danske Skonnert „Vera“.

Allan Larsen bringer et Digt om Skibshunden „Karo“.

„Vikingen“ har fra en af sine Venner faaet sendt en autentisk Beretning med Billeder af **Styrmand H. M. Sejer**: „En drøj Jul paa Søen“, en virkelig Livsskildring, en Sømands lidt kyniske Syn paa Livet, men hans fuld-



Dage som Skibsdreng. — Saa er det lykkes „Jul paa Havet“ at erhverve en Fortælling af **Axel Heidam**: „Barnet“, en af de bedste Fortællinger, der er skrevet om den danske Fiskers Liv, saa fint præget og ægte, som den kun kan skrives af den fødte Skribent, der har levet sit Liv mellem de Mennesker, han skriver om. Alene for denne Fortællings Skyld er Heftet værd at eje.

E. Plaugmann har oversat den estniske Digter Balmonts Digt: „Albatros“.

Atter bringer „Jul paa Havet“ en Række Farvebilag, idet **H. Schøsler-Pedersen** har malet nogle af de rigtige gamle Ostindiefarere „Montreal“ og „Kronprins Friedrich“, og **Fr. Landt** en Dobbeltside: „En sjælden Parade i Øresund“, 1936, en Række af de finske Sejlere, med det gamle danske Skoleskib

stændige Omvendelse grundet paa hans vidunderlige Redning efter de frygtelige Strabadser han har maattet udstaa i Stormnatten.

„Fest i Lystbaadehavnen“ er et pragtfuldt Farvebillede, som rigtig hensætter enhver Sejlsportsinteresseret til Sommerens glade Liv. — „Peter Pral“ og „Kokken Sophus“ samt **Spillet „Sørøverskatten“** findes ogsaa i „Jul paa Havet“.

Dette pragtfulde Julehefte afsluttes paa Bagsiden af et Maleri af **Osvold Jensen**, „Peters Jul“.

Heftet bringer i Aar 8 Sider mere underholdende Læsestof end sidste Aar, og flere Billeder af Sejlskibe end nogensinde før, og det har været vor Op-gave i Aar at gøre Heftet til det største og mest indholdsrige Julehefte, der endnu er udkommet, og vi haaber, vore Læsere vil bruge det som Julegave.

Prisen er 2 Kroner.

Vent ikke med at købe „Jul paa Havet“ til December, thi de foregaaende Aar har vist, at Bladet er udsolgt længe før Jul. Bestil det allerede nu, saaledes at Deres Forhandler kan sikre sig et tilstrækkeligt Antal Eksemplarer.

Et smukkere Julehefte er aldrig udkommet

Naar Ocean-Giganten

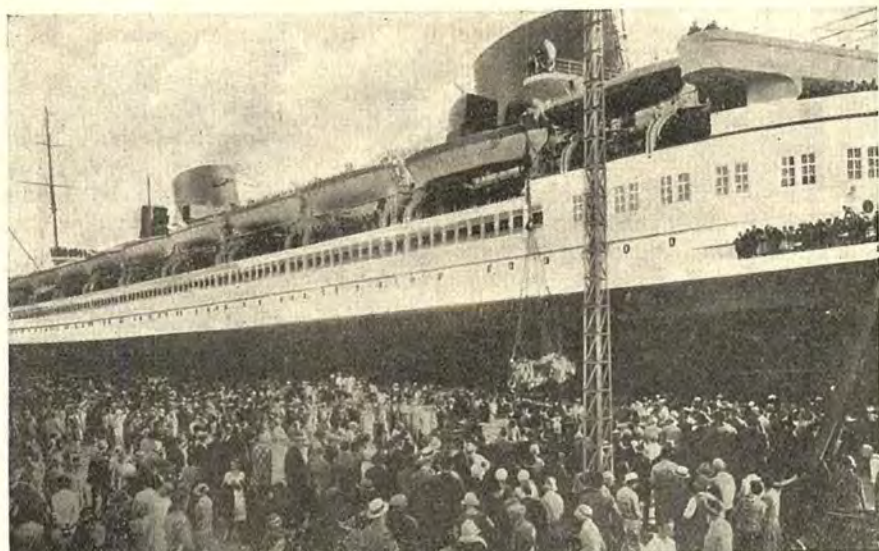
Af CHARLES NYLANDER

mindsker Fart

Den Præcision, man forlanger af de store Dampere, der krydser Nordatlanten, er det en Ære for Kaptajn og Besætning med Anspændelse af den yderste Kraft at overholde. Men selv de største Anstrengelser kan være forgæves, naar Vind og Vejr er imod. Da maa selv de største Skibe gaa med mindsket Fart.

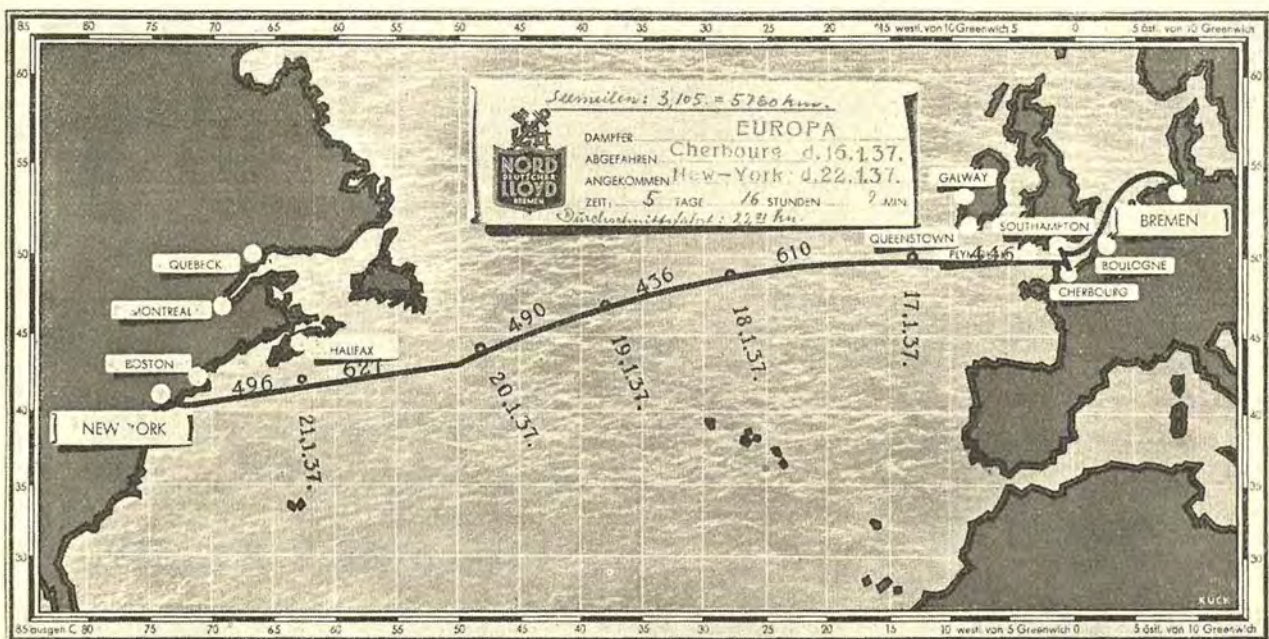
De 2 Søsterskibe, „Europa“ og „Bremen“, vil være kendt af mange Danske som gode og hurtige Skibe. Da de normalt udfører Rejsen Bremen—New York med en vidunderlig Præcision, er det interessant at følge dem paa 2 forskellige Ture, for deraf at faa et Begreb om, hvad de kan komme ud for.

Til Sammenligning af Overfartstid skal herfor først anføres Turbine-Ekspressen: „Bremen“s Rejse Nr. 102 i Jan. 1935, fordi netop denne Rejse er den hurtigste, Skibet øverhovedet har tilendebragt i sin forholdsvis korte Løvetid. Til Orientering skal forinden oplyses, at Skibenes højest opnaaede Hastighed er 28,51 Sømil eller 52,9 km i Timen, hvilket igen giver 14,7 m pr. Sekund — en paa Søen anselig Fart, svarende til jævn Bilkørsel. Fra Skibsjournalen tages saa følgende:



Afgang fra Bremerhaven.

Afgang: Cherbourg (Frankrig) 5. Jan. 1935.
Ankomst: Ambrose Kanal Fyrskib (U.S.A.) 10. Jan.
Rejsetid: 4 Dage, 17 Timer, 56 Minutter.
Udsejlet Distance: 5092 Sømil = 5736 km.
Gennemsnitsfart: 27,22 Sømil = 50,5 km pr. Time.
Bedste og første Døgnsejlads gav i udløbet Distance: 692 Sømil = 1270 km.
Næstbedste og anden Døgnsejlads gav i udløbet Distance 690 Sømil.





»Europa« 18. Januar 1937 paa 28° 35' W. L., 48° 37' N. B. Havet set fra Agterdækket.

Trediebedste og tredje Døgnsejlads gav i udløbet Distance: 681 Sømil.

Af dette Uddrag af Skibsjournaler fremgaar det, at Præcision har været fremherskende i Jættens Flugt over Oceanet fra den gamle til den nye Verden, hvilket Aarstiden taget i Betragtning er bemærkelsesværdig.

Hermed rykker vi saa frem til indeværende Aar 1957 med dets mange og stærke Storme og tager saa et Uddrag af Skibsdagbogen fra en Overfart i Storm, — ja, Orkan, thi Vindstyrken var overvejende 11, hvilket i Atlanten — i Reglen da — giver Sejlads mellem Vandbjerge paa op til ca. 18 Meters Højde. En saadan Sejlads kan modsat førstnævnte ikke blive med Præcision, selv for et af Jordens største Skibe, hvilket gør det interessant — i Særdeleshed for os staaende inde paa Landjorden — at følge Kampen med de mægtige Naturkræfter. Af samme Grund vil vi saa her gaa i Detailler for Rejse Nr. 151, udført af Onadruple-skruet Turbine Express »Europa« vestværtsgaaende.

»Europa«. Kommodore: C. W. Hagemann.

Deplacement: 56,590 Ts. Længde: 286 m. Bredde: 31 Meter. Dybgang: 10,55 m.

Afgang fra Bremerhaven d. 15. Jan. 1957 Kl. 12,00 (mellemeuropæisk Tid). — Distance til Southampton Pier: 469 Sømil.

Afgang fra Southampton d. 16. Jan. 1957 Kl. 12,55

(vesteuropæisk Tid). — Distance til Cherbourg Red: 92 Sømil.

Afgang fra Cherbourg d. 16. Jan. 1957 Kl. 19,50 (vesteuropæisk Tid). (Se Tabellen næste Side).

Distance: Cherbourg (Frankrig) til Ambrøse Channel Lightship: 5105 Sømil = 5760 km.

Rejsens Varighed: 5 Dage, 16 Timer, 9 Minutter.

Gennemsnitsfart: 22,81 Sømil = 42,4 km i Timen.

Altsaa: Jættten har maatte neje sig for Havmajestæten, Kong Neptun og hans Rige gennem mindsket



»Europa« 19. Januar 1937 paa 38° 18' W. L., 46° 03' N. B. Havet set fra Broen.

| 1937 Januar | Positioner | | Udløbne Somil | Vindretning Vindstyrke | Vejr | Sø | Hændelser |
|----------------|-------------------|-------------------|------------------|---------------------------|------|----|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| | nordlig Bredde | vestlig Længde | | | | | |
| 16. | Cherbourg | | — | W-S-W 4 | | | Kl. 19 ⁴² Cherbourg Mole. 2 Sømil ude |
| 17. | 49° 57' | 13° 07' | 446 | Syd N. W 5-7 | | | Overtrukket. Regntykning. Temmelig grov Sø |
| 18. | 48° 37' | 28° 35' | 610 | W-N-W 6-10 N-W 11 | | | Vekslende Skydække. Svær N-W Storm. Snebyger. Høj Sø og meget høj W-N-W Dønning. <i>Reduceret Fart</i> |
| 19. | 46° 03' | 38° 18' | 436 | S-W 8 West 11 | | | Overtrukket. Svær Veststorm. Høj Sø og meget høj Vest Dønning. <i>Reduceret Fart</i> |
| 20. | 43° 16' | 49° 06' | 490 | W-N-W 7-9 | | | Vekslende Skydække. Snebyger. Høj Sø og høj Dønning. <i>Reduceret Fart</i> |
| 21. | 41° 43' | 63° 05' | 627 | S-O 5 W-S-W 5 | | | Overtrukket. Regntykning. Temmelig grov Sø |
| 22. | New York | | 496 | Syd 2 | | | Overtrukket. Taaget. Regntykt. Næsten rolig Sø. Passeret Ambros Kanal- Fyrskib. Kl. 6 ⁵¹ (E. S. T.) |

Fart d. 18., 19. og 20. Jan., og saa ved vi alle, det har været slemt.

Man siger, at Sømanden er af faa Ord! Og det er rigtigt, thi han eksisterer i Kendsgerninger. Hans Liv i Arbejdsdagen er opbygget Led for Led af Kaldets Virkelighed. Han fører Skibsdagbogen i Telegram-Sprog — færrest mulige Ord og aldeles ingen Udsmykninger. Men det har været slemt, thi mellem Linierne taler Kendsgerningerne og siger: at der i Sømandens Haand er lagt Million-Værdier og Tusinder af Nutidens forjagede Hastværkspassagerer, der for enhver Pris skal hurtigst mulig frem. Derfor har

han maattet lade Maskintelegrafren staa paa: „Halbvoraus“ i 5 af Rejsens Døgn.

Man forestiller sig Tabet i Ocean-Ekspressens Driftsomkostninger pr. forsinket Etmaal, naar det anfores, at dens Besætning udgør 1060 Mand (Mariager har 1095 Indb.). Passagerlisten udviser i Reglen pr. Overfart ca. 2200 Personer Storehedinge har 2285 Indb.). Dens 20 oliefyrede Kedler forbruger pr. Normaloverfart ca. 5500 Ts. Brændselolie.

„Full speed ahead“ er tvingende Nødvendighed.

Ch. Nylander.

Til Fanø Navigationsskoles gamle Elever

I Anledning af Fanø Navigationsskoles 75 Aars Jubilæum sluttede en Kreds af de fra Navigationsskolen udgaaede Skibsførere og Styrmand sig sammen for at oprette et Fond, hvis Indtægter anvendes som Legater til mindrebedlede og værdige Elever paa Fanø Navigationsskole.

Det stod klart for Stifterne, at den bedste Maade, hvorpaa alle vi, der er udgaaet fra Fanø Navigationsskole, og som gerne vil se den opretholdt og betrygget ud i Fremtiden, kan opnaa dette, er ved at sikre Skolen en fremtidig Tilgang af unge og dygtige Elever. — Hertil vil en Legat-Kapital saa stor som mulig virke fremmende.

Ved Gaver fra Stifterne og en Kreds af nærtstaaende gamle Elever samt Fanø Navigationsskole venligsindede Mænd indenfor Søfarten, var der ved Fondens Oprettelse i Efteraaret 1935 tilvejebragt Kr. 6,844,74. — Midlerne er nu vokset til Kr. 9,665,74.

Hvis alle gamle Elever, som har lyse og gode Minder fra Opholdet paa Fanø Navigationsskole, og som igennem deres Liv og Arbejde har haft Gavn af de paa Fanø Navigationsskole indhøstede Kundskaber, Iver for sig giver et Bidrag efter Evne, vil Fonden kunne blive saa stor, at den betyder noget virkelig.

Vi opfordrer alle gamle Elever fra Fanø Navigationsskole, der med Glæde tænker tilbage paa deres gamle Forstandere, Forstander Nic. Sørensen og Forstander Gustav Sørensen, til at hædre disse to Mænd

og deres Livsværk ved at give et Bidrag til Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond.



Fondens Midler forvaltes og anbringes i Overensstemmelse med Fundats af 19. Januar 1937. — Fundatsen er konfirmeret af Kongen, ligesom den er godkendt af Søfartsministeriet.

Endvidere skal Fondens Regnskab, Midlernes Anbringelse og Tilstedeværelse samt Uddelingen aarlig revideres af Søfartsministeriet.

Bidrag til Jubilæumsfonden kan sendes til nedenstaaende Bestyrelsesmedlemmer.

Esbjerg, Februar 1937.

Kaptajn L. P. Larsen, Stormgade 85, Esbjerg.
Kaptajn H. Chr. Clausen, Strandbygade 1, Esbjerg.
Kaptajn P. Chr. Jacobsen, Frodesgade 25, Esbjerg.
Kaptajn Knud M. Nielsen, Nordby, Fanø.
Skibsreder Knud Lauritzen (Formand),
Hammerensgade 1, København K.

| | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GØTA  Badmotorer 2½—7 HK fra Kr. 357,00 incl. Tilbehør | ARCHIMEDES  Paahængsmotorer 2-20HK |
| SVENSK MOTOR A/S Havnegade 41 København Telf. Contr. 7024 | |
| LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raolie- & Dieselmotorer | |

Her er en Forklaring paa Spøgelsesskibet

Mary Celestes Gaade



DET var en Aften i December 1922 ude paa Atlanten om Bord paa en Fragtdamper ikke langt fra Azorerne. Vi havde lige spist. Der var den store, tykke Hollænder Pietje, som røg sin Pipe i Tavshed, og en anden Hollænder, Vermeersch, en gammel Portugiser, Pedro Alvarez, som havde sejlet paa alle Jordens Have, og mig. Vi blundede lidt, medens Havets Aftenstillehed sænkede sig over os. Vi hørte Maskinens regelmæssige Lyd.

Pludselig rejste Alvarez sig op fra en lang indre Drøm, hans Øjne var rædselsslagne, og med skælvende Stemme udbød han:

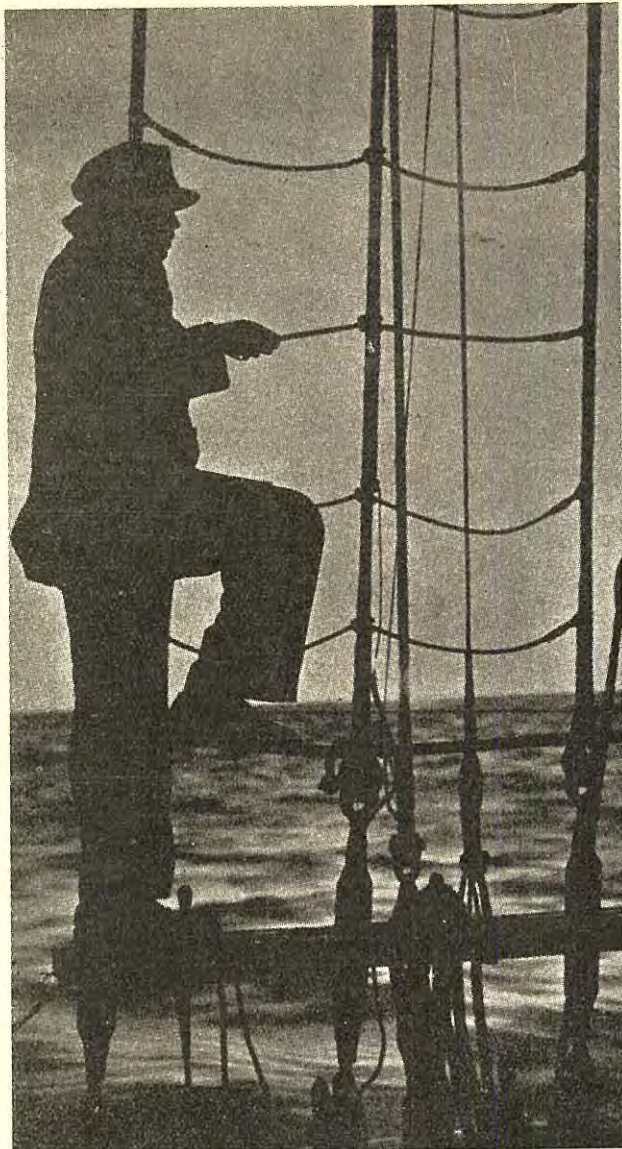
— Er det ikke den 13. December? ... 13. December 1922?

— Jo, sagde jeg forbavset Og, hvad saa? — Det vækker dine Erindringer, Gamle?

Men han svarede ikke. Han var bleg, og hans Hænder rystede frygtelig. Pludselig gik han hen mod Døren, aabnede den og udstødte et højt Raab.



Skibet uden Mandskab, Mary Celeste, har optaget mange Sind. Alle Sømænd har hørt om dets Endeligt 1872, men ingen kan give Forklaringen. Maaske er denne Forklaring rigtig? Kender vore Læsere en bedre Løsning?



Klabautermand.

Hans Øjne udtrykte dyb Bevægelse

— Hvad er der dog i Vejen? brummede Pietje.

Den Gamle vendte sig om mod os, og med dyb Stemme svarede han:

— Den er der Den Spøgelsesskibet!

Rædslen slog os. Saa hørte vi et enormt Latterudbrud, og Pietje gik hen mod Døren, aabnede den, idet han raabte:

— Desto bedre, den har jeg længe villet se!

Jeg stod lige bag ham, og vore Øjne søgte at udforske Horisonten. Vi saa intet andet end Natten og Taagen over Havet. Men pludselig var det vær Tur til at udsæde et Skrig: ikke langt fra os, i nordlig Retning, saa vi den svage Form af en Brig for fulde Sejl jagende forbi os. Vermeersch, som ogsaa havde set den, udbrød:

— Det er den gamle Idiot til Alvarez, som giver os Syner Spøgelsesskibet nej, lad os spørge Officeren paa Broen, om han har set noget

Han gik selv op og kom lidt efter tilbage og trak kun paa Skuldrene. Officeren havde intet set, absolut intet set. Han raadede os til ikke at bryde os om den

Slags djævelske Tøjerier. Da vi kom ned igen, begyndte Alvarez igen at fortælle.

— Jeg kender det, sagde han. Jeg kan fortælle om Spøgelsesskibet fordi jeg har besøgt det jeg har været om Bord paa det

Et Blik paa hans blege, ophidsede Ansigt standsede vor Latter. Men han fortsatte:

— Jeg har ellers villet bevare det som en dyb Hemmelighed, men hør nu i Dag er det den 15. December 1922. Saa er det lige 50 Aar siden, nøjagtigt paa Dagen, at vi mødte den, netop her, paa Vejen til Azorerne. Det er underligt.

Han tog en Slurk Rom ligesom for at faa Mod, og han fortsatte.

— Vi var femten, som havde mødt den. Alle de andre er døde, og hver Gang efter at have set det Syn, som det jeg lige nu saa Det kommer altid til at passe det narrer aldrig jeg er den sidste Overlevende, og saa er det maaske min Tur nu; jeg er fordømt til at forsvinde; saa er det paa Tide, at jeg taler; I bør vide

Han rystede paa alle Lemmerne, mens han drak endnu nogle Glas Rom.

Og saa tog hans Beretning Fart:

— I 1872 var jeg femten Aar gammel, og jeg var lige kommen ud at sejle. Med en Tremaster kom jeg til New York, men ved Ankomsten blev Kaptajnen sat fast for Kontrebande, eller hvad ved jeg, og Besætningen blev fyret. Saa var det, at jeg paa en Beværtning nede i Downtown blev hyret af en Kaptajn Moorgier, som førte den tremastede, engelske Bark „Dei Gratia“. Jeg tror, Skibets Navn skal betyde: Guds Naade. Og den 2. December tog vi saa afsted mod Gibraltar. De første Dage paa Rejsen skete der intet bemærkelsesværdigt; vi havde god Vind, godt Hav, alt brilliant om Bord, da der om Eftermiddagen Kl. 2 blev raabt fra Udkiggen:

— Skib i Sigte mod Nord!

Kaptajnen tog Kikkerten og stirrede længe. Saa hørte vi ham sige:

— By God! Drømmer jeg, eller hvad er det? Han kaldte paa Styrmanden.

— Hei, John, se dog her. Hvad tror De?

Styrmanden stirrede saa underligt gennem Kikkerten.

Nervøst gentog Kaptajnen sit Spørgsmaal:

— Tror De ikke ogsaa, det er

— Jo, svarede Styrmanden endelig, jeg tror ogsaa, det er „Mary Celeste“, ja, Kaptajn! Det er mærkeligt!

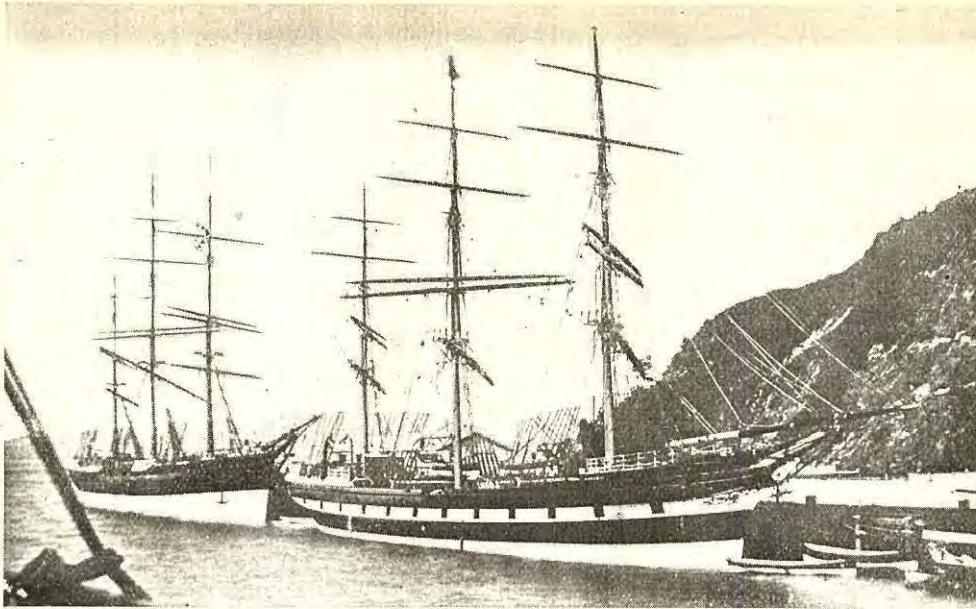
En underlig Angst bredte sig over hele vort Skib. Man kunde endnu ikke sige hvorfor, men „Mary Celeste“s Navn blev derefter kendt over hele Atlanterhavet og kendes endnu af ældre Sømænd som det forfærdelige Skib, der drev rundt uden Kaptajn, uden Styrmand, uden Mandskab om Bord, det farlige, mystiske, forladte Skib paa Atlanten. Det sejlede rundt med sin Hemmelighed, en Rædsel for alle og et Varsel om Ulykke.

— Ved De, hvor „Mary Celeste“ skal være i Dag? spurgte Kaptajnen.

— Den har forladt New York den 7. November, sagde Styrmanden. Jeg har selv set den tage af Sted.

— Well, saa skulde den normalt være i Plymouth nu.

Han gjorde nogle Skridt frem og tilbage i Tav-



„Huron“, bygget 1875 af Palmers & Co., Newcastle, til New Zealand Shipping Co., London, 1053 Br. T., solgt til Finland, fik Navnet „Hermes“. — Fra Lods Gruelands Samling.

hed, hensunken i dybe Betragtninger. Saa vendte han sig mod os.

— Hør, sagde han, vi maa have Klarhed, vi maa styre hen til den nu.

Det store Mysterium paa Havet begyndte

Nogle Timer efter kom vi den saa nær, at vi kunde se alle Detaljer. Vi kunde konstatere, at alt var i Orden om Bord, Sejlene var, som de skulde være. Skibet saa komplet ud, som det skulde. Der syntes intet at være i Vejen. Blot viste der sig intet levende om Bord absolut intet!

Det var det mærkeligste, vi endnu havde set. Det sejlede af Sted for fulde Sejl uden Mandskab om Bord.

— Jeg tror, at Djævelen har taget dem, sagde vor Styrmand.

— Det er Spøgelsesskibet, hviskede Irlænderen Duncan.

— Stille, sagde Kaptajnen, sæt Baaden i Vandet, jeg tager med over!

Duncan, Pedro og jeg roede over med Kaptajnen. Ti Minutter senere stod vi paa „Mary Celeste“s Dæk.

Ingen viste sig. Fra Dybet af Skibet følte vi Rædslen gribe efter os

Jeg fulgte efter Kaptajnen, han gik hastigt. Alt syntes at være i skønneste Orden. Pludselig mumlede Kaptajnen en Ed mellem Tænderne Skibsjournalen om Bord var skrevet nu samme Dag. Den havde Datoen: 15. December. — —

Men vi fik Tid til at reflektere over dette.

Et Skrig fra Broen fik os til at løbe til Hjælp. John kom os i Forkøbet løbende os i Møde.

— Oh, Kaptajn Kaptajn Ved Gud vi har gennemført alt ingen om Bord alt er i Orden og i Kabyssen er der Ild paa Komfuret — og en varm Høne i en Kasserolle paa Bordet. Der var nogen —.

Da lod endnu et gennemtrængende Skrig, og Duncan kom vaklende bleg hen mod os.

Hurtigt gik vi hele Resten af Skibet igennem med alle Nerver spændt til det yderste. Vi kunde intet forstaa intet fatte.

Der var ikke det ringeste Spor af Mennesker indtil vi trænger ind i den lille Salon. Ea kold Gysen farer igennem os, da vi dér ser en blaa Damedragt med hvide Prækker ligge paa Divanen To Kopper The stod paa Bordet urørte. Men der laa en Kniv med frisk Blod Menneskeblod?

Da var det, at mit Øje faldt paa Kaenderen paa Væggen, og jeg glemmer aldrig Datoen Fredag den 15. December 1872.

Alle Tidets største Mysterium paa Havet.

Der blev en stor Stilhed. Vi holdt os tavse alle turde ligefrem intet sige. For hvad vilde det næste blive?

Saa' lod det forfærdelige Skrig igen ... for tredje Gang.

Vi skyndte os rundt alle Vegne vi gennemførte Skibet paa Kryds og Tværs, men der var ingen om Bord. Og hvad der var det mest mærkværdige: alle Redringsbaadene var der. Hvordan kunde Besætningen da være forsvunden? Der var ingen Forklaring. Og Gaaden er heller aldrig bleven opklaret siden, men alle gamle Sømænd kender Historien om „Mary Celeste“, der drev forladt om i Atlanterhavet som en Fare for Sejladsen og som et uforklarligt Mysterium. Ingen har nogen Sinde hørt noget om Besætningens Skæbne Nej, jeg siger jer, det var Spøgelsesskibet

Vi slæbte den ind til Azorerne, men efter den Dag har man søgt og søgt, men ingen Steder faaet nogen Forklaring. Mysteriet om „Mary Celeste“ er aldrig bleven opklaret.

Den gamle Sømmand tilføjede med hviskende Stemme:

— I vil nu forstaa, hvorfor — i Dag, den 15. December 1922, ud for Azorerne — jeg har villet se, om Spøgelsesskibet vilde vise sig for mig endnu en Gang et halvt Aarhundrede efter, at det første Gang viste sig og jeg har set det nu igen det vil sige, at jeg skal dø snart. Nu er det min Tur For alle de andre, der har set det, er døde.

Vi prøvede at berolige ham, men han rystede bare paa Hovedet.

Den følgende Morgen tvang et Brud paa Maskinen os til at gaa ind til Saint-Michel-des-Acores, den selv-samme Havn, hvor for 50 Aar siden Spøgelsesskibet var ankrat ind med sin Last af Hemmeligheder og Rædsler.

Den gamle Sømands Beretning havde gjort et dybt Indtryk paa os alle, mest paa mig, der var den yngste om Bord. Jeg besluttede at faa mere at vide om dette Mysterium. Næppe var jeg derfor kommen i Land paa Azorerne, før jeg spurgte flere ældre Sømænd i Havnen om Oplysninger. Der var tre, der sagde til mig, at de havde set „Mary Celeste“, og de havde det bestemte Indtryk, at Djævelen selv var om Bord.

Det var Djævelens Skib.

Havnekaptajnen, som jeg ogsaa talte med, sagde, at alle de Undersøgelser, der af Politiet og Myndighederne i England var bleven gjort gennem de mange Aar derefter angaaende „Mary Celeste“s Gaade, ikke havde ført til noget som helst Resultat. Skibet havde aldrig udleveret sin Hemmelighed.

Det største Sømysterium for alle Tider forblev uløst.

Plaget af dystre Tanker gik jeg om Bord igen.

Næppe var jeg kommen om Bord, før Pieje kom mig i Møde.

— Alvarez ligger for Døden, sagde han. Det er Apoplexi. Staklen har ikke langt igen. Han er styrtet paa Dækket under Anfaldet og har slaaet Hovedet til Blods.

Da jeg skyndte mig til den Gamle, rejste han Hovedet op og sagde:

— Spøgelsesskibet har dræbt mig som de andre!

En halv Time efter udstødte han sit sidste Suk. Han var død.

Det sidste Spøgelse.

Aarene gik, og Kampen for Tilværelsen som Sømand rundt paa alle Have havde efterhaanden faaet mig næsten til at glemme „Mary Celeste“s Mysterium, da en Dag i New York Historien kommer frem i min Erindring. Jeg gik nede i det Havnekvartier, hvor Alvarez havde sagt mig, at Besætningen var bleven

hyret til „Dei Gratia“. Der var ingen, der vidste noget. De fleste lo ad Historien. Men jeg kom ind i en Smøge i Kvarteret, hvor nogle Gangsters holdt til i skumle Huse, og hvor jeg bemærkede en gammel Særling, hvis Ydre interesserede mig. Han sad for sig selv ved et Bord i Beværtningen og drak et Glas Gin. Det var tydeligt nok en gammel Sømand, som havde oplevet meget. Han saa ikke hyggelig ud. Jeg inviterede ham paa en Whisky, og vi kom hurtigt i Snak.

Men da jeg under Samtalen pludselig spurgte ham, om han kendte noget til Historien om „Mary Celeste“, sendte han mig et mærkeligt ondt Blik.

Nej, han kendte intet til denne Historie.

Og brød sig heller ikke om at kende noget til den. Haabløst at søge at faa noget at vide, tænkte jeg, og forlod lidt efter den skumle Smøge.

Men da jeg var drejet om Hjørnet og stod og tændte mig en Cigaret, lagde en mager, knoglet Haand sig pludselig paa min Skulder. Det var den gamle Særling, der var fulgt efter mig.

— Undskyld mig, sagde han, men jeg hørte Dem spørge om „Mary Celeste“. Hvorfra kender De denne Historie? Det er saa længe siden

Jeg fortalte ham, hvad jeg vidste. Jeg fortalte ham om Alvarez og mine Undersøgelser.

Han svarede ikke straks, men betragtede mig tøvende med et langt gennemtrængende Blik. Saa sagde han langsomt:

— Nu skal jeg fortælle Dem Sandheden om „Mary Celeste“. Jeg er den eneste paa Jorden, der kender den. —

Og han tilføjede hviskende:

— Jeg er den sidste Overlevende fra „Mary Celeste“

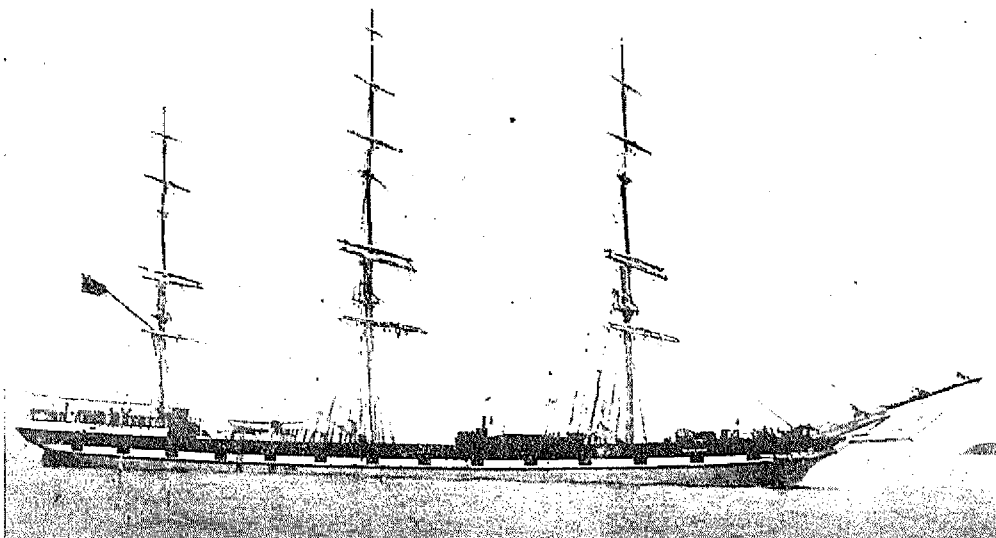
Et Drama om Bord.

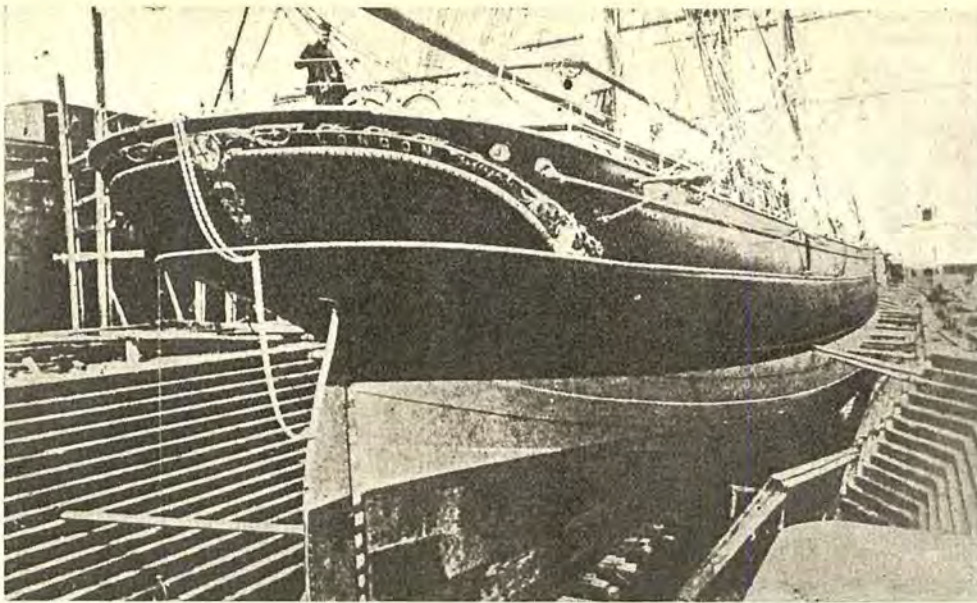
Vi gik gennem Gaderne langs med Hudson, hvor de sorte Skibe ruller om Natten i Bølgernes Skvulpen. Bag os lyste Kæmpebyens Myriader af Neonlys, men ude over Vandet var der bælgnmørkt.

Den Gamle pegede ud over Havnen.

— Det er i en Nat som denne, den 7. November 1872, at „Mary Celeste“ littede Anker her fra for at

„Morashire“, bygget i Glasgow 1875 til den bekendte „Shire Line“, var 1428 Br. T., anvendtes som Passagerskib. Den forlod Java 1892 med Sukkerlast til Vancouver, men naaede aldrig sit Bestemmelsessted og hører til de „borteblevne“ Skibes Hærskare. — Fra Lods Cruelunds Samling.





„Coriolanus“ af Liverpool i Tørdok, 1055 Br. T., bygget 1876 af A. M. Millian & Søn, Dumbarton, solgt til Elsfleth 1893, senere en Masse forskellige Redere, var i Port Elisabeth i Cape Kolonien under den store „black South Easter“, hvor 17 store Sejlskibe, 2 Dampere og et Utal af Lægtene drev i Land 1. Sept. 1902, 63 Søfolk druknede, og 125,000 Sejlskibs-Tons blev Vrag. „Coriolanus“ var een af de faa, der kom ud og fik Vand under Kølen igen. Den blev ophugget i Boston, U. S. A. — Fra Lods Gruelunds Samling.

sejle til England med sin Last af Hvalolie. Det havde været vanskeligt at faa Besætningen hyret. Den var broget sammensat og saa ikke ud af det allerbedste. Den bestod af tre Irlændere, som gerne vilde se deres grønne Ø igen, og som derfor vilde tage imod den lille Lønning, der blev tilbudt dem, og saa var der et Skrabsammen af syv andre, som sikkert var i Stand til at slaa baade deres Fader og Moder ihjel for et Glas Gin, og som kun vilde til England for at lave Kup.

Foruden denne Besætning af Banditter havde „Mary Celeste“ sin Kaptajn, som var en ung blond Mand, altfor ung, med sin Hustru og Styrmanden Bullock.

Sandt at sige burde Kaptajnen, Briggs hed han, naar han havde hyret saadan en Besætning, ikke have taget sin Hustru med om Bord. Men hun elskede ham lidenskabeligt, altfor meget, saa hun har ikke villet forlade ham for saa lang Tid. Det var kun tre Uger siden, de var bleven gift. Og hun havde lukket hans Mund med et Kys, idet hun sagde:

— Jeg elsker dig altfor meget til at leve uden dig. Og jeg vil være hos dig, hvis der truer dig nogen Fare.

Saa havde hun vendt sit Hoved om mod Styrmanden, der var til Stede, og tilføjet:

— Desuden er jo Mr. Bullock med. Og han vil nok hjælpe os

Styrmanden var en robust, stærk Fyr med sorte Øjne. Det var nu alligevel mærkeligt, at han med de glimrende Anbefalinger, han havde fremvist, vilde med et Skib som „Mary Celeste“.

Hvis Kaptajn Briggs ikke havde været saa ung og uerfaren, vilde Dramaet sikkert ikke være sket

For Sagen var, at Styrmanden var jaloux paa Kaptajnen og forelsket i Fru Briggs. Men ingen vidste det

De første Uger paa Rejsen gik fredeligt.

Kaptajnen holdt meget af at læse for at uddanne sig til Avancement, nu han var bleven gift, — og han sad det meste af Tiden i sin Kahyt alene eller sammen med Konen, mens Styrmanden førte Skibet. Den unge

Hustru stod ofte ved Rælingen og stirrede ud over Horisonten.

Hun gik gerne i en blaa Dragt med hvide Prikker.

En Aften, hvor Styrmanden var sikker paa, at Kaptajnen var i sin Kahyt, benyttede han Lejligheden og nærmede sig den unge Kvinde.

— Helene, sagde han, har De endnu ikke forstaaet, at jeg elsker Dem? At det er for at være hos Dem, at jeg er taget med dette Skib.

— De er gal, har hun svaret forfærdet, jeg elsker min Mand!

Og hun er flygtet ind i Kahytten under dog at sige noget til Manden.

Da er det, Bullock har svoret paa at hævne sig frygteligt.

Han behøvede ikke at søge længe efter Midlerne. For han havde opdaget, at Besætningen hviskede sammen, og han kom hurtigt efter, at de var i Færd med at danne et Komplot, der gik ud paa at gøre Mytteri for at tage Magten over Skibet og gaa i Slavefart paa Afrika, hvor de mente, der var store Penge at tjene. De tøvede endnu, fordi ingen af dem var kyndige nok som Navigator. Men da Styrmanden vandt deres Fortrolighed og viste sig at være villig til i Hemmelighed at gaa over paa deres Side, blev Beslutningen taget eenstemmigt.

Han stillede som eneste Betingelse, at Kaptajnens Hustru blev skaanet og overgivet i hans Varetagt. Ja, hvis hun selv vil, svarede den svære Kanadier, der var Fører for Sammensværgelsen. Saadan blev det vedtaget.

Tidlig om Mørgenen udbrød Mytteriet. Kaptajnen blev kastet i Havet. Det skete hurtigt og smert.

Saa kom Turen til de tre Irlændere, der i sidste Øjeblik havde nægtet at deltage i Revolten. Efter en voldsom Kamp blev de ogsaa kastet i Havet.

I Løbet af et Kvarter var Oprørerne Herrer over Skibet, og Styrmanden var nu „Mary Celeste“s Kaptajn men med den haardhændede, stadig agtpaa-givende Kanadier ved sin Side.

Nu var det Mr. Bullocks Mening at naa ind til den spanske Kyst, uden at Besætningen skulde blive

vidende om det, og saa tage om Natten hemmeligt i Land sammen med Kaptajnsfruen.

Han regnede imidlertid forkert.

For det første værgede Kvinden tappert for sig, og for det andet var der stadig denne Kanadier, der var Fører for Besætningen, og som hele Tiden nu stillede sig imellem hende og Mr. Bullock og forsvarerede hende, vistnok fordi han selv var blevet forelsket i hende.

I tre Uger sejlede „Mary Celeste“ derfor i en Rundkreds i Atlanterhavet, fordi de ikke kunde blive enige, og for at undgaa de kendte Ruter, hvor de kunde træffe andre Skibe.

Kanadieren tog mere og mere Magten om Bord. Og Skibet tog nu igen Retning mod Afrika mod Dakar.

Kanadieren etablerede en streng Disciplin om Bord og satte Vagt foran Kaptajnsfruens Dør.

Den ulykkelige Kvinde tilbragte sin Tid med at græde over sin Mands Død.

I de første Dage havde hun tænkt paa at dræbe sig selv, men nu voksede Tanken om Hævn frem i hende.

To eller tre Gange prøvede Bullock paa at komme ind til hende, men Kanadieren satte sig energisk imod det.

Men ogsaa i Bullocks Indre gærede en djævelsk Plan.

Langsomt fik han udenom Kanadieren de andre bildt ind, at Kvinden burde tilfalde den heldige eller stærkeste blandt Besætningen, saaledes at baade han og Kanadieren trak sig tilbage. Og til sidst fremkom de overfor Kanadieren virkeligt med det Forslag, at de tre Mænd skulde svømme om hende. Den, der svømmede bedst, skulde have hende. Det var Bullock,

der havde udtænkt denne Plan. — Kanadieren og Bullock blev staaende om Bord ved Rælingen for at være Dommere.

Men idet Kanadieren bøjede sig ned over Rælingen for at iagttage de tre Svømmende, faar han pludselig et Slag i Hovedet bag fra og styrter i Vandet med et Skrig.

Derefter sætter Bullock alle Sejl til og er nu ene om Bord sammen med Kvinden.

Men saa har vi til Slut Dramaets sidste Akt, som vi kan tænke os til, naar vi ved, at den blodige Kniv laa paa Bordet og den blaa Dragt med de hvide Prikker paa Divanen

Hun har stukket ham med Kniven, og hun er derefter løbet ud til Rælingen og har kastet sig i Havet.

Gal af Raseri er han styrtet ud efter hende for at redde hende, men har fundet Døden i Bølgerne ligesom hun.

Kort efter var det, at det andet Skib kom forbi og fandt „Mary Celeste“ forladt af alt levende med Uhyggen endnu rugende over sig med de to Thekopper paa Bordet og med Ild under Komfuret i Kabyssen, hvor Bullock havde staaet og gjort Maden i Stand til Kaptajnsfruen

Det var netop Fundet af disse Ting, der gjorde „Mary Celeste“s Mysterium saa uhyggeligt.

Den gamle Særling, jeg traf i New Yorks Havnekvartier, sagde, han var bleven taget op af et andet Skib, efter at han længe havde svømmet rundt, men han havde ikke turdet fortælle Sandheden. Jeg fik ikke hans Navn, han forsvandt i Taagen, men han har givet mig den bedste Forklaring paa „Mary Celeste“s Gaade, jeg endnu har kunnet faa.

Er der nogen, der kan give en bedre?

Stewart.

Passageren.

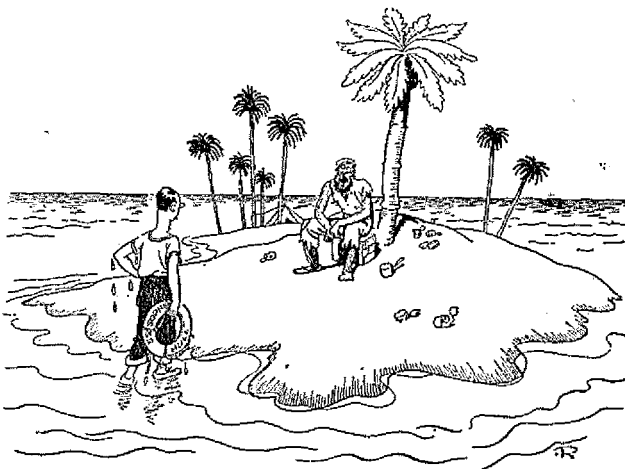
Passageren er den sande Rædsel paa et Skiw — ikke paa disse store Husbaade, Konebaade og Hotelpramme, der kæmper om Atlantens „Blaa Baand“ som Lyntog og Flyvemaskiner som en Rekord.

Hvis et Skiw kan have en eller to Snese Passagerer med, er Fred og Orden forbi. De gør Skibet til et Tivoli og løber op og ned ad Leiterne og vil op og kravle alle Steder, til en krabat Søsyge kalder dem til Orden.

De taler Landsprog eller — hvad værre er — forlorent Sømandssprog om Skib og Indretninger og kalder et Skiw for hun, skønt da Gud og hver Sømand véd, at et Skiw er han. Og de har de mest fjantede Idéer om Søfolk — de venter f. Eks. hver Morgen (5: naar de ved 10-Tiden faar lettet sig) Flaghejsning af hvidklædte Matroser til Afsyngelse af National-sangen. De véd ikke, at Sømanden paa et Dampskib ikke er en Slags Jernbanefunktionær, men en Haandværker i det vaade Element med sin Zunft og sin Kundskab bare med Verden til Oplevelse og Klodens Ring til Horisont.

De tror, de er paa Café: de vil danse i Salon og paa Dæk — men danser man da i et Kontor eller i en Maskinhal, hvor Hjul og Stempler gaar? De gør en ærlig Ting som et Skiw til et Badehotel og majer sig ud som en hel Flagpynt. Det kunde være interessant

at se, om de i Tilfælde af Havsnød vilde gaa ned i broget Pyjamas, malede Taanegle og Armbaad og det kan da komme til at hænde enhver, der sejler til Søs, at han skal møde sin Gud —



Den ny Skibbrudne (lige ankommen): Hallo! Hvordan har De det?

Den gamle Skibbrudne: Oh, saa som saa — frygtelig kedeligt paa Søndage!

De blodige Krydderier

DEN store Jordomsejler Magellan stævnedes ud fra Sevilla med fem Skibe. De fire gik tabt undervejs. Magellan selv fandt sin Død paa Philippinerne, og kun eet Skib, „Viktoria“, naaede efter 3 Aars Forløb tilbage til Sevilla, og da var det saa medtaget, at det maatte ophugges. Men alligevel betalte Foretagendet sig, for „Viktoria“ havde paa Molukkerne faaet en Last Krydderier om Bord, og den blev nu solgt for en Sum, der var dobbelt saa stor som Omkostningerne ved hele Ekspeditionen.

Saa kostbare var Krydderierne den Gang, saa godt kunde der tjenes paa dem! De fjerne Krydderøer var et rent Eldorado, de ejede det, som næsten var mere værd end Guld og Ædelstene, derovre var den store Chance for driftige Handelsmænd — men der skulde haarde Hænder til for at gribe denne Chance.

Handelskrige er altid de grusomste, hævder mange Historikere, og de har i hvert Fald Ret for Molukkernes Vedkommende. Der gaar et bredt Blodspor gennem disse skønne Øers Historie.

Portugiserne kom først. De anlagde de første Faktorier og de første Forter. Og de tjente Penge,

saa det forslog noget — 400 Procent regnedes for et rimeligt Udbytte af den ostindiske Handel.

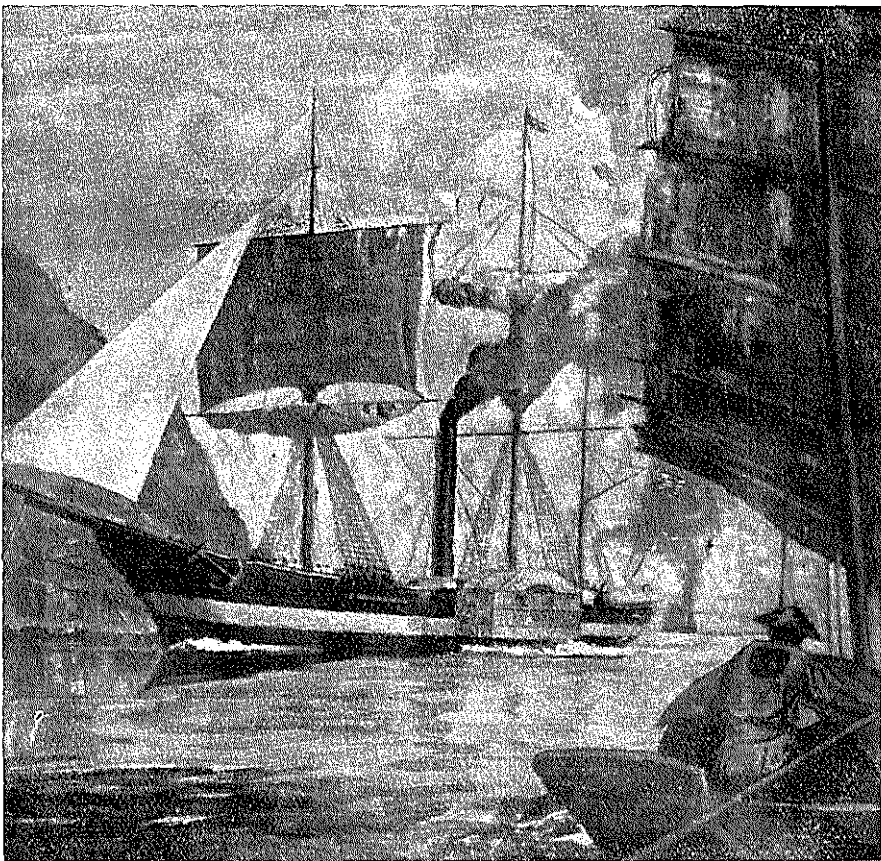
De tog ingenlunde blidt paa de indfødte, og de naaede at blive grundigt forhadte, allerede i deres Tid blev Øernes Historie en Fortælling om uendelige Kampe, om afbrændte Landsbyer og hærgede Plantninger.

Men der kom den Tid, hvor Portugals Magt sank, hvor de dristige, sortskæggede Mænd i de tunge Rustninger forgæves spejdede fra Forternes Bastioner efter de hjemlige Karaveller, der skulde bringe Hjælp. Ak, det var ikke Karaveller, der langsomt gled hen over det dybblaa Hav med alle Sejl udspændte — det var Hollændernes bredbovede Skuder — det var Fjenden, Konkurrenten, der kom.

Snart var Sejren og Herredømmet over Krydderøerne Hollændernes. I Generalguvernøren Jan Pieterszoon Coen havde de den rigtige Mand. Han overvandt ikke alene de indfødtes Modstand, men ogsaa de andre Medbejlere, der fremraadede ved Siden af Portugiserne, nemlig Spanierne og Englænderne. Da han døde 1628, var det hollandske Herredømme be-

fæstet. Men det havde holdt haardt at naa saa langt. De indfødte rejste sig Gang paa Gang, „Krydderikrigen“ udbrød atter og atter paany, og det varede længe, før der blev helt Ro og Fred paa Øerne.

Konkurrenterne havde ogsaa ladet høre fra sig. Ganske vist blev Portugiserne snart slaaget ud, men Englænderne og Spanierne søgte længe af al Magt at gøre Hollænderne den indbringende Krydderihandel stridig. Man kan ikke fortænke Hollænderne i, at de satte haardt mod haardt og søgte at værne det Resultat, der var naaet med saa stor Møje. Men Tiderne var jo barbariske den Gang, og fra begge Sider blev der til Tider brugt meget skarpe Midler i Kampen. Særlig paa Amboina gik det haardt til. Her havde en Del Englændere slaaget sig ned, og efter Hollændernes Mening stod de i forræderisk Forbindelse med Landets Fjender. Fra engelsk Side benægtes det, at et saadant Forræderi har fundet Sted, men Paastand staar her mod Paastand. I hvert Fald kan det ikke nægtes, at Englændernes Hensigt var at bemægtige sig



Da Kommandør Perry sejlede fra Kina med den amerikanske Flaade 1853, var hans Skibe fyldt med Gaver af Krydderier, Silke, hellige Buddhaer . . . og en Sæk Soyabønner. Tidligere var Krydderierne det vigtigste. Nu er det Soyakagerne. Fra denne første Begyndelse med en eneste Sæk har den vældige Soya-Eksport udviklet sig, som Ø. K. nu har sin store Part i.

saa meget af Handelen som muligt, og det kunde og vilde Hollænderne ikke finde sig i. Og saa endte Striden 1623 med en bloddryppende Tragedie, idet de fleste af de engelske Købmænd paa Amboina blev henrettede.

Hollænderne havde sejret, og som de praktiske Købmænd, de var, forstod de at indrette alt paa en Maade, der bragte godt Udbytte og at organisere saavel Dyrkningen af Krydderierne som Handelen med dem.

Da de indsaa, at de ikke kunde overkomme at kolonisere alle Øerne, besluttede de at indskrænke Dyrkningen af de vigtigste Krydderplanter til visse bestemte Omraader. Alle andre Steder var det strengt forbudt, og med passende Mellemrum blev der foretaget Ekspeditioner for at undersøge, om Paabudet nu ogsaa blev overholdt. Traf man saa paa en Krydderplantering uden for det tilmaalte Omraade, blev den hugget om.

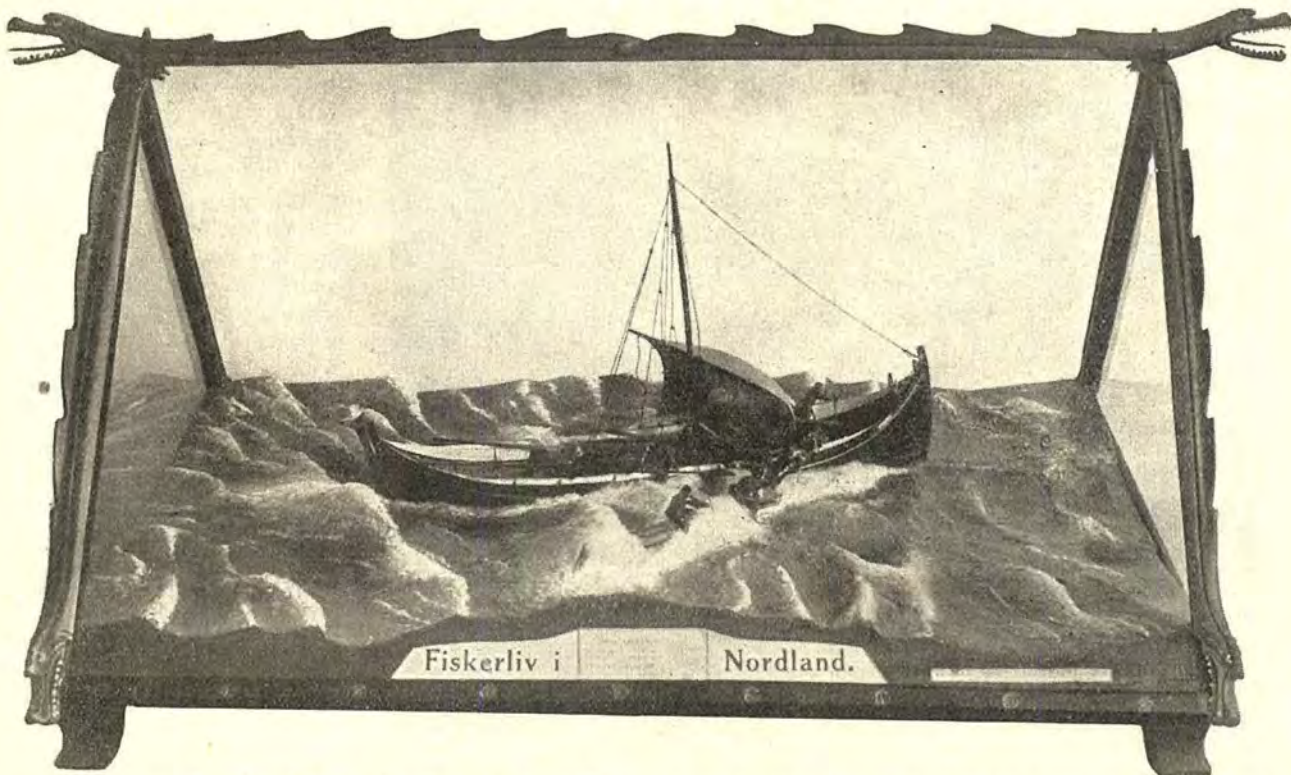
Og nu var det, at Amboina fik sin store Tid, den Periode, fra hvilken de gamle, fornemme Hollænderhuse stammer, der nu staar og smuldrer hen i den glødende Sol. Øen fik nemlig Eneret paa Dyrkningen af Kryddernelliker, ligesom Muskatnødden kun maatte dyrkes paa Banda. Paa Amboina blev der udmaalt 4000 lige store Grundstykker, som overlodes til de indfødte. Paa hvert Grundstykke maatte der kun plantes 125 Nelliketræer. Det aarlige Udbytte blev

derved ca. ½ Mill. Kilogram, som det hollandsk-ostindiske Kompagni afkøbte de indfødte. Denne Mængde var, hvad Markedet kunde tage, uden at Priserne trykkedes. Det maatte de heller ikke, og var Høsten for rigelig, blev Overskuddet simpelthen brændt.

Den lille Ø — som Krydderierne i det hele — var længe en glimrende Indtægtskilde for Hollænderne. Skatten blev da ogsaa vogtet med Omhu, men Tiderne blev ikke ved at være lige gyldne. Paa Napoleonskrigenes Tid blev Holland meget mod sin Vilje nødt til at følge Frankrig, og Englænderne benyttede Lejligheden til at bemægtige sig saavel Amboina som de øvrige Krydderøer. 1814 ved Napoleons Fald fik Holland dem dog tilbage. I Slaget ved Waterloo kæmpede 13,000 Hollændere ved Englændernes Side — det var Hollands Tak og Betaling, og lige ned til dette Tidspunkt spiller de smaa Øer i det blaa Tropehav altsaa en Rolle i Verdenshistorien. Deres Skæbne blev afgjort ved denne Lejlighed. — Havde Napoleon sejret ved Waterloo, maatte Holland atter have fulgt ham, og Englænderne havde da uden Tvivl taget Krydderierne for bestandig.

Og saa kommer Nedgangstiden. Monopolhandelen ophører, Krydderierne spiller ikke den samme Rolle som før, Handelen aftager, Amboina bliver et stille, dødt Sted, og den gamle Pragt smuldrer hen. Men endnu den Dag i Dag er Kryddernelliketræet Amboinas vigtigste Kulturplante.

„Museet for Handel og Søfart“



Paa „Museet for Handel og Søfart“ findes i en lille Montre denne ganske fint udførte Model af en Nordbaad. Det malede Vand er ikke noget Mesterværk, men den mærkelige Museumsgenstand i den besynder-

ligt udskarne Montre-Indfatning giver en ganske god billedlig Fremstilling af Fiskernes haarde Kamp for Tilværelsen ude paa det barske Nordhav.

En Tak

til „Vikingen“s Venner

For den storslaaede Tilslutning vi har faaet. da vi bebudede den lille Forhøjelse paa „Vikingen“ fra 50 til 60 Øre, sender vi vore Venner den bedste Tak. Der er nu ikke noget, der er saa godt som at mærke, at vi er i Kontakt med vore Læsere, og vi har faaet i Hundredevis af Breve, som fortæller os, at vi er inde paa den rigtige Vej for at skabe et rigtig dansk Søfartsblad. „Vikingen“ modtager daglig Breve fra sine Læsere, nogle med gode Raad, som vi lægger os paa Sinde, og andre med rosende Ord, som vi gemmer i vores Hjerter, men da vi denne Gang har faaet saa stor Post, har vi nedenstaaende trykt et af de Breve, som udtrykker, hvad Størstedelen af de indsendte Breve mener om „Vikingen“.

Til „Vikingen“!

Til „Vikingen“s bebudede Forhøjelse af 10 Øre pr. Nummer, ialt 50 Øre Kvartalet, vil jeg kun lige tillade mig at bemærke, at jeg mener, den ærede Redaktion hellere skulde forhøje med 25 Øre i Stedet for 10, det vilde sikkert være mere passende og kunde mærkes, — det tror jeg ikke, 10-Øren kan.

Hovedsagen er, at Bladet kan holdes paa den Standard, det er; jeg tror, alle „Vikingen“s Læsere er enige med mig deri, at vi hellere vil have et godt maritimt Blad, selv om ogsaa det skulde koste en 25 Øre mere, end at der skal ske nogen Indskrænkning i Stoffet.

Dersom det blev sat under Afstemning, tror jeg, at alle Holdere vilde stemme for en saadan Forhøjelse.

Jeg selv holder nu meget af det lille Blad, det giver altid et frisk Pust ude fra de Stejer, hvor man i Ungdommen var med til at pløje Saltvands-Furterne og nu maa nøjes med at gennemleve i Tankerne. — Bladet „Vikingen“ giver disse Tanker fornyet Næring, og jeg glæder mig altid til, naar jeg den 1. i Maaneden ser Bladet med det smukke Omslag, at gennemgaa Indholdet. — Kun Skæde, at der er en hel Maaned mellem hvert Nummer.

Med venlig Hilsen

S. P. Mortensen Fyrmester,
Helnæs Fyr, pr. Ebberup.

Fyrmester Mortensen er ked af, at der er en Maaned imellem, at han modtager „Vikingen“, og Redaktionen vilde hellere end gerne udgive det som et 14-Dages Blad, men dette er en stor økonomisk Risiko, som „Vikingen“s Oplag paa det nuværende Tidspunkt vanskelig tillader. Dog mener vi, at hvis den Tanke kunde realiseres, at alle, der læser „Vikingen“ ved at laane det hos andre, ogsaa købte Bladet, vilde vi kunde udkomme som det største maritime Tidsskrift i Europa. Derfor appellerer vi til „Vikingen“s Venner: Laan „Vikingen“ ud til dem, der ikke kender Bladet, men appeller samtidig til dem, at de skal købe det selv, og vi vilde allerede fra Januar 1938 udkomme som et 14-Dages Blad, hvis blot hver af „Vikingen“s nuværende Købere skaffede en Køber til. Kan dette praktiseres, skal vi lave det smukkeste og bedste Søfartsmagasin.

Redaktionen.




IVER C. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN



BUKH-DIESEL
Marinemotorer

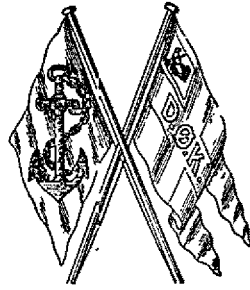
fra 10 HK  til 500 HK

Motorfabriken
BUKH A/S Kalunborg



G. W. Frydenlund & Søn
Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryyang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

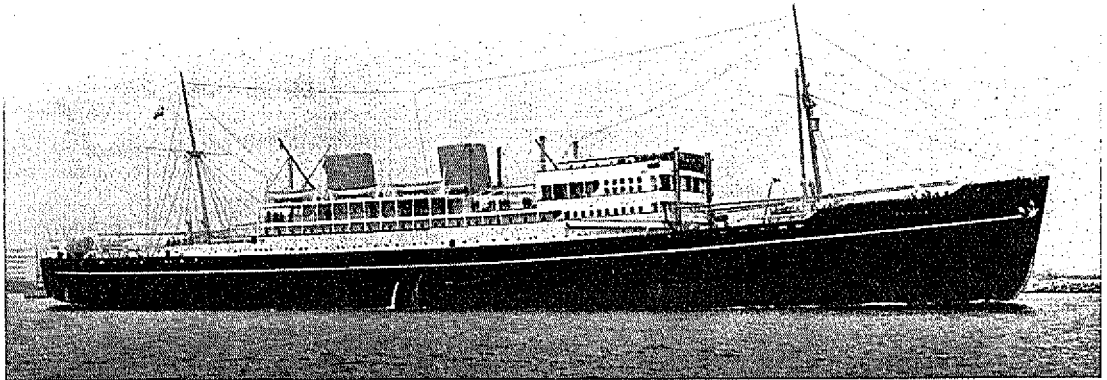


AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australier.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Oktober 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbasse 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/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/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-Entrepriso
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Activ, Korsør
 D/S paa Bornholm 1866, Ronne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 D/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Ala
 Det Dansk-Norske D/S
 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
 I. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

M/S Kronprins Olav

Den 9. September løb paa Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri Motorskibet „Kronprins Olav“ af Stabelen. Det bygges til „Det for-

enede Dampskibs-Selskab“s Rute København—Oslo.

Hoveddimensionerne er følgende: Største Længde 99,87 m, Længde



„Kronprins Olav“s Gudmoder Frk. Esmarch og Direktør J. Korbjerg.

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

mellem Pp. 91,44 m, Største Bredde 14,51 m, Dybde til Avingdæk 8,66 m, Dybgang, lastet ca. 5,54 m, Største Deplacement ca. 3600 Tons, Kubikindhold af Lastrum ca. 2500 m³, Brutto Tonnage ca. 3150 Tons.

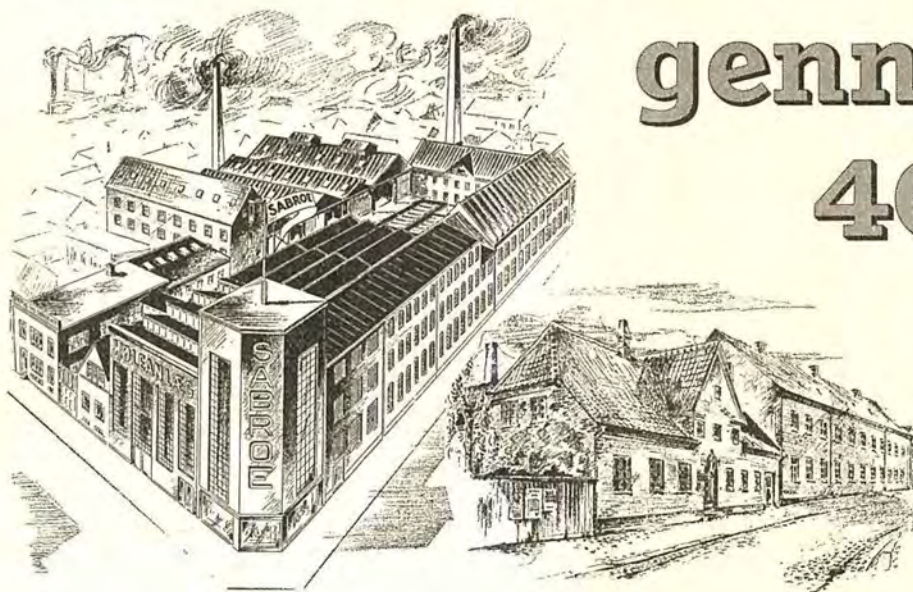
Skibet forsynes med 4 Dæk og bliver ved 6 Skodder inddelt i 7 vandtætte Rum. Paa de forskellige Dæk indrettes Opholds-saloner og Kamre for ialt 530 Passagerer.

Fremdrivningsmaskineriet bliver 2 Stk. 7-cylindret 2-Takts B. & W. Dieselmotorer, bygget paa Helsingørs Jernskibs- og Maskin-byggeri. Tilsammen vil de udvikle ca. 6000 IHK. og give Skibet en Hastighed paa 19 kn. Det elektriske Anlægs 660 KW. frembringes af 4 Hjælpemotorer. — Af Hensyn til Automobil-transport forsynes baade For- og Agterskibet med store Porte. Ved Hjælp af en hydraulisk Elevator kan



Automobilerne i Forskibet fordeles paa de forskellige Dæk. — „Kronprins Olav“ vil være færdig om et Par Maaneder.

Thomas Ths. Sabroe gennem 40 Aar



*Sabroes Fabriker
1897 og 1937.*

Den 1. September 1897 stiftedes Aktieselskabet Thomas Ths. Sabroe til at videreføre den Virksomhed, som paabegyndtes i 1895 af Thomas Ths. Sabroe og C. Gottlieb.

1897 er ogsaa paa anden Maade et Mærkeaar for Firmaet, idet sammenlignende Prøver med Maskiner, der anvendte Kulsyre, Ammoniak eller Svovlsyring, viste Sabroe-Maskinernes Overlegenhed. Det gav Stødet til den store Udvikling, Selskabet siden har haft. I Slutningen af 1906 leveredes Anlæg Nr. 500, Nr. 1000 passeredes i 1909, 2500 i 1917, 5000 i 1927, 10,000 i 1935 og Nr. 12,000 inden ret længe. Som man vil se, er Kurven stærkt stigende. Et bedre Bevis paa Kundernes Tilfredshed kan ingen ønske sig.

Køletekniken har udviklet sig enormt i de forløbne 40 Aar, og mange Opgaver er blevet stillet og løst. De Førdringer, som nu tilfredsstilles med Hensyn til Levnedsmidlers Opbevaring gennem lange

Tider og under Transport fra den ene Ende af Jorden til den anden, er af en saadan Natur, at man end ikke drømte om at realisere dem ved Aarhundredskiftet. I de senere Aar er dertil kommet Ønsket om, at Anlæggene skulde være automatiske, hvilket ikke gør Opgavens Løsning lettere, tværtimod. I denne Forbindelse tænkes ikke paa de almindelige Husholdningskøleskabe, men paa store Industrieanlæg og Skibsanlæg.

Paa alle Omraader har Firmaet fulgt sit Motto: „Ingen bedre end Sabroe“. Den store Eksport, som gennem Aarene har fundet Sted til selv de fjerneste Ægne af Kloden, turde være et Bevis herpaa.

Et saadant Resultat naas kun ved stadig Syslen med Problemerne og en intim Kontakt med Kunder og Opfindere. Vi skal her blot nævne Firmaets Andel i Udviklingen af den Ottenseske Frysemetode for Fisk.

Det vil interessere vore Læsere at høre, at Thomas Ths. Sabroe nu ogsaa fabrikkerer Luftkonditioneringsanlæg. Vi har tidligere ved flere Lejligheder omtalt saadanne og skal her blot nævne, at Formaålet med et saadant er at tilføre Opholdsrum frisk Luft af en saadan Temperatur og Fugtighedsgrad, at Opholdet bliver behageligt, d. v. s., at det føles køligt om Sommeren og passende varmt om Vinteren. Installeringen af Sabroe-Anlægget i den danske Pavillon paa Verdensudstillingen i Paris har sikkert haft sin store Andel i den Succes, som Biografen der havde.

At Thomas Ths. Sabroe har leveret mange Køleanlæg til Skibe, vil være „Vikingen“s Læsere bekendt gennem vore Omtaler af Nybygninger fra vore Værfter. Vi skal nævne et af de nyeste, som ved Ombygning af Ø. K.'s Motorskib „Erria“ ved Nakskov Skibsværft er leveret af Firmaet til Brug for Frugttransport paa Pacifickysten.

Kølesystemet er indrettet efter „Sabroe“ 3-Temperatur System for Cirkulation af Frysebrine, Kølebrine og Tøbrine. Temperaturen i de forskellige Rum, der f. Eks. kan være + 12° for Bananer, + 6° for Appelsiner, + 0,5° for Æbler og ÷ 10° for Kød og Fisk, kan kontrolleres ved Hjælp af et elektrisk Fjerntermometeranlæg, saaledes at Maskinpersonalet har fuldstændig Kontrol med Temperaturen i hvert Lastrum. Det totale Rumfang af de afkølede Lastrum udgør 4200 m³, fordelt i 9 Rum, saa der paa én Gang kan transporteres forskellige Frugtsorter. Maskineriet har en total Kølekapacitet, svarende til 82,7 Ts. Is efter Lloyd's Maalestok. Ø. K. har nu fire Skibe med Sabroe Køleanlæg for Frugttransport. Det skal ogsaa nævnes, at Rederiaktiebolaget „Nordstjernen“ i Stockholm, naar Ordrene er effektueret, vil have fire Skibe med Sabroe Køleanlæg.

„Vikingen“ bringer Firmaet Thomas Ths. Sabroe sin hjerteligste Lykønskning i Anledning af Jubilæet, som indtræffer, medens det er „still going strong“. Det har øvet en betydelig Indsats til Fordel for dansk Industri og Skibsart.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

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

Reddet 248 Mennesker

Til 1. Oktober fratræder en gammel Redningsmand, Fisker Mikkel Kr. Jensen, ved Tuskjær Redningsstation. Han har været ansat i Redningsvæsenet siden 1898 og har i den forløbne Tid været med til at redde 248 Mennesker fra Druknedøden.

Konkurrence

En kinesisk Forretningsmand henvendte sig til et Skibsværft for at faa bygget et Skib og blev modtaget af Direktøren. Pludselig lød Fabrikens Sirene, alle Arbejderne lod deres Værktøj falde og skyndte sig til Middag. Kineseren var meget ophidset.

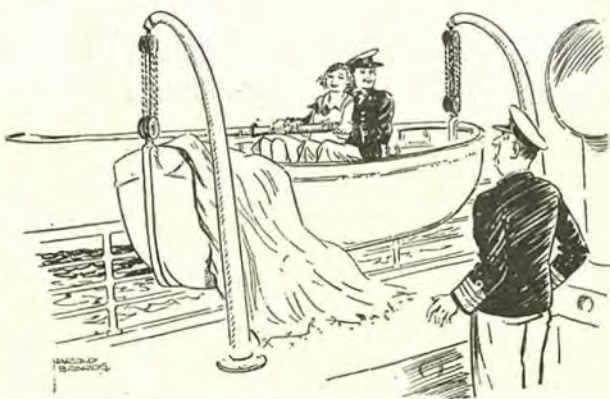
— Stop dine Arbejdere, raabte han, — de løber jo deres Vej — —

— Bryd dig bare ikke om det, svarede Direktøren, de kommer nok tilbage allesammen.

Som forudsagt — en Time senere lød Sirenen atter, og Arbejderne kom tilbage. Kinamanden var forbløffet.

— Well, sagde Direktøren. Det var den Kontrakt angaaende Skibet, vi talte om.

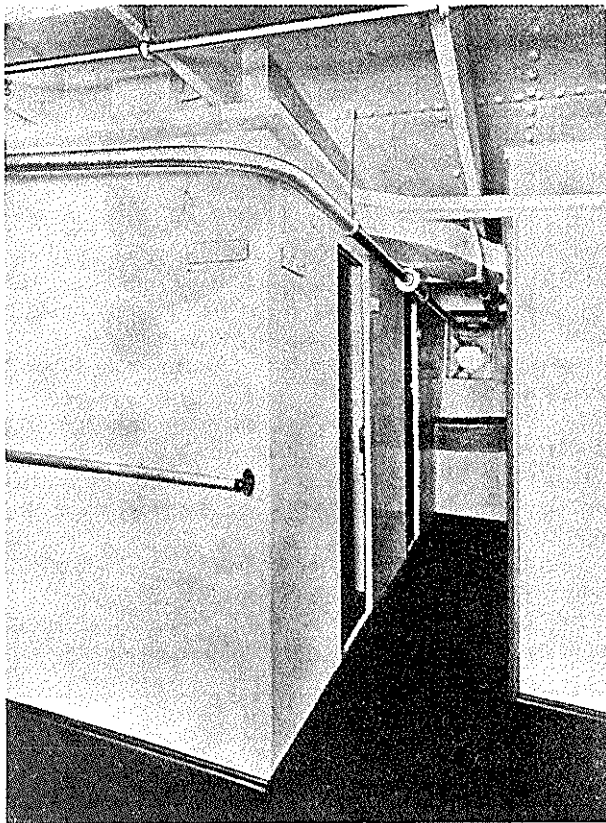
— Aah, Pokker med Skibet, svarede Kinamanden, men hvor meget forlanger du for den Sirene.



„Je, ser De Hr. Kaptajn, denne Passager vilde saa gerne lære at ro.“



Hvorledes forøger man Skibes Brandsikkerhed?



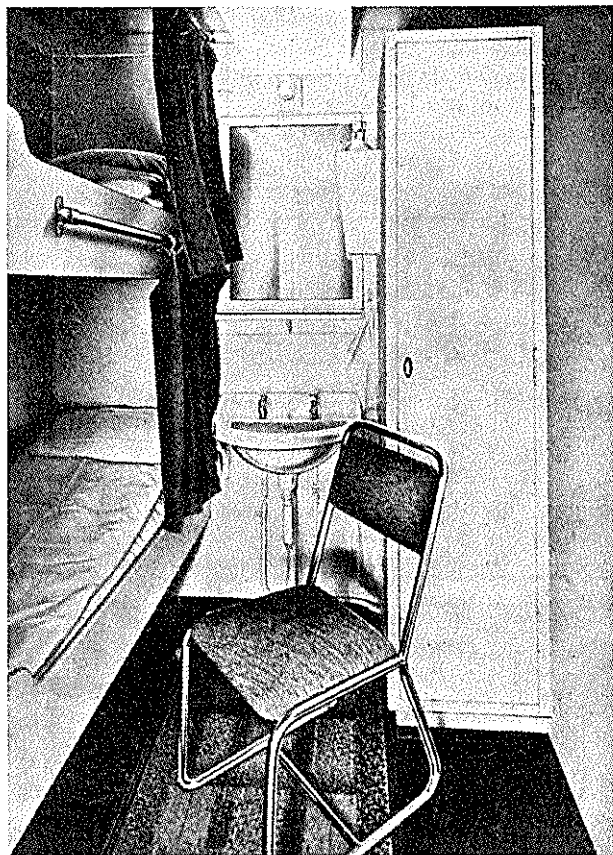
Stalkammer set udvendig fra.

De senere Aars store Skibsbrande, hvor mange Menneskeliv og store Værdier er gaaet til Grunde, har vist Nødvendigheden af ved Bygningen og Udstyret af Skibe at tage større Hensyn end tidligere til denne Fare.

Selvfølgelig burde disse forebyggende Forholdsregler træffes for alle Skibe, men det er kun nødvendigt for større Passagerskibe, der gaar paa længere Ruter. I en almindelig Fragtdamper er nemlig Beboelsesindretningerne kun af ringe Omfang i Forhold til Skibet, og en Brand her vil næppe være nogen alvorlig Fare for Besætningens Sikkerhed. — Selve Lasten kan frembyde en ganske anderledes Fare, men herimod er det meget vanskeligt at tage Forholdsregler. Ved 7—800° mister Staal en stor Del af sin Styrke og kaster sig, og en Brand i et Lastrum vil derfor hurtig blive en Fare for de vandtætte Skodder. En Beskyttelse herimod vilde f. Eks. en Beklædning af dem med Beton være, men Ulemperne ved en saadan Foranstaltning er saa store, at endnu har ikke nogen Myndighed givet Paabuð herom. Kofferdamme, d. v. s. Rum paa en Spanteafstand mellem 2 Skodder, som ved Brand evt. kan fyldes med Vand, danner en god Beskyttelse. De anvendes f. Eks. i Tankdampere mellem Last- og Maskinrum.

I en moderne, stor Passagerdamper er der 4000 m³ Træ, Dæksbeklædning, Skodder og Møbler i Passagerparteringen o. s. v. Derved er der selvfølgelig en stor Brandfare. At erstatte alle Skodder og Møbler her med Staal er vel muligt og vil maaske ogsaa ske engang i Fremtiden, men vil i Øjeblikket volde uovervindelige Vanskeligheder. En meget stor Del af de Rejsende vilde næppe tage med et Skib, hvor alt var af Staal. Desuden er for Tiden alle Værfter indrettet paa Fremstilling af disse Ting af Træ, og en pludselig Overgang til Brugen af Staal vilde forårsage uhyre Omkostninger til Maskiner og Omlægning af Driften, bortset fra Mangelen paa øvede Arbejdere og Arbejdsløshed for Snedkere og Tømrere.

Der kan imidlertid godt tages visse Forholdsregler, der forøger Sikkerheden mod Brandfare. Saaledes har man i „Normandie“, som tidligere omtalt i „Vikingen“, delt Skibe i „Brandzoner“, som hver for sig ved en opstaaende Brand kan isoleres fuldstændig, hvorved Brandens Udstrækning kan begrænses, saa den ikke kan true Skibets Flydeevne. Zonerne er skilt ved brandsikre Skodder, og des-



Stalkammer for III Klasse.



Rygesalon helt i Staal.

uden er Ventilationssystemet her indenfor et afsluttet Hele, idet Erfaringerne fra „Morro Castle“s Brand viste, at Ventilationskanalerne var Skyld i Ildens hurtige Forplantning. Ligeledes er det elektriske Ledningssystem indenfor Zonen et lukket Hele, saa man kan afbryde her uden at slukke Lyset i hele Skibet. Kortslutninger rundt om under Brand kan nemlig let finde Sted og derved tænde andre Steder.

Foruden de brandsikre Skodder vil man, hvis man med passende Mellemrum indbygger Blokke af brandsikre Kamre, nedsætte Faren for en Brands Udbredelse betydeligt. I den Slags Kamre maa foruden Skodderne ogsaa alle Møbler være af Staal. Paa denne Maade vil man ogsaa overvinde de før omtalte Vanskeligheder ved Overgang fra Træ til Staal i Aptergerne. Der vilde vel nok være de

Rejsende, der foretrak Staalkamrene, fordi de derved vilde faa en Følelse af større Sikkerhed. Man fik derved ogsaa en Overgangstid for Værfterne, hvis senere Kravet til Skibe med fuldstændig Staal-aptering skulde slaa igennem.

Granit-Jern til Skibsskruer

I de sidste Aartier har man til Skibsskruer altid, naar der var Tale om store Paavirkninger, anvendt Bronze eller, for at være helt korrekt, Specialmessing. Det har inidlertid for Tyskland af 1937 den store Fejl, at det indeholder saa meget Kobber, som kun kan købes for fremmed Valuta. Som Erstatning kommer Støbestaal eller Støbejern paa Tale. Heraf foretrakkes Støbejern, selv om det kun har ringe Styrke mod Træk. Staal støbes nemlig ved en betydelig højere Temperatur, og ved Afkølingen er et Støbestykke som en Skibsskrue med de stærkt varierende Gods-tykkelser udsat for et meget uregelmæssigt Svind. Det kan betyde 3 Ulemper: Store Fejl i Stgningen, Støbespændingen og Ridser i Godset. Staal har desuden den Mangel, at det tæres mere i Søvand end Støbejern.

Den vigtigste Indvending mod Støbejern er den ringe Forlængelse, som, naar alt kommer til alt, dog har mindre Betydning, da Skruer arbejder i Vand. Nogen Tæring er man ogsaa udsat for, selv om det ikke er saa meget som for Støbestaal.

Naar man ikke ønsker at bruge Bronze, men skal have et Materiale, der i sine Egenskaber ligner det, da er der kun tilbage at søge at forædle Støbejern. Det har et tysk Firma, Theodor Zeisl, gjort og bragt det paa Markedet under Navnet Mammut-Jern. Det har fundet stor Anvendelse, men er dog ikke brugeligt til meget hurtiggaaende Skruer.

For at faa en fuldstændig Erstatning for Bronze til Skruer maa man gaa videre ad den Vej, altsaa søge at forædle Mammut-Jernet, hvilket nu er lykkedes uden Brug af Nikkel, der ogsaa skal købes for udenlandsk Valuta. Resultatet er blevet en Blanding, som kaldes Granit-Jern. Det har en Brudstyrke paa 50 kg/mm² mod Specialbronzens 54,5 kg og Støbejerns 15 kg/mm².

Da Granit-Jern er meget fintkornet, lader det sig slibe og polere, hvorved man faar en Overflade, der er mere modstandsdygtig mod Tæring i Søvand. Man har i det hele taget fremstillet et Materiale, der er velegnet til Formaalet, og som næsten overalt kan erstatte den dyre Bronze.



KULSYREBRANDSLUKNING TIL SKIBE

Walter Kidde & Co.

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

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

Stabelafløbninger - Prøveture

KØBENHAVN.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 4. September en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet „Actor“, Værftets Byggenummer 627, bygget for Regning Neptune Shipping Ltd. S.A., Panama.

Skibet er bygget til Lloyd's Registers Klasse 100 A.1.+ „Isherwood „bracketless system“.

Dets Hoveddimensioner er: 143,25 m \times 19,86 m \times 10,77 m til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 15,000 Ts.

Det er forsynet med to Burmeister & Wain's Hoved-Dieselmotorer med en maximal Ydeevne af ca. 5600 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes den

7. September et Dieselmotor-Fragtskib, Værftets Byggenummer 629, som bygges for Regning Skjelbred's Rederi A/S, Kristianssand S.

Skibet bygges til det norske Veritas' Klasse 1.A.1. og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 126,49 m \times 17,07 m \times 11,43 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8800 Ts. d.w. — Det forsynes med en Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 5500 I.H.K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Rederiet var repræsenteret ved Hr. Konsul Kr. Knudsen, d'Herrer Skibredere Oluf S. Knudsen og Herlof Andersen samt Skibets Fører, Kaptajn Bugge. Til Stede var endvidere A/S Burmeister & Wain's Direktion samt Værftets Ingeniører m. fl.

Afløbningen forløb i alle Maader smukt, og Skibet, der døbt af Frk. Else Marie Knudsen, fik Navnet „Skjelbred“.

En strømliniet Passager-Motorbaad



Det Stavangerske Dampskibsselskab har fornylig paa dets eget Reparationsværft bygget et Motorskib til Ekspresruten paa de norske Fjorde. Som man vil se, har Baaden et egenartet, tiltalende Udseende i sin gennemførte Strømlinieform.

Baaden har en Længde paa 50,5 m, Bredden er 4,57 m og Tonnagen ca. 50 Ts. Brutto.

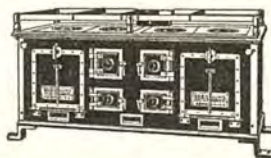
Der er Plads til 160 Passagerer og desuden til noget let Gods under Bakken. Midtskibs er Salonen med Lænestole langs de lave Vinduer. Agter findes Toiletter.

Redningsbaadene er anbragt paa Dækket med Bunden i Vejret. Et særligt Arrangement muliggør en hurtig Udsætning af dem.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en M. A. N.-Motor, der ikke er omstyrbar. Et Renk-gear besørger dette og nedsætter Motorens 900 o/M til 550 o/M for Propellen. Farten er 13 kn.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

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

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

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

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



STJERNENS
Øl og Mineralvande

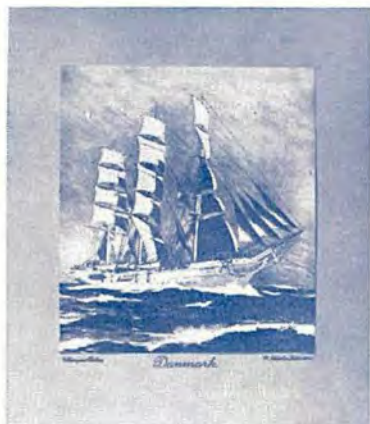
Depot for Skibsproviantering
Telf. C. 1919. Tlgr.-Adr.: Stjernebryggeri
Depot i alle danske Provinshavne



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

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
(Holzapfel) A/S
Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483

„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.



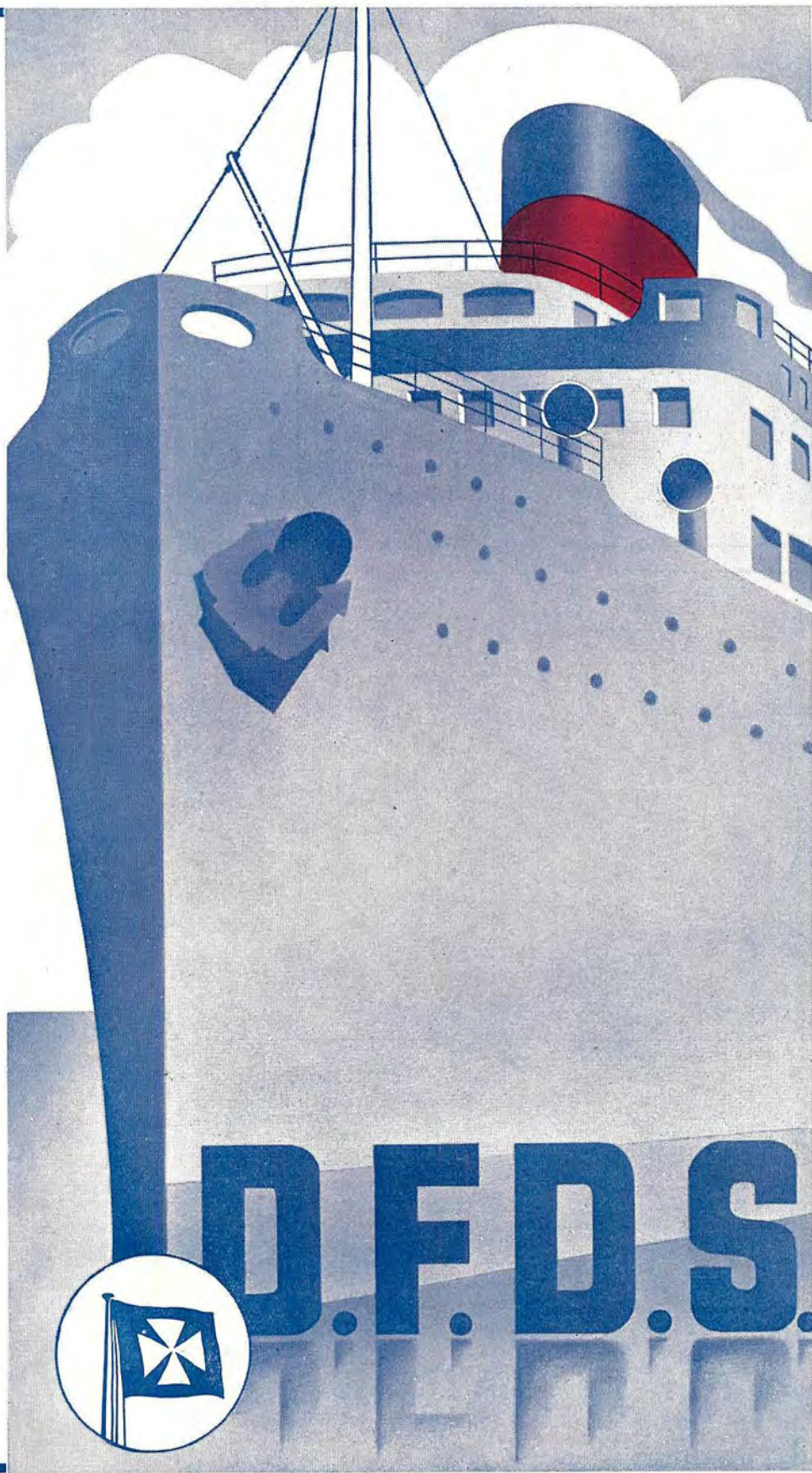
Nr. 4. Skoleskibet „Georg Stage“
(nu Joseph Conrad). Maleri af Lods Landt.
Størrelse ca. 35×40 cm. Pris Kr. 3.50.

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 1382.



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

De sover mens De sejler



D.F.D.S.



VIKINGEN

50 Øre

En Skonnert i byget Vejr

Maleri af S. C. Frederiksen

1937 - Nr. 1
14. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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



Holmen

DA den gamle Orlogshavn, „Tøjhus havnen“ bag Københavns Slot, den fortræffelige Lumskebugt mellem Tøjhuset og Proviantgaarden, hvor Skibene laa skjult for de fremmede Gesandter og andre Spioner, blev nedlagt, samledes alle Flaadens Værksteder og Kontorer paa Gammelholm, og Flaadens Leje var i „Krabbeløkke“, en lille Bugt nær Nyhavns Hoved.

Gammelholm, den nu saa regelmæssige, jævne og lidt kedelige Bydel, var Udrustningsstedet for de berømmelige Flaader, som omkring 1677 løb ud og tilkæmpede sig de glørværdige Sejre, vi endnu besynger, og det var først nogle Aar efter Fredsslutningen 1679, at Flaaden tog Land ind hinsides Sejlløbet paa Refshalegrunden, — ovre paa *Holmene*. For Holmen burde endnu hedde *Holmene*, men det gamle Navn *Holmen* havde faaet Hævd og har beholdt Hævd, skønt „den“ stadig bestaar af Øer, forbundne ved Broer: Nyholm, Dokøen, Frederiksholm og Arsenaløen. Christiansholm

hørte en Tid med til dette Marinens Øland, men overgik til privat Brug 1866.

Holmene gjordes brugbare ved Opfyldninger, og den første (den nordligste), Nyholm, kunde tages i Brug 1685. Det første Skib, som løb af Stabelen paa den ny Holm, var Linieskibet „Dannebrog“, der blev saa tragisk berømt 1710, da det sprang i Luften under Kampen i Køgebugt med den heltmodige Ivar Hvitfelt og hans djærve Besætning.

Nyholm blev snart det Sted indenfor Marinens Omraade, hvor alle de større Skibe byggedes, men Gammelholm vedblev at være Centret, indtil det ved Loven af 15. April 1858 bestemtes, at *al* Virksomheden skulde samles paa det ny Omraade og hele Gammelholm rømmes og overgives til privat Bebyggelse. Dette skete i Aarene 1860—66, altsaa for knap 75 Aar siden.

Flaadens Leje adskilles fra den „civile“ Havn ved



en lang Flydebro, der hedder „Hønsbroen“, vistnok fordi den minder lidt om en Hønsstige. Ligeoverfor Toldbodbommen ligger Bommens Vagt, hvor der i sin Tid fandtes et lille Batteri paa 6 Kanonier! Senere stod der en militær Vagt; nu er Bevogtningen overladt Politiet, Søetatens eget Politi. Holmen har ogsaa et eget Brandkorps, der har til Huse i Nyholms Vagt.

Fra Bommens Vagt fører en lang, fast Bro over ad Holmen til. Ad en Flydebro passerer man „Nyt-løb“, de større Orlogsskibes Passage ud og ind til Flaadens Leje, og saa kommer man til den faste Pynt „Elefanten“. Ogsaa den er opfyldt Grund. I 1728 grundsatte man her det gamle Orlogsskib „Elefanten“ som Fundament for Opfyldning, og deraf har Stedet faaet sit Navn.

Vejen gaar saa forbi Kaserneskipet „Fyen“, en yngre Søster til Fregatten „Jylland“, over paa selve Nyholm. Ud mod Yderhavnen ligger endnu den gamle Vold med Batteriet „Sixtus“, der nu tjener som Salutbatteri. Paa Voldkanten staar den ærværdige Granit-Mindestøtte for Kaptajn Schrødersee, og Stedet er ikke tilfældigt valgt. Under Slaget paa Reden den 2. April 1801 opholdt Kronprinsen, den senere Kong Frederik VI, sig en Tid med sin Stab paa Volden ved „Sixtus“. Da det blev meldt, at Kaptajn Thurah paa Blokskibet „Indfødsretten“, var faldet, tilbød Schrødersee straks, skønt han var svagelig og ufrisk, at gaa ombord og overtage Kommandoen. Han blev roet ud, men faldt for en engelsk Kugle, faa Minutter efter at han havde betraadt Dækket.

Indenfor Volden ligger den ejendommelige taarn- og kroneprydede „Nyholms Vagt“ (bygget 1742), hvor Kystflaadens Chef, Admiral Trap, har til Huse, og Søværnets Kaserne, der blev opført 1910. Lidt sydligere knejser den svære og høje Kran, som i Folkemunde kaldes Christian d. IVs Mastekran; den stammer imidlertid fra Frederik Vs Tid, idet den blev fuldført 1747. Det mægtige Stillads ovenpaa Krantaarnet var surret sammen med Tovværk (!) og er det endnu.

Ved Kranen ligger den mærkelige, vestindisk udseende „Plankebygning“ (1764), og tæt ved laa den gamle Smedie, der blev bygget to Gange i 1736, — én Gang forkert, og saa maatte Bygmesteren rive den ned og bygge den rigtigt op. I Nærheden ligger den Epheu-begroede Arrestbygning, der næsten ser indbydende ud.

Syd for Kranen ser man endnu gamle Beddinger og Skibsbygningsværksteder, og her var det, at Eng-

lænderne i 1807, da de bortførte Flaaden efter Københavns Fald, ødelagde et pragtfuldt Lineskib, der stod i Spant; det blev væltet og knust under de engelske Marine-eres Jubel!

Efter Englændernes Bortgang toges der med fuld Kraft fat paa Bygning af Krigsskibe, men der blev ikke noget Lineskib færdigt før 1817! Det var

74-Kanonskibet „Danmark“, og Stabelafløbningen var meget festlig, men endte med en Katastrofe. Tilskuerne bunkede sig sammen, 20—30 Mennesker styrtede i Vandet fra en overfyldt Flaadebro, og 4 Personer druknede!

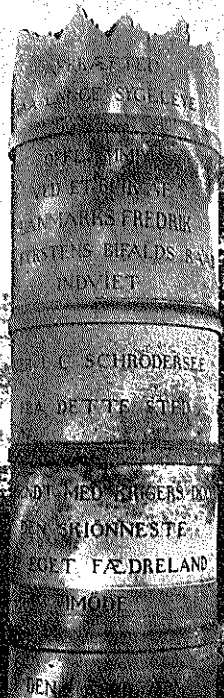
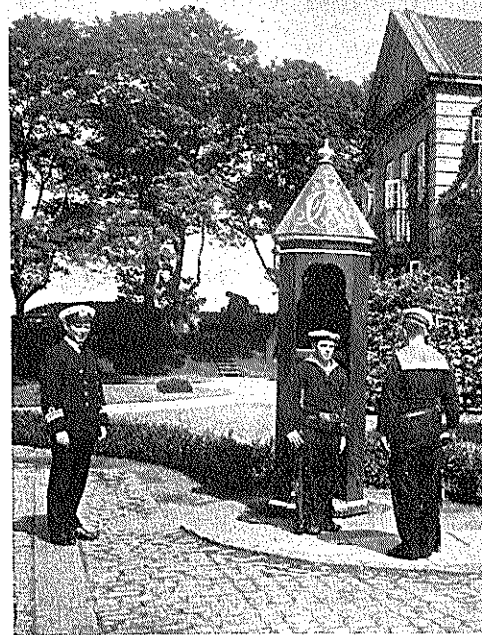
Ved Beddingerne laa i mange Aar en „Kongepavillon“, hvorfra Majestæterne overværede Stabelafløbninger; den ombyttedes med et prosaisk Sprøjtehus.

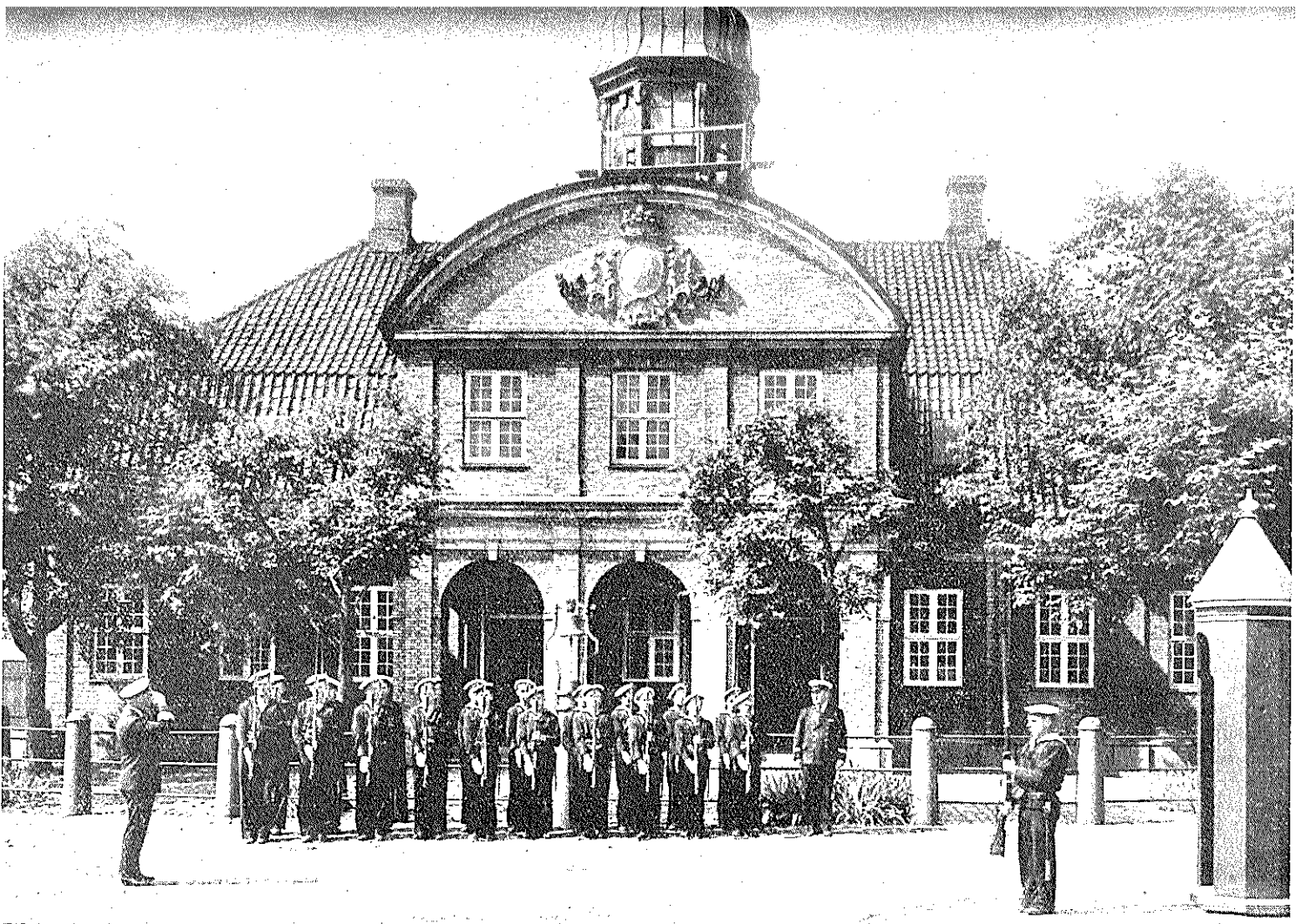
Ud mod Havnen ligger nogle lange Anløbsbroer for Torpedobaadene og én for Undervandsbaadene; deres Station er den gamle Krydser „Hekla“ og deres Moderskib „Henrik Gerner“. Torpedobaadene kan bedre klare sig alene ude paa Togterne; de 6 nyeste er fortræffelige, stærkt armerede og hurtigtsejlende Fartøjer. I dette Nabolag er det, at Holmens Liv pulserer stærkest. Der er mere roligt ude ved „Niels Juel“ og dens store Kammerater, som har deres Plads i Nærheden af den store Kran, omtrent overfor Amalienborg paa Bysiden.

Langs Kanalen til den modsatte Side ligger den lange, lave „Spanteloftsbygning“ fra 1764. Underlige, ejendommelige Bygninger veksler her, — bl. a. ses Holmens ældste Hus „gamle østre Takkeladshus“ fra 1728; der har endnu „Holmens Skipper“, Havnemesteren, sit Domicil. Over Kanalen, „Søminegraven“, fører en Færge, en rigtig god, gammeldags Tovfærgebaad over til Qvinti Bastion, hvor Minevæsenet holder til. Ved Sydenden af Nyholm fører en fast Bro, „Kongebroen“, over til Charlotte Amalies Bastion og Marinens Flyveplads, — og en Klapbro til Frederiksholm.

Denne Ø præges af de to lange Bygninger fra 1746: Sejlmagerværkstedet og Hovedmagasinet. Frederiksholm er Hovedlandet i Marinens lille, særlige Holmeland. Der ligger i en kort, bred Allé Kystflaadens Kontorer, hvor Stationschefen residerer. Man kan se udenpaa Huset, om Chefen er der, for saa vajer Flaget over Bygningen. Ligeoverfor ligger Konstruktionskontorerne.

Frederiksholm rummer endvidere selve Orlogsværftet, der jo nu er omtrent helt civilt, Maskinværkstedet, Kedelsmedien .. og det kæmpemæssige Marketeri, der undertiden betjener over 1000 Arbej-





dere og Haandværkere. Her er ogsaa Beklædningsmagasinet, hvor de Værnepligtige gaar ind ad den ene Dør som Civilister og ud ad den anden som „Basser“ i „Kongens Klæ'er“. Der er det store Gymnastikhus med Sportsplads, Radiostation, og saa er der jo den herlige Modelsamling, som Kunstneren Dørge passer og *udvider*.

Langs med Fæstningsgraven mod Øst ligger en lang Række gamle og store Depothuse, hvor mindre Fartøjer og Kanonbaade kunde hales op; nu er der Reparationsværksteder. Ud til denne Side er der om Sommeren bedaarende smukt og idyllisk, om Vinteren saa stille og „umoderne“, at man føler sig hensat til fjerne, fjerne Egne, noget i Retning af Færøerne, mens man i Virkeligheden ikke er længere fra Amalienborg Slotsplads, end Østbanegaarden er det.

— En Svingbro fører over Kanalen til Dokøen, den tidligere Ankerø, paa hvis nordlige Side Dokken, der er bygget i Aarene 1854—56, findes. Ud mod Havnen ligger en Politivagt, og derfra gaar Færgen, Marinens Motorfærge, over til Kvæsthusbroen. En stor Del af Øen er nu optaget af Kulbeholdninger.

Fra Sydsiden af Frederiksholm er der Bro over til Arsenaløen, og en asfaltbelagt, frugttrækantet Vej løber hen over Øen til „Værftsporten“. Denne grønne Holm er den smukkeste i Marinens Øland. Der er Sportspladser, hvor Drengene fra Christianshavns Skoler faar Lov til at tumle sig, vel at mærke under Lærernes Tilsyn, for hinsides „Halvtolv“ ligger Sø-

etatens Laboratorier, der kunde „splitte hele København“, som en Dreng betroede en Kammerat, der vilde luske sig til en Cigaret. Der maa *ikke ryges* paa Holmen!

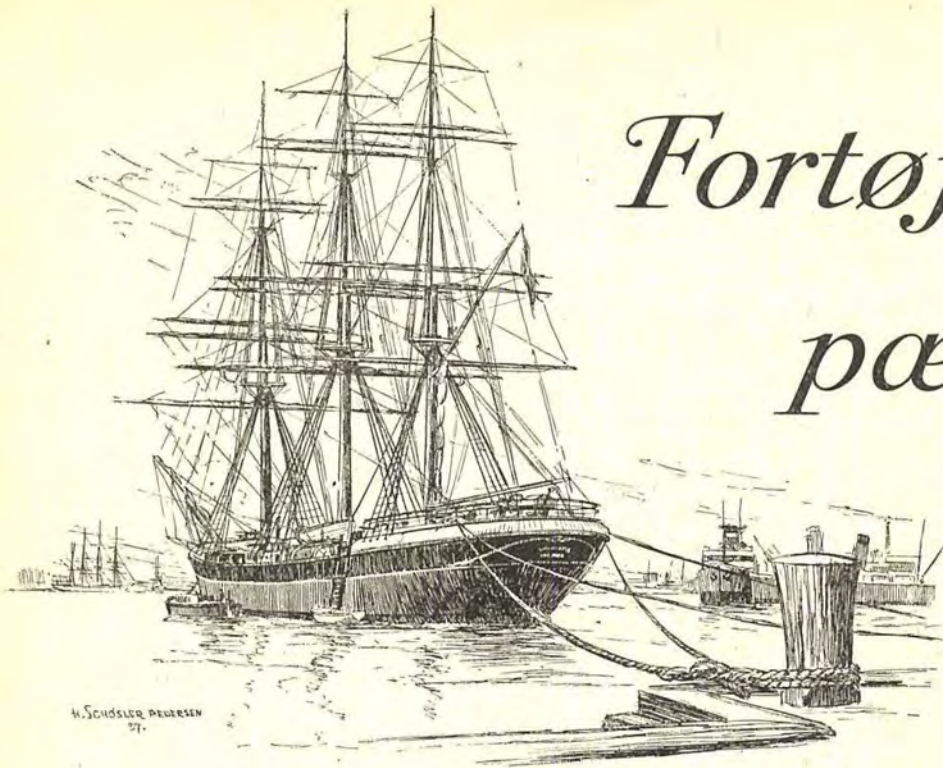
Arsenaløen prydes ud mod Christiansholm af Arsenalet (bygget 1746) med den pompøse Port. Der er ikke alene Vaaben til Skibene og Skibsmandskaberne, men en historisk Vaabensamling, som vi senere maa fortælle om i en særlig Artikel. Her findes ogsaa „Kuglegaarden“ med en saare interessant Samling gamle Kanoner og Kanonkugler.

Saa er Vandringen gennem Holmerækken til Ende. Udgangen fra den mærkelige Enklave er gennem Politivagten ad Værftsbroen ud til Prinsessegade. Broen byggedes først 1863, da Marinen begyndte at flytte alt til Holmen fra Gammelholm. Før den Tid kunde man kun komme til Holmene pr. Fartøj, nu kan man rulle derover med Bil.

Holmen er et Land for sig, *noget* præget af alle Tider fra Niels Juels Tid til Rechnitzers, men det er saa sandt ikke noget Museum. Der arbejdes derude. der arbejdes stærkt, og Musikken dertil er Motorernes taktfaste Drøn, Dampmaskinernes alvorlige Buldren fra Skibe og Værksteder og Flyvemaskinernes kæphøje Skralden fra Luften.

Kay Larsen

Fortøjnings- pælen



Af
ALLAN LARSEN

Jeg er den gamle, slidte og graa Fortøjningspæl,
et Stykke frønnet Bolværkstræ foruden Sind og Sjæl,
man stikker mig en Trosse i Ny og Næ af Hamp,
som binder mig en lille Stund til Havets sorte Tramp.

Der gaar et Pust af Vande og slanke Palmers Sus
og en melodisk Udve's Sang om Sol og Brændings Brus;
hvergang en Skude lægger fra Rejsens Mile ind,
da er det, som jeg aner Monsunen mod min Kind.

Men alt er bare Drømme og Hav og Himmel blaa
fra lykkeferne Steder, som aldrig jeg skal naa;
jeg staar paa Havnekajen for barske Vindes Kast,
en gammel slidt Fortøjningspæl, som holder Drømmen fast.

Hvorfor kaldes en synkefærdig Skude en

Plimsoll var en uheldig Kulhandler, der boede i Londons fattige Kvarter ved Dokkerne. Han tilbragte gerne Aftenen sammen med Søfolkene — og hans 26-aarige Ansigt blev meget alvorligt, naar de snakkede om, hvordan de levede.

Herregud — tænkte han — jeg er jo rig! Jeg har jo som Regel en Shilling om Dagen at leve af —

og den tjener jeg dog uden Dag for Dag at løbe Risiko for at miste Livet! Hvis blot Halvdelen af, hvad de fortæller mig, sagde han til sig selv, er sandt, saa maa en engelsk Sømands Liv intet som helst være værd! Aften efter Aften hørte han Søfolkene fortælle den samme Historie:

„— Nu var det Skib sendt ud paa en Rejse i en Tilstand, saa det maatte gaa under, ja, og det var nok Rederens Mening, at det helst skulde forsvinde sporløst, for han havde Dagen forinden ladet det forsikre for et Beløb, som var mange Gange højere end Skibs og Ladnings virkelige Værdi. Og os Søfolk lider han jo intet Tab paa, haha!“

Ud paa Aftenen rejste Plimsoll sig, gik til Ro paa sit mere end spartianske Værelse og drømte om Redere, der borede Hul i deres egne Skibe, om druknende Søfolk og vragfyldte Have. Men naar han næste Morgen slog Øjnene op, tænkte han ikke mere paa det; thi ogsaa for ham havde hver Dag nok i sin Plage....

Ti Aar efter sidder Plimsoll godt i det. Erfaringen har været ham en langsom, men grundig Læremester, og han har oparbejdet sin Kulhandel til et anset Firma. Selv vaager han over, at den strengeste Hæderligheds Principper holdes i Ære. Nu bør han ikke længere i Dokkerne, og han faar Raad til at lade sin Hustru tage Sommerophold paa Yorkshire-Kysten. En Dag vil han glæde hende med et Besøg midt i Ugen, og han tager Baaden fra London en Morgenstund. Paa denne korte Sørejse passerer Skibet flere Gange Mastetopper af Skibe, der er gaaet til Bunds, og langs Kysten skimter han strandede Vrag....

Han har haft saa travlt i de senere Aar, at han ikke har tænkt meget paa sine gamle Venner fra Pensionatet, Sømændene. Men nu saa han med egne



Plimsoll som Medlem af Parlamentet.

»Plimsoller«?

Øjne, hvor fulde af Vrag de engelske Farvande var. Og da han selv lykkeligt var naaet i Land og havde overrasket sin Kone, fortalte han hende om en stor Beslutning, han havde taget under Rejsen: For Fremtiden vilde han bruge saa meget af sin Tid, som han paa nogen Maade kunde afse, til at arbejde for

større Sikkerhed for Søens Folk.

Dokkerne fik i de kommende Aar daglig Besøg af Mr. Plimsoll. Han var ikke den Mand, der indlod sig paa en Kampagne, før han havde det hele i Orden. Fejlen ved Systemet var, at Koffardiskibene ikke var underkastet noget Tilsyn, fandt han hurtigt ud af. Derfor kunde en Reder laste Skibet saa tungt, han vilde, og de fleste Skibe, der forlod London, havde næppe staaet Themsen ud, før Søerne vaskede ind over Dækket — selv om Vejret var forholdsvis roligt. Det hørte ogsaa til Sjældenhederne, at en Ladning var stuvet ordentligt; i de fleste Tilfælde forskubbete den sig, saa snart Skibet begyndte at gynges; dette, fandt Plimsoll, var Skyld i mange Grundstødninger.

Plimsoll samlede paa „Tilfælde“ og beskrev dem i Aviserne med korte Kommentarer i Haab om, at disse næsten daglige Dryp skulde gøre Virkning i det lange Løb.

Han talte ogsaa paa Møder, hvor han fremkom med Afsløringer, som faar en Englænder til at rødme den Dag i Dag. Hvorfor faar disse Dødssejlere Lov til at forlade Havnene? var Spørgsmaalet, og han gav modigt det samme Svar for Offentligheden, som han havde hørt Sømændene snakke indbyrdes om i Pensionatet for mange Aar siden: Rederne tjente mest, naar Skibene gik under med Mand og Mus, fordi de tegnede Forsikringssummer laa langt, langt over, hvad Skib plus Ladning var værd! Plimsoll vidste, hvor ulige Reder og Sømænd var for Retten: Rederen kunde kun sagsøges ved privat Sagsanlæg, dersom en Sømænd mente sig forurettet af ham; men havde en Sømænd underskrevet Kontrakt om en Rejse og sprang fra, naar han saa, hvilken elendig Forfatning Skibet var i, saa rejstes der Straffesag mod ham, og han kunde ryge lige i Fængslet!

Plimsoll naaede gennem sin private Agitation at faa sit Navn kendt i vide Kredse af Befolkningen, saa kendt endda, at man efterhaanden gik over til at kalde Dødssejlerne for „Plimsollere“. Som Folketaler blev han populær, naar han viste Forsamlingen Breve, som han havde taget fra døde Sømænds Lommer, Breve, der var bestemt for dem derhjemme, men aldrig blev afsendt, og som fortalte om, hvordan Besætningen paa en „Plimsoller“ følte sig som dødsdømte.

Men paa det Sted, hvor det bestaaende Systems Fejl skulde rettes: i Parlamentet, overhørte man ham

ganske. For at faa disse høje Herrer i Tale lod Plimsoll sig selv vælge ind i Parlamentet 1868, nu skulde de faa Sandheden at høre!

I fire Aar talte han for døde Ører! Hvem vilde ikke have anset det for haabløst at faa rettet Forholdene? Men Plimsoll var ikke til at slaa ud. Han kunde end ikke ties ihjel. Nu skrev han en Bog: „Vore Søfolk“, hvori han ordnede hele det mægtige Materiale, han efterhaanden havde samlet om denne Sag.

Bogen indledtes med det officielle engelske Vragkort for 1871, hvor hver sort Prik betød et sunket Skib, der laa som en Fare for Færdselen paa Søen. Det var et dygtigt Stykke Arbejde, Plimsoll havde lagt i dens Udarbejdelse, og saa overskueligt og nøgtern var dens Beskrivelse af de utrolige Forhold, der herskede indenfor den engelske Koffardifart, at den betegnedes som en „Haandbog i Søassurancesvig“! — Efter et beskedent Forord fulgte Kapitler om Søfolkenes og Redernes Organisationer, om Offentlighedens Pligt til at gribe ind, naar Lovgivningsmagten og de administrative Myndigheder faldt i Søvn, og Opremsninger af de sørgelige Fakta. Derefter Afsnit om de forskellige Aarsager til Katastroferne: For ringe Bemanning, forkert Stuvning af Ladningen, de himmelstræbende Dækladninger, utilstrækkelig Maskirkraft mangelfuld Konstruktion af hele Skibet, ingen Vedligeholdelse o. s. v.

Hvad Plimsoll fandt særlig mærkeligt, var, at det kun var Koffardiskibene, der forsømtes i saa uhyggelig Grad. Passagerskibene var der forlængst indført et Tilsyn med, langt fra saa betryggende som vore Dages naturligvis, men dog et Tilsyn! To Gange om Aaret synedes alle Passagerskibe af regeringslønnede Inspektører — hvorfor havde Arbejderklassen ikke for længst krævet det samme Tilsyn for Koffardiskibene? spurgte Plimsoll.

Regnede Søfolkene selv da ikke deres Liv for noget? Foruden det meget talende Kort over de Vrag, der laa spredt langs de engelske Kyster, gængav Plimsoll i sin Bog en uhyggelig Statistik over de mange Liv, der var gaaet tabt ved Skibskatastrofer inden for en Grænse af ti miles fra Kysten. Denne Takliste omfattede elleve Aar — fra 1861 til 1871 inklusive:

| | |
|-----------------------|------------------------|
| 1861 gik 884 Liv tabt | 1867 gik 1535 Liv tabt |
| 1862 - 690 - - | 1868 - 824 - - |
| 1863 - 620 - - | 1869 - 955 - - |
| 1864 - 516 - - | 1870 - 774 - - |
| 1865 - 698 - - | 1871 - 626 - - |
| 1866 - 896 - - | |

Tilsammen mistede 8794 engelske Søfolk Livet ved elleve Aars Skibskatastrofer, d. v. s. et Gennemsnit paa 800 døde hvert Aar!

Paa Baggrund af disse Tal virkede det rystende at læse om de Retssager, som Plimsoll fremdrog umiddelbart efter. Og det virkede sjældent sympatisk, naar en Reder, som mødte op for at afgive Søforklaring angaaende sit Skib, maatte oplyse, at skønt han var vidende om, at det højst var 300 Pund Sterling værd, saa havde han dog forsikret det for 1000 Pund Sterling! Men der skulde forøvrigt ganske sær-

lige Omstændigheder til, at der blev optaget retslig Forklaring angaaende et Koffardiskibs Forsvinden — og disse særlige Omstændigheder bestod i k k e i, at der var gaaet Menneskeliv tabt!

Bogen vakte en Folkestemning, men Parlamentet gik imod ham. — I den yderste Ophidselse sprang Plimsoll op fra sin Plads og besvor Disraeli om ikke paa denne Maade „at dømme Tusinder af menneskelige Væsener til en ynkelig Død!“ Og han fortsatte med manende Røst:

„Aar efter Aar sendes Hundreder af brave Mænd i Døden. Deres Hustruer bliver Enker, deres Børn bliver faderløse, for at nogle samvittighedsløse Forretningsmænd, der hverken frygter Gud eller Mennesker, kan skovle Penge ind . . .“

I dette Øjeblik var det virkelig lykkedes Samuel Plimsoll at vække Parlamentet. Langvarigt Bifald hilste hans Tale. Da han endelig kunde komme til Orde igen, fortsatte han, ligbleg, skælvende af Bævægelse:

„Der er Skibsejere i dette Land, der aldrig nogen Sinde køber et nyt Skib, endsige lader et nyt Skib bygge, men som nærmest maa kaldes Skibs-Slagtere! Jeg er fast besluttet paa at afsløre disse Slyngler, som sender vore Søfolk i Døden!“

Der holdtes Kæmpemøder Landet over, hvor Kravet om en Søfartslov rejstes. Og det var ikke blot Arbejderne, der paa disse Møder hyldede Samuel Plimsoll for hans Bedrift i Parlamentet — selv blandt Adelen erklærede flere sig for aabenlyse Beundrere af ham. — Paa et af disse Møder havde Plimsoll en særlig Glæde, idet en Mand, han havde boet sammen med i det fattige Pensionat i Londons Dokker, tog Ordet og fortalte om, hvilken Interesse Plimsoll dengang havde vist de daarligt stillede Søfolk — skønt han selv paa det Tidspunkt var en fattig Kulhandler! Plimsoll — raabte den gamle Sømand — var et rigtigt Medmenneske! —

Regeringen saa nu, at der var ingen Vej udenom længere, og saa kom endelig Loven om Koffardifart! Plimsoll havde sejret, men det pudsige var, at Disraeli i den trettende Time søgte at tilrive sig Æren for dens Gennemførelse. Han sagde nemlig, at naar Regeringen havde ladet denne Sag staa hen saa længe, saa var det blot, fordi man indsaa, at der ikke kunde gøres noget virkeligt, før der stod en mægtig Folkestemning bag.

En af den nye Lovs mange gode Bestemmelser var, at der paa ethvert Skib skal være et Lastemærke paa Skroget, som altid skal være oven Vand. Trykker Lasten Skibet dybere ned, skal Skibstilsynets Inspektører nægte Skibet Tilladelse til at sejle! I Anledning af Disraelis mindre behændige Forsøg paa at tilrive sig Æren for Loven foreslog et Vittighedsblad, at Lastemærket skulde kaldes „Disraelis Mærke“ — men det kom til at hedde „Plimsolls Mærke“ — og det hedder det den Dag i Dag!

— — —

Synes De saa ikke, at „Plimsoller“ burde være blevet Betegnelsen for alle gode, sikre Skibe — og ikke et Skældsord for de synkefærdige Kasser, som han bekæmpede? Men Skæbnens og Livets Ironi har villet det anderledes.

Østersøens

*Pirater og Korsarer
paa alle Have*

Pirater

KORSAR er et Ord, som engang er givet som Betydning for et armeret Handelsfartøj. Befalingsmænd og Mandskab ombord i et saadant Skib kaldes derfor Korsarer. Men paa Trods af denne klare Definition hænder det ofte, at Folk i Almindelighed forveksler Korsaren med Piraten. Sidstnævnte er imidlertid slet og ret en professionel Sørøver. Han opererer saavel i Krig som i Fredstider overfor sine egne Landsmænd som over for Fremmede. Korsarskibene, eller Kaperne som vi kalder dem her hjemme, var derimod Fartøjer udstyret med Licens fra en eller anden regerende Fyrste eller Statsmagt. Bevillingen — letre de marque, som den kaldtes — gav kun Anledning til at angribe og røve fjendtlige Magters Fartøjer.

Lysten til rigt Bytte, Eventyr og farefulde Oplevelser ligger jo i Menneskene som noget oprindeligt og for mange uimodstaaeligt. Og gaar vi ud fra disse umiskendelige Egenskaber hos Menneskene, er der vel ingen Tvivl om, at Sørøvere har Verden kunnet regne med lige fra den Tid, Havet blev taget i Brug som Færdselsvej. Historisk lader dette sig rigtignok ikke paavise, men vi ved med Sikkerhed, at Sørøveriet var stærkt udbredt i Middelhavet paa Julius Cæsars Tid — 100—44 f. Kr. Blandt de første Sørøvere har vel ogsaa Fønikierne, trods de gerne skildres som et fredeligt Folkefærd. Og vore egne Vikinger ikke at forglemme, de var jo slet og ret Pirater — Sørøvere.

Men eftersom Oldtidens Sørøvere staa os saa temmelig fjernt, og vore Forfædres Optraeden er saa almen kendt her hjemme, gør vi et lille historisk Hop forbi Jomsvikingerne og sejler ind i Østersøen, der hvor Sørøvere og Kaperne holdt til fra Midten af det 14. Aarhundrede. Hvorfra disse Østersøens Sørøvere egentlig kom, det er man aldrig blevet helt sikker paa. De indfandt sig en skønne Dag og begyndte deres begivenhedsrige Liv som en Plage over hele Østersøen og Kattegat.

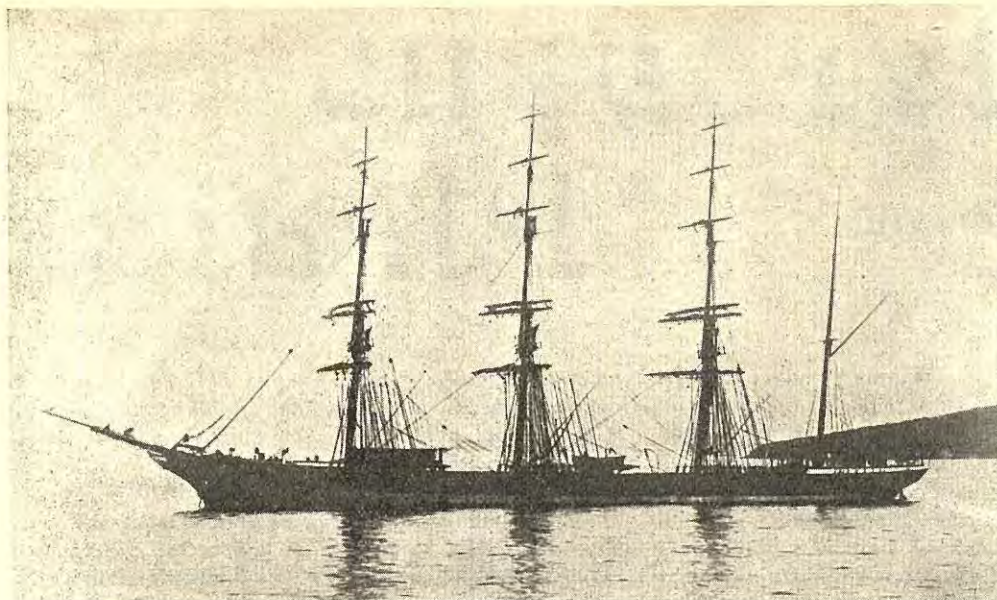
Det har været paastaet, at Sørøvervæsenets pludselige Opstaaen i Østersøen paa denne Tid er at tilskrive den strengere Ordens Opretholdelse i Nord-Tyskland. Byerne havde ordnet sig godt med effektiv Militærmagt til Ordenens Opretholdelse. At udplyndre fredelige Handelsmænd lønnede sig ikke længer, al den Stund at Vejen til Galgen var gjort baade kortere og bekvemmere. Sørøvernes pludselige Optraeden paa disse Kanter

af Verden mener man derfor skyldes det ganske logiske Ræsonnement, at naar det ikke længere lønnede sig at røve i Land, saa lod det sig vel lettere arrangere til Søs!

En fremtrædende Rolle spillede disse Sørøvere i de mecklenburgske Hertugers Kamp mod den mægtige Dronning Margrete, da hun efter Sejren over Kong Albrecht af Sverige var blevet Hersker over alle tre nordiske Riger. Hun var en stærk Modstander, Dronning Margrete, det vidste man. Hvem vilde kunne paatage sig at føre Krig med et heldigt Resultat mod hende?

Hertugerne og Byerne kunde ikke klare det. Men saa kom man til at tænke paa Piraterne, det var nok den eneste Chance til at faa noget ordentligt ud af Affæren. Offentlige Kundgørelser blev spredt rundt omkring med Opfordring til dem, som paa egen Bekostning vilde drage paa Røvertogt mod de forenede Riger. Betingelserne var, at man mødte op i Rostock





„Drummuir“ af Liverpool, bygget af W. H. Potter & Co., Liverpool, 1882 til Gilison & Charwick, 1844 Br. T., tilhørte den bekendte „Drum Line“, blev kort efter Verdenskrigens Udbrud solgt til San Francisco, den blev ved Cap Horns Egnen kapret af den tyske Krydser „Leipzig“, der slæbte den ind i en Bugt, tog de Kul, den vilde have, og senkede Skibet med Dynamit den 6. Decbr. 1915 ved Staten Island. Fra Lods Gruelunds Samling.

eller Wismar med tilstrækkeligt Udstyr, Vaaben og Proviant. Meget naturligt indfandt de allerede etablerede Sørovere sig og modtog Hertugernes Certifikat, som gav Ret til at plyndre og slaa ned for Fode overfor de nordiske Riger. Men desuden meldte der sig Masser af strids- og eventyrlystne Folk fra de forskelligste Lande. Dette Konglomerat af Banditter er ifølge tyske Kilder Oprindelsen til de senere saa kendte Vitaliebrødre, en udsøgt Samling af hensynsløse Røvere. De benævnes ogsaa Viktualiebrødrene, et Ord, som mere direkte peger hen paa en af deres Opgaver, nemlig den at føre Proviant til det belejrede Stockholm.

Vitaliebrødrene var snedige og forvovne Krigere. Men hvem de tjente, kom det egentlig ikke an paa. Det var den Part, som bød størst Fordel. „Idag Ven, imorgen Fjende“ er et Ordsprog, som tydelig markerer disse Menneskers moralske Indstilling. Deres Valgsprog: „Guds Venner og hele Verdens Fjender“ ligger jo i samme Plan. I 1389 var det, disse Østersøens Pirater for første Gang satte ud fra Rostock og Wismar, indregistrerede — eller om man vil — op-højede til hertugelige Kapere eller Korsarer.

Men en Gang sluppet løs var de ikke gode at standse. Paa Gotland, hvor de en Gang havde faaet Fødfæste, udbyggede de Befæstningerne, og deres Røvier og Handel gjorde dem stadig mægtigere. Helt naturligt forekommer det ogsaa, at Hansastæderne besværede sig overfor deres Søsterbyer Rostock og Wismar paa Grund af deres Anvendelse af disse Banditter som Allierede i en Krig mod Dronning Margrete.

Hanseaterne opererede gerne i Fællesskab mod Vitaliebrødrene, ikke mindst af den Grund, at disse Pirater tillige var deres Konkurrenter i Handelen paa Østersøen. Det var jo ingen Sag for Vitaliebrødrene at udbyde det stjaalne Gods til saadanne Priser, at det vandt rivende Afsætning.

Hansaen kaldte de Skibe, som blev udrustet mod Vitaliebrødrene, for „Fredsskibe“. Det var udmærkede Fartøjer, bemanded med de dygtigste Besætninger. Vitaliebrødrene befandt sig derfor til Stadighed i Kamp mod overmægtige Fjender. Blev en Broder først fanget, stod enten Galgen eller Skarpretteren færdig til at tage sig af ham. Vitaliebrødrene's Flotillechefer var under Stockholms Belejring: Henning Mannteufel, Zikow, Beckeling, Murguradt Prein, Olaf Schütte, Nicolas Mygels og andre.

Ved Belejringen af Stockholm skal ifølge samme Kilde Vitaliebrødrene have udvist en utrolig Paagaahed, og fremfor alt forstod de at lave snedige Tricks.

De kom ved Vintertid sejlene nordover mod Stockholm med otte Skibe. Det var umaadelig koldt, saa de frøs fast udenfor Skærgaarden og kunde ikke komme hverken frem eller tilbage. Situationen blev straks opdaget af Belejrerne, som gjorde sig i Stand til at anfælde de uheldige „Brødre“. Men om Natten sendte Chefen to hundrede Korsarer i Land for at hugge Tømmer, andre slæbte Tømmerstokkene ud over Isen til Skibene, og atter andre gik i Gang med at bygge solide Tømmervægge omkring Skibene. Bag efter blev Træværket overøst med Vand. I den strenge Kulde afsatte dette sig som tyk Is, og Byggeværket blev forvandlet til en veritabel Isborg, hvori der var anbragt det nødvendige Antal Skydeskaar. Skibene laa ligefrem forskanset bag et Fæstningsværk improviseret i Løbet af Natten.

I Daggyret kom Danskerne, Nordmændene og Svenskerne udover Isen, godt bevæbnede og vel udstyrede med Belejringmateriel for at gaa til Angreb paa dette besynderlige Fæstningsværk. Men Vitaliebrødrene havde samtidig været saa udspekulerede, at de havde skaaret Isen op rundt om deres Fæstning og kastet Sne over de aabne Vaager. Dette var Fjenden selvsagt ikke opmærksom paa. Efter hvad der paastaas, kom ingen levende Sjæl fra det med Livet. De druknede alle Mand.

I denne Tid havde dette Røverpak frie Hænder, for Hanseaternes Indgreb lykkedes aldrig helt. I Virkeligheden tilhørte Østersøen Piraterne, efter at Hertugerne forgæves betakkede sig for deres videre Virksomhed. Regulær Skibsfart og Handel var fuldstændig lammet. Men med et Slag kom Forandringen. Det var de tyske Ridderordenes øverste Ledelse, som bragte en Overenskomst i Stand mellem de mecklenburgske Hertuger, Hanseaterne og Byerne

Rostock og Wismar. Østersøens Pirater, som før havde været hertugelige Korsarer, blev splittet og opdelt. De søgte at redde sig saa godt de kunde hver paa sin Kant. Først i 1398 blev Dronning Margrete Herre over Stockholm.

En langt større og mægtigere Gren af Vitaliebrødrene er den, som blev ledet af Nicolas Størtebecker, Gottfried Michaelis, Wichmann og Wiegebald i Nordsøen, hvor de havde sat sig fast paa Kysten af Ost-Friesland. Her drog de Fordel af de stadig skiftende politiske Stridigheder og kæmpede, eftersom de fandt Fordel i det, snart paa den ene og snart paa den anden Side.

Størtebecker havde sammen med de øvrige Hovedanførere trukket sig tilbage til Helgoland. Her havde Piraterne en udmærket Observationsbasis. Intet Skib, som gik ud eller ind ad Elben, vilde i sigtbart Vejr undgaa deres Opmærksomhed. Dag og Nat laa de paa Lur efter Bytte. Englandsfarerne blev saa punktligt og fiffigt udplyndret, at Raadsherren i Hamburg geraadede i vildt Raseri: „Disse Blodhunde ved Elben skal udryddes, koste hvad det vill“ proklamerede han.

I al Hast blev der udrustet et stort Antal Skibe under Kommando af de krigsvante Raadsherrer Nicolas Schocker og Simon von Utrecht.

Piraterne krydsede som sædvanlig udenfor Mundingen af Elben, da det blev meldt, at Fjenden var i Sigte. Piraterne glædede sig ved første Øjekast til rigt Bytte. De troede nok, at det var almindelige hanseatiske Handelsfartøjer, som var paa Vej nordover eller til England, men denne Gang forregnede de sig grundigt, og da Vildfarelsen gik op for dem, var det for sent. Retræte var umulig, og straks efter var Søroverflaaden omringet. Et Par af deres Skuder blev boret i Sænk, nogle faa undslap, medens Resten faldt i Hanseaternes Hænder. Størtebecker og alle de andre Hovedanførere blev taget levende tilfange og ført gennem Hamburgs Gader sammen med 140 andre Fanger. De blev alle overleveret til Bøddelen, og deres Hoveder blev efter Tidens Skik sat paa lange Stager, plantet langs Bredden af Elben.

Fire Aar før hærgede Vitaliebrødrene Bergen, og i 1429 gentog de Besøget og satte Ild paa Byen, der hvor Hansavældet den Gang florede bedst.

I det 15. og 16. Aarhundrede sværmede der ogsaa Sørovere omkring i Nordsøen. De norske Kyster, særlig Sørlandet, var ikke mindst hjemsøgt, og selvsagt var Hansaens Skibe mest eftertragtede. — I Kristian II's Navn gik Piraterne paa Rov

og forstyrrede Skibsfarten. Det var ikke mindst af Hensyn til Søroverne, at der i det 16. og 17. Aarhundrede blev anlagt Kystbefæstninger, bl. a. Flekkerøhus Fæstning eller Flekkerø Slot, ca. en Mil sydvest for Kristiansand. Om dette Fæstningsanlæg siger Peder Clausen Friis, at „Fribyttene haffde andre Hafner nock her under Landet at søge“. Med andre Ord: den var nærmest nytteløs mod Søroverplagen paa denne Kant af Landet.

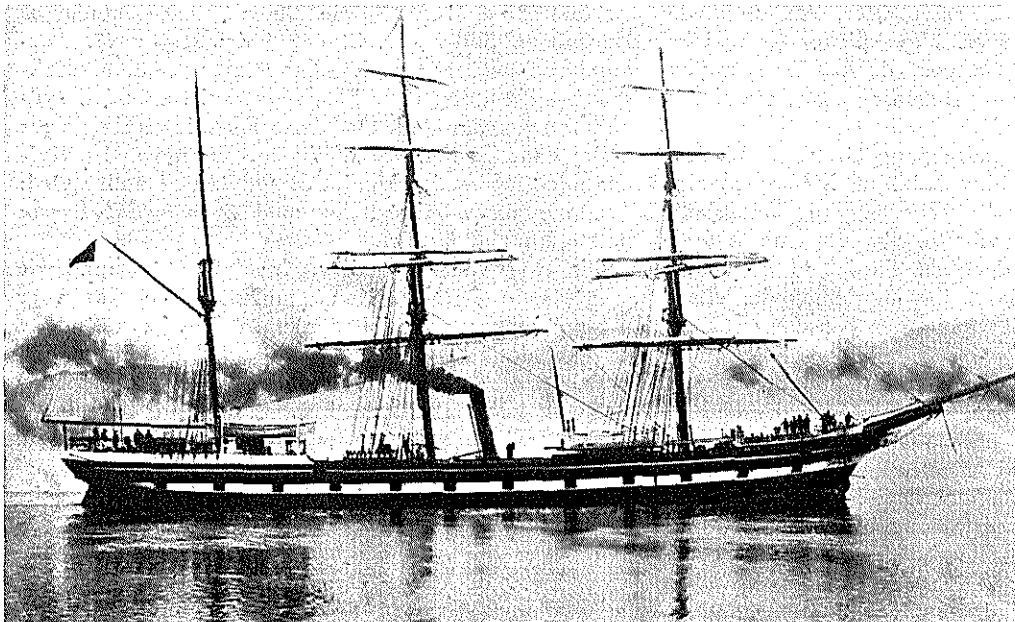
En af de værste Banditter fra det 16. Aarhundrede var Martin Pechlin. Han gjorde i flere Aar vore Kyster usikre. Men Høsten 1526 blev han endelig overmandet i Kamp mod to hanseatiske Skibe og omkom. Hans Søroverfane og Flagstandard blev siden ophængt i Mariakirken i Lübeck.

Under Krigen med Sverige blev der fra 1612 paa Kristian IV's Befaling bygget en stor Flaade af kombinerede Handels- og Krigsfartøjer. Det var ganske store, solidt byggede og vel udrustede Fartøjer, Kaperne, som der stod Respekt om. De kaldtes Defensionskibe, og deres Optræden danner et eget og meget stort Afsnit i de nordiske Landes Søkrigshistorie. Om disse Skuder og ligeledes Kaperne fra Krigen i 1807—14 er der jo meget at fortælle, men det er vel ogsaa for de fleste kendt fra før. Men fra de norske Sømænds Kamp mod Barbarerne, disse bestialske Sørovere, som blev udsendt fra Marokko, Algier og Tunis, er der Beretninger, som antagelig ikke er kendt af alle og enhver.

Rent galt gik det Skibet „Alida“ af Bergen nede i Middelhavet 1747. Barbarerne tog Skibet og førte Mandskabet i Land og holdt dem i Fangenskab og Slaveri helt til 1750. Men endnu værre gik det Kaptein Lars Diedrich og hans Folk paa „Amalie Christine“ af Bergen. De blev gaende i Slaveri i Marokko fra 1749 til 1754. Deres Beskæftigelse var at passe Kejserens Heste og vilde Løver. De blev sidstnævnte Aar løskøbt af Slavekassens Midler og kom mærkelig nok helskindet hjem alle sammen. I 1750 gik „Pru-



„Conishead“, af Workington Reder Bourke & Huntrods bygget til dem i samme By 1892 af R. Williamson & Son, 2526 Br. T. Blev i Begyndelsen af Aarhundredet solgt til B. Wencke & Söhne i Hamborg, fik Navnet „Athene“, løb fra Barrow til Ækvator paa 14 Dage 8 Timer, hvilket er en Rekord. Endeligt ukendt. Fra Lods Gruelunds Samling.



„Wairoa“, bygget til New Zealand Shipping Co. af Palmers i Newcastle 1875, var 1057 Br. T., solgtes til Norge, senere til Rusland, fik Navnet „Winnepeg“, den forlod Pensacola i 1907 med Trællest til Buenos Ayres, men „borteblev“. Fra Lods Gruelunds Samling.

dentia“ af Bergen, Kaptajn Jürgen Christoph Schomacker med algiersk Søpaa fra Ancona til Genua. Skibet blev taget af en Sørover fra Tripolis paa Højden af Kap Passaro. Styrmanden og en Skibsdreng blev dræbt, og Resten af Besætningen — 15 Mand — blev mere eller mindre saarede sendt i Slaveriet. De blev efter længere Tids Forløb løskøbt af Slavekassen, en Indsamlingskasse, som var paalagt ved alle norske Kirker. Den var som Regel altid tom, for der skulde store Beløb til for at løskøbe alle de Nordmænd og Danskere, som dengang maatte vandre i nordafrikansk Slaveri. En højst blandet Fornøjelse har det sikkert været for de arme Mennesker saaledes i Aarevis at trælle som Slaver i en Barbarstat, og megen Sorg og Elendighed har selvsagt disse Forhold afstedkommet i mange Hjem baade i Danmark og Norge.

Der er bevaret en gammel Vise, som viser de vederstyggelige Pinsler, disse Fanger maatte udstaa, og hvori det blandt andet hedder:

„Og ingen kan tænke, og ingen kan troe,
Hvor ondt en Sømand maa lide,
Han har hverken Dag eller Nat nogen Roe
For alle de sørgelige Quider.
For Banker og Skjær,
For Storm og Uvær,
For tyrkiske Sørovere tillige.

Hos Tyrkerne maatte vi gange som Hester for Plov,
Og lide baade Angest og Møie,
Skjønt nøgne vi var, med Svøber de os slog.
Af Heden vi vandsmægtende ginge.
Fra Morgenens blid
Til Aftenens Tid
At trælle i slavisk Arbeide.“

Som bekendt maatte de nordiske Lande til Slut indgaa en Overenskomst med Røverstaterne og betale

ganske anselige Pengesummer for at blive fri for denne uhorste Søroverplage. Den holdt sig forresten til langt ud i det 19. Aarhundrede.

Fra Barbartiiden foreligger der ogsaa mange andre Begivenheder, men da vi jo skal rundt til Pirater og Korsarer paa alle Have, bliver vi nødt til at standse op her for i rette Tid at komme ud i Dybvandssejlad paa de store Have.

Det 17. Aarhundredes mest navnkundige Pi-

rater var Bukanierne og Flibustierne. Beretningerne om dem viser os uden Sammenligning de mest typiske Eksempler paa Søroveruvsensets Art og Væsen. Deres Tumbleplads var ikke blot Vestindien, hvor de havde slaaet sig ned paa Haiti og den nordenfor liggende Ø Tortuga. Man kan følge Sporene efter dem eller rettere sagt deres Aflæggere paa næsten alle Have, hvor der var Udsigt til rigt Bytte.

Hvem var saa disse Bukaniere og Flibustiere? Det var Europæere: Hollændere, Englændere, Franskmand, Flygtninge, maaske landsforviste eller strandede Eksistenser.

Amerikas Opdagelse og Kolumbus' Indtog i Barcelona havde hensat den gamle Verden i en stærk Hunger efter Guld og Rigdom. Først drog Spanierne i endeløse Skarer vestpaa for at sikre sig Guld og anden Rigdom. Efter Spanierne begav næsten det halve Europa sig paa Rejse. Og dermed bryder der en aarelang Kamp løs om det nye Eldorado — Amerika.

I denne Kamp viser Bukanierne sig først paa Arenaen. De var jagtdrivende Kolonister, som havde slaaet sig ned paa Sydkysten af Haiti, som den Gang var umaadelig rig paa Bøfler og andet Hornkvæg. Det nedlagte Vildt blev ristet paa en egen Maade under aaben Himmel. Denne Preserveringsmaade kaldte man at „bukaniere“, og Pladsen, hvor Processen foregik, hed „Bukan“. Paa denne Maade er Navnet Bukanier opstaaet.

Disse Bøffeljægere var nogle ustyrlige og forvovne Karle, modige og hensynsløse paa alle Maader. Deres Flintebøsser var mere tilforladelige end Indianernes Pile og Buer, og andre Krigsvaaben forstod de ogsaa at haandtere med Præcision. De havde grundet en egen Stat med egne Love, hvor alt tilhørte alle. Med deres præserverede Kød drev de en indbringende Handel og byttede ogsaa Kødet med forbifarende Søroverskibe mod Krudt, Bly og Mønt.

Men disse Kolonister var Spanierne en Torn i

Øjet. Spaniolerne satte Ild paa Skovene paa Øen og udryddede hele Vildtbestanden. Kolonisterne flygtede derfor over til Tortuga. Men nu hændte der noget, som Spanierne vel ikke havde drømt om, ellers havde de sikkert ikke jaget dem bort fra Haiti. Bukanierne slog sig fra nu af paa Sørøveri, og her stifter vi for første Gang Bekendtskab med Flibustierne, som for Størstedelen var Franskmand. Derfor antages det gerne, at Navnet er en Forfranskning af det engelske Ord freebooter — Fribytter. Dermed opstod der en Sørøverstat af Magt og Betydning, som Verden aldrig har set Magen til.

En af Flibustiernes største og mægtigste Anførere var Francois Lonnois. Han var Franskmand, født i den lille Havneby Vendée. Et Uhyre i Menneskeskikkelse, siger Beretningerne om ham, men klog og beregnende og desuden et strategisk Geni. Udstyret med Kaperbrev fra baade den franske og engelske Regering var han øverste Befalingsmand for en anseelig Krigsmagt til Søs. Hans Operationer var ikke afgrænset til Farvandene omkring de vestindiske Øer og den mexikanske Golf, han gjorde Landgang i Sydamerika og angreb ved en Anledning ogsaa Gibraltar, et Foretagende, som vel maa siges at være mere end dristigt, naar man regner med at Spanien den Gang var et rigt Land under stadig Udvikling og med en stor og veltrænet Krigsflaade.

Plyndringen af Gibraltar skal have varet længe og indbragte Piraterne stort Bytte.

En anden af Flibustiernes Førere var Henry Morgan. Han rømte allerede som Dreng fra Hjemmet, og da Forældrene søgte ham omkring i Havnebyerne, var han allerede paa Vej over Havet med en Slavetrader. Nogle Aar efter dukkede Morgan op som Anfører for en Sørøverflotilje i Nærheden af Jamaica, hvor Guvernøren, Lord Modyfort, tager ham i sin Tjeneste. I to Maaneder krydser han omkring i vestindiske Farvande og bringer ikke mindre end 10 spanske Skibe med ialt 500 Mands Besætning med sig til Jamaica. England havde allerede haft god Nytte af ham, og rigeligt blev han belønnet.

Morgan fortsatte sine Røvertogter under Kongen af Englands Flag, og som sin Forgænger besøgte han med stort Held Sydamerika og Gibraltar, Steder, som synes at have øvet en stærk Tiltrækning paa disse lovløse Banditter.

I 1670 gjorde Morgan sit Livs største Kup som Sørøver. Han erobrede Panama. Byen havde dengang Ord for at være Amerikas rigeste. Her foregik de store Omladninger af Guld-Lasterne bestemt for Europa. Fra Jamaica udrustede han en Armada paa ialt 37 prægtige Skibe og 2000 Mand. Officerer og Mand-skaber var alle mønstret paa Andel i Udbyttet. Morgan selv skulde have en Procent af det samlede Udbytte. Skibscheferne fik otte Gange saa meget som ved tidligere Ekspeditioner. Ogsaa for Lægerne var der fastsat en vis Andel. Enhver, som i Kamp mistede begge Ben, fik 1500 Piaster eller 15 Slaver, for begge Hænder blev der givet 1800 Piaster eller 18 Slaver, for en Haand 600 Piaster eller 6 Slaver. For et Øje kun 100 Piaster eller 1 Slave. Alt betalbart ved første Opgør.

Erobringen af Panama maatte foregaa ved Angreb paa Land, og straks efter Ankomsten til Kysten gik Morgan i Land med 1200 Mand. Dette Felttog er me-

get udførlig skildret af Piratlægen Esquemelin, som var med paa Marchen. Der var, siger han, mange Omstændigheder, som Morgan ikke havde forudset ved et saadant Angreb i Land. Særlig blev Mangelen paa Fødemidler helt skæbnsvanger, da Spanierne havde ødelagt alle Depoter, og Frugt og Grønsager var der heller ikke, hvor man forsøgte at trænge frem.

I otte Dage havde Morgan og hans Folk intet at spise uden nogle Lædersække, som blev skaaret i smaa Stykker og mørbanket mellem to Stene og senere lagt i Vand. Derpaa blev de kogt og spist med daarligt Flodvand til. Enhver, som kommer i Nød, kan jo gøre det samme, men tro ikke, at man bliver fed af det, tilføjer han.

Men saa kom Redningen pludselig en Dag i Form af en Sværm vilde Okser, som Spanierne havde sluppet løs mod Angriberne. Og var der noget, Bukanierne forstod sig paa, saa var det at fange vilde Okser. Flugt blev der nu ikke noget af, men rigtige Festmaaltider, og saa fortsatte Piraterne vel restituerede mod Panama.

Efter Okseværmen fulgte der siden et spansk Kavalierangreb, som Morgan afslog, rigtignok med store Tab af Folk. Den følgende Dag stormede han selve Byen Panama, hvor han lod sine Folk plyndre af Hjertens Lyst.

Byttet fra denne Ekspedition blev det største, han hidtil havde gjort. Men her paa Højden af sin Magt og Anseelse som Pirat sagde han Sørøveriet Farvel. Han blev af den engelske Regering udnævnt til Guvernør over Jamaica. Det siges om ham, at han i flere Henseender var en genial Mand, men en misereabel Karakter. I den nye Stilling faldt det meget ofte i hans Lod at dømme Pirater til Galgen.

Efter at Morgan havde forladt sine gamle Kampfæller, gik det hurtigt nedad med Bukanierne. Men hvor store Muligheder der laa i dette Røverfolk, har ingen forstaaet at give bedre Udtryk for end den tyske Historiker Archenholz. I sit store Værk „Bukanier og Flibustier“ siger han, at der manglede ikke disse Pirater andet end et genialt Overhoved med dybt Instinkt, for at de kunde have underlagt sig hele det amerikanske Kontinent. Og den nye Verden vilde have faaet et helt andet Udseende, end den siden fik ved Kolonisation, Handel og Skibsfart. I 1797 blev Flibustierne overmandet af en hollansk-engelsk Flaade og opløste sig efterhaanden.

Men om Flibustierne forsvandt, trivedes Sørøveriet ligegodt gennem det 17., 18. og helt ud i det 19. Aarhundrede. Den spanske Arvefølgekrig, som holdt Europas Stormagter under Vaaben med kortere og længere Afbrydelser nær ved et kvart Aarhundrede, har faaet Skylden — og vistnok med Rette — for at Piratvæsenet tiltog overalt, hvor der var Anledning til rigt Bytte. Piraterne blev som før legaliseret som til deres Sørøverhaandværk. Der var ogsaa mange Kapere, og ved hver Vaabenstilstand tog ellers brave Sømænd, som ved Krigsskibenes Inddragning blev arbejdsløse, atter fat paa Sørøveriet.

I denne Tidsperiode byggedes Handelsskibene større og med stærkere Armering. Men ogsaa Sørøvernes Tonnage voksede proportionalt, for det var jo røvede Handelsskibe, Piraterne benyttede sig af. I Vestindien flakkede Piraterne omkring nærmest

fredløse overalt, for de britiske og spanske Myndigheder var godt repræsenteret. Det var en dagligdags Ting at se Pirater dingle i Gangen i Vestindien den gang.

Andre Pirater holdt til paa Guinea-kysten, Madagaskar og Sydost-Afrika, ja helt ovre i Indien og Kina havde de forskanset sig i Konkurrence med deres kinesiske Kolleger. Særlig spanske Sørøvere opererede i Stillehavet langs Syd-Amerikas Vestkyst og over mod Sydhavsøerne.

De spanske Sølvskibe, eller Galioterne, som de kaldtes, var stærkt eftertragtet af Piraterne, og det samme var Tilfældet med Ostindiefarerne. Hvad alene det ostindiske Kompagni i London har tabt gennem Aarene af Skibe og kostbare Ladninger, er der sikkert ingen, der kender til. Men Tab af Værdier paa flere hundrede Tusind Pund i Guldstøv, ædle Stene og andre Kostbarheder forekom ofte.

En af Tidens navnkundigste Pirater var Engelskmanden Avery. Han gjorde mere Spektakkel i sit Liv end nogen anden af sine samtidige Laugsbrødre. Han forskansede sig paa Madagaskar bag stærke Fæstningsværker og havde en hel Armada af Sørøverskibe med de dristigste og dygtigste Banditter ombord. Rygtet siger ogsaa, at han levede som en Konge og giftede sig med en indisk Prinsesse, som han havde stjålet fra et af de mange Skibe, han havde røvet. I 1712 blev der opført et Stykke paa Drury Lane Teatret i London, hvor Handlingen var henlagt til Piratkongen Averys Liv og Gerninger paa Madagaskar.

Kaptajn Teach med Tilnavnet Black beard var foruden at være en modig Mand og en udsøgt Bandit til lige noget af en Original. Hans Haar og Skæg var sort og umaadeligt langt; det strakte sig fra Øjnene ned til Knæene og var tvundet i en Slags Fletninger udstyret med farvede Baand. I Kamp bar han et Bandoler over Skulderen, og under Hatten stak han to Kampkordeler, som han satte Ild paa. Antagelig har han paa denne Maade bekvemmere og hurtigere faaet tændt Haandgranaterne, før han slyngede dem mod Fjenden. Han var desuden lang og knoglet med et vildt og uhyggeligt Blik i Øjnene — med andre Ord lig den skinbarlige selv.

Men i det store Galleri af Sørøverskikkelser fra det 18. Aarhundrede var nu de fleste ikke saa ilde som denne Kaptajn Teach. Mange var udgaaet fra de bedste Familier i England og Frankrig og havde faaet en god Opdragelse og den bedste Lærdom. Som f. Eks. Major Bonnet. Han var født paa Barbados og var endog en formuende Mand, før han slog ind paa Sørøveriet. Han blev hængt. Kaptajn England maa ogsaa have været en Mand med god Uddannelse. I mangt og meget minder han om Kaptajn Avery, for han havde nemlig dannet et stort Sørøverkompagni, som der stod en voldsom Respekt om. Hans Skib var paa Rov paa snart sagt alle Have.

At fortsætte Rækken af denne Tids Pirater i Detaljer lader sig ikke gøre. Men at forbigaa det 18. Aarhundredes kvindelige Pirater — Mary Read og Anne Bonny — lader sig dog ikke gøre. De havde ingen selvstændig Kommando, men de gav ikke deres mandlige Kolleger noget efter, naar det kom til Batalje. Mary Read var kommet til Søs ombord i en

Kaper iført Mandsklæder. Sammen med det øvrige Mandskab gjorde hun Mytteri og gik over til at blive Sørøver. Anne Bonny var født i Irland. Sammen med sin Fader udvandrede hun til South Carolina. Begge disse Kvinder skulde efter Loven have været hængt ifølge deres Misgerninger. Men Mary døde af Feber, lige før hun skulde føres til Galgen, og Anne blev hjulpet til at rømme, før Retten skulde behandle hendes Sag. Disse to kvindelige Sørøvere er ikke de eneste, Historien kan opvise, men man maa langt afsted, helt ud til Kina, for at træffe paa Kvinder, som giver sig af med en saa maskulin Beskæftigelse. Fru Ching Yih, som opererede udenfor Kanton, var endog øverste Anfører over en Piratflaade, som var delt i fire Flotiljer med egne Eskadrechefer.

I Østen trives Sørøveriet som bekendt den Dag i Dag. Det er jo ikke saa længe siden, at norske Skibe har været taget af Pirater. Og det aller nyeste er, at strandede europæiske Eksistenser har slaaet sig paa Sørøveri der ude og opererer paa samme Maade som de Indfødte.

I korte Træk har vi forsøgt at fortælle, hvad Historien har at sige om Pirater og Korsarer paa alle Have. Røvere er de unægtelig alle, men fulde af Vovemod og Kraft, af Lidenskab og Fantasi, Repræsentanter for Eventyret og den menneskelige Higen efter Magt og hurtig Rigdom — med ganske de samme Anlæg som Forbryderspirerne blandt Landkrabberne.

Irsk Konduite

Der kom en lille Lastdamper ind til en irsk Havn, og det var Kaptajnen meget om at gøre at faa et Par Kasser gammel Kognak billigt i Land.

— Hør her, sagde han til Tolderen, naar jeg holder en lille Pengeseddel op for Deres Øjne, saa kan De sikkert ikke læse, vel?

Irlænderen blev i Billedet:

— Nej, og hvis jeg saa foruden faar stoppet en større Pengeseddel i Munden, vil det være mig umuligt at tale!

»Barken Margrethe af Danmark«.

Grundet paa den store Efterspørgsel har der været nogen Standsning i Levering af „Barken Margrethe“, men den haves nu atter paa Lager, og denne udmærkede Skildring af den danske Sømands Liv, Roman af Chr. Bogø og J. Ravn-Jensen, kan bestilles gennem de sædvanlige Forhandlere eller paa „Vikings“ Ekspedition, Gl. Mønt 39. Pris 4 Hefter à Kr. 1,50. Et meget smukt komponeret Bind til alle 4 Hefter koster Kr. 4,50.

GØTA



Baadmotorer
2½—7 HK
fra Kr. 357.00
incl. Tilbehør

ARCHIMEDES



Paaahængs-
motorer
2-20HK

Eneforhandler:
**SVENSK
MOTOR A/S**
Havnegade 41
Telf. Centr. 7024

LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raolie- & Dieselmotorer

Paa 6 Favnes Dyb

KANSKE De synes, det er stygt af mig at snakke saadan om min gamle Skibskammerat, men jeg tror nu, at Swinberg selv var Skyld i det, som skete. Han var Tysker.

Gamle Royce — han var Perlefisker og Handelsmand, og en Gang havde han været nærmest Sørover — tændte sin Pibe.

— Enten var Japaneren gal, fortsatte han, eller ogsaa var han besat af den Onde selv. Det var det, som var i Vejen med Owgaki. Man kan lige saa gerne prøve paa at læse Babylonisk som at forstaa Asiat.

— Kan De ikke fortælle mig hele Historien, saa kan jeg trykke den i „Vikingen“, saadan som Sandheden rigtig var. Jeg har hørt saa mange Variationer, bad jeg. Historien er kendt i hele Sydhavet.

— Gerne det! Vi lod altsaa „Mabel“ kaste Anker over en af de mærkelige Lommer eller Huller i Korallrevene, som man af og til støder paa. I en Omkreds af en halvtreds Sæmil var Vandstanden over Revet gennemsnitlig to og en halv Favne, men af en eller anden mærkelig Grund var der omtrent seks Favne Vand over Hullet.

Vandet var selvfølgelig helt klart. Over en Korallbund er der aldrig hverken Tang eller Alger til at grumse Vandet. Man kan se gennem ti Favne Vand og helt ned paa Bunden.

De kan tro, det var kønt at se ned paa Bunden fra „Mabel“s Dæk. Midt under os gik der ligesom en bred Gang af hvidt Sand, og paa begge Sider voksede lyserødt og grønt Søgræs. Kæmpemæssige, straalende Stjernefisk glitrede mellem Græsset som vældige højroede, lyserøde og violette Blomster. — Orangefarvede og skarlagensrøde Sø-Anemoner bred-

Sømandshistorie fra Sydhavet

te deres Blade ud. Smaa Guld fisk smuttede frem og tilbage. Vandpalmerne fik Regnbuens Kulører paa Bladene af Genskinnet fra Solen paa den hvide Korallbund....

Dette rolige Vand var stille og fredeligt men mellem Søgræsset lurede Døden.

Dér, hvor Tangen voksede tættest, laa Kæmpemuslingerne og gabede. De holdt Vagt.

Nogle af dem havde en Skal, som var ti—tolv Fod lang, og et Gab paa mere end otte Fod.

Det er saadanne Muslinger og Blæksprutter, Dykkerne først og fremmest maa lære at undgaa. Ogsaa Hajerne er en Fare, men de er paa langt nær saa farlige, som man skulde tro.

Men hvis en Fisk kommer for nær til en af disse skarptselede Skalkæber, eller hvis en Dykker snubler i Græsset, mens han leder efter Muslinger, saa dirrer den store Skal, og den kæmpemæssige Lukkemuskel trækker til.

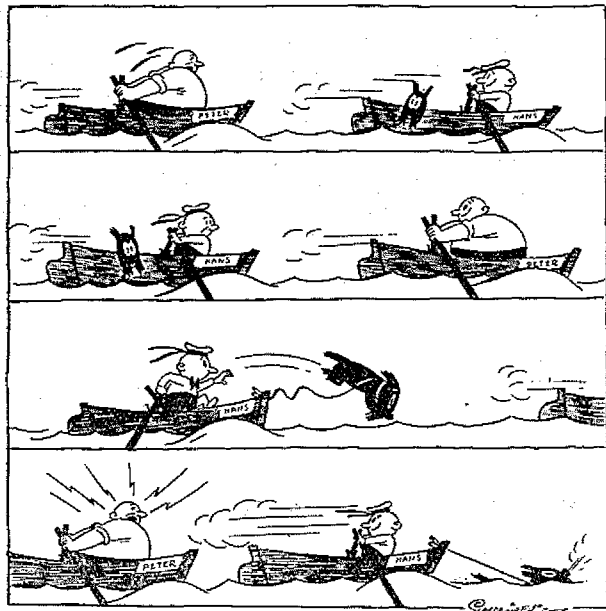
Naar man først er grebet, enten det nu er et Menneske eller en Fisk, saa nytter det ikke at prøve at komme løs igen. Offeret holdes fast i Skallerne, suges i Stykker og fortæres af den uformelige Djævel af Gelé.

Selv har jeg bare een Gang set en Dykker blive fanget. Det var i mine unge Dykkerdage, og det blev for meget for mine Nerver. Han arbejdede næsten lige ved Siden af mig. Men han maa være kommen for nær Udyret, han snublede og faldt lige i et aabent Muslingegab. Ssss! Det var som en Eirvelstrøm for gennem Vandet, og et Øjeblik efter saa man den lukkede Skal ligge der. En Støvle stak ud. Luftledninger og Redningslinier viftede som Følhorn fra et Insekt. Jeg fik Kvalme af Rædsel, og fra den Dag opgav jeg personlig Dykkerarbejdet.

Jeg havde truffet Swinberg et halvt Aars Tid før det, jeg nu skal fortælle om. Jeg traf ham oppe ved Darwin, Australien, You Know. Han havde Penge og saa sig om efter et Fartøj til Perlefiskeri. Da han tilbød en pæn Pris, lejede jeg „Mabel“ ud til ham, men fulgte selv som Kontrol, at alt gik rigtigt til.

Men jeg kunde ikke lide ham. Han var høflig nok mod sine Overordnede, men grov mod dem, som stod under ham. Mandskabet og særlig Japaneren Owgaki led under det. Han behandlede dem haardt, men jeg kunde ikke blande mig i det. Han havde jo lejet Skuden af mig, og mod mig var han høflig nok.

Owgaki havde arbejdet hos mig i to Aar, og jeg havde sjældent truffet paa en bedre Dykker. Jeg kan ellers ikke lide de Japanere, man træffer i Sydhavet. De er som oftest snu og tyvagtige, nogle lumskede Djæвле, og de tager imod Spark og Slag uden at kny. Men Owaki var ikke saadan. Han maa have været af god Familie, og han fandt sig ikke i at blive mishandlet.



Nu begriber jeg for Resten ikke, hvorfor han saa længe taalte Swinbergs Haan og Spot. Jeg havde set Japanerens Øjne flamme af Raseri, naar Perlefiskeren sparkede til ham, naar han gik forbi, eller skældte ud. Men et Øjeblik efter gled den østerlandske, maskeagtige Ro over hans Ansigt igen, og Swinberg lo foragteligt af ham. Jeg forstaa mig paa Mænd, men ham lærte jeg at forstaa først bagefter. Nu forstaa jeg ham....

Yndige, fine Quan-Lo hører ogsaa med til Historien. Hun var hans Elskede. De var sammen kommet fra Japan til dette varme, begærlige Land. De var fattige begge to, men lykkelige i det lille hvide Hus mellem Palmerne....

Hun var saa smuk. Han kaldte hende sin Kirsebærblomst, for hendes skære Hud, straalende sorte Øjne og det blaasorte Haar. De elskede hinanden. Men da han en Dag kom hjem fra et Perlefiskeri, var Huset tomt....

Hun var flyttet sammen med Swinberg — hemmeligt.

Den Gang vidste jeg som sagt intet om dette, men det forklarer en Del nu.

Vidste Swinberg, hvem Owaki var? Og anede han, at smukke Quan-Lo var hans Hustru? Var det derfor, han sparkede ham?

Den Morgen havde han sat Kronen paa Værket ved at beskyldte Owgaki for at stjæle Perler og skjule dem. Det var for meget af det gode. Jeg bad ham holde op med at snakke saadan. Han lo bare og sagde, at det var jo bare Spøg. Men jeg saa Japanerens Øjne, da Dykkerhjelmen blev skruet paa, og de Øjne var ikke til at spøge med....

Swinberg havde længe ledt efter Perler uden at finde nogen, som var noget værd. Men efter fem Maaneders Forløb kom vi uventet til dette Sted, og der fik vi rigt Udbytte. Swinberg havde selv Kendskab til at dykke, og han og Japaneren gik ned og hentede Perlemuslingerne op. Men da jeg havde set Udtrykket i Japanerens Ansigt, gav jeg Ordre til, at Japaneren skulde gaa ned alene — og holdt Swinberg tilbage paa Dækket.

Forholdet mellem de to var blevet mere og mere spændt for hver Dag. Og efter det, som var hændt, fandt jeg, at det ikke var rigtig heldigt at lade saadanne to Fjender vandre sammen paa Havbunden.

Ingen kunde have forudsagt det, som virkelig hændte, og jeg tror ikke, at den Onde selv kan forstaa en Japaners Tankegang.

Owgaki havde haft Anledning nok til at udføre sin Hævn om Bord. Han kunde have kastet Swinberg over Bord. Ingen vilde have set det, og han kunde jo have svoret, at det var et Ulykkestilfælde. Intet

vilde heller have været lettere end at stikke en Kniv i Ryggen paa Tyskeren, uden at nogen vilde have opdaget det. Men Swinbergs Revolver sad altid løst i Bæltet, og der var altid en Mulighed for, at Swinberg kunde have været hurtig i Vendingen. Japaneren vilde være helt sikker i sin Sag, han vilde se sin Fjende dø. Se ham vride sig og krympe sig sammen af Frygt. Han vilde være alene med sin Fjende paa seks Favne Vand. Han ventede derfor taalmodigt, til Tiden kom, og den kom nu det har jeg forstaaet altsammen bagefter.

Sammen med mig lænede Swinberg sig over Rælingen, og vi saa ned i det klare Vand. Vi saa Japaneren dernede bevæge sig mellem Søgræsset i det krystalklare Vand.

Owgaki gik dernede over den hvide Sandstribetil et Sted, hvor Planterne stod tæt, helt tæt, og dér forsvandt han. Der gik et Minut — to Minutter — tre.

Jeg begyndte at blive nervøs. Jeg kendte den Fare, der truede paa Havets Bund, og jeg vilde nødigt miste min bedste Dykker.

Jeg rakte Haanden ud efter Redningslinien for at faa ham op, da Rebet strammede sig og trak sig tilbage, og et Øjeblik efter dinglede det løst ned fra Skibets Side.

Vandet skummede op, Det saa akkurat ud, som om en Skal lukkede sig. — Fanget! raabte jeg til Swinberg.

Men Swinberg var allerede i Færd med at faa Dykkerdragten paa sig. Hvis Japaneren var fanget med en Arm eller et Ben, saa var der kanske endnu en Mulighed for at redde ham. Det er en uskreven Lov mellem Perlefiskerne, og Swinberg adlød den. I det Øjeblik jeg skruede Dykkerhjelmen paa ham, holdt jeg næsten af ham.

Han greb en Økse fra Dækket og gik ned fra Skibet. Jeg drev Mandskabet tilbage til Luftpumperne og saa ham gaa ned ad Stigen, saa ham synke som en vældig Edderkop og endelig naa Sandbunden med Fødderne. Saa gik han derhen, hvor man endnu kunde se Japanerens Luftslange.

Men i samme Øjeblik, som han naaede hen til den, løb den Mand, som vi troede var bleven fanget af Kæmpemuslingen, frem fra Søgræsset dernede og kappede Swinbergs Redningslinie over med en Kniv.

I næste Sekund greb den lille gule Mand sin Fjende om Livet og holdt ham fast i en Skruestik.

Øksen faldt ud af Swinbergs Haand, og Japaneren sparkede til den med Foden. Og saa blev vi Vidne til en forfærdelig Kamp dernede paa Havbunden, uhyggelig og helt lydlos, og det var Stilheden, der gjorde den mest uhyggelig.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



En Foraarsdag i Sundet 1843

DER var Liv og Travlhed paa Københavns Rhed en smuk Sommerdag, Tirsdag d. 2. Maj 1843; Flaadens Udrustning var netop tilendebragt, og en Eskadre, bestaaende af Korvetten „Flora“, Chef: Kaptajn *Paludan*, Briggerne „Mercurius“, Ørnen og St. Jan, laa sejklare tilankers indenfor Trekroner.

Tæt udfør Orlogsværftet ved Estakaderne laa det lille, kongelige Dampskib „Ægir“, ført af Premierløjtnant *C. Lütken*, med Dampen oppe og fuldt optaget med Forberedelser til Kongens Ankomst; det kongelige Køkken blev bragt ombord, og store Kasser med Sølvservice blev baaret over Falderbet. Selve Køkkenmester *Casadaban* med Mundkokken, 4 Kokke, en Sølvpop, 2 Underkældermestre og mange andre kongelige Betjente kom ombord og kort efter dem Gardens Musikkorps. —

Inde paa Toldboden var Landingsstedet pyntet med Flag og Tæpper, og fra Orlogsværftet ventedes Kongechaluppen og flere Kavallerchalupper for at føre Majestæterne og det anselige Følge ud til „Ægir“, hvis Bestemmelse var Inspektion af den paa Rheden liggende Eskadre og en Lysttur til Helsingør.

Samme Dags Morgen roede Malerne *Eckersberg* og *Kloos* ud til Briggen „St. Jan“, hvis Chef, Kaptajn løjtnant *C. Ir-*

minge, havde indbudt dem til at sejle med Briggen til Helsingør. Kl. 11 kom imidlertid Professor *Eckersbergs* Søn ud med en Færgebaad og meldte, at Faderen var indbudt af Kongen til at følge med i hans Dampskib for at se Eskadren; *Eckersberg* skyndte sig hjem for at pynte sig, og ved Middagstid finder vi ham igen med høj Hat, som den eneste ikke uniformerede, slutte sig til det talrige og fornemme Selskab paa Toldboden.

Her laa den gamle, endnu i vore Dage velbevarede Kongechalup med sine rigt udskaarne Stevne; den var bygget i 1784 paa det længst nedlagte kongelige Baadebyggeri i Fredensborg.

De 12 kongelige Chaluproere var udvalgte Folk af Holmens faste Stok, klædte i runde, sortlakerede Hatte med Kongens Navneciffer, korte, blaa Trøjer med Ankerknapper, hvide Benklæder og om Livet røde Silkeskerf med Guldfryndser, hvide Sokker og Ankelsko, altsammen flunkende nyt Tøj, udleveret i Dagens Anledning. Som en Rest fra gamle Dage, da *Frederik* d. 6. sejlede i Gondol i *Frederiksberg* Have, bar Kvartermesteren, der forude stod Vagt ved Kongeflaget, følgende ejendommelige Uniform: Høj, sort Hat med Kokarde, blaa Livkjole, lang, gul Silkevest og om Halsen en fin, forgyldt Kæde med Baadsmændsfløjte.



Kongen hos sine Marinere.

Den afgaaede engelske Konges sidste Besøg hos sine Marinere i Portland. Kongen ses midt i Forgrunden.

Over Chaluppens Agterparti hævde sig en høj Baldakin af rødt Silkedamask, og inde paa Tofterne var bredt røde Fløjlslynder med Guldfryndser.

Fra Palæet kom nu Majestæterne *Kong Christian den 8de* og *Dronning Caroline Amalie*, Deres Kgl. Højheder *Prins Ferdinand* og *Prinsesserne Karoline* og *Juliane*, *Landsgreve Wilhelm* og *Prinserne Bentheim* og *Wittgenstein*.

Blandt Følget var Hoffrøken *Waltersdorff* og to Hofdamer samt 11 af Kongens Kavallerer, hvoriblandt Greverne *Joldi*, *Danneskjold-Samsøe*, *Blücher* og *Ahlefeldt*, Admiral *Lütken*. Blandt mange andre indbudte var ogsaa Admiralerne *Krieger* og *Stephanson* og en Del højere Søofficerer.

Medens Kongechaluppen roede ud til „Ægir“, salutede Batteriet Sixtus, og Eskadren lettede for en let, sydvestlig Brise og stod ud af Kroneløbet. Ude i Sundet formeredes Kølvaandsorden for fulde Sejl, medens „Ægir“, der var lettet, med Kongeflaget paa Toppen snart indhentede Eskadren og passerede langsomt forbi den under Skibenes Salut.

„Det var et imponant og skønt Syn,“ skriver Eckersberg, og herfra stammer Skitsen til E.'s Maleri: „Kongen med Suite paa sit Dampskib tager en Eskadre i Øjesyn paa Københavns ydre Rhed“.

Efter at Kongen havde iagttaget Skibenes Manøvrer, stod „Ægir“ Nord paa til Helsingør. Det havde været Hensigten, at Eskadren skulde have eskorteret Kongen ud af Sundet og derfra være afgaaet til Madeira, men Briggen „St. Jan“ havde faaet en Læk, og der var saa mange Efterløbere blandt Besætningen, at man maatte vente 2 Dage for at faa alle med.

Medens en let „dejeuner“ blev indtaget, dampede „Ægir“ videre nordpaa og naaede Kl. 3 Eftm. Vagtskibet ved Helsingør, Korvetten „Diana“, ført af Kaptajn *Næser*. Der blev saluteret med 27 Skud, medens Mandskabet paraderede paa Ræerne, og samtidig salutedes fra Fæstningen Kronborg, fra Skydebanen og fra Kronprins Frederiks Kutter Neptun, der ogsaa laa tilankers paa Rheden.

„Ægir“ stoppede og laa stille, medens Kronprinsen, den senere Kong Frederik d. 7de, i Admiralsuniform kom ombord, og paa dette Tidspunkt strømmede en Mængde Sejlskibe nord fra ind i Øresund for en frisk, vestlig Brise og passerede tæt forbi Kongeskibet samtidig med at 2 Færgebaade med Musikanter krydsede omkring det, og en tredje større Sejlbaad bragte de høje Toldembedsmænd fra Helsingør ombord til Kur hos Majestæterne.

Eckersberg skriver, „at Vejret var overordentlig smukt, og alting begunstigede denne sjældne, interessante Tour,“ og det maa sikkert have været et herligt Syn for denne Elsker af Skibe at se Sundet fyldt med Sejlere.

Vi kan endog paavise Skibenes Mængde gennem Øresundstoldens Regnskaber, idet der i de 3 Dage, 2. til 4. Maj, klareredes ikke færre end 233 større Skibe for Indgaaende, der gav Tolden den solide Indtægt af 20,082 Rdl. og 1 Styver.

Herfra stammer det andet store Maleri: „Hans Majestæt Kongen med Følge paa sit Dampskib „Ægir“ paa Helsingørs Rhed“.

Medens de tørre Data for Dagens Begivenheder i rigt Maal fremgaar af Skibsjournaler, Aviser og Dagbøger, har Kunstnerens Nærværelse ombord, takket være den kunstelskende Monarks Indbydelse, bidraget sit til, at der for Efterverdenen kastes Glans over denne skønne Majdag i Sundet gennem de mange fortrinlige Tegninger og Malerier, som Eckersberg her tegnede Skitser til.

Efter at „Ægir“ var staaet lidt nordpaa op til Blokhuset paa Lappen, vendte den, stod forbi Kronborg og ankrede ved Femtiden tæt Syd for Kronborg.

Her fandt Tallet Sted; der var dækket til Majestæterne, de Kongelige Højheder og Priuserne i Kahytten og ved 3 Borde paa Dækket, ialt 48 Couverts. Man maa forbavses over, at saa mange har kunnet faa Plads ombord i det lille, vel nok ret lange, men kun 9 Alen brede Skib; følger man til Gæsternes Antal Skibets Besætning paa 26 Mand, Gardens Musikkorps og talrige Hofbetjente, bliver Antallet af Ombordværende over 100. Man vil ogsaa se af Eckersbergs Maleri, hvorledes Agterskibet er tæt besat af uniformerede Herrer.

Efter Taflet gik Kronprinsen fraborde, hvorefter „Ægir“ lettede og løb langs Helsingørs søndre Havnehoved, hvor en Mængde Mennesker havde samlet sig og hilste Majestæterne med Hurraraab. Tilbagereisen til København blev foretaget langs Kysten, og Kl. 8¼ gik Majestæterne med Følge i Land ved Toldboden.

Kort Tid efter foreviste Eckersberg to færdige Tuschtegninger for Kongen, der bestilte et Maleri efter den ene; dette Maleri er senere gaaet over i privat Eje; men Tegningen er nylig erhvervet af *Kong Christian den 10de* og pryder Hans Majestæts Arbejdskahyt i Kongeskibet „Dannebrog“.

P. A. Grove.



KGL. HOF MØBELFABRIKANT

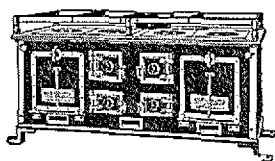
C. B. HANSENS ETABL.

Nymonteringer, Moderniseringer og Reparationer af enhver Art og i fineste Udførelse til alle Arter Passager- og Fragtskibe m. m.

Forslag og Tilbud gratis.
Hurtig Levering.

ST. KONGENSGADE 29. TELF. CENTR. 386-11386.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forslang Katalog
Telefon Central 1630



Sømanden fortæller om

Løven,

som Overmaskinisten

vilde æde levende med Hud,
Haar og hele Molevitten

YOKOHAMA stod i Ødelæggelsens Tegn, største Delen var kun en rygende Hob Ruiner. Nogle Dage før vor Ankomst med S/S „Baltic“ havde det store Jordskælv, der fandt Sted i 1923, rystet Nippons Rige i sin Grundvold.

Paa Reden laa i hundredevis af Fartøjer og ventede paa Tilladelse til at komme i Havn og losse, og det var kun den Omstændighed, at vor Last bestod af Levnedsmidler, Hvide blandt andet, der gjorde, at vi straks opnaaede at kunne gaa ind til Kajen eller vel rettere sagt det, der engang havde været en Kaj. Der laa vi nu, men tro ikke, at der blev nogen Chance for Landlov. Kajen var afspærret af Militær, og det var enhversomhelst strengt forbudt at gaa i Land. Tropperne var ifærd med Opryddelsesarbejdet, og det har maaske været, fordi der ikke ønskedes Vidner paa de frygtelige Begivenheder og nærmere Omstændigheder, der udspillede under dette Arbejde. Jeg var Jungmand ombord — det var forresten min første Rejse — og saasnart vi havde sat Fortøjningerne, saa kom 2den Styrmand og varskoede, at jeg havde fri Resten af Dagen. Klokken 6 om Aftenen skulde jeg tørne til som Vagtmand i Havn. Saadan særlig begejstret var jeg ikke over dette Hverv, men det lønnede sig ikke at knurre. Det var en staaende Regel paa alle Skibe, at yngste Mand fik dette Job, og man gjorde ikke nogen Undtagelse fra Regelen ombord paa S/S „Baltic“. Naa, da Klokken slog seks om Aftenen, saa stod jeg midtskibs og tog imod mine Ordre for Natten. Trods alt, hvad der skete, saa var Ordrene de sædvanlige:

„Kokken og Donkeymanden purres Klokken 5,“ og saa naturligvis: „Ingen Uvedkommende maa gaa ombord.“

Vi behøvede nu ikke at vente nogle uvelkomne Besøg, det skulde Vagterne i Land nok sørge for. Klokken kunde vel efterhaanden være blevet omkring 10, inden alle Ventilene til Kahytterne var mørke. Den første Nat i fremmed Havn benyttes gerne til at tage sig en rigtig „gammeldags“ Søvn, især naar Tilfældet

som her havde spærret al Landgang. Kun henne hos Fyrbøderne var der endnu Lys, der spillede Kort af fuld Kraft, og der var endnu ikke Stunder til at tænke paa Køjen.

Ja, stille og langsomt gik jeg frem og tilbage ved Landgangen, fordybet i mine egne Tanker. Det var bælgmørkt ombord og da forresten ogsaa de fleste Steder i Land. Jordskælvet havde jo ødelagt alle Belysningsledningerne, og havde det ikke været for de faa Ildebrande, der flammede op engang imellem, saa kunde jeg ligesaa godt have troet, at jeg gik Anker-vagt og ikke Landgangsvagt i Millionbyen Yokohama. Som sagt, saa fandtes der ikke mere Lys ombord end det, der lyste ud fra Ventilen til Fyrbødernes Kahyt og den lille halvt nedskruede Fotogenlampe, der hang i Kabyssen.

Saa syntes jeg snart, det var paa Tide at lave mig en Kop Kaffe, jeg havde nemlig faaet en fin fin Portion Nat-Mad af Kokken mod til Gengæld at fyre op paa Komfuret og sætte den store Kaffe kedel over om Morgenen, saaledes at han kunde snue en halv Time længere paa den Konto. Jeg hyggede mig rigtigt, siddende paa den lille Bænk og med Kaffe kedlen, vel at mærke den lille Kedel, ogsaa kaldet Skipperkedlen, staaende snurrende foran mig paa Komfuret. Jeg havde ladet den øverste Halvdel af Kabysdøren staa aaben, saaledes at jeg kunde høre, om der kom nogen op over Landgangen, eller om der i det hele taget skulde ske noget.

Men pludselig som jeg sad allerbedst og nærmest døde, saa fik jeg denne mærkelige Forudanelse om en truende Fare. Jeg kastede et Blik i Retning af Kabysdøren, og — ja bliver jeg end hundrede Aar, saa vil jeg aldrig nogensinde glemme det Syn, der viste sig for mine undrende og rædselslagne Øjne. Uden jeg havde hørt saa meget som en Lyd, havde en mægtig Løve, den største, jeg i mit Liv har set — og jeg har dog set en hel Del baade i Cirkus og Menagerier — lagt begge sine Forpoter op paa Karmen af den nederste Halvdør og stod nu og betragtede mig.

Jeg siger blot, at havde Løven sneget sig ligesaa lydløst i Land igen, som den sneg sig ombord, saa havde jeg hele mit Liv kommet til at staa som en stor Løgnhals, fortæller den Sømand, der beretter nedenstaaende Oplevelse. Han var Jungmand paa den Tid, saa De kan tro, at han var glad for, at Overmaskinisten havde lovet mere, end han kunde holde. (Skibets Navn er fingeret).

med funklende Øjne. — Glemte var Kaffe, Natmad, ja alt andet, min fortumlede Hjerne rummede kun en eneste Tanke: Bort, bort. Men hvorhen? Og hvorledes? Mine Ben nægtede at lystre, og jeg mærkede Tænderne klappre i min Mund. Rent instinktivt dukkede jeg mig ned og kravlede hen mod Kabyssens anden Dør. Jeg aner endnu ikke, hvordan det lykkedes mig at faa den op, men op kom den i hvert Fald, og saa sprang jeg, sprang for Livet og tumlede aandløs og forstumlet ind i Kahytten til Fyrbøderne, hvor Kortspillet stadig fortsattes.

„En Løve . . . en Løve!“ var alt, hvad det lykkedes mig at fremstamme.

Det var Synd at sige, at dette Raab vakte nogen større Interesse, d'Hrr. Kortspillere kikkede naturligvis lidt nyfigent paa mig, men det var ogsaa det hele. Den, der reagerede stærkest paa mit Raab, var en „Oliemand“, der tilfældigvis sad med gode Kort paa Haanden. Han bad mig ret og slet om at holde min Kæft og ikke forstyrre ordentlige Folk midt om Natten. Naa, det gik efterhaanden op for dem, at der virkelig maatte være sket et eller andet, men man nægtede pure at det kunde være noget alvorligt. Stikkerier og Skoser begyndte at hagle ned over mig fra højre og venstre.

„Aah, dit stakkels lille Pjus,“ sagde en, „sad du og sov, og saa kom den slemme store Løve og vilde spise dig. Herregud da, lille Ven.“

En anden mente, at det var en af Grisene, der var brudt ud af sin Sti, og som var kommet ind i Kabyssen for at dyrke Selskab med en nær Slægting.

„Hvad for en Skole har du gaaet i, din Idiot!“ udbrød en tredie, „naar du ikke har lært saa meget, at der ikke findes vilde Løver i Japan. Du er s'gu da ligesaa torskedum, som naar Udlændinge kommer til Danmark og tror, at der render Isbjørne rundt paa Alfارvej . . .“

Hvad kunde jeg vel gøre andet end bedyre, at jeg talte Sandhed? Og langt om længe fik jeg dem omsider til at bekvemme sig til at følge med midtskibs og kontrollere mit Udsagn.



I næste Nu var hans Natskjorte flænget fra øverst til nederst . . .

„Det er vel bedst at tage Vaaben med, naar man skal ud paa Løvejagt,“ var der en, der sagde, idet han greb en Svaber.

At tolv Mand kommer trampende midtskibs midt om Natten, det kan selvfølgelig ikke undgaa at vække Opmærksomhed, og det gjorde det da ogsaa her. Nysgerrige Hoveder tittede frem og forhørte sig om Anledningen til dette Postyr. Jeg maatte atter og atter gentage min Historie og mødte paany denne Skepsis og maatte døje en Mængde haanlige Bemærkninger, end ikke „Den Gamle“ saa meget som ydede mig en Haandsrækning.

„Jeg har hele Rejsen antaget dig for en stille og rolig Gut, men nu ved jeg snart ikke, hvad jeg skal tro. Du har vel siddet og læst i en eller anden Eventyrbog, og saa er du faldet i Søvn og har drømt.“

Jeg forklarede med Graad i Stemmen og Taarer i Øjnene, at det passede, hvad jeg havde sagt, jeg havde virkelig ikke hverken læst eller sovet.

„Ja, ja da,“ svarede den Gamle lidt syrligt, „saa skal vi vel have set efter, saa at du kan komme til at blunde videre i Fred og Ro.“ Og han gav Ordre til at tænde et Par Lanterner, og vi begav os paa Opdagelsesrejse rundt paa Skuden, men intetsteds var saa meget som en Antydning af en Løve at opsnuse. Dette Faktum var til stor Moro for alle Ekspeditionens Deltagere med Undtagelse af mig. Dog, de kunde for mig more sig og stikle det, de vilde, jeg for min Part var sikker i min Sag . . .

Atter stod vi ved Landgangen, og alle beredte sig paany til at gaa hver til sit, og jeg maatte døje endnu mange saare velmente Afskedsord, blandt hvilke „Sov



Fuldrigger „Magnecia“ af Drammen
strandet i Thyborøn Kanal 5. September 1920

godt“ var det hyppigst forekommende. Ja, den lille tykke Overmaskinist klappede mig endda venskabeligt nedladende paa Skulderen og sagde smilende, at dersom jeg igen skulde faa Øje paa den slemme Løve, saa behøvede jeg blot at vække ham, saa skulde han med stor Fornøjelse æde den levende med Hud, Haar og hele Molevitten. Og efter denne gruelige Salve trak han sig højt grinende tilbage til sin Kahyt.

Atter sænkede Stilheden sig over S/S „Baltic“, og atter var jeg ensom paa det mørke Dæk. Var jeg bange? Jeg ved det ikke, men jeg var besjælet af en underlig Følelse. Det var ikke fri for, at min Selvsikkerhed havde faaet et Grundskud ved al den Haan, der var regnet ned over mig. Jeg begyndte virkelig selv saa smaat at tvivle paa mine Øjnes Vidnesbyrd. Kunde man virkelig, tænkte jeg, i Drømme se noget saa lyslevende for sig, at man, naar man atter vaagnede, vilde sværge paa Synets Virkelighed? Maaske og maaske ikke. Det fik nu være, hvad det være vilde, jeg skulde i hvert Fald for Resten af Natten nok sørge for, at der ikke var noget, der kom uventet bag paa mig. Jeg gik derfor forud og satte mig paa en af Lugekarmene og medtog for alle Eventualitetens Skyld en kort Jernstang, som jeg lagde ved Siden af mig

Pludselig — som gjaldt det et Raab for Livet — skingrede et Skrig gennem Stilheden og Mørket. Øjeblikkelig fo'r jeg op, rev Døren til Kahytstrappen op, raabte et „Kom“ og fo'r saa hen midtskibs. Atter fløj Kahytsdørene op, og søvndrukne Mennesker kikkede ud og spurgte undrende, hvad der nu var løs. Inde fra Overmaskinistens Kahyt hørtes en dirrende og forskrækket bævende Stemme, der stammede: „Løven Lø-Lø-Løven den er ombord den har overfaldet mig“

Lige da han sagde dette med den ynkeligste Røst af Verden, var jeg naaet frem til Kabysen. Og dør — denne Gang sov jeg i hvert Fald ikke — dør sad

Ørknens Konge i ensom Majestæt. For anden Gang i denne begivenhedsrige Nat rejste Haaret sig paa Hovedet af mig, men denne Gang mistede jeg ikke Besindelsen. Hurtigt som Lynet smækkede jeg Kabysdørens øverste Halvdel i, og Løven var fanget — dersom det nu virkelig var en Løve og ikke et Fantasi-foster. Men at Løven var naturlig nok, derom borge Overmaskinistens Ord, da han omsider vovede at aabne Døren til sin Kahyt igen. Han havde været paa Vej ud ad Døren i et nødvendigt Ærinde, fortalte han, da han med et mærkede, at der var noget, der tog ham i Tøjet bagfra. I næste Nu var hans Narskjorte flænget fra øverst til nederst, da var det, at han havde raabt. Resten af Historien kendte vi jo.

Klokken tre om Morgenen straaled S/S „Baltic“ i fuld Belysning — saa stærkt som nu en 7000 Tons Lastdamper kan straaale. Udenfor hver eneste Ventil ind til Kabysen stod Smaagrupper af Mandskabet og begloede det fangne Ørkendyr. Selv var jeg der naturligvis ogsaa, og tro mig, jeg følte mig, hvergang jeg betragtede det statelige Dyr. Jeg havde faaet al den Oprejsning, jeg kunde ønske mig for al den uforskyldte Haan, som jeg havde maattet døje.

Det varede nu ikke længe, før den selvindbudne — eller skal jeg sige uindbudne Gæst — begyndte at blive noget urolig. Saa blev der Liv i Kabysen. Frem og tilbage, op og ned sprang Løven, mens den piskede rasende til alle Sider med Halen. Nu havde Overmaskinisten Chancen for at kunne indfri sit Løfte om at æde den levende med Hud, Haar og hele Molevitten; men jeg var sikker paa, at han i sit stille Sind velsignede det Staalskot, der skilte ham fra Rovdyret.

„Hvad skal vi gøre med den?“ spurgte første Styrmanden den Gamle. „Skal vi skyde den?“

„Ikke Tale om. De maa jo ikke være rigtig klog, Styrmand,“ var det Svar, han fik. „Selvfølgelig skal vi fange den levende.“ Og dermed begyndte den

Gamle at uddøle sine Ordre. Tømmermanden fik Besked paa i største Hast at sammenføre et Bur af solide Planker. Kassen skulde være saa stor, at den lige kunde dække nederste Halvdel af Kabysdøren, og den ene Ende af Kassen skulde være til at lade falde ned, naar Løven havde gjort sin Entré. Dog, Planen var lettere udkastet end bragt til Udførelse. Buret blev lavet godt nok, men Monsieur Løve var ikke saadan uden videre tilsinds at indtage sin deri bestemte Plads. Tværtimod. Oppe fra Skylighet havde man med Brædder, Stænger — ja med en ladt Revolver som sidste Hjælpemiddel — holdt Dyret i Skak, mens den ederste Halvdel af Kabysdøren blev aabnet og den tunge Kasse stillet paa Plads. Men siden

Brølende som en Dampfløjte vægrede Løven sig mod at krybe ind i Buret trods alle Paamindelser derom med Stænger, Brædder og andet Kasteskyts. Det var først, da den Gamle fandt paa at brænde en Række løse Skud af mod dens Bagpart, at Løven fandt for godt at retirere ind i Buret. Lemmen blev klappet til, og alle ombord drog et Lettelsens Suk ...

Hvor var Løven kommet fra, spurgte vi undrende hinanden. Men ogsaa denne Gaade fik snart sin Løsning. Dyret var ganske simpelt ved Jordskælvet sluppet ud af sit Bur i den zoologiske Have. Siden havde den holdt sig skjult for endelig at dukke op hos os, hvor den ikke alene nær havde skræmt Livet af mig stakkels unge Mand, men ogsaa havde været nær ved at faa mig stemplet som den største Løgnhals for Resten af mit Liv.

Det kan noteres, at det var en meget stolt Jungmand, der næste Aften stillede til Vagttjeneste. „Den Gamle“ kaldte mig hen til sig og sagde:

„Hør du, Peter, jeg var vist lidt kort for Hovedet overfor dig i Nat. Jeg tilbagekalder alt, hvad jeg beskyldte dig for. Du skal stadig bevare dit gode Omdømme hos mig, og jeg er sikker paa, at du ikke vil sove paa din Vagt, og at du aldrig fremtidig vil gøre det“

Det var, som kunde jeg ligefrem føle, jeg voksede fire Tommer under hans Ord, og jeg mærkede, ligesom der groede Englevinger ud paa Ryggen af mig.

For en Sikkerheds Skyld foretog jeg dog en Runde paa Baaden, inden det blev for mørkt, og jeg samlede en hel Del tomme Blikbøtter og Konservesdaaser sammen. Jeg havde besluttet at barikadere Landgangen med dem, saaledes at ikke saa meget som en Mus skulde kunne snige sig ombord, uden at jeg hørte det. Der fandtes ingen Sikkerhed i Byen, og ingen vidste jo, hvad Natten kunde bære i sit Skød.

„Jul paa Havet“

Vore Bestræbelser for at skabe et virkelig smukt Julehefte for enhver, der har Forbindelse med Søen, har mødt Anerkendelse fra alle Sider. Straks ved „Jul paa Havet“'s Fremkomst i Midten af forrige Maaned blev det i Lighed med de foregaaende Aar anmeldt saavel i den københavnske som i den sam-

lede Provinspresse, og det, som for faa Aar siden blev betragtet som en Umulighed, nemlig at lave et Blad for Søens Folk og for de Tusinder af Mennesker, som havde Tilknytning til Søen, er nu fra alle Sider anerkendt som en Selvfølge for et Land som Danmark, hvis Traditioner hører til de ældste.

Vi aftrykker nedenstaaende Anmeldelse, som har staaet i Bladet „Nordsjælland“, og som iøvrigt er gaaet igen i en Række Provinsblade hele Landet over. Denne Anmeldelse forekommer os saa personlig præget med en indgaaende Kendskab til Søens Folk, og det skal altid være os en Ære og en Bestræbelse at gøre „Vikingen“ og „Jul paa Havet“ saa godt, at det gør sig forjent til en saadan Anerkendelse.

Samtidig takker vi vore Læsere for deres Bestræbelser for at skaffe Bladet større Udbredelse. Vor lille Appel i forrige Nummer om at anbefale Bladet til Venner og Bekendte har virket saaledes, at „Vikingen“'s Oplag stiger, og det lover godt for et snarligt Resultat for „Vikingen“ som 14-Dages Blad.

Anmeldelse af „Jul paa Havet“ i Bladet „Nordsjælland“ og en Række andre Provinsblade:

Det første Julehefte.

Nej, nu maa De undskylde, den kan vi ikke tage, sagde Anmelderen, da han halede et Julehefte ud af Konvolutten. Julen er rar, men ikke før i December.

Da han imidlertid saa, hvad det var for et Julehefte, sagde han endnu en Gang Undskyld, og føjede til: Dette her er noget andet — det er jo nødt til at komme nu!

Det er nemlig Forlaget „VIKINGEN“'S over alle Have og Havne saa velkendte Julehefte „JUL PAA HAVET“, og det skal allerede nu sendes til Klodens fjerneste Have for at naa Drengen Juleaften.

Heftet fra forrige Aar kan De finde i Lukafet i alle Skuder, slidt næsten til Laser, og De kan finde det i alle Sømmandshjem i alle fem Verdensdele.

Jeg saa det ligge i en Gæstgivergaard ved Havnen i Danzig, og da Værtinden hørte, at jeg var Dansker, kom hun triumferende og stak mig det gamle Hefte „Jul paa Havet!“

— Det er dejligt, sagde hun.

— Jamen, De kan jo ikke læse det, indvendte jeg.

— Ikke læse —? Nej, men forstaa det kan jeg. alle de dejlige Billeder fra Skibene og Havet. Jeg har selv som Kaptajnskone været alle de Steder.

Jo, „Jul paa Havet“ — saa dansk det end er — taler til alle, der har bare lugtet Saltet, men hvor elsket er det saa ikke af vore Sømænd.

Det nye Hefte bringer Fortællinger, Digte og Beretninger (Axel Juel, Allan Larsen, Knud Andersen, Thomas Olesen Løkken, Martha Lichtenberg Madsen, Heidam o. m. a.), men det, der overvælder, er dog den ualmindelige Rigdom af Farvetryk efter Marine-malernes bedste Lærreder: Vilh. Arnesen (Helsingør Rhed), Fr. Landt (Viking), Johan Kock („Skagen rundt“), Schøsler-Pedersen (Gamle Ostindiefarere) o. s. v.

Det er et Julehefte saa helt for sig selv — forøvrigt enestaaende i hele Europa —, at ogsaa Hjemmene kan glæde sig over det.



OSCAR KNUDSEN

PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af en der kender ham meget bedre

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Jeg har altid været af den Opfattelse, at en Mand med min Verdenskundskab ikke alene har Itet, men ogsaa Pligt til at gribe ind overalt, hvor jeg ser, at gode Venner er ved at komme ind paa et Skrauplan — er ved at indlade sig paa noget, de ikke kan greje, som Russerne siger.



Vi laa i Singapore, og den Gamle, som vi populært kaldte ham, altsaa Kaptajnen (til Oplysning for Landkrabber), skulde have Forretningsbesøg af en af Linjeus gode Kunder; Masser af Sprit skulde der paa Bordet og alt det der, — ak ja, jeg kunde tydeligt se den Gamle, — pladderfuld, — blive toget ved Næsen af den kolde, nøgterne Forretningsmand, — et grufult Syn!



Og her er det, at de her Betragtninger med Hensyn til min Ret og min Pligt, som jeg omtalte for, fik mig til at tage en hasarderet Bestlutning. Kort og klart, som min Natur nu engang kræver det; jeg besluttede mig til at prøve paa at klare Sagerne, uden at den Gamle fik Anelse om, at jeg havde en Finger med i Spillet.



Can lige til Chefen og forklare ham, hvilken Risiko han løb ved at sætte sig til at drikke med Forretningsmunden, kunde jeg jo godt gøre, men det vilde jo, syntes jeg i hvert Fald, næsten være fornuftige. Nej, saa langt hellere foretage et lille Eksperiment med den Cognac, Kokken havde sat frem, parat til at servere i Chefskabytten.



Kort og godt; jeg foretog en Opblanding af Cognacen, der i nogen Grad forringede dens berusende Virkning, fjernede en Del af Alkoholen og sætte Flasken tilbage paa dens Plads, uden at Stewarten mærkede det. Saa gik jeg let i Sind op paa Bakken og tog mig en stiv, tør Cognac. — Ah! — Svup! — Ned med den!



Naa, det lod til, at mine bange Anelser med Hensyn til Spiritus'en og Forretningsanliggender havde været fuldt begrundet. I hvert Fald gik Bølgerne højt i Kabytten. Der var et og andet i Forbindelse med den foreliggende Situation, som Kaptajnen ikke kunde klare. — Han var jo ikke Forretningsmand, den gode Kaptajn Severinsen, — hm! — naa ja!



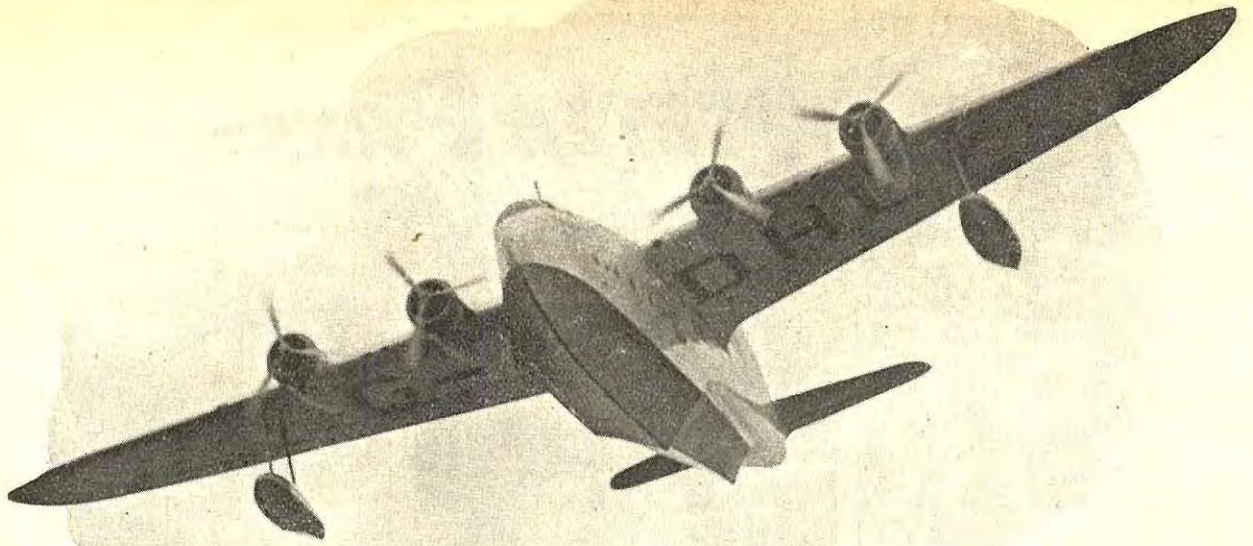
Jeg holdt mig naturligvis beskedent og taktfuldt tilbage. — Ved den Slags Affærer venter jeg altid, indtil der bliver sendt Bud efter mig, i Stedet for selv at brase paa og tilhyde min Assistance. — Naa, længe varede det jo heller ikke, før den Gamle lod Jackson opsøge mig, — min Nærværelse i Chefskabytten var ønsket.



Jeg blundede let, da Jackson fandt mig og bad mig stille mine Evner til Rædighed i Kabytten. I saa Ord forklarede han mig, at det drejede sig om et Parti Cognac, der var, — naa, der er ingen Grund til at komme ind paa Sagens Detailler, — alt det her med Debet og Kredit og Omladning, Furagering, o. s. v., — lutter tekniske Forhold.



Den Gamle havde et skarpt Øje for Menræsker. Med et halvt Øje havde han set paa mig, at jeg havde smagt Cognac for i Dag, at jeg var en første Klasses Kender af den foreliggende Situation. Og saa gik det løs med Smagsprover. — Det ene Glas tog det andet, — Glas blev til Flasker. — kort sagt: en rigtig fornøjelig Aften.



Nu begynder Handelsflyvningen over Atlanten

DET er en historisk Dag for Trafiken over Atlanten en Dag, som vil blive husket i Fremtiden, en Dag, som den store Skibsfart længe har frygtet vilde komme: — den første regelmæssige Handelsflyvning begynder over det store Hav.

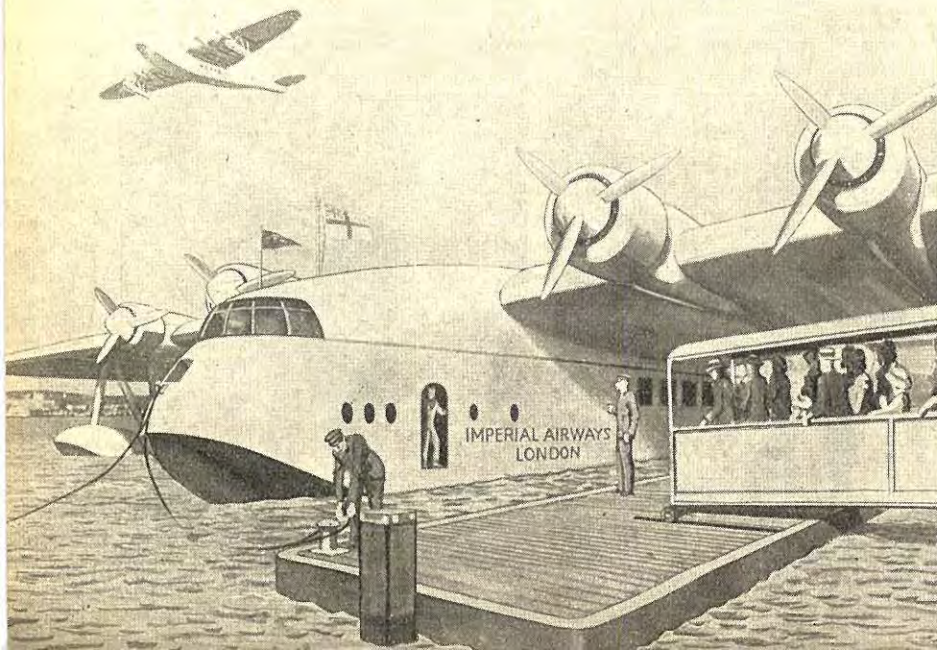
Skibsfarten klarer sig nu nok alligevel, for den er og bliver til alle Tider uundværlig og mere sikker, men nu er vi ikke alene, vi har faaet en hurtig Konkurrent i Luften, som vi maa følge med Opmærksomhed.

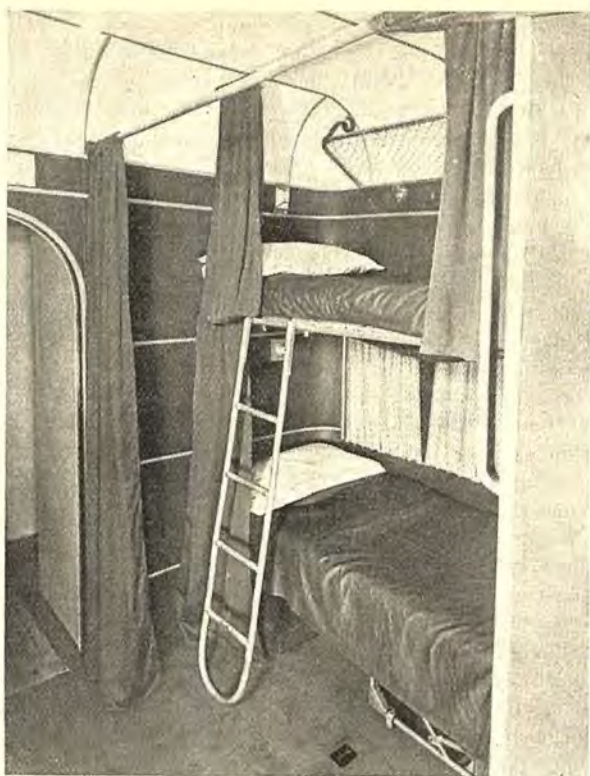
Det er i Aar netop ti Aar siden, den „tossedde Flyver“ eller „den flyvende Tosse“, som man kaldte Lam. Lindbergh, fløj alene over Dammen, men det

var kun en Sportsbedrift. Hans Efterfølgere blev ligeledes anset for at være mere eller mindre tossede, de andre druknede undervejs, og ingen ventede sig, at der skulde blive virkelig Trafikflyvning over Atlanten.

Alligevel har man i de sidste Aar gjort sig store Anstrengelser for at faa Handelsruter i Gang i Luften, navnlig mellem Sydamerika og Europa, men ogsaa mellem Nordamerika og Europa. Dog har saavel den amerikanske Regering i Washington og den franske Regering stillet sig kontra og ikke villet være med paa dette risikable Foretagende. De har ligefrem fraraadet det som altfor farligt. Men trods alle Hindringer begynder i disse Dage det amerikanske Privatforetagende: „Panamerican Airways“ sammen med det engelske „Imperial Airways“ den første virkelige Handelsrute, som skal være Begyndelsen til en regulær Linie New York—Southampton gennem Luften.

Det er Vandflyvemaskiner af en Kæmpetype, man bruger, — Hydrafioner. Den ene gaar fra Amerika, fra Botwood, New Foundland, — samtidig omtrent med at den anden gaar fra Europa, fra Foynes, Irland. Det er ikke Sportsmaskiner, men





Efter en omhyggelig Forberedelse, hvor intet har været overladt til Tilfældighedernes Spil, begynder man altsaa nu for Alvor paa en praktisk Gennemførelse af Handelsluftlinien over det Ocean, som har været saa yderst vanskeligt at besejre. Tyskland har prøvet fer-rige Aar, men har maattet opgive. Frankrig har tøvet længe og er nu blevet distanceret af Englænderne og Amerikanerne, hvis to største og rigeste Luftkompagnier har slæet sig sammen om Forretningen. Frankrig naaede ikke længere end til en Forberedelse, der be-
staar i, at de har faaet et Selskab i Gang, som hedder „det franske transatlantiske Luftfartsselskab“, som for nogen Tid siden sendte et særligt Skib „Carimaré“ ud paa Atlanten som meteorologisk Station for at studere de atmosfæriske Forhold i de mest trafikerede Zoner. — Imens er Englænderne og Amerikanerne kommen i Gang. Konkurrencen er haard ogsaa i Luften!

Himlen var graa, og det regnede lidt i smaa Byger, da alle Indbyggerne i den lille irske Landsby Foynes vandrede ud til Stranden sammen med en Hærskare af Journalister, Embedsmænd fra London og selve Præsidenten for den irske Republik, den lange de Valera.

Man ventede den store Flyvemaskine „Clipper III“. Luftens amerikanske Kæmpebaad, som var stegen op fra New Foundland den foregaaende Aften Kl. 22,10 paa sin første Rejse over Oceanet.

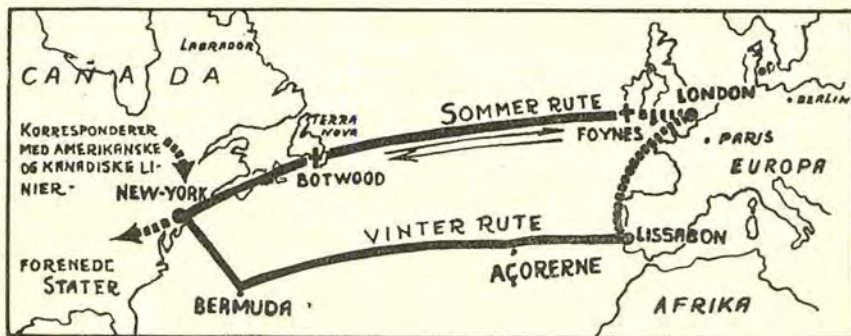
Lidt efter saas et lille Punkt ude i Horisonten over Havet blive større og større som en Maage, der kommer flyvende imod Land.

Den amerikanske Quadrimotor, Firemotorsmaskine,

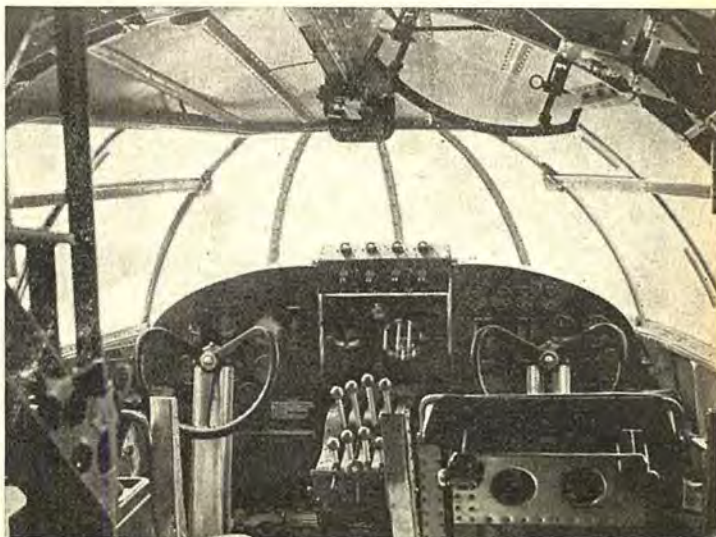
godt prøvede, sikre Transportmaskiner, der allerede har været benyttede med Held paa Selskabernes andre Handelslinier, og de er selvfølgelig forsynede med Radio og ethvert tænkeligt Hjælpe-middel.

Efter denne Flyvning, som skal være en Prøveflyvning, skal der prøves yderligere nogle Gange mellem New York—Southampton, førend der aabnes for den regelmæssige Trafik og Salget af Billetter. Der vil blive Afgang to Gange ugentlig. Men foreløbig bliver der dog kun Tale om Posttrafik. Man vil gaa meget langsomt frem, for man er klar over, hvor farlig Ruten er. Hvis en Maskine styrter ned, vil Passagerruten faa en yderst daarlig Reklame, men hvis Erfaringerne bliver gode, er det Meningen efterhaanden at aabne for Salg af Billetter til Passagerer. Nu faar vi se, hvordan det udvikler sig

Det første Stykke fra Amerika, Ruten fra New York til New Foundland, har man valgt, fordi det er det korteste, men det er ogsaa det farligste Stykke, ofte udsat for uroligt Vejr. Man vil dog kun anvende denne Rute om Sommeren. Til Vinterruten bruger man den sydlige over Bermudas-Øerne og Azorerne, hvor de to Kompagnier har faaet Ret til at gaa ned. Om Vinteren lukker daarligt Vejr i Reglen for den nordlige Vej.



gjorde en Rundflyvning i 200 Meters Højde, før den majestætisk steg ned. Klokken var da 10,47 Fm. Den havde tilbagelagt Strækningen paa 12 Timer og 37



Minutter med en Gennemsnitsfart af 254 Kilometer i Timen.

Et mægtigt Hurra hilste dens Ankomst.

Samtidig ankom der et Telegram om, at den engelske Flyvemaskine „Caledonia“, der krydsede Atlanten i modsat Retning, var naaet til New Foundlands Kyst, som den havde overfløjet Kl. 10,20 samme Formiddag, som „Clipper III“ ankom til Europa.

Jeg har fulgt denne historiske Flyvnings sidste Timer gennem Radioen hos en Radiotelegrafist, hvor vi kunde regulere Apparaten, saa vi kunde høre alt, hvad der blev udsendt oppe fra Luften.

Hver halve Time, i 50 og i hel, kunde vi høre Amerikanernes Morse-Udsendelser. Først gav han Bogstaverne for hans Maskine som Tegn paa, at det var ham, saa sin Position, derefter det klassiske „Alt gaar godt!“

Kl. 5 om Natten passerede de to Flyvemaskiner hinanden midt ude i Atlanten.

Fra Tid til anden kom Amerikaneren i Konversation med den engelske Flyvemaskine og spurgte: „Hvor er De?“

Englænderen svarede straks: „Vi nærmer os Kysten af New Foundland. Hold os a jour med Deres Fremskridt. Good Luck!“

I London ventede Flyvernes Hustruer at modtage et Budskab i Radiotelefonien. Men sandsynligvis for at undgaa Forstyrrelser talte Kaptajnen og hans Fæller saa lidt unødvendigt som muligt.

Da „Clipper III“ nærmede sig Irlands Kyst, kunde jeg høre, at de spurgte om Positionen hos Radioen i Foynes.

Saa pludseligt efter at have svaret „Forstaaet“ paa en meteorologisk Rapport fra Foynes, spurgte „Clipper III“s Radiotelegrafist: „Har De Nyheder om „Amelia Earhart?“

Endnu ikke funden,“ svarede Foynes. Saa blev der en lang Tavshed.

Et sidste Budskab: „Vi gaar ned om fem Minutter!“

Og virkeligt fem Minutter senere trykkede Luftkaptajnen hjerteligt og stolt Irlands Præsident i Haanden. De syv Mænd i Maskinen steg ud....

Lidt senere kom Telegram fra Amerika, at den engelske Flyvemaskine „Caledonia“ var ankommen til Botwood Kl. 11,6 efter at have gennemført Turen paa 15 Timer og 9 Minutter en Gennemsnitsfart paa 211 Kilometer i Timen.

I Luftfartens Historie markerer saaledes denne Dag, den 6. Juli 1937, en af de betydningsfuldeste Datoer paa Højde med Kanalens Overflyvning af Bleriot i 1909, Middelhavets af Roland Garros i 1915 og Lindberghs Bedrift i 1927.

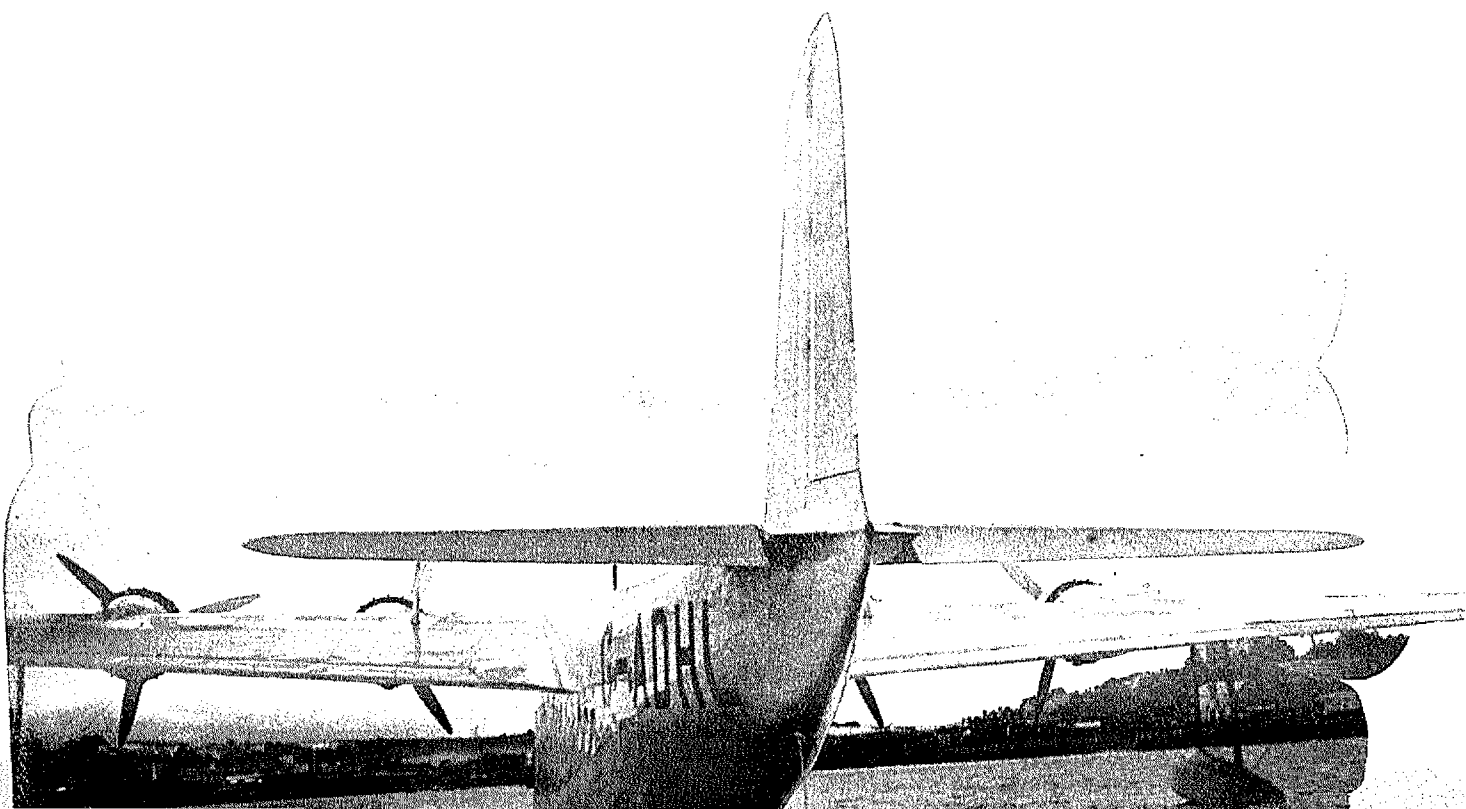
Den amerikanske Flyvemaskine blev ført af Kaptajn Harold Gray.

Den engelske blev ført af Kaptajn Wilcockson, som er kendt under Navnet „Millionær-Kaptajnen“, og som er en af Imperial Airways fineste Flyvere. Ialt har Selskabet nu over halvandet Hundrede første Klasses Flyvere i sin Tjeneste, som Aar efter Aar flyver paa de store Ruter i Europa, Afrika og den yderste Orient. I 1917 blev Wilcockson engageret som Krigsflyver. Efter Fredsslutningen gik han paa Linien Folkestone—Køln, senere paa Linien England—Indien. Han blev snart „Mester-Pilot“ og har fløjet over to Millioner Kilometer og mere end ti Tusind Timer. Han er en Atlet at se paa og giver Passagererne det Indtryk, at han er en Skibskaptajn, der kan klare alle farlige Storme. Det var ham, der i Foraaret tog Turen fra Southampton til Alexandria uden Mellemslandsninger.

„Caledonia“ vejer 18 Tons, har en Længde paa 26 Meter 50, og 35 Meters Bredde. Dens fire Motorer udvikler 2960 Hestekræfter. Den er komfortabelt udstyret med Sovepladser, beregnet til Flyvning om Natten. Den kan tage 24 Passagerer.

Denne Dags Flyvning er bleven gennemført under de heldigst mulige Vejrforhold.

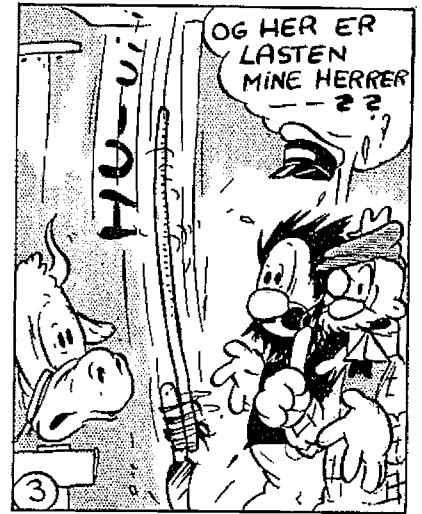
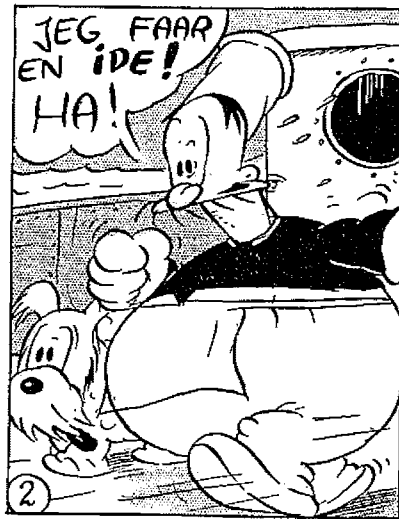
St y r m a n d.



KOKKEN SOFUS

PETROLEUM
LARSEN

OG CO.

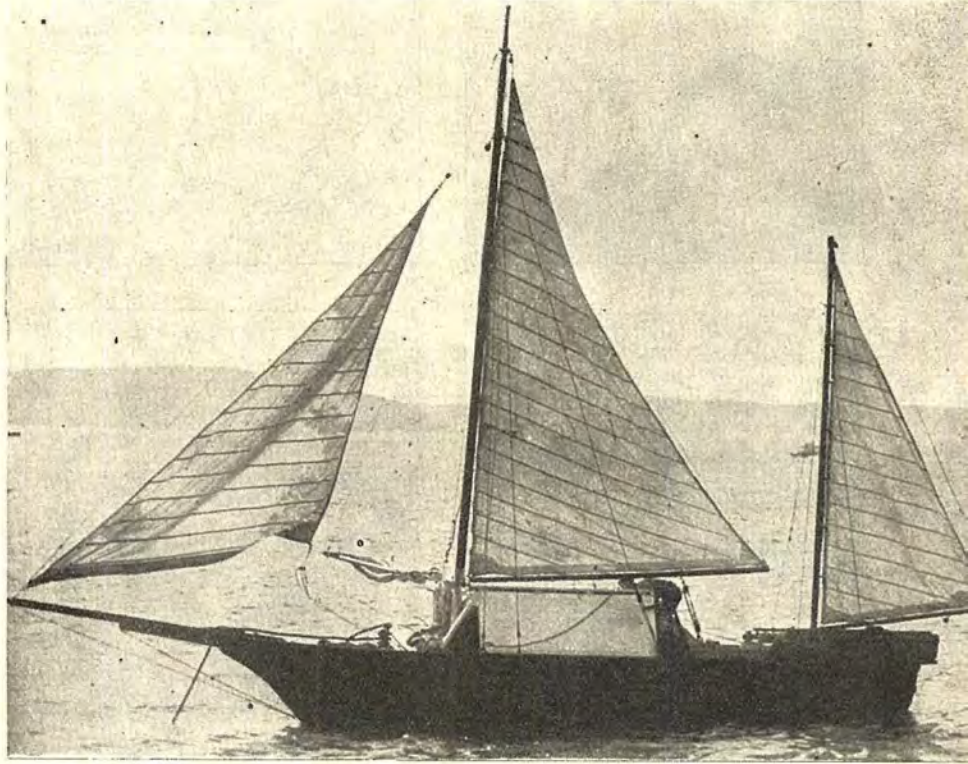




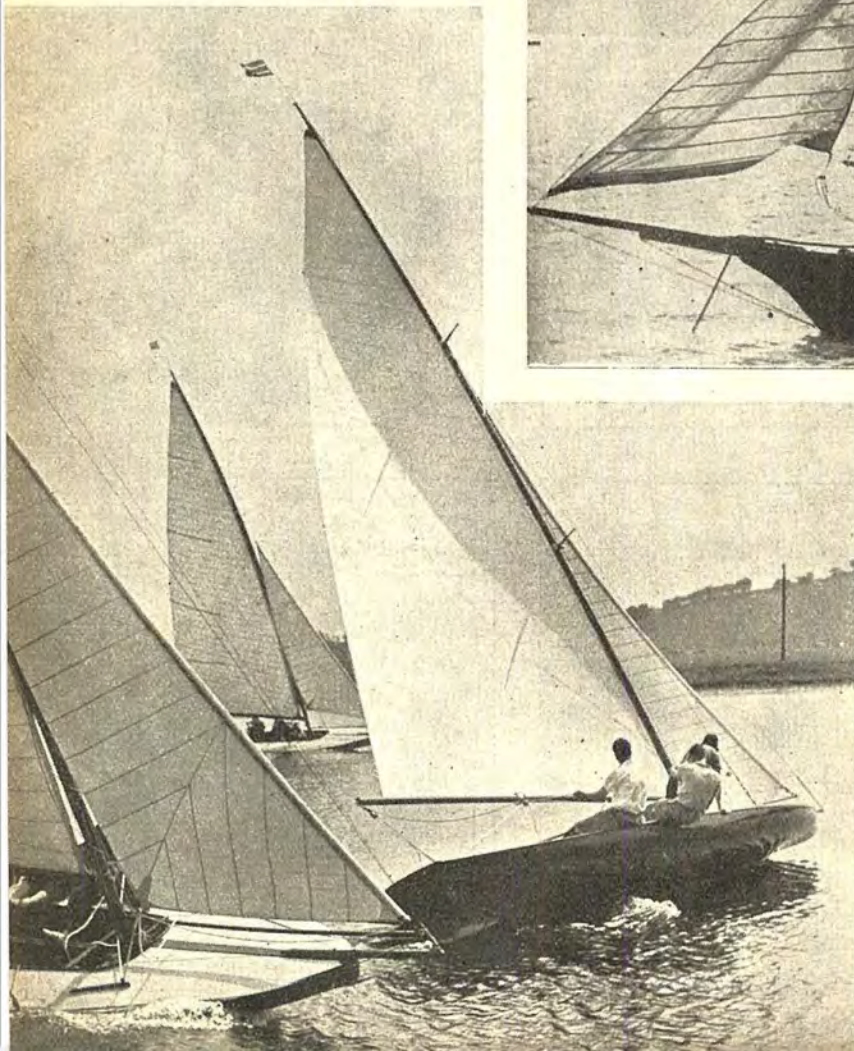
Giganten og Dværgene.

Dette morsomme Billede er taget i Portland, England, hvor Flaaden har ankret op. Der afholdes Kapsejls for baade Rednings- og Tjenestebaade.

Sejlsport



Henry Brown, en tidligere Planter fra hollandsk Ostindien, begiver sig med en selvbygget Ketch ud paa en eventyrlig Færd fra Sydney til Ostindien.



Situation med Faremomenter.

Yachterne krydser faretruende tæt sammen for at opnaa fordelagtig Position til Start i „Queen“s Cup Race ved Bourne End, England.

OBSERVÉR:

Det er lykkedes „Vikingen“ at erhverve Eneretten for Danmark paa den overalt i Skandinavien kendte Sejlsportsmand Oscar Jørgensens Beretning „Paa Langfart med *den der*“ (ogsaa kaldet Højsøfregatten „Viska“).

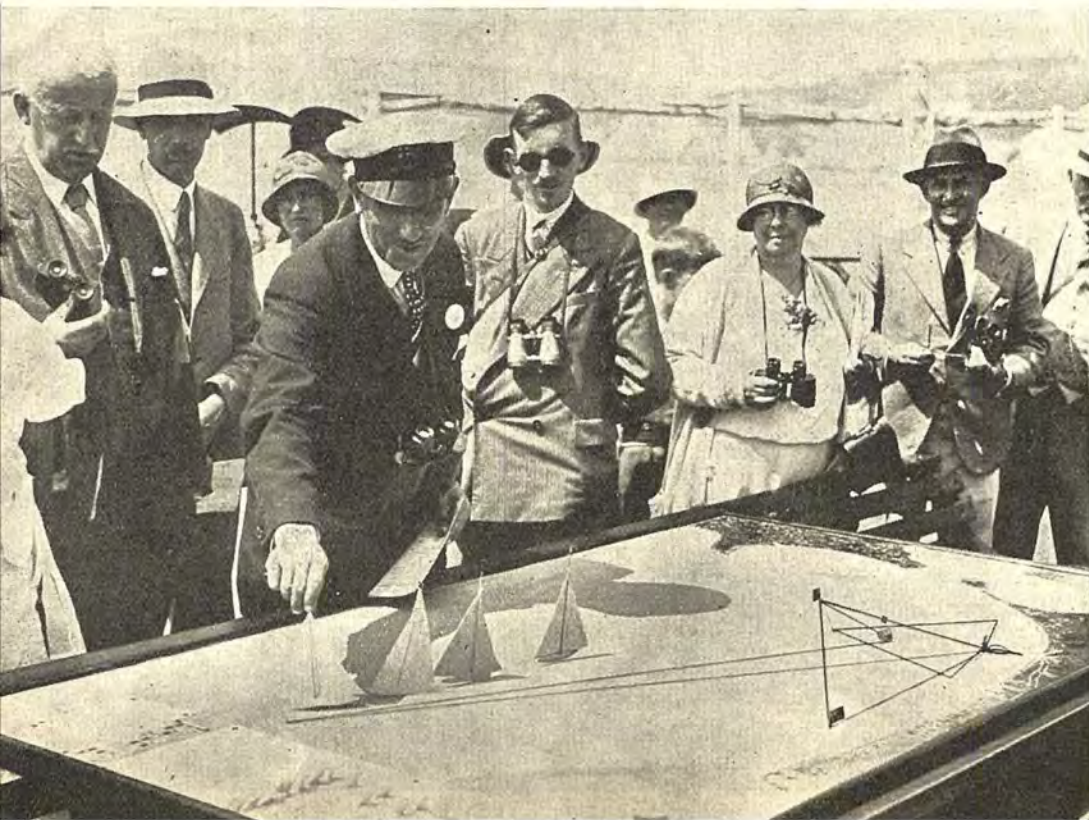
Denne Beretning, som sandelig ikke er tør eller kedelig, vil sikkert sætte Diskussionen i Gang mellem Sejlsportsfolk, om hvad man kan, og hvad man ikke kan, naar man sejler, men alle vil sikkert anerkende Oscar Jørgensens Præstationer som Sejlsportsmand som noget ud over det almindelige, gennemførte med stor Dristighed, men ogsaa med stor Erfaring og Dygtighed.

Yderligere bringer „Vikingen“ for Sejlsportsinteresserede en Beretning med Illustrationer om vore raske Aalborg-Folks Deltagelse i den amerikanske Regatta.



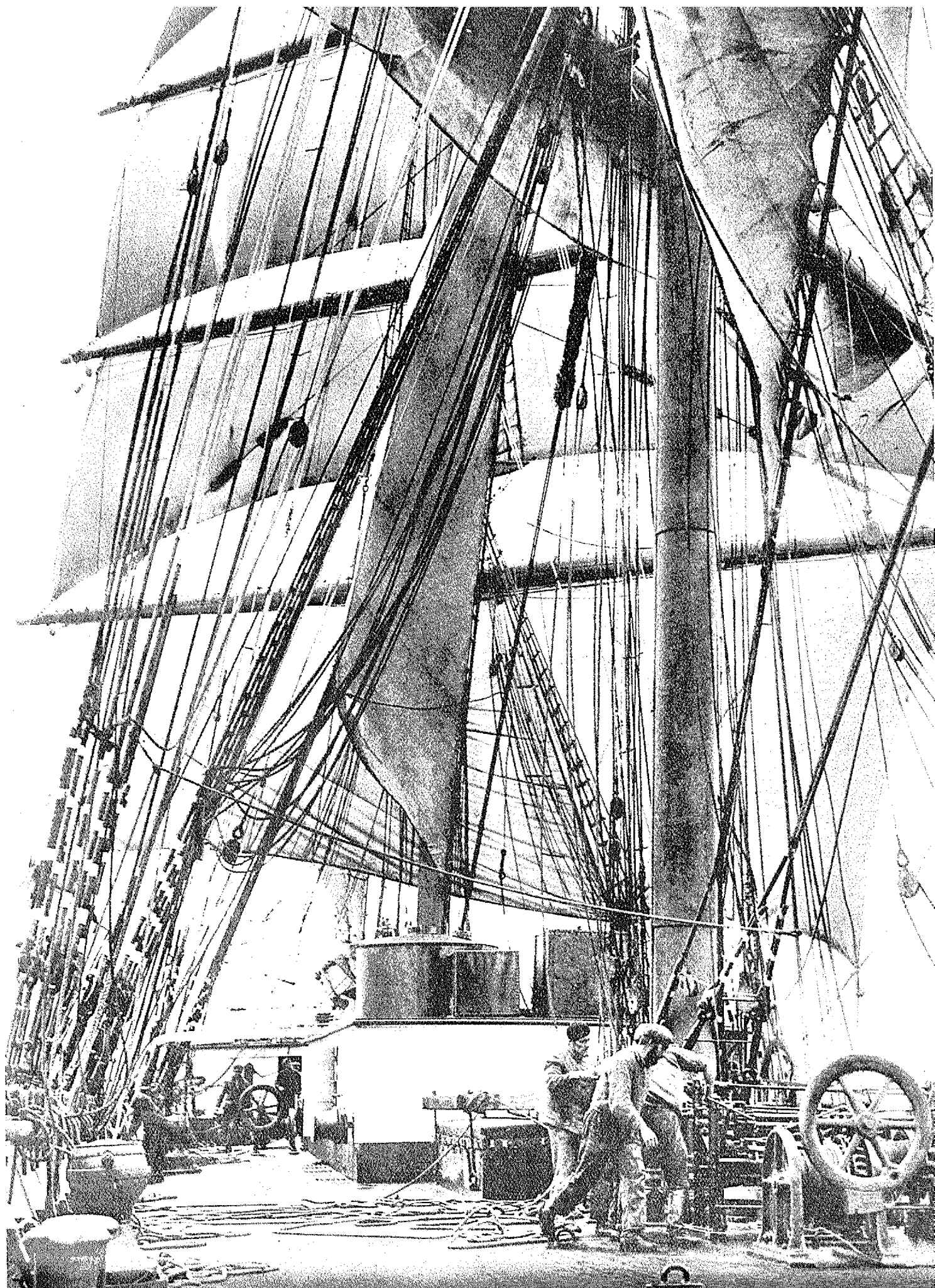
King's Cup endnu engang.

Her ses „Velsheda“ og „Britannia“ i Kamp med den berømte „Shamrock V“.



Praktisk og overskueligt.

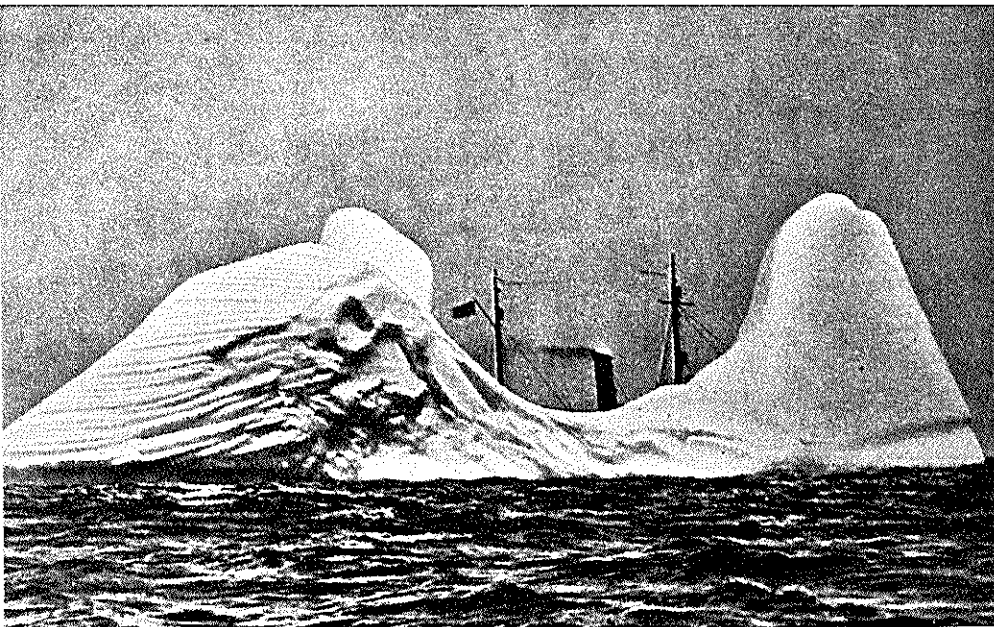
Mr. C. H. Northwood lod dette særlige Kort udføre, for at Publikum paa en nem Maade kunde følge de store Yachters Sejladser under en Regatta ved Bournemouth.



Ombord i „Pommern“.

Skibet er under Bugsering op ad Themsen, og Sejlene, der har slæbt den store Bark og dens tunge Kornlast de mange tusinde Sømil fra Australien til England, gøres fast. — Billedet paa modsat Side viser Dækket, da Skibet er midt i en Vending. Der er Fart i Mandskabet, Sejlene paa Fortoppen er endnu bakkede, men om et Øjeblik svinger Ræerne rundt, Vendingen er fyldbyrdet, og under Pres af de mægtige Sejl skyder Skibet over Stævn igen.





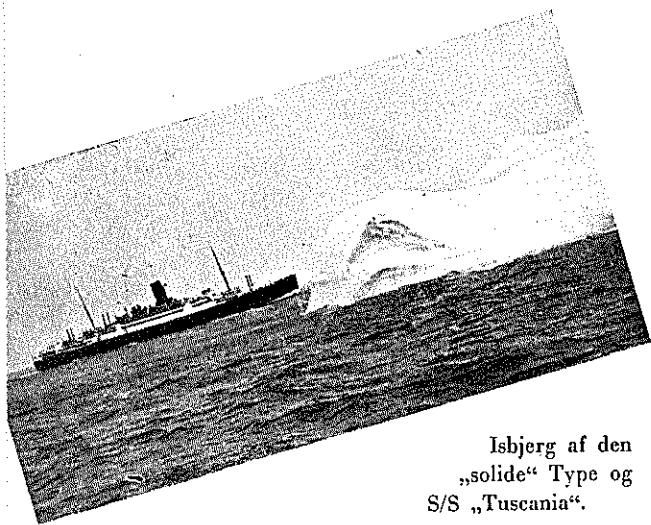
Et kæntret Isbjerg, afrundet af Vandet, med et Skib bagved.

Den internationale Is-Patrolje i Nordatlanten

Efter Titanic-Katastrofen i 1912 sluttede fjorten Nationer sig sammen om at oprette en international Is-Patrolje i Nordatlanten, og siden er in-

tet Menneskeliv gaaet tabt ved Kollision med Isbjerge.

Den amerikanske Kommandør F. A. Zeusler, der sidste Aar blev Oceanograf og ledende Navigator for Is-Patrolje-tjenesten, skriver: — Der er to let kendelige Typer Isbjerge, den „solide“ Type og „Tørdokkerne“. Den solide Type ligger forholdsvis lavt i Vandet. Dets Sider er rundslikkede af Vandet, fordi det har kæntret snart den ene, snart den anden Vej. Den solide Type kan antage Former som sovende Hund,

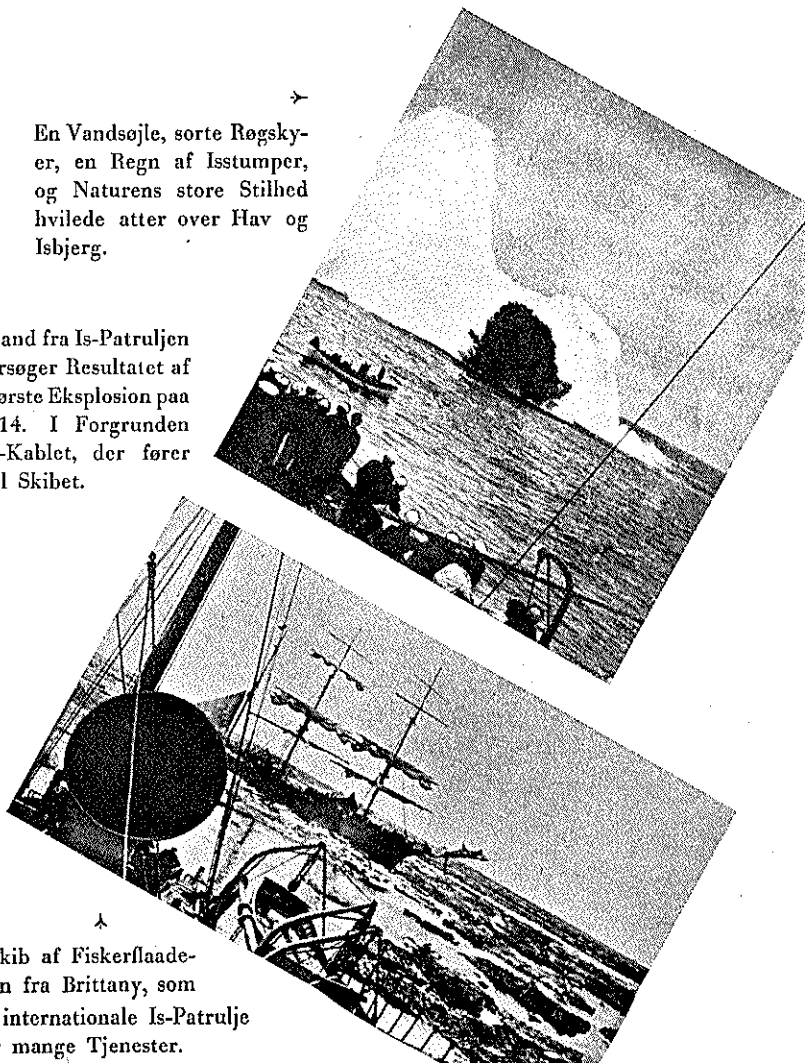


Isbjerg af den „solide“ Type og S/S „Tuscania“.

En Vandsojle, sorte Røgskyer, en Regn af Isstumper, og Naturens store Stillehed hvilede atter over Hav og Isbjerg.



En Mand fra Is-Patroljen undersøger Resultatet af den første Eksplosion paa No. 14. I Forgrunden Mine-Kablet, der fører ud til Skibet.



Sejlskib af Fiskerflaadetypen fra Brittany, som den internationale Is-Patrolje yder mange Tjenester.

Løve, Pyramider o. l. „Tørdokkerne“ kan minde om Slotte med Taarne og himmelstræbende Spir. „Tørdokkerne“ kæntre ikke.

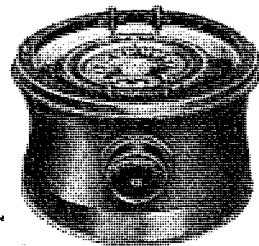
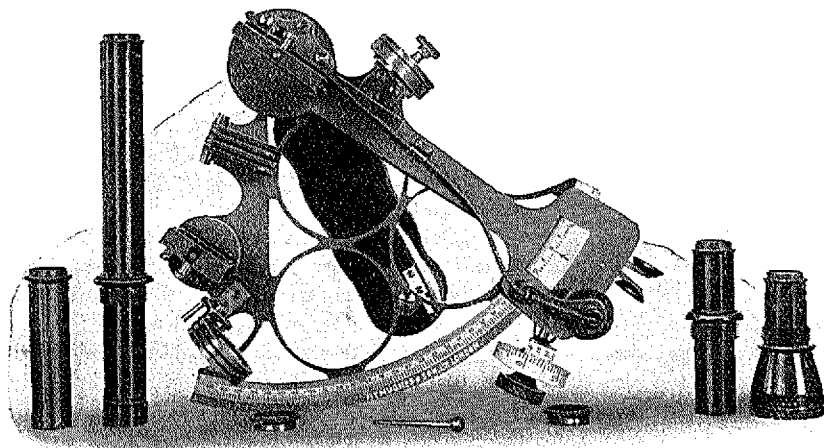
Is-Patroljens almindelige Opgave er at lokalisere Isbjergene og advare Skibene i de paa-gældende Farvande gennem Radio. Is-Patroljen i 1925 gjorde de første Forsøg paa at sprænge Isbjerger ved Hjælp af kraftige eksplosive Stoffer. Alle farlige Isbjerger nummereres. Nr. 14, der var en overvældende Gigant paa halvanden Million Tons, blev fulgt af Patroljen, fra det dukkede frem nord for New Foundlands-Bankerne, til det forsvandt. Isbjerget hævede sig 267 Fod over Vandet og var 512 Fod langt. Patroljen



Resultatet af den store Eksplosion paa No. 14. Isbjergets enorme Dimensioner fremgaar af den Lille Menneskeskikkelse i Forgrunden til højre.

besluttede sig til at forsøge at ødelægge Giganten. Først forsøgte man med baade over- og undersøiske Miner, men uden Resultat. Saa besluttede man at entre Isbjerget, hvilket var uhyre vanskeligt paa Grund af de glatte Sider. Ved Hjælp af Sprængstoffer fik man dannet et Hul 15 Fod dybt og 20 Fod bredt. — I Bunden af Hullet blev en vældig Ladning Sprængstof anbragt, og saa fyldtes Hullet op med Is. Men det eneste Resultat af den frygtelige Sprængning var, at Isbjerget blev sværet sort. Patroljen fortsatte dog det næsten haabløse Arbejde, og lidt efter lidt sprængtes Giganten i Smaastykker. — Titanic var hævnnet.

En Kæmpeordre paa Kompasser



Det verdenskendte Firma Henry Hughes and Son, Ltd., London, har for nogen Tid siden modtaget en af de største Ordre, der nogen Sinde er afgivet. Et svensk Skibsbyggeri bestilte Kompasser til ialt 143.100 ts Skibe af alle Slags, som det har under Bygning. Det drejer sig om Firmaets Husun Dead Beat Spritkompasser. — Ved den for nylig afholdte „Engineering and Shipping Exhibition“ i London udstillede Firmaet alle sine nyeste Modeller af nautiske Instrumenter. Vi kan bl. a.

nævne Holmes Hovedkompas, der er et magnetisk med Repeterkompasser, saa man har de samme Fordele som ved et Gyrokompas, men ad magnetisk Vej. At Ekkoloddeapparaterne som Henry Hughes fremstiller, har et godt Ry paa sig, ser man deraf, at det nylig har modtaget en samlet Ordre paa 52 til Brug i Krigsskibe. — Den danske Repræsentant for Sekstanter, Kompasser og nautiske Instrumenter er Firmaet Iver C. Weibach & Co., København.



JEG sidder her paa min Frivagt og følger Middelhavets blaa Bølger paa deres Vej mod Afrikas Kyst, medens mine Tarker kredser om de Havne og de Ting af større eller mindre Interesse, jeg har set paa mine mange Rejser, og det falder mig ind, at de store, førende Nationer altid har ligget i ædel Kappelstrid om at være i Besiddelse af et eller andet, der kunde karakteriseres som værende „Verdens største“ —

Kappelstriden har drejet sig om alt muligt: fra Bygningsværker, Statuer, Skibe og til ædle Stene og Malerier, men Bygningerne er dog stadig de mest foretrukne og de oftest omtalte, lige fra Babelstaarnet rejstes i Babylons hængende Haver og til vore Dage.

Vi har sikkert alle hørt Tale om Verdens syv Underværker, hvoraf fem var kæmpemæssige Bygningsværker, medens de to var Kolossalstatuer af Guddomme, men disse Fortidens Kæmpearbejder er alle — paa nær Pyramiderne — sunket i Grus og faldet for Tidens ubønhørlige Opløsning

Men vore Dages store Byggearbejder giver vist næppe Fortidens ret meget efter; i hvert Fald er Dimensionerne ikke til at kimse ad. — En Sammenligning mellem en Del af de største, som paa vedføjede Tegning, giver et ganske godt Indtryk af de himmelstræbende Giganter, der er Børn af vor Tid

Til venstre ses først Verdens højeste Bygningsværk, den 381 Meter høje „Empire State i New York — ogsaa kaldet Spørgeshuset, fordi det staar delvis tomt. Bygningen har 102 Etager, og øverst paa de dristige, himmelstræbende Mursflader er anbragt et Udsigtstaarn, der hidtil har haft ca. 2 Millioner Besøgende, men ellers er — som sagt — de to Trediede dele af Lokalerne i det mægtige Hus tomme.

Bygningen kan rumme ca. 40,000 Mennesker eller hele Aalborgs Befolkning.

Eiffeltaarnet med sine 300 Meter er sikkert saa godt kendt og omtalt, at yderligere Forklaring er overflødig; derimod er de store Kæmpe-Linere som f. Eks. „Normandie“, „Queen Mary“ og „Bremen“ Bygningsarbejder, vi ikke kan komme uden om i denne Sammenligning.

„Normandie“ maaler saaledes 313 Meter og vil, stillet paa Højkant, rage 13 Meter op over Eiffeltaarnet. „Normandie“ har 160,000 Hestekræfter, fordelt paa 4 kolossale elektriske Motorer, Besætningen tæller ca. 1400 Mand. Med sine 28—30 Knob kan det tilbagelægge Rejsen over Atlanten paa fire Døgn.

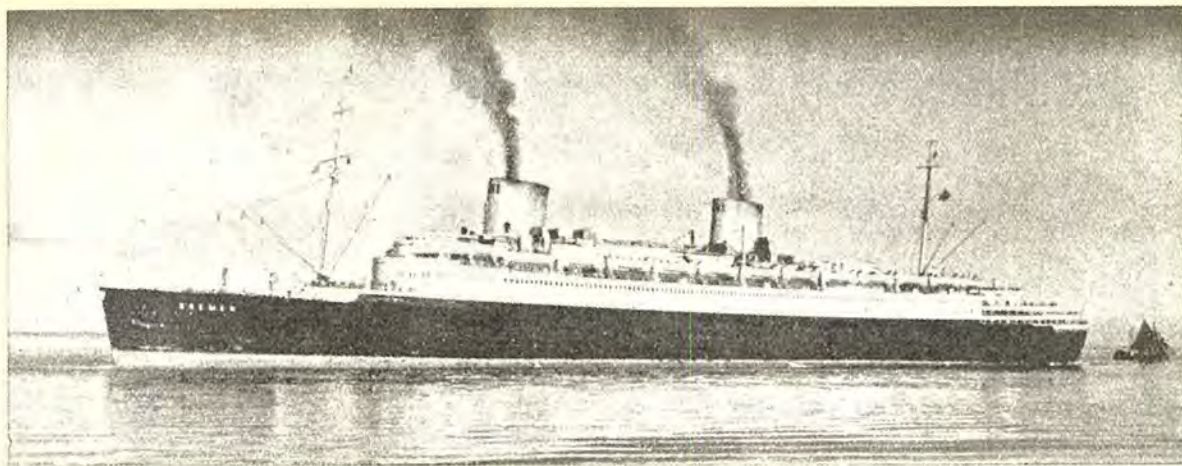
Dets eneste jævnbyrdige Modstander paa Havet er „Queen Mary“, den er nogle faa Meter kortere, men har en lidt længere Vandlinie, men ellers i Proportioner og Tonnage omtrent som „Normandie“.

Til Sammenligning har vi anbragt det eneste tilbageværende af Oldtidens Underværker, nemlig Kheops Pyramide, bag Kæmpebygningerne; den maaler 137 Meter i Højden og spænder over et mægtigt Areal ved Foden.

Naturligvis maa vi se vore egne Arbejder i Forhold til Udlandets Kæmper. Her er Odinstaaarnet Nr. 1 hvad Højden angaar, idet det rager ikke mindre end 175 Meter op i Skyerne — altsaa en ganske god Højde efter vore beskedne Forhold.

Københavns Raadhus kommer vi heller ikke udenom; det er nu engang vort Kælebarn og maa med i denne Sammenligning mellem Verdens største, skønt det „kun“ maaler 103 Meter i Højden. Bag Raadhuset ses Silhuetten af Peterskirken i Rom, der maaler 132 Meter og, navnlig hvad Udstrækning angaar, spænder over kolossale Dimensioner.

Peterskirken er dog ikke, hvad mange tror, den højeste Kirke i Verden; den har to Konkurrenter, nemlig Domkirken i Ulm, der rager 161 Meter op i Luften, og Kølnerdomen, der



BREMEN

er 160 Meter høj, men hermed er ogsaa de betydeligste Bygningsværker fra den nyere Tid nævnt, altsaa alle dem, der rager i Vejret; thi ved Siden af dem kommer en Mængde gigantiske Broer og Tunneller, der fuldt ud kan maale sig med Bygningsværkerne — hvad Snille og Dristighed i Konstruktionen angaar.

Her kan vort lille Land jo ogsaa være med i al Beskeden-

hed, idet Storstrømsbroen med sin 3210 m lange Brobane bliver Europas længste Broarbejde.

Men jeg maa slutte her, dels fordi jeg ikke kan mindes flere af Verdens største — og dels og ikke mindst, fordi min Frivagt er til Ende, og jeg atter skal til at tørne ud til Arbejdet.

Afløsning paa det stormomsuste Eddystone Fyr.



Et Luftfotografi taget lige efter at Fyrpasserne er firet ned i Baaden, der bragte Afløsningen. Paa Grund af en mægtig Søgang havde de været indesluttet i Fyret i næsten 3 Uger og er nu paa Vej mod Land til en velfortjent Hvile.

Tilhøjre ses Fundamentet af det forrige Fyr, der blev opført af Smeaton 1759.

Hval ødelægger Skibsskrue.

Den engelske Damp Jevington Court var i Oktober sidste Aar paa Vej fra Nauru til en sydaustralsk Havn med 9500 Tons Phosfat. Damperen gjorde god Fart indtil 150 Miles fra Kysten mellem Newcastle og Sydney. Den 12. Oktober Klokken halv otte om Mørgen mærkede Officererne, at Skibet rystede voldsomt, og Folkene agter fra rapporterede, at en Hval havde stødt mod Skibets Skrue. En Undersøgelse viste, at det ene Skrueblad var knækket af, og et andet var beskadiget. En Stump af Skruebladet havde som et Projektil strejft Skibsskroget, og Roret var beskadiget. Jevington Courts Fart blev ved dette Uheld nedsat fra 12 Miles til syv, skønt en frisk Vind var med, men det blev besluttet at fortsætte til Adelaide i Sædet for at anløbe Sydney, hvor det vilde blive nødvendigt at losse hele Lasten og gaa i Dok.

Imidlertid, da Jevington Court løb ind i Bass Strædet, blev den mødt af en sydøsten-Storms hele Styrke. Da Damperen var vanskelig at styre og ingen Fert gjorde, blev der rigget improviserede Sejl op paa begge Master. Det var et ejendommeligt Syn, men Officerer og Mandskab saa ikke noget humoristisk i Situationen. Tre Mand maatte ustandseligt klamre sig til Rattet, og i tre Dage under Nødrig var der ingen af Officererne, der fik Søvn. Og hele Tiden rystede Skibet saa voldsomt paa Grund af den ødelagte Skrue, at man ikke saa meget som kunde skrive, og Dynamoen blev saa ødelagt af Rystelserne, at det elektriske Lys gik ud.

Efter at have losset sin Last i sydaustralske Havne tog Jevington Court en Last Jernerts ind for at støtte Skibet og stak til Søs rundt Kysten med en Fart af fem Knob. Ertsen blev losset i Newcastle, og under en voldsom Slingren løb Jevington Court til Sydney paa 24 Timer.

En ypperlig Ungdomsbog!

Aage J. Chr. Pedersen: „Lars Lynges tar sin Tørn“

(H. Hagerups Forlag, 159 Sider).

For nogle Aar siden slog Aage J. Chr. Pedersen med „Fuld Kraft frem“ og „S. O. S.“ sit Navn fast som en Forfatter, der i allerhøjeste Grad havde forstaaet den Ungdom, der staar midt i det praktiske Liv. Disse Bøger blev med Rette betegnet som en Fornyelse af Drengébogs litteraturen, fordi de ved Siden af deres smukke Sprog og helt rigtigt skildrede Typer ejede noget inciterende, berigende, der gjorde, at man huskede disse Bøger længe. Skade kun, at de forlængst er udsolgte!



Maskinmester
Aage J. Chr. Pedersen

Vi, der mindes dem med Glæde, undres slet ikke over, at Hagerups Forlags Forfatterkonkurrence resulterede i, at den nedsatte Dommerkomité udvalgte Aage J. Chr. Pedersens Bog: „Lars Lynges tar sin Tørn“ som det bedste af de indkomne ca. 100 Manuskripter. Aage J. Chr. Pe-

dersen kan skrive for dansk Ungdom, han har meget at sige den, og det er værd at høre paa ham.

„Lars Lynges“, Aarets bedste Drengébog, er simpelthen storartet. Dommerkomitéen kaldte den fremragende, og vi indrømmer det gerne. Fortællingen om Københavnerdrengen Lars, der gerne vil frem i Verden, men bliver slået ud, fordi Faderen kommer til Skade og derfor ikke har Midler til at betale hans Studier, er virkelig fængslende Læsning. Med Sorg, men uden Klynkeri, tager Lars fat ude i det praktiske Liv. Det piner ham at se de tidligere Kammerater gaa til Gymnasiet, mens han selv „forsumper paa Taget af en Mælkevoget“. Længslen efter „den store Succes“, Trangen til at rive sig løs fra en Tilværelse, der synes uden Chancer, bliver ham omstødt for stærk, og en Dag begaar han sin store Dumhed og forsøger at komme til Amerika, — alle store Muligheders forjættede Land. Naturligvis mislykkes det. Forfatteren er helt igennem ægte og troværdig i sin Skildring.

Lars Lynges placentes nu midt i et af Storbyens Maskinværksteder og tager der sin ofte drøje Tørn for at naa frem til Dygtighed og Mands Modenhed.

Denne Bog er paa een Gang en

Appel til Vilje og Udholdenhed og en Hyldest til det trofaste Venskab. Men der er ogsaa en Bog om Arbejdsglæde og om det gode Hjemms uvurderlige Betydning.

Den vil tage alle store Drenges og Hjertets, de vil blive Ven med Lars og vil med Utaalmodighed afvente den Fortsættelse, der maa komme.

Aage J. Chr. Pedersen, Maskinmestrenes kendte Redaktør, har med „Lars Lynges“ skabt sig et Navn blandt vore bedste Ungdomsforfattere. „Vikings“ Læsere vil bl. a. huske ham for mange udmærkede Bidrag her i Bladet og glæde sig over hans velfortjente Succes.

ÆOLUS

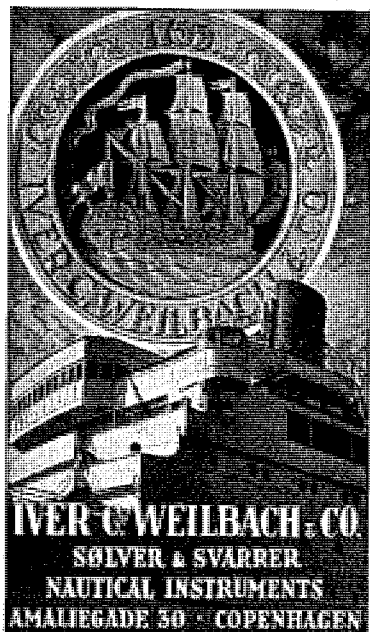
Den svenske Sejlklub Æolus, der som Skandinaviens førende i Aar fejrede sit 50-Aars Jubilæum, holdt fornylig Generalforsamling i Göteborg.

Af Beretningen fremgaar, at Foreningens Regnskab, trods store Jubilæumsfestligheder, sluttede med et beskedent Under-skud paa Kr. 88,20.

Endvidere godkendtes Købet af den 6,13 Hektar store Æolus-Ø, hvor der findes Klubhus og Havn, for en Pris af 12.000 Kr. Købet var muliggjort ved Tilskud fra Interesserede, og det manglende forventer man at kunne fremskaffe ved Afholdelsen af et Lotteri til næste Aar.

Med Hensyn til næste Aars Bortlodningsbaad godkendtes Bygningen af en B. 15-Baad med et Sejlareal paa en 29—30 Kvadratmeter.

Efter Generalforsamlingen redegjordes i et Foredrag for den svenske Seksmeter Tidsfordrifs Deltagelse i Guldpo-kal-sejladserne i Long Island Sound. Den svenske Seksmeter havde klaret sig udmærket, men det var næsten umuligt at konkurrere med Amerikanerne, der satte fantastiske Summer i deres Materiel. Saaledes havde Familien Brix-Cunningham ikke mindre end 4 Seksmetere, hvoraf den bedste, Lulu, blev udtaget til Sejladserne. Denne Baad havde ikke færre end 30 forskellige Spinnakere til forskellige Vindforhold og Vindstyrker og et Utal af Genuafok'er og Ballonsejl.

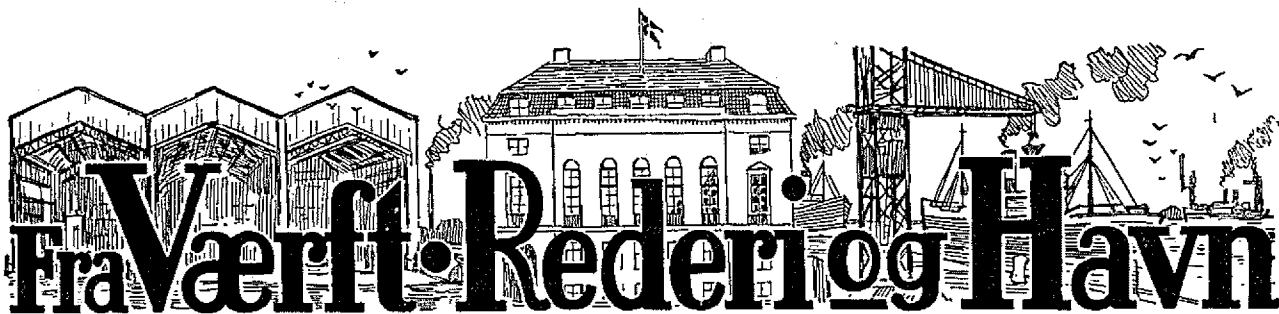


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. November 1937



Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, 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/S D. F. K.
D/S Dania
D/S Heimdal
Andreas Christensen
D/S Pacific
A/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 Activ, Korsør
D/S paa Bornholm 1866, Ronne
D/S Baltic
D/S Øresund
A/S Dampskibet Finland
D/S Nautic
D/S Als
Det Dansk-Norske D/S
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
Det Forenede Bugserelskab, A/S
A/S Draco

Skibspriser og Beskæftigelsen paa Værfterne

Efter nogle trange Aar for Skibsværfterne med alt for lave Priser paa Nybygninger har nu Forholdene forandret sig fuldstændig. Alle Værfter har fuldt op at gøre, mange langt ud i Fremtiden, ja saa langt, at Staalværkerne begynder at forlange Materialet betalt med Dagspris og ikke med Prisen paa Bestillingsdagen. Der er i alle Fald ikke den ringeste Udsigt til, at Priserne paa Nybygninger vil gaa ned de første 2—3 Aar, til Trods for at de ligger 40—50 pCt. højere end for 2 Aar siden.

Der kan nævnes nogle Priser paa Skibe fra i Aar:

„Japanese Prince“, bygget 1926, 10.000 ts D.W., 2,64 Mill. Kroner.

„Norbris“, 1930, 12.460 ts D.W., 2,8 Mill. Kroner.

Tankskibskontrakt solgt i Maj 1937, 14.800 ts, 4,5 Mill. Kroner.

Tankbaad solgt paa Bedding, Levering i Aar, 14.700 ts, 3,3 Mill. Kroner.

Lastbaad bestilt 1936, 9200 ts. D.W., 2,88 Mill. Kr. (solgt videre 2 Maaneder senere for 2,95 Mill. Kr.).

„Olymp“, bygget 1915, 6690 ts, 675.000 Kr.

Disse Eksempler giver en god Forestilling om det øjeblikkelige Niveau for Skibspriser for gamle og nye Skibe.

Nedenstaaende giver vi en Oversigt over det kontraherede Arbejde ved de danske Værfter:

Aalborg Værft A/S.

Nr. 57. Redningsdamper 700 HK-Frichs-Dieselmotor.

Nr. 58. Lastdamper 3400 ts D.W. 1350 I.H.K.

Burmeister & Wain.

Nr. 627. Tankskib 9350 ts Gross. til Martin Moswold, Norge.

Nr. 628. Tankskib 9350 ts Gross. til Martin Moswold, Norge.

Nr. 629. Lastskib 5500 ts Gross. til Skjelbreds Rederi A/S.

Nr. 631. 6000 ts Gross. Lastbaad til Norge.

Nr. 632. 3000 ts Gross. Frugtbaad til Harry Borthen, Norge.

Nr. 633/634. 2 Stk. 8000 ts Gross. Passager- og Fragtbaade til Service Maritime, Rumænien.

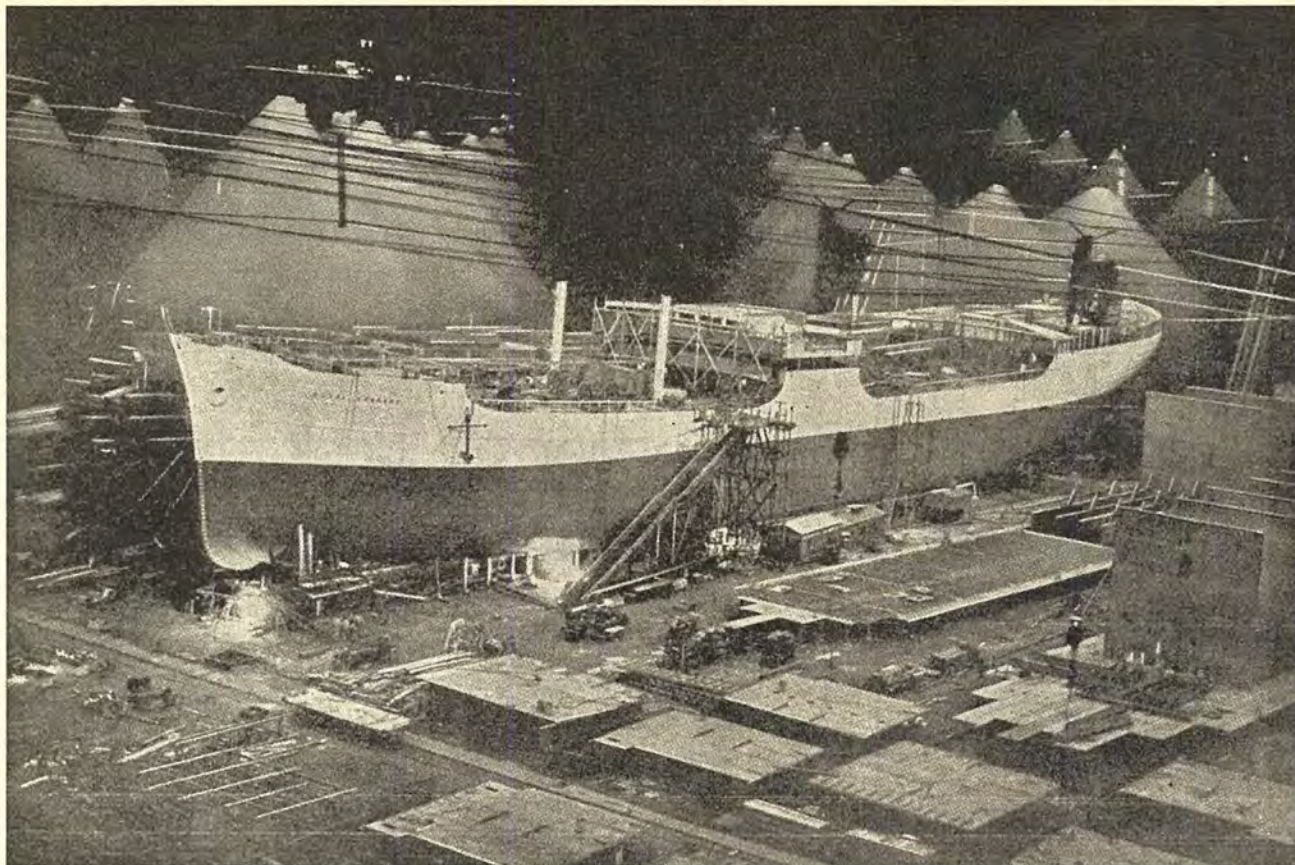
VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN



Der arbejdes ogsaa om Natten paa tyske Værfter. Under Skibet ses elektriske Svejsere.

Nr. 635. 3000 ts Gross. Frugtbaad, Harry Borthen & Co., Norge.

Nr. 636. 1050 ts Gross. Kystbaad til Australien.

Nr. 637. 6000 ts Gross. Fragtbaad til Norge.

Nr. 638. 3000 ts Gross. Frugtbaad til Norge.

Nr. 639/40/41. Tre 8200 ts Gross. Fragtbaade for engelsk Regning.

Nr. 642. 9350 ts Tankskib til Amerika.

Nr. 643. Fragtbaad til engelsk Reder.

(Alle Nybygningerne er Motorskibe).

Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri.

Nr. 244. Passagerskib 4000 ts til Rusland.

Nr. 246. Passagerskib 3500 ts. til D. F. D. S.

Nr. 247/48/49. Tre 2200 ts Lastbaade til Torm.

Nr. 250. Køleskib 3000 ts til fransk Reder.

Nr. 251/52. To Passager- og Lastskibe, 1650 ts til D. F. D. S.

(Alle Motorskibe).

Frederikshavns Værft og Flydedok A/S.

Dana III, Havundersøgelsesskib, 800 I.H.K., Frichs Motorer.

Nr. 208. Shelter-dækker, 2000 I.H.K. for fremmed Regning.

Nakskov Skibsværft A/S.

Nr. 80. Passager- og Fragtskib, 6000 ts, 5550 I.H.K.

Nr. 82/3/4. Tre Passager- og Fragtbaade, 7500 ts, 7400 I.H.K.

Nr. 85. Lastbaad, 4500 ts, 4300 I.H.K.

Nr. 86. Passager- og Lastbaad, 9000 ts, 7250 I.H.K.

87/8. To Fragtskibe, 7600 ts, 11.000 I.H.K.

Nr. 89. Passager- og Fragtbaad, 11.500 ts, 12.200 I.H.K.

(Alle B. & W. Motorer).

Nr. 90. Olie-tankbaad 300 ts uden Maskineri.

Odense Staalskibsværft.

Nr. 66. 9350 ts Tankskib, 4700 I.H.K.

Nr. 67. 6950 ts Tankskib. 2800 I.H.K.

Nr. 69. 8500 ts Tankskib, 5680 I.H.K.

Nr. 70. 8500 ts Tankskib. 5680 I.H.K.

Nr. 71. 9350 ts Tankskib, 4700 I.H.K.

Nr. 72. 9350 ts Tankskib, 4700 I.H.K.

Nr. 73. 9350 ts Tankskib, 7700 I.H.K.

Nr. 74. Passagerskib, 7250 I.H.K.

Nr. 75. Lastskib, 4500 I.H.K.

Nr. 76. Lastskib, 4500 I.H.K.

Nr. 77. 9350 ts Tankskib, 4700 I.H.K.

Nr. 78. 9350 ts Tankskib, 4700 I.H.K.

Nr. 79. 7900 ts Fragtskib, 10.000 I.H.K.

Nr. 80. 7900 ts Fragtskib, 10.000 I.H.K.

(Nr. 67 skal have Borsig-Maskine. Alle andre B. & W. Motorer).

Som man vil se, er det et meget omfattende Byggeprogram, de danske Værfter har. At saa mange Skibe desuden bygges for udenlandsk Regning er kun glædeligt.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

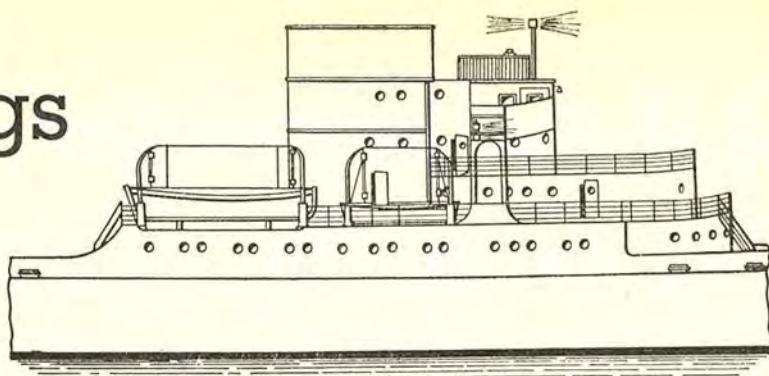
Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

En ny Slags Skorsten

Overbygning, Bro og Skorsten sammenbygget.



„Selandia“ og de andre første Ø. K. Motorskibe var, før man kendte Begrebet, det man nu kalder „funktionalistiske“. De havde ingen Skorsten. Udstødgassen forsvandt op gennem den ene Mast, der var forsynet med Slidser højt oppe. Senere har Ø. K. faaet Tilbagefald og forsyner endda nogle af sine Motorskibe med 2 Skorstene. Det er vel til Benefice for de Passagerer, der nødig sejler med et Skib, der ikke har flere Skorstene. Den samme Politik følges af alle Rederier. Om Skibet kun har Brug for en Skorsten af Størrelse som en Kabyskorsten, saa skal det dog have et vældigt Monstrum eller maaske flere. Da man nu engang har bekostet den eller dem, og de tager Plads op, saa maa det ellers tomme Rum bruges til noget. Her breder Opfindsomheden sig frodigt. Man

har set én anvendt som Rygesalon. Det lader sig i alt Fald høre.

Det nyeste Nyt er Skorstenen bygget sammen med Broen, som Rederiet Lamport & Holt har ladet det gøre i Motorskibet „Delius“. Kun den agterste Halvdel benyttes som Skorsten. I den forreste Del øverst har Telegraftrum og Beboelse for Telegrafisten, nedeunder strækker Kaptajnsbeboelsen og ved Dækket Passagerapteringen sig ind i Skorstenen. Da nu Overbygning og Bro er sammenbygget med Skorstenen, har man været saa konsekvent at føre Skorstensmærkets Striber over Styrehus, Bro og Overbygning. Det er sjældent, men . . . — — At Skorstenen benævnes „strømliniet“, fordi Agterkanten dannes af en Halvcylinder, nævnes kun for Fuldstændighedens Skyld.

En „strømlinieformet“ Bugserbaad

Hosstaaende Billede viser en Bugserbaad „Davie“ med en ikke helt almindelig Form paa Overbygningen. Naar Folk først faar Strømlinier paa Hjernen, saa er der ingen Ende paa, hvad der kommer ud deraf.

Den er imidlertid interessant af andre Grunde. Den er helt igennem elektrisk svejset, og den er næsten synkefri, en Egenskab, der har stor Betydning for en Bugserbaad. Man erindre blot den Ulykke, der skete for nogle Aar siden paa Københavns Red, hvor en Bugserbaad kængrede og sank.

Dimensionerne paa Skroget er: Længde 17,68 m, Bredde 4,72 m, Dybde 2,18 m, Displacement ved laveste Dybgang 69 ts.

Man fremhæver særlig dens gode Manøvre- evner. Ved 6 à 7 kn kan den vende paa to Skibslængder.



**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.

Har De læst »Barken Margrethe«

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

Stabelafløbninger - Prøveture

NAKSKOV.

Nakskov Skibsværft afholdt Tirsdag den 28. September 1937 Prøvetur i Langelandsbæltet med et nyt enkeltskruet Motorskib m.s. „Alex van Opstal“, der er bygget til Compagnie Maritime Belge (Lloyd Royal), Antwerpen.

Skibet har følgende Dimensioner: Største Længde 136,25 m, Længde mellem Perpendikulærer 128,0 m, Bredde paa Spant 17,37 m, Dybde til Hoveddæk 8,91 m, Dybde til Shelterdæk 11,66 m, Lasteevne 8.300 Tons D. W. à 1000 kg, og det er bygget til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shelterdæk med Bak, Huse midtskibs og Poop. Skibets Dobbeltbund, der strækker sig over hele dets Længde, er indrettet til Brændselolie.

Skibet er forsynet med 2 Master og 6 Samsonposter, 16 Ladebomme, hvoraf 1 med 30 Tons, 1 med 15 Tons og 14 med 5 Tons Løfteevne, der betjenes af 12 Stk. 5 Tons og 2 Stk. 7 Tons elektriske Lossespil. Endvidere findes der elektrisk drevne Ankerspil, Forhalingspæl og elektrisk Styremaskine.

I de midtskibs Huse er indrettet Kahytter etc. for 12 Passagerer.

I den forreste Del af det underste Dækshus findes for Passagererne 2 store, smukt udstyrede Saloner, udført med polerede Nøddetræspaneler og Møbler. Officersapteringen med Toiletter samt Kabys og Messe for Maskinofficererne er iøvrigt indrettet i dette Hus.

Paa Baadedækket herover er der bygget et Hus med 6 Passagerkamre med tilhørende Toiletter, og over dette er bygget et Hus for Kaptajnens Beboelse.

Paa Kommandobroen herover findes Styrehuset, Bestiklukaf og Radiostation. Skibet er forsynet med Radiopejleapparat og Ekkoloddeapparat.

I Shelterdækket midtskibs er indrettet Mandskabskamre med Messe, Baderum og Toiletter.

I Shelterdækket agter er indrettet 2 Lastkølerum for Transport af Frugt og lignende.

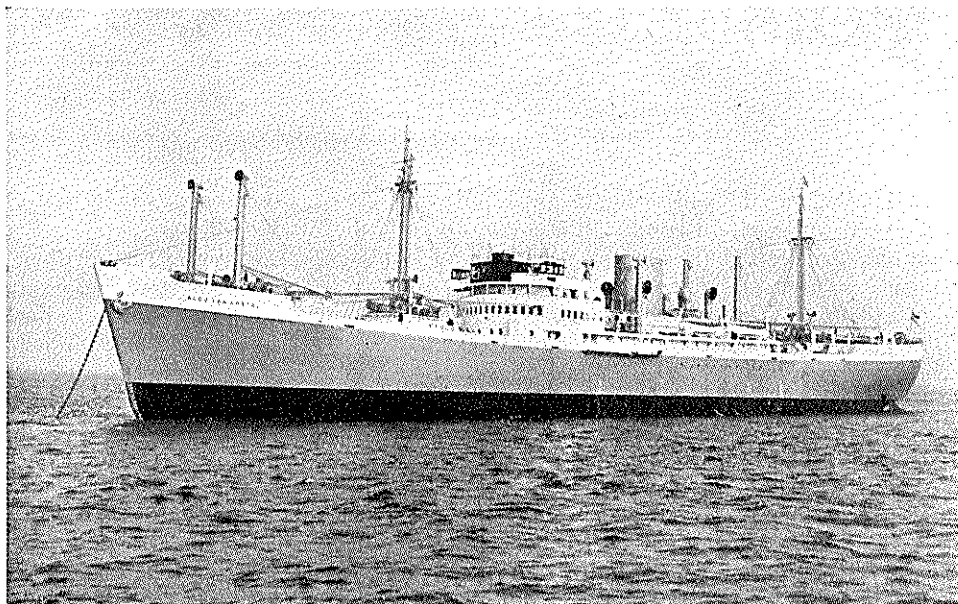
Til Opbevaring af Skibets Proviant findes 2 store Kølerum med dertil hørende Kølemaskineri.

Skibets Maskineri bestaar af 1 Stk. 5-cyl. Burmeister & Wain, 2-Takts, dobbeltvirkende Dieselmotor paa 5.550 I.H.K., der giver Skibet en Fart af ca. 14 Knob fuldt lastet.

Til Opvarmning af Skibet findes en Kedel, der er saaledes indrettet, at den i Søen opvarmes af Motorens Spildegas, medens den ved Land opvarmes ved Oliefyring.

Prøveturen foretoges i Langelandsbæltet i Overværelse af Selskabets Inspektører, Repræsentanter for Lloyd's og enkelte indbudte Gæster.

Efter Prøveturen afgik Skibet via Kielerkanalen til Antwerpen.



M/S Alex van Opstal.

NAKSKOV.

Lørdag den 2. Oktober 1937 Igb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 82, Motorskibet „Copiapo“, bygget til Rederiet Compania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso, af Stabelen.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikulærer 124,97 m, Bredde paa Spant 17,68 m, Dybde til Shelterdækket 10,29 m, Lasteevne ca. 5.800 Tons D. W.

Det bygges til Lloyd's højeste Klasse med lukket Shelterdæk, Bak, Huse midtskibs og Poop, og med Apterling for 34 Passagerer paa I Kl. og 126 Passagerer paa III Kl.

Skibet faar 5 Luger og 2 Master, 2 Ladebomme, hvoraf 1 med 35 Tons og 1 med 8 Tons Løfteevne, der betjenes af 2 Stk. 7 Tons og 1 Stk. 5 Tons elektriske Lossespil, elektriske Ankerspil, et 7 Tons Varpespil og elektrisk Styremaskine.

Skibet forsynes endvidere med 10 Stk. 3 Tons elektriske Lossekraner af Fabrikat „Demag“.

I et stort Dækshus midtskibs paa Overbygningsdækket indrettes 3 store komfortable I Kl. Saloner og Bar samt 1- og 2-Personers Kamre med Baderum.

I et stort Dækshus paa Shelterdækket indrettes Apterlingen for III Kl., bestaaende af en stor Spisesalon, 4-Personers Passagerkamre, Baderum og Toilettrum. Endvidere Apterling for Maskinofficererne og Restaurationspersonale.

Beboelse for Dæksofficererne og Kaptajn findes paa Baadedækket og Kommandobroen.

I Bak og Poop er der Beboelse for Mandskabet.

Mellemdækket agter bliver udstyret til Kreaturtransport.

Skibet har 5 Lastkølerum, hvoraf de 2 Rum for Transport af frosset Kød, Køleanlægget leveres af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. Burmeister & Wain dobbeltvirkende, 2-Takts Dieselmotor paa 7.400 I.H.K., der vil give Skibet en Fart af 16 Knob fuldt lastet.

Forinden Afløbningen døbttes Skibet af den chilenske Ministers Frue i København, Mme Wessel.

Afløbningen overværedes blandt andet af:

Den chilenske Minister i København: Minister Harry Wes-



sel og Frue, den chilenske Konsul i København: Skibsreder Kn. Lauritzen og Frue, Mr. E. A. Barritt fra Rederiets Agentur i London, de herværende chilenske Inspektører, Repræsentanter for Lloyd's Register i København, Værftets Bestyrelse og Ledelse og en Del indbudte Gæster.

Efter Afløbningen, der forløb tilfredsstillende, fortpøjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj, hvor Installationen af Maskineriet og Udrustningen af Skibet bliver foretaget.

Afløberingen finder Sted i December Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til det tredie af de tre Passager- og Lastmotorskibe, som Værftet har haft under Bygning til Compania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso.

KØBENHAVN.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes den 14. Oktober et Dieselmotor-Tankskib, Værftets Byggenummer 628, bygget for Regning Neptune Shipping Ltd. S. A., Panama.

Skibet bygges til Lloyds Registers Klasse 100 A.1. +, Isherwood „bracketless system“, for „carrying petroleum in bulk“.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

143,25 m × 19,84 m × 10,77 m til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 15.000 Tons.

Det forsynes med to Burmeister & Wains Hoved-Dieselmotorer med en mælmal Ydeevne af ca. 5600 I.H.K.

Skibet fik i Daaben Navnet „Argus“, og Afløbningen forløb tilfredsstillende.

KØBENHAVN.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wains Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen foretoges den 20. Oktober en vellykket Prøvetur med Motor-Fragtskibet „Skjælbred“, Værftets Byggenummer 629, som er bygget for Regning Skjælbreds Rederi A/S, Kristiansand S.

Skibet er bygget til det norske Veritas' Klasse 1 A1 og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 126,49 m × 17,07 m × 11,43 m til

Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 8800 Tons D. W. — Det er forsynet med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wains nyeste Type, der skal kunne udvikle ca. 5500 I.H.K. Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

ODENSE.

Lørdag den 9. Oktober 1937 søsattes fra Odense Staal-skibsværft ved A. P. Møller Værftets Nybygning No. 67, der bygges til Socony-Vacuum Oil Company, Inc., New York.

Skibets Dimensioner er følgende: Længde overalt 132,13 m, Længde mellem p. p. 128,01 m, Bredde paa Spant 18,29 m, Dybde til øverste Dæk 10,06 m.

Nybygningen er et enkeltskruet Tankskib paa ca. 10.400 Tons D.W. og bygges til Lloyds højeste Klasse.

Skibet drives af en Lentz Standard Dampmaskine fra Borsig. Maskinen har oliefyrede Kedler, 2 Højtryks- og 2 Lavtryks-cylindre og er i Stand til at udvikle 2800 I.H.K. ved 80 Omdrejninger i Min.

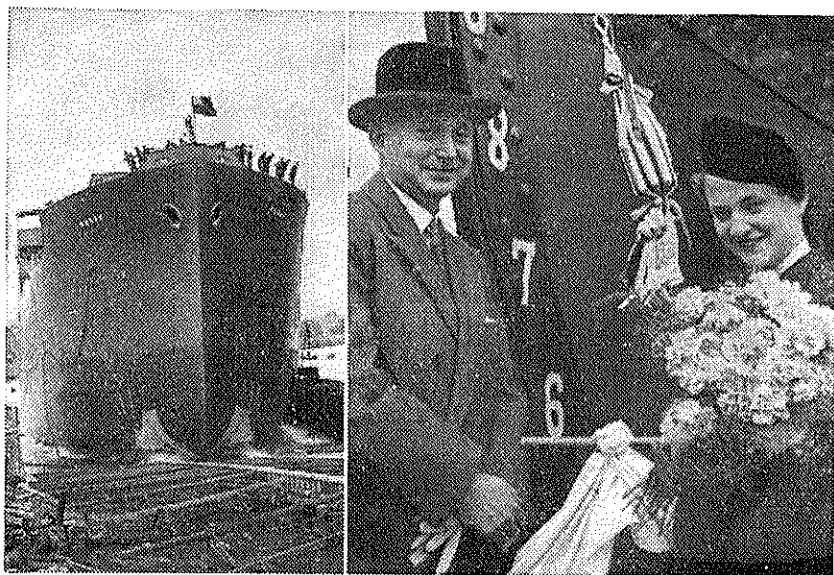
Skibet bliver udstyret med dampdrevne Dæksspil, dampdrevne Styremaskine og iøvrigt med alle moderne Udrustninger for et stort Tankskib.

Stabelafløbningen — der havde en særlig højtidelig Karakter, eftersom det er det første af Vacuum Oil Company's store Flaade, der er bygget i Danmark — overværedes af et internationalt Selskab paa ca. 130 Gæster og desuden af Værftets Arbejdere og mange andre.

Blandt Gæsterne var Statsminister *Stauning*, den amerikanske Minister, Mr. *Owsley* med Frue, Direktør *Crawford* fra New York, Formanden for Vacuum Oil's danske Bestyrelse, Direktør *E. Michaelsen*, Direktør *Tholstrup*, Vacuum Oil Co., Stiftsamtmand *Neumann*, Odense, Borgmester *Werner*, Odense, Direktørerne for Vacuum Oil's Afdelinger fra en Række Nabolande, m. fl.

Skibet døbttes af Direktør Michaelsens Datter, Frk. Daisy Michaelsen, og fik Navnet „Sovac“. Frk. Michaelsen skilte sig iøvrigt nydeligt fra sit Hverv — som var overdraget hende efter det amerikanske Firmas udtrykkelige Ønske — idet hun fremsagde et lille Digt og derpaa med Applomb og Præcision knuste Champagneflasken mod Skibets Stævn. Søsætningen, der hilstes med tre Hurraer, gik fint.

„Sovac“ regnes blandt Sagkyndige for at være Mønstreet



Sovac og dets Gudmoder Frk. Michaelsen.

paa et Olie-Tankskib. Tegningen er udført af den engelske Tankskibskonstruktør, Sir Joseph Isherwood, der selv overværede Stabelafløbningen.

Mens „Sovac“ kløvede Odense Kanals Smaabølger, samlede Gæsterne ved Stabelafløbningen til Lunch paa Grand Hotel, hvor Vacuum Oil Co. og Staalskibsværftet var Værter. Der holdtes naturligvis mange Taler — saaledes talte Direktør Ringsted, Staalskibsværftet, for Socony-Vacuum Oil Company, Direktør Tholstrup takkede Frk. Michaelsen for hendes Indsats og talte derefter for Staalskibsværftet. Direktør E. Michael sen udtalte Haabet om, at det dansk-amerikanske Samarbejde stadig maa udvikle sig til Gavn for begge Lande.

Statsminister Stauning udtrykte sin Glæde over, at Vacuum Oil Company havde ladet „Sovac“ bygge i Danmark og gav Udtryk for sin Anerkendelse over det Samarbejde, der bestaar mellem Vacuum Oil og den danske Industri. — Mr. Owsley indledede sin Tale med at sige, at hvis den danske Olie fra Kolding viste sig at være af lige saa fin Kvalitet som Texas-Olien, der udgør Størsteparten af Vacuum Oil Company's Produktion, vilde han lykønske Danmark! Derefter berettede Ministeren om sin Glæde ved at blive U. S. A.s Re-

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S


**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

præsentrant i Danmark og om den Lykke, hans Børn havde følt ved i Odense at staa Ansigt til Ansigt med alt det, der havde Forbindelse med den store Eventyrdigter H. H. Andersen. Han priste de danske Udvandrerere, der havde været med til at opbygge De forenede Stater, og hyldede Danmark, „this great little kingdom“ med Ønsket om, at dets Skibe, ogsaa „Sovac“ maatte sejle ud paa Verdenshavene som Sendebud om god Vilje og Fred mellem Folkene.

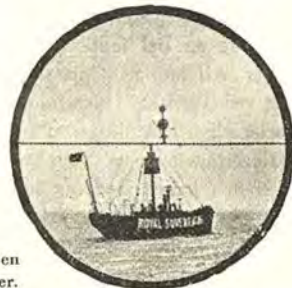




**MARINE-
KØLE-
ANLÆG**
FOR
LAST
OG
PROVIANT

TLF. 370
A/S THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

Afstands- maalere



Synsfeltet i en
Afstandsmaaler.

Før den store Krig fandtes Afstandsmaalere næsten kun i Krigsskibe, men med de stigende Krav til Navigationens Sikkerhed og Hurtighed og alle de Hjælpemidler, der stilles til Navigatørernes Raadighed, har ogsaa Afstandsmaaleren faaet Indpas i Handelsmarinen.

Ved Hjælp af denne kan Navigatøren direkte maale Afstanden til en hvilken som helst Genstand indenfor Synsvidde om Dagen og til en Lanterne eller et Fyr om Natten i Løbet af faa Sekunder og uden Brug af Tabeller eller andre Hjælpemidler.

Afstandsmaaleren kan betragtes som 2 vandrette Kikkertter anbragt paa en fælles Ramme med de 2 Objektiver i hver sin Ende af Rammen og et fælles Øjeglase i Midten. Ved Hjælp af passende Spejle kastes Lysstraalerne langs Rammen til Øjeglaset. Her ses de 2 Billeder fra Kikkerten over hinanden som vist paa Billedet. Ved at dreje paa et lille Haandhjul paa Rammen kan Billederne forskydes for hinanden. Naar i Figuren Toppen af Masten er forskudt, saa Billedet ses som en Helhed, kan Afstanden til Fyrskibet aflæses paa en Skala, der kan være inddelt, som man ønsker det, i Yards, Meter, Kabellængder eller andet.

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

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

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

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



Depot for Skibsproviantering
Telf. C. 1919. Tlgr.-Adr.: Stjernebryggeri
Depot i alle danske Provinshavne



**HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE**

Til Inden- og Udenbords
Faæes i alle Verdenshavne

**INTERNATIONAL
FARVEFABRIK**
(Holzapfel) A/S
Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483



DESTIL-
LERIET

Forlang den original aftappede

SCOTT'S PERFECTION

Blended scotch Whisky. 8 Years old

eller:

KING EDWARD WHISKY

en god og respektabel Kvalitet.

Deres Skibsprovianteringshandler fører.

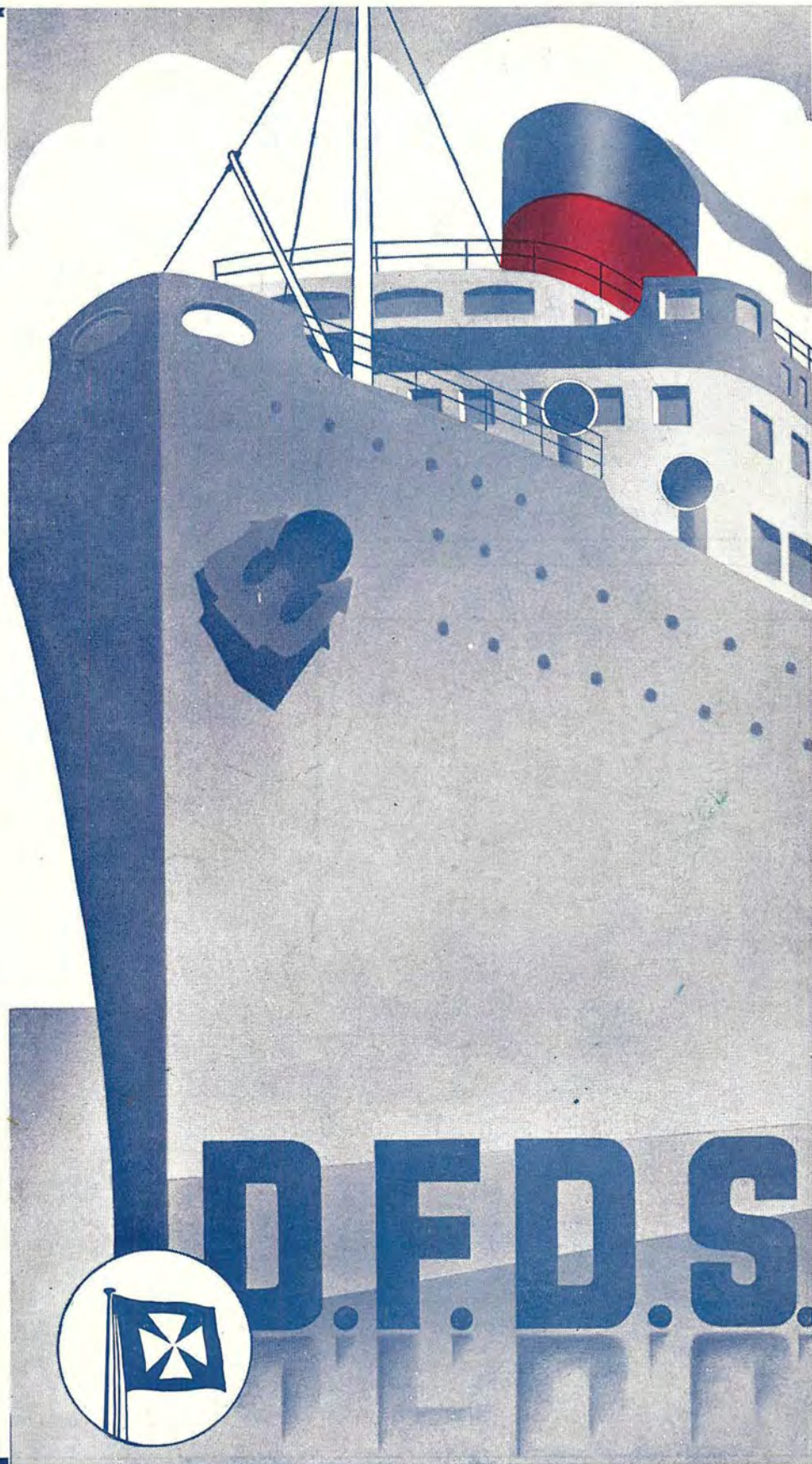
Jesper Christensen & Co.s
Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.



Grundlagt 1888



De sover mens De sejler





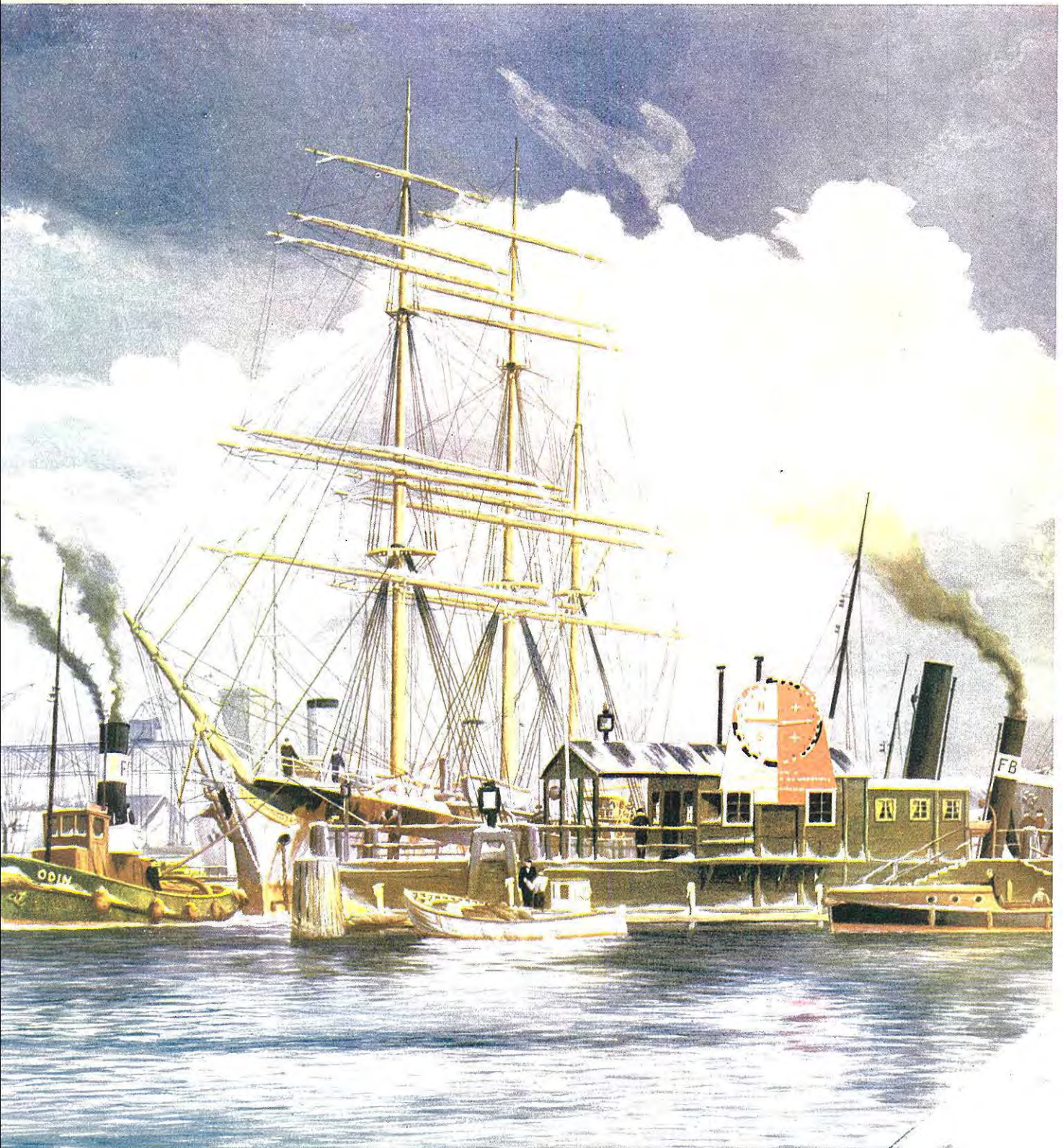
VIKINGEN

60 Øre

En Bark passerer gennem Bomløbet

Maleri af H. Schøtler Pedersen

1937 - Nr. 12
14. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passager- og
Fragtruter med moderne, elegant udstyrede Motorskibe*

via Suez Kanal til:

Straits Settlements og Bangkok.

via Panama Kanal til:

Vest Indien og Pacific Kysten.

Regelmæssige Fragtruter med hurtiggaaende Motorskibe

via Suez Kanal til:

Straits Settlements, Filipinerne, Kina og Japan.

via Kap det gode Haab til:

Australien.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Under Konvoj

ved Juletid 1799

Af P. ANDERSEN

SLUTNINGEN af det attende Aarhundrede var en gylden Tid for Danmarks Handel og Søfart; thi under Krigen mellem England og Frankrig-Spanien-Holland var der gode Fragter at faa for neutrale Magters Handelsskibe, men usikkert og farefuldt var det dog at færdes paa Havet i hine Dage. Grundsætningen: „frit Skib gør fri Ladning“ vilde England ikke anerkende, men krævede Ret til at visitere for Kontrebande i alle Skibe. Derved kunde en Skipper let risikere, at hans Ladning blev konfiskeret, og desuden sværmede Kapere, der ikke var stort bedre end rene Sørovere, om paa Havene i denne lovløse Tid og gjorde Priser for egen Regning. I Middelhavet var det særlig „Barbaresken“, der laa paa Lur efter fredelige Fartøjer for at røve Ladningen og gøre Besætningen til Slaver i Algier eller Tunis.

Marinens Opgave var — dengang som nu — efter Evne at beskytte Landet og dets Søfart, og Regeringen lod derfor Handelsskibene ledsage af Orlogsmænd. I 1799 havde Fregatten „Havfruen“ Station i Middelhavet og lettede fra Ma-

lagas Red den 23. December for at konvojere 12 danske Skibe, hvoriblandt Briggen „Nordlyset“, ud gennem Gibraltarstrædet.

En klam og raa Taage hvilede den Dag som et tæt Slør over Middelhavet og gjorde Sejladsen besværlig. I „Nordlyset“ stod gamle Skipper Svendsen paa Ruffet og stirrede med anstrengte Øjne ud i Taagen, medens Kokken med oppustede Kinder frembragte frygtelige Lyde i Kohornet; det var Datidens Taagesignal.

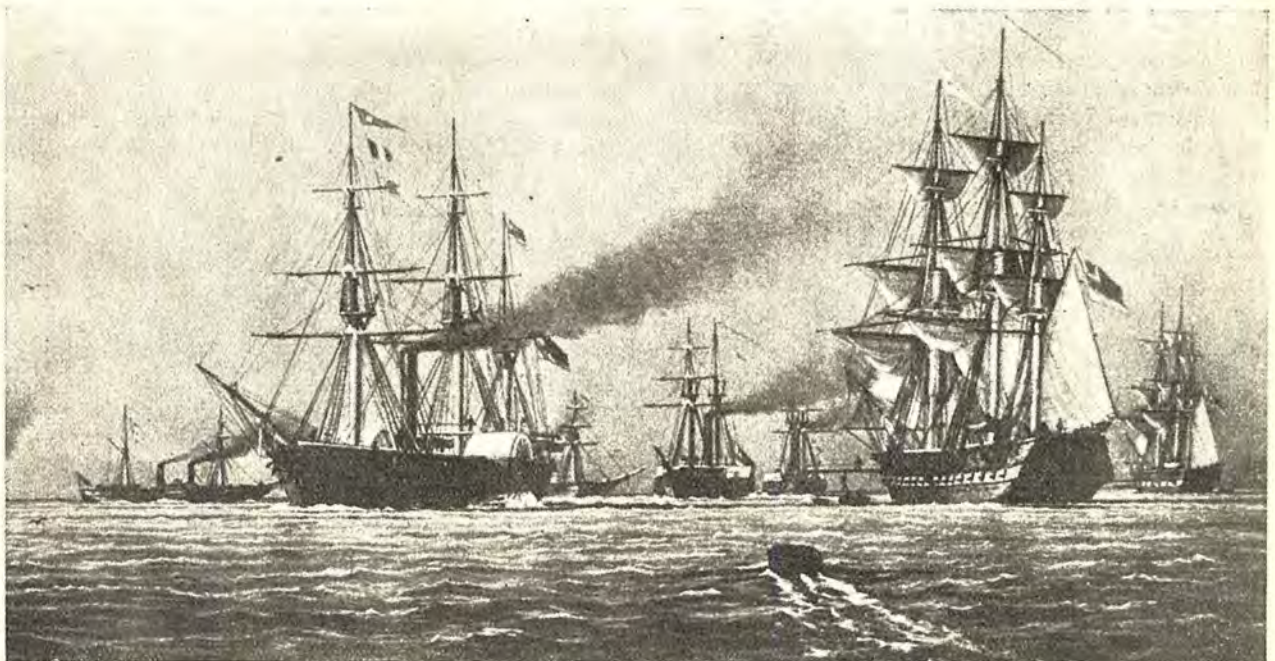
Det var vanskeligt at holde Skibene samlede, og Fregatten maatte stadig sejle rundt omkring Konvojen.

„Naa!“ sagde Skipper Svendsen til Casper Baadsmænd, der stod til Rors i Briggen, „der dukker „Havfruen“ frem af Tykningen, nu skal vi vel igen vises til Rette.“

„Nordlyset ohøj!“ blev der prajet fra Fregatten.

„Halløj!“ svarede Svendsen trent.

„Sæt jeres Boverbramsejl, I er for langt agterude i Konvojen. Hold godt Udkig, der er vist Kapere i Nærheden.“



Krigsskibe fra Overgangstiden fra Sejl til Damp.

„All right,“ svarede Skipperen og saa efter „Havfruen“, der for Mærsejl alene skummede forbi hans gamle Slæber.

„Ja, de derovre kan sagtens,“ brummede Baadsmanden, „de skal bare pudse og fjolse og se pæne ud, mens vi andre maa slide med at lade og losse.“

„Aah!“ svarede Svendsen, „de har da ogsaa vigtigere Ting at passe; jeg tror, at vi daarligt kunde undvære „Havfruen“ paa denne Rejse.“

Som for straks at bekræfte hans Ord rullede Taagen sig sammen i Banker og begyndte at trække bort, saa man kunde se en lang, lav Skonnert, der endnu var et Par Kabellængder i Læ, men under Pres af Sejl søgte op mod de agterste Skibe i Konvojen. Dens Dæk var fuldt af bevæbnede Mænd, og ingen var i Tvivl om, hvad det var for et Fartøj.

„En Korsar! en Korsar!“ blev der raabt forude i „Nordlyset“; men ogsaa i „Havfruen“ havde man faaet Øje paa Fribytteren; Fregatten braste bak, og et Øjeblik efter drønedet et Skud fra dens Bredside ud mod Skonnerten, der hurtigt faldt af og forsvandt bag Taagebankerne.

„I havde Ret, Kaptajn,“ sagde Casper Baadsmand, „det er alligevel godt, at vi har en man of war med os.“

Det var nu blevet helt klart, og en frisk, østlig Brise sprang op. Casper blev løst af ved Roret og sagde til Svendsen:

„Holder denne Vind sig, er vi Strædet ude i Morgen og kan holde Jul i Atlanten.“

„Jul!“ gentog Skipperen, og der gled et Udtryk af Smerte over hans vejrbitte Ansigt, „ja det er sandt, nu er det jo Jul igen.“

„Du, Casper,“ vedblev han efter en Pausse, „saa er det fire Aar siden, at Drengen forsvandt; fire lange Aar, hvor det har gnavet og pint her inden i mig baade Dag og Nat. Han er vel død for længe siden. Aah, stakkels Mor derhjemme, hun dør dog mere end jeg; hun havde jo ingen andre, han var vort eneste Barn.“

„Det er da ikke sikkert, at han er død, Kaptajn, han blev jo borte, da vi laa i Rio, og i disse Ufredstider er det svært at slippe hjem derfra eller bare at lade høre fra sig.“

Svendsen rystede paa Hovedet og sagde:

„Tidt maa jeg tænke paa den Tid, han var Dreng, han var jo Lyset og Solen for os. Kom jeg hjem fra en Rejse, var han altid den første, jeg saa; han havde en lille Jolle og kom roende ud til mig.“

„Velkommen hjem, Far, velkommen hjem!“ raabte han, længe før han kom til Borde, og saa

Stemmen slog Klik for Skipper Svendsen, han vendte sig om og stirrede ud over Havet, hvor Søerne begyndte at pynte sig med hvide Toppe.

„Vorherre lader jer nok opleve, at I faar Carl at se igen, det er nu min Tro,“ sagde Baadsmanden stille.

Han huskede jo godt, hvordan det hele var gaaet til; han havde kendt baade Svendsen og hans Kone fra de var unge. Moderen vilde ikke have, at Drengen skulde til Sø; det var nok, at Manden altid var borte, syntes hun, og saa blev Carl da sat i Købmandslære. Lysten til Søen laa ham i Blodet, og da han var atten Aar, maatte Forældrene give efter og lade ham prøve Sølivet. Han kom saa om Bord i „Nordlyset“, og en rask Gut var han. Aldrig holdt han sig for god til noget Arbejde, men var altid i Forhaanden, baade i Storm og Stille. Der var ikke mange, som den Gang kunde gøre Skipper Svendsen tilpas; thi han var en hidsig Mand, der skældte ud for den mindste Bagatel, skønt han i Grunden var et godt Menneske. Det gjorde Sønnen ondt at se, hvor urimelig Faderen var, og han tog bestandig Parti for Folkene, men dette gjorde Skipperen endnu mere opfarende. Saa var det jo netop Juleaften for fire Aar siden, at de laa i Rio og havde lastet Kaffe. De var sejlklare, men vilde holde Jul til Ankers og pyntede Briggen saa pænt, de kunde. Midt under Maaltidet kom en af Folkene med en Bemærkning, der ikke passede Skipperen. Han blev som sædvanlig hidsig og skældte dem allesammen ud; Matroserne vilde ikke holde Jul paa den Maade, men svarede igen, og Carl havde været den ivrigste af alle.

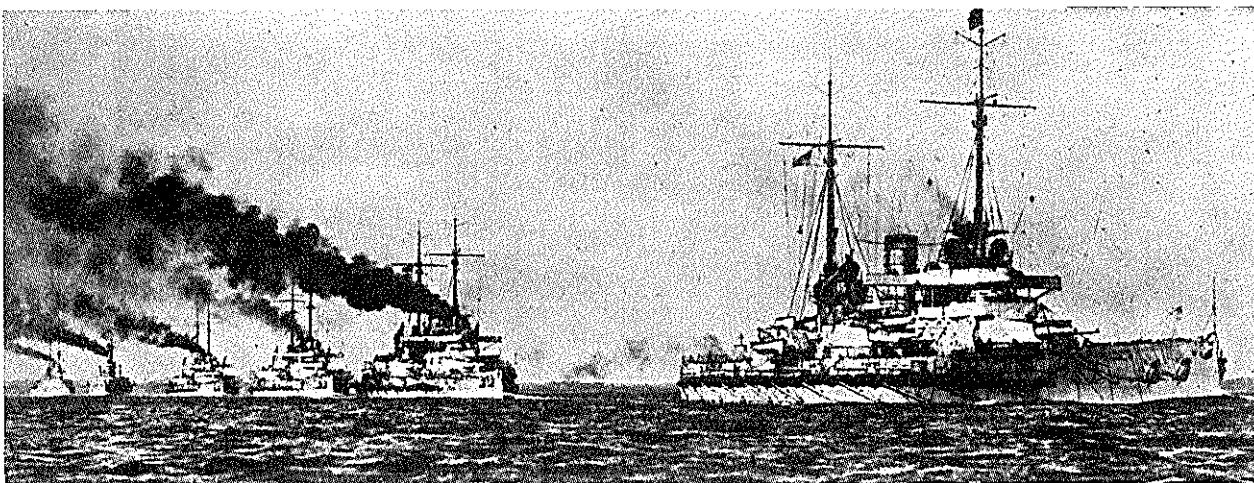
Da var det, som om Svendsen ganske mistede Besindelsen; han greb en Ende Tov og slog løs paa Sønnen, indtil Folkene lagde sig imellem. Saa lukkede Skipperen sig inde i Kahytten, og det blev en trist Juleaften for dem alle.

Næste Morgen var Carl forsvundet, og skønt de laa et Par Dage over og lod søge efter ham, blev han ikke fundet, men om han havde taget Livet af sig eller var flygtet i Land, var der ingen, der vidste.

Fra den Dag var Skipper Svendsen blevet en helt anden; aldrig mere hørte nogen et ondt Ord af hans Mund, men man saa heller aldrig et Smil paa hans Ansigt.

„Ak ja, bare Vorherre dog vilde lade ham opleve den Glæde at faa Drengen at se igen,“ tænkte Casper Baadsmand og saa deltagende hen paa Svendsen, der nu gik rastløs op og ned ad Dækket.

Det blev Nat, og et dybt, stjerneløst Mørke faldt paa. Af og til blev der fra „Havfruen“ kastet en Raket, og Kon-



Slagskibe i Kølvaandsorden.



Sæby Havn, pakket med Is.

Maleri af C. Houkjer-Jensen.

vojens Skibe holdt sig godt samlede. Næste Morgen var man et Par Mil Øst for Gibraltarklippen og mødte der en engelsk Eskadre paa fire Skibe. Et af disse, Fregatten „Phoenix“, løb tæt agten om „Havfruen“, og den engelske Chef raabte i en bydende Tone, at en Officer fra den danske Fregat straks skulde møde om Bord i „Phoenix“. „Havfruen“s Chef, Kaptajn Joost van Dockum, svarede, at hvis Englænderne ønskede noget, kunde de sende et Fartøj om Bord til ham.

Kort efter kom da ogsaa en engelsk Officer om Bord i „Havfruen“ og meddelte, at den engelske Eskadrechef vilde lade Konvojen visitere.

„Vil De sige til Deres Chef,“ sagde Kaptajn van Dockum, „at jeg indestaar for, at der ikke findes Kontrebande i Konvojen. De kan faa Skibenes Papirer at se her om Bord, men en Visitation vil jeg af al Magt modsætte mig.“

Englænderne roede bort, men kom noget efter tilbage og meddelte, at Eskadrechefen nu vilde bringe Konvojen ind til Gibraltar for at lade Admiralen, som opholdt sig der, tage Bestemmelse om Visitationen.

„Om jeg ankrer ved Gibraltar eller ej, bestemmer jeg selv,“ svarede van Dockum, og med den Besked maatte Officeren atter ro bort.

Noget senere sendtes der fra de engelske Skibe armerede Fartøjer ud mod Konvojen, men før de naaede denne, blev der fra „Havfruen“ affyret nogle Skud, hvoraf et ramte en engelsk Baad og saarede et Par Mand. Fartøjerne fjernede sig da atter ilsomt, men de engelske Fregatter tog derefter

Plads omkring „Havfruen“ og gjorde klar til at angribe den.

Ogsaa i den danske Orlogsmænd blev der slaaet Klartskib. og man forberedte sig paa en Kamp mod Overmagten. Englænderne lod det dog blive ved Truslen, der blev intet Skud aflyret, og om Aftenen ankrede „Havfruen“ med sin Konvoj paa Gibraltars Red, hvor „Nordlyset“ kom til at ligge nær ved den engelske Fregat „Emerald“, som samme Dag var ankommet fra Sydamerika.

Admiralen, Lord Keith, var meget opbragt og vilde lade Kaptajn van Dockum arrestere, ligesom han truede med at sætte engelsk Mandskab om Bord i „Havfruen“, men da der jo ikke var Krig mellem Danmark og England, fandt han dog sin Hensigt for vovelig, og Forhandlingerne endte med, at den danske Konvoj ikke blev visiteret.

Julemorgen stod Skipper Svendsen paa Dækket af sin Erig og stirrede som sædvanlig tungsindig ud over Søen. Da fik han Øje paa et Fartøj, der satte af fra Fregatten „Emerald“ og roede over mod „Nordlyset“. Agter i Baaden stod en Mand i „Masters“ Uniform og svingede med sin Hat. Da Svendsen fik Øje paa ham, strømmede Blodet ham voldsomt til Hjertet; hans Ben vaklede under ham, og han faldt tungt over mod Rælingen, medens han Øjne som faststrylede fulgte Manden i Baaden, der nu var ganske nær.

„Goddag, Far, Goddag!“ lød en klar, ungdommelig Stemme derudefra, og da var det for gamle Svendsen, som om han hørte Himmerigs Klokker ringe Juleglæden ind.

P. Andersen.

Det var en Juleaften

i Nyboder

DET var Juleaften i Aaret 1850.

Udenfor en Stueejlighed i Enhjørningsgade stod en Mand og lyttede til de glade Stemmer indenfor. Manden var høj og sværlemmet, men de hvide Haar og de mange Rynker i det skæg-løse Ansigt viste tydeligt, at han nærmede sig Støvets Aar. Hans Klædedragt var forsømt og uordentlig, venstre Ben havde han mistet, og det Træben, der var anbragt i Stedet for, stivede han af med en solid Egekæp.

„Og saa fylder vi Glassene igen og drikker en Skaal for ham, der gamle!“ lød en kraftig Basstemme indenfor.

Manden med Træbenet gik nærmere til Husrækken og prøvede paa at kigge ind gennem Aabningen mellem det skæve Skod og Vinduet, hvorfra en smal Lysstribe kastedes ud paa Gaden. Han kunde dog ikke se noget og lagde derfor lyttende Øret til, medens han skuttede sig af Kulde. Indenfor klirrede Glassene, og den dybe Basstemme begyndte at synge:

„Sig mig, husker I den lille,
raske Capitain Steen Bille —“.

Saa faldt nogle andre Stemmer i og gjentog de to Linier. Stemmerne var raa og hæse, men alligevel lød det, som om de Syngende bar Ordene frem med en eger, varsom Ærbødighed.

Forsangeren vedblev:

„Det var ham, der nylig kom
hjem med „Galathea“, som
havde sejlet Jorden om! —
Bom, Bommebom, Bombom!“ — — —

Da Koret atter gentog Verset, hamrede Manden udenfor Vinduet i Takt sin Egestok imod de toppede Brosten. Den Lyd blev aabenbart straks hørt, thi i Stedet for at begynde paa næste Vers, raabte nu Forsangeren:

„Er det Dig, Ole Skræk, saa slaa kun et Slag indenfor! — Mutter, gaa ud og lods Ole ind!“

Straks efter blev Klinken løftet, og en lille trivelig Nyboders-Kone kom, med et tændt Lys i Haanden, frem i den aabne Dør.

„Er det Jer, Ole Jensen, saa kom kun ind og faa et Glas med!“

Manden gik hen til Døren, kiggede ind, og spurgte sagte:

„Hvem er derinde, Madam Lund?“

„Hvad kerer I Jer om det, Ole, — kom bare indenfor; her ude er syndigt koldt, og mit Lys blæser ud!“

Skønt Manden øjensynlig gerne vilde, var der alligevel noget ængsteligt over ham, — som om han generede sig eller var bange for nogen blandt dem, han mente at træffe derinde, og han stod et Øjeblik tvivlraadig. Da gik Stuedøren op, og Forsangeren med Basstemmen, en svær, skægget Mand i sine bedste Aar, stak Hovedet ud og raabte:

„Ind med dig, Ole, — her er ingen, der vil genere

dig, naar jeg inviterer dig ind, det hefter Søren Lund og jeg for!“

Manden med Træbenet tog ved denne Tiltale Mod til sig og stolprede ind gennem den lave Gadedør, som han kun kunde passere med bøjet Hoved. I den murstenslagte Gang greb Søren Lund ham i Armen og halede ham ind i Stuen.

Omkring det runde Spisebord sad, indhyllede i en tæt Taage af Tobaksrøg, fem Mænd, der alle øjensynlig hørte til „Holmens faste Stok“. Den ældste af dem var Søren Lunds Fader, en smuk, hvidhaaret Pensionist paa henved 70 Aar — de andre saa ud til at være en Snes Aar yngre. Midt paa Bordet indtog en mægtig Punchebolle Hæderspladsen; et Par Fade med Æbleskiver, en stor Tobaksbiks og de halvfylde Glas foran de siddende dækkede Resten af Bordfladen. Da Søren Lund kom ind med Ole Jensen, eller „Ole Skræk“, som han almindeligvis blev kaldt, nikkede de alle gemytligt til ham og hilste ham velkommen med muntre Tilraab.

„Tag dig en Stol og smæk til, Ole,“ sagde Søren Lund og satte sig. — „Ryk et Slag fremover, Jens, saa kan Ole faa Plads mellem os!“

Da Ole Skræk var bleven vel bænket, og Lund havde sat et Glas varm Punch foran ham, var det, som om han gradvis forandredes til et andet Menneske. Det sky og ængstelige, der var over ham, da han kom ind, forsvandt efterhaanden; han rettede sig og fik et frejdigere Udtryk i det rynkede, blege Ansigt. Dog vilde en opmærksom Iagttagelse hurtigt opdage, at hver Gang en eller anden af de Tilstedeværende lo ad en Bemærkning, Ole ikke havde hørt, — eller hvis to talte sagte med hinanden, saa sendte Ole vedkommende et underligt, forskræmt Blik, som om han var bange for, at Talen drejede sig om ham.

Søren Lund var en god Vært. Han holdt Talen vedlige, kastede en Vittighed ind, naar Passiaren gik i Staa, — sang for, naar han syntes, at der var talt længe nok, og passede stadig, at de tomte Glas hurtigt blev fyldt op igen. Sang og munter Samtale, Opfriskning af gamle Minder og Erindringer vekslede, saa Tiden gik hurtigt nok. Ole Skræk havde troligt passet sit Glas som de andre, men ikke givet sit Bidrag til Underholdningen; — han hørte kun efter. Tilsyneladende følte han sig rigtig godt tilpas, men efterhaanden som Kammeraterne blev livligere, begyndte han igen at blive urolig, og det sky og frygtsomme Udtryk prægede atter hans Ansigt. — Lund, som i Smug havde passet paa ham, forsøgte at kvikke ham op, uden at det dog lykkedes for



I Lobet af et Øjeblik fik Fyren en Gyldenlak med Jørd og Potte lige i Synet.

ham. Da Ole saa drak sit Glas ud og med skælvende Hænder begyndte at knappe sin Trøje, lagde Lund sin store Næve paa hans Skulder og sagde:

„Naa, Ole, begynd nu ikke paa det Vrøvl igen, her i vort Lag har du at sidde støt og rolig og svinge dit Bæger som en god Kammerat!“

Ole svarede ikke, men rejste sig og greb efter Stokken.

„Det nytter ikke, Søren, — der er ingen, som kan holde igen paa Ole, naar han ikke selv vil blive. Lad du ham sejle sin egen Kurs!“ raabte Sørens Fader, den gamle Sivert Lund, idet han spyttede langt efter Kakkellovnskrogen

„Du skal ellers have Tak for i Aften, Søren Lund, — og I andre med, for den Sags Skyld, — men nu driver jeg af!“ svarede Ole og tog Stokken i Haanden. — Jeg passer dog alligevel ikke ret imellem Jer!“ tilføjede han sagte. Og uden yderligere at tage Afsked vendte han Ryggen til og gik. De øvrige sad tavse i nogen Tid og hørte, hvorledes Oles Stok hamrede ned i den frosne Stenbro, medens han hurtigt gik ned ad Gaden hen imod Kirkepladsen.

„Hvor bor Ole nu?“ spurgte saa den lille Tømmermand Aller, der var den yngste i Selskabet.

„Henne i Hjertensfrydsgaden,“ svarede Søren Lund, — „der har han haft en Gaardstue, siden Konen døde for nogle Aar siden!“

„Var der ikke noget Vrøvl imellem dem, — saadan her jeg da ladet mig fortælle!“ sagde en anden.

„Ja, hvad ved jeg, — helt godt levede de vist ikke sammen, men hvem der havde Skylden, skal jeg lade være usagt, Ole er jo i Grunden meget medgørlig.“

„Fortæl os, hvad det egentlig er, der gør ham saa tosset, Søren, du kender dog en Del til ham,“ bad Tømmermanden.

„Nej, det maa Far hellere klare, han var jo sammen med Ole, da Engelskmændene var her!“

„Ja, fortæl I, Sivert, saa kan Søren imens brygge en ny Bolle, for nu har vi naact Bunden i denne!“

Sivert Lund stoppede sig en ny Pibe og stak sit Glas ud; og da nu de yngre saa forventningsfulde paa ham, satte han sig mageligt til Rette og fortalte:

„Ser I, det er jo desværre saadan, at i Ægteskabet opdager en af Parterne ofte, at det, der saa ud til at være Guld, ikke var andet end blanktpudset Messing, — skjulte Fejl kommer hyppigt for Dagen og ødelægger den glatte Overflade. Der er vist ikke mange Kvinder, der er blevne saa haardt skuffede som den unge, kønne Margrethe Bagge, — Skipperens Datter — da hun blev gift med Ole; oven i Købet kneb det svært med at laa Lov. Gamle Skipper Bagge havde nok ment, at hans lille Grethe kunde gøre et bedre Valg end en almindelig Konstabel som

Ole Jensen. Der var til Eksempel en Søstersøn, han hellere havde set som Datterens Mand, — naa, det kommer jeg til senere. Men en rask Gut var Ole — det Folk da vidste af — og godt nok saa har jo ud, høj og kraftig, altid fik og braset op saa det var en hel Fornøjelse!

Det gik ogsaa udmærket til at begynde med. Ole fik af den gamle Skipper nogle Skillinger med Datteren, og alle vidste at fortælle om, hvor godt og lunt de to Unge sad i det. Men saa var det en Aften mellem Jul og Nytaar 1807 — saadan en kold Frostvejrstaften som i Aften — at Ole og Grethe sad inde i deres Stue i Leopardlængen. Da gaar Døren pludselig op, og ind kommer en rigtig Vagabond med en af disse Pistoler i Næven. Begge to røg de jo op, men Fyren sigtede med Skyderen paa Ole og forbandede sig langt bort paa, at hvis han ikke straks fik udleveret, hvad de havde liggende af Penge og lignende, saa skulde han hurtigst muligt smadre deres Hoveder!

Naturligvis blev Grethe forskrækket over al den Redelighed og stirrede først paa Røveren og saa paa Ole — og da var det, at hendes Beundring for ham fik et ordentligt Grundskud. I Stedet for at forsvare sig stod den store og stærke Mand, der saa ofte havde talt højlydt om sit Mod og sine Kræfter, og rystede af Angst for den Smule Skydevaaben! Hun saa ham falde sammen i Skræk som en ussel Kujon og begynde at famle efter Kommodeskuffen, hvori alle deres Penge laa vel forvaret i en af hendes Strømper.

Hvorledes Grethe saa bar sig ad, ved jeg ikke; men i Løbet af et Øjeblik havde hun drevet Fyren en Gyldenlak med Jord og Potte lige i Synet. Den Medfart kunde han ikke staa for, — med et Smerthyl smed han Pistolen og greb med begge Hænder op til Ansigtet, helt blændet af Blod og Jord. Hurtigt snappede Grethe saa Skyderen og jagede den sølle Gavtyv ud af Huset, imens hun samtidig purrede hele Gaden med Raab om Hjælp.

„Men hvad Pokker gjorde da Ole?“ spurgte Tømmermanden.

„Ja, det er netop Sagen, — Ole var rent fra Sans og Samling af Angst; kridhvid i Ansigtet stod han og stirrede fuldstændig hjælpeløst, imens Grethe klarede Ærterne!“

„Rask Pige!“ udbrød Søren.

„Føj for et Mandfolk da!“ raabte Tømmermanden og skyllede sin Foragt ned med en ordentlig Slurk af den varme Punch.

„Det maa ha' været en slem Overhaling, Ole bag efter har faaet af Konen!“ bemærkede en af de andre.

„Tværtimod,“ svarede Sivert, „saavidt mig fortalt, sagde Grethe aldrig noget til ham om, hvor jammerligt han havde opført sig. Hun bare saa paa ham med et Par Øjne, hvori der laa baade Foragt og Skam. Og hver Gang han siden hen begyndte at lukke Munden op om sine Kræfter og den Slags — for saadan var han — saa behøvede hun kun at sende ham et af de Blikke for at stoppe hans Kæje. Forresten holdt hun selv sin Mund lukket om den Historie, saa ingen fik noget at vide om, hvor langt Ole var sunket i hendes Agtelse. Ole blev stedse regnet for en rask Gut, og Grethe lod udad til, som

om det ogsaa var hendes Mening. — Skænk op i Glasset, Søren, ellers løber jeg tør!“

Søren Lund fyldte Faderens Glas, og den gamle Orlogsgast fortsatte:

„Naa, saa kom om Sommeren Engelskmandens Overfald. Jeg var dengang Fortopsgast i „Frederiksværn“, der under Kaptajn Gerner laa som Vagtskib ved Helsingør. Vi havde ikke fuld Besætning, og da Rygterne om den engelske Flaaderustning begyndte at svirre, fik vi en Del af Kanonbaadens Folk ombord. Mellem dem var Ole. Nu var det første Gang, han skulde til at se Fjenden i Øjnene, thi under Træfningen i Kongedybet, hvor jeg var med „Sjælland“, kom han ikke i Ilden, fordi han hørte til Steen Billes (Fader til „Galathea“s Chef, — kendt fra Kampene mod Barbareskerne; Chef for Defensionen i 1807) Eskadre. Vi blev Vagtskammerater, og da han stadig var flink og en rask Gut til sit Arbejde, saa tog jeg mig lidt af ham. Dengang kendte jeg altsaa ikke Historien om Grethes Gyldenlak. Og hvordan det nu end hang sammen med Oles Mod og Raskhed, saa var der ligegodt ikke den Mand ombord, der gjorde sin Gerning villigere og bedre end han. Saadan har han altid været, undtagen naar Skrækken kom over ham.

Naa, saa var det altsaa, at den blev rigtig ulden. Fregatten var gammel, og Størstedelen af Besætningen unge, — mange endda usøvante Folk, som først skulde oplæres. Det var vist efter Chefens Mening, at han vilde have været til København, men Vinden var sydlig, og saa turde han ikke vente af Frygt for Engelskmændene. Vi lettede derfor Natten mellem den 12. og 13. August og gik til Søs for at anløbe en eller anden norsk Havn. Næste Nat passerede vi Anholt, men saa ikke noget til Fjenden, før den følgende Eftermiddag, da vi fik Øje paa et Par Orlogsmænd, der stadig fulgte efter os. Hen paa Aftenen tabte vi den ene af Sigte, hvorimod den anden halede mere og mere ind paa os, og til Slut naaede den os ved Midnat, saadan en tre Mil tværs af Marstrand. Vi var snart paa det rene med, at det vilde komme til Kamp, for vi kunde jo ikke slippe fra ham. Det var en nydelig Fregat (Fregatten „Comus“, Kaptajn Heywood) paa 32 Stykker, langt bedre sejlene end „Frederiksværn“, og jeg blev naturligvis hurtig klar over, at det vilde knibe svært for os at bakke med ham, skønt vi havde nogle Kanoner flere.

Ja, I kender vel ellers nok, hvad der saa skete mellem Engelskmanden og os, men jeg kan for den Sags Skyld godt fortælle videre. — Da han var tværs af os, prajede hans Chef over og forlangte, at vi skulde brase bak, for at han kunde sende et Fartøj ombord; men det blev naturligvis Løgn! Kaptajn Gerner var Karl for sin Hat og prajede tilbage, at det kunde der ikke være Tale om, og at han vilde gøre sin Pligt. Vi havde slaaet „Klart Skib“, og det var en Fornøjelse at se, hvor rask vore Folk kom til Slags; — der var ikke een, uden at han var splintrende ond paa Englænderen for hans storsnude Forlangende. Jeg havde min Post i Forre-Mærs og sad der paa Agterkant, saa jeg stadig kunde holde Øje med Ole, der hørte til forreste Kanon om Styrbord. Og sikken Gut at se paa! Han havde trukket Trøjen af og stod med opsmøgede Ærmer lige klar



Og der ser jeg det store Menneske sidde under Bakken, gravet saa langt ind han kan komme, og ryste af Angst.

til at tage fat. — Lang mig Fyrtojet, Søren, jeg kan ikke rigtig holde Ild i Snadden, naar jeg skal bruge Munden saa meget!”

Gamle Sivert fik tændt Piben og vedblev saa efter at han havde pustet nogle svære Røgskyer ud:

„Da nu vor Chef fortsatte sin Kurs, holdt Engelskmanden af og sendte os lidt efter Laget lige agter ind. Det var en fæl Mundfuld at tage, for han var knapt paa Pistolskuds Afstand. Kuglerne strøg forefter langs Dækket i „Frederiksværn“ og lavede en syndig Ravage; mange af Folkene blev ramt, og uvante, som de var til den Slags Behandling, blev de skrækslagne og hylede af Smerte. Til alt Uheld blev oven i Købet Rat og Styregrejser skudt itu, saa vi havde stort Besvær med at manøvrere. — Naa, da den første Forskrækkelse havde sat sig, var der jo raske Folk nok tilbage, saa at vi hurtigt fik besvaret Ilden. Jeg kiggede efter Ole, men kunde ikke faa Øje paa ham, og da jeg derfor troede, at han var ramt, entrede jeg ned for at se, hvad der var sket. Og der ser jeg det store Menneske sidde under Bakken, gravet lige saa langt ind, han kunde komme, og ryste af Angst! Jeg greb naturligvis fat i ham, men han var lige saa hjælpeløs som en søsyg Skibsdreng, og det var plad umuligt at faa saa meget Liv i ham, at jeg kunde faa ham drevet ud. Mens jeg saa stod der og talte for ham eller truede ham med Klø — skønt jeg da var langt klejnere end han — fik vi et Lag til, og nu blev det først rigtig galt. Takkelagen raslede ned om Ørerne paa os, og mørk Nat var det, — Lygterne paa Batteriet blev slukkede

af Røgen fra vore egne Kanoner. Alle Vegne var der en Raaben og Støjen, Skrigen efter Lys og Hyler fra de Saarede, saa det var grueligt. Jeg lod nu Ole være og vilde ud for at hjælpe til med at faa lidt O-den i Grejerne; men imens jeg havde staaet der inde, var „Frederiksværn“ løbet i Vinden, og netop som jeg kommer ud, faar vi et Lag forind, igen lige paa klods Eold. Det maa man lade Engelskmanden, at han forstod baade at skyde og manøvrere. Det var forfærdeligt at se, — Rejsningen brændte, og Splinter fra Træværket regnede ned over os, Folkene skreg og løb forvirrede omkring, ak ja, — det var en Jammer og en Ødelæggelse, som jeg aldrig har oplevet frygteligere! Men da skulde I have set Ole! Lige paa een Gang udstødte han et Brøl og styrtede ud, idet han skubbete mig til Side. Det var en fuldstændig Forandring, der var foregaaet med ham. Han løb hen til sin Kanon og forsøgte at faa den gjort klar, men iden han naaede dette, tørnede vi sammen med Engelskmanden. De entrede os straks paa Boven, og alle, der kunde, styrtede naturligvis frem for at drive Fjenden tilbage. Dér var Ole i Spidsen. Naa, hvor der var Gang i ham! Han slog løs og raabte op som en gal Mand, fuldstændig ligeglad, om han dækkede sig eller ej, — bare slaa løs! Men vi var alligevel for faa, og Engelskmændene myldrede stadig over, saa inden ret længe maatte vi give os. Da havde Ole faaet Benet splintret, og jeg selv laa et Sted ude i Borde med et stygt Hul i venstre Overarm.

En af de engelske Officerer overtog Kommandoen og lod det engelske Flag hejse over vort. Alle vi

saarede blev slæbt ned om Læ, men forresten behandlet meget pænt. Der blev saa udbedret, hvad der kunde, paa Rejsning og Takkelage, og da det blev klaret, satte vi Sejl og stod sammen med Engelskmanden ned ad Sundet til. Da vi var kommen til Ankers der, blev de døde og vi, der var mere alvorligt saarede, bragt i Land. Resten af Fregattens Besætning fik Valget imellem at gaa i engelsk Tjeneste eller at blive slæbt i Fangenskab, og jeg tror nok, at Størsteparten tog imod det første Tilbud.

Ja, Dreng, — det var Affæren mellem Fregatterne „Frederiksværn“ og „Comus“, hvor vi altsaa fik Klø; — ja, det fik vi, der er ikke noget at dække over den Historie! Men forresten har I heller ingen Skade af at høre Sandheden; I ved jo nok, at skal noget frelse Tidsalderen, saa maa det være Synet af dens eget Billede!“

Sivert tav. Tobaksrøgen hang tæt og tung under det lave Loft, saa han i den svage Belysning daarligt kunde se Ansigtstrykket hos de opmærksomt lyttende Tilhørere.

„Jeg kan da ikke begribe, hvor Ole det ene Øjeblik kunde være en rask Gut og saa straks efter falde helt sammen!“ bemærkede Aller.

„Ja, og saa igen bagefter være en ren Hund til at gaa paa, som Sivert Lund fortalte før!“

„Det var ogsaa det underlige ved ham —“ svarede Sivert, — „men nu har Vorherre givet ham den Skavank, og det har været hans Plage hele Livet igennem. Han har selv fortalt mig, at naar han kommer ud for, hvad jeg vil kalde en „ekstraordinær Position“, forstaar I, — jeg mener altsaa saadan rigtig i Bekneb — saa er den gal! Det er ligesom Blødet hamrer og dunker i hans Aarer, han kommer til at ryste over hele Kroppen, og det stikker og skærer i hans Ryg, saa han bøjer sig helt sammen af Smerte. Men saa pludselig gaar det over, og der er ikke Spor i Vejen, — det er blot altid for sent! Og det er jo splintrende galt, for det gælder naturligvis om Straks at handle, naar man faar rammet saadan en Overraskelse ud. Det er det, Ole aldrig har været i Stand til, og derfor er han blevet kaldt fejt og krysteragtig, skønt han, naar det var overstaet, har været lige saa rask en Gut som enhver anden. — —

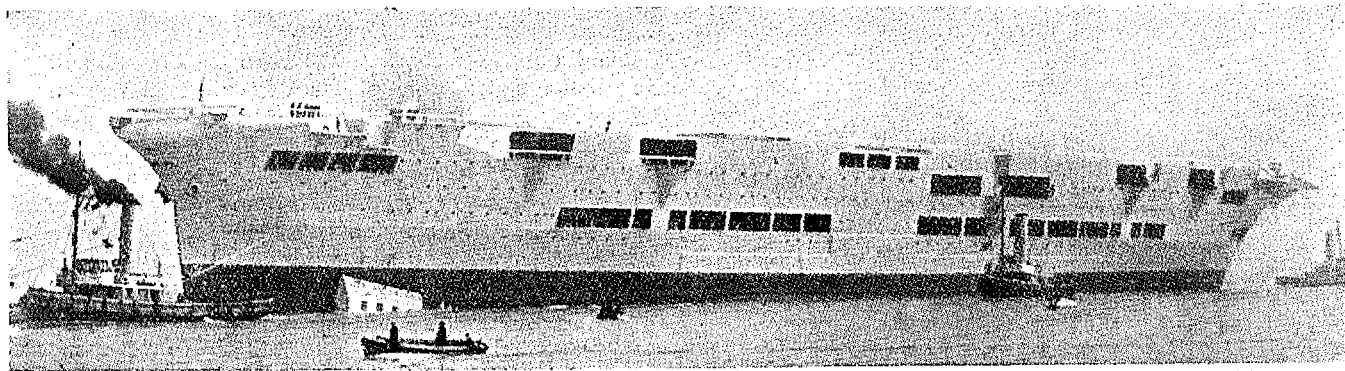
Nu var det uheldigvis saadan i „Frederiksværn“, da Ole havde Skrækken over sig, kom Maaned-

løjtnant Bagge og saa hele Skandalen. Ham Bagge, maa I vide, var en Søstersøn til gamle Skipper Bagge og havde altid haft et godt Øje til Margrethe. Det var nok en svær Skuffelse for ham, da hun tog Ole. Og som alle, der ikke kendte nøjere til det, havde han jo altid tænkt, at Ole var den, han saa ud til at være, saa I kan jo nok selv regue ud, hvor forbavset han er bleven ved at se Ole i den Forfatning. Men endnu værre var det, at han ikke overværede Oles Kækhed bagefter, for da Takkelagen raslede ned, blev han ramt i Hovedet af en Mærsefaldsblok og slæbt ned om Læ. Da vi saa var sat i Land her paa Kysten, kom han sammen med Ole og vi andre til at ligge paa Hospitalet hos en Bondemand i Vedbæk, hvor Englænderne roligt lod os blive, mens de selv stod Syd paa!“

„Hvordan i Alverden kom I saa til København?“ afbrød Aller.

„Du kan jo bare holde Kajen lukket og lade mig fortælle“ — snævrede den gamle — „saa skal du nok faa hele Historien. Selvfølgelig kunde Løjtnanten og Ole ikke taale hinanden, og efter den Redelighed blev det mange Gange værre. Han ligefrem foragtede Ole og aldrig saa meget som talte et eneste Ord til ham. Naa, han var jo ogsaa vores overordnede, forstaar I, og kunde tale eller lade være, som han havde Lyst til. Da vi nu havde været hos Bonden nogle Dage, var Bagge helt i Orden igen, og det lykkedes ham at slippe klar af Engelskmændene og komme ind i København. Der fortalte han baade Skipper Bagge og Grethe, hvordan Ole havde opført sig — og lagde maaske lidt til — ja, det var en lumpen Streg; men han vilde vel lævne sig, fordi han blev vraget! Hvordan Grethe har taget imod den Besked, ved jeg ikke; men jeg kunde ellers tænke mig, at hun har kastet Fætteren paa Døren, for ærckær var hun, og det maa ha' pint og ærgret hende, at Folk nu vidste Besked med Oles Svaghed. Se, det var altsaa igen en ordentlig Flønge i hendes Forhold til Maanden, og det gjorde hende endnu mere bitter og indesluttet.

Imidlertid fik Englænderne anbragt Batterier udenfor København, og efter at Byen havde været indesluttet i tre Uger, beskudt og bombarderet, overgav Peymann den til Fjenden. Ole og jeg saa heldigvis ikke noget til al den Bedrøvelighed; vi havde nok



Det engelske Flyvemaskinemoderskib „Courageous“ der i Juni Maaned besøgte København.

at gøre med at faa helet vores Saar; — Ole kappede de Benet af, fordi der var gaaet Koldbrand i det. Vi overværede derfor heller ikke Flaadens Udlevering — Gud være takket, at jeg slap for at se vores gamle, stolte Orlogsmænd staa Sundet ud under fremmede Flag! Ak ja, det var sørgelige Tider, jeg faar den Dag i Dag Taarer i Øjnene ved Tanken derom!“

Den gamle Mand tav, øjensynlig for bevæget ved denne Opfriskning af sine gamle, triste Minder til at fortsætte Fortællingen. De yngre følte som han og afbrød derfor ikke Stilheden ved Tale eller Spørgsmaal. De drak sagte Glassene ud og røg unødvendigt ivrigt af Piberne, som om de paa den Maade vilde skjule, at der ogsaa i deres Hjertes var anslaaet Streng, der havde vemodig Klang.

Saa meldte det gamle Bornholmerur Midnattens Time med 12 rungende Slag. Da det sidste var hændt, fortsatte Sivert:

„Naa, det var jo otte Glas,“ — og der er vel i Grunden ikke mere at fortælle om Ole. I ved jo alle, hvordan han nu er: sky, mistænksom og tavs, men paalidelig og pligtro i sin Gerning. Han har ikke Evne til at vinde Grethes Agtelse tilbage igen, og de to levede saa Livet sammen paa den Maade, at de hver passede sit og kun talte det nødvendigeste sammen. Hun var stejl og følte sig saa skuffet i sine Forventninger, at hun aldrig tilgav Ole, at han ikke var, hvad hun havde tænkt. Og han blev, da han efterhaanden opdagede, at Folk kendte hans Svaghed, ængstelig og usikker; han pralede ikke mere, men indbildte sig, at alle foragtede ham og lo ad ham bag hans Ryg. Det kan maaske være, at mangan anden Mand havde slaet sig paa Drik, men det gjorde Ole ikke. Han bare gravede sig ind i sig selv

og blev til den underlige Fyr, han nu er. Selv da Grethe maatte bort, blev der ingen højtidelig Forsoning eller rørende Afsked — det laa ikke for de to! Hun nikkede blot til ham og sagde: „Farvel, Ole!“ — og han nikkede igen og svarede: „Farvel, Grethe, — og Tak, fordi du har holdt saa længe ud med mig!“ Og saa døde hun. Men maaske har de alligevel begge inderst inde haft en Rest tilbage af Kærligheden fra Ungdommens Dage; — den laa bare godt gemt, og de sparede svært paa den.

Nu humper Ole jo rundt og passer Værftchefens Haver dernede ved Masteværftet paa Gammel-Holm, og det faar han vel Lov til at blive ved med!“

Sivert tav og saa sig omkring.

„Ja, ja,“ — fortsatte han saa lidt efter, — „saa gik jo den Juleaften. Men ellers synes jeg, at I er blevet lidt triste i Antrækket. Er det min Ende om Ole, der har gjort det? Jeg tænker nu, at det er med ham, som der staar i Visen!“

Og med sin læse, lidt rystende Stemme sang gamle Sivert:

„Af store Synder har han ingen, det ved jeg bestemt!
Men de smaa —

Ja, lad gaa —

dem maa vi sikkert haabe, at Vorherre han har glemt!
Godt Humør, Kammerat,
til Malhør vær parat —

Livet vejer ligemeget udi Stille som Dravat!“

Og saa faldt Koret ind:

„Godt Humør, Kammerat,

til Malhør vær parat —

Livet vejer ligemeget udi Stille, som Dravat!“

Gustav Kragh.

Havet - det Grænseløse

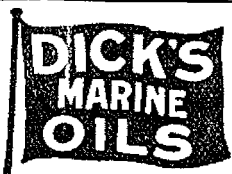
Havet — det sanses først, naar alle Kyster er svundne — og længe har været svundne. Til dets Mysterium hører det Grænseløse — baade i Dybde og Vidde; det bliver man først vaer, naar enhver Sansning af Grænser og Bund længe har været død i En.

Men saa stiger til Gengæld Søen som Element — og ikke som Seværdighed — frem.

Ogsaa Havet skal ses fra Retten. Den, der staar paa Bredden, ser det fra Vranken; han ser det, hvor det gaar itu, fordi det ikke mere er Hav. Han ser Søerne knække over, lide Skibbrud. Men han ser dem ikke fødes, føde og genfødes som derude, hvor de

ikke bryder og ikke brydes, men løftes, samles, skilles, fordeles i nye Søer. Den, der kun har set Bølger, har ikke set Havet, Søen — hvis Væsen er bærende Fasthed i Bunden, men Lune paa Overfladen — Træghed, Sejghed, uadsplittelig Helhed, hvor der er Plads nok — evig Uro, evig Arbejden under Love og Kræfter, vi ikke ser.

Men Havets dybeste Gaade røber sig først dér, hvor der er Hav og Hav i Uger og Maaneder; og hvor der er grænseløs Dybde og grænseløs Vidde. Lig derude i din Køje og tænkt paa, hvad der farer forbi — om dig og under dig — kun skilt fra dig ved faa Centimeter sortmalet, mønjet Staal Vi, som har hørt det hviske og hulke, brøle og buldre, koge og hvisle saa nær vort Øre, røber ikke Havets Gaade ...



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»

PAA LANGTUR MED -DEN DER

AF
**OSCAR
JØRGENSEN**

*Efter at have læst me-
derstaaende spændende og in-
derholdende Beretning om at
ler Redaktionen i det gamle Rum-
"VISKA" med Leif og hans Køn-
net klare selv overstader
de Situationer*

HØJSØ-FREGATTEN „VISTA“ var, efter afsluttet Togt i den vestlige Del af Østersøen og en Afstikker gennem Kieler-Kanalen til Bremen, atter i København.

Den var inde for et lille Eftersyn, inden den igen skulde paa Togt.

Mens „Viska“ stod paa Bedding, fik vi Besøg af dens „Far“, Yachtkonstruktør Henry Rasmussen og Frue. Den første Dag af Ferien gik derfor med pr. Motorbaad at overvære K. D. Y.s Eskadresejlad fra Helsingør til København.

Næste Dag var „Viska“ sejlklar, og stod fra Hellerup mod København. Vi skulde hente et Kort over det sydlige Sund og Sverige fra Falsterbo mod Øst.

Paa Vej ind i Havnen mødte „Viska“ alle Øre-

sundsugens Kapsejlere, der havde travlt med at naa ud til Banen, overlæssede med Sejl, saa de knapt kunde holde Udkig. Vi passerede ogsaa Ketch „Bachelor“, fra hvilken der blev prajet af et Par store blaa „Bukser“ med et: „Skal De sejle Kapsejlad?“ Benægtende dette, fortalte jeg, at „Viska“ skulde paa Langtur. De blaa „Bukser“ bevægede sig agterover, mens et stort Spørgsmaalstegn stak op af Kraven paa Sweateren og spurgte, om det skulde være i „den der“! „Viska“ blev fornærmet og fortsatte uden at svare.

Fra en anden Baad, hvor „Viska“s Far var om Bord, lød Ønsker om en god Rejse. Han vidste bedre Besked end de blaa „Bukser“. „Viska“s Humør steg atter, vi vinkede igen og sejlede videre op i Havnen

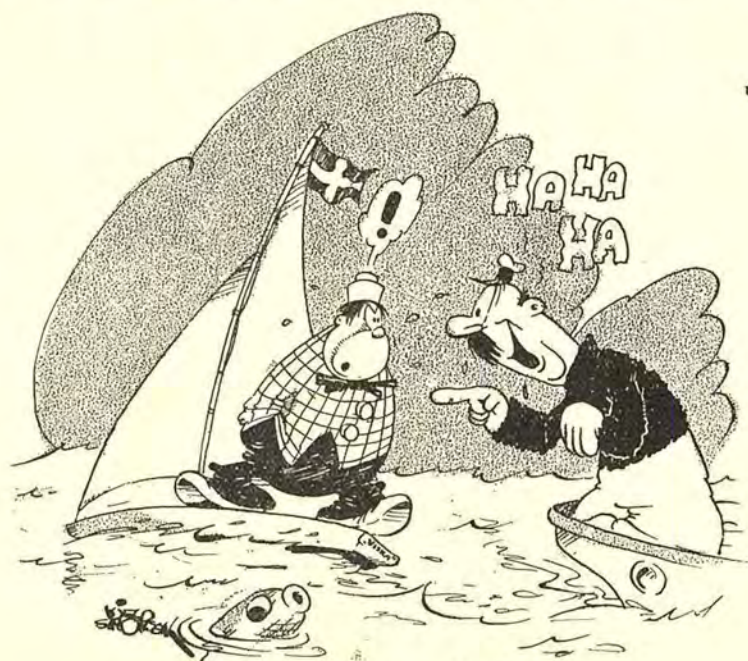
og gik i Land ved Toldboden. — Der var ikke noget i Vejen med Søkortet, men for at faa alt med Syd om Sverige, skulde vi have købt to, hvilket ikke var nødvendigt, i alle Tilfælde ikke for „Viska“, og af Pladshensyn undlod vi derfor dette.

Lad mig hellere nu, inden vi gaar videre, tilstaa, at nok er „Viska“ en Fregat paa mange Tons, der har Maskine og er udstyret med alt hvad man kan forlange, men der er jo forskellige Størrelser paa Tons, og „Viska“s er nogle af de mindste, der maales i Hjerte og Husrum, og saaledes yder hvad de kan. Det er utroligt, hvad der kan være om Bord i denne lille Fregat! Agerude to Skuffer, en med Køkkengrej og Værktøj, og en med den daglige Proviant. Ved agterste Cockpit en Tank til 40 l Vand. I Dækket foran Cockpit Kompas med elektrisk Lys samt Ur, saaledes at Sejlsadsen altid kan kontrolleres uden Hensyn til Vejr og Vind. Begge Cockpit kan skalkes vandtæt; det agterste er forsynet med en „høj“ Presenning til at lukke om Livet paa Rormanden (a la grønlandske Kajakker). Dette forhindrer at Vand, selv i haardt Vejr, trænger ned. Lige under Dækket ved Kammen er anbragt Kontakter til Lyset om Bord, samt Stikkontakt for en Haandlampe, til Belysning paa Dæk, m. m. Lamperne, der ogsaa er elektriske, er anbragt i Masten over Godset og kan altid ses, selv under meget stærk Krængning, og i høj Sø. Ved smaa Borde er der jo altid den Ulempe, at Forsejlene skjuler Læ Lanterne. Ved Siden af Lyskontakterne er anbragt et Haandtag til den elektriske Start for en 2½ HK (rigtige HK) Gøta-Motor, der ligeledes kan reguleres fra agterste Cockpit. Ved Siden af Kampasset i Dækket findes, for Kontrol af Maskinens Gang og Opladning af Akkumulator, et Amperemeter. Under Dørken findes en Tank til 10 l Benzin, der giver Brændsel til ca. 10 Timers Gang samt en Reservetank paa 10 l. for Motor. Fart 5 Knob. Ved at have Tanken under Dørken opnaar man, at Benzinen holdes afkølet selv paa varme Dage. Motoren er installeret ved Siden af Masten, og foran denne findes god Plads til Køjetøj og øvrig Udrustning. *Køjepladsen er paa Dørken, og giver god Plads for to Mand* (fredelige Mennesker).

„Viska“ er desuden forsynet med Lufftanke, der gør den synkefri. Alt dette kan „Viska“s Hus- og Hjertetons rumme paa en Længde af 5 m og en Bredde af 1,63 m. Højden under Dæk er ca. 40 cm, hvilket er ensbetydende med, at man paa Regnvejrskage kun faar Rødspætter eller Pandekager, hvis man vil spise i Tørrevejr.

Sejlarealet er 13 kvm. i Fok og Storsejl. Svær Dug.

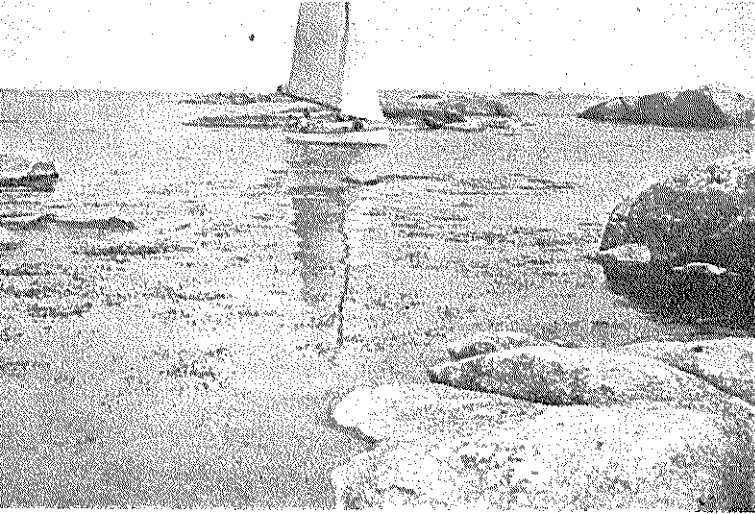
Paa Dækket foran Masten er anbragt en Tromle, hvor Ankertrøse, der er af Wire, vindes op. Ankeret ligger lige agten om Masten, og er saaledes altid klar til



Om det skulde være i »den der«.

»Viska«
under Sejl.





En Genvej i Skærgaarden.

Brug. Paa denne Maade undgaar man, at Trossen kommer uklar, og at den vaade Trosse med Anker tilsøler Køjetoj og andet under Dækket.

Af andet, som kan have Interesse skal nævnes, at „Viska“ er forsynet med en kombineret Jern- og Sværdkøl. Sværdet reguleres ligeledes fra agterste Cockpit; under Sejladsen er det nedfiredt i selve Jernkølen og giver derfor intet Bræk paa Trækisten. Køl-vægten med Sværd er ca. 200 kg. „Viska“ er tegnet og bygget 1921 af Yachtkonstruktør Henry Rasmussen, Abeking & Rasmussen, Bremen. Den er bygget af Eg paa Æg og Kobberfast; Rigningen og øvrige Udrustning er enkel, solid og praktisk. Der har da heller andrig i de 14 Aar vi har sejlet med „Viska“ været et eneste Havari, trods haard Sejlads, under de mest forskelligartede Forhold. Faa er de Gange, vi har ventet paa „bedre“ Vejr, og vi har aldrig gjort en Venderejse og aldrig opgivet en forudlagt Plan.

Først i Aar er „Viska“ blevet forsynet med Motor, men den har alligevel naaet at gennemsejle en Distance af ca. 30,000 Sømil alene paa Ferie- og Langture.

Er der nu nogen der tvivler om, at „Viska“ er en „Fregat“?

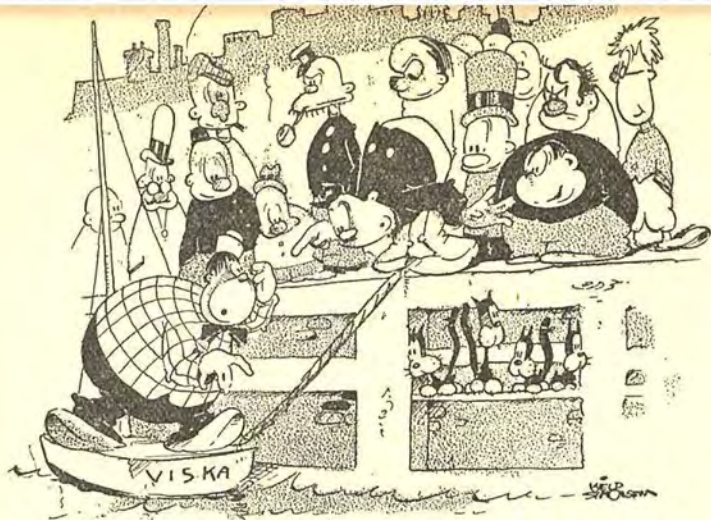
Men det var Søkortene, der maatte blive hjemme. — — Maaske kan det siges, at det

var forkert at gaa til Søs uden Kort over et Farvand, man vil besejle. Til Undskyldning for Overkommandoen kan anføres, at „Viska“ flyder, bare Græsset er besat med nogle faa Dugperler, dernæst, at „Viska“ utallige Gange har passeret det sydlige Sverige, og endelig, at Farvandet her er frit og rent med store og rigelige Dybder. Til de øvrige Farvande, vi vilde besejle, medbragte vi Oversejlingskort for Østersøen og Specialkort for Skærgaarden paa den svenske Østkyst.

Med opriskende Vind fra Vest forlod vi Toldboden og stod syd paa. Kastrup tværs, friskede Vinden saa meget, at det var nødvendigt at give Bommen et Par Omgange, og det blev overvejet, om ikke Dragør var nok for i Dag. Vinden friskede stadig, men fint Vejr med høj Himmel. Der maatte atter rulles et Par Omgange, og da vi naaede Dragør, blev det besluttet at gaa under Land for at se Vejret lidt an. Vi ankrede derfor efter 1½ Times Sejlads mellem Havnen og Fortet. Resten af Dagen fordrev vi med at gøre lidt Riggerarbejde og stuve paa Plads. Efter Middagen en lille Lur, idet det var Hensigten at lette ved Solnedgang, hvis Vinden lagde sig. Det blæste stadig haardt mod Aften, og da jeg havde spist, gjorde vi klar, til at lette hurtigt næste Morgen, da vi uden Hensyn til Vejr og Vind vilde fortsætte. Efter at have gjort Proviant klar til et helt Døgn, bestaaende af kogte Æg, Ost, Kiks og Chokolade, Kaffe og Bouillon paa Thermoflasker, faldt der atter Ro over Spisesalonen, og „Viska“ holdt selv Ankervagt til Solopgang.

Fint Vejr med høj, klar Himmel næste Dag, men stadig frisk Vind fra Vest. Chancen for en god og lang Sejlads var oplagt. Efter en hastig, men solid Frokost, lettede „Viska“ med Kurs mod Falsterbo. Drogdens Fyrskib tværs, fik Bommen igen et Par Omgange. Vor Kurs gik i Læ af Dampskibsruten; „Viska“ lusker jo over inde ved Mäklappen, en Holm midt paa Falsterborev, og sparer derved nogle Sømil, vi gik derfor ikke langt til Søs, men holdt os blot fri af Landgrunden. Vi havde allerede Træerne ved Skanør oppe over Horisonten, og det sidste af Danmark, Fortet ved Dragør, var ved at slippe Vandet, for derefter helt at forsvinde. Scenen drejer hurtigt, naar Vinden er frisk, „Viska“ har saa travlt, naar den ved, det gælder, og i Dag var der noget i Vente, den kunde bruge. Vi mødte en Rutebaad fra Bornholm. Nogle forvaagede og sammenkrøbne Landliggere havde søgt Læ bag Dækshusene, hvor Solen varmede saa meget, at de kunde faa Liv til at kravle i Land ved Ankomsten til København. Maaske glædede de sig over, at de





»Viska« kæntreprøves.

Det vilde være rart at være fri for al denne Opmærksomhed.

ikke skulde skvalpe rundt i et Fartøj som „Viska“ for at holde Ferie, i alle Tilfælde misundte vi ikke dem. Med forreste Cockpit skalket og agterste tætknappet sidder man lunt og godt i „Viska“; med passende Sejlføring gaar den fuldstændig tørt, og *Olietøj er kun nødvendigt i meget haardt Vejr.*

„Viska“ gjorde godt 6 Knob, og vi havde allerede den sidste Kost, der staar paa Landgrunden for Revet, i Sigte. De andre Gange, vi har passeret Falsterborev, har det været „tæt“ om Fyret, alt-saa inden om Mäklappen; nu, da „Viska“ er blevet „Skrueskib“, er vi forsigtige og søger Overgange, hvor der ikke er Fare for, at Skruen skal tage en „Knast“. Der er her paa Revet et andet Faremoment, gamle Vrag, men det er kun, naar man er lige saa nær-gaaende som „Viska“.

Da vi var paa Linie med den sidste Kost og Fyret i Land, faldt vi af uden at slække paa Skøderne, for at Farten ikke skulde blive for stærk over Revet. Maaske slog Navigations-Instinktets ikke til, og med Vinden paa Revet vilde det maaske blive vanskeligt at komme til Søs igen, særligt hvis Strømmen gik Øst over.

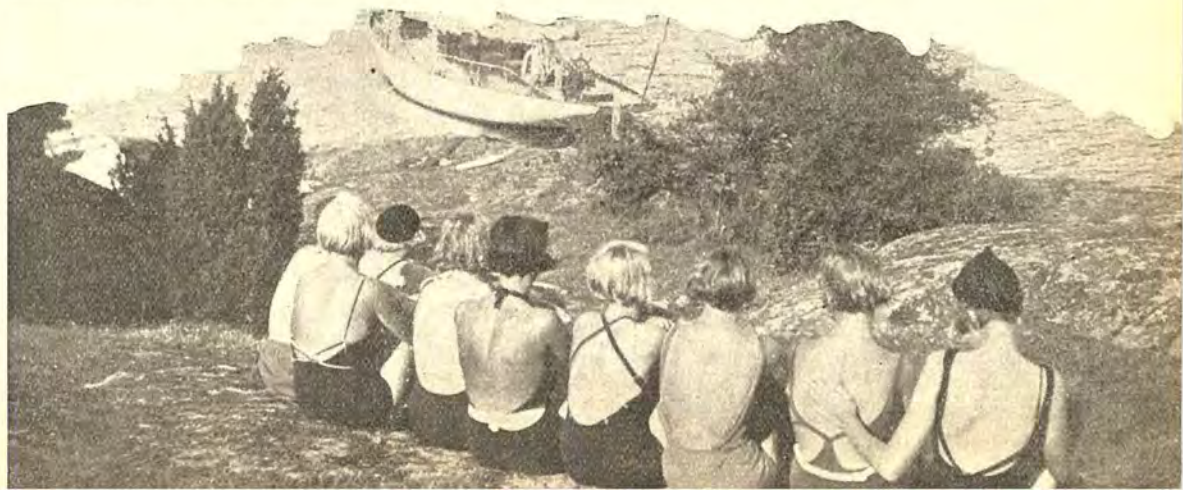
Vi var hurtigt inde paa Sandet og havde ikke svært ved at holde udenom Stenrøserne, der viste sig som sorte Pletter; det varede ikke

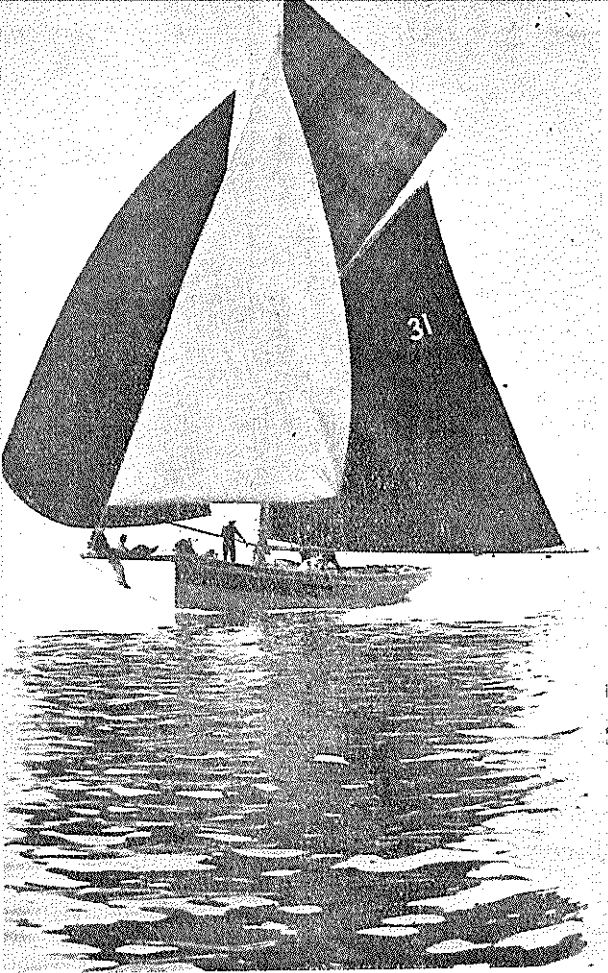
længe, inden vi var inde paa smult Vand, og Søen var rolig, der blev slækket paa Storsejlet, og Fokken rettede Ryggen og hvilede ud. Fin Chance og fint Vejr. Der blev reget ud efter en lille Supplerings-Frokost, og Loggen blev sat. Kursen blev: Vinden ret agter ind. Det blev pludseligt varmt, og Overkommandoen strøg al unødige Paaklædning. „Viska“ fik nu selv Vagten. Roret surres midtskibs, og der af-



Ved Landgang tager man »Fregatten« med.

Langturs-Sejlads har trods alt sine farlige »Sider«.





Et stolt Møde.

balanceres med Mandskabets Vægt; naar Balancen er fundet, løber „Viska“, saalænge der er Vind og Vand, og i Dag var der rigeligt af begge Dele.

Det er ikke faa Sømil, „Viska“ har klarer alene paa denne Maade. Dette rummer dog en Fare, der er mindre hyggelig. Derfor tager jeg ekstra Hensyn, naar jeg bevæger mig paa Dække. „Viska“ er jo levende, og det kunde hænde, at den satte sin Admiral udenbords, og Følgen vilde da blive, at man kom til at ligge og se Fregatten forsvinde. I saa Tilfælde kunde det være ligegyldigt, om man kunde svømme eller ej, jeg regner i alle Tilfælde med, at jeg vilde ærgre mig ihjel, inden jeg druknede, hvis det skulde hænde mig. Dette er det eneste Tilfælde, jeg regner med kan være farligt, naar man sejler alene.

Det har sine Fordele, at man ikke er bundet til Roret paa lange Stræk. Det kan være rart at skifte Plads og rette Benene en Gang imellem. Hvis man skulde lægge bi, hver Gang man skulde dette, eller naar man skal lave Mad, vilde der gaa for megen Tid tabt. Naar „Viska“ saaledes selv har Kommandoen, kan man beskæftige sig, som man har Lyst, naar blot man sørger for, at Balancen er til Stede, saa Kursen bliver saa nøjagtig som muligt. Det sker, at en Sø giver „Viska“ en Lussing, saa den kommer ud af Kurs, saa maa den hjælpes paa Plads igen, naar den

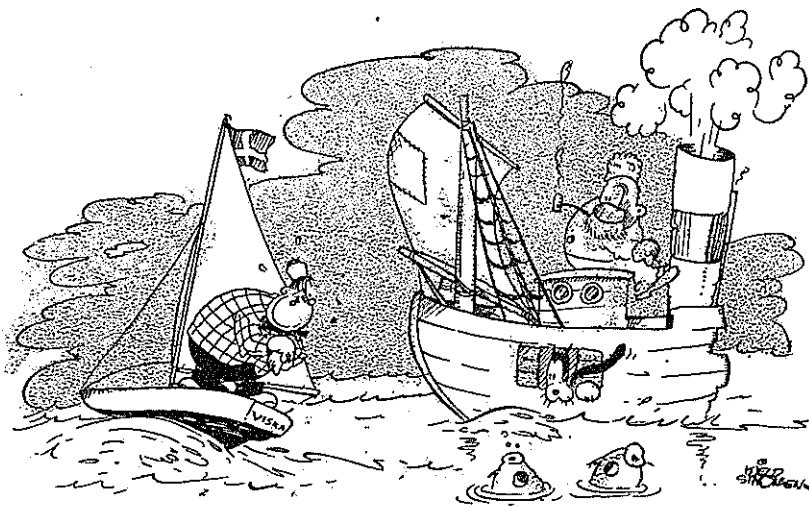
lænses. Under Vinden er det ikke nødvendigt, saa falder den altid selv tilbage paa sin Kurs; Vinden skal helst, naar „Viska“ selv styrer, være støt, hvad den for det meste altid er, naar vi er langt til Søs.

Overkommandoen nød Frivagten siddende i forreste Cockspit. Af og til vaagnede jeg af et lille Blund og kontrollerede Kursen og saa efter, om Farvandet var frit. Der var intet at se hele Horisonten rundt, vistnok et sjældent Tilfælde, her hvor Østersøens Trafik løber ind i Øresund. Jeg sad og tænkte paa, hvor let Sejlad vi havde i Dag; det viste sig, at vi havde været paa Vej østover for 10 Aar siden samme Dag, blot en Maaned senere. Der var en vis Parallel mellem denne og sidste Tur. Jeg var, ligesom den Gang, startet paa en Dag, hvor D. K. Y. holdt Kapsejlad, og havde ligeledes modtaget en Indbydelse til et Besøg paa Østkysten af Sverige. Dette blev paa en Maade en Jubilæumssejlad. Men hvilken Forskel paa „Viska“ dengang og nu! Da var den aaben og absolut alt andet end komfortabel i Forhold til nu. Naa ja, Vinden havde ogsaa vendt sig siden da. Dengang havde vi krydset os ud fra Revet op til Trelleborg, men brugt hele Dagen fra Kl. 5—6 Morgen. Nu gjorde vi det samme Stræk paa ca. 3 Timer, behageligt siddende paa Tæpper og i straalende Solskin, mod dengang i S. O. Storm med Regn og Tordenbyger. Hver halve Time maatte vi lægge bi i den høje Sø for at lænse. Det var Fortid at se tilbage paa.

Vi plejer sjældent at lægge Planer for vore Sejladser, vi lænses af Sted saa længe som muligt, og naar Vinden vender sig, gør vi det samme. Men ingen Regler o. s. v. og heller ikke her om Bord.

Bornholm har jeg aldrig været om Bord paa før, men havde passeret den adskillige Gange uden at se den, da det altid har været Nat, naar vi kom forbi. I Aar var der ogsaa en særlig Aarsag til Besøget, da baade „Viska“s og især min Forlovede havde slaaet sig ned der — i Sandvig, og derfor havde vi saa travlt med at komme østover.

Loggen gik jævnt og lagde nøjagtigt 6 Sømil paa hver Time, og hvis Vinden holdt sig, vilde vi være i Sandvig i Løbet af Natten. Trelleborg var allerede tværs. Ved Totiden løjede Vinden, og „Viska“ dovnede videre med hængende Sejl. Jeg lukkede op for Kassen til „Knaldperlen“, den stod grønlaakeret og gjorde Honnør med en gul Ledning fra Magneten til Tændrøret, som vilde den sige: „Jag är klar.“ (Den er nemlig svensk). Den saa nydelig ud, men jeg smækkede Kassen i, — man er vel Sejler! Sandhammeren var ved at stikke sine store Knolde over Horisonten. Vi tænkte saa smaat paa at gaa ind til Kaareberg for Natten og saa fortsætte næste Morgen. Var der ingen Vind i Morgen, kunde „Knaldperlen“ jo faa Lov til at vise, hvad den kunde. Hen paa Eftermid-



Vi fik Følgeskab med en mærkelig Sammensætning af et Fartøj.

dagen kom Vinden igen, og vi fik snart Kaaseberg i Sigte. „Viska“ har været her mange Gange før, og vi lod os friste, da det blæste op, og da Sulten samtidig meldte sig, blev der Glæde om Bord, da Beslutningen var taget om at anløbe der for Natten.

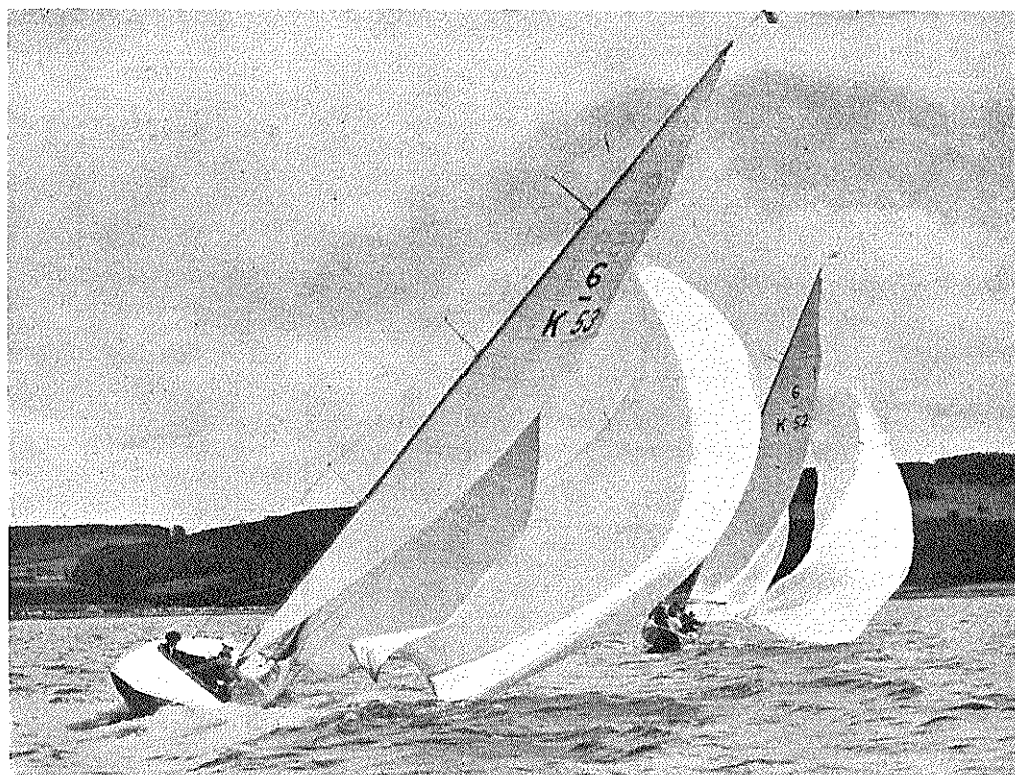
Det er lidt af en Tortur at komme i Havn med „Viska“. I 14 Aar har jeg maattet høre paa de mest umulige Spørgsmaal, først af Tolderne, dernæst af den Sværm af Unge, der samler sig ved Baaden for at faa at vide, hvor man kommer fra, hvor man skal hen — og hundrede andre Ting. Herefter refererer de højlydt over hele Havnen, at nu „Äter han“, og nu gør „han“ det og det. Det kan være uhyre morsomt, men naar man er gaaet i Havn netop for at „äta“, vilde det være rart at være fri for al denne Opmærksomhed. De fleste kan ikke forstaa, at jeg tør sejle saa langt i en „saa liten Farkost“; naar jeg saa spørger, hvad der er at være bange for, bliver der Tavshed, men desværre kun et Øjeblik. Tolderne er jo overalt i Sverige paa Pletten, og naar de blot ikke forlanger, at jeg skal tage Lufttankene ud, for at de kan snuse til dem, de antager dem nemlig for Sprittanke, gaar det an. Jeg gaar nødtigt i Havn; er der en Krog, hvor jeg kan faa Fred, foretrækker jeg den.

Her i Kaaseberg blev der vild Jubel, da de opdagede, at jeg havde Sennep i Tube. Til stor Glæde for hele Forsamlingen forerede jeg en Tube bort; jeg havde ikke tænkt mig Virkningen af denne „storstiledede“ Gave. Drengen, der fik den, trak hele Sværmen med sig, da han gik bort med Vidunderet. Fred og Ro for en Tube Sennep! Efter Middagen gjorde jeg Køjen klar og gik, inden jeg gik til Køjs, en Tur i Land for at strække Benene. Der var en herlig Udsigt fra Bakketoppen, og Hammeren Fyr og Bornholm var synlig herfra. For ti Aar siden havde jeg holdt paa for Natten og vilde saa have været i Sandvig, inden So-

len igen stod paa Himmelen. Nu foretrak „Viska“ og jeg en god rolig Havn og Nattesøvn. Desuden skulde vi træffe Bekendte paa Øen næste Dag, saa det var bedst ikke at være for søvnige ved Ankomsten.

Der var god Anledning til næste Morgen at indvie Motoren paa denne Tur. Vinden var stadig V., men svag, jeg foretrak dog at nyde den stille Morgen og lænsede ud langs Kysten til Fyret og fortsatte Sejladsen mod Bornholm med Kursen fra Dagen forud: Vinden ret agterind.

Det var fint Vejr og høj Himmel. Vinden øgede op ad Formiddagen, og Loggen begyndte at snurre. Halvvejs til Bornholm fik vi Følgeskab med en mærkelig Sammensætning af et Skib. Den saa ud til at være sammensat af mindst ti andre Mærkværdigheder.



Den havde baade Maskine og Sejl, Skorstenen stod helt agter og et lille lavt Dækshus midtskibs. Helt forude stod en lille Kæp af en Mast, paa hvilken der hængte et lille Sejl, lidt højere end Dækshuset, endda et Sprydsejl. Forskibet mindede om en Hundestedsfiskekutter, Dækslinien agterefter var fuldstændig vandret, indtil et Hop viste Hækken, der var en Blanding af en hollandsk Kuf og en Slæbedamper. Den maa bestemt have været noget for et Søfartsmuseum.

Vi morede os over den akavede Maade, den kom gennem Søen paa. Senere kom vi i Selskab med en 4-mastet Topsejlskonnert uden Maskine, der gik bi-de-Vind, tværs paa vores Kurs. Det var et helt andet Syn; selv om det var i den nye Tid, var der dog Romantik over hans Sejlads. Den anden virkede i dette Selskab endnu mere komisk. Jeg undrede mig over, hvor langt man vel turde vove sig med en saadan Tingest; med Maskine og Sejl, Vind og Sø agterind, kunde han ikke engang holde Fart med „Viska“, og hans Kurs gik langt Nord om Christiansø.

Vi fjernede os saa smaat fra hinanden; Vind og Sø tog til, og der maatte rebes, da „Viska“ fik lidt for meget Hastværk ned i Bølgedalen. Endnu var jeg ikke helt fortrolig med dens Krumspring og foretrak rolig Sejlads med smaa Sejl.

Klokken 10 havde jeg Fyret paa Hammeren klar gennem Disen, og samtidig tog det til at blæse. Vor Ven 4-Masteren, der gik mod Syd, laa nu ca. 6—8 Sømil Luvart og havde bjerget alle sine Topsejl; der

maatte aabenbart komme Vind. Endnu var det kun friskt Vejr, men Strømmen gik efter al Sandsynlighed mod Vest her Nord for Øen. Der stod da en vældig hul Sø, og „Viska“ tog nogle store Sidespring ned over de hvidspættede Kamme. Det blæste nu saa kraftigt, at jeg besluttede at rebe Resten paa Storsejlet, indtil videre fik Fokken Lov til at lege med, den støttede godt, naar vi løb lidt tværs paa Kursen for at lade en alt for højroestet „Herre“ passere. Saasnart en saadan var forude, løb vi tilbage, hvor den med sit hvide Skæg havde fejlet en rolig Flade til „Viska“ at løbe videre paa. „Viska“ lo saa lunt over en saadan Manøvre og skelede til Styrbord efter Bornholm, naar den et Øjeblik fik Næsen tilstrækkeligt over en Sø. Den saa, at vi nærmede os, dykkede saa ned igen for at benytte Lejligheden, naar Bakken var nedad, til at tage en Glidetur for derved hurtigere at naa Læ bag Øen. Efter endnu nogle Glideture med Bovvandet staaende ud ved Vantene som Vinger og Kølvandet sprudlende som store kogende Bobler gled vi rundt Hjørnet ved Odden tæt ved Land og løb ind i Læ for Søen. „Viska“ foer i det smulte Vand hen mod Husene i Sandvig, og inden jeg fik Presenningen knappet op og Kortet frem, var vi henne ved Indsejlingen og løb ind i den mindste Havn, „Viska“ har været i til Dato. Her var godt at være i Storm, og „Viska“ var, som jeg, glad over at være i en lun Havn, mens Stormen rasede færdig, inden vi skulde videre.

(Fortsættes).

Knud Andersens nye Digte

Forfatteren Knud Andersen har i sin nye Digt-samling „Lanterner“, samlet alle sine poetiske Indtryk fra de mange Sørejser, han har foretaget i Aarenes Løb. Det er en lykkelig Mand, der har sagt Indendørsarbejdet Farvel til Fordel for det frie Liv paa Søen, hvor man har Oplevelserne og Eventyrene lige ind paa Livet. Samlingen begynder med en Række Vers til Jageren, Klyveren, Bramsejl, Mærsejl og flere andre Sejl. Hver af dem faar sin særlige Karakteristik, og efterhaanden som man læser dem, tager hele Skibet Form for Ens Øjne, saa at man kan begive sig videre ud paa Havet med Knud Andersen ved Roret og lytte til hans Sange om Stormene, de vilde Fugle, Nætterne, Drømmene.

Alt det, som Havet staar for: det friske, det op-

rindelige, Viljen til at trodse Farer, er blevet en Del af Knud Andersens Natur. Men ogsaa paa den Maade er hans Vers beslægtet med Havet, at der under den skiftende Overflade ligger Dybder, som det lønner sig at udforske.

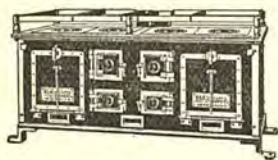
Gamle »Georg Stage«- Elever skal samles

Redaktionen havde forleden Besøg af en gammel „Georg Stage“-Elev, Bagermester Albert Echwald, der fortalte os, at han efter et langt Forarbejde havde opnaaet at finde tilstrækkelig mange gamle „Georg Stage“-Elever til nu at prøve at realisere sin Yndlingstanke, en „Georg Stage“-Forening.

Selvfølgelig har alle de, der gennem Aarene har tilbragt længere eller kortere Tid om Bord paa „Georg Stage“, saa mange muntre og lyse Fællesmin-der, at man blot maa undres over, at en saadan Forening ikke for længe siden har set Dagens Lys. Men nu skal det altsaa være Alvor, og derfor beder Hr. Echwald alle de gamle „Georg Stage“-Elever, der har Interesse for Sagen, at henvende sig til ham, Adresse: Albert Echwald, Godthaabsvej 161, København F, hvor alle Oplysninger gives.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Dinghies



Da Aalborg Sejlklub med Ære deltog med 2 Dinghies i den amerikanske Regatta

Beretning af *S. Preisler*

Vikingen modtager med Glæde lignende Sejlsportsberetninger og lader dem optrykke efter Tur

I SLUTNINGEN af Aar 1955, modtog Aalborg Sejlklub fra Ræbild-Komitéen, en Forespørgsel, om man i Klubben kunde tænke sig at medvirke til Samarbejde mellem U. S. A. og Danmark ved i Forbindelse med Ræbildfesten at lave en international Regatta med Deltagelse fra U. S. A.

Aalborg Sejlklub antog Forslaget, og nu begyndte en lang Korrespondance mellem Rochester Yacht Club og Aalborg Sejlklub, som endte med, at Aalborg Sejlklub efter Tegninger, som man havde faaet fra Amerika, lod bygge to internationale 14 Foot Dinghies, en Baadetype, der har vist sig at være hurtigere end nogen anden Baadetype af tilsvarende Størrelse.

Baadetypen, som forresten flere Gange har været fotograferet i „Vikingen“, er 14 eng. Fod lang, 4,5 Fod bred, den er helt aaben, har Sænkekøl, og er forsynet med 125 eng. Kv. Sejl. Baaden er af Hensyn til Vægten diagonalbygget, med Klædning af Honduras Mahogni eller Ceder, og Stevne og Spanter af lys Eg.

Sommeren 1956 deltog i Aalborg Sejlklub's store Regatta tre Dinghies fra Rochester Yacht Club og

Dinghy Viking *Chr. Mølbach, Skipper.*

H. Larsen, Haardtvejrsgast.

P. Nielsen, Letvejrsgast.

Dinghy Helge *S..Preisler, Skipper.*

O..Nielsen, Haardtvejrsgast.

E. Pedersen, Letvejrsgast.

vandt overlegent over de danske Baade, dels fordi de danske Baade var for tunge, og dels maa man vel sige, at de danske Mandskaber ikke havde tilstrækkelig Erfaring af denne specielle Baadetype til at kunne placere sig i saa skarp Konkurrence.

Under Regattaen taltes der meget om, at Aalborg Sejlklub næste Aar skulde yde Genvisit i U. S. A. Hvorvidt Amerikanerne troede paa Projektet, skal jeg ikke kunne sige, men jeg har Følelsen af, at ingen i Aalborg troede paa Muligheden af, at Turen skulde blive til noget.

I Januar 1957 kom Indbydelsen fra Rochester, at Aalborg Sejlklub skulde sende to Baade over til Ro-



Bemærk, hvor smukt Skroget glider gennem Vandet.

chester Yacht Club's aarlige Regatta, hvor der vilde blive repræsenteret forskellige amerikanske og canadiske Sejlklubber.

I Aalborg Sejlklub var man meget smigret over Indbydelsen, men ansaa stadig, at Turen vilde være umulig at gennemføre, bl. a. af økonomiske Grunde, bare Rejsen vilde koste ca. 1500 Kroner pr. Deltager.

Denne Hindring blev dog ryddet af Vejen, da Svenska Amerika-Linien, gennem Direktør Kjærø's, De Danske Spritfabrikker, Formidling, tilbød at tage 6 Mand og to Baade med til New York, og tilbage, mod at vi betalte for Kosten ombord, d. v. s. 10 svenske Kroner om Dagen. Da vi saa yderligere fik Tilsagn om at faa fri Rejse til Gøteborg og tilbage med Kronprinsessan Ingrid, blev Turen bestemt.

Nu gjaldt det kun om at finde Deltagerne, og om at faa disse Deltagere trænet saa meget som muligt.

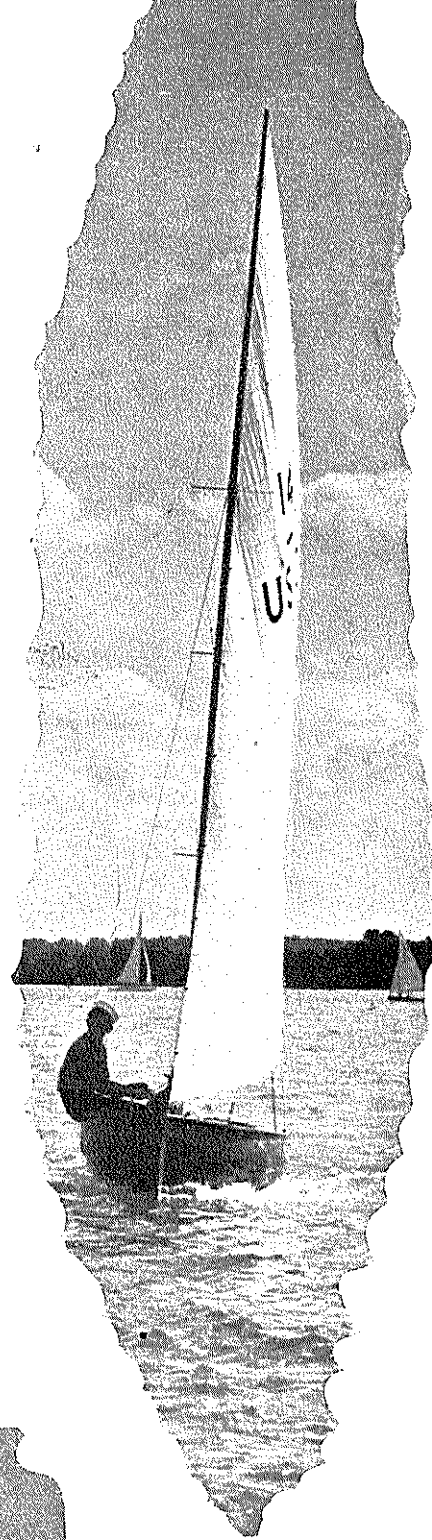
Spørgsmaalet om, hvem der skulde med, blev endelig afgjort omkring den 1. Juni, og den 19. Juni afrejste Holdet fra Gøteborg.

Livet ombord paa en moderne Amerikabaad former sig overmaade behageligt, Dagen gaar med at spise og drikke, og at spille forskellige Dæksspil, jeg tror ikke, at nogen af Deltagerne nogensinde fandt Tiden lang under de 9 Dage Overfarten varede. Vi havde haabet, at vi skulde faa Storm i Nordatlanten, men det blev der ikke noget af, vi havde det skønneste Sommervejr under hele Turen. En af de Ting, vi satte mest Pris paa ombord, var den store Svømmehal. Der udfoldede sig hver Eftermiddag et livligt Badeliv, med forskellige Konkurrenceer og Atlanterhavsspil.

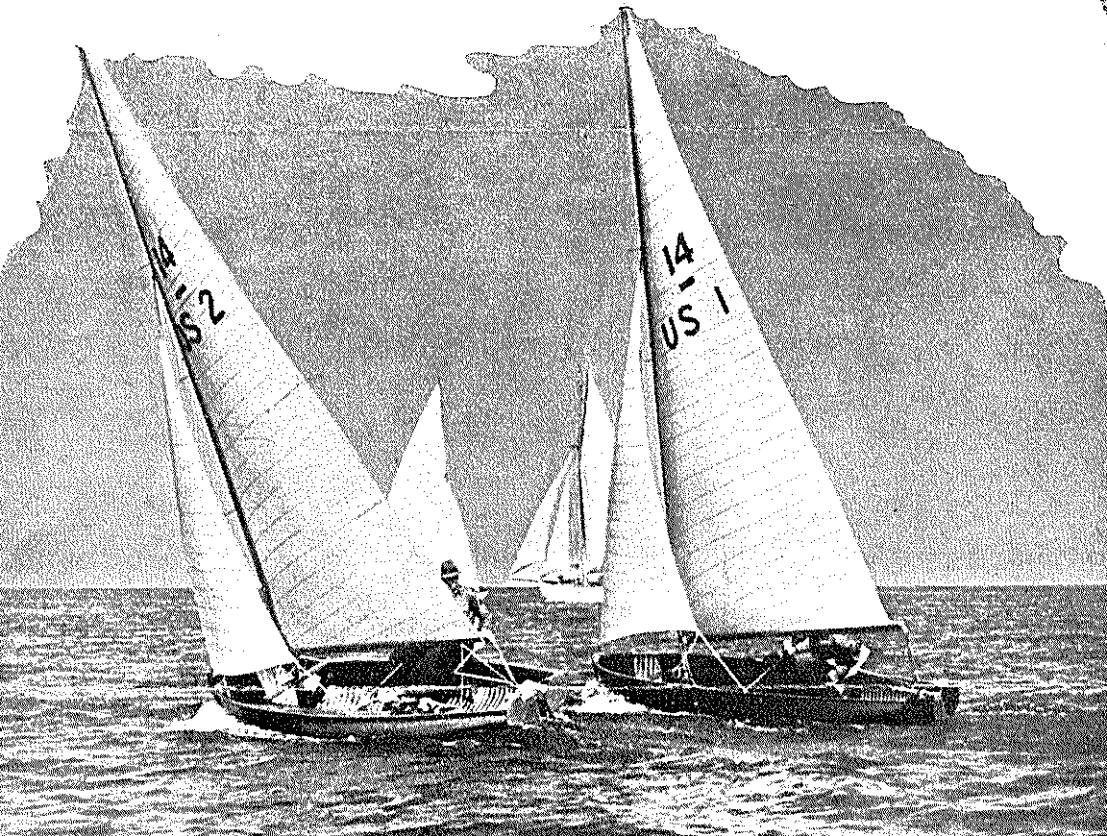
Da vi havde været fire Dage i Søen fik vi et Telegram fra Svenska Amerika-Liniens Kontor i Gøteborg, som meddelte os, at vore Baade ved en Fejltagelse ikke var ombord, de var blevet glemt i Gøteborg, og vilde blive sendt over England, med en af White Star-Liniens Baade, og vilde ankomme til New York den 2. Juli. Da vi havde faaet Besked fra Rochester, at Sejladserne skulde begynde den 1. Juli, sank Humøret jo nogle Grader, da vi fik Telegrammet, men der var jo ikke andet at gøre end at telegrafere til Rochester, og spørge, om vi muligvis kunde laane et Par Baade de første to Dage.

Ved Ankomsten til New York blev vi modtaget af to Medlemmer af Rochester Yacht Club og kørt til Shelton Hotel, hvor vi skulde bo Natten over. Efter at have indlogeret os paa Hotellet, var vi ude og se paa New York. Der var naturligvis mange imponerende Ting at se paa, f. Eks. Rockefeller Center, med Radio City og Verdens største Biograf. Vi fik at vide, at Rockefeller's Formue var lige saa imponerende som hans Bygninger. Naa, Bygningerne saa vi, men Formuen fik vi desværre ikke Lejlighed til at nyde godt af.

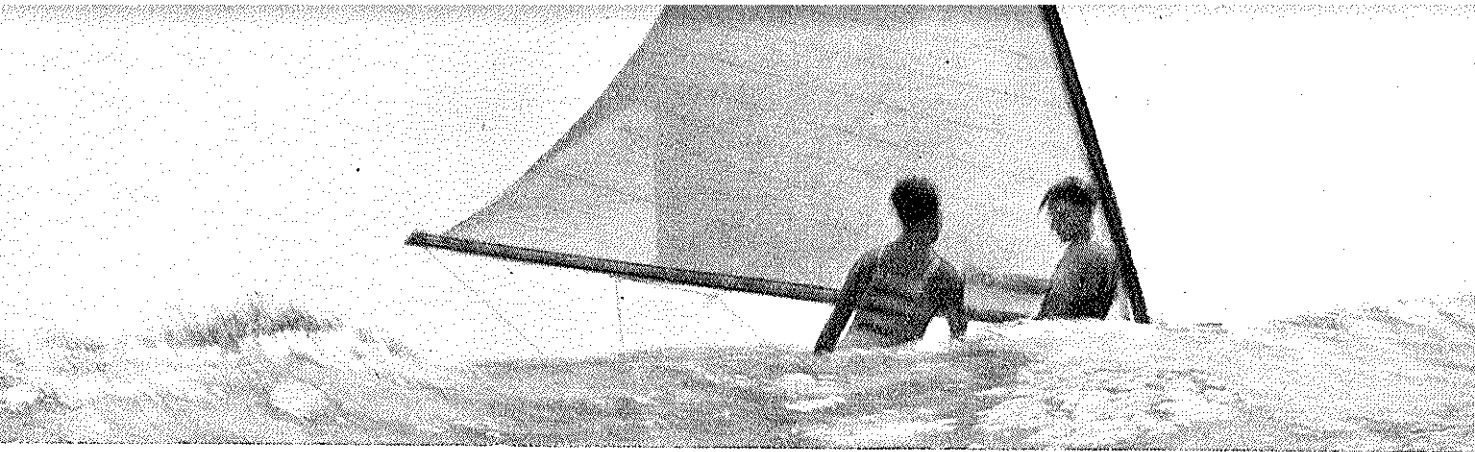
Dagen efter var vi oppe hos en Mægler for at ordne med Videretransporten



Mr. Farr paa Aftentur.



De to første Rochester-Dinghies. Ved Roret paa U. S. Nr. 1 ses Mr. Ford, Chairmann for R. Y. C. Dinghy-Division.



Den kan taale Sø.

af vore Baade, og da det var bragt i Orden — det tog henvend 5 Timer, hvilket ikke mindede os om alt det vi havde hørt om det hurtige amerikanske Forretningstempo — startede vi Kl. 6 Em. i to Biler, bound for Rochester.

Det var en vidunderlig Køretur, det blev ganske vist mørkt allerede ved 9-Tiden, for New York ligger jo som bekendt paa Højde med Rom, saa der bliver tidlig mørkt om Aftenen. Men det var Maaneskin, og Turen op over Bjergene, med Udsigt over det storslaaede Landskab var uforglemmelig. Vi ankom til Rochester Kl. 4 om Morgenen, efter at have kørt den ti Timer lange Tur med en Gennemsnitsfart af ca. 110 km i Timen, og blev indkvarteret i to Villæer ude ved Yachthavnen. Rochester ligger ikke direkte ved Ontariosøen, der er en Afstand af 8 Miles fra Havnen op til Byen, og det vilde derfor blive for besværligt, om vi skulde bo i selve Byen.

Næste Dag blev vi efter Modtagelsesfrokosten inviteret ud paa en Sejltur paa Ontario med en af disse store Skonnerter, som Amerikanerne har saa mange af. Der var ikke meget Luft, men det var alligevel morsomt at komme ud en Tur med et rigtig „Skiv“.

Om Eftermiddagen laante vi to Dinghies for at træne lidt inden Kapsejladsen. Ontario er ingen almindelig Skovsø, den er større end Kattogat, og der kan godt staa høj Sø derovre. Det er en helt forskellig Slags Sø fra den, vi er vant til, den er ligesom blødere og tungere, den rejser sig hurtigere end vi er vant til, men lægger sig ogsaa hurtigere.

Selve Regattaen begyndte om Lørdagen, Starten skulde ske Kl. 2, og vore Baade ankom til Havnen ved 11-Tiden, saa vi fik travlt med at pakke ud og rigge til for at naa Starten. Starten foregik i meget let Luft, som efterhaanden døde helt hen, hvilket jo var til stor Gene for de danske Baade, der som Følge af større Vægt, kræver mere Luft for at kunne klare sig. Den ene danske Baad, Helge, kom ind som Nr. 10, og den anden, Viking, som Nr. 12, af 12 startende Baade.

Næste Dag var lidt mere Luft, og det forbedrede da ogsaa paa Resultatet, Helge kom ind som Nr. 6, og Viking stadig som Nr. 12. Om Eftermiddagen sejledes der igen, og Resultatet blev det samme som om Formiddagen. Det sammenlagte Resultat af Timeracet blev: Rochester 60 Points, Kingston 45 Points, Montreal 52 Points, Chantauguha 20 Points, Danmark 18 Points og Canandaigua 16 Points.

Sidste Dag vi sejlede i Rochester sejlede vi „open Race“, og ved denne Lejlighed laante Viking's Mandskab en amerikansk Baad, som blev placeret som Nr. 5, den anden danske Baad blev Nr. 12.

Efter Sejladserne var der om Aftenen stor Fest og Præmieuddeling. Der var i Forning med det danske Brodersamfund arrangeret et særligt Bord, til hvilket der var inviteret alle danske i Rochester, og der var mødt ca. 55 Danskere, vi havde en yderst fornøjelig Aften sammen.

Næste Dag gik Rejsen videre til Kingston i Kanada, hvor vi skulde deltage i Kapsejladsen med kanadiske Baade, da det vilde blive baade for dyrt og for besværligt at tage vore egne Baade med derover. Det var en helt anden Baadetype vi blev stillet overfor i Kingston, det var ikke Dinghies, det var en Slags brede, flade, klinkbyggede Baade, som ikke sejlede nær saa godt som Dinghies. Af 16 i Kapsejladsen deltagende Baade var der 12 Dinghies, og 4 af disse Kingstonbaade, vi kom ind som Nr. 14 og 15 med kun en Kingstonbaad agter om os.

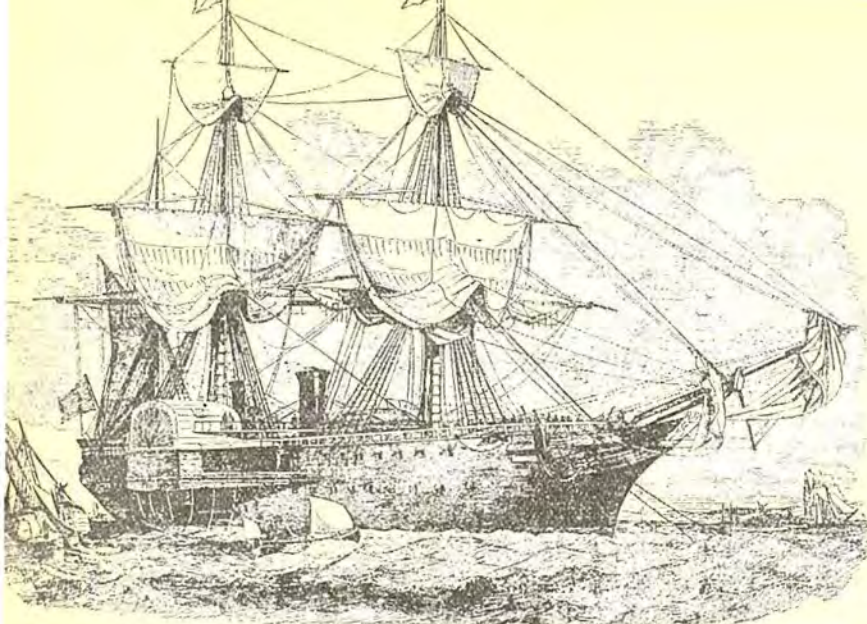
Det kan ikke nægtes, at det ærgrede os lidt, at vi altid skulde have det ringeste Materiale at sejle med, men den sidste Dag i Kingston fik vi to Toronto Dinghies at sejle med, og der fejrede vi da endelig en lille Triumf, idet vi blev Nr. 1 og Nr. 2. Naa, det skal ogsaa indrømmes, at det var et Par af de bedste Baade vi havde faaet fat i.

I Kingston boede vi ombord i en stor Lystyacht, som en af Klubbens Medlemmer havde stillet til vor Disposition, vi blev her ligesom overalt hvor vi kom frem, modtaget med den mest storslaaede Gæstfrihed. Jeg har sjælden truffet saa mange tiltalende Mennesker paa een Gang, som i Kingston.

Dagen efter gik Afrejsen til Rochester. Det var en Hjuldamper fra 1892 vi sejlede med, men den holdt alligevel en Gennemsnitsfart af 17 Knob, d. v. s. lige saa meget som den nybyggede Aalborghus.

I Rochester blev vi modtaget af alle de unge Mennesker i Rochester Dinghy-Association, det er en Samling prægtige unge Mennesker, og vi havde en morsom Aften sammen, og næste Morgen dampede vi saa afsted med Toget til New York, for at tiltræde Hjemrejsen med Drottningholm.

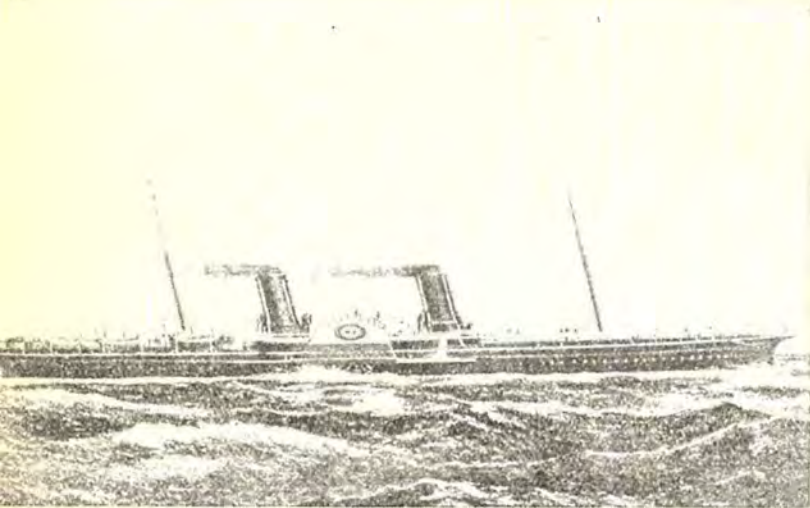
Vi havde haft en vidunderlig Ferie, og medbragte, foruden uforglemmelige Indtryk og glade Minder, en Hilsen til Danmark fra det danske Brodersamfund i Rochester.



Hjuldamperen „Amazonen“, 1851. Den Tids største tømmerbyggede Skib.

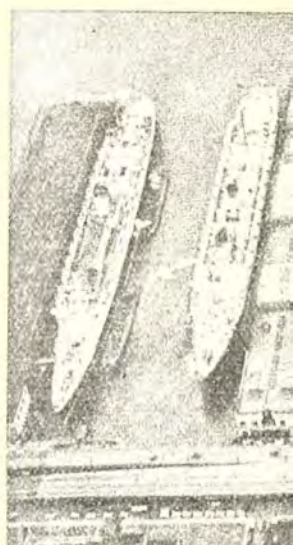
„En særegen Art Skib er vor Tids Dampskib; det er, skjønt ikke meget over 20 Aar gammelt, allerede udført i saadant Tal, at Skibsbygningskunsten ligesom Mekaniken, idet den anvendes paa denne skønne Opgave, har udviklet inden kort Tid en høj Grad af Fuldkommenhed; og vel fortjener det herved, ligesom ved dets Evne til at styres over Havet selv mod Vind og Bølger, al Opmærksomhed“.

ATLANT

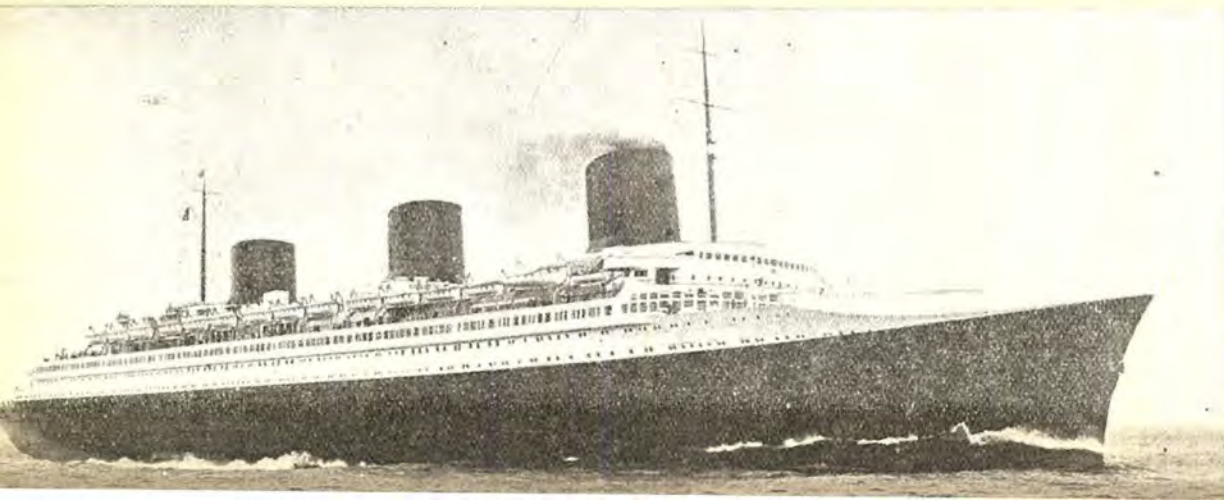


„Ireland“, 1885. 21 Knob.

Saaledes skrev C. W. Eckersberg i 1841 om Dampskibenes Udvikling. Der er snart gaaet 100 Aar siden da, og det er ikke Smaating, denne „skønne Opgave“ har udviklet sig til. „Vikingen“s Redaktionssekretær, Forfatteren Tage Nissen, vil i nær Fremtid i Radioen fortælle om Atlanterhavsfartens Udvikling og Resultater gennem en stor Ungdoms-Udsendelse, sammensat af Skildringer og Hørebilleder. Vi bringer her Billederne af nogle af de Atlanterhavsdampere, der vil blive omtalt i Udsendelsen.



Atlantens Giganter
Rex, Normandi



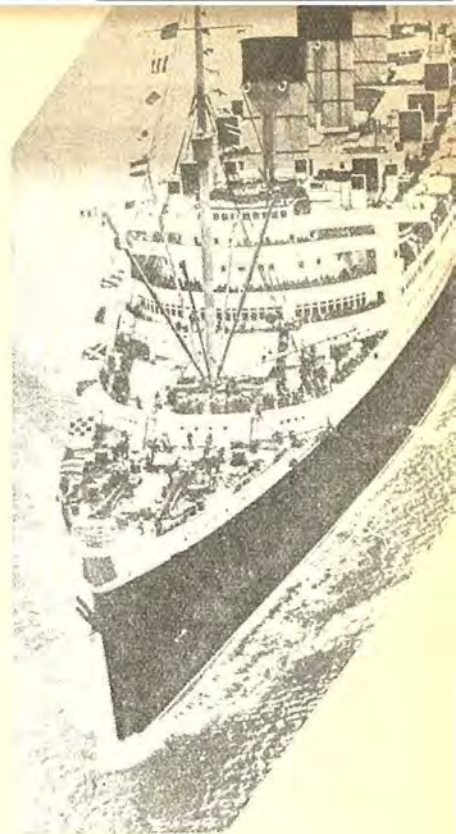
„Normandie“,
Frankrigs Stolt
og „Queen Mar
værste Konkur



„Maureta“

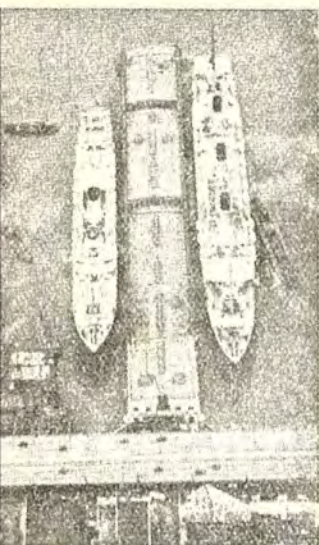


Den italienske Damper „Rex“, der saa kort Tid var Indehaver af det blaa Baand.

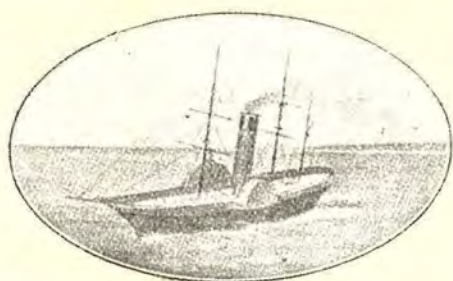


Skibsbygningskunstens sidste Triumf „Queen Mary“.

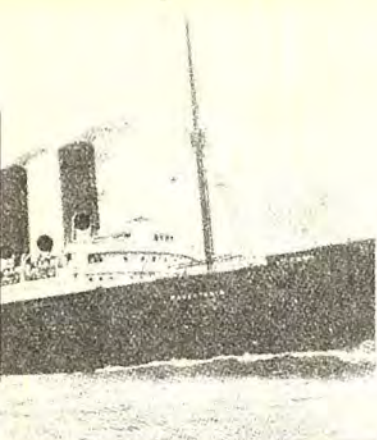
NS GIGANTER



Fra venstre: Europa, Britannic og Berengaria.

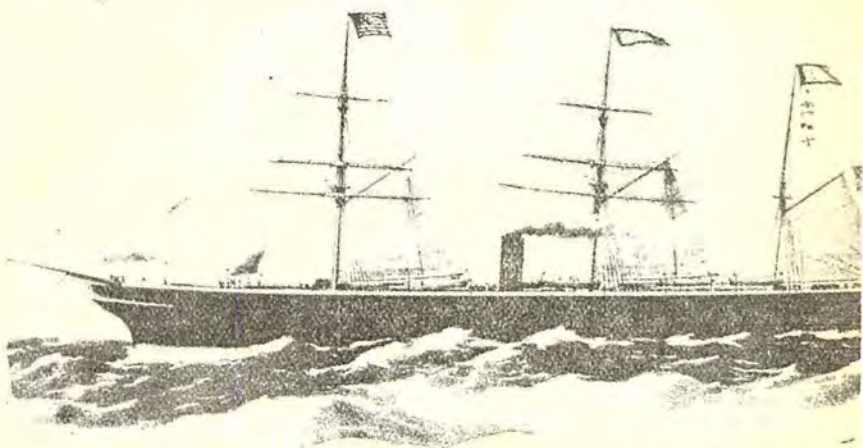


Cunard-Liniens første Ruteskib paa Amerika „Britannia“, 1150 Tons.

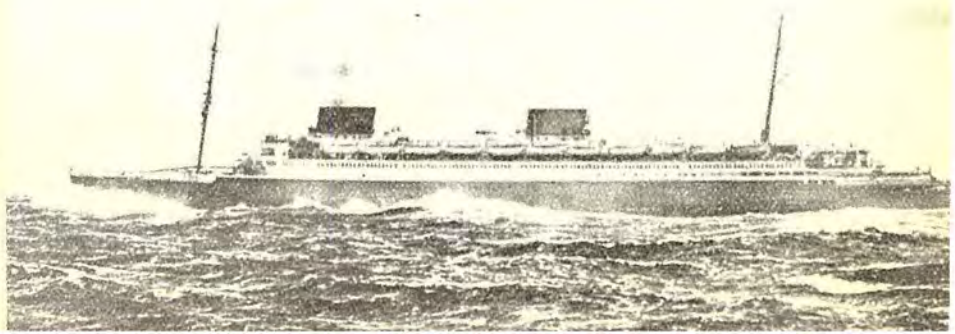


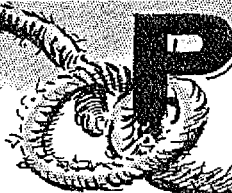
holdt det blaa Baand i over 20 Aar.

Det tyske Mesterværk „Bremen“ for fuld Fart. Det var „Bremen“, der tilsidst vristede det blaa Baand fra „Mauretania“.



Norddeutscher Lloyds første Ruteskib paa Amerika, „Bremen“, der i 1858 aabnede den tyske Amerikafart.





COPYRIGHT
by „VIKINGEN“ KBHVN.

PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af
en der kender ham meget
bedre



Vi var kommet til Kina kort før Jul, og medens jeg drey op og ned ud den elegante Sopromenade, beskæftigede mine Tanker sig intenst med Jackson. Han var for tetsindig. Jeg havde Gang paa Gang advaret ham lmod at færdes alene i Land paa disse urolige Kanter, — men forgæves, — egensindig og stædig, som han var, den store, godmodige Krabat. — Hvad skulde jeg gøre ved ham?



Tilfældet kom mig til Hjælp. Lige som jeg var ved at dreje ind paa en Restaurant, stoder jeg paa to gamle Venner fra Vordingborg: en stor Forretningsmand i Pengeskabs-tachen og en, — naa ja, ikke ukendt dansk Kunstmaler. — Jeg nævner ingen Navne. Jeg har altid betragtet Diskretion som en Æressag. — Safety først (Engelsk).



Vi sjaskede ind paa et Tehus; Gensynet her paa Kanten af Asien skulde fejres, og i Samtalens Lob satte jeg mine to gamle Venner grundigt ind i „Tilfældet Jackson“. Her havde jeg fundet de rette Folk, og inden vi skiltes ud paa Aftonen, havde de to brave Landsmænd lovet mig at give ham — i et Comylighed, naturligvis, — en gavnlig Lærestreg!



Jeg var klar over, at Jackson, den Vovehals, gik i Land samme Aften og lagde Sagen helt i mine to Venners Hænder. De glædede sig som to store Børn til denne herlige Spøg, og vi afvulte at mødes allesammen, efter at Foretagendet var heldigt tilendebragt.



Det var blevet mørkt, og kort efter saa vi Jackson komme anstigende, rolig og ubekymret, som gik han hjemme i Kattesurdet. Saa snart jeg havde vist mine to Venner ham, saa jeg var sikker paa, at de ikke tog fejl af Musnummeret, saa jeg dem bruse lige hen imod ham, — klar til et lille rask Slagsmaal.



Jeg selv trak mig tilbage. Af rent pædagogiske Grunde maas Jackson end jo selvfølgelig ikke vide noget om, at jeg stod som Arrangør af „Overfaldet“. — Altsaa: jeg gled, som man siger i de flere Kredse i Selskabslivet. — Borte havde taget mig.



Jeg gik ned ad Sopromenaden og betragtede det herlige Panorama, der udbredte sig for mine Øjne! Jeg smilede fint, medens jeg tænkte paa Jackson og mine to Venner. — Saa besluttede jeg mig til at drive op paa et Tehus for at faa Tiden til at gaa lidt behageligt.



Men jeg standsede brat i Døren. Der sad Jackson og mine to Venner ved et overdaadigt dækket Bord og i Perichumor. — Ak ja, Jordkloden er lille. Nordens Søner træffe hinanden selv i de fjerneste Afkrage af Geografien. Men dette her havde jeg nu alligevel ikke regnet med!



Kort! Jackson og de to andre var — Soldaterkammerater!!! — Det kunde jeg jo selvfølgelig ikke vide, — og dermed er alting sagt. Skønt jeg egentlig havde andre Planer for, overtalte Jackson mig til at være med i Gildet. — under Henvisning til den sig nærmende Jul, det store Vrovichoved.

Kapergasternes Julehjemtur

Af KAY LARSEN

DET er ikke mig, der fortæller. Jeg genfortæller. Og ingen ved bedre end en Historiker, at de sandfærdige Beretninger, som er gaaet gennem tre Generationer, ender med at blive lidt afrundede, selv om Fortællerens egen Oldefader var Hovedpersonen, og Bedstefaderen selv har hørt ham fortælle den.

Endnu lever der Efterkommere af de her i „Historien“ nævnte Personer, og af Hensyn til dem har jeg tilladt mig at ændre lidt ved Navnene, men ikke ved Historien, for det er den for god til.

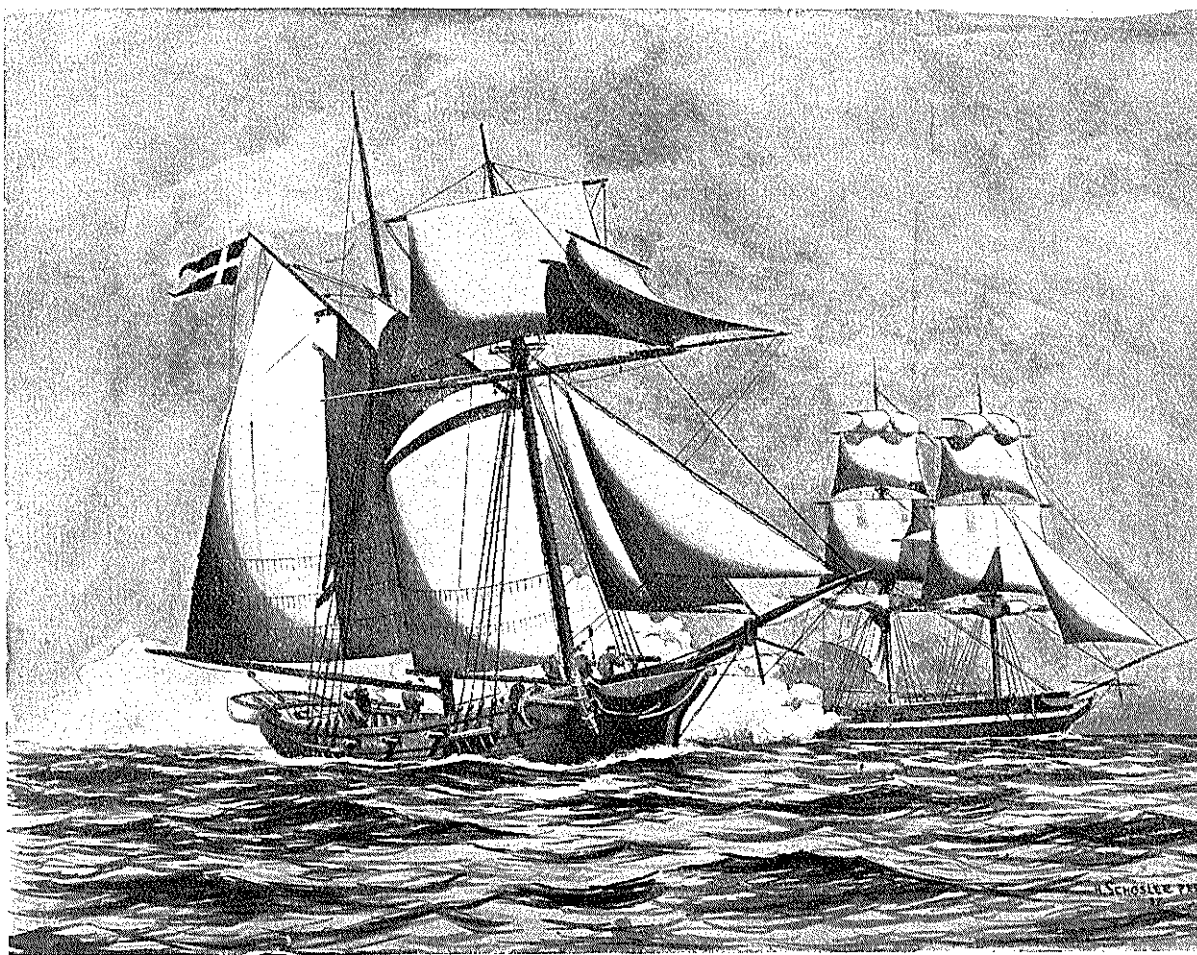
Nu skal De høre, hvordan Toldforvalter Rasm. P. Jansens Beretning lyder som Kapergasternes Julehjemtur i 1808. Hans Bedstefader har den fra sin Fader, Kaperfører Eskild Eg's egen Mund.

Eskild Eg havde været ude i Kattegat og Skagerak

siden August Maaned med Kaperskonnerten „Rampus“, en brillant lille Sejler paa 18 Tons, med hele 28 Mands Besætning. Seks Kanoner og to Svingbasser! „Rampus“ havde ikke behøvet at gaa længere ud, for der var nok at gøre i det Farvand, nok at jage og nok at hale. To Priser var sendt ind til Aalborg og én (lidt tvivlsom) til København, og da nu Besætningen var tyndet ind ved Afgivelsen af alt det meget Prisemandskab, maatte „Rampus“ holde op for den Gang, ligesom en Dampner nu, naar den ikke har mere Kul.

Paa Hjemrejsen observeredes d. 18. December en Brig, og der blev gjort Jagt paa den store Sejler, skønt „Rampus“ med sine 8 Stykker Skyts kun havde 10 Mand tilbage til Kamp og Sejlføring. Ud for Kobbergrunden kom Briggen paa Skudvidde, og saa begyndte Skydningen, — ganske vist først fra *Briggen* Side!

Saa begyndte
Skydningen —
først fra
Briggen Side.



Kanonér Lindkvist paa „Rampus“ svarede foreløbig kun med den store Svingbasse forude; den battede bedst. Briggen viste sig at være en „Lettemark“, et armeret Koffardiskib, paa 6 Kanoner, og der saa ud til at være en Snes Mand paa den. Den skød hurtigt, men som de fleste Ikke-Professionister: for højt.

Nu skulde vel nok „Rampus“ have holdt sig fra Briggen, men den saa ud til at være et Førsejlskib med gode Sager til de engelske Orlogsmænd, og derfor brølede Kaptajn Eg i sin Raaber ud til Folkene: „Vil I hjem til Mor, Børnlille, eller skal vi tage Drengen dér med?“ Folkene vilde have Drengen med.

Det gjaldt om ikke at ramponere Briggen, saa den ikke kunde sejle. Man maatte ind paa Livet af den og fyre paa Mandskabet med Straasække. Velan! „Rampus“ løb den nær, gav den af begge Svingbasserne og af de tre Kanoner af Bredsiden, mens Eskild Eg selv, Næstkommanderende Sibrandt, 3die Styrmand og to Matroser skød efter Kaptajnen med Musketter. Det gjorde storartet Virkning. Kaptajnen og mindst 7—8 Mand segnede, men netop som „Rampus“ vendte for at give sit andet Lag, fik den et Skud i Vandgangen, vel nærmest ved en ubehagelig Tilfældighed, for Briggens Kugler gik ellers over den lille Skonnert eller gennem dens Sejl.

Naa, „Rampus“ blev vendt og skød videre, skønt Vandet fossede ind i den gennem et iøvrigt meget pænt, aldeles rundt, Hul. „Tømmermand, er du dér,“ brølede Eskild Eg, der knap kunde se to Alen frem for sig for Krudtrøg, men lige efter saa han Tømmermand Pederstrups Gump over Lønningen og hørte Hammerslag. Der blev sænket et Topsejl over Hullet og knaldet Brædder paa det paa Maa og Faa med 4-Tommersøm, og saa løb Pederstrup med Skibsdrengen Michael Hornbek ned i Rummet, hvor de stoppede Michaels Dyne i Hullet og smældede Brædder over, pjaskende i Vand til Knæene.

Oppe paa Dækket gik det varmt til. Tre Mand maatte lægge sig, og to Mand hjalp dem med at binde Klude om de blødende Saar. Eskild Eg skingrede i Raaberen: „Hej, Gutter. Eet lille Nap til! Og saa holder vi op for i Aar. Men Drengen dér skal med ind til Julefest!“

Det lød tosset til Situationen, men dejligt djærvt, og Folkene brølede op. Og hvad enten nu Briggens Folk ikke kunde lide at høre det, eller de troede, at nu kom Entringen, saa løb de under Dækket.

Entringsstyrken kom til at bestaa af tre Mand: Eskild Eg selv, Kanonéren og Dragør-Jansen, der roede dem over. Det var et Vovestykke. „Hils hjemme,“ raabte Eg ved Affarten, „men tøv et lille Kvarter.“ Paa Briggens Dæk var der tomt med Undtagelse af de mange, der laa og stønnede, og enkelte, der laa tavse. Sigbrandt havde faaet Ordre til at sejle, hvis Briggens Mandskab gjorde Kaal paa Eg og Lindkvist. De to gik rundt og fornagledede Kanonerne, og Eskild Eg tog saa Raaberen og varskoede „Rampus“: „Hej, tøv lidt endnu. Det gaar saa gelinde.“ Og saa gav han sig til at hive Haandvaabnene overbord.

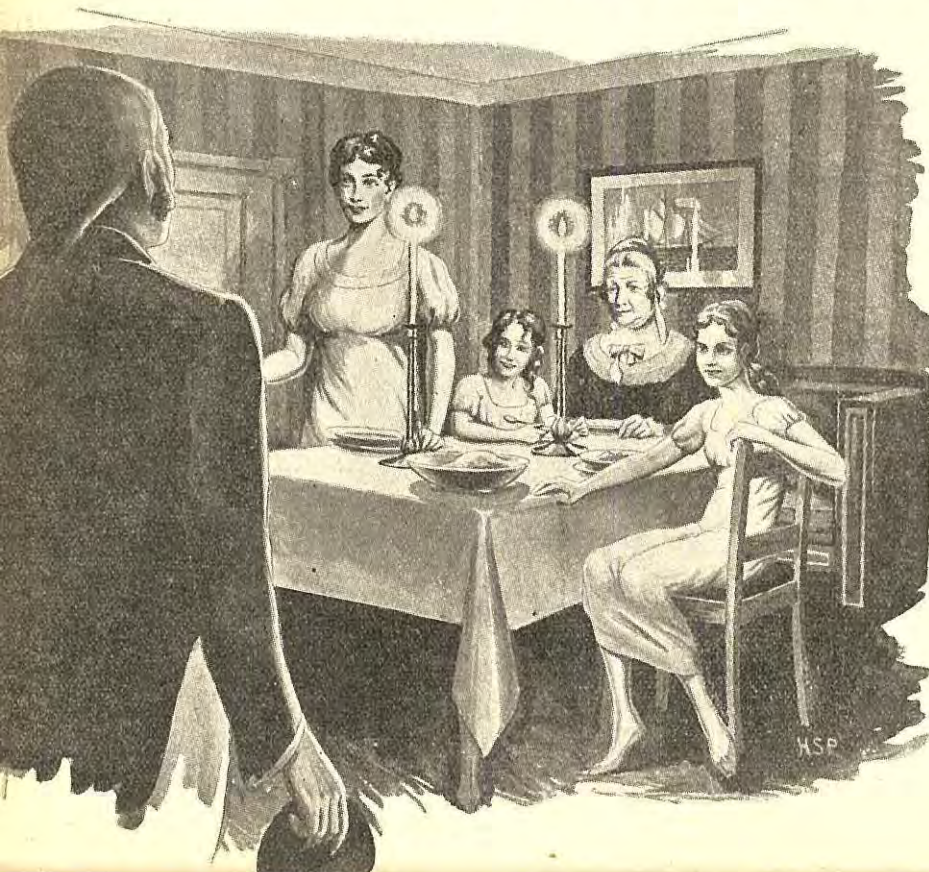
Lidt efter roede Dragør-Jansen de to Entregaster til „Rampus“, der saa fik Lov til at drive lidt af. Der dukkede nu et Par Hoveder frem over Lugekarmen paa Briggen, og Eskild raabte paa daarligt Engelsk: „Kan I saa faa Skuden til Vinden og styre ret Vester i. Er I i Vej inden 10 Minutter, saa sparer vi Jer denne Gang og lader være med at skyde Jer ned. Det er jo ellers det nemmeste, — i Røverhundel!“

Der kom straks efter en 7—8 Mand paa Dækket, og de fik Fart paa Skuden. I nogen Afstand fulgte „Rampus“, der paa nærmere Hold ikke var skøn at skue. Sejlet og Brædderne over Lækken pyntede ikke, Storsejlet lignede en hollandsk Ost med alle sine Huller, og de fleste af Folkene havde et eller andet Saar.

Kaperførerens venstre Øre var ramt af en Kugle eller en Splint, og Blodet vedblev at dryppe ned paa Skulderen. Han stod forude og dirigerede Briggen med Raaberen. Omkring den store Svingbasse opholdt Sibrandt, Lindkvist og en Matros sig, stadig sigtende paa Prisen, parat til at skyde. Trætte var de paa begge Skibene.

„Jæ tror min Sali . . . , at jeg tænker paa den gamle Kone derhjemme,“ drøvede Eskild et Par Timer senere, da man havde faaet Hals i Sigte. „Kommer vi godt ind med Drengen dér, svipper jæ til Kongens København i Julen.“ Henne ved Svingbassen gryntede man bifaldende.

Ved Middagstid kom en Lods ud fra



De vilde rejse sig og stirre paa ham.

Hals, snart efter viste der sig et Par af vore Kanonbaade. Ja, for at korte af paa Historien: Om Aftenen laa baade „Rampus“ og Briggen „Orion“ i Aalborg. Fangerne afleveredes, baade de levende og de døde, — de haardest saarede kom paa Sygehuset, og Kaperfører Eg og hans Folk indlogerede sig i „Det hvide Lam“. De drak nogle høje Bægere og gik til Køjs.

NÆSTE Dag gik med Forhør og meget andet. „Rampus“ overlodes til Reparation hos en Skibsbygger. Og saa kom den ene Jøde efter den anden: Næppe havde Kaperføreren skrevet „Mandsedler“ og „Beviser“ ud for sidste Tur, før Jøderne var der for at købe Prisegaster billigt. „Orion“ var sikker nok paa Prisedom. Værsgod: Rede Penge.

Eskild Eg solgte selv; han vilde til København i Julen; alle solgte. Og saa d. 20. om Morgenen var der klart Bord. De Saarede fik en Afskedsvisit og rigeligt med Penge til at komme over Julen med. Der var bestilt Ekstravogn med gode Heste til de 8 Mand, der skulde rejse. Flere var der ikke. Nogle var jo borte med Priser, nogle paa Hospitalet; de øvrige svirede og sværmede ude omkring og lod sig ikke se. De otte havde deres Penge i Behold til Kvindfolket derhjemme, — Mødre, Koner og Kærester. Der skulde ordentlig vanke *Gaver, Kræs og Nikser* til dem i Julen.

Godt forsynet med lækre Madposer og med Vin i store Bimpler kørte de otte afsted; de fleste af dem sang. Det skulde gaa muntert og fremfor alt *rask*. Ved de privilegerede Kroer lejedes ny Vogn med friske Heste. Der kunde ikke ventes paa Deligencer. Der blev spist hurtigt og flot, — og saa afsted igen. Der vankede godt med Ekstrapenge og Gibbernakkere til Kusken, og han kvitterede med at bruge Pисken flittigt paa Hestene.

Ved Ankomsten til Fredericia var Gasterne i overdaadigt Humør. De bordede en Færgeskude, der laa og ventede paa Vind, verfede et Par Jøder og Bønder ud, stak dem godt med Penge for at de ikke skulde raabe paa Politi, og roede med egne Hænder Skuden ud af Havnen, mens Færgemanden og hans Karl stod maabende, tilfredsstillede med den Sum Penge, der var mere end fire Gange Taksten. Til Søs hjalp en lille Brise til, og Kapergasterne betraadte Fyens Kyst under Sang og med megen Lystighed.

TØJET havde de ikke faaet Tid til at skænke en Tanke. Flere var blodplettede, fire var forbundne, selv Eskild Eg havde maattet lægge Bind om Hovedet for det Øres Skyld. Flotte var de ligegodt, syntes de, med Skærf, Huggeter og al anden Kaperstaffering. I Middelfart sov de lidt, spiste lidt, drak meget og kom til Vogns igen. Sovende rullede de over Fyens Land. I Odense tog de en forhutlet Mand med op at køre, da han bad „Herskabet“ saa pænt derom, og Pederstrup gav ham 2 Mark. Sovende rullede de videre, dennegang i aaben Vogn, men vaagnede i Nærheden af Nyborg ved at Tøsne, drevet af en raa og kold Nordøstenstorm, plaskede dem i Ansigtet. Da var den forhutlede Mand forsvundet — med Pederstrups Pengepung. Han blev

meget ked af, at han ikke havde noget med hjem til „Madammen“, men saa pungede de andre „Rampus“er ud, saa at han fik omtrent ligesaameget, som de selv havde.

Da de otte Kaperkarle i Slud og Pjask kom ned til Nyborg Havn, kunde de ikke faa en eneste Færgemand til at gaa ud i det onde Vejr. „Jæ vil min Sali . . . afsted“, sagde Eskild Eg; „nu er der kun halvandet Døgn igen, og jæ vil holde Jul hos den gamle Kone.“ De bød dobbelt Fragt, firdobbelt, men Færgemændene skulde ikke have noget af at sætte Livet til.

„Saa køber vi en Skude“, sagde Eskild. Ingen vilde sælge. Jo, tilsidst var der dog en gammel Fyr, der vilde afhænde sin Smakke. Den saa til Gengæld ud som om den frivillig vilde gaa nedenunder og hjem af bar Gebræklighed. Kaperne betalte den ved Sømmenskjud, hver mer eller mindre efter Charge og Stilling ombord i „Rampus“. Det hulede svært i Pengene, men de djærve Gutter mente, at „Kællingen“ derhjemme nok blev mere glad for at se dem selv end deres Penge.

Og saa til Søs — ad Korsør til, mens Folkene ved Havnen rystede paa Hovederne. Udenfor Knudshoved greb Storm og Strøm haardt fat i den sølle Skude. Det knagede ulykkesvarslende i det gamle Skrog. „Karhænde, vi sku' ha' biet lidt“, drævede gamle Sibrandt, men Eskild raabte: „Bi du kuns, Sibrandt, jæ vil min Sali . . .“ Stormen peb. Der blev ikke talt mere, for det blev til et Basketag med Døden. Sejl maatte mindskes, Eskild passede selv Roret, og de øvrige 7 lænsede Vand ud af Skuden med deres Hatte.

MED yderste Nød kom Skuden Nord om Agersø. Udfor Skelskør gik det galt. Den gamle Mast knækkede som et Straa, og Sejl og den løsgaaende Mastestump maatte kappes med Huggeterne. Videre gik det paa bedste Beskub. Aarer battede ikke meget i den Storm. Det var en ond Nat. Ingen sagde noget, ikke engang Eskild.

Ved Daggry skimtede de Skelskør. Saa raabte Eskild: „Ska' vi saa ta' et sidste Tag, Manne, og naa hjem til Kvindfolket. I Aften er det Juleaften.“

De sled, de otte fra „Rampus“, Kaptajn, Sibrandt, Lindkvist, Dragør-Jansen, hele Banden, og de fik virkelig, selv forbavsede, drevet Skuden op paa Stranden. Bunden smadrede; Færgesmakken var paa Sekunder en Slat omskvulpende Stumper og Stykker, men de otte holdt, nogle dog kun saadan lige naft og maatte hjælpes i Land af andre.

En Tid sad de ved Stranden og sundede sig. Alle havde i den sidste Omgang smidt Kavajerne for bedre at kunne ro, eventuelt svømme. Flere havde mistet deres Penge, og da de gjorde deres Pengebeholdning op, viste det sig, at Kaptajn Eg havde 20 Dalere og Resten tilsmænnen 12.

Der blev Mismod ved det, særlig da det føg hæsligt endnu, og der var knapt med Tøjet. „Ja, ja“, sagde saa Eskild Eg, „jæ vil min Sali . . .“, og saa stod han op, hankede op i gamle Sibrandt, der var svært medtaget, og fik de andre paa Benene.

Med uhyrlig Møje naaede de otte Skelskør. Her maatte Sibrandt efterlades i „Hjorten“ med 6 Dalere til Trøst. Varm Mad blev der ikke Raad til nu. Bimplerne blev fyldt med Brændevin, og hver fik et halvt Rugbrød med, og saa kørte de 7 „Rampus“er til Slagelse. Der kom en Matros i Tanke om, at han havde en Moster, som han godt kunde tænke sig at glæde med et Besøg. Han blev efterladt med en Daler. Og saa gik Kørslen videre. I Ringsted var der et længere Ophold, inden der kunde skaffes Vogn.

Kaptajn Eskild holdt „Skibsraad“ med sine 5 Trofaste. De blev enige om, at det ikke kunde nytte Kvindfolket derhjemme, at de døde af Sult efter at have overstaaet Druknedøden. Og saa aad de en knippel Middag til 8 Rdlr. ialt. De var trykkede ved Tanken om, at der ikke blev Raad til Gaver, men det kunde jo vente til efter Jul, naar der blev lukket op i Rederiet.

Saa agede de til Roskilde i løftet Stemning, og da de kørte dér fra, havde de lige Penge til at betale Vognen for.

KL. 5½ Eftermiddag naaede de Vejs Ende: „Sorte Hest“ paa Vesterbro. Her skiltes de 6 „Rampus“er. De sidste 8 Skilling overlodes naadigt til lille Michael Hornbek, der var noget slukøret efter Rejsen. Dragør-Jansen sukkede dybt; han havde endnu en lang Vej hjem. Afskeden blev kort og ikke særlig kær.ig.

Paa Hjemmarchen til Lille Strandstræde tænkte Kaperfører Eskild Eg paa en Lystighed, han skulde knalde af ved Hjemkomsten, men det skortede høm paa Opfindsomhed. Han var saa mærkelig tung baade i Hovedet og i Benene.

Nu sad nok allerede Ellen derhjemme med de to dejlige Unger og saa gamle Svigermor ved Bordet. De manglede ikke noget i Huset. Børnene havde faaet Gaver, og nu skulde de til Risengrøden med Mandelen i. Lysene brændte i Stagen paa Bordet, og Svigermor bad Bordbønnen paa saadan en egen stille Maade, saa selv en haardkogt Sømand kunde blive blød om Hjertet ved det. De vilde rejse sig og stirre paa ham. Og han saa nok ikke køn ud.

Hvad skulde han saa sige. Det blev nok ikke nogen Lystighed. Han vilde bare sige: „Goddag i Stuen og glædelig Jul! Jeg har slet ingenting til Jer, det maa I undskylde, bare mig selv.“

JA, se, sluttede Toldforvalter Rasmus P. Jansen sin Beretning: Det blev nu aldeles ikke til nogen Tale

af Kaperfører Eskild Eg, da han kom hjem paa første Salen i Lille Strandstræde. De stirrede nok paa ham, men saa var det Ellen, der sagde ganske stille: „At du kom hjem, Eskild, det var dog den bedste Gave, Gud Herren kunde give os.“ Oldefar skal have sagt, at det var den bedste Jul, han nogensinde oplevede, endskønt han var „saa sært mødig i Helligdagene,“ men det var jo ikke saa underligt, saaledes som Julehjemrejsen formede sig for de otte „Rampus“er.

Havets Kæmper



Den tyske Damper „Cap Arcona“ fotograferet fra Luftskibet „Hindenburg“.

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| GÖTA | ARCHIMEDES |
|  Baadmotorer 2½-7 HK fra Kr. 357,00 Incl. Tilbehør |  Eneforhandler: SVENSK MOTOR A/S Havnegade 41 Telf. Centr. 7024 Paa-hængs- motorer 2-20 HK |
| LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raaoie- & Dieselmotorer | |

| | |
|-----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------|
| Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff. | |
| (Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler) | |
| AALBORG | |
| Lloyds Agentur Befragtning, Klarering, Assurance | Telegrammer „MARITIME“ Telefon 4120 Statstelefon 16 |

★ En Juleaften paa Havet ★

Jeg skal i det efterfølgende ganske kort berette om en Tur, jeg var med til paa min første Styrmandsrejse, en Tur, der nænt kunde være blevet den sidste.

Den 20. December 1901 afgik vi fra København med S/S „Sjælland“ bestemt til Burntisland i Skotland for at laste Kul tilbage til København. Som det ofte er paa den Aarstid, var det ogsaa den Eftm. et rigtig grimt Vejr med Regn og Slud, da vi forlod Hovedstaden og gik ud gennem Broerne. Vinden var S.V., men da vi kom Sundet ud, skagede den rundt til N.V. og Nord, og da vi passerede Skagen var det fint Vejr med flov N.Ø. Vind. Alt gik sin vante Gang og vi talte saa smaat om, at der ikke var noget i Vejen for, at vi kunde faa Juleaften ved Land, og da vi vidste, at Hovmesteren havde sørget for at faa Julegaasen med, var vi glade og forventningsfulde ved Tanken om at fejre Højtiden med Skibet godt fortojet i sikker Havn. Den 25. Dec. skulde vi have Fyret paa „May Island“ i Sigte, men den Dag lige over Middag sprang Vinden N.N.Ø. og i Løbet af utrolig kort Tid blæste det op til en rigtig Storm med tæt Sne, saa det var umuligt at se ud over en Skibslængde fra os. Skibet, der var i Ballast, slingrede voldsomt, hvorfor det besluttedes at lægge den op mod Søen og afvente Bedring. Vinden tiltog, og Skibet kunde ikke holdes op mod Søen, men drev af, og der var intet at stille op, udover at vente paa, at det skulde flove og klare op. Paa første Vagten sprang Boltene i Højtanksdækslerne, og disse kom i Drift og slog fra den ene Side til den anden, og der var Fare for, at de skulde beskadige Skibssiden, hvorfor alle Mand blev sendt ned paa Tankdækket for at bringe Dækslerne paa Plads; dette Arbejde var forbunden med stor Fare under Skibets stadige og voldsomme Slingren. Første Vagt og Hundevagten gik, og først hen paa Morgenstunden lykkedes det at faa Dækslerne paa Plads og nye Bolte i. Da dette Arbejde var forbi, og vi kom op paa Broen, hvor Kapt. Sonnichsen befandt sig og selv havde haft Roret under Arbejdet, var han klar over, at vi maatte være inde i Nærheden af St. Abb's Head, og paa Søen kunde man mærke, at den brød fra begge Sider. Der var intet andet at gøre end forsøge at faa Skibet til at styre og komme ud over, Maskinen fik Besked paa at sætte alle Heste til, og da vi var ved at dreje op mod Søen,

fik vi Kending af St. Abb's Head, som var lige i Læ, og ru gik det med alt hvad trække kunde mod Barns Ness, som vi var heldig at faa Kending af, og da nu Dagen brød frem og Snetykningen tog af lige som Stormen, var det med højt Humør vi passerede Bass Rock og Inchkeit for med Eftermiddagshøjvandet at blive lukket ind i Burntislands Dock ved Mørkets Frembrud Juleaften. Vi var nu bjerget og i sikker Havn, og Kapt. inviterede os ind i Kahytten til sig for at fejre Juleaften efter den haarde Torn, vi havde udstaaet og var sluppet godt fra. Det blev en sjælden smuk Juleaften. Hovmesteren havde, som tidligere meddelt, Julegaasen med hjemme fra, og denne blev serveret med alt Tilbehør. Humøret var højt, og Kapt. lagde ikke Skjul paa, at han ikke havde ventet, at vi var kommen i Land til Højtid. Talen gik lystig, men da Stegen var spist, kom Hovmesteren ind med en stor Lagkage som Kaptajnsens Hustru havde givet Hovmesteren til at servere efter Julegaasen. Paa Kagen var i Sukkerbogstaver anbragt Ordene „Glædelig Jul i Sjælland“, og da Kaptajnen fik at vide, at det var hans Hustru, der havde givet den med til Festsaftenen, blev han rørt, og man saa et Par store Taarer i hans Øjne, og vi var klar over de mange Tanker, der løb gennem hans Hjerne ved denne Efterretning, og vi var alle umaadelig glade over, at Fruen havde haft saa smuk en Tanke. Da Kapt. havde sundet sig, rejste han sig og mindedes dem derhjemme - faa, men gribende Ord, og da vi yderligere havde tilbragt en kort Tid sammen, gik hver til sit, glad og tilfreds med at have tilbragt en saa dejlig Aften, som der egentlig ikke havde været Udsigt til, da vi drev rundt i Snestormen.

Carl Nielsen.



Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1282

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

Toldbodens Motorfærge og Transportforretning

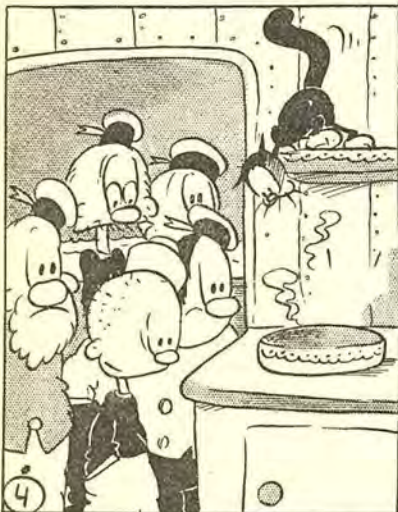
N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

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

KOKKEN SOFUS

LARSEN
PETROLEUM
OG CO.



En Torpedobaads Julefest

i Storebælt

DET var Juleaftens Dag — efter Almanaken i hvert Fald, — for hverken Vejret eller Omgivelserne, ja ikke engang noget i ens eget Indre tydede paa ret meget i den Retning.

Det blæste friskt af Nordvest. Himlen var overtrukket, og der stod endnu nogen Dønning fra den sidste „Ryger“; men Baaden gik støt gennem Søen. 2 Kvartmil mod Vest-Nord-Vest, saa Bagbord haardt over og 2 Kvartmil Ost-Syd-Ost. Et Flagsignal smældede fra Toppen — det betød uden Høflighedsfraser, at Sejlads i det Farvand var forbudt, og Kanonen, som stod klar paa Fordækket, saa ud, som om den var i Stand til at forlange det respekteret. Oppe paa Broen stod Chefen og Rorgængereren, og i det hele indtog alle om Bord i Hans Majestæts Skib den af Skæbnen og Marineministeriet fastsatte Plads.

Det hele gik dæmpet og stille, lige fra Skruens ensformige Omdrejning til Øjnenes langsomme Søgen over den graasorte Sø; men der var intet, hverken Røg eller Sejl, der dukkede op i Horisonten. Da Solen gik ned, faldt Baadens Styrbords Anker ganske sindigt af sig selv ned paa den Plads midt i Sejlløbet, hvor det vidste, det skulde ligge. Skruen stoppede op, da den hørte Kættingens Raslen i Klydset, og de to Projektører lukkede deres Øjne op og lagde en bred Lysstribe til hver Side tværs over Farvandet.

Jens, det var Rorgængereren, og Chefen gik ned fra Broen for at lave sig til Julefesten.

Klokken 6 forsamledes Besætningen nede forude om Juletræet. Det var lille, for der var ikke højt til Loftet; men Lysene straaledede, og paa Bordene dæmpede saftige Flæskesteg, og der var Punch i den store Kobbergryde, og forresten var der ogsaa Øl og Risengrød og 5 Æbleskiver pr. Mand — det var Rationen — og paa Juletræet havde Baadsmændene najet alle de smukke Ting op, som venlige Folk inde paa Landjorden havde sendt om Bord. Ansigterne begyndte at se glade og forventningsfulde ud; men først skulde der jo lidt Alvor til. Julestemningen havde pludselig lige som en tyk Taage sænket sig over Skibet, og da Chefen havde læst den Prædiken op, en pæn gammel Mand, rimeligvis med hvidt Skæg og Guldbriller, inde i Land havde skrevet for Flaadens Matroser, blev man, som Kokken sagde bag efter, ligesom lidt tyk i Halsen, og derefter lød alle 50 Stemmer kraftigt med, da Harmonikaen faldt ind med de gamle kendte Julesalmer.

Hvis saa bare Chefen havde kunnet ladet være

med at sige det om dem derhjemme — det ødelagde næsten det hele igen; men det var dog rart, han gjorde det alligevel, — og saa kom Turen til Risen-grøden.

Henne agter var der ogsaa pyntet og dækket Julebord, og da Sangen atter lød forfra og forkynede, at nu gik det ud over Punchen og Æbleskiverne, satte Hovmesteren netop en duftende Gaas paa Bordet.

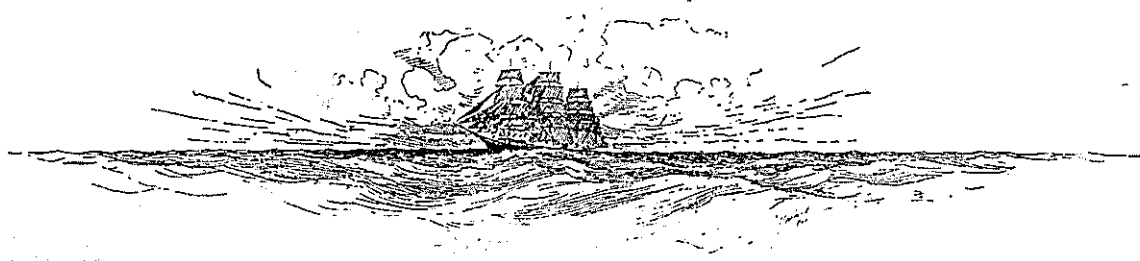
Saa var det, det skete, der muligvis gjorde den Juleaften lidt usædvanlig, i alt Fald i Sammenligning med dem, der holdtes i Land: Lige da Chefen havde benyttet sin Stilling til at bemægtige sig Kilebenet, lagde han sig lidt voldsomt og tilsyneladende ganske umotiveret tværs over Bordet. Lamperne gik ud, og hele Anretningen fløj ned over de ulykkelige, der sad i Læ, samtidig med at en halv Pøs Glasskaar og ca. 10 Pøse Vand røg ned gennem Skylightet. Baaden var kommet til at ligge med Sø og Vind tværs paa Grund af Strømmen, og en Sø var brækket ind over Agterdækket og havde slaaet Skylightet ind. Henne forude var et Fad Æbleskiver, og hvad der var det værste, den kun halvtømte Gryde med Punch capsized.

Der maatte gøres noget; saadan kunde Baaden ikke ligge. Ankerkættingen blev stukket ud med en Bøje paa Tampen.

Chefen og Rorgængereren stod atter paa Broen. Skruen gik atter rundt, medens man nede om Læ klarede op, for saa godt som muligt at tage fat igen.

„Det var kedeligt, Jens,“ sagde Chefen. „Ja, Punchen røg og Æbleskiverne med,“ svarede Jens. „Ja, min Gaas fløj sin Vej,“ sagde Chefen. Han havde sagt det ganske stille. „Fik Løjtnanten ingen —!“ Jens ligesom sank i Knæ; men i samme Nu rettede han sig, et rask Greb i Lommen og en varm Æbleskive blev trykket ganske flad i Chefens Haand. „Jeg bjærgede 5, da jeg sprang op,“ forklarede han trøstende.

Chefen betragtede tankefuldt den skytunge Himmel, spiste sin Æbleskive, og ganske dæmpet mumlede han, idet han drejede Hovedet om mod Jens: „Styrbord, Vest-Nord-Vest.“ Nord-Vest.





Bark „Alice af Le Havre, bygget 1897 af A. Dubigeon i Chantenau, Nantes, til et Rederi i Le Havre. Var 1511 BT. Fik senere Navneforandring til „Mariota“, „Maria Madeleine“ og solgtes til Norge og fik Navnet „Systjerne“ af Sarpsborg. Fra Christianssand købtes Skibet 29. Juli 1910 til Odense og fik Navnet „Albert Høeg“. Det grundstødte og forliste 14. Febr. 1920 i Gøteborg Skærgaard, Skakenslods Bertelsen og 13 Mand druknede, deriblandt Caprin M. J. Lauritzen. Skibets Værdi og Assurance var 750.000 Kr. Kun 4 Mand bjergedes i meget forkommen Tilstand. Skibet var paa Rejse Savanah—Nyborg.
(Fra Lods Gruelunds Samling).

KATTEN



med det afhuggede Øre

FORTÆLLING FRA NYBODER

NED gennem Enhjørninggade fejede en frisk Storm af Nordvest Sneen bort fra Gadens toppede Brosten og lavede store Driver op ad de to lange Husrækker. Den rev i Vinduesskodderne, der klappede frem og tilbage, og som sammen med de løse Hængsler og Vridere satte Bas om Mellemstemme til Vindens hylende Melodi.

Koldt og raat var der udenfor, men inde i Kanoner Søren Lunds lille Stue var der lunt og rart. Henne for Bordenden satte gamle Sivert, Søren Lunds Fader, sig mageligt tilrette i Lænestolen.

Det var Juleaften 1851. Sivert havde hos sin Søn fejret Festen paa den gode, gammeldags Maade med Grød og Gaasesteg, Juletræ og Gaver. Hans lille trivelige Svigerdatter havde faaet Børnene i Seng, og omkring Bordet, hvor de varme Æbleskiver og den velfyldte Punchebolle fyldte Stuen med en sød tillokkende Duft, sad han nu og snakkede gammelt med sin Søn og et Par gode Venner.

„Vorherre holde sin Haand over de Stakler, der maa fejre den hellige Aften paa Søen i Nat!“ sagde Madam Lund, medens hun gik og stillede Glas frem. „Jeg synes, at Stormen tuder saa sært uhyggeligt i Aften!“

Den ta'r godt fat, Mor, — men ellers har vi det da rart hyggeligt her inde.“

„Det har vi, Søren,“ svarede den lille Tømmermand Aller, „men for Resten synes jeg, at Madam Lund har Ret i, at Vinden hyler saa underligt. Det er ogsaa, som om Uvejre er langt mere uhyggeligt paa en hellig Aften, end som almindeligvis. Kan I høre, lyder det nu ikke fuldstændig, som en Kat sad og hylede udenfor Vinduet?“

„Du er overtroisk, lille Aller,“ sagde Søren og lo, „I Aften har Kattene saamænd andet at gøre end at sidde og hyle om Kap med Stormen.“

„For 40 Aar siden havde vi Julenat en nordvestlig Storm lige som i Aften,“ bemærkede Sivert, „og den var allenaars uhyggelig nok. Nu snakker I om Katte, og det kan ogsaa være, hvad det vil — men den Nat, jeg tænker paa, var der en Kat med i Legen, det er vist og sikkert!“

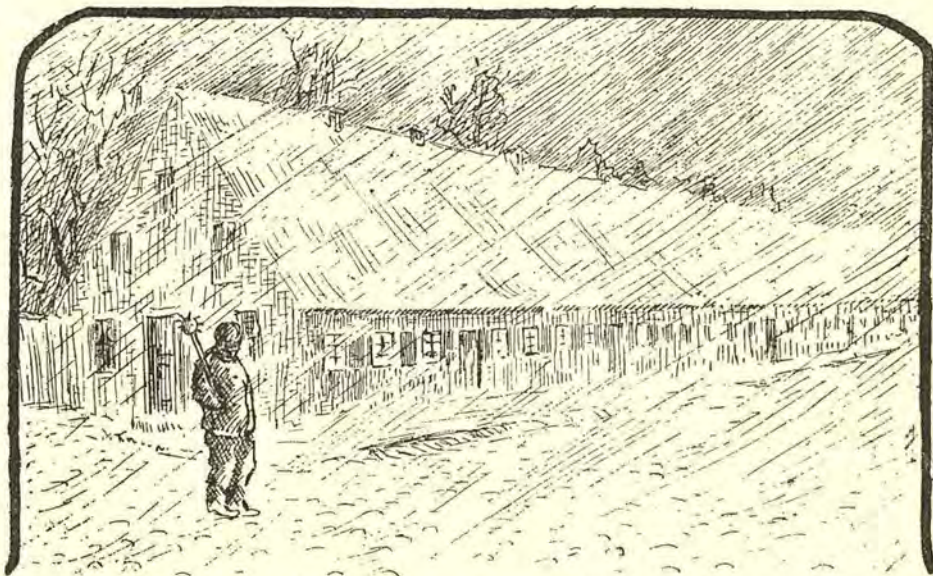
„Lad os faa Historien, Far,“ sagde Søren, og fyldte den gamles Glas, „Punchen glider saa rart, naar du fortæller.“

Har I Lyst til at høre efter, skal jeg gerne spinde den Ende for Jer. Lang mig dit Fyrtøj, Søren!“

Søren rakte sin Fader det ønskede Fyrtøj, og da Sivert havde faaet tændt sin Pibe og med synligt Velbehag pustet nogle mægtige Røgskyer op imod det lave Loft, begyndte han at fortælle:

„Jeg har aldrig været, hvad man kalder for overtroisk, og regner mig for at være en god, kristelig Sømand, der efter ringe Evne har levet sømmeligt og holdt klos op ad Vorherres Love og Bestemmelser — som Regel da. Og jeg mener, at en brav Karl, der passer sin Dont, ikke skal bryde sig et Lod om al den Slags overnaturligt og løjerligt Tøjleri, man hører saa meget om, for det er mestendels Løgn. Bevares, jeg siger ikke noget imod, at man ikke maa begynde paa nyt en Mandag, eller at det er ligesaa godt at vende om, hvis den første, man møder udenfor sin Gadedør, er en gammel Kælling; — for det ved vi jo allesammen, at saa er den Dag ødelagt! Det kalder jeg ikke for Overtro, saadan som Nisser, Trolde og Gengangere, man kan skræmme Børn og Fruentimmer med. Og derfor tror jeg heller ikke, at Katten med det afhuggede Øre, som jeg skal fortælle Jer om, har haft noget med „St. George“s og „Defence“s ulykkelige Skæbne at gøre. Men der var altsaa en Kat om Bord, — og Katte i et Skib skal man nu undgaa, for det er jo en kendt Sag, at en saadan Satan inden Borde bringer Uheld med sig. — Du skulde komme lidt mere Sukker i Punchen, Søren, — jeg synes, du har knebet vel rigeligt paa det i Aften!“

Naa, I ved jo, at jeg havde sejlet en Del Aar med engelske Skibe ovre paa Ostindien og Kina, inden jeg kom i Orlogstjenesten. Da Krigen kom, skejede jeg naturligvis ud med



En frisk Storm af Nordvest fejede Sneen bort fra Gadens toppede Brosten.

det, tog her hjem, og gik i Kaperfarten, hvor der var gode Penge at tjene. I 1811 havde jeg Hyre med Kaperbaader. „Bjergeren“ her fra København, og paa den Tid, min Historie begynder, laa vi ovre i Bæltet og lurede paa Engelskmændene.

Se, det var nu Indledningen.

Midt i December var der samlet en stor Mængde Transportskibe og Koffardimænd sammen nede i Østersøhavnene, og de skulde jo gerne hjem til England med Tømmer og andre gode Sager. Der var en hel Flaade til at passe paa dem, — baade Rangskibe, Fregatter og Brigger, og der var naturligvis en Admiral til at kommandere hele Historien, men jeg husker ikke, hvad han hed, og det kommer heller ikke Sagen ved. Englænderne var svært bange for vore Kanonbaade og Kapere, der laa og drillede dem rundt om, og det var derfor de havde fundet paa at samle saa mange Skibe sammen og give dem den svære Konvojerung. Saa mente de sig sikre for os. Naa, det blev nu Løgn; der var ikke den Orlogsmænd, der kunde skræmme vore Kapergaster, og jeg skal ved Lejlighed spinde Jer en lille Ende om et Par raske smaa Affærer, hvor vi snød dem og skar nogle nydelige Priser ud af deres Konvojer!

Da Vinden var til det, lettede hele Flaaden, og det var saadan hen imod halvtredie Hundrede Sejlere ialt. Orlogsmændene og Transportfartøjerne medregnet. Den holdt Kurs Vest i, forbi Rügen hen imod Femern Bælt for gennem Store Bælt at komme op i Kattegat. Det var slet ikke saa let for de engelske Orlogsmænd at holde Greje paa de mange Skibe, nogle var gode Sejlere og andre sløje, og Konvojen maatte derfor sætte Farten efter de daarligst sejlende. Desuden var det ikke alene vore Kapere og Kanonbaade, de frygtede, — Farvandet var lumsk, Fyrene slukkede og alle Vagere og Sømærker bjergede. Det varede heller ikke længe, før en Del af de daarligste Sejlere sakkede agterud. Admiralen, som for Resten havde sit Flag hejst i „Victory“ — Nelsons gamle Flagskib fra Trafalgar — gav Ordre til Linieskibet „St. George“ om at brase bak og vente paa Efterløjerne. Det var om Morgenen, at Konvojen lettede, og imod Aften, da Mørket faldt paa, havde de agterste Skibe lige passeret Gjedser, mens de forreste allerede var et godt Stykke oppe i Femern Bælt.

Selvfølgelig vidste alle i Nabolaget liggende Kapere, at denne store Flaade gik hjemover, og enhver brav Kapergast haabede at faa Tjans til at bjerge en Bid af den fede Mundfuld. Vi laa med „Bjergeren“ ved Nysted og gik sammen med et Par Kammerater ud fra Havnen ved Middagstid, da de forreste af Konvojens Skibe blev synlige. „Bjergeren“ var en mindre Baad paa halvanden Commerce-Læster og med en halv Snes Mand om Bord, og den lignede meget godt et almindeligt Fiskerfartøj. Deraf benyttede vor Kaptajn sig og gik saa langt ned i Kroghagerenden, at han tydeligt kunde se hele Konvojen og udvælge sig den Price, han mente var lettest at tage. Og det var han ikke længe om, for en af de sidste Sejlere var en tunglastet Kuf, der gik mellem en Orlogsbrig og Land. Et Stykke agten for sluttede saa „St. George“ den lange Række Sejlere, der snart i Køl vandlinie og snart i Klump strakte sig over en Linie paa mindst en Snes Kvartmil.

Vinden, der havde blæst ret frisk hele Dagen igennem, løjede mere og mere af, og ved Solnedgang var det næsten helt stille. Det passede lige os, og vi var ikke længe om at faa Aarerne ud og sætte af Sted efter vort udsøgte Bytte. Vi sled godt i det, og efter en halv Times Roning var vi saa nær, at vi kunde høre Kommandoraab og Støj ovre fra Linie-

skibet. Nu gik det forsigtigt videre, og snart fik vi Øje paa Kuffen, der med den flove Vind kun langsomt kom frem gennem Vandet. Briggen paa den anden Side kunde vi ikke se; men foran Kuffen saa vi Agterlanterneerne fra et Par andre Sejlere, som heller ikke kunde følge med. „Bjergeren“ slap tæt ind paa sit Bytte, inden den blev opdaget, men uheldigvis kunde nogle af vore Folk ikke holde sig i Skindet og være rolige; de var helt ellevilde af Glæde ved Tanken om den forestaaende Fest, — for det var jo en Himmerigs Fest, forstaar I, saadan at smække paa Siden af en Prise og hugge hende ud af Konvojen! Naa, der var altsaa et Par af de unge Karle, som ikke kunde holde tæt, men begyndte at synge ud, og straks blev der prajet fra Kuffen. Vi svarede naturligvis ikke, men satte al den Fart paa, vi kunde; — om Bord i Kuffen kom en Mand frem med Lanterne og belyste „Bjergeren“, men i samme Øjeblik klappede vi paa Siden, og idet et Par af Folkene greb fat i Lønningen med Hager, entrede vi andre om Bord. Manden med Lanteren, en stor, rødhovedet Fyr, smed denne i Dækket og strakte med et kraftigt Næveslag den nærmeste Kapergast ud over Rælingen.

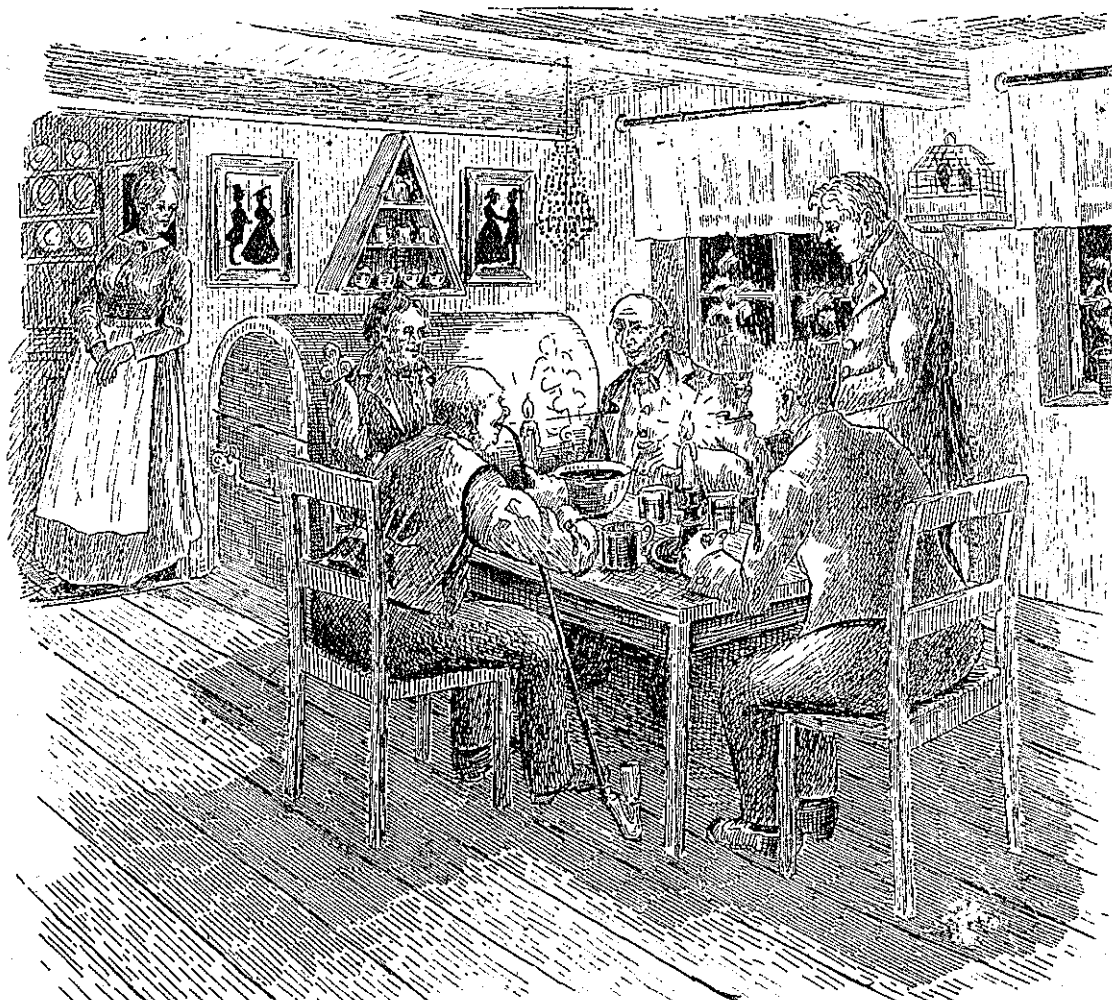
„What in hell are you doing here, your goddam' scamps!“ raabte han og fo'r løs paa den næste. Men det var netop mig, og jeg kunde jo Sproget fra min Fart med engelske Skibe, saa jeg blev ham ikke Svar skyldig. „Keep quiet old scamps, or I'll knock the brains out of you!“ svarede jeg og langede med Huggerten ud efter Engelskmænden. Men saa skete det, at et stort, sort Legeme med et Par Ildkugler til Øjne røg ud fra Mørket lige imod mig. Og i Stedet for at ramme Englænderen, traf min Huggert dette Legeme, — og jeg følte noget blødt, varmt ramme mit Ansigt, derefter en sviende Smerte paa Hals og Kinder, og i næste Øjeblik laa jeg paa Dækket, fuldstændig fra Sans og Samling. Jeg hylede højt og greb med begge Hænder efter det rivende og hvæsende Asen, som strittede imod og bed sig fast, — de Mærker, mit Ansigt fik den Gang, har prydet mig Resten af min Tid. Jeg tror ikke, at jeg nogensinde var sluppet levende fra Katten, — for det var netop den Kat, jeg talte om før — en stor, sort Djævel af en Hankat, bredhovedet og vild, — hvis ikke en af mine Kammerater havde faaet Tag i Fyren og hevet den ud over Lønningen.

Den engelske Skipper var imidlertid blevet overmandet og surret, og Resten af Besætningen, som bestod af Hollændere, og maaske af den Grund var blevet nede om Læ, da Kuffen blev entret, gjorde ikke videre Vrøvl, men lod sig roligt lukke inde i Agterrummet. Fartøjet, der hed „De twee Jacobs“ og var fra Dordrecht, var lastet med Hamp og Brædder. Naa, foreløbig var det jo gaaet helt fint, — Byttet taget, næste Afsnit var at faa det bjerget. Roret blev lagt Bagbord, og mens nogle af Kapergasterne tog sig af Kuffens Manøvrering, gik Resten igen over i „Bjergeren“. De halede en Trosse om Bord og begyndte at slæbe „De twee Jacobs“ ind mod Land. Jeg havde faaet fat i en Pøs Vand, og sad agter i Kahytstnedgangen, hvor jeg badede de brændende og sviende Flænger i mit mishandlede Ansigt.

Men det var ligegodt ikke Vorherres Mening, at vi skulde ha' Lov til at beholde den kønne Price! Der kom lidt Luft, og Linieskibet, der, som I husker, gik noget agten for Kuffen, nærmede sig betænkeligt. Maaske havde de der ovre hørt noget til den Støj, der ikke godt kunde undgaas ved Kapringen, for de begyndte at praje; „Jacobs — ohej!“ Vi svarede ikke, men halede bare ud, det bedste vi havde lært. Saa gav Linieskibet Bagbords Ror, og Vagtchefen raabte gennem Raaberen; „Jacobs ohej! Are you sleeping or what in hell is

the matter?" Det kunde den engelske Skipper, som jo maa ha' været en rask, gammel Gut, ikke staa for, og af sine Lungers fulde Kraft brølede han tilbage: „St. George, — come — —“. Men mere fik han heller ikke Tid til, for saa havde han et Par Drengue over sig, der hurtigt lukkede Gabet paa ham. Nu kom der Gang i det ovre i Orlogsmænden. De peb og præjede og satte to store Barkasser i Vandet. Den var jo ikke saa god for os, og vi blev snart klar over, at med

den og lurede, medens den med Poterne vaskede sit Hoved, som jeg havde kappet det ene Øre af. Da nu Fartøjet var halet hen foran Kuffen for at slæbe denne, kunde Katten ikke slippe om Bord igen. Det er næppe rimeligt, at nogen af Folkene har faaet Øje paa den, for saa var den sikkert blevet hevet i Vandet, — hvem ved, kan hælde det var lykkedes at bjærge Prisen, om vi ikke havde ha't det sorte Bæst med. Og nu træffer det sig, at da Kaperbaaden gaar tilbage til



Omkring Bordet, hvor de varme Æbleskiver og den velfyldte Punchebolle fyldte Stuen med en sød tillokkende Duft, sad han nu og snakkede gammelt med sin Søn og et Par gode Venner.

Kuffen paa Slæb kunde vi ikke slippe bort. Ved egen Sejlkraft kom den tunge Hollænder ikke meget over lang, og da Barkasserne nærmede sig, saa at vor Kaptajn kunde se, at de var fyldt med Matroser og Marinesoldater, blev han nødt til at give op; — Partiet var for ulige. Det havde været hans Mening at bringe Kuffen ind til Nysted gennem Kroghagerenden, men da han nu maatte lade den i Stikken, for at vi selv kunde slippe bort, lod han os surre Roret og stillede Sejlene saaledes, at Skuden efter al Rimelighed vilde løbe ind paa Rødsandet. Derefter laasede vi Døren i Kahytslugen agter og løb forud, fik Kaperbaaden halet langs Siden, Sejlene sat — og slap væk fra Kuffen i samme Øjeblik, som den forreste Barkasse naaede Agterenden paa modsatte Side.

Men der var en, som ikke kom med, og det var mig! I husker jo nok, at jeg fortalte, at en af mine Kammerater havde revet Katten fra mit Ansigt og hevet den udenbords? En Kat falder altid paa Fødderne, og Fyren her havnede ogsaa i god Behold nede i Bunden af Kaperbaaden. Der sad

Kuffen for at hente sine Folk, er jeg den sidst, der skal forlade Skibet. Og i det Øjeblik, jeg griber fat i Varet for at svinge mig ud, ryger Katten som en Raket op fra Baaden og lige forbi Næsen af mig. I maa indrømme, at det var mere end jeg, som den raske Søgut, jeg den Gang var, kunde ta'. Med en Ed, som selve Fanden ikke havde behøvet at skamme sig ved at bruge, slap jeg Vantet og stak efter Katter. Det var naturligvis dumt gjort, for hvem kan løbe en Kat op? Men jeg var jo halvgal af Smerte og Raseri, og da Fyren saa frækt stikker forbi lige for Næsen af mig kunde jeg ikke dy mig. Men det blev min Ulykke, for da jeg ikke svarede paa mine Kammeraters Fraj om at komme om Bord i Kaperen, lod de gaa, og satte ind over, alt hvad Aare og Sejl kunde trække. Straks efter entrede Engelskmændene agter, og inden jeg ret var kommet til Besindelse, var jeg omringet. Jeg gjorde saa det eneste fornuftige, der var at gøre, nemlig at lade mig tage uden Vrøvl. Den anden engelske Barkasse kom ogsaa til, men fik af den kommanderende Of-

fizer Ordre til at sætte efter Kaperen. Saa blev den engelske Skipper befriet, og der aflaaede Kahytsdør sprængt; — men de gode Englændere glemte en Ting, og det var hurtigst muligt at skifte Roret og vende. Følgen heraf blev, at Kuffen straks efter stødte paa Rødsandet. Skipperen løb hen til Ror-pinden, og hans Folk til Braserne, men nu var det for sent, — „De twee Jacobs“ havde gravet sig godt fast i Grunden. Den engelske Officer lod hurtigt en af sine Folk signalere med en Lanterne for at advare Linieskibet, der langsomt kom nærmere. Da Signalet var blevet forstaaet, gik Englænderne i Barkassen og tog mig med som Fange. Og hvem tror I saa, der sidder paa Agtertvøften og gør sig lækker for Kvartermesteren? — Katten med det afhuggede Øre!“

Sivert Lund tav og betragtede sine Tilhørere for at se, hvilket Indtryk hans Fortælling havde gjort paa dem. Varmt var der i Stuen, og i det daarligt oplyste lille Rum kunde han lige skimte de vejrbitte Ansigter, som paa Grund af Heden og den stærke Romgrog skinnede kobberrøde gennem Røgtaagen.

„Det var dog Satan til Kat!“ udbrød en af Selskabet.

„Ja, det var det, Jacob, — og det maa ha' været en morderlig klog Kat, hvis det altsaa har været en rigtig Kat, forstaaer du,“ svarede Tømmermanden.

„Vel var det en rigtig Kat,“ fortsatte Sivert, „den kunde jo baade rive og hvæse. Og for Resten, hvis den havde været noget andet, saa kunde jeg vel ikke ha' kappet et Øre af den. Nej, Katten var saamænd ærlig nok, det underlige ved den var bare de Ulykker, som hele Tiden fulgte med den.“

Naa, Englænderne tog altsaa mig og Katten med over i Orlogsmændens, som straks efter at Officeren havde ladet signalisere til den, var ankret. Den anden Barkasse kom nu tilbage, den havde selvfølgelig ikke faaet fat i Kaperen. Saa blev jeg ført frem for den engelske Chef, der vilde have mig til at fortælle, om der var andre Kapere i Farvandet; men det kendte jeg begribeligvis ikke noget til. Da det hverken hjalp paa min Hukommelse, at de truede mig med Rotting eller lokkede mig med Grog, hev de mig ned i et Hellegat paa Platformen og lod mig blive der. Det med de andre Kapere var for Resten Løgn, forstaaer I, for i den samme Nat mistede Konvojen ikke mindre end 20 Skibe foruden „De twee Jacobs“, der blev staaende paa Grunden og igen taget af „Bjergeren“ næste Morgen.

I Løbet af Natten blæste det mere og mere op, og da Vinden havde drejet sig vestlig, gav Chefen for „St. George“ hen paa Morgenstunden Ordre til at lette. Og hvad bliver saa Følgen? Det store Skib letter; men driver samtidig ind paa Rødsandet og tager Grunden saa haardt, at det mister alle tre Master. Læg nu Mærke til, at Katten var der om Bord! — I ved jo selv, hvilket Sjøv der saa er blevet med at udføre Varpankre, spænde Fartøjer for, udlosse Ammunition og Proviant og alt det andet Arbejde, der skal til for at hale en saadan Kavaller af Grunden. Den kommanderende Admiral sendte nogle af sine mindre Skibe til Assistance, og det endte da ogsaa med, at de fik „St. George“ halet los. Men det kunde ikke klare sig selv, og da Konvojen skulde videre, gav Admiralen et andet Linieskib — „Defence“ paa 94 Kanoner — Ordre til at slæbe „St. George“ videre. Men nu hang Uheldet ved det Skib. Slæberen sprængtes flere Gange, og det mislykkedes paa Grund af Vind og Sø at hejse Nødmaster. Smaat gik det fremad, og det led hele Konvojen naturligvis under, for Admiralen vilde ikke lade de to Linieskibe alene paa den Slæbetur igennem Kattegat. Om-sider naaede vi Vinga, og her fik „St. George“ og „Defence“

Ordre til at gaa ind, mens Resten af Flaaden sejlede videre med Konvojen.

Der laa de to Linieskibe saa nogle Dage og benyttede Tiden til at rigge Nødmaster op i „St. George“. Da det var besørget, og Skibene havde faaet friske Provisioner om Bord, lettede vi og stod Nordvest ud i Kattegat. Det var midt i December, og Vejret var haardt. Det blæste fra Nordost, men Vinden gik stadig mere og mere nordlig, og om Natten mellem den 22. og 23., da vi var kommet ud i Nordsøen, fik vi en nordvestlig Storm. „St. George“, der med sine svage Master ikke kunde føre ordentlige Sejl, drev svært ned i Læ; Skibet lystrede ikke Roret, og Admiralen lod derfor signalere til „Defence“ om at hjælpe sig. Efter megen Møje fik de en Trosse over i „St. George“, og „Defence“ gjorde hæderligt, hvad der kunde gøres for at hjælpe sin Kammerat. Men det var et haabløst Stykke Arbejde. Stormen tog stadig til, og da det endte med, at begge Skibe drev tværs paa Kursen ned i Læ ind imod Jyllands Kyst, lod Chefen for „Defence“ Slæberen gaa for at bjerge sit eget Skib. Men det lykkedes ikke. Skønt „Defence“ satte alle de Sejl, Rigningen kunde taale, stødte Skibet paa den yderste Revle lidt sønden for Ringkøbing. Det har været et frygteligt Syn for de brave Fiskere, der, selv om det var Landets Fjender, dog med Angst og Bedrøvelse over den grusomme Skæbne, Englænderne gik i Møde, inde fra Stranden havde fulgt Skibenes fortvivlede Kamp for at klare Landet. Der stod en mægtig Sø, og det ene Bølgebjerg efter det andet væltede ind over „Defence“. Masterne gik hurtigt over Bord, Fartøjer og det opstaaende blev knust, og en Masse Mennesker skyldes udenbords. Snart kunde Skroget ikke længere modstaa de vældige Søer, der masede imod det. Pludselig brast Plankerne i luv Side, og Nordsøen fejede alt levende bort. En Mængde af den store Besætning, — der var over 500 Mand om Bord, — havde i Forvejen søgt at redde sig ved at surre sig fast til Rundholter og Planker, men i den frygtelige Braadsø kom kun 6 Mand levende i Land, — da det blev Dag, laa hele Stranden fyldt med kvæstede og knuste Lig, med Planker og Vragstumper.

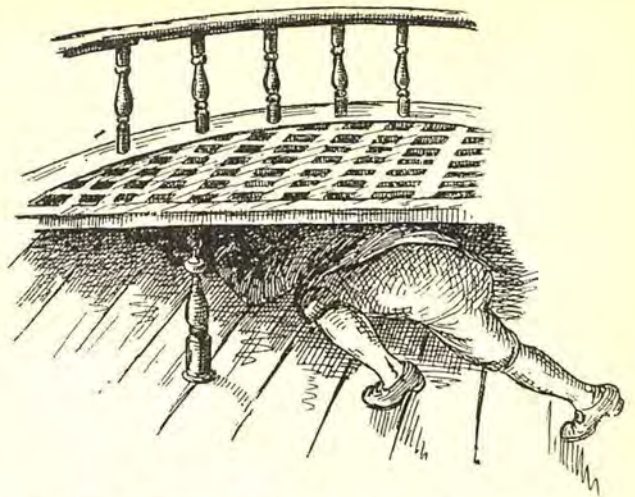
Og den samme frygtelige Skæbne fik „St. George“. Da „Defence“ havde ladet Slæberen gaa, lod Admiralen alle Ankre falde, men det nyttede selvfølgelig ikke i det forrygende Vejr. Ankertovene sprang, saasnart Skibet tørnede op i dem, og „St. George“ stødte paa Revlen ligesom sin Kammerat. Jeg vil ikke gentage, hvad jeg fortalte før, for som det gik „Defence“ gik det ogsaa Admiralskibet. Spørne knuste alt, og de mægtige Vandmasser væltede alle levende over Bord, — kun henslæbte mine ulykkelige Skibskammerater flere Timer i den forfærdelige Tilstand, afvekslende Haab og Fortvivelse, inden Døden forbarmede sig over dem. „St. George“ var nemlig et nyt og stærkt Skib, og Skroget holdt derfor længere ud, saa først Julenat lykkedes det de graadige Nordsøbølger at faa Bugt med de svære Planker. Og da det var sket, tog Stormen af! „St. George“ havde 750 Mand om Bord, og af alle os hjergede kun 10 Livet.

Og hør nu, hvor mærkeligt! Jeg var naturligvis en af disse, ellers havde jeg jo ikke kunnet sidde her i Aften og spinde Enden for Jer. Jeg blev lukket ud, da Skibet stødte, og enhver maatte søge at klare sig, som han bedst kunde. Nu har jeg altid været en ægte Vandhund; men jeg kunde jo nok regne ud, at i det Helvedes Hav havde jeg ingen Tjans for at klare mig, hvis jeg ikke kunde faa noget solidt at klynge mig til. Jeg haabede, at det skulde løje lidt af og kravlede op i Stumpen af Stormasten, hvor jeg surrede mig fast. Her fra saa jeg, hvorledes en mægtig Sø væltede sig ud over den

knuste Lønning. Aa, der var en Jamren og Fortvivlelse, saa det var en Gru at høre! I Løbet af Dagen styrtede den ene efter den anden, Officerer, Matroser og Marinere, sig over Bord med eller uden Hjælpemidler for at forsøge at redde sig; men det mislykkedes stedse, ingen kunde klare den rædsomme Sø. Hen ad Aften mærkede jeg, at Masten begyndte at give sig, og var straks klar over, at hvis den gik, saa var ogsaa jeg færdig. Jeg surrede mig hurtigt løs, og fik bjerget mig op paa Hytten, hvor en Del andre havde søgt Frelse. Og lidt efter brækkede Mastestumpen; alle de øvrige, der havde klynget sig fast i den, blev knust eller fandt Døden i Brændingen. Den ene efter den anden af mine Lidelsesfæller oppe paa Hytten blev efterhaanden revet over Bord eller sprang fortvivlet ud for at gøre Pinen kort. — Uha, det er stygt at tænke derpaa!

Jeg kunde se, at hvis nogen af os skulde reddes, saa maatte der gøres noget fornuftigt, og jeg besluttede derfor at prøve den eneste Mulighed, jeg syntes der var for Frelse. Der var en Del Engelskmænd tilbage, som endnu ikke havde tabt Modet, dem fik jeg strammet op til at samle Rundholter og Planker, og efter store Anstrengelser lykkedes det os ogsaa at faa en Flaade surret sammen. Men det var en drøj Tørn at ta'!

Imens vi er i Gang med dette Arbejde, er det, at jeg ser Katten med det afhuggede Øre sidde helt inde under agterste Røstværk. Jeg havde ikke set det sorte Bæst, siden jeg var kommet om Bord i Linieskibet, og i samme Øjeblik jeg opdagede Fyren, røg den Tanke gennem min Hjerne, at saafremt jeg ikke fik taget Livet af Katten, slap jeg ikke selv levende i Land. Hurtigt smed jeg mig ned paa Maven og krøb ind under Røstværnet, hvor Katten, der havde fundet den eneste tørre Plet paa Hytten, hvæsende modtog mig. Men jeg lod mig ikke skræmme, for nu vilde jeg ha' fat i Dyret, ligemeget hvad det saa kostede af Svie og Smerte, og skønt Katten slog sine Kløer dybt ned i min Haand, — her kan I se Mærkerne — lykkedes det mig at faa fat i dens Hals. Saa klemte jeg til, lige saa haardt, jeg kunde, og fik paa den Maade Fyren halet frem. Katten kæmpede med alle fire Poter for at befri sig, men jeg holdt fast, greb med min anden Haand om dens Bagkrop og huggede Djævelskabet saa haardt ned imod en Planke, at det knækkede Rygraden. Derefter slap jeg Taget om Halsen, greb fat i Halen og svingede Katten over mit Hoved ud i Havet. Og da det var besørget, havde jeg paa Fornemmelsen, at nu vilde jeg klare mig. Jeg brød mig slet ikke om mine blødende, mishandlede Hænder; men tog fat med fornyet Kraft, og forsøgte, saa godt jeg kunde, at sætte Mod i de faa Mennesker, der endnu var tilbage. Da Flaaden var færdig, skød vi den paa læ Lønning, kravlede op paa den og bed os godt fast, mens vi tængstelig ventede paa, at en Sø vilde slynge os ud i Bølgerne. Og det skete hurtigt, — en mægtig Braadsø rev Flaaden ud, splittede den ad og slyngede Resterne af den, samt de faa af os, der havde Kræfter nok til at klynge sig fast, ind i Bræn-



Hurtigt smed jeg mig ned paa Maven og krøb ind under Røstværnet, hvor Katten hvæsende modtog mig,

dingen. Enkelte Planker af Flaaden havde holdt sammen, og paa disse blev jeg og et Par af mine Lidelsesfæller reddede.

Ja, saa er der egentlig ikke mere at fortælle om den Historie, og nu kan I tro, hvad I vil, men mærkeligt var det dog, at saalænge Katten var i Live, gik det galt, hvor den var. Og først da jeg havde faaet Krammet paa den, fik jeg Held med mig. Som jeg sagde, da jeg begyndte paa Historien, — overtroisk er jeg ikke, men at en Kat om Bord i et Skib er til Ulykke og Ødelæggelse, — det er evigt sikkert.

Og skal vi saa sige Søren Tak for i Aften, — det er straks 8 Glas, og Bollen er tom!"

Gustav Kragh.

Dansk nautisk

Almanak 1938

er med sædvanlig Præcision udkommet hos Iver C. Weilbach & Co. (Sølver og Svarrer), 228 Sider (Format 20 × 12 × 1 cm), Pris 2,50 Kr.

Her vil Navigatorerne finde alle nødvendige Tabeller, hvis Brug lettes gennem den klare typografiske Opsætning. — Desuden indeholder Almanakken Tidevandstabeller og de internationale Søvejsregler. Forsidebilledet forestiller Lord Kelvin, der omtales i en kort Artikel. Andre Omtale: findes om Samuel Plimsoll og hans Kamp for Indførelsen af Plimsoll-Mærket samt om Kompasset.

Vi anbefaler Almanakken til alle Navigatorer, som simpelthen ikke kan undvære den.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930

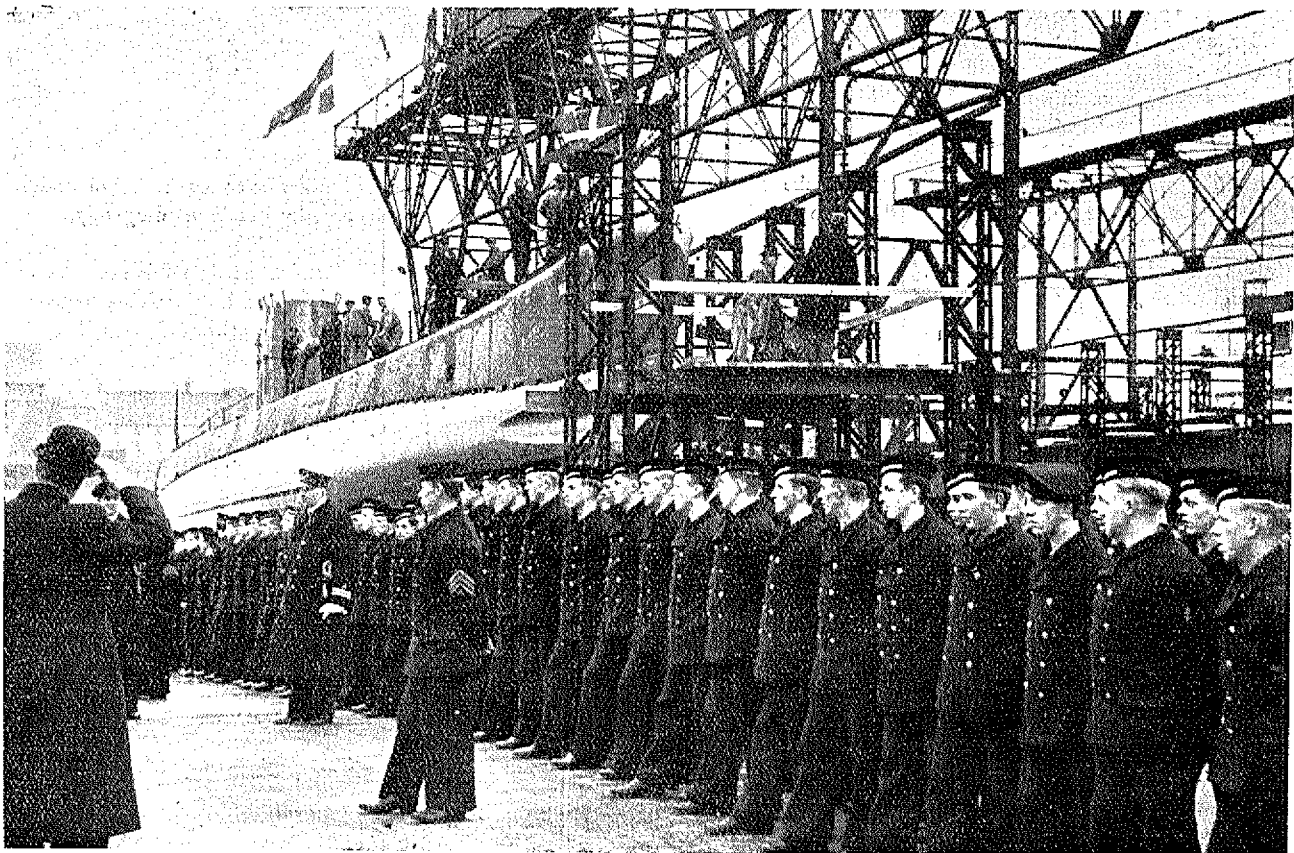


Ny Undervandsbaad til Flaaden

Ganske vist er det smaat bevendt med Nybygninger til Flaaden, men helt stille er det da heller ikke. For nylig søsattes Undervandsbaaden „Havmanden“, der skal begynde sine Prøver til Foraaret, og d. 6. November søsattes

anlæg, Gyroskopkompas, Ekkolod, S. A. L.-Log og Støjlytteapparater.

„Havfruen“s Stabelafløbning d. 6. November foretog under ret festlige Former, idet der var opbudt en Del Mandskab, der paraderede i to Afdelinger: Un-



Fra »Havfruen«: Søsætning den 6. November.

„Havfruen“. Om et Par Maaneder skal den tredje Baad i Rækken, „Havkalen“, løbe af Stabelen.

De tre Undervandsbaade er tip-top moderne. Tonnagen er 333 Tons i Overfladen og 408 Tons neddykket, og de er saaledes lidt større end Baadene af den gamle Type. Længden er 47,5 Meter, Bredden 4,5 og Dybgaendet 2,84.

Iøvrigt er

Armeringen: 5 Stk. 45 cm Torpedorør.
2 Stk. 40 mm Antiluftkanoner.

Maskineriet: 2 Stk. 500 HK. B & W Dieselmotorer til Fart i Overfladen.

2 Stk. 225 HK. Elektromotorer til Fart under Neddykken.

Baadene er endvidere udstyret med moderne Radio-

dervandsbaads-Divisionens Mandskab samt Matherne og Matheleverne. Admiral Rechnitzer og de øvrige Honoratiores blev saaledes hilst med fuld Hønnør. Der manglede blot et Musikkorps, — men det kommer forhaabentlig.

Kay L. Brand.

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI ^{A/S}**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

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

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1937



**Nymonteringer,
Moderniseringer
og Reparationer
af enhver Art og
i fineste Udførel-
se til alle Arter
Passager- og
Fragtskibe**



Kgl. Hof Møbelfabrikant
C. B. HANSENS'S
Etablissement
Grundlagt 1830
St. Kongensgade 29
Telf. Central 386 — 11 386

Paa Prøvetur med „Høegh Ray“



Motorskibet „Høegh Ray“.

Efter en vellykket Prøvetur, der fandt Sted i Sundet Tirsdag d. 5. Oktober, afleverede Odense Staal-skibsværft sin Nybygning Nr. 66, Motorskibet „Høegh Ray“, til Skibs-aktieselskapet Arcadia, ved Hr. Skibsreder Leif Høegh, Oslo.

Skibet, der er bygget til Lloyds højeste Klasse, laster ca. 14,500 Tons Olie og har følgende Maal:

Længde mellem Perpendikulærer 146,50 m, Bredde paa Spant 19,84 m, Dybde til øverste Dæk 10,92 m. — Maskineriet er leveret af Burmeister & Wain og bestaar af en 7-cylindret Dieselmotor, der udvikler 5800 EHK.

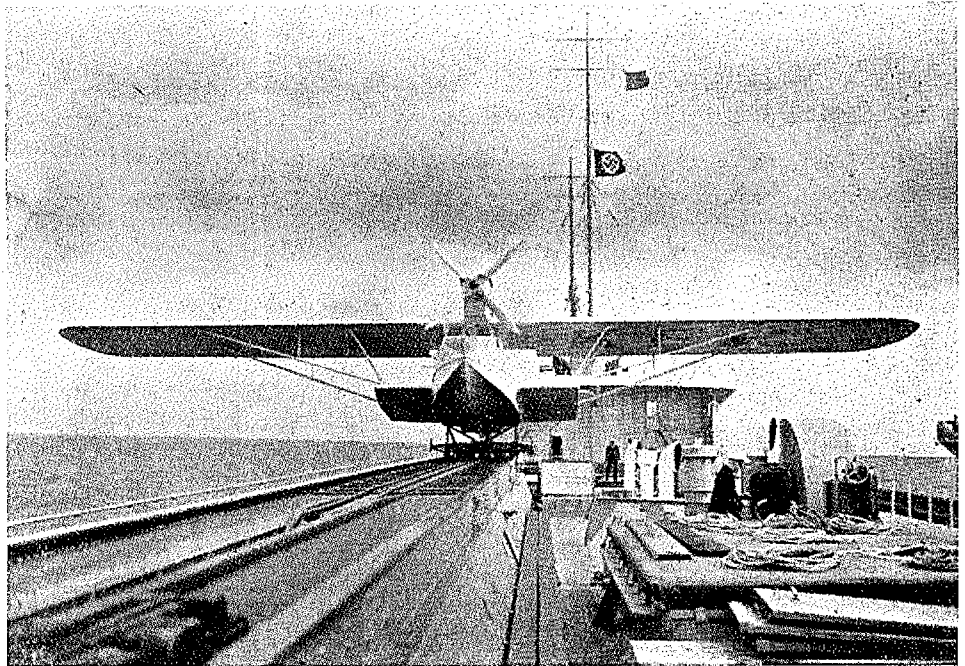
I Prøveturen deltog Rederen, Hr. Leif Høegh og Inspektør Carl Høegh samt endvidere Repræsentanter for Lloyds Register og for Værket.

VERITAS
SOLAR- & SMØREOLIE
LAGRE I ALLE HAVNE
ALFRED OLSEN & Co. A/S
STOCKHOLM — GÖTEBORG — KÖBENHAVN

Moderskib for Flyvebaade over Nordatlanten

Vi har tidligere omtalt Lufthansas Moderskib for Flyvemaskinerne paa Vej til Sydamerika. De 2 første var ældre Skibe, der saa godt det lod sig gøre blev ombygget til Formaalet. Det tredje til Sydatlanten er ligesom „Friesenland“ til Nordatlanten Nybygninger, der er særlig konstrueret som Moderskibe.

Selv om deres Anvendelse hovedsagelig er i Nærheden af Kysterne — „Friesenland“ skal saaledes stationeres i Nærheden af Azorerne — saa skal de dog kunne gaa helt over Atlanterhavet. De skal kunne optage og udsætte Flyvebaade, efterse og reparere dem, forsyne dem med Benzin og Olie og huse Passagerer og Besætning under Opholdet. Desuden skal Skibets Radio være i stadig Forbindelse med Flyverne paa



Flyvebaad klar til Start paa Katapulten.

hele Turen. En særlig meteorologisk Station hører ogsaa med til Udrustningen.

„Friesenland“ danner en flydende tysk Havn i det fremmede. Den skal muliggøre de tyske Luftruter uafhængigt af andre, hvilket kun kan ske paa denne Maade, da Tyskland ingen Kolonier har.

„Friesenland“ er bygget paa Howaldtswerke i Kiel og har følgende Hoveddimensioner:

Længde 158 m, Bredde 16,5 m, Dybgang 6 m, Tonnage 6,500 ts Gross., Maskineri 5000 BHK., Fart 16 kn.

Katapulten er bygget for Udsætning af Flyvebaade paa indtil 17 ts. De tages ombord ved Hjælp af en Kran agter. Den store, frie Længde af Agterdækket muliggør at have 2 Maskiner oppe samtidig.



Optagning af en Flyvebaad over Agterstævnen.

Har De læst »Barken Margrethe«

EKSAMEN

Eksamen ved Nordby Navigationsskole sluttede d. 16. Oktober med følgende Resultat:

Til Styrmandseksamen indstilledes 4. Elever, der alle bestod (Min. 87, Max. 205).

A. L. Mathiasen, Nordby, 165 Point. C. E. Christensen, Tværsted, 154 Point. E. K. Kolster, København, 153 Point. A. Nielsen, Sønderho, 116 Point.

Til Skibsførereksamen indstilledes 8 Elever, hvoraf 7 bestod (Min. 84, Max. 168).

K. C. Nondal, Nordby, 155 Point. N. A. Thomsen, Sønderho, 126 Point. P. E. C. Schönfeldt, Odense, 111 Point. K. H. Nielsen, Samsø, 107 Point. G. V. Huth, Halk, 104 Point. E. J. K. Johannesen, Nørhø, 100 Point. T. A. Madsen, Esbjerg, 89 Point.

Til Radioekspedientprøverne indstilledes 5 Elever, der alle bestod (Min. 5,2, Max. 8,0).

O. T. Jensen, Ringkøbing, II Kl.s 5,6, Telefoniprøven 6,0. W. Præst, Hungerburg, II Kl.s 5,6. A. D. Jensen, Aarhus, II Kl.s 5,5, Telefoniprøven 6,5.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen. Til Stede var Hr. Navigationsdirektør, Kommandør V. Lorck, Medlem af Eksamenkommissionen, Hr. E. Strubberg, Repræsentanter for Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsførerforeningen, Navigationsfonden, Jubilæumsfonden og Skolens Lærere og Elever.

„Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, en Sekstant med Inskription, tildeltes O. T. Jensen, Ringkøbing. „Foreningen til Søfartens Fremme“'s Præmie, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes A. D. Jensen, Aarhus.

Kommandør Lorck udtalte nogle smukke Mindeord om afdøde fhv. Sogneraadformand P. N. Pedersen, der paa en smuk og værdig Maade varetog Skolens Interesser ved dennes Overgang til Statsdrift. (Forsamlingen rejste sig).

Kommandøren bragte Eksaminanderne Eksamenkommissionens Lykønskning med Eksamen og mindede om det Ansvar, der er ved at tilhøre den danske Navigatorstand.

Bestyreren overrakte Eksaminanderne deres Eksamensbeviser og bragte dem Skolens Lykønskning. Derefter oplæste Bestyreren en Skrivelse fra Jubilæumsfondens Formand, Skibsfører Knud Lauritzen, i Henhold til hvilken der blev tildelt 4 Skibsførerelever 175 Kr. hver til Hjælp til deres Uddannelse som Radiotelegrafister.

Om Aftenen afholdtes Eksamensfest paa Hotel „Nordby“, hvori Eksamenkommissionen, Skolens Lærere og Elever deltog.

Nye Kursus til alle nautiske Eksaminer og Radioprøver begynder straks efter Eksamen.

Atlantehavets

„blaa Baand“

Siden 1870 har det Skib, der gennemløb Strækningen Ambrose Fyrskib—Bishop Rock hurtigst, faaet Hæderstitlen „Indehaver af Atlantehavets blaa Baand“. I de sidste Aar medfølger der ogsaa, som tidligere omtalt i „Vikingen“, en Vandrepokal.


Det vil sikkert interessere vore Læsere at se en samlet Tabel over de forskellige Skibes Rekorder i Aarenes Løb fra den Gang, „Savannah“ som det første i 1819 med Hjælpedampmaskine gjorde Turen fra Amerika til England.

| Aar | Skib | Fart |
|------|-----------------|-------|
| 1819 | Savannah | 6,00 |
| 1835 | Royal William | 6,50 |
| 1838 | Sirius | 8,50 |
| 1840 | Britannia | 10,56 |
| 1842 | Arcadia | 10,97 |
| 1847 | Hibernia | 11,67 |
| 1850 | Asia | 12,12 |
| 1851 | Baltic | 15,17 |
| 1864 | Scotia | 14,54 |
| 1869 | City of Bryssel | 14,66 |
| 1875 | City of Berlin | 15,41 |
| 1882 | Alaska | 17,17 |
| 1884 | Oregon | 18,52 |
| 1887 | Estruria | 19,90 |
| 1892 | City of Paris | 20,70 |
| 1894 | Lucania | 22,00 |
| 1900 | Deutschland | 24,57 |
| 1909 | Mauretania | 26,06 |
| 1928 | Mauretania | 27,22 |
| 1929 | Bremen | 27,85 |
| 1930 | Europa | 27,92 |
| 1935 | Rex | 28,95 |
| 1935 | Normandie | 50,54 |
| 1936 | Queen Mary | 50,65 |

For Mauretania, 51,958 ts. Brutto, var den korteste Tid 4 Døgn, 21 Timer og 44 Minutter, i 1929 gjorde Bremen, 51,656 ts. Brutto, Turen paa 4 Døgn, 17 Timer og 42 Minutter. Queen Mary er den første, der har presset Tiden ned under 4 Døgn, 5 Døgn 25 Timer og 57 Minutter.

Farten er altsaa nu den 5-dobbelte, og man hører nu om Planer for et tysk Skib, der skal have en største Fart paa 55 kn. og en Rejseshastighed paa 35 kn.

Beug kun




SINCLAIR

MARINE ENGINE OILS

DIESELMOTOROILS

and BOATMOTOROILS!

— — THE WORLDS BEST! — —



UNION PETROLEUM COMPANY, Vodroffsvej 26, København. Telef. Central 14.774 - 14.775

Stabelafløbninger - Prøveture

KØBENHAVN.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen foretoges d. 19. Nov. en vellykket Prøvetur med Dieselmotor-Tankskibet „Argus“, Værftets Byggenummer 628, bygget for Regning Neptune Shipping Ltda. S. A., Panama.

Skibet er bygget til Lloyd's Register of Shipping's Klasse + 100 A. 1 for „carrying petroleum in bulk“ Isherwood „bracketless system“.

Dets Hoveddimensioner er: 143,25 m \times 19,86 m \times 10,77 m \times 55' - 4" til Hoveddæk, og Dødvægten er ca. 15000 Tons.

Det er forsynet med to Burmeister & Wain's Hoved-Dieselmotorer med en maximal Ydeevne af ca. 5600 I.H.K.

I Prøveturen deltog Repræsentanter saavel for Rederiet som for Værftet.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri's Værft paa Refshaleøen søsattes d. 15. November et Dieselmotor-Fragtskib, Værftets Byggenummer 631, som bygges for Regning Skibsreder Leif Høegh, Oslo.

Skibet bygges til Lloyds Registers Klasse + 100 A. 1. „complete superstructure“ „open shelterdeck“ og er bestemt til Fragtfart.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 131,06 m \times 17,68 m \times 11,45 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 9000 Tons d. w.

Det forsynes med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der skal kunne udvikle ca. 5500 I.H.K. Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

Skibet bærer Navnet „Høegh Silverstar“, og Afløbningen forløb i alle Maader smukt.

Fanø Navigationsskole faar nyt Ekkolod

Paa Fanø Navigationsskole er der i disse Dage blevet installeret et Ekkolod af „Langevin — Chilowsky-Typen“, hvor Signalet sendes og modtages af en Kvartsmembran. Instrumentet er overladt Skolen af Rederiet J. Lauritzen, København. Hermed har Skolen atter faaet et af de nye og værdifulde Hjælpemidler

ved Navigeringen. Man sammenligne blot Lodning med et gammeldags Lod og Lodning med Ekkolod, hvor Instrumentet startes ved Drejning paa en Kontakt, hvorefter det giver Dybden flere Gange i Sekundet.



IVER C. WEILBACH & CO.
SØLVER & SVARRER
NAUTICAL INSTRUMENTS
AMALIEGADE 30 · COPENHAGEN

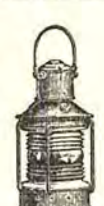


BUKH-DIESEL
Marinemotorer

fra 10 HK til 500 HK

Motorfabriken
BUKH A/s Kalundborg

300 EHK Reversibel



G. W. Frydenlund & Søn
Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

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

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

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

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



Depot for Skibsproviantering
 Telf. C. 1919. Tlgr.-Adr.: Stjernebryggeri
Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
 Faaes i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzapfel) A S
 Øresundsvej 141
 København S.
 Telefon Centr. 5601
 og Amager 1483

Forlang hos Deres Skibsprovianteringshandler:

COGNAC Grande Champagne Cognac 1893

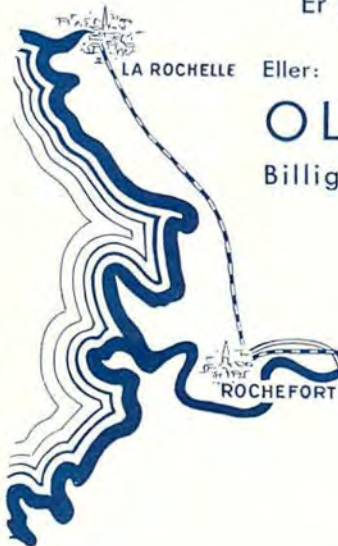
NAPOLÉON 20 ANS Rochet & Co., France.

Er gammel, god og fornem i Smag.

LA ROCHELLE Eller:

OLYMPIA BRANDY

Billig, god og respektabel Kvalitet.



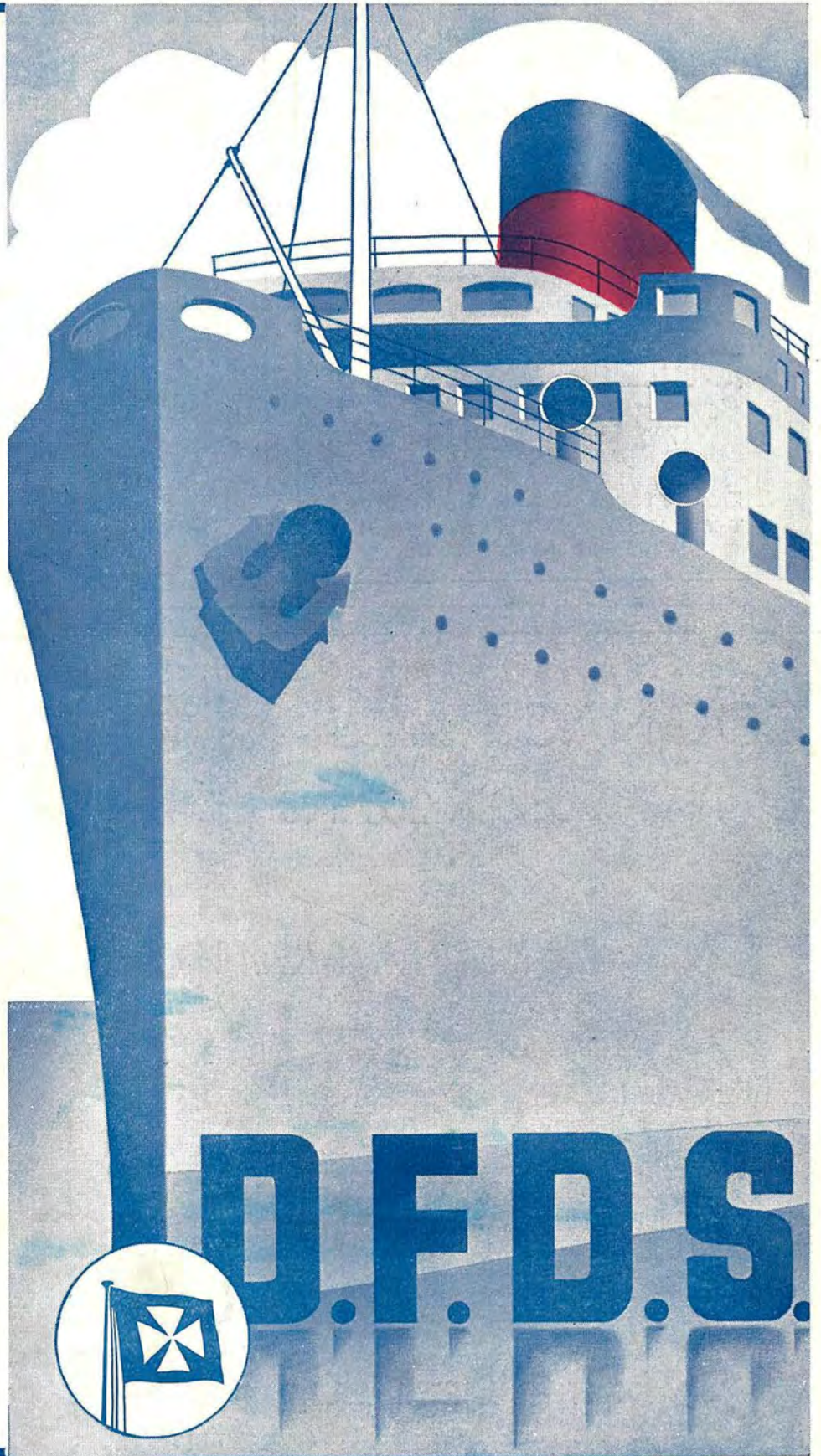
Grundlagt 1888

Jesper Christensen & Co.s

Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.

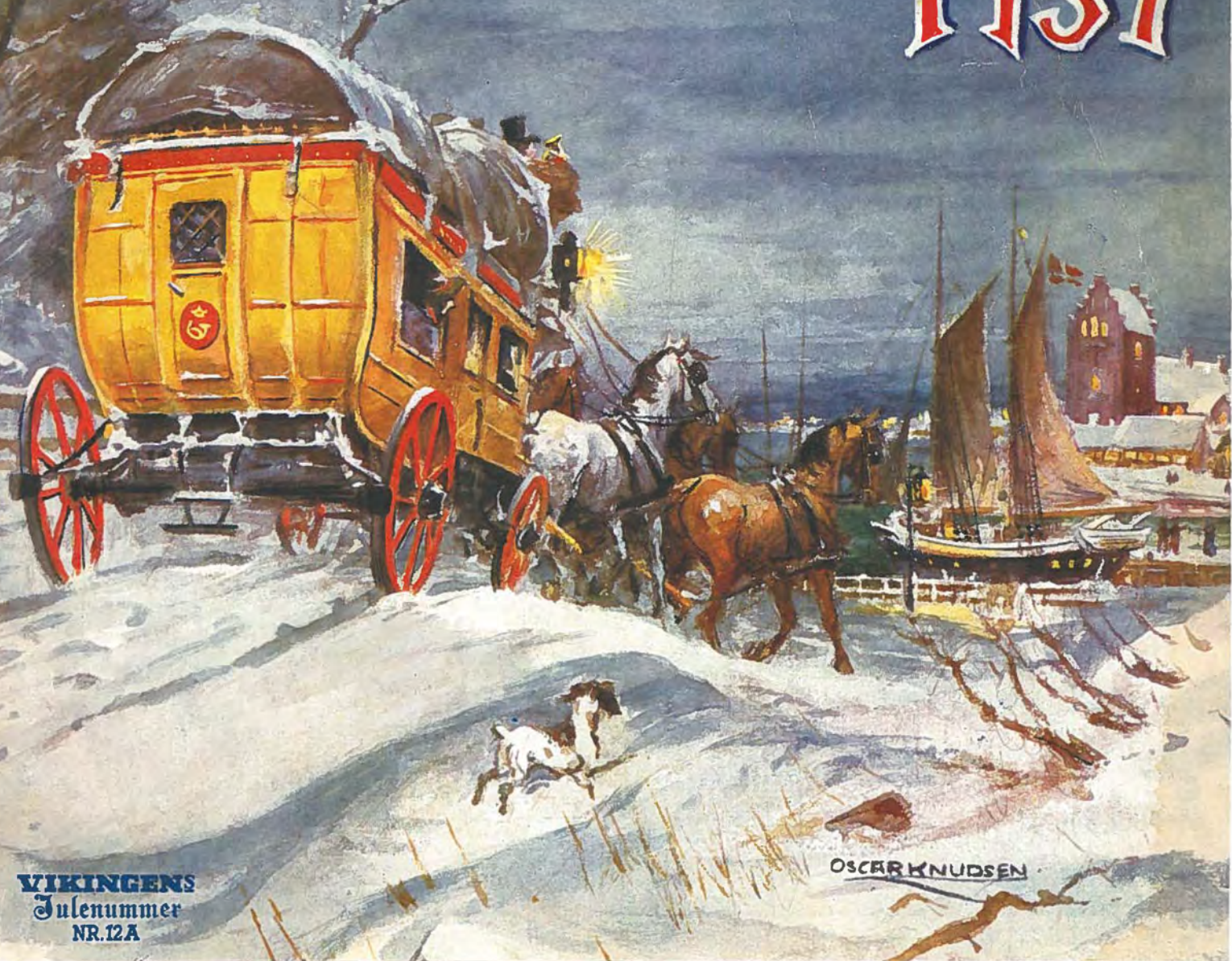


De sover mens De sejler



1/085

JUL PAA HAVET 1937



VIKINGENS
Julenummer
NR. 12A

OSCAR KNUDSEN



INDHOLD:

Forside: Maleri af Oscar Knudsen.

Indholdsfortegnelse:

Akvarel af H. Schøsler Pedersen.

Titelside: Digt af Olaf Gynt.

Niels Juel i Flaaderevyen ved Spithead 1937.

Maleri af H. Schøsler Pedersen.

Hvor kommer Vindene fra.

Akvarel af Oscar Knudsen.

Et Juleeventyr. Af Knud Andersen.

Sundet ud. Digt af Axel Juel.

Peter Pra. Humoristisk Serie.

Hans Christian Broge.

Af Martha Lichtenberg Madsen.

Julekatastrofen. Af Kay L. Brand.

Ostindiefareren »Montreal«.

Maleri af H. Schøsler Pedersen.

Et sjældent Syn i Øresund.

Maleri af Fr. Landt.

Ostindiepaketten »Kronprins Friderich«.

Maleri af H. Schøsler Pedersen.

Den jyske Kamp mod Hav og Brænding.

Af Thomas Olesen Løkken.

Fra Lystkutterens Dagbog. Af Ralf Beck.

Jul i den forkerte By. Af Kay Larsen.

Barnet. Af Axel Heidam.

Albatros. Digt af den estniske Digter

Balmont ved E. Plaugmann.

Kokken Sofus & Co. Humoristisk Serie.

»Viking«. Maleri af Fr. Landt.

Helsingør i Sundtoldens Dage.

Maleri af Vilh. Arnesen.

Skagen rundes. Maleri af Johan Kock.

Slangeringen. Af Otto Wang.

Skibshunden Karo. Digt af Allan Larsen.

Sørøverskatten. Spil.

En drøj Jul paa Søen. Autentisk Beretning

af Styrmand H. M. Sejer.

Familiens Haab.

Af Martha Lichtenberg Madsen.

Fest i Lystbaadehavnen. Farvebillede.

Bagside: Peters Jul.

Maleri af Osvald Jensen.



Udgiver: »VIKINGEN«s FORLAG, København

Redaktør: AXEL BÆRENTZEN

Clicheer: BRØDRENE BÆRENTZEN

Tryk: A/S L. IHRICH, København

VIKINGENS JULENUMMER

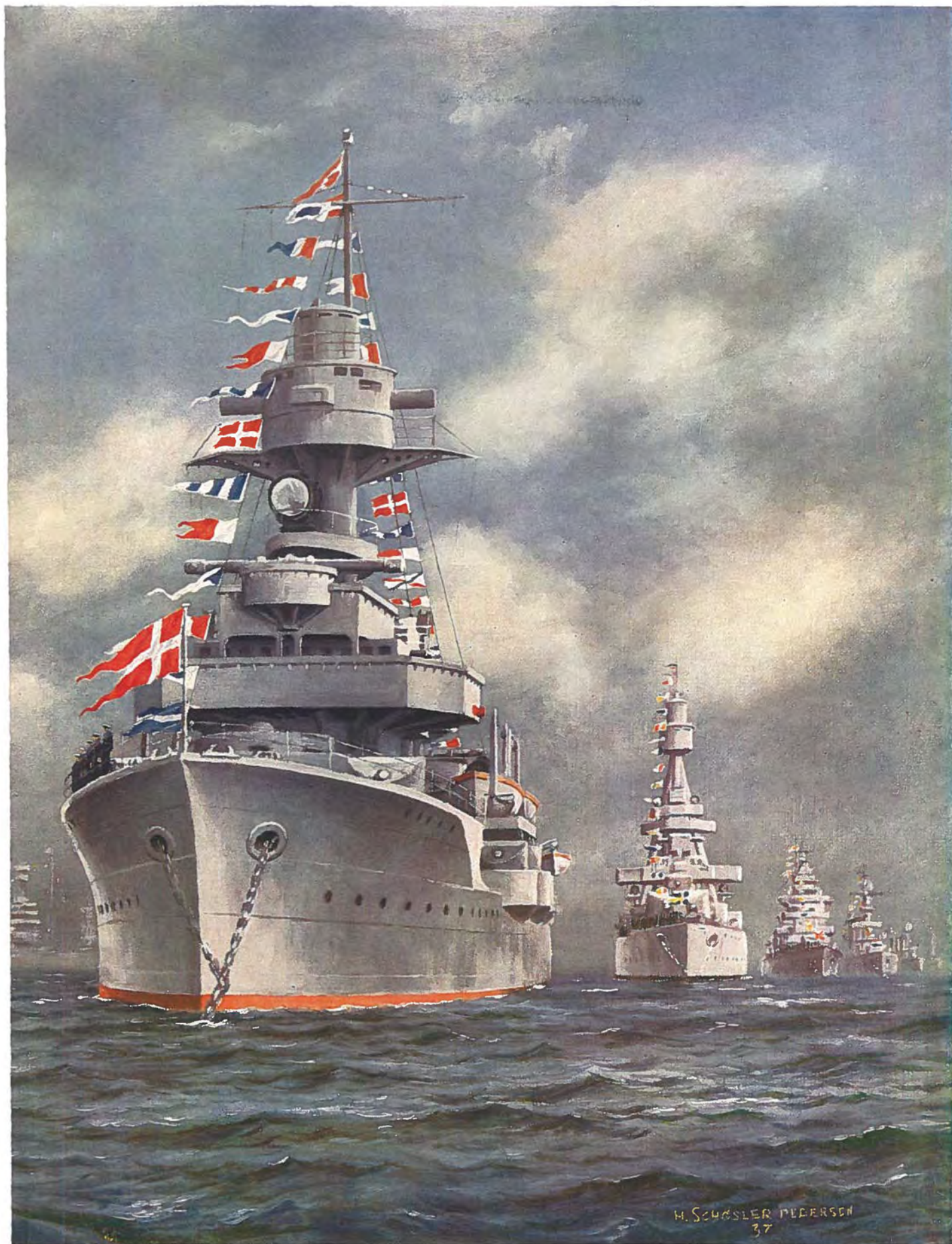


Se dig tusind Aar tilbage:
altid lænkes Danmarks Sage
til et Sus af solblaa Bølger, til et Brus af kridhvidt Skum!

Denne talte, barske Brænding,
var de hundred' Slægters Kending
helt fra Dragesnækkens Tider frem til Cunards Luxusrum.



„Niels Juel“ i Flaadere



n ved Spithead 1937

Maleri af H. Schesler Pedersen



Maleri af Oscar Knudsen

Hvor kommer Vindene fra?

Ligsvælger (Vafthrudnirsmaal)
Ligsvælger hedder ved Himlens Ende
een i Ørneham,
Jætten, hvis Vinger Vinden sender
ud over alle Folk.

ET JULEEVENTYR



Af
KNUD ANDERSEN

Illustreret af H. Schøsler Pedersen og Oscar Knudsen

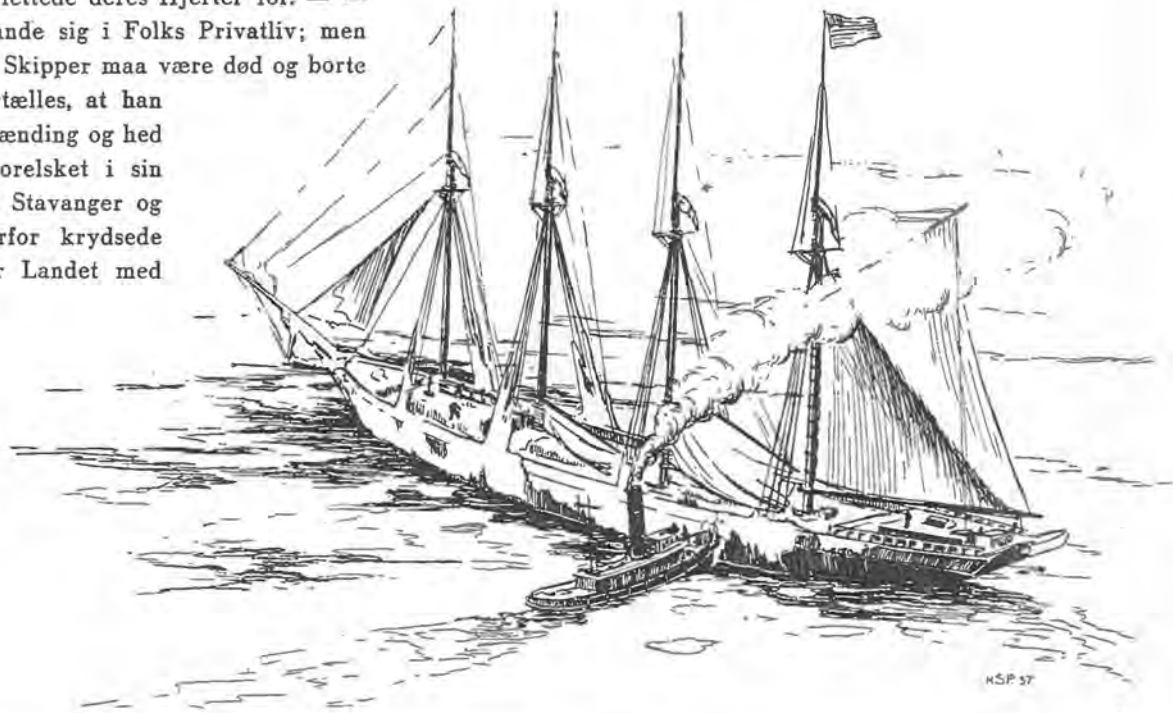
DEN 23. December 1909 kom en kullastet amerikansk Skonnert, „The Raider“, vaden- de op mellem Marthas Vingaard og Nantucket Island paa Rejse til Boston for en hivende sydvestlig Buffer. Den stod godt paa Benene, men gav et Hestearbejde ved Rattet, til Vinden i Skumringen halede sig nordvestlig og blev saa haard, at Skonnerten lagde læ Lønningsstøtter til Søen fra Fokkerigningen og hen til Spankeren, før de fik Topsejlene ind. Det sneede uafbrudt nu, saa alle Haab om Jul i Havn hvirvlede ud over det mørke, urolige Atlanterhav tillige med alle de Bemærkninger, Firmasterens Besætning lettede deres Hjerter for. — —

Man skal ikke blande sig i Folks Privatliv; men eftersom Skonnertens Skipper maa være død og borte nu, kan det godt fortælles, at han ikke alene var Bohuslænding og hed Carlsson, men var forelsket i sin Kone, der var født i Stavanger og boede i Boston. Derfor krydsede han klos oppe under Landet med Loddet gaende og all hands on deck. Til hans Undskyldning tjener forøvrigt, at han havde Part i Skibet og lod Besætningen drikke al den Kaffe,

de vilde, i Donkeyrummet mellem Stagvendingerne, og her var nok saa lunt som paa Halvdækkets Iuv Side, hvor Skipperen tilbragte 24 Timer i Træk.

Juleaften, da Fyrene tændtes omkring Massachusetts Bugt, gik „The Raider“ langs Kajen i Boston, overiset halvvejs op til Stængerne. Skipperen blev hjulpet ned af Styrmanden og Stewarden, gnedet med Sne fra Taa til Top og behandlet indvendig med varm Whisky. — Han var en haard Negl, den Bohuslænding; men hans Kone var altsaa fra Stavanger. — —

I Lukafet sad seks Matroser og røg Tobak om en



gloende Kakkellovn, mens de ventede paa at gaa til Juletræ paa Sømandshjemmet, da en Mand aabnede Halvdøren og stak Hovedet ind.

„Undskyld, Folkens,“ sagde han. „Jeg er kommet i Knibe; er der en, som vil gøre mig en Tjeneste?“

„Det vil jeg!“ Martin rejste sig øjeblikkelig og gik hen til sin Køje. „Kan du klare dig med i Dollar, skal du faa den, siden vi var saa heldige at komme ind.“

Manden rystede paa Hovedet. „Jeg er Læge og mangler ikke Penge, men et Menneske, der tør betro sit Liv til mig i Aften.“

Matroserne lo, og Martin sagde: „Jeg er ikke bange for en Medicinmand og kan nok taale en Dosis Gift eller to, hvis du giver noget stærkt at skylle dem ned med.“

Manden smilede og rakte Martin et Kort. „Her er Adressen. Vi begynder Klokken syv. Jeg haaber, De kan lide Kalkun.“

Martin saa flov ud. „Undskyld, jeg troede, De var en Gavtyv.“ Han rakte sine hornede Grabber frem og mumlede noget om Donkeymandens Rømning i Norfolk, Kullastning og krollet Tøj.

„Ja, det er godt,“ svarede Doktoren, „skovler man Kul, faar man snavsede Hænder; men De skal til Juletræ, ikke til Skønhedskonkurrence, saa lad bare være med at undskylde Dem. — Glædelig Jul, alle sammen.“

Martin røg tilbage som en Kugle efter at have lodset Manden fra Borde. — „Vaskeægte Gentleman, fin Doktor, godt Humør, værsgo. — Hvem af jer laaner mig et Slips?“

En Time efter var Martin alene og stod i Donkeyrummet og skrumpede sig over hele Kroppen, børstede Tænder, filede Haandfladerne, barberede sig og rensedede Negle, de behøvede ikke at skæres, da det haarde Arbejde med Sejlene holdt dem korte. Saa spejlede han sig, hældte en Haandfuld Bay Rhum i Haaret, kæmmede sig og klædte sig paa, mens han sang Negro-Spirituals i Anledning af Højtiden.

Han overvejede, om det var bedst at bruge Slipsen eller lade Skjorten staa aaben ved Halsen og valgte det sidste. Man var vel nok en af Atlanterhavskystens Dreng. — Overfrakke? — Det manglede blot. Det sneede ikke mere. — Nu en støttig Bid Pladetobak i Kæften og Resten i Lommen. — Han smækkede Filt-hatten paa — godt bagover — balancerede hen ad det isede Dæk og svingede ned ad Falderebstrappen. — Jeg skal nok klare de Grejer — tænkte han og kikkede over Skulderen mod „The Raider“, der rev i Fortøjningerne som en Sjæl i Lænker.

Juleaften i et privat Hjem. Det gav noget at tænke paa, naar man ikke havde prøvet det i tolv Aar. Det var nok flot, Martin spekulerede paa, om han skulde prøve at efterligne den fine Mand, der en Gang havde listet sig om Bord som blind Passager i Havana, eller optræde som den friske, djærve Sømand og fortælle løs om Livet til Søs og i Havn. Det var risikabelt. Man kunde let plumpe ud i noget. Der var saa meget. Det bedste var nok at være faamælt og passe paa, at man ikke viste sig, som man var. — Pip det hele.

Martin hørte til de ligefremme, følsomme, stolte, generte, dødsforagtende og uslebne Barbarer, som den Gang sværmede over Alverdens Have og var hundrede Gange bedre, end Folk troede. Han var en af dem, der med samme Ubekymrethed gav sin Ven en Dollar og sin Fjende en paa Snuden — en god Kammerat, der snart saa paa Tilværelsen fra Stjernernes Standpunkt og snart laa næsegrus af Beundring over en Sjat Kulturfernis, som ved en Fejltagelse var spildt paa et Fæ. — Han kontrollerede endnu engang Sted og Tid og ringede paa.

Der lød forventningsfuld Trippen af Barnefødder, ledsaget af rolige Skridt, saa stod han Ansigt til Ansigt med Lægen og et Par Smaapiger, der søgte Dækning bag hans Ben.

„Godaften, Hr. Martin. — Velkommen. De er præcis. Lad mig tage Deres Hat. Har De ikke Overfrakke paa? Naa, ja, De skal jo alligevel dø engang. — Kom ind i Varmen.“

Mens Martin undskyldte sig med, at hans Stortøje ikke var tørt op endnu, blev han vist ind i en Stue med Baal i Kaminen og tykt Tæppe over hele Gulvet.

„Sæt Dem, hvor De har Lyst, og lad, som om De er hjemme.“ Vi faar saa tit Besøg af Søfolk. I Aften er vi ellers kun os selv, forstaar De, Pigen har fri. Se, her skal De prøve en meget langsomt og behageligt virkende Gift.“

Martin tog mod Cigaren, og efter at have faaet Ild følte han et Øjeblik den største Trang til at give Doktorens Haand et ordentligt Tryk, men betænkte sig. — Han var saa rask i Munden, den Doktor, af den Slags kan man vente alt. Et Fejltrin kunde ødelægge saa meget, at han risikerede at blive smidt ud før Skafningen, og paa Sømandshjemmet havde de allerede spist nu. —

Efter Opfordring forsøgte han Kanten af en vældig Lænestol. Hans Ansigt fik et hjælpeløst Udtryk, eftersom han sank i den, som om den var af Mudder, og han fattede sig først, da han mærkede Bund. — Godt at have et affarende Sted, naar der siden skulde navigeres i ukendte Farvande. — Doktoren sagde Hr. Martin. — Det var noget andet end det daglige Mart. — Og saa Tonen. — Heldigvis var Smaapigerne gaaet. — Nu stod de selvfølgelig ude i Køkkenet hos deres Mor og grinede ad ham. — Børn var nogle værre Tingester; de saa lige lukt igennem alting og opdagede alting. Og sikke de rendte omkring og traadte paa Tæppet og rørte ved Sagerne. Børn skulde have en Endefuld og holde Kæft, naar der var Folk til Stede. —

„Undskyld mig lidt. Jeg gaar ud og fortæller min Kone, at De er kommet. Hun glæder sig til at hilse paa Dem. Jeg maa ogsaa hjælpe lidt til.“

Martin var alene. Han strakte Benene og lænede sig forsigtigt tilbage, klar til at fare op; men han maatte prøve saadan en Stol. Nu var her forresten en Tjans til at orientere sig. Det var maaske Doktorens Hensigt. — Martins Blik søgte Stuen rundt som et fanget Dyrs og faldt paa et stort Maleri over



For Martin var Musikken som en Drøm, Tonerne gik med smeltende Varme gennem ham, eller var det blot, fordi det var Jul.

Sofaen. — Et aabent Hav, mægtigt og uendeligt, Bygevejr, Stormluft, tunge Skyer for fulde Sejl. Foran til Luvart slog en Flok Maager ned mod Havfladen lige ved et Solstref, der skar i Øjnene; ude i Læ — et Par Sæmil borte — flygtede en Haglbyge, mens en Raasejler med Bramsejlene fast huggede sig gennem brydende Sø. —

„Nationernes Landevej“ hed det. Det var nu alligevel hans Hjem — mere end Barndomshjemmet, mere end Himmelen eller Helvede. — Mon Doktoren interesserede sig for den Slags Billeder. — Sandsynligvis. — Her var meget all right her. — Martin listede sig hen og rørte ved Maleriet. Det var Pokkers graugiveligt. —

Cigaren var slukket, da Lægen og hans Kone kom ind. Hun rakte Haanden frem med et Smil, et varmt „Velkommen“ og et undersøgende Blik, der gjorde ham saa fortumlet, at han ikke naaede at faa Cigaren forfaret til den anden Haaad. Hun fik lidt Aske paa Fingrene, han pustede paa dem, tabte Cigaren, og Ungerne brast i Latter, saa han blev rød og kvalte en Ed. Hvor var hun herlig. Saadan en skulde man være gift med; — men de forbandede Unger, der fulgte med.

„Vi haaber, De ikke maa savne Deres Hjem for meget, men falde til Ro her i Aften. Husk, det er Juleaften.“

Saa til Søs. — Nu skulde hun naturligvis have lokket noget ud af ham om Hjemmet og de gamle Forældre, som sad tilbage Tusinder af Mile hinsides det forskrækkelige Hav. Alt det Vrøvl havde han været ved at brække sig over mange Gange. Han havde ganske vist ikke været hjemme i tolv Aar og ikke skrevet, siden han laa paa Hospitalet i Cape Town for otte Aar siden; men hvad var der at skrive om, naar man ikke ligefrem var syg eller døende. Mon Søsteren var hjemme. Hende var der vel nok Humør i, det lille Livstykke. Nu var det Midnat i Danmark, de havde nok tænkt paa ham i Aften, Mor havde maaske fældet et Par Taarer og Far sagt et Par trøstende Ord. Det kunde forresten være grinagtigt nok at sende dem en Hilsen paa et Kort — bare for Sjøv. — Maaske kunde han faa Lov til at opgive Doktorens Adresse. Det kunde da være, de svarede. —

Martin udviklede Tankerne i Løbet af Sekunder plaget af Frygt for at blive forhørt, som han saa ofte var blevet paa Sømandshjæmmene; men der skete ingenting. Doktoren ordnede noget ved Skrivebordet, hans Kone vandede Planter, og Martin fandt sig stirrende paa „Nationernes Landevej“, som om han aldrig havde set Vand før.

„Min Mand fortalte mig, hvordan Skibet saa ud,“ sagde Doktorfruen muntert. „De maa have haft en forfærdelig Rejse i den Snestorm.“

„Naa, ja, der var jo Musik i Parken fra Cape Cod og ind; men det er vi vant til her paa Kysten. Den Gamle er en Djævel til at presse, han var stiv af Kulde. De bankede Isen af ham med en Kufnagle, da vi kom ind.“

„De maa da ogsaa selv have døjet meget; men

De har maaske en daarlig Hukommelse for den Slags.“

„Jeg?! — Nej, vi drak Kaffe hele Natten.“ Han gjorde en fejende Haandbevægelse ud mod Stuen. „Nu ser jeg blot paa alt dette her....“ Han famlede efter Ord. — Hun var vel nok Tip Top. — Næste Gang jeg kommer til Vestindien — tænkte han — vil jeg købe en Kærnepose til hende og en Hajstok til Doktoren. Rollingerne kan faa en Nævefuld af de smaa Konkyljer. —

„Vi plejer at synge en Sang, en glad Julesang, det skærper Appetitten.“ Fruen satte sig ved Pianoet, og Børnene plantede sig ved Siden af. For Martin var Musikken som en Drøm, Tonerne gik med smeltende Varme gennem ham, eller var det blot fordi, det var Jul. Han rettede sig og saa streng ud; man skulde aldrig blive sentimental overfor Kvinder og deres Kunster, saa blev de indbildske. Der stod nu de dumme Unger og sang i vilden Sky; efter hvert Vers vendte de sig og saa igennem ham. De smaa Slyngler kunde Sangen udenad. De havde naturligvis trænet i flere Dage. Han kendte den ellers godt, men havde glemt det meste og maatte følge med i en Bog. I en Fart lærte han noget udenad og brummede overlegent med. Det manglede bare. — Saa var Sangen forbi.

Hele Familien faldt hinanden om Halsen og ønskede Glædelig Jul for femte Gang. Martin maatte give Haand igen — Ungerne tumlede ind paa ham, og Doktoren slog ham paa Skulderen og takkede, fordi han var kommet. Martin fik en Fornemmelse af, at han var blevet taget i at sove paa Udkig eller havde løbet „The Raider“ bak i en Byge. Det var en værre Redelighed. Her maatte gøres noget. Han var forbavset over sit Mod. —

„Vi Søfolk er ikke vant til at blive gjort Stads af i Land, og træffer man sammen med fine Folk som Dem her, siger vi næsten ingenting, fordi vi synes, at De griner ad os, indvendig altsaa; men jeg vil bare sige, at i Aften har jeg set, at der er første Klases Herrer og Damer til. Det er kun saa sjældent, de kommer om Bord og byder os ind i et rigtigt Hjem, at jeg snart ikke troede, det kunde lade sig gøre. — Jeg vil nu altsaa kun sige mange Tak, mens jeg er i Gang, for jeg har ikke haft saadan en Aften, siden jeg var hjemme hos mine de Gamle og min lille Søster, som nu maa være et Livstykke af Rang, for det er tolv Aar siden, jeg saa hende sidst.“

Martin slog ud igen med Haanden, som han plejede, naar Bevægelsen var ved at tage Magten fra ham. Stemmen var blevet underlig, Stuen var gaaet i Drift; men han havde faaet sagt det, der laa ham mest paa Hjerte. Det var en Lettelse at komme til Bords, han var hundesulten, og det varede ikke længe, før han opgav at tænke paa sin mangelfulde Dannelses. Fruens forskende Blik, som havde generet ham i Begyndelsen, fordi han var bange for, at hendes Mand skulde blive skinsyg, mødte han nu helt naturligt, saa han maatte le ad sine tossede Tanker for en halv Time siden.

Det var en underlig Aften, voksne Mennesker som Børn og et Juletræ som et Eventyr. — —

Gaverne var delt ud. Martin stod med et stort Smil over Ansigtet, en Daase Tobak, et Par Strømper og en Sweater under Armen og et Flag i Haanden. Stuen lignede en Fuldriggers Dæk efter en Stagvending. Alting flød. Doktoren havde lige talt med ham om Springere, Hajer, vestindiske Sukkerplantager og Lastning af Tømmer paa Mississippi, og Fruen havde puttet Ungerne i Seng, da Telefonen ringede. Det var Bud efter Lægen. —

„Det var en Skam, min Mand skulde af Sted,“ sagde hun, da de var alene; „men vi skal nok faa det hyggeligt endda. Lad nu være med at genere Dem og bliv ikke sær, fordi De er alene med mig. Jeg har en Bror, der sejler, saa jeg forstaar Søfolk. Jeg skal fortælle Dem om ham; men først skal De høre lidt Musik.“

Martin overgav sig. Hendes Charme og Spil kaldte paa noget i ham, der sjældent blev kaldt paa; der faldt Skær af Himlens Herlighed over hans Væsens vilde Egne, Skred af Toner og Lys i hans Sjæls dunkle Afkroge. Han foldede Hænderne og vovede knap at trække Vejret, til en Tanke fødtes hos ham ved at se paa sine grove Arbejdshænder. Hvad var det egentlig, han var blevet lokket ind i. Han rev dem fra hinanden og strakte og knyttede dem skiftevis, mens Tindingerne bankede, og Struben snøredes sammen.

Aftenens Begivenheder hvirvlede rundt for ham. Et rask Slagsmaal passede bedre til ham end hjertelige Haandtryk, Snebygers Hvæsen og alle Bomsejl til under haard Krydsning over Massachusetts Bugten passede ham bedre end Børnesange. — Kvaksalveren og hans Kælling skulde have været med sidste Nat. Han havde set Mænd fælde stride Taarer, naar de laa til Vejrs med Frost og Kuling og skiftede Gaffeltopsejlshalse. — Her havde de prøvet at tø ham op med Gaver og Skidt; men han skulde snart bundfryse igen. Han var blevet en Pjalt i deres Selskab; men der var endnu en lille Rest af Gutten fra „The Raider“ i ham. — De kunde være flinke nok paa mange Maader; men Søfolk kendte de ikke uden den Bror, og hvad var han for en. — Nej, det var bedre at komme af Sted, kun lidt mere Musik — bare lidt, saa skulde det være.

Martin lod sine Gaver ligge og listede sig over Gulvet.

Tæppet dæmpede hans Skridt; men Doktorfruen havde iagttaget hans Spejlbillede i det polerede Piano.

„Hr. Martin,“ sagde hun, „De maa ikke gaa. Jeg vil tale med Dem. Jeg har en Bror, der sejlede bort for mange Aar siden og aldrig lod høre fra sig. — Vil De sige mig Grunden?“

Martin standsede forlegen. Han var fanget igen. —

Det blev en lang Samtale. Først fortalte hun, saa han, og jo mere opmærksomt betragtede hun ham. — Da han tav, sagde hun: „Jeg har en stor Overraskelse til Dem, tror jeg. Sig ikke noget til min Mand. Han skal ogsaa overraskes. Det bliver ikke før Midnat, og jeg kan næsten ikke vente; men vi maa have Taalmodighed. — Glød Dem.“

Lidt efter kom Doktoren hjem, og endnu en Time gik med Munterhed, men under umaadelig Spænding for de to Sammensvorne.

„I ser saa hemmelighedsfulde ud,“ sagde Doktoren. „I har vel opført jer godt, mens jeg var borte?“

„Vi har en Hemmelighed sammen; men ingen af os kender den helt.“ — — —

Ved Midnat ringede det. — „Vil De lukke Døren op, Hr. Martin? Det er vores unge Pige.“

Han saa forbavset ud og lystrede. — Der var ganske stille et Øjeblik, saa lød der glade Stemmer og Latter, og lidt efter kom Martin ind med en ung Kvinde i sine Arme.

„Det er min Søster!“ raabte han. „Nu har jeg altså aldrig kendt Mage. — Vidste De det?“

Doktoren rystede paa Hovedet. „Nej, det er et af de Tilfælde, Videnskaben ikke ser sig i Stand til at forklare endnu; men de forekommer altsaa og hører ind under Begrebet „Eventyr“.

„Juleeventyr,“ sagde Doktorens Pige. — „Næste Gang, jeg har Friaften, gaar Martin og jeg hen og besøger Mor og Far. — Far arbejder paa et af Værfterne her, forstaar du nok, din tossede Dreng, der troede, du kunde rende fra os. — Bild dig bare ikke ind, at du er den eneste, der kan udvandre.“

Knud Andersen.





Sundet ud...

Den store Damer glider tungt og støt,
den sidste Maage kredser omkring Nokken,
og Nattens Stilhed daler skumringsblødt,
mens agterude snurrer rastløs Loggen.

Dér knejser foran Kystens Dunkel-grønt
paa Pynten Slottet med de slanke Taarne,
som ræktes det imod os: »Se, hvor skønt,
og se, hvor disse Spir er ædelt baarne!«

Vor gamle kongelige Toldbod-Vagt,
Drabant og Tolder ved vor Pørt mod Verden,
vort Minde om den Tid, vi havde Magt
at standse ved vort Hus den frie Færden ~

Og Tiden aabner sig for Tanken tyst ~
her stopped op hver fremmed, drægtig Skude,
og Tolderen gik ud, naar det blev lyst,
og Brig og Bark laa brasat op derude.

Paa Kongens Bud han skulde vrage først
til Kongens Køkken Vin og Pommeranser ~
saa slukked han sin egen gode Tørst
i Ly af Lovens Bud ~ og Kronborg Skanser.



Illustreret af
Oscar Knudsen

Hans Christian Broge

Af MARTHA LICHTENBERG MADSEN

KØBMAND BROGES Hans Christian var en kvik og rask lille otte Aars Knægt; altid var han glad og fornøjet, og hvor man end traf ham, kunde man være sikker paa, at han fløjtede! Lystigt og muntert fløjtede han, naar han gennem Havens Gange fo'r af Sted til Kammeraterne, som ventede paa at lege „Røver og Soldater“ ude i Anlægget; og stille og eftertænksomt fløjtede han, naar han alene sad i Faderens lille Pram og fiskede Aborrer; dybsindigt stirrede han saa ned i Vandet, og naar en Fisk nærmede sig Snøren, blev Hans Christians Fløjten svagere og svagere — til sidst forstummede den helt, og: Hip, Hurra! Med et Glædesraab trak han Snøren ind og greb sit Bytte.



Kirsten Kokkepige var ikke altid lige henrykt, naar Hans Christian kom paa alle mulige Tider af Dagen og bad hende stege Fisk. Men hvad gjorde Kirsten ikke

for den Dreng, som hun havde holdt af fra den Dag, han kom til Verden. Kirsten var saamænd gerne gaaet i Døden for den Unge, saa inderligt holdt hun af ham; Drengens Mor var død for et Par Aar siden, saa Kirsten var ham næsten i Moders Sted. Det vil sige: helt erstatte hende kunde Kirsten nu ikke, for Hans Christian havde elsket sin Mor som ingen anden, og hvis Kirsten en Gang imellem var lidt gnaven og maaske kunde svare lidt kort, saa var Hans Christian der straks med en lille Bemærkning om, at „saadan vilde Mor aldrig have svaret!“ — — —

En Sommerdag kom Hans Christian forpustet løbende hjem fra Anlægget; Kirsten saa straks, at der maatte være noget særligt i Vejen, saadan som Knægten fo'r over Gaardspladsen og stormede ind gennem Køkkendøren.

„Jeg stak af fra alle Drengene,“ raabte han forpustet; „de siger, at Far gifter sig igen! Er det sandt, at jeg faar en ny Mor?“

Kirsten vendte sig brat om. „Hvem siger det?“ spurgte hun hastigt.

„Det siger Drengene, baade Karl og William og Jørgen! De siger det allesammen!“

Hans Christian var i et Sæt paa sin Yndlingsplads oppe paa Køkkenbordet; han sad og slog Hælene ind mod Skabsdørene. „Tror du, det er sandt?“ Og han ventede spændt paa Svaret. Men Kirsten stod tavs og saa blot alvorligt paa Drengen; hun havde jo nok hørt Folk snakke om Købmand Broge og den velhavende Sagførers Datter, men saa længe Broge selv ingenting sagde om den Ting, troede Kirsten ikke paa Snakken.

„Stedmoder!“ sagde Hans Christian pludselig og snøftede lidt. „En Stedmoder! Tror du, hun vil være lige saa god som min egen Mor var?“

„Det vil hun sikkert nok være,“ svarede Kirsten bestemt. „Hvis det da ellers passer, hvad dine Kammerater siger. Du skulde hellere spørge din Far, min Dreng.“

Og Hans Christian spurgte om Aftenen sin Far. Jo, det var rigtigt nok, og nu maatte Hans Christian love at være rigtig artig, det vilde han jo da nok, ikke sandt? Altid være høflig og god og flink mod den nye Mor og holde meget af hende.

„Skal hun — hun da ikke ogsaa holde af mig?“ spurgte Hans Christian troskyldigt.

„Jo, naturligvis! Jo naturligvis, min Dreng! Din nye Mor vil jo da ogsaa være god ved dig . . .“ —



Men fra den Dag, da Købmand Broge førte sin unge Hustru ind i hendes nye Hjem, var Hans Christian alligevel ikke den samme som før. Han var den første Dag kommet hende saa glad i Møde, han

havde rakt sin lille Mund op til Kys; men Fru Broge havde været saa optaget af saa meget andet, at hun slet ikke havde lagt Mærke til det; hun havde blot klappet ham over Kinden og sagt: „Du burde jo egentlig have været i Seng for længe siden, Klokken er blevet mange!“

Hans Christian havde faaet Taarer i Øjnene. Ikke en Gang et Kys af sin nye Mor! Mon hun da havde i Sinde aldrig at kysse ham? Maaske hun heller ikke vilde fortælle ham Historier i Mørkningen? Eller hjælpe ham med Lektierne, som hans egen Mor havde gjort, allerede da han begyndte paa A B C.

Saadan havde Hans Christian slet ikke tænkt sig dette her. Han havde ment, at naar han fik en ny Mor, saa maatte hun være god og kærlig; men det var denne her slet ikke, hun var meget mere optaget af sig selv og glemte næsten helt, at der var en lille Dreng i Stuerne. Og som Dagene gik, blev Hans Christian mere og mere tavs og stille; den nye Mor fortalte aldrig Historier, Lektierne maatte han selv klare, og om at komme ud og spadserere med Mor var der slet ikke Tale. Et Par Gange havde han spurgt, om han nok maatte gaa med, men saa havde han faaet det Svar, at han vist hellere maatte læse lidt mere paa Geografien, det kunde dog være helt rart med nogle bedre Karakterer.

Men den Dag, da Hans Christian var kommet fløjtende op gennem Havegangen med en dejlig stor Aborre, han lige havde fanget, og Moderen saa havde forbudt ham at ligge der og drive Tiden bort ude i Beltet, og hun endda havde tilføjet, at det var kun Gadedrenge, der fløjtede, ja, da var Hans Christian listet op paa sit lille Kammer og havde sparket til baade Skolebøger og Skoletasken; og saa havde han



givet sig til at tude — men det var der heldigvis ingen, der saa noget som helst til.

— — —

II.

Aarene svandt. Egentlig styg var Moderen selvfølgelig ikke ved Drengen, men hun var ligegyldig og selvoptaget og forstod sig slet ikke paa et lille Barn, der længtes efter Kærlighed. En lille Bror og en lille Søster var kommet til Verden; men Moderen lærte ikke de smaa at holde af den store Broder, som de efterhaanden mest var lidt bange for, fordi han var saa tavs og indesluttet.

Købmand Broge kaldte en Dag Hans Christian ind til sig. „Nu bliver du snart femten Aar,“ sagde han, „og saa skal du altsaa konfirmeres til Foraaret. Jeg tænker, det er din Mening at tage Præliminæreksamen og saa derefter læse videre til Student og . . .“

Hans Christian saa paa sin Far med et forundret Blik, for det var første Gang, der blev talt om Fremtiden; Faderen bekymrede sig saa lidt om ham, spurgte ikke om Karaktererne i Skolen, mente vel, det hele gik af sig selv, var mest optaget af Forretningen — og medens Hans Christian her stod foran sin Far i Kontoret, da var

det, som om Drengen følte sig endnu mere ensom end tidligere, og med et kom det trodsige op i Hans Christian, saa han



følte, at nu vilde han lige det modsatte af, hvad hans Fader havde tænkt sig, hvad det saa end kunde være.

„Lærer Knudsen har lovet at læse Fransk med dig; han siger, du har gode Evner. Altsaa læser du videre efter Konfirmationen!“

„Nej!“ sagde Hans Christian haardt, og Taarerne stod ham i Øjnene.

„Hvadbehager?“ Købmand Broge satte Brillerne fastere og stirrede paa sin Søn, der nok pludselig lod til at have en Vilje og en selvstændig Mening; fra den Side kendte han slet ikke sin Dreng. „Men naar jeg ønsker, du læser videre, saa gør du det!“

„Nej!“ sagde Hans Christian igen. „Jeg gør det ikke!“ Han ligefrem rystede, for helt dristig var han ikke ved dette, for man kunde jo ikke vide, hvad der nu vilde ske. Men Faderen tog det ganske anderledes, end Hans Christian havde ventet. Han saa først alvorligt, undersøgende paa sin Dreng, saa trak han ham helt hen til sig og lagde Armen om hans Skuldre. „Hvad er der i Vejen med dig?“ spurgte han. „Jeg synes ellers ikke, du har et trodsigt Sind — eller har jeg ikke før bemærket det hos dig? Din Mor vil blive meget vred, hvis du ikke vil tage en Studentereksamen — men saa maa vi jo se at formilde hende, hvis der da er noget andet, du kunde tænke dig?“

Hans Christian blev helt flov over sin Stædighed,

for Far var jo alligevel rar og god; saa sagde han lidt mere stiltørdigt og lavmælt: „Jeg vil saa gerne til Søs, Far.“

„Hm!“ Købmand Broge saa betænkelig ud. „Det synes jeg ikke rigtig om, min Dreng,“ sagde han. „Saa skal du jo rejse fra os . . .“

Det ligesom kæmpede i Hans Christian for ikke at bryde ud i et skingrende: „Det er jo netop det, jeg vil! Rigtig langt, langt bort!“ Men det var nok Synd at sige det til Far — eller var det virkelig Synd at rejse fra dem herhjemme? Aa, nej! Far havde jo de andre, de to smaa, som Moderen til enhver Tid fremhævede paa den store Broders Bekostning.

„Jeg vil saa gerne, Far!“ sagde han blot og saa mod Gulvet.

„Naa, saa maa vi jo se, hvad der kan gøres. Men tænk nu alligevel først lidt mere over dette her, min Dreng, og tal ogsaa med din Mor om det.“

Men da kom igen Trodsen op i Hans Christian, indestængt Harme og Tilsidesættelse brød frem, saa han bad: „Aa, nej, til Mor siger vi blot, at jeg skal ud; vi spørger slet ikke først om noget, men siger, jeg skal! For jeg vil til Søs! Jeg vil — jeg vil herfra — ud i Verden . . .“

Købmand Broge saa i denne korte Stund, hvad her var forsømt, hvad her kunde være ødelagt, og han



slap sin Dreng med et inderligt Haandtryk, idet han sagde:

„Det faar saa blive, som du vil, Hans Christian!“ — — —

Et halvt Aar senere drog Hans Christian med en Skonnertbrig paa sin første Langfart. Det havde holdt haardt at faa Moderens Samtykke; hun vilde have, Drengen skulde studere, han skulde gøre Familien Ære, maaske engang tage Doktorgraden, blive Professor! Hun havde lokket og bedt, og hun havde aldrig før været saa elskværdig mod Hans Christian som i denne Vinter! Og da Afrejsens Tid kom, da maatte Hans Christian selv pakke sit Tøj, for „det tarvelige Kram“ vilde hun ikke have noget med at gøre.

Ret ligegyldigt havde hun rakt ham Haanden til Farvel og sagt, at det kom han nok til at fortryde. Men Hans Christian havde blot smilet og bøjet sig ned for at kysse de to mindre Søskende; saa bukkede han endnu engang for Moderen, og idet han kom ud paa den store Gaardsplads, svang han sig op paa Skibskisten, som „Sorteper netop skulde til at køre med til Havnen med Jørgen Gaardskarl som Kusk. Og da var det med et, som om Hans Christian pludselig fik Luft for mange Aars Tavshed — han begyndte ganske sagte at fløjte, men snart blev det højere og kraftigere, og saa sang han desuden saa højt, at Jørgen leende maatte tysse paa ham.

Fra Skonnertens Dæk vinkede Hans Christian det sidste Farvel til sin Far, der stod paa Havnepladsen; der kom lidt vaadt i Drengens Øjne, men det var snart forbi — og saa gik det ud, ud mod det nye og ukendte i en for ham ny og ukendt Verden. — — —

III.

Sju! Sju! Sjuu! Stormen hylede og peb i Takkelagen, Regnen piskede i Ansigtet, og Søerne slog fraadende ind over Skibets Dæk. Alt var surret indenbords; Nordsøen var ikke saadan at spøge med. — Hans Christian havde allerede været om Bord nu i et Par Aar; hans første Rejse havde ikke just været morsom, og han havde ofte nok taget mangan drøj Tørn; men han blev om Bord, for Kaptajnen havde selv en Søn med, som blot var et Par Aar ældre end Hans Christian, og de to havde sluttet sig godt sammen. Mathias og Hans Christian havde mangan Gang i fremmede Byer spadseret Gade op og Gade ned, naar der var Landlov, og Mathias var stadig den førende, for han havde jo været de fleste Steder før; og havde ikke Mathias været, saa var Hans Christian maaske alligevel forlængst gaet fra Borde; Sømandslivet var til Tider nok saa skrapt, syntes han nu, da han havde prøvet det; men undvære Søen kunde han nok allige-



vel ikke, han længtes jo, saa snart han kom paa Landjorden igen blot for nogle Dage. — — —

Hans Christian stod og hagede sig fast ved Kabysens Dør; det var, som om Stormen havde lagt sig et kort Nu, men alligevel kun for at tage desto kraftigere fat. Han skulde forud og hjælpe Mathias med at surre, han kæmpede sig frem over Dækket, han hørte bag sig Kaptajnen Raab, satte i et Spring hen over Dækket — og saa i det samme Mathias miste

Taget og fra Klyveren med et Skrig styrte ned i det brusende Hav.

I den almindelige Forvirring, der opstod om Bord, hvor alt syntes haabløst, men hvor alligevel enhver gjorde sin Pligt til det yderste, fik Hans Christian raskt som et Lyn et Redningsbælte om sig og et Tov fastgjort, og med et „Hold fast!“ til de nærmeste, sprang han ud! Snart forsvandt han, og snart var han paa en Bølges Skumsprøjt, men med stærke Arme kæmpede han sig frem; flere Gange var han ud for Mathias, men han kæmpede længe, længe, for han *vilde, vilde* frelse Mathias, maatte frelse Kameraten, der jo havde en Mor hjemme, som længtes efter sin Dreng



Hans Christian laa længe bevidstløs, efter at han igen var kommet om Bord. Han vaagnede ved, at Skipperen stod og strøg sin Haand gennem hans Haar. „Du har frelst min Dreng!“ sagde en lidt rystende Stemme. „Du har frelst min Dreng!“ Og Hans Christian faldt tilbage i Sønnen med den Tanke, at han nok for første Gang i sit Liv havde gjort en Far og en Mor glade Og da Skibet nogle Dage senere naaede dansk Havn, blev Hans Christian kaldt ned til Skipperen. „Jeg vil gerne gøre dig en lille Glæde,“ sagde han til Drengen, „som en ringe Tak, fordi du frelste Mathias. Se, her har du en Hundredkroneseddel, og saa kan du tage en lille Tur til dit Hjem, medens vi gaar til Danzig, og komme om Bord igen, naar vi passerer København. Du maa da hjem og fortælle din Mor, at det er en rask Dreng, hun har!“

„Jeg vil hellere med til Danzig,“ kom Svaret roligt og lidt forlegent.

„Vil du ikke en Tur hjem nu, du har været saa længe borte?“

„Jeg vil *hellere* til Danzig!“

„Ja, saa! Ja, saa! Naa, det maa du selv om!“ Men Skipperen undrede sig, for Drengen skrev jo da hjem



sidste Brev til din Mor, at du reddede Mathias i Nord-søen?"

„Jeg skrev, at Skipperens Søn var faldet over Bord, men at vi heldigvis reddede ham . . .“ Mere var der ikke at faa ud af Hans Christian om *den Ting*. Og saa sagde han for at komme bort fra Emnet: „Og naar vi saa har været i Danzig, kunde jeg nu da ellers nok lide at komme ind i Dampskibsfarten, hvis det kunde lade sig gøre.“

„Naa, saa du vil nok alligevel forlade os!“ sagde Skipperen. „Du stræber fremad — og det er al Ære værd! Men har du saa i Sinde at sejle herefter i vore hjemlige Rendestene, maa jeg spørge?“ og Kaptajnen lo godmodigt.

„Jeg vilde saa gerne udenrigs — helst saa langt bort som muligt — jeg kunde jo da altid komme hjem og tage Styrmandseksamen.“ Hans Christians Øjne lyste ved Tanken.

„— Og saa kunde man maaske faa puttet dig ind et eller andet godt Sted, hvad? Saa langt bort som muligt, altsaa! Ikke hænge hjemme i Mors Skørter! Rask Dreng! Rask Dreng!“

„Jeg har Stifmoder!“ Hans Christian skammede sig, men nu var det sagt.

Kaptajnen saa overrasket paa den unge. „Ja, saa!“ sagde han blot. „Stifmoder!“ Og lidt efter føjede han til: „Jeg havde ogsaa Stifmoder engang, og hun var god nok, kan du tro. Hun læste Historier for mig og hjalp mig med Lektierne! Og ved du, hvad hun ogsaa gjorde, Hans Christian?“ Kaptajnen gned sig fornøjet i Hænderne. „Hun lærte mig saagar at fløjte!“

Det var ved at trække op til Graad i Hans Christians Ansigt, men da Skipperen saa det, skyndte han sig at sige: „Naa, det var dette her med en Styrmandseksamen engang i Tiden! Kom til mig, hvis du engang trænger til et lille hjælpende Ord.“ — — —

Købmand Broge havde ikke været rigtig fornøjet, da Hans Christian havde skrevet, at nu kunde han faa Hyre paa en af de store Dampere, som gik til Østen;

Drengen havde takket sin Far, fordi denne havde tilbudt ham at komme hjem nogen Tid, inden han drog saa langt bort; men Skipperens Søn var ikke rask og var



taget til sit Hjem, saa Hans Christian vilde tage endnu en Tur, inden han drog til Østen — saa Far maatte altsaa undskylde, at han ikke kom hjem heller denne Gang.

Købmand Broge havde forlængst gættet Sønnens Tanker og forstod, at han ikke *vilde* hjem. Men medens Aarene gik, beundrede Broge dog alligevel mere og mere sin Søn — — der var noget djærvt og selvstændigt over ham, saa ung, han end var. Naar Faderen undertiden skrev: „Kom hellere hjem, min Dreng — her kan blive Plads til dig i Forretningen, og Sømandslivet har dog sine Farer, Livet om Bord er Strabadser og haard Tørm,“ saa svarede Hans Christian bare: „Det gaar nok, Far!“

Aldrig glemte Hans Christian i sine Breve at sende en høflig Hilsen til Moderen, og paa de to Søkendes Fødselsdage blev der altid afsendt en lille Gave, hvor langt borte han end var fra Hjemstavnen. Men da Moderen engang sendte femogtyve Kroner med den Bemærkning, at „Hyren for en simpel Sømand er jo ikke stor, da

smilede Hans Christian lidt bittert og gav Pengene til Messdrengen, der havde mange smaa Søskende hjemme. — Den eneste Gang, Hans Christian lidt spydigt henvendte sig direkte til Moderen, var, da han skulde takke hende for disse Penge, og da skrev han: „Nu varer det ikke længe, inden jeg tager hjem for at faa den Styrmandseksamen! Og mit eneste Ønske er, at jeg maa kunne faa den rigtig fin, for saa er jeg sikret en Plads herovre paa en af de nye, store Baade. Du ser, jeg stræber fremad — selv om det ikke bliver hverken ved Doktorgrad eller Professorat . . .“ — — —

Hans Christian tog den flotteste Eksamen, der i mange Aar var taget paa Københavns Navigations-skole, og han var baade glad og bevæget, da Faderen kom og besøgte ham. Købmand Broge havde lidt svært ved at genkende sin Søn, saa stor og stærk og brun var han blevet, og han var ogsaa mere frejdig og munter, end da han som Barn gik derhjemme under Moderens Regimente. „Det var godt, jeg kom til Søs, Far,“ sagde Hans Christian, „for der er nu trods alt ikke noget dejligere end det! Jeg trives nu en Gang bedst paa et Skibsdæk!“

Du frelste jo endog engang en Mand fra at drukne,“ sagde Faderen stolt, „det er en Heltedaa, min Dreng!“

„Aa, nej, det var ingen Sag! Det var ud for Riga, inde i Havnen . . .“



„Nej, nej, Hans Christian, det var ude i Nordsøen — vi hørte først om det længe efter — i stærk Storm —“

„Naa, ja, det er rigtigt, men det har man snart glemmt, naar det ligger saa langt tilbage,“ lo han, „da var jeg kun en lang Lømmel paa seksten Aar.“

„Du har altsaa frelst flere end Kaptajns Mathias dengang?“

„Naa, frelst og frelst! Der dumper jo en og anden i Vandet mellem Aar og Dag, og én skal der jo da være til at fiske dem op igen!“ Hans Christian lo lidt ad sine egne Ord. Det hele var da ikke noget saadan at snakke om.

„Men har det ikke undertiden været med Fare for dit eget Liv?“

Hans Christian betænkte sig lidt, saa svarede han sindigt og alvorligt og dog med en Smule Glæde i Stemmen: „Medaljen har jeg, Far!“ — — —



Købmand Broge rejste hjem med den glade Bevidsthed, at Sønnen var lykkelig og tilfreds; men hjem vilde Hans Christian ikke. Han havde blot sagt: „Endnu ikke, Far! Jeg maa først naa til at blive Skipper selv! Som simpel Sømand kan man jo risikere ikke at finde Naade for sin Fru Mammars Øjne!“

„Naa, naa!“ havde Broge sagt. „Nu ikke bitter, min Dreng, og der er lang Vej, inden du naar at blive Fører.“

„Vel saa! Men det gaar nok, Far!“

Og mere blev der saa ikke sagt om den Ting.

IV.

En dejlig klar Sommerdag nogle Aar senere sad gamle Broge i Lysthuset med sine Aviser.

Fru Broge kom med Eftermiddagskaffen, og samtidig bragte hun et lige ankommet Brev fra Hans Christian. „Du læser vel nok højt for mig, min Ven?“ spurgte hun.

„Far! Jeg er blevet Kaptajn!“ Det stod med en tyk Streg under alderførst i Brevet, og man kunde ligefrem mærke, hvor det havde jublet i Hans Christian, da han skrev det. Og saa lignede det ham egentlig saa lidt, dette



at fortælle saa uforbeholdent om sig selv. Og gamle Broge lader da ogsaa helt bevæget Brevet synke ned mod sit Knæ. Ja, som Tiden gaar — man mærker det ikke altid, før Aarene er svundet! Hans Christian er nu Skipper paa en stor og fremmed Damper! Har selv Ansvaret! Har naaet det Maal, han satte sig.

Og Hans Christian fortæller i sit Brev, hvordan der i Selskabets Kontorbygning en Dag var udbrudt Ild, hvorledes han tilfældigt opdagede dette og var saa heldig, at netop han var med til at redde store Værdier; saa deraf kom vel den uventede og hurtige Forfremmelse — maaske nok sammen med andre Smaatterier, han tidligere havde udrettet, føjede han beskedent til. „Og Far! Nu gifter jeg mig!“ Ogsaa det var der en tyk Streg under. „Det er en ung engelsk Pige herovre hos Telegrafbestyreren, vi har været forlovet i nogle Maaneder, og nu følger hun snart med mig som min Kone til Danmark — ja kun for en lille Tid, men Skibet gaar næste Gang paa de Kanter, hjemad mod gamle Danmark. Jeg føler mig lige saa lykkelig som Delfinerne, der springer under Lønningen! Jeg skal styre et Skib! Elsie skal styre mig! Og sammen styrer vi mod hjemlige Kyster! Kommer I og hilser paa os, naar vi staar ind mod København?“

Fru Broge trak lidt krænket paa Skuldrene. „Han kommer altsaa ikke her hjem!“ sagde hun.

„Det lader ikke til det!“ Broge gryntede lidt utaalmodigt, han kunde ikke rigtigt give sin Glæde Luft, naar hans Kone var til Stede.

„Nu er han altsaa Kaptajn — har fundet sig en engelsk Hustru — du kunde dog godt skrive til ham, Broge, at han endelig maa komme hjem til os . . .“

„Nej, saamænd vil jeg ej!“ Og Broge lagde med



et Smæld Brevet fra sig paa Lysthusbordet. „Før har du aldrig inviteret ham, saa hvorfor vil du saa gøre det nu, om jeg maa spørge? Vil han ikke, saa vil han ikke, og er han lykkelig og tilfreds, saa lad ham blive paa sit Skib! I to vilde vel blot begynde igen at skændes om denne her Professortitel —“

„Aldrig har han sat sin Fod her i Hjemmet, siden han dengang . . .“

„Saa havde her vel ogsaa bare været Ufred hver eneste Dag, om han var kommet!“

„Broge! Din Søn er en utaknemmelig Fyr!“

„Ja, og Gud velsigne ham for det! Var han blevet her hjemme, havde han maaske aldrig fundet Lykken!“



Illustreret af H. Schøtler Pedersen

AF KAY L. BRAND

DER skete i Aaret 1811 det forunderlige, at selveste Juleaften blev til en Straffens, en forfærdende Straffens Dag for den Nation, der med sin overmægtige Flaade havde overfaldet den danske Hovedstad og delvis lagt den øde. Fire Aar forinden havde Admiral Gambier ført den Hær til Landet, som indesluttede og bombarderede København, og det var som bekendt denne Hær, der tvang os til at udlevere vor Krigsflaade. Krigen var endnu ikke til Ende, da England Juleaften 1811 blev ramt af det haarde Slag, som krævede mange flere Ofre end Københavns Bombardement, Søtræfninger og Landtræfninger tilsammen.

Jyllands Vestkyst var Huggeblokken, og Havet svingede Øksen. Ofrene var tre svære Linieskibe og sytten Hundrede og halvtredsindstyve Mennesker!

Det var Jylland, der hævnede, hvad Sjælland havde lidt. Men hvilken Forskel paa de to Katastrofer. Herude ved Vesterhavet var det ikke Bomber, men Nødsjud, der affyredes fra engelsk Side. Det var ikke lun Sommer, som da Engelskmanden huserede paa Sjælland, men Vintertid med Storm, Uvejr og flygende Sne. De jyske Kystboere var ikke bitre Fjender, men hjælpsomme Redningsmænd i denne jammerligste af alle Julenætter.

I December 1811 afgik Aarets sidste store engelske Konvoj af Østersøfarere fra Gøteborg hjemad, over 100 Sejlere, dækkede af 8 Linieskibe og en Del mindre Orlogsmænd. Admiral Saumarez paa „Victory“ (100 Kanoner) havde Overkommandoen. Det næststørste „St. George“ (98 Kanoner) under Admiral Reynolds var noget medtaget efter en Storm i Østersøen, hvorfor „Defence“ (74 Kanoner) fik Ordre til at holde sig i dets Nærhed.

Ude i Nordsøen blev Konvojen splittet af Storm af Nordvest, og Kanonbaaden „Fancy“ gik til Bunds

med sin 50 Mands Besætning. Linieskibet „Hero“ (74 Kanoner), „St. George“ — og „Defence“, som trofast holdt sig ved „St. George“, — drev Syd paa sammen med en Snes Koffardiskibe. Om Eftermiddagen den 24. December saas Jyllands Kyst, og man kunde ude i Skibene svagt høre Klokker ringe Julen ind derinde i Land.

Paa det Tidspunkt lykkedes det Koffardiskibene og Orlogsbriggen „Grasshopper“, der laa længst ude til Søs, at dreje af. „Hero“, som var fremmest, var kommet Kysten saa nær, at det ikke fandt anden Udvej end at kappe Masterne og lade Ankrene falde. Ogsaa „St. George“ drev ind mod Land, og „Defence“ holdt sig stadig — efter Ordre — i Synsvidde fra den.

Snart efter stødte „Hero“ mod Grunden. Besætningen samlede sig forude paa Bakken og agter paa Hytten for at skærme sig mod Søen, men hver Gang Braadsøerne slog over Skibet, tyndede det ud i Rækkerne. Det graadige Hav havde nok at tage af. Paa „St. George“ var der 738 Mand, paa „Defence“ 593 og paa „Hero“ 590 Mand. „Defence“ havde endnu kunnet reddes; Navigationsofficeren gjorde sin Chef, Kaptajn Atkins, opmærksom derpaa, men Chefen svarede blot: „Jeg forlader ikke min Admiral i Farens Stund.“

Orlogsskibene var paa det Tidspunkt omtrent ud for Husby og Nissum, „Defence“ en Smule nordligere, men alle udfor det senere nedlagte Baroni Rysensteens Forstrand, lidt Nord for Ringkøbing. Til al Ulykke var Briggen „Grasshopper“ ved misforstaaede Signaler gaaet ind igen imod Ulykkesstedet og kom i samme Nød som sine store Fæller.

Disciplinen ombord i de engelske Orlogsmænd var fortræffelig. Alle Baade blev knust, undtagen en Jolle. Et Par Mand bad om Tilladelse til at prøve paa at naa Land i den, men da en Officer fraraadede det, vendte de tilbage til deres Arbejde ved Pumperne. Alle Skibene kappede Masterne, men kunde ikke helt fri sig for Takkelagen, som af Søerne blev slaaget op mod Skibsskrogene. Kanonerne slog sig løse og rul-

lede omkring paa Dækket. I Mørket kunde man ikke vare sig imod dem, og mange af de udmattede Folk dræbtes eller lemlæstedes af de tunge Kolosser.

Paa luv Side sloges Lønningen ind. Man prøvede paa at stable Lig op som en Vold mod Søerne, og paa „St. George“ laa snart Admiral Reynolds i Bunke sammen med Skibschefen og Hundreder af menige Matroser. I Læ af denne Ligvold sad en Tid 200 forkomne Mennesker, men Søerne slog efterhaanden Ligene ned over dem og gjorde dem selv stumme for evig.

Denne grufulde Juleaften drev alle Skibene ind paa Revlerne. Presset fra Havet var saa kraftigt, at Briggen „Grasshopper“ sloges henover „Hero“.

Den iskolde Sø og Vind og Sne nedbrød hurtigt al Modstandskraft. I Flokkevis skylledes Folkene overbord. Skibene sønderbrødes, men det gamle „St. George“ stod dog længe og ragede op som „en Kirke“!

I Land var man tidligt Juleaften blevet klar over de ilanddrivende Skibes og Mandskabers Skæbne. Ingen kunde holde Jul. Alle, som kunde gaa paa deres Ben, blev paa Stranden den hele Nat for om muligt at række inddrivende Skibbrudne en hjælpende Haand. De fleste derude fra Skibene forsvandt for stedse, men mange Lig drev ind. Fiskerne dannede Kæder og gik langt ud i Brændingen for at redde. Lig langedes eller puffedes fra Haand til Haand og stabledes op i Dynge paa Stranden, — men der *var* dog Liv i en og anden — og naar det mærkedes, blev der Glæde. Alt Fjendehad til „Røverfjenden“ glemtes. Disse Stakler, der drev ind, klyngende sig til Vragstumper, hvide i Ansigterne af Rædsel og Anstrengelser — det var ikke Fjender, det var gudgivne Juleaftens-Gæster.

Men det var kun faa, forfærdeligt faa. Af de

forulykkede engelske Orlogsskibes 1971 Mand blev kun 20 reddede. De blev til Gengæld plejede som smaa Børn rundt om i de gode jydske Fiskeres Hytter.

Juleugen gik med at bjerge ind fra Havet. Meget Gods drev ind fra de mægtige Kolosser, men stadig var det mest Lig; de blev i Hast undersøgt af Øvrigheden — og begravet.

De reddede *var* Krigsfanger, og efter en fredelig Jul hos de rare Jyder med fuldt op af Mad og fuldstændig Frihed, maatte de en skønne Dag *behandles* som Fanger. Og saa marscherede de af under Bevogtning.

Den danske Godmodighed fornægtede sig ikke. Man nænnede ikke at sætte de engelske Gæster i Forvaring; de var jo ikke taget i ærlig Kamp. Vor Regering sendte dem til England og lod Reglementet for Fangebehandling sove for en Stund. Ved Hjemkomsten stilledes de for en Krigsret, hvor de naturligvis frikendtes.

Hos os vilde der rimeligvis være blevet sagt: „Men den Dummernix Atkins paa „Defence“! Hvorfor sjokkede han med det dejlige Skib og store, dygtige Besætning i Hælene paa „St. George“ ind i den visse Død ved Jyllands Kyst?“ Retten i Sheerness udtalte imidlertid om den Sag: At „Defence“ som Følge af Chefens ædle og heltemodige Beslutning ikke at svigte sin Admiral i Farens Stund, men urokkeligt at holde sig til sin Ordre vel var gaaet tabt, men paa en for England ærefuld Maade og til u dødelig Hæder for Kaptajn Atkins.

Hverken paa Ulykkesstedet eller i den engelske Søkrigshistorie glemmes nogensinde den kæmpemæssige Katastrofe paa Rysensteen Forstrand hin uendelig triste Juleaften.



»Hero« var kommet Kysten saa nær, at det ikke fandt anden Udvej end at kappe Masterne og lade Ankeret falde.

DEN JYDSKE KAMP MOD HAV OG BRÆNDING

HAVETS HELTE



Af

THOMAS OLESEN LØKKEN

*Vældige Hav med de drønende Vande
Høje løfter Bølgen sin skumklædte Manke.
Bryder sin Brænding mod Klippe og Banke.
Favnér i Farten af Jorderigs Lande.*

*Dog dine Bølger vi frygtløse pleje
Modige Mænd paa en buespændt Planke
skabte til Handling en daadlysten Tanke.
Stormjagne red de sortladne Høje.*

*Vældige Hav, du har fanget og favnet
Skibe og Sømand med dødsviet Kulde.
Dog har vi trodset og sejret tilfulde
Selv dine Afgrunde, dem har vi navnet.*

KULTUR ER KAMP. Formerne skifter, Maalene veksler med Aarhundrederne, i heftige Tider med hvert Tiaar, som gaar. Det dybeste livsbevarende Moment i Slægtens Liv er Egoismen, som det saa ofte er sagt. Men stærkere end denne, fordi den rækker ud over Selvet, er Kulturen i sin sande Udfoldelse. Et er fælles for al Kulturkamp, den uegennyttige Stræben, der er som en levende, groende Undergrund, hvorpaa Kulturen selv hviler. Kulturen kender ingen Grænser, den spænder Jordkuglen i sin Favns, velsigner det Liv, som er Jorden givet, og søger hver Dag paany at løfte det op til lykkeligere Vilkaar.

Kulturen er kun livsbevarende. Hvor den udfolder sig til et Fremstød, til en hæderlig Anspændelse for at løse en Opgave, vil dette altid vise sig. Et af de stolteste og smukkeste Blade i dansk Kulturhistorie er et Bevis herfor. I alleregentligste Forstand er det et Livredningsarbejde, opstaaet og ført praktisk frem af humane og ædle Grunde. Selv nu i vor materialistiske Tid er dets inderste Nerve Menneskekærlighed og det selvforglemmende Mod, der tør vove sit Liv for andre. Dette Blad er Kapitlet om „Det jyske Redningsvæsen“:

Fra gammel Tid er den „Jydske Kyst“ frygtet af Søfarende. I de raa og strenge Tider under Middelalderen, da Lovløsheden paa Grund af uendelige Krige som en Mare red det forpinte Europa, var der sjældent Hjælp for den, der var i Nød paa en fremmed Kyst. Den, der strandede paa den barske jyske Kyst med de tre Rækker Revler, kunde bjerger sig selv paa en søndret Planke, om han havde Kræfter nok, ingen hjalp ham. Men var det Nat eller paa et ensomt Sted, da var der raa Hænder, som svang en

Knippel mod den forlistes Hoved, for at han ikke skulde gøre sin Ret gældende til Strandgodset. Det var dengang Holberg skrev om Beboerne af Øen Anholt i Kattegat, at „de levede kristeligt og ernærede sig af Rov (Strandrov).“ Selv Bispen paa Børglum Kloster i Vendsyssel sendte sine Svende til Stranden for at tage de strandede Søfolks Liv og Gods.

Disse raa og barske Tider ligger i Mørke, hvad angaar de allerfleste Strandinger paa den Tid. De forkomne Søfolk, der kom i Land paa Vrag eller Planke, fik Hovedet knust af en Spade eller en Knippel. I Klitterne var det let at grave et Hul til dem, hvor de var gemte og glemte straks, og Sporene viskedes ud af den jagende Blæst og Sandflugten. Mægtige Dramaer beretter Historien om allevegne. Men det enkelte Skib gik sin Skæbne i Møde — — — drog ud, og vendte aldrig tilbage, ingen vidste, hvor det var blevet af.

Af mægtige Strandinger ved vore Kyster, som Historien omtaler, nævnes først en vendisk Flaade, der hærgede de danske Farvande i det tolvte Aarhundrede. Den forliste paa Sveriges Vestkyst, ved Halmstad. Alle 150 Skibe forliste totalt, og Besætningen er anslaaet til at være omkring 15000. De fleste druknede, og Resten, som reddede sig ind, blev slaaet ned med Sværdet. I det sekstende Aarhundrede strandede en dansk og lybsk Flaade ved Visby paa Øen Gotland, og 7000 Mennesker omkom. Og i de krigerske Aarhundreder senere maatte en Flaade ofte yde en stor Tribut til Stormen og de stærke Bølger. Døden gjorde en rig Høst paa de ugæstmilde Kyster, mest ved Efteraar og Vinter.

Men Tiderne skifter. Dansk Redningsvæsens Hi-



storie indledes i første Halvdel af det nittende Aarhundrede, da vort Aandsliv i Guldalder-tiden under Oehlenschläger og Grundtvig traadte ind i en ny Blomstring efter de frygtelige Nederlagsaar i Aarhundredets Begyndelse. Som alt stort følger det Loven for det stores Tilblivelse. Det famler sig frem, det giver sig Udbrud her og der, det ligger som en Spænding i Folketsjælen, men der kommer en, som giver dette Liv et Væsen, som iklæder det Kød og Blod, som gør det til en Sag, en Realitet.

Naar der tales om „Dansk Redningsvæsen“, da er det i væsentlig Grad det jyske eller det vestjyske Redningsvæsen, der tænkes paa. Et Øland som Danmark har vel utallige Kyster; de vilde Klippekyser

bene. Der slaas de i Stykker af de voldsomme Bølger, der hæver sig hushøjt i Stormen og brydes i et frygteligt Kog over Skibet og det nødstedte Mandskab. Paa disse Revler har i tusindvis af alle Landes Sømand sendt en sidste Hilsen og Tanke til dem derhjemme, til Mor, til Hustru og Børn, til Pigen med de milde Øjne, et sidste Skrig med Dødens Angst i har presset sig frem, før den dybe Strøm greb dem, og de sank.

Her mødte den 24. December 1811 de to store engelske Krigsskibe „Sct. George“ og „Defence“ deres Skæbne udfor Bøvling og Sønder Nissum Strand. I Løbet af et Døgn sønderlodes de, og de ombordværende Besætninger, omtrent 1600 Mand, druknede. Kun 11 Mand slap levende i Land. Lidt bedre gik det den



Redningsbaadsbesætning.

ved Bornholm, de flade Kyster ved Øerne Sjælland og Lolland-Falster, hvor lumske Rev strækker sig kilometerlangt fra Land. Men Kattgat og Østersøen er Indhave. Den forsigtige Sømand redder Livet. Der er Læ bag om Øerne og de hundrede Holme, og Havne ligger allevegne tæt ved. Dog er ogsaa her mangan tapper Redningsdaad blevet udført. St. Blichers Digt om „den fattige Søren Kanne“ er i Litteraturen det straalende og dramatiske Bevis derfor.

Jyllands Vestkyst vender ud mod et af Verdens mest befærdede Have, Vesterhavet eller Nordsøen. Kysten bestaar af Sand med en flad Strandbred og en bred Række Flyvesandsklitter bagved. Men langs med Kysten, fra Blaavandshuk i Syd til den yderste Spids af Skagens Gren i Nord strækker sig tre Sandrevler. Vandstanden over disse veksler efter Storm og Strøm, men kan være 2—5—8 Alen forholdsvis for første, anden og tredje Revle. Paa disse Revler strander Ski-

engelske Fregat „The Crescent“, der strandede 5. December 1808 ved de stejle Skrænter under Rubjerg Knude. Af 325 Mand reddedes 55. Endnu gaar der i Lønstrup og Sognene deromkring Sagn om denne mægtige Stranding. Fregatten tørnede Land i en haard Nordost med mægtige Bølger, som ved Dagry, da Skibet blev set fra Land, ganske overskyllede Dæk og Skanse. Skibet havde en Malmklokke, der uafbrudt ringede, mens den store Besætning kæmpede den sidste fortvivlede Kamp mod det overvældende Hav.

Der fortælles, at Fregatten forsøgte at skyde sig flot. De store Rystelser, naar et helt Batteri Kanoner paa en Gang blev afskudt, skulde rokke Skibet løs af Grunden. Det nyttede intet. Man tømrede Flaader, der kastedes i Land og splintredes, og dem, der var derpaa, druknede. Til sidst, da Storm og Bølger tog til, søgte alle at komme i Land, eller Bølgerne har slynget dem overbord. Snart var Havet fuldt af dri-

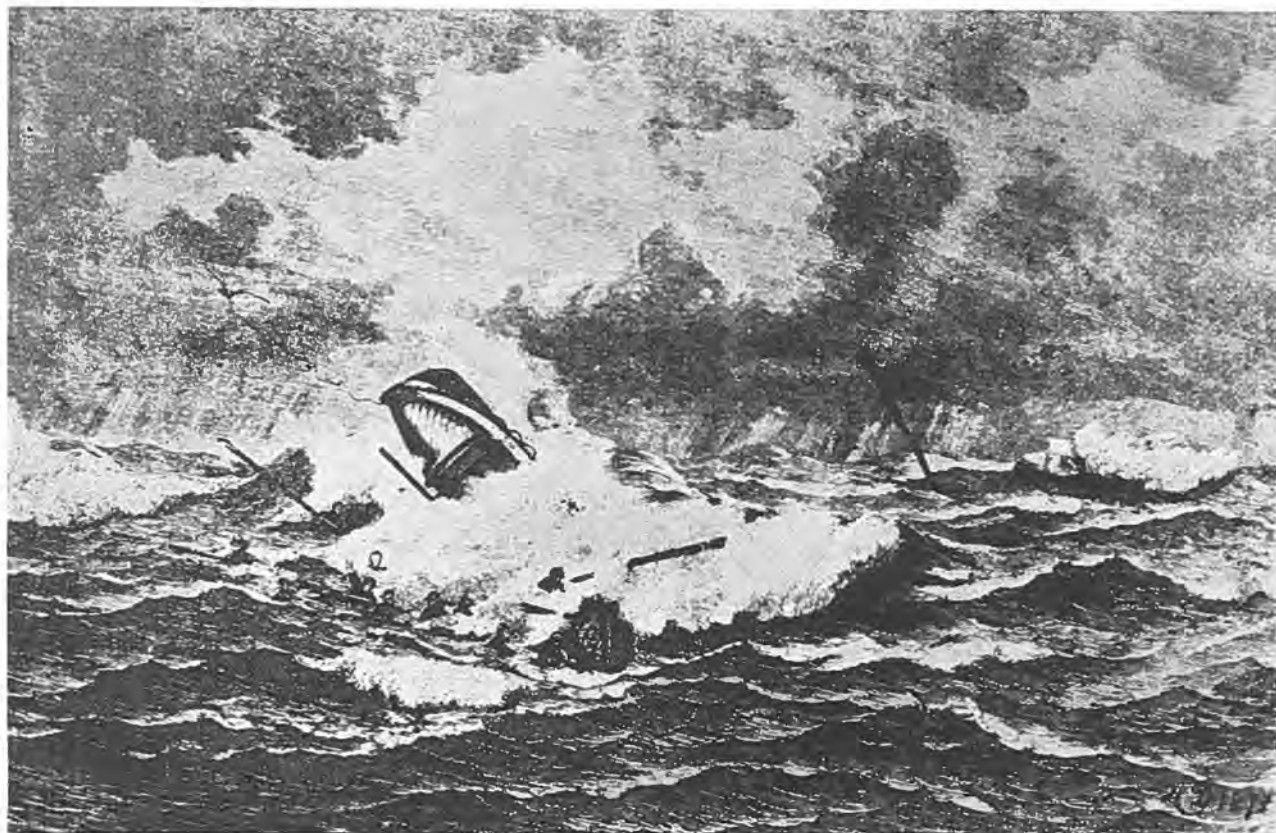
vende Lig, der langsomt kastedes ind mod Kysten. Da Stormen faldt, var Stranden dækket med druknede Mennesker. Officerer og deres Kvinder i kostbare Kjoler og med alle deres Ringe og Hals Smykker paa, — det gjaldt at redde saa meget som muligt — Matroser og de mere jævne Befalingsmænd, tæt sammen laa de paa Stranden, en forfærdende Oplevelse for den lille Bys Beboere at være Vidne til. De bar Ligene op i Byen, Skure, Lader og Udhuse fyldtes, og tilsidst gravedes der en mægtig Fællesgrav paa Maarup Kirkegaard i det nordvestlige Hjørne, det Sted, hvor de hjemløse hørte til.

Fregatten stod i mange Aar efter Strandingen, men omsider sank den, Sandet sugede den ned. Men endnu

engelske Digter Rudyard Kipling har læst om alt dette, da han skrev sit barske Digt: *Engelsk mandens Sang!*

*Vi har fodret vort Hav i de tusind Aar,
og endnu det brøler af Sult,
skønt i hver eneste Bølge en død
Engelskmand ligger dulgt.
De bedste af os, som bød Havet Trods,
ligger nu i dets Salt.
Om Blod er Prisen for Herskermagt.
Herre Gud! den har vi betalt.*

Dog ikke alene de fremmede gik det ud over. Ogsaa Kystens Befolkning maatte tit ofre til det ubarm-



Den store Digter og Forfatter Holger Drachmann søgte altid mod Havet for her, inspireret af Naturen, at skabe sine udødelige Værker. Ved en saadan Lejlighed, under Orkanens Rasen, har Holger Drachmann overværet en Kentring af en Redningsbaad, og ovenstaaende Billede viser Holger Drachmanns egen Tegning af den dramatiske Begivenhed.

fortælles, at ved Lavvande kom Skibsklokken til Syne. Havet satte den da i Bevægelse. Dens dybe Malmtone kaldte gennem Bølgebruset, kaldte over Hav og Brænding ind mod Land paa alle de døde Mænd, at de atter skulde staa klar ved Rat og Rigning, tage Vagten ved Kanonerne, saa de kunde fare over de vide Vande som før

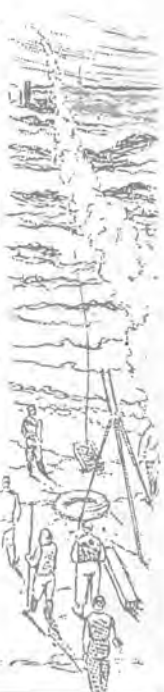
Aarene gik. Klokken bjergedes i Land. Den blev hængt op i Skallerup Kirke. Nu kalder den hver Søndag paa de levende, men ogsaa de døde maner den til Jorden som paa hin store Ulykkesdag.

Store Ulykker ramte i disse Krigsaar den engelske Flaade. Saaledes omkom ved den hollandske Kyst samme Aar omkring 3000 Sømænd, fordi Skibene dengang alle manøvreredes med Sejl, og de mægtige Storme fik dem til at strande. Jeg tænker, at den store

hertige Hav. Saaledes hændte det den 24. November 1847, at 24 Mænd fra Blaavand og Oksby Sogne druknede. De var gaaet ombord i et nødstedt Skib, der var i Drift langs Kysten. Stormen steg pludselig, og da de i deres Baade vilde redde sig i Land, skete Ulykken.

Men lidt senere skulde den Stranding ske, der ved sit tragiske, pinefulde og meningsløse Forløb gav Stødet til, at en ordnet Kamp med de stærke Naturkræfter tog sin Begyndelse. Lad os høre, hvad de gamle fortæller:

Inde bag den barske og øde Kyst nogle faa Mil Syd for Limfjordens Munding ud til Vesterhavet boede i Aarene 1840 og senere Sandflugtskommisær Claudi paa en Gaard bag Klitterne i Vandborg Sogn. Natten mellem den 12. og den 13. April grundstødte



det engelske Barkskib „Vertumnes“ paa Harbøre Strand, 2 Mil Syd for Fjorden. Denne Stranding var hidført som ofte paa denne Kyst, fordi den stærke Strøm drev mod Syd, og man troede sig langt mere mod Nord og ikke brugte Loddet. Skibet grundstødte paa den yderste Revle, men blev kastet over denne og stod fast paa den mellemste. Her er Havet dybt tæt ind mod Kysten og Bølgebraaddet af en uhyre Styrke. De mægtige Vandbjerge overskyllede fuldstændig Skibet. I Løbet af et Par Timer var Baadene slaaet over Bord og alt ovenstaaende Dækskibs fejt væk.

Ved Daggry kom Kystboerne til Stede. Da stod Skibet knap 300 Alen fra Land. De strandede Søfolk

lige fatter Mod, en Bro er spændt gennem Brænding og Storm for de arme Skibbrudne.

Men da Redningsfærden skal begynde, da Tovet skal spændes fast, brister det. De kække Fiskere med Claudi foran gaar atter i Baaden, men Forsøget mislykkes. Da er Dagen forbi, Stormen slaar Mørkets Porte op, det vælder frem under de lave Skyer, det bliver koldt, Blæsten isner de gennemblødte Redningsmænd, der har opholdt sig paa den aabne Strand hele Dagen. Natten er over dem, de kan ikke mere.

Men ude i Mørket, i Rigningen, endnu saa højt over Bølgerne, at kun de største kan naa dem og hylle dem ind i Sprøjt og Skum, sidder 13 Sømænd og stirrer mod det frelsende Land. Endnu kan de øjne det



Redningsbaadens Kæntring ved den strandede Brig »Daphne« under Skagen den 27. December 1862.
Efter en Skitse af Fyrinspektør Meyer, tegnet af Carl Baaga.

søgte at faa Forbindelse med Land ved at binde en Line om letflydende Ting, men den stærke, langs Kysten løbende Strøm, „Suget“, forhindrede dette. De modigste Fiskere bemandede en Baad og tog en smækker Line ombord for at kaste den op, saa den kunde fæstnes i Rigningen. Baaden tørnede ud, blev snart fuld af Vand og maatte hurtigt søge Land for ikke at synke.

Da kom Claudi til Stede. Han satte sig nu i Spidsen for alle de Forsøg, der senere blev gjort, og var selv i Baaden hver Gang. Tre Gange gik de ud igen. Baaden sønderslaaes af Vragstumper, fyldes hver Gang med Vand og er ved at synke. Det gaar paa Livet løs, de reddes hver Gang ind til Stranden i den yderste Fare. Men fjerde Gang lykkes det. Ved Hjælp af et Dræg slynges Linen op over Rigningen. Søfolkene haler Linen ombord med et svært Tov efter. Tovet gøres fast til Mesanmasten, Haabet stiger, de ulykke-

gennem Mørket de hundrede eller to hundrede Alen inde.

Stormen gaar. Bølgerne hamrer mod Skibet. Fiskerne, der gaar paa Land, hører et Brag, et Skrig skærer gennem Stormen, den ene Mast gaar overbord. Nogle Timer senere gaar den anden; da Dagen gryr, er Vraget sprængt i to Dele, men endnu ser man, at der paa den ene Del er 9 Mand, som holder sig fast.

Fiskerne gaar paa igen med Claudi i Baaden. De prøver fire Gange, og hver Gang slaar Bølgerne over dem og fylder Baaden, saa de maa i Land og øse læns for ikke at synke. Men næste Gang lykkes det, de faar et Dræg kastet over og fæstet fast paa den faldne Fokkemast, men kan ikke komme Skibet mere nær for ikke at knuses. Men kun 4 af Søfolkene har Kræfter til at springe ud og gribe den Tovende, der stikkes til dem, saa de kan reddes. Saa gaar det ind igen. Det er umuligt at komme Vraget saa nær, at nogen kan entre det i det vældige Hav, der gaar.



Stranden er fuld af Folk. Kvinder og Børn er kommet til. De ser alle paa dem derude, der er ikke saa langt, Aprildagen er klar trods Stormen, de kan se dem helt tydeligt, deres Ansigter, deres blaafrøse Hænder, de sidder sløvt, halvdøde af Kulde og Overanstrengelse. Af og til skrigrer en hæst og vinker svagt med en lammet Arm, aa — nu slipper en og gaar ned, — det er, som Stormen duver med de mange Mennesker, Kvinderne hulker: Farvel, Kammerat, Farvell Aa, — en til slipper og glider. Tiden gaar, en til og en. Ud paa Dagen gaar den sidste. Ned mod den dybe Strøm, mod Revlen, forbi! forbi!

Er denne Redningsdaad saa enestaaende? Er disse tapre Mænds fortvivlede, halvt haabløse Kamp noget sjældent, da det saaledes drages frem? Langt fra! Der kan nævnes et Utal af Strandinger fra disse Tider, hvor Kystens Befolkning i deres smaa og skrøbelige Baade har vovet Livet for den fremmede Sømand. Det, som løfter denne Kamp ud af Forglemmelsen og ind i Historien, er Kammerat Claudis Delta-gælselse. Hos ham omsattes denne tragiske Hændelse til Energi, til Ildhu. Han havde allerede i 1838—39 overværet en Række ulykkelige Strandinger, der gjorde saa stærkt et Indtryk paa ham, at han paa egen Bekostning havde gjort en Rejse til England i 1845 for at studere Redningsvæsenet derovre. Nu ildnedes han saa heftigt igen, at han fik Regeringen til at erkende, at humane Hensyn paabød, man skænkede denne Sag sin Opmærksomhed. Den 9. Juni 1847 stillede et Beløb af 5000 Rigsdaler til Raadighed til Indkøb af Redningsapparater. Claudi rejste igen til England og købte Raketapparater, en Sag, der havde hans Hjerter, og som var særlig nødvendig paa den Kyststrækning, hvor han boede. Samtidig tog han fat paa Bygning af Redningsbaade. Der blev valgt en Baadtype, omtrent som den Fiskerne brugte, fladbundet med høje Stævne, 26 Fod lang, og gjort synkefri med indlagte Luftkasser. Baaden skulde bemannes og roes af 12 Mand under Ledelse af en Fører.

Raketapparatet er særlig nyttigt, hvor Strandingen foregaar tæt ved Land. Raketten udskydes af en lille Kanon, der kan indstilles og er let transportabel. Den slæber en smækker Line med sig og kan række indtil 500 Alen. Linen kastes ud over det strandede Skib, hvis Mandskab ved Hjælp af denne haler et Tov ombord. Der oprettes paa den Maade en Forbindelse med Land, og Redningen foregaar i en Kurvestol, der hales frem og tilbage.

Saa toges der fat paa Oprettelsen af Redningsstationer. Sandflugtskommisær Claudi blev Redningsvæsenets første Formand. Der blev nedsat en Kommission, og i 1850 kunde Rigsdagen bevilge 25,000 Rigsdaler til Oprettelsen af de første 20 Redningsstationer med Raketapparater, og ved de 12 af disse skulde der anbringes synkefri Baade, det, vi nu populært kalder Redningsbaade. Til den særlige Drift og Vedligeholdelse af dette Materiel bevilgedes en aarlig Sum af 4000 Rigsdaler.

Der er et Spand af Tid mellem 1847 og 1957. De smaa 4000 Rigsdaler er nu vokset til 855,000 Kr. i aarlig Udgift. Men det danske Redningsvæsen er nu ogsaa for Jyllands Vedkommende en hel lille Flaade af Baade og en Hær af øvede, modige Mænd med dygtige Førere, med et talrigt Reservemandskab og et stort Materiel af Heste, Vogne og Redskaber. Der

er ikke et Sted paa den jyske Vestkyst, hvor saa end Strandingen sker, uden at Forbindelse er etableret i Løbet af meget kort Tid. Fra den beskedne Begyndelse af 12 Baade, fordelt paa 20 Stationer har det nu udviklet sig til, at der er 62 Redningsstationer alene i Jylland og paa de jyske Øer, deraf alene paa Vestkysten 51. Kun ganske faa er udelukkende Raketstationer, næsten alle har Baade og Raketapparater sammen, opbevaret paa de lettest tilgængelige Steder paa Kysten i dertil opførte Bygninger. Og mange Steder er der anlagt Veje gennem Klitterne, hvor Stranden er ufarbar i Stormvejr. En kyndig Mand er ansat paa Stedet for at føre Tilsyn med og sørge for, at alt er i Orden Dag og Nat. I de senere Aar er Redningsflaaden forøget med 9 Motorbaade, stationerede hvor der er Havne.

Til at betjene dette Materiel er ansat ca. 1000 Mand, alle af Kystens Fiskere, øvede Folk, som kender Vejr og Sø. Stationerne ligger med et Mellemrum af 1 til 2 Mil. Der er anlagt en særlig Kysttelefon, der betjenes Dag og Nat, og ude i Klitterne er anlagt smaa Telefonstationer paa øde Steder, saa Strandvagterne kan kalde, dersom en Ulykke er sket. Thi sammen med alt dette er indført et System af Nattevagter, der afsøger den jyske Kyst op og ned i stormfuldt Vejr. Tilsammen gaar de om Aaret op mod 100,000 Timers Vagt. Det er nu saaledes, og det danske Redningsvæsen kan se paa det med Stolthed, at naar kun Besætningen paa et strandet Skib vil blive i Skibet, da er der den største Sandsynlighed for, at de reddes. I de senere Aar er ingen druknede uden dem, der har forladt Skibet i egne Baade. Resultatet: Aa, hvem maaler Værdien af det kostbareste paa Jorden, — et Menneskeliv! Men det danske Redningsvæsen har ogsaa Resultatet i Orden. Fra 1850 til 1926 er 32452 Mennesker blevet reddet fra Døden i de kolde Bølger. Dette Resultat er saaledes, at det kan kaldes en Sejr. Men yderligere er der fra danske Fiskerbaade og af Kystens Fiskerbefolkning reddet ialt 849. Tilsammen bliver det 33301 Reddede.

Hvad har det kostet? Seks Gange er Redningsbaaden kærtret under Redningsforsøg og ti Gange under Øvelse. 33 tapre Mænd gik bort paa den Maade. I Blokhuis druknede 1860 5 Mand ved en Øvelse. Særlig tragisk er Redningsfærden ved „Daphne“s Forlis 3. Juledag 1862, da 8 af Skagens Redningsmandskab druknede. Og endnu mere tragisk den store Ulykke ved Liløre den 26. Januar 1897, da hele Baadens Besætning, 12 Mand, blev derude, og den tomme Baad kom alene tilbage. Uden Forklejnelse af de andre Stationer, hvor saa mangen tapper Daad er blevet øvet, er det ligesom Arbejdet, de store og fortvivlede Kampe med Naturkræfterne samler sig om Skagenskysten og om Egnen Syd for Limfjorden ved Harboøre — Dødens Kyst — som den kaldes. Paa disse Egne har hver Slægt, hvert Hjem ofret en Far eller en Søn til det graadige Hav.

Thomas Olesen Løkken fortsætter sin Beretning om personlige Oplevelser ved Vestkysten og Beretning fra Redningsvæsenets Journaler i „Vikings“s Januar-Nummer.

DAGBOG

Et Sommerminde

Illustrationer fra Turen



Til et Par Øer i Kattegat

DET er Nat, da vi naar Sprogø, den lille pukkelformede Ø midt i Storebælt. Trods Sprogøfyrets opmuntrende Blinken er Humøret ombord under Nul, da der ikke er saa meget som en Krusning paa Bæltets spejlblanke Flade, og vor Skude har ingen „Mukkebikke“. Vi ankrer op paa den nordlige Side af Øen og kravler i Køjerne.

Da Solens første Straaler stritter op i Horisonten, tørner vi ud. Dagens Storebæltssvømmer er endnu ikke i Sigte, Vinden lufter godt fra Syd, og et Par morgenduelige Færger med sporvognslignende Overbygning krydser Bæltet. — I Kikkerten ser vi ind paa Øen — et Skilt „Adgang forbudt!“ — som Jørgen mener er et Neutralitetsværn, en Advarsel til fremmede Magter om ikke at gøre Landgang, men Hans forklarer mere sagligt, at Øen er Forvisningssted for alt for livlige Piger, der ligesom den sagnomvundne Loreley kan sætte Sømanden paa farlige Skær.

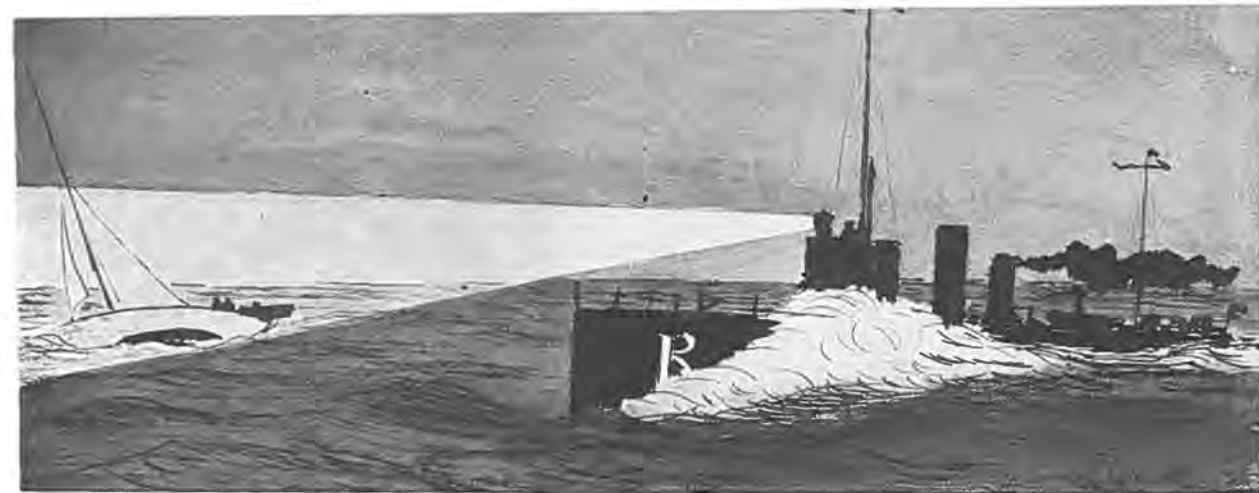
Alle Sejl hejses, med Vinden agtenind, Skum for Boven og den mægtige Ballonklyver udspændt som en Pose bruser vor stolte Skude op gennem Bæltet. — Vi sammenligner den med de stolte Fregatter, som med de skyhøje Rejsninger i fordums Tid foer med Passaten uden at slække et Skøde eller strække et Fald. — Da vi har passeret Romsø, løjer Vinden mere og mere af for uden videre efter 8 Timers Arbejdsdag at dø helt hen; det er det sædvanlige, naar vi skal naa langt paa en Dag. — I den svage Dønning slaar Sejl og Tovværk dvaskt mod hinanden, vi ligger nu ret ud for

Fyns Hoved. „Et Pokkers Sted at ankre,“ udbryder Jørgen, idet han springer ned i Slæbejollen. Jeg følger efter, vi griber Aarene og forsøger at bugserer Kutteren ind mod Korshavn. Puh, vi ror som Galejslaver, Sveden hagler af os i saa stride Strømme, at vi ofte maa „øse“ Jollen, og Fremdriften er kun som en Snegls. — Vort Sisyfus Arbejde faar en brat Ende, Jørgen vender pludselig Benene i Vejret for med et Brag at ryge ned i Bunden af Jollen, Aaren er brækket.

Ankeret kastes, Kæden rasler ud gennem Klyset. —

Hele Dagen har det været lummert, Barometret er faldet stærkt. Ud paa Natten gnitrer Lynene og buldrer Tordenen om os. — Efter at have raset en Times Tid forsvinder Bulderet ind over Land, Skyerne bliver delt og tjavsede, som sorte Vattotter spreder de sig over Himmelen, endelig kommer der noget Luft, der, inden vi ved et Ord af det, er blevet en pibende Paalandsstorm. — Slæbejollen hales op paa Dækket, Sejldugsovertrækket surres fast over Cockpit og Skylight. 8 Omgange rulles paa Bommen.





Paa Fordækket arbejder Jørgen og jeg, Led for Led faar vi Ankerkæden indenbords. Ankeret er lige klar af Søen, da Fokkestaget slaar Jørgens Brilller af — Brillerne forsvinder i det mørke Hav, og en 20 Fods lang Ed følger efter. Jeg naar lige at faa gjort en Antydning af et Smil og en Bemærkning om, at en skævøjet Rødspætte kan bruge Brillerne, naar den gaar paa Frierfødder, da Fokken med et haanligt Smæld slaar Piben ud af min Mund. — I en flot Bue, som en Komet med en Hale af Ildgnister, ryger den dyrebare, godt tilrøgede Pibe langt ud i Søen.

Sejlene fyldes, Kutteren krænger over, vi krydser klar af Kysten, medens Søerne staar i flyvende Kaskader over os.

Med en enorm Fart dukker en klar Lanterne op, den nærmer sig og hidrører fra en Torpedobaad, der er for nordgaaende. — Som et konstant hvidt Tæppe staar Søernes Skumsprøjt over den knivskarpe Stævn og Bro, medens Ildgnister sprutter fra Skorstenene. Vi tvivler paa, at den har opdaget os, vore Lanterner er næsten skjult af Vandet, men pludselig tænder Torpedobaaden sin Projektør, hvis blændende skarpe Lys rammer os.

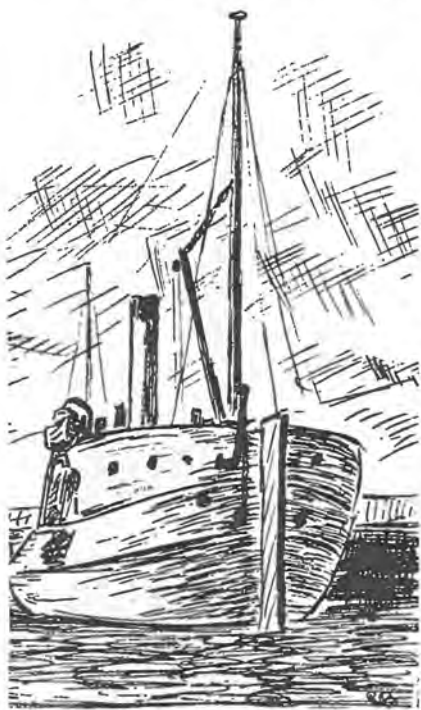
Det lysner i Øst (hvor ellers), Solen smider sin Dyne af mørke Skyer af sig, i Dagbrækningen ser vi Silhuetten af en Oceanliner, fra hvis tre Skorstene Røgmasserne vælter som et langt, bugtende sort Legeme. Med hamrende Motor stamper et mærkeligt Amfibium af et Skib op mod Søen, den har fire afstumpede Ma-

ster, om det har været et Fuldskip eller en Skonnert er ikke til at bedømme; paa Dækket er uhyre Kulbunker, den gamle, stolte Svane er degraderet til Kulslæber.

I Morgensøl og frisk Brise staar vi ind i Sejers Havn. Jeg kravler ud i den lidt halvmørke Kabys, hvor en Gryde med Æblegrød, trods surret til Primus, har vendt Bunden i Vejret, og hele Byssen er overklistret med vor Dessert. Primus vil jeg tænde, tager en Flaske og hælder Indholdet paa Primus i den Tro, at det er Petroleum. — Da den tømte Flaske ikke har nogen Etiket, lugter jeg til den, men min Næse maa være tilstoppet, for jeg kan intet mærkeligt lugte. — Primus vil i det mindste ikke paa nogen Maade brænde. Jeg kalder paa Hans, han kikker ned til mig, ser Flasken. „Himmel og Hav! Aah, aah, din Idiot!“ jamrer han, „min Whisky, WHISKY, W-H-I-S-K-Y, du har jo hældt den paa Primusapparatet.“

Ifølge „Havnelodsen“, Bogen om de danske Havne, findes Brønd med Drikkevand ved Havnen, den findes, og vi faar det pilraadne Dæksel fjernet og stirrer ned i Dybet. — Føj for den —, Vandet er fuldt af Tudser og Slim, vi skal ikke nyde noget af at komplettere vor Ferskvandsbeholdning her. Brønden har vel ikke været benyttet siden Valdemar Sejrs Tid. A propos saligen henvaren Valdemar Sejr, Øen er opkaldt efter ham, og i Kabysen kommer vi i en heftig Diskussion om, hvilken historisk Begivenhed, der er knyttet til Øen, gik Valdemar paa Jagt, løb han paa Ski, eller kørte han paa Motorcykle her, vore historiske Begreber er vidt forskellige. — Under den historiske Diskussion glemmer vi Kaffen, som staar til Opvarmning i Byssen — Kaffen er kogt til Tjære.

Øens Havnefoged, en gammel Sømand fra Sejlskibstiden, kommer trissende ud paa Havnemolen for at sætte os i et lettere Krydsforhør om hvorfra og hvorhen. Han er Typen paa Dybvands-Sailoren, brun, lædret Hud og omkring Mundvigene to Stri-



ber Skraatobak. — Mellem hvert ca. tiende Ord sender han en Stribe gulbrunt Langspyt — tværs over os — ud midt i Havnebassinet.

Smør og Mælk skal vi have fra Mejeriet, Vejen dertil er lang, og da ingen Personer er i Sigte, hugger Jørgen en Cykle ved Havneskuret, tager Pøsen paa Armen, hopper op paa „Dyret“ og med Cyklens olieløse Lejer hvinende styrer han hen ad Øens stenfyldte Veje. — Efter nogen Tids Forløb begynder en Mand med et Skæg som ham med Knipen i det danske Rigsvaaben, uroligt at vandre rundt om Skuret, han skyder sin Sixpence ned i Nakken, kikker igen, umuligt, Cykletyveri paa Sejerø — det er en Fabel. — Jeg ser Jørgen komme masende med Cyklen, hvorfor jeg skyndsomt gaar hen og sludrer med Manden, saa at Jørgen kan naa at faa sat Cyklen paa den modsatte Side af Skuret. — Eksperimentet lykkes over al Forventning. Jørgen vil under ingen Omstændigheder „laane“ Cykler mere, nedad en Bakke var han kørt mod en Ko, fordi hans ene Bukseben havde sat sig fast i Tandhjul og Kæde. Ved Sammenstødet røg Kæde og Bukseben af, og et Pigtraadshegn punkterede Bagringen. — Da Jørgen satte Cyklen ved Skuret, stak han en Daler i Revnen paa Sadlen. Det blev et dyrt kg Smør, men vi kan trøste os med, at lægger vi Cykleomkostningerne, to Kroner, til Smørrets Markedspris, passede Prisen, som Landmanden vilde have den.

Efter Middag forlader vi Sejerø, sætter Kursen mod Samsø. — For en stiv Kuling og strygende Medbør gaar det mod Vest. — Vi har det hyggeligt ombord, Per spiller paa sin lungesvage Harmonika den for ham uødelige Skærgaardsflicka — vi andre føler Melodien som et stadigt opstaaende Mareridt, Kokken arbejder i Byssen, tunge Damp- og Tobaksskyer stiger op fra Lugeaabningen. Som en Trolde i en Æske dukker hans Hoved ofte op, og en Regn af Sprogets fagreste Gloser drysser ned over Rorsmanden, hver Gang Kutteren giver et Spjæt, saa det kogende Vand fra Kartofflerne sja-



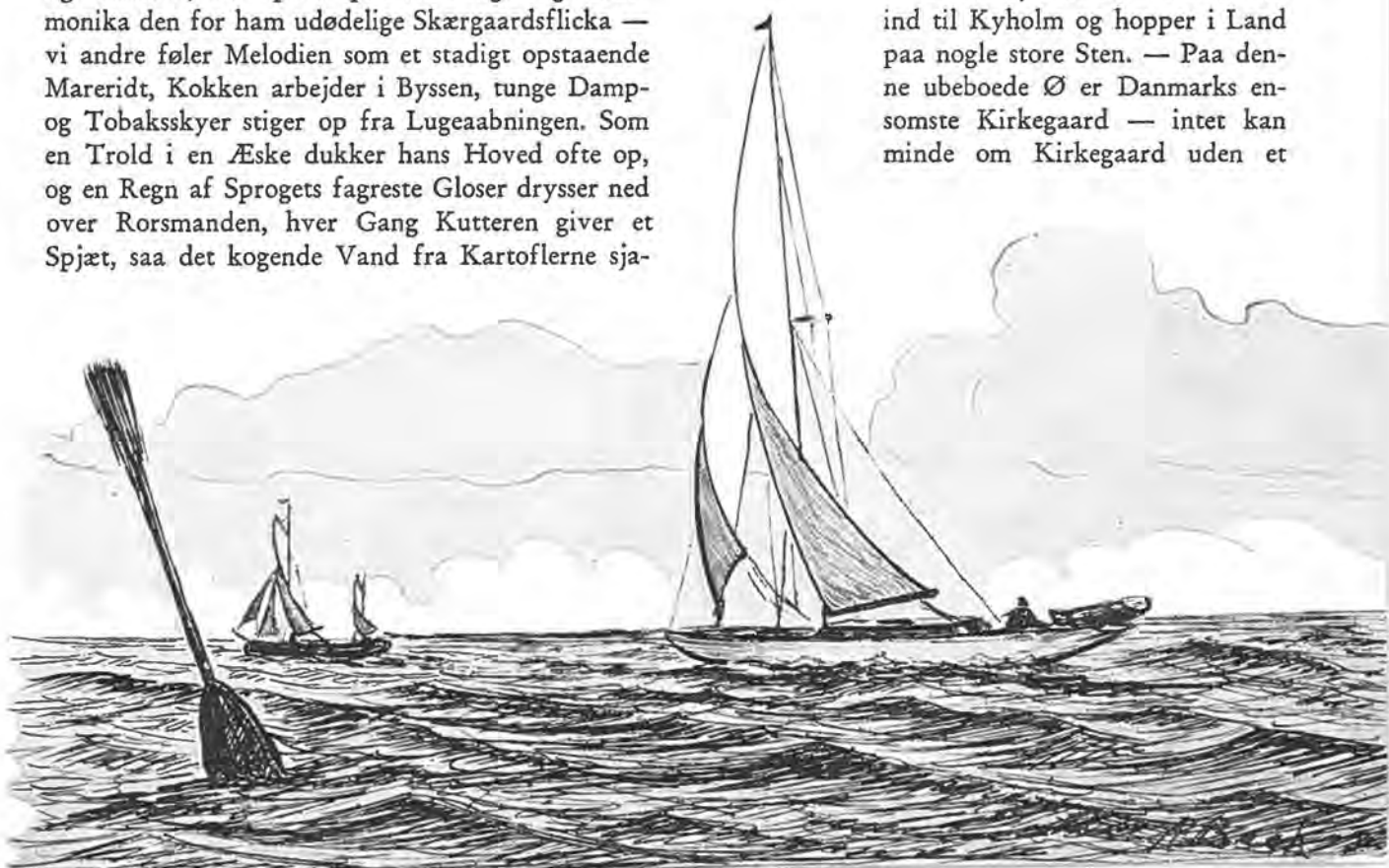
sker over og ned paa Kokkens Ben. — Kutteren slingrer i den høje Sø som en nyfødt Kalv, saa Bommen ofte kapper Toppen af Søerne.

Hatter Rev passerer, som en Rand af Flødeskum staar den hvide Brænding om Revet. Forbi Vejrø og Lindholm gaar det, vi styrer nu ned mod den lille ubeboede Ø Kyholm, som vi har isinde at gæste inden Mørkets Frembrud.

Ankeret „dropper“ vi i paa Øens Vestside, vor Sult er efterhaanden saa stor som Gandhis efter en af hans verdensberømte Sultestrejker. — Middagens ene Ret, Mælk med Tvebakker, er fuld af Kløver og Græs fra Sejerø, Kok Jørgen forklarer, at det stammer fra Køerne paa Sejerø, som vel ikke har tygget ordentligt Drøv.

Ved Skafning ombord anvendes ikke Papirservietter, i Stedet for er en Rulle Toiletpapir hængt op ved Bordet, bare rive et Stykke af, naar Fingrene er fedtede. For en Ordens Skyld hænger ogsaa et Skilt, hvorpaa er malet med sirlige Bogstaver „Servietter“. Patentet har vi til alles Tilfredshed benyttet i ca. 8 Aar.

I Slæbejollen ror vi alle fire ind til Kyholm og hopper i Land paa nogle store Sten. — Paa denne ubeboede Ø er Danmarks ensomste Kirkegaard — intet kan minde om Kirkegaard uden et



stort Trækors, hvis kantede Konturer træder skarpt frem mod den klare Aftenhimmel. Paa dette Kors staar prentet „O venlige Grav, i din Skygge bor Fred, din tavse Indvaaner af Sorger ej veed.“ — Øen har en mærkelig Historie. Omkring Aarene 1709—11 var her et Pesthus, og en Mængde pestbefængte har sikkert endt deres Lidelser her og er begravet paa Øen.

Under Krigen 1801—15, da England nappede den danske Flaade, var Kyholm en stærk Fæstning med en Besætning paa 4—500 Mand, og af disse skulde et halvt Hundrede være faldet og begravet paa Øen. — Efter Krigen rejste Garnisonen, og Øen var atter ubeboet indtil 1831. Dengang hærgedes Europa af den uhyggelige Pest Kolera, og her paa Øen oprettedes en Karantæne-station for Skibe, der kom fra de pestbefængte Havne. — Efter den Tid rejste alle Indbyggerne fra Øen, Husene nedreves, og kun Fæstningsvoldene og Kirkegaarden blev tilbage som et Minde om Øens Beboelse. — Over den store Fællesgrav bølger nu Græsset som et skønt Ligtæppe over dem, som hviler paa den ensomme Ø.

Atter ombord, det lille Sund mellem Kyholm og Samsø sejler vi hurtigt over og styrer ind i Stavnsfjord. Med Bomstolen pejler Jørgen saa heldigt, at vi uden Grundstødning naar ind til Langøre, der i tidligere Tid var den eneste Havn paa Samsø. — Nogle Pakhuse og en gammel Toldgaard minder om Havnens Blomstringstid. — Om Kristian den V har benyttet Havnen, ved vi ikke, i hvert Fald skænkede Kongen Øen til sin Elskerinde, Livlægen Moths Datter Amalie, hvorefter Øen blev et Grevskab. Herfra stammer Slægten



Danneskjold-Samsø. Kongens og Amalies Søn Grev Frederik D. S. var et Geni; for et Par Hundrede Aar siden genopbyggede han som Chef for Søværnet den danske Flaade og gav Stødet til, at den første Dok her i Landet blev bygget.

Efter et Par Sving omkring Pælene i Havnen lægger vi til ved Bolværket. Fra en høj, vindomsuset Bakke skuer vi ud over Samsø, Fiskerlejet Langøre og Stavnsfjord. Med sine utallige Øer ligner Fjorden en stor Lagune, her er Øerne Kollerne, Mejlesholm, Karlskol, Brokol og et Mylder af Smaaøer, Holme og kuppelformede Sandbanker, hvoromkring Svømme- og Vadefuglene bolttrer sig i tusindvis. — Paa Øen Hjortholm havde Fribytterne i gamle Dage en Fæstning. Voldresterne kan ses endnu. —

Medens den sidste Lysning af den forgangne Dag forsvinder bag Samsøs høje Bakker, gaar vi med Hænderne dybt begravet i Bukselommerne ud ad Dæmningen og springer atter ombord i Kutteren, som vi føler er en Del af os selv, naar den fører os ud til Æventyret paa Søen.

Ralf Beck.



JUL i den forkerte By

Af Jens Tranegaard ved Kay Larsen

MIN elskelige Oldemor skal have været meget smuk, endnu smukkere end hendes „Kontrafej“ viser. Der siges noget om hendes Ungdomsliv, men det kan jo være Sladder. Hun var kommet op ved Teatret. Et er vist: Hun var en kær, fin Kvinde, og hun blev gift med min højagtede Oldefar, I. Regeringsraad i Trankebar, J. H. v. Tranenhjelm. Han var meget velstaaende, men jeg vil hellere med det samme tilstaa, at min adelige, højfine Familie efter Statsbankerotten kom i Armod omkring ved 1817 og antog Navnet Tranegaard efter denne lille smukke Ejendom, der blev tilbage af den overvættets Rigdom.

Oldemor Charlotte Amalia fulgte i 1758 sin Mand ud til Trankebar og fødte ham 5 sunde, gode Børn. Familien kom nogle Aar efter hjem fra Ostindien paa Ferie, slog sig ned i København og levede her

paa stor Fod et halvt Aarstid, meget feterede i adelige Kredse; v. Tranenhjelm blev saaledes hentet til Gisselfelt i Firspand, men overalt maatte de have de to Hindutjenere med og den søde Aja, Barnepigen, for det gav „Nabobesøget“ den rigtige Kolorit.

Der var stort Opbud af Honoratiores, da Familien indskibede sig i Fregatskibet „Den blaa Løve“ for at vende tilbage til Indien. Den gamle Slægtsbog fortæller, at der holdt 7 Karosser med Hejdukker paa Toldboden foruden en halv Snes Hyrevogne, der parkerede i ærbødig Afstand fra Karosserne. Der var Viften og Vinken i det uendelige, da Chaluppen førte v. Tranenhjelms ud til „Den blaa Løve“, som straks efter højste Sejl og drog afsted, — foreløbig dog kun til „Disken“, den gode Ankergrund mellem Hven og Helsingør, hvor Fregatten sammen med en Kinafarer og fire Vestindiefarere sundede sig lidt,

inden den gik ud paa det lange Stræk.

Paa den et halvt Aar lange Rejse blev v. Tranenhjelm Uvenner med den robuste Kaptajn, Anders Krog, men min naadige, kære Fru Oldemor blev tilbedt af alle, særlig af den jævne Skibsbesætning og ganske særlig af Kvartermester Søren Severin, en brav, enfoldig Sømand, som Charlotte Amalia har noteret om flere Gange i sin Dagbog, baade med Smil og Overbærenhed, for han kredse om hende aldeles bjærgtagen, altid rede med en Stol, et Tæppe eller en Kikkert, naar Naadigfruen kom paa Dækket, — til stor Forargelse for de sirlige Hindutjenere, der saa ned paa den grove, ikke altid lige renvaskede Ulk.

Det blev snart synligt for alle, at Fruen inden længe kunde vente sin Nedkomst, men af hendes Dagbog fremgaar det, at hun gjorde Regning paa at naa sit smukke Hjem i Trankebar, inden Stor-



ken kom, ja, mindst tre Uger før Jul. — Rejsen gik godt. Udfor Afrikas Kyst blev „Den blaa Løve“ ganske vist overhalet af en Korsar, men Kapt. Krog skød saa godt og sejlede saa orlogsmæssigt fint, at det kun blev en lille Oplevelse. Korsaren sakkede snart agter, og et Par Huller i „Den blaa Løve“s Sejl var den eneste Skade, Fregatten tog.

FORTRÆDELIGHEDERNE begyndte først efter, at Skibet havde passeret Ceylon og stræbte op langs Koromandelkysten. Strøm og Vind var imod, og flere Gange maatte „Den blaa Løve“ løbe Kysten nær og ankre for ikke at drive Syd paa.

Fru v. Tranenhjelm opholdt sig omtrent Dagen lang ved Skibssiden og stirrede ind mod Land. — Situationen begyndte at blive pinlig. Der gik flere Uger paa den Maade. Uroen og Spændingen gjorde sit. v. Tranenhjelm og Kaptajnen skændtes igen. Nu var det om Storkebesøget. Den ene vilde have sin Kone snarest ind til nærmeste Havn; det hastede, men den anden vilde have Skibet til Trankebar uden mindste Forsinkelse. Der dannede sig to Partier. Mandskabet knurrede højlydt paa Naadigfruens Side; hun skulde i Land, om de saa fik en Mytterisag paa Halsen — og Katten paa Rygstykkerne senere. Superkargoen, der stod stejlt paa Kaptajnens Side, blev tilsidst nede om Læ for ikke at møde de skulende Matroser.

Saa skete der det, at Skibsdoktoren blev syg — eller anstillede sig syg. Og det klarede Ærterne. — Nu kunde man slet ikke have Barsel om Bord. Kapt. Krog benyttede en Smule Morgenbrise og løb ind til Negapatnam. Dér blev Fru v. Tranenhjelm anbragt paa Sygehuset — og den lille Aja blev hos hende. Regeringsraaden aflagde en hastig Visit hos Kommandanten og fik dér at vide, at Guvernøren i Trankebar laa farlig syg, og at v. Tranenhjelm ventedes med Længsel paa Dansborg.

Mærkeligt nok føjede Vinden sig nu; Kapt. Krog sendte Ilbud ind efter Regeringsraaden, og knapt en Time efter stod „Den blaa Løve“ med nogenlunde struttende Sejl ad Trankebar til. Begivenhederne tog pludselig Fart. To Timer efter fødte Oldemor en Søn

(min Bedstefader), og næste

Morgen ankrede „Den blaa Løve“ paa Trankebar

Red, lige 12 Dage før Jul. — Rege-

ringsraaden gik i Land under

dundrende Sal-

lut og blev

modtaget al-

lerede paa

Strandbred-

den af Em-

bedsmænd

og Officerer. Guvernøren syntes at skul-

le bukke under for „Land-

sens Feber“. — v. Tranenhjelm fik en travl Tid.

I hans Fravær og under Guvernørens Sygdom var mange Embedsforretninger lagt til Side til hans Tilbagekomst . .

To Gange om Ugen sendte han ridende Bud til Negapatnam, og han modtog hurtigt Efterretningen om „Forløsningen“. Den kom ogsaa ud til Skibene paa Reden og vakte almindelig Glæde paa

„Den blaa Løve“. — Skibet skulde ligge Julen over ved

Trankebar, og i den kedsommelige Ventetid benyttede Folkene Lejligheden til at drikke nogle Skaaler for Naadigfruen, der efterhaanden var kommet til at staa i et Madonnaagtigt Lys i Mandskabets Erindring.

I Regeringsraadets Hus blev der gjort ret store Forberedelser til Julen, mest med god Mad og Drikke og Lys. Juletræ, som vi har det nu, var ikke kendt paa dansk Grund dengang — og mindst af alt i Trankebar, hvor det nærmeste Sted, man kunde finde Grantræer, var paa Himalaja, Hundreder af Mil Nord paa. Et Skaar i Glæden var det jo, at Naadigfruen ikke kunde være med. Efter Barselen havde hun haft hyppige og langvarige Besvimelsesanfald.

Anden-Dagen før Jul var Kvartermester Søren Severin med Baad i Land for at hente Grøntsager, og han og hans Kammerater benyttede Lejligheden til et Besøg i „Danske Værtshus“. Med nogle Krus Godtøl indenfor Trøjen gik de ned ad Kongensgade. Her mødte de Regeringsraad v. Tranenhjelm til Hest, ledsaget af sin Adjutant. Netop samme Morgen havde han modtaget godt Nyt fra Negapatnam, og han var i straalende Humør og standsede sin Hest et Øjeblik:

„Ej, ej, der har vi jo Kvartermester Severin, Madames Kavalér. Jeg kan fortælle ham, at min Hustru næsten er over sine Anfald og snart kan taale Rejsen. Han skulde „tage et lille Skib“, gode Kvartermester, og hente mig hende hjem til Jul.“ Smilende rakte han Severin en hel Daler, og med et venligt: „Drik hendes Skaal,“ red han videre.

Naturligvis faldt det ham ikke et Øjeblik ind, at de fem Kumpaner skulde hente Fruen, men de gik ind i „Danske Værtshus“ igen, tømte endnu nogle Krus og talte om Tingene. Det kunde da være saa svært Fest at hente Naadigfruen, saa hun kunde holde Julen i sit Hjem sammen med Børnene og sin fine Staruds, Regeringsraaden, der jo var en nobel og krabat Herre.

Da de kom om Bord i „Den blaa Løve“, gik Kvartermester Severin sporenstregs til Kaptajn Krog og bad ham om Lov til at laane Chaluppen et Døgn Tid og faa fire Kammerater med paa en Tur. Krog sagde tørt: „Det kan du kanskesens nok, men kom igen i



Fru Charlotte Amalia.



Regeringsraad v. Tranenhjelm.



Gade i Negapatnam

Morgen, naar du er helt ædru.“ Saa tørnede Severin og hans fire ligesaa „trætte“ Kammerater ind.

Næste Morgen, da de noget tykhovede kom op paa Dækket, raabte Kapt. Krog til Severin: „Hej, Kvartermester, du maa laane Chaluppen et Døgn, men du svarer mig til den. Du plejer ellers aldrig at be' om noget. Saa værsgo! Du maa tage Vand, Beskøjter og den Slags med for et Døgn. Og saa ikke for mange Narrestreger.“

Severin var ikke saa varm paa Sagen, som han havde været den foregaaende Aften. Da han vilde sige noget, snuppede Krog ham af: „Kæft, Severin, — snak med vagthavende Styrmand om Resten.“

Kammeraterne blev glade for at skaje ud, og den betuttede Kvartermester talte med Styrmanden, der allerede havde faaet Besked af den ilfærdige Chef. Chaluppen gjordes klar, og inden de fem Søens Gentlemen var rigtig klar over, hvad de havde indladt sig paa, var Fartøjet paa Vej Syd paa. Vinden var god; Matroserne, der havde faaet godt med Øl med, sang og holdt Sjøv, og Severin lod staa til. Vorherre vilde nok lade Vinden vende sig, saa de kom godt tilbage; ellers vilde Jesus jo nok, saa Naadigfruen kunde fejre Julen hjemme.

DET gik nok saa gelinde. Ved 12-Tiden naaede Chaluppen efter en næsten strygende Sejlads til Negapatnam, Severin og en Matros gik straks til Sygehuset og overraskede Naadigfruen med den glædelige Besked, at der var Fartøj klar til at hente hende.

„Du har bragt mig hertil Bredden, Severin, og du henter mig; ja, du er en Kærnekarl,“ sagde Fru Charlotte med et straalende Smil. Og saa gik det i Huj og Hast, — Indpakning, Seddel til Lægen, som boede ude i sit Landsted, og til Kommandanten om Afhentningen, og saa afsted i Sygehusets Stadspalankin. Ajaen maatte løbe ved Siden af med Skibsfolkene. De kom velbeholdne i Chaluppen og ud gennem Brændingen, men saa kunde Fruen ikke finde Skibet, de skulde sejle med, og Severin maatte forklare, at der heller ikke var noget. Han skulde nok føre Fruen til Trankebar, saa hun kunde holde



Ajaen.

skulde der jo krydses tilbage. Betuttede saa de Fruens Skuffelse og Angst. Havde hendes Mand ikke sendt Skib, havde han kun sagt saadan og saadan til disse enfoldige Søfolk paa Gaden? Ak, Himmel, hvordan skulde det gaa!

Det gik naturligvis daarligt. Chaluppen var kommet saa vidunderligt hurtigt Syd paa for den gunstige Vind, men ganske særlig for den gunstige, næsten rivende, Strøm langs Kysten fra Nord til Syd. Fruen pakkede sig selv og Barnet ind i alt det Rejsetøj, der var for Haanden. En af Matroserne lagde nok saa pænt sin Pjækkert over Ajaens Skuldre. Heldigvis var det jo ikke koldt, — men friskt var det ligegodt herude paa Søen. Ajaens Tænder klaprede. Det spæde Barn begyndte at græde, og lidt efter gjorde Naadigfruen det samme.

En nederdrægtig Baadfart blev det. Matroserne gav sig til at ro af alle Livsens Kræfter. De forstod nu først, at de var ude paa Galimathias. Severin styrede, passede Sejlet og tog endda et Nap med en Aare, naar der blev Stunder dertil. Naadigfruen sad paa sin Tofte med Barnet rullet ind i et Tæppe og saa paa Kvartermesteren med taaredryppende, bebrejdende Øjne. Ajaen laa i Bunden af Baaden rullet sammen som et Pindsvin og hulkede højt. Time efter Time, — og saa skete det forfærdelige. Naadigfruen fik et af sine Besvimelsesanfald. Øjnene blev vandblaa, et Skær af Rædsel fo'r over hendes skønne Ansigt; hun sank bagover, og Barnet i Tæppet rullede ned i Baadens Bund til Ajaen, der fo'r op med et vildt Skrig, men saa snappede hun Barnet og drog det ind i sin Pindsvinerulle. Severin slap Rorpinden, løb til Naadigfruen, lagde hende til Rette i Baaden og bredte sin Trøje over hende. Saa blev der ganske tyst i den slingrende Baad, og Rejsen fortsattes. Barnet græd ikke længer. Der hørt kun Knirken af Rorpinden og Knagen i Aaretoldene. Man roede af alle Kræfter, al Vilje, ja, Sjælen var med i Tagene.

Severin følte paa Fruens hvide Arm med sine brune, haarde Fingre. Ja, hun var kold. Et Par salte Taarer kom ham i Øjnene.

En knap Time før Solnedgang var Chaluppen ud for den lille franske Koloni Karikal. En Kutter var for indgaaende. Den praje-

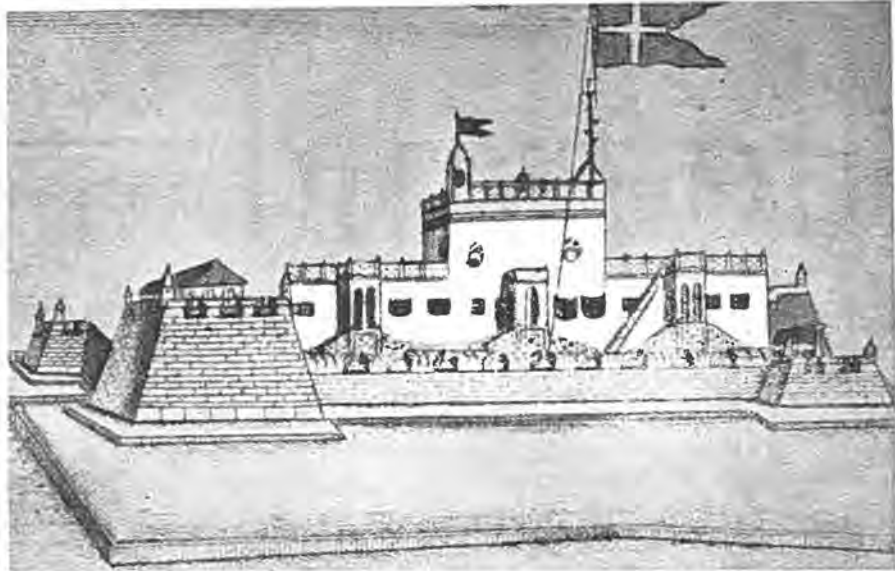
Guvernementshuset i Trankebar.



de Chaluppen, men fik intet Svar. Der blev raabt igen — paa Fransk —, men Severin og hans Folk forstod det ikke. Kutteren kom nærmere, og der blev slaaet en Baadhage i Chaluppen. En ung Officer gav sig til at gestikulere vildt og pege ned i Baaden. Der skimtedes under en Sømandstrøje og Rejsetæpper et hvidt, ædeltformet Kvindes hoved og en hvid, skøn Arm med gyldne Ringe. Et Kvindeligt? Af en Dyngge Tøj i Baadens Bund rejste sig en ung, graableg Hindupige med et spædt Barn i en Rulle Tæppe!

„Papirer?“ skingrede Løjtnanten, og trak sin Sabel. „Næ, ingen Papirer,“ drævede den elendige Kvartermester og rystede angergivent paa Hovedet. Det forstod Franskmanden. „Liget“ blev baaret over paa Kutteren, Barnet ligesaa, og Ajaen sprang efter som en Kat. Man blev snart klar over, at Damen levede endnu, hun var da varm indenfor Overtøjet. Severin og de fire Matroser fik Hænderne bundet bag paa Ryggen og blev sparket ned i Forrummet som de forbandede Kvinderøvere, de blev antaget for at være.

En Time efter kom Kutteren ind til Karikal. I Hast bragtes Fruen, Barnet og Ajaen til Sygehuset — og Severin og Matroserne i mørk Arrest. Mørket faldt paa. Lysene tændtes, — ikke i Arresten, men paa det katolske Hospital. Søfolkene fik ingen Mad, og de



Det danske »Kastel«, Dansborg.

Liget“, og de fem Kumpaner blev uendeligt lykkelige, da de betraadte Sygeværelset og stod Ansigt til Ansigt med den dejlige, yndige Naadigfrue, der smilede lykkeligt til dem. Hun dækkede sig ikke engang, medens hun rakte dem Haanden, men lod den „lille Regeringsraad“ drikke uforstyrret.

„Nu faar vi nok Jul hjemme i Trankebar,“ sagde hun venligt og rakte dem Penge til at dække deres Omkostninger med. Uden et Muk trak de sig tilbage og gik ned i Chaluppen. Severin gik i en Rus af Lykke: Naadigfruen levede, Barnet ogsaa, og han havde set hende smile, trykket hendes ringpydede, hvide, smalle Haand, og aldrig vilde han glemme hendes straalende Øjne og Synet af hendes Madonnabarm med det spæde, diende Jesusbarn. Han kunde pludselig huske Altertavlen i Kirken i hans Fødeby og bandede alvorligt paa, at han herefter skulde tænke med andre Tanker end før paa Jesus og lytte efter, hvad Skibspræsten sagde. Matroserne købte undervejs Proviant til Hjemturen, mest af den flydende Art. Deres Hjemrejse forløb slideligt og langsomt. De kom til „Den blaa Løve“ langt ud paa Natten, fortøjede Chaluppen forsvarligt og tørnede ind, dødstrætte og uden anden Julekvældsfest end den, de selv forskaffede sig i Chaluppen undervejs, og det var at tømme Bimlerne med „biere“ og fransk Brændevin og bide af et meterlangt, tyndt Franskbrød.

Karikal, den lille, stille fransk-indiske By, oplevede en festlig Juleaftensdag. Ved Middagstid kom I. Regeringsraad, p. t. Viceguvernør i Trankebar, J. H. v. Tranenhjelm, ridende til Byen, fulgt af Doktor Tværskov og tre Officerer. En Deling franske Soldater og et Kompagni Sipojer var marcheret op og præsenterede Gevær, mens Kanonerne paa Fortets Bastioner afgav Æressalut. Kommandantens Kalesche var kørt op foran Sygehusets Trappe, og han selv afleverede en straalende Buket af Indiens skønneste Blomster til Naadigfruen, da hun kom ud af Sygeværelset og steg op i Kaleschen.

Alle Byens Franskmand og Hinduer var paa Benene, da Kaleschen rullede afsted gennem Hovedgaden, eskorteret af Viceguvernør v. Tranenhjelm med Følge — og Kommandanten, ogsaa med Følge, der dog kun fulgte med til Byporten. Fra Kirken og alle Kapellerne lød netop da Brus af „Te deum“ ud over den lille Stad.



var heller ikke tidige til at spise. Anklagede for Kvinderov! Det blev nok klaret op, men de mente jo, at de var Skyld i Naadigfruens og det uskyldige Barns Død. Og det selve Lillejuleaften!

En Gang i Aftenens Løb vaagnede Fruen af sin Døs. Man skyndte sig at nøde lidt Bouillon i hende og at lægge det lille klynkende Barn til hendes Bryst. Udmattet som hun var, kunde hun intet sige; hun lod til at lytte anspændt til Orgeltonerne og Sangen fra Kapellet, men Døsen tog hende snart igen.

NÆSTE Morgen blev alt opklaret. Søluften havde aabenbart gjort Fruen godt. Hun var frisk, spiste velfornøjet og spurgte ud og fortalte, med Barnet iltet sugende ved sin Barm. Pionerer løb Bud mellem Hospitalet og Kommandantboligen, og kort efter galopperede selvste Adjudanten afsted for at bringe Bud til Guvernøren i Trankebar om Fru v. Tranenhjelm's mærkelige Komme. Saa blev de slukørede Søfolk lukket ud af Arresten og ført til Sygehuset. De antog, at det var for at „konfronteres med

....Den samlede Familie v. Tranenhjelm holdt en stille og kort, men lykkelig Juleaften i deres Hjem. Da de kære, hjemlige Klokketoner, Ding-Dang, Ding-Dang, havde lydt fra Zionskirken, gik Naadigfruen med „den lille Regeringsraad“ til Ro i den store Himmelseng med Moskitonettet, og Ajaen fik Lov til at sove i Fodenden den Nat. Den trofaste lille kastaniebrune Splejs skulde ogsaa mærke, det var Jul. Viceguvernøren med de store Børn skyndte sig til Guds-tjenesten i Zionskirken.

Næste Morgen mødte en Pion op paa „Den blaa Løve“ med Indbydelse til Kapt. Krog, Skibets øvrige Officerer — samt Kvartermester Søren Severin med fire af ham udpegede Matroser — til at spise til Middag hos Viceguvernøren. Krog tog imod Indbydelsen for sit og Officerernes Vedkommende, men ikke for de andres. Hvad skulde de Narrestreger med „Jan Hagel“ til; de skulde ikke dumme sig ved Guvernementstaflet. De fem Kumpaner havde efter Aftale intet fortalt om Bord om deres „Bedrift“, som jo i Virkeligheden ogsaa var en tosset, uoverlagt Streg. — Ved Middagen i Guvernementshuset følte Kapt.

Krog sig stødt over Viceguvernørens kølige Tone og ikke mindre ved, i befalende Tone, at faa paalagt det Hverv at overrække Kvartermester Søren Severin og fire af ham udpegede Matroser hver 10 Rigsdaler.

SAALEDES forløb den Jul i Trankebar, og vi skal slutte med at gengive den Notits, Oldemor, Regeringsraadinde Charlotte Amalia v. Tranenhjelm, senere har indskudt i Dagbogen, som nu ligger foran mig paa Skrivebordet. Der staar: „Det var vidunderligt at fejre Julen i mit kære Hjem her i Tranquebar, omgivet af Mand, Børn og mange elskelige Venner og Bekendte, men allerunderligst og mærkeligst staar for mig den Stund Lillejuleaften, da jeg — omend kun halvt — vaagnede ved Duften af Røgelse og Lyden af dybttonende, hellig Sang i et fremmed, skønt Tunge-maal, der forekom mig engleligt, i en Stad, jeg ikke kendte, og med mit navnløse, søde lille Barn ved mit bankende Hjerter.“

Aldrig har jeg været den gode Gud og den livsalige Christus nærmere.“



Ostindiepaketten „Kronprins Friderich“

DER fandtes omkring Aar 1800 ikke mindre end tre store danske Skibe af Navnet „Kronprins Friderich“ i Ostindiefarten, hvoraf det største, en Fregat paa 309 Læster, var „privat“, medens det andet, som vi her bringer et Billede af, tilhørte „Den kgl. danske Manufakturhandel“, der havde paataget sig Paketfarten til Ostindien.

Paketten „Kronprins Friderich“ var en lille Fregat paa 150 Læster (ca. 300 Tons) og med 40 Mands Besætning. Den udgik 5. Maj 1805 fra København under Kaptajn Th. Fasting som den 5te kgl. Paket og medførte Last og en Del Passagerer til Trankebar og Bengalen. Den lille Sejler kom godt og hurtigt over de store Have, men maatte dog for Monsunens Skyld gaa uden om Trankebar og løb lige til Bengalen, hvorfra Passagererne bragtes til Trankebar med en anden

Paket „Twee Gisperts“. Da „Kronprins Friderich“ kom hjem 1806, blev den solgt til Brdr. Tutein, der Aaret efter udsendte den til Batavia under den engelske Kaptajn James Ogilvie. Paa Hjemvejen fik den Nys om Krigen med England, gik derfor Norden om Skotland og naaede lykkeligt Bergen, hvor den rige Ladning udlossedes. Ogilvie fortsatte Rejsen, men blev opbragt af Englænderne, og han blev en Tid mistænkt for ikke at have gjort alt for at slippe bort.

Det tredie „Kronprins Friderich“ tilhørte Danske- ren Fr. Lichtenstein i Trankebar i Forening med Rederiet Arnold i Batavia. Skibet forsvandt sporløst. Det blev paastaet, at det var „bortført og solgt“ af Mandskabet, og Rygtet derom var saa standhaftigt, at Rederne ikke kunde opnaa nogen Erstatning af Assurandørerne.

BARNET

TAAGE — Taage; overalt denne tunge Decembertaae. Den er som en graa, tung Sky, der forener Himmel og Jord, født af Havdunst og regnmættet Muld. Gusen vælder som et Havuhyses Aande ind mod Kysten og sletter alle Omrids ud; Byer og Marker og Træer sluger den, saa at alt glider ud i den klamme, regnmættede Damp. Øjet ser kun faa Favne frem, og alle Lyde er saa dumpe og knappe; intet Ekko høres, ingen Genlyd; Foden glider i det slimede Jordsmon; alle Farver glider ud i graat og graat, intet Lys for Øjet, ingen Lyd for Øret, kun en vissengraa Skygge overalt og alle Vegne, som trænger ind — ja helt ind i Sindet.

Og Mennesket, som gaar i Taagen, løfter ikke sit Hoved, men ser mod Jorden.

Du ved det, Du, som selv har gaet i Taagen.

DET var i December, op imod Jul.

Paa den yderste Havnemole — som strakte sine lange og krumme Arme ud imod Søen, kæmpede en forpint Olieflamme for Livet inde i sit Lampehus, som laa derude paa Molen i den tykkeste Gus, — Gusen, der vilde ind til Flammen for at slukke den helt, at alt deromkring kunde blive graat og graat, endog midt paa Eftermiddagen.

Dag — den forpinte Flamme, som havde den Opgave at advare dem, der gik ind i Havnen, mod Molen, og vise Indløbet, beholdt sit spæde Liv, men lyste kun faa Favne ud i Søen.

Nu, i den graa Skumring, kom de, alle Baadene, svingende ind om Molen. Pludselig stod de der foran Havnen med de graa Sejl klapprende om Masten; uden at nogen anede dem, dukkede de frem over Vandet, som svævede de i den graa Gus skyggeagtigt med de brede, mørke Sejlflader. Et Strejf af et halvtslukket Lys fra Molelampen faldt hen over de drivvaade Sejl; et pladskende Skvulp langs Moleplankerne, Mastebøjernes Raslen ved Sejlens Fald — og Baaden var lagt til Bolværk i Rudsted Havn.

Nu kravlede nogle mørke Menneskekroppe op fra Baadene og svang sig over Bolværket. Snart efter hørtes de klapprende, tunge Trin hen over Broen — og der blev atter stille paa Molen, efterhaanden som Lyden tabte sig ind mod Byen, der laa forude, som en Samling Kampestenene langs Kysten. Enkelte store Sten hævdede sig ud af Taagen; Toldkamret, Kornmagasinet og Kirken, som sorte Punkter i den graa Skumring.

Derinde laa Hjemmene; inde under Taagen boede de, Havgusens graa Sønner, som nu klamprede hjemad med de jernbeslaaede Søstøvler trukne op til Maven; og det raslede, og det skrannede over Brostenene som Sten slaas mod Sten langt ude som et fjernt Ekko, der efterhaanden tabte sig, som de naaede hjem til Gruen.

Saadan Dag ud, Dag ind.

Vissengraa var Dagen — vissengraa Kysten.

Atter svingede en Baad ud af Taagen omkring Havnehovedet. Det var en Efternøler. „Haabet“ hed den, og Manden hed Palle Poulsen. Han fik sig sindigt arbejdet op paa Molebroen, og snart efter gik han ind mod Byen. Han var ved at drukne i en stor, vanddrivende Kabuds og Oliefrakke, der naaede ham ned over Knæene; de tunge Søstøvler slugte Resten af hans Person, Palle lignede et Vanddyr, der lige var kravlet op af Dybet. Armene hang paa hans brede Krop som tunge Luffer ved Siderne, og han svingede dem ganske langsomt fremad. Hans skægede, mørkladne Ansigt var blussende

af Vind og Vejr, og de graasprængte Haartotter strittede frem under Kabudsen. Der var en vis solid og tung Kraft udbredt over hans Skikkelse, som han nu sindigt gik hjemad; thi det var ikke Gammelmandsbevægelser, der kendetegnede ham, men derimod den Kraft, han saavel havde slidt sig til. Under hans buskede Bryn saa man et Par mørkegraa Øjne — de laa noget langt inde, vilde ikke rigtig frem. De sad derinde under Brynene og kigede fast over det levende Vand — var mørkegraa som Søen, naar Himlen er skydækket. Palle hev op i de tunge Søstøvler og klappede hjemad; han skulde hjem til sin Kone; Martha hed hun.

DER ligger en Samling Huse nede paa Kysten ved Rudsted lidt Vesten for Byen paa Røgmandsmarken. De ligner næsten alle hverandre, disse Huse. Dørkarmene og Vinduerne er malet grønne eller blaa, en lille Flagstang med en pibende Jernvimpel er rejst i Haven; under Taget i Gavlen skuer en indstrandet Galionsfigur ud i Rummet. Vindueskarmene er overfyldte af Potteplanter, og levnes der et lille Rum, har en sovende Kat lagt sig til Rette mellem dem. Størekkasser findes opsmmede paa Gavlen.

Her i et af disse Huse boede Palle Poulsen.

Og hans Kone, Martha, sad alene i Stuen under den tændte Lampe, for nedrullede Gardiner. Hun spandt. Tiden gik saa let, naar hun spandt. Det var, som hun havde den mellem sine Fingre, ligesom Traaden, den uendelige lange, hun spandt fra Morgen til Aften, Sekund for Sekund. Tiden svandt saa jævnt under Rokkehjulets Sving, mens Traaden blev spundet tynd og blank. Ja, selve Rokken var fuld af saa meget klogt, saa meget om Fortid, saa meget om Fremtid, og altsammen gav den det fra sig til den, som forstod og elskede den. Time efter Time fortalte den stille, tilforladeligt. Og Uhret paa Dragkisten spandt ogsaa Tiden ud i en lang Ende — og Katten i Vindueskarmen ... til Tider spandt ogsaa den.

Martha — gammel var hun ikke, men ej heller ung — sad her og spandt i sin Ensomhed og blev saa fuld af Tanker, fordi hun var saa ene. Hun maatte leve med sig selv — og levede da ofte i Fortiden. Hun kunde tage den og spinde den om igen i Løbet af en Dag. Og ligesom Traaden mellem hendes Fingre kunde gøre Knuder, saaledes var det ogsaa med hendes eget Liv. Saa kunde hun standse Hjulet og falde i Tanker ... Ja, Livet, det var som en graa Uldhob, der blev spundet ud i en lang, lang Traad — med Knuder paa — det saa hun grant. Der fandtes ikke en virkelig lang Traad uden Knuder, saa hun.

Martha var som sagt ikke gammel, men graanede noget i Tindingerne. Hun havde endnu sin gode Rejsning fra Ungdomsdagene; Kinderne var noget falmende, men glatte endnu. Øjnene var blaa, klare og rolige.

Hun sad ene i sin Stue og spandt, den lange, lange Traad ... Fortiden om igen ...

DER var ingen, som rigtig havde kunnet forstaa, at flotte Martha havde taget en Mand som sorte Palle, trods alle hans Medailler, og dette saa meget mere, som hun, efter hvad der da blev snakket om paa Lejet, næsten omtrent var forlovet med unge Sivert, Havnefogdens Søn, som mageligt kunde arve Faderens Plads, naar den Tid kom. Nej, hvem kunde forstaa Martha, for Palle, det var dog alligevel en haard Krabat. Men Martha, flotte Martha, for hun var den flotteste af Skabelon,

Af AXEL HEIDAM
III. af OSCAR KNUDSEN

saa rank som en Mast, saa frisk som en Vesterkuling — hun hørte om Palle her og Palle der, altid var han forrest, baade i godt og ondt — hun saa, at de klædte hinanden, naar de var sammen; rent instinktmæssigt saa hun, at hans mørke Haar og mørkladde Ansigtstyd stod godt til hendes egen Blondhed. Hvor elskede hun sit askeblonde Haar, der som flettet Tovværk laa fyldigt og tungt i Krans om hendes Isse. Og Palle, hvor var han stærk. Hun vidste det. Ja, der var dem, der fortalte, at hun blev forelsket i ham en Aften paa et Skovbal, da han midt under Dansen havde ryddet Salen for de Søbygaardskarle. Ud af Døren med dem, én for én. Han vilde ikke finde sig i, at de tog Fiskerpigerne om Livet. Ja stærk var han — ogsaa paa Spen, der var han god — dette betog hende, hun huskede det. Og saa havde han, som hun, friske, hvidskinnende Tænder bag fyldigrøde Læber. Var det da ikke, som disse Tænder var skabte til at tage en god Bid af Livets røde Frugt?

Naa. Hun blev altsaa gift med Palle Poulsen trods unge Siverts Bønner og hendes Moders Formaninger.

Naar de sagde til hende, at Palle var haard, saa svarede hun, at hun kunde vel gøre ham god. Hun skulde overveje, hvad hun gjorde, for det var for hele Livet, hun nu gik ind til en fremmed Mand, sagde hendes Moder, for han var ikke der fra Byen. Men hun nikkede drømmende hen for sig: „Ja — netop — for hele Livet.“ sagde hun. Og sagde de til hende, at Palle kunde være kaad og lave dumme Streger, saa sagde hun smilende: „Han har da klaret sig endnu.“

Hun vilde have ham — og hun fik ham.

Martha saa op fra Tenen og lyttede. Hvor bliver vel Palle af, tænkte hun; men da ingen Lyd hørtes, højede hun sig atter lidt fremover og traadte Rokkehjulet, der summede saa hyggeligt, sum— sum...m...m som Bier paa en Sommerdag.

DE blev ikke efter Brylluppet boende paa Rudsted, men flyttede over paa den anden Side af Bugten, hvor Spen skærer en Kile ind og danner en Odde med høje Skrænter, bag hvilke gamle Skovrester glider over i ny Plantage. Her, nær Stenerodden, under Skrænten, laa nogle enkelte Fiskerhuse, hvor de flyttede ind. Lidt inde paa Skrænten laa en gammel, hvidkalket Kirke, som lyste til Søs. Fiskeriet var saa nogenlunde godt her.

Martha holdt Hjemmet godt, og Palle blev hjemme hos hende, naar ikke Spen kaldte. Ja, hun gjorde sin Pligt, fødte ham en Søn i det første Aar af deres Ægteskab.

Denne Søn var den største Begivenhed i Palles Liv — en hel ny Verden for ham; ja, det følte hun saa sikkert den Dag i Dag. Han, der ellers ikke tænkte saa dybt over Dagen og Vejen, han saa nu en Verden i dette Barns Øjne og søgte at læse Livet ud af dets Blik. Han havde set, under hvilken Vaande det var kommet til Verden, havde efter hvert af Moderens Skrig haabet at høre en spæd Barnestemme som Bevis paa, at nu havde hun sejret. Ja, det var for ham, som først nu, naar dette Barn blev født, skulde han selv begynde at leve. Hun mindedes endnu, at naar han talte om det Barn, saa kunde han finde saa mange Ord baade til det og hende.

Intet var for ham at regne mod dette at sidde med Barnet, sin Søn, i sine Arme.

Efter megen Snakken frem og tilbage blev de enige om at kalde ham Søren. Martha holdt paa, at han skulde opkaldes efter hendes Fader Ole, men da Palle ikke kunde lide sin Svigerfader, fordi han var utilfreds med, at Palle var blevet hans Datters Mand, blev Navnet Ole opgivet. Og Palle foreslog at kalde ham Mogens efter sin egen Fader, men Martha ivrede herimod, fordi Mogens var død, og hun paastod, at der ikke var Held ved at opkalde et Barn efter en Død, saa blev ogsaa Mogens strøget.

Imens afventede Barnet Stillingen i Vuggen, indtil Forældrene enedes.

Det tog en Maaned.

Det var ude paa Spen, Palle fandt Løsningen. Han ilte hjem, og Martha stod i Døren med Barnet.

„Goddag, Søren,“ raabte han.

„Hvordan falder Du paa det?“ spurgte hun.

„Jo, ser Du, Martha, Drengen kan jo da ikke ligge her i Vuggen og blive gammel og voksen uden at komme i Kirken og faa et kristent Navn, og derfor har jeg tænkt, vi kunde opkalde ham efter vor Præst Søren Sørensen, for han er vel nærmest i Pagt med de gode Aander ...“

„Skal Søren være Præst,“ lo Martha.

Saa hed han Søren fra den Dag —

„Søren her og Søren der,“ der var ingen Grænse for alt det med Søren. Han var Hjemmets Gud og Forældrenes Tyran, og de hans Slaver. I Løbet af et Aar havde han indført et despotisk Enevælde.

De blev ingensinde enige om, hvem af dem han paalagtede. De tilskrev sig begge Æren.

Men Martha var næsten skinsyg paa det Barn — hun syntes, da det blev lidt ældre, at Palle gled bort fra hende, og at han ganske vilde erobre Barnet fra hende. Hun syntes, det var Trods hos ham, naar hun aldrig maatte have Barnet hos sig, mens han var i Hjemmet. Ja, han havde i dybeste Alvor sagt, at da Søren var af Mandkøn, saa havde han bedst af saa meget som muligt at være sammen med Mænd, først og fremmest med sin egen Fader. „Han bliver aldrig et rigtigt Mandfolk, hvis han ikke opdrages af sin Far,“ sagde Palle.

„At Du kan sige det, Palle, jeg har vel nok givet Barnet mest,“ svarede hun mismodig.

Men Søren blev hos Faderen.

„Palle er sær med den Dreng,“ tænkte hun, og hun fandt, at han var for meget for Barnet, for lidt for hende. Han var ligesom blevet en anden overfor hende, og det var Uret af ham. Hun krævede ham helt nu som før, vilde ikke gaa paa Akkord. Hun vilde gerne føde ham flere Børn, naar han blot vilde dele dem med hende. Hun havde sagt ham det.

Det var nær kommet til Uvenskab mellem dem. Han havde taget Søren med ned i sin Baad en Dag, han tjærede den. Hun savnede ham, da hun traadte ind i sin Stue, ilte til Havnen og fandt Søren siddende paa en af Baadens Tofter, medens han tjærede sit Ansigt med sine smaa Fingre.

Martha var yderst oprørt. „Det er Synd af Dig mod Drengen,“ raabte hun.

„Prøv at tage ham,“ sagde han drillende.

Men Søren skreg og rakte sine Arme ud imod Faderen, han vilde ikke forlade ham.

„Ser Du?“ sagde Palle med et Sideblik til Martha.

„Du er ond, Palle,“ sagde hun.

Saa gik hun.

Om Aftenen kælede hun for Barnet og vædede dets Kinder med sine Taarer, men det saa Palle ikke.

Hun begyndte at gaa stille med sit. Det gjorde hende stille, at hun havde sagt, at Palle var ond; det bed sig saa underligt fast i hende. Det kom helt inde fra, ligesom det havde ligget saa længe dernede i Sindets Dyb. Men samtidig vidste hun, at han ikke var ond — men der var to Stemninger, der stredes i hende, og hun stredes med sig selv, for det var hende ikke bevidst, at de stredes om Barnet. Ja, hun syntes, at det i al sin Uskyldighed tog Parti med ham imod hende; hun blev modløs. Det var jo hendes første Barn; der var saa meget nyt, der skulde læres; et er at have en Mand, et andet at have et Barn med ham. Han tager Barnet fra mig, saaledes var hendes Tanke, og den nagede.

Palle syntes intet at se. „Han tænker kun paa Drengen,“ tænkte hun; ja ofte længtes hun efter, at han skulde tage til Søs. Saa havde hun Barnet for sig selv saa længe — og hun overvældede det med Ømhed.

Nu maatte Martha standse Rokken, for hendes Fingre begyndte at skælve, og hendes Øjne brændte; det var, som de ikke saa' saa godt just nu, Traaden gled ikke saa glat nu som før, og den knudedes af og til. Hun var ved at falde lidt i Tanker — saa summede Rokken paany.

Hun fandt, at hun havde haft to store, uforglemmelige Øjeblikke i sit Liv: Et stort i Glæde, et stort i Sorg. Nemlig Sørens Fødsel og Sørens Død.

Ja, Søren døde. Det er ikke muligt at tænke sig saa stor en Sorg — den bedøvede hende næsten for en Tid.

Og da hun omsider vægnede op af Sorgens Døs, saa blev det hende klart, at Palle var blevet en anden overfor hende. Det var næsten, som hun havde mistet ham.

Søren blev pludselig syg af en ondartet Halslidelse, mens Palle for nogle Dage var fraværende fra Hjemmet paa sin Tur med en Ladning Fisk til en nordtysk Havneby. Da han efter faa Dages Forløb kom tilbage, laa Barnet bevidstløs med høj Feber og døde saa en Dags Tid derefter.

Aldrig senere glemte hun det Blik, hvormed han i Barnets Dødsstund havde set paa hende. Det var en stirrende, stum Anklage mod hende for ikke at have værget Barnet og passet det, mens han var borte. Hans hvide Læber, hans stirrende, tomme Blik, der som Klør huggede i hendes Hjerter, mens intet Ord undslap ham — alt dette forfærdelige ... Og hun havde kastet sig hen over hans Knæ og hvisket hæst op imod ham: „Se ikke saadan paa mig, Palle — se ikke saadan ...“

Saa vendte han sine Øjne fra hende og saa hen paa det døde Barn. Ja, tænkte hun, fra det Øjeblik blev han en graa Mand — det visnede inden i ham. Havgus — Havgus —

Han bebrejdede hende intet, talte kun lidt, men der var ingen Fred mellem dem. Sorgen samlede dem ikke. Hans Stumhed gjorde ogsaa hende tavs, og den Anklage, hun havde troet at læse i hans Øjne, syntes hun, han aldrig havde taget tilbage. For — hvorfor var han da ellers blevet en anden overfor hende, hvorfor sagde han da ikke: „Martha, Du var en god Moer for lille Søren.“ —

Ene sad de tilbage i Huset, den første, svære Tid, det sene Efteraar og den bidende Vinter, hvor Storm og Sne jog i Dødsridt over Stenerodden. Bag de lave Ruder sad de og saa over de halvvisne Potteplanter i Vindueskarmen, hørte efter den gamle Bornholmers Tik-Tik Sekund efter Sekund, mens en pludrende Barnestemme klang som et fjernt Minde gennem deres Tanker.

Hvorledes Palle omsider fik den Tanke at rejse fra Kysten

vidste han ikke, og ej heller hun saa nøje; det kom med Foraaret. Han lempede sig frem overfor Martha, saa hun fattede en halvkvædet Vise. Ja, hun opmuntrede ham dertil, thi det skæve, der var dem imellem, rettedes ikke ved et Samliv som deres. Han vilde blive borte et Aar, sagde han.

„Aa, Du kommer vel ikke, før Du er blevet ked af det derude,“ svarede hun. „Her mødes vi ikke mere Palle, for jeg rejser til mit Hjem paa Rudsted.“

Han nikkede. „Hvem skal passe Graven, naar vi begge er borte?“ vovede han.

„Mener Du, Palle, at jeg kan leve af Stenene paa Odden — for der er nok af dem?“ spurgte hun ivrig.

„Nej, Martha ... jeg skal sende Dig alt, hvad jeg kan undvære.“

„Og jeg skulde sidde Enke her med en Mand paa Havet — en Søn paa Kirkegaarden.“

„Aa, Martha — jeg rejser ikke, naar Du taler saadan.“

„Jeg sagde det ikke for at holde paa Dig,“ svarede hun. Han skulde stilles ganske frit.



Du er ond, Palle, sagde hun.

PALLE flakkede om i nogle Aar.

Det var for ham, da han paany kom ud og fik Luft under Vingerne, som om han for tidligt havde ladet sig binde til et Hjem — han maatte ud i Storsøen. Over Norge fik han Hyre om Bord i en engelsk Hvaldamper. Dagene var onde, men Hyren god, saa god, at han, da han efter to Aars Forløb atter kom til Norge, kunde sikre sig Part i en norsk Skude, der sejlede paa England med Trælast.

Da var det, at han skrev til Martha, om hun kunde tænke sig at forlade sit Hjemland og rejse didop til ham.

Hun svarede Nej. „Jeg tror nu, Du hører til hernede — hvor ogsaa jeg hører til,“ skrev hun. „Jeg synes slet ikke, Du er saa langt borte, ja, mens jeg skriver dette, kan jeg vende mig om for at se, om Du ikke er traadt ind ad Døren, og staar i Stuen hos mig.“

Først var det ham en Skuffelse — men senere læste han ud af Brevet hendes Længsel efter ham. Hun saa ham gerne i Stuen hos sig, mente han.

Og mens Aarene gik, sad Martha i Rudsted i sin Moders Hjem, efter hendes Faders Død.

„Var Du endda blevet ordentlig skilt fra ham,“ sagde hendes Moder. „Sivert — Du ved, er ikke gift endnu, Martha.“

Men Martha tænkte ikke paa Sivert.

Hun holdt sig endnu rank. Hun blev vel ikke kaldt flotte Martha mere, og de askeblonde Fletninger om Issen var vel ikke saa tykke nu, som da hun var ung, men hun havde Lov til at holde sig rank, for Palle var borte paa ærlig Vis. En Dag vilde han staa i hendes Stue. Det skulde ikke graane hende at vente. Og hun ventede med et oprejst Sind og sit Hjertes Tro.

I de Aar, han var borte, havde han kun i sine Breve en Gang nævnt Søren. Kaptajnen paa Hvaldamperen havde i sin Kahyt et Billede af sin lille Søn, og „han ligner min Søren,“ skrev Palle. „Naar jeg gaar forbi Kahytten, kan det jo nok hændes, jeg kiger ind og nikker til ham — for jeg har jo ikke noget Billede af min lille Søren.“

Atter maatte Martha standse Rokkehjulet for at lytte efter, om Manden dog ikke snart kom. Naa, Taagen var tung i Dag. Men Klokken var nu halvgaaen fire, og hun hørte intet. Hun rejste sig lidt op og bøjede sig ind over Sofaen, hvor en Silhuet af et Barnehoved hang — det var Sørens Billede. Hun gik derpaa atter hen til Uldkurven og saa, at den endnu rummede en Del — saa traadte hun Rokken igen, mens Traaden løb mellem hendes hvide Fingre.

NAAR de allertidligste Foraarsdage meldte sig, tænkte Martha allerstærkest paa sit døde Barn. De smaa Eranthis stod derude i hendes Have i den bidende Foraarsluft, ja tidt i Kulde med deres guldlukkede Barnehoveder, og bragte Bud fra alle de bankende Hjerter dybt dernede; og de smaa Vintergække strakte som Barnefinger deres hvide Blomsterbægge op imod Solen, at den kunde skænke dem fulde til Randen af den søde Foraarsvarme, at alle de smaa Fingre kunde knytte Haanden om hver sin lille Solblomst, der voksede trindt omkring som smaa Eranthis. Ja, Foraarets spæde Børn og hendes eget smeltede sammen for hende i hendes Tanke.

En Foraarseftermiddag henimod Tusmørketid sad Martha, som saa ofte før, i sin Moders Stue og saa gennem de lave Ruder ud over Havnen. Som hun løftede Øjnene op, var det, som der gik en Skygge forbi Huset; det var næsten for hende, som havde den berørt hende, da den strejfede Huset — hun blev saa underlig urolig og rejste sig op ... hendes Hjerter begyndte at banke — hun gik henimod Døren ... og i det samme traadte Palle over hendes Dørtærskel. Hun følte, han tog hendes Haand, hørte ham tale ... „Martha, Martha,“ sagde han mange Gange.

„Kommer Du nu, Palle,“ hviskede hun, mens han strøg over hendes Haar og fortalte hende, hvorledes han i Vinteren var strandet paa den norske Kyst; nu søgte han paany smult Vande.

„Tror Du, der er bedre herhjemme end derude?“ spurgte

hun. „Og sig mig en Gang, Palle, er det, fordi Du er strandet, at Du kommer hjem nu?“

„Du spørger, Martha — tro mig, jeg saa' og fattede, at Storsøen tog, hvad Storsøen gav ... det, der blev tilbage, skulde reddes til Dig for os begge.“

HUN sad den Gang og ventede ham — og sad endnu og ventede ham. Ja, ventede paa, at den Stund maatte komme, da han maatte lukke sit Sind op for hende, saa hun kunde finde det rette Billede af ham selv derinde. Thi det følte Martha, og det havde hun stedse følt, han var den samme, da han kom hjem, som da han drog ud. Det døde Barn blev der gaet udenom. Han havde ligesom en vis Sky for at nævne det. Var Grunden den, at han følte sin Uret over for hende og ikke vilde erkende den, eller var Grunden den, at der ved Barnets Død ligesom var bristet noget inde i ham, som han ikke senere havde faaet helet. I Aarenes Løb havde hun tænkt saa meget frem og tilbage, naar hun sad her paa Kysten og tidt ventede i Angst, naar Palle blev længere borte end forud tænkt — naar Uvejr pludselig rejste sig, eller Taagen, som nu i Aften, lukkede for Landet. Ja, det var jo næsten en dagligdags Ting, denne ansprændte Venten. Og havde hun haft Søren levende nu, saa havde der været to at vente paa. Det er jo en Moers og Hustrus Lod at sidde paa Kysten — og vente.

Hun blev næsten skræmmed ved at høre Døren gaa op bag sig. Hun havde spundet sig saa langt ind i Fortiden, at hun ikke havde hørt Palle komme ind mod Huset.

Palle saa' saa ordknap ud, mens han stod og afførte sig de vaade Klæder.

„Det er nok svært guset i Aften,“ spurgte hun.

„Ja — hun er tyk,“ svarede han.

Saa satte han sig til at spise af den Mad, hun satte frem paa Bordet.

Palle plejede ikke at tale, naar han spiste, for Madro vilde han have ... Det var heller ikke saa let at besørge to Ting paa samme Tid.

Men i Dag fandt Martha hans Tavshed lidt trykkende, og hun begyndte at tale om de huslige Smaasager.

Han svarede „Ja — og — ja — og naa — og naa. Du maatte jo vente lidt længe paa mig i Dag, Martha ... men Du sidder jo dog lunt nok her med Din Rok og Din Kat og Din Ten — og spinder en lang Ende — ikke Martha? En anden En maa slaas med Djævelskaben.“

„Hvad er det saa med Dig da, Palle,“ spurgte hun.

„Ja, Søren skal jeg nok klare, stol blot paa det,“ svarede han med et lille Slag i Bordet, „men Landkrabberne, Martha ... Landkrabberne — gid Dælen splintre dem!“

Efter dette Kraftudbrud rejste han sig op og tændte sin Pipe, mens han smøgende gik frem over Gulvet.

„Ser Du, Martha. Du husker, jeg købte det Brænde i Stenerskoven paa Odden her i Foraaret, — og da jeg i Dag gik i Land for at hente det med hjem om Bord i Skuden, hvad sker saa — hvad sker?“ Han holdt inde et Øjeblik og blæste en tvedelt Røgsky ud gennem Næseborene med stor Foragt. „Hæ—hæ — saa kommer Skovlars, — Du kender ham, den skævbenede Haltefanden — hen til mig og lægger Beslag paa mit Brænde, fordi det ikke er betalt. Naa, jeg lo ham lige op i Fjæset og sagde ham, at jeg havde købt det i Foraaret — og spurgte ham, om han troede, at Du, Martha, ikke kunde faa et Pund Puddersukker hjem fra Købmanden, eller f. Eks. et Pund Sæbe med hjem uden at betale det straks. Saa siger Skovlars lige med et, at han kendte mig ikke — om jeg kunde betale — og saadan sligt. Naa — Du kender mig ikke, Skovlars? spurgte jeg ligesaa stille, mens jeg kigede ham lidt i Øjnene.“

„Blev Du ond, Palle?“ spurgte Martha.

„Ved Du, hvad jeg blev? Jeg blev ond. Ja, saa ond, at Lars væltede omkuld ... men, bliv nu ikke ræd, Martha — han rejste sig op igen — hæ—hæ — — bliv ikke ræd, Martha ... Skovlars gik hjem paa to — som et Menneske —

hæ—hæ ... Ved Du saa ogsaa, hvordan jeg blev, Martha? — Jeg blev saadan, at jeg gik op hos Skovfogden — for Redelighed maatte jeg have.“

„Kender Du Skovfogden? Han er stor og tyk og ansat ved Justisen. Det var en ren Naade at komme til at snakke med Justitsraaden. Saadanne Sager blev ellers ordnede af Skovlars, blev der sagt. „Ham har jeg ordnet mig med — jeg maa snakke med Hr. Justisen,“ svarede jeg saa.“

„Naa, saa kom han da, lige fra Frokost. Han saa ud til at være mæt. Han var saa skinnende rød. Fedtet sad ham endnu i Mundvigene.“

„Det første Justisen gjorde var, at han hentede en Bog, Kataloget var det nok, og viste mig et Sted, hvor der stod paa Tryk, at Brændet tilhørte ham, til det var betalt. „Med Forlov, Hr. Skovfoged,“ svarede jeg, „staar der saa ikke ogsaa, at jeg har købt Brændet?“

„Jo —“ sagde han. „Her staar: Palle Poulsen for to Favne paa Stenerodden.“

„Altsaa, Hr. Justits: jeg har købt Brændet — men Brændet er ligegodt Deres — hæ—hæ —“

„Ja —“ svarede han.

„Rævestreger,“ sagde jeg, Martha — men ganske stille.

„Hva—hva?“ raabte han og spyttede som en hed Kakkelovn.

„Rævestreger,“ svarede jeg ligesaa stille.

„Smid den Ka'l ud!“ raabte han til Noget, der sad og bed Negle paa en Kontorstol.

„Det mener De jo inte, Hr. Justitsraad,“ svarede jeg nok saa sindigt. „Tanglopperne, de bider inte paa mig.“

„Var Du ond, Palle?“ spurgte Martha.

„Nej, Martha — men saa ædende rolig. — Hr. Skovfogden vidste ikke sit levendes Raad, for der var jo ingen, der vilde smide mig ud. „Jeg gaar godvilligt, Hr. Justits; men der var et Ord, jeg gerne vilde have sagt først — et lille, bitte Ord, men et sandt Ord.“

„Naa —“ brølede han.

„Rævestreger,“ hviskede jeg saa ligesaa vittigt, saadan at han lige kunde observere det.“

„Saa gik jeg.“

Palle gav sig nu til at vandre med lange Skridt i Stuen, mens han bakkede drabeligen af sin Snadde.

„Gud ved, om det var rigtig gjort af Dig — alt det,“ vovede omsider Martha.

„Rigtigt gjort?“ Palle stoppede pludselig op. „Holder Du med Storkrammet, hvad, Martha?“ spurgte han ivrigt.

„Vi er jo de Smaa,“ sagde hun. „Med Liste og Lempe havde Du maaske faaet Brændet udleveret.“

„Jeg mærker paa Dig, Martha, Du er et Fruentimmer — Du tænker som et Fruentimmer. Med Liste og Lempe, siger Du ... Nej, nej — jeg staar paa min Ret. Ingen Krogveje, Martha.“

Hun sukkede smaat. „Jeg kunde ellers godt bruge det Brænd op mod Julen,“ sagde hun stiltørdigt.

„Akkurat sgu, Martha, akkurat,“ svarede han, mens han satte sig med Hænderne under Hagen og saa paa hende. „Ser Du, Martha, hvis jeg havde begge disse mine Næver fulde af Sølvdalere og Lommerne spækkede af Specier og gav dem til Hr. Justisen, saa fik jeg Brændet, men ikke før — — — saadan er de, Storkrammet.“

Det var galt med de Penge, vidste Palle, de kom kun smaa i Hus. Det var ikke værd at snakke for meget om dem.

Han satte sig derfor til at tænke, mens Røgen af hans dampende Pibe stod som en Sky mellem ham og Martha. Han trommede engang imellem i Bordpladen, „nej, nej,“ hviskede han af og til — fik saa pludselig en Idé. „Der er Raad endnu,“ brast det ud af ham. Martha forstod ham ikke, men rystede paa Hovedet. „Ja,“ nikkede han for sig selv — „der er Raad endnu,“ saa saa' han skævende til Martha. Han sad jo og spekulerede, og vist var han gal i Hovedet paa Skovfogden, der havde vist ham Døren; det var en Haan, som nok var værd at tænke paa, og mere, mere mørk blev han. Den Haan maatte hævnnes. Martha mærker intet, tænkte han, Martha, hun passer sit.

Hun sad allerede igen ved sin Rok. Hvor det Hjul dog summer hyggeligt og fredeligt, tænkte Palle omsider. Og Lampen, som lyser saa mildt, og Ovnen, som varmer, mens Brændet knitrer i Luen. Han saa atter paa hende.

Mellem Marthas hvide Fingre løb den lange Traad, den lange, lange Traad, som Tiden selv, spundet ud i Uendelighed.

NÆSTE Dag laa Palle paa Fiskeri paa Skallebanken, Sønden om Stenerskoven. Han strøg den tæt forbi. Inde i Land, nær Pynten, laa Kirken, hvis hvide Flader lyste op over Bankerne, og derude stod Træskuret, hvori hans Brænde stod sammen med saa mange andres. Bet Brænde var ved at gøre ham gal, for han kunde ikke tænke paa det uden at mindes, at Skovlars havde spillet stor over for ham. „Han kendte mig ikke,“ mumlede Palle. Og Skovfogden havde haanende vist ham Døren, blot fordi han ikke kunde taale at høre Sandheden, som var den, at Brændet var Palles, der havde købt Brændet. „Det var der vist Ingen, der havde budt Dig, Palle, hvis du nu havde været ung,“ tænkte han. „Men den Dag skal ikke komme, da jeg skal tigge mig til min Ret — nej, nej — — — hjemme sidder Martha og trænger til det — — — jeg har købt det — — — der staar det inde paa Banken — — mit Navn staar i Bogen for det Fa'en flintre i Landkrabberne.“

Da han strøg Pynten forbi, vendte han demonstrativt Ryggen imod den og spyttede med en Grimase ud over Rælingen, og da han sejlede hjem mod Aften, saa han ikke til den Side, hvor Træskuret stod.

„Fiskeriet er skidt — Gu' er 'et saa. Hvor bliver Sølvdalerne af, Palle?“ mumlede han. „Hvor Dælen bliver Dalerne af?“

Han blev mere og mere ordknap og spekulativ. Martha havde aldrig før set ham saa grublende. Naar hun sad ved sin Rok, sad han og røg som et Lokomotiv, mens han stirrede dødt ud i Rummet. „Hvad skal det mon blive til med ham,“ tænkte hun.

Og han var blevet saa haardhændet og saa streng i Munden. Skældte ud baade paa Katten og Vejret og Hønsene — var vred over, at de ingen Æg lagde — der kunde have været tjent paa det, om Hønsene havde gjort deres Pligt. „Drej Halsen om paa dem, naar de ingen Gavn gør,“ sagde han.

„Du ved vel, det er Foraarskønniker — de lægger ikke Æg ved Juletider,“ svarede hun.

„Lige meget, Martha, drej Halsen om paa Rakket — det er ikke sikkert, vi lever til Foraaret.“

„Hvad siger Du dog, Palle?“ spurgte hun og standsede Rokken.

„Ja, ja, Martha, jeg ved nok, jeg snakker — men jeg synes, det Hele er saa bagvendt nuomstunder — bryd Dig bare ikke om det ... men Akaveri er det, allenfals.“

Atter faldt han hen i Grublerier — der var noget, han smedede paa, noget, der skulde voves ... Nede i hans Sind laa der noget, som vilde op. Han var selv med og var selv ikke med. Ligesom hans buskede Bryn hang ned over hans Øjne og skjulte dem, saaledes drog der nu en mørk Skygge over hans Sind; og i denne Skygge voksede en hemmelighedsfuld Urt, som smøg sig tæt ind om hans Hjerte og pressede en umærkelig Draabe ind i dets Blod. Draabe for Draabe. Og det blev ved dermed, indtil han var bleven saa fast, saa stærk, saa haard, at det kunde voves, som skulde voves.

DAGENE gik; nærmere og nærmere kom Julen.

Det var nu blevet Juleaftensdag.

Martha havde ikke set Palle om Morgenen, da han var tørnet af Køjen, inden hun var vaagnet. Det faldt hende saa sært, at han saaledes var gaaet uden at hilse hende God Morgen. Der er ingen glædelig Jul ved dette, tænkte hun.

Palle laa paa Skallebankerne og røgtede Garnene. En graasur Gus laa over Vandet og kom drivende som Skyer med en let nordvest Brise. Ved Middagstid lettede den noget, saaledes at han saa Stenerskoven i hele dens Udstrækning. Dette var det Øjeblik, han havde ventet paa; at det skulde blive

saa klart, han kunde kende Grundene inde ved Land. Og i det dunkle, graablaa Lys satte han sine Sejl med Kursen lige ret mod Land, hvor han vidste, han skulde finde sit Brænde. For han havde nu ingen anden Tanke end den, at, da han havde købt Brændet, var det hans Ejendom. Han vilde bare have det med hjem. Det var den eneste Maade, hvorpaa den ham overgaaede Haan kunde afbødes. Hele hans Person var fyldt af Sind og Beslutsomhed. Han var en Mand, der havde overvejet og vidste, hvad han gjorde. Ja, havde Skovlars og Skovfogden staaet paa Land og værget det — han havde dog taget det ... indtil de havde overmandet ham, Man saa det paa ham, hvor fast han var i dette, hans sammenpressede Læber, hans halvttilknebnede Øjne og det stive, kolde Ansigt med det haarde Udtryk.

Saa hev han Ankeret og gik i Land — der, hvor hans Brænde stod i et stort, men aabent Træskur.

Da han havde faaet det om Bord, var han blevet blussende varm, og han strøg Kabudsen af Hovedet. Han greb sig over sit dyngvaade Ansigt, og en egen Følelse af Velvære gik gennem ham. Han følte, han havde hævdet sig. Han havde naaet sin Ret — havde taget den selv. Han var Karl for sin Hat, kunde klare sig alene; behøvede hverken at tigge eller bede. „Haa, haa,“ lo han. „Nu sejler vi hjemad, Palle Poulsen — hjemad — til — — — Martha. Martha, hun sidder hjemme og venter — — hm — hm — Martha.“

Der gik en Skygge over hans Ansigt. Han havde næsten glemt Martha.

Det var sjældent, at Tiden faldt Martha lang, selv om hun sad ene i sit Hus og ventede. Hun var jo ene om at hæge om det, pudse op og holde det pænt — og saa havde hun sin gode Kammerat: Rokken. Men i Dag var hun dog alligevel lidt uvel tilmode. Det var jo nær Højtidsaften. Og hun følte sig saa ene; og som hun sad og spandt, tænkte hun paa alle de Dage, hun havde levet sammen med Palle. Han var jo ellers god — men tung var han; indesluttet i sig selv. Hun vidste, at det nyttede ikke at aabne for det, han vilde skjule, og nu var det med Aarene blevet hende en Vane, at han var saaledes. Hun vidste, at en Tanke, en Idé kunde gøre ham haard, og han forfulgte den til det yderste ... men han kunde da ogsaa slaa om — og var da snart en anden. Hun skulde ikke klage over ham. Hun havde, hvad hun ellers ikke plejede, to Gange været ude at se efter ham. Nu saa hun gennem Ruderne, at Taagen var ved at lette, og en blodrød Stribe i Vest viste Solnedgangen. Det klarer til Frost, tænkte hun, maaske vi saa alligevel kan redde os lidt Julesne, det pynter saa pænt paa den graa Kyst ...

Hun hørte Køkkendøren gaa.

Det var Palle. Han maatte være gaaet op over Kysten og ikke ad Gaden.

„Naa — er Du ved at tænde Lys, Martha,“ sagde han i en oprømt Tone, som hun ikke havde hørt længe.

„Du blev da ellers længe borte,“ sagde hun, idet hun rullede til for Vinduerne og tændte Lampen.

„Ja — ser Du — jeg maatte jo helt ud paa Skallebankerne — Du ved, Garnene, de maa saa langt ud ... og ... og — der var nogen Strøm ... de stod ellers godt, Martha ...“

„Har Du ellers noget med hjem?“

„Jo — det var ikke saa galt i Dag — noget har jeg da med hjem.“

Han gik og talte, mens han var ved at tage Klæderne af. „En Julegave har jeg med hjem til Dig, begribeligvis ... hvorfor skulde jeg ikke give Dig en Gave, Martha.“

„Naa — naa — Palle.“

„Jo, Martha — — en hel Baadfuld.“

„Hvad siger Du?“ spurgte hun nyfagen.

„Brændet ...“

Han havde rejst sig; det var, som stødte han Ordet frem. „Brændet?“ gentog Martha ligesom lidt spørgende, men med ængstelig Skælven i Stemmen.

Han nikkede hen for sig.

„Jøsses Christ,“ sagde hun lavmælet, mens hun lænede sig hen imod ham.

„Har Du faaet det,“ hviskede hun og søgte at fange hans Blik.

... „Hæ — hæ — faaet det — — faaet det — — hæ — hæ — Du maa være dum ...“

„Du har taget det, Palle.“ Hun vendte sig halvt med Sky fra ham og gik bort i Stuen, da hun saa hans haarde Ansigt.

„Taget min Ret — ja — Martha.“ Han saa hende stift ind i Ansigtet. Hans Læber var smalle og blege, og hans Stemme underlig tør.

Hun følte sig saa svag i Benene — en navnløs Angst greb hende. Der stod han, Palle, hendes Mand ... en fremmed Mand i hendes Stue ... Hun var angst for ham. Disse Øjne, disse haarde, fremmede Øjne.

„Nej, Palle, lad være at se saadan paa mig,“ sagde hun skræmmet af hans staaende Øjne. I et Lynglimt kendte hun dette Blik; én Gang før havde hun set det. Den Gang Sørens døde.

„Jeg vil ikke tro det,“ sagde hun omsider.

„Hvad er det, Martha, Kællingeri — Flæberi — — — Brændet har jeg købt — mit Navn staa i Bogen for det. Brændet er mit.“ Han stødte det ud.

Hun sad og rokkede med Hovedet, saa underlig hjælpeløs. „Paa en Juleaften — — paa en Juleaften,“ hviskede hun.

Palle gik frem over Gulvet i stor Bevægelse. „Jeg skal vise det Storkram, at de ikke skal holde en Mand for Nar ... sælge ham Brændet og dog sige, det er deres — gøre Nar ad ham — — — vise ham Døren — smide ham ud — — Guds Død! Havde det været i min Ungdom — naa — naa.“ Han klaskede Næverne sammen.

„Du holder med dem, Martha,“ sagde han truende. „Ikke, Martha — Du holder med Storbanserne.“

„Palle,“ sagde hun, idet hun rejste sig op. „Vi maa sejle det tilbage.“ Ordene kom langsomt og med Møje.

Han blev staaende over for hende med skrævende Ben som plantet i Gulvet, mens han stirrede bleg, næsten uforstaaende paa hende.

„Vi maa — vi maa,“ sagde hun stille.

„Er Du gal!“ Han var ganske hæs i Stemmen.

Hun havde nu atter vundet sin Fatning og lagde sin Haand paa hans Arm. „Vi maa hjælpes ad — — Brændet er ikke Dit.“ Hendes Stemme var fast og rolig.

„Det skal være i mit Hus endnu i Aften,“ sagde han truende og fjernede hendes Haand fra sin Arm.

De stod og saa paa hinanden.

Martha havde ingensinde før set ham saadan. Hun samlede al sin Kraft og støttede sig til Bordpladen. Hun følte, at dette var en Kamp.

„Jeg vil ikke have det Brænde i mit Hus,“ stødte hun frem.

„Du vil ikke — Du vil ikke.“ Han gik truende imod hende.

„Nej, nej,“ sagde hun fast, „for jeg vil holde Jul som et ærligt Menneske.“

Han stod ligbleg overfor hende og løftede truende sin Haand over hende.

„Slaar Du?“ spurgte hun trodsigt og tog ikke sit Blik fra hans Øjne.

„Nej, nej,“ han sænkede Haanden. „Nej, Martha, jeg slaar Dig ikke ... men ... Han greb sig i det — som om nogen med Vold tvang hans Haand ned; den han havde løftet mod hende. „Nej — jeg slaar Dig ikke — Martha.“ Hans Tale blev til en Hvisken, og han følte sit Ansigt saa underlig koldt.

Han gik ud ad Døren, det var, som vaskede han bort fra det, der var sket mellem dem, som for at skjule sig. Hun faldt ned ved Bordet med Hovedet mod dets Kant. Hele hendes Legeme rystede. Hun forstod næsten ikke, hvad der var sket.

Hun blev liggende faa Minutter halvt bedøvet. „Jeg maa hjælpe ham ud over dette,“ hviskede det inde i hende. Ja, hun maatte.

Hurtigt kastede hun nogle faa Klædningsstykker om sig, slukkede Lampen og ilede ud af Huset. Juleklokkerne begyndte nu at ringe, og Lysene tændtes i alle Husene, som

hun kom forbi. Hun kunde se ind i Stuerne; enkelte Steder saa hun Juletræerne blive pyntede.

Luften var nu høj og klar, men det var blevet koldere, som om Frost var i Vente. Stjernerne kom frem; blinkende som Barneøjne stod de over den mørke Sø.

Hun vidste, hvor hun skulde søge Palle.

Han var gaaet i sin Baad. Han sad foroverbøjet paa en af Tofterne med Hænderne for sit Ansigt. Han havde løftet sin Haand mod Martha. Saa vidt var det kommet mellem dem. Saa langt var de fra hinanden. Han næsten gyste. Nej, det maatte ikke ske. Det summede saa underligt rundt i hans Hoved. Var han da ikke en ærlig Mand ... Han forstod, at hun tvivlede derom. Han var ligesom ved at blive bange for sig selv. Det havde været nogle onde Dage, de sidste. Det brød inden i ham; eller var det, som fandt han sig reddet fra en Afgrund —

Han følte nu hendes Haand paa sin Skulder og hørte hende hviske: „Palle — Palle, jeg maa hjælpe Dig ud af det ... vi to maa hjælpes ad ... ikke ... vi maa sejle det tilbage — der maa være Fred mellem os — ikke Palle?“

„Ja,“ sagde han omsider. Det var, som noget mørkt og tungt blev udløst i det ene Ord. Han rejste sig. „Ja — vi maa holde Jul — som ærligt Folk,“ sagde han og saa paa hende.

„Det bliver en kold Tur,“ sagde han. „Kom — tag min Oliekappe.“ Han svøbte den om hende.

Saa stod de ud af Havnen.

Der var saa stille og koldt paa Vandet.

Klokkeklangen lød ud til dem, og Martha syntes, de sejlede under en høj Kirkehvelving, stjernebesat, og videre gled Baadan med den tunge Last.

Vinden var løjet af, og Skuden skød kun langsomt frem. Palle sad med Rorpinden i sin Haand og stirrede ligeud. Nu tændtes Lysene i Kirken paa Stenerodden. Han havde Lysene lige forud; de skar ham i Øjnene, og han vendte Bredsidens til og styrede lidt Sønder paa. Men som han sad og faldt i Tanker, gik Skuden atter ligefrem mod Kirken — saa underligt syntes det ham, at den netop vilde ligefrem mod Kirken. Martha sad og tænkte paa den Tid, de selv for mange Aar siden havde boet ved Odden paa dens nordre Kyst. Det var der, Søren var født, og der havde hun holdt Jul med ham. Der laa han paa Kirkegaarden. Hun mindedes alt saa grant, Dag for Dag, efter saa mange Aars Forløb.

„Kan Du huske første Gang, Du sejlede mig fra Lejet til Odden?“ spurgte hun lidt frygtsomt.

„Ja, det var Dagen efter vor Bryllup,“ svarede Palle.

„Det var om Sommeren,“ der var ligesom lidt mere Klang i hendes Stemme nu. „Fjerde Juni var det.“

„Ja,“ sagde han. „Solen var i Opgang — det var en god Kuling.“

„Hun vaskede ordentlig inden Bords, Palle — aah, hvor jeg husker det.“

Pavse.

„Hør, Palle, det er ikke til at forstaa, saa mange Aar, der er gaaet.“

„Aa, det er vel en Snes Aar. Jeg synes ikke, vi er saa gamle endda.“

„Jo,“ svarede hun som for sig selv, og efter en lille Pavse. „Jeg vilde ønske, vi boede der igen — paa vor gamle Boplads.“

„Hvorfor?“ spurgte han lidt haardt.

„Aa, det var en skøn Tid ... vi havde mange gode Dage der ... ikke Palle — jo, det havde vi.“

„Du glemmer let, Martha ...“

„Ja, det onde.“

„Det skal Du ha' Tak for, Martha.“ Han bøjede sig lidt hen imod hende og søgte at fange hendes Blik. Men hun sad og stirrede mod Kysten, som de kom nærmere.

„Nu er det Jul paa Odden,“ sagde hun.

„Ja, det er nok saa,“ svarede han.

„Vi skal holde Jul paa vor gamle Boplads,“ sagde hun efter en Pavse.

„Ja, den gamle Boplads,“ tænkte Palle. Her sad han paany

efter saa mange Aars Forløb og sejlede hende over til Odden, hvor de først havde deres Hjem. Hun havde sagt, det var en skøn Tid — aah ja, noget er godt — noget er ondt. Han maatte jo da nu tænke paa Søren, som havde levet med dem der. Og som saa ofte før mindedes han nu den trange Tid, det var for ham ved Søren's Død. Han mindedes, hvorledes han havde gaaet og grublet over, om Martha nu ogsaa havde passet Drengen godt. Han havde jo ikke været hjemme under hans Sygdom, og derfor spekulerede han sig ind i en Anklage mod hende, som maaske var uretfærdig; men han kunde ikke komme uden om den. Havde hun agtet nøje paa og hentet Lægen i rette Tid? Han turde næppe tale til hende derom, for han vilde intet bebrejde hende — der skulde være Fred mellem dem. Nej, det var nok det med Lægen, der ikke var hentet i rette Tid. Hun havde i et Udbrud sagt, at hun ikke straks troede, det var saa slemt, derfor kom Lægen først, da det var for sent. Senere, da Palle var rejst til Norge, erfarede han gennem en Kammerat, hvis Barn var sygt under lignende Sygdomstegn som hans, at en øjeblikkelig Operation i Halsen kunde redde Barnet. Det var ikke let at tale med Martha om det, for han vilde ikke anklage hende; hun havde nok med sin Sorg. Men alligevel sad der i ham en Brod — derinde bag hans Hjerter og bragte det til at skælve. Det mørke, der dybt inde bag Hjertet, det var som et sort Øje, der sad og belurede hende, sad og lurede paa om muligt at finde et Træk af Brøde i hendes Ansigt. „Hvad var nu det med hende?“ spurgte det onde Øje. „Lister hun sig ikke op paa Kirkegaarden baade Morgen og Aften uden at sige ham det? Hvorfor listede hun udenom ham? — vilde hun ikke dele Sorgen i Fællesskab med ham?“

Saa var det, han forlod hende. Han syntes ikke, Livet var værd at leve paa Odden. Og ude erfarede han, at Barnet kunde have været frelst. Men da han kom hjem, nævnede han intet derom til Martha. Nu skulde der være Fred mellem dem. Han vilde bære det alene. Hun havde vel gjort det, hun bedst formaade. Men Tavsheden mellem dem bragte ikke Lægedom.

Han mindedes sin Hjemkomst. Da han kom ind i de danske Farvande og indaandede den hjemlige Luft, paakom der ham en Følelse, som den har, der ikke har gjort sin Pligt. Pligten mod sin døde Søn. Han syntes nu, han i sin Tid var flygtet og havde ladet ham ene tilbage paa Oddens Kirkegaard. Det var derfor noget beklemt, han spurgte Martha om Graven. Næste Morgen var han tørnet ud tidligt og sejlet ad Odden til. Han vilde være alene paa denne Tur, som han gjorde for ligesom at gøre Afbigt.

Graven fandt han uplejet. Rester af fordums Blomster voksede vildt — ellers var den tilgroet af Græs. Han gravede Gravstedet om og højnede Graven. Næste Dag gik han ud i Marthas Have og gravede Blomsterplanter op. Hun saa det og spurgte ham om Grunden dertil. „Det er til Søren's Grav,“ sagde han. „Jeg tænker, Du gerne deler med Din Søn.“ „Ja,“ svarede hun lidt kort og forlod ham. Senere kom hun tilbage og sagde, det var saa svært for hende som enlig Kvinde at faa Baadlejlighed til Odden.

Alt det, han kunde have gjort straks efter Søren's Død, vilde han gøre nu. Han opsøgte den Læge, der havde tilset Drengen under hans Sygdom, for at faa at vide, om en Operation muligen kunde have frelst hans Liv. Lægen udtalte sig imidlertid ikke klart derom, hvad Palle opfattede som havende sin Grund deri, at Lægen ikke vilde bebrejde Martha noget.

Palle talte intet derom til Martha. Nu var det blevet ham en Idé, at han var den eneste, der brød sig om Sønnen, hans Grav og hans Minde. Ja, det maatte Palle sande, saaledes havde Livet lavet det for dem, at det, der skulde have samlet dem, det spredte dem; det, der kunde have været en Klippegrund at bygge et Samliv paa, det blev kun Tomhed, thi Tavsheden øgede det tomme Rum mellem dem.

Var det hans Skyld? Han spurgte sig selv i denne Stund, som han saa ofte havde spurgt sig selv. Men nu, i denne Aften var han ved at give sig et Svar, som gik ham selv imod; for nu vilde han være god mod Martha. Det var det, der havde



Han tog hendes Haand. „Det har været en træls Vej, inden vi to naaede saa vidt.“

manglet ham, dette: at ville. — Der svinder Skyld og Dom.

Der sad Martha saa stille hen i Forstavnen og saa mod deres gamle Bosteds Kyst. Nu vilde han tænke paa hende. Hun mindedes bedst de skønne Dage, havde hun sagt, og var vel taknemmelig for dem, de faa. Ja, han vilde ogsaa mindes de gode Dage, som hun havde levet sammen med ham, og ved disse Minder glemme de tunge. Hun kunde glemme dem; og havde Ret deri. Maaske kunde hun hjælpe ham ogsaa her. Og jo mere han tænkte over dette, saa han, ja, det stod ham saa uendelig klart nu, at først i denne Aften havde han ret lært hende at kende, lært, at det Baand, der bandt dem sammen, havde bestaaet en haard Prøve uden at bryde. Og den Tanke dæmrede i ham, at ligesom han ved deres Bryllupstid stævnedes med hende om Bord ad Stenerodden til for at leve Livet og søge Ungdomslykken, saaledes var der ogsaa nu i deres Sejlads til Odden et nyt Haab ... Men alt det tunge i Fortiden maatte

over Bord, maatte glemmes, maatte tilgives. Maaske havde hun mest at tilgive.

Saaledes sad han i Tanker om Fortiden og saa ind i Fremtiden, da Martha varskoede ham om, at de var nær Landingspladsen.

Hun blev om Bord i Baaden og rakte ham Brændet, som han bar i Land og satte det, hvor han kort forinden havde taget det. Hun havde været ængstelig for, hvorledes dette vilde forløbe, men det var, som Palle ilede med at faa Arbejdet fra Haanden, og naar hun tænkte sig om, saa kendte hun Fortilfælde, hvor hans Stemning pludselig kunde slaa om som nu i Aften. Det var da altid efter en Periode, hvori han havde været mørk og tavs; ja det var, som Solen pludselig brød gennem en Taagesky — saaledes kunde det lyse over hans Sind, han, Sønnen af den taagede, gussede Kyst.

„Tag saa det sidste Stykke med i Land,“ sagde hun spøgefuldt og flyttede sig op paa Rælingen. „Vi maa se til Sørenns Grav i Aften.“

„Ja, om vi da kunde finde den, Martha.“ Saa løftede han hende ud af Baaden.

„Kan Du huske, Palle, en Gang, da vi var unge, da løb Du en Aften med mig paa Din Arm et langt Stykke i Skoven?“ spurgte hun, mens han vadede i Land med hende.

„Hæ—hæ — Ungdom og Dumhed, de følges ad,“ svarede han.

„Det var ikke saa dumt endda,“ tænkte hun.

De gik saa op over Skrænten gennem Skoven og saa' derfra ned i Lavningen, hvor Husene laa spredte, og de kunde derfra se det Hus, de før havde boet i.

„Kan Du se Huset?“ spurgte Martha.

„Hvem mon der boer der nu?“ sagde han.

„Hør, Palle, jeg synes, at dette, Skoven og Odden og Kirken og Kirkegaarden — alt det hører os til, som det var vort Hjem — ja, det er ligesom, jeg har fundet det igen, for det var jo Sørenns Hjem.“

„Saamænd,“ svarede han. „Det kan være et sandt Ord.“

De gik nu ind mod Kirken, og Jule-sangen var begyndt; den lød dæmpet ud.

Palle løftede Klinkefaldet til Laagen, og de traadte ind paa Kirkegaarden. Daarligt nok kunde de retlede sig her i Mørket.

„Ja, Graven skal ligge her ved Muren,“ og de fandt den, sunket, som den var, i Jorden, udglattet af Mørket og uplejet i Vintersluget.

„Hør, Palle,“ hviskede Martha med bævende Mund. „Jeg synes, den Grav anklager os ... Som den ligger der, nedsunket og uplejet, saa har vi heller ikke plejet hans Minde i Fællesskab.“

„Ja, det er sandt, Martha, i Fællesskab; der sagde Du Ordet. Vi to — Du og jeg — — Kom!“

Han tog hendes Haand. „Det har været en træls Vej, inden vi to naaede saa vidt.“

„Ja,“ sagde hun med et Lettelsens Suk, „saa lad os da nu holde Jul sammen — ja, Palle, i Mindet om ham.“

— Saa gik de ind i Kirken.

ALBATROS



Et Prosadigt
af den estniske Digter BALMONT

ved ERIK PLAUGMANN

*I ser mig og undres over min Styrke
og min Skønhed.*

Men vid, oh, Mennesker:

*Jeg er født af den glødende Sol
dybt under Ækvator.*

*Evigt og uroligt svæver jeg
over Sydhavsbølgenes endeløse Kæde.*

*Min Flugt er som et glimtende Hug af en Klinge,
og frygtløst stryger jeg langs Bølgenes Kam
midt i den brølende Cyclon.*

Menneske, Menneske!

*Lad Din Flugt blive som min,
og Du vil herske over Verden
smykt med Solfaldets Guld!*

*Men – dræb Dine Drømme,
og lad Viljen bære Dig paa stærke Vinger
mod Firmamentets Straaleild,*

og sidst,

*i en stolt og stormsmykket Død
fra de gyldne Skyer*

til Oceanets uendelige og dybe Død!

KOKKEN OG SOFUS

LAKSEN PETROLEUM



KJELD SIMONSEN



Ostindiefareren „Montreal“ 1806

Maleri af H. Schosler Pedersen



„Penang“

„Ponape“

„Grace Harvar“

En sjælden P



i Øresund 1936

„Vera“ (dansk)

„Viking“

Maleri af Fr. Landt



Ostindiepaketten „Kronprins Friderich“ 1805

H. SCHØSLER PEDERSEN
37

Maleri af H. Schøstler Pedersen

Captajn

Butler

fortæller:

Af OTTO WANG

Illustreret af OSCAR KNUDSEN



JEG vaagnede den Morgen ganske tidlig ved, at én inde i Kammeret ved Siden af min lille Kahyt trak en Flaske op. Proppen fløj op med et stort Knald, der i min søvnige Bevidsthed genkaldte Mindet om mange festlige Propoptrækninger i Land. Vi laa, d. v. s. den lille franske Trawlerdampner „Ysotte“, midt i Atlanterhavet. Og det var en Sommermorgen. Og det er længe siden. Jeg tørnede ud af Køjen og trak et Par Benklæder paa og gik op paa Dækket. Solen var lige staaet op. Havet laa endnu i Taagedis, langsomt trak Bankerne mod Øst og spredtes saa af de stærke Solstraaler. Straks efter saa man, uendelig langt borte, Horisonten. Havet laa spejlblankt, men de evige Atlanterhavsdønninger rullede „Ysotte“ fra Side til Side, i en taktfast, sørgmodig Melodi. Folkene arbejdede paa Dækket med deres Grejer, de sang allerede de enstonende, vemodige Viser, som jeg havde hørt saa ofte før i Tiden, siden vi for to Maaneder siden gik ud fra Boulogne sur mer's Havn og stak til Søs. Til Captajn Butler saa jeg ikke noget. Men da jeg gik ned i „Chefskahytten“, Musefælden, som vi kaldte den, sad Captajnen der i Selskab med sin uadskillelige Kammerat, den lille korte Merskumssnadede. Han dampede ganske forfærdelig og saa' oprømt og festlig ud. Han var iført en splinterny blaa Skjorte, var nybarberet og friseret ganske mageløst, endda det aldeles ikke var Søndag, men kun Torsdag. Til min Forbavselse opdagede jeg ogsaa straks, at Kahytten var pyntet med engelske og franske Flag i skøn Forening og en Vase med Evighedsblomster stod og prydede ganske enestaaende paa Buffetens Marmorplade, hvor der ellers plejede at flyde med Bøger og Piber og Tobaksdaaser. Og foran Captajnen paa Bordet stod en nylig optrukken Flaske Black and White, hvis Tilsynekomst gjorde mig ganske tør i Ganen. Jeg havde i disse to Atlanterhavsmaaneder ikke smagt Whisky, derimod kun en middelmadig Rom. Captajn Butler havde svoret dyrt paa, at han ikke havde saa meget „som en Kop“ Whisky i Skuden. Yderligere sad Captajnen og legede med en lille rød Æske af den Slags, man køber Smykker i hos Guldsmedene. Der var ganske øjensynligt ét eller andet festligt paa Færde. Men hvad? Gaaden løstes hurtigt.

DET er min Fødselsdag i Dag — jublede Captajn Butler, straalende glad som et Barn.

— Slaa Bagen i Sædet — pardon, prenez place, Monsieur, og tag Dem en Sjus. De ser, jeg har troldet noget frem. Smag paa Varen. De kan tro, den smager ikke af Parafin.

Dagen begyndte godt, Kahytturet slog fire, da vi tog fat. Men Overraskelserne var ikke forbi endnu, Captajn Butler hev en hel Kasse Upmann Havanna Exelsior frem af Skuffen i Buffetten og bød mig ryge. „Jeg foretrækker min Capstan, ved De“ — lo han.

JO — fortsatte han — min Fødselsdag fejrer jeg altid her tout seule og leger, jeg endnu er en fin Mand som i gamle Dage. Jeg forbereder mig altid paa den i Land, inden vi gaar ud, og i Aar, hvor De er min Gæst ombord, skal vi i Særdeleshed ikke mangle noget. Vent nu og se, hvad vor Ven Monsieur Terrible, Hovmesteren, byder paa i Dag. Vi skal i Dag, baade De og jeg, „lege“, vi er ombord i „Red Star Line“s fornemste Ocean Pacific Steamer. Vent nu bare. Tænd én af de der Tobakstænger og se saa her, hvad jeg sidder og sysler med.

Captajn Butler aabnede den røde Guldsmedesæske og fremtog en ganske overordentlig smuk Guldring.

— Den forærede jeg mig selv engang i Fødselsdagsgave. Nu skal De høre, men se nu først.

Ringen var formet ganske nydelig og slank, i Form af en Slange, der bider sig selv i Halen. Midt paa Ringen fandtes en lille massiv cirkelrund Plade, hvorpaa var indgraveret det kabalistiske Tegn OM.

Ringen var af ældgammelt blegt, men skinnende Guld, og uden Tvivl et lille Mesterstykke af Guldsmedekunst.

SE, er den ikke smuk? Men det var den nu ikke, da jeg fandt den, da var den kun beskidt og alligevel i mine Øjne interessant. Det var paa en af mine Fødselsdage for en halv Snes Aar siden. Tilfældigt tilbragte jeg den i Land. Det var i Indien, i den lille By Kasikal, ud mod den bengalske Bugt, i Nærheden af Balk Strædet, altsaa lige ved Ceylons

Nordspids. Det var græsselig hedt, og der mumledes Mand og Mand imellem noget om Kolera, saa jeg havde Dagen lang holdt mig indendørs i mit Logi. Men hen imod Aften blæste det op, en kølig Nordenvind fejede hen over Byen, og man kunde aande igen. Jeg gik ud for at faa en drink ét eller andet Sted. Min Krop var som tørret ud. Jeg følte det, som om jeg ikke havde haft Væde i Munden i Ugevis. Jeg fandt langt om længe en Bar og bestilte en Sauterne. Medens jeg sad dér, højt paa en Drejestol ved Zinkdisken og nød den kølige, svalende Drik, kom én af Indiens fire Millioner vandrende Kræmmere ind i Bar'en og begyndte at pakke alskens Pakkeneliker ud af en lille Trækiste. Det var noget værre Ragelse alt sammen, helt og halvt ituslaaede Smaasager af ubestemmeligste Art. Over hver Ting holdt Kræmmeren en lang Tale, af hvilken jeg naturligvis ikke forstod et Ord. Men der var ingen Købelyst hos Bar'ens Publikum. Saa gik han rundt til hver især og fremviste sine Herligheder.

Da han kom til min Stol, rakte han op imod mig et gammelt Bæger af Kobber, fyldt med en Uendelighed af smaa bitte Ting.

DET meste saa ud som Metalstykker og Stumper, Søm, Skruer, Nøgler, Kroge o. s. v., men midt i det hele laa noget og lyste. Jeg tog den lille Ting frem, det var en uformelig Klump, som syntes at have

ligget i Jorden i umindelige Tider, det var aabenbart Metal, rimeligvis Guld, men irret og forvitret og omkapslet med Ler og Jord. One shilling, hvæste Kræmmeren. Jeg gav ham Mønten, og han gik videre. Da jeg kom hjem til mit Logi, kogte jeg Klumpen op i en Saltvands- og Sodaopløsning, og til min Forbavselse viste det sig at være en massiv gammel Guldring; jeg pudsede den en Time, to Timer, og saa blev den saadan, som De her ser den. Er den ikke smuk? Jeg gik med den et Par Aar, selvfølgelig kun om Søndagen, forstaa De, men saa blev mine Fingre for tykke, jeg kunde en Dag ikke faa den paa.... og saa hændte ogsaa noget andet.

— Hør nu her! — Et Aars Tid efter var jeg atter i Indien. Vi laa med „General Nec“ i Bombay. Og en Lørdag Aften fik jeg Lyst til at gaa i Land og se Mennesker og selv se ud som et Menneske for engangs Skyld. Jeg gjorde „grand toilette“, tog min bedste Uniform paa og min Ring... og tog Kurs mod den fornemste Café, der var blevet mig anbefalet af min Captajn, der flere Gange havde været i Bombay. „Café Imperial“ var dengang Byens Samlingssted for den europæiske upper ten, og der gik jeg ind. Jeg fik et godt Bord midt i én af de største Saloner og bestilte noget Mad og en ekstra god Flaske Pandschab Vin, samt rekvirerede nogle engelske Aviser. Der var en Mængde Mennesker i Caféen, tæt ved mig sad en enlig Herre. Han var ældre, distingveret og lignede en af Dronningens tro Embedsmænd, der civil nød Aftenens Hvile ovenpaa en trælsom Dag i et af Administrationens Kontorer; han havde længe siddet og fikseret mig, indtil jeg opdagede, det var min Ring, der havde vakt hans Interesse. Omsider rejste han sig og kom hen til mit Bord;

jeg lagde da Mærke til, at han bar nøjagtig Mage til min Ring. Han hilste ganske ovenud ærbødigt, først paa fransk og senere paa engelsk, og sagde saa de for mig til min Dødsdag saa ubegribelige Ord: „Javel hi es mirinel!“

JEG har senere forgæves paa Alverdens Sprog søgt Oplysning om Meningen af disse fire Ord, men uden noget som helst Resultat. Der maa være en Mening, en Løsning, men hvilken? Den Dag i Bombay i „Café Imperial“, da jeg hørte dem for første Gang, fo'r det øjeblikkelig gennem min Hjerne, at den Mand dér var sindsforvirret, ravruskende gal, spiltosset. Jeg svarede en eller anden høflig Taabelighed og gav mig til at læse videre i mine Aviser. Engländeren tumlede ufor-



Captajn Butler aabnede den røde Guldsmedæske og fremtog en ganske overordentlig smuk Culdring.

staaende tilbage, mumlede en Undskyldning og forsvandt kort efter ud af Caféen. Jeg saa ham aldrig mere, men

AKKURAT et Aar efter laa jeg i Callao, Perus store Søstad, ved det store og stille Ocean. Af vor Mægler var jeg blevet introduceret i Byens meget eksklusive spanske Klub paa Alameda Canario. Vi laa over to Maaneder i Callao, og jeg besøgte flittig denne Club, hvor der baade var hyggeligt og forholdsvis billigt, og hvor man kunde læse alle mulige Aviser. En silde Aftenstund sad jeg i en af de lave, bekvemme Kurvestole og døsede over en Whisky og en af de nyeste Gravesend Søfartstidender (der var otte Uger gammel), Ringen sad, som ved hver Landgang paa min venstre Lillefinger. Da rejste sig én af Herrerne ved Siden af mig og kom hen til mig. Jeg havde aldrig set den Mand før. Men da han stod over for mig, saa jeg straks, at ogsaa han havde nøjagtig samme Slags Ring paa sin Finger som jeg. Han hilste elskværdigt paa spansk: „Buona sera, Senor“. Og i det samme sagde jeg, uden egentlig at ville det: „Javel hi es mirinel“. Virkningen af mine Ord var et stort Smil paa den Fremmedes Læber. Det glæder mig overordentlig at hilse paa Dem — svarede han — „vær saa venlig at gaa med mig — hvis De har Tid og Lyst“ — fortsatte han. Vi gik ud i Garderoben og fik vort Tøj. Og vi præsenterede os for hinanden. Han hed Edward Seppe, var halvt Spanier, halvt Englænder, hans Mor var Spanierinde, hans Far Englænder; han var Købmand i Byen og havde før været ansat ved den engelske Legation i Mexico City. Vi talte om Vind og Vejr og akkurat som vi var gamle Bekendte. Han havde sejlet meget, gentagne Gange været i Indien — i Forretningsanliggender og var iøvrigt Student fra Oxford. — Har De Lyst, saa gaa med til „The House“, sagde han. Vi gik ad mange Gader, gik, som det syntes mig, ud til et eller andet Forstadskvarter. Omsider standsede vi foran en stor gul Bygning, foran hvilken der brændte en grøv Lanterne. Mr. Seppe ringede paa en gammeldags Dørklokke, og Porten aabnedes. Vi traadte ind i en mægtig Hall i engelsk Stil, en lille Mulatdreng tog imod vore Hatte og Stokke.

FØR den Herre til Nr. 9 — sagde Mr. Seppe. Saa skiltes vi, — Drengen førte mig ind i en lang Korridor, hvor der var Døre til begge Sider, mange Døre, med Nummer paa hver. Det lignede fuldkommen en Hotelgang. Nr. 9, hvori jeg endte, var et lille Cabinet, helt holdt i lilla. Lilla malet Dør, lilla Tapeter, lilla Plysch Møbler, lilla Gulvtæppe. En redingoteklædt Gentleman tog imod mig og bad mig tage Plads. Han bragte Cigarer, Whisky og Selters. Han bad mig udfylde et Skema, hvis Spørgsmaal ganske lignede de Spørgsmaal, der stilles En paa et Pas. Jeg udfyldte alle Rubrikkerne: hvor jeg var født, mit Navn, min Stilling, Alder o. s. v. — Derefter trak han sig tilbage. Jeg husker, jeg drak en Whisky, maaske to, ikke mer, og røg en Cigar. Saa følte jeg mig træt og søvrig og lagde mig kort efter hen paa en lav, blød Divan. Og saa.... saa.... Jeg gik i en lille Bys Gader. Det var en Sommer-

aften. Jeg var klædt i mit bedste Tøj, og jeg var fri. Som jeg nu gik der og saa' mig om, opdagede jeg, at det hele var mig saa gammelkendt, ja sandelig, jeg var jo hjemme i England, i Shields.

DET var mange Aar siden, jeg havde været dér sidst, det var i de unge Aar. Jeg havde forresten haft en kedelig Affære i Shields éngang. Naa, det var mange Aar siden. Og alligevel, den Historie havde jeg ikke glemt. I de Dage, i Shields, havde jeg for første og eneste Gang i mit Liv staaet over for den store Kærlighed, den, der tales saa meget om i Bøgerne, men er saa sjælden i det virkelige Liv. Men dengang var min haarde Skippersjæl virkelig blevet blødgjort ved at se ind i en lille Tøs' skælm-ske Øjne. For Daisy havde været mit Livs Orm, jeg havde aldrig glemt hendes Utroskab. Den Krænkelser, den Sorg, den nagende Fortvivlelse hun éngang havde beredt mig, laa endnu og pinte mig dybest inde i mit Bryst, for Fanden, jeg var da vel et Mandfolk ogsaa, selv om jeg var Skipper og levede paa Søen, jeg havde vel Følelser ogsaa, jeg havde aldrig glemt Daisy og den skændige Maade, hvorpaa vi var blevet skilt, selv om jeg nok saa meget havde giftet mig senere.... med en anden. O'Neil glemte jeg heller ikke. O'Neil, dengang min bedste Ven, som havde givet Daisy Griller i Hovedet. — Jeg gik videre ad Shields smaa Gader, og var slet ikke forundret over at være her igen. Tilsidst naaede jeg ud til den lille Park, der ligger i den nordre Del af Byen. Der var ikke mange Mennesker; kun nogle Arbejdere sad paa Bænkene med deres Koner og Børn. Inde i Byen ringede en Kirke Solen ned. Jeg satte mig paa en lille afsides Bænk og tændte min Pibe; og saa sad jeg og tænkte paa alt fra de Dage her i Shields for saa mange Aar tilbage i Tiden.

Jeg huskede det alt saa tydeligt. Noget borte kom en Kone gaaende med to Børn i Haanden. Da hun kom hen, hvor jeg sad, blev hun forbavset staaende, og skønt det var halvmørkt, saa' jeg, hun blev rød, og Taarerne stod hende i Øjnene. Det var Daisy. Jeg kendte hende straks, trods det, at de ti—tolv Aar, der var gaaet siden vi sidst saa's, havde forandret hende nok saa meget. Men Øjnene var de samme og Munden og det store blonde Haar. Hun sendte Børene bort og satte sig ved Siden af mig.

HVOR underligt Tom (hun havde kaldt mig Tom i de Dage dengang) — at vi skulde mødes igen. Hvornaar er du kommet tilbage til Shields? Det er godt, du kom, Tom, det er godt, vi éngang igen mødtes. Du maa vide alt, som det er, saa vil du for Fremtiden tænke.... bedre.... om mig.... og saa vil du se.... at gøre din Uretfærdighed god igen mod.... O'Neil. Han fik mig ikke dengang. Han gjorde heller ikke Forsøg derpaa, han var fuldt ud din Ven og dit Venskab værdigt. Men det var Keyer, som jeg nu er gift med paa niende Aar, det var ham der ved Falsknerier „beviste“ mig, at du var mig utro. Thi Keyer vilde have mig. Senere opdagede jeg hans Gemenhed, men da gik jeg allerede med hans tredje Barn under mit Hjærte. Jeg er blevet hos Keyer, Aarene er gaaet.... men jeg har altid holdt af dig.

SAALEDES talte Daisy til mig. Saa mærkede jeg hendes Arme om min Hals og hendes Læber mod mine. Og saa var hun forsvunden, inden jeg havde faaet sagt et Ord. Alt var forsvunden. Alt var mørkt uden om mig. Jeg følte det akkurat, som om jeg sank og sank i det uendelige. Da jeg atter kom til Bevidsthed igen, sad jeg paa Dækket af en stor Steamer i én eller anden Havn. Straks da jeg saa' mig om, vidste jeg det var Marseille, dér oppe laa Notre Dame de la Garde, og der paa Bjærgets Tinde lyste dens gyldne Madonnastatue i den stærke Sol. Over for mig paa Dækket, paa den anden Side af Bordet med Whiskyflaskerne og Vandkarafferne og Cigarkassen, dér sad.... min gamle Ven og Kammerat, O'Neil, nu Captajn O'Neil i Messageries Mariti-

mes Tjenesteuniform. O'Neil og jeg var Barndoms-kammerater fra min Fødeby Dartmouth, vi havde gaaet paa Navigationsskolen sammen og været sammen sidst den Sommer i Shields.... hvor Affæren Daisy saa skilte os, eller rettere hvor jeg forlod ham rasende, skinsyg, oprørt over al Forstand over hans — som jeg troede — skammelige Forræderi.

Captajn O'Neil hævdede sit Glas.

DET var godt, vi mødtes igen, Butler, og fik alt det gamle Sludder ordnet. Jeg var saa uskyldig i alt det som et lille Lam. Men jeg blev tindrende gal paa dig, fordi du troede, jeg kunde svigte dit Venskab. Jeg skrev et Brev til dig, et Brev, der voldte mig nogle Frivagters Besvær og gjorde dig forstaaelig, at det var „den smukke“ Keyer — og Keyer alene — du skulde tale et djærvt Ord med — uden Tilskuere. Men det Brev naaede dig altsaa aldrig.

Vi drak ud. Og blandede os en ny Whisky. Jeg spiste en fortrinlig Frokost ombord paa S/S „Alger“ og saa hele Baaden efter i Sømmene. Om Eftermiddagen tog vi en lang Tur uden for Byen med Trikken. Om Aftenen havnede vi i en Knejs, hvor der var en forfærdelig Gramofonkoncert og meget Bière og

Ja, saa er der ikke mere. Da jeg for Alvor kom til mig selv, efter alle disse Hallucinationer, var jeg netop ifærd med at gaa ombord i Baaden i Callaos Havn. Morgensolen lyste over Bjærgene og Havet derude, og de første Folk satte netop Spillet igang for at begynde Dagens Arbejde.

NATTENS Begivenheder havde sat mig i et ypperligt Humør, jeg tog nærmest det hele som en Drøm, ovenpaa en ærlig Rus. Men Det var det nu alligevel ikke. Men hvad var det da? Ja, se det var jeg nær ved at tænke mig tosset paa. Jeg kom i Tanker om den Aften i „Café Imperial“ i Bombay, da Ringen første Gang havde udøvet sin mystiske Tiltrækningskraft paa den Fremmede, der henvendte sig til mig, men som jeg saa kort viste bort. Han vilde aabenbart have taget sig



Da han kom til min Stol, rakte han op imod mig et gammelt Bæger af Kobber, fyldt med en Uendelighed af smaa bitte Ting

af mig og bragt mig et lignende Sted hen, som det jeg nu kom til her i Callao. Der var ingen Tvivl om, at Ringen var et Kendemærke for Medlemmer af ét eller andet ældgammelt occult Selskab, der var spredt ud over den ganske Jord. Men hvad var den forunderlige Frimurerordens Formaal? Hvad var dens Mening? Hvilke sjælelige Magtmidler raadede dens Medlemmer over? Med hvem var de i Pagt? Hvilke Naturlove styrede dem? Og først og sidst: hvad var dets Formaal? At der var et Formaal, var jeg dengang og er jeg stadig overbevist om. Men hvilket? Var det hele en Suggestion? Umulig! For hør nu her! Nu kommer Historiens Finale. Og det er det mærkeligste af det alt sammen.

O'NEIL og jeg havde ikke set noget til hinanden siden vi — i Vrede — skiltes for ti-elleve Aar siden i Shields. Han fo'r i Øst og Vest og jeg i Syd og Nord. Have og Verdensdele skilte os imellem, og vi mødtes aldrig, vidste intet om hinanden og tænkte nu næppe mere nogensinde paa hinanden. Stor var derfor min Forbavselse, da jeg tre-fire Maaneder efter den Nat i Callao, over mit Rhederis Kontor i Boston, fik tilsendt et Brev, paa hvis Couvert øverst i venstre Hjørne stod trykt S/S „Alger“, Messageries Maritimes. Det var fra Captajn O'Neil. Nu skal De se. — Captajn Butler rejste sig og fremtog af sin store Jerndokumentkasse et Brev, som han rakte mig og bad mig læse. Der stod:

S/S „Alger“, Messageries maritimes, p. t. Tenez.

Gamle Ven!

Lad mig vide, hvor du er. Vort Venskab er for gammelt og nu for prøvet til at gaa under i Livets Storme. Efter vort saa tilfældige og ubegribelige Møde i Marseille i forrige Maaned, hvor vi fik talt ud om alt gammelt Vrøvl, bør alt jo være all right

imellem os igen. Du gør dig næppe noget Begreb om, hvor dette Møde gjorde mig glad. Kun Skade, at du saa absolut skulde rejse samme Aften. Du sagde, du tilfældigvis var i Marseille, men jeg fik ikke engang at vide, hvor din Baad laa. Skriv nu til Kontoret i Marseille. Hilsen og Haandslag.

Din gamle
O'Neil.

(Slattes Side 67).



Da hun kom hen, hvor jeg sad, blev hun forbavset staaende.



Til min bedste Ven

Skipshunden Karo

Vi kom ombord i samme Havn
og paa den samme Dag;
vi var to lige store Hvalpe, du og jeg;
men det var mig, der gav dig Navn
og Plads i vort Lukaf,
paa vor første, lange Rejse til Shanghai.

Du peb, naar Storm og Sø sang Bas
i Briggens Tov og Baand,
imens vi lænsed paa en vred og barsk Atlant;
du klynked — syg og utilpas
og slikkede den Haand,
der klapped dig, du lille Emigrant.

Paa Middelhavets dybe Blaa,
for Sydens hede Sol,
forsvandt din lille, sølle Hundesjæls Besvær,
du leged — naar du ikke laa
og sov i Skip'rens Stol,
hele Skudens lille Ven, men min især.





*Du saa langt mer af Hav og Jord
end Hunde ellers gør,
for der var ingen Bomme for din
Horisont,
du har slikket Sol i Singapor'
og ligget i Skelskør,
du har set de slanke Palmer i Tremont.*



*Du var med os, Karo, i Shanghai
som Hvalp, men du blev stor
og næsten helbefaren Ulk hos Kaptajn Lund,
og du var altid først paa Kaj
og allersidst om Bord,
før vi slap Fortøjningspælens faste Grund.*

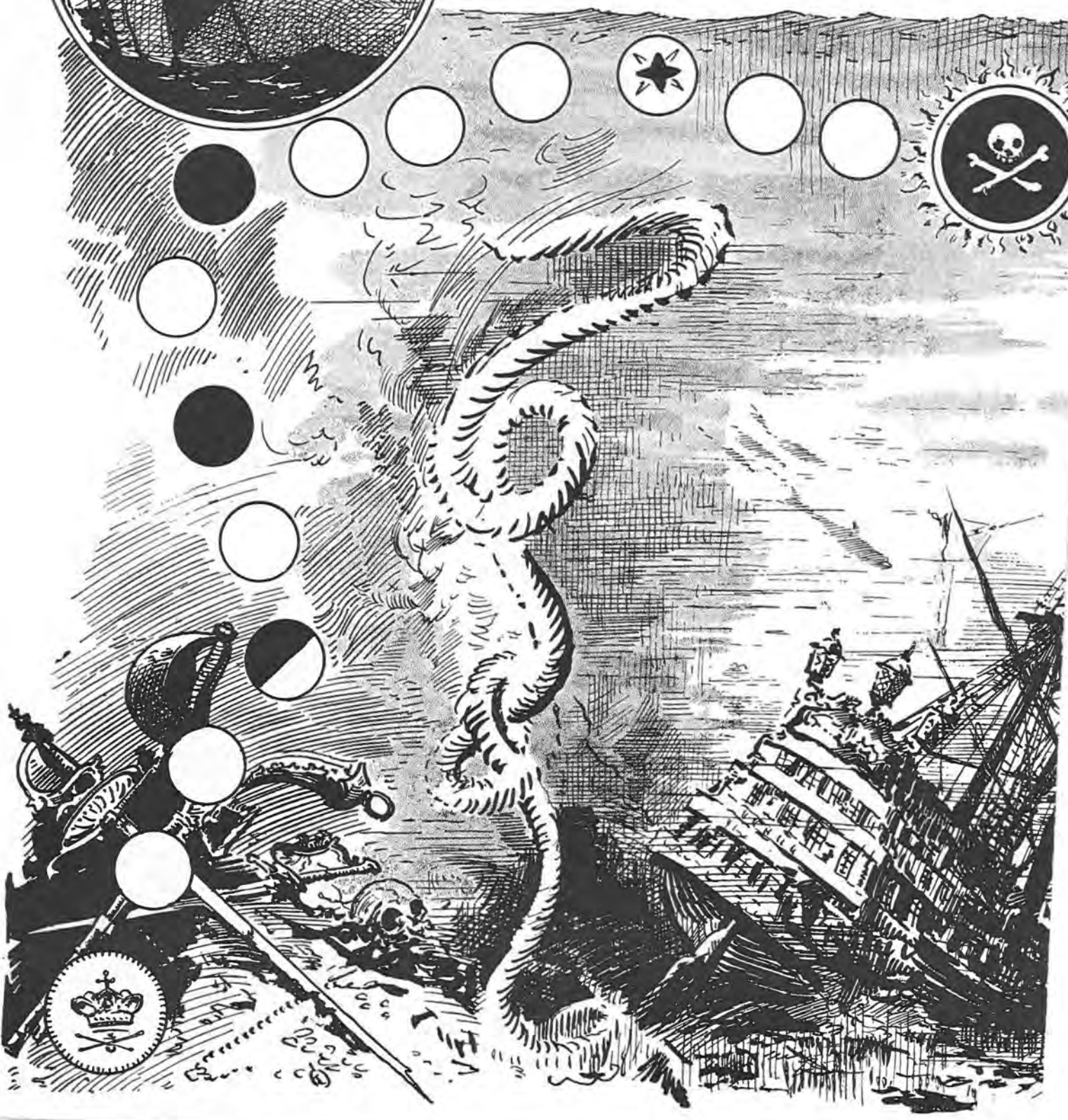
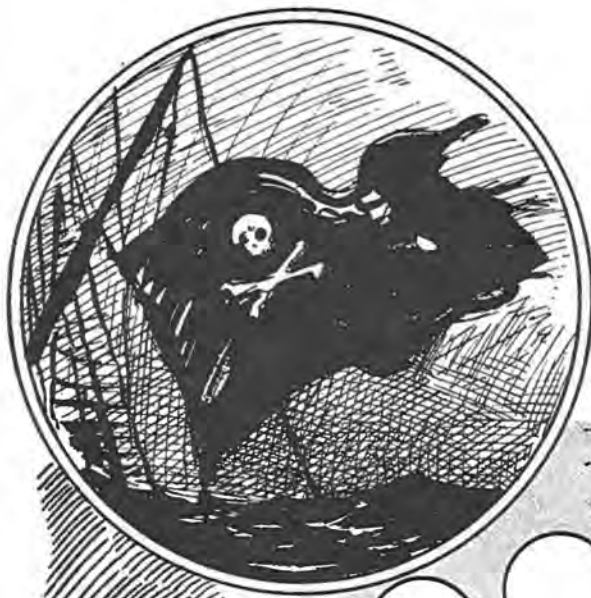


*Du fulgte os i mange Aar,
du kære, gamle Hund,
og du døde langt til Havs — for en Passat.
Det var et Savn, som faa forstaar,
en trist og bitter Stund,
da vi gav det store Hav vor Kammerat.*

Alvur Lassen

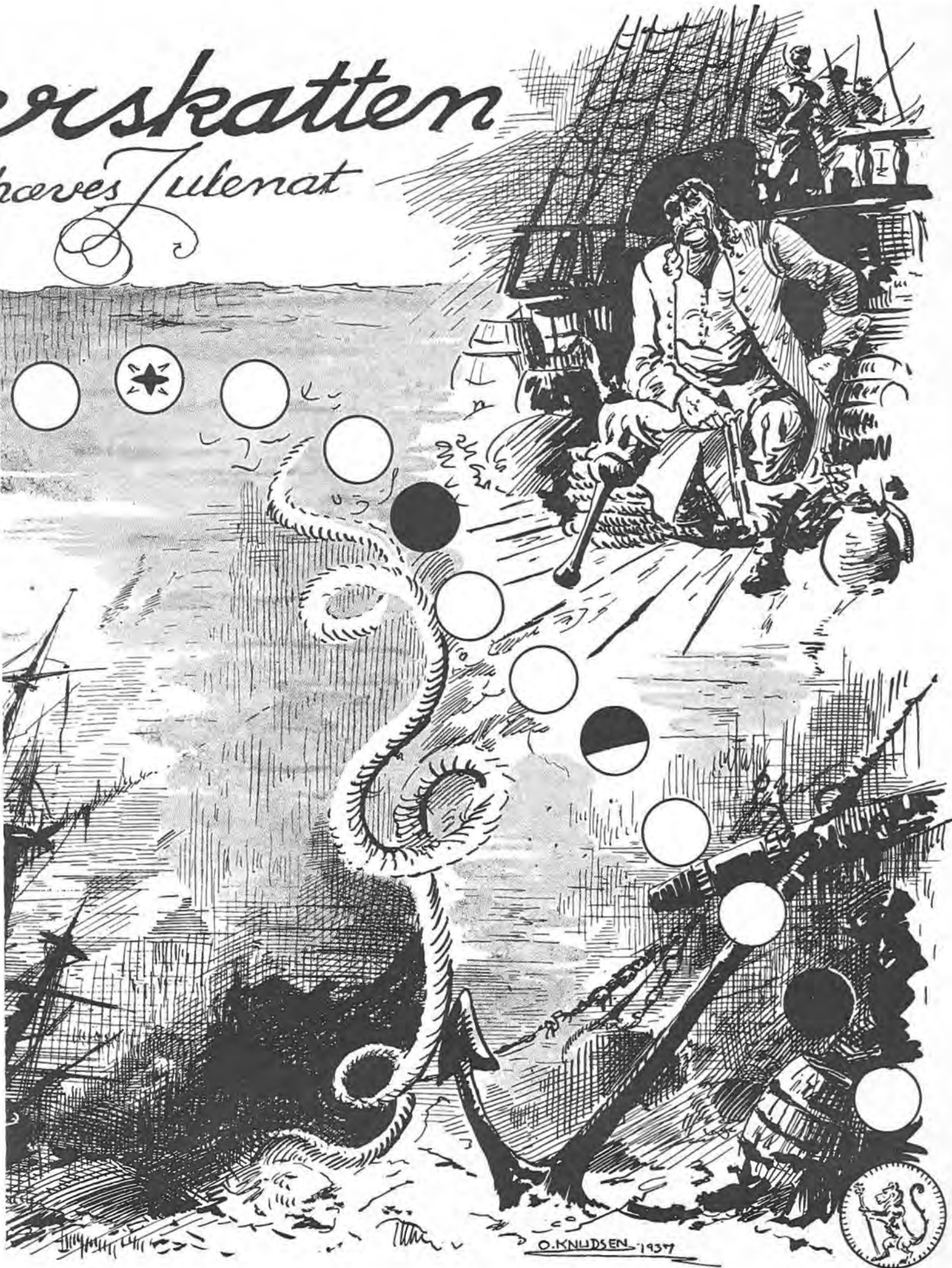
Larven

Der kum ka



ørskatten

havets Julenat



O. KNUDSEN 1937





Sørøverskatten

FOR mange Herrens Aar siden hærgede en vild og grusom Sørøver, Don Pedro Sanchez, kaldet „Sødjævelen“, Havene omkring de vestindiske Øer. En Julenat forsvandt han sporløst, og Sagnet fortæller, at det gik saaledes til: Juleaftensdag sejlede et Skib ind imod Sydamerikas Kyst. Et Kloster skulde grundes et Sted paa Kysten, og Skibet medførte foruden Nonnerne og Munkene en uhyre Skat af Kirkegods og rede Penge i gode spanske Guldstykker. Dette herlige Bytte faldt lige i Hænderne paa „Sødjævelen“, der just laa og krydsede under Kysten. I en Haandevending var Skibet taget, dets Besætning og Kaptajnen hugget ned for Fode, og saa kom Turen til Nonnerne og Munkene. Den hellige Pater, der førte disse, holdt en frygtelig Straffeprædiken til Sørøverne, da de lagde Strikken om Halsen paa ham, han bønfaaldt dem om ikke at vanhellige denne hellige Aften paa en saa forfærdelig Maade, men de vilde Sørøvere slog kun en skraldende Latter op. Men i samme Nu de trak til i Strikken for at klynge Pateren op, begyndte Skibet at synke, hurtigt og tyst sank det, — sank som om det blev trukket ned af en usynlig Haand fra Havets Bund — Vandet slog klukkende sammen over den stolte Rejsning, og Vinden bar en svag, dirrende Tone hen over Havet som af fjerne, kimende Klokker.

Kun en Julenat, saaledes fortæller Sagnet videre — kun en Julenat kan man finde frem til det Sted, hvor den stolte Skude hviler med sin umaadelige kostbare Last af Guld og ædle Stene. Er man heldig og ligger med sit Skib der, hvor Sørøverskuden sank, vil man høre de fjerne Klokkers Ki-

men stige op fra Havets Dyb — saa véd man, at man er paa Stedet og kan hæve Skatten. — Lad os prøve, hvem der er saa heldig at finde Stedet, hvor Sørøverskattene hviler.

Spilleregler

I Spillet kan deltage to eller flere Spillere. Spillerne placerer deres Brikker paa de to Hjørnefelter med Kronen og Løven. Som Spillebrikker kan bruges en Knap eller lignende. Man slaar saa efter Tur med Terningen og rykker frem saa mange Felter, som man faar Øjne paa Terningen. Dog saaledes, at hvis man staar paa et hvidt Felt, maa man kun benytte de *lige* Tal paa Terningen, paa et sort Felt kun de *ulige* Tal til at komme videre. Dette gælder naturligvis ikke for det første Kast, man gør fra Begyndelsesfelterne.

Det gælder saa om at naa frem til Feltet med Sørøvermærket. Man skal have et Tal, der lige rammer Feltet, ellers maa man slaa frem og tilbage, indtil man faar det.

Paa et *halvt sort og hvidt Felt* skal man begynde forfra, og paa et Felt med *Stjerne* har man Lov at slaa een Gang ekstra.

Staar man endelig paa Sørøverfeltet, er man lige over det Sted, hvor Vraget hviler. Man har nu Lov at slaa tre Gange i Træk og skal have tre lige Tal i tre Kast for at kunne hæve Skatten. Man bliver paa Feltet og slaar stadig tre Gange, hver Gang Ens Tur kommer, indtil en af Spillerne har faaet de tre lige Tal og har vundet.





En autentisk Beretning,
der i nøgterne
og hjertegribende
Ord skildrer Søens
Folks frygtelige
Kamp mod
Elementernes Rasen.

En drøj Jul paa Søen

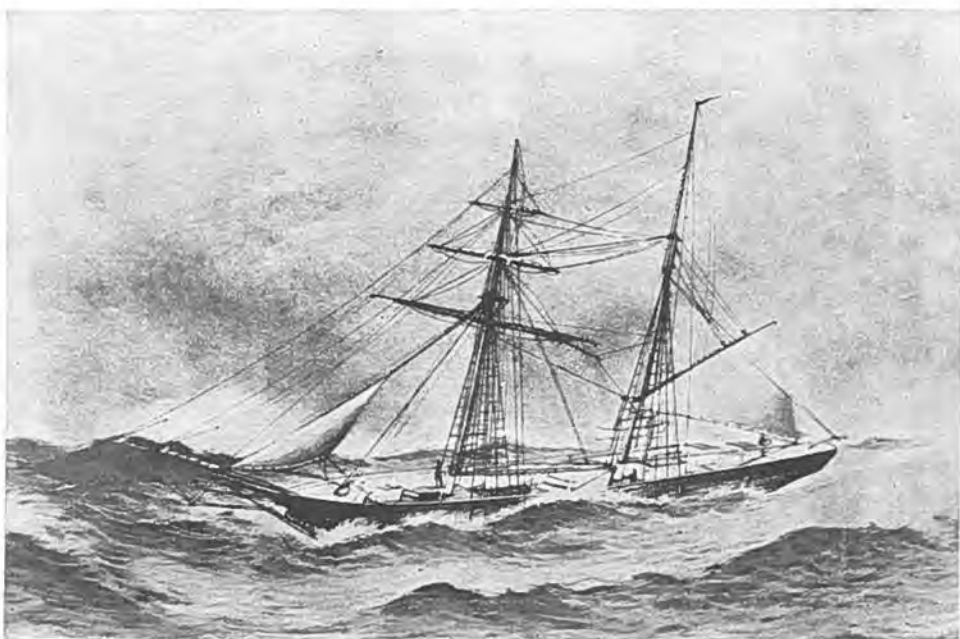
DEN 9. December 1875 afsejlede vi fra St. Davids (Firth of Forth), bestemt til Kiel med en Ladning Kul, havde god Vind (vestlig). — Vi vare i Tankerne forvissede om at naa Bestemmelsesstedet Kiel og komme hjem til Marstal at holde Jul; thi vi stolede ikke saa lidet paa os selv og vort gode Skib, som var en god Sejler og en af den Tids bedste Skibe fra Marstal. — Da vi var paa Østkanten af Store Fiskerbanker, kom Vinden pludselig, O.S.O., med tiltagende Storm, Sne og Frost. Vi forsøgte at naa Havn paa Norge, men Stormen tiltog orkanagtig, saa vi maatte dreje til Vinden for klodsrebede Sejl, som ses paa Billedet Nr. 2.

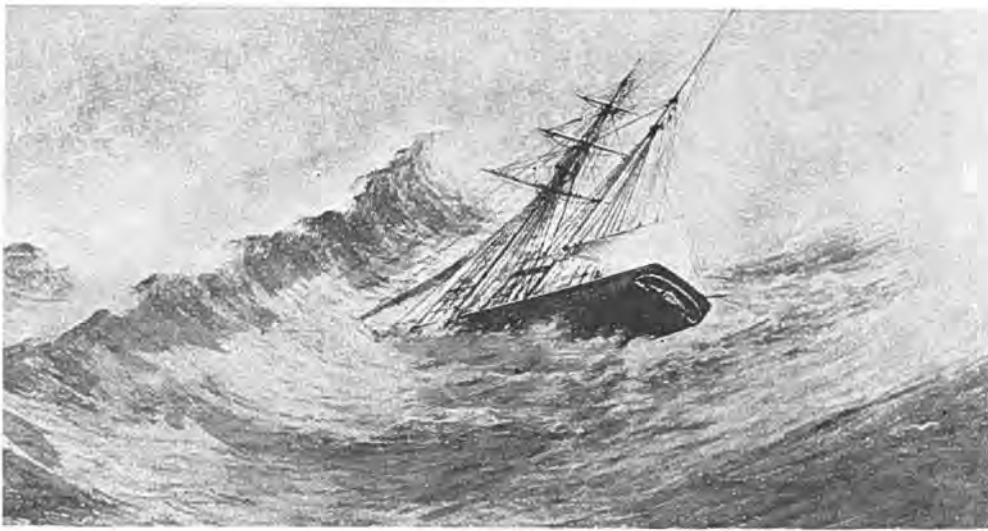
Vi drev i cirka 6 Dage med haard Storm og Frost og turde ikke halse rundt i det oprørte Hav. — Vi fik ofte Braadsøer, som tog Laaringsbaaden væk m. m., og vi maatte for det meste holde os surret paa Dækket (de af os, som havde Vagt). — En Eftermiddag blæste det som Orkan, saa at Søen en

Da »Flora« af Marstal forliste

Fortalt af Styrmanden

Besætningens Navne paa Skonnerten »Flora«: Captajn A. C. Kromand, Styrmand H. M. Sejer af Marstal, Matros fra Nyborg, Matros fra Langeland, Letmatros fra Kiel, Kok fra Langeland.





Braadsø havde taget Lønning Skandseklædning, fra Ankeret paa Bougen til Hæggen agter, samt 7 Støtter og knust Skylight m. m. — og ryddet hele Dækket, og Skibet kom til at se ud som paa Billedet Nr. 5.

Vi indsaar nu, at hvis vi fik en Braadsø over, lig den foregaaende, kunde Hækkèn let brække, og saa var Undergangen vis. Det kom mig for, at vi skulde kaste Last overbord for at løfte Agterskibet. — Vi huggede da Hul i Kahytsskottet, og i Løbet af Natten kastede vi cirka 40 Tons Kul overbord. —

kort Tid blæste ned, og vi benyttede Øjeblikket til at halse rundt, som ses paa Billedet Nr. 3.

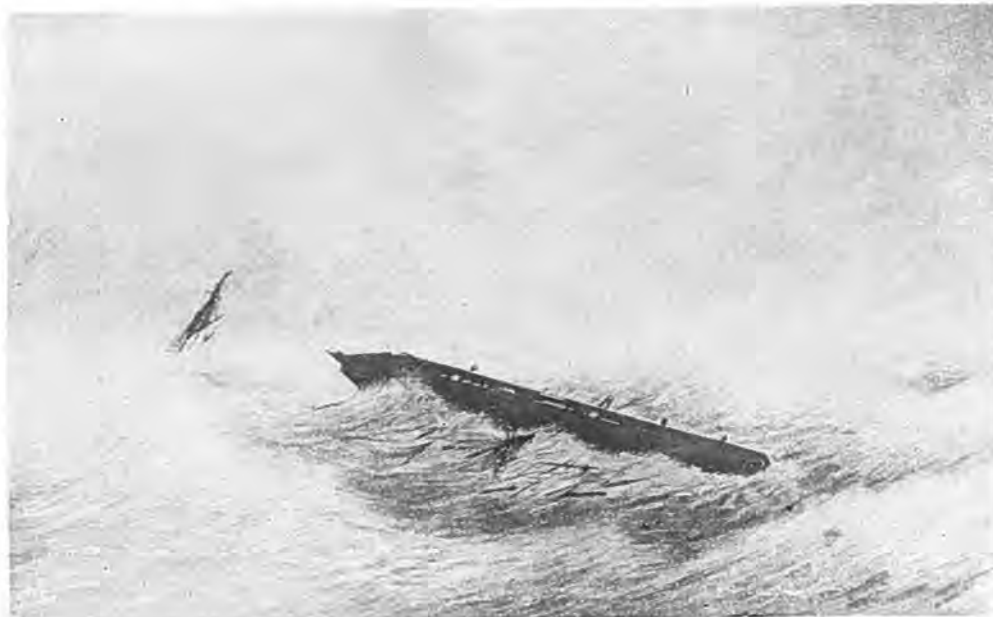
Storm og Sø, uafbrudt Sne. — Vi fik ofte Braadsøer over og fik megen Søskade, mistede Storbaad, Kabyskus, Rorhus m. m. — Cirka fire Dage efter, vi var halset rundt, da jeg, samt en Matros, stod surret paa Halvdækket (Agterdækket) — skete det, at en overvældende Braadsø gik over Skrog og Rig, og i et Nu var hele Riggén ude af Skibet, Ladningen forskød sig, saa Skibet fik flere Plankers Slagside, og kom op, som ses paa Billedet Nr. 4.

Master og Stænger slog haardt mod Skibet, saa vi befrygtede, at der skulde gaa Hul. Vi kappede hurtig væk fra Riggén og gjorde mange Forsøg med at fire Sejl etc. ud fra luv Bov for at bryde Søen; men det hjalp kun lidet — Søen brækkede snart det ene og snart det andet væk fra Skibet. Et Par Dage derefter, om Aftenen ved Seks-Tiden, gik vi alle ned i Kahytten for at spise og tale sammen, thi det var os bevidst, at Døden var nær forestaaende, ja, det lød alt fra Mandskabet, at det var ikke nyttigt at gøre noget eller plage sig selv; thi der var ingen Redning. — Kaptajnen, en frimodig og dygtig Mand, udtalte: — „Ja, det ser ud, som vi skal faa Ende med denne Jul.“

Just som vi alle var nede, fik vi en Braadsø over, saa det knagede i hele Skibet, og som sikkert vilde have taget hver eneste Mand, hvis vi havde været paa Dækket. Vi blev alle kastet over mod Læ Side af Kahytten og troede, vi gik under. Vi løftede en Lem i Kahytsgulvet for at se, om Skibet vilde synke, men det holdt endnu tæt, — Da vi derefter kom op paa Dækket, viste det sig, at den

Efter dette Arbejde var vi alle saa udmattede (da vi ikke havde hvilet fra den Tid, Riggén gik overbord), at vi var som slagne døde, og efter kort Tid faldt vi alle i tryk Søvn — Folkene i Lasten i Kullene og Kaptajnen og jeg i Kahytten.

Da det blev Dag, begyndte vi at kaste Kul ud fra Forskottet for at faa Vandet til Pumperne. — Heldigvis holdt Skibet tæt. Den næste Morgen Kl. 4, den 24. December, var Stormen i Aftagende. Vi eftersaa vort Bestik og skulde efter Gisning staa cirka 16 Mil (S.O.) fra Ørkenørerne, men vi befrygtede, at vi mulig kunde være nærmere, og da vi ikke ejede det ringeste at bjerge os i, tænkte vi at hale al vor Kæde op og sjækle sammen til Brug til det ene Anker, hvis Land kom til Syne. — Under dette Arbejde ser vi et *Blus* fra en Hollandsk Fisker, der ogsaa var dreven af, just som til vor Frelse. — Omtrent Kl. 9 Formiddag lagde han bak tæt til Luvart af os og satte sin Baad med 4 Mand overbord og kom lykkelig ned til os. — Vi kom alle i Baaden. — Fiskekutteren bar saa ned i Læ af Vraget, og vi bakkede Baaden med Vinden ned og kom under stor Fare ombord paa Kutteren. — Ved Bordningen sank Baaden. — Vi blev kærlig modtaget.



Om Aftenen holdt Fiskernes Besætning Gudstjeneste, og hver Dag. — Det var et nyt Liv for os, som lidet havde hængt paa Gud, der dog saa vidunderlig havde bevarret os. — Fiskerne var troende Mennesker. De viste os stor Kærlighed, men vi tænkte blot paa at komme til Land, men hindret af Storm blev vi ombord i 18 Etmaal. — Hver Dag Gudstjeneste. — Til sidst blev jeg noget ydmyg i Sindet, og hjemkommen talte jeg ofte om vor vidunderlige Frelse, men søge Jesus som min Frelser gjorde jeg ikke, ej heller Fred i Hjærtet.

Ved Juletid 1902 blev jeg hjemsøgt af en haard Sygdom i 9 Maaneder. Under denne Tid søgte jeg Jesus, bad til ham Dag og Nat. — Den 24. August 1903 aabenbarede Herren sig for mig og frelste mig baade paa Sjæl og Legeme.



Derfor er dette Forlis fremstillet i disse 5 Billeder og skænket til Marstal Sømandshjem i Haab om, at Gud gennem dette vil tale til enhver, som ser disse Billeder og læser dette sandfærdige Vidnesbyrd, at Hjærterne kunde vækkes til at søge Gud og læse hans hellige Ord under *Bøn*, at han vil oplade Troen i Hjærterne paa Jesus Christus, som frelser Sjælene fra *Evig Fortabelse*.

Slangeringen. (Fortsat fra Side 59).

FORSTAAR De, — sagde Captajn Butler, da jeg havde læst Brevet — at om det ikke før havde løbet rundt for mig, saa hvirvlede nu alt om i et Kaos for mig. Jeg har aldrig troet, jeg var Idiot, i hvad der saa end hændte mig i Livet, hvilke Nederlag jeg saa end led, men hér standser i alt Fald min Forstand. De kan ikke sige Sludder og Vrøvl og Nonsens, om end De aldrig saa gerne vil det. For her foran Dem ligger et Brev fra en paalidelig Mand, der taler om et Møde med mig, der skulde være foregaaet, medens jeg sad skilt fra ham, med den halve Jord imellem os. Der er noget! Men hvad? Det er forbandet at staa ved Døren ind til det store Ubekendte og ikke komme ind ad den. Hvad er der bag om den Dør? Ja, hvad? Jeg ved, der er noget. Men ved ikke hvad!

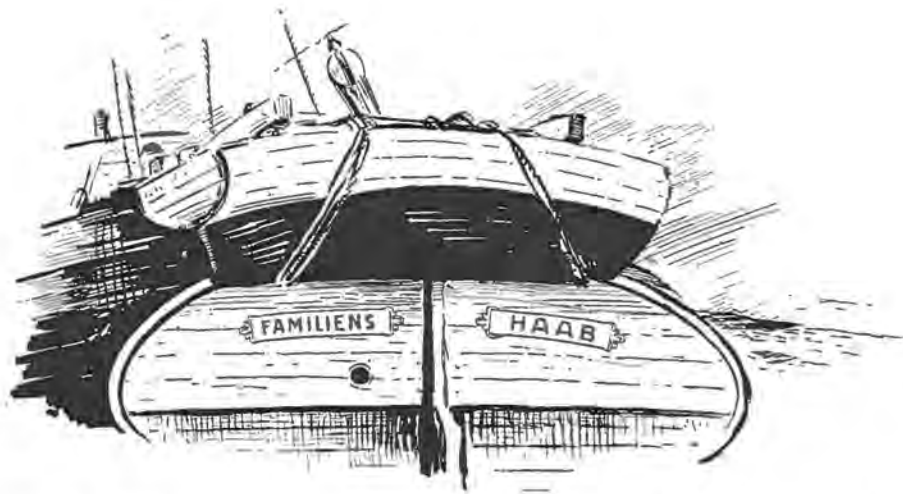
MEN nu lægger vi Ringen ned i dens røde Æske igen. Og saa laver vi os en ny Whisky og tænder vore Piber. Og hæver vore Glas, i k k e fordi jeg i Dag fylder et eller andet fjollet Antal Aar men i Haabet om éngang, naar vi forlader dette Liv da at se ind i det Land som nu er lukket for vore smaa og svage Øjnes Syn.

Langfareren „Montreal“

DET smukke Skib var bygget i England og købt til Danmark af den kendte Storkøbmand, Agent Erichsen (Erichsens Palæ). Heller ikke den var nogen stor Skude, kun paa 146 Læster, d. v. s. 300 Tons, men langt ud i Verden skulde den. Da den med en Besætning paa 37 Mand under den engelske Kaptajn Georg Gardner i Oktober 1806 stod ud fra København, havde den som Maal: Teneriffa, Buenos Ayres, Kapstaden og Ostindien. Den klarede alle Skær, alle Storme og alle de mange andre Farer, der truede saadan en lille Langfarer, — undtagen én, den grumme Engelskmand! Paa Hjemrejsen fra Montevideo blev „Montreal“ opbragt til Portsmouth 1808 og prisedømt.

De to Skibe, vi bringer Schøsler Pedersens Gen- givelser af, var smukke Typer paa danske Landfarere. Begge blev paa deres sidste Rejse ført af engelske Kaptajner (Honi soit qui mal y pense), og begge havnede i den glubske John Bulls brede, stærke Favn.

K. L.



„Familiens Haab“

Af Martha Lichtenberg Madsen

Illustreret af Oscar Knudsen

DET er længe siden, det skete, men det hændte nu alligevel, at „Familiens Haab“ krydsede ned gennem Bæltet og ingen Vegne kunde komme; hele Natten omtrent havde den ligget for Anker, og nu i Snetykningen gik det kun langsomt fremad.

Kokken balancerede med Kaffekanden hen over Dækket og entrede ned i Kaptajnens Kahyt agter. Da Kaffekanden og de store Krus var sat frem paa Bordet, stod han et Øjeblik og betænkte sig, saa spurgte han: „Tror Skipperen, vi naar Havn i Formiddag?“

Kaptajnen kom sindigt Sukker i sin Kaffe, før han svarede: „Jeg tror det *ikke*, Peter, for med den Smule Vind, vi har nu, kommer vi jo ingen Vegne, og den løjer nok mere af endnu efter Middag.“

Peter saa lidt slukøret ud; men Skipperen vendte sig og tog et Krus mere frem fra Vægskabet. „Tag en Taar Kaffe med, Kok, og spæd Humøret lidt op,“ sagde han med et Smil. „Naar bare vi er i Havn til i Morgen, lige til det er Juleaften, saa er det vel ogsaa godt, skulde jeg mene.“

Kokken satte sig paa den yderste Kant af Bordet og drak sin Kaffe. „Jeg havde ellers tænkt, at naar vi kom i Havn, saa vilde jeg bede, om jeg nok maatte faa Lov til at rejse hjem til Mor og holde Jul; men kommer vi ikke ind, inden Middagstoget gaar, saa naar jeg det ikke . . .“

„Naa, saa det var *det*, der trykkede! Du vilde hjem til Mor! Og hvis du ikke naar det, saa tuder du vel?“

„Næ!“ sagde Peter og saa frejdig ud. „Men Mor vilde blive saa glad, for hun plejer at sige, at . . .“

„Naa, hvad siger hun saa?“

„Hun siger, at — at jeg er hendes eneste Glæde, og at —“ Peter blev rød lige op i Panden, „— at jeg er Familiens Haab! Og Mor siger det baade, som om det er Alvor, og som om det er Spøg og Narrestreger.“

„Ja, saa!“ Kaptajnen skubbede sit tømte Kaffe-krus længere ind paa Bordet. „Naa, saa det siger din Mor!“

Han sad lidt og tænkte sig om — Aarene var gaaet, og der kunde være sket saa meget . . . Saa spurgte han med et: „Hvordan sidder din Mor mon ellers i det, siden din Far døde? Klarer hun sig saa nogenlunde?“

„Jo,“ svarede Peter gammelklogt og fornuftigt, „nu gaar det saamænd helt godt, men i den første Tid var det nu slet ikke saa nemt. Mor maatte jo begynde at gaa ud til Herskaber og gøre rent, men nu har Mor vist helt vænnet sig til det — saa nogenlunde da. Og naar jeg bliver gammel nok til det, saa skal jeg tjene Penge, saa Mor kan faa det bedre — hun siger, det er gennem mig, at Glæderne igen skal komme.“

„Det varer jo alligevel lidt, inden du naar rigtigt at tjene noget,“ mente Skipperen og sad og saa eftertænksomt paa Drengen. Saa sagde han pludseligt: „Naa, se nu at faa Grejerne tilside!“

Kokken forsvandt skyndsomst op i Kabyssen; men nede i Kahytten sad hans ungdommelige Kaptajn og spekulerede mere end ellers over Julen, over Peter Kokkedreng og især over en Tid, der laa langt tilbage . . . Det var ikke saa længe siden, han havde gjort

den Opdagelse, at Peter var Søn af en, som han holdt af, dengang han selv gik paa Navigationsskolen; og om der end var gaaet Aar siden da, saa skulde han saamænd gladelig endnu indrømme, at han dengang havde været ikke saa lidt forelsket i den lille kvikke Alborg, der tjente i Konsulens Villa nede ved Haven; men Konsulens Kusk havde snuppet Alborg lige for Øjnene af ham, og det var der ikke noget at ændre ved. Maaske var det ikke netop af den Grund, Skipperen paa „Familiens Haab“ ikke havde giftet sig, men der gik mangan en Tid, inden han helt kunde glemme Alborg; og tit nok endnu kunde hendes Ansigt staa for ham, mest vel nok, naar en anden Pige var kommet paa hans Vej, for saa var det, som om Alborg alligevel stod imellem.

Og saa var jo alt-saa Aarene gaaet. Var det seksten eller sytten Aar nu? Naa, Tiden gik! Lad os bare ikke blive sentimentale, bare fordi man en Dag opdager, at lille, kvikke Peter Kokkedreng er Søn af lille, kvikke Alborg . . .

Styrmanden skulde ogsaa have sin Kaffe, saa det var nok bedst at komme op paa Dækket igen og se, om Skuden snart stod helt stille, eller hvad Meningen var.

— — „Familiens Haab“ naaede ikke Havn før sent paa Aftenen, og Skipperens Gang havde først været til Telegrafstationen. De af Mandskabet, der ikke havde for langt hjem, rejste med Nattoget; men Kokken skulde til Jylland, saa det kunde ikke naas at komme hjem til Mor, saa han skulde nu holde Jul med Skipperen; der laa ganske vist pludselig en Togleliste nede paa Bordet i Agterkahytten, men den blev i en Fart gemt til Side, da Peter kom ned, ellers vilde Drengen have spurgt, om der mon ikke nok alligevel skulde være en Forbindelse over Belterne; men det er ikke alt, en lille, nykonfirmeret Gut vover at spørge sin Skipper om paa den første Rejse — —. Naa, Julemorgen skulde saa Peter faa Lov til at stikke af, nu skulde han bare lave til, saa de kunde komme i Kirke og bag efter spise Julemaden sammen; et lille

Juletræ skulde de nok faa nede i Kahytten, og Kaptajnen kom med flere mystiske Pakker, som Peter maatte love ikke at røre — og midt i det hele med alle disse Forberedelser kom der endog et Telegram til Skipperen, og han gik ikke engang ned i Kahytten med det, men læste det, lige da det var stukket over Rælingen, og saa nikkede han hen til Peter og sagde: „Vi skal nok faa en rigtig god Jul, Kok!“ Det var det hele, og det var slet ikke til at forstaa for en bitte Dreng, der ikke var i Vane med at gætte Gaader.



Kaptajnen kom sindigt Sukker i sin Kaffe, før han svarede: „Jeg tror det ikke, Peter, for med den Smule Vind vi har nu, kommer vi jo ingen Vegne, og den løjer nok mere af endnu efter Middag.“

Omme i Kirken kom Peter igen til at tænke paa Mor, og saa var han lige ved at tude; men det gør man jo alligevel nødig, især paa en Juleaften, hvor alle andre Mennesker ser saa glade ud, saa derfor gav Peter sig til at synge med paa Salmernerne, skønt Stemmen egentlig ikke egnede sig til hverken Sopran eller Tenor, og da han og hans rare Skipper forlod Kirken igen, saa smilede Peter Kokkedreng og sagde: „Glædelig Jul, Kaptajn!“ Og naar han smilede saa glad, saa var det nok egentlig mest, fordi han tænkte, at „i Morgen, saa er jeg nu alligevel hjemme hos Mor!“

Og saa med et siger Skipperen: „Jeg gaar ned til Toget — —“

„Til Toget?“ siger Peter og ser ikke videre begavet ud.

„Ja, hm! Jeg vil bare høre, om der er Breve!“ Og væk er han med lange, rolige Sømandsskridt. Henne fra Hjørnet raaber han: „Sæt bare Maden frem, naar du kommer om Bord! Jeg er snart tilbage igen!“

Peter gør naturligvis, som der er sagt, men han synes nu alligevel, at dette her er noget sært noget, for de kunde da ligesaa godt være fulgtes ad, naar nu Juleaften var begyndt saa godt.

Men da Bordet er dækket, og Stegen er sat frem, saa hører Peter, at nu kommer Skipperen, og derfor tager han Kartoffelfadet og bærer det forsigtigt ned ad Trappen til den lune Kahyt — nu skal de saa til

at spise sammen de to og tale om Jul og om Juletræ i fremmede Havne, for det har Skipperen lovet at fortælle lidt om — —

— — Og hen over Dækket kommer nogen gaaende, som taler sagte, der bliver baade snakket og trampet Sne af Støvlerne, der bliver hvisket, og der bliver vistnok ogsaa leet en lille Smule, saa derfor vender Peter sig, da han endnu kun er halvt nede, vender sig med baade Kartoffelfad og med Sausekande — og saa ser han — ja, da ser han *Mor — Mor* komme gaaende foran Skipperen, der bærer hendes lille Kuffert — ser *Mor* ganske tydeligt og klart og spillevende — men da triller der ogsaa mange, mange Kartoffler ned ad Kahytstrappen! Og samtidig triller der nogle Taarer ned over Peters Kind; men de stryges hurtigt bort i

Mors Frakkeærme, da hun leende omfavner sin Dreng og hvisker sit „Glædelig Jul!“

De staar paa Dækket i Julens Stjernesvær, lige indtil Skipperen med et Suk siger: „Det lader næsten til, jeg nu er helt tilovers!“

Men da springer lille Peter Kokkedreng ganske uventet hen i Armene paa sin Kaptajn, idet han udbryder: „*Hvorfor* har De gjort det? *Hvorfor* har De gjort det?“

Og Skipperen lægger sin Arm om Drengen; de kommer alle tre ned i Varmen, og da lægger Skipperen saa min Sandten ogsaa Armen om *Mor* og siger:

„For at vi alle tre kunde faa en glad Jul!“ Og saa giver han dem hver et inderligt Kys.

„Næh!“ siger Peter bare og begynder at pille de tabte Kartoffler frem under Bord og Bænk. Og han faar ingen Forklaring, før Maden er spist, men det gør heller ikke noget, for han synes alligevel ikke, han nogensinde før har haft saa dejlig en Juleaften, thi den har ikke alene bragt ham *Mor* — den giver ham ganske uventet Lov til at sige „du“ til Skipperen.

For, tænke sig: *Mor* og Skipperen skal være Mand og Kone — de siger, det er omtrent Peters Skyld, at det er gaaet saadan — og *Mor* skal med „Familiens Haab“ paa dens første Rejse nu i det nye Aar —

— og saa ser han — ja, da ser han *Mor — Mor* komme gaaende foran Skipperen, der bærer hendes lille Kuffert — ser *Mor* ganske tydeligt og klart og spillevende.







Hvem der blot var Dreng igen — og sejlede paa Havet,
og som Peter, hille mænd, var saa overbe„gavet“.