



VIKINGEN

0 Øre

1938 - Nr. 1
15. Aargang



D.F.D.S. nye Oslo Baad Kronprins Olav





STJERNENS
Øl og Mineralvande

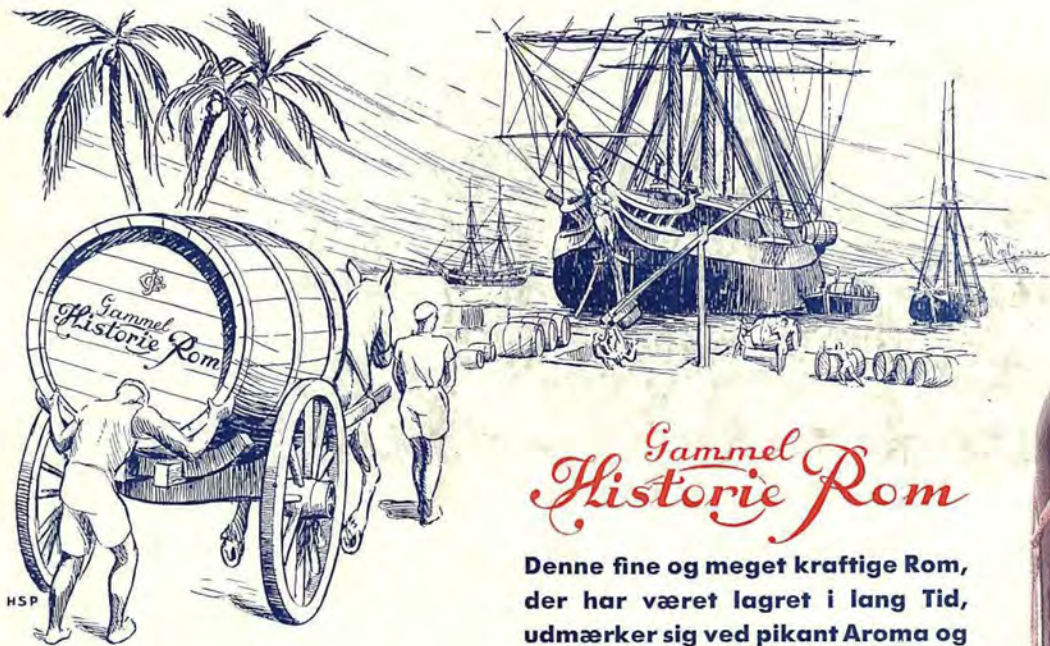
Depot for Skibsproviantering
 Telf. C. 1919. Tlgr.-Adr.: Stjernebryggeri
 Depot i alle danske Provinshavne



HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
 Faaes i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
 (Holzapfel) A/S
 Øresundsvej 141
 København S.
 Telefon Centr. 5601
 og Amager 1483



Gammel
Historie Rom

Denne fine og meget kraftige Rom,
 der har været lagret i lang Tid,
 udmærker sig ved pikant Aroma og
 Velsmag. Sælges
 kun i orig. Styrke: **60-62%**



Grundlagt
 1888

CLUB ROM behagelig og aromatisk Kvalitet. Skuffer aldrig.

Forlang hos Deres Skibsprovianteringshandler:

JESPER CHRISTENSEN & Co.s
 Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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



Navigation

NUTIDENS Navigatører har allesammen lært Kunsten at beregne astronomiske Stedlinier og at benytte disse til Bestemmelse af Skibets Sted, til Anduvning af Land, til at lede Skibet klar af en Pynt, lede det ind i et snævert Farvand o. s. v. Kort sagt: Anvendelsen af astronomiske Stedlinier er saa almindelig og selvfølgelig, at Navigatørerne er tilbøjelige til at betragte dette Problem som noget umiddelbart indlysende og som noget, der er lige saa gammelt som den nautiske Astronomi. Men Sandheden er i Virkeligheden den, at en astronomisk Stedlinie anvendtes første Gang i Praksis den 18. December 1837. Metoden kunde saaledes Lørdag den 18. December 1937 fejre sin 100 Aarsdag.

„Nød lærer nogen Kone at spinde,“ siger Ordsproget, og den bitre Nødvendighed var den direkte Foranledning til, at den første astronomiske Stedlinie kom til Anvendelse.

Den amerikanske Kaptajn Thomas H. Sumner kom med sit gode Skib fra Amerika med en Ladning, bestemt til Greenock. Ugunstige Vejrforhold havde bevirket, at man ikke havde faaet Observationer i flere Dage. Rejsen var gaaet sonden om Irland, og efter Bestikket skulde Skibet nu være saa langt fremme, at man kunde staa gennem St. Georgs Kanalen op i Det irske Hav. Men paa Formiddagen den 18. December lykkedes det at faa en Højde af Solen. Elementerne var følgende: Giss. Br. og Lg. $51^{\circ} 38' N.$ og $6^{\circ} 41' V.$, Solcentrets centrale Højde $12^{\circ} 10'$ og Solens S. Deklination $23^{\circ} 23'$. Beregningen gav Solens Timevinkel Øst 1 Time 34 Minutter 47 Sekunder, og den deraf beregnede Længde var $6^{\circ} 24'$ Vest.

Imidlertid var Kaptajn Sumner vel klar over, at Længdebestemmelsen var alt andet end god, naar Timevinklen var saa lille, og da gisset Bredde tilmed kunde være beheftet med en endda meget betydelig Fejl efter den lange Periode uden Observationer indsaa han fuldt vel, at den ved Observationen beregnede Længde maatte tages med alt muligt Forbehold. — Man lægger Mærke til, at den beregnede

Længde giver Skibets Position $17'$ østligere end Bestikket, altsaa nærmere ved Land.

I sin Kvide greb Kaptajn Sumner da til den Udvej at beregne Længden to Gange til, idet han hver Gang benyttede Bredder, der var $10'$ forskellige. Han satte de beregnede Punkter ud i sit Merkator-kort, og da viste det sig, at de tre Punkter laa i en

ret Linie, der havde Retningen retvisende ØNØ—VSV . Den Linie gik tilfældigvis gennem Fyret Smalls. (Smalls er nogle Skær uden for Perbroke; de ligger yderst paa den nordlige Side af Bristolkanalen. Fyret ligger paa $51^{\circ} 43' N.$ Br. $5^{\circ} 40' V.$ Lg.).

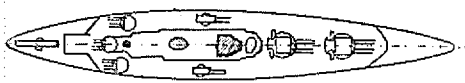
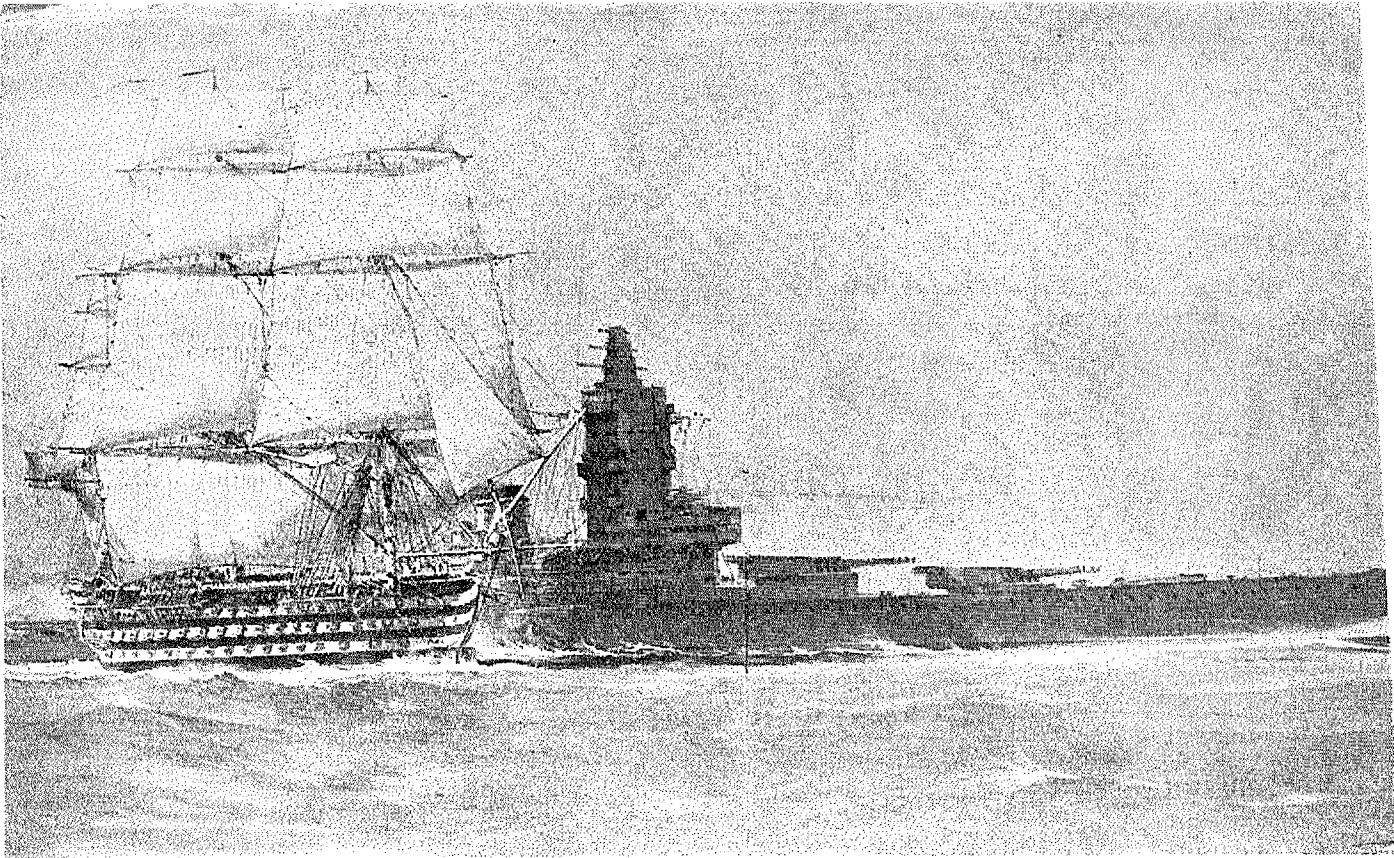
Men nu viste den 30-aarige Kaptajn Sumner sin klare Opfattelse af Situationen og sin Kombinations-evne, idet han ræsonnerede som saa: Hvis man til Længdens Beregning benyttede Bredder, der laa nordligere og nordligere, saa vilde de beregnede Længder ogsaa komme til at ligge østligere og østligere, men i samme rette Linie. Følgelig maa Skibet befinde sig i et eller andet Punkt af denne Linie.

Han ræsonnerede videre: Hvis vi nu lader Skibet følge denne Linies Retning, saa maa vi før eller senere komme ind og faa Fyret Smalls at se. Som sagt, saa gjort, og efter knap en Times Sejlads fik man Fyret i



Kaptajn og Styrmand paa L'Avénir tager Solhøjden.

100 Aar



Paa mindre end et Aarhundrede er denne Forvandling sket paa Havet

Til venstre er der i denne komponerede Tegning anbragt et Admiralskib fra knap 100 Aar siden: „Le Souverain“, Frankrigs fineste Skib den Gang, en Tremaster med 120 Kanoner, Mønstret for alle de andre Landes Flaader, Højdepunktet af den Tids Sømagt. Bag ved i hele Billedets Længde ser vi den nyeste Krigsskibstype fra vore Dage: det franske Panserskib „Strasbourg“.

Sigte. — Man konstaterede tillige derved, at Kronometret var paalideligt.

Kaptajn Sumner indsaa snart, at han her havde gjort en betydningsfuld Opdagelse — omend han maaske næppe kunde overse dens fulde Rækkevidde — og han arbejdede videre med Sagen. Seks Aar senere, i Aaret 1843, udgav han i Boston en mindre Afhandling: A new and accurate method of finding a ship's position at sea by projection on Mercator's chart (En ny og nøjagtig Fremgangsmaade til Bestemmelse af Skibets Sted til Søs ved Udsætning i Merkatorkortet). Det var altsaa i Virkeligheden den første Lærebog vedrørende Stedlinieproblemet.

Inden længe blev Kaptajn Sumner da ogsaa klar over, at den fundne Linie stod vinkelret paa Retningen til Himmelleget, og at man følgelig kunde bestemme en Stedlinie ved et Punkt og Azimut.

Endnu skal lige tilføjes, at Azimuttabeller var ukendte paa daværende Tidspunkt. Saa godt som alle Skibe var bygget af Træ, saa man havde ingen De-

viation at døje med, og en Stedlinie var altsaa et hidtil ukendt Begreb. Man maatte følgelig beregne et Himmellegetes Azimut paa anden Vis, hvis man havde Brug for den.

Kaptajn Sumner døde i Aaret 1876, og allerede i hans Levetid udbredtes Kendskabet til Stedliniebestemmelse ved Himmellegeter over det meste af Verden, men det var dog først efter hans Død, at Benyttelsen af de astronomiske Stedlinier gik sin Sejrsgang over hele Kloden.

I de senere Aar er man som bekendt mere og mere gaet over til at benytte den saakaldte Højdemetode, der ikke skyldes Kaptajn Sumner, men den franske Marineofficer Marcq Saint Hilaire.

Muligvis kan den yngre Generation opleve, at de astronomiske Stedlinier atter træder i Baggrunden, idet Radiopejleren efterhaanden opnaar større Fuldkommenhed. Den kommer jo særlig til Anvendelse i Nærheden af Land; men netop der er den nøjagtige Stedbestemmelse mest paakrævet.

Atter en Aarssejlsads sluttet. Vi lægger bi et Øjeblik for at rette Kompas og sætte Kurs for den næste Aarssejlsads.

Alle „Vikingen“'s Venner, der er spredte ud over de syv Verdenshave, ved, at det forløbne Aar har været en ængstende Sejlsads. Rundt i Verden gærer og brænder Lidenskaberne, og derfor har Sømanden i sit Arbejde ikke alene haft Elementernes Luner at kæmpe mod, dem er han jo fortrolig med og møder som ærlige Modstandere. Men nærmer han sig i Magsvejr Middelhavet eller Farvandene i det fjerne Østen, saa sniger Usikkerheden sig over ham, for han kan aldrig vide, hvad der lurder paa hans Skib af menneskelig Ondskab skjult over Skyerne eller under Vandets Overflade.

Og det i en Tid, da Sømandens Aarssejlsads burde være god, for efter vanskelige og trange Aar synes Kaarene for den danske Søfart endelig at byde paa en Lysning.

Vort Nytaarsønske...

for Søens Folk maa være, at den Lidenskabernes Heksekeddel, der syder ude omkring i Verden, maa vige og give Plads for den Ro

og Fordragelighed, der raader i Søfolkenes eget nordiske Hjemland.

Det er om Livet herhjemme, at „Vikingen“ ønsker at bringe Bud til vore mange Læsere ude omkring paa Verdenshavene. Vi ved, de følger os, som vi følger dem. Vi ved, de venter gode og lyse Budskaber her hjemme fra. Og naar vi har lagt bi og ser tilbage paa, hvad „Vikingen“'s Logbog fortæller, saa ved vi ogsaa, at det har været gode og lyse Budskaber, vi har kunnet bringe.

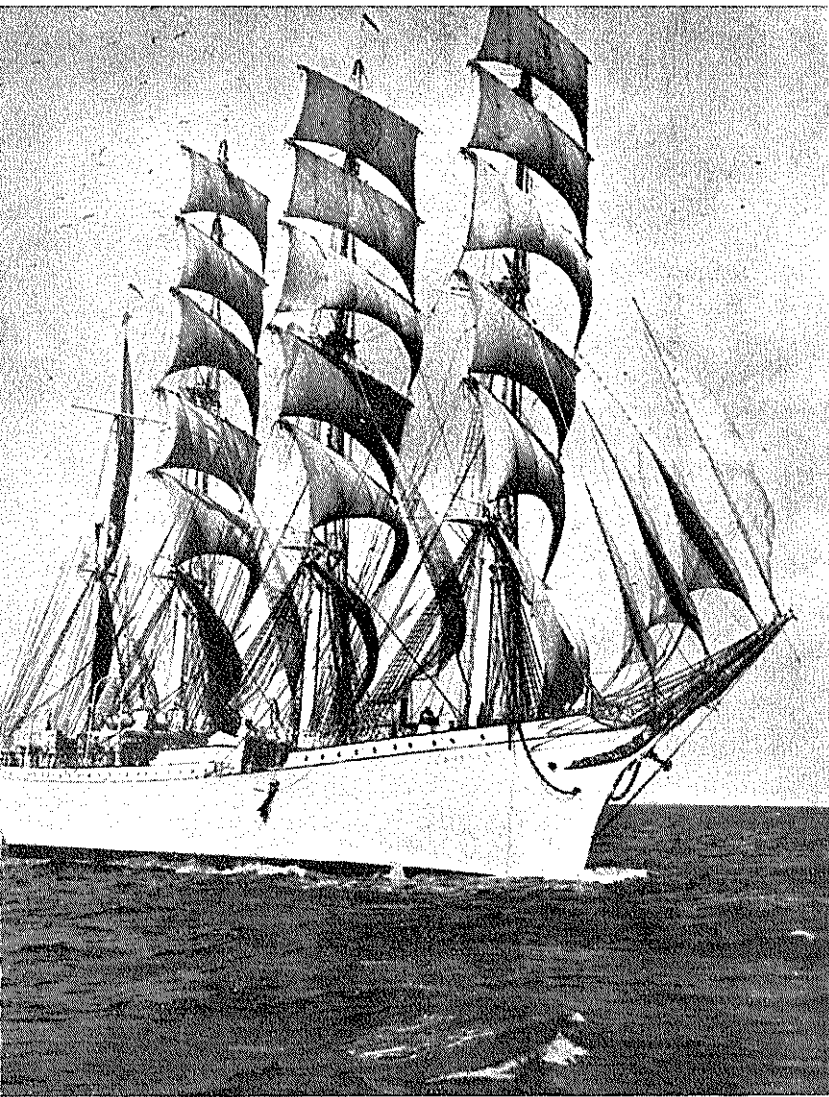
„Vikingen“ faar fra Nær og Fjern utallige Beviser paa den Sympati for Bladet, der for os er som en laber Kuling for Sejleren. Spørgsmaal, Kritik og Ros angaaende Bladets Indhold fortæller os, at vi har gjort rigtigt Bestik og styrer den rigtige Kurs. Vort stærkt stigende Oplag vidner om den voksende Forstaaelse af, at „Vikingen“ er Bladet for alle, der elsker Søen og Søens Liv, hvad enten man har sin Gerning om Bord i de store søgaaende Skibe, eller man tilbringer de Stunder, man kan afse fra Dagliglivets Trummerum, om Bord i saavel Yagten som Prammen eller Jollen. „Vikingen“ har Bud til alle uden Undtagelse, der elsker Søen og det Liv paa Godt og Ondt, som Søen byder paa.

„Vikingen“ støvner ind i det nye Aar, ganske vist med forseglede Ordre, men vi har en Anelse om, at de byder paa en dristig men derfor ogsaa mere tilfredsstillende Fart. Den Sympatiens Brise, der naar os fra vore tusinde Læsere, giver os Mod til at tænke paa Udvidelser og hyppigere Afsejlinger.

Som Blad betragtet, er „Vikingen“ som et Skib, der sejles af en helbefaren Besætning, for det er Sømanden, Sejlsportsmanden og den Søfartsinteresserede selv, der skriver Bladet. Vor Postkasse bugner hver Morgen med Bidrag fra vore Læsere, der alle har et eller andet at fortælle om Skibe eller Baade, Hav og Strand. Vi sætter Kurs ind i det nye Aar i tryk Forvisning om, at vore Læsere følger os paa Sejlsadsen med en Interesse, der signaliserer vor Færd til alle de, der endnu ikke har fulgt „Vikingen“ paa Farten over Havene.

Med en Tak for den Aarssejlsads, der sluttede, lader „Vikingen“ atter gaa For-tøjningerne og fører Læserne ud mod nye Oplevelser og Eventyr fra deres egen saltvandsfriske Verden.

Glædeligt Nytaar



„L'Avenir“ for fulde Sejl.

VED en Generalforsamling i „Dansk Fiskeriforening“ for nogle Aar siden havde Maskinfabrikken „Vølund“ inviteret Repræsentanterne paa Frokost. Under Kørselen derud var jeg saa heldig at komme til at sidde ved Kolding-Repræsentanten Ole Strandby, med hvem jeg kom i Samtale om Fortidens Sejlskibsfart. — Den aldrende Ole Strandby fortalte om, hvor-

For hvinende Vind over vildende Hav

Som Livet leves om Bord i
de store Sejlskibe, der gaar
i Kornfart paa Australien

ledes han sammen med adskillige andre for mange Aar siden herhjemme fra var gaaet ud med et stort Sejlskib. „Vi stod Kattegat ud,“ fortalte han, „men da Skagen omsider gik bort under Kimmingen, stod vi op, alle Mand, paa Bakken og sang en Fædrelandssang.“

Da dette vist ikke er almindeligt, indskød jeg Spørgsmaalet: „Hvorfor det?“

„Ja,“ svarede Strandby — „vi vidste jo godt alle sammen, at naar vi kom ud til Østen, vilde man tage østerlandsk Besætning, der kunde sejle for langt ringere Hyre end os, hvorfor vi vilde blive kostet, spredt for alle Vinde, og mange af os vilde aldrig gense Danmark — og saadan gik det ogsaa.“

Jeg kom til at tænke paa denne Samtale, da jeg forleden i Palæokalerne i København overværede et Foredrag med Film.

Det var en Søn af Klippeøen i Øst, den bornholmske Fabrikant Svend Ahlstrand, der for Hovedstadens Sejlsportsfolk, som i en mægtig interesseret Skare havde fyldt Foredragssalen, fortalte om en Rejse, han havde gjort til Australien med et Sejlskib, og om Livet, som det leves paa de store Kornsejlere. — Foredraget med Filmen, der er, om man



Der samles Hvedelaster til de store Sejlskibe i Port Victoria.

saa kan sige, enestaaende i sin Art i Verden, har Fabrikanten vist to Gange i Mariehamn, hver Gang for 800 Mennesker.

Jeg var saa lykkelig.

„Jeg var saa lykkelig at være med paa 4-m Bark „L'Avenir“'s sidste Rejse under finsk Flag til Australien 1936—37. — „L'Avenir“, der hører til de skønneste Skibe, der har pløjet Verdenshavene, er bygget 1908 i Bremerhafnen til Belgien, hvor den har været Skoleskib, til den i 1932 blev købt af Søfartsraad Gustaf Erikson, Mariehamn. Den er 2738 Tons, 287 Fod lang, Stormasten har en Længde af 165 Fod, og Underræerne er 90 Fod lange. Besætningen udgjorde 30 Mand, Kaptajn, 3 Styrmand, 1 Stewart, 2 Kokke, 1 Donkeymand, 1 Sejlmager, 1 Tømmermand og 20 Mand — 10 paa hver Vagt. Af Besætningen var 1 Skotte, 1 Tysker, 1 Belgier, 4 Finner og Resten Finlændere (Aalænding, der taler Svensk).

Da Radioen meldte de mange danske Fiskekutteres Forlis.

Vi littede fra København den 21. Oktober 1936 Kl. 5 Morgen, og allerede den følgende Nat passerede vi Skagen. Det friskede nu op fra N.N.V., og 6 Døgn gik under Forsøg paa at krydse Skagerak ud — de sidste 2 Døgn i Storm — og til sidst maatte vi, efter at 3 Sejl var blæst i Laser, løbe tilbage og lade Anker gaa under Skagen. Her hørte vi i Radio om de mange Esbjerg-Kuttere, der var gaaet ned, og om Fyrskibet „Elbe I“s Forlis.

Den følgende Dag fik vi S.S.V., og nu gik det Skagerak ud; derefter nord om Shetlandsøerne og paa 4° 6' V. begyndte vi at sætte S. i Kursen. I Nordatlanten løb vi en Dag for de 3 Undermærs 16 Sm. i orkanagtig Storm.

Den 4. December passerede vi paa 27° V. Ækvator, og vi var 9 Mand, der blev døbt under de sædvanlige Ceremonier.

Juleaften laa vi S.V. af Tristan da Cunha, og Nytaarsaften laa vi paa godt 18° 21' Ø. lige S. for Kap det gode Haab, og det har nu Easting down paa 44° S. — her løb vi en Gang 336 Sm. i et Etmaal — og endelig d. 26. Januar gik Ankeret i Bund i Port Lincoln i Australien efter 97 Døgn fra København — dog kun 89 Døgn fra Ska-

gen, og vi blev den 3. bedste af 12 Barkske det Aar. Den beholdte Distance blev 15.388 Sm.

Digterens Ord: Jeg elsker Havet, naar de stormer vildt.

Jeg har forgæves søgt at finde ud af, hvorfor jeg, som saa mange andre, længes efter Havet og aldrig kan blive træt af at stirre ud over det. Hvor findes den Mand, der kan forklare, hvorfor man higer og higer mod Havet. Jeg har læst Masser af Bøger om Havet, Skibe og Søfolk, men med Undtagelse af Joseph Conrad har ingen kunnet hjælpe mig.

— Lad mig trække et Par Billeder op: Hvad vil det sige, naar vore Digtere skriver: „Jeg elsker Havet, naar det stormer vildt!“?

Har d'Herrer, som skriver saaledes, nogenhinde været paa Havet, naar det stormer vildt? Har de staaet og set Vandbjergene vælte mod Skibet og mærket dets Dirren derved? Har de paa nært Hold iagttaget Sømandens Kamp mod dette Hav — og har de mærket hans Ængstelse, naar han tvivlende stirrer paa dette eller hint og tænker: Vil det mon holde? Har de prøvet at slide i Rattets Knager for at holde den store Sejler paa Kursen? Nej, man kan ikke elske noget, der er saa troløst som Havet — og dog vil Uvejret faa Ende og blive glemt.

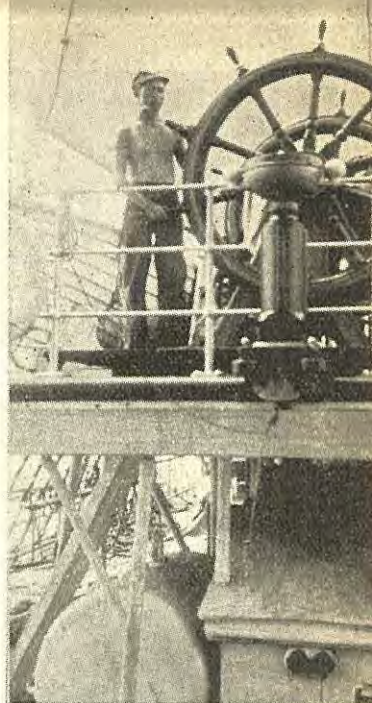
Sømanden elsker derfor ikke Havet, naar det stormer vildt; nej, naar Kong Vestenvind er i ondt Lune og sætter Søen taarnhøjt op, saa bekæmper Sømanden Havet, som trods alt fortryller ham, det Hav, som kun lader sig bekæmpe med Vaaben som Nøjsomhed, Pligt og Mod.

Naar Sømanden „home ward bound“ efter en 8 Dages „Piber“ vest for Kanalen atter kan strække Mærsejler, medens de yderste Kanalfyr begynder at slaa igennem Regndisen, saa former han af sin „Shanty“s Strofer en Hymne til Sejren — og alt det forbigangne er glemt. Sømanden har en lykkelig Evne til at glemme Lidelser, den Evne uden hvilken ingen Mand gaar til Søs mere end een Gang.

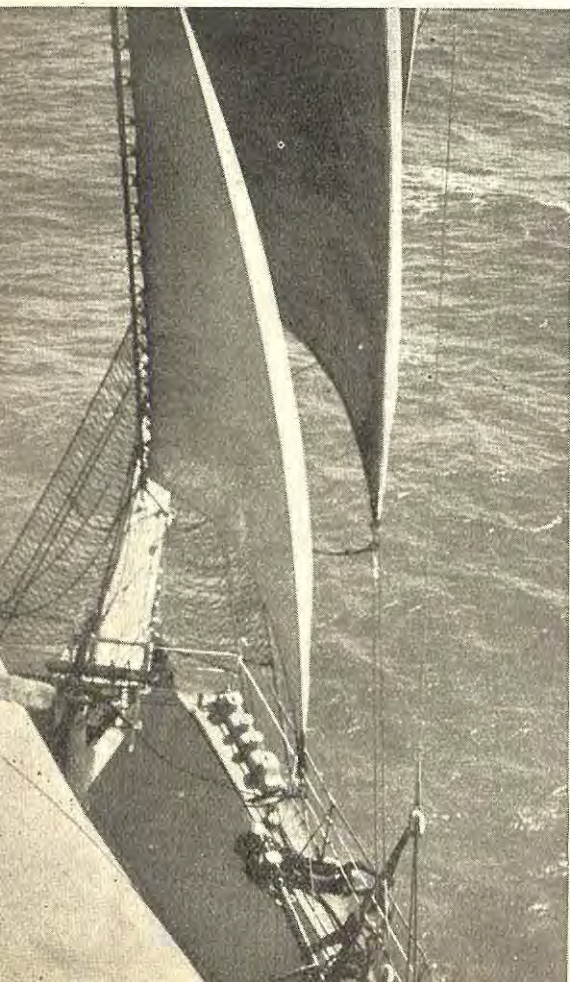
Saa et andet Billede.

Vi er i Syd-Ost-Passaten. Mange Gange har jeg ligget i Nettet under Bovsprydet og stirret op i den blaa Himmel med de hvide Passat-Skyer; sænker jeg Blikket, ser jeg „L'Avenir“'s læ Dæk, hvor der altid sker et eller andet — ser jeg ned, møder jeg det dybblaa Atlanterhav og „L'Avenir“'s herlige Stævne, der kløvende Vandet sender Skumkaskader til Siderne. Et Sus faar mig til at dreje Hovedet — en mægtig Stime Flyvefisk farer hen over Vandet. Sydost-Passaten — nej, den maa opleves. Jeg tror ikke, det er for meget sagt, at man ønsker: „Maatte dette vare ved — og aldrig høre op.“

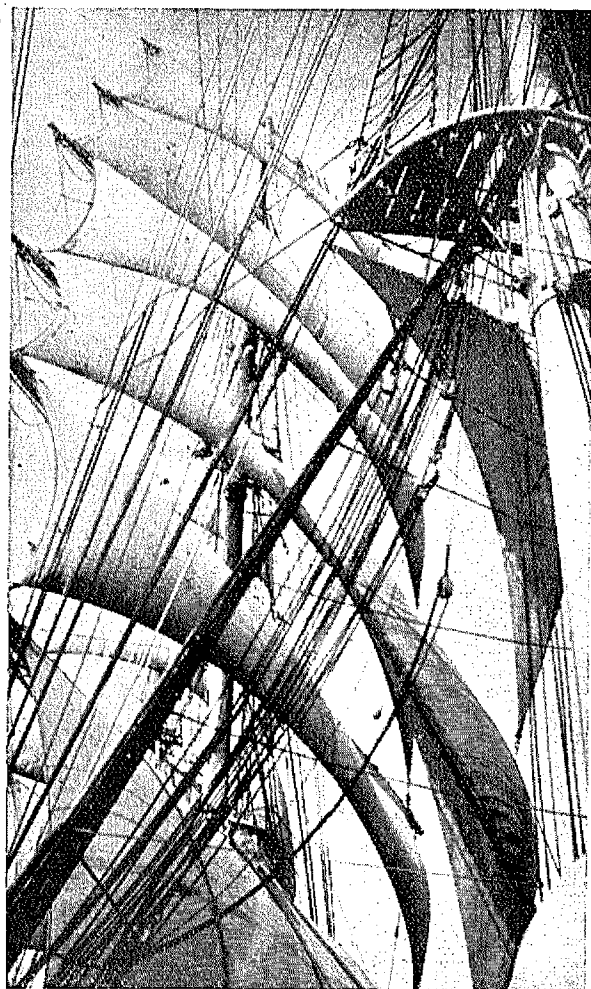
— — —
Som Dreng var det min Drøm at komme ud med en Raasejler paa Verdenshavene — og først nu skulde Drømmen gaa i Opfyldelse. Og nu bagefter er det hele atter kun en Drøm, et Minde, som jeg genoplever, naar jeg selv ser paa



Styrmand Svend Ahlstrand til Rors i Syd-Ostpassaten.



Udsigt fra Fore-Undermærs.



Et Kig op gennem Rigningen.

den Film, jeg nu vil vise dem. Jeg vil hermed vise Dem Livet, som det leves paa de store Sejlskiibe. Jeg selv haaber, at det endnu en Gang skal blive mig forundt at staa paa et Skibsdæk, høre den dæmpede Musik, der synger ned fra Riggen, ja, mærke hele den herlige Atmosfære, der er over alt og alle ombord i et stort Sejlskib.

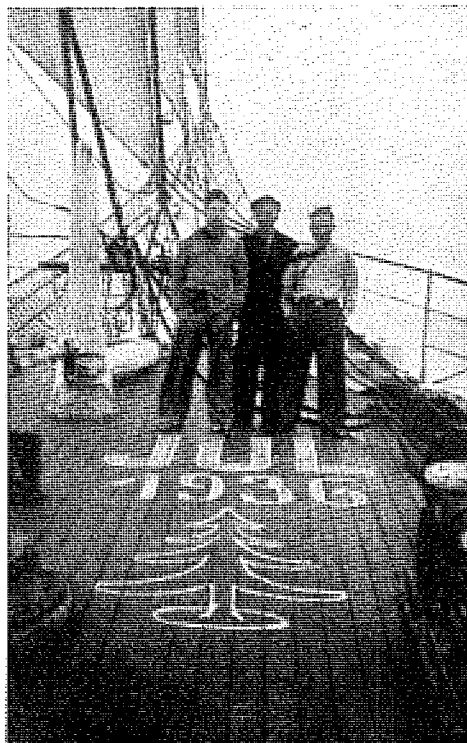
Nu i Sommer er „L'Avenir“ desværre solgt til Tyskland, nemlig „Norddeutsche Lloyd“, og den er nu atter paa Vej til Australien for Hvedelast hjem, denne Gang med en Besætning paa 60 Mand, deraf 30 Elever.

Kaptajnen fra „L'Avenir“, der nu er Kaptajn paa 4-mastet

Bark „Passat“ passerede for et Par Maaneder siden København, hvor den laa paa Reden for Proviant.

Efter dette Foredrag viste Fabrikanten den herligste Film af Livet ombord. Man saa Spøfolkene bevæge sig i Riggen, man saa Skibet for smaa Sejl paa de nordlige urolige Breddegrader, og man saa det — efter det lange Stræk sydover — med hver en „Klud“ til i al sin Hvidhed under Tropesol. Man blev præsenteret for Besætningen, Officerer som Bagbords og Styrbords Vagt, man saa Kaptajn Niels Erikson, hvidklædt, tage Solhøjden, man saa Ækvatorceremonien og Barkens Indsejling til Bestemmelsesstedet.

Hvor det store Publikum nød det, og navnlig Pur-Ungdom-



Jul langt til Søs.

men i Forgrunden; man brød ud i Hyldestraab til Fabrikanten, efter at Formanden for Københavns Sejl-Union, der var Arrangør, Bagermester Georg Jørgensen, havde takket og berettiget komplimenteret Fabrikanten paa Unionens Vegne.

— Det var en Film — men den skulde ses.

Der regnes stadig fra Tordenskjold

Den berømteste af alle de unge Mænd, der i Tidens Løb har tilhørt Søkadetkorpset, er ubestridt Peter Tordenskjold eller Peter Wessel, som han hed, da han 11. Januar 1709 blev antaget som kgl. Søkadet. Hvor eventyrlig denne Mands Livsbane formede sig, ses bedst deraf, at da „Den store nordiske Krig“ var til Ende i 1719, var han med sine 29 Aar adlet under Navnet Tordenskjold og allerede Viceadmiral, medens en af hans Klassekammerater fra Søkadetakademiet, den senere Kaptajn Frederik Lütken, som havde kæmpet med ham ved Elfsborg, endnu var Søkadet

og gik i Skole paa Gammelholm. Det er saaledes ikke uden Grund, at enhver dansk Søkadet ved sin Ud-nævnelse til Officer faar sit Nummer i „Haandbog for Søværnet“ som kronologisk Led i den lange Række af Søofficerer, der indledes af Søhelten Peter Tordenskjold.

Selv om Søakademiet fører sin Oprindelse helt tilbage til 1617, da Christian den Fjerde oprettede Landets første Navigationsskole paa Bremerholm, var det dog først „Den store nordiske Krig“'s Udbrud i 1700, der gav Stødet til, at man ved en rationel Uddannelse af Søkadetter sikrede Flaaden en virkelig fast Tilgang til Søofficerskorpset, stor nok til at kunne tilfredsstille Flaadens Krav.

Den jyske Kamp

Thomas Olesen Løkken

mod Hav og Brænding

Første Afsnit af denne Beretning findes i
„Jul paa Havet“ 1937.

II

En lang Historie, en Roman med halvandet Tusinde Kapitler kunde skrives om Redningsarbejdet langs „De jyske Revler“. Saa mange Gange har Redningsvæsenet været i Virksomhed ved strandede Skibe, og næsten hver Gang har det været en Kamp paa Liv og Død. Og dog er det nu saaledes, at disse Revler ligesom har mistet sin Brod. Der er næppe nogen sikrere Kyst for et Skib at strande paa. Selv om Skibet bliver Vrag, reddes Mandskabet. I den vilde Stormnat, medens Skibene hugger sig Vej gennem de svære Søer, kæmpende mod Strøm og Uvejr, gaar Hundreder af Mænd Klitbakke op og ned, stridende sig frem gennem Tjørn og Krat i det dybe Mørke, lyttende og spejdende: Er der nogen derude? Sker en Stranding, da kimer Telefonen, Mandskabet purres ud, de nærmeste Baade gøres klar, og ved Daggry gaar Farten gennem Heder og Klitter til Strandingsstedet. Kampen kan begynde.

Hertil kan tilføjes, at nu er der indført Natøvelser med Redningsbaadene. Der afbrændes stærkt lysende Blaalyg, som ingen Storm kan slukke. Den farefulde Daad vil da bedre kunne finde Sted ved Nat end før.

Fra Redningsvæsenets Journaler.

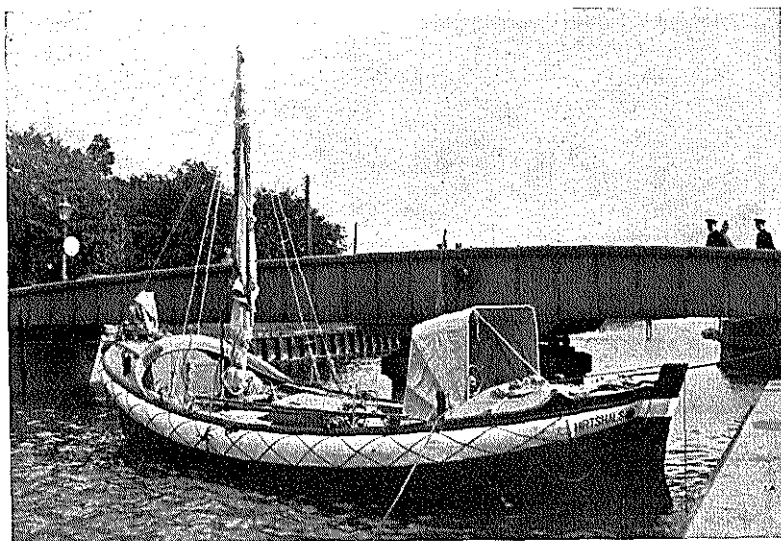
Af Journalernes tørre Beretninger vælger jeg at gengive lidt af to. Ikke fordi disse to er Vidne om mere Tapperhed, mere Dødsforagt hos Redningsmændene end de tusind andre, naar Vestkystens Rednings-

mænd har været ude. Men de er heroppe fra min egen Kyst. Den faste, tunge, næsten barske Beretning faar overfor mig selv et voldsomt Præg af Sandhed, og endnu stærkere ved at stedfæstes her, hvor jeg er kendt.

„Den 7. Januar 1882 Kl. 1½ om Eftermiddagen saas det, at et Skib med kappet Storrigning og forrevne Sejl styrede mod Land. Det blæste en Storm af Nordvest med meget høj Sø. Redningsmandskabet blev da tilsagt til hurtigt Møde, mens Opsynsmanden begav sig i Forvejen med Raketapparaterne. Kl. 2½ stødte Skibet paa anden Revle ud for Pirupshvarre, tæt Nord for Blokhuis. Der affyredes to dobbelte Raketter, men de naaede ikke halvvejs til Skibet, der stod over 500 Alen fra Land. Skibet huggede sig pludselig over Revlen og drev mellem de inderste Revler nogle Hundrede Favne nordpaa. Der blev det staaende paa inderste Revle med Agterskibet ret ind mod Land.

Paa Grund af den stærke Strøm og den høje Sø var der næsten intet Haab om med Redningsbaaden at naa Skibet, der nu stod 500 Alen fra Land. Dog forsøgte man, idet Baaden sættes ud langt syd for Skibet. Det lykkedes dog ikke at faa Forbindelse, skønt Mandskabet arbejdede haardt, og Baaden drev langt forbi Skibet. Saa sættes den paa Land, læssedes paa Vognen og kørtes en halv Mil mod Syd ad Stranden til et nyt Forsøg. Imens var der affyret Raketter, baade en enkelt og en dobbelt, men uden at Linerne naaede Skibet. Atter gik Redningsbaaden ud, men trods al Umage førte den meget voldsomme Strøm Baaden forbi Skibet. Redningsmandskabet var nu meget udmattet, da det kom i Land, og der forsøgte atter med Raketter. Den første Raket lagde Linen over Merseraaen, men før Besætningen kunde gribe den, drev den i Læ for Skibet, og den næste Raket traf ikke, da Skibet stod meget vanskeligt at ramme, det vendte Agterenden lige mod Land.

Det var nu blevet helt mørkt, (man maa huske, det var 7. Januar), og Redningsmandskabet kunde intet foretage sig, da det var umuligt at sætte Baaden ud i det tætte Mørke og i Stormen. Baaden kørtes da atter op paa Stranden for at være klar til at sætte ud, naar Maaenen kom frem. Mandskabet fik Lov til at gaa op til en Ejendom i Klitterne for at faa noget at styrke sig paa, hvad de i høj Grad trængte til.



Dansk Motor-Redningsbaad, 12,3 m, forsynet med 55-65 HK »Ferry« Motor og alle moderne Hjælpe midler. (Søsættes paa en Skinnevogn fra en Havn).

Kl. 8 kom Maanen. Man kunde da se Skibet, som havde vendt Bredsiden til Land og vendte over mod Søen, men det var endnu for mørkt til at gaa ud. Det blæste nu en forrygende Storm med orkanagtige Hagelbyger. En halv Time senere kappede Besætningen Fokkemasten for at forhindre, at Skibet kæntrede helt. En Time senere klarede Vejret saa meget, at det besluttedes at prøve igen. Denne Gang lykkedes det ved et Kastedræg at faa Forbindelse med den ved Siden af Skibet liggende Fokkerigning. Man fik

Rejse fra Granton til Hjemstedet med Kul. Fra Hirtshals Fyr saas Skibet Kl. 4 om Morgenen. Vejret havde til den Tid været nogenlunde, saa Besætningen paa Skibet, der var strandet Kl. 1 Nat, søgte at bringe Skibet af Grunden ved at kaste Kullene over Bord. Men mellem 3 og 4 blæste det pludselig op med en forrygende Storm af Nordvest, med Torden og Lynild, og Søen voksede saa stærkt, at Skibet ved Signaler tilkaldte Hjælp. Fra det en Mil nordligere beliggende Hirtshals Fyr saa man Signalerne Kl. 4, og man tele-



Dansk Motor-Redningsbaad, 10,3 m, saakaldet Kystmotorredningsbaad, til Udsætning og Landing paa aaben Kyst, forsynet med 32 HK Fordson Motor og alle moderne Hjælpemidler. (Gaar ud paa Øvelse ved Hanstholm; bemærk at Baaden sættes ud med Agterstævnen først).

ogsaa hele Besætningen heldigt i Baadene, som land-
satte dem Kl. 10½ Aften.

Det strandede Skib var Barkskibet „De tre Venner“ af Christiania paa Rejse fra Hjemstedet til Dieppe med høvlede Bord. For at undgaa Kæntring i Søen havde man kappet Storrigningen. Skibet kunde da ikke med det herskende Vejr klare Land.

Af Regeringen modtog Mandskabet en Ekstrabelønning for dette Foretagende.“

Naar man læser dette, undres man over, at det er muligt i saa jævne Ord at fortælle om denne ukuelige Tapperhed, dette Kæmpeslid, som disse Mænd har øvet denne barske Vinterdag og Nat. Det mest dramatiske Ord i Beretningen er det lille „ogsaa“ mod Slutningen. „Man fik ogsaa hele Besætningen heldigt i Baaden.“ Det var slet ikke givet, selv om man bordede Skibet, at man i det vilde Vejr kom levende i Land, hverken Besætningen eller Redningsbaadens Mandskab.

En anden Beretning.

„Den 15. Oktober 1910 strandede paa Kjærsgaard Strand i Tornby Dampskibet „Sophie“ af Danzig, paa

fonerede straks til Redningsstationen Nørre Tornby. Man var hurtigt ved Strandingsstedet med Redningsbaaden, som gik ud allerede før det dagedes. Det strandede Skib stod meget uheldigt, idet Boven stod ind mod Land, og Agterenden stod ret ud mod Søen, som brød langskibs ind over hele Skibet. Den pludselige Storm havde hindret Besætningen i at lægge Lugerne paa Plads, som man havde fjernet for at kaste Kullene overbord. Den vældige Sø fyldte derfor snart Skibet med Vand, og det sank, men en Del af Skroget stod dog over Vandet. Redningsbaaden gik ud og roede uden om Skibet og sakkede derpaa over Revlen ind ved Skibets Styrbordsside, hvor der skønnedes at være mest Læ. Men her ramtes Baaden af en vældig Braadsø, som fyldte den helt, saa den kæntrede halvt over, og det var et Under, at en stor Ulykke ikke skete. En af Mandskabet, Thomas Thomsen, blev af Bølgen revet ud, af Baaden og drev bort fra denne paa sit Redningsbælte. Næsten alle Redningsbaadens Aarer var knækkede, man kunde ikke manøvrere, og man naaede ikke at faa fat paa Thomsen, der forsvandt i Braadsøen. En Time senere drev han i Land paa Skallerup Strand, og han var da saa stærk, at han støttet af to Mænd gik et Stykke op ad Stranden.

Men pludselig faldt han sammen, han bragtes skyndsomt op i en Gaard, og alle Midler anvendtes for at kalde Livet tilbage. Men den tilkaldte Læge kunde ved sin Ankomst kun erklære, at han var død.

Trods Tabet af de mange Aarer lykkedes det dog Redningsmandskabet at komme heldigt i Land. Nu var Redningsbaaden fra Skallerup kommet til, og den gik straks i Søen. Ogsaa den kom ud til Skibet, men kunde ikke paa nogen Maade faa Forbindelse med det. Bedre gik det heller ikke Lillehedens Baad, som ogsaa var kommet til Stede og gjorde et ihærdigt Forsøg. Forholdene var nu aldeles fortvivlede. Vinden var sprunget om til Nordvest, og Søen kom brydende fra denne Side, medens den samtidig ogsaa brød fra Vest, saa det strandede Skib stod som i et helt Vandbjerg. Der løb en meget haard Strøm sydefter, og Skibet var sunket saa meget, at næsten hele Skroget var forsvundet. Nogle faa af Besætningen opholdt sig paa Bakken, men de fleste var kravlet op i Rigningen, hvorfra de fortvivlet vinkede ind til den paa Stranden forsamlede store Menneskemængde om dog at yde dem Hjælp.

Der blev gjort alt for at hjælpe dem. Redningsbaaden fra Lønstrup var nu ogsaa kommet til Stede, og alle fire Redningsbaade gjorde det ene Forsøg efter det andet, men alt var forgæves. Forholdene var ikke til at overvinde. Baadene kom ud i Skibets Nærhed, de ankrede ganske tæt ved Vraget, men kunde ikke komme hen til det for ikke at knuses mod Vragets Sider. Bølgerne brød, som anført, mod begge Sider af Vraget. Der blev arbejdet med stor Kraft af alle, og naar en af Redningsmandskabet brød sammen af Træthed, da var der straks Frivillige, som gik i Stedet.

Der blev forsøgt med Raketter, men ingen naaede Skibet. Paa Grund af den voldsomme Strøm og saa dette, at kun Masterne ragede op over Vandet, vilde det heller ikke have nyttet, om en Forbindelse var kommet i Stand.

Ved Efttermiddagen var Lillehedens Baad igen kommet ud til Vraget. Da fattede de Skibbrudne den Beslutning at springe overbord for paa den Maade at blive reddede. En efter en sprang fire Mand af Besætningen ud. De havde Redningsbælter paa og flød med Strømmen hen mod Redningsbaaden, hvor stærke Arme greb dem og halede dem ind. Men nu var Baaden drevet saa langt i Læ, at den maatte søge Land.

Nørre Tornby var igen kommet til Stede. Under stort Mod fra Mandskabets Side gik den saa tæt til Vraget som muligt og kastede Anker. Det var et skæbnsvangert Øjeblik, da en vældig Braadsø kort

efter nær havde kærtret den. Men nu sprang en af Besætningen fra Skibet overbord, han førtes forbi Redningsbaaden, men straks efter sprang 5 andre, og Baadens Mandskab maatte lade den første Sømænd drive bort for at redde de 5 sidste. Det lykkedes.

To Sømænd var allerede revet bort fra Bakken af en Braadsø og druknede. Nu fandtes kun to Mand tilbage paa Skibet, nemlig Skibets Fører og 1. Maskinmester. Redningsbaadene søgte atter ud, den ene efter den anden, men af de ilandkomne Folk meddeltes det, at Kaptajnen, som var en ældre Mand, havde surret sig fast til en David, og at han for flere Timer siden

var bukket under, ogsaa Maskinmesteren var saa udmattet, at han ingenting kunde gøre til sin Frelse. Tilsidst skyllede han bort fra Vraget, og hans Legeme blev optaget af Skallerup Redningsbaad, men han var død. Lønstrup Redningsbaad gik saa til allersidst ud til Vraget for at hente Kaptajnen eller hans Lig, hvis det var muligt. Men da de kom derud, var han forsvundet, Havet havde taget den gamle Søfarer.

I mange Aar havde der ikke fundet saa sørgelig en Stranding Sted paa Kysten. En Trøst var det, at der blev ydet saa stor og redbon en Hjælp, og der blev udvist saa overordentligt et Mod. Redningsvæsenet mistede en af sine modigste Mænd, han havde staaet i Stationens Tjeneste i 9 Aar. Han havde allerede modtaget den engelske Redningsmedaille for den farefulde Redningsfærd ved Dampren „Beacon Light“s Stranding. Han efterlod sig Enke.“

Ja, en Daad som denne, hvor fire Baade og hundrede Mænd kæmper en dagelang Kamp mod Brænding og Storm for at redde disse fremmede, den har vel sin bedste Form, naar den skal fortælles, netop i denne knappe og tørre Beretning. Her har Digteren intet at tilføje. Du maa selv, min Læser, digte med dette Stof. Du maa selv skabe dig denne Situation, som disse Mænd er ude i. Det vilde Vejr, Kulden, det forfærdelige Hav, de taarnhøje Bølger, Redningsbaadene, der som Nøddeskaller slynges op og ned, styrter som i Afgrunde, saa selv de, der staar paa Klitternes Toppe, ikke kan se dem, dog er de kun hundrede Alen fra Land. Og igen slynges de op paa Bølgebjerget, styrter atter, slynges op, et Fejlgreb er Døden, det truende Vrag er Døden, hvis de kommer for nær. Og der sidder dog disse ulykkelige, som de skal frelse. Haabet og Spændingen hos dem, som sidder derude. Haabet og Spændingen hos den store Skare derinde paa Stranden, hos Hustruerne, hos Brødre og Venner. Angst og Frygt pisker Hjerterne, men ingen tænker paa at give op, for en hellig Lov er over alle, Næstekærlighedens Lov. Dette, at disse



Typisk jysk Redningsmand.

Mænd er i Dødsfare, er nok til, at man selv sætter Livet ind. Det vil jeg have Lov til at kalde sand Kultur.

Personlige Oplevelser.

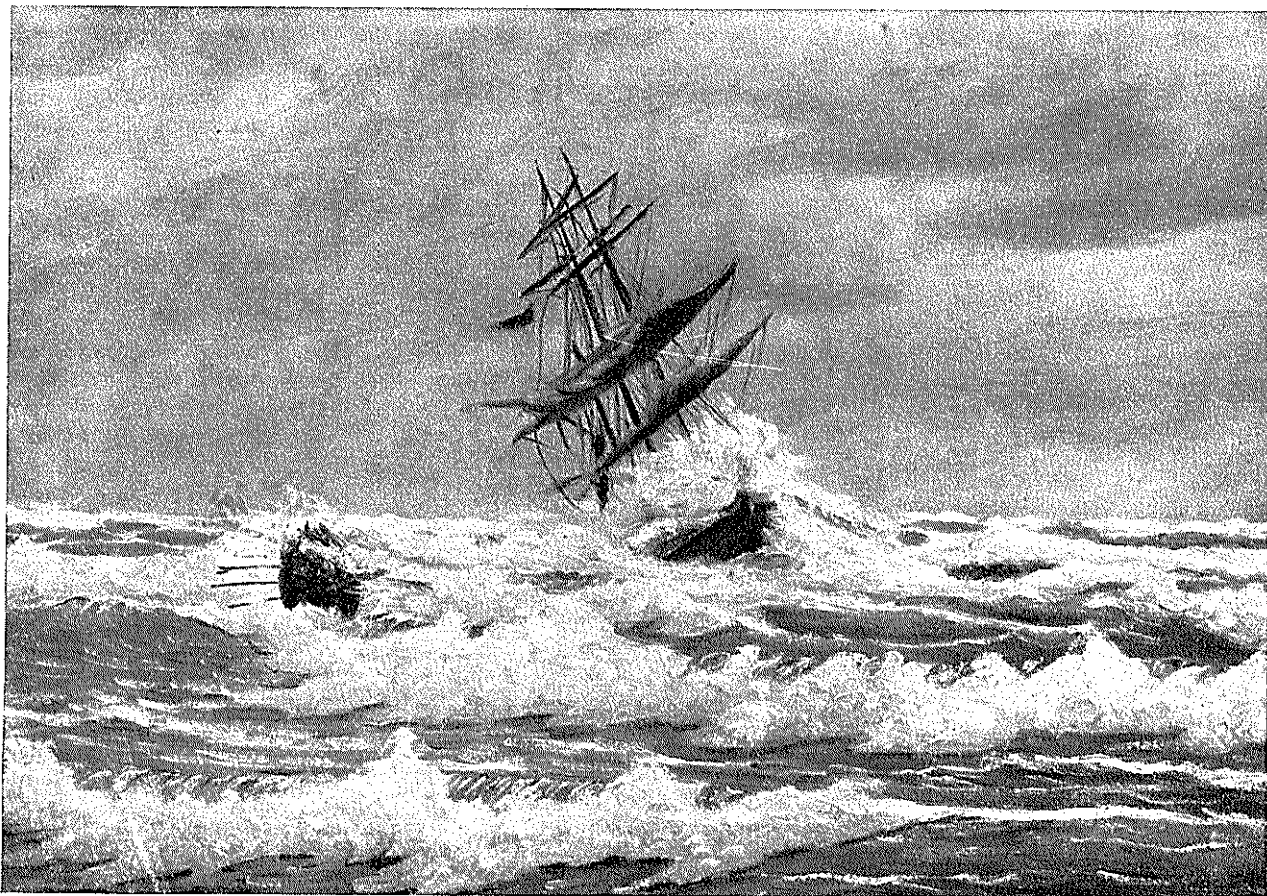
Nu, jeg arbejder med dette Stof, dukker Erindringer op fra mit eget Liv, fra min Færden langs Jamerbugtens Kyst.

Lad mig fortælle:

Jeg vaagner en Morgen før Dag. Stormen rusker i Huset. Jeg hører, hvordan Tagværket bevæger sig for

I Dag er det let. Ja, det er haardt Arbejde at bjerge Baadene, men Fiskerne kender det, der er haardere. En siger den gamle Vittighed om denne Vestenstorm, at det vel er Østenstormen fra forleden, som var saa ond nede i Kattegat; nu kommer den tilbage. Ja, der skal jo være Balance i'et! siger en anden og ser op paa de jagende Skyer. Kan man ikke føle det, saa kan man se det, at Luften flytter sig. Der maa være et tomt Hus et Sted, som skal fyldes!

Dagen gaar. Den voldsomme Storm stiger. Fiskerne gaar hjem for at spise, de gaar atter ned for at flytte



Redningsbaaden paa Vej.

de haarde Stød. En Port tumler for Vinden ude i Baggaarden, de dumpe Skrald naar ind gennem Stormen, de tier længe, saa Søvn er ved at tage mig, men pludselig slaar de igen, heftigt og helt uden Rytme, saa de kommer bag paa en. Det er ikke til at høre paa. Jeg staar op og gaar ud for at møde den ny Dag og Stormen.

Nede paa Stranden er Fiskerne allerede ved at redde deres Baade. Spillene gaar, der hives og slæbes. Men der er godt Humør, det er Dag, og man kan se. Hvor helt anderledes for to Aar siden, da Stormen kom midt om Natten med Springflod og et Mørke som i en Grav.

De svære Søer drev den Gang Baadene ind mod Klitbakkerne i en Dynge, der huggede de sammen og slog hverandre itu. En stor Baad blev trykket flad, som naar en Mand sætter sig paa en Hat. Fiskeren var ikke glad. Han tænkte paa de mange Gange, han skulde gaa over Revlen, før det Tab var oprettet.

Baadene længere op paa Stranden. Mod Aften, da Stormen er paa sit højeste, maa de flytte dem for sidste Gang. Da slæber de dem op paa Klitbakkerne. I den begyndende Skumring er Løkken Strand ikke til at kende igen. Til daglig fuld af Baade og Materiel, men nu er den tom. Kun de graa, skummende Bølger ses, idet de kaster sig op over den brede Strand og skyl-ler de forreste Klitter bort.

Stormen varer hele Natten og næste Dag. Fiskerne gaar deres Ture til Stranden og ser ud over Havet. En Gang imellem taler de om dem derude. Hvem de er, og hvor de kommer fra, ved ingen. Havet er stort, og der er saa mange, der farer. Men de gamle hvisker: Gud naade dem!

Mellem dem derude er den svenske Damper „Belgrove“. Den hugger afsted mod Vest, mod Søerne og Stormen. Dækslasten forskubber sig, Bølgerne vælter ind over Skibet, en Ventil forude slaas overbord, et Kooje knuses, saa Vandet staar ind som fra en

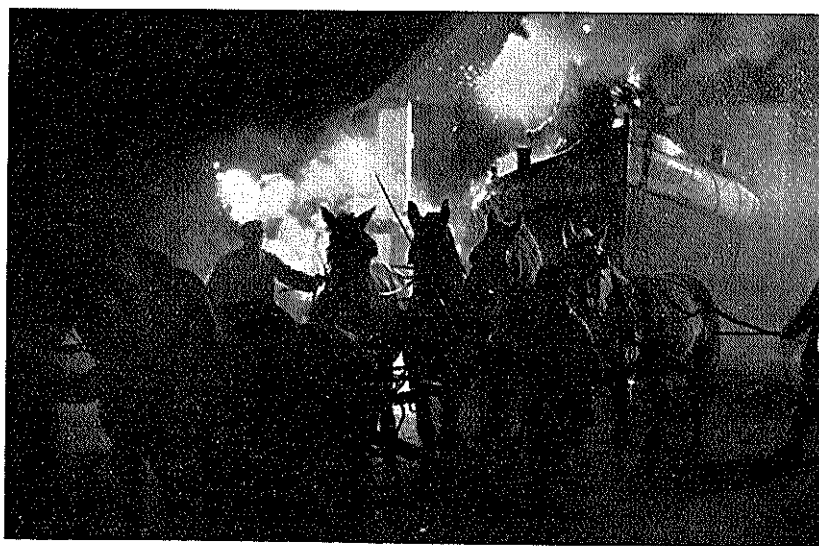
mægtig Pumpe, der gaar Bud til Kaptajnen, men ingen aner, hvor stor Faren er. Og det gaar dem, som det gaar Mænd, der er ude for den sidste Dravat: De smaa Ting slaar dem ned. Da man omsider bestemmer at vende Skibet og søge Læ ved Hirtshals eller Skagen, er det for sent. Forskibet har taget Vand. Skruen snurrer rundt i Luften. Rorgængerer er pludselig blevet arbejdsløs. Paa faa Minutter er Skibet blevet et Vrag, der driver bort fra Storm og Strøm, med Bølgerne vaskende hen over sig, knusende alt, der staar ovenbords.

Skibet driver langsomt ind i Jammerbugten. I den klare Dag udvikler Dramaet sig. Skibet synker dybere

død mellem dem. De skriger om Hjælp, men intet Menneske kan høre eller se dem ved Foden af de hundrede Alen høje Skrænter. Til deres Held finder de en Hule i Lerskrænten, hvor der er Læ for Stormen. Der kravler de ind for at vente paa Dagens Komme.

Næste Dag er Stormen forbi. Sømændene vakler langs Skrænterne for at komme i Hus. De bjerges af hjælpsomme Kystfolk, der tager imod dem som deres egne. Men endnu er tilbage dem der ude. I Løbet af Dagen driver en i Land, næste Nat fire. Men næste Dag er det Fralandsvind, Strømmen gaar ud. Jeg taler med Fiskerne, det er, som et Tryk hviler paa dem.

Nu vugger disse døde Mænd i deres Redningsbælter ud over Vandene — Bølge op og Bølge ned, ud i de store Strømme, bort fra Landet, fra Jorden, hvor det er hver Mands Ret at hvile



Ro-Redningsbaad søsættes til natlig Redningsfærd.



Ro-Redningsbaad køres ud af Baadhuset til natlig Redningsfærd.

og dybere. Dækslasten løsnes og flyder omkring den. De stærkeste blandt Sømændene bjerges Plankerne, der truer med at knuse dem, og bygger en Flaade. Omsider er den færdig. Skibet synker, og de slynges

ud paa det vilde Hav, sytten—atten Mand; Gang paa Gang slaas de svageste udenbords og bjerges atter ind paa Flaaden. Styrmanden bliver ved at opmuntre dem, indtil faa Minutter før en Bølge lammer ham og tager ham bort. Han tilraaber dem: I er svenske Sømænd! Hold ud! For Sveriges Ære, for Mindet om dem derhjemme. Hold ud! Hvor maa et Land, et Hjem være stolt, at det har Mænd og Sønner, som ude for den sidste Tørn, i Dødens kolde Favn, endnu en Gang ved Mindet om Fædreland og Hjem kan føle Blodet banke, saa der igen bliver Kræfter til at vriste Dødens gustne Fingre af Struben, at føle et Livshaab saa mægtigt, at den stærke slaas tilbage.

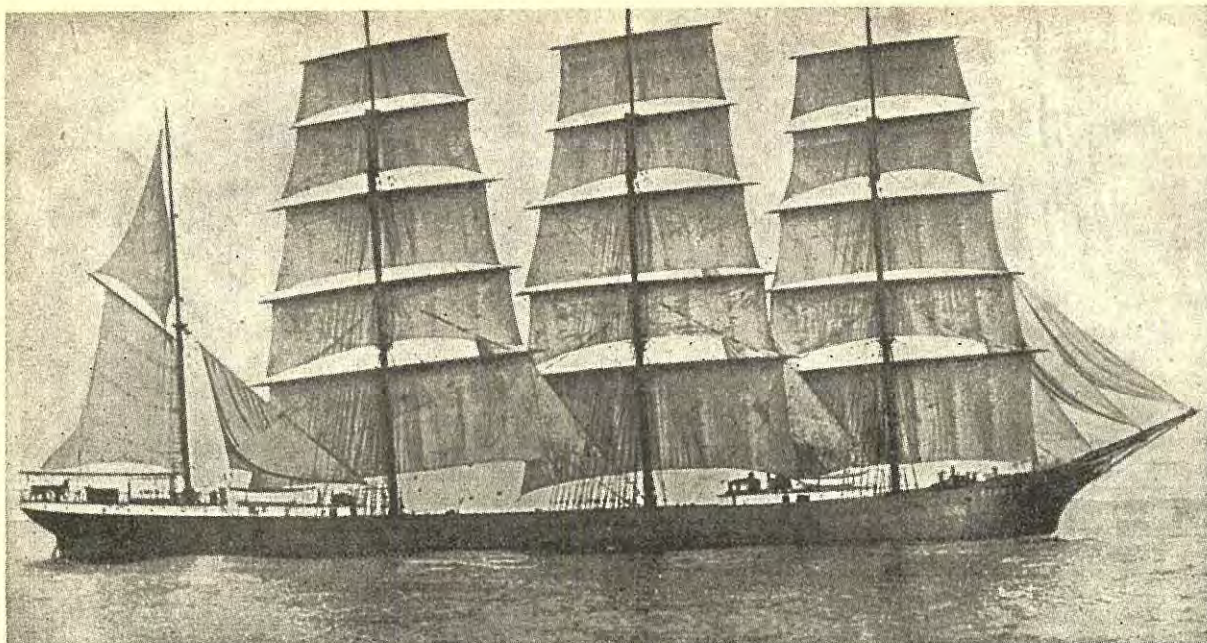
Naar man selv har staaet paa den lille Flaade, undres man og tænker: der maa være sket et Mirakel, at nogen har kunnet redde sig paa den. En Mil Nord for Løkken ligger de høje Skrænter ved Rubjerg Knude. I godt Vejr kan man færdes paa den smalle Strand, men i Paalandsvejr staar Søen ind og huler Skrænterne ud, til de styrter. Der tørnede Flaaden sent Aften med fire forkomne Sømænd, den femte laa

tilsidst. Sindet har ingen Hvile ved at tænke paa dem. Der er ingen Afslutning for Tanken. Det er, som noget naadeløst følger dem ud over Døden. Havet forlanger mere, end det har Ret til.

Fiskerne tager paa Havet. Det er netop paa Løkkenboernes Fiskeplads, at Ulykken har fundet Sted. Har I set nogen? spørges der, naar de mødes i Land. Nej! Ingen har set nogen.

Saa begravdes de paa Rubjerg Kirkegaard. Der kommer en Aftenen før, han naar lige at komme med, saa er de otte. Otte Kister langs Kirkegulvet i den lille Kirke tæt ved Havet, der staar to i Koret for at faa Plads. Folk strømmer til, det er stille, fint Solskinsvejr efter et let Snefald. Kun ude over Havet er Luften mørk, næsten sort.

For Erindringen staar nogle faa af disse Kæmpebegravelser: Harboøre. Der var engang en Præst, som svang Svøben over Rygge, der i Forvejen var hudflette af Smerte. At han kunde? At han troede, Fromheden kom, fordi han lod Pisken med Dommedagssnerten hvine? Her er det en ung Mand, han taler



Barkskib „Pommern“. Bygget 1903 hos J. Reid & Co., Ltd., Glasgow. 2376 Tons.
Et af de hurtigste af Kaptajn Erikssons Skibe.

om mange Ting. Men tilsidst siger han med stor Styrke: Er ikke Jesus kommet til disse Sømænd i Dødens Stund? Er han ikke kommet vandrende paa Havet, har I ikke set ham, I, som blev reddede. — — Man griber pludselig dette Billede. Var Bølgerne stærkere paa Genesareth Sø end her? Var Peters Raab: Herre, hjælp mig! mere fortvivlet end disse femten Mænds Raab? Præsten fortsætter, raaber det ud med en Vished, som ser han det: Jeg ved, at Jesus er kommen til dem, trodsende disse mægtige og dog saa afmægtige Bølger. Han er kommet til dem, skinnende og lysende, som en Konge og som en Ven. Det var ham, som tog deres famlende Hænder, da de slap de skrøbelige Planker. Det var ham, som lukkede deres Øjne i Dødens Stund!

Er det underligt, at hvert Menneske i Kirken bevæges? Der gaar en Bølge af ydmyg Fortrøstning og ydmyg Tro gennem alle Hjerter. Selv den tapre maa bøje sig for Døden, men det gør godt at erfare, der er en, som er stærkere. Hvordan var det ellers muligt at leve sit Liv. — — Da den store Skare synger sidste Vers af den enfoldige Salme: Her kommer Jesus dine Smaal da er det en Bekendelse, en Indvielse i det store Mysterium, at bag om Livet bliver Døden til.

Kisterne bæres ud. Sognet har sendt sine Mænd, en fra hvert Hus og hver Gaard, ialt otteogfyre Mænd, for at bære de døde til Graven. Syv Kister, dækket med det svenske Flag og en med det danske. Saa gaar de ud, mens Orglet spiller, mens Menneskene hulker, mens dæmpede Koraler lyder ude fra Kirkegaarden med den store Fællesgrav. En lang, lang Række, der ikke vil faa Ende, otte unge, stærke Mænd, der nu skal hvile i fremmed Jord. Nej, ikke fremmed, men alligevel hulker man. Det er dog tungt at møde sin Skæbne saa langt borte fra Barndommens trygge Sted.

— — —
Et andet tragisk Tilfælde mindes jeg, som dog fik en lykkelig Udgang. Det var hin berømmelige Jule-

aften 1923, da der pludselig opstod en Storm af en Karakter, vi er ganske ukendt med paa vore Breddegrader. Det havde været roligt Vejr hele Dagen, men ved Aftenstid kom der, helt overraskende, som et Lyn fra en klar Himmel, den mest desperate Storm, jeg mindes nogensinde at have oplevet. Stormen kom fra Nord og Nordost, begyndte vel over Sverige og Norge, hærgede Danmark, især Jylland, hvor den satte sit Raseri til ved at anrette en Mængde Ulykker.

Den tyske Bark „Hinschenfelde“ af Hamburg var Lille Juledag for opgaaende mod den norske By Frederikshald, hvor den skulde laste Træ. Den var allerede saa nær, at man kunde se Byen, da Stormvejret kommer med overvældende Kraft. Der rejste sig efterhaanden et forfærdeligt Hav, og Stormen drev „Hinschenfelde“ ned over Skagerak med voldsom Fart. Skibet var bygget af Jern, med atten Mand ombord. Hvilke Følelser disse arme Mennesker har haft paa den Tur, kan man lettere tænke sig end beskrive. Et er sikkert: at de vil strande paa den jyske Kyst. Men om de reddede Livet? Var det muligt i saadant et Vejr?

Saa kravlede de ned i Skibet igen og lod staa til. Sømandens Liv er en broget Indretning. Er han i Kamp for Livet, aktiv Kamp, da kan han udrette det utrolige. Her skulde Sømændene vente i Timevis paa Undergangen, som syntes dem mere sikker, som Tiden gik. Saa søgte de Mod i Alkoholen, saadan som ogsaa Soldaterne i Verdenskrigen og i alle Krige før den, saa længe Alkohol har været kendt. Døden har mistet sin Brod, naar man ikke kan tænke.

De tørnede paa Saltum Strand, ud for Kvanbæk. Ingen gjorde Forsøg paa at redde sig, heldigvis var der ingen, der kunde. Den forfærdelige Nat gik til Ende, og Jernskibet holdt. Morgenen kom, Blokhuss Redningsbaad alarmeredes, de blev reddede, nu var Stormen forsvundet, ganske pludselig som den var kommet, det var næsten smult Vande sammenlignet med for faa Timer siden. Det vældige Hav og Stor-

men havde været ude med et Drama, men sat en Solstraaeslutning til. Man var forundret, helt myg i Sindet over saa megen Naade, efter at Dødsorkestret havde spillet op for fuld Musik.

En anden Jernbaad, Fregatskibet „Bragdø“ af Christianssand, saa jeg i Sommeren 1922. Det var et Sejlskib af Jern, vældig Kæmpe. Den kom i Ballast fra England 1. Novbr. 1921 og satte sig paa Harboørkysten, Flyvholm Distrikt. Det tomme Skib slyngedes helt op paa Stranden, og da jeg var der, maatte man gaa op i det ad Stiger, som skulde man op paa Taget af et treetages Hus. Det blev hugget op og bortført i Stumper og Stykker.

„Hinschenfelde“ blev, hvor det kom, Switzer sled med det, men det sank igen, hver Gang det blev rykket løs af Grunden. Saa sugede Sandet Skuden ned. Masterne stod længe, til de en Dag blev sprængt bort, og dets Saga for altid var ude.

Fra Fiskernes Liv og Færden.

Dog ikke alene de søfarende Skibe og deres Mandskab bygger Redningsvæsenet paa. Den store Fiskerbefolkning har sit farefulde Hverv paa samme Hav, hvor Skibene sejler. Der har Redningsvæsenet vanskelige Vilkaar, da Ulykkerne, hvor Fiskerbaaden gaar til, ofte sker saa pludseligt, at det er umuligt for Redningsbaaden at naa frem. Forhen var det mest Kastevinde, der kæntrede de smaa to og tre Mands Baade. Nu gaar Motorbaadene langt ud og naar derfor for sent hjem, naar Stormen kommer. Da kæmper man mod Havet, men som Regel klarer de gode Dæksbaade sig næsten lige saa godt som Redningsbaaden, naar Søen er haard. Fiskerbaadene har den værdifulde Motorkraft, og en Redningsbaad, der drives af Aarer, har stadig vanskeligt ved at forcere Brændingen i haardt Vejr. Senere har Vestkystfiskeriet forøget sig med Kutterflaaderne, der har Hjemsted i Esbjerg, Frederikshavn, Skagen, Hirtshals, Tyborøn og nu sidst Hvide Sande. To Redningsdampere staar til Hjælp for dem, og de har ydet et ofte storslaaet Arbejde i det allerværste Vejr.

Men alt dette hører de nye Tider til. Og dette System bygger paa Havne og det nyeste og stærkeste Materiel. Endnu er der mange Steder langs den jyske Kyst meget tilbage af det gammeldags Fiskeri, der kendetegnes med „en Mand og hans Baad“. Der er Redningsvæsenets Gerning vanskelig, naar det gælder at redde disse nødstedte Hjemmefiskere. Ved Harboøre, ved Dødens Kyst, druknede 1893 en eneste Dag 26 Fiskere. Fiskernes smaa aabne Baade var saa værgeløse den Gang overfor det mægtige Hav. Tiden er saa kostbar. Før Redningsbaaden kan komme til, er Ulykken sket.

Men ogsaa ny store Motorbaade, som Fiskerne, og saa her paa Jammerbugtens flade og besværlige Kyst, nu mest bruger, kan komme ud af det blinde Tilfælde. Nylig kæntrede en Baad i Løkken, i den allerinderste Brænding, ganske umotiveret syntes man. Der var Folk paa Stranden, kun faa Alen fra, hvor Ulykken skete. Alligevel druknede en af Fiskerne.

Mere tragisk forløb den landskendte Ulykke ved Blokhus 6. December 1922. Fire Fiskere kæntrede i

Brændingen, uden at nogen saa det, og de druknede alle. Medfølelsen med de efterladte var stor, og det gjorde det dybeste Indtryk i den lille By, at det stærke Hav pludselig rev saa mange bort.

Men ogsaa Redningsbaaden kan komme ud for det blinde Tilfælde, der dræber. En Søndag i Juni 1929, da Løkken Redningsbaad laa for Anker mellem Revlerne, ventende paa Fiskerbaadene, kæntrede den, og tre Mand druknede. Mange Tusind Sommergæster gik paa Stranden, og Ulykken vakte den største Opmærksomhed. Der rejstes senere et Mindesmærke over de tre Mænd ved Løkken Strandvej. Men Mindesmærket var tænkt med videre Sigte som et Minde for alle Vestkystens Sømand og Fiskere, der har sat Livet ind, som det ogsaa blev udtrykt i det Vers, der er hugget i Stenen.

Det lyser af Daad langs Danmarks Strand.

Thi rejste vi Sten i Klitens Sand,

Sømand til Ære og dem, der fo'r

I Brænding og Braac for en nødstedt Bror.

Der er ogsaa rejst et smukt Mindesmærke for Fiskerne ved Skagens Havn. Og det statelige Monument i Esbjerg maa nævnes. Her kunde være Anledning til at skildre Esbjerg Fiskerflaadens tapre og ofte saa ulige Kamp, naar den tager sin Dyst paa Dogger Banker, men det falder uderfor denne Artikels Rammer.

Livet ved Havet har sine vanskelige Vilkaar. Sejr og Nederlag skifter voldsommere end paa Landjorden. Den store menneskelige Sejr herude er den, at her er et Stykke Danmark vokset frem, der maa berede alle danske den dybeste Stolthed og Glæde. Det jyske Redningsvæsen, der nu er et samlet dansk, kan man sige, idet det omspænder næsten alle danske Kyster, begyndte under smaa Forhold, under Pres af en stærk og uegennyttig Mand, Sandflugtskommissær Claudi. Forlængst hviler han med Ære i sin Grav. Hans Arbejde er taget op af en Række af dygtige Mænd, det har mødt Forstaaelse hos det danske Folk, hos Staten. Men først og sidst har det Støtte af de tusinde tapre, der for en ringe Løn, der intet betyder i Forhold til Faren, har voget Livet utallige Gange. Naar den nødstedte skreg ude i Brændingen, har der aldrig været spurgt: Er du Ven eller Fjende? Er dit Liv mere værd end mit. De tapre Mænd slæber hver Gang Baaden ned, hvor Skummet pisker i den vilde Blæst. De bøjer deres Hoveder og lægger deres Liv i hans Haand, der raader for Himmel, Jord og Hav. Saa lyder det: I Guds Navn! Gaa paa! — — Ud paa de dybe Vande. Strømmen driver med dem, de vældige Bølger svinger Baaden op og ned som et Fnug. Brændingen skyller over dem, de kæmper i Timer, men de standser ikke, før Sejren følger dem hjem. Før de, som var i Fare, er reddede.

Det danske — det jyske Redningsvæsen er et Stykke af vor Kultur, ikke et af de ringeste. En Soldat sætter sit Liv ind for at forsvare sit eget Liv, for at redde sine Venner. En Redningsmand spørger ikke om et Navn. Ære være den, som sætter sit Liv ind for at redde de navnløse. Det er Kultur.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
by „VIKINGEN“ KBHVN.



Mine Tanker flakker som vilde, stormslagne Fugle tilbage over Tidens Hav (Poesi) og standser brat ved en Nytaarsaftensdag paa det gule Hav. Jeg sad i mine egne Tanker og fulgte med Øjne og Øren Jackson, der stod nede paa For-dækket og pakkede et eller andet ud, som han viste Jørgensen, Matrosen.



Løsevne Brudstykker af Samtalen førte Vinden hen til mig, og jeg opfattede dem saadan, at den udskarne Pibe, som Jackson viste Jørgensen, var en Nytaarsforøring til Jackson, som han havde modtaget med Posten i Singapore fra sin Kæreste hjemme i Maalov. — Jeg smilede erfarert og tænkte mit.



Det var jo dog Nytaarsaften i Aften, — selv under disse fremmede Forhold, og jeg havde længe gaaset og spekuleret paa, hvordan man kunde arrangere lidt Nytaarskylder. — saadan i Stil med Raadhuspladsen og Tivoli derhjemme. — „Øst, Vest — er allerbedst“, som Kipling siger. Paa saadanne Højtidsdage er vi dog allesammen først og fremmest store Børn.



Synet af Jacksons Pibe gav mig Idéen til en fornøjelig Nytaarspog. Jeg listede ned i hans Kåhøt og saa en flot Tobaksdaase staa paa Bordet. Antagelig en Gave fra Bedstemor og Tanten og fuld af Tobak. Jeg havde taget et Kræmmerhus Krudt med mig; det blandede jeg nu i Tobakken efter Princippet: 2 Dele Krudt, 3 Dele Tobak.



Jeg glædede mig som en Pave til at se Jackson tænde sig en Pibe efter Skafningen. — Og Folkenes Ansigter, — uhh! — Jeg havde været længe nok om Bord til at vide, at Sofolk sætter stor Pris paa en godmodig Spøg, — altsaa jeg glædede mig!



Saa kom Aftenen. Men her var den gode Jackson sandelig kommet mig i Forkøbet med Hensyn til Overraskelser. Han uddelte nemlig en lille Nytaarsgave til hver af Mandskabet lige efter Spisningen. Og — hvad der kom ganske bag paa undertegnede — han havde *osaa* en Present til mig, — den fremmede Fugl om Bord!



Og hvad der fik hele min fint beregnede Plan til at strandes: Min Present bestod af Piben og Tobakken med Krudtet i! Den havde jeg jo ikke regnet med i sin vildeste Fantasi. Jeg maatte altsaa have opfattet Samtalen paa Dækket fuldstændig forkert. — Tableau.



Nu kunde det jo selvfølgelig ikke falde mig ind at tænde mig en Pibe af Krudtobakken. — Sæt Piben gik i Smadder ved det! — Nej, det kunde jeg sandelig ikke være bekendt. Jackson kunde med god Grund blive rasende over, at jeg behandlede hans velmente Gave paa den Maner. — Nej, og atter Nej!



Altsaa maatte jeg tage mine medfødte diplomatiske Evner til Hjælp. Jeg spillede søsyg og elendig hele Aftenen for at retfærdiggøre, at jeg ikke dampede løs. Og i en sen Natteime forsvandt Tobakstødens Indhold i det gule Havs frædede Bolger. — Naa, saa meget kan en Gentleman jo nok ofre paa Venskabets Altar.

Skipperen paa „QUEEN MARY“

Novelle af PAUL ARTHUR

DISTANCEN mellem Grimsby og West Hartlepool er ikke større, end at ingen Kysttramp med en Smule Respekt for sig selv bruger mere end et Par Døgn eller tre for at gennemsejle den.

„Queen Mary“ var undervejs paa tiende Døgn —!

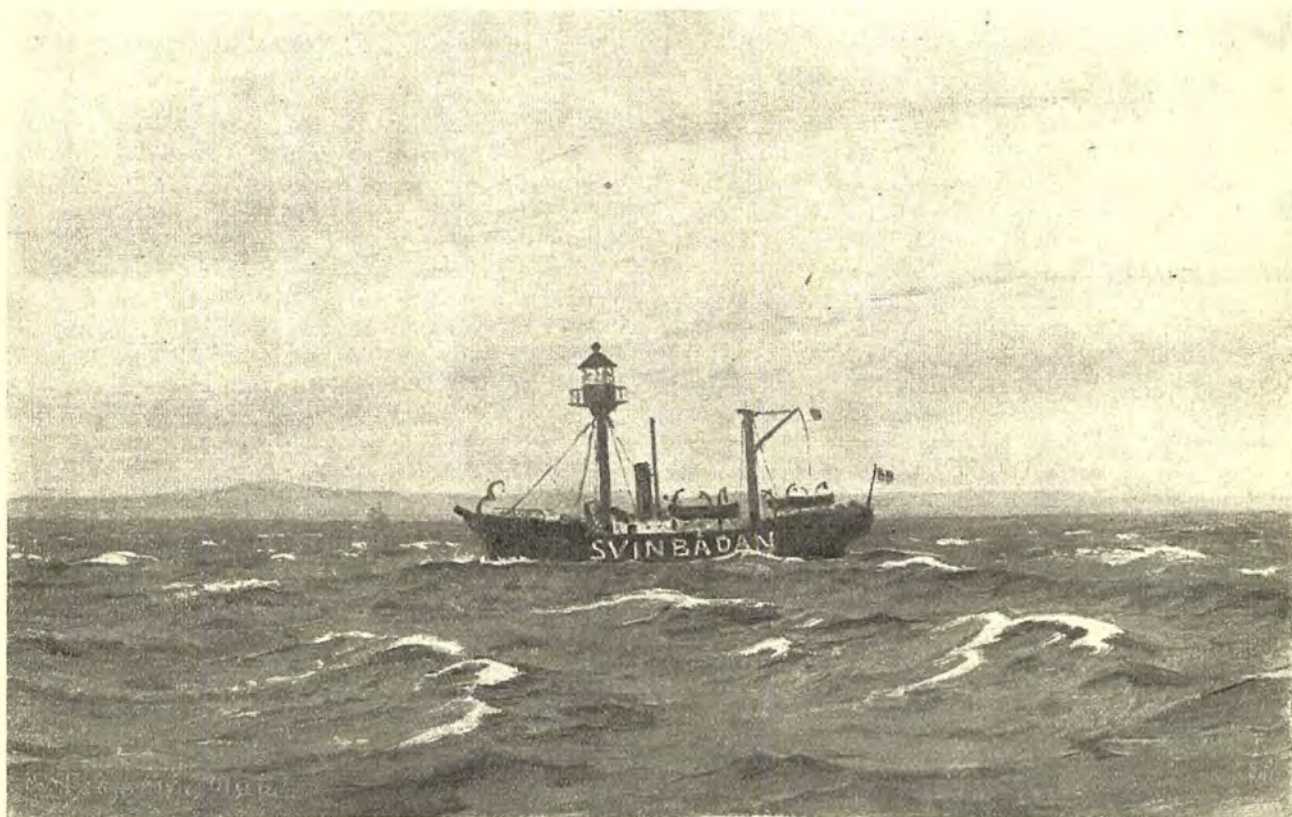
Gamle O'Neil der havde staaet paa Broen som Skipper ligefra den Dag, Glasgow Værftet satte den i Søen, var rasende. Han kendte ikke sin Skude mere. De var blevet gamle og vejrbitte sammen, han og „Mary“, — havde troligt slidt sig igennem i Magsvejr og Skidtvejr, og aldrig før havde nogen kunnet beskyldte nogen af dem for Upaalidelighed. De hørte sammen — „Queen Mary“ og O'Neil. Man kunde ikke forestille sig den gamle Skipper uden sit Skib — og ikke dette uden ham staaende paa Broen.

Nu havde Skibet altsaa været undervejs i snart 10 Døgn. En ond Aand havde besat O'Neil. — Styrmandene skælvede, og Maskinmesteren blev graahaaret af Sorg og Græmmelse.

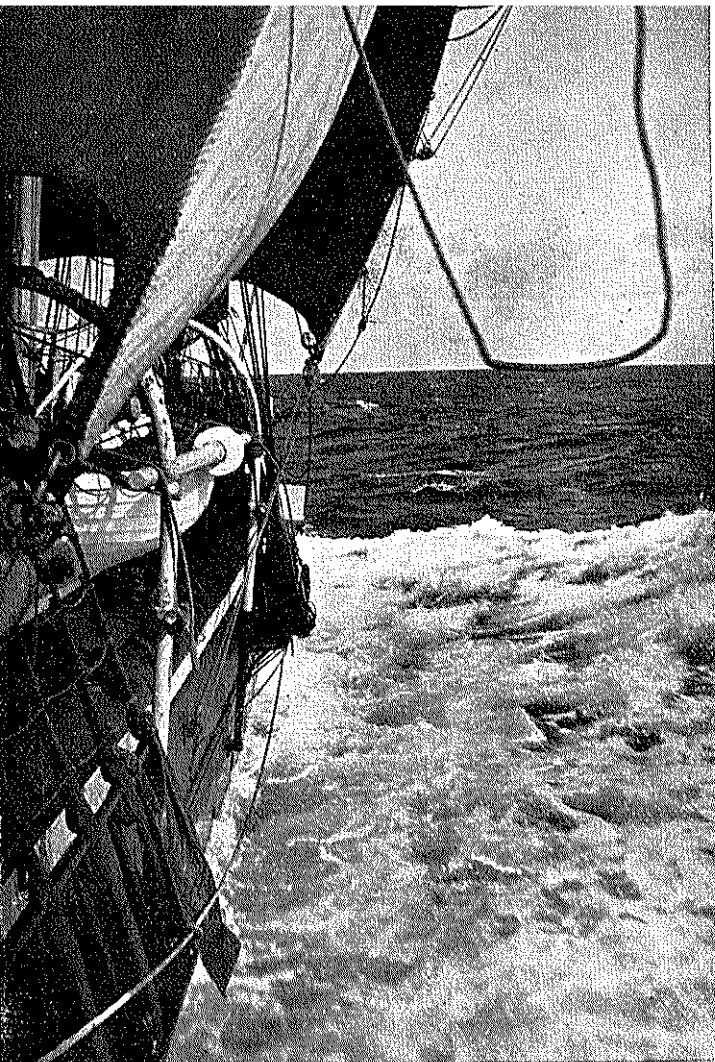
Den hæderkronede gamle Tramp havde faaet Aareforkalkning eller noget i den Retning. Hjertet var ikke godt mere, — det fungerede kun unødigt og med højst vilkaarlige Mellemrum.

Søen var urolig, men ikke saa haard, at den kunde lægge en *rask* „Mary“ Hindringer i Vejen, — i hvert Fald ikke, naar gamle O'Neil tørnede til. — Og den onde Aand, der var faret i Skipperen, blev Dag for Dag, Time for Time mere onskabsfuld. Den forgiftede hans Blod og gav hans haarde, blaagraa Øjne et edderspændt Udtryk.

„Som jeg siger Dem, Killmann,“ sagde han til Første-Styrmand, „hun sætter mig Fanden flaa, flække og sylte mig graa Haar i Hovedet. — Mig — graa Haar —! — Det er jo latterligt —!“ Han hvislede noget mellem Tænderne, der skulde forestille en sarkastisk Latter, og imens rev han sig arrigt i det stride Gedebukkeskæg — „og havde saa endda Himmel og Hav staaet i et —! Jeg siger Dem, Killmann, saa havde jeg tilgivet hende det. Fanden banke, krydre og stege mig om jeg ikke havde —! Men her gaar Tøsen uden videre hen og faar Hjerteklababbelse, som om hun skulde til Stævne-møde —!“



Naar den Søfarende efter Langvejsfærd nærmer sig Kullen og har denne Tværs, er han Sundet nær. Den første Hilsen i korte Blink faar han fra Svinbådans Fyrskib. En svensk Broderhilsen, der fortæller, at Hjemmet er nær. Snart passeres Kronborg, og et Par Timer senere dukker Byens Taarne op; og er det mod Aften, naar Solen gaar ned, da sender Klokkerne deres Velkomst ud til dig — Rejsen er endt. — Maleri af Benjamin Olsen.



Den gamle »Georg Stage« gør god Fart gennem Nordsøens Vande. Fot. Gudmund Jensen, Taastrup.

Killmann havde under hele Skipperens Tirade staaet ganske rolig uden at svare. Han mente, det var bedst at lade O'Neil rase og saa forresten lade som ingenting og ikke tage det alt for højtideligt. Men pludselig hvæsende O'Neil, der var blevet ildrød i Hovedet af Arrigskab, ham lige ind i Øret:

„Jamen, saa sig dog i alle onde skabede Djævels Navn noget, Mand —! Tyske Skvadderhovede —!“

Derefter vendte han sig paa Hælen og kantede sig ind i Bestiklugafet uden at afvente Killmanns Svar. Stemningen var ved at blive hyggelig om Bord. —

Killmann tog sin Vagt, og da den var forbi, varskoede han O'Neil, der sad inde i Bestiklugafet med en tømt Gin-Flaske foran sig: „Deres Vagt, Kaptajn —! Jeg tørner ind et Par Timer.“

Rorgængereren stod nervøs og rystende foran det lille Messingror. Hvert Øjeblik krævede al hans Opmærksomhed, og desuden kredsede gamle O'Neil, hvis Ansigtstudtryk var blevet endnu mere edderspændt, omkring ham med Mordlyst i Øjnene.

Hen under Aften kaldte Skipperen paa Killmann. Da denne kom til Syne over Lejteren, løftede O'Neil Haanden, pegede ligefrem efter og forsvandt uden at sige et Ord ind i Bestiklugafet, hvorfra en Dør førte ind til hans Kahyt.

Styrmanden studsede og traadte hen til Lønningen. Vejret var blæsende med smaa, krappe Søer, og Himlen var ikke overtrukket. — Hvis Killmann havde ventet at se den flyvende Hollænder eller noget andet mystisk, der kunde forklare

O'Neils underlige Adfærd, blev han skuffet. Hans Blik gled Horisonten rundt uden at opdage noget usædvanligt. Han rystede paa Hovedet, kontrollerede Kursen og vandrede et Par Gange frem og tilbage over Broen.

Pludselig standsede han og stirrede stift fremover. Han var blevet opmærksom paa en lille kulsort Sky, der var kommet til Syne i Horisonten, og nu syntes med rivende Hast at vokse sig større. Han greb Roret og sendte Matrosen efter Anden-Styrmand og Baadsen. — Rorgængereren, der ogsaa havde observeret den ildevarslenende Sky, sprang af Sted som en Kakerlak, og et Øjeblik efter stod Reiff, Anden-Styrmanden, paa Broen. Det varede lidt længere, inden den gamle Baadsmand var kommet luntende henne fra Bakken, men da de først havde set, hvad der var i Vente, var ingen af dem længe om at reagere. Baadsen syntes at vaagne op til nyt Liv. Da han havde faaet sine Ordre, hoppede han tilbage over Druknehullet som en gammel, fed Tudse.

„Den er ikke gunstig, Reiff,“ sagde Killmann. „Urværket dernede kan snart ikke gaa mere, og den gamle sidder nede paa Køjen og er blevet sindssyg —!“

Orkanen naaede „Queen Mary“ lige paa een Gang. Det blev pludselig bælgmørkt som en Tropenat. Luften var tyk. Saa kom der et voldsomt Vindstød, og Skibet løftede Snuden i Vejret og begravede den i en fossende, brølende Sø. Et gigantisk Lyn paa et Par Hundrede Millioner Volt, et rødt, gnistrende Legeme, forbandt et langt Øjeblik Himmel og Hav til eet.

Og et Tordenskrald fulgte efter. Nej — ikke et Tordenskrald, men et overnaturligt Brag, som om Himlen faldt ned paa Jorden. — Et Minut omtrent varede det. Et frygteligt Minut, hvor Menneskene paa Skibet vendte det hvide ud af Øjnene, og hvor Rotterne nede i Lasten trykkede sig mod Jernet i navnløs Angst. Saa begravedes Hækken og hele Agterpartiet i en Syndflod af hvidgrønt, skummende og brølende Vand.

Killmann, der klamrede sig fast til et Hjørne oppe paa Broen, saa med stigende Ængstelse, hvorledes „Queen Mary“s Skrog ligesom vaandede sig under det uhyre Pres af Vandmasserne, og hvor uendelig længe det varede, inden den atter fik Forenden i Vandskorpen. Endelig begyndte Vandet at strømme ned langs og Dækket var et Øjeblik et Hav i Havet.

Nede i de oliesværtede Maskinrum, hvor den gamle skotske Maskinmester kæmpede sin egen Kamp for at holde den genstridige Maskine i Gang, klingede Telegrafene: — Fuld Kraft! — Fuld Kraft! — Men hvor meget saa end Mester bandede og svor, saa vilde Maskinen ikke gaa paa fuld Kraft, eller rettere han turde overhovedet ikke presse den. Kunde den bare lige holdes i Gang, vilde det være store Sager. Han gav den en lille Tand endnu, og det hjalp Killmann og Rorgængereren med at rette Skibet op mod Søen. Stormen steg imens fra en enstonig trist Melodi til en brølende, overnaturlig Orgelsymfoni. Søerne voksede til gigantiske Rovdyr. Himmel og Hav stod i et —!

Reiff, der havde været en Tur nede for at høre til Maskinen, kæmpede sig frem til Første Styrmands Hjørne, idet han klamrede sig fast til Lønningen og alt opstaaende Gods.

„Inden der er gaaet en halv Time, strejker Symaskinen dernede!“ brølede han ind i Øret paa Killmann. Denne blev bleg bag sin brune Hud. „Blev 3-Lugen lavet ordentligt i Stand i Grimsby?“ brølede han tilbage efter at have tænkt sig lidt om.

Reiff nikkede til Svar, men nærmede saa igen sin Mund til Killmanns Øre: „Men 2-Lugen holder ikke til saadan en Øretæve til, som den fik før. Den er raadden flere Steder.

Men den gamle mente jo, at det sagten kunde holde denne Rejse.“ — Han havde skreget sig hæs mod den hvinende Orkan og trak sig lidt tilbage med Rorgængerens, der nu havde surret sig fast.

„Reiff!“ brølede Killmann, idet han fulgte efter. „Hvor meget Reservekæde fik vi i Hartlepool sidst?“

„100 Fod“, kom Svaret tilbage. Men vi har lige saa meget i gamle Stumper, som maaske kan lappes sammen!“ — Ordene naaede Killmann som en uendelig fjern og usammenhængende Lyd, skønt de var skreget ud af en Mands fulde Kraft paa et Skridts Afstand.

Da der var gaaet en halv Time, flød „Queen Mary“ endnu, hvilket var ikke mindre end et Mirakel. Maskinen hakkede endnu stødvis, hvilket Mester havde haabet, men ikke turdet regne med.

Og Killmann havde haft Ret, da han fortalte, at gamle O'Neil var blevet sindssyg. Tre Gange havde han som Svar hørt et Glas splintres paa Dørens indvendige Side.

Killmann havde overtaget hans Tørn deroppe paa Broen, og alle Mand var forberedt paa det værste. — Og saa skete det, som Killmann troede var Begyndelsen til Enden. Reiff kom krybende og fortalte, at Barometret stadig faldt stærkt. Straks efter døde Maskinens uregelmæssige Stempelslag helt hen. — Det var, som blev der stille i al Larmen, da den uundværlige Lyd ophørte. — Og en Søj, der var store Bro'r til den første Vandflod, løftede sig op i Hushøjde og kastede sig ind over Skibet med et tordnende Brag. Dens hvide Kam sprøjtede mod de to Styrmand og slyngede dem hen mod Bestiklugafet, der frelste dem fra at blive skyllet over Bord. Men Killmann kunde ikke rejse sig igen, han havde brækket

det ene Ben. Reiff løftede ham op og bar ham ind i Bestiklugafet, hvor han lagde ham paa Briksen.

„Vi maa hellere forsøge at kaste Anker“, stønnede Killmann, „maaske vil vi kunne ride den af —“

„Det vil ingen Nytte være til“, protesterede Reiff. „Kæden springer som Sytraad, hvis den i det hele taget naar Bund!“

„Vil De da have, at vi skal gaa til Bunds!“ raabte Killmann. „Kast Anker øjeblikkelig!“

Reiff forsvandt pligtskyldigst og hovedrystende, men kom straks efter kravlende saa hurtigt, Skibets vanvittige Dans tillod ham det: „Killmann! 2-Lugen er slaaet ind!“

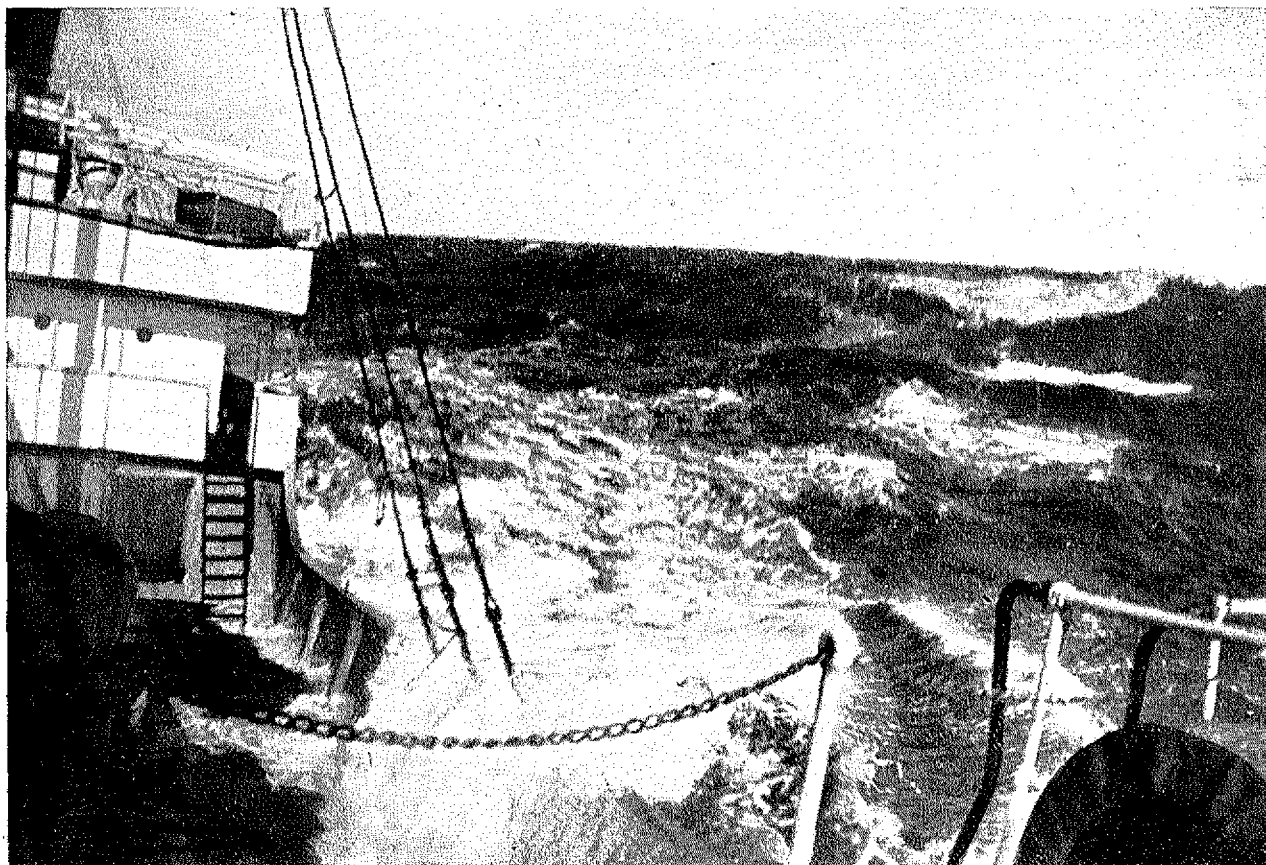
Han var borte igen med det samme, og Rorgængerens kunde se ham kæmpe sig frem over Druknehullet og sætte Folkene, der nu var med paa den værste, til at kaste Anker.

Et kort Øjeblik red „Queen Mary“ paa den svære Jernkæde. Netop som den sprang med et Ryk — som en Sytraad — kom gamle O'Neil vaklende op ad Lejteren fra sit Kammer. Han gik gennem Bestiklugafet uden at værdige den tilskadekomne Første-Styrmand et Blik. Ude paa Broen blev han staaende lidt ved Maskintelegrafens og stirrede fremover med et sløvt og ligegyldigt Udtryk, mens Orkanen rev og sled i hans Haar og Skæg. Saa med et var det, som om han undergik en sælsom Forvandling. Han blev til en frisk og spændig Yngling paa 20 — og der kom et staalhaardt Glimt i hans Øjne.

I nogle faa Spring, som ønsede han slet ikke den tudende Orkan, satte han ned i Maskinrummet.

„McKeith!“ brølede han, „se dog i alle vederstyggelige Djævlens Navn at faa den Rok igang!“

Maskinmesteren kom kravlende, svedende og oliesværtet:



S/S »Jenny« af Esbjerg i den spanske Sø i Januar Maaned.

„Umuligt Kaptajn!“ stønnede han udmattet. „Den er færdig!“

„Sludder og Vrøvl,“ larmede O'Neil videre. „Den skal igang! Har De forstaaet? Ellers naar vi aldrig Havn mere!“

Han sprang videre til Kokken, Hovmesteren, Drengen og alt hvad Dækket kunde undvære af Mandskab, og til dem alle raabte han: „Til Maskinen! Øjeblikkelig! Og sig til ham, at den skal være i Gang, inden der er gaaet 10 Minutter, ellers skal jeg!“ Her bandede O'Neil, saa der stod Svovldampe omkring ham, og paa samme Maade satte han Liv i det tiloversblevne Mandskab, der var ved at prøve paa at lappe sammen paa den knuste Luge.

Saa var han tilbage paa Broen, greb Roret og vendte „Queen Mary“. Det var en Bedrift, man ikke havde set Mage til. Manøvren kunde have kændret Skibet, men O'Neil klarede den. Det kostede ham en Matros og Baadsmændene, og gennem den knuste Luge strømmede Søen ind og truede med at fylde Lastrummene.

Nu laa den gamle Tramp der og duvede faretruende. En Gang imellem stak den hele Bakken ind i en Sø og gemte hele sit gamle rystende Skrog deri, som om den havde Lyst til at blive der for bestandig. Men det var en *Sømand*, der stod til Rors, og „Queen Mary“ maatte lystre, rette sig op og holde sig flydende.

Situationen var dog faktisk haabløs, saa længe Skibet laa der med standsede Maskiner. Stormen var stilnet noget af, men Søen var stadig som en Heksekedel. Kunde Maskinen blot komme til at gaa, til Søen blev lidt roligere, havde „Queen Mary“ en Chance for endnu en Gang at komme i Havn.

Da Folkene havde arbejdet som Djævl i en Time, var det lykkedes dem at faa en Presenning spændt ud over 2-Lugen. Den var blevet saa nogenlunde tæt. Og næsten samtidig skete Mirakel Nummer to. Maskinen begyndte med en hjerteskerende, ynkelig Støn og Piben at arbejde. Den gik om muligt endnu mere uregelmæssigt end før, hakkede og skramlede i alle sine opslidte Lejer. Men den gik! Og „Queen Mary“ duvede langsomt af Sted næsten uden at tage Vand.

Natten slæbte sig af Sted. Den var et Mareridt. Hvert Øjeblik skejede Maskinen ud, og tilsidst svor McKeith, at ingen jordisk Magt kunde faa den i Gang igen. Men da var det blevet Morgen, og Søen var næsten rolig. „Queen Mary“ skulde kunne klare sig uden Maskine. Men da opdagede O'Neil, at den var sprunget læk og langsomt var i Færd med at synke. Han hejste Nødsignal og satte alt Mandskab til Pumperne. De holdt den gaaende i tre Timer, der forekom dem alle som en Evighed.

Saa kom Frelsen i Form af en stor Tramp, der lagde bi to Skibslængder fra den. O'Neil sendte hele Mandskabet i Baadene og kommanderede dem til at ro væk. Reiff kravlede i den sidste Baad med Killmann hængende paa sin Ryg og holdt Baaden fast ved det synkende Skib, mens han ventede paa O'Neil.

„Hvad venter De paa?“ raabte denne oppe fra Broen. „Afsted med Dem! Jeg følger efter i Jollen.“

„Det kan De ikke alene, Skipper!“ raabte Reiff tilbage. „Kom nu med os, her er god Plads!“

„Forstaaer De ikke en Ordre, Mand! Ro væk!“

Reiff stødte unødigt fra, tog selv en Aare og kæmpede sig sammen med de andre over til det fremmede Skib, der ventede paa dem. Derovre laante han en Kikkert og holdt Øje med O'Neil. Men denne gjorde ikke Mine til at ville følge efter. Reiff saa ham hale Leiteren indenbords, frigøre Jollen og lade den drive bort og derefter gaa op paa Broen og surre sig selv fast til Roret.

„Det ser ud til, at han har i Sinde at gaa ned med

Skibet!“ sagde Reiff til den fremmede Kaptajn, der ogsaa havde fulgt O'Neil i Kikkert.

„En gammel Særling,“ nikkede Kaptajnen. „Det er han forøvrigt ikke den første, der har gjort.“

„Jamen vil De da ikke sende en Baad over og hente ham?“ spurgte Reiff forskrækket over, at den anden vilde staa uvirksom og se paa, at O'Neil gik ned.

Den anden rystede paa Hovedet: „Hvad kan det nytte,“ sagde han. „Den gamle derovre vilde sandsynligvis forhindre mine Folk i at komme om Bord. Og Mands Vilje — Mands Lov. Desuden kan jeg ikke forsvare at lade nogen gaa om Bord i Skibet. Det ser ud til at kunne synke hvert Øjeblik.“

Reiff maatte uvilkaarligt give ham Ret. Der var intet at stille op. Hvis ikke O'Neil frivilligt vilde gaa fra Borde, mens det var Tid, var der ingen, der kunde forhindre ham i at søge Tilintetgørelsen sammen med sit Skib. Og i Kikkerten kunde de se ham staa fastsurret til Roret, tilsyneladende blot ventende paa det, der vilde komme, uden at lade sig anfægte at det fremmede Skib, der stadig laa og ventede for det Tilfælde, at han skulde komme paa andre Tanker.

Han stod ganske stille og stirrede fremover, mens Vinden legede med hans lange Haar og Skæg. Reiff saa et Øjeblik efter Forenden synke ned under Vandskorpen, og da der var gaaet nogle faa Minutter, løftede Agterenden sig i Vejret, og hele „Queen Mary“ forsvandt for hans Øjne i en kogende, sydende Malstrøm. Gamle O'Neil fulgte hende i Dybet. Og det var maaske det bedste saaledes, thi hvad vilde han vel have været uden sin elskede „Queen Mary“.

Paul Arthur.



„Hertuginde“s Gallionsfigur
med 18 miles Fart gennem »de brølende fyrre«.
Fot. A. Petersen, København.



Redaktionen af „Vikingen“ har elskværdigt atter i Aar givet os en Lejlighed til at sende en Hilsen til de danske Søfarende, og det er med Glæde, vi benytter os af den givne Anledning.

Uden at komme ind paa politiske eller handelstekniske Spørgsmaal synes det, som om Skibsfarten i det forløbne Aar har haft endog særdeles gode Kaar at arbejde under, og de Søfarende, der gennem mange Aar har maattet resignere og væbne sig med Taalmodighed, naar Taleren var om paakrævede Forbedringer i deres Kaar, ser nu med Optimisme fremad til det nye Aar.

Maatte vi da som en Nytaarshilsen udtale Ønsket om, at Skibsfarterhvervet maa fortsætte Opgangen, og at Søens Mænd ogsaa maa faa nogle af deres Ønsker imødekommet.

Radiotelegrafistforeningen
af 1917.

J. Haas
Sektretær.



De traditionelle, men dog ikke af den Grund mindre hjertelige Ønsker om en Glædelig Jul og et godt Nytaar til de Søfarende vil jeg ledsage med Ønsket om, at 1937's store Fortjenester til dansk Skibsfart i 1938 vil give sig Udtryk i de stærkt ønskede og stærkt tiltrængte Forbedringer af de Søfarendes Kaar, og at Skibsfartens Indtjeningssevne fremdeles maa blive saaledes, at ogsaa Erhvervets farende Udøvere, maa kunne erholde og fastholde gode Arbejdsvilkaar.

W. Nielsen

Sømændenes Forbund i Danmark



Det synes, som vi for Tiden igen er undervejs imod Uro. — Det bryder og gærer paa alle Kanter. — Under disse Forhold er det af dobbelt Betydning, at de, der har fælles Interesser, enes i Varetagelse af disse. Havet er en Verden for sig. Arbejdet paa Søen er det vore Organisations Opgave at faa indrettet, saa der bliver til at være for dem, der skal færdes der. — Maatte det i den kommende Tid lykkes os at naa endnu et Skridt frem mod dette Maal.

M. England

Søfartens Mænd
hilser hinanden

Glædeligt
Nytaar!



I Anledning af Aarsskiftet sendes en Hilsen til vore Søfarende fjern og nær. — Samtidig bringes en Tak for alt godt Samarbejde i Aaret, der svandt, og sidst, men ikke mindst et Ønske om, at vi ved fælles Hjælp samt gensidig Respekt og Forstaaelse maa komme det Maal nærmere, hvormed vi dog alle — trods alt — er enige, nemlig: En lykkelig Trivsel og Udvikling af vor Skibsfart.

Havansen



En Hilsen til alle Søfarende i danske Skibe, spredt, som de er, over hele Kloden, med Ønsket om en god Jul og et godt Nytaar.

Paa denne Aarstid er Sømandens Gerning særlig streng og farefuld. Gid det danske Folk fuldt ud maatte forstaa og værdsætte den Indsats, som den danske Sømandsstand gør til Gavn for det danske Samfund og til Ære for vort Land.

H. P. Hago Iberg.

H. P. Hago Iberg



Fra et Aar, hvor Kaarene for de Søfarende var lysnet, gaar vi ind i et nyt Aar, hvis Muligheder synes dunkle og ængstende. — Glædeligt Nytaar!

Pachobaisen



Ved Aarets Slutning vender vi Blikket tilbage og prøver at gøre Aarets Regnskab op. Vi takker vore Venner og Medarbejdere for det gamle Aar og sender alle gode Ønsker for det nye Aar.

Vi er saa heldige at kunne konstatere, at Aaret 1937 blev et godt Aar for dansk Skibsfart, og jeg kan kun ønske for de danske Søfarende, at 1938 maa blive et lige saa godt Aar, og at disse gode Aar for dansk Skibsfart ogsaa maa blive føleligt for den Del af dansk Skibsfarts Udøvere, der har det haardeste Job, nemlig de, der udøver deres Gerning derude paa Havene — de danske Søfarende.

Med Ønsket om en saa glædelig og fredfyldt Jul som muligt, naar Julen skal fejres om Bord — ude paa Havet, eller i fremmede Havne — og de bedste Ønsker om et godt og fremadbringende Nytaar.

Th. Thomsen



Idet jeg sender mine bedste Nytaarshilsener til alle vore Medlemmer, er mit Ønske for det kommende Aar, at Beskæftigelsen indenfor Skibsfarten fortsat maa være lige saa god som i Aaret, der svandt, og at vore Medlemmers økonomiske og sociale Standard maa komme op i det Plan, hvor de retteligt hører hjemme.

Villy. Basmussen



Hvis jeg skulde ønske noget her ved Nytaarsskiftet, var det, at vi fik løst Arbejdstidsspørgsmaalet for vore Medlemmer, saaledes at Søfyrbødernes, der maa udføre deres haarde Arbejde, faar de Arbejdsvilkaar, Tidens Fremskridt peger hen imod.

G. Rasmussen

NY NYTAARSHILSEN

FI



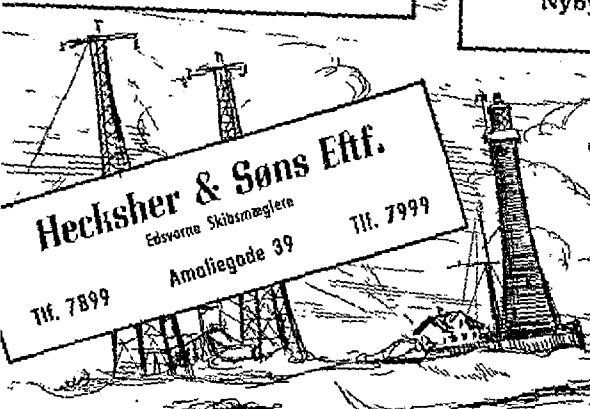
Det Forenede Dampskibsselskab A/s

Københavns
Havnevæsen

Adolin & Holmblad
Aktieselskab
Fabrik for Skibsfarver

Frederikssund Skibsværft
Nybygning af Fiskefartøjer

Dampskibsselskabet **TORM**



Hecksher & Søn Eftf.
Eidsvarne Skibsmægler
Amaliegade 39 Tlf. 7999

ODENSE STAALSKIBSVÆRFT
ved A. P. Møller

Rejs altid med
Øresunds

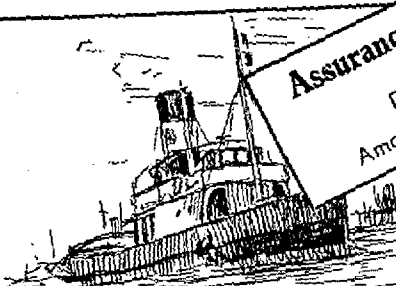
Rederiet Holm & Wonsild
Partners: Skibsreder H. A. Hansen
edsv. Skibsmægler V. Th. Sass

Aage Voll
Rederi og Befragtning

Forsikrings-Aktieselskabet
DANSKE LLOYD

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

Ulykkesforsikringsforbunde
for
dansk Søfart og Fiskeri



Pensionsforsikringsanstalten A/s
Vestre Boulevard 38 Tlf. Central 7809

Helgolands
C. F. F.
Sundkrogsgade

Bech Prisme Kikkerter

Glæd Deres Hjem med
en Gave pr. Radio!

Gave Telegram A/s

Einar Møller & Co.
Frilagerbygningen
Amaliegade Tlf. Palæ 1262

Eriks
Skib
København

PRIOR BRAND

Colding & Co. - Tlf. 10.029

Østboenholms Dampskibsselskab

Direkte Forbindelse til Hasle - Allinge -
Sandvig - Gudhjem - Svaneke - Nekse
C. 5252 - C. 10053

C. F. Schli
Teknisk Maskinhdl. Fabr. af
Central 263 - P. Skramsgade
Etableret 18

TIL SØENS FOLK

Københavns
Frihavns-Aktieselskab

Det Østasiatiske Kompagni A/s

Københavns Løds kontor

Københavns
Bunkerkul Depot A/s

Dampskibsselskabet
VENDILA

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

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

Dampskibsselskabet
København **DANIA**

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

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

Dampskibsselskabet paa Bornholm
af 1866
Tordenskjoldsgade 34
Telefoner: Central 1865 og 11.665

Theo. Koch & Co.

Københavns Stevedøre Kompagni
(Københavns Løgter Interessent Selskab)
Niels Juelsgade 8. Telf: Central 3491

A/s J. FREYTAG
Yachtsejl
Nyhavn 53 — Telf. Palæ 3943 — København

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

Christiansen
Monteringen DANA
Strand 44 Tlf. Byen 7460

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

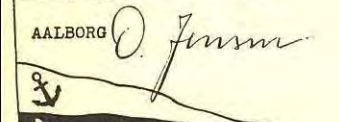
Motorfabrikken DAN A/s
Bragesgade 10. Telefon: Central 8006.

Landets Sejlsportsklubber

NYTAARS



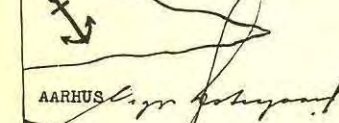
AALBORG *O. Jensen*



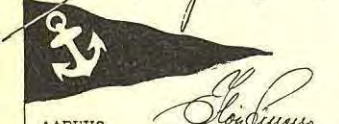
AARHUS *Westenholz*



AARHUS *Lars Johansen*

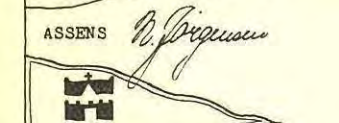


AARHUS *Stig Jensen*

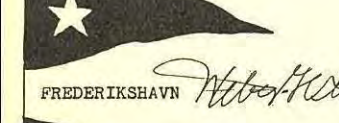
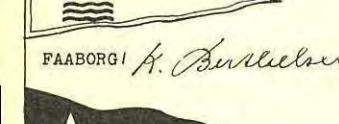


AS

ASSENS *P. Jørgensen*



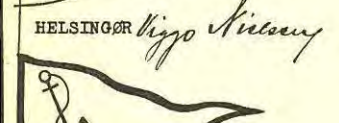
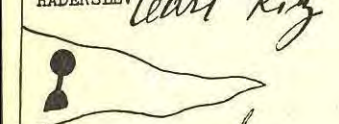
FAABORG *K. Svendsen*



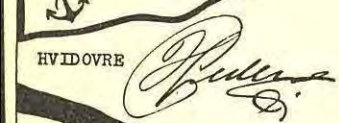
FREDERIKSHAVN *Albert Hansen*



HADERSLEV *Carl Ritz*



HELSINGØR *Vigo Nielsen*



HVIDOVRE *Pedersen*



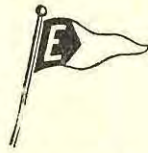
KORSØR *Lindemann*



Sejlsæsonen 1937 vil blive mindet i mange Aar, dels for det smukke Vejrs Skyld, dels for den velykkede Fællestur til Sønderjylland, som fandt saa god Tilslutning baade fra Jylland og Øerne.

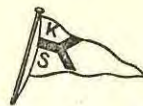
Til Sommer haaber jeg, vi alle mødes til Sejlerstævnet ved Nyborg i Anledning af Dansk Sejlerdags 25-Aars Jubilæum. Det bliver 1938's store Sejler-Begivenhed. Godt Nytaar og paa Gensyn!

Niels Jensen
Niels Jensen



De bedste Ønsker for den danske Sejl-sport i det kommende Aar.
Sejlforeningen „Enighed“.

Saakan Nielsen



En Nytaarshilsen sender jeg gerne med „Vikingen“ til alle Sejlerkammerater over hele Landet, med de bedste Ønsker om Held, Lykke og Fremgang for Sejlklubberne i det kommende Aar.

Med Sejlerhilsen

Jakob Brast



Mit Nytaarsønske for den danske Sejl-sport er, at den stigende Interesse og voksende Samhørighed, der i det forløbne Aar har gjort sig saa tydeligt gældende, maa fortsætte til Gavn for en Sport, der er sund og selvfølgelig for det danske Folk.

Med Sejlerhilsen for det nye Aar.

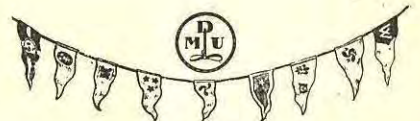
Pegs Riber



Sejlklubben „Sundet“ ønsker Landets Sejlere glædeligt Nytaar.

Fremgang og frisk Vind i det kommende Aar.

Carl Olsen



Dansk Motorbaads-Union ønsker alle Motorbaadsklubber et godt Nytaar.

Gid Aaret 1938 maa bringe øget Fremgang for al Søsport, der ved at føre sine Udøvere ud i den friske Søluft giver dem Sundhed og Styrke paa Legeme og i Sind. Den, der vælger en Søsport som sin Sportsgren og dermed følger den ældgamle danske Dragelse mod Søen, vil aldrig fortryde det.

Haldan Bayford

sender hinanden en Sejlerhilsen...

Fra Sund og Bælt, fra alle Kanter af Landet lyder Tilslutningen til Sejlsportsklubbernes Fælleshilsen som Udtryk for Sejlsportens Styrke i Sammenholdet og Kammeratskabet.



Hellerup Sejlklub



Naar vi i Hellerup ser de Havnearbejder, der udføres baade Nord og Syd for os, er det med Glæde. Vi ser heri Bevis for, at det omsider ved ihærdigt Arbejde er lykkedes at interessere Myndighederne for Sejlsportens Kaar, og vi lykønsker vore Nabo-Klubber til dette Resultat.

Naar jeg derfor paa Hellerup Sejlklubs Vegne bringer alle Danske Sejlere de bedste Nytaarsønsker, vil jeg hertil knytte en særlig Hilsen til de Sejlere, der til Foraaret skal tage disse Havne i Besiddelse.

Velkommen herud til det aabne Farvand med Ønsket om godt Samarbejde og god Sport i det kommende Aar."

H. Schmidt



ØRESUNDS SEJLKLUB
"FREM"

Med Ønsket om et glædeligt Nytaar til Sejlerne vil jeg udtale Haabet om, at vor Sport maa finde en god Basis for videre Udvikling i det kommende Aar.

Berg Jørgensen

Alt for mange Mennesker aner ikke den Sundhed og Glæde, man finder i Sejlsporten. Byt Automobilten med en Baad. Da hviler Deres Nerver, og Lungerne er fri for Landevejens Støv.

Nytaars-Hilsen fra Sundby Sejl-Forning.

H. H. Henriksen



I det Aar, som nu er gaaet, er Sejlsporten i København naaet et stort Skridt frem paa Vejen mod et Maal, som længe syntes uopnaaeligt — den nye Lystbaadehavn er en Kendsgerning.

Det er Sammenholdet og det gode Kammeratskab, som har baaret Sagen frem. Maatte ogsaa i de Aar, som kommer, Sammenholdet staa sin Prøve, kan man ved Aarsskiftet ikke ønske noget bedre for dem, som fremdeles virker for de fælles Maal.

Henrik Thorsen

H. J. Petersen MIDDELFART



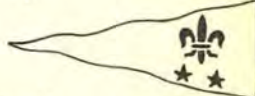
Alb. Sørensen NAKSKOV



J. M. Holten NÆSTVED



Willy Jensen ODENSE



Willy Jensen ODENSE



P. Daniel PRESTØ



E. de Jure RANDERS



J. Sørensen ROSKILDE



H. M. Hansen SKOVSHOVED



Eigil Hansen STEGE



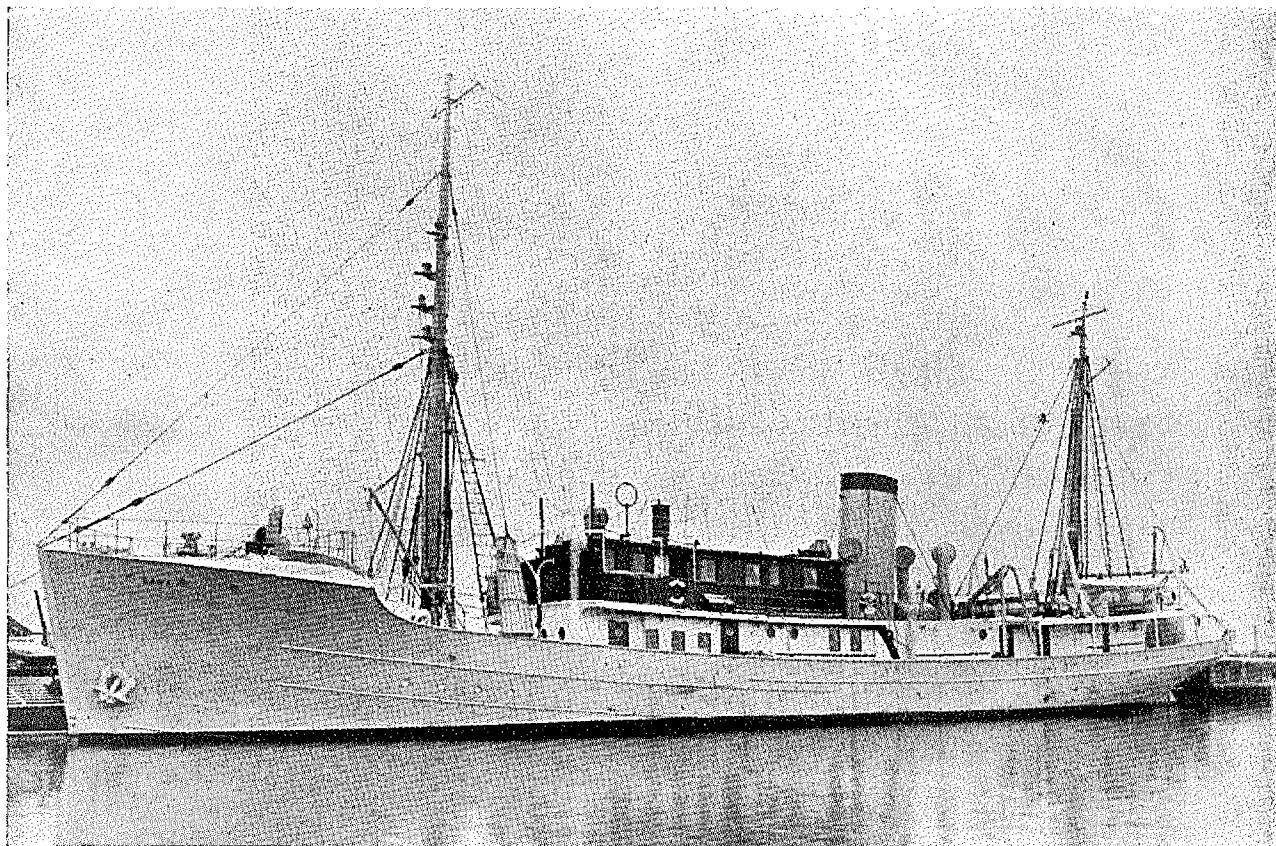
Alb. Linding STRUER



Alb. Sørensen SVENDBORG



P. Hill SØNDERRØD



Det nye Havundersøgelsesskib

Dansk Havforskning har nu atter faaet sit Skib, efter at det berømte „Dana“ i 1935 blev sejlet i Sænk i Nordsøen af en tysk Trawler.

„Det nye „Dana“ har Landbrugsministeriet ladet bygge paa Frederikshavn Skibsværft, idet Bevillingsmyndighederne straks efter Tabet af det gamle „Dana“ stillede en Million til Disposition paa den Betingelse, at det nye Havundersøgelsesskib tillige skulde gøre anden Tjeneste. Først tænkte man at anvende det til Fiskeriinspektion, men nu er det besluttet at benytte det som Redningskib paa Vestkysten.

Det er Overskibsingeniør Aage H. Larsen i Søfartsministeriet, der har udarbejdet Planerne til „Dana“. „Dana“s Maal er 45×8,5×4,5, hvilket er betydeligt større end det gamle „Dana“.

Paa Skibets Kommandobro er der lukket Styrehus, Bestiklukaf, Kaptajnens Kahyt og Radiostation.

I det store Dækshus findes 3 Laboratorier, Kabyds, Salon for Videnskabsmænd og Messe for Officerer. Officerernes Ka-

»DANA«

hytter findes agterude under Dækket. Videnskabsmændenes midtskibs. Besætningen har Messe og Kamre forude.

Skibet har dobbelt Bund og et særligt Tanksystem, saa det kan medtage Olie til 2 Maaneders uafbrudt Sejlads.

Hoveddieselmotoren er en 700 H.K. Frich, der kan give Skibet en Fart af 11—12 Knob, og som under særlige Forhold kan dirigeres direkte fra Broen. Af Hensyn til Havundersøgelsesarbejdet er der i Akselledningen indrettet en særlig Kobling, saa Skibet ved Hjælp af dieselektrisk Drift kan holdes paa langsom Gang.

Den samlede Besætning paa Togterne vil komme til at bestaa af 20 Mand foruden 6 Videnskabsmænd. Føreren bliver Kaptajn K. A. Larsen, der sidst har ført Redningsdamperen „Vestkysten“, og Maskinmester bliver B. Brandrup.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragting, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

GÖTA



Baadmotorer
2½—7 H.K.
fra Kr. 357.00
incl. Tilbehør

ARCHIMEDES



Paa-hængs-
motorer
2-20 H.K.

Eneforhandler:
SVENSK
MOTOR A/S
Havnegade 41
Telf. Centr. 7024

LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raaoilie- & Dieselmotorer

Vore gamle Sømandssange

Af Broby Johansen

Forfatteren Broby Johansen, som har samlet Viserne til den Sømandssangbog, der andetsteds i Bladet anmeldes, fortæller om sin Indsamling af de gamle Sange. Hr. Broby Johansen vil i VIKINGEN's kommende Hæfter offentliggøre forskellige Viser og Melodier til Supplering af det udgivne Udvalg.

DET ER almindelig kendt, at der i gamle Dage blev sunget meget paa Sejlskibene. Før man havde Radio og Grammofon, maatte man selv sørge for Underholdningen paa de maanedlange Farter paa Søen, og moderne Schlagerkomponister har ikke sjældent grebet tilbage til Sømandssangene efter Motiver og Melodier til deres Revysange. Da jeg for et Par Aar siden prøvede at faa fat i nogle af de originale, gamle Sømandssange, viste det sig, at ingen havde fundet det Uma-gen værd at samle dem. Intet af de Biblioteker og Arkiver, man skulde vente at finde dem paa, havde noget videre af den Art. En i det forløbne Aar foretaget Indsamling har nu bragt et meget stort Materiale for Dagen, som samlet er overgivet til Folkemindesamlingen, og hvoraf et Udvalg er udkommet i Bogform.

De lettest-tilgængelige var de, som allerede forelaa trykt i Skillingstryk-kene. Indsamlingen har vist, at de virkelig i vid Udstrækning er blevet sunget af Søfolkene. De fleste af dem er lavet af professionelle Visemagere. Nogle af dem har ligefrem Forfatternavn; men det er i og for sig ikke troligt, at Peter Baadsmand og Letmatros Erik Nielsen er mere autentiske end den Vise, der tillægges Nyboderhelten „gamle Ole Skeje fra Rævegade“. En af dem forsøger at forøge Troværdigheden ved ogsaa at anføre Forfatterens Alder. Det er den om „Den tro Pige, der reddede sin Kæreste, Sømanden, Af Vilhelm Olsen, 15 Aar.“

Ellers kan det ikke siges, at Skillingsviserne er Bernesange. De handler

om „Ole Begtamps uheldige Landgang paa Toldbodtrappen, hvor alle hans forhenværende og baghenværende Kærester var opsejlede“, og om „En Sømands ulykkelige Skæbne, hvorledes han blev forslaaet af sin Kurs, og han til sidst i skrækkelig Nød blev slagtet og fortæret af sine Kammerater den 28. Januar 1878“, eller „Visen om Matrosen, der gik i



Land hos en Justitsraad paa Købmagergade og blot ved en lille Lyd drev et helt Selskab paa Flugt“, for ikke at tale om „Matrosens Æventyr i Gothersgade, da han ved Vagtparaden prajede en Sejler med god Rejsning og lagde sig paa Siden af hende ud til Kattegade i Nyboder, hvor han entrede Briggen Marie.“

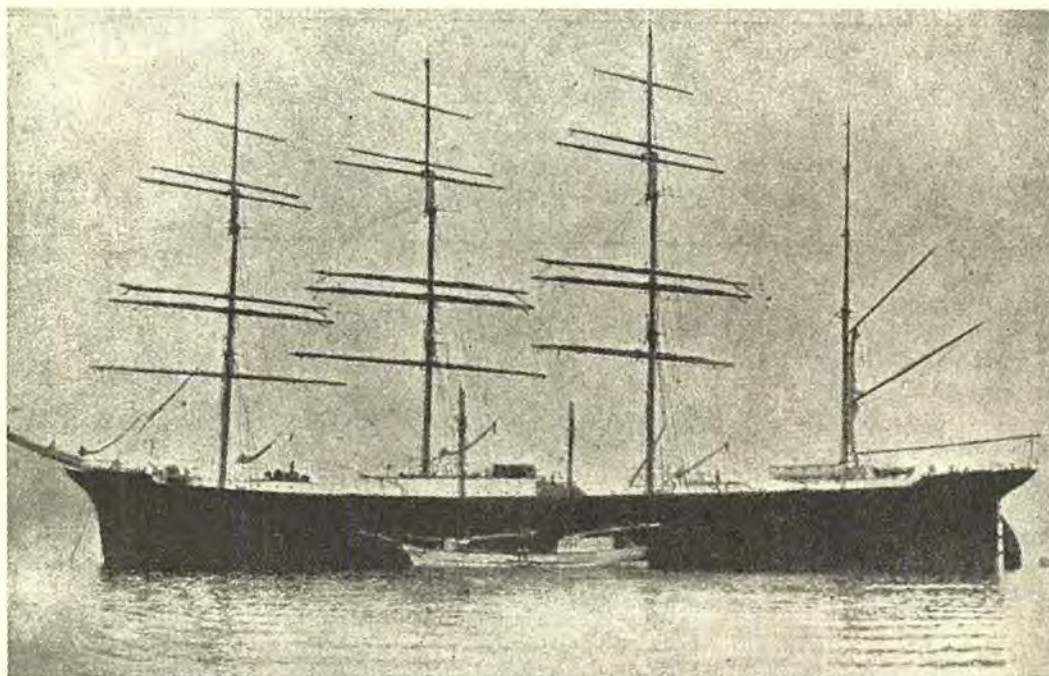
De ældste trykte Viser stammer fra Begyndelsen, de yngste fra Slutningen af det 19. Aarhundrede. Forfatterne har kendt mere eller mindre til de Sange, som levede blandt Søfolkene, og søgt at tilpasse sig deres Stil og træffe den blandt dem gældende Smag. Vil man lære Sømandssangen virkelig at kende, maa man gaa bag om de tilfældige trykte Viser, og der har her været to Kilder at øse af: dels de gamle haandskrevne Visebøger, dels hvad gamle Sømænd selv kan huske.

Det var Skik og Brug, at Sømanden i gamle Dage havde sin Visebog i Skibskisten. I de forskellige Havne byttede man Viser og kompletterede sine Brudstykker paa samme Maade som Frimærkesamlere nu om Dage. Saadan en Vise, man havde lært af en god Kammerat, stod som et varigt Minde om Kammeratskabet der i Bogen, og man glemte ikke at anføre Længde og Bredde for Nedskriftsstedet eller de fremmede Havnes eksotiske Navne. Folk, der havde lidt Øre for fremmede Sprog, tog ogsaa gerne Viser med i de malabariske Tungemaal, naar de kunde faa den fremmede Kammerat til taalmodigt at diktere Nedskriften Stavelse for Stavelse. I de gamle, lasede Poesibøger staar tit fire-fem forskellige Sprog Side om Side. De, der har kunnet tegne, har ikke sparet paa deres Talent for at gøre Bogen til en virkelig Raritet, med omhyggeligt udførte Billeder af Skibe, af udviklede „Stik“, gennemstukne Hjerter og da navnlig Ankre, Sømandens og Troskabens Symbol. Ofte er de

ogsaa smukt farvelagte med blaa Forglemmigejer og glødende Hjerter. Bogen var nemlig bestemt til sidst at ende som Fæstengave hos Sømandens Brud. Desværre har Sømænds og Sømandens Arvinger sjældent været klar over, hvor vigtige disse gamle Hefter er for Kulturhistorien, og der er al Grund til indstændigt at opfordre alle, der er i Besiddelse af saadanne, om at forære dem til Folkemindesamlingen paa det kongelige Bibliotek, hvor de kan blive sagkyndigt undersøgt og betryggende opbevaret.

Min anden Kilde har været den endnu levende Sømandssang. Ude i Sømandshjemmene, hvor de kinesiske Vaser staar under Portrætter af Matroser og Baadsmænd fra svundne Tider, har de gamle Ulke med de slidte, hæse Stemmer genoplivet en svunden Ungdom. Det var sommetider svært at faa den gamle Strube til at makke ret og holde Tonen, og Hukommelsen kunde ogsaa slaa Sludder i de mange Vers, men der var nogen Stykker imellem, som sang, saa det var en Lyst. „Sangen er min Religion,“ sagde en af dem. Saadan en 80-aarig Knark kunde blive rød i Kinderne og faa straalende Øjne igen, springe op og slaa ud med Armene for at vise, hvordan det havde været, da han var ung. Mere end én havde beholdt mere end baade ti og tyve lange Viser i Hjernekisten. Skulde en eller anden gammel Sømand ved at læse disse Linjer komme til at tænke paa nogle gamle Viser, han husker fra sin Ungdom til Søs, vil han kunne bidrage sit til deres Bevarelse ved at sende Førstelinjerne af de Sange, han kan, til Folkemindesamlingen. Dersom det er Viser, den ikke i Forvejen har, vil der blive draget Omsorg for at faa Tekst og Melodi opnoteret.

Broby Johansen.



Bark „Moshulu“. Bygget i Port Glasgow 1904. Det største af Hvedeskibene, læster mere end 4800 Tons Hvede. Tilhører Kaptajn Eriksson, Mariehamn.

Paa Langtur med —

Af Oscar Jørgensen.

(fortsat)

DEN DER

DER blev malet Dæk, og Bornholm blev nogle Tusinde Myg kvit ved denne Skønhedspleje. Samtidig fik vi Lejlighed til at se, hvorledes Dampere Passagerer „hvilede ud“ til Hjemreisen. —

Det skulde blive rart for Overkommandoen at faa Køkkenferie nogle Dage, den fulde Træning var endnu ikke opnaaet, saa den venlige Indbydelse til at spise paa Hotellet blev modtaget med Glæde. Derimod vilde jeg ikke svigte „Viska“ og min gode Køje. Desuden kan Overkommandoen ikke sove i Land, naar Ferien først er begyndt, medmindre en eller anden venlig Sjæl vil smide Vand paa Vinduerne, til Sønnen indfinder sig. — Nej, man er Sejler — og man sover i sit Skib.

Dette „Bade“-Liv, som ikke bestaar af andet end at købe en „flot“ Badedragt og saa traske rundt i Sandet, tiltalte mig ikke. „Badedragten“, jeg købte, er mit Vidne om denne Nedværdigelse. Endvidere at skulle spise hele Dagen til bestemte Tider hindrede i alt, hvad man fik Lyst til at foretage sig. Man kunde lige naa at faa Sand i Tæerne, Haar og Øren — og tage det ud igen — inden næste Maaltid. Efter sidste Maaltid skulde der saa hittes paa, hvad der skulde laves om Aftenen. Dette burde ikke fremkalde alt det Pøstyr, om hvad den eller den synes, naar man til sidst maa være taknemlig for, at man overhovedet faa en Plads i Restauranten paa et af Hotellerne, hvor man i Løbet af nogle Timer faar kvalt den Smule Sundhed, man i Dagens Løb har samlet sig. Ved Midnatstid er man „træt“ af denne „herlige“ Dag — nej, man er smæk bedøvet og kravler op til Værelserne, hvor man venter at kunne finde Hvile. Men her fortsætter „Sundheds“-Kuren i nogle haarde Jernsenge, og man sover længe for at samle saa mange Kræfter, at det er muligt at komme op og ned til Frokosten. Efter denne kan man vælge forskellige „Forlystelser“. Den værste af sin Slags er vel nok disse skrاملende Rutebiler. Her møder man i Forventning om

noget taaleligt. Man stuves her sammen som Flygtninge, og man slaas om de „bedste“ Pladser. Paa Grund af byget Vejr er Kaleschen trukket over; vi er knapt begyndt at køre, før der lyder Raab om frisk Luft, Chaufføren skyder „Hammen“ agterover, mens han balancerer paa Grøftekanterne, der bliver ligefrem Mulighed for at trække Vejret, men Glæden



Udsigt over Christiansø.

er kort! Fra en Samling Tæpper lyner et Par Øjne, efter Gnisterne at dømme allermindst spanske, og der lyder Raab til Chaufføren om, at Billetten er købt til en lukket Vogn. Vi kører Balancekunst igen, og Bussen tager atter Rygskjoldet paa. Maaske var denne Indelukkethed Aarsagen til en utrolig Glæde over Sandet paa Dueodde. Turisterne havde gjort en stor Opdagelse; der var en helt anden Slags Sand her end ved Sandvig — ja, mon ikke? Turen blev gennetført frem og tilbage, men Venskabsforbindelser blev ikke knyttet mellem Passagererne. I dobbelt Forstand kørte Bussen og Chaufføren lettet bort. Jeg forstod og forstaar ikke den Maade at holde Ferie paa, og slet ikke naar Tanken faldt paa „Regnskabet Dag“, der af alle disse „herlige“ Oplevelser maatte blive sort som en Tørrenbyge.

Ovenpaa den Dag gik jeg til Ro med endnu større Glæde end ellers paa de kedelige Vattæpper i en af „Viska“s hyggelige „Saloner“.

Sandvig, du er skøn! Dog skønnest



Dette Badeliv tiltalte mig ikke.

fra Søen. Du er en Del af en Perle, som det Aften efter Aften lød i en Sang om Bornholm paa alle Hotellerne. Der var noget dragende over dig, derfor krøb „Viska“ i Læ af dine høje Klipper. Vi fik den Hvile, vi trængte til, og satte os derefter et andet Maal, men, Tak for denne Gang!

Vi vinker Farvel til vor fælles Veninde i en stille Morgen. Solen staar paa Kysten og gør Luften klar og ren, saa Huse og alt tegner sig smaa bitte, som om det hele var en lille Model i et Turistbureau-Vindue.

En stor Turistdamper paa Tusinder af Tons har ladet Ankeret gaa tæt under Land, og de lokale Fiskere sætter Gæsterne i Land paa Havnen.

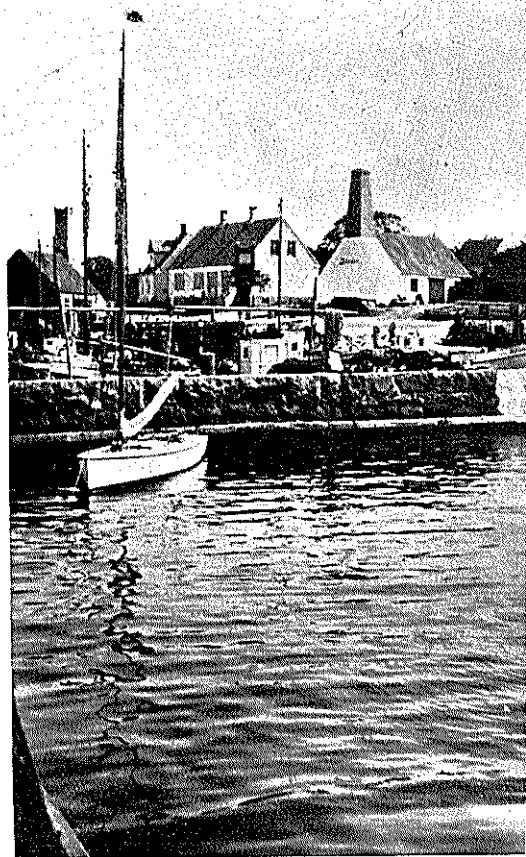
Inden jeg starter „Knaldperlen“, sender jeg en sidste Hilsen mod Land og ser langt oppe paa Ryggen af Øen en Række gule Oldenborrer krybe ind i Landet — til Sandet paa Dueodde; Billetterne er sikkert til lukket Vogn, for i Dag er det nok Solen, der generer.

Jeg „klipper“ min Billet til Christiansø og sætter Kursen ud over det fredelige Hav, hvor intet er at se paa hele Horisonten. Jeg trækker „Knaldperlen“ i Halen, saa Selvstarteren snurrer. Stor Spænding! Der kom nogle Snøft, og Kølvet blev sendt ud paa Ryggen af nogle haarde Knald, der kom saa hurtigt efter hinanden som Perler paa en Snor.

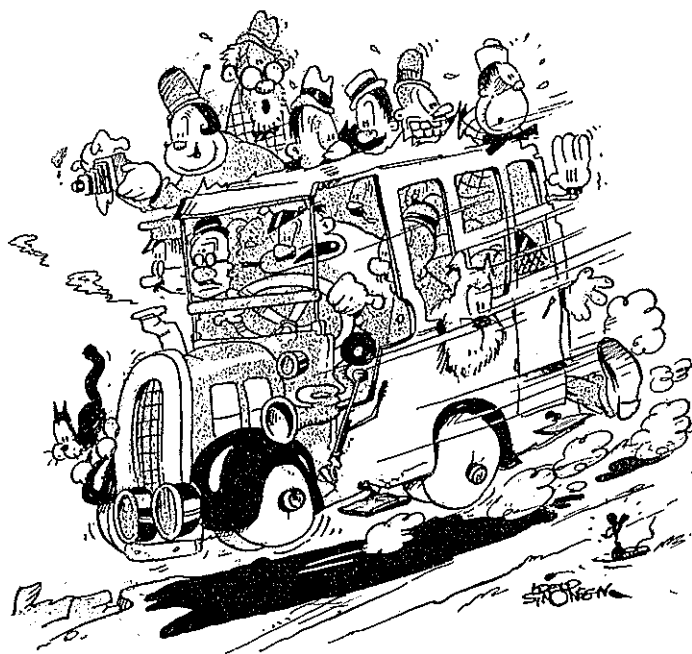
„Knaldperlen“ snurrede inde i sit Hus, og under Kommandobroen knurrede Skruen veltilfreds, fordi den endelig fik Lov til at hjælpe. Skulde den ikke have Del i denne „Jubilæumssejlad“? Jo, saa sandelig! Havde den ikke været om Bord, var „Viska“ ikke naaet rettidigt til Christiansø. Der var nemlig aftalt et Møde paa den lille Ø med vor fælles Veninde.

Vinden, der var V.SV., var for svag til at gøre Gavn, og Sejlene hængte flovt agterover. „Viska“ var blevet saa underlig stiv paa Roret, Livet var kvalt, dens Sjæl var borte. Efter et Par Timers Gang var vi saa langt, at vi kunde naa ind for Sejl, før Damperen med Gæsterne anløb Øen. Jeg tog Suttan fra „Knaldperlen“. Det holdt den ikke af, den forsøgte med nogle svære Ryk at gaa baglæns, indtil den med en arrig Snøften stod stille. Skruvandets Boblen stiltede, som en Gryde, der gaar af Kog, og „Viska“ falder tilbage paa sin medfødte Vandlinie, da Farten sagtner. Stor-sejlet trækker med et bredt Smil Skødet gennem Blokkene, og „Viska“ vaagner af sin Stivkrampe, og Roret faar Følgingen tilbage. Den hæver sig skummende paa de dovnede Dønninger og kikker genkendende paa de smaa Øer, der med Søen brydende over de yderste Skær, ser ud, som om de kommer duvende ud mod os. Vi fandt en dejlig Plads, fik Sejlene beslaaet og Pynteflagene sat til Ære for de ventede Gæster, der var inviteret paa Kaffe fra Fregattens Køkken, og Spisesalonen blev i den Anledning udvidet med Fiskernes Tørrepladser; det blev Succes for saavel Kaffen som Kokken.

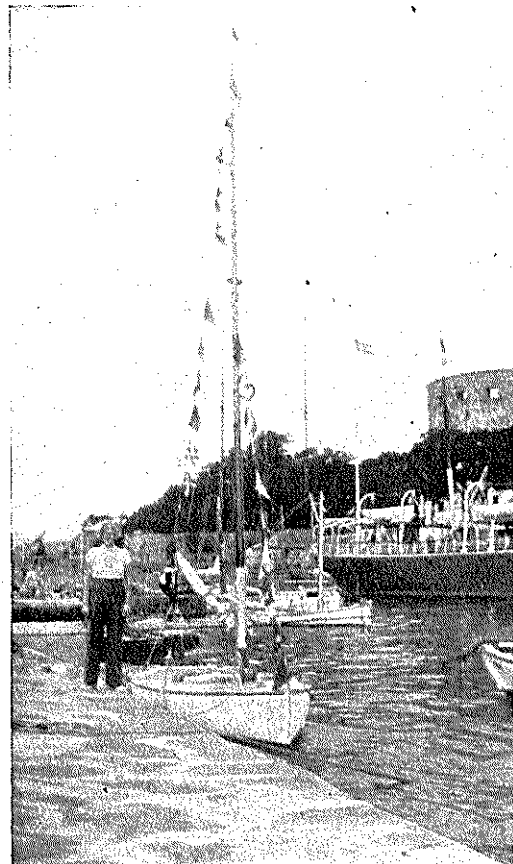
Efter en Rundtur paa Øen blev Gæsterne afleveret paa Damperen til Viderebesørgelse, og der faldt middelalderlig Ro over Øen, da „Viska“ efter at have fulgt



Viska i Havn.



Her møder man i Forventning om noget taaleligt.



Flagpynt til Ære for vor fælles Veninde.

dem „udenfor“ atter laa ved Bolværket med standset Motor.

Næste Dag oprandt med Stille og Sol, Tæpper og Sejl blev derfor luftet. Der blev i Dagens Løb atter stuvet paa Plads og gjort klar til at lette ved første Lejlighed. Det var Hensigten at gaa mod Nord, men da der var Stille hele Dagen, blev vi paa Øen, skrev Breve og dasede i Fred og Ro; begge Dele var der rigeligt af her. Om Eftermiddagen luftede det lidt fra V.NV., og der var Udsigt til Forandring i Vejret — og til en frisk Natsejlad. Middagen blev overstaaet, og Provianten gjort klar. Ved Solnedgang lettede „Viska“ med Kurs paa Ølands søndre Odde og listede sig i den stille Aftenbrise langsomt bort fra Christiansø med Tak for denne Gang.

„Knaldperlen“ gjorde forventningsfuldt stramt Hønør i sin Kasse — nej, min Herre! Vi sejler! I Morgen bliver der maaske en Chance til at hjæffe lidt, men nu vilde vi have Ro — Sejlad — vi havde ikke travlt. — Paa Grund af det fine Vejr var Cockspit ikke skalket; i det forreste sad jeg og nød Solnedgangens Farvespil over Søen, og „Viska“ havde Førstevagt.

Det blev hurtigt mørkt, og Stjernerne funkede over os, det blev en sjælden fin Sejlad med en sagte tiltagende Brise, der endnu var saa svag, at Loggen ikke gik jævnt rundt. Efter en lille Pause tog den atter nogle Omgange, standsede saa for at se, om der dog ikke snart kom lidt mere Vind, men nej,

og saa forsøgte den igen at løbe rundt og holde sig i Gang. Det lykkedes først, da Maanen havde været fremme noget, og Brisen tog til. Vi laa bi-de-vind og tog lidt rigtig Højde, da vi ventede, at Vinden i Nattens Løb vilde komme nordlig. Efter et Par Timers Sejlad begyndte det at friske til, Farten øgedes, og Loggen morede sig dejligt. Tæpperne, jeg havde siddet paa, blev stuvet forud, Cockspit blev skalket, og Vagten skiftede. Der var noget godt i Vente. „Viska“ var i straalende Humør og gik med kaade og glade Spring hen over de lange



Skørgaards Fiskelejer.

Dønninger. Kompasset havde de første Par Timer været upaalideligt; det svingede frem og tilbage mellem NV. og NO., men da vi var fjernet ca. 10 Sømil fra Christiansø, faldt det til Ro igen. I

Mellemtiden holdt jeg Kurs efter en Stjerne paa den nordlige Himmel, der passede nogenlunde paa Kursen efter de Pejlinger, jeg tog af Christiansø og Bornholm, inden disse forsvandt under Horisonten.

„Viska“ og jeg havde nu faaet vort Ønske opfyldt. Vi havde dog ikke travlt, og „Knaldperlen“ glædede sig for-

gæves. Det kunde være rart at faa den til at hjæffe her ude i denne dejlige stille Nat! Ikke tale om!

Vi havde langt til Land, og det var jo netop det, vi ønskede, vi vilde nyde Sejladen og have Glæden ved at finde frem til det Sted, vi havde sat som vort Maal. Om nødvendigt, og hvis det passer os, ændrer vi Kursen til et andet Sted, og saa er det saa spændende, om man nu ogsaa har beregnet rigtigt. Men foreløbig var der ingen Fare for at løbe i Land; det var vi da helt sikre paa.

Jeg sad i Læ og nød Sejladen henover det maaneglitrende Hav. „Viska“s Læ Bovvand stod som en Sølvfinne, og fra Vindsiden faldt sølvglinsende Stænk fra Luv Bovvand og løb i lange Flager tilbage over Dækket.

Mod NO. fik jeg pludselig Øje paa nogle meget kraftige Lyskegler; der var aabenbart Orlogsmænd i Farvandet. Paa denne Rute, vi havde valgt, havde vi ventet at have det hele for os selv. Endnu var de jo langt borte, dem man kunde se, jeg tændte dog Lanterne



Det gamle Krudttaarn paa Christians Ø.



Udsigt fra Fyrtaarnet paa Christians Ø.

og holdt lidt bedre Udkig. Det varede ikke længe, inden deres indbyrdes Signaler blev synlige, efter dem at dømme var der en hel Flaade. Det lynede og funkede over hele Horisonten i Læ, ogsaa fra Flyvere blev der kastet Lysbomber, et betagende Fyrværkeri.

Der var nu ikke saa længe til Solen stod op. Den nordlige Himmel var begyndt at rødme, og vi regnede derfor med at holde vor Kurs uforstyrret. Havde jeg vidst det, jeg senere fik at vide, at det var en russisk Flaade, der holdt Øvelser, var Kursen straks blevet ændret.

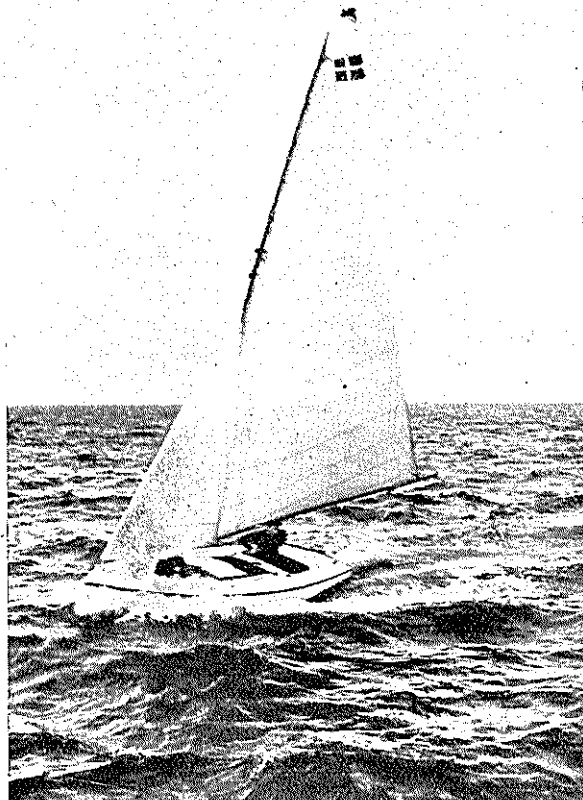
Da det lysnede saa meget, at jeg fandt det forsvarligt, overlod jeg Navigationen til „Viska“. Efter et lille Indhug i Reserveprovianten undersøgtes Horisonten grundigt, inden jeg gik til Ro paa Dørken. „Viska“ maatte nu selv passe paa Orlogsmændene eller maaske snarere omvendt. Vi regnede med, at der skulde mere Held til at sejle os ned end til at sejle ved Siden af.

Det blev ikke nogen lang Søvn. Klokkeren 6 var Solen højt paa Himmelen, men nogle sorte Skyer inde over Landet mod Hangø havde givet mere Luft, end „Viska“ alene kunde klare med fulde Sejl. Den ruskede i Riggens, saa hele Baaden dirrede, og jeg maatte ud af de varme Tæpper, ikke saa lidt mod min Vilje. Kursen var rigtig — og Loggen vist 37 Sømil. Der var intet at se nogetsteds. De sorte Kammerherrer inde i Bugten bulede vældigt op; der var altsaa Kuling i Luften. Fokken fik et Røb og Bommen nogle Omgange, og der blev atter Ro i Skuden. Søen var endnu ret skikkelig, saa jeg gik til Køjs igen efter at have varmet mig paa en Kop Kaffe fra Thermoflasken. Klokkeren 9 blev jeg vækket ved, at „Viska“ var blevet Uvenner med en akavet Søj, det var desuden ogsaa paa Tide at faa Kommando over Skuden og komme mod Nord. Paa Grund af den friske Luft blev „Viska“ lagt Bak, mens Mandskabet fik en solid Frokost. Det var herefter Hensigten at tage nogle Meter Film i rum Søj, men da Søen trods den friske Kuling ikke vilde rejse sig tilstrækkelige for at give gode Billeder, blev det udsat til senere. Efter et lille Kig paa Kortet blev Kursen af Hensyn til Himmels truende Udseende ændret mere vestlig for at have lidt at falde af paa i Tilfælde af stærk Storm fra Vest. I de sidste 4 Timer havde „Viska“ kun flyttet sig 9,3 Sømil, der skulde derfor være ca. 20 Sømil til det sydlige Sverige. Der var intet at se, men de yderste Skær og Holme er ogsaa meget flade.

Efter et Par Timers Sejlads løjede Vinden, og der blev rebet ud. Fra Dækket saas det første Land som nogle lange, blaaviolette Striber. Var det nu de første Skær, eller var det Landet bagved, der er ret højt?

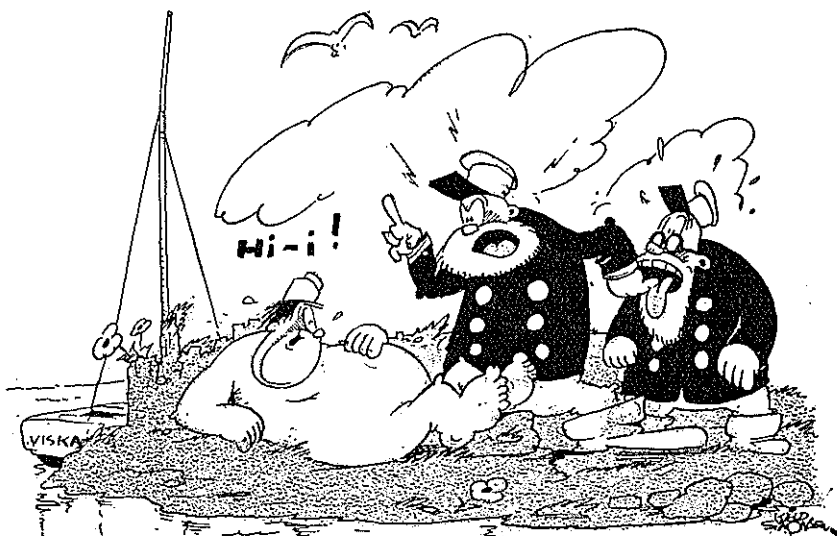
Til min store Forbavselse laa Hästholm Fortet ret forude, en Bagatel om Bagbord, og en lille Kursændring gav en fin Indsejling mellem Skærene lige ind Vest for Fortet.

„Viska“ passerede tæt forbi nogle Skær, der laa og skvulpede i den dovne Dønning. Da Vandet var meget klart, var det let lang Tid i Forvejen at se, naar vi skulde ændre Kurs for at gaa fri og komme ind i rent Farvand bag de skjærmende Skær. Vi gik nu paa Jagt efter en lun Krog, hvor vi kunde holde Festmaaltid og eventuelt blive for Natten; vi udvalgte os en lille ensom Holm NV. for Häst-



Vinden agten for Tværs giver mange Sømil i Døgnet.

holm Fortet. Mer var der Ro til alt, spise, dase og bade, om man havde Lyst. Der blev badet, og derefter blev Tæpperne taget i Land til et Solbad. Det var paa den Maade, „Viska“ og jeg ønskede at holde Ferie. Solen bagte dejligt, og det var fint Vejr. Naar jeg havde hvilet tilstrækkeligt, vilde vi fortsætte til Torkö. — Der svævede et Par enlige Maager over os, de tog sig godt ud mod den blaa Himmel; jeg laa og nød deres lette Flugt, til jeg faldt i Søvn, en Søvn, der blev tung og urolig. Jeg drømte, at jeg saa en hel Sværm Maager med lange Støvler paa, og jeg hørte Støvlernes Klappen mod Klipperne, naar de satte sig, hvor jeg laa og sov. De talte ogsaa højere og højere; tilsidst



Lodserne kappedes om at fortælle, at jeg var paa „Flottan“s Omraade.

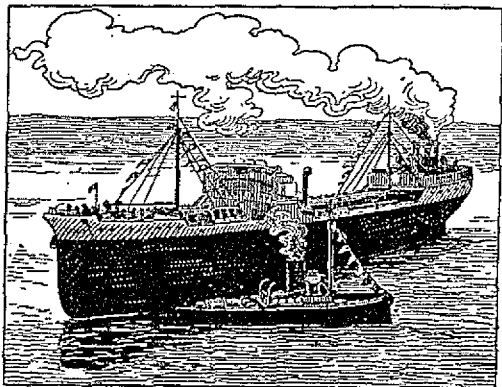
vaagnede jeg, slog Øjnene op lige mod Solen, der blændede mig. Rundt om mig stod en Flok Marinesoldater og et Par Lodser. Det var aabenbart deres Trampen, jeg havde hørt, da de tog Holmen i Besiddelse. Det varede noget, inden det gik op for mig, hvad der egentlig var i Vejen. Lodserne kappedes om at fortælle, at jeg var paa „Flottan“s Omraade, og at jeg skulde væk hurtigst muligt. Om jeg havde Papirer? Naturligvis! Hvor jeg kom fra? Christiansø! Marineerne, der stod alvorlige, som var de udkommanderet til at skyde en Spion, brast alle i Latter. Christiansø? Lodsen drejede sig om mod dem, og der blev en pinlig Tavshed. Vi gik derefter mod „Viska“, hvor et Par Mariner var i Gang med at undersøge. Min personlige Undersøgelse var hurtigt overstaaet, eftersom jeg ikke engang var iført min „flotte“ Badedragt fra Sandvig. Alt var i Orden; Lodsen spurgte en af Marineerne, om han havde fundet nogle „Specialer“? Nej, kun nogle 2000.000-dels Kort. Jeg blev forhørt, om jeg havde andre Kort om Bord; det havde jeg ikke. Han mente ikke, det kunde have sin Rigtighed, da intet Fartøj kunde passere, der hvor jeg var kommet med 200.000-del, medmindre man var stedkendt. Om jeg havde været her før? Ja, et Par Gange, men ikke den Vej ind. Det troede han gerne, men hvordan saa? Jeg havde Løsningen i „Baglommen“ — Sværdet — Jaasaa, han har Centerbord! Saa maaske — men i alle Tilfælde væk herfra hurtigst!

En Forespørgsel om, hvor det var tilladt at være, gav ikke noget godt Resultat; alt var „Flottan“s Omraade. Forsøgsvis nævnedes jeg Torkø, de var værre end noget andet, selv om man var indbudt. Kommandantens Tilladelse var i alle Til-

fælde nødvendig. Medens Tæpper og Sejl blev bragt om Bord af Marineerne, holdt Chaluppen sig i passenc Afstand og saa til. Det var ikke for mit Vedkommende opfattet som en Bortvisning, og det var min Hensigt at sejle ind til Karlskrona for at søge en Tilladelse til at besøge Torkø. Man bebrejdede mig fra Chaluppen, at jeg var for længe om at gaa „till Segels“. Saa lettede jeg Ankeret og satte mig ned i agterste Cockspit og lod Selvstarteren snurre lidt med „Knaldperlen“. Om Bord i Chaluppen saa alle forbavsede ud, de havde vist ventet: sig at se et Maskingevær skyde op af Dækket et eller andet Sted, efter den Uro der blev, men da „Knaldperlen“ højroestet takkede for Modtagelsen, blev de klar over Sagens rette Sammenhæng og fulgte os paa Vej ind mod Fortet, hvor de løb i Havn. Vi fortsatte mod Byen, men da Fortet var ude af Syne, fandt vi en anden lun Krog, hvor vi løb ind og lod Middagen komme til sin Ret. Der kom ikke flere Maager med lange Støvler den Dag, da vi lod Flaget blive paa sin Plads under Dækket.

Om Aftenen lettede vi og stod i silende Regn videre ind mod Byen. Det blev i høj Grad bevist, at „Knaldperlen“ ikke egnede sig til at „liste“ sig rundt i Skærgaard. Naar vi passerede mellem et Par Holme med en smal Gernemsejling, sang og rungede det i Luften, saa det kunde være nødvendigt at skrue Hovedet af; saasnart vi satte Kursen mod Havnen, blev der Opløb paa Kajen ved det Sted, vi holdt hen imod. De gode Borgere blev snydt for den Fornøjelse, „Viska“ „listede“ skamfuldt bort og skjulte sig i en lille Vig Øst for Byen, hvor vi blev om Natten.

(Fortsættes).



Frankrig har en stor Petroleumsflaade, der er specielt indrettet til at hente Olie, Benzin og Petroleum. Her er „Shéhérazade“, løbet af Stabelen i Rouen. Skibet er 174 m langt, 22 m bredt og 12 m dybt. Det kan transportere 18.500 Tons Olie.

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

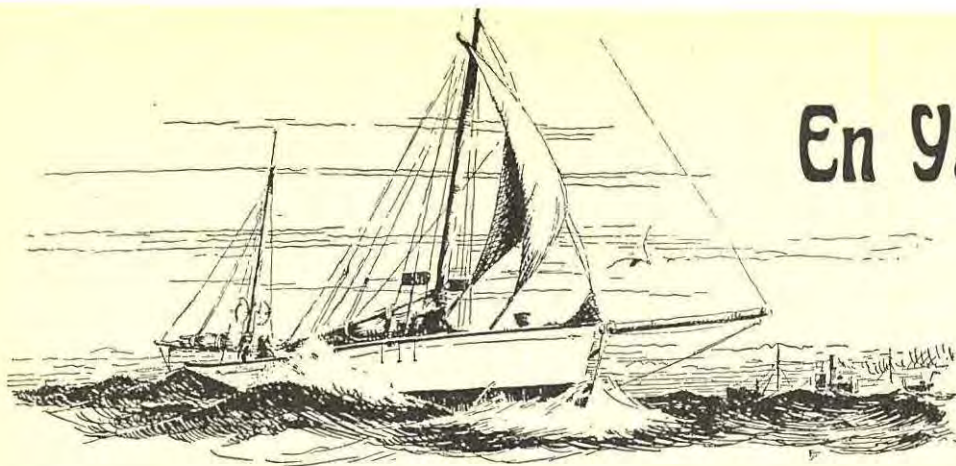
Skibsproviantering
Cigarer - Tobak - Vine
Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172

**MARINE-
KØLE-
ANLÆG**

FOR
LAST
OG
PROVIANT

TLF. 370
A/s THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

SABROE KULDE
til alt og alle.



En Yacht-Klubs Udvikling

DETTE er en 100 pCts Amerikaners Syn paa Udviklingen af en Yacht-Klub. Da vi ikke ønsker at komme i Konflikt med nogen, skal vi nok afholde os fra at kommentere dette noget pessimistiske amerikanske Syn paa et for Sejlsporten saa vigtigt Problem. Artiklen har staaet i det kendte amerikanske Sejlsportsblad „The Rudder“ og lyder:

En Yacht-Klub er, til Forskel fra alle andre Klubber, i sin hele Natur en Manne-Klub. Den egentlige Yacht-Klub burde faktisk kun bestaa af et lille Rum, hvor man kan opbevare gammelt Tøj og Grejer, og en lille Kahyt, bare en ganske lille en, hvor nogle faa virkelige Baadejere kan komme sammen og sludre. Der kan selvfølgelig godt være en lille Bar, men det er dog ikke absolut nødvendigt, naar det endelig skal være.

Alt for mange saakaldte Yacht-Klubber bliver i Tidens Løb sociale. Man kræver et Dansegulv og dermed selvfølgelig særlige Lokalteter til Damerne. Og saa, for at gøre det komplet, maa der en Spisesal, et Køkken og en rigtig flot Bar til. Man faar større Ambitioner — noget maa ofres for at faa en Svømmehal ind. Det kræver Badekabiner. Saa er der en anden Klike, der føler Nødvendigheden af en Tennisbane, maaske ogsaa Badminton og lignende. Og alt som denne Udvikling skrider frem, føler de rigtige Mandfolk, at de er ved at blive fortrængt, og saa forlanger de Billard — og maaske Keglebane. Det vil almindeligvis betyde en særskilt Bar og mere lejet Hjælp.

Klubben beslutter sig til moderne Møbler, og den Baadejer, der kommer i Land i sine snavsede „hvide“ Benklæder og udslidte Sweater, bliver betragtet som en social Bastard af de velklædte Mennesker, der hver Eftermiddag fylder Terrassen. — Lugten af Kobbermaling er en Pest for disse Mennesker, og der er nogen, der foreslaar, at den gamle snavsede Ophalingsplads der ude bagved skal forvandles til en forsænket Have med et yndefuldt Springvand i Midten, netop der, hvor den gode, gamle „Julie K.“ i de sidste ti Aar har

har haft sit Vinterstade. — Omkring ved denne Tid er det, at nogle af de yngre Medlemmer, der er Baadejere, begynder at føle Nødvendigheden af at organisere deres egen Yacht-Klub, hvor de kan nyde større Lettelser i deres Sejlsport for omkring en Fjerdedel af det aarlige Kontingent. I Flokke paa to, tre eller fire forlader de lidt efter lidt den gamle Klub for tilsidst atter at ende i den gode, gamle „Julie K.“s Kahyt, hvor Jim eller Jack foreslaar, at man stifter en ny Yacht-Klub — kun for Medlemmer, der ejer Baade. Det er en god Idé, Jim, og alle er med paa den.

Den nye Klub stiftes. En Komité undersøger passende Bygninger og Terræn. En anden Komité tager sig af den økonomiske Side af Sagen. En lille Kapital rejses af Medlemmer af den nye Klub, og en lille Bygning, ikke stort mere end en Hytte, opføres. Det er i Hovedsagen et Arbejdsskur med Plads, hvor Grejer kan luftes og tørres, og hvor Motorer kan tages ind og ordnes af Medlemmerne selv. En lille Baadehavn graves, og Bøjer sættes ud. En ny, skinrende hvid Flagstang blafrer med den nye Klubs Stander. Kun Baadejere er Medlemmer.

Om Efteraaret ved den aarlige Generalforsamling vælges en ny Formand. Han er ærgerrig, vil skabe sig et Navn ved at forbedre Klubben, saa han rejser Midler til at installere en Bar. Næste Sommer er en regulær Bartender i fuld Sving. En Salon er blevet føjet til Bygningen, og nogle gamle Salon-Møbler fra Medlemmernes Hjem dukker frem. Bartenderen har malet dem op, og det ser altsammen saa tiltrækkende ud, at Formandens Kone beslutter, at hun bør holde Bridge-Selskab her en eller anden af Ugens Aftener. Formanden tillader det.

Damerne er forfærdede over, saa koldt det er nede ved Vandet. Med de stigende Udgifter faar Formanden Klubben til at stemme for Ændringer i Statutterne, hvorved Medlemstallet kan øges af Ikke-Baadejere.

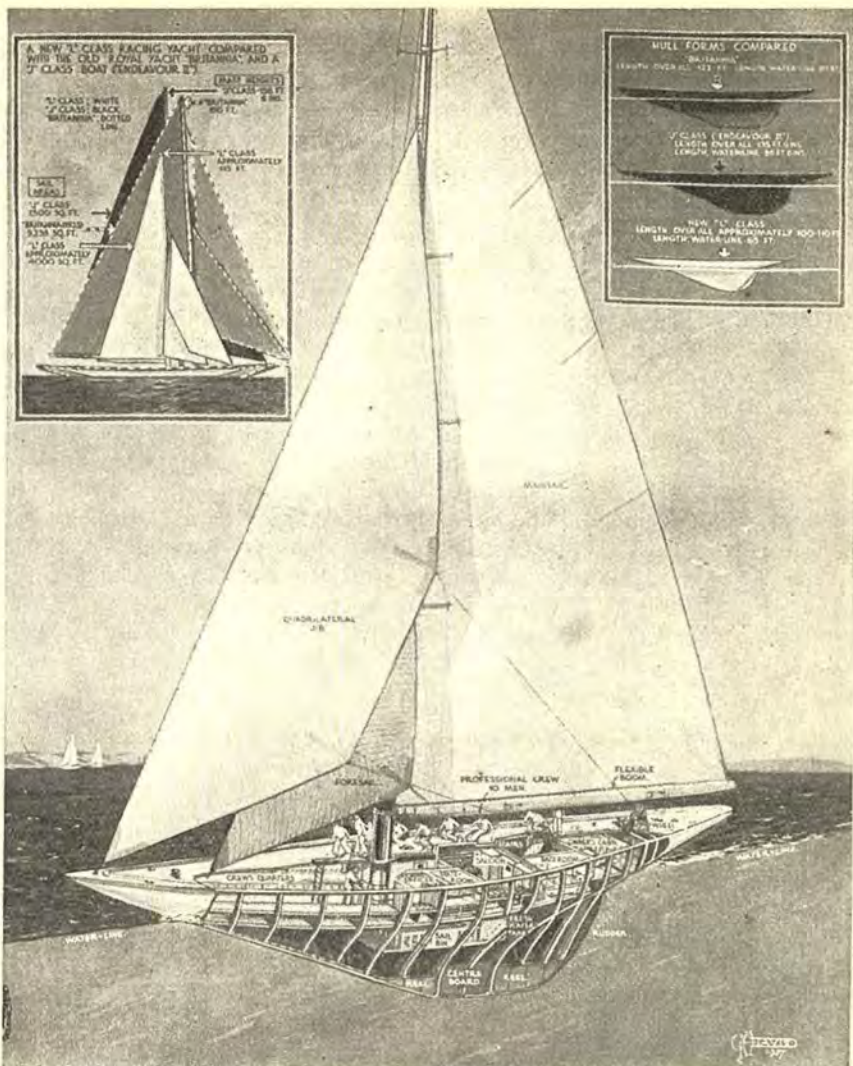
Det er en glimrende Plan, men før den realiseres, maa man planlægge Underholdning af for-



Fra gamle Dage: Vinderens Triumflag.

Den lille „store Yacht“

At der ingen Repræsentanter var mødt for den store „J“-Klasse Kapsejladssbaade ved Cowes og andre betydelige engelske Kapsejladser i Aar har skabt megen Fortrydelse blandt engelske Sejlsportsfolk. „J“-Klassen er meget kostbar at bygge og uhyre kostbar at sejle med. Den kaldes undertiden „Millionær-Klassen“. Derfor findes der ikke mange Baade i den Klasse. Og det er de samme fire eller fem Baade, der ustandselig bekæmper hinanden, og da de er stærkt udsat for Uheld, reduceres deres Antal oftest. I Aar har de to „Endeavours“ været ovre i amerikanske Farvande hele Sommeren. Da der ikke eksisterer nogen moderne Klasse mellem „J“-Klassen og 12-Mtrene, arbejder man nu i England paa at udføre en ny Klasse, „L“-Klassen, der skal være langt billigere at bygge end „J“-erne. Mange Sejlsportsfolk, der kan overkomme at bygge store Baade vil være villige til at bygge i denne Klasse, og paa den Maade vil der opstaa en ny talstærk Klasse, der kan byde paa interessante Kapsejladser og meget andet af Sejlsports-Interesse. Man har anmodet den engelske Konge om at gaa i Spidsen, og skulde han bestemme sig til at bygge en „L“-Baad,



Den foreslaaede nye „L“-Klasse, som man venter, den engelske Konge vil bygge i. Foroven Diagramer, der sammenligner den nye Klasse med dels den nuværende „J“-Klasse, dels Kong Georg V's „Britannia“.

vil det sikkert betyde, at denne Klasse vil blive meget populære. Det er interessant at bemærke, at den nye Klasses Længde i Vandlinien, nemlig 65 Fod, netop er den Minimums-Længde, der er fastsat i Reglerne for Deltagere i America-Pokal-Løbene. Dette paastaas dog at være en Tilfældighed.

skellig Art. Der kommer Dansegulv. Flere Ikke-Baadere kommer til. Bar'en vokser, og der føjes et Køkken til. Nu er der en Hovmester, en Kok, to Opvartere og en Bartender. Klubben udvikler sig rivende.

Den gamle Strand derude ryddes op, og nogle lystige store Parasoler dukker frem. En særlig Bar for de badende, og selvfølgelig Badekabiner. En Del af Materialrummet inddrages til særlige Lokaler for Damerne. Den lille Ophalingsplads forvandles til Parkeringsplads for Biler. Klubben er meldt ind i alle behørigte Organisationer som International Motor Boat and Sailing Yacht Association.

Der er nogle af de yngre Medlemmer, der er lidt utilfredse. Det er ikke længere en Yacht-Klub, og de kan ikke komme i Salonen undtagen naar de er fuldt og korrekt paaklædt. De holder et Møde, saadan tilfældigt selvfølgelig, ombord i gode, gamle „Julie K“ (d. v. s. nu i tredje Generation). En Komité udpeges til at undersøge Betingelserne for en ny Bygning. — Men hvad kan det nytte! Det er jo dog den samme gamle Historie om igen, og som kan gentages i det uendelige saadan hvert tiende Aar.

Hvilket 10-Aar er Deres Klub i?

Gaff.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“ Abonnenter og Læsere

1) De bedes i Deres ærede Blad oplyse mig, om der findes nogen Smørelse til Olietøj, som ikke klæber, naar det i Varme hænger i Baade. Almindelig kogt Linolie-Fernis klæber i Varme. 2) Der er en ny Slags Olietøj i forskellige Farver med Glans. Hvis det er klæbefrit, bedes De oplyse om, hvor Smørelsen kan faas, eller hvad den bestaar af.

Paa Forhaand Tak for Oplysningerne.
En flereaarig Holder.

1) Prøv at tilsætte 10 pCt. Talg under passende Opvarmning. En anden Blanding er følgende: Bring Linolie i Kog og tilsæt 2 pCt. tørret Soda. Lad Blandingen koge 15 Minutter. Vær meget forsigtig og udfør det helst i fri Luft. 2) Smørelsen er en Fabrikationshemmelighed. Fuldstændig klæbefrit Olietøj findes ikke. Her er Brug for en lille Opfindelse, der kan give store Penge.

Kan følgende Numre af „Vikings“ endnu købes: Nr. 1, 2, 3, 4, 5 og 6. Alle fra 1936. 2) Passer det, at den U-Baad, der skød „Lousitania“ i Sænk, senere strandede ved Vrist paa Jyllands Vestkyst. F. H.

1) Henvend Dem i „Vikings“ Ekspedition. 2) Ja.

1) Er der ikke nogle Bøger om Sejlsport for viderekomne. 2) Hvilken Fart kan en 2 HK. Paa-hængsmotor give en Kutter paa $7,0 \times 1,9 \times 1,0$ m.
H. M.

1) Vi ved ikke, hvad De mener med „Sejlsport for viderekomne“. 2) 3—4 kn.

Vil „Vikings“ venligst oplyse mig om følgende: Hvor og hvornaar skal man henvende sig for at faa Ophold paa Sømandshøjskolen i Svendborg, hvor meget koster det, og hvad læser man egentlig dér. Jeg er 21 Aar gammel og har tjent paa Landet hidtil, men har kun Lyst til at komme ud at sejle. H. A.

Vi har bragt en Artikel om Sømandshøjskolen. Skriv til den og faa nærmere Oplysninger.

1) Kan „Vikings“ give mig Oplysninger om Navne og Adresser til nogle Hvalfangerselskaber, der driver Hvalfangst i Syd-Ishavet, saa at jeg kan sætte mig i Forbindelse med dem. De maa helst være

norske. 2) Om „Vikings“ kan give Navn og Adresse til en stor dansk Brugsforening, der kan tænkes at ville handle med Spegesild. 3) Hvor meget giver en dansk Forbruger gennemsnitlig for en Spegesild af Størrelse 8—10 pr. kg. 4) Hvor mange kgm. pr. Sek. yder en BHK. og en IHK., og hvilke andre Betegnelser er der for Hestekraftsydelser foruden den effektive, og hvor meget yder disse.
J. P.

1) Den norske „Hvalkonge“ hedder Anders Jahre og bor saavidt vi ved i Tønsberg. 2) Fællesforeningen for Danmarks Brugsforeninger, Njalsgade 15, København S. 3) 20—25 Øre. 4) En Hestekraft er altid 75 mkg./Sek. IHK. betyder Indiceret Hestekraft og er det „indre“ Arbejde i Maskinen. BHK. er Bremsehestekraften, som er den samme som Akselhestekraften, d. v. s. det Arbejde, Maskinen kan afgive, det „ydre“ Arbejde, idet Arbejdsforbruget til at drive Maskinen rundt gaar fra.

1) Jeg har hørt, at der paa Ophugningsværfterne kan købes gamle Redningsbaade. Er det rigtigt. 2) Hvad koster de.
J. K.

1) Ja. 2) Det kommer an paa deres Tilstand.

Undertegnede, som er Holder af „Vikings“, tillader sig herved at forespørge, om „Vikings“ kan oplyse mig om, hvor jeg skal henvende mig for at faa nøjagtige Arbejdstegninger til et Sejlskib, helst af Skoleskibene „Danmark“ eller „Georg Stage“, i Størrelse ca. 1 m i Skroget.
A. W.

Henvend Dem til Byggeværftet „Danmark“ er bygget paa Nakskov Skibsværft, „Georg Stage“ paa Frederikshavns Skibsværft.

I „Vikings“ Nr. 7 for Juli paa Side 21 er vist nogle Fotografier af Sejlsbaade, i Sejlet paa Baadene er en Stjerne. Kunde De ikke være venlig at oplyse mig, hvor de to øverste Billeder stammer fra, eller hvad det er for en Sejlklub, der har ovennævnte Baade, da jeg skulde bygge mig en lille let Sejlsbaad og gerne vilde have Tegninger til en saadan. A. C.

Baadene er „Star“-Baade, som bruges til Kapsejlad og sikkert ikke vil egne sig for Dem.

Sangbog for den danske Sømand

Paa Wilhelm Hansens Musik-Forlag er der udsendt en „Sangbog for den danske Sømand“ med Sømandsviser fra Sejlskibenes Tid. Det er en broget Samling Viser, hvoraf nogle af dem tidligere har foreligget som Skillingsviser; ellers har de øvrige aldrig været trykt. Bogen er dekoreret med Ankere og Hjertes, Fuldriggere og andre morsomme Tegninger, og alle Sangene er harmoniserede, saa de kan spilles for Klaver og ligeledes for vore Harmonika-

spillere. Arne Ungermann har lavet Omslagstegningen.

Som Broby Johansen, der har foretaget Udvalget, skriver i sit Forord, fortjener disse Viser en bedre Skæbne end at ende som Museumsgenstande. Og da Bogen kun rummer nogle faa af de mange indsamlede Viser, vil „Vikings“ i Fremtiden bringe vore Læsere endnu nogle, trykt med baade Tekst og Noder.

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Januar 1938



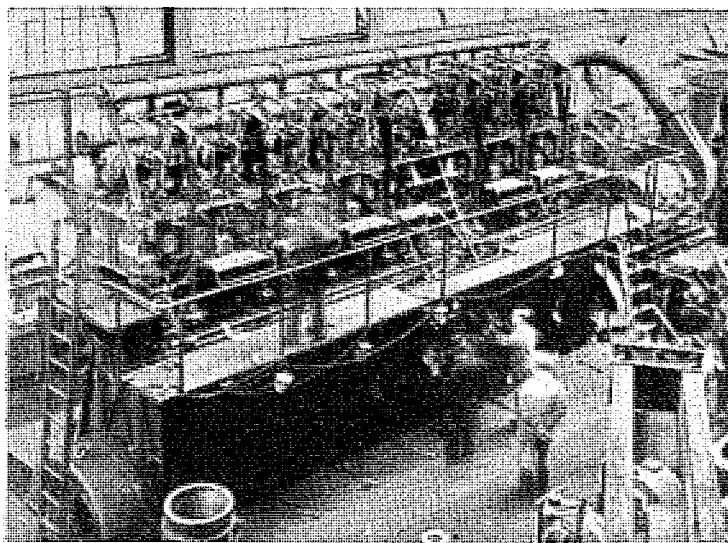
Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linieredert
 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 Kulkompani
 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, 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

Ved Aarsskiftet

1937 blev, som vi skrev ved dets Begyndelse, et godt Aar for Skibsfarten og Skibsbygningsindustrien.

Ordreindgangen været meget mindre, end man havde ventet. Nogle Redere er blevet bange for den



Den første Helsingør-B. & W. Motor til »Kronprins Olav« paa Prøveplanen.

De foreløbige Opgørelser over Produktionen viser, at den bliver noget større end i 1936. Naar den ikke har naaet de Højder, man ventede, skyldes det Vanskelighederne ved at fremskaffe Materialerne saa hurtigt, som man kan bruge dem.

I den sidste Del af Aaret har

lange Leveringstid i Forbindelse med Priserne, der ligger 50—70 pCt. over dem, der betales for 2 Aar siden.

Andre Redere mener, at der ikke er nogen Grund til at tro, at Skibe vil kunne bygges billigere i 1940 end nu. Da Fremstillingen af

(Shutes Side 39.)

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

M/s „Kronprins Olav“

Efter en teknisk Prøvetur i Sundet d. 12. December blev Skibet af Helsingør Skibsværft afleveret til D.F.D.S. ved en Præsentationstur d. 17. December.

Skibets Længde overalt 100 m, Længde b. p. 91,5 m, Bredde 13,9 m, Dybde til Awningdæk 8,4 m, Dybgang lastet 5,2 m, Depl. lastet 3600 Tons, Kubikindhold af Lastrum 2550 m³,



3. Klasses Spisesalon.



3. Klasses Rygesalon.

kene midtskibs 73 Kamre med Plads til ialt 133 Passagerer, og desuden er der paa A-dækket indrettet 2 store Saloner, Spisesalon og Rygesalon hver med Siddeplads til over 80 Passagerer.

Paa B-Dækket agter er der indrettet Spise- og Rygesaloner for 3die Kl. med Siddepladser for henholdsvis 75 og 85 Passagerer. I Sæsonen indrettes der desuden paa C-Dækket en Opholds-salon med Siddeplads for 90 Passagerer.

Brutto Tonnage 3150 Tons, Netto Tonnage 1750 Tons.

Skibet er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og efter de internationale Regler for Passagerskibe.

Skibet præsenterer sig smukt med sin stærkt udfaldende Stævn og sin Krydserhæk. Forkanten af Overbygningen er bygget „strømliniet“ d. v. s. rundet stærkt i tværskibs Retning og indfaldende opefter. Der er i det Hele taget tilstræbt et moderne Udsende, men „strømlinieformet“ er Skibet ikke.

Skibet har 6 vandtætte Skodder, der gaar op til B-Dækket, og i begge Sider af Rummet foran Maskinrummet er der indbygget ialt 6 Højtanke for Olie og Ferskvand.

Dobbeltbunden, der strækker sig i hele Skibets Længde, er dels ved Centerskodder og dels ved langskibs Sideskodder delt i et større Antal Tanke indrettet til Fersk- og Saltvand samt til Brændselolie og Smøreolie.

1ste Klasses Aptering har paa B-, C- og D-Dæk-

rer. Paa C- og D-Dækket indrettes Kamre for henholdsvis 54 og 42 Passagerer.

Samtlige Passagerkamre er smukt udstyrede og er alle forsynet med varmt og koldt rindende Vand. Forskellen mellem 1. og 3. Klasse ligger nærmest i det Antal Køjer, som er i samme Kammer. I 1. Klasse er det 1- og 2-Sengskamre, i 3. Klasse 4-Sengskamre. Alle Saloner er udstyret med Tegninger af Professor Kay Fischer.

De lyse Vægge og de mørke Lofter i Gange og Saloner virker ved første Øjekast lidt fremmede, men er iøvrigt, naar man vænner sig til det, tiltalende i den overalt gennemførte indirekte Belysning. Spisesalonen er med Lædermøbler i en smuk, blaa Farve, medens Rygesalonen har røde Møbler. I en lille, meget intim Bar paa 1. Klasse er baade Vægge og Loft beklædt med rødt Læder. Den skal man besøge nogle Gange, før man ikke bliver helt ør alene af Opholdet.

Hovedmaskineriet bestaar af 2 Stk. Hovedmotorer af Type 750 — MV — 70, der tilsammen udvikler

6000 I. H. K., bygget paa Helsingør Skibsværft. Endvidere findes der 4 Stk. Hjælpemotorer af Type 422 — VH — 37, paa tilsammen 1000 E. H. K. eller 660 K. W. Desuden findes et meget stort Hjælpemaskineri, der bl. a. omfatter den for Passagerskibe i international Fart krævede Nøddynamo og Nødløsepumpe. — Skibet bliver selvfølgelig forsynet med det bedste paa Radio-telegrafiens Omraade, ligesom der installeres traadløs Retningsfinder og Ekkolod, der til Stadighed registrerer Vanddybden.

Med „Kronprins Olav“



1. Kl. Rygesalon.

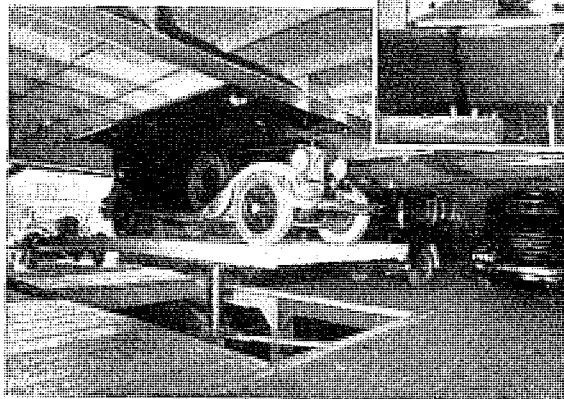
har D. F. D. S. faaet en værdifuld Forøgelse af sin Flaade, der er til lige stor Ære for Rederiet som for Byggeværftet.

Den 23. December afgik Skibet paa sin første ordinære Tur til Oslo med

danske Julerejsende. — Skibet havde dog forinden paa sin Præsentationstur besøgt den norske Hovedstad. Under Opholdet her blev Skibet beset af den norske Kronprins, efter hvem det er opkaldt. Den norske Kronprins spiste Lunch ombord paa Skibet og var meget begejstret for det smukke Skib, som med sin praktiske Indretning og Udstyrelse gør dansk Skibsbygning Ære.



1. Kl. Spisesalon.



Automobilelevatoren.

Ved Aarskiftet. (Fortsat fra Side 37.) Beskæftigelse for 1958, saa der er mulig Grund til at hilse det nye Aar velkommen i fuld Fortrøstning til, at baade Skibsfart og Skibsbygningsindustri vil have god og lønende Beskæftigelse til Gavn og Glæde for mange Mennesker.

De danske Værfter har, som det fremgaar af „Vikings“ Novembernummer, god, de fleste endda fuld



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

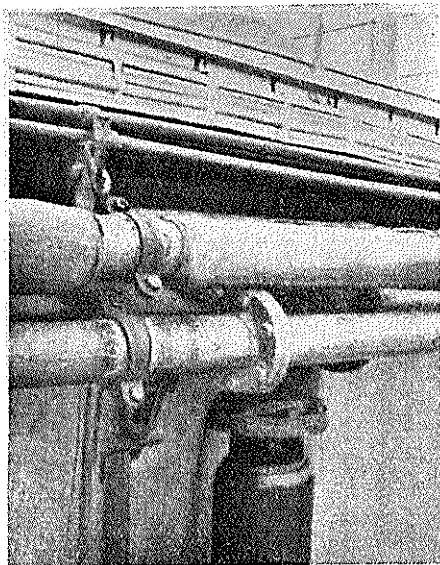
LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Har De læst »Barken Margrethe«

Rigtig Konstruktion

af Maskiner og Maskindele af Hensyn til Driften om Bord

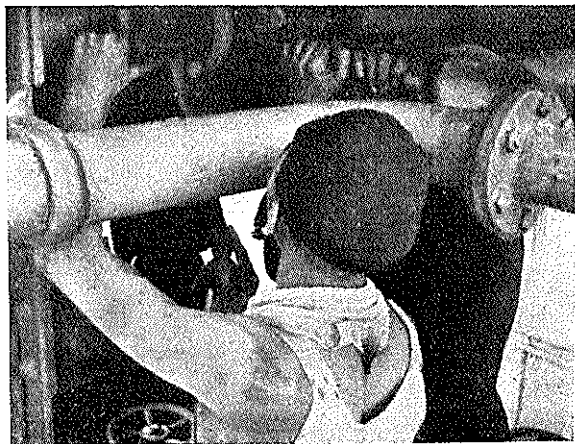
I mange, navnlig ældre Skibe sker det ofte, hvis et større Reparationsarbejde skal udføres i Søen, at hele Maskinpersonalet maa pusses ud, at hele Skibet



Typisk Sæsonbetjening af Rørledninger. For at komme til den skjulte Flange paa det staaletobte T-Stykke maa ikke mindre end 6 andre Flangesamlinger skilles ad. Ved at sænke det bageste Rør kunde meget overflodigt Arbejde undgaaes.

maa endevendes for at fremskaffe de nødvendige Hjælpmidler til Arbejdets Udførelse, fordi passende Værktøj ikke er forudset, og det er da ikke lutter Velsignelser, der udøses over den eller dem, som man mener har Ansvaret for den forfejlede Konstruktion eller for Mangelen paa Specialværktøj.

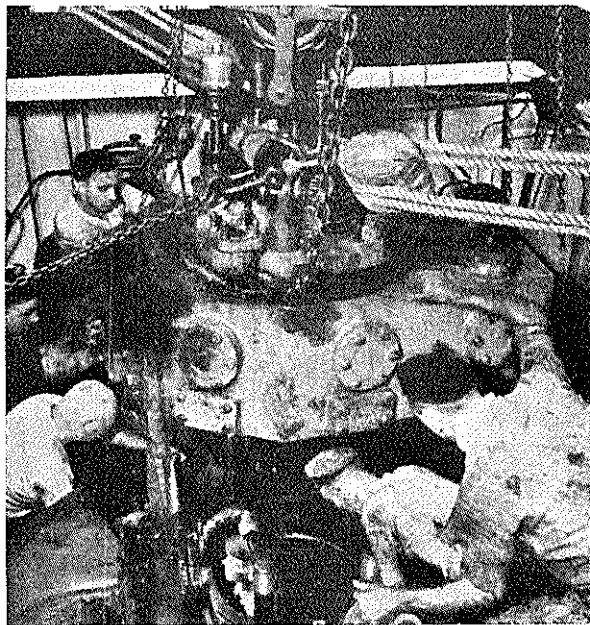
Men ikke alene de store Arbejder kan volde Kval og Ærgrelse. Ofte kan det daglige Smaa pilleri være Grunden. En Flange skal efterspændes eller ompakkes, men det er umuligt at komme til én eller flere Møtrikker. Af en eller anden mystisk Grund er de anbragt, saa ingen Nøgle kan naa derind.



Rørmontage i Praksis. I Stedet for Skrueogler bruges Hammer og Mejsel.

Enhver søfarende Maskinmester vil i Løbet af 10 Minutter kunne lave en Liste over den Slags Foreteelser i sit Skib, en Liste, som sikkert vil forbyvse ham med sin Længde, og som han vil gøre vel i at give Maskininspektøren, naar han næste Gang kommer ombord.

Det nytter nemlig ikke at knytte Næverne i Lommen af Raseri, hver Gang et saadant Eksempel fore-



Et Dæk-el, der vejer nogle Tusinde Kilogram, paa en Skibsdieselmotor er loftet til Søs. Et Utal af Patent- og Tovtøjer maa anbringes for at forhindre det i at danne et Pendul under Skibets Slingring. Hvis man havde 2 eller 3 Støtteholte, der kunde fastgøres til Dækslet paa passende Maade, vilde man undgaa dette Virvar af Kæder og Tove, der hindrer Arbejdet.

kommer. Det nytter ikke at tro, at det Hele er lavet af Ondskab for at genere Maskinbesætningen ved at give den forøget Arbejde. Den Slags bekæmpes kun ved maalbevidst Samarbejde, mellem Maskinmestrene, Rederierne og Værfterne. Hvis det skal undgaaes, maa man gribe om Ondets Rod. Man maa forebygge. Forandringer er som oftest umulige og i andre Tilfælde meget kostbare. Der maa tænkes paa Driften i Søen allerede fra den første Skitse af en Nybygnings Maskinarrangement. Et Maskinanlæg bestaar ikke af Maskiner alene og er ikke blot afhængig af en mere eller mindre gunstig mekanisk Virkningsgrad, det bestaar i lige saa høj Grad af menneskelig Arbejdskraft, og kan kun arbejde uden Lyde og økonomisk ved et rigtigt og maalbevidst Samarbejde mellem disse to Faktorer. Selv den fineste Teori er ikke en sur Sild værd, hvis den ikke giver sig Udslag i Konstruktioner, som er til at arbejde med under de Forhold, som nu engang er til Stede i Driften.

Mange Dele, som monteres let og smertefrit ved Værftet, er ikke til at skille ad ombord. Naar Skibet



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

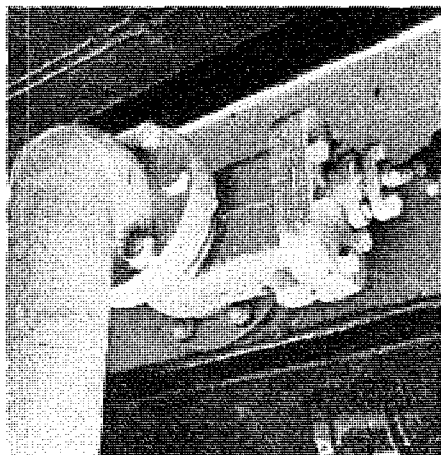
Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

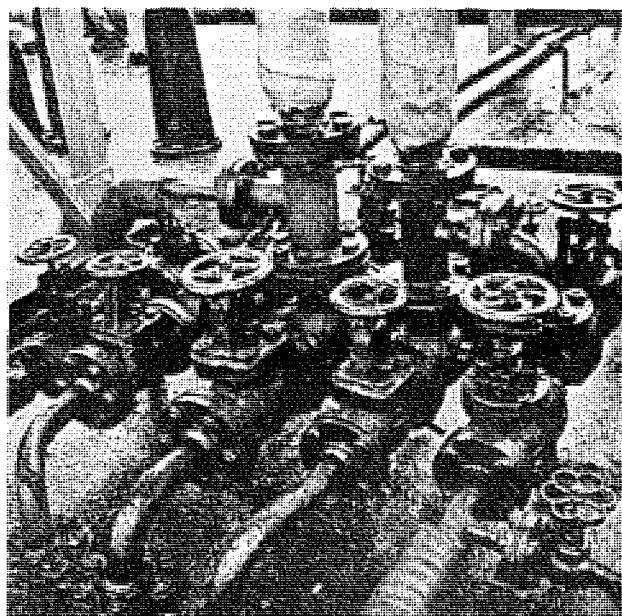
Hovedoplæg for Danmark.

ligger ved Udrustningskajen, gaar det én, to, tre, men naar Motorerne larmet, medens Skibet hugger i Søen, naar den varme Luft er kvalm af Olie-dampe, saa er det langt fra saa let, som det syntes ved Værftet. Da

Laden staa til. Det er imidlertid ikke nødvendigt, naar blot alle Kræfter sætter ind. Det har allerede gaaet for længe, men der er Tid endnu.



En Afsperings-ventil paa en Tankluge. Den bageste Flange er støbt saa tæt paa Ventilhuset, at de ikke synlige trekvart Tomme Møtrikker kun kan opgaaes med tekniske Midler. Hammer og Mejsel. Et Spil-lerum paa ca. 10 cm havde været nok til at af-hjælpe denne Mangel.



En saadan Samling af Ventiler bør undgaaes, da Arbejdet med den enkelte Ventil vanskeliggøres betydeligt. Hvis Ventilerne blev noget forsat for hin-anden, saa de smaa blev rykket frem og de store tilbage, saa vilde Arbejdet ved Flanger og Stopbøsninger gaa betydeligt lettere.

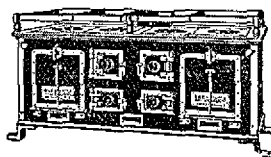
kan det let blive en Overbelastning af Maskinperso-nalet, hvis ikke Konstruktionen, Anbringelsen og Værktøjet er gennemtænkt med denne Situation for Øje. Det kan let blive ikke blot Ødslen med menne-skelig Arbejdskraft, men ogsaa unødvendigt Forbrug af Materialer.

Naar man ser paa Driftsberetninger fra moderne Skibe, da undrer man sig over den korte Liggetid ved Land, som f. Eks. mange Tankskibe har. Hvis saa en Del af denne Tid skal bruges til Reparationer eller Eftersyn, saa er det ganske umuligt, at Maskinbesæt-ningen kan naa at sætte Fødderne paa den faste Del af Jordkloden.

Det hele bunder sikkert i gammel Slendrian og

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Stabelafløbninger - Prøveture

NAKSKOV.

Fredag den 5. December 1957 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 90 af Stabelen. — Det er en Tanklægte, bygget til Det Forenede Olie Kompagni, A/S, København.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde 44,76 m, Længde mellem Perpendikulærer 42,67 m, Bredde paa Spant 7,16 m, Dybde til Hoveddæk 3,89 m, Lasteevne ca. 525 Tons D.W.

Lægteren er bygget til Germanischer Lloyd's højeste Klasse for stor Kystfart.

KØBENHAVN.

Fra Aktieselskabet Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeris Værft paa Refshaleøen søsattes den 5. December et nyt Dieselmotorskib, Værftets Byggenummer 652, som bygges for Regning Compagnie Generale d'Armements Maritimes, Paris.

Skibet bygges til Bureau Veritas Klasse I Div 5/3 1.1 + A. & C. P. R. M. C., „complete superstructure“, og er bestemt til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Last-rum.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 96,01 m × 15,87 m × 8,79 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 2225 Tons d.w.

Det forsynes med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der udvikler ca. 5700 IHK. Alt Dæksmaskineri og Kølemaskineri er elektrisk drevet.

Skibet bærer Navnet „Quercy“, og Afløbningen forløb i alle Maader smukt.

Maleren Quistorff.

Naar „Vikings“ Læsere faar Nytaarsnummeret i Haanden, vil de paa den smukke Forside genkende en af vore dygtige Marinemalere. Quistorff, der denne Gang med sit sikre Haandelag skildrer den nye Oslo Baad, Kronprins Olav, har jo mange Gange glædet Læsere med sine dygtige Billeder, og der er god Udsigt til, at han vil blive ved dermed, for han er sikkert den Maler i Verden, der har de fleste Billeder, ialt 4500. Men Maleren Quistorff er ogsaa en meget benyttet Reklametekniker, der forstaar at gøre Rederiernes Brochurer og Tryksager til Arbejder ud over det almindelige.

Fru Benjamin Olsen, der endnu har et Par af sin Mands Billeder tilbage, er flyttet til Sagasvej 10, København F.

Allerede længe før Jul var „Vikings“ „Jul paa Havet“ udsolgt. Vi havde paa Forhaand gjort vore Læsere opmærksom paa, at man i god Tid maatte sikre sig det populære Julehæfte. Paa Efterspørgslen forstaar vi, at mange Købere af „Jul paa Havet“ er gaaet forgæves, og derfor skal vi, hvis man henvender sig til os, gøre et Forsøg paa eventuelt at fremskaffe endnu nogle Eksemplarer, hvilket dog først kan ske efter Jul.



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.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

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

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 39, København.

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.



VIKINGEN

60 Øre

Briggen »ROTA«

(Læs Teksten inde i Bladet)

1938 - Nr.

15. Aargang



Indhold: Til Søs for første Gang
Hvulfangst før og nu

En Katastrofe i Verdensrummet
Bornholms ende Aar



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.

**SØFARTENS
BIBLIOTEK**

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

2-1938

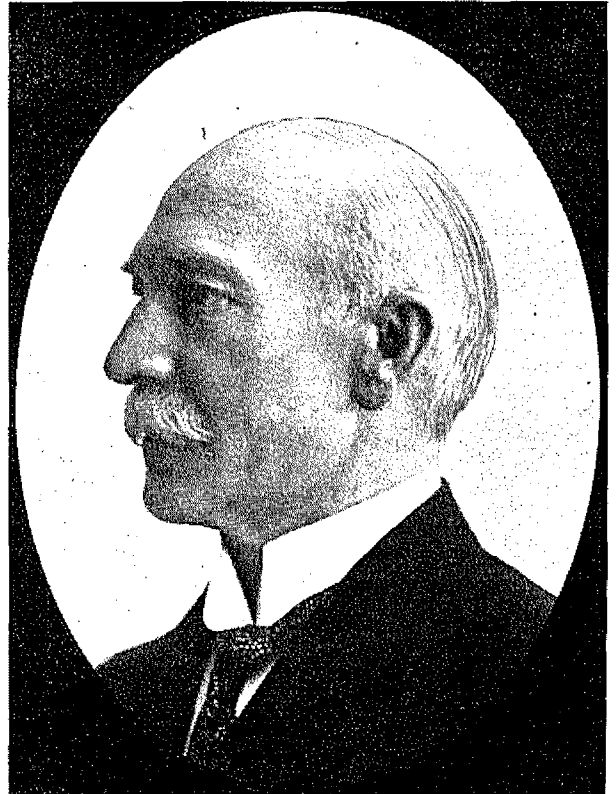
Danmarks store

Sømand

Etatsraad

H. N. Andersen

død



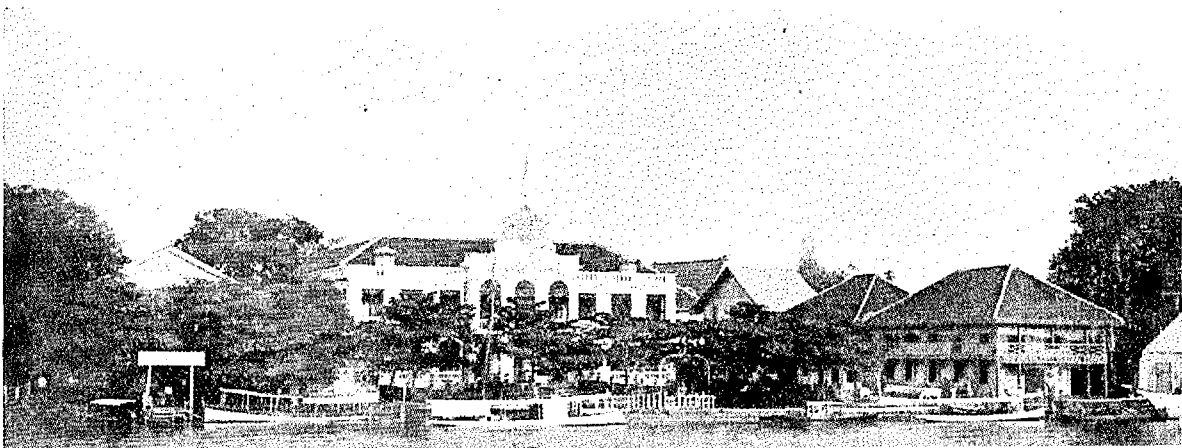
DANMARK har mistet den Mand, der førte den store Verden hjem til det lille Danmark, og i en maaske endnu højere Grad førte det lille Danmark ud i den store Verden.

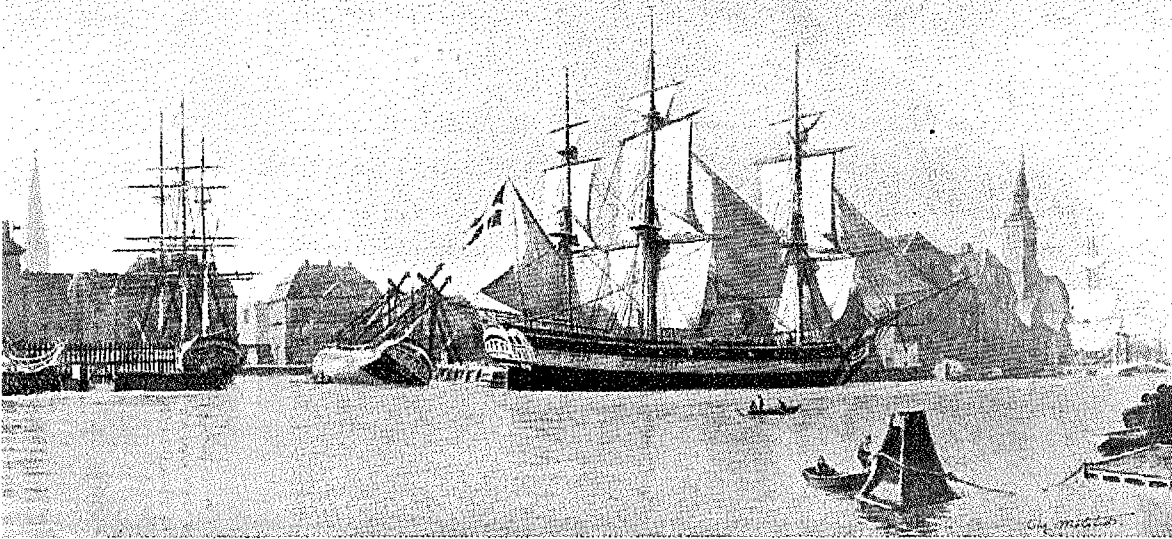
I sin Barndom saa Etatsraad H. N. Andersen Danmark blive slaet og lemlæstet. I sin allerførste Ungdom saa han sit Fædreland vaagne op efter Nederlaget og famlende søge nye Veje for sin Eksistens som Nation og nye Kilder til sine Borgeres Velfærd. Det var de Aar, da det danske Landbrug vaagnede op og sprang frem til Førerpladsen indenfor al Verdens Landbrug. Da Dalgas med sit Motto: — hvad udadtil tabtes skal indadtil vindes — forvandlede vældige Arealer gold dansk Hede til frugtbar Agerjord. Da

Handelsgeniet Tietgen bragte fornyet Kraft og Fortagsomhed i den danske Handelsverden.

H. N. Andersen saa alt dette ude fra, for han var allerede som Dreng draget ud mod den Drøm om fjerne Lande og fremmede Folkeslag, der fra første Færd havde boet i ham. Det var ikke den vege, ro-

Ø. K.s Vugge,
Th. Andersen
& Co.s Forret-
ningsbygninger.
I Midten det
nye „Oriental“
Hotel.





Før:

Asiatisk Compagnis Skibe i Københavns Havn for 150 Aar siden.

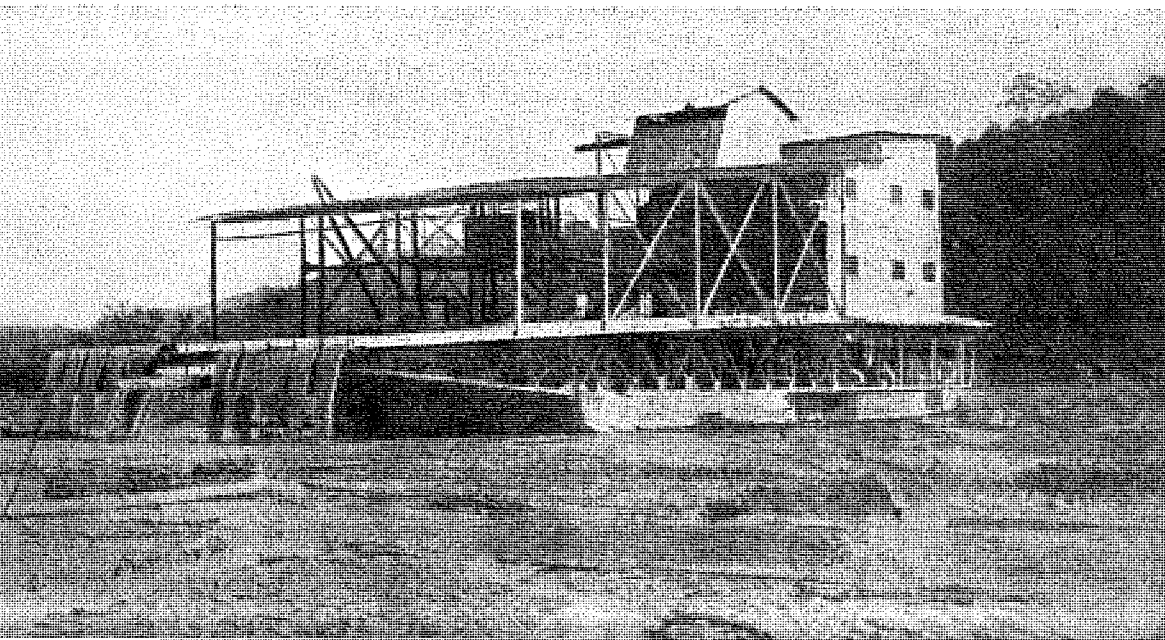
mantiske Eventyrdrøm, men derimod den maalbevidste og klare Drøm om af de fjerne Eventyrlandes Rigdomme at bygge en Virkelighed op som Storhed for ham selv og hans Fædreland.

Etatsraaden har senere selv fortalt om, hvorledes han, da han som ung Sømand kom til Hongkong, modtog et uudsletteligt Indtryk af, hvad Menneskevilje og Menneskeevne dér havde kunnet udrette. Først i 1842 havde Englænderne taget den kun 32 engelske Kvadratmile store Ø i Besiddelse. Da var den beboet af nogle faa Fiskere og var Tilholdssted for Sørovere. Da Sømanden Andersen tredive Aar efter kom til Hongkong, fandt han en stor By, der var Sæde for en verdensomspændende Handel. I de paladsagtige Huse op over Bjergsiderne boede Handelsfyrster, og paa Hongkongs Red laa Skibe af alle Nationer, blot fandt den unge danske Sømand, at det danske Flag var for sparsomt repræsenteret. Før 1864 havde den sønderjydske Sejlskibsflaade fra Aabenraa og Haderslev og Flensborg vist Dannebrog i rigt Maal herude, og det forekom den unge Andersen, at selv om Danmark havde mistet Sønderjylland siden den danske

Verdenshandels Glansperiode i det attende Aarhundrede, saa maatte det Danmark, der efter Nederlaget nu var ved at rejse sig herhjemme, med sin Handel og Skibsfart kunne følge Udviklingen og, i Stedet for at gaa tilbage, tage sin Del af den stedse voksende Verdensomsætning.

Billedet af Hongkongs Opblomstring i Kraft af Beliggenhed og andre stedlige Betingelser fæstnede sig Tid efter anden i Andersens Sind som en Kendsgerning. Flere af de store Firmaers historiske Udvikling skyldtes blot egne Evner og stærke Viljer. For Andersen blev det Tilliden og Tolerancen, der dannede Grundlaget for Udviklingen. Det var et Grundlag, som Ungdom med Vilje og Evner kunde bygge paa, skabe Virksomheder, eje Skibe og forsende kostbare Ladninger ud over Verdenshavene.

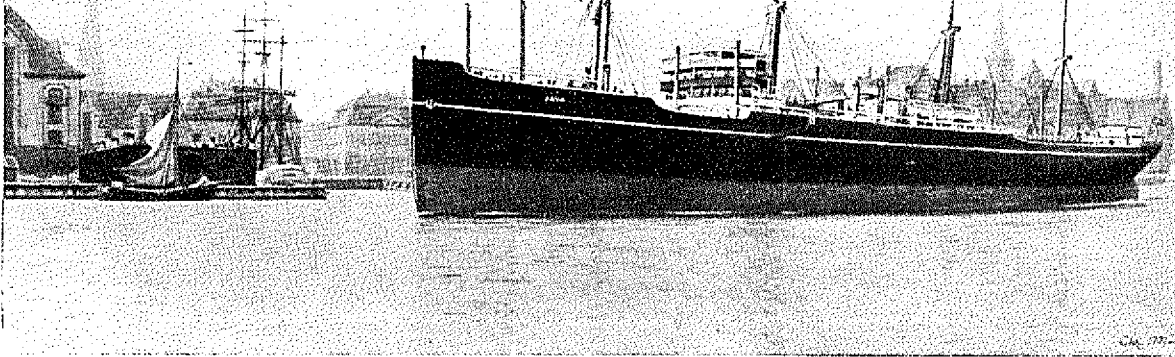
Sømanden Andersen fartede i nogle Aar rundt derude i det fjerne Østen og samlede sig et rigt Fond af Viden, Idéer og Initiativ, og da han gik i Land i Bangkok i Siam, hvor hans erfarne Øjne saa de rige Muligheder for Virkeliggørelsen af hans Barndoms og Ungdoms Storhedsdrømme, var det ikke en Skøb-



Etatsraad H. N. Andersens Virkefelt var ikke alene Handel og Skibsfart. Ogsaa Minedrift blev inddraget i Virksomheden. Her ses den vældige Gravemaskine fra Ø. K.s Tinmine i Pong-Dalen. Den flydende Maskine graver ind i Brinken og skyller ved Hjælp af kraftige Vandstraaler Tin-Ertsen fra det udgravede Materiale.

Nu:

Et Ø. K.-Skib
paa samme
Plads i Køben-
havns Havn i
vore Dage.



nens Tilfældighed, men Resultatet af en klog og maal-bevidst Søgen.

I Løbet af faa Aar forvandlede den farende Sømand Andersen til den kloge og fremsynede Handelsmand Andersen, og han var endnu en ung Mand, da han kunde se ud over en vidt omspændende, blomstrende Virksomhed, der gjorde hans Person til en Betydelighed i det vaagnende østerlandske Rige Siam, og bragte hans Navn til de europæiske Handels- og Financsentrer, hvor det med en Duft af det store Østens Eventyr aabnede Krediter og banede Veje for nye Tanker.

Andersen havde i Løbet af faa Aar udnyttet det vaagnende Land Siams store Muligheder og bygget Handelshuset Andersen & Co. op paa Gensidighedens Princip, der paa en uafviselig Maade befordrede hans Planer og Arbejde, fordi det samtidig virkede til virkelig Gavn for Landet Siam. Et Bevis herfor var det Venskab, det siamesiske Kongehus viste ham.

Men Andersen havde videre Maal. Hans Tanke, at Danmark skulde og burde tage sin Del i Verdenshandelen, levede stadig i ham. Da han følte sin Virksomhed i Siam tilstrækkelig grundfæstet, vendte han hjem for at tilbyde Fædrelandet sit Ungdomsværk som Udgangspunkt og Grundlag for en Deltagelse i Verdensomsætningen. — I Danmark, som Andersen havde forladt, da det laa afmægtigt og sønderlemmet efter Nederlaget, var den store Genrejsning lykkedes. — Landbruget og Handelen var vaagnet til nyt Liv. Men de Mænd, der havde gennemført Genrejsningen, evnede ikke at se ud over deres eget Livsværk, de forstod ikke Andersens dristige Planer om Verdenshandel med Danmark som Udgangspunkt, mange blev bange for Dristigheden.

Men her som overalt sejrede Andersens Fremsynethed, Evne og Vilje, og Det Østasiatiske Kompagni blev i 1897 til Virkelighed.

I Dag er Det Østasiatiske Kompagni Danmarks største Handels- og Skibsfartsvirksomhed og staar som et straalende

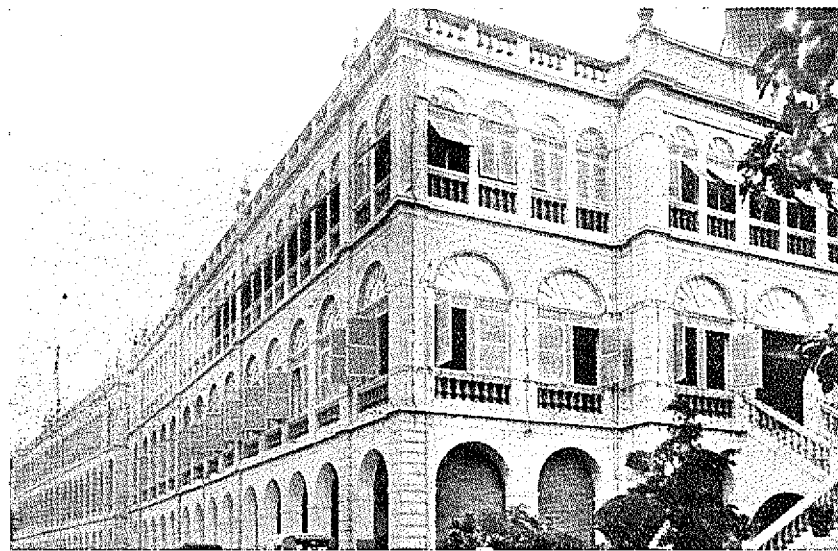
Monument over en klog og fremsynet Mands ukuelige Vilje og Evne.

Etatsraad Andersen var Sømand. Han indhøstede de Erfaringer, hvorpaa han byggede sit Livsværk op, under Udøvelsen af sin Sømandsgerning.

Han lærte at elske og beundre Havet som den store Livsgiver og Livsbetingelser for alt Samkvem mellem Jordens Lande. — Og som den ægte og klarøjede Sømand maatte han i sit Livsarbejde komme til at gøre betydningsfulde Indsats for den danske Søfart. Han gjorde det ved at aabne Vejen for danske Skibe ud over de fjerne Verdenshave. Men ikke alene for den danske Søfart, men for hele Verdens Søfart gjorde han en afgørende Indsats, da han med en uhørt Dristighed støttede Motorskibets danske Pionerer og hjalp dem frem til den afgørende Sejr.

Alt, hvad der tjente den danske Søfart og den danske Sømandsstand til Gavn og Fremskridt, havde H. N. Andersens varmeste Interesse.

Den danske Handelsflaade og den danske Sømandsstand kipper med Flaget som en ærbødig Hilsen til den stolte Sømandsskikkelse, der nu er taget ud paa sin sidste Sejlads.



Hovedsædet i Bangkok.

„Danmark“s fhv. Fører

Kaptajn A. E. Ankersø død

Meddelelsen om, at Kaptajn Ankersø er død, vil blive modtaget med Sorg af meget store Krese indenfor „Vikings“s Læsere. Redaktionen faar meget hyppigt Besøg af gamle og unge Elever fra Statsskoleskibet „Danmark“, og naar Talen er faldet paa Skoleskibets gamle Fører, Kaptajn Ankersø, har de alle udtrykt deres Beundring og Hengivenhed for den Mand, der gav dem den første Vejledning i det Sømandsskab, de havde valgt som deres fremtidige Levevej.

Kaptajn Ankersø var født i Ballen paa Samsø. Efter en grundig og alsidig Sømandsuddannelse blev han i 1904 1. Styrmand i D. F. D. S. Det første Skib, han blev Fører af, var D. F. D. S.s Skoleskib, den firemastede Bark „Viking“, hvor han blev Kaptajn i

1920. Efter et Par Aar at have ført forskellige andre af Selskabets Dampere, blev han atter i Perioden 1923—25 Fører af „Viking“. Da Staten i 1932 søsatte Skoleskibet „Danmark“, var Kaptajn Ankersø derfor naturligt Manden, man valgte til at føre det smukke Skib. Hans Dygtighed og Erfaringer som Fører af Sejlskibe kom desværre kun i en alt for kort Tid til at gavne den søfarende Ungdom, idet han i Foråret 1937 paa Grund af svigende Helbred maatte nedlægge Kommandoen. Ved sin Tilbagetræden blev han udnævnt til Ridder af Dannebrog. Han købte Ejendommen Strandgaarden paa Samsø for her at nyde sit Otium, men den 15. Januar bukkede Kaptajn Ankersø under for en Nyresygdom, kun 61 Aar gammel.

Skoleskibet „FANØ“

Rederiet J. Lauritzens Skoleskib „Fanø“ har nu afsluttet sit ottende Driftsaar, idet Skoleskibet gik i Fart i Foråret 1930 og i den mellemliggende Tid hvert Aar har sejlet som Skoleskib i Tiden fra omkring Midten af April til Slutningen af December.

Eleverne, som har Realeksamen — eller i enkelte Tilfælde Mellemskoleeksamen —, faar en grundlæggende Uddannelse ombord i dette fragtførende Skoleskib og opnaar hurtigt Færdighed i Skibsarbejdet og Kendskab til Principperne for Navigering, Søvejsregler og Afmærkning, idet Drengene selv ud-

fører alt Arbejdet ombord, saasom Vedligeholdelse, Lastning, Losning etc., foruden at Sejladsen, særligt i Begyndelsen af Togtet hovedsageligt foregaar i Nord- og Østersøen med hyppig Passage af vanskelige Farvande, f. Eks. de danske Gennemsejlingsfarvande, de finske og svenske Skærgaarde o. s. v.

Efter fuldendt Togt med Skoleskibet „Fanø“ udmønstrer Drengene sædvanligvis et halvt eller et Aar med Rederiets Dampere for derefter at overgaa til Gustav Eriksons bekendte finske Sejlskibe, hvormed de foretager en Rundtur til Australien.

Rederiet har i de forløbne 8 Aar uddannet 50 Drengene paa Skoleskibet „Fanø“, foruden at ca. 100 Drengene er blevet uddannet som Dampskibslærlinge, sædvanligvis med paafølgende Sejlskibstid i Gustav Eriksons Kornsejlere.

Hele Togtet med Skoleskibet „Fanø“ har varet over 8 Maanedere, og før „Fanø“ afgik til Marstal for Oplægning, gik paa Københavns Red d'Herrer Skibsredere Ivar og Knud Lauritzen samt Navigationslærer Knud Hansen og Inspektør Gunnar Petersen ombord.

Under Ophold paa Reden og Sejlad i Sundet blev de 8 Elever eksaminerede og aflagde de reglementerede Prøver, som de alle bestod tilfredsstillende.

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

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

Toldbodens Motorfærge og
Transportforretning

N. P. Winding (fhv. Skibsfører)

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

Kontor: Nordre Toldbod — Telefon Central 13 717
Privat-Telefon: Byen 3086 — Telgr.-Adr.: Winding, Ndr. Toldbod

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1282

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

Nord om Australien efter Jern-Erts

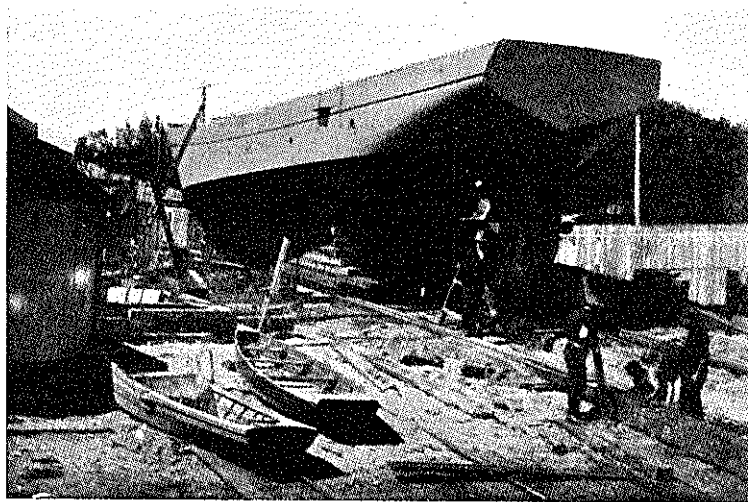
VI laa fortpøjet langs Swan Wharf — Perth, Vestaustralien, og havde travlt med at ordne og indrette vort flydende Hjem til det forestaaende lange Togt op langs Australiens Kyst gennem hollandsk Ostindien til Malaya. Vor Besætning paa det Tidspunkt var en stærkt tatoveret tidligere Mariner, der nylig var blevet afskeditget fra den lokale Lufthavn, hvor han havde arbejdet som Rigger. Han ønskede at vende tilbage til Søen i en hvilken som helst Skude, der vilde bringe ham nærmere til hans Fødeby, Liverpool.

Jeg hyrede ham paa Ugeløn til at hjælpe mig med at male Skibet og isvrigt give det hele en almindelig Overhaling, før jeg mønstrede den øvrige Besætning.

Mens vi var beskæftiget med et særligt snavset Job paa Dækket, ankom to Mænd og spurgte efter Ejeren. Jeg angav mig selv. De tog mig til Side og spurgte, om jeg var tilgængelig for et Forslag angaaende Yachten og mig selv. Jeg ønskede at vide, hvilken Slags Forslag. De var meget reserverede og vilde kun sige, at det gjaldt Brugen af mit Skib med mig selv som Fører i omkring 6 Uger, for hvilket de var parate til at betale en god Pris. Jeg ønskede at vide lidt om Arten af dette Job, og i hvilken Retning det gik. De vilde overhovedet ingen Oplysninger give. Saa sagde jeg dem rent ud, at jeg intet som helst vilde have at gøre med Smugling og den Slags Ting. De forsikrede mig, at det forestaaende Job ikke laa udenfor Lovens Rammer, men at Ekspeditionen maatte holdes hemmelig. Saa erklærede jeg endelig, at hvis Jobbet laa nordpaa, Retningen for vort planlagte Togt, og hvis det havde Toldvæsenets Velsignelse, saa var vi naaet til Realiteter. De fortalte mig, at de og endnu en Mand vilde afgang i Skib fra Perth, og at de ønskede at være i Broome, Nordvestaustralien, før den 20. November for at møde fem andre Mænd, der skulde komme fra Singapore for at slutte sig til Ekspeditionen. Derefter skulde vi tage hele Selskabet op til et Sted paa Kysten omkring 200 Miles nord for Broome og sætte dem i Land hvorsomhelst de ønskede det, dog at jeg ansaa Stedet for fornuftigt og sikkert.

Da vi var naaet til Enighed om Betalingen o. s. v., aftalte vi at mødes hos en Sagfører næste Dag. Her blev en almindelig Overenskomst sat op, og de udbetalte et kontant Depositum.

Af Kaptajn J. R. Grey i „Yachting Monthly“



Færdig til at søsættes.

Skibet „Silver Gull“ er en solid søgaaende Diesel-Yacht, 85 Fod lang, 20 Fod bred og 8 Fod dybtgaaende. Den er bygget i Vestaustralien af lokalt Tømmer og svært bygget — 25 pCt. mere end Lloyd's — for at kunne møde al Slags Vejr rundt Australiens Kyst.

og proviantere, ikke alene for det paatagede Job, men ogsaa tilstrækkeligt til at bringe os til Singapore bagefter, blev der en farlig Bunke at tænke paa og en Messe Stuvn bort, naar Forsyningerne ankom om Bord. Himmel, hvilken Samling. At have med Konserveskasserne at gøre var let nok, men Sække af Kartoffler og Løg maatte anbringes, hvor Solen ikke naaede dem, og spredes ud, hvor Grøntsagerne ikke ødelagdes af deres egen Vægt. Vi havde en 1400 Miles Sejlads op langs Kysten til Broome for os, og Grøntsager er forbandet vanskelige at holde i det varme Klima. Vi kunde paa hele denne Strækning ikke regne med at faa frisk Proviant, saa vi maatte tage hele Forsyningen nu eller aldrig. Brød maatte vi bage om Bord, saa en halv Ton Mel var en lille Forsyning. Paa to Stativer i Ydersiderne af Maskinrummet blev Sække med Bønner, Ris, Havregryn o. s. v. anbragt vel af Vejen og paa en sikker, tør Plads. Efter at have forladt Fremantle, Perths Havn, vilde Smørolie komme i en ruinerende Pris og Brændselsolie vilde ikke være til at opnaa undtagen fra et Skib, der var forsynet med Pumpegrej i sine egne Bunkers, saa vi maatte indrette til en ekstra tung Last af disse Varer. Jeg bestilte tilstrækkelig Smørolie til at naa frem til Java med, men derimod løb jeg an paa at faa nogle faa Tons Brændselsolie fra et af de Skibe, der gik i Handelsfart paa Kysten. Med vore Hovedtanke fyldte kunde vi sejle ca. 2500 Miles, men vi kunde yderligere have nogle Fade paa Dækket.

En dygtig Kok, der kunde arrangere Maaltiderne for saa stort et Selskab, var af største Betydning. Det fandt vi Gud være lovet i Form af en Londoner, der havde en fransk Mor. Han talte Fransk, Spansk og lidt Italiensk og, endnu bedre.

Der var den Bestemmelse i Overenskomsten, at Toldvæsenet skulde underrettes om det forestaaende Togts Natur. Dermed var jeg sikret mod fremtidig Vrøvl.

Jobbet passede os aldeles storartet, eftersom vi alligevel havde i Sinde at besøge den Del af Kysten, der havde interesseret os stærkt paa vort første Togt, og nu kunde vi altsaa igen tage derop paa andres Bekostning, en ræget behagelig Tanke i disse vanskelige Tider.

Vi kunde have været færdige til at afsejle allerede et Par Uger før den fastsatte Dato. Men da vi nu skulde indrette ekstra Sovebekvemmeligheder

kunde koge paa alle tre Sprog. Vi hyrede ham for kun to Maaneder, da han til den Tid havde et godt Job i Udsigt. Jeg hyrede to Maskinister og to Brødre, henholdsvis nitten og sytten Aar, som Dæksfolk, mens den tatoverede Sømmand blev Baadsmand. Som sædvanlig blev B. min Hjælpestyrmand.

Vi forsøgte at faa Yachten paa Bedding, men maatte opgive det, da Beddingen var optaget af et Skib, der skulde undergaa en lægere Reparation. Dette var en Fortrædelighed, for saa maatte vi sejle næsten 1000 Miles, før Tidevandet blev af tilstrækkelig Højde til, at vi kunde sætte Yachten paa Land og rense den, og dens Bund var saa tilgroet, at det kunde tage en til halvanden Knob af Farten, hvorved vor kostbare Olie spildtes. Det var der imidlertid intet at gøre ved.

Vi løb ned ad Floden til Fremantle for at sætte Masterne, mønstre Resten af Besætningen og fylde vore Tanke med Ferskvand og Olie. Det var først, da vi var paa Toldkammeret, at jeg fandt ud af, hvad Hensigten var med vort mystiske Togt. B. og jeg havde tænkt os enten Guldminer eller Jagt efter en Skat, som antoges at eksistere i et sunket hollandsk Skib paa Kysten. Det gjaldt Miner — men ikke Guld! Yampi Sundet, nord for Broome, ved Begyndelsen af den store Strækning næsten helt ukendt Kyst, beboet af sorte Wilde og sjældent eller aldrig besøgt af Skibe, dannes af tre Øer, der løber parallelt med Fastlandet. Øerne bestaar af Jern-Erts, faktisk Verdens største Jern-Forraad. I en Aarrække ejedes de af et australsk Selskab, men, trods den Kendsgerning, at Sundet danner en glimrende Ankerplads for en hvilken som helst Slags Skibe, med dybt Vand lige ind under Klipperne, hvorfra Skibene kunde laste med et Minimum af Omkostninger, blev Foretagendet forladt, efter at Tusinder af Pund Sterling var ødet bort.

Den Plan, der nu var under Opsejling, var for et japansk Selskab, der med Regeringens Tilladelse vilde bearbejde Jern-Ertsen og med deres egne Skibe føre 30.000 Tons bort om Ugen. De fem Mand, der skulde komme fra Singapore til Broome, skulde undersøge Forholdene paa Øerne og Betingelserne for Afskibning o. s. v. Derfor var det af Betydning at finde et passende Skib til at bringe Selskabet ud til Øerne og en Mand, der kendte Kysten. Og jeg var altsaa Manden. Den forudgaaende Hemmelighedsfuldhed var iagttaget for at afværge, at Pressen skulde raabe op om „den gule Fare“ endnu før Forretningerne var paabegyndt.

Vi forlod Fremantle Søndag den 4. November. „Silver Gull“ laa dybere i Vandet end nogensinde før, med Olie til 3000 Miles Sejlads, 7 Tons Ferskvand og Proviant til mange Maaneder. Sommeren igennem er der en næsten konstant Vind fra Syd med næsten moderat Storms Styrke. Men paa Afsejlingsdagen var der næppe en Vind og ingen Dønning.

Det gav Passagererne Lejlighed til i al Magelighed at vænne sig til Søen. Før vi havde været 12 Timer til Sø, kom Vinden imidlertid, og vi satte vore tre Sejl. Snart gik der en ret kraftig Sø, men da vi løb for den, var Skibets Bevægelser bløde, og der indtraadte kun faa Ugehageligheder. Vi stoppede op et Par Gange paa Kysten for at faa en god Nats Søvn og forny vor Brændselsbeholdning. Træ til at fyre i Kabydsen med har altid været min store Sorg, og vor nuværende Kok brændte Brænde som paa Akkord. Men hans Kogekunst var saa god, at ingen om Bord havde noget at indvende mod disse Brænde-Landgangsture, som vi alle Mand tog Del i.

De tre Mand, som kom om Bord i Yachten i Fremantle, var de oprindelige to, der havde opsøgt mig, og Sagførereren, der havde sat Overenskomsten op. Vi kom godt ud af det med hinanden, og de tog allesammen

Strabadserne med den rette Aand. — Vi holdt den fine Vind for næsten 1000 Miles og gjorde fin Fart til Dampier Øerne, hvor vi fik smult Vand mellem de talrige Øer og Klipper. Med klar Himmel, god Vind og ingen Sø manøvrerede vi gennem Øgruppen og passerede tæt ind til Enderby Island, som vi havde set under meget forskellige Forhold otte Maaneder tidligere, da vi havde søgt Læ bag den efter at være indhentet af en meget alvorlig Storm.

Indtil nu havde vi fanget alle de Fisk, vi kunde ønske os, men, mærkeligt nok, saalænge vi befandt os indenfor denne Øgruppe, fik vi ikke et eneste Bid. Og det havde vi heller ikke forrige Gang, vi var her.

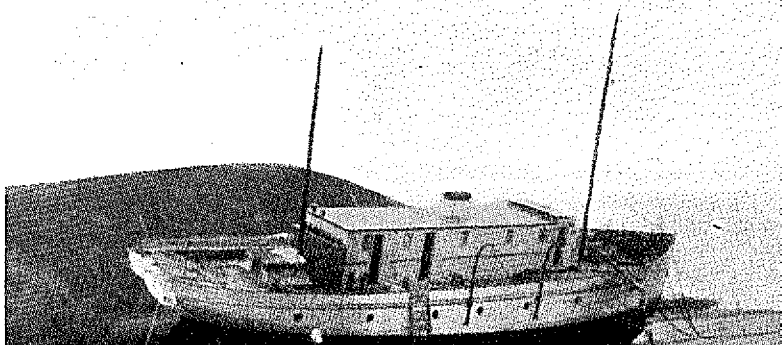
Vi stævnedes nu mod det sydlige Indløb til Flying Foam Passagen, hvorigennem jeg aldrig før havde været, men jeg vidste, at der indenfor var en brugbar Ankerplads og en lille Skonnert, tilhørende Skilpadde-Suppe-Fabriken i Cossack, der arbejdede et eller andet Sted i Passagen. Mørket faldt paa, endnu da vi var i nogen Afstand fra Indløbet, der beskyttes af en lille Ø med undersøiske Rev, der løber ud fra den. Ikke nogen særlig rar Plads for en Fremmed at nærme sig. Der var ikke nogen Ankerplads i Nærheden undtagen netop inde i Passagen, saa det var blot Spørgsmaalet om at fortsætte eller famle os tilbage gennem Mørket til en Ankerplads ti Miles borte. Netop som vi befandt os mellem den lille Klippe og Indløbet, stoppede den bagbords Motor, og det betød femten Minutters Ophold. Da vi endelig naaede ind i selve Passagen, var det sort Nat og meget vanskeligt at vide nøjagtigt, hvor langt vi var fra de klippefulde Punkter paa begge Sider. Da Manden, der tog Lodskud, raabte: — Dybde seks, Sandbund — lod jeg gaa Ankeret for Natten.

Klokken otte næste Morgen littede vi Anker og fortsatte gennem Passagen. I Pilot blev Indsnævringen beskrevet som „lidt over en Kabellængde“ bred, men vi fandt, at den var mindre end tredive Yard med en overordentlig stærk Strøm igennem. Korallrevene var øjensynligt vokset betydeligt, siden Pilot blev skrevet. Fra Taget af Styrehuset kunde jeg overse alle Farer, saa vi slap let nok igennem. Saa udvidedes Passagen betydeligt, skønt næsten alt Vandet var grundet. Efter længere Tids Spejden opdagede jeg endelig Skonnerten „Coltarn“ ca. fire Miles borte. Vi stævnedes over mod den, og da vi var naaet nær til, dukkede to pjuskede Hoveder frem fra Kahytten. De tilhørte vore to Bekendte fra forrige Aar i Cossack, Greyson og Lyons, to Fætre, der havde skabt sig en udmærket Levevej ved at fange Skilpadder til Fabriken.

(Fortsættes i næste Nummer.)



„Silver Gull“s Bow havde fine Linjer.



FANØ SØMÆND

i Storm og Stille

Med Støtte fra forskellig Side, bl. a. den grevelige Hjelmstjerne-Rosencranske Stiftelse, har N. N. Kromann i Esbjerg udgivet en Samling Beretninger om vore gamle Fanø Sømænd, lige fra Skibsdrengen til Kaptajnen.

Dette Værks store Fortjeneste maa anerkendes fra alle Sider, thi mange af de Mænd, som han har fortalt om her, er nu gamle Folk, og naar de ikke er mere, vil deres Beretninger give et autentisk og sanddrueligt Billede af den Tid, hvor Livet ombord i et Skib vel var haardt, som Tiden man levede i, men Sømanden følte sig som oftest eet med sit Skib, det var hans Hjem, og naar han kom hjem fra de lange Ture, var Strabadserne glemte, men Romantiken levede stadig for ham.

Denne Bog burde findes i ethvert Skibsbibliotek, og for at give et lille Indtryk af Bogens Indhold har vi med Forfatterens Tilladelse aftrykt efterfølgende Afsnit af Overtoldbetjent Jens Nielsen Jessens Beretning:

Med hundrede Kanakker ombord

I Mioko var der Ordre til os fra Rederiet om, at dette havde udlejet Skibet et halvt Aar til at gaa i Fart mellem Sydhavsøerne med Kanakker.

Paa Mellemdækket blev der lagt et Bræddegulv, over Lugerne blev anbragt en Kappe, derfra og ned til Mellemdækket opstilledes en solid Trappe, og Lokaliteterne til Kanakkerne var færdige.

Provianten for de Indfødte bestod af Ris samt Kiks, lavet af Majs, desuden en Mængde Kokosnødder, som altsammen blev anbragt paa et Sted, hvor Kanakkerne ikke selv kunde faa fat i det. Forude om Styrbord og Bagbord blev der paa Dækket anbragt to kæmpestore Gryder med Ildsted under, og heri skulde Risen koges.

Da alt var bragt i Orden, afgik vi i Ballast og med 100 Kanakker om Bord fra de cmliggende Øer til Apia. Denne By er Hovedstaden paa den største af Samoøerne. Samoøerne stod dengang under engelsk og tysk Beskyttelse.

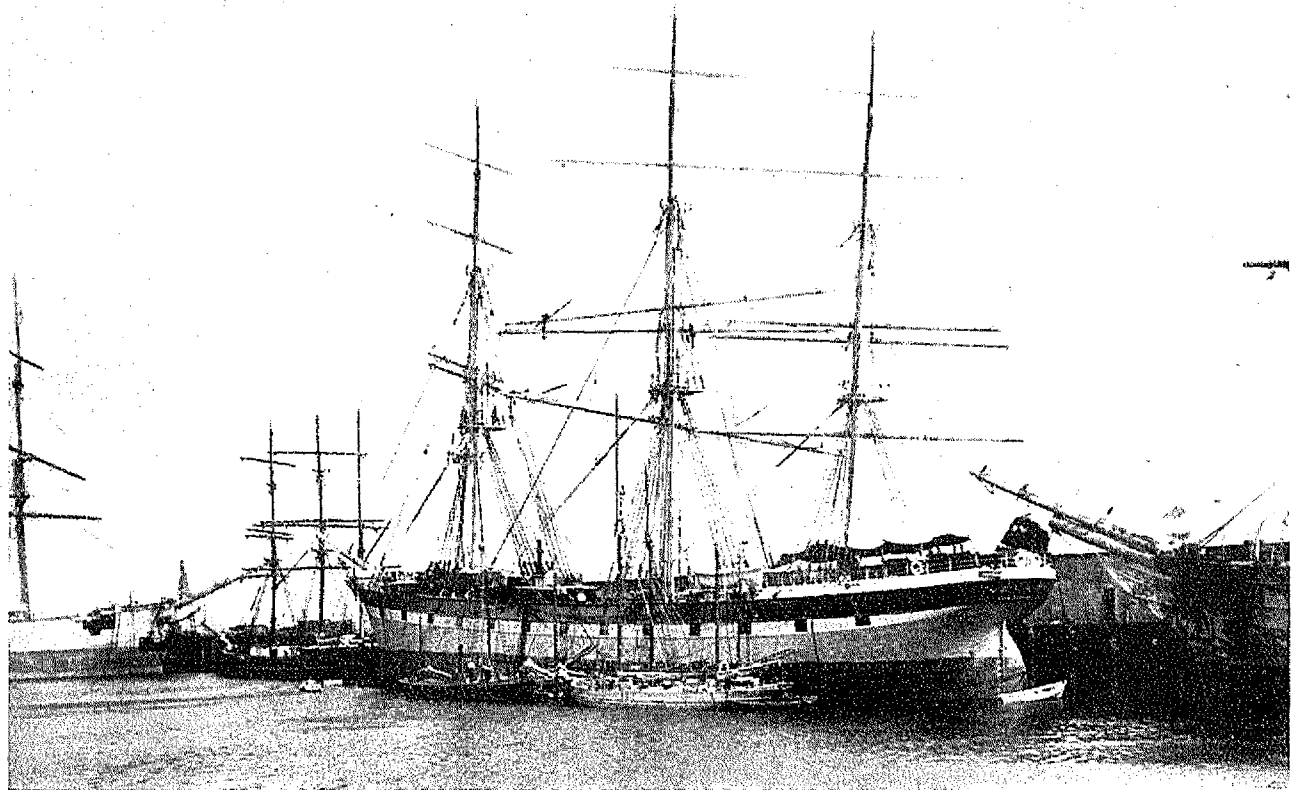
Paa Rejsen til Apia var vi (Besætningen) nærmest Passagerer. Kanakkerne brugtes nemlig til alt forefaldende Arbejde af grovere Art. Kun kunde de ikke bruges til Vejrs, men det kan nok være, at de kunde svinge Ræerne rundt med en vis Appel. Det knagede og bragede overalt i Rigningen, naar ca. 100 Mand, fordelte ved Braserne, tog fat og til skingrende Hyl halede væk i dem. Styrmanden havde nok at gøre med at raabe Stop i Tide; han holdt jo ikke af at faa det hele raslende ned om Øerne paa sig.

Efterhaanden som vi kom længere mod Syd, blev det koldere. Nogle af Kanakkerne blev syge af Diarhoe, og tre af dem døde.

Saa snart en af dem var død, fik den Gamle Meddelelse derom; han kom frem med Brændevinsflasken, en stor Dram blev hældt i Halsen paa den døde, formodentlig for at konstatere, om Manden var rigtig død eller ej; og naar det efter denne Undersøgelse viste sig, hvad det altid gjorde, at Manden var død, saa blev han rullet ind i sit Tæppe, fik en stor Ballast-



Til Rors i piskende Sne-Orkan.



Fullskibet „Vellore“ af Christianssand, bygget 1876 af Richardson, Duke & Co. i Stockton o T, 1672 B.T. Solgt til Stray i Chrosd ca. Aar 1900. Foto visende Skibet lastende Korn i Geelong, Australien. Nærmere ukendt. (Lods Gruelunds Samling).

sten bundet ved Fødderne og saa uden videre Vrøvl hevet over Bord, og dermed var denne Begravelse færdig.

Kanakkerne holdt ikke af at have med de døde at gøre; de maatte tvinges til at udføre foran beskrevne; forresten var de saa forkuede; at jeg 15-aarige Dreng med en Kæp i Haanden kunde faa hele Kompagniet til at gøre alt, hvad det skulde være.

Ved Ankomsten til Apia blev Kanakkerne sat i Land; de skulde arbejde i Tyskernes Sukkerplantager i tre Aar, og hele deres Løn for denne lange Tid bestod for de flestes Vedkommende af en Skibskiste, hvori der var nogle tærnedede Klude, som de kaldte „Lava-Lava“, til at svøbe om Lænderne, desuden nogle Knive, et Par Bukser og for enkeltes Vedkommende en Harmonika, — det var som sagt hele deres Løn for 3 Aars strengt Arbejde. De, der kom om Bord til os, fik ihvertfald ikke mere, saa man forstaar, Plantagejerne maa have tjent store Penge paa dem. Her maa jeg maaske anføre, at Fangsten af Slaverne, om man vil kalde dem saa, foregik paa den Maade, at der sejlede smaa Skonnerter rundt mellem Øerne. Ved gode Ord og Løfter lokkedes de Indfødte om Bord, hvorefter de sejledes til en enligt liggende Ø, hvorfra de ikke kunde slippe bort igen; i nærværende Tilfælde hed Øen Mioko. Naar der saa var indsamlet saa mange, som Plantagen havde Brug for, blev et Skib befragtet til at overføre dem til Plantagen.

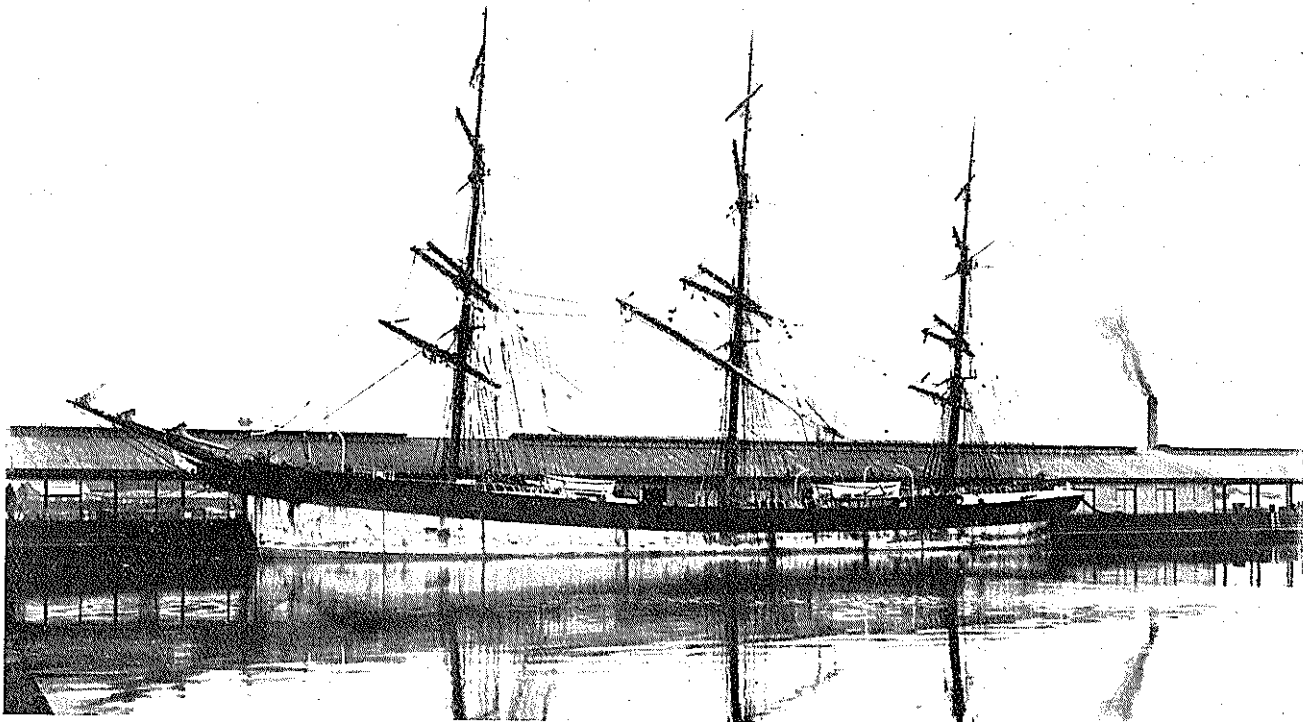
I Betragtning af, at Kanakkerne var fuldstændig vilde Mennesker, ja, nogle af dem endog Menneskeædere, var hele Besætningen om Bord i „Puck“ forsynet med Rifler og Revolvere, og skønt vi jo var for-

holdsvis godt bevæbnede, kunde vi vel ikke have udrettet stort mod saa mange, naar galt skulde gaa; men det maa dog atter bemærkes, at Kanakkerne dengang endnu havde stor Respekt for den hvide Mand.

De Indfødte paa Samoøerne er store, kraftige Mennesker, de fleste af Mændene deres fulde 6 Fod høje. Kvinderne er ogsaa kraftigt byggede og i Besiddelse af et langt, kulsort Haar; de benævnes ogsaa Sydhavsøernes Italienerne. Saavel Mænd som Kvinder er meget musikalske, og de sang altid flerstemmige Sange, naar de i deres lange, hvide Baade roede rundt i Havnen. Desuden er dette smukke Folk sikkert de mest intelligente af Sydhavsøernes oprindelige Beboere.

Efter at have ligget til Ankers i Apias Havn i nogen Tid fik vi Ordre til at indskibe 300 Mænd og en halv Snes Kvinder, som, da deres Tid i Plantagen nu var udløbet, skulde sendes hjem til deres Fødested. Samtidig fik vi 2 Opsynsmænd, en Tysker og en Svensker, om Bord til at forestaa Opsynet med Ilandsætningen af Kanakkerne ved de forskellige Steder, efterhaanden som vi anløb dem.

Rejsen omkring til de mange forskellige Øer foregik i det fineste Tropevejr, og nu havde vi faaet Søfolk om Bord, idet flere af Kanakkerne før i Tiden havde gjort Tjeneste ombord i Skonnerter, som gik i Kystfart mellem Øerne med Kopra, og det var et stort Syn for mig 15-aarige Skibsdreng at staa nede paa Dækket med Hænderne dybt begravede i Bukselommerne og se en 6 til 7 af disse Fyre ligge oppe paa min gamle Ven Røjlraaen og tage Tag med Sejlet. Jeg maa tilstaa, jeg ønskede flere Gange, de maatte komme



Fuldskibet „Loch Finlas“ af Liverpool, tilhørende den bekendte „Loch Line“, bygget i Southampton 1885 af Oswald & Mordaunt & Co. under Navn „Bactria“, 2170 BT. til J. Blocklebank. Fotografiet viser „L. F.“ i Melbourne 1908, kort før det gik ud paa sin allersidste Rejse fra Port Pirie — Callao (Peru); paa Grund af skødesløs Navigering forliste Skibet ved Cape Portland, Tasmanien, 27. Septbr. 1905; flere af Besætningen druknede. (Fra Lods Gruelunds Samling).

dumpende ned i Hovedet paa Styrmanden med hele Stadsen. — Naa, det skete ikke.

Ankommen til et bestemt Sted paa en Ø, nøjagtig det Sted, hvor han eller hun for 3 Aar siden var taget, skulde de ogsaa sættes i Land, for kom de i Land paa et Sted, hvor de ikke hørte hjemme, vilde de straks blive omringet af de dér boende, deres Kiste blive slaaet i Stykker, Indholdet delt, og de selv i 9 af 10 Tilfælde straks slaaet ihjel, eventuelt til Kød-gryderne, saa man forstaar, det gjaldt for Kanakkerne om at komme i Land nøjagtig paa deres Hjemsted.

Til Brug ved Ilandsætningen havde vi i Apia faaet 2 Hvalfangerbaade om Bord, og det foregik paa følgende Maade:

Hver Baad blev bemanded med 4 Kanakker af dem, der før havde gjort Tjeneste om Bord i Skonnerter og dér lært at ro med en Aare, Tyskeren tog Kommandoen over den ene Baad, Svenskeren over den anden, hver Mand i Baaden var bevæbnet med en Riffel, Opsynsmændene tillige med Revolvere.

Naar nu Baadene med de Kanakker i, der skulde i Land, var ankommet til det Sted, hvor de skulde landsættes, flokkedes de Indfødte straks inde paa Stranden og fulgte nøje Baadenes Bevægelser. Den ene Baad gik nu ind til Land, og den til dette Sted bestemte Mand eller Kvinde gik i Land med sin Skibskiste.

Imens dette foregik, laa den anden Baad et lille Stykke fra Land og fulgte nøje alt, hvad der foregik i Land og i Nærheden af den Baad, der var inde, parate til ved det mindste Tegn paa Fjendtligheder fra de Indfødtes Side at lade Rifflerne tale med.

Naar den første Baad havde landsat sine Passa-

gerer, roede den et Stykke ud fra Land og lagde sig som Vagt, medens den anden Baad var inde ved Land for at afsætte de Folk, som skulde i Land dér, for derefter sammen med den første Baad at ro ud til „Puck“ igen, der under hele Landsætningen laa underdrejet et godt Stykke fra Land i ærbødig Afstand fra Korallrevene, hvoraf der var mange. Baadene blev hejst op i Daviderne, Sejlene brastes fulde, og afsted gik det til næste Landsætningsplads, og saaledes blev vi ved, indtil alle 300 Mænd og Kvinder var sat i Land paa deres respektive Hjemsteder.

Et enkelt Sted havde Buskmændene, der bor i Skovene, fortrængt Kystboerne, med hvem de lever i stadig Kamp. Vedkommende Mand, som blev sat i Land dér, blev, efter hvad Baadfolkene fortalte, straks af den fjendtlige Stamme slaaet ihjel og hans Ejendele delt.

Under Opholdet paa Plantagen paa Samoøerne havde flere af Kvinderne hjemme giftet sig med Mand af andre Stammer, hjemmehørende paa andre Øer, men Ægteskabet opløstes uden videre Vrøvl fra nogen af Parterne, efterhaanden som Manden eller Konen blev sat i Land paa det for ham eller hende bestemte Sted. Der var tilsyneladende hverken Sorg eller Glæde ved Adskillelsen.

Under Opholdet om Bord holdt de forskellige Stammer sig for det meste for sig selv, kun ved Dansen om Aftenen til Lanternernes dunkle Skin dansede de i lange Rækker deres Krigsdanse, — det gamle Skibsdæk sukkede i Angst for at revne, naar 2—300 Par Fødder trampede paa det i vild Krigsdans til Takten af en meget ensformig Sang og under Ud-foldelse af de særeste Fagter.

Da alle Kanakkerne var blevet ilandsat, satte vi Kursen mod Mioko, hvortil vi ankom efter en behagelig Rejse, og nu aandede vi atter frit, — det var i det lange Løb blevet os en Plage med alle disse Mennesker om Bord; de laa og stod overalt paa Dækket, alle Steder var optaget af dem, vi havde intet for os selv undtagen selve Lukafet, og dér var næsten for varmt for os at være om Dagen. Ro til at sove fik vi næsten aldrig, der var en Summen og Brummen i det ustandselige i et for os ganske uforstaaeligt Sprog sammenblandet med enkelte Ord af det saakaldte Kanakker-Engelsk.

I Mioko fik vi en Del Kopra om Bord som Ladning og afgik derfra til en lille Kystplads ved Navn Nusa, hvor vi skulde laste fuld Ladning Kopra.

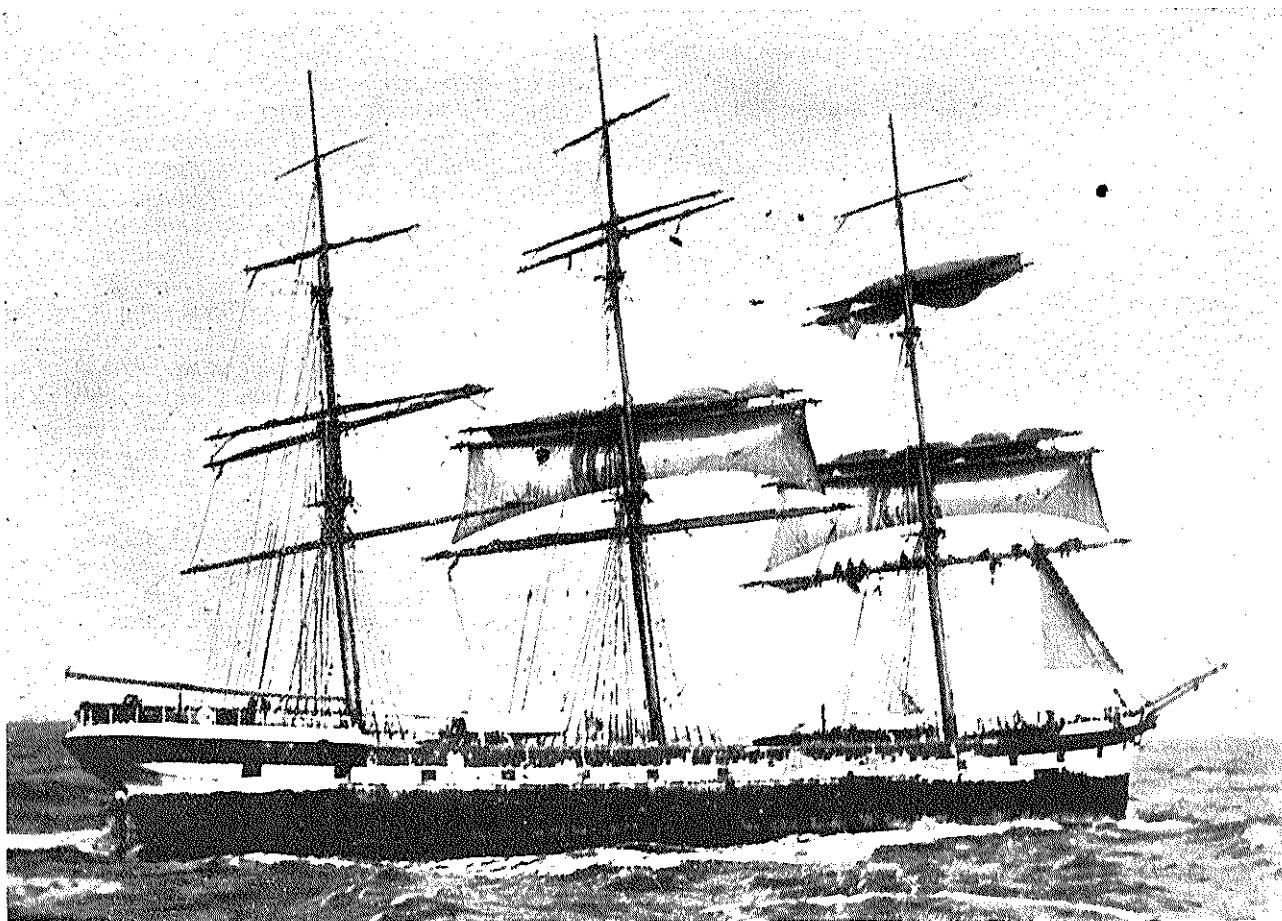
I Nusa havde vi Landlov, men henimod Aften kom Styrmanden i Land efter os og fik os om Bord. Det var farligt at være i Land efter Mørkets Frembrud; de Indfødte havde før forgrebet sig paa hvide Mænd, der var ankommet til deres By.

Fuldladet med Kopra lettede vi en Morgenstund Anker og stod ud fra Nusa. Ved Udløbet var der en Barre. Det kneb med Vand paa samme. „Puck“ maatte udveksle adskillige Hilsener med Korallerne paa Barren, før den slap over. Jeg tror ikke, der var nogen om Bord, som var blevet kede af, om „Puck“ for Tid og Evighed var blevet hængende paa Barren, og vi for Rederiets Regning sendt hjem med Passagerdamper i Stedet for, som det nu blev, at skulle sejle den lange

Vej rundt Kap Horn til Azorerne med et Skib, hvis Bund var tæt begroet med Græs og Langhalse, hvorved dets Sejldygtighed i høj Grad hemmedes, og Rejsen af den Grund sikkert vilde blive lang og besværlig. —

Sejladsen til Kap Horn foregik uden usædvanlige Hændelser. Efter at være kommet ned i Vestenvind-Bæltet gik de for en god Vind hjemefter.

Paa den anden Side af Kap Horn i Nærheden af Falklandsøerne kom vi ind i en orkanagtig Storm; ikke engang svigtet Storundermærsejl kunde vi føre. For den bare Rigning laa vi underdrejet en hel Dag. Den brølende Sø stod hele Tiden midt ind paa Dækket. Alt opstaaende Gods i Læ var fuldstændig under Vand, — alle Mand stod surret fast til Rigningen agter paa Halvdækket. Vi var alle klar over, at blev Stormen ved ret længe mere, vilde det hele ende med en Katastrofe for os, for det var umuligt, at det opstaaende i Læ vedblivende kunde modstaa Vandets Tryk, — og gav det efter, vilde der sikkert gaa nogle Dæksplanker med i Løbet og vor Skæbne dermed være beseglet. Men det gik her, som det saa ofte gaar her i Livet: naar det ser mørkest ud, kommer Klaringen. Før Dagen helt var til Ende, var Stormen løjet af. Vi kunde sætte Sejl og fortsætte Rejsen. Kokken fik travlt med at tømme Kabysen for Vand og samle de Kabysgrejer sammen, som laa klemt fast de utroligste Steder rundt omkring paa Dækket; nogle af Gryderne saa vi aldrig mere, de var gaaet ud i Havet gennem Lænseportene, da disse selvfølgelig stod helt aabne.



Fuldskebet „Clan MacPherson“ af Glasgow, bygget til Dunlop's „Clan Line“ 1885 af Russel & Co. i Glasgow, 1860 BT., Skibet borteblev i Juni 1909 p. R. Newcastle N. S. W.—Valparaiso med Kullast. (Fra Lods Gruelunds Samling).

Omsider kunde der koges Kaffe. Vi fik saa en haardt tiltrængt Bryg af denne brune Drik, som vi slubrede i os med Velbehag, ledsaget af en med Maddiker vel meget spækket Skibskiks. Men naar Forholdene stillede sig saadan, som de stillede sig for os, glider selv et saadant Maaltid ned med stor Appetit.

Kommende op i Nærheden af Ækvator regnede den Gamle ud, at den Proviant, vi havde tilbage, ikke var tilstrækkelig for os, til vi kom til Azorerne. Han besluttede sig derfor til at søge Pernambuco som Nødhavn for at proviantere. Samtidig skulde saa l. Styrmand, der var syg, sendes hjem med Dampskib derfra.

En Dag lod vi saa Ankeret falde paa Pernambucos Yderred. Redningsbaaden blev sat i Vandet, bemandedes med 4 Mand, deriblandt mig, Kaptajnen tog selv Kommandoen over den, den syge Styrmand blev hjulpet ned i Baaden, Sejlet blev sat, og ind stod vi mod Havnen. Styrmanden blev, efter at alle Formaliteter med de forskellige Myndigheder var bragt i Orden, i en Kurv hejst om Bord i en tysk Damper, der tilfældig laa klar til Hamburg, hvorefter vi roede længere op i Havnen, hvor der laa en Marstaller-Skonnert, om Bord i hvilken vi blev for Natten.

Næste Dag kom der Proviant til os. Vi fik det i Baaden og roede ud til „Puck“, hvor den nye Proviant af vore Kammerater blev hilst med Glæde. Særlig glad var vi alle ved de nye Skibskiks, for de gamle var ved at blive os for levende. Vi havde alt i længere Tid maattet bruge en halv Time til at pille Orm ud af dem, forinden de blev nogenlunde spiselige, — saadan noget fulgte med paa de lange Sørejser i de store Sejlskibes Tid.

Saasnart Baaden var tømt for Provianten, blev den hejst op og sat paa Plads paa Gallien, Ankeret blev lettet, Sejlene sat. Atter var vi paa Farten paa Vej mod

næste Stoppested paa vor lange Rejse mod vort Hjem, det Hjem, hvorefter vi nu alle længtes mere og mere, efterhaanden som vi kom det nærmere.

En Søndag Morgen naaede vi Azorerne og sejlede for en god Vind langs den høje Ø San Miguel, som med sine mange Vindmøller tog sig smukt ud for os, der nu i 2 Aar næsten udelukkende havde set Palmetræer alle Steder, hvor vi kom.

Ved Ponte Delgado, hvor vi gik til Ankers, laa vi kun nogle faa Timer. Kort efter, at den Gamle var gaaet i Land, kom han om Bord igen med det for os lidet glædelige Budskab, at vi skulde gaa til Nantes i Frankrig for dér at losse vor Kopraladning. Vi havde alle sat Næsen op efter at komme til Hamburg, da dette Sted var et centralt beliggende Sted for os alle, et Sted, hvorfra vi nemt kunde rejse til vore Hjem, og vor Skuffelse var stor.

Uden at opleve noget nævneværdigt kom vi til Nantes og blev udlosset dér, og her skiltes jeg fra mine Skibskammerater, med hvem jeg nu i over to Aar havde delt Glæder og Sorger.

Den Gamle og jeg blev ene om Bord. Jeg skulde gøre Rejsen med til Amsterdam, hvortil vi skulde gaa med en Ladning Mel.

Vi fik en ny Besætning om Bord, og efter vor Ankomst til Amsterdam blev jeg afmønstreret, sagde Farvel til den Gamle og til mine nye Skibskammerater, blev puttet ind i et Tog og dampede Nord paa, kom over Grænsen ved Hviding og var saa atter i Danmark.

Efter 26 Maaneders Forløb stod jeg saa atter en Morgenstund i mit lille Fødehjem, hvor Far og Mor og Søkende blev glade for atter at se mig, og jeg ikke mindre ved at kunne være sammen med dem en Maanedstid for saa igen at tage Hyre, — ud til nye Oplevelser, baade onde og gode. —

Nu begynder Sejlsporten i Middelhavet

Snart staar Sejlsporten i fuldt Sving ved Middelhavets Azur-Kyst, hvor Foraaret holder sit Indtog over Evropa.

Danmarks Sejlsportsverden vil i Aar blive ganske godt repræsenteret dernede. Den første paa Pladsen er den helbefarne 6-Meter „Do-Do“, som allerede er sendt derned i god Tid paa Dækket af en Damper. Den tilhører som bekendt Rivieraens passionerede, danske Sejlsportsmand, den elskværdige, intelligente og rige Direktør i „Magasin du Nord“, *William Vett*, som siden sin smukke Hustrus Død deler sin Interesse ligeligt mellem dybsindig indisk Samfunds-Filosofi og international Sejlsport ved Rivieraen.

Derimod vil vi i Aar paa Middelhavet komme til at savne en anden, lige saa international Sejlsportsmand af fornem dansk Familie, nemlig Billedhugger *Viggo Jarl*, som ellers plejer at være paa det azurblaa Hav paa denne Aarstid med sin smukke Vidunder-Yacht „Atlantide“, som han selv har skildret saa nydeligt for et Aars Tid siden i „Vikingen“. Hr. Jarl befinder sig i Øjeblikket paa en lang Rejse langs Sydamerikas Kyster, og det varer sikkert denne Gang længe, inden han kommer tilbage til sit kære Middelhav igen.

To andre danske Seksmetere, til hvilke der denne Gang knytter sig særlig Interesse og betydelige Forventninger, er i Januar Maaned sendt paa Jernbane til Cannes, nemlig den danske Konges nye Yacht „*Elisabeth II*“ og den unge, dristige Ingeniør, danske Cementfabrik-Konge fra F. L. Schmidt & Co., Gnnar Larsens „*Dania*“, som tidligere har deltaget med godt Resultat i Cannes-Regattaerne.

„*Elisabeth II*“ er som bekendt den Seks-Meter-Yacht, som Kongen fik foræret til sit Regerings-Jubilæum for et Aar siden af en Kreds af danske Sejlsportsmænd. Den er tegnet

af den berømte amerikanske Amatør-Konstruktør og Sejlsportsmand, Mr. Whiton, som tidligere har bygget den fineste eksisterende Seks-Meter „*Indian Scout*“. Kongebaaden blev bygget paa Mester Nordbjergs Værft i København og blev færdig sidste Sommer, men naaede ikke at deltage i Kapsejladserne hjemme i Danmark. Dette er altsaa dens Première.

Paa Grund af Dronningens Sygdom tager Kongen imidlertid ikke i Aar til Cannes. Men „*Elisabeth II*“ skal alligevel repræsentere de danske Farver i de kongelige Sejladser i Dagene fra den 10. til den 17. Februar, hvor Yachten da vil blive sejlet af den kendte danske Sejlsportsmand, Ingeniør *Harald Østerberg*, der tidligere har været Redaktør af Kongelig Dansk Yachtklubs Medlemsblad „*Sejlsport*“, men nu er bosiddende i Dublin, hvor han dog stadig er ivrig Sejlsportsmand. Gros-serer *Holger Rodkjær*, som ellers er Kongens mangeaarige betroede Tillidsmand i Sejlsporten, er i Aar forhindret i at rejse til Cannes paa Grund af Sygdom i sin Familie.

Ingeniør Gunnar Larsens „*Dania*“ skal sejles af Næstformanden i Kongelig dansk Yachtklub, Arkitekt, Baron *Ernst Wedell-Wedellsborg*.

Vi kan saaledes sige, at de danske Farver er usædvanlig stærkt repræsenteret i Aar ved Cannes.

Den danske Konge udsætter som sædvanlig er Ærespræmie, der naturligvis bliver Kampens fineste Pris, og „*Vikingen*“ sender for første Gang selv en Medarbejder til Sejladserne ved Rivieraen, ligesom det i det hele taget er vor Hensigt i Aar lige fra første Færd at bringe en fyldig Mængde godt Sejlsportstof i Billeder og Tekst fra Udlandet saavel som fra hjemlige Farvande.



Havet styrtede ind over Fastlandet.

JORDENS SIDSTE TIME véd vi ikke noget om. Faktisk kan vi ikke sove roligt og være sikker paa at vaagne næste Morgen til en paalidelig Jord. Den Planet, vi bebor, kan til Tider være meget lunefuld, og dens Levetid vil en Gang slutte af. Vi tænker ikke paa dette til daglig, men vi véd det.

Naar man husker paa, at der paa vor Jord eksisterer 323 aktive Vulkaner, der er en stadig Fare for Menneskene, og at Jordskælv hvert Aarhundrede koster over 100,000 Mennesker Livet, saa forstaar man, at Jordens Vande og Jordens Ild er farlige Magter.

Her har vor Tegner vist det Øjeblik, hvor Havets Vande styrter ind over Fastlandene, hvis Niveaueet forskydes mellem Havet og den beboede Jord, hvad der kan ske ved et Jordskælv.

Med visse Mellemrum kan man paa den nordlige Stjernehimel iagttage et storslaaet Meteorskue, der lyser op, som om Himmelen det paagældende Sted var i Brand. Det er i Reglen i Dagene omkring den 27. November, at denne Sværm af Millioner af Meteoror — de saakaldte Andromeda Meteoror — viser sig i al deres Pragt.

En KATASTROFE

*i Verdens-
rummet..!*

Men saaledes har det ikke altid været. Denne Meteorsværm kendtes ikke for et lille Hundrede Aar siden, thi paa det Sted paa Himmelen, hvor Meteorsværmen nu kan paapeges, fandtes indtil 1846 den saakaldte Bielas Komet, opkaldt efter Ingeniøren og Astronomen Biela.

Midt under en Observation i 1846 delte denne Komet sig for Øjnene af den undrende Observatør i to Dele, der tilsyneladende fortsatte deres Baner i Rummet, men ogsaa kun tilsyneladende, thi seks Aar senere, de deres Baner igen bragte dem i Solens Nærhed, kunde man iagttage, at de bortsprængte to Stykker havde fjernet sig ca. 2,4 Mill. Kilometer fra hinanden, og siden har man ikke kunnet finde dem, men paa det Sted, hvor de skulde findes, ser man, som sagt, nu en Sværm af Millioner af Meteoror og Ildkugler, hidrørende fra Bielas forsvundne Komet.

Kometen maa altsaa være kommet ind i Solens Farezone, hvor den er blevet splintret til Atomer og Smaalegemes i dette Orgie af Ild og ophedede Luftarter. Det er selvfølgelig ikke alene Solen, der er omgivet af en Farezone; det samme gælder ogsaa ethvert andet Himmellegeme — altsaa ogsaa Jorden og Maanen, som indbyrdes udøver en voldsom Tiltrækning paa hinanden. Vi kan altsaa tænke os den Eventualitet, at Jordens Tidevandstræk engang i Fremtiden splintrer Maanen til Smaapartikler, der dels fortsætter som Taagemasser omkring Jorden og dels falder ned paa Jorden som en Styrregn af Meteoror, og et saadant Bombardement gaar selvfølgelig ikke sporløst hen over os, men det vil tværtimod afstedkomme frygtelige Omvæltninger og Ødelæggelser.

Farezonen.

Naar en Stjerne vandrer gennem Rummet, vil den være udsat for at komme ind i en anden og større Stjernes Atmosfære eller Farezone, og Følgen vil altsaa blive, at Tiltrækningskraften lidt efter lidt vil omforme den mindre Klode i en Pære- eller Ægfacon for derefter at sønderbryde den i lutter Smaadele, der fortsætter Kredsløbet som Luftarter eller Smaakloder om den større og kraftigere Klode.

Saturns bekendte Ringe er saadanne Smaalegemer. De stammer sandsynligvis fra en Maane, der i en fjern Fortid er kommet indenfor Saturns Farezone, hvor den blev tilintetgjort. En anden af Saturns nærmeste Maaner — den har som bekendt Maaner — er allerede saa stærkt ovalt omformet, at den ganske ligner et Æg. Lidt efter lidt vil denne Maanes Bane indsnævres som Følge af Saturns Træk, og jo nærmere den kommer, des stærkere vil Tiltrækningen blive — med det Enderesultat, at dens Stof sønderbrydes i en Sværm af Smaadele, der fortsætter Kredsløbet.

Jordens Undergang.

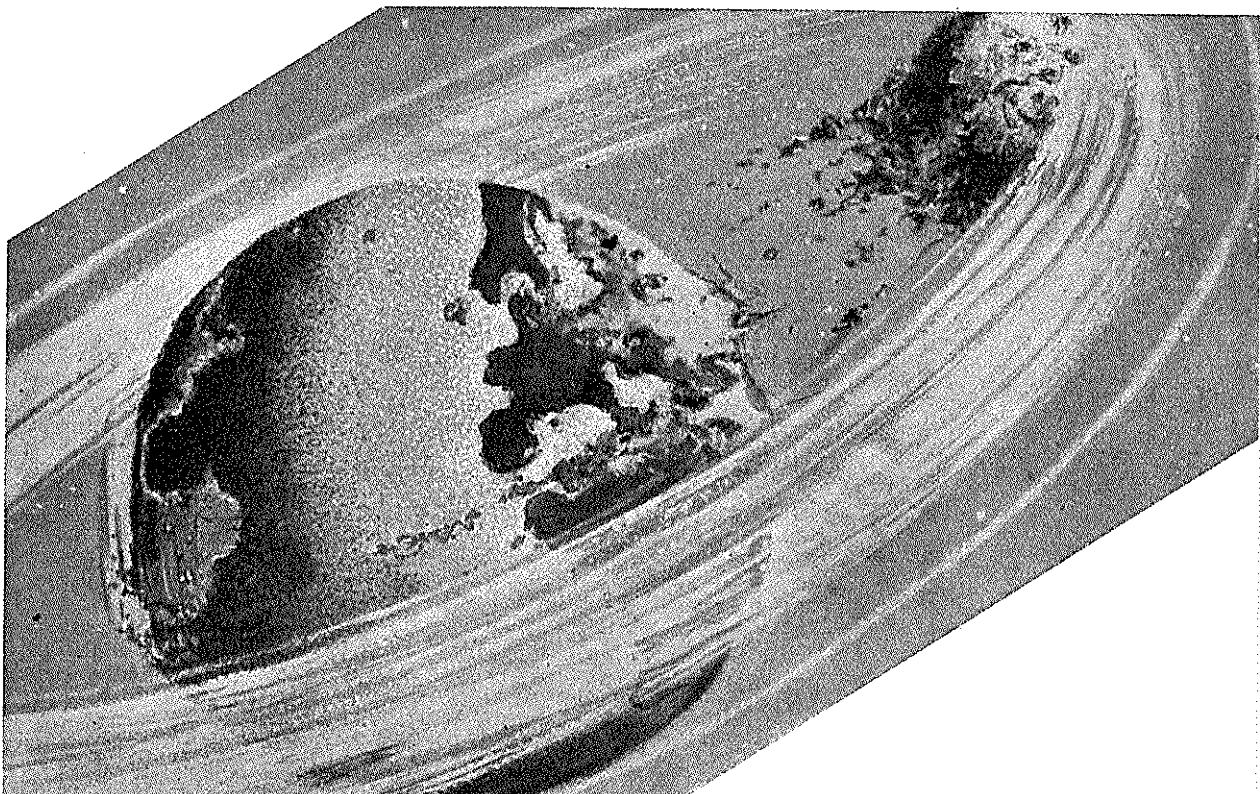
Man kan altsaa forudsige, at Maanen i en fjern Fremtid vil ødelægges, for jo nærmere den kommer, des stærkere vil Tiltrækningskraften sønderbryde Maanen paa samme Maade, som det er gaaet andre Kloder. Det er Udviklingens og Afviklingens ubønhørlige Lov, og den kan vi ikke stritte imod.

Den bekendte engelske Astronom, James Jeans, skriver følgende om denne kommende Himmekatastrofe:

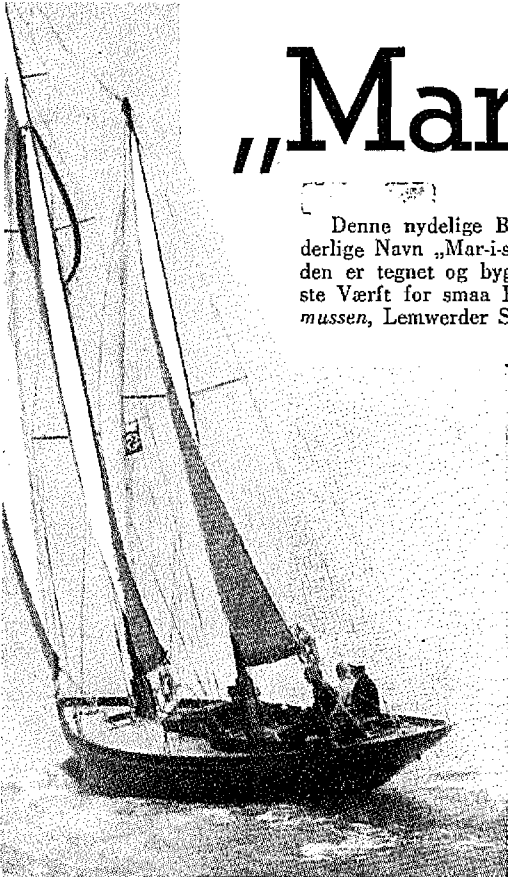
Vi vil i saa Tilfælde være berøvet vor Maane, men ikke vort Maaneskin, thi den Mængde af Smaastykker, hvorfra Lyset tilbagekastes, vil være langt større end Maanens nuværende Overflade. Jorden vil ogsaa faa Maaneskin hele Natten, men den mulige Fordel herved, vil nok opvejes ved en ubehagelig Ulempe, thi det vil maaske ofte hælde, at Ringsystemets Smaastykker faar indbyrdes Sammenstød og styrter ned paa Jorden som kæmpemæssige Meteoror.

Maanens kolossale Masse af Stenarter og Metal kan altsaa ikke holde igen mod den langt større Jordklodes Tyngdekraftvirkning. Dens Omløbsbane trækkes mere og mere ind imod Jorden, samtidig med at den omformes i Ægfacon, og engang vil de plastiske Masser give efter og sønderbrydes i Millioner af Smaalegemer, der fortsætter som et Ringsystem omkring Jorden. At Maanen som Følge af Jordens Tiltrækningskraft allerede er ellipse- eller ægformet, er hævet over enhver Tvivl; dog kan vi som Følge af Maanens bundne Rotation, der altid lader Maanen vende den samme Side imod Jorden, kun se den fra dens spidse Side, medens dens brede, modsatte Side unddrager sig Observation.

Ingen Pen formaar at udmale det Ragnarok, der vil opstaa, saafremt en saadan Naturkatastrofe indtræffer her paa Jorden, idet kun meget faa Beretninger om Meteorfald og deres katastrofale Følger er kendt og iagttaget i den historiske Tid; dog giver Bibelens Beretning om Syndfloden os et Begreb om de Naturomvæltninger og Ødelæggelser, der kan være en Følge af en anden Klodes Undergang eller Omformning, idet Tidevandstrækket og mægtige Flodbølger nøje er knyttet til en saadan Naturkatastrofe.



„Mar-i-sol“



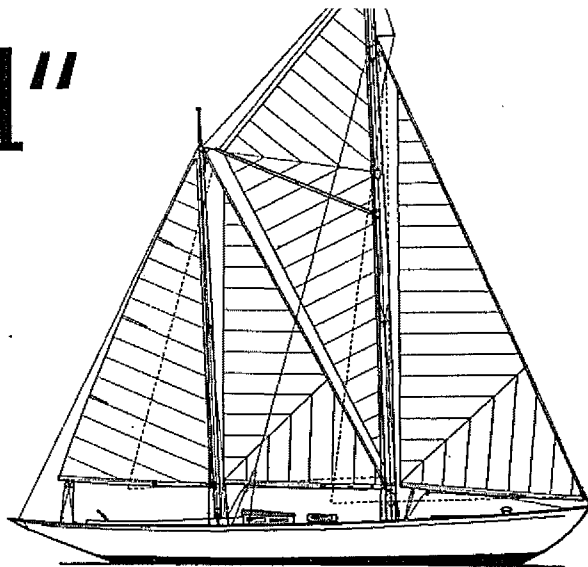
„Mar-i-sol“ er Enkeltheden selv, maaske Tysklands bedste nu.

Denne nydelige Baad, der bærer det underlige Navn „Mar-i-sol“, er interessant, fordi den er tegnet og bygget paa Tysklands bedste Værft for smaa Baade, *Abeking og Rasmussen*, Lemwerder Skibsværft i Bremen. Den blev bygget for Hr. Feldhoff i Düsseldorf Yachtklub.

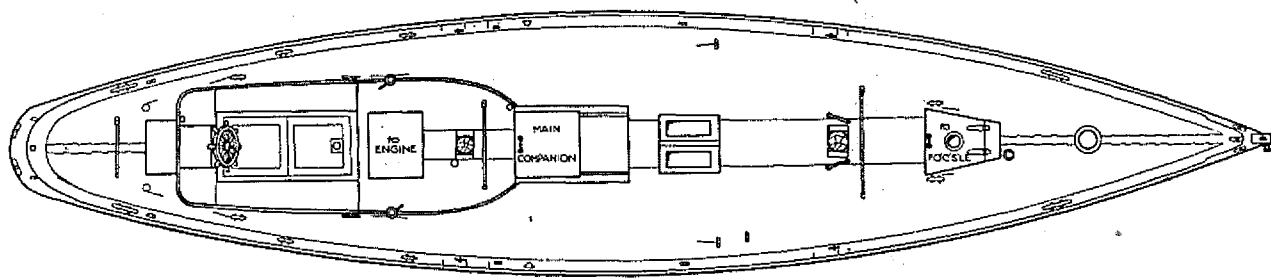
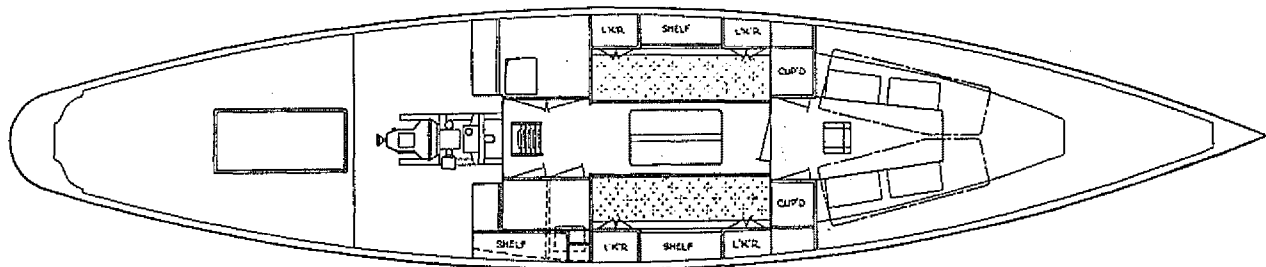
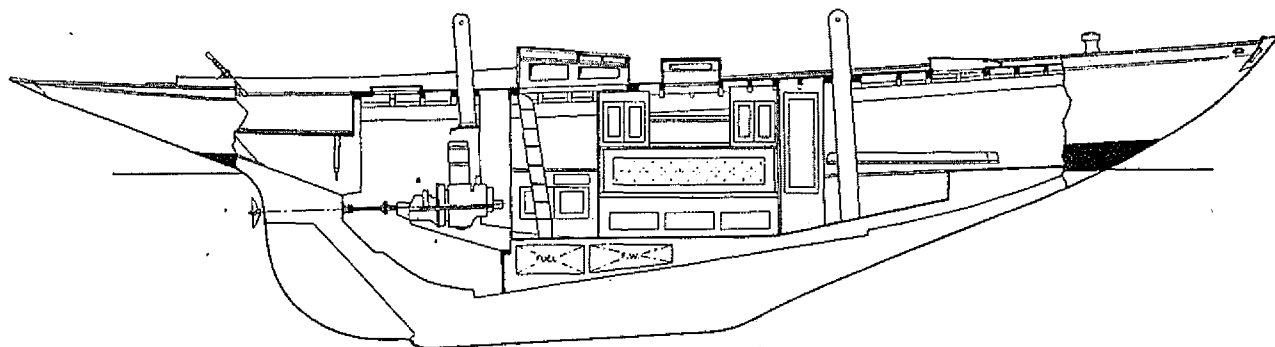
Skønt den har sejlet i britiske Farvande sidste Saison, har den endnu ikke kæmpet med Englænderne, men kommer nok til det i Aar. Den er bygget efter Reglerne R. O. R. C.-Formlen, for at den kan sejle i de hollandske og britiske Kapsejladser, og enhver Mulighed for at vinde er sikret, for saa vidt som det ligger i Tegnerens Magt.

„Mar-i-sol“ har været med ved Elben og Weser og naturligvis ved Helgoland, hvor der holdes de vigtigste Kapsejladser for Tysklands Vedkommende, og hvor der altid deltager mange britiske og hollandske Skibe, hvad der til Gengæld har bevirket, at adskillige tyske Skibe nu mere og mere kommer med til de britiske Kapsejladser. „Mar-i-Sol“ vil sikkert gøre sig stærkt gældende ved Englands Kyster i Aar.

Den er lige som „Senta“ fra samme Værft bygget til at tage lange Kryds med en lille Besætning, en meget mindre Besætning end naar den er i Racing. Efter en Saison, der er tilbragt med Forsøgsture til en Række engelske og franske Havne, er Ejeren nu i Stand til at bedømme sit Skib. Han er fuldstændig tilfreds, idet han har fundet den hurtig, ekstraordinær god i al Slags Vejr, elegant og vel afbalanceret. Det bliver en Yacht, man skal lægge Mærke til.



„Mar-i-sol“.



Tegninger til „Mar-i-sol“.

Orlogsfregatten

Bornholm's onde Aar

„Bornholm“ var en smuk, velsejlende Fuldrigger, bygget af Gerner i 1774, armeret med 36 tolpundige Kanoner, og den havde en Besætning paa 274 Mand. Den gjorde længe god Tjeneste og kom viden om, var bl. a. paa Togt til Algier, og den var saa god som nogen Orlogsmand, indtil den kom ud for sin Nedværdigelse i Vestindien. Saa gik Humøret af den, Held og Ry forlod den, og efter nogle onde Aar duede den ikke til andet end til at ligge som Stations- og Vagtskib i Sundet.

Affæren i Vestindien var ogsaa trist. Fregatten udgik i Foraaret 1780 under den dygtige Kaptajn Peter Christian Schønning sammen med det armerede Koffardiskib „St. Jan“, der skulde bringe „Presenter“ til Algier. Derfra konvojerede „Bornholm“ en Del danske Skibe til Vestindien, hvor Orlogsfregatten en Tid skulde blive som Stationskib og dæmme op mod Sørøveriet og Kaperiet.

Længe gik alting glat, men saa kom der Sygdom blandt Mandskabet; et Par Officerer og et halvt Hundrede Gaster afleveredes til Sygehusene paa St. Thomas og St. Croix, og Resten af Besætningen trættes ved idelige Konvojeringer og Patuljeringer.

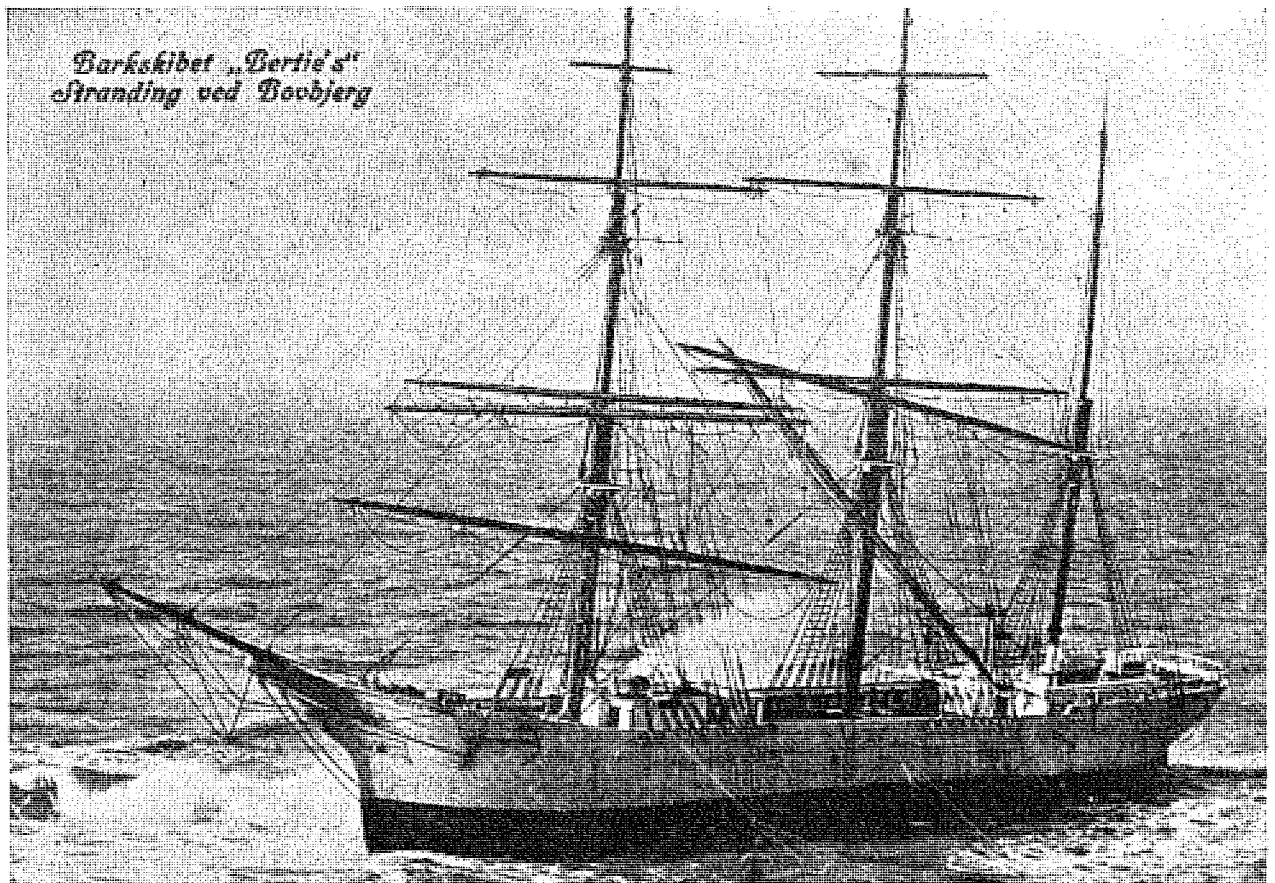
De fleste af Officererne og Størstedelen af Folkene om-

bord var hel- eller halv-sløje, da „Bornholm“ den 28. December 1780 efter at være afgaaet fra Gouadeloupe med en Konvoj, mødte en engelsk Kaperfregat, der vilde visitere de 10 Koffardimænd, som vor Fregat skulde føre til St. Thomas. Kaperne blev afvist, men lovede at komme igen, og „Bornholm“ maatte gaa med „klart Skib“ og Mandskabet kampberedt indtil videre. Om Natten blev 18 Mand syge og maatte tages under Behandling.

Morgenen derpaa kom Kaperen igen og maatte bortvises fra Konvojen ved Kanonskud, men ved Middagstid mødte den op paany — og i Følge med 2 mindre Kaperfregatter. Til sammen førte de 60 Kanoner og 12 Haubitser, og Besætningerne var fuldtallige og friske. Det kom til Kamp, som dog ikke blev synderlig heftig, da Kaperne jo blot havde til Hensigt at snappe Koffardimændene. Det gjorde de, lige for Næsen af den danske Orlogsmand, der hverken havde Mandskab nok til Kanonerne eller til god og hurtig Manøvrering.

Ved Hjemkomsten blev Kaptajn Schønning dømt fra Livet! I Betragtning af hans udmærkede Tjeneste gennem mange Aar forandredes Dommen dog til *Kassation*. Efter 8 Aars Forløb blev der tillagt ham Pension.

Efter den ulyksalige Tildragelse var der, som sagt, ikke



længer Held ved „Bornholm“. I December 1781 var den rede til at gaa til Vestindien igen, dennegang under Kaptajn Math. Bille. Lige inden Afrejsen forulykkede Skibets Barkasse paa Reden med hele sin Besætning. „Bornholm“ afgik med 2 Konvojskibe, og det ene af dem, „Schack-Rathlou“, sejlede, netop som Kullen var passeret, „ved en uformodet Gier“ ind paa Fregattens Bagbords Laaring og slog — som Rapporten lyder: „Vort Flagspil med Flaget og vore Gierder overbord“. Det var ingen Ulykke, men det var igen et daarligt Varsel.

Ude i Nordsøen fik „Bornholm“ haardt Vejr, oppe ved Shetlandsøerne haard Storm. Højere Nord paa blev det rent galt, og Fregatten kæmpede en drøj Kamp for ikke at drive ind paa Færøerne. Her præjedes Asiatisk Kompagni's store Ostindiefarer „Tranquebar“. Dengang gik vore Tropefarere ofte Norden om Shetlandsøerne for at undgaa Kanalen.

„Bornholm“ førtes af Vind og Vejr over mod Islands Kyst! Det var jo ikke nogen Genvej til Vestindien. „Vi havde svær Sø, og Skibet trak 4—5 Fod Vand i Etmaalet“. En Dag faldt en Matros ned fra Svigtningen og døde kort efter. Mantelen til store Mærsefald sprang. Rorbrogen skørede ved den høje Søgang, og der trængte Vand ind i Arkeliet.

En Digter vilde maaske sige, at Fregatten ikke *ville* til Vestindien igen efter den skammelig nedslaaende Affære derude, at den hellere ribbede sig og gjorde sig uegnet til Farten end mødte op igen paa Skuepladsen for sin Ydmygelse. Saadan noget tror vi nøgterne Arkivgranskere ikke paa, men vist er det, at Bardun-Stropperne og snart efter et Par Røst-Skinners sprang. Saadan noget var ikke før sket i det gode, *ingenlunde gamle* Skib.

En Dag i Begyndelsen af Januar gik „Ferske-Ballien“ med Mandskabets Kød løs af sine Surringer og skylledes overbord. Flere Sejl revnede, adskillige Reb sprang, Dagligankeret slog Fokkerøstet i Stykker, Vaterstaget gik over paa Midten o. s. v.

Mandskabet udmattedes af Skibsarbejdet. Den 10. Januar laa 50 Mand syge. Folkene maatte strammes op med Ekstraktioner af Brændevin og Øl, „stundom 2 Gange om Dagen.“

Bovsprydet knækkede og slog Kranbjælken af. Og saa brækkede Fokkemasten over, knuste Chefs-Chaluppen og slog et Hul i Dækket paa 18 Kvadratfod. Straks efter faldt Storstangen ned, knuste Skulderen paa en Matros og kastede en anden overbord — og *han* forsvandt for stedse. Mandskabet løb til med Økser, Entrebiler og Knive og fik den omstyrtede Takkelage udenbords, men den blev hængende i en Kanon, der, idet den blev revet ned, trak en Del af Batteridækket op af sit Leje.

Skibet var da drevet Vester paa, derefter Syd paa ned mod Irlands „havneløse Kyst“. De to endnu staaende Master slingrede. Mandskabet og Officererne asede, vaklende af Træthed, med at udbedre Skaderne og klare op paa Skibet. Uafladeligt maatte der pumpes. Stykportene blev slaet ind. Store-Bramstangen gik fløjten, Tømmermanden og hans Hjælper kunde ikke overkomme mere. Det bar mod Enden. Alle ombord i „Bornholm“ saa Døden i Møde, næsten som en Lindring.

Den 16. Januar blev værre end de foregaaende Dage. *Alle Stykportene* blev kvasede, Kulen og Barkassen fyldtes af Vand, hele Lønningen til Luvart blev revet af ja, vi kan ikke udmale alle Elendighederne. Skibet raseredes, og Mandskabet kom i en saadan Forfatning, at Chefen *ikke* mente at burde afholde den „Nød-Gebet“, som egentlig var anordnet for saadanne Lejligheder, hvor „Gud alene“ kunde redde Skib og Folk: Besætningen sled endnu efter Evne for at bjerge Skuden og Livet; den maatte ikke lægge Hænderne i Skødet.

Den næste Morgen øjnedes gennem Bygerne et højt Fjeld,

og alt blev gjort for at faa Fregatten bort fra Kysten, men det var forgæves. „Bornholm“ drev ind mod Land. og saa skete der det mærkelige, at den drev ind i en Bugt. Mørket faldt paa. Der var intet at stille op, intet at gribe til! Men lodde kunde man jo gerne.

Og Lodskudet viste 30 Favne Sandbund! Jubel! Ankrene faldt — og bed sig fast. Reddet! Den første Tanke var at betrygge Skibets Sikkerhed ved at faa Lods ud, og der blev straks affyret ikke mindre end 80 Nødskud. Saa kaldte Chefen alle Folkene agter, og der blev afholdt en Takkegudstjeneste, — ikke med Ord alene, men af varme Hjerter og alvorlige Sind.

Næste Morgen, d. 18. Januar affyredes et enkelt Skud efter Lods, og det hjalp bedre end Kanonaden den foregaaende Aften, der snarere havde skræmmet end kaldt. Der kom en Baad ud med Lodser, der kun kunde tale Irsk, paa én Mand nær, og han forklarede Irlændernes „uforstaaelige“ Tale derhen, at de krævede en Fjerdedel af Skibets Værdi for at føre det fra den aabne, farlige Bugt, hvori det laa, ind til New Port Prat. Irlænderne fik raat for usødet De blev truet med, at „de aldrig skulde komme fra Skibet, førend de havde lodset os rigtig til Havnen og for billig Betaling, samt at Øksen skulde ligge paa Dækket klar, ifald de satte os paa nogen Klippe.“ Endelig kom man overens om en Betaling, ikke Bjergeløn, men Lodspenge: 150 Pjastre. Lodserne duede ikke, og „Bornholm“ maatte ankre paa Halvvejen, men da kom en kongelig Kutter ud med Lods, og han bragte med stort Besvær Fregatten ind til New Port Prat om Aftenen den 26. Januar.

I Sygelukaferne var der da 70 Mand, og de fleste af dem var blevet „gale“, deriblandt Overlægen, Underlægen, en Kadet, „Resten Matroser og Soldater“ (Marinere). Kaptajn Math. Bille maatte leje et Hus i Byen til dem for 20 Guldstykker om Maanedens og holde Doktor for dem, og *han* maatte betales med 1½ Guinea (Guldstykke à 20 Kr.) om Dagen. En Officer og nogle betroede Folk maatte holde Vagt hos de stakkels Sindssyge.

Saasart alt var bragt i nogenlunde Orden til Skibs og i Land, faldt Kaptajn Bille selv sammen af Udmattelse og maatte bringes i Land til det Sygehus, han havde faaet indrettet, — og der døde han den 17. Marts.

„Bornholm“ blev repareret, og fra København sendtes Kaptajn R. H. Tønder til Irland for at overtage Kommandoen. De fleste af Folkene kom sig, og hen paa Eftersommeren gik „Bornholm“ under Sejl igen, — men ikke til sit Bestemmelsessted: Vestindien, — nej, blot tilbage til København.

Fregatten kom hjem i August (1782). Sur, trist, ikke ældet, ikke ubrugelig, men „misliebige“, „passée“, færdig som Orlogs-Langfarer. Som et Væsen, der har begaaet noget og ikke kan betroes noget, men dog kan bruges under hjemlig Opsigt, indenfor Synsvidde! Og saa blev den en Slags Pladshund, lænket paa Københavns, undertiden Helsingørs Red ved to forsvarelige Ankere.

Sin *længste* Tid var „Bornholm“ stilleliggende Vagtskib i Sundet, og allerede 1797, kun 23 Aar gammel, udgik Fregatten af Flaadens Tal.

A/s **J. FREYTAG, Sejlmager**
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Justitia-Festen i Stege

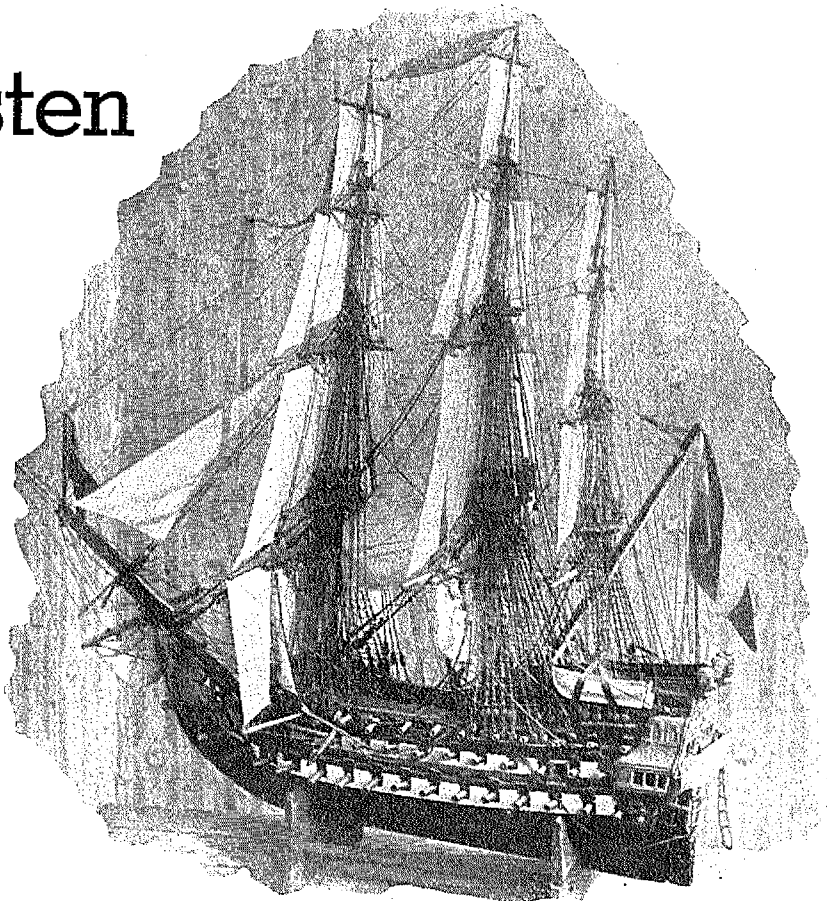
Hvert 10. Aar indtræffer i Stege den berømte Justitiafest, hvor det 200 Aar gamle Kirkeskib i Stege Kirke bliver nedtaget til Reparation og hængt paa Plads igen.

I Forbindelse hermed holdes en større Festlighed. Den indtræffer den 8. Februar, men desværre vil Processionen gennem Byen blive udeladt denne Gang, da man er bange for, at det gamle Skibs Rigning skal tage Skade.

Festen vil blive indledet med en Guds-tjeneste og om Aftenen Bal paa „Skandinaviens“.

Der er nedsat en Festkomité bestaaende af Formanden for Justitiaforeningen, Lods Nielsen, Næstformanden, Skibsbygmester Vennike, fhv. Drager Frederik Nielsen, Lendemark, Skipper P. Rasmussen, Lendemark, Savskerer Alb. Rasmussen, Vulkanisør Erh. Rasmussen og Arbejdsmand Jacob Petersen, Stege.

Skibet vil blive nedtaget den 10. Januar og ophængt ved Festen den 8. Februar. Reparationen af Rigningen skal fore-



Det gamle Kirkeskib i Stege Kirke.

tages af Ole Hollænder og Jacob Petersen, medens Malermester Svendsen vil tage sig af det malermæssige.



Processionen gennem Stege. Kirkeskibet ses paa Køretøjet i Midten.

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



De norske Lodser de er raske
 Svende som Uvejrsfugle færdes
 de paa Sø for Dybets Farer ingen
 Frygt de kende med Løvemod i
 Dødens Favn de gaa.

*De norske Lodser, de er raske Svende,
 som Uvejrsfugle færdes de paa Sø,
 for Dybets Farer ingen Frygt de kende,
 med Løvemod i Dødens Favn de gaa.*

*Slet ingen var af Vovens kække Sønner,
 saa djerv som Niels fra Akerens vilde Kyst.
 Saa længe Havet mod vor Klippe droner,
 hans Minde leve skal i Sømænds Bryst.*

*Det var en Høstnat. Svært Orkanen bruste
 med rædsom Vælde fra Sydøst mod Land,
 henover skjulte Klipper Bølgen bruste
 og jog i Stormflugt mod den nøgne Strand.*

*Men Lodsens stod og spejded skarpt og nøje;
 den vilde Brændings Torden om ham lød;
 thi fjærnt paa Havet saa han Folk i Øje,
 et Lys, der glimted lig et Stjerneskuud.*

*Hans Blikke lynede. Han monne drage
 paa Havet ud til Kamp paa Liv og Død.
 Han trodsede sin Hustrus Bøn og Klage
 og rev sig modigt ud fra hendes Skød.*

*Han sine Sønner rev fra Moderbarmen
 paa Havet ud til Kamp paa Liv og Død.
 De skulde gaa med ham i Bølgelarmen
 og sætte Livet paa et Terningkast.*

*De unge Ørne skulde med ham prøve
 at redde Sejleren, der var i Nød,
 de skulde Heltedaad paa Søen øve,
 hvad enten der at leve eller dø.*

De norske Lodser

Ved
 Broby Johansen

*Han fo'r i Mulmet paa de mørke Vande
 til Skibet, hvis Lanterner ej var slukt.
 Det var en engelsk Brig, der monne strande,
 som drev mod Klippen i en rædsom Flugt.*

*Han fæsted Linen om sig, som de sendte,
 og sprang i Havets kolde Vover kækt,
 med vaade Lokker og med Blik som brændte
 besteg han lig en Havgud Briggens Dæk.*

*Han sprang fra Rattet — Tid var ej at spille —
 han fo'r i Mulmet paa den høje Raa.
 At ingen mere Hjemmet skue vilde,
 han saa, hvis Fokken ikke vilde staa.*

*De stærke Sejsinger med Mod og Iver
 blev kappet, og det hvide Sejl blev spændt.
 Til Trods for Stormen Briggen fløj som Pile
 og fik sin Stævn fra Klipperevet vendt.*

*Og fluks Kaptajnens unge Vio hun rykker
 med Smil i Øjet af sin lille Haand,
 en Ring med sunkende Brillanters Smykker,
 og rakte Lodsens den med taktsfuld Haand.*

*Men Lodsens Ringen straks tilbage giver
 med stolte Blikke. Han bar ikke sligt.
 „Den for en barked Næve ikke passer,
 jeg har i Nat alene gjort min Pligt.“*



Københavns ældste Havn, den oprindelige

Af KAY LARSEN

INDEN vor Hovedstad blev til „Kongens København“, var den som bekendt Absalons, og han betegnes ofte som Københavns Grundlægger, men det var han ikke. Snarere kan han kaldes Skaberen af Københavns Havn.

Byen er meget ældre og var ret godt bebygget, med Centrum oppe ved Frue Kirke—Gammeltorv, hvor det første Raadhus laa, ogsaa de tre næste. Staden fik Landbrugsprodukter fra de to nærmeste Bondebyer Serridslev og Solbjerg, (hvis Arealer nu helt er bebygget af „Vesterbroere“ og „Frederiksbergere“), — samt fra de fjernere liggende Buddinge, Vangede o. s. v.

Kødet og Brødet solgtes videre til Fiskeskibene, Sildefiskerne ude i Sundet. Der vrirlede paa visse Aarstider med Sild — og med Fiskere, særlig fra de Byer, som senere fik Navnet Hansestæderne. Disse Tusinder af Mennesker skulde have Kød og Brød. Øllet kunde de tage med hjemmefra, men Kødet skulde være frisk. København var saaledes Kød-Eksportbyen og fik sin Opkomst derved, ligesom Esbjerg i vore Dage. Udskibningsstedet blev Begyndelsen til Københavns senere saa store og vigtige Havn.

Hvor laa denne?

Naturligvis godt gemt, saa nær som muligt ved Byen, men et godt Stykke fra det aabne Hav, inde bag de mange Holme og Smaaøer — ved Knabrostræde!

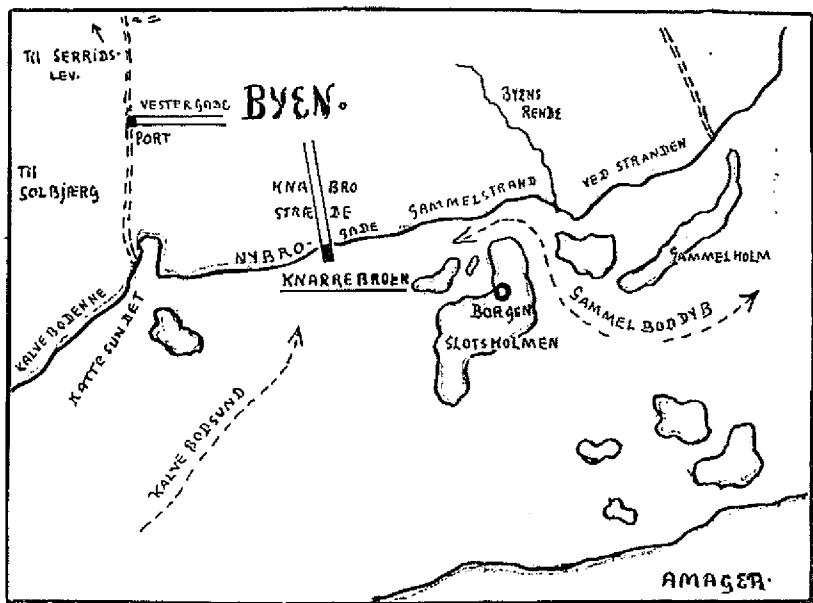
Naar vi Danske gik paa Røveri, var vi Vikinger, men naar Vendere og andre Skarnsfolk kom til os og plyndrede, var det Sørøvere! De vrirlede om i Farvandet — og derfor laa København, hvor den laa, oppe paa en Bakke, et Stykke fra Stranden, i Læ af Holmene og Amager, d. v. s. alle „Omeyerne“. Amager er vist et fordrejet Navn, netop med „Omey“ som Oprindelse, og København, Købmannhavn, har rimeligvis oprindelig heddet Kødmanderhavn, ligesom Købmagergade oprindelig hed Kødmandergade.

En Kødmander var en Kødhandler, — ikke just Slagter. Slagterne boede i Byens landlege Udkanter, men Kødmanderne nærmere Havnen. Endnu op til vor Tid har det været saaledes, efter at Havnen flyttede mere Øster paa. Hvem husker ikke

Slagterboderne, Slagterbyen paa Nikolajplads; det var mere Kødhandlere end Slagtere, — og Højbroplads har været og er tildels endnu et godt Sted for Køb af Kød og Sul (Flæsk).

Vi taler her stadig mere om Kød end om Havn, men aldeles bevidst, fordi Kødet var det, Byen leverede, det, som betingede Smaaskibenes Eksistens og derved gav Anledning til Anlæg af Udskibningssted, d. v. s. Begyndelsen til Havnen.

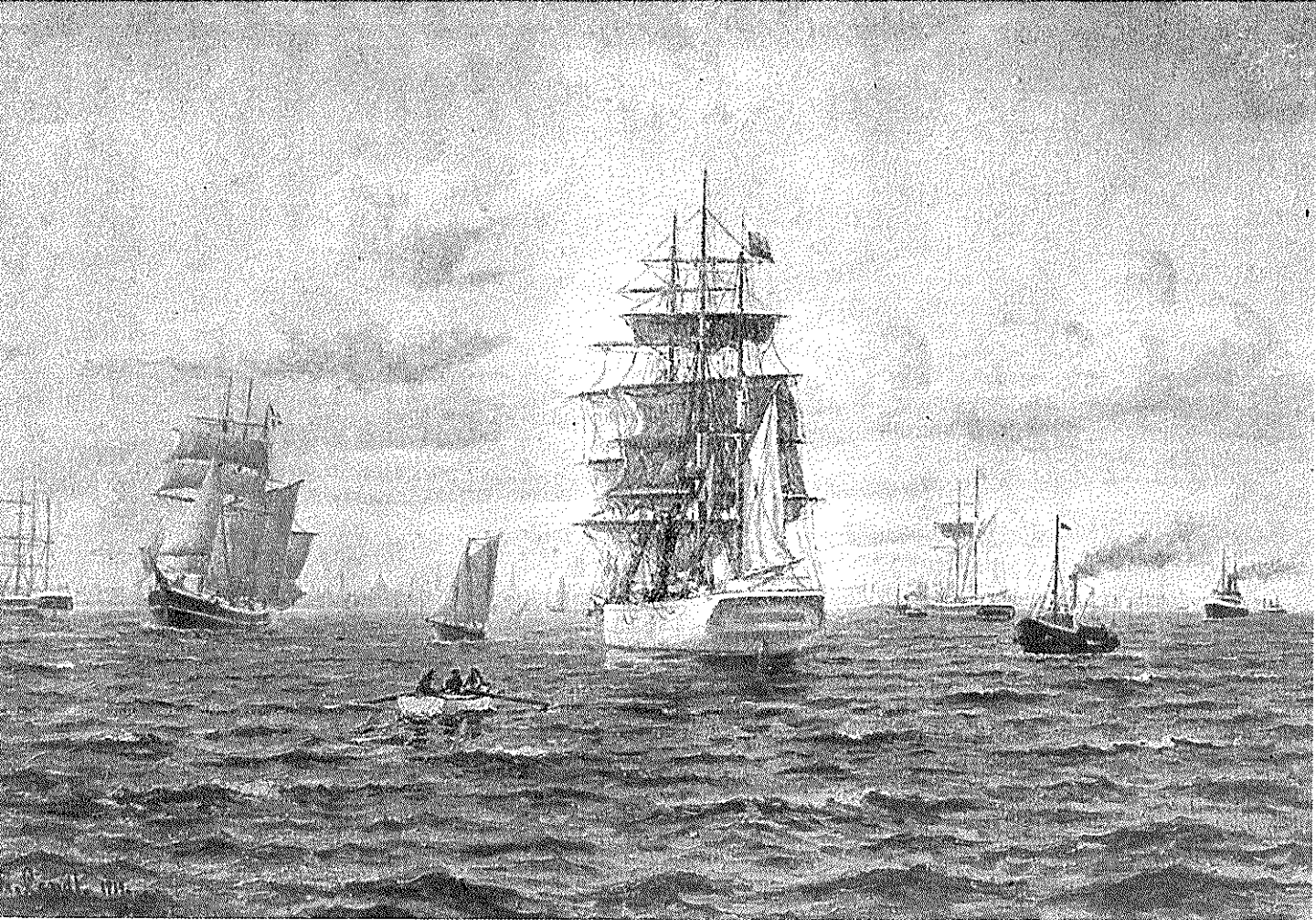
Absalon byggede ikke paa bar Grund. Han valgte klogest af de tre Stormænd i Riget, der paa et af de vigtigste Møder i vort Lands Historie besluttede at tage Landets Forsvar op. Kongen tog den udsatte Vordingborg (Vaartingsborg), Esbern Snare Kalundborg, Absalon det uanselige København. Hans Kongstanke var — en Kongstanke. Der var vældige Muligheder for den lille Stad, naar den blev befæstet og dens Handel beskyttet. Et



godt og givtigt Opland, Sundet med de mange Fiskeskibe og Folk — og saa Skaane paa den anden Side af Sundet, den gamle Rigsdel, som kunde knyttes nærmere til Sjælland.

Og da han kom til det Sted, som han havde valgt, men som ikke havde valgt ham, men snarere ønskede ham Pokker i Vold med sine — hvad vi nu vilde kalde Motorskytter, — sine glimrende udrustede Hirdmænd, slog han sig ned paa den øde, nøgne Storeholm og opførte et rundt Fæstningstaarn, der blev til en Borg — af Sten! Med Badstue og andre tip-top moderne Indretninger.

Borgerne i Byen saa med Forbavselse og Ærgrelse Hurlumhejet paa Holmen. Ogsaa med en vis Beundring. Da Borgen var i Stand, fik man at vide, at han paa Hjemvejen fra et Vikingetogt havde været ved Stevns med sit Skib og samle Smaasten til Kasteskyts fra Borgmuren. Lige hjemkommen fra en saadan Tur, mens Absalon stod halvnøgen i sin Badstue, meldte hans Folk, at en Sørøver passerede Holmen. Absalon forfulgte hurtigst muligt Sørøverne, under Sejl, medens hans Stallare Niels, saasart det lod sig gøre, fulgte efter med et gammelt Rofartøj. Sørøveren blev taget ude i Kalvebodssund, og Fangernes afhuggede Hoveder hængtes op paa Stejler ved Borgen, og Borgen fik saa Navnet Stejleborg. Det blev senere til Københavns Slot, længe efter til Christiansborg Slot Nr. 1



Københavns Rhed før Aarhundredskiftet.

Tilhører »Københavns Lodseri«. Maleri af Fr. Landt.

og dets Efterfølgere. Borgen skaffede Byen Fred. Øresund blev rensed for Sørøvere, og Byens Skibsfart tog til, — Industrien ogsaa. Og hvad var det saa for en Industri? Ja, ogsaa den kom af Kødet eller fra Kødmanderiet. Der blev bearbejdet Skind (Skindergade har sit Navn deraf), Læder (Læderstræde og Sko (Skobodgade, Skovbogade) i saadan Mængde, at der kunde handles i det større med Produktionen.

Fremmede Skibe begyndte at søge til, og der blev bygget en *større* Bro for Enden af Knabrostræde, Ladbroyen, senere Nybroen, der har givet Nybrogade Navn.

Hvad betyder Knabrostræde. Ja, her kommer vi med noget nyt, noget, som er sandsynligt, men ikke bevisligt. Ved Knabroyen nærmest Gamleboddyb lagde de større Knarrier til, deraf Knarrebro og Knarrebrostræde, noget vestligere, nærmere det lavvandede Kalvebodsund, som strakte sig et Stykke op i Byen, havde de smaa Katskibe (senere Ketsjer) deres Tilhold, og deraf har maaske Kattesundet faaet sit Navn.

Den første Orlogshavn ved København var i en lille Bugt paa den vestlige Side af Holmen, hvorpaa Absalons Borg blev bygget, men saaledes østligere i det store Løb end Københavns ældste Udskebningssted udfør Knabrostræde. Siden da gled Udviklingen stadig øster paa.

Vi skal senere komme tilbage til de mægtige Opfyldnings-

arbejder, der har fundet Sted fra gammel Tid til nu, men i denne Artikel blot holde os til — det allerældste!

Gaa ned til Kanalen udfør Knabrostræde og giv Dem lidt Tid til at se op ad den gamle Gade. De vil se, hvorledes den — *oppe* fra den gamle By fører *ned* til Stranden. Flere Huse, endda et godt Stykke oppe i Gaden, har endnu spidse Gavle til Gaden — med Hejseapparater. De to yderste Huse er *meget* statelige. Paa *det* til venstre er Hejseapparatet oppe i Gavlen særlig mærkeligt. Den udstrittende Bjælke er yderst ude tildannet som et Ulvehoved, fra hvis opspilede Gab Reb-Krogen hænger.

De nærmeste Huse, særlig paa venstre Side, minder om de gamle Huse ved Bergens Havn. Knabrostræde har et vist Præg af Pakhusgade. I Nærheden byggede de gamle Kompagnier deres Huse (Kompagnistræde), der opførtes Badstue (Badstuestræde) — og Stadens Vejerhus, som havde sin Plads i nogle Hundrede Aar ved Gammelstrand.

Summa Summarum: Knabrostrædes Udmundning ved Kanalen er Københavns første Udskebningsplads, og Nybrogade vor gamle Hovedstads oprindelige, første, ældste *Havnegade*.

Kay Larsen

Det har jeg oplevet

Af Matros P. NIELSEN

FOR faa Aar siden mønstrede jeg om Bord i en dansk tremastet Motorskonnert. Straks jeg kom om Bord syntes Skuden en Del forfalden, hvilket jeg ogsaa inden længe erfarede, at den var.

Efter Udlosningen af den Trælast, som Skonnerten var ankommet med, gik vi paa Værft for den aarlige Bundbehandling, hvorefter vi afsejlede til Leith i Scotland. Rejsen over Nordsøen forløb særdeles fint, idet vi tøffede af Sted for Motor, da der ikke rørte sig en Vind. Vi ankom til Leith tidligt om Morgenen, og da det passede med Højvande, kunde vi forhale hen under Kulelevatoren med det samme. Et Par Timer efter begyndte vi at laste, hvilket var en haard Tørn for den gamle Skude, idet Kullene kom styrtnede ned i Partier paa 10 Tons. Da vi var færdige med at laste, havde vi en Dækslast paa ca. 50 Tons, hvilket jo er ret almindeligt med en Kullast. Nu passede det akkurat saadan, at vi kunde komme ud med Højvande samme Eftermiddag.

Efter at Lodsens var gaaet fra Borde, blev alle Sejl sat, og vi strøg nu af Sted for en frisk Brise af NW. bound for Tønsberg. Alle Mand blev kaldt agter ud for at „sætte Mesanen“, en god, gammel Skik, som sikkert kun overholdes faa Steder.

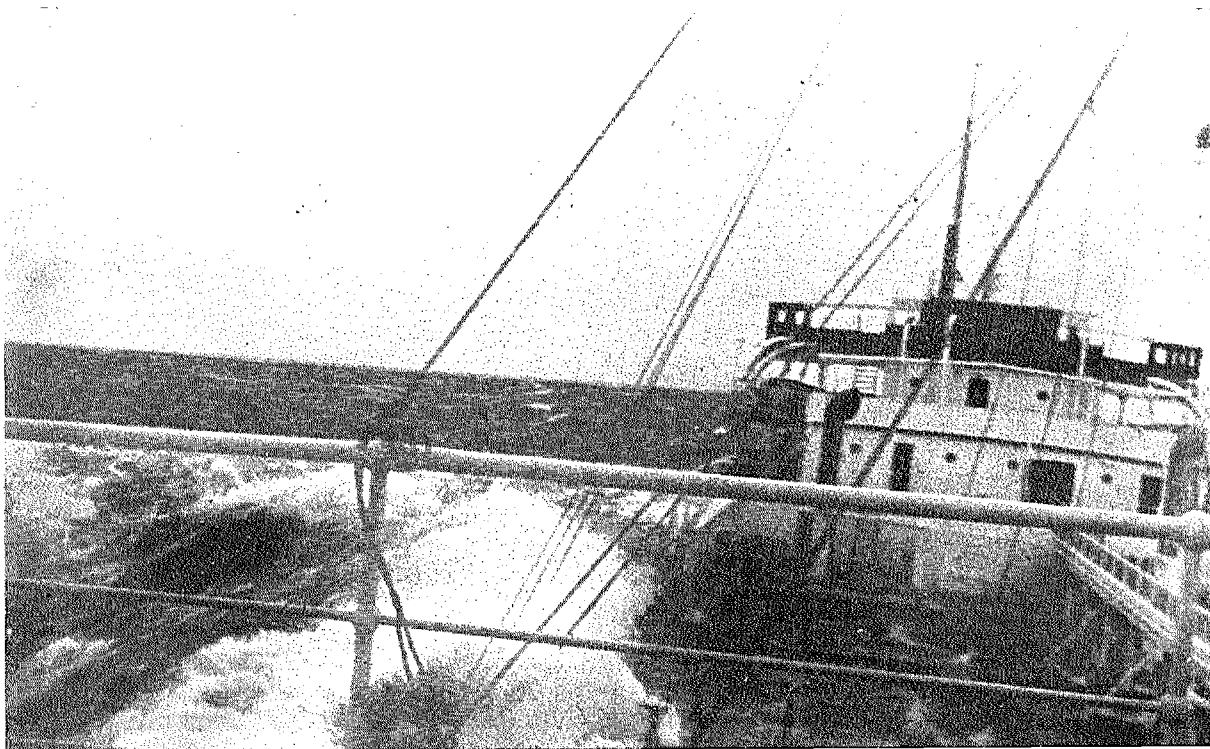
I Løbet af Natten kulede det svært op, og ved otte Glas paa Morgenstunden maatte alle Mand i Gang med at bjærge Sejl. Mesan og Smaasejl var

forlængst bjærget. Skuden, som var en gammel Bramsejlskonnert, laa nemlig saa haardt paa Roret, efter at Raasejlene var taget fra den, at to Mand havde Besvær med at holde den fra Vinden.

Arbejdet med at bjærge de vaade Sejl var ret vanskeligt, da der omtrent var „dobbelt“ Dug i dem. De var nemlig saa oversaaet med Lapper, at det var vanskeligt at finde et Sted, hvor Dugen var enkelt. Søen havde samtidig med Vinden rejst sig foruroligende. Dækslasten var efterhaanden begyndt at skride over i Læ, hvorfor der blev sat en Mand i Gang med at lempe den tilbage, hvilket var spildt Arbejde, da han ikke kunde smide en Skovl Kul til Luvart, førend der kom en Søl og førte den ned i Læ igen. Kullene flød nu over hele Dækket og tilstoppede alt, hvad der hed Spygatter og Lænseporte, hvilket resulterede i, at Kul og Vand efterhaanden sejlede ned i Lukafet, saa Underkøjerne i Løbet af kort Tid var ubrugelige. Overkøjerne var ikke stort bedre bevendt, idet Dækket lækkede saa voldsomt, at alle vore Forsøg med at hænge tomme Daaser op for at samle Vandet, var spildt.

Der var kun to Køjer, der var brugelige, og vi maatte saa alle seks Mand skiftes til at sove et Par Timer i dem. Da det havde staaet paa i tre Døgn, fløvede Vinden en Del af, og Solen kom frem.

Næste Dag, det var en Søndag, var Søen rolig, og Skipperen mente, at det var bedst at rette Slagsiden



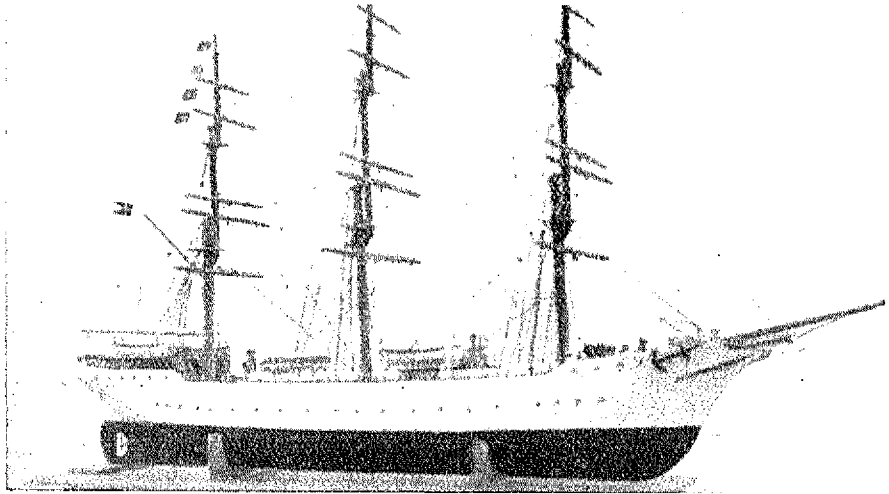
Dansk
Tankskib
i Storm paa
Nordatlanten.



Neger paa St. Thomas falbyder sine Varer.

sten, omtrent Halvdelen, og da den vilde blive udmaalt, naar vi ankom til Tønsberg, var det jo ikke saa heldigt for Skipperen, om der manglede Halvdelen. Naa, vi tilbragte saa det meste af Søndagen med at lempe Kul og fik som Belønning een Cigar pr. Mand.

Mandag Eftermiddag laa vi vel fortojet ved Kajen i Tønsberg og begyndte at losse. Vi maatte losse med



Model af Statens Skoleskib „Danmark“. Udført af Matros P. Nielsen.

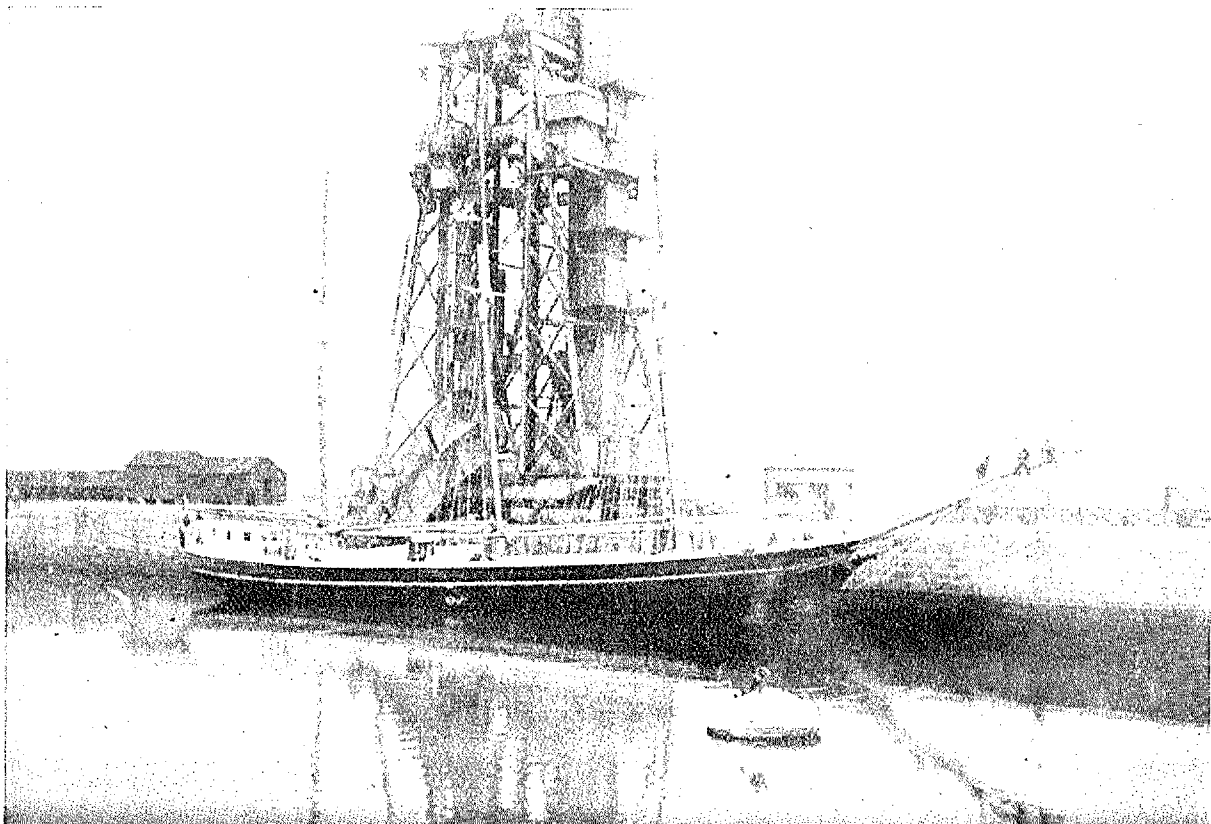
og beordrede os derfor til at tage Skalkninger og Luger af Forlugen og hive Kullene op derfra i Pøse. — Vi havde nemlig mistet en Del af Dæksla-

Haandwinch, da Motoren var til Reparation. Dette var imidlertid meget heldigt, selv om det gav ømme Rygstykker. Vi fik nemlig en Dag længere i Havn, saaledes at vi kunde være med til at fejre den 17. Maj, som jo er Norges Nationaldag.

Der skulde afholdes stor Kaproning mellem de nylig hjemvendte Hvalfangere, og det blev ordnet saadan, at vi kunde deltage. Vi var jo lidt bange for Udfaldet, og da Dagen oprandt, viste det sig ogsaa, at vi ikke kunde holde Trit med de veltrænede Nordmænd, men vi var jo ogsaa uden Træning. Imidlertid tog vi det med godt Humør, og da vi blev inviteret med til Festmiddagen med derpaa følgende Bal, var Dagen jo reddet.

Der blev udraabt mange Leveraab for „Danskelaget“. Senere fik vi hver tildelt et Diplom, saa Rejsens Strabadser havde nok været den Dag værd.

P. Nielsen.



Under Kulelevatoren i Leith.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
BY „VIKINGEN“ KBHVN.



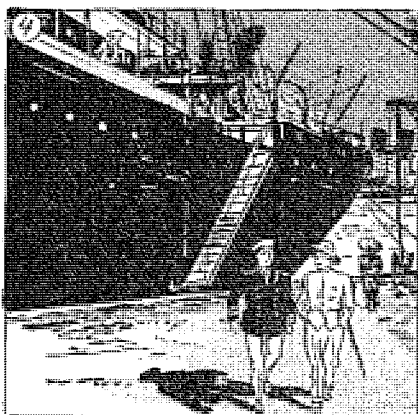
Jackson var ved at komme ind paa et Skraaplan — var ved at komme ind paa et forfærdeligt Skraaplan. — Han var kort og godt begyndt at drikke — Cognac — hver evige eneste Aften hele Sæsonen rundt. Det var snart blevet en fast Regel, at Yngstemanden hver Aften blev sendt agter ud med Flasken til Styrmanden. — Føj, siger jeg, føj!



Enhver, der kender lidt til Livet, ved, hvad det vil sige, naar en Mand i sin bedste Alder begynder at rase paa den Maade. Hvad enten det nu er Kærestesorg eller andre mentale Lidelser, der forarsager det der, saa er Manden fortabt i Malstrømmen — den evig skvulpende Malstrøm af Cognac — Gin — Kogesprit og Portvin - hvis ikke - hvis altsaa ikke - hvis . .



Og her var det, jeg satte ind — satte hele min utrættelige Energi ind i Kampen. Jackson skulde faa at mærke, at han havde en Ven, — en Ven, som ikke vilde sky nogen Møje for at tage Whiskyens gule Djævel i Krebsen og live ham udenbords — herud med ham. — Det synes jeg, at jeg skyldte Jacksemænd for alt det, han havde gjort imod... — for mig, altsaa.



Det psykologisk rigtige Tidspunkt kom af sig selv. Vi laa i en indokinesisk Havn, og en af Jacksons Bekendte hentede ham til en Tur op i Landet. — Jeg saa dem forsvinde hen ad Kajen, og i samme Sekund slog det ned i mig: Nu — nu har du Lejligheden, Peter, — klem paa, gamle Dreng, — i Menneskekærlighedens ophøjede Navn, — klem paa!!



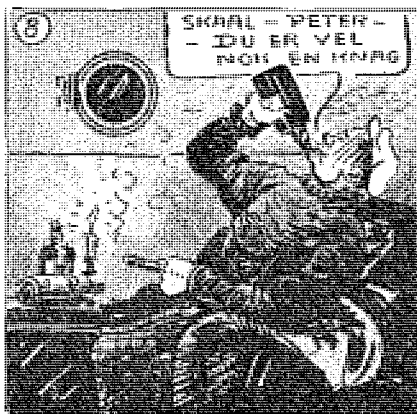
Jeg havde forlængst gjort mig og mine egne Tanker om det spirituelle. Lad gaa at Jackson sendte Bud efter Whisky hver Aften i Kabysen, — lad gaa, med det, siger jeg. Men antageligt har det ulykkelige Menneske ogsaa et hemmeligt Lager af Sprit (undskyld det populære Udtryk!) i sin Kahyt; antageligt sidder han ogsaa og lyster i sig i al Hemmelighed. Der ligger den egentlige Fare! Smugkroprincippet!



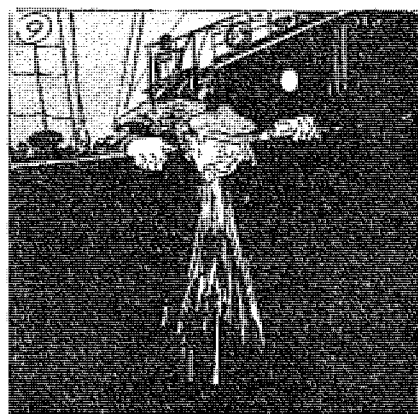
Denne Tanke om det hemmelige Spirituslager havde ikke ladet mig i Fred i lange Tider. Men hvorledes skaffe sig Vished? — Nu vel, Midlerne helliger Hensigten, som de gamle Persere sagde til hinanden. — Jeg er en fingerneen Natur. — Et Stykke bøjet Staaltraad liar, — hm. — kan, mener jeg, skaffe mig en hvilken som helst Laas aaben!



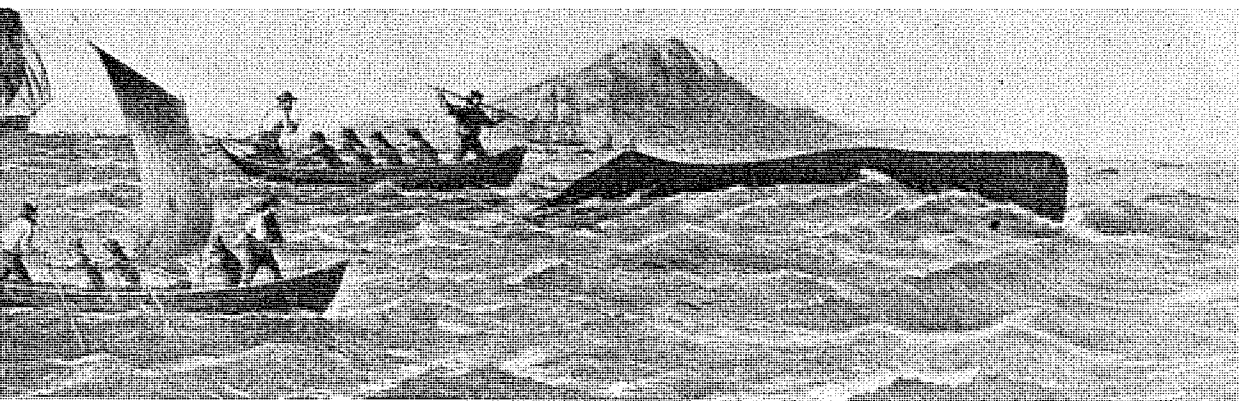
Ogsaa Jacksons. — Men Lys turde jeg ikke tænde. Jeg syntes, at jeg kunde mærke den modbydelige Spirituslugt hænge i den tunge indelukkede Luft. Min Forvent... , min Mistanke og hemmelige Frygt steg til Vished. Op med Skabet! — Rigtigt! — Adskillige Flasker — adskillige Flasker! — Ah, — ja, — Ak ja!



Her gjaldt det at handle hurtigt. En Stump Julelys havde jeg medbragt; det tændte jeg og begyndte saa at fjerne Spiritussen. — Væk med det Skidt! — Jeg smed Jakken for at kunne arbejde hurtigere; forpustet sank jeg ned i Lænestolen. — Det svirrede i mit Hoved; jeg folte mig tung og mat efter den voldsomme



Med vaktende Skridt forlod jeg Jacksons Kahyt. Jeg tog hele Spirituslageret med mig, lænede mig tungt over Rælingen og lod hele Herligheden forsvinde i Tropelhavets Skød. Gin, Whisky, Portvin, al Djævelskabet. — Det lettede. Jeg sank sammen som en Klud oven paa den voldsomme Spænding. (NB. Desværre havde jeg



Hvalfangst
i gamle
Dage.

Omkring Midten af forrige Aarhundrede var Hvalfangst en Næringsvej, som gav Brødet til mange Mennesker. Hundredevis af Skibe jagede Hvalerne paa alle Verdenshave, thi med Aarene maatte man længere og længere bort for at faa fat i det eftertragtede Bytte, og det kunde hælde, at et Skib var 5 til 6 Aar borte fra den hjemlige Havn.

Hvalfangst før og nu

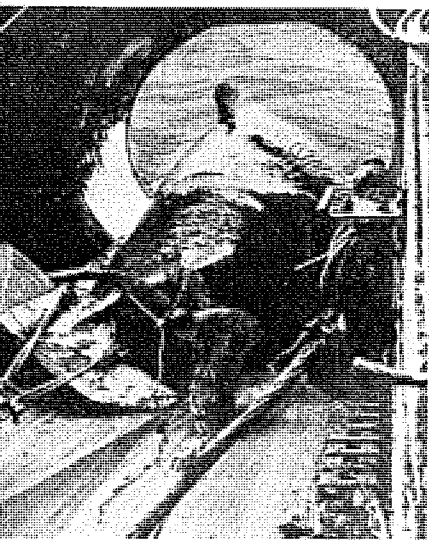
I de senere Aar er der atter blevet Havsse i Hvalfangsten, og det i en saadan Grad, at den nu drives som en Industri, navnlig i det sydlige Ishav.

Moderskibene er nu store Hvalkogerier, Dampere paa 15-22000

ts, og Fangstfartøjerne er Dampere paa 30-40 m. Til en veludrustet Hvalfangerflaade hører ogsaa et Par Flyvemaskiner, som hurtigt kan opdage, hvor Hvalerne findes. Med Dampene kan man nu jage alle Slags Hvaler, ogsaa dem, der er saa hurtige, at Fortidens Ro- eller Sejlbaade maatte opgive at naa frem til dem.

De smaa Fangstdampere, der er tilstrækkelig hurtigsejlende til at naa alle Slags Hvaler, er i Stævnen forsynet med en „Svend Foyn Kanon“, der er opfundet af Nordmanden Svend Foyn for ca. 70 Aar siden. Han blev en Foregangsmand paa dette Omraade og fangede i sin Tid ca. 100 Hvaler om Aaret, hvilket gjorde ham til en rig Mand.

Hvalkanonen kan skyde en Bombeharpun, der vejer ca. 65 kg, over en Distance af ca. 35 m. Til Harpunen er fastgjort en svær Hampetrose. Harpunnens Bronzespids har en Krudtladning, som bringes til at eksplodere, naar Tovet totnes, idet Hvalen farer af Sted under Forsøget paa at frigøre sig for Vaabnet. Er Hvalen ramt godt, vil den dø med det samme, men det kan ogsaa ske, at den kan trække Dampere et Stykke. Den udmattes imidlertid hurtigt — da man selvfølgelig lader Maskinen gaa fuld Kraft Bak. — Saa snart Hvalen er død, begynder den at synke. Trossen kastes nu til et



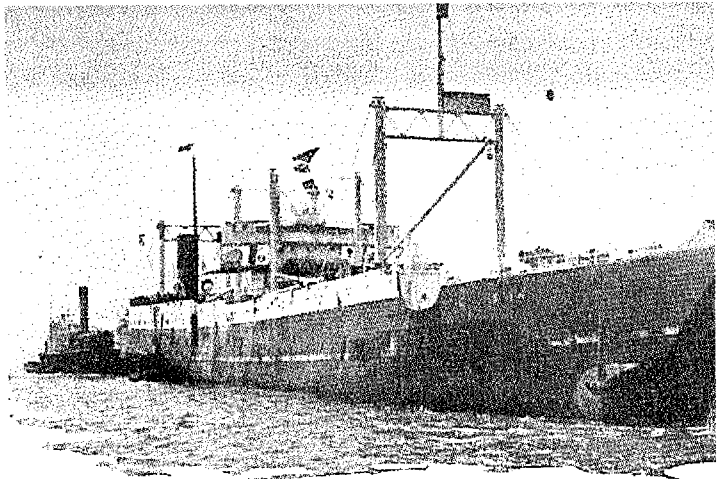
Hvalen hales indenbords.

saa nær, at den kunde faa Naadestødet med en Lansse. Det var langt fra en ufarlig Sport. Dels kunde det ske, at Hvalen gik saa dybt, at Linen ikke var lang nok og derfor maatte kappes, dels var man ikke sikker paa, om det rasende Dyr angreb Baaden, der nemt med et Slag af Halen kunde knuses til Pindebrænde. Alt i alt var det dog en Kamp, hvori Dyret alligevel havde visse Chancer i Modsætning til vore Dages Hvalfangst.

Dengang var alle Lamper fyldt med Hvalolie, og til alle Damekorsetter skulde man bruge Fiskeben, d. v. s. Barder fra Bardehvalen. Derfor var Jagten lønnende, indtil man fandt Jordolien i Amerika, og Damemoderne skiftede. I Lamperne brugte man Petroleum, og Hvalben var ikke til at afsætte.

Dampspil, og det døde Dyr hales ind til Skibssiden. Et langt Rør med en Spids jages nu ind i Kroppen, til den naar et af Legemets Hulrum. Gennem en Slange pumpes der nu Trykluft ind i Kroppen, som derved svulmer op, saa den kan flyde og i den Tilstand bugseres til Kogeriet om Bord eller i Land. Hvis der er Udsigt til at fange flere, sættes et Mærkeflag i Kroppen, som saa faar Lov at drive, til den fanges af Fartøjet igen eller af et andet af samme Flaade.

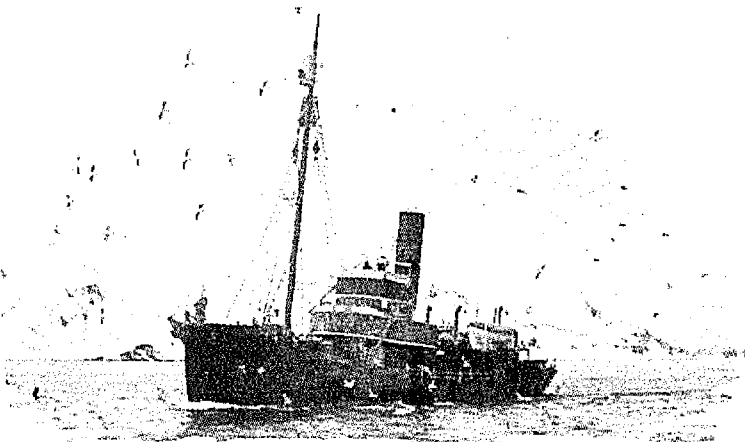
Hvalkogeriet har en Aabning i Skroget For eller Agter. Fra denne, hvis Underdel er noget under Vandet, fører en Sliksk op til øverste Dæk. Ad denne Sliksk slæbes Hvalen op, og Flæsningen kan begynde. Spækket gaar lige i Kogekedlerne, og derfra løber Olien i Tankene. Det norske Hvalkogereri „Kosmos“ paa 22,000 ts kan paa 24 Timer producere omtrent



Det norske Hvalkogereri C. A. Larsen.

fuldt. — Arbejdstiden er 60 Timer om Ugen, først derefter betales der for Overtid. Arbejderne har krævet 48 Timers Uge under Henviisning til, at det kun vilde betyde en Merudgift paa 40,000 Kr. for en Baad som „Kosmos“. En ringe Sum i Forhold til Indtægterne. — Rederne kan imidlertid ogsaa gøre gode Forretninger ved at lade Kogerierne gaa som Tankbaade, hvorved der kun er Brug for en Femtedel af Mandskabet.

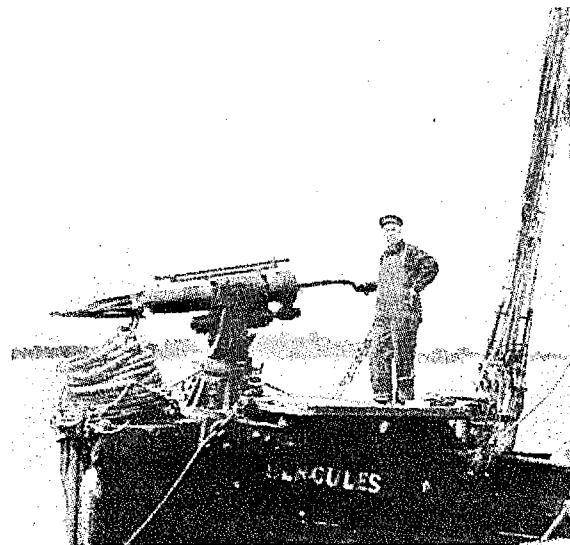
Den udenlandske Konkurrence er ogsaa ved at blive haard for Nordmændene. Baade U. S. A., England, Japan og nu ogsaa Tyskland vil gerne være med i Legen. Det har saaledes vakt megen Opsigt, at en norsk Hvalskytte har sluttet Kontrakt med et tysk Rederi paa



Moderne lille Hvaljager.

1500 Barrels Olie, d. v. s. 250 ts til en Værdi af godt 5000 Kr., d. v. s. hvis der fanges Hvaler nok. En Hval giver 90—100 Barrels Olie.

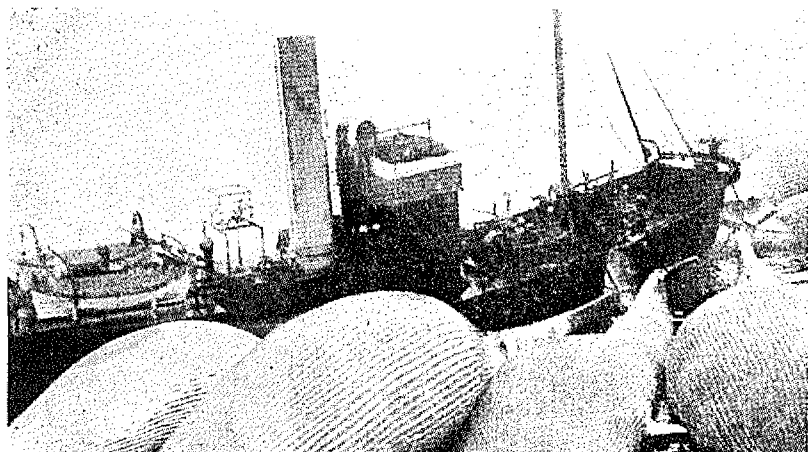
I forrige Aarhundrede var det store Ting, naar Svend Foyn fangede 100 Hvaler paa et Aar. Nu er den samlede Fangst paa ca. 30,000 om Aaret. Man ser deraf, hvilke uhyre Summer, der her er Tale om. Man regner da ogsaa, at alene i Norge lever 100,000 Mennesker direkte af Hvalfangst. Man vil forstaa, at det vil være en Katastrofe for dette Land, hvis Rovdriften, som det maa kaldes, vil medføre, at Bestanden gaar saa langt ned, at det nærmer sig til Udryddelse, hvilket maa antages at ligge indenfor Mulighedernes Grænse i Løbet af en Del Aar. — Under Henviisning til den enorme Højkonjunktur har de norske Søfolk forlangt Lønforhøjelse. De tjener 3500—7000 Kr. for en Sæson paa 6—8 Maaneder, men Arbejdet er haardt og fare-

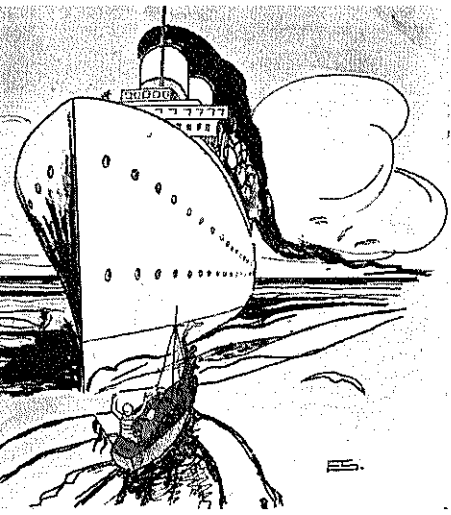


Harpunkanon i Baadens Stævn.

3 Aar for en Betaling af 500,000 Kr. pr. Sæson. Tyskerne venter, at de i Løbet af den Tid kan oplære deres egne Besætninger, saa de ikke mere behøver udenlandsk Arbejdskraft. — Manden bliver i Norge kaldt Landsforræder, men Hvalfangsten betyder for Norge det samme som Smørproduktionen for Danmark.

Norsk Hvaljager med 7 Hvaler oppumpede.





Vi mødte „Atlantic“ —

Til Søs for første Gang —

DENNE lille Beretning handler om en Langtursforetaget i Juni—Juli 1937 med en 32½-Fods Motorbaad „Phileas Fogg“ forsynet med en Ford B. Marinemotor, hvor Besætningen, som bestod af Skipper Erik Sommer og Styrmand Ole Hansen med Koner (uanset Vægten kaldet Letmatroser), kun havde ca. een Maanedes maritim Erfaring, naar man ser bort fra Ture med Storebæltsfærgen og Aarhusbaaden.

Ruten gik fra København over Vordingborg, Nykøbing F., Nysted paa Lolland, herfra over Østersøen og Lübeckerbugten til Travemünde, videre til den gamle Hansestad Lübeck og gennem Trave-Elb-Kanalen med dens 7 Sluser ned til den idylliske Stad Lauenburg ved Elben. — Nedad Floden til Hamburg og Brunsbüttel, gennem Kaiser Wilhelm-Kanal (Kielerkanalen) til Holtenau, Laboe og Kiel. — Over Eckernförde, Sønderborg, Svendborg, Lohals, Korsør og hjem.

Vi havde en aldeles pragtfuld Ferie og vandt saa mange praktiske, sømæssige Erfaringer, som det er muligt at opnaa paa 3 Uger, men disse kunde naturligvis ikke erhverves, uden at vi maatte gennem forskellige — i hvert Fald for os — spændende Oplevelser.

Da vi den 26. Juni, efter at have passeret Jernbanebroen ved Vordingborg, sejlede ud i Smaalands-havet, mødte vi en kraftig, nordvestlig Kuling, saa Baaden huggede voldsomt i Søerne. — Styrmanden og jeg trøstede hinanden med, at saadan skulde det sikkert være, og saadan var det nok altid, naar man rigtig kom ud at sejle, men for at mildne lidt paa

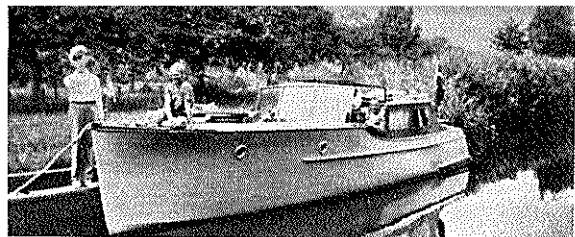


I Sommer og Sol gennem Kanalen —

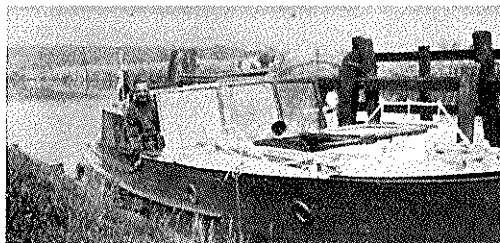
Baadens Bevægelser blev vi enige om at give Motoren fuld Gas. — Dette havde jo egentlig ikke nogen absolut beroligende Indflydelse paa Baadens Huggen i Søerne, hvorimod „Letmatroserne“, som vi havde anbragt i Cockpit'et bagi Baaden, mødte op og paa det bestemteste forlangte alt Redningsmateriel udleveret. — Til Slut sprang Baaden saa voldsomt, at Ankeret gik udenbords, og da vi tog Farten af Motoren for at faa det halet op, opdagede vi, at Baaden nu laa be-



„PHILEAS FOGG“ i
Hamburger Yachtbajen
ved Finkenwärder.



Landgang i en blomstrende Æble-Have ved Trave-Elb-Kanalen.

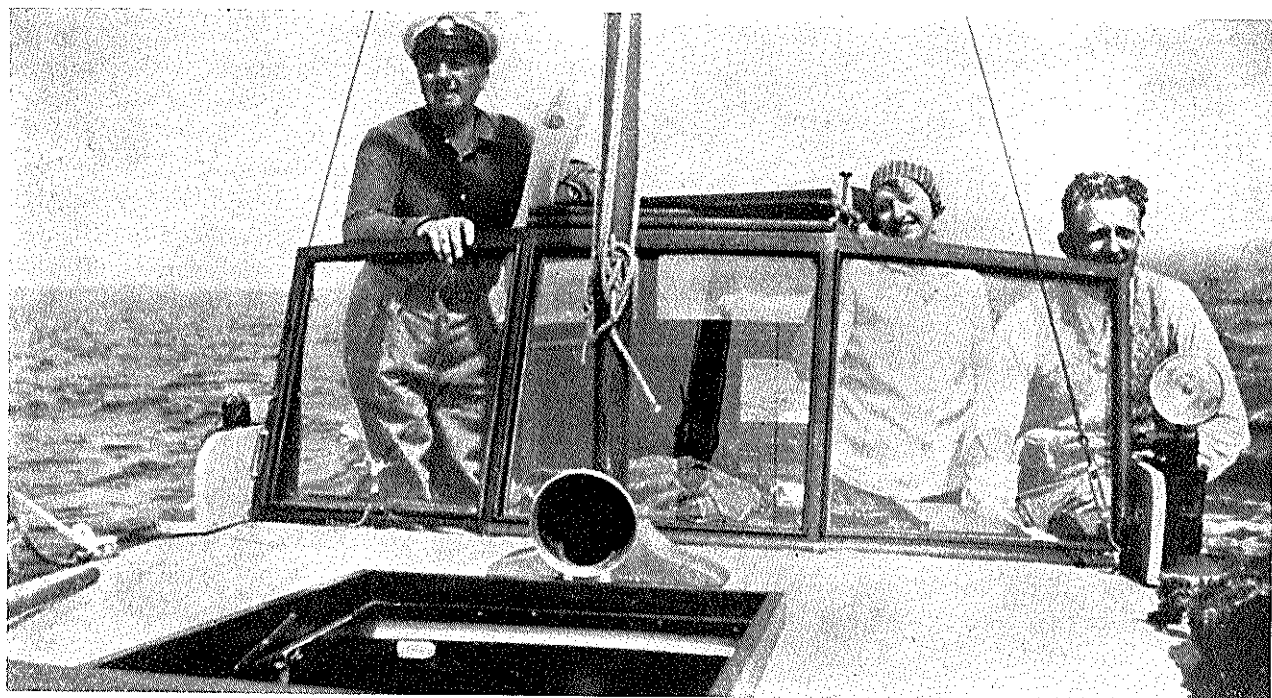


Skipper venter paa Startsignal ved en af Sluserne.

tydeligt roligere — første Erfaring! — Da vi endelig ankom til Nykøbing F., var alt Inventar og Bagage spredt i vild Forvirring i Baaden, saa et større Oprydningsarbejde maatte i Gang. Kun Styrmandens splinternye Filthat var uhjælpelig fortabt, da den var kommet til at ligge allerunderst i Bunken. — Vi havde de næste to Dage en herlig Sommersejlad til Trave-

Flodbredderne, men anede ikke, hvad de betød, og først efter at vi havde „taget“ Bunden et Par Gange, gik vi forsigtigt ind til en lille By ved Flodbredden og fik her Tegnene forklaret, hvorefter vi fortsatte i Zig-Zag nedad Floden efter Mærkerne, som nu ikke længere forekom os mystiske.

Her som overalt i de tyske Havne mødte vi en



Paa Vej over Østersøen —

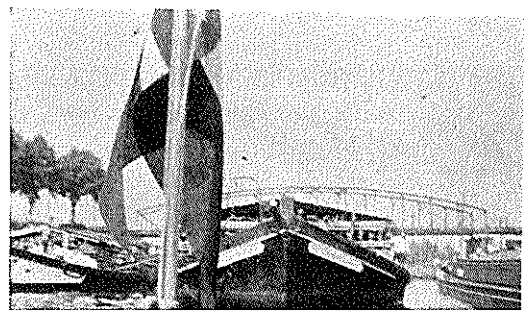
münde, hvor vi tilfældigvis ankom, da den aarlige Travemünde-Woche begyndte, og der var derfor en Masse Sejl- og Motorbaade samlede i den dejlige Lystbaadehavn.

Vi blev i Travemünde i tre Dage og sejlede derefter videre til Lübeck og Lauenburg. — Ved Lauenburg er Elben meget bred, og vi blev enige om, at det var bedst at holde os lige midt i Floden. — Vi observerede ganske vist forskellige mystiske Mærker paa

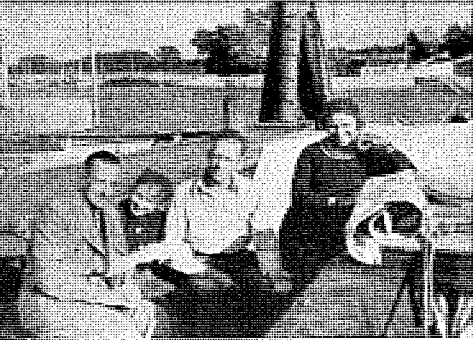
enestaaende Elskværdighed og Hjælpsomhed saavel fra Myndighedernes som fra de private Sejlsportsfolks Side. — Da vi efter Flodsejladsen temmelig sent om Aftenen naaede til Hamburg, sejlede vi Baaden ind i Nærheden af en lille Forstad og surrede den omhyggeligt fast til nogle Pæle, idet vi straks vilde gaa til Ro. — Heldigvis havde nogle unge Fiskere opdaget os, og de fortalte, at der paa dette Sted var en Forskel paa Ebbe og Flod paa mindst 1½ Meter, saa vi



„Phileas Fogg“ i Travemünde Lystbaadehavn.



Trafik ved en af Elb-Trave-Kanalens



Hele „Mandskabet“ i Travemünde.

vilde om Morgen
genen have
svævet over
„Vandene“ med
de korte For-
tøjninger, vi
havde anlagt.

Efter et Par
Dages Ophold
i den smukke

Hamburger Yachthafen, som ligger ved Finkenwärder et Stykke udenfor Hamburg, og hvorfra vi tog med Floddamperne ind til Byen, sejlede vi videre nedad Elben mod Brunsbüttel og Kielerkanalen. — Ved Brunsbüttel, hvor Elben løber ud i Nordsøen, mødte vi den store Turistdamper „Atlantic“. — Herude gik en voldsom Sø og en rivende Strøm. — Al Sejlads her maa helst foregaa paa bestemte Tider af Hensyn til den meget stærke Ebbe og Flod.



Saadan gik det ikke —!

Landskabet langs Kielerkanalen var paa sine Strækninger temmelig ensformigt, men det var interessant at se den stadige Trafik af Skibe af alle Størrelser og Nationaliteter.

I Kiel, hvor vi lagde til ved Olympiahafen, fik vi en Modtagelse, som jeg kunde ønske, at enhver fremmed Sejlsportsmand maatte faa i vore hjemlige, store Lystbaadehavne. — Da vi nærmede os Havnen med Dannebrog vajende som Hækflag, blev det danske Flag hejst i Olympiahafen, og da vi lagde til, mødte der Hafenskapitan straks frem og overrakte os en trykt Velkomsthilsen fra Kiels Oberbürgermeister og en ditto fra Kieler Yachtklub.

Efter at have beset Kiel og det nærliggende Laboe, drog vi videre nordpaa mod Sønderborg, og paa denne Tur var vi saa uheldige, at vor Rorline knækkede, saa vi maatte søge ned gennem Fjorden til Eckernförde. — Her ligger den tyske Flaades Prøvestation for Miner og Torpedoer, og intetanende kom vi til at passere det afspærrede tyske Øvelsesomraade midt under nogle Mineeksperimenter. — Ved Hjælp af voldsomme Sirenehyl og energisk Flagsignalering (som vi ikke forstod), fik de os endelig væk fra Omraadet, og vi naaede frelste ind til de varme Pølser i Eckern-

förde. — Næste Dag fik vi Baaden paa Værft til Reparation og gik paa Opdagelse i den idylliske By, som viste sig at være et søgt Badested.

Da vi skulde naa en temmelig lang Tur paa en forholdsvis kort Tid, kunde vi ikke altid tage Hensyn til Vejrets Beskaffenhed, og det hændte, at vi af og til kom ud i lidt høje Søer i Forhold til vor personlige Sedygtighed. — Saa fordeltes Opgaverne saaledes, at Skipperen passede Roret, medens Styrmanden, som er i Besiddelse af udpræget overbevisende Talegaver, gik ud i Cockpit'et for at berolige de noget ophidsede „Letmatrosen“. — Det lykkedes ham i Reglen at berolige Gemytterne, og een Gang havde han bortforklaret den ret høje Sø paa en saa overbevisende Maade, at han til Slut heller ikke selv syntes, Bølgerne var ret store, men med voldsomme Ord kom ud i Styrehuset og bebrejdede Skipperen, at Baaden rullede, skønt det omtrent var Havblik! — Vi gjorde naturligvis mange Iagttagelser paa denne Tur, blandt andet forekom det os, at Omfanget af Sejlsportsmændenes Kasketter i Reglen stod i omvendt Forhold til Baadens Størrelse. — F. Eks. mødte vi flere Gange i Farvandene omkring Kiel en sympatisk ung Tysker paa Sommerferie, og han havde en usædvanlig lille, klinkbygget Sejlbaad, men til Gengæld den største Kasket, vi nogensinde havde set!

Ialt gennemsejlede vi en Distance paa 460 Sømil (Ca. 850 Kilometer), og bortset fra, at vi vel en halv

Snes Gange fyldte Fedtkopperne til Vandpumpen samt skiftede Olie een Gang, var der intet at foretage ved Motoren. — Vor normale Hastighed var ca. 8½ Knob, og Benzinforbruget var ca. 8 Liter i Timen.



Ved Kaiserbrügge, Travemünde.

En noget „kilden“ Sejlads.



MODER for alle savnede Sømænd

Det er i 25th South Street i New York, man paa en Bygning kan læse:

„Missing Seamen's Bureau“.

Det vil sige: Kontoret for savnede Sømænd.

Og det er her, Mrs. Janet Roper residerer.

Et Kontor nej, et Værk, et Arbejde, som har kostet Grundlæggeren over en Million Kr., hele hendes Formue. Nylig er hun af Præsident Roosevelt udnævnt til Æres-Kaptajn i den amerikanske Marine.

At finde savnede Sømænd i hele den vide Verden det var det Maal, denne Kvinde en Dag satte sig. Hun besluttede det alene og begyndte derpaa alene.

Der er hvert Aar Verden over mellem 600 og 1000 Sømænd, der savnes, ikke alene paa Grund af Skibbrud, — efter Forlis paa Havet, — men ogsaa som Følge af Hændelser i Havnene. Det kan være en syg Sømænd, som maa blive tilbage i Havnen, og som Skibet forlader. Det kan ogsaa være en Desertør, det skal indrømmes. Og det kan være en Sømænd, der er drukket fuld i en Beværtning og derfor er blevet tilbage i Havnen, mens Skibet er sejlet videre. Der kan være saa mange Grunde, men alt dette blander Mrs. Janet Roper sig ikke ind i. Hun hjælper kun. Hun har paa sit Kontor den mest fuldkomne Liste over saa mange Landes

Søfolk som muligt. Hun følger dem paa sine ugentlige Positions-lister, uden at de selv aner det, og naar der er en Moder, der skriver til M. S. B. i New York, at hun ikke ved, hvor Sønnen er nu, saa vil det i Reglen ad denne Vej lykkes at opspore ham. Alle andre Breve har maaske været forgæves og er kommet tilbage med Paaskriften: „Rejst uden at efterlade sig Adresse.“ Før eller senere vil M. S. B. finde ham.

Mere end 2000 amerikanske Mødre eller Hustruer, 1200 engelske, 1000 sydamerikanske og flere Hundrede fra andre Nationer har saaledes genfundet dem, som de troede tabt.

Mrs. Janet Roper fører en Liste over alle Forlis, hvor de end sker i Verden. Det er Søfartens internationale Tabsliste.

Admiral O'Doherty har kaldt hende „Oceanernes Detektiv“.

Hendes vanskeligste Opgave har været at efterspore Verdenskrigens forsvundne Sømænd, — Mændene uden Kirkegaard. Mellem 1914 og 1918 blev saaledes over 4000 Sømænd ført op paa Tabs-Lister, uden at man vidste, om de var døde eller ej. Mrs. Janet Roper har efterhaanden genfundet mere end 500 af dem — drivende rundt i Havnene, uden Penge, uden Vilje, uden Erindring.

Saaledes arbejder „de forsvundne Sømænds Moder“. — Skriv Adressen op! Man ved aldrig, om man ikke kan faa Brug for den en Gang: M. S. B., 25th South Street, New York.

Rask gammel Sømænd død som Millionær

Der er død en gammel engelsk Sømænd, som der kunde skrives en hel Roman om. Han blev 90 Aar og var Fader til den tidligere Handelsminister i Baldwins Kabinet, *Runciman*. Den Gamle havde levet et ekstraordinært Liv. Søn af en lille skotsk Mariner, Sønnesøn og Dattersøn af to Marinere, der tjente under Admiral Nelson i Slaget ved Nilen og ved Trafalgar, var han bestemt til Søen tidligt. Kun 12 Aar gammel gik han til Søs og naaede uhyre langt rundt. Han blev Sømænd og Lods og endelig Kaptajn. Over alle Have sejlede han. Han blev Forbilledet for Rudyard Kipling i „Havets Helte“, Kaptajnen, der opdrager den forkælede Millionærdreng til et Mandfolk. Efter at have tjent 27 Aar paa Havet, trak han sig tilbage til Privatlivets Rentiertilværelse paa sin Læges indtrængende Raad, og det var med yderste Sparommelighed som ægte nærig Skotte, at han forsigtigt skabte sig en Formue ved Spekulationer, saa han blev en af de rigeste Mænd i hele det britiske Verdensrige. Rochefeller sagde: „Til at blive rig, hører der Sparsommelighed og Taalmodighed, Taalmodighed og atter Taalmodighed.“ — Den lille Skotte havde begge Dele. Han satte sine Penge i Skibe, organiserede Moore-Linien i 1884 med Kulfragt. Det blev Lord Runciman-Linien. Han blev adelig. Fem Aar derefter ejede han 40 Dampere. 84 Aar gammel begyndte han at flyve. En rask gammel Dreng.

Myggenæsholm

Paa *Myggenæs* — den vestligste af de mange smaa Færøer — er i Sommerens Løb bygget Huse til Øens to Fyrpassere, til stor Glæde for de trofaste Fyrfolk, der i saa

mange Aar maatte spadseré den trange Vej fra Bygden. Nu er *Jens Pauli Hansen* og *Danielsen* kort før Jul flyttet ud paa Myggenæsholm i de nye Huse, der er opført ganske nær det hvide Fyrtaarn og Fyrmesterboligen.

Briggen „ROTA“

(se Forsiden)

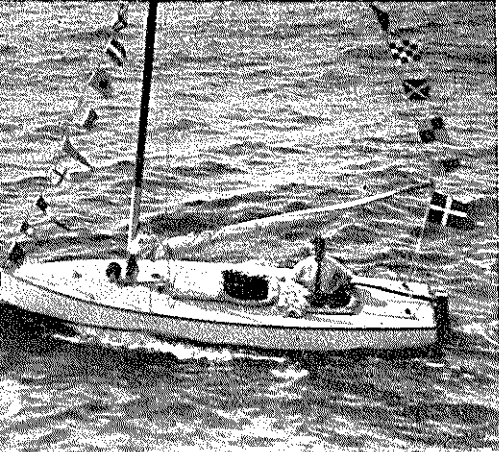
Dette smukke Skib blev i Begyndelsen af November 1839 afleveret i Luleå til Rhederen, Handelshuset Chr. Broberg & Søn i København, som havde ladet det bygge deroppe — ligesom flere andre gode Skibe, nemlig 2 Skounter og 1 Bark.

Som almindelig bekendt havde Firmaet Broberg talrige Sejlskibe, som det hovedsageligt anvendte til at bringe Kolonialvarer hjem; men ogsaa de udgaende Ladninger blev ført og solgt for Firmaets Regning og til dets Fordel.

Medens andre af Firmaets større Skibe særligt anvendtes til at hente Kaffe hjem fra Brasilien, blev „Rota“ sat i Farten paa Batavia, hvorfra den hjembragte Ris og Stykgods.

Briggen „Rota“ var et smukt Skib, og den blev efterhaanden kendt som et af de hurtigste i denne Fart. Det kan saaledes nævnes, at den paa 4 efter hinanden følgende Rejser — med faa Timers Forskel — gjorde Distancen fra Batavia til Dover paa 87 Dage, og det blev derfor almindeligt, at andre Skibe sendte deres Post hjem med den. Den førtes fra den blev bygget i 1839 og til ca. 1847 af Capt. L. H. Carl, den senere Stifter af flere Dampskibsselskaber, og derefter en Tid af hans yngre Broder, Capt. Hans Carl.

„Rota“ forliste i 1882, men den bør mindes som et af sin Tids mest fremragende danske Skibe, som ogsaa i Udlandet vakte Beundring. L. H. Carl omtaler den i sine Erindringer saaledes: „..... en udmærket Sejler, den bedste, jeg nogensinde har været ombord i.“



Paa Langtur med - den der

Af OSCAR JØRGENSEN

Illustreret af KJELD SIMONSEN

(Fortsat).

III. Afsnit

VI havde en fin Sejlads gennem Skærgaarden, der er af meget afvekslende Natur her; Kursen varierer lige fra N.V. til S.O., og der er en hel Serie af smalle Passager. Ved Yterø fandt vi en lille Krog og gik til Ankers her for Natten. Da Middagens Tilberedelse var paa sit højeste, fik vi Besøg. En af Beboerne paa Øen vilde gerne se et saadant Fartøj paa nært Hold, det var saa sjældent, Lystsejlere gik til Ankers her. Han blev skrækslagen, da han opdagede, at jeg var „ensam“, han troede det ikke og forstod det endnu mindre; det kunde da være saa rart at have en „litan Flicka i Kapellet“ (Teltet) til at lave lidt Mad og hyggeligt. Det var kun ment som et Forslag i al Venlighed, men „maaske finder han Flickor paa Vejen frem“, ogsaa det kunde være „kose- ligt“, mente han. Han havde 2 Smaadrenge paa 4 og 6 Aar med i Prammen, der maatte øses hele Tiden; Drengene maatte sidde midtskibs og stille, det var nu ikke saa let at holde Knægtene i Ro, lænse og holde fri samtidig og lytte til Fortællingen om dette mærkelige Drømmeskib. De blev alle inviteret om Bord. Et Eventyr for Drengene, der blev trakteret paa Kaffe og Kager, og inden de tog Afsked, havde min Bolche- daase skiftet Ejermand og fremkaldt en hel lille Krig mellem Drengene. Da de gik fra Borde var de nær kæntret; de skulde baa- de tage Hatten af, holde Balancen og slaas om Daasen, men de kom dog lykkeligt i Land alle tre.

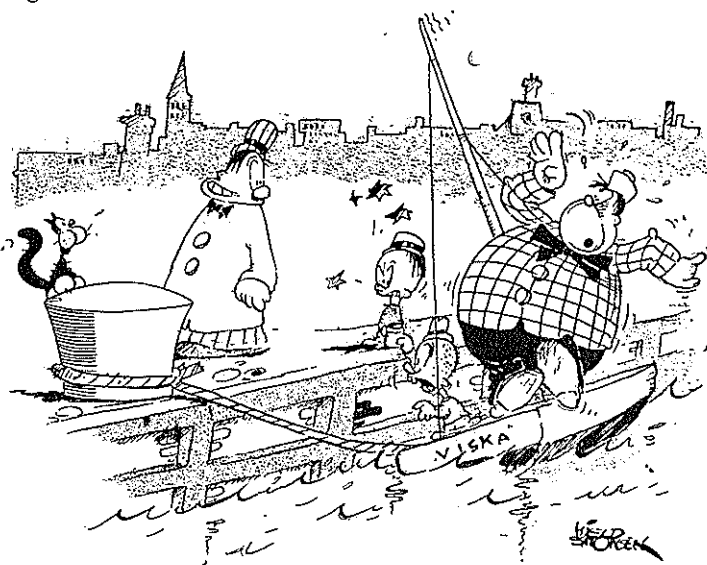
Næste Morgen lettede vi herfra for Kalmar med frisk V. Vind, der gav fin Sejlads op gennem Sundet; vi holdt langs Land og nød Synet af alle de smaa lune Smuthuller, der findes her hele Kysten op til Kalmar, og var det ikke, fordi vi længtes efter Brev fra vor fælles Veninde, havde vi ikke kunnet modstaa Fristelsen til at gaa ind disse Steder.

Men Garpen Fyr er en god Vejviser, „denne Vej,“ siger det og strækker Hals. Fyret tværs løjede Vinden og gik mere nordlig, men holdt sig dog, saa vi kunde lægge Kalmar op. „Knaldperlen“ haabede paa en Chance, der udeblev. Da det endelig ved Solnedgang var blevet stille, var den blevet stædig og vilde ikke røre sig af Flækken. Der stod et gruligt Skvalp fra N. O., saa det var umuligt at faa „Viska“ til at styre selv, og det blev derfor opgivet at undersøge Maskinen, vi fortsatte derfor med Sejl og naaede i den lette Brise Kalmar, lige da Klokkeren slog 24 paa Havneuret.

Næste Dag gik med Brevlæsning og -skrivning, mens Akkumulatoren var til Opladning, den blev først færdig Dagen efter. Da den kom om Bord, lettede vi straks og stod i en fin vestlig Aftenbrise mod Nord. „Knaldperlen“ havde faaet Stuearrest. Ved Midnatstid naaede vi Skægganæs Lodsstation, hvor Ankeret gik paa fin Sandbund, tæt under Land. Det var blikstille, der lød Sang og Spil inde fra Land hele Natten, de lyse Nætter var ikke helt forbi endnu og blev aabenbart benyttet rigtigt.

For sydlig Vind og Strøm lettede vi ved Solopgang; det havde været stille hele Natten, og „Viska“ havde ikke flyttet sig det mindste, men laa med Næsen mod Land og Ankeret agterude.

„Knaldperle“? — nej og atter nej. Vi drev i den herlige Sommermorgen op langs den smukke skovklædte Kyst paa Øland med Borgholms Slotsruiner højt og majestætisk paa Hagen, der lige var synlig over Horizonten. Vi kan godt lide Borgholm paa Afstand, fordi den har Form som en langnæset R-Baad, ganske vist med Bunden i Vejret, men det kan vel ogsaa hænde? Over Middag er jeg i Havn og fortøjer ved det



Da de gik fra Borde, var de nær kæntret.

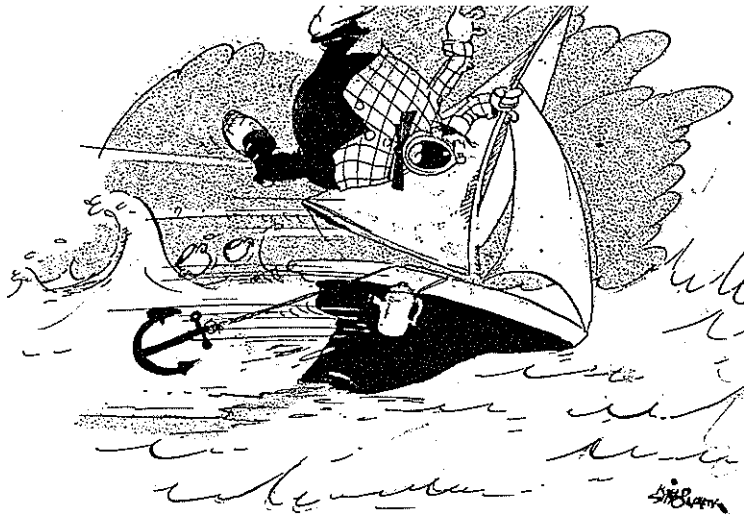
bedste Baadeleje, man kan tænke sig. — Som sædvanlig var der nogle, der ikke forstod, at jeg gad sejle alene, det gør jeg egentlig heller ikke mere, men jeg var glad for, at man ikke kunde se det paa mig.

Paa en Bænk sad et Par danske Herrer og saa paa „Viska“, de skældte hinanden ud, fordi de nu to Dage i Træk skiftevis var kommet for sent til Damperen, de ventede altid paa hinanden, og som Følge deraf var de ikke kommet af Sted. Nu var der dog Balance i Tingene. Man skulde ikke tro, at de nu havde noget at lade hinanden høre, men det havde de aabenbart, og det ret højlydt. (Den Slags Ting undgaar man dog, naar man „seglar ensam“). I Dag var de dog begge mødt til Tiden, men sad stadig paa Bænken, da Damperen netop ikke den Dag anløb Borgholm.

Med frisk sydlig Vind og et Par Gange paa Bommen forlod vi næste Dag Borgholm og lænsede videre mod Nord. Inden Solnedgang gik vi i Havn ved Sandviken, for derfra næste Morgen at forsøge Landgang paa „den blaa Jomfru“, en mægtig Stenkolos i den nordlige Del af Kalmar Sund. Hidtil havde jeg maattet nøjes med at tage „hende“ i Øjesyn, da det paa Grund af Søgang ikke havde været muligt at nærme sig.

Dagen oprandt med Sjaskregn og svag sydlig Vind. Der var forhaabentlig ikke mere kedeligt paa „Jomfruen“ end her i Sandviken, et underligt øde Sted. Der blev stor Oprejsning for „Knaldperlen“ i Dag. Den svage sydlige Vind var ikke nok, da vi gerne skulde være lidt paa Øen og helst naa Ølands nordlige Odde inden Aften. Der var heroppe en Naturhavn, som jeg mange Aar havde ønsket at gøre Bekendtskab med. Desuden var det Hensigten, hvis Lejlighed gaves, at anløbe Goske Sandøen, Nord for Gotland. Men Damerne først. Efter 2½ Times „Knaldperlefart“ kom den i Sigte og var da kun ca. 2—3

Sømil borte. „Knaldperlen“ fik Tak for Hjælpen, og vi fortsatte med Sejl i den opfriskende Vind, der gik over i S.V.t.V. og saaledes gav Læ for en Landgang paa N.O. Siden. „Jomfruen“ er fredet (!); der er den mest storslaaede Natur, jeg endnu har set. Regnen var holdt op, og det klarede i Vest, saa Besøget var ikke helt forgæves. Man bliver modtaget paa Øen af en stor Plakat med Regler for Besøgende, indeholdende Forbud mod Dit og Dat og mod at slaa Dyr ihjel, dog kan dette tillades i Selvforsvar! Man ser sig uvilkaarligt om efter noget at slaa med og føler sig saa lille som intet. Der findes kun Træer og Buske



„Viska“ opførte sig, som om den havde faaet Flyvegriller.

og nogle store Sten, hvoraf de mindste vejer flere Tons. Mindst af alt ventede jeg, at man skulde være bevæbnet. Jeg kravlede forsigtigt rundt og tog et Par Billeder, hvorefter jeg hoppede om Bord igen. Det eneste levende jeg saa, var nogle Ænder, der næsten var tamme.

Kursen blev sat mod Ølands Odde, og paa Vej hertil blev der spist Frokost. Vinden friskede, og allerede først paa Eftermiddagen var vi ved Fyret. Det var som alt var uddød og øde i Dag, og vi tabte derfor Lysten til at gaa i Land. Da den vestlige Himmel begyndte at se noget truende ud, blev Planen lagt om, og Kursen sat mod Øregrunds Skærgaard, hvor vi fra tidligere vidste, at vi vilde finde os tilpas.

Det begyndte igen at regne, og Sigbarheden blev ringe, Vinden friskede og gav fin Sejlads, og allerede inden Solnedgang kom Kråkelund Baake og vor gamle Ven „Soen“ frem af Tykningen. Da vi var kommet indenskærs, gik vi paa Eventyr bagom Viinö og fandt til Slut en herlig lille Naturhavn V. for Älö. Der findes her i Skærgaarden

et Utal af saadanne Havne, der for et Fartøj som „Viska“. Stor Middag — og en lang Tur i Land.

Det blæste stærkt fra N.V. ca. 8—10 skm. næste Morgen, vi frydede os over, at vi ikke laa paa det N. Øland i denne Storm. Her i Skærgaarden kunde vi dog luske rundt og se paa Sagerne, da der jo absolut ikke stod Sø herinde. Det blev en interessant og morsom Sejlads. Vi krydsede os ind paa Bunden af Bjørnefjorden. Dybt inde i Bunden af denne ligger igen en lang og smal Fjord, og inderst i denne ligger Helgerum Slot, i en Idyl saa pragtfuld, at man skal lede længe



Koerne galoperede bort, saa Bjælderne var ved at revne.

efter et Sted, der er saa skønt og fredfyldt som dette. Ejeren af Slottet, den bekendte svenske Sejler Ch. Cahier, er en af „Viska“s bedste Venner, og nu skulde vi overraske ham. Sejladsen ind til Slottet er bedst egnet for S/S, men vi vilde jo overraske og listede os stille frem for Sejl. Vinden svøbte ud og ind mellem de høje Klipper, et Øjeblik var den V., et andet Ø., det hændte, at den undertiden var begge Dele, dog ikke ret længe ad Gangen. Vi vilde ogsaa nødig sejle forgæves i denne lange Rende, men Ejerflaget vajede over Slottet, altsaa var dette beboet. Det sidste Stykke blev en sejt Sejlads, da Fjorden vel næppe er 50 m bred den sidste Sømil. Jeg tænkte med Gru paa det Spektakel, „Knaldperlen“ vilde fremkalde i denne smalle Kanal. Med Sejl gav „Viska“s Tilsynekomst i Forvejen Anledning til rigelig Forstyrrelse, Køerne galoperede bort, saa Bjælderne var ved at revne, og Hestene legede ligefrem Cirkus. Flere Gange vendte vi saa tæt paa Klipperne, at vi kunde hjælpe paa Farten med et lille Skub.

Vi havde regnet med at komme uset forbi Slottet hen til Landgangsbroen; der var ikke et Menneske at se i Parken, men da Flaget sænkede sig som Hilsen, og der blev vinket til os fra Balkonen, var vi klar over, at vi var genkendt. „Knaldperlen“ fik Oprejnsning, og med Ekkoet rungende i flere Lag, gik „Viska“ det sidste Stykke for Motor ind til Broen. Vi blev modtaget af Chefen, der fortalte, at vort Besøg ikke var nogen Overraskelse, da han i Drømme havde set Fregatten komme og derfor straks om Morgen havde set udover Fjorden og opdaget „Viska“, der var paa Vej ind.

Det blev til at Par herlige Dage her paa Slottet. Kun „Viska“ kedede sig over den landlege Stilhed. Slotsherren og Overkommandoen underholdt hinanden med gamle Sejlerminder — jeg tør nok sige, at Søen gik højt, om den nogensinde kommer til at gaa saa højt andre Steder paa Kloden ved jeg ikke; heldigvis var vi begge søstærke. Slotsherren har haft alle Slags Yachter, lige fra 22 kvm. til 19 m og store Skonerter, men efter Minderne at dømme stod „Viska“s Overkommando ikke tilbage i nogen Retning. Et Par Dage efter min Ankomst var der kun os to tilbage paa Slottet, selv Hundene var borte, og jeg følte mig derfor forpligtet til at gaa om Bord igen og staa til Søs.

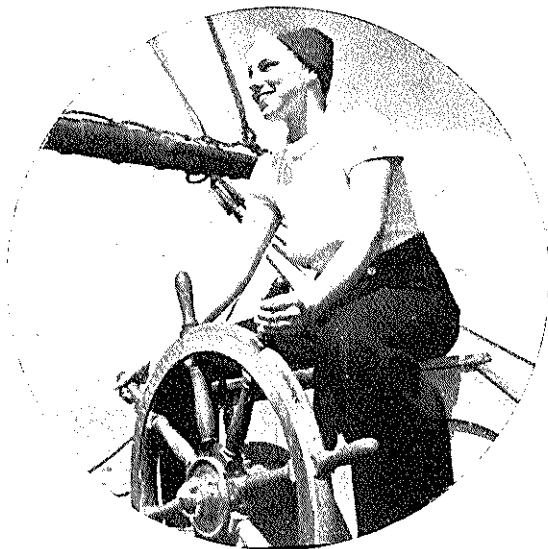
Vi lettede en Aften Klokkerne 11 og stod ved Hjælp af „Knaldperlen“ ud ad Fjorden i det herlige Maaneskin og gik til Ankers i en Krog, hvorfra Helgerum Slot ikke mere blev synlig — vi vilde ikke fristes. Hellere vilde vi komme igen senere, da hele „Svenska Seglarskolan“s Flaade ventedes paa Besøg.

Lidt over Midnat gik Ankeret paa 12—15 m Vand, og dette blev vor nordligste Ankerplads for i Aar.

Vinden var nu kommet i det nordlige Hjørne, og Lejligheden til at komme sydpaa maatte benyttes. I Nattens Løb buldrede nogle Tordenbyger henover Skærgaardene, og Lynene lyste paa Teltet. Det regnede stærkt tidlig paa Morgenstunden, og vi lettede derfor først, da det klarede op paa Formiddagen.

Der var ikke megen Vind, da vi lettede, og den, der var, stod endda i Byger. Et Øjeblik fo'r vi rundt mellem Skær og Holme, og i næste Nu laa vi helt stille, og først ved Middagstid, efter en interessant Eventyr-Sejlads ind og ud mellem Holmene, stak vi Næsen udenfor Skærgaarden ved Krakelund Lodsstation. Vinden kom her haardt fra V., men der gik svære Rulninger fra N.O., der gav en pudsigt Sejlads. Vi var glade for vore skalkede Cockpit. Naar „Viska“ krængede over for Pustene, gik Rulningerne fra Læ-

siden op over Dækket, saa det føg over hele Baaden, naar Vinden blæste tilbage. Det var i Begyndelsen ret interessant, men i Længden noget besværligt. Efter et Par Timers Sejlads kom Vinden i haarde Byger fra N.V. og ret N. Vinden havde aabenbart Tendenser af N.O. Retning, og derfra stammede vel disse kantede Rulninger. Kalmar-sund er i det hele taget ejendommeligt at besejle. I friskt Vejr er der altid Rulninger, enten fra den ene eller fra den anden Kant, og saa er Vinden for det meste paa langs i Sundet. Vi var jo heldige nu at have Vinden med, men vi var ikke klar over, hvad Side af Sundet, vi skulde „køre“ ned i, for at faa



Jeg mødte mange dejlige Sejlere.

Læ og Smult. Hver Gang vi gik mod Øst, gik Vinden mere vestlig, og omvendt. Til Slut holdt vi os i Midten og blev herude hen under Aften overrumplet af en N.O.lig Storm med Slagregn. Aldrig har Loggen snurret som den Gang, og „Viska“ opførte sig, som om den havde faaet Flyveggriller. Her var jo god Plads til disse Løjer, men da Sigbarheden var middelmaadig og Trafikken stærk, var det nødvendigt med skarpt Udkig, trods det saa vi intet, ikke en Gang Land noget Sted, fra Uvejret begyndte, 10—12 Sømil Nord for Dämman.

Vi ændrede Kurs mod Borgholm, der lige før Solnedgang kom ud af Disen, da vi kun havde 3 Sømil til Havnen. Inden vi naaede ind, blev det Havblik, og „Knaldperlen“ jublede ind i den stille Havn, hvor vi fandt vor gamle Plads og fik en god Søvn, mens Storm og Torden senere paa Natten tog sig en vældig Tørn ude i Sundet. Der var lunt og godt i „Salonerne“ paa „Viska“, og vi nød Tilværelsen i fulde Drag. Vi lettede tidlig næste Formiddag. „Knaldperlen“ havde, til stor Ærgrelse for de slumrende Badegæster, en af sine største Dage paa hele Turen, idet den for første Gang fik Fornøjelsen at hjælpe os ud, da det var blikstille, og Sejlene sattes paa Vej ud af Havnen. Kursen blev straks sat mod Skåganäs. Over Kalmar-

sund bulede lavthængende Skyer, og Regnen skyllede ned flere Steder; samtidig luftede Tordenbyger ud, saa det drøned over hele Sundet. Der var noget i Vente af den stærke Slags, men vi havde jo Smuthuller hele Vejen ned langs Kysten, og desuden ikke mange Timers Sejlads til Kalmar. Efter at „Knaldperlen“ og Tordenbygerne havde suppleret hinanden en Times Tid, kom der lidt Vind fra N.O., og inden ½ Time laa vi med klosrebede Sejl og fløj paa Rulningerne og i en fraadende Krapso mod Syd. Det regnede, saa vi kun af og til saa Øland, mens alt andet forsvandt. Vindstyrken naaede inden ret længe saa højt, at det føg fra Bølgekammen.

Fra Skäganäs satte vi Kursen direkte paa Renden ved Kalmar, idet Smaagrundene ikke har Betydning for „Viska“. Da vi naaede Indsejlingen til Renden, var Vejret stadig i Tiltagende, og vi besluttede derfor at løbe i Havn ved Kalmar, indtil det stilnede lidt af.

Kalmarhavn gav os ingen Mulighed for blot en lille rolig Krog. Der var Dønning overalt. Vi laa til Ankers langs Bolværket for at faa Dønningerne paa langs af Baaden, men selv dette gav ikke det ønskede Resultat, Humøret stod derfor langt under Nul. Da der saa lidt senere ogsaa indfandt sig en Tolder for at se „Paper“, kunde Overkommandoen ikke skjule sin Ærgrelse over, at der ikke kunde blive Ro om Bord paa Skuden, og udbrød: „Hvor mange Gange om Dagen skal De se „Paper“? Der har desuden lige været en af Deres Kolleger.“ Han bjergede skyndsomt Livet, og der kom ikke flere Toldere. Stormen øgede stadig, og der var ingen Rimelighed for at staa sydpaa i det Vejr. Da Opholdet i Havnen blev værre og værre, fandt vi ud af, at der maatte være Læ sønden om Havnen. Under Protest fra Alverdens Mennesker satte vi Sejl og krydsede os ud af Havnen og blæste som et Støvfnug om bag Molerne helt omme ved Slots-parken og fandt her, hvad vi ønskede. Resten af Dagen gik med at spise Middag og gøre Proviant klar til næste Dags Sejlads. Vi skulde afsted uden Hensyn til Vejret. Sejladsen blev langs Land, og der var Tilflugtssteder nok, om det skulde blive nødvendigt. Om Aftenen lige inden Solnedgang fik vi Lejlighed til at overvære en fin Svømmeopvisning fra Badeanstalten, vi laa i Læ af. Stærkt imponeret af de Unges Præstationer i alle Slags „Hop“ maatte jeg for mig selv udtrykke Ønsket om, at man indenfor Sejlorganisatio-nerne havde lige saa fine Resultater at opvise.

Efter at have beundret den mest rødruende Solnedgang, der tændte hele Himlen i Brand, mod hvilke Slottets smukke Konturer dannede en skarp Forgrunds-Silhuet, faldt der endelig Ro over „Viska“ efter den mest besværlige Dag paa hele Turen.

Det var ikke helt lyst, da jeg tidlig paa Morgen-

stunden kikkede ud paa Vejret. Over Øland hang hlytunge og sorte Skyer, Vindstyrken var som Dagen forud; den vestlige Himmel var ogsaa skyet, men den var ikke saa ond som ovre ved Øland. „Salonen“ om Bord paa „Viska“ gik af med Sejren, og først ved 5-Tiden kikkede jeg ud igen. Øland var uforandret. Vinden var aftaget noget, og Himmeler mod Vest saa virkelig helt artig ud. Der blev hurtigt gjort klart til at lette; for første Gang i mit Liv stod jeg til Søs uden at spise først. Sejladsen var jo langs Land, og vi vilde ikke spille Tiden med Køkkenarbejde. Nu skulde vi være færdige med Kalmarsund, der havde været alt andet end venlig. „Knaldperlen“ fik ogsaa Lov at hjælpe til, og vi kom hurtigt fri af Landgrundene og ud i Sejlløbet; Vinden stod meget frisk, og ikke mindst i Pustene, men naar „Knaldperlen“

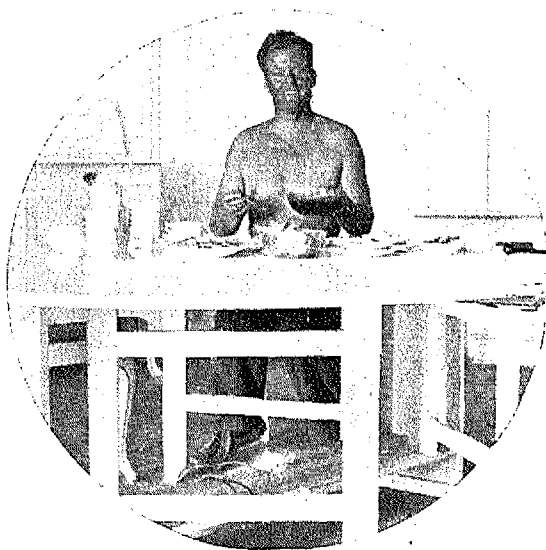
skubbete paa, blev Presset i Riggene ikke saa haardt, og vi gik for fuld Fok og kun tre Gange paa Bommen og gjorde en vældig Fart. Op paa Formiddagen passerede vi Garpens Fyr og skelede ind til Bergquara, hvor „Viska“ havde gamle Venner, men nu da Vejret klarede og ved vilde skifte Karakter, benyttede vi den kraftige Vind og nød en hurtig Sejlads langs Landet, der trods tilsyneladende Ensartethed er rigt afvekslende og meget idyllisk.

Præcis Klokker 12 var vi efter 6½ Times Sejlads i Indsejlingen til Karlskrona Skærgaard, hvor Vinden døde helt hen og „Knaldperlen“ var ved at revne af Vigtighed; men i stille Vejr

kommer man hurtigt til at længes efter de bugnende Sejl og mærke, at Baaden selv har en Vilje.

Inden Solnedgang kom vi saa til vor gamle Vig, hvor vi fik Post og læste Breve hele Natten.

(Slattes næste Nr.)



Gæstfriheden er stor i Sverrig.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur
Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Søatstefon 16

GØTA



Baadmotorer
2½-7 HK
fra Kr. 357.00
incl. Tilbehør

Eneforhandler:
SVENSK
MOTOR A/S
Havnegade 41
Telf. Centr. 7024

ARCHIMEDES



Paa-hængs-
motorer
2-20 HK

LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raaoilie- & Dieselmotorer

Bur-Wain Diesel



Direktor Niels Munck.

I Efteraaret startedes det selvstændige Aktieselskab Bur-Wain Diesel med det Formaal at optage Fabrikationen af mindre, hurtiggaaende Dieselmotorer til Biler og Baade. Der arbejdes paa fuld Kraft med Indretningen af Fabrikken paa den Grund, hvor tidligere Strandgadeværftet laa, og nu har Virksomheden faaet sin Direktør.

Det blev Civilingeniør, cand. polyt Niels Munck, Søn af Maskinchefen ved De danske Statsbaner. Direktør Munck har lige siden sin Afgangseksamen fra

den polytekniske Lærestalt, Danmarks tekniske Højskole i 1927 været knyttet til B. & W., først som Værkstedsingeniør og i Planlægningsafdelingen og siden Rekonstruktionen som Sekretær hos Direktør C. A. Møller.

Selv om det nye Selskab kan støtte sig til B. & W.s Erfaringer, saa er Starten af en Seriefabrikation af Dieselmotorer et meget vanskeligt Foretagende, som alle Danske vil følge med den største Interesse. „Vikingsen“ følger sine bedste Ønsker for Selskabet og dets unge Direktør til alle de andre og haaber paa Held og Lykke og Fremgang.

„The Compass“ omtaler Danmark og danske Forhold

I det smukke Blad, „The Compass“, der udgives af Vacuum Oil Company, og som sendes til betydende Personer og Virksomheder hele Verden over, finder vi i det sidst udkomne Nummer baade en Omtale af A. P. Møllers Nybygning, „Grete Mærsk“, og desuden en hel Artikel om Færøerne. Denne Artikel fortæller om det færøske Fiskeri og beskriver desuden den Proces, Fiskene gaar igennem, fra de bliver fanget, til de bliver eksporteret som Klipfisk.

Artiklen, der bringer flere anerkendende Udtalelser om færøsk Klipfisk, vil sikkert gøre sit til at udbrede Kendskabet til denne for Færøerne saa vigtige Eksportartikel ude i Verden.

Den danske Lods i Kina, S. P. Jørgensen, har til „Vikingsen“ illustreret nedenstaaende:



Trampskipperen (der paa en mørk, stormfuld Nat søger at finde sin Position paa et gammelt, snavset Kort): — Ja, Bill, hvis det der er Bell-Bøjen, saa er vi paa ret Kurs, men hvis det er en Klat Fluesnavs, saa Himlen hjælpe os. — — —

Grundlægger og mangeaarig Leder af Hamburgs berømte Institut for Skibs- og Tropsygdomme, Professor Dr. Bernhard Nocht. Alle Sømænd, der har været i Hamburg, kender den store Bygning nede ved Havnen.



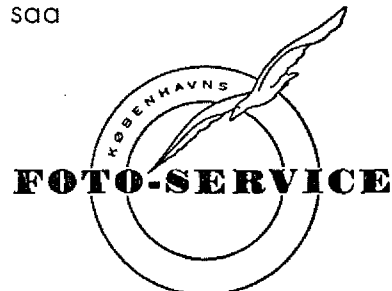
Motorbaad til Salg

Den i Direktør Sommers Artikel „Til Søs for første Gang“ omtalte Motorbaad er til Salg. Direktør Sommer har efter den foretagne Tur været saa begejstret for denne Form for Rejseliv, at han øjeblikkelig har anskaffet sig en større Baad. Eventuelle Liebhabere bedes henvende sig til Direktør Sommer, C. 2604.

Skal De bruge en

FOTOGRAF?

SAA



ST. KONGENSGADE 50
TELEFON BYEN 1287

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

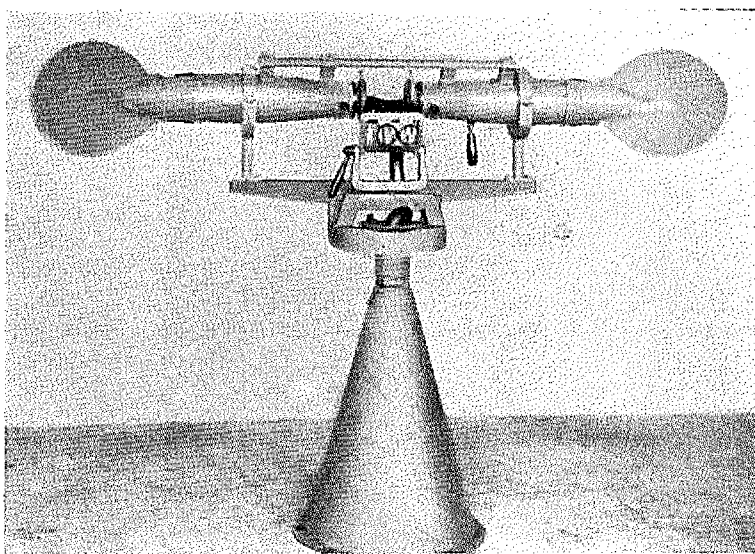
1. Februar 1938



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 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 Heimdæl
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/S Det Danske Kulkompani
 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, Rønne
 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 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

En Lydpejler til Navigationsbrug



Lyttepejler til Navigationsbrug.

Det optiske Firma C. P. Goertz i Wien har paa Grundlag af mangeaarige Erfaringer i Fremstilling af Lydpejleapparater til Bestemmelse af Flyvemaskiners Position konstrueret et Lydpejleapparat til Brug om Bord i Skibe: Det kan særlig bruges til at pejle Taagesignaler, naar 2 Skibe skal vige for hinanden, og til at bestemme, om

Kurserne skærer hinanden — desuden til Anduvning af Fyrskibe i Taage, Snestorm eller stærke Regnbyger. I Nordatlanten kan det bruges til at opdage Isbjerge med ved Hjælp af Ekkovirkningen.

Systemet er baseret paa Tilbagekastningen af Lydbølgerne, som opfanges af 2 paraboliske Skaaele. Lydstraalene tilbagekastes og

(Sluttes Side 39.)

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

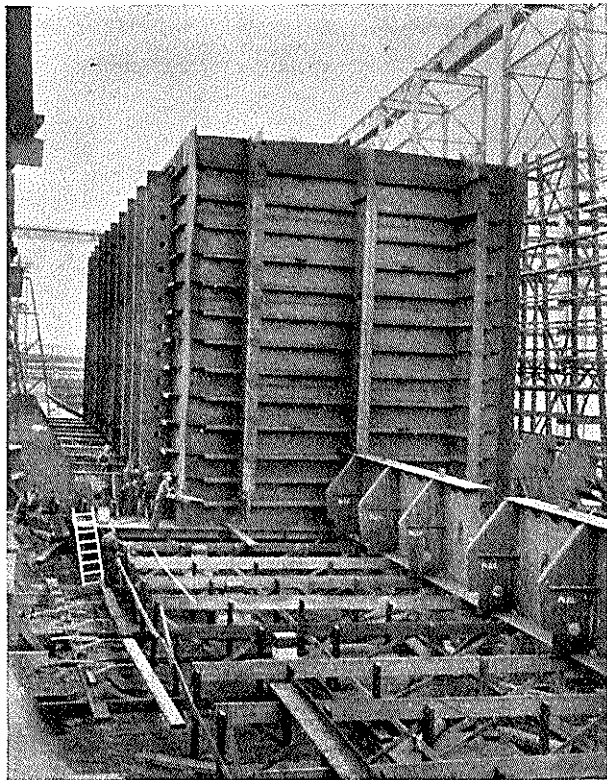
LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

Elektrisk Svejsning gaar sin Sejrs gang

Vi har før i „Vikingen“ omtalt den elektriske Lysbuesvejsning som Fremtidens Fremstillingsmaade for Skibe. Vi har faaet fuldstændig Ret. Svejsning gaar ikke alene fremad, den springer fremad. De Værfter,



3 Tanksektioner paa ialt 35,6 m Længde rejst paa Bedding.

der ikke i Tide har Øje for denne Kendsgerning og indretter sig herpaa, vil gaa en krank Skæbne i Møde.

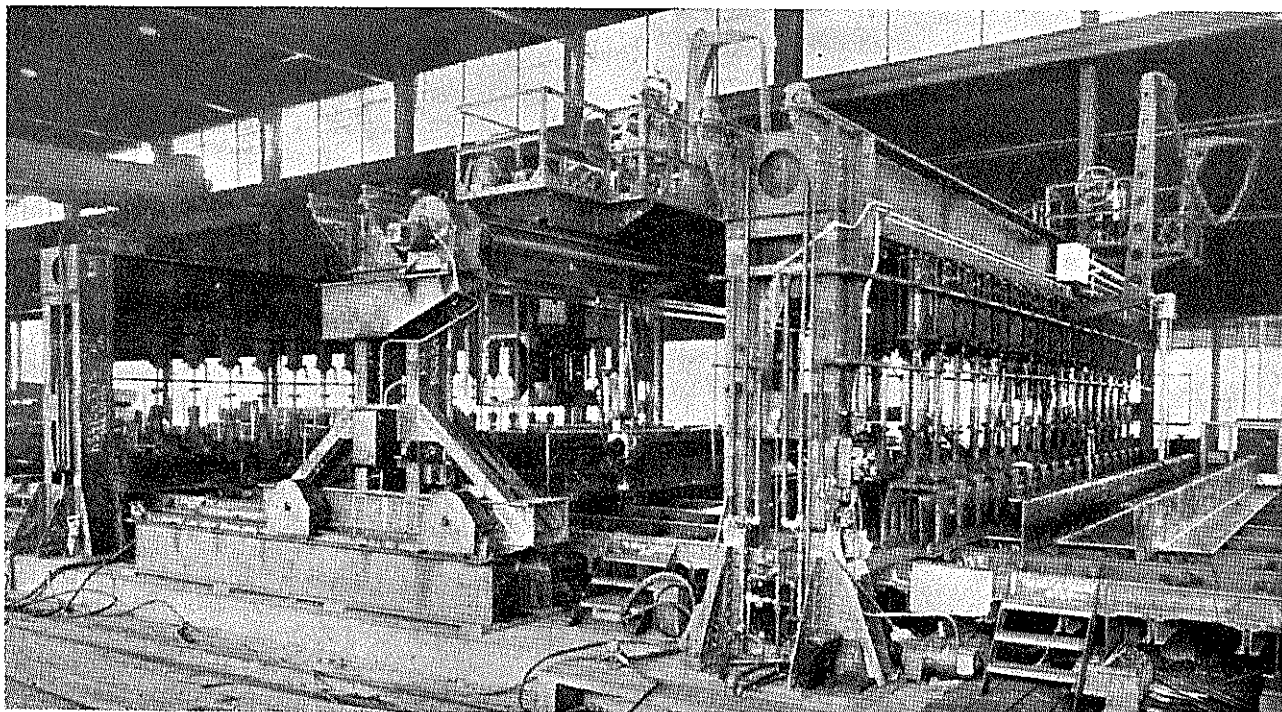
Man maa imidlertid ikke undervurdere de store Vanskeligheder, som Overgangen fra nittede til svejsede Konstruktioner vil betyde. En hel ny Stab af Svejsere skal uddannes. Nye Arbejdsmetoder skal udvikles. Nye Maskiner og større Kraner skal anskaffes. De gamle Skibsbygningsprofiler, som er fremstillet med Nitning for Øje, skal afløses af andre, der giver en bedre Udnyttelse af Materialet.

I Amerika har man resolut taget fat paa at løse disse Problemer, og dette Land er i Øjeblikket det førende paa Omraadet. Man har anskaffet store Svejsmaskiner, som automatisk svejser lange Sømme, og indrettet sig paa at svejse store Stykker sammen i Værkstedet, saa Svejsningen i fri Luft paa Beddingen reduceres mest muligt. Resultatet udebliver heller ikke.

De største Skibe, der til Dato er bygget udelukkende svejsede, er 91,44 m lange, 13,11 m brede og 6,1 m dybe. Lasteevnen for disse 2 Baade er ved Svejsningen forøget med 500 ts, hvilket med al Tydelighed viser den store Forskel mellem Nitning og Svejsning.

Man er ikke blevet staaende herved. I Februar 1956 blev der ved Sun Shipbuilding and Dry Dock Company bestilt en Tankbaad med følgende Dimensioner: Længde 158,8m, Bredde 21,54 m og Dybde 12,19 m, Dødvægt-Bæreevne 18,500 ts. Paa den skal hele Tankrummet fra Maskinrummet agter til Forenden af Tanken svejses, d. v. s. en Længde paa 107,59 m. I Marts 1937 fik Værftet Ordre paa 3 Tank-skibe af samme Størrelse.

Naar man betænker, at der hidtil har været Æng-



Automatiske Svejsmaskiner.

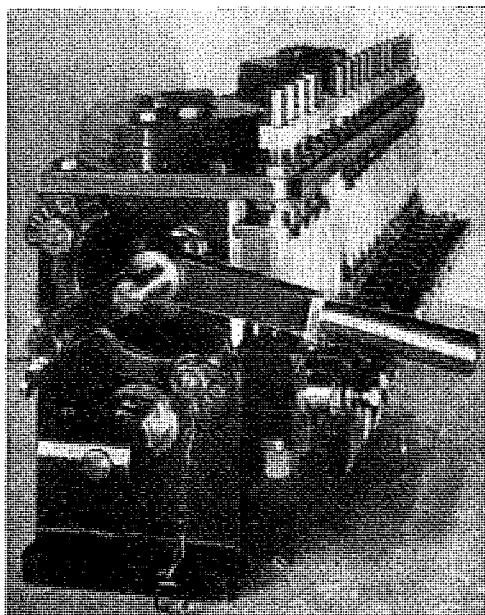
Et nyt mekanisk Smøreapparat

Alle større Marinemaskiner forsynes med Centralsmøreapparater, som leverer en bestemt Mængde Olie til de forskellige Steder. For Økonomiens Skyld afpasses Oliemængden saaledes, at hvert Smørested faar den lige nødvendige Mængde under jævn Fremdrivning. Under Manøvrer har Maskinen imidlertid Brug for mere Olie, men Oliepumpernes Gang er afhængig af Maskinens Gang, og Olietilførslen bliver da for lille.

Der var derfor Brug for et Centralsmøreapparat, som kan omstilles øjeblikkelig og derfor give mere Olie end det normale Kvantum. Dette Problem har fundet en Løsning af det engelske Firma J. og W. Kirkham Ltd. Billedet viser et Apparat med 16 Smørerør.

Apparatet, der er bygget til det engelske Admiralitet, har en Kontrolarm i den ene Ende. Hvert Apparat har sin egen Pumpe og er indstillet til at afgive den Oliemængde, som er nødvendig under Manøvrer. Indstillingen er foretaget for hvert Smørested for sig og bliver lige meget nedsat under jævn Fremdrivning ved Hjælp af Kontrolarmen, der fastspændes i den ønskede Stilling med en Vingemøtrik. Før Manøvrerne sættes Armen paa „full“.

Paa større Maskinerier med op til 200 Oliepumper er den indvundne Besparelse meget betydelig.



Det nye T og K Smøreapparat.

stelse blandt Skibsbyggere for at svejse Skibe paa det midtskibs Parti paa Grund af de store Materialepaavirkninger, saa vil man forstaa, at der her er taget et mægtigt Spring frem i Udviklingen. For- og Agterenderne bliver øjensynlig ikke svejsede paa Grund af den vanskelige Fremstilling. Der kan regnes med, at 80 pCt. af Skibene fremstilles uden Anvendelse af Nagler.

Man har ganske vist ikke endnu set noget af disse Skibe i Fart, men der er ingen Tvivl om, at de vil være stærkere og bedre end nittede. De glatte Last-rum uden Nittehoveder er navnlig i Tankfarten en meget stor Fordel. Naar dertil kommer, at man kan regne en Bæreevne paa ca. 1000 ts mere end et tilsvarende nittet Skib, saa er det ikke vanskeligt at se, hvilken Vej Udviklingen gaar.

Atlantehavets blaa Baand.

Da Damperen „Normandie“ i forrige Uge var paa Vej fra Southampton til Le Havre, overrakte Sir Malcolm Campbell officielt Kaptajn Thoreaux det blaa Baand for den hurtigste Rejse over Nordatlantehavet.


(Fortaet fra Side 37).

En Lydpejler til Navigationsbrug.

samles i Paraboloidens Brændpunkt, som samtidig er Bortledningsellipsoidens ene Brændpunkt, hvor lagttagerens ene Øre er anbragt. Da alle parallelle Lydstråler, der opfanges, har lige lang Vej til Øret, opfanger man Lyden forstærket og fuldkommen klangrent. Ved en passende Indretning opnaar man, at Lyde, der kommer ret forfra, høres lige stærkt med begge Ører, medens Lyde fra den ene Side kun høres med det ene Øre. Ved at dreje Apparatet, saa man hører lige meget med begge Ører, kan man altsaa bestemme Lydens Retning, hvilket kan gøres med en halv Grads Nøjagtighed.


Til Skibsbrug fremstilles det afbildede Apparat som et lille horisontalt Lyttesystem med 38 cm Paraboloider. Paa Stativet er desuden anbragt en Natkikkert med 8 Gange Forstørrelse, saa Apparatet samtidig kan bruges til direkte Pejling. Pivoten er forsynet med en Pejlskive, og Pejlingen gives til den vagthavende Officer gennem et Talerør i Pivoten. Hele Lyttesystemet, der er udført af søvandsbestandigt, antimagnetisk Metal, kan let afmonteres og staves bort.

Beug kun

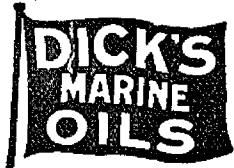


SINCLAIR

MARINE ENGINE OILS
DIESELMOTOROILS
and BOATMOTOROILS!
— — THE WORLDS BEST! — —



UNION PETROLEUM COMPANY, Vodroffsvej 26, København. Telef. Central 14.774-14.775



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.

Motorskibstonnagen vokser.

I Perioden fra 1927 til 1937 er Verdensmotorskibstonnagen vokset over 10 Mill. tons gross, mens Dampskibstonnagen i den samme Periode er blevet reduceret med rundt regnet 8 Mill. tons. I det forløbne Aar er Motortonnagen taget til med 1,5 Mill. t., Dampskibstonnagen aftaget med 200,000 tons. Ser man bort fra Tanktonnagen, har Hamburg—Amerika-Linien den største Motorskibsflaade i Verden, nemlig 39 Enheder paa tilsammen 272,600 Grosstons. Derefter kommer det store norske Wilh. Wilhelmske Rederi, hvis Motortonnage andrager 236,000 tons.

Den største Tankflaade paa over 300,000 tons disponeres af det verdenskendte Anglo-Saxon-Petroleum Company.

Maskintelegraf.

I de første Dampskibe havde man ingen Maskintelegraf. Kaptajnens Ordre blev af en Dreng raabt ned i Maskinrummet gennem det aabne Skylight.

Den første Maskintelegraf blev, saavidt man ved, installeret paa Damperen „Loch Lomond“, der blev bygget i Dumbarton i Skotland 1845. Den bestod af en Stang med en Slags Dørhammer, der slog mod Maskinlugen. Det blev anset som et stort Fremskridt.

Da Damperen „Atlantic“ — den Tids „Queen Mary“ — i 1850 blev sat i Drift, var Maskintelegraf en meget beundret som et af de snildeste Apparater, man endnu havde set. Paa Manøvrepladsen i Maskinrummet var anbragt en lang Kasse med 5 Rum. Til hverf Rum førte et Snoretræk. Naar Kaptajnen trak i den rigtige Snor, blev en af de 5 Plader trukket ud med „Frem“ o. s. v.

„Jul paa Havet“ kan faas.

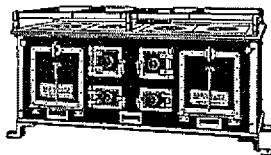
Da mange af „Vikings“ faste Købere ikke har naaet at sikre sig vort store Julehefte „Jul paa Havet“ 1937, gør vi disse opmærksom paa, at vi nu har nogle faa Hundrede Eksemplarer, saaledes at Heftet atter kan leveres fra vor Ekspedition — Gl. Mønt 39.

Efter 42 Aars Tjeneste i Rederiet „Heimdal“ har Inspektør A. Matzen med Udgangen af 1937 trukket sig tilbage for at nyde et velfortjent Otium.

Stillingen som „Heimdal“s Inspektør er fra 1. Januar overtaget af Hr. H. Lundsgaard, der i 15 Aar har gjort Tjeneste som Maskinmester i Selskabets Skibe.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

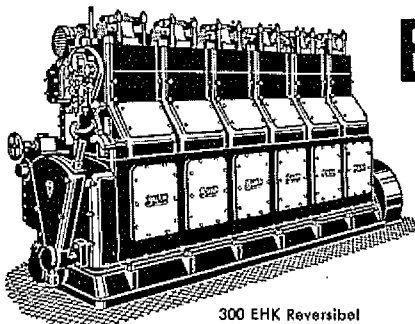
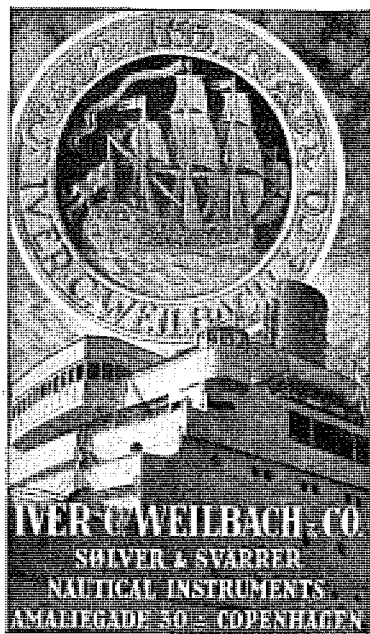
Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Brug dog

Cornelius Knudsen

HVILEBRILLER

Kikkerter og
Sekstanter



BUKH-DIESEL

Marinemotorer

fra 10 HK til 600 HK



Motorfabriken
BUKH A/s Kalundborg



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Stabelafløbninger - Prøveture

NAKSKOV.

Fredag den 17. December 1937 afholdtes Prøvetur med Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 82, Motorskibet „Copiapo“, bygget til Rederiet: Compania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso.

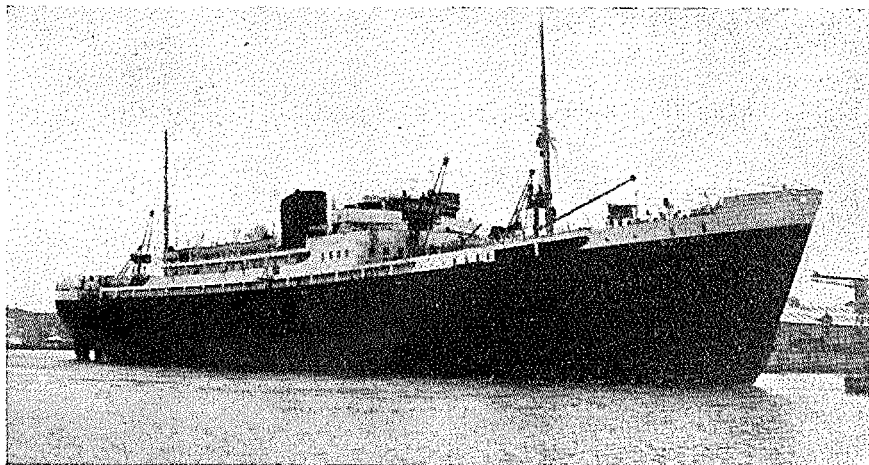
Skibet har følgende Hoveddimensioner: — Længde mellem Perpendikulærer 124,97 m, Bredde paa Spant 17,68 m, Dybde til Shelterdæk 10,29 m, Lasteevne ca. 5800 Tons D.W.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse og efter Reglerne i den internationale Konvention om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, og det er indrettet som et Fragt- og Passagerskib med Plads til 34 Passagerer paa I Klasse, komfortabelt indrettet med 1 og 2 Personers Kamre med tilhørende Bade- og Toilettrum, i et stort Hus paa Promenadedækket. I Forenden af dette Hus findes en stor Spisesalon og Damesalon med Møbler af poleret Mahogni samt en Rygesalon og Bar med Paneler af poleret Nøddetræ.

For II Klasse er der i et Hus paa Shelterdækket indrettet store 4-Personers Kamre til 126 Passagerer, Baderum og Toilettrum. Udstyrelsen er som til I Klasse, kun noget enklere. Der findes for III Klasse en stor hyggelig Spisesalon.

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. Desuden elektrisk Ankerspil, et 7 Tons Varpespil og elektrisk Styremaskine. — Skibet forsynes endvidere med 10 Stk. 3 Tons elektriske Lossekraner af Fabrikat „Demag“.

Beboelse for Dæksofficererne og Kaptajn findes paa Baadedækket og Kommandobroen. — I Huset paa Shelterdækket findes Apterling for Maskinofficererne og Restaurationspersonalet. — I Bak og Poop er der



M/S „COPIAPO“.

Beboelse for Mandskab. — Mellemdækket agter bliver udstyret til Kreaturtransport med Plads til 190 Stk. Kvæg. — Skibet har 5 Lastkølerum paa ialt 120,500 Kubikfod, hvoraf de 2 Rum for Transport af frosset Kød. Køleanlægget er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus. — Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en dobbeltvirkende 2-Takts Dieselmotor paa 7400 I.H.K., der vil give Skibet en Fart i Søen af 16 Knob fuldt lastet.

I Prøveturen deltog: Den chilenske Konsul i København: Skibsreder Kn. Lauritzen, Mr. E. A. Barritt fra Rederiets Agentur i London, Mr. H. Dilworth, Liverpool, Rederiets Maskinkonsulent, Chefen for de herværende chilenske Inspektører: Fregatkaptajn F. Figueroa Olea, samt de øvrige herværende chilenske Inspektører, Repræsentanter for Lloyd's Register i København, Ingeniør G. Jacobsen fra Det Østasiatiske Kompagni, København, samt Værftets Ledelse og nogle indbudte Gæster.

Efter Prøveturen afsejlede Skibet via Rotterdam og Panama til Valparaiso.

NAKSKOV.

Tirsdag den 14. December 1937 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 83, Motorskibet „Aconcagua“,



Det forenede Dampskibs-Selskabs Rejsebufrøna, 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

bygget til Rederiet: Compania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso, af Stabelen.

Skibet er et Søsterskib til den ovenfor omtalte „Copiapo“.

Forinden Afløbningen døbt Skibet af Fru Dir. Berg, Nakskov.

Afløbningen overværedes bl. a. af: Den chilenske Minister i København: Minister Harry Wessel, Mr. E. A. Barritt fra Rederiets Agentur i London, de her-værende chilenske Inspektører, Fregatkaptajn F. Figueroa Olea, Repræsentanter for Lloyd's Register i København, Værftets Bestyrelse og Ledelse og en Del indbudte Gæster.

Efter Afløbningen, der forløb tilfredsstillende, for-tøjedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj, hvor In-stallationen af Maskineriet og Udrustningen af Skibet bliver foretaget.

Afleveringen finder Sted i Februar Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Last-motorskib til Dampskibsselskabet „Norden“, Køben-havn.

NAKSKOV.

Fra Nakskov Skibsværft er afleveret Nybygning Nr. 90, Tanklæggeren „D. F. O. K. I.“, der er bygget til Det Forenede Olie Kompagni A/S, København.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: — Største Længde 44,75 m, Længde mellem Perpendikulærer 42,67 m, Bredde paa Spant 7,16 m, Dybde til Hoved-dæk 5,89 m, Lasteevne ca. 570 Tons D.W.

Lægteren er bygget til Germanischer Lloyd's høje-ste Klasse for stor Kystfart. Den har et gennemløben-de Dæk og løftet Agterdæk, og den har 10 Olietanke med olietæt Luge over hver Tank.

Agter er der i et Dækshus indrettet Styrum og Kamre samt Kabys for Besætningen. — Pumpemaski-neriet bestaar af en Rotan Oliepumpe, der igennem en Tandhjulsvæksling trækkes af en 5-cyl. Bukh Dieselmotor. Pumpens Ydeevne er 275 m³ pr. Time, og Dieselmotoren udvikler 55 E.H.K. I Reserve er in-stalleret et mindre Aggregat, bestaaende af en lig-gende 1-cyl. Bukh Dieselmotor, direkte koblet til en Jævnstrømsdynamo paa 5 K.W., der leverer den til Skibets Belysning nødvendige Strøm.

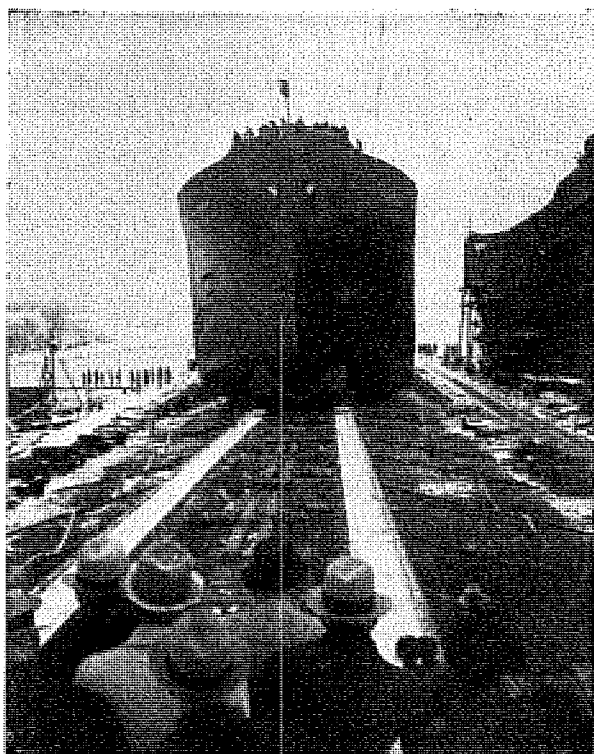
Ankerspil, Dæksspil samt Styreapparat er haand-drevne.

ODENSE.

Lørdag den 4. December 1937 søsattes fra Odense Staalskibsværft ved A. P. Møller Værftets Nybyg-ning Nr. 69, der bygges til Messrs. Hunting & Son, Ltd., Newcastle.

Skibet er et enkeltskruet Tankskib paa ca. 12,500 Tons Dødvægt, det bygges til Lloyd's højeste Klasse og har følgende Dimensioner: Længde overalt 149,55 m, Længde mellem Perpendikulærer 145,25 m, Bredde paa Spant 18,74 m, Dybde til øverste Dæk 10,56 m.

Maskinen, der placeres agter, leveres af Burmei-



ster & Wain og bestaar af en 8-cylindret Dieselmotor, der er i Stand til at udvikle 5680 I.H.K. Skibet bliver udstyret med dampdrevet Hjælpemaskineri, Dæks-spil og Styremaskine etc.

Afløbningen, der forløb glat, overværedes af Lady Ready og General Sir Felix Fordati Ready samt føl-gende Gæster fra Rederiet i England: Mr. P. L. Hunting, Mrs. og Mr. G. L. Hunting, Mr. Pat Hunting, Mr. T. Shaw, Mr. John K. Hendry og Mr. W. H. Green.

Endvidere overværedes Afløbningen af Hr. Skibs-reder A. P. Møller samt Repræsentanter for Lloyd's Register og Værftets Ledelse.

Baaden døbt af Lady Ready og fik Navnet: „Oilfield“.

KØBENHAVN.

Den 29. December foretoges i Sundet fra Burmei-ster & Wain's Skibsværft Prøvetur med Nybygning Nr. 651, Motorskibet „Høegh Silverstar“, bygget til Skibsreder Leif Høegh, Oslo, og bestemt til Fragt-fart. Det er bygget til Lloyd's Registers Klasse X 100 A.I. og er af „open shelterdeck“-Typen. Det har desuden komfortable Kamre og Indretning for et mindre Antal Passagerer.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 151,06 m X 17,68 m X 11,42 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 9500 Tons D.W. Skibet drives frem af een 7-cylindret totakts dobbeltvirkende Burmeister & Wain Dieselmotor, der vil kunne udvikle ca. 5500 I.H.K., og som paa Prøveturen gav Skibet en Fart af 15½ Knob. — I Prøveturen deltog Skibsreder Leif Høegh samt Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

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

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822, Gammel Mønt 39, København.

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 Skibsprovantering
 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.



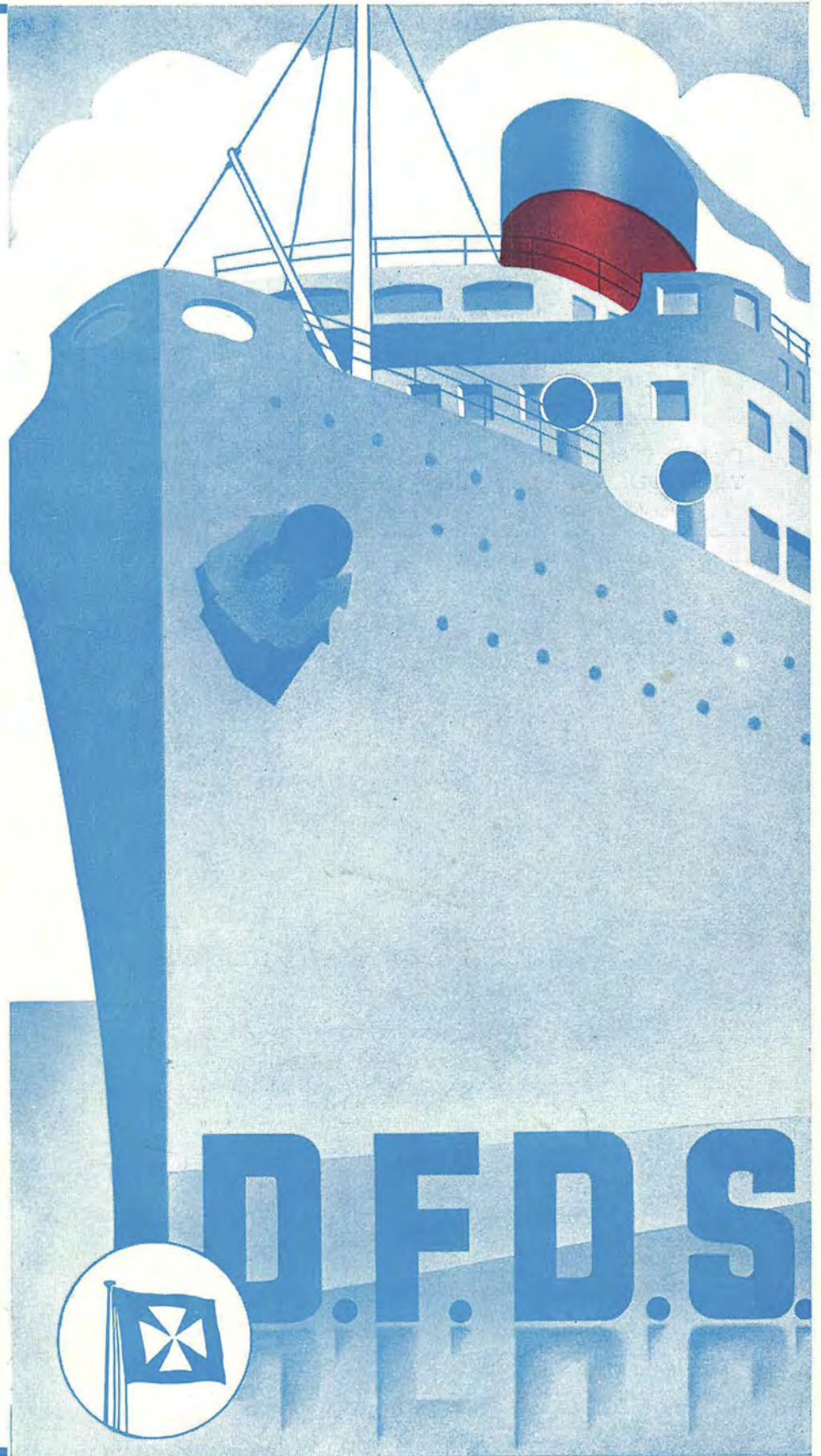
Nr. 4. Skoleskibet „Georg Stage“
 (nu Joseph Conrad). Maleri af Lods Landt.
 Størrelse ca. 35×40 cm. Pris Kr. 3.50.



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.

De sover mens De sejler



D.F.D.S.



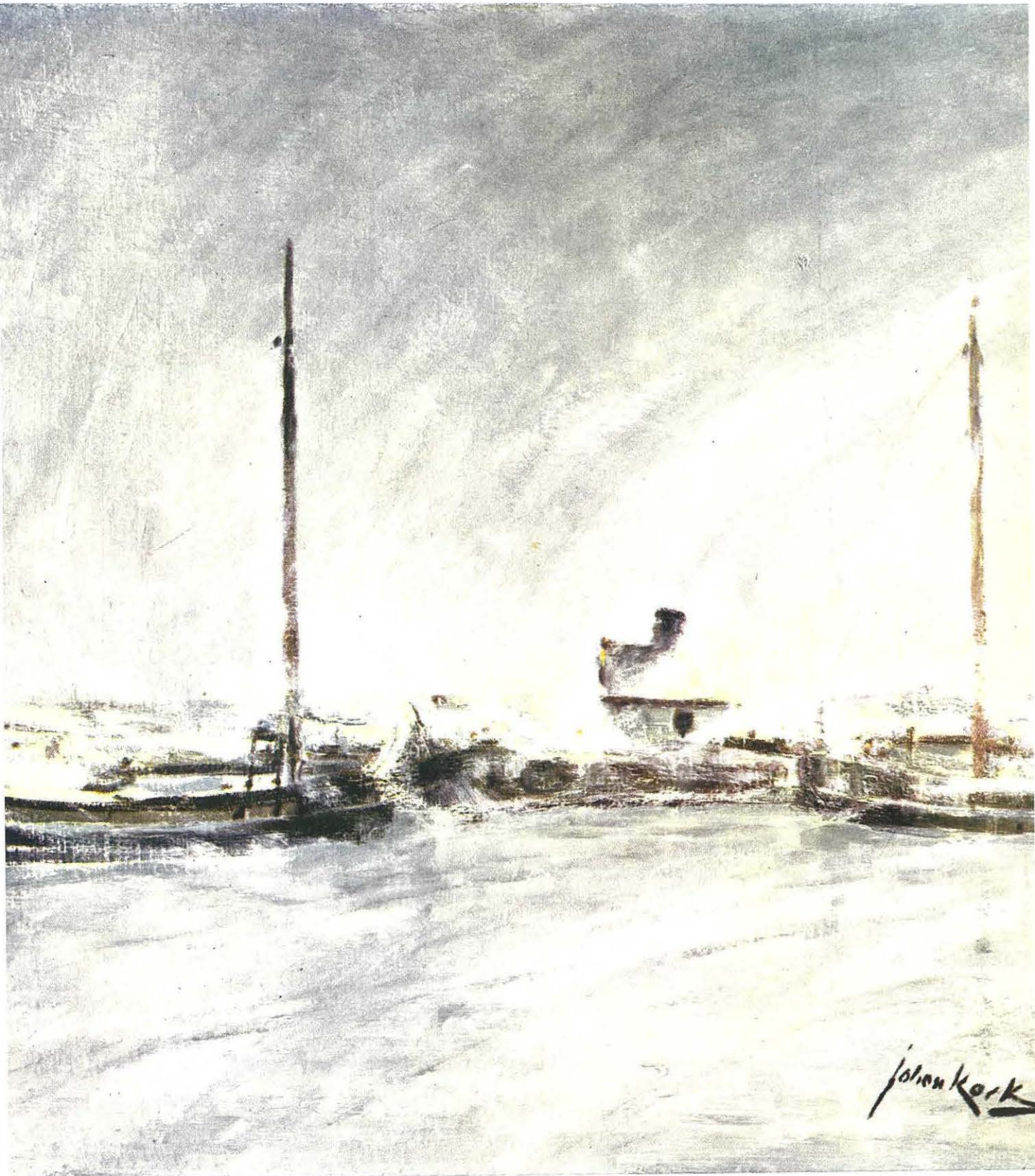
VIKINGEN

60 Øre

Ærøskøbing Havn

Maleri af Johan Kock

1938 - Nr.
15. Aargang



Johan Kock



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-Organisat:oner

3-1938

P. & O.

EN HISTORIE OM 100 AARS SØFART

Historien om P. & O. begynder for hundrede Aar siden, da Postbaaden for første Gang afgik i regelmæssig Fart fra Falmouth til Gibraltar med en ugentlig Dampet hver Vej.

Men der var en lang Historie forinden om tidligere Anstrengelser af Firmaet *Willcox & Anderson* mellem 1815 og 1837, som førte til Grundlæggelsen af Kompagniet, og endnu længere tilbage er der den spændende menneskelige Historie om Arthur Andersons tidligere Liv, Sønnen af haardt arbejdende Shetland-Forældre — han begyndte som fattig Skibsdreng 11 Aar gammel sin Karrière paa Havet og endte som Hovedmanden for den mægtigste og mest udstrakte Dampskibs-Organisation i Verden.

Anderson, som minder os Danske saa meget om en anden Andersen, Ø. K.s H. N. Andersen, ligesom P. & O. slaaende minder os om Ø. K. ogsaa med to Bogstaver, begyndte Livet med et Handicap imod sig, som var almindeligt i Skotland i hine Dage, men som før og siden altid overvindes af Tusinder af unge Skotsmænd. Hans Forældre var for fattige til at give ham en ordentlig Undervisning, og paa Shetlands-Øerne var der den Gang overhovedet ingen Skole, saa den eneste Maade, Forældre havde til at give deres Børn Undervisning, var at skillinge sammen og hente en Lærer



*Stifteren af P. & O., Arthur Anderson.
Dette Maleri hænger i P. & O.s Hovedkontor i London i
Leaderhall Street i City paa Hæderspladsen i Direktionens
Værelse.*

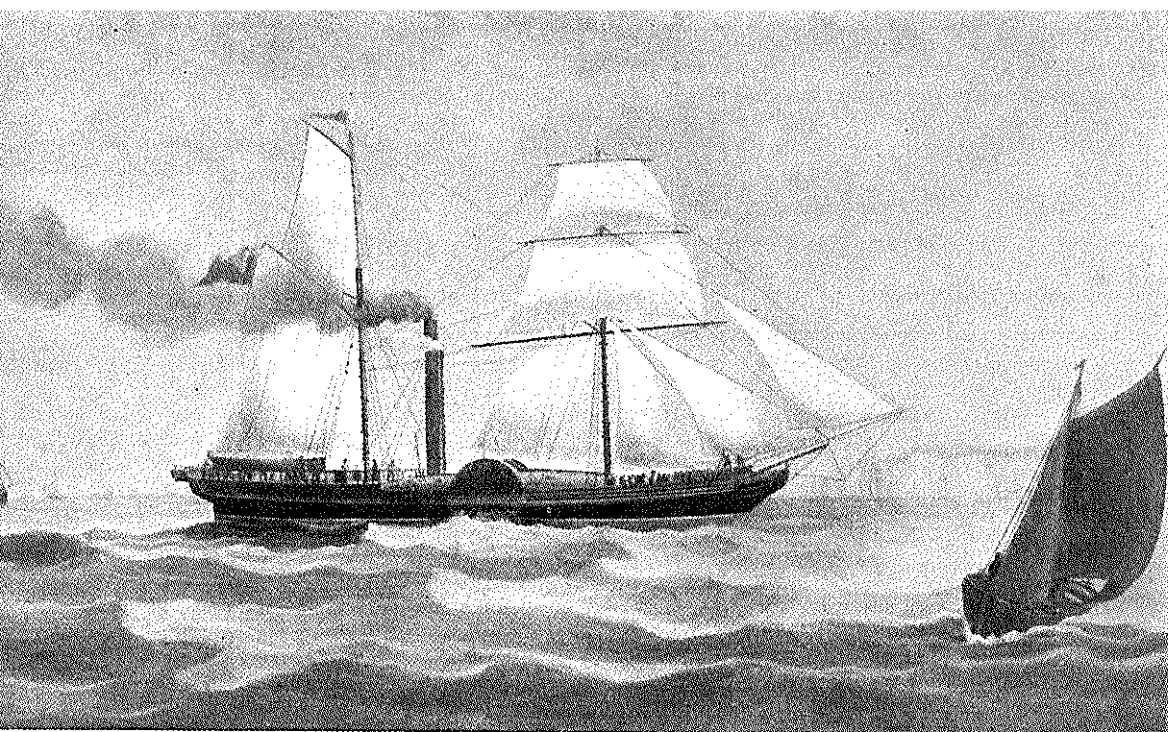
over fra Fastlandet en Gang imellem, hvad der var en Luksus, som Arthur Andersons Forældre ikke havde Raad til. Tidligt begyndte Drengen at skrubbe Fisk og hjælpe til med at tjene til Livsopholdet.

Det var midt under Napolconskrigene. 1808 traadte Drengen ind i „the Navy“, 16 Aar gammel. Han var med Nelson i de danske Farvande og blev forfremmet til Midshipman og Kaptajns Clerk, i hvilken Stilling han uden Tvivl har lært en Del, der senere kunde være ham til Nytte, bl. a. Bogholderi og en bedre Haandskrift.

Da Freden blev sluttet, trampede Anderson af Sted fra Portsmouth med London som Maal, og i et Aar tjente han Livets Ophold i City som Kontorist ved tilfældigt Arbejde. Han havde det daarligt, levede for nogle faa Pence pr. Dag, han har senere ofte

fortalt, at hans eneste Trøst var Brevene fra hans Forældre. Men det kostede ham 1 Shilling 5 Pence, hver Gang, saa han tit maatte nedskære Madrationen af den Grund.

Da Napoleon undslap fra Elba og begyndte 100 Dages Krigen, travede Anderson tilbage til Portsmouth og sikrede sig igen en Køje i et Krigsskib som Kaptajns-Clerk. Og da Krigen endte efter Waterloo, vendte Anderson igen tilbage til London, fast besluttet paa



„William
Farocett“
bygget 1829,
206 Tons,
60 Hestes Kraft,
den første
P. & O.
Damper.

at bane sig en Vej i Handelslivet. I Skibsfarten skulde Lykken vindes.

Denne Gang var han mere heldig. En Onkel, som var der, introducerede ham til Mr. Hill, en Skibsrheder, og denne anbefalede ham igen videre til Mr. Willcox, som samme Aar havde startet saa smaat som Skibsmægler. Anderson blev ansat som Kontorist og viste en saadan Dygtighed, at han otte Aar efter blev Partner. Saa giftede han sig med Miss Hill, Datteren af den Mand, der havde hjulpet ham frem til Stillingen hos Willcox. Dette var Starten.

Willcox og Anderson byggede langsomt og solidt med ægte skotsk Sparsommelighed og Forsigtighed en Forretning op, hovedsagelig med at fragte smaa Fartøjer til spanske og portugisiske Havne. Krig giver som bekendt altid Penge til Søfarten. Og der var truende Borgerkrig i Portugal. Willcox og Anderson holdt paa den rigtige Hest, idet de købte Munition ind for Portugals Regering og chartrede Skibe, foruden at de skaffede den portugisiske Dronning et haardt tiltrængt Laan.

Dronningen kom ud som Sejrrherre, men næsten straks efter begyndte Carlistoprøret i Spanien, og atter tjente Willcox og Anderson store Penge. Ogsaa dér holdt de klokelig paa den rigtige Hest. Og da den spanske Regering havde sejret, vilde den have en Dampskibsforbindelse med England. Hvad var naturligere, end at Willcox og Anderson fik en Finger med i Spillet her og blev Liniens Repræsentanter i London. Snart havde de paa dette Grundlag etableret deres eget Dampskibsselskab, og fra første Færd tog de som deres Firmaflag det samme Mærke, som nu flager over alle „P. & O.“s Skibe — den hvide og blaa

Diagonal, Portugals Farver, over Spaniens kongelige røde og gule.

Paa denne Tid — omkring 1830 — var Firmaet allerede blevet betydeligt og var vel anset finansielt og socialt. Anderson gav mange Penge til og ofrede megen Tid paa at forbedre de fattige Shetlandsfiskeres Stilling, han havde saaledes ikke glemt sin haarde Barndom.

En Datter af Willcox giftede sig ind i en landflygtig spansk Familie, som havde grundlagt en spansk Bank i London. Dette sikrede yderlig ny Forbindelse med Spanien.

Dampskibslinien gjorde stadig Fremskridt som en af de største Pionerer i Oceantrafik. Selskabets Skibe løb med gennemført Regelmæssighed over den stormfulde Biskayabugt til og fra de spanske Havne og konkurrerede med den engelske Regerings Paketbaade. Admiralitetets Baade tog tre Uger om Turen fra Falmouth til Lissabon, som Willcox og Anderson gjorde paa 5 Dage. Dampen havde Overtaget.

Anderson især var meget ivrig for at faa Postbesørgelsen, og der blev indsendt et Forslag til Admiralitetet derom. Det blev koldt modtaget og ignoreret. Men Købmændene i London var ikke tilfredse. I Spidsen for disse stod de indflydelsesrige „India Marchants“, hvis Forretninger laa paa Handelen med Indien. Deres Breve gik med den ugentlige Postbaad til Lissabon, med en anden Baad til Gibraltar en Gang maanedlig, videre en Gang maanedlig derfra til Malta, og igen en Gang om Maaneden derfra til Ægypten — led hyppigt Tab af Tid ved daarligt Vejr og Vind, som kunde lægge sig i Vejen for Forbindelserne.

Citys Købmænd lagde Pres paa Postvæsenet, og til sidst sejrede Willcox og Anderson ogsaa her. Det første Dampskib, der sejlede som Postbaad, var „Iberia“ i 1837.

Dampskibssejladens Muligheder og Fordele frem for Sejlskibene havde paa den Tid grebet Sindene. Man diskuterede Planer om en Dampskibslinie tværs over Atlanten. Resultatet blev Stiftelsen af Cunard-selskabet. Derefter begyndte man at forberede en Dampskibslinie til Indien, enten rundt om Cape eller til Ægypten med Omladning over Land og igen med Damper fra det røde Hav til Indien.

Forskellige Forsøg var blevet gjort derude for at etablere en Dampskibslinie mellem Ægypten og Indien, men de var alle mislykkede, hovedsagelig fordi „East India Company“ eksperimenterede med Dampere, der ikke havde Kraft nok til at kæmpe mod Monsunvinden. Til sidst efter langvarige Kampe fik Willcox og Anderson endelig Kontrakten og udstrakte saaledes deres Rute videre fra Gibraltar til Ægypten. Det var den første Begyndelse, men det var underforstaaet, at de i Løbet af et Par Aar skulde have fortsat Farten videre til Indien med andre Skibe fra det røde Hav. Man maa stadig huske, der var inden Suezkanalen blev gravet.

Hidtil havde Selskabet heddet „The Peninsular Steam Navigation Company“, fordi det sejlede specielt paa den spanske Halvø, men nu blev Ordet „Oriental“ føjet til, og det blev til „Peninsular og Oriental“, bedre kendt i Dag som „P. & O.“

To Aar efter sendte Selskabet Skibe, der særligt var byggede for denne Rute, rundt om Cape for at gaa i fast Fart fra det røde Hav til Indien. Samtidig

blev Ruten over Land forbedret, og saa heldige var de, at Trafiken begyndte at gaa op med Hast. Ganske vist var det en besværlig Rute og uden nogen Art af Komfort over Land i Ægypten, men den havde den enorme Fordel baade for Passagerer og Post, at den forkortede Rejsen betydeligt.

Den gamle, langsomt gaaende Ostindienfarer tog fire, fem og endog seks Maaneder for Passagen rundt om Cape, og P. & O. Ruten reducerede hurtigt Tiden til to Maaneder.

Turen over Land i Ægypten, som før havde været en Skræk og Rædsel, til Hest og paa Kameler, blev nu gjort behageligere paa alle Maader.

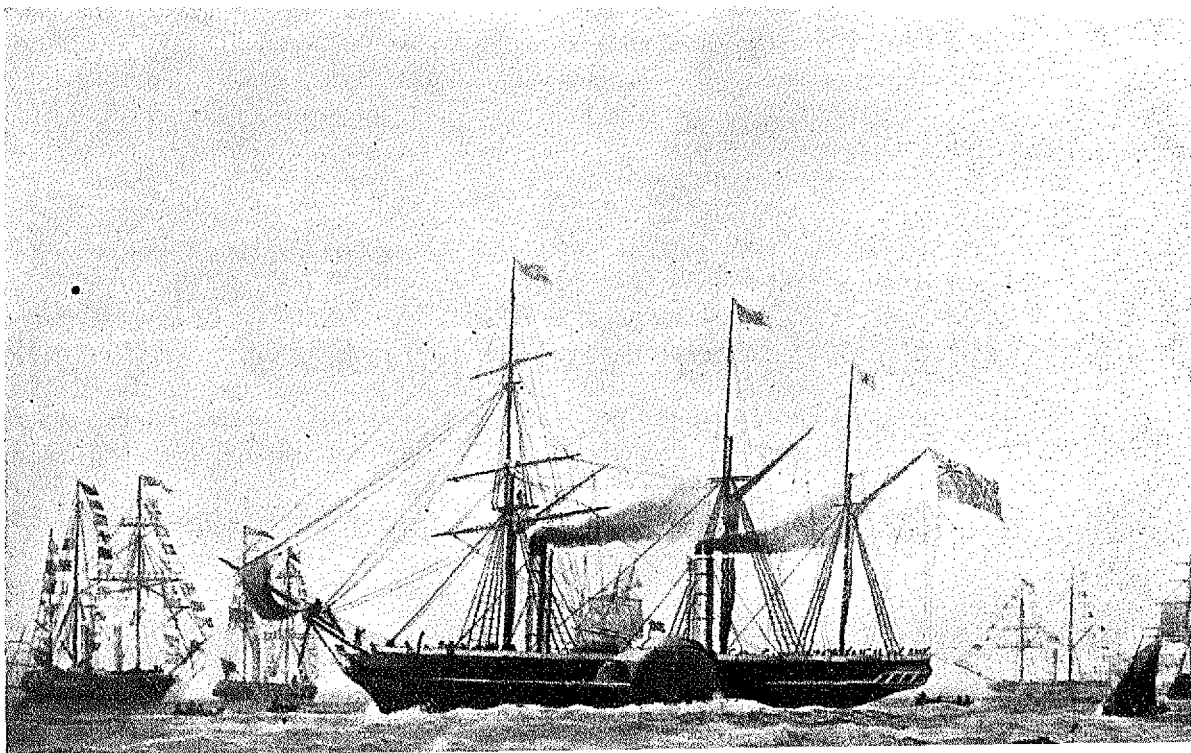
Den forbedrede Service tiltrak Passagerer i stadig stigende Antal. Samtidig steg Godstrafiken vældigt. Guld og Sølv, kostbare Silkestoffer og Indigo gik ad denne hurtige Rute til Trods for, at den var dyrere.

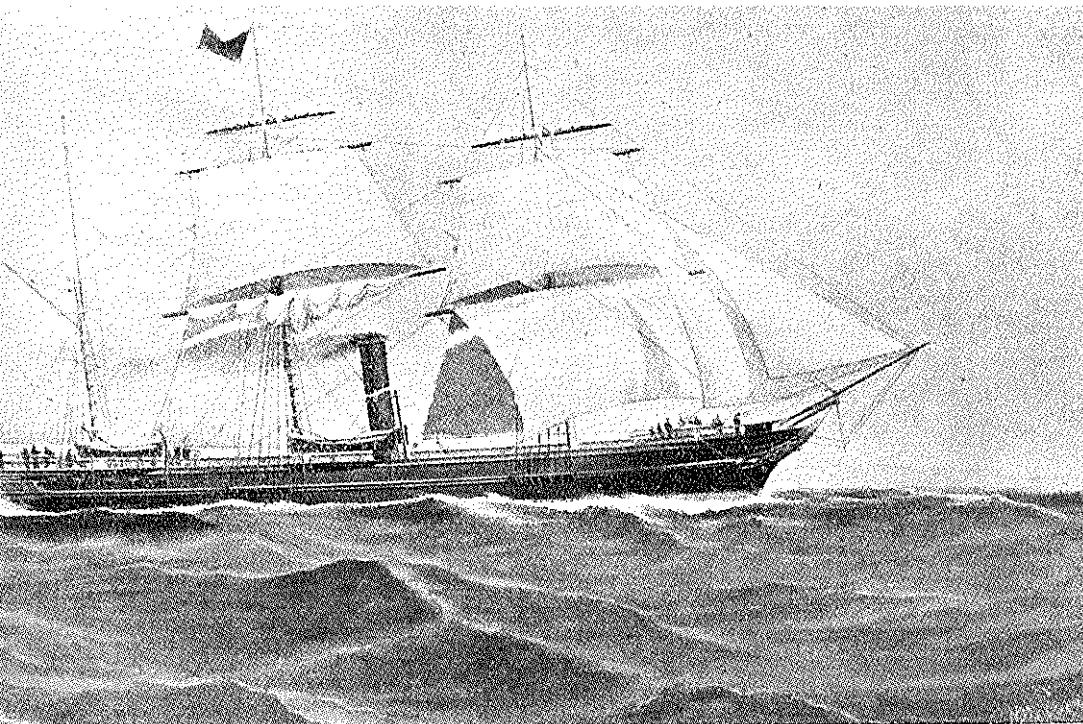
Meget snart var P. & O. i Stand til at udstrække Virksomheden til Straits og Kina, og endvidere kom der efter lange Forhandlinger om Postkontrakterne en Linie til Australien fra Singapore. Ved Aaret 1852 var hele denne Trafik i regulær Gang med stadig hurtigere Fart.

Krimkrigen afbrød og reducerede denre Udvikling, fordi Regeringen havde Brug for Skibene til sine Troppetransporter. Men denne Krigstjeneste viste gamle England, hvor stor en Tjeneste en omfattende Dampskibslinie kan yde i en Krig — en Kendsgerning, som er blevet bevist atter og atter lige op til Verdenskrigen.

Under det indiske Oprør gjorde P. & O. Nytte for England i en maaske endnu højere Grad. Bombay og de østlige Provinser i Forindien var truede, og kun

„Hindostan“,
bygget i 1842,
Tonnage 2017,
forlader
Southampton
24. September
1842 for at
begynde
Postfarten
til Indien.





„Chusan“, bygget 1852,
599 Tons, 80 H.K.
„Chusan“ var den
første P. & O. Post-
dumper til Australien.
Den forlod Southamp-
ton 15. Maj 1852 og
ankom til Sydney
3. Aug. 80 Dage
senere. En stor Mod-
tagelse fandt Sted i
Sydney ved Skibets
Ankomst.

en hurtig Transport af Tropper kunde afværge Katastrofen.

Det var saa heldigt, at Jernbanen mellem Alexandria og Suez var ved at blive færdig, og P. & O. hjalp med at alle Kræfter finansielt og materielt. Dette gav hurtigere Fart gennem Ægypten og sparede de kostbare Varer fra at komme paa Kamel- og Hesteryg. Det kunde enkelte Gange kræve fra 3000 til 4000 Kameler bare for at bringe et enkelt Skibs Ladning tværs over det Stykke Land i Ægypten.

Men efter Aabningen af Jernbanen kom det endnu større Projekt om at skære Kanalen igennem ved Suez. Der er inde i P. & O.s Historie en anden lang Historie, som kan fortælle om, hvordan Suezkanalen blev planlagt, om hvorledes den geniale Franskmand De Lesseps overvandt den ene Vanskelighed efter den anden, hvorledes Pengene gik, og nye Penge kom til, og hvorledes de engelske Statsmænd rasende bekæmpede Planen, fordi de var bange for, at den vilde blive en Fare for Storbritanniens Magt og Herredømme over Vejen til Indien.

Da Kanalen endelig i 1869 lykkeligt blev aabnet, syntes den i første Omgang at skulle bringe Ruin for P. & O. Dampskibsselskabet havde sat sig i enorme Udgifter, udlagt Værfter, Havne og Depoter i Alexandria og Suez, bl. a. en Destillationsanstalt for at undgaa at bringe Vandet paa Kamelryg fra Nilen, endvidere havde de installeret Ismaskiner for Skibsforsyningerne. De havde ogsaa bygget Hoteller og havde anlagt tre store Bøndergaarde til Produktion af Grøntsager og Kød bedre, end man kunde faa paa Markedet.

I Indien og det yderste Østen var der ogsaa store Udgifter til kostbare Dokker og Værksteder for at

spare paa, hvad det ellers vilde koste at sende Skibe hjem til Reparation neden om Cape. Men Værdien af alt dette faldt til næsten Nul i Konkurrencen med de nye Dampere, der nu dukkede op fra andre Selskaber, efter at Suezkanalen var blevet aabnet. Fragterne faldt stærkt, og P. & O. kunde rent ud sagt nu kun tjene lige saa mange Shillings pr. Ton, som de tidligere havde tjent Pund. Paa samme Tid viste det sig, at Konkurrenterne havde bedre Maskiner. P. & O. var ved at blive sejlet agter ud.

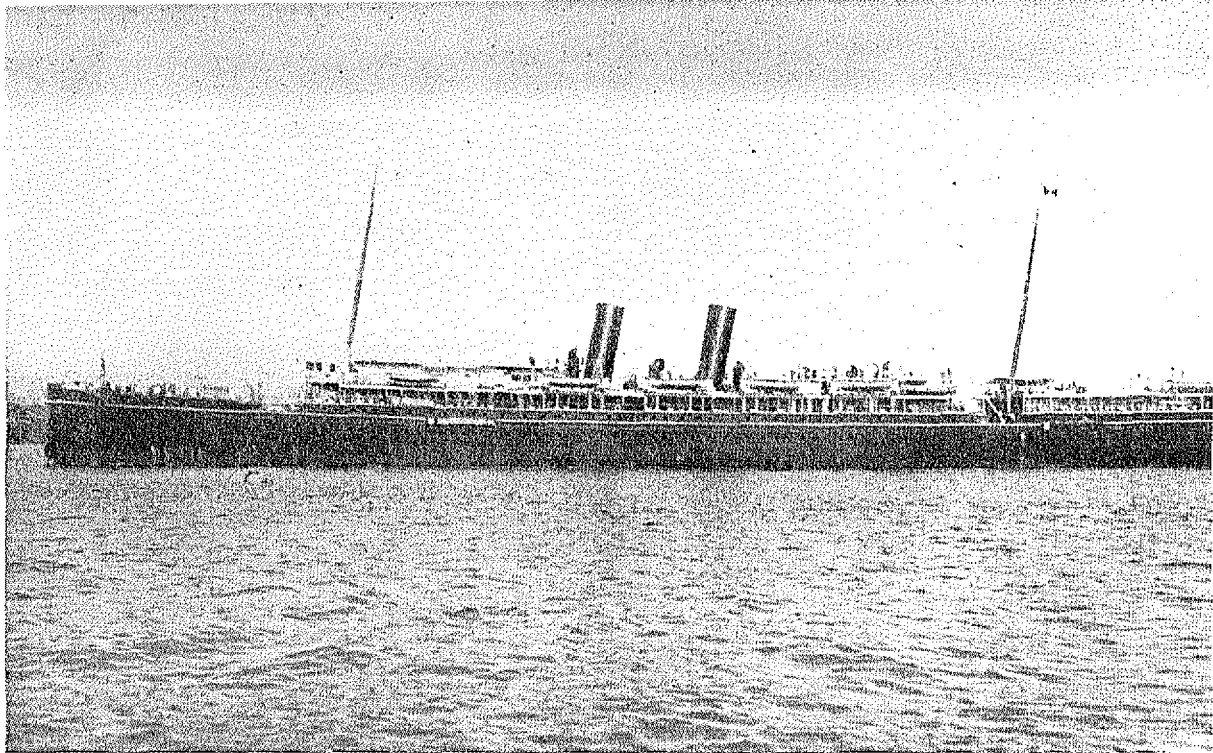
Hele Flaaden maatte ombygges og have de nye Maskiner, særlige Maskiner, som kunde passe baade til Farten i de koldere europæiske Farvande og de østlige tropiske.

Willcox var død i 1862, og Anderson døde i 1868 i sit 77. Leveaar. Han oplevede ikke at se Suezkanalens Fuldførelse, men han havde set Arbejdet skride fremad, og han planlagde, hvilken Type Skibe der var nødvendige for Ruten.

Han havde længe interesseret sig for unge *Thomas Sutherland*, som var blevet sendt ud til Østen som ung Mand paa 20 Aar og i Løbet af et Dusin Aar havde vist sin Dygtighed i Kina. Anderson fik ham hjem til Hovedkontoret i London, og da Suezkanalen blev aabnet, og Konkurrencen med de nye Maskiner begyndte, var Sutherland paa den rigtige Plads i Spidsen for Kompagniet. Det var ganske uden Tvivl hans Skyld, at Selskabet klarede sig ud af den dobbelte Krise og kom ud af den med en ny, større og bedre Flaade, med forøgede finansielle Hjælpemidler og fin Prestige.

Dette var paa ingen Maade den eneste Krise, Selskabet gik igennem. Sandt at sige er al Forretning en Kamp med Kriser, der skal overvindes. Men dette var nok den værste, for inden Suezkanalen kom, havde

„India“,
8000 Tons,
bygget i 1896.
De andre af
samme vel-
kendte Klasse
var „China“,
„Egypt“,
„Arabia“ og
„Persia“.



Selskabet saa at sige en Slags Monopol paa Farten til Østen og kunde forlange næsten, hvad det vilde. I hvert Fald blev der taget høj Takst for Passagerer og Luksus-gods, men Selskabet havde ogsaa enorme Udgifter, især med Kulforsyningen i de fjerne Have. Alt Kullet blev sejlet derud rundt om Cape, og en enkelt Tid havde P. & O. 170 Sejlskibe og over 3000 Mand engagerede i dette Arbejde alene.

De senere Begivenheder i P. & O.s Historie, dets nære Tilknytning til britisk Indien, og dets Skibes uvurderlige Tjeneste for Imperiet under Verdenskrigen som bevæbnede Handelskrydsere eller Transportskibe for Tropper og Vaabenmateriel er nær nok til vor egen Tid.

Efter den store Krig skulde det frygtelige Tab af Skibe gøres op og erstattes, men under Lord *Inchcape* er hurtigt en ny Flaade blevet bygget, samtidig med at der er knyttet nye Baand med adskillige gamle Selskaber som „New Zealand Shipping Company“, the General s. N. Co. og andre, der har udstrakt P. & O.s Virksomhed praktisk talt til enhver Rute Øst for Suez.

I 1932 døde Selskabets Formand, Lord *Inchcape*, adlet paa Grund af sine Tjenester under Krigen. Han blev efterfulgt af *Alexander Shaw*, nu adlet til Lord *Craigmyle*, som ligeledes traadte til i en Periode af Depression og Vanskeligheder i Shipping-Verdenen.

I Flaadelisten for P. & O. for i Aar er der 37 Skibe med en Gennemsnitstonnage paa en halv Million Tons, dertil kommer 110 Skibe paa britisk Indien paa ialt trekvart Million Tons.

Ser man tilbage i Tiden, er det vanskeligt at forstaa, at det nu kun er et Hundrede Aar siden, Dron-

ning *Victoria* kom paa Tronen, og siden P. & O. begyndte sin Post- og Passager-Fart til Gibraltar — med een udholdende lille Veteran „*William Fawcett*“ paa 206 Tons og 60 Hp, med en Afstikker videre til *Madeira*.

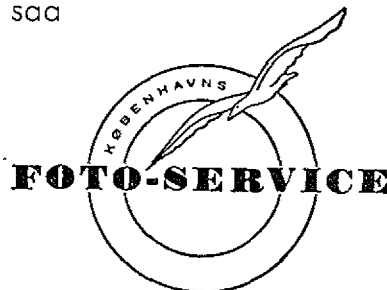
Her har vi i Korthed Maalestokken for disse hundrede Aars Historie paa Søen, de mest betydningsfulde og rigeste paa Begivenheder, Menneskeheden har kendt nogen Sinde. Det er Aarhundredet fra den unge, rødmende Dronning *Victorias* Tronbestigelse til Kong *George* den 6tes uventede hastige Kroning . . . fra 206 Tons i 1837 til 24000 Tons i Kæmpedamperen „*Straths*“ af 1937.

Captain H.

Skal De bruge en

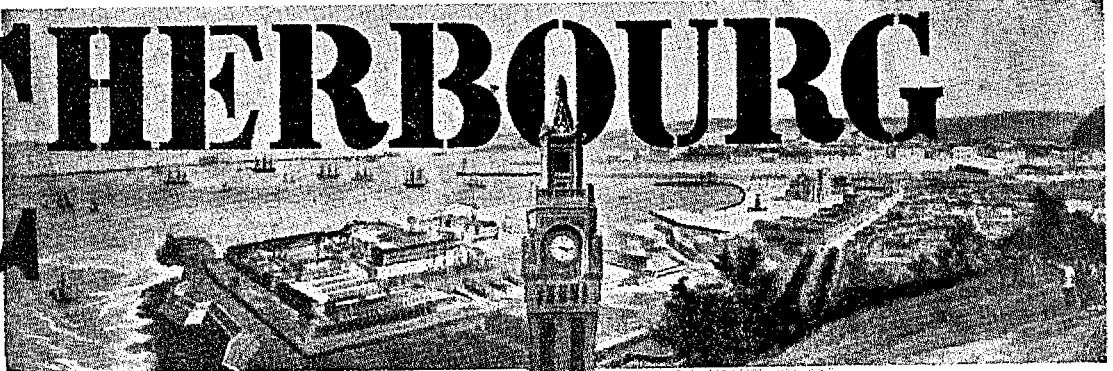
FOTOGRAF?

saa



ST. KONGENSGADE 50
TELEFON BYEN 1287

CHERBOURG



HAVET er altid roligt i Cherbourgs Havn. Det skyldes det Dige, som er skabt af Skibskaptajn La Bretonniere, som levede paa Ludvig den 16des Tid og under den store Revolution. Danske Ingeniører har nu forbedret Havnen, saa den er blevet moderne.

En mægtig Ankomsthall dominerer Byen. Amerikanerne praler af at eje Verdens største Banegaarde. I Virkeligheden er det Banegaarden i Cherbourg, som har Lov at kalde sig Verdens største. Den hæver sin Kampanile 70 Meter i Højden, og i dens vældige Cementhall bruser Livet fra en uhyre Mængde Rejsende. Det summer i Ventesalene, i de store Dampskibsselskabers Kontorer, i Restauranterne, i Barerne, i Toldvæsenets Haller. Alt er moderne og praktisk.

Ude i Havnen tuder Tyskernes Kæmpedamper „Europa“. Med sin 500 Meters Længde dominerer den Kajen ligesom „Normandiet“ gør i Le Havre. Paa mindre end 50 Minutter har den store Dampertømt sit Indhold af Rejsende, Bagage og Postsække. Straks efter tager den Vejen Øst paa mod Bremen.

Den er dog ikke den største. „Normandie“ kommer her ogsaa, og „Queen Mary“ kommer her hver Uge, eller „Empress of Britanic“, „Berengaria“ fra Cunard eller de andre store fra Canadian Pacific og fra Royal



Mail eller fra United States Line og Hamburg Amerika Linien og de danske Baade ikke at forglemme.

Verdens største Skibe har deres Mødested her.

Man regner med, at mindst 1000 Paketbaade anløber Cherbourg pr. Aar med et Passagerantal varierende fra 203,992

i 1929 til 250,000, som man mener, det bliver i Aar i Anledning af Verdensudstillingen i Paris.

Frankrigs Historie passerer Revy her. Dog, det er ikke alene Richard Løvehjerte, Johan uden Land og alle Normandiets Hertuger, Englands Konger, som vi mindes her; ved hvert Skridt erindres vi om de gamle skandinaviske Vikinger, som har gæstet disse Strande, da Cherbourg endnu kun var en lille Fiskerhavn.

Æren for, at Cherbourgs Havn nu er fuldt ud moderne, skyldes det danske Ingeniørfirma Christiani & Nielsen. Lederen var Overingeniør Raaschou, nu Arbejdsleder ved Storstrømsbroen.



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.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

Ærøskøbing Havn

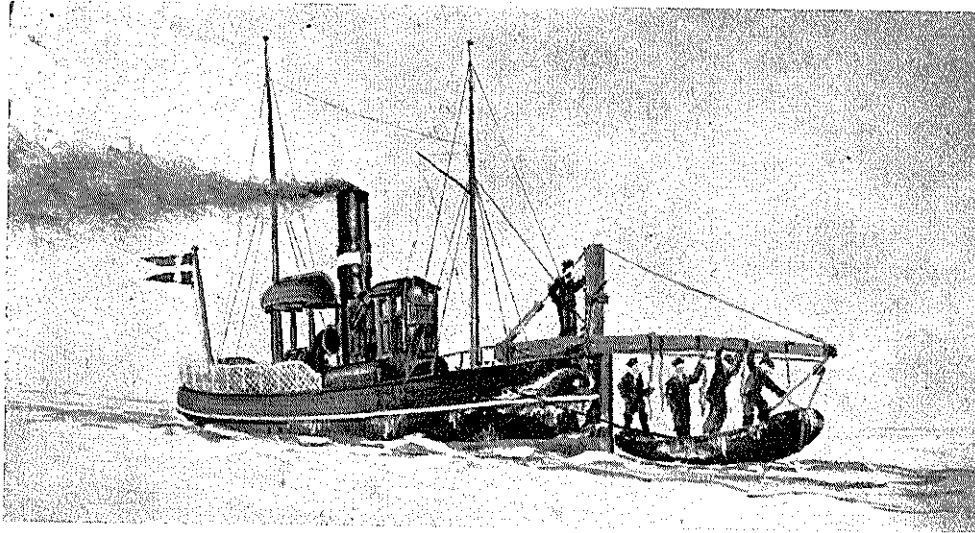
(Se Forsiden)

MARINEMALER JOHAN KOCHS smukke Billede, som vi bringer paa Forsiden af dette Nummer, gengiver et Hjørne af den ældste Del af Ærøskøbing Havn med det gamle Havnefyrr. I daglig Tale blev Fyret altid kaldt for Kogehuset, for i dets Indre var, foruden Lanternerummet, indrettet Fyrsteder, hvor Tjæren blev kogt, naar Sejlskibene blev kølhalet i Havnen.

Paa Billedet ser vi Snestormen rase omkring Fyret, og

med passende Mellemrum anbragtes dels staaende i denne, dels hængende i Knudetove, der var fastgjorte i Bommen foran hver Mands Plads.

Med dette mærkelige Forspand gav den lille Damper sig i Kast med Isen. Den samlede Vægt af „Moses“ og dens Besætning og dens særlige Konstruktion gjorde, at den med Lethed overvandt tynd Nyis, men naar Frostens vedvarede, og Isens Tykkelse tiltog, maatte der ekstra Forholdsregler til, og



Med dette mærkelige Forspand gav den lille Damper sig i Kast med Isen.

saaledes stod det i godt og ondt Vejr, Sommer og Vinter. Nat efter Nat sendte det sit røde Lys ud i Mørket for at hjælpe Sejlerne gennem den vanskelige Passage i Gabet mellem Drejø og Bjerget udenfor Ærøskøbing.

Ny elektriske Ledefyr er forlængst tændt ved Indsejlingen til Havnen, som det sømmer sig for en ordentlig Havn, der nu tre Gange dagligt ved Hjælp af Dampskibsselskabet „Ærø“'s moderne Færge er i Forbindelse med Omverdenen.

Det gamle Fyr brændte kun Olielampér, men det var godt nok dengang, da Havnen var fuld af Sejlskibe, store og smaa, som altid var paa Farten og kun blev lagt op, naar Isen i strenge Vintre lukkede Farvandene og tvang dem til at ligge ørkesløse, til Foraaret kom.

Kun et af de Fartøjer, der hørte hjemme i Havnen dengang, lod sig ikke kue af Isen. Det var Dampskibsselskabets første lille Damper „Ærø“, som i Firserne begyndte Besejlingen af en daglig Postrute til Svendborg. Den var af Træ, og dette i Forbindelse med dens svære Tømmerstævn, der fortsatte en 4—5 Fod lodret under Vandlinien, gjorde den aldeles uskikket til at give sig i Kast med Isen. Naar man nu imidlertid havde anskaffet sig en Damper og var vænnet til den regelmæssige daglige Forbindelse med Omverdenen, saa var det forsmædeligt, at man skulde forhindre i at udnytte disse Goder af en Smule Is. Da en Sømand som bekendt aldrig er raadvild, saa blev Hovederne lagt i Blød, og man overvandt paa en genial Maade Vanskelighederne.

Som et mægtigt Spryd anbragtes en svær Bom i Damperens Stævn, og under Bommen forstjævede man en Pram, der var bygget specielt til dette Formaal. Den var meget stor og solid, stærkt underløben i begge Ender og beslaaet med svære Jernskinner i Bunden.

Til Prammen, der i Folkemunde aldrig hed andet end „Moses“, hørte en Besætning paa en fire—fem Mand, der

det var da Besætningens Opgave at bryde Isen ved at skifte sin Vægt paa den mest hensigtsmæssige Maade, snart ved at vippe „Moses“ fra Side til Side, snart ved at skifte Vægten fra Forenden til Agterstavnen, og naar alle Mand løftede sig op i Knudetovene og paa en Gang lod sig dumpe ned i Bunden af Prammen, opgav Isen som Regel al Modstand.

Saa længe Isen laa fast, holdt man sig saavidt mulig i den samme Rende Dag efter Dag, og selv meget streng Frost kunde da ikke afbryde Forbindelsen; værre var det, naar Isen brød op og skruede sig sammen, saa blev Farten vanskeliggere.

Det var dog sjældent, at Forbindelsen helt maatte indstilles, og det er ingen Overdrivelse, naar man i Ærøskøbing paastaar, at Ruten i Isvintre blev holdt igang paa denne mærkelige Maade længe efter, at Isen havde standset de andre smaa Dampere, der gik i Fart mellem Svendborg og de forskellige Øer.

At dette Resultat ikke blev opnaaet uden Indsats af haardt Arbejde og Udholdenhed kan enhver tænke sig, og noget misundelsesværdigt Job har det ikke været at opholde sig i Prammen, naar denne førtes gennem Isen, ofte i haard Kulde og Snestorm. Naar Forholdene var vanskelige, medførtes der ogsaa to Hold, der afløste hinanden i Prammen med passende Mellemrum.

Omkring 1900 anskaffedes en større, isbrydende Damper, og hermed var „Moses“ Rolle som Isbryder væsentligt udspillet.

Endnu for en halv Snes Aar siden kunde man se den store Pram ligge paa Havnepladsen; hvis den endnu eksisterer, burde Byens Musæum sikre sig den, det vilde da være i Stand til at fremvise en Attraktion, som næppe noget andet Musæum i Verden har eller kan skaffe sig Magen til.

H. Sch. P.

Sømands= Passiar

MIN gamle Ven, Dampskibskaptajnen, har lagt op — maaske snarest paa Grund af de høje Aktiekurser. Han har realiseret. Af Forsigtighed, siger han. Han har tjent nok, og nu lever han af Formuen.

Han og jeg har slaaet vore Pjalter sammen paa en daglig Spadseretur til Havnen. Jeg lider nemlig af ulykkelig Kærlighed til Søen — men har dog aldrig drevet det videre end til at kuldsejle tre Gange med Sejlbaad.

Vi var kommet ud paa Kajen for at se paa „Jyden“, som laa og lossede. Saadan en Rutebaad maa man jo besøge, saa faar man Nyt at vide. En stor Matros passerede forbi os. Han lettede paa Huen for min Ven.

„Han hedder Peter!“ oplyste Kaptajnen.

„Det kan nok være,“ sagde jeg. Jeg var nemlig adskilligt mere interesseret i en korulent Dames Bestigning af Landgangsbroen. Det mindede meget om moderne Dans: to smaa Skridt fremad og et langt tilbage.

„Ja, han er gift med en Enke og bor i Løgstør.“

„Naa, er han det,“ sagde jeg ligegyldigt. Damen



Min gamle Ven Dampskibskaptajnen har lagt op.



Det var en god Historie.

slap omsider op paa „Jyden“s Dæk, rød i Ansigtet som en kogt Hummer.

„Se, Enken havde et Hus. Lad mig se, det kan vel være en tre—fire Aar siden, de blev gift.“

„Er det en Historie, Jensen?“

„Nej, det er ingen Historie, det er en Oplevelse.“

Kaptajnen skelner meget skarpt mellem Historier og Oplevelser. De første udgives kun for, hvad de er; men de sidste har man Forpligtelse til at tro paa.

„Lad os saa gaa ind og faa den Kop The i Havnekaféen!“ sagde jeg.

„Lad gaa med det!“

Snart efter sad vi bænkedede i den kahytsagtige Skipperstue og tillavede den liflige Drik, som bestaar af The, knust Kandis og Rom; en Skive Citron skal der ogsaa i. Men det er ægte Rom, man faar der; Sø mænd lader sig ikke narre med den Vare.

Kaptajnen halede den lille, sodede Pibe frem, stoppede den med Capstan (*full strength*), tændte den og pustede nogle fede Røgskyer ud i Luften. Saa tog han fat.

„Se, det var ham, Peter, vi kom fra,“ begyndte han. „Han blev altsaa gift med Enken i Løgstør.“

„Ja, det var det, De sagde,“ indskød jeg.

„Ja, hun havde et lille Hus, et meget godt Hus forresten — med Have og alt — og lidt Penge var der

nok ogsaa i Sparekassen, har man sagt. Den første Vinter vilde Peter ikke sejle; han vilde blive hjemme hos Enken."

„Konen!“ rettede jeg.

„Enken!“ kom det kraftigt igen. „Jeg siger nu Enken! Der er stor Forskel paa en Enke og en Kone.“ — Kaptajnen er altid uhyre skarp i sine Definitioner. — „Han blev altsaa hjemme og gik og nuslede. Først malede han Vinduer og

Døre udvendig, saadan noget er en Sømand jo kendt med; saa malede han Køkkenet, og det lavede han om tre Gange. Han sagde, at han ikke var tilfreds med Farven.

„Skaal! Kaptajn! Det er godt, vi to ikke er gift med Enker!“

„Skaal! — Men saa en Dag gik han hen paa Tømmerlageret og købte lidt Bord og Brædder. Et Par Stykker Egetræ købte han sig ogsaa, og hos Isenkræmmeren købte han sig Søm og Nagler. Enkens første Mand havde været Tømrer, saa Værktøj var der nok af, og saa tog han fat paa at snedkerere oppe paa Loftet.

En Dag kort efter Jul fik han Besøg af en gammel Skibskammerat, og det skal siges til Enkens Ros, at



Han gav sig til at tænke —



Siden kaldte de ham Peter Husende.

hun tog pænt imod ham i alle Maader, saa han fik en fin Forplejning.

Saa siger Peter til sin Gæst: Hør, gaa du nu med mig op paa Loftet, saa skal du se, hvad jeg har staaende deroppe.

Naa, de kravler jo op ad Loftstrappen, saadan en rigtig Hønsstige, som man kan have dem i mindre Huse.

Og kan De saa tænke Dem, hvad der stod paa Loftet?“

„Nej, det er ikke saa let!“

„Der stod den dejligste Jolle, man kunde se for sine Øjne. Der manglede kun at sætte Essingen om.

Er det ikke en dejlig Baad? siger Peter.

Vist er det saa, siger den anden. — Men hvordan vil du nu bære dig ad med at faa den ned fra Loftet?

Peter blev noget lang i Ansigtet. Ja, han blev rent ud sagt helt ulykkelig. Han rev sig i Haaret, og endelig sagde han:

Ja, hvordan faar jeg den ned? Det har jeg Dælen danske mig aldrig tænkt paa.

Enken blev skruptosset selvfølgelig; — saadan er Enker!

Enden blev, at de maatte brække Gavlen ned og tage Baaden den Vej ud.

Men det var Enken nok ikke meget glad for. Peter kom ud at sejle i Marts. Siden kalder de ham Peter Husende.“

„Det var en god Historie!“ sagde jeg. „Skaal, Kaptajn!“

„Skaal! — Nej, det var en Oplevelse.“ protesterede Kaptajnen.

AKTIESELSKABET
**DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**
Telegr.-Adr.: „Robertus“
Amaliegade 33 Tlf. Central 6357*

Nord om Australien

(Afsluttet). Af Kaptajn J. R. Grey i „Yachting Monthly“

EFTER Frokost tog Skildpaddefangerne mig med for at finde en egnet Plads paa Stranden, hvor jeg kunde sætte Yachten paa Land, og saa gik hele Selskabet i Baaden for i Løbet af Eftermiddagen at faa Undervisning i, hvorledes man fanger Skildpadder. Jeg havde hørt om det, men aldrig set det, og jeg maa indrømme, vi var alle imponerede. Gregson er en meget kraftig Mand, der vejer omkring de to hundrede Pund, Lyons derimod en slank ung Mand, men meget hærdet og haardfør.

Fremgangsmaaden er følgende: en af de to Mand passer Motoren og styrer Baaden, mens den anden, hvis Tur det er at indfange Skilpadderne, staar ude i Forstavnen. Baaden løber med moderat Fart, indtil en Skildpadde opdages. Saa begynder Jagten. Manden i Forstavnen kan følge enhver af Dyrets Bevægelser, da det Farvand, der er valgt til Skildpadejagten kun er 12 Fod dybt, saa det kan ikke forsvinde ved at dukke dybt ned. Skildpadden svømmer fortrinsvis under Vandet, naar der jages, og over en Afstand af en Miles kan den holde en Fart af 9 Knob. Efter seks eller syv Minutters Forløb begynder den at blive udmattet, zig-zag'er rundt og sagtner Farten. Nu følger Baaden tæt ved, og naar Fangeren ser en passende Lejlighed, springer han ned paa Skildpaddens Ryg, og idet han griber den ved Skjold og en Luffe, bringer han den op til Overfladen. Baaden løber hen paa Siden af Fangeren, en Løkke lægges om en af Skildpaddens Luffer, og paa et Minut ligger Dyret paa Ryggen paa Dækket. Den kolossale Nøjagtighed og den Tillid, hvormed Fangerne gaar til deres vanskelige Arbejde, er forbløffende. Senere paa Dagen forsøgte min første Mester, der er en overordentlig dygtig Svømmer, med en mindre Skildpadde, der maaske vejede tredive Pund, og efter et Par mislykkede Dykninger lykkedes det ham til hans store Tilfredshed at fange Dyret.

De professionelle Skildpaddefangere er meget sikre paa dem selv, og de paatager sig at bringe fyrretyve Skildpadder vejende 2—300 Pund hver til Cossack paa en bestemt Dato. Tyve Skildpadder anses for en god Dags Arbejde. Efter at den første Skildpadde var fanget, gik vi allesammen i Land paa en herlig lille Ø med en naturlig Baadehavn, og der svømmede vi, samlede Skildpadeæg, Muslinger, Brænde, og vi tumlede rundt som en Flok kaade Skoledrenge. Det blev en af de fornøjeligste Eftermiddage, jeg længe havde tilbragt. Det var næsten mørkt, da vi vendte tilbage til Yachten, saa mens Kokken gik i Gang med Aftensmaden, slagtede vi to Skildpadder. Det blev næsten 60 Pund ekstra Kød i Saltebøtten, samtidig med at Kølerummet var næsten sprængefærdigt af Kød.

Klokken fire næste Morgen satte

vi Yachten paa Land, og ved Daggry var alle Mand i Gang med Skrabere, mens Tidevandet faldt. Yachten var saa tilgroet i Bunden, at alle Anstrengelser kun gik ud paa at skrabe rent. Kobbermalingen kunde vente, til vi kom til Broome, hvor der vilde blive endnu højere Tidevande. Jeg maatte kalfatre et Par af Bundnaaderne, der var bløde, og som havde forvoldt os en Masse Pumpning paa Vejen op. Da Yachten atter om Eftermiddagen flød paa Vandet, havde vi ikke alene et tæt Skib, men ogsaa et Skib, der vilde være i Stand til at skyde igennem Vandet med sin rigtige Fart.

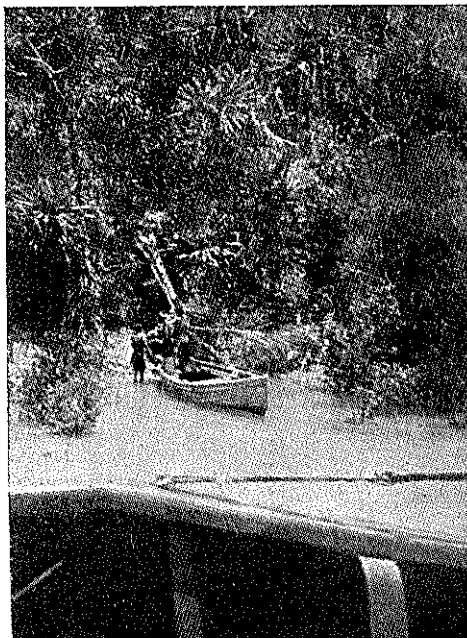
Tidligt næste Morgen afsejlede vi til Depuch Island. Under en 55 Miles Sejlads fangede vi fjorten fine Fisk med en Line, vi havde ude agter. Vi ankom til Øen Klokken to Eftermiddag og ankrede tæt ved Stranden. B. var ivrig efter at faa fotograferet nogle ejendommelige Klippeformationer, som hun havde set paa vort forrige Togt, og jeg prøvede at faa en god Portion Brænde om Bord. Alle Mand undtagen Kokken og jeg gik i Land. Skønt vi havde Bunker af frisk Proviant om Bord, blev en Kænguru selvfølgelig nedlagt. Den smagte udmærket, tilberedt paa den London-fransk-italienske Maade.

Vi forlod denne Ankerplads Klokken to næste Morgen i drivende Regn. Jeg følte mig ikke særlig vel tilpas, da jeg førte Yachten gennem den snævre Kanal, hvis Bredder var dekoreret med Vragene af tre Skibe, for at naa ud i aaben Sø, men da jeg var ivrig efter at naa Bedout Island før Mørkets Frembrud, løb jeg Risikoen.

Den stærke Regn, som ellers er ganske uhørt paa denne Tid af Aaret, varede nogle Timer og holdt saa helt op. Vi havde en herlig Dag med rolig Sø. Men efter at vi havde passeret Øen ved halv seks Tiden, forandrede Forholdene hastigt. Der kom en kraftig Vind fra E. S. E., der hurtigt rejste en haard Sø, efterhaanden som vi fjernede os fra Land. I Nattens Løb blev det værre og værre, og Yachten rullede saa voldsomt, at jeg maatte tage Farten af den og dreje den op mod Søen. Ved 10-Tiden løjede det af, saa vi atter kunde gaa for fuld Fart, og ved 1-Tiden fik vi Land i Sigte. Snart efter ændrede vi Kurs for i fire Miles Afstand at løbe langs med Stranden i smult Vande.

Vi havde haabet at møde Perlefiskerflaaden — omkring 80 Skibe ialt — i Løbet af Eftermiddagen, men vi saa den ikke før Klokken syv den næste Morgen, da vi løb op paa Siden af Skonnerten „Winnie“ og talte med en Ven om Bord. Klokken ni havde vi kastet Anker i Dampier Creek ved Broome.

Der fulgte et Par travle Dage. Skibets Bund blev gjort helt klar, og en almindelig Overhaling og Genanbringelse af Stores udført.



Et Stykke op ad Flodmundingen kom vi til en lille Kilde.

Da de fem Japanere ankom, medbragte de et helt lille Bjerg af Bagage, Undersøgelingsapparater og meget andet. De ønskede at blive et Par Dage i Broome og diskutere Forretninger med deres lokale Repræsentant og lægge de endelige Planer for Ekspeditionen.

Under hele Turen fangede vore Passagerer en overraskende



*Vi havde faaet to Indfødte om Bord.
De saa pragtfulde ud.*

Mængde Fisk. Dækket frembød et ejendommeligt Skue med Grupper af Mænd siddende rundt om enorme Dynger Ris med alle de mærkelige Ting, de spiste dertil.

Vi ankom tidligt om Aftenen til vort Bestemmelsessted efter en god Sejlads. Jeg gik ud fra, at alle Japanerne vilde blive i en permanent Camp paa Øen Koolan Island for helt at undersøge denne, før de gik i Gang med de øvrige Øer. Koolan Island er saa stejl og vanskelig at færdes paa, at Yachten maatte transportere Undersøgelings-Mændene til ethvert Punkt, der blot laa noget borte.

Den første Opgave var at finde Vand, da der kun fandtes Ferskvand paa Øen i Regntiden. En af de Indfødte sagde, at der var en Kilde ved en lille Flod ovre paa Fastlandet. En Morgen sejlede vi derover med Yachten. Vi fandt den lille Flod og løb en halv Mil op ad den. Omkring en skarp Bøjning af Floden kom vi til en lille Kilde, omgivet af Paudanus Palmer, og der sprang Kænguruer rundt derinde. Efter at en Videnskabsmand havde undersøgt Vandet og erklæret det for rent, fyldte vi „Silver Gull“s Tanke direkte fra Kilden.

En Ting, der imponerede mig stærkt, var den utrolige Bunke Energi, som Undersøgelings- og Mineeksperterne lagde i deres Arbejde. Vejret var nu meget varmt og enerverende, men fra Morgen til Aften kravlede de rundt over de brændende Jernstene. Kaptajn Ohya tilbragte det meste af sin Tid om Bord hos os med et omfattende Apparat til Dybde-maalinger. Han udregnede, hvorledes Fragtskibene skulde for-tøjes for at tage Last ind. Vi havde mange Diskussioner om, hvorledes man bedst tumler med store Fartøjer uden at bruge for mange Penge. Da vi begge var praktiske Sømand, kunde vi se paa Spørgsmaalet fra en Skibsførers Standpunkt, og vi kom begge til det Resultat, at Naturen her havde formet en ideel Anløbsplads, hvor alt for Losning og Ladning af Last-baade kunde indrettes meget billigt.

En Dag blev det bestemt, at „Silver Gull“ skulde starte ved Daggry for at landsætte nogle af Eksperterne paa Søsiden af Koolan. Der var en lille Flodmunding deromme, og „Silver Gull“ skulde bringe Selskabet et Stykke op her for at spare det flere Timers Gang.

Vi naaede lykkeligt igennem den smalle Slugt mellem Nordøst-Enden af Koolan og Fastlandet og gled saa langs Nordsiden af Koolan. Der var kun lidt Dønning, ingen Vind

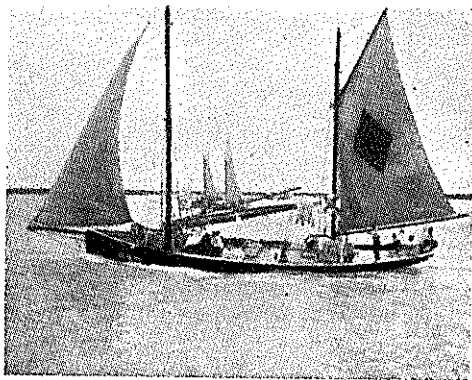
fra Søen, men jeg vidste, at den snart vilde komme. Saa vilde en Landgang paa den aabne Kyst ikke blive let.

Vi kom til det første lille Indhug i Kyster, og jeg antog det for at være vort Bestemmelsessted. Det samme gjorde flere af Selskabet. Vi satte Baaden i Vandet, og Eksperterne steg ned i den. Efter at have stødt fra, kom de imidlertid i Tanker om, at det maaske alligevel ikke var den rigtige Flodmunding, og vendte tilbage. Vi tog Baaden paa Slæb og fortsatte til det næste Indhug. Jeg sølte mig overbevist om, at det afgjort ikke var Stedet, de ønskede at undersøge, men afholdt mig fra at sige noget, da jeg jo trods alt blev godt betalt for at gøre, som de ønskede. Saa kom de i Tanker om, at det maaske alligevel var bedst at vende tilbage til den første Flodmunding. Men da der var fem Mand i Selskabet, og da de tilhørte en høflig Race, sølte hver enkelt af de fem Japanere sig forpligtet til at spørge om alle andres Mening, før han selv traf en Beslutning. Alt dette foregik udenfor Styrhuset, hvor jeg selv stod til Rors. Vi naaede tilbage til den første Flodmunding, og jeg løb Skibet saa tæt ind, som jeg turde. Japanerne holdt stadig paa med deres høflige Diskussion, og nogle af dem ønskede atter at vende om. Jeg begyndte at føle mig irriteret, ja, selv Arbejdsfolkene viste Tegn paa Utaalmodighed. Endelig henvendte en af de ledende sig til mig om min Mening.

— Personligt mener jeg, at dette er den rigtige Flodmunding. Hvis de Herrer vil beslutte sig til, hvad De ønsker at gøre, skal jeg sætte Dem i Land. Det vil snart blæse op, og saa kan De hverken komme i Land det ene eller det andet Sted.

Japanerne gav sig til at le, og dermed var Situationen klaret og Luften renset — og det viste sig at være den rigtige Flodmunding.

Under vort Ophold paa Koolan tilbagelagde vi omkring 500 Miles under Udforskning af Flodmundinger, Bugter og Smaaber. Skønt selve Sundet havde været undersøgt før, kom vi til mange Punkter, der ikke var kortlagte og ganske ukendte. Det var et overordentligt interessant Arbejde, som man godt kunde have fortsat i det uendelige, for paa disse Kanter er



Inde i Sundet mødte vi en Skildpaddefanger.

der umaadelige Havomraader, der endnu aldrig har været pløjet af et Skib.

Efter tre Ugers Forløb var de japanske Eksperter tilfredse med, at de havde foretaget indgaaende Undersøgelser af alle Jernerts-Lejerne, mens vi med Yachten og Baadene havde udfundet gode Ankerpladser og beskyttede Steder under Orkaner. sikret rigelige Ferskvandsforsyninger for mange hundrede Personer, foruden at vi havde fundet de bedste Steder for Fangst af Fisk, Skildpadder og de vidunderlige Østers, der findes overalt i Sundet. Set fra mit Synspunkt havde jeg ikke alene haft en vidunderlig Ferie, men ogsaa udført et nyttigt Arbejde.



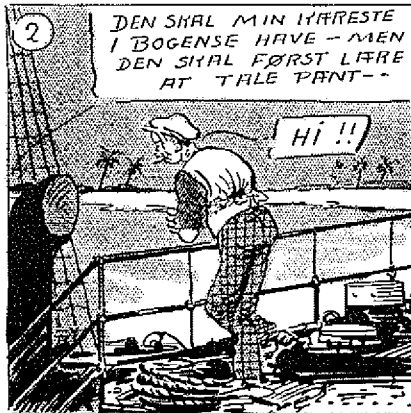
PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Vi laa i vestrikansk Havn — et lille, modbydeligt Hul, hvor der ikke var andet end Nigere og Lus at more sig over. Det forbløffede mig derfor noget at min Ven Styrmand Jackson, Iste Styrmand paa S/S „Perseus“, gad tage en Erindring med fra al den Elendighed, — endda en levende Erindring, — ja, minst: en Pappergoje! — Hvad gr'r De mig?? — Svip!!



Jeg stod oppe paa Bakken og betragtede overlegent hans ront ud barnagtige Glæde over Kræct. Men af Samtalen dernede begyndte jeg jo at forstaa lidt af hvert, — se, se!! Det var altsaa det lille Hjerter, det var galt med, — naa ja, — bevaars! Jeg har selv været ung engang, — yngre end de fleste!!



Men, — og det er et alvorligt men! — ung er jeg ikke mere, men jeg er noget andet: Jeg er Dyreven! Og det pinte mig hver Aften at høre Jackson herse med det lille, spragede Væsen for at lære det at fremsige nogle banale Bemærkninger om Herren selv. Det eneste rigtige vilde være, at Jackson slap den lille Livsfange løs igen!



Inden vi kom altfor langt Nord paa! — Bæstet vilde jo tilmed ikke sige et Kvæk. — Saa, nu bliver han nok kidsig, Jacksonmanden. — En Idg slog ned i mig, Jackson vendte Ryggen til Fuglen og dampede aargrlig paa Osepeteren. — Nu ja, hvorfor ikke slaa to Fluer med eet Smæk!



Jeg har alletider været en Jordslaaet Dyrimitator. Jeg har flere Gange optraadt i British Museum og andre kulturelle Sammenslutninger med det der. — Da jeg derfor lod min Stemme høre uden for Koajet, troede Jackson selvfølgelig, at det var Poppedrengen, der var vaagnet til Liv og Virksomhed! — Ha, ha!



I første Omgang virkede det nu omvendt af Hensigten. Han blev endnu mere forhippet paa at faa det sjeedrønde Væsen til at give nogle flere Sentenser (Latin) til bedste. — Saa blev han gal i Kalotten igen, da det ikke lykkedes, og saa snart han vendte Ryggen til, var Far her der jo igen med et Par nye branfril Sandbeder.



Min simple Plan var jo i Korthed den, at naar Jackson fik det Indtryk, at Fuglen kun kunde aflevere Uforskningsmetoder, vilde han blive ked af Utskret og gængve det Friheden, d. v. s. slippe den løs. Men det skulde nu gaa saa helt anderledes. — Selv om det i al Fremtid vil være mig en Gaade, hvordan Jackson saa lydløst kunde li-



..... og komme bag paa mig. Men pludselig var han der. — En kort Stund nod han mine oratoriske Præsentationer i Tavshed, — Jeg anede jo intet. — Men saa brød Uvej..... — hm, — hvad jeg vilde have sagt: Latteren las. Det er tvivlsomt, hvem af os, der morede sig bedst — Bedrøveren eller den bedrøvede, for at tale med Hal-



Jackson havde een uuvderlig Egenskab: Han kunde taale en god Spøg! Paa den mest hjertelige og kammeratlige Maade afgjorde vi vort lille Mellemværende. — Men jeg maatte love ham at raabe „Hurra for Jackson“ hundrede Gange i Træk, medens Jackson selv, den Skælmester, holdt mig ud over Rælingen i stiv Arm. — Det

Kaptajn Butler fortæller:

TANKERNES

MAGT

ET GAMMELT HJERTEONDE havde i nogle Dage fængslet Captajn Butler til Køjen. Han laa og gispede efter Vejret og havde af og til svære Anfald af Aandenød. En Nat hørte jeg ham vælte sig frem og tilbage i Køjen og gik ind til ham. Den lille Petroleumslampe kastede et svagt gulligt Lys hen over den gamle Mand, der blandt Tæpperne laa og kæmpede efter Vejret. Der var noget saa ensomt, saa forladt, saa haabløst fortvivlet over denne udtærede Menneskeskikkelse, noget saa udslidt og gammelt over denne omtumlede stakkels Sømand, der engang havde kendt saa gode Dage, at jeg, fyldt af den største Medlidenhed, satte mig ned ved hans Køje og tog hans ene barkedede Haand i min.

— Kan jeg hjælpe Dem med noget, Captajn Butler?

— Tak rejs mig op.

Med Besvær fik jeg Manden sat over Ende og fik Tæpperne stoppet ned om ham. Vinden peb ind alle Vegne fra, og det var bitterlig koldt paa Atlanten, selv om vi kun lige var i Begyndelsen af September.

Captajnen rakte en rystende Haand ud og skænkede sig et Glas Vand.

— Jeg ryger for meget nu. Ja, det er ad Helvede til med den Rygning den Pibe tager Livet af mig men jeg kan ikke undvære den. Den har været mit Livs eneste trofaste Kammerat, og derfor skal den til Slut have Lov til at gøre en Ende paa dette elendige Liv det har dog næppe været levet omsonst det har været levet som en eneste stor Bodsgang og naar man har bødet og betalt sine Synder saa saa

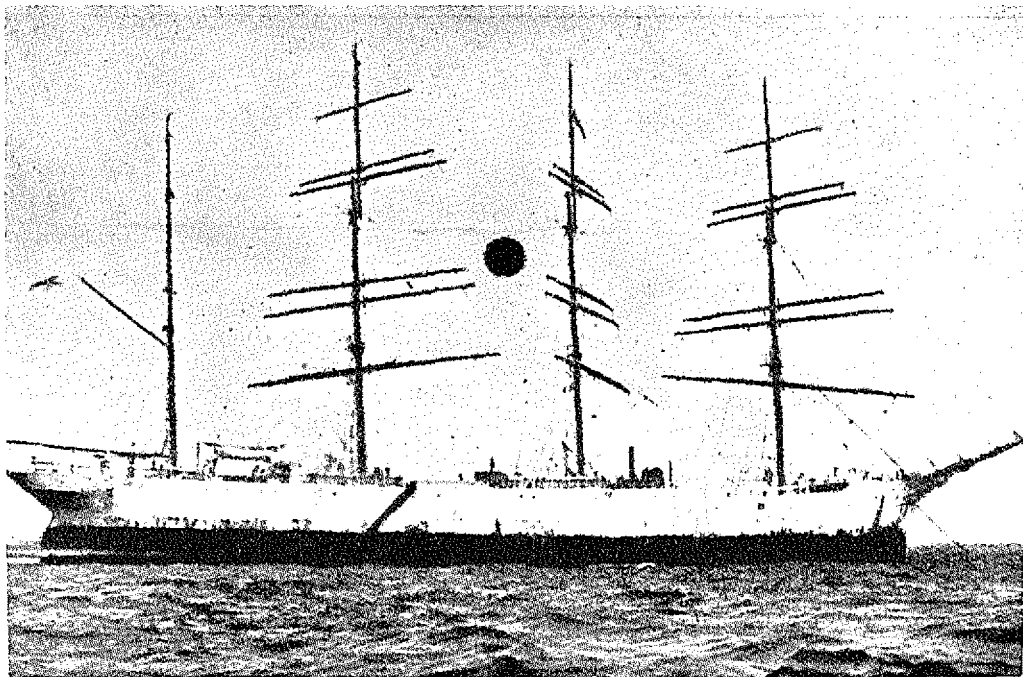
Han pegede over mod det lille Hjørneskab.

— Træk den Skuffe ud og giv mig de Cigaretter, der ligger der.

Jeg gjorde, som han ønskede, og naar tændte en af sine Astmacigaretter, der udsendte en kvælende, stinkende Røg, der hurtigt forpestede Luften i den lille lavloftede Kahyt, men det var som om denne Luft netop gjorde det lettere for Captajnen at drage Aande. Han levede op, da han atter mærkede Luft i Lungerne, og det store sørgmodige Smil kom atter over hans Læber.

— Sygdom er Livets eneste store Forbandelse. De kan tro, Mr. Shaw, jeg har prøvet ogsaa den til Gavns. Jeg har løbet hele Skalaen igennem, Tyfus, Dysenteri, Malaria, gul Feber og Kolera saagar. Og naar jeg var færdig, begyndte det alt, alt sammen forfra. Jeg har skælvende af Feberens Kuldegysninger sneget mig om paa Alverdens Hospitaler. Engang især var jeg sløj. Det var i Mellemamerika i Costa Rica, i Port Limon. Vi kom fra Haiti. Der maa jeg have faaet Smitten i Kroppen. Imidlertid mærkede jeg først Symptomerne midtvejs ude i det caribiske Hav. Det var et Vejr i de Dage, et Vejr, som det altid maa være i Paradiset. Ikke for varmt, ikke for koldt, en frisk Nordvestvind rensede Luften hver Aften, og Nætterne var saa mørke, saa stille, saa' svale, saa tropisk pragtfulde, som De ikke drømmer om, Mr.

Bark „Viking“. Bygget 1907 hos Burmeister & Wain. 2952 Tons. Skoleskib. — Gjorde sig uheldig bemærket ved at kænre, inden den var afleveret fra Værftet. — Tilhører Kaptajn Eriksson, Mariehamn.





Bark „L'Avenir“. Bygget 1908 i Bremerhaven. Tager Passagerer med paa Rejser til Australien. Tilhørte Kaptajn Eriksson, Mariehamn, men solgtes i Sommer til „Norddeutsche Lloyd“ og er atter paa Vej til Australien.

Shaw. Alt var saare dejligt Æ.... udenom mig men Gud bevares, hvor var det skidt og elendigt indeni mig. Min Krop var stiv, jeg var øm alle Vegne, og jeg led af en frygtelig Tørst, og mit Hovede værkedede, saa det var en Gru. Og alle Himlens Stjerner dansede for mine Øjne midt i Solens lyse Dag. En Eftermiddag, oppe paa Broen, segnede jeg saa om. Pladask, der laa jeg. Alt forsvandt, Synet, Bevidstheden, Piben, alt. Jeg glemte mig selv ganske og aldeles. Da jeg fandt mig selv igen det var en halv Snes Dage efter laa jeg i en kølig, hvid, ren Seng, i en kølig, hvid, ren Stue, med hvide Gardiner for Vinduerne. Jeg laa i et Hospital i Port Limon.

Dagene gik, og de var mærkeligt forskellige. Nogle var hvide, gode og kølige. Andre var røde og hede, som om jeg var hensat til selve Helvede. Det var en forunderlig Tid. Feberen gik op, og den gik ned. Helt vilde den ikke forlade min yndige Krop. Jeg kunde vaagne en Morgen efter at have ligget hen uden Bevidsthed i flere Døgn med Hovedet fuld af de særreste Syner, forvildede Billeder havde draget forbi mit indre Syn, afvækslende med noksaa troværdige. Minder fra min tidligste Barndom havde pludselig staaet lyslevende for mig. Steder jeg engang flygtigt havde besøgt, havde jeg genset. Mennesker, der paa en eller anden Maade havde spillet en Rolle i mit Liv, havde jeg atter, under mærkelige Omstændigheder, været sammen med, ja Mennesker, som forlængst var døde og borte, havde jeg atter talt med og netop paa de Steder, hvor vi engang i Tiden havde levet sammen. Hele mit Liv var paa den Maade draget Revu for

mit indre Syn i disse Febernætter. Men ogsaa meningsløse Hallucinationer, rædselsfulde og blodrøde Mareridt, frygtelige hjærnespindagtige Uhyrligheder havde jeg været Vidne til. Jeg følte mig hensat til et Sted, hvor alt var Kaos udenom mig, og hvor alle Verdens Pinsler kastede sig over mig, hvor grinende Dæmoner sled mig sønder, efter først at have revet Hjærnen ud af Hovedet paa mig og sat Ild i mit Blod, der brændte som Sprit. Efter saadanne Feberfantasier kunde jeg vaagne op, badet i kold Sved og med blodsprængte Øjne stirre lige op mod den hvidklædte Søster, medens jeg hylede om Barmhjærtighed i en umaadelig ubeskrivelig Angst.

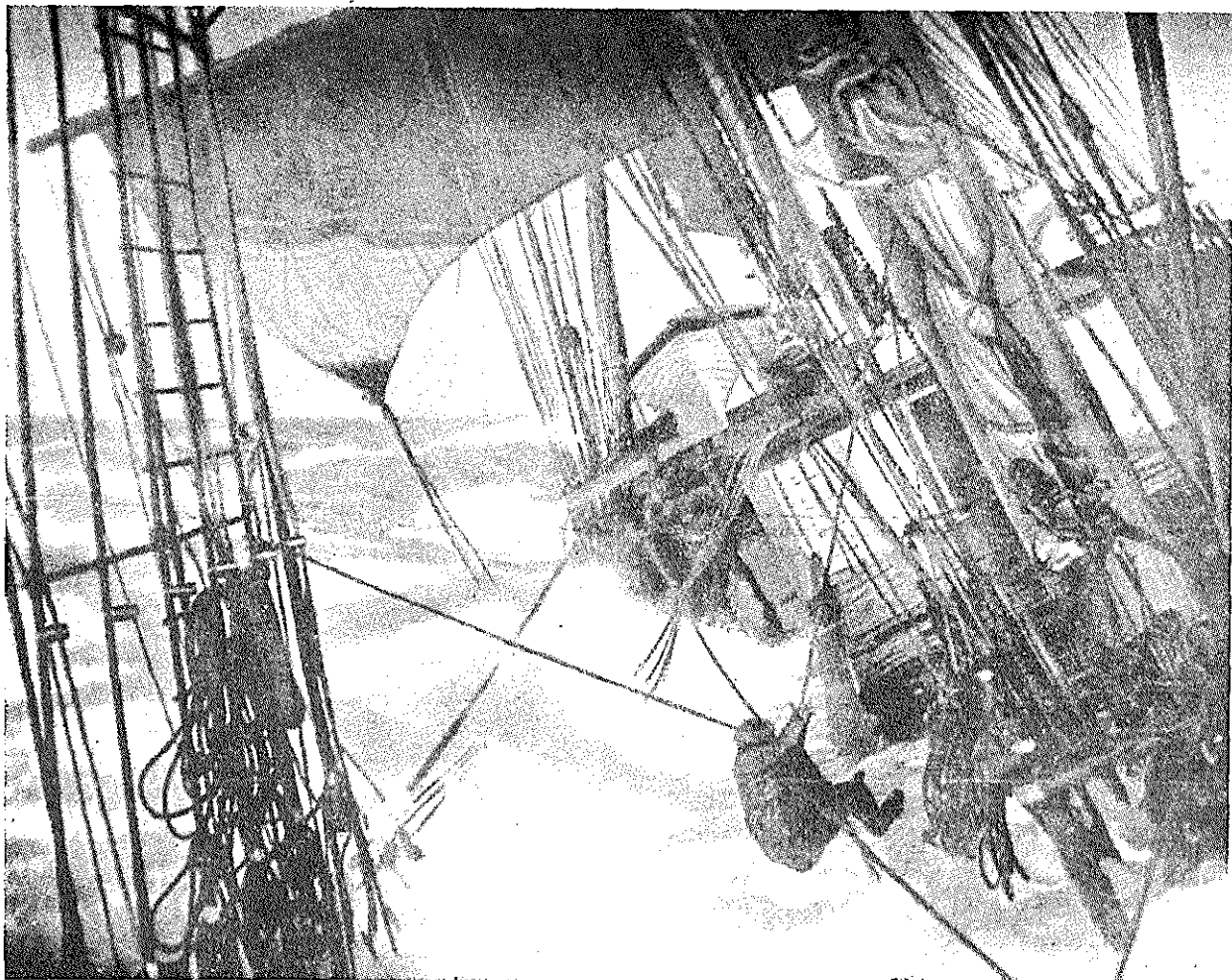
En Nat, hvor jeg netop laa i de værste Hjærnepiner, og hvor alt uden om mig syntes at være et Flammehav, syntes pludselig en stor Fredens og Hvilens Tone at lyde gennem Rummet, jeg laa midt i. Flammerne blegnede, Flammerne formindskedes, en kølig Vind fo'r gennem Rummet og jog Heden paa Flugt. Heden bølgede bort som Taagemasserne paa Havet, naar Nordosten blæser. En velsignet Hvile kom over min elendige Krop, som jeg laa der og svævede i Rummet paa en eller anden Sky. Og se der midt i Rummet stod eller svævede en Skikkelse. Det var en Kvinde. Og hun kom hen imod mig.

Nej, Mr. Shaw, De skal ikke tro, det var en ung Pige. Det var en gammel Kone. En gammel kroget Morlil, med Kyse om Hovedet og Modest om Skuldrene. Men hendes Øjne var unge og straalende. — Nu stod hun ret foran mig og smilede og rakte mig sin Haand. Den var ærlig, gammel og barket af Aarenes Slid, den Haand jeg tog i min. Og som de Øjne smilede.

Da jeg vaagnede op af min Drøm, følte jeg mig saa vel tilpas som ikke paa længe. Jeg var ikke varm, og mit Hovede var ganske klart. Søsteren, der passede mig, sagde, at nu begyndte jeg nok at komme til Hægterne igen. Naa, den Spaadom kom nu lidt for tidligt, men det var jo kønt sagt. Imidlertid havde jeg det helt godt og laa og tænkte paa den venlige gamle Kone, jeg havde set i Drømmen. Selv nu i vaagen Tilstand stod hun helt tydelig for mig. Jeg havde Billedet af hende staaende ganske klart. Der var noget gammelkendt over hende, men alligevel kunde jeg slet ikke komme paa, hvem hun var. Helt nogen Fantasifigur var hun dog næppe. Der maatte et eller andet Sted paa Kloden gaa en Kone omkring, der saa netop saadan ud. Men hvor? Maaske var det et af de utallige Mennesker, jeg havde mødt paa min Vej men hvem, og hvor?

Der kom et Par gode Dage, men saa kom Feberen atter tilbage, og voldsomt. Overalt hvorhen jeg saa, kom Dæmonerne flyvende mod mig. Og hvert Øjeblik var jeg midt i Flammehavet. Men, tænkt, Mr. Shaw, atter og atter kom den gamle Morlil og jog det altsammen paa Flugt. Hver Gang det rædselsfulde var paa Højden, saa lød den store Fredens og Hvilens Tone igennem Rummet, og saa stod hun der med eet. Det hjærteligste, venlige Smil lyste atter mod mig, og jeg fik Fred.

I de kommende Uger var hun altid hos mig lige netop naar mine Pinsler var paa det højeste: ... saa kom hun ... saa kom Freden og Hvilen ... saa sov jeg godt ... og vaagnede rask ... omtrent rask.



Hvor man ikke havde Brug for Mo'ers Dreng og Fa'ers Sønner: I Nærheden af Cap Horn.

Godt og vel en Maanedstid efter jeg var blevet indlagt paa Hospitalet i Port Limon, blev jeg udskrevet. Og saa begyndte min Valfarten igen. Og sandt at sige glemte jeg den gamle Morlil

Hen ved Juletid kom jeg tilbage til Boston, hvor det Selskab, jeg dengang sejlede for, havde Hovedkontor. Jeg skulde flyttes om i Atlanterhavs fart. Imidlertid maatte jeg ligge en Uges Tid og vente paa den Baad, jeg nu skulde ombord i. Jeg flyttede ind i det lille Sømandshjem i Newton Street Nr. 7, hvor jeg adskillige Gange før havde boet under lignende Omstændigheder. Hvem beskriver min Forbavselse, da Mrs. Maily, Værtens Mor, giver mig den hjerte- ligste Modtagelse, og jeg ser at der staa- jo min gamle Morlil fra Feberdrømmene i Port Limon. Ja, sandelig, Mrs. Maily og jeg havde altid været gode Venner. Besynderligt at jeg havde kendt hende igen i Drømmene. Hun var over de halvfjerds, en god og hjælpsom lille Kone, der var som en Mor for de store barske Sømands-Dreng, der boede i hendes Søns Værtshus. Mig havde hun altid vist den mest levende Interesse og under de Ophold, jeg hidtil havde gjort her — jeg tror en syv, otte — altid været storartet mod mig. Naa, sagde hun nu, det var morsomt at se Dem igen, Mr. Butler. Og er De nu helt rask igen? Jeg tror, jeg er traadt et Skridt tilbage. Hun saa min Forbavselse og sagde jo jeg hørte jo fortælle, at De laa syg for nogle Maaneder

siden var det ikke i Port Limon? Jeg nikkede. Jeg kunde ikke faa et Ord over Læberne. Amerika. Vesten var stort. Hvor i al Verden havde dog Mrs. Maily faaet at høre om min Sygdom? Europa er jo som en Dagligstue imod Vesten.

Men det var da godt, De kom over det, sagde Mrs. Maily og smilede med det gode, lyse Smil jeg kendte saa godt fra Febernætterne.

Ugen i Boston gik. Og jeg rejste bort. Men forinden havde jeg dog faaet lokket Mrs. Maily til at give mig hendes Portræt.

Det var et lille rundt Fotografi, taget for mange Aar siden. Jeg hængte det op i mit Rum ombord. Nogen Tid efter sad anden Mester en Aften inde hos mig. Han var fra Boston. Han saa Fotografiet.

Naa, kender De ogsaa Mrs. Maily? Har De boet i Newton Street Nr. 7?

— Ja, svarede jeg.

Anden Mester smilede nok saa lunt.

— Jeg har kendt hende i mange Aar. Butler, jeg kom engang sammen med en af hendes Sønner, der var jævnaldrende med mig. Hun var en prægtig gammel Kone. Og

— Og hvilket, fribtode jeg. — ud over alle Grænser spændt paa at høre, hvad der nu vilde komme.

— Aah, det er en meget dum Historie. Jeg kommer netop til at tænke paa den nu. Jeg var engang meget syg af Dysenteri et eller andet Stedovre paa

Stillehavskysten. Jeg laa og fantaserede i Feber værre end bare Fanden og led forfærdeligt saa en Nat kom Mrs. Maily til mig i Drømme, og det var som hun jog alle Syner paa Flugt, det var, som om hun hjalp mig ud af Mareriddet. Jeg havde ikke i Aar og Dag tænkt paa Mrs. Maily, derfor var det saa forunderligt at se hende i Drømme. Men jeg saa hende ganske tydeligt.

Da anden Mester forlod mit Rum, sad jeg tilbage og følte mig sær tilmode. Jeg tror, jeg saa svært faaret ud i Hovedet.

Nogle Maaneder efter var det første Styrmand, der sad hos mig en Eftermiddag. Vi sad og spillede Skak, da hans Øjne med ét strejlede Fotografiet. Han holdt inde med Spillet og stirrede ufremvendt paa Billedet. Hvem er den gamle Kone — sagde han saa. Jeg fortalte, det var Mrs. Maily fra Boston og spurgte, om han kendte hende. Nej, ikke Spor — sagde han — men

— Men hvad for noget, spurgte jeg.

— Ja, sagde han, og saa lo han, hun ligner grauevrig en gammel Kælling, som jeg engang saa i Drømme, medens jeg var syg. En frygtelig Feber havde omtrent pint Livet ud af Kroppen paa mig, saa en Aften, da jeg netop havde det allerværst, saa jeg en gammel Kone, som lignede hende der saa ganske overordentlig. Det mærkelige var, at hun ligesom tog Feberen fra mig. Hun spredte den frygtelige Hede om mig. Da jeg blev rask, grundede jeg længe over, hvem den Kone var, jeg havde set hin Nat. Jeg huskede saa tydelig, hvordan hun saa ud. Hun lignede hende der paa Væggen, men jeg kender hende ikke.

A. P. MØLLER

ISBRANDTSEN-MOLLER COMPANY, Inc.

TELEGRAM-ADR.: „ISMOLCO“

NEW YORK U. S. A.

26. BROADWAY

KØBENHAVN K.

KONGENS NYTORV 8

— Har De nogensinde været i Sømandshjemmet i Newton Street Nr. 7, Boston — spurgte jeg.

— Ja, svarede Styrmanden, det har jeg, for nogle Aar siden.

Han saa svært forbavset ud over mit Spørgsmaal. Han huskede aabenbart slet ikke Mrs. Maily og kendte hende ikke igen.

Men hun huskede ham.

Saa fortsatte vi Spillet.

Der gik henimod tre Aar, før jeg kom tilbage til Boston. I den Tid sejlede jeg paa Ruten New York—Antwerpen. Men en Dag laa jeg atter fast i Boston og ventede paa ny Omflytning. Naturligvis søgte jeg mit gamle Logi — Newton Street Nr. 7, glad ved at skulle gense Mrs. Maily. Jeg gensaa hende ikke. Hun var død.

— Mor døde ifjor — sagde Mr. Edmund Maily.

En Aften sad vi nede i Skænkestuen og drev over en Grog. Saa kom Mr. Maily hen til mit Bord og slog sig ned. Vi kom hurtigt til at snakke om hans Mor.

— Hun var en prægtig gammel Kone — sagde jeg.

— Det var hun, sagde Sønnen. Hun var et sjældent Menneske. Hun kunde ogsaa godt lide Dem, Mr. Butler, hun talte ofte om Dem, hun holdt af saa mange af de forskellige Mennesker, der mellem Aar og Dag blev drevet herind. Hun var god og kærlig, Mor og Mor ikke alene for os Børn men i Virkeligheden Mor for saa mange af disse fremmede, som hun kendte saa lidt til. Hun huskede mange Aar efter, at de havde været her. Mor havde gaaet meget igennem i sit Liv, hun havde ikke danset paa Roser røde. Livet havde været svært for hende, til Far døde. Far havde der ikke været meget ved. Men hun holdt ud. Hun vidste, hvad Lidelse var. Og det mærkelige var, at Lidelsen havde adlet hende, lutret var hun gaaet ud af den. Hun var mild og kærlig. Og dog var det godt, hun døde nu. Ja, De ser forbavset ud, Mr. Butler. Men det var godt, Mor døde nu. Hun var ikke rigtig sig selv de sidste Aar. Hendes Forstand havde taget en Smule Skade, tror jeg. Hun var ofte sær og taabelig paa det sidste. Hun mumlede noget om Tankernes Magt. Hun sagde, hun var ofte hos dem, hos de fremmede Sømænd, der havde boet her, og som hun var kommet til at holde af. Hun sagde, hun kunde mærke, naar de led ondt. Hun lukkede sig inde Timevis om Dagen og tænkte paa snart den ene, snart den anden, som hun nu følte var syg eller led Nød ude i Verden. Og om Nætterne laa hun vaagen. Jeg samler alle mine Tanker om den eller den, sagde hun, jeg samler al min Vilje for at kunne hjælpe den eller den og jeg tror, de kan føle det, de kære Søens Folk, jeg tror mine Tanker naar ud til dem — sagde Mor. De ser, Mr. Butler, Mor var noget overspændt paa det sidste. Det var hendes bestemte Overbevisning, at hun ved at tænke paa hver især af disse Fremmede, ved at tænke kærligt paa dem, hjalp dem ud af den Nød, hun mente, de var stedt ud i. Tankernes Magt er uendelig stor, sagde Mor, større end Menneskene aner!

— — —
Det var bleven Dag. Solen stod ind af Køjerne. Captajn Butler saa helt oplivet ud. Lad os nu gaa op og se paa den nye Dag.

Og vi gik op paa Dækket.

Régates Royales

Données en
Honneur de

S. M. le Roi de DANEMARK
Citoyen d'Honneur de la Ville de Cannes



Organisées par la Société
des Régates de Cannes

1938

Paa Indbydelseskortet staar: Kongelige Regattaer, givet til Ære for
Hans Majestæt Kongen af Danmark, Æresborger i Byen Cannes,

(Fra „VIKINGEN“s udsendte Korrespondent)

Cannes, Februar

DET er den danske Kongekrone, der hvert Aar giver
Glansen over Middelhavets berømte og fine Kapsejladser
og gør dem til de fornemste i hele Verden.

Det er den danske Kongekrone, der pynter paa Indbydelseskortet, og morsomt er det altid for os Danske pludselig at se, at der midt i det franske staar det gamle danske Navn „Christian“ og de tre velkendte Ord: „Kongelig dansk Yachtklub“. Det er vor fine danske Klubs Pokal, der staar øverst, og som der hvert Aar kæmpes først om. I anden Række staar Regattaens egen Pokal, i tredje Række „Yacht Club de France“ og sidst selve Byen Cannes' Pokal.

Azurkysten var ked af i Aar, at den danske Konge ikke personlig kunde deltage paa Grund af Dronningens Sygdom, men man var glad over, at hans Majestæt havde sendt sin nye Yacht „Elisabeth II“.

Kong Christian er i højeste Grad populær hernede, hvor han kaldes Sejlsportskongen fra Vikingernes Land. Han er som bekendt Æresborger i Byen Cannes.

Som Yachtsportens kongelige Beskytter er vor høje Konge lige saa kendt over hele Evropa, som den høje svenske Konge er kendt som Tennismand. Kong Gustav af Sverige, der her gerne kaldes „Mr. G.“, er dog denne Gang til Stede som sædvanligt hvert Foraar og dyrker sit Yndlingsspil her.

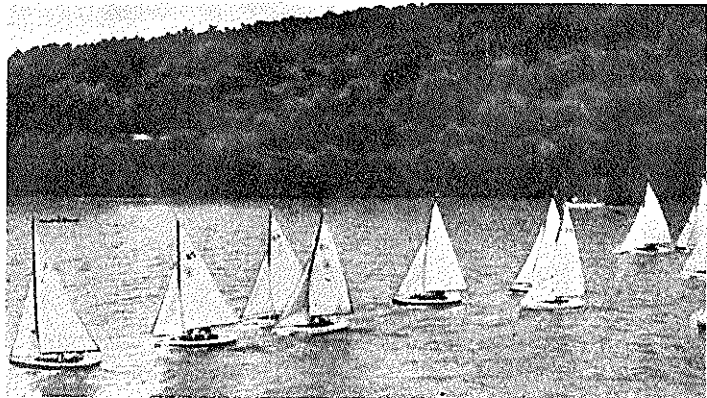
Azurkysten er den dejligste Kyst i hele Evropa. Der findes ikke Magen. Det skulde da lige være Øresundskysten i gamle Danmark, hvis berømte Strandvej ogsaa falder os Danske i Tankerne, naar vi ser den pragtfulde Perlerække af rige Villaer, som ligger langs Rivieraens vidunderlige Strandvej.

Her kommer Foraaret til Evropa. Kyststrækningen ligger saa enestaaende godt beskyttet mod Nordenvindens Kulde bag en Kæde af Bjerger, som vi kan se det her paa vort Billede. Her blandes Afrikas Hede med Middelhavets Brise. Her spejler den dejligste blaa Himmel sig i det vidunderligste blaa Middelhav. Her staar tykke Palmer langs Kysten. Her er Skønhed og Velvære

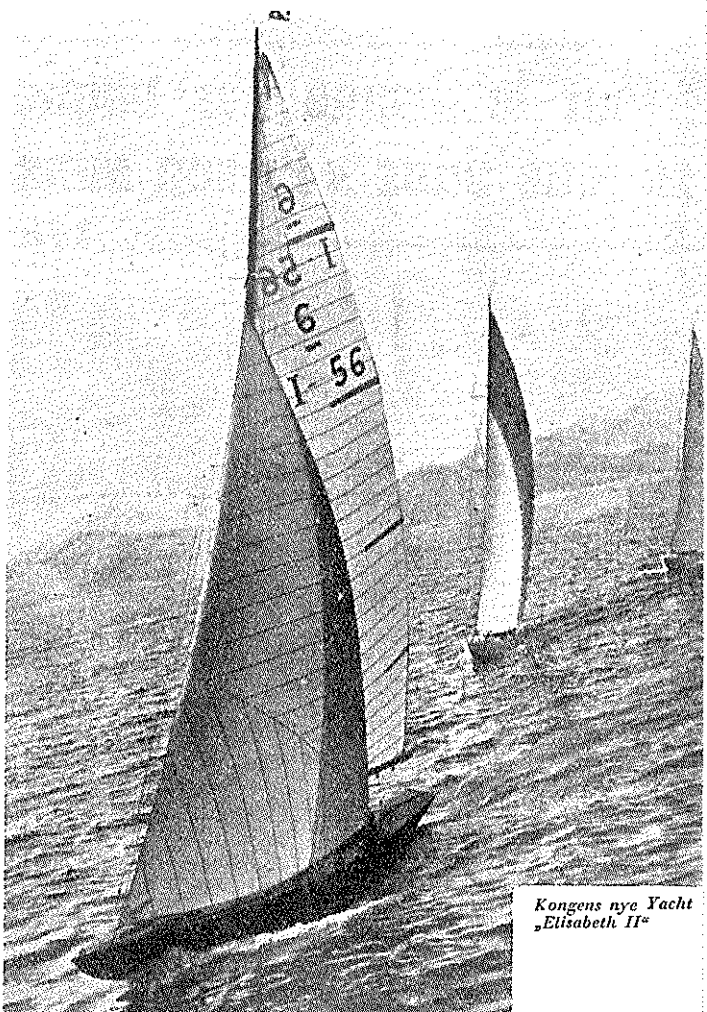
De kongelige Kapsejladser, som de hedder officielt paa

Konge- Kapsejladserne

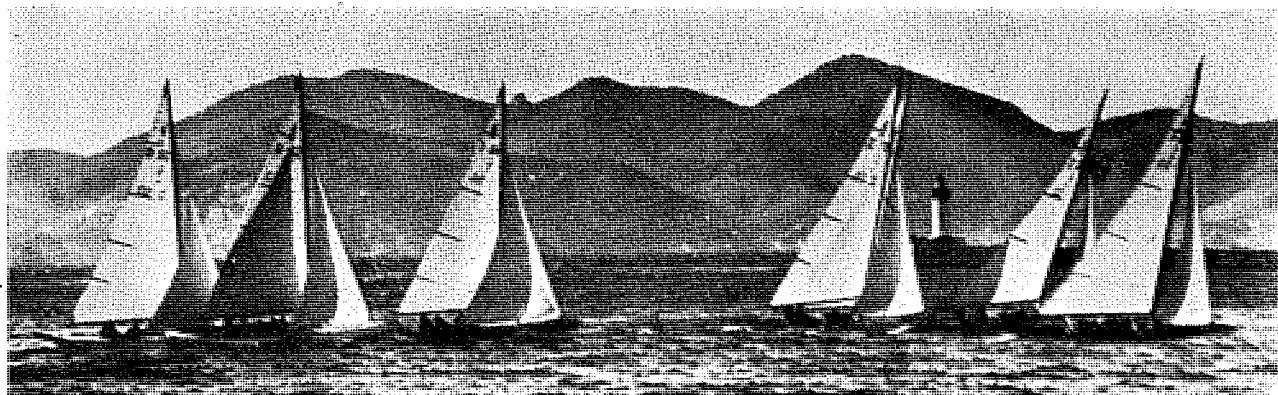
i Middelhavet



I pragtfulde Omgivelser venter Bøtterne paa Start.



Kongens nye Yacht
„Elisabeth II“



Konge-Regattaen ved Cannes. — Det var et pragtfuldt Syn at se de hvide Sejl med Hjergene i Bøgerunden.

Grund af vor Konges Protektion, strækker sig over en hel Uge. Den første Dag vandt Kongens Baad. Resultatet blev følgende: „Elisabeth II“ Nr. 1, „Boree II“ (svejtsisk) Nr. 2, „Aisse“ (svejtsisk) Nr. 3, „Do-Do“ (dansk) Nr. 4, „Miranda II“ (italiensk) Nr. 5, „Dania“ (dansk) Nr. 6, „Thelma“ (engelsk) Nr. 7, „Cobra“ (fransk) Nr. 8, „Qu'importe“ (fransk) Nr. 9.

Sejladsen var regulær. Vindhastigheden 3—5 Meter-Sekunder.

Som meddelt i vort forrige Nummer er det Ingeniør Harald Østerberg, der sejler Kongens Baad. „Do-Do“ er Direktør Wm. Vett's Baad, og „Dania“ er Ingeniør Gunnar Larsens, som sejles af Kgl. Dansk Yachtklubs Næstformand, Arkitekt, Baron Ernst Wedell-Wedellsborg.

Næste Dag svingede Vindhastigheden mellem 6 og 10 Meter-Sekunder. Det blev en Chance-Sejlads med undertiden rigtig

stiv Kuling. „Miranda II“ (italiensk) blev Nr. 1, „Elisabeth II“ (dansk) Nr. 2, „Boree II“ (svejtsisk) Nr. 3, „Do-Do“ (dansk) Nr. 4, „Aisse“ (svejtsisk) Nr. 5, „Dania“ (dansk) Nr. 6, „Thelma“ (engelsk) Nr. 7, „Qu'importe“ (fransk, Navnet betyder: „Ske hvad der vil“), „Cobra“ (fransk) Nr. 9.

Næste Dag var Sejladsen regulær. indhastigheden 6 Meter-Sekunder. Rækkefølgen blev: „Aisse“ (svejtsisk) Nr. 1, „Miranda II“ (italiensk) Nr. 2, „Elisabeth II“ (dansk) Nr. 3, „Do-Do“ (dansk) Nr. 4, „Thelma“ (engelsk), Nr. 5, „Dania“ (dansk) Nr. 6, „Qu'importe“ (fransk) Nr. 7, „Boree II“ (svejtsisk) Nr. 8, „Cobra“ (fransk), Nr. 9.

Næste Dag blev Kongens Baad atter Nr. 3, „Dania“ Nr. 5 og „Do-Do“ Nr. 8.

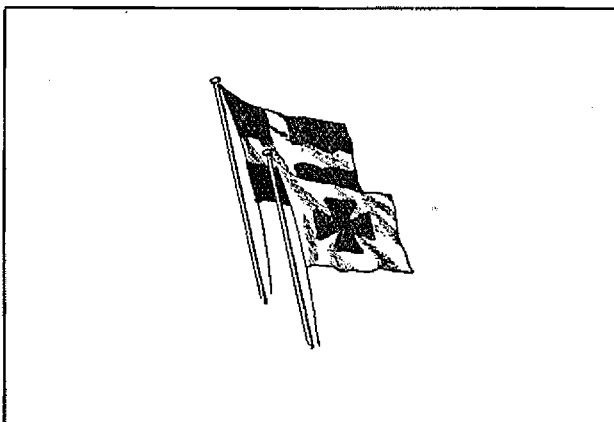
Franskmændene laa gemengaaende i sidste Række, og Danskerne klarede sig smukt. Vi har hvert Aar Ære af vor Deltagelse i Cannes Regattaerne.

Sejlsporten reddede Graae

Den største danske Forretningsmand i England, Margarinekongen, Direktør *Valdemar Graae*, er død i forrige Maaned i Paris. Han var en velkendt Sejlsportsmand, blandt Venner kaldet „Comme“. Det var Sejlsporten, som ikke alene gav ham Sundhed og Kraft til at kæmpe de store Kampe i Forretningslivet, men det var endog den, der engang reddede ham, da han var ved at gaa fallit.

Som Millionær havde han nemlig ladet sig bygge en pragtfuld Dampyacht, „Anna Marie“, til en Million Kroner og med 16 Mands Besætning. Den vakte Opsigt, naar den om Sommeren laa i de canske Farvande. Han havde en stor Lidenskab

for Søen, deltog i Øresundsugen, i Kapsejladserne ved Cowes og ved Cannes, hvor han mange Gange sejlede med Kong Christian, men den store Dampyacht var dog hans kæreste Eje. Dog maatte han sælge den, da det kneb. Det var saa heldigt, at der endnu den Gang fandtes Mennesker, som var rige nok til at købe en saadan Baad. Paa en Maade kan man sige, at det var hans Letsindighed, som saaledes reddede ham, idet han derved slap for at sælge sine Maypole-Aktier og saaledes beholdt Magten, da Aktierne igen nogle Aar senere steg, hvorved han paany kom ovenpaa og blev den rige Mand. Saaledes kan Sejlsporten altsaa ogsaa hjælpe, naar det kniber.



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. :: FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538

Jeg har sejlet i Vester og Øster, jeg har
 sejlet i Syd og i Nord, jeg har landet paa Indiens
 Kyster, jeg har spist ved en Grønlanders Bord. det vil
 sige paa Gulvet vi nok sad, og tranet var Sosen til vor
 Mad, og de yndigste Piger var der - - , som de
 aller ældste Kællinger her.

Sømandsviser

I

Jeg har sejlet i Vester og Øster,
 jeg har sejlet i Syd og Nord.
 Jeg har landet paa Indiens Kyster,
 jeg har spist ved en Grønlanders Bord.
 Det vil sige, paa Gulvet vi nok sad,
 og tranet var Sosen til vor Mad,
 og de yndigste Piger var der
 som de allerældste Kællinger her.

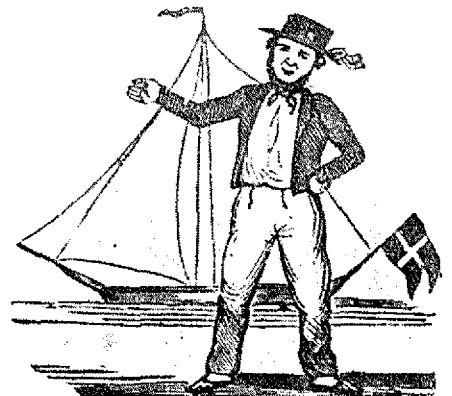
Saa i Kina jeg prøved' min Lykke,
 der en smuk lille Pige jeg saa,
 men paa den Slags skal ikke man bygge,
 de med Snørliv paa Fødderne gaa.
 Rotter spiste de der som Lammesteg
 og drak Tevand, men Snaps det fik man ej.
 Da jeg mærkede, jeg var kommet fejl,
 vendte jeg dem gsvindt mit Agterspejl.

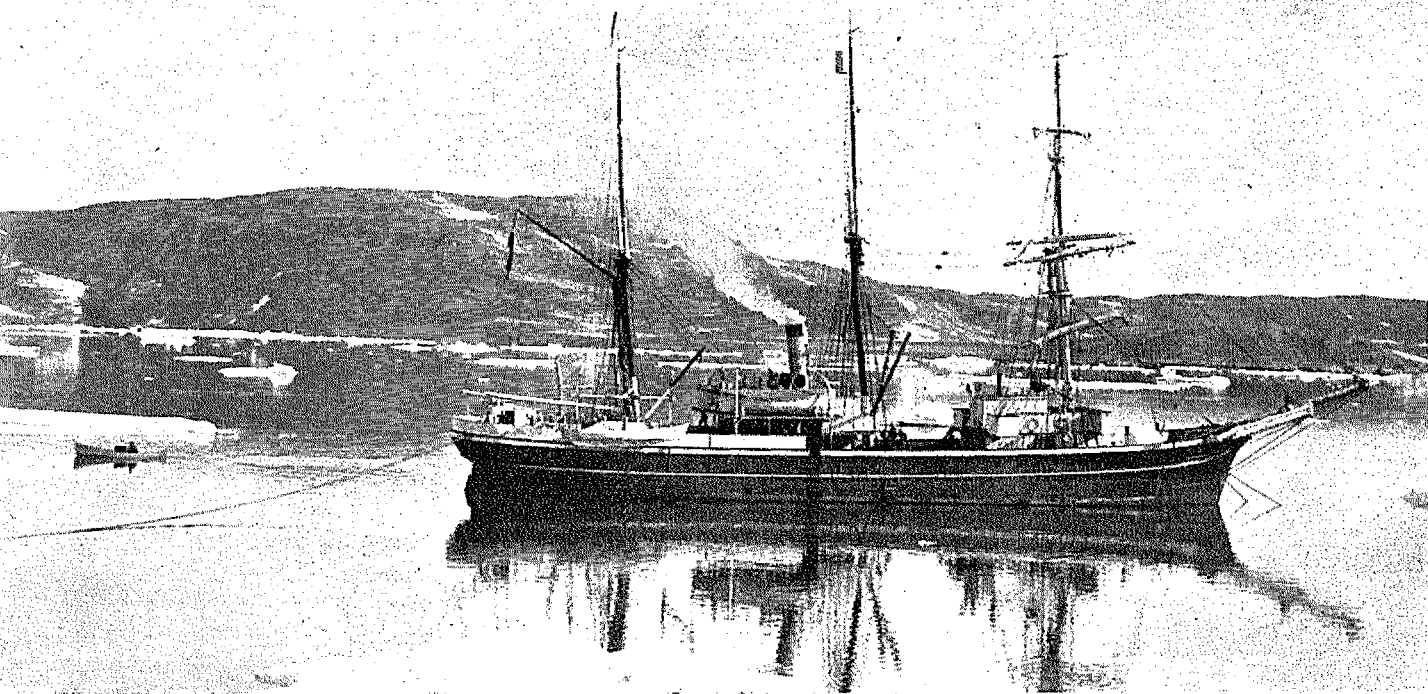
Se i Hamborg var der mange skønne,
 og de holdt af de danske min Tro.
 Jeg fik Kærester tre, og de var kønne.
 Der, jeg tænkte, er ret et Sømandsbo.
 Men da al denne Kærlighed slap op,
 havde jeg ikke Skjorten paa min Krop.
 Splitternøgen med Hat jeg kom ombord,
 og de skønne de grinte højt i Kor.

Da paa Kysten af Guinea jeg laded',
 saa forloved' jeg mig med en sort,
 men hun elsked' mig altfor forbandet,
 jeg blev mat, og saa rendte jeg bort.
 Saa til Rusland jeg styred' mit Ror.
 Der er Piger! Ja, I kan tro mit Ord.
 Vi sad altid i Mørke, ja tys,
 for de aad alle vore Talle'ys.

Baade franske og engelske Piger
 har jeg elsket saa mangen en Gang,
 og de spanske — tro mig hvad jeg siger —
 de har spillet Guitar, mens jeg sang.
 Men det er nogle Pokkers demme Folk;
 vil man kysse, saa stikker de med Dolk.
 Sverrigs Flickor de skriger højt: hu ha;
 men de vil dog saa gerne holdes a'.

Og de græske er yndige alle.
 Tyrkerpigerne ta's efter Vægt.
 Italienernes Piger de falde
 i det brune, som om de var stegt.
 Men de danske, det er Kærnemøer,
 og hvis jeg skal giftes, før jeg dør,
 skal jeg vist som en ærlig Sømandsgut
 ta' min danske, min ærlige Glut.





S/S „Gustav Holm“ ved Scoresbysund.

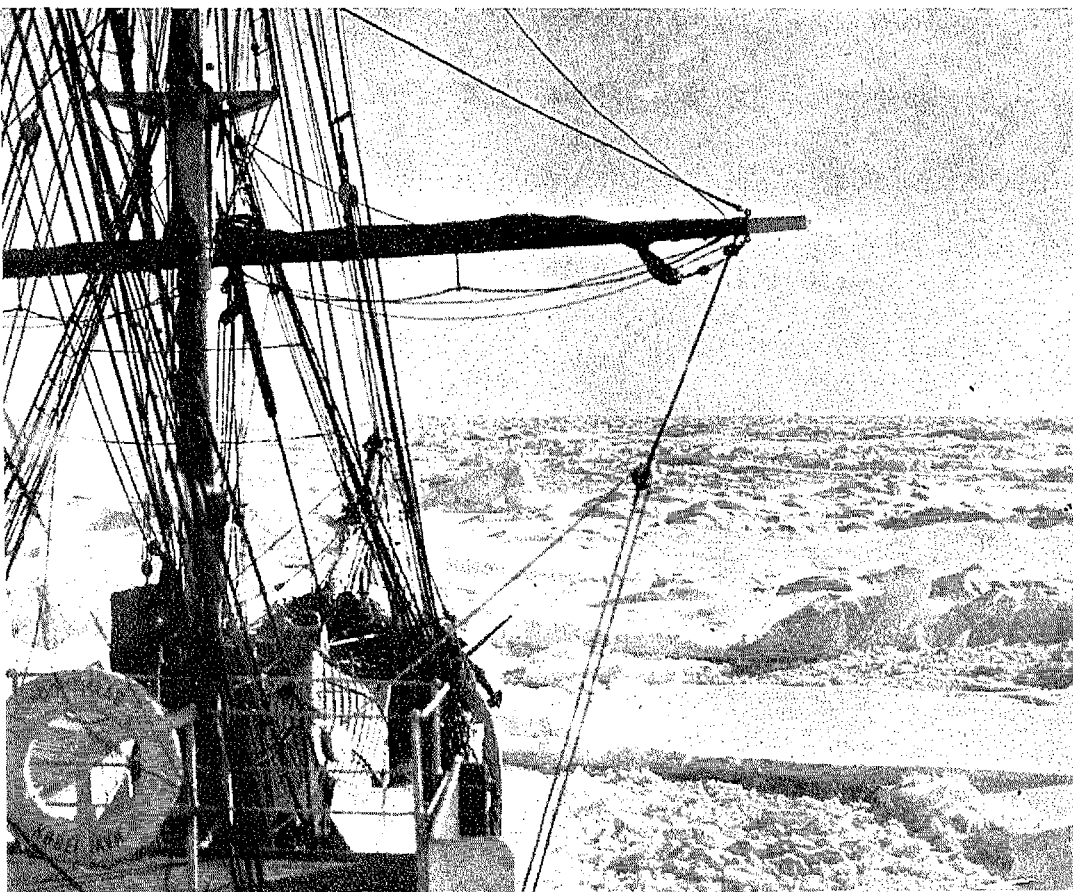
Grønland

I over to Hundrede Aar har nu Grønlands Styrelses (Kgl. grønlandske Handels) Skibe besejlet vor store Koloni under Splitflaget med det gamle Mærke: De

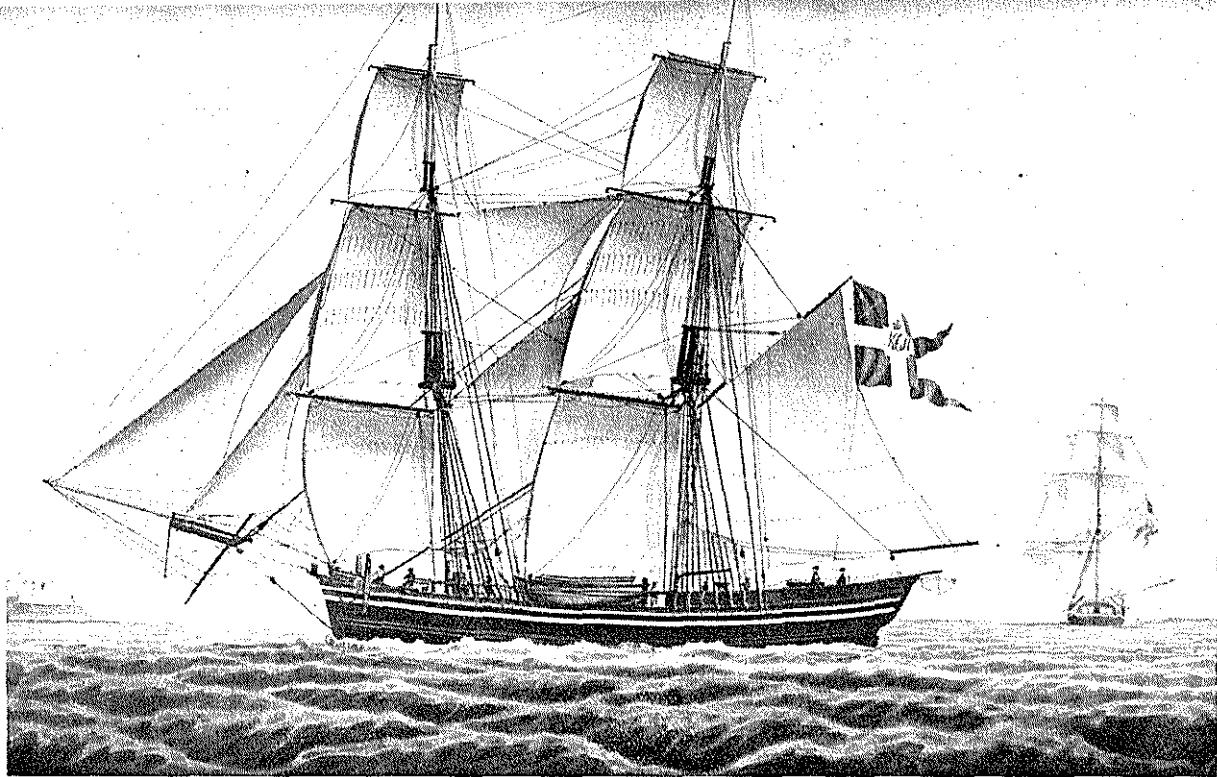
to krydslagte Harpuner. Hvert Tidsrum har haft sine Skibstyper. Der har været Hukkerter, Pinker, Galio-ter og Fløjter i den grønlandske Fart — og Galeaser, Snauer, Fregatter, Brigger og Barker, Dampskibe og Motorfartøjer. „Disko“, det nyeste Skib, er tip-top moderne.

De mange betydningsfulde Ekspeditioner oppe i

Landet har Almenhedens største Interesse; der har altid staaet Glans af Opdagelsesrejser. Koloniens Trivsel interesserer en snævrere Kreds, men Besejlingen af Grønland er meget lidet paaagtet, — og dog er det saaledes, at alt, Forsyninger og Materiel, alle danske Folk og alle Ekspeditioner er bragt til Grønland ved Skibene. Og paa en glimrende Maade. — Skibene har saa godt som altid været første Klasses, og Mandskaberne ikke mindst! Grønlandske Handel har sta-



S/S „Godthaab“ i Is 1929 med Lange Koch Ekspeditionen ombord.

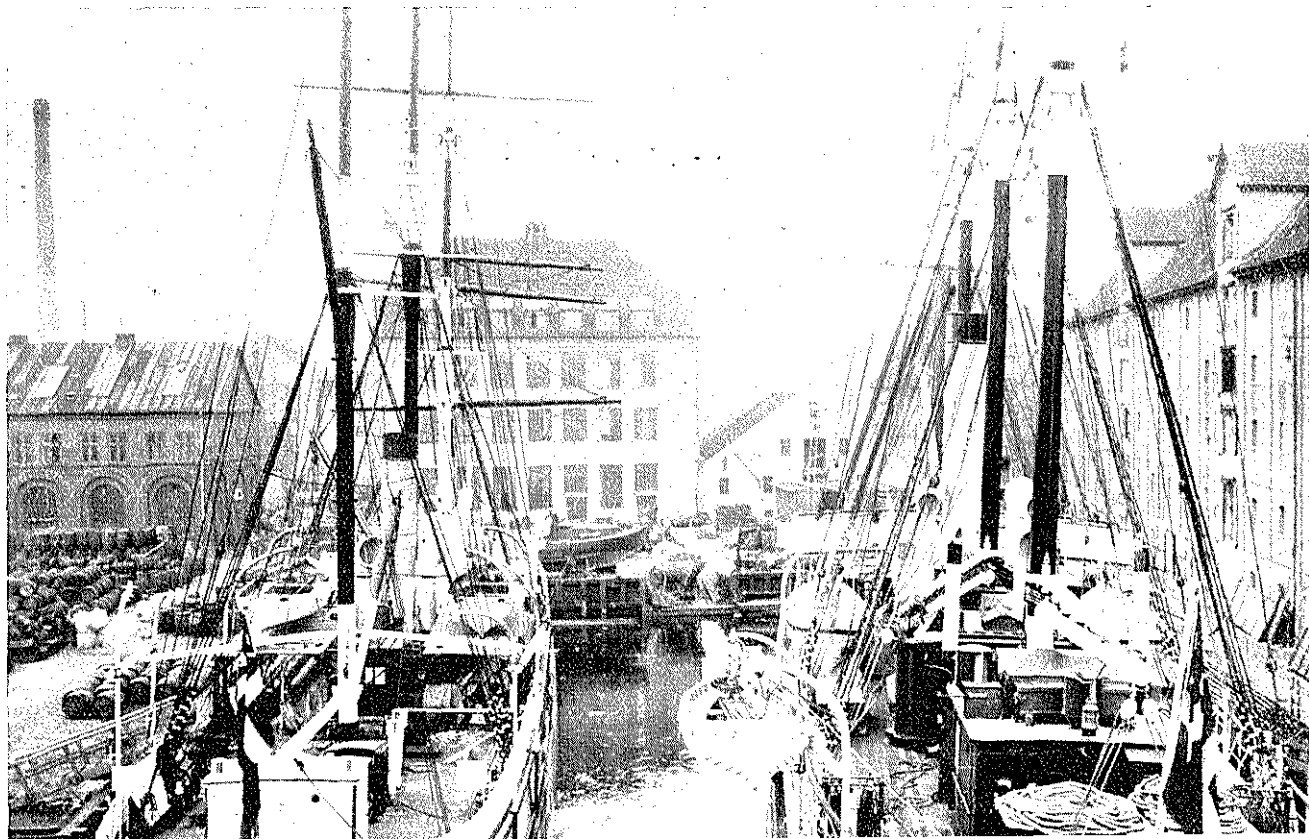


Briggen „Hvalfisken“

dig — ligesom Marinen havde i sin gode Tid — en fast Stok af Befalingsmænd og menige, hvis Dygtighed det skyldes, at Besejlingen er forløbet saa godt, at den ikke regnes for noget særligt. Først i de senere Aar er der ved Indløbene til Havnepladserne opsat en Del „Mærker“, og det er beundringsværdigt, at Forlis- og Havariprocenten har været saa lille. Det har dog drejet sig om over 2000 Togter.

I Juletiden er det naturligt at tænke paa, hvorledes Højtiden har været tilbragt i disse mange Skibe. Og vi maa dertil sige, at den som Regel slet ikke har

været fejret i Skibene! En god og ordentlig Grønlandsfarer kom saa betids tilbage fra Grønland, at den som en Bjørn laa i Hi ved hjemligt Bolværk og sov, mens Skipper og Mandskab søgte til Juletræet i Hjemmene. Et lille Hundrede Gange er det dog i Sejlens Eneherskertid sket, at Skibene maatte overvintre i Grønland, men ogsaa da blev Skibene sædmoderligt behandlede. Kahytter og Lukafer svigtedes til Gunst for Kolonibestyrerens og andre Dansk-Grønlander-Huses større, lunere og hyggeligere Rum, der gav bedre Plads for Juletræet og Lysene. B r.



abr. (tilh.)
 „Gertrud
 sk“ (tilh.)
 i hjemlige
 Havn.



Langtursbaadene til Søs. „Kaparen“ set fra „Allona“.

Ungdommens Længsler mod Søen

Et Led i Ungdommens Opdragelse, som vi savner, men som Svenskerne har udformet i den ideelle Institution. Svenska Seglarskolan.

NÆSTEN enhver sund Ungdom føler i en vis Periode en noget højst romantisk og samtidig højt virkelig Dragning mod Søen og Sølivet. Nu er det med Ungdommens Sëromantik som med dens Kunstnerdrømme. De fleste opgiver de rosenrøde Drømme i Tide. Det er de færreste, der virkelig bliver Sømænd eller Kunstnere. Men disse Drømme om Søliv er en værdifuld Del af Ungdommens hele Udvikling, og de bør derfor plejes og opmuntres under erfaren og forstaaende Vejledning.

Danmark er en søfarende Nation, Havet lokker og kalder rundt om vore Kyster. Der findes ikke i Danmark som i saa mange andre Lande Ungdom, der aldrig har stiftet Bekendtskab med Havet. Al dansk Ungdom kender Havet, og derfor føler vi alle paa et eller andet Tidspunkt Dragningen mod det.

Hvad gøres der da herhjemme for at pleje og opmuntre Ungdommens Lyst til Søen og Søsens Liv?

Egentlig ikke meget. Lidt Juniorsejls i enkelte af de store Sejlsportsklubber, og saa Skoleskibsuddannelsen. Mer: det er blot for de ganske faa, der paa Forhaand er besluttede paa at tage til Søen og Søsens Liv enten som Levevej eller som Fritidssport. Men for

de Tusinder andre Unge, hvis Længsler mod Søen blot mangler Opmuntringer og Vejledninger for at bringe dem Oplevelser og Minder, der vilde være gavnlige og værdifulde for dem senere hen i Livet, gøres der faktisk intet.

Anderledes i Broderlandet Sverige. Der har en enkelt Mand med mageløs Energi og alt-opofrende Interesse indset, at Ungdommens romantiske Dragning mod Sølivet var noget, der var værd at tage Vare paa, og noget, som først kommer til sin Ret, naar det indsættes paa sin retmæssige Plads i hele det opdragende System. Hans Navn er Gösta Bernhardt. Han tog for en halv Snes Aar siden Initiativet til Oprettelsen af Svenska Seglarskolan, som han skabte med „hele Sveriges“ Bistand, hvilket fremgaar af Svenska Seglarskolans Riksförenings medlemsförteckning, som viser, at hver eneste Landshövding Sverige over har sat sig i Spidsen for Landkredsene, der rekruteres fra Forældre og Lærere og i det hele taget alle, der sympatiserer med Seglarskolans Motiv: — Ungdommens Opfostring paa Havet.

Mange Hundrede svenske Piger og Drengene har allerede paa Svenska Seglarskolan oplevet Søsens og Sejlsadens Fortryllelse gennem Skolens Kursus'er om Bord i Skolens mange store og smaa Fartøjer. De har derigennem faaet lært Orden og Diciplin, de er blevet stærke og glade, har faaet Krop og Sjel trænet gennem Omgang med Havet, der her har vist sine opdragende Evner med al ønskelig Tydelighed.

Selv om Svenska Seglarskolan ikke gør Krav paa



Klar til at vende. Drengene og Pigerne oplæres i disse smaa Baade, og en Motorbaad patruljerer stadig mellem dem for at vejlede og afværge mulige Uheld.



Vaktens Loggaster paa „Allona“.

Sverige er vort Broderland, og der er ikke langt til Karlskrona, Svenska Seglarskolans Hjemsted. Derfor er allerede indtil Dato 65 unge Danske fundet derover for at nyde godt af denne ideelle Institution, og vi vil nu lade et Par danske Deltagere give nogle smaa Skildringer af deres Oplevelser, hvilket sikkert bedre end mange redaktionelle Ord vil give et Billede af, hvad Svenska Seglarskolan egentlig er.

udelukkende at opfostre fremtidige Sømand, hindrer det ikke, at Skolens Arbejde kommer til at danne et godt Fundament og en forberedende Prøve for de Unge, der har valgt Havet som deres fremtidige Arbejdsplads.

For Flertallet bliver Skolen imidlertid, hvad saa end deres fremtidige Livsgerning maatte blive, en Legeplads med et højt alvorligt Formaal, en fornøjelig Skole, hvor man ikke som i andre Skoler lærer udelukkende for at faa en god Portion Lærdom, men hvor man ogsaa er med til minderige Oplevelser og møder den Slags Kammeratskab, der ene og alene findes indenfor et Fartøjs Rælinger. Sølivet, saadan som det leves paa Svenska Seglarskolan, giver ogsaa Ungdommen Lyst til at fortsætte med Sejladsene, de faar Begrebet: Sportsmanship indplantet i sig, effektivt og til Nytte for al Fremtid, det være sig som Levevej eller som Sport.

Spinnakeren skal sættes.

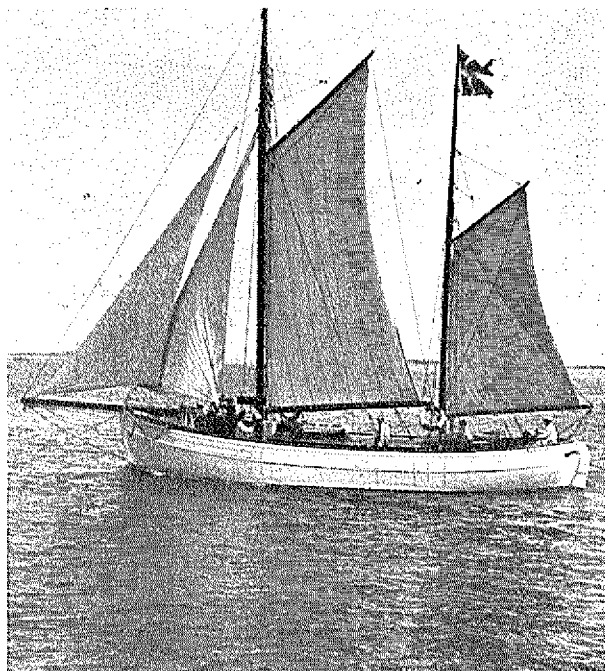


Hold Krudtet tørt

og

Mødet i Monsunen

Blandt de mange Danske, der indtil Dato har besøgt Svenska Seglarskolan, er ogsaa den kendte Sejlsportsmand, Ingeniør Kjølser, der her giver en livfuld og munter Skildring af Livet paa Karlskrona Red, naar Seglarskolans Flaade staar ud paa Tøgt.



„Bukefalos“, det smukke danske Lystfartøj, der mere end en Gang har vist Flaget i Broderlandene.

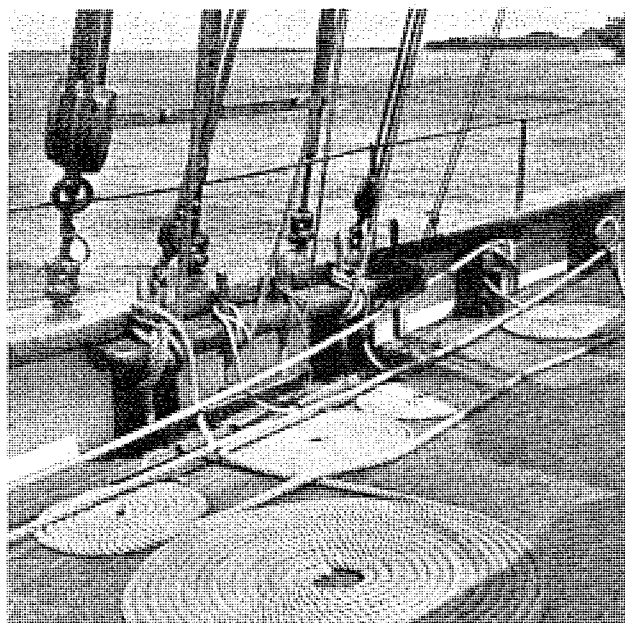
„Kaparen“, „Allona“, „Gathenhielm“, „Lova“ laa paa Række ved hver sin Bøje paa Reden i Karlskrona Havn. De to med Dannebrog, og de andre to med hollandske Flag smældende fra Fortoppen i Vinden til Ære for Seglarskolans hollandske Repræsentant, Direktør Ten Cate og Frue, som netop var ankommen, medens Dannebrog vajede til Ære for „Bukefalos“, der, som Flotillens femte Fartøj, laa paa søndre Fløj med den „gula och den blå“ paa Fortoppen. Alle fem Fartøjer var klare til Eskadre-Afsejling. Vejret var enestaende. Solskin, fin Vind. Dagen inder var det blevet diskuteret, hvilken Vind der skulde blive gunstigst. „Kaparen“ skulde paa sit store Tøgt til den engelske Kanal, medens Resten af Flaaden skulde østpaa, med andre Ord næsten den modsatte Vej.

„Kaparen“ gik af med Sejren, den havde sin Lejlighed sydover. Sejlfformationen var i Forvejen fastlagt. Klokken nærmede sig otte, Sejlene blev hejst, „Kaparen“ lettede, og Sejlene fyldtes, og det smukke Skib sejlede ned for Fronten af de fire andre, saa kom „Gathenhielm“ og „Lova“ med netop den rigtige indbyrdes Afstand, og nu gav „Allona“ los fra sin Bøje — Sejlene fyldtes, og hun strøg forbi den sidst tilbageliggende „Bukefalos“, Søsterskib til „Lova“. Skolechefen havde Kommandoen paa „Allona“. Jeg havde anmodet om at maatte salutere „Allona“ med „Bukefalos“ to Malm-Falkonetter, naar „Allona“ passerede „Bukefalos“. Nu kom Turen til, at „Bukefalos“ skulde følge efter i Kølvaandsorden. „Bukefalos“ Skipper stod agter og afgav Kommando til at lade Bøjefortøjningerne gaa. Sejlene fyldtes, og nu lød Ordren „fyr“ til Styrbords Kanonér. Kommandoen blev efterfulgt, Kanonéren trak Fængørret af, og Tableau Fængørrets lille Fut høstes, det øredøvende Kanonbrag udeblev! Resolut gav Skipperen Ordre til at affyre Bagbords Kanon!! Bagbords Kanonér trak i Aftrækkeren, atter et lille Fut, ogsaa denne Kanonsalut udeblev!

Imidlertid gled „Allona“ majestætisk forbi „Bukefalos“, og nu sluttede „Bukefalos“ op som Nr. 5 i Flotillen. Bagbords Kanonér meddelte, at nu var hans Kanon atter klar til Salut, og med stor Forhaabning afgav „Bukefalos“ Chef atter Kommandoen „Fyr“, — Tableau — samme Resultat. Minutterne var kostbare, Ceremonien maatte ske Fyldest, Kanonéerne vekslede hurtige Ord. Atter Fængør i Flotillen sejlede, og hele Sceneriet tog sig pragtfuldt ud, undtagen for dem, som endnu skyldte den tilbudte og endnu ikke fuldbyrdede Salut.

„Kaparen“ var nu paa Højde med H. M. S. „Mandligheden“, som laa for Anker i Skærgaarden, og de andre Fartøjer fulgte efter i Kølvaandslinie.

Pludselig henvendte Bagbords Kanonér sig til



Skipperen og udbød: „Krudtet har været i Kanonen før, har vist været vaadt, vi prøver anden Ladning.“ Hurtigt blev Idéen udført i Praksis. Der blev meddelt klar til Skud fra begge Kanoner. Solen skinnede, og der var Frokosthvile paa Kadetskipet. Der laa tre eller fire store Chalupper fortøjet agten for „Manligheden“, og der var ellers ingen, der derfra havde Lejlighed til at se det skønne Syn med de fem Sejlere i Kølvaslinje med Kurs mod „God Nat“. Skipperen paa „Bukefalos“ kommanderede da, med al den potentielle Energi, der laa i Forhaabningen om, at Salutten nu virkelig skulde virke. „Fyr“, og et bragende Kanonskud hørtes, og den fede, hvide Krudtrøg væltede ud af Bagbords Kanon og hen over Panserskipet. Dette virkede som en Detonation paa „Manligheden“; de før usynligt i Bunden af de store Joller liggende mange Kadetter røg op paa Højkant, og i samme Nu var der Officerer paa Agterdækket, og Massevis af „Mænd“ kiggede ud alle Vegne fra Dæk og Overbygning. Det andet Saltskud lød, og et Sekund efter saa man et nyt Kontingent af interesserede Tilskuere paa „Manligheden“, som kiggede ud over den solbeskinnede Vandflade. Det sidste Kanonskud lød, hvorefter „Kaparen“ holdt syd i, sammen med „Allona“, der gik udenskaers og senere holdt øst-paa, medens vi andre tre Fartøjer fulgtes i Kølvaslinje østpaa gennem Skærgaarden.

Vi skal nok holde Krudtet tørt i Fremtiden!!

Efter en pragtfuld Sejlads østerud gennem Karlskronas skønne Skærgaard gennem vel afprøvede og afmærkede Sejlløb, gik vi ud gennem den smalle Rende „Longøren“ lidt norden for Utklippan, — krydse de tre Fartøjer østover i frit Farvand. Langt ude til Søs saa vi Silhouetten af „Allona“, og hen paa Eftermiddagen friskede Nordøsten. — „Allona“, som havde Lejlighed til at vise sine fortrinlige Sejlevner, løb op i Læ og prajede os om, at Maalet for Dagens Sejlads var Konstantinopel. De fire Fartøjer stævnedes saa op i Kalmarsund, og nu kom „Allona“ atter op paa Siden af os og prajede, at paa Grund af Vindforholdene var Ankerpladsen mere gunstig paa Vestsiden af Øland lidt norden for „Ølands sødra Udde“.

Imidlertid faldt Mørket paa, og „Allona“, som var udpræget i Forhaanden, signalerede „fri Sejlads nord-paa“. Vi tabte herefter lidt efter lidt de tre Svenska Seglarskolans Skibe af Sigte, og vi var egentlig klar over, at vi ikke gensaa dem i denne Omgang. Aftalen med dem var nemlig, at „Bukefalos“ kun skulde følge Flotillen indenfor dette Ectmaal, da vi desværre derefter maatte hjemover mod de danske Strande. Vi holdt Kurs over mod Degerhamn paa Øland. Det var nu blevet en enestaaende pragtfuld Aften eller rettere Nat, lys og stemningsfuld, som man kun oplever den paa disse Kanter. Vejret var imidlertid saa pragtfuldt, saa vi ankrede udenfor Havnen.

Lidt før Kl. 5 næste Morgen purrede Skipperens Hustru hele Besætningen med højlydte Opfor-

dringer til snarest mulig at lette, hvis vi ikke vilde antage et moderne camoufleret Krigsfartøjs graa Kulør. Sommernattens Illusion med det skønne Landskab var bristet, fede, tykke Cementskyer væltede op fra Degerhamns Cementfabriker og afsatte paa os rigelige fintfordelte Vareprøver af fortrinlig Kvalitet. I Løbet af utrolig kort Tid var vi paa Farten sydover. Fin Vind, herligt Vejr. Saa spillede vor Grammofon. „Möte i Monsun“, hvor Taube synger den evig unge Sømandsvise om det svenske og det danske Sejlskib, der mødtes til Havs, og om hvorledes de stoppede og brasede op. Ja, den vi alle kender saa særdeles vel. Saa blev det prajet paa Dækket: „stor Yacht langt ude i Syd“, og lidt efter: „mon det skulde være Allona?“

Uvisheden blev snart til Vished. Jo, det var „Allona“. Vejret var enestaaende med Sol, og vi stod for fulde Sejl sydover. „Möte i Monsun“ blev „Allona“s og „Bukefalos“ Møde i Kalmarsund, og lidt efter laa begge Fartøjer underdrejet i kort Afstand fra hinanden

*På Allona löd då order, de skulle hissa flagg,
och de hissade den gula och den blå,
och i samma stund så blåsta från vår mesangaffelnock
Danmarks röda flagg med vita korset på*

„Bukefalos“s Skipper gik i sin Jolle, og, som det staar i Sangen, „rodde bort till dem“, „och vi borda i lä och fick lejdaren ner“. „I røstet stod min goda gamla vän“, „Allona“s Chef, Kaptajn Gustaf Bernhardt, Gensynet var lige saa hjerteligt, som fortalt i Sangen. I Modsætning til, hvad der foregik i Sangen, saa var det, vi fortalte hinanden om det sidste Døgn's Oplevelser, nok saa sandfærdigt som Fritiofs Beretning. Sangen spørges til Slut: „Ja, men Fritiof, elefanten, vem fick den?“ Fritiof fik ikke fortalt, hvem der fik den. Vi kunde i Modsætning og — sans comparaison — hertil fortælle, at det vi fik, var en sød og fornøjelig svensk „flicka“ med om Bord, som kun var sejlet med „Allona“ „för tillfället“, men som skulde hjemover til Sydsverrig, som et „Pligtens Offer“, da Ferien nu var forbi.

Lidt efter var hun med sin Bagage i Jollen, og idet vi satte fra „Allona“s Faldereb, udbragte jeg et trefoldigt „Seglarskolan længe leve“, som umiddelbart efter blev besvaret af Kaptajn Bernhardt med et „lykkelig Rejse, længe leve vore danske Venner og Bukefalos“, understøttet af nogle og tyve unge glade Pigestemmer, som istemte de taktfaste fire Hurraer, netop saadan som den glade, sunde Ungdom kan gøre det under saa fortrinlige Betingelser, som en herlig Sejlads paa et storartet Skib med deres Skolechefer.



*Och de brassade jær fyllning och
började sin gång,
och tillbaka till vår skuta rodde vi
och där gick hon i monsunen,
jag hörde deras sång,
rolling home, rolling home across
the sea.
Bukefalos Skipper.*

EN NATTEVAGT

Det er ikke alene unge Mænd, der deltager i Seglarskolans Sejlads. Ogsaa de unge Kvinder nyder godt af det friske Liv. Her skildrer en ung dansk Dame, Frk. Bodil Friis, sine Oplevelser som Nattevagt om Bord i „Allona“.

„Kurs tre hundrede femtifem“. Jeg svinger det ene Ben over rorhusen, tager med begge Hænder fat om Roret, stirrer ned paa Kompassrosen, for ved de blafrende Lygters svage Lys at finde Streg 355. „Rätt så“, nu har jeg den — Nattevagten er begyndt.

En Forandring er det at komme nede fra den lune Salon efter en hyggelig Middag, men slet ikke noget daarligt Bytte. Jeg er godt klædt paa. Har man blot een Gang frosset paa en 4 Timers Nattevagt, lærer man at træffe de fornødne Foranstaltninger, inden man gaar paa Dæk, og jeg er iført 4 Par Benklæder og et tilsvarende Antal Trøjer, samt uldne Strømper og Gummistøvler. Med nogle stjaalne „skorpor“ i den ene Lomme og en Pakke Tyggegummi i den anden er jeg vel udrustet til at tage min Tørn.

Himlen er sortblaa, stadig tændes flere og flere Stjerner. Maanen spejler sig hen over Havfladen, men jeg lader mig ikke i for stærk Grad betage af det smukke Himmelrum over mig, men husker at have det ene Øje paa Kompassrosen. Viger jeg mere end 5° fra Kursen, lyder straks Chefens Stemme: „Va gør Ni nu før nogonting?“ — „Titta på månen“, hvisker jeg til mig selv, medens jeg hurtigst mulig ser at faa „Allona“ paa ret Kurs.

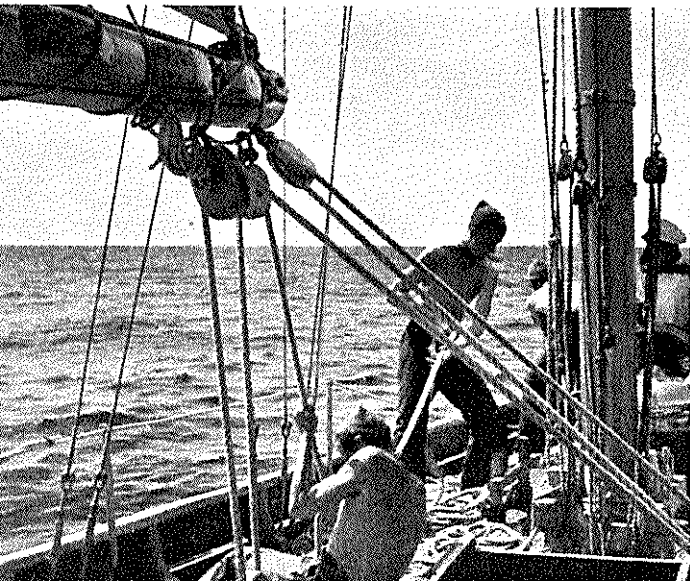
Nede i Styrmandskahytten blafrer Stearinlyset, Sø-kortet ligger udbredt paa Bordet, Transportør og

Parallellineal parat. — Sejlene blafrer lidt — „fall litet, kurs 350, rätt så“.

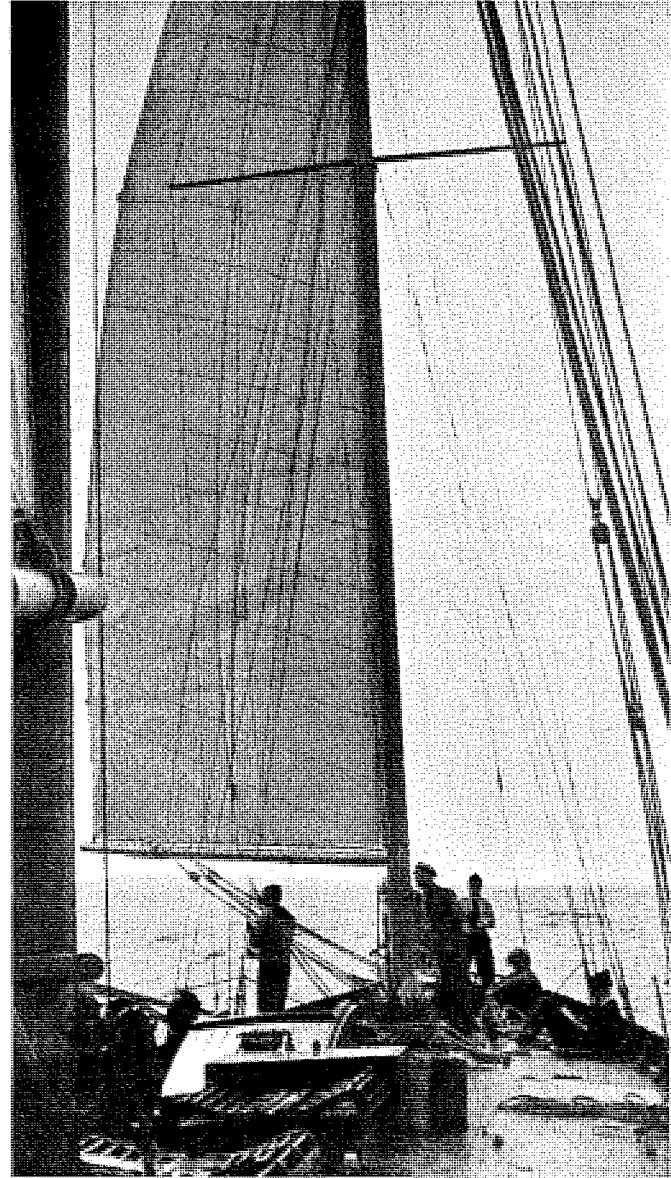
Forude i Skansen høres Raslen af Porcelæn ind imellem Drengenes Nynnen. Et Hoved med en hvid Kalot dukker op af Skansen: Kockis. Endelig kan han forlade Kabyssen, langsomt gaar han agterover, indaander den friske Havluft. „Kockis, du får sjunga litet för oss i kväll“. — Olle tænker et Sekund paa sin Køje og Dagvagtens Te Kl. 4½, men saa fanges hans Blik af Maanestraalerne og den tindrende Stjernehim-mel. Han lader sig gribe af Stemningen og synger sine smukke og sentimentale Sange for os, medens vi tavse og bevægede stirrer ud over Havet. Der lyder en svag Knirken henne ved Skylightet, det aabnes nede fra Salonen, ogsaa de vil høre Sangen. Kockis dukker ned i sin Kahyt for at faa sin velfortjente Søvn — vi mindes atter vore Pligter. En Mand gaar forover, efterser Styrbords og Bagbords Lanterner og melder „Allt väl“.

„Klart att vända“, lyder det lidt senere; Komman-doen gentages, hver Mand er paa sin Plads og afventer nærmere Ordre. — „Lova!“ — „Lova“, gentager jeg og løber „Allona“ op i Vinden. Sejlene blafrer, Fokken smelder raslende over levanten, og jeg falder af paa den nye Bov, indtil det lyder: „Rätt så“. — „Vad ligger vi an nu?“ raaber Chefen. „80°“. — „Håll det“ Maanen, som jeg just havde om Styrbord, har jeg nu forude, — men i det samme bliver der mere alvorlige Ting at iagttage. Nogle tyske Jagere dukker i en foruroligende Nærhed op om Styrbord. Pludselig slukker de Lanternerne. Vi retter en Lommelygte imod vore Sejl for at tilkendegive vor Nærværelse. Den nærmeste Jager sætter nu en rød Lanterne i Toppen og viger — Faren er overstaaet.

Klokken nærmer sig 24, det er Tid for Udpurring af Hundevagten. Søvndrukne vakler de olieklædte Skikkelser op paa Dækket, skutter sig i Nattekulden, knapper Jakken højere op i Halsen og tænder sig en Cigaret. Een af Vagterne gaar straks hen til Roret, faar angivet Kursen, ser paa Sejlene, Vindretningen,



Saa baler vi Storskødet.



Agterude paa „Allona“.

Fyrene; nu er han orienteret, og Baaden er i hans Hænder.

Selvom Klokken er 24, føler jeg ikke Lyst til at gaa ned i min Køje, nu er Ansvarret lagt over paa andre Hænder, og jeg vil blive endnu en Stund paa Dækket, ene med mine Tanker og det store mørke Hav omkring mig. Fyrene glimter forude og lader mig ane, at der ligger Land derinde, Danmark, som jeg skal tilbage til. Jeg skubber Tanken fra mig, kunde jeg blot altid sejle som nu i denne Nat. — Vi Mennesker er selv som Skibe, der sejler paa Tidens store Hav. Der er store dominerende Skibe og smaa, beskedne Baade, smukke og mindre smukke Luksusbaade og andre bygget for mere nyttigt Formaal for Øje. Undertiden er Havet uroligt, og vi har Nerverne spændt, medens vi sætter vore Sejl, saa vi faar størst mulig Udbytte af Vinden og forsøger at holde den rette Kurs.

Undertiden gaar Baaden gennem stille Vand, men af og til hugger den lidt af Dønningerne fra forbipasserende Baade, og der staar lidt Skumsprøjt op om Stævnen.

Jeg bliver kaldt tilbage til Virkeligheden ved et venligt Klap paa Skulderen. „Skall inte Bodil gå och koja“. — „Jovist“. Jeg sender endnu engang Blikket ud over det mørke Vand med det sprudlende Bølgeskum, et Stjernesked falder ned gennem Himmelrummet, Fyrene udsender deres Blink.

Jeg gaar stille ned ad Trappen. Med en Lommelampe i den ene Haand og søgende med den anden Haand finder jeg hen til min Køje. Forsigtig, for ikke at vække de andre, anbringer jeg mig i Køjen, der vugger i Takt med Skibets Bevægelser, og ved Lyden af Vandets Klukken mod Skibssiden falder jeg i Søvn.

Bodil Friis.

Dansk Sejlerdag

Det er i Aar 25 Aar siden, at Sejlsportsinstitutionen „Dansk Sejlerdag“ blev indstiftet. Det var efter et Forslag i Sejlsportsbladet „Sund og Bælt“, at „Jydsk Sejl-Union“ i 1913 opfordrede K. D. Y. til at sammenkalde Repræsentanter for samtlige danske Sejlklubber med det Formaal at danne en Sejlerdag.

Dansk Sejlerdag omfatter nu ialt 41 danske Sejlklubber og varetager alle Sejlsportens og Sejlsportsklubbernes Fællesinteresser, bl. a. Fastsættelsen af Sæsonens Kapsejlads, Maalregler o. s. v.

For Sejlsportssæsonen 1938 blev der paa Aarsnødet den 29. Januar fastsat følgende Data for Kapsejlads:

Søndag den 29. Maj:

Søndag den 5. Juni : Helsingør Amatør-Sejlkub. Søndag den 12. Juni: Københavns Sejl-Union, Horsens Sejlkub, Roskilde Sejlkub. Søndag den 19. Juni: Københavns Amatør-Sejlkub, „Neptun“, Vejle, Svendborg Sunds Sejlkub, „Fure-

søen“ Juniorkapsejlads. Søndag den 26. Juni Frederikssund Sejlkub, Aalborg Sejlkub, Assens Sejlkub.

Søndag den 3. Juli—5. Juli: Dansk Sejlerdags Jubilæums-kapsejlads og D. K. Y.'s Provins-kapsejlads, Distancekapsejlads. Den 7.—10. Juli: J. S. U., Aarhus Sejlkub, Sejlkubben „Bugten“, Aarhus Yachtklub. Søndag den 10. Juli: Korsør Sejlkub, „Fjorden“, Odense. Den 16.—17. Juli: Svendborg Sunds Sejlkub (Fyen rundt). Søndag den 17. Juli: K. A. S. Distancekapsejlads, Odense Sejlkub, Randers Sejlkub. Søndag den 24. Juli: Fredericia Sejlkub, Nakskov Sejlkub. Den 21.—26. Juli: Øresundsuge. Søndag den 31. Juli: Sønderborg Yacht Club, Skovshoved Sejlkub, Sejlkubben „Enighed“.

Søndag den 7. August: Kastrup Sejlkub, Skelskør Amatør-Sejlkub, Sejlforeningen „Vikingen“, Frederikssund Sejlkub. Søndag den 14. August: Fælleskapsejladsen, Kolding Sejlkub, Svendborg Sunds Sejlkub. Søndag den 21. August: Hellerup Sejlkub, Sundby Sejlforening. Søndag den 28. August: Sejlkubben „Sundet“, Roskilde Sejlkub.

Søndag den 4. September: Øresunds Sejlkub „Frem“. Søndag den 11. September: Drageteam, Spidsgatterteam, Dragør, Maagestævne. Søndag den 18. September: Nakskov Sejlkub, Distancekapsejlads.

Et Besøg paa Dansk Radioselskabs Fabrik



Værkstedet for Finmekanik.

Blandt de danske Industrier, som har arbejdet sig frem til en Plads i Solen uden Hensyn til Støtte af Valutarestriktioner, maa fremhæves Skibsradiofabrikationen, indenfor hvilken Branche Dansk Radioselskabs Fabrik A/S Elektromekano indtager en førende Stilling.

Selskabet har gjort hele Radiofoniens Udvikling med og beskæftiger i Dag et stort Antal Arbejdere paa Fabriken i Aarhusgade i København.

Da Virksomheden i højeste Grad er lagt an paa Selvforsyning, fremstiller man paa Fabriken alle de Dele, man anvender saavel til Sendere som til Modtagere. Det eneste, man køber, bortset fra Raamaterialet, er Maaleapparater, men her findes ogsaa en dansk Industri at støtte sig til.

I en Afdeling for sig foregaar Fremstillingen af Rør til Senderstationer. Der findes her et Glaspusteri, hvor Rørene faar den Form, de skal have.

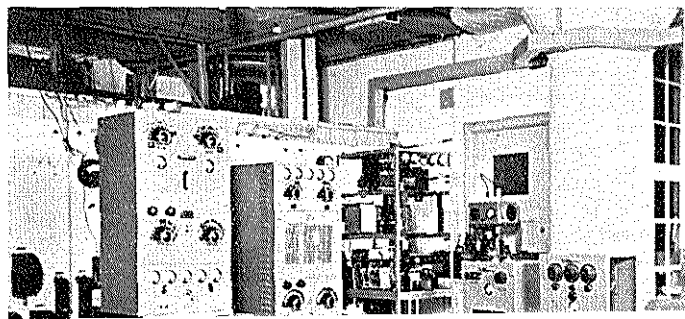
I en særlig Afdeling samles Rørene, og her foregaar tillige Pumpningen. Naar man tager i Betragtning, at de almindelige Rørstørrelser ikke kan sælges under 100—150 Kr., hvoraf Materialerne højest udgør 10 pCt., forstaar man, hvilket stort Arbejde, der bliver lagt i hvert enkelt Rør.

Hvad der særligt fængsler den Besøgende paa Fabriken, er de smaa Sendere, der er beregnede til Fiske-

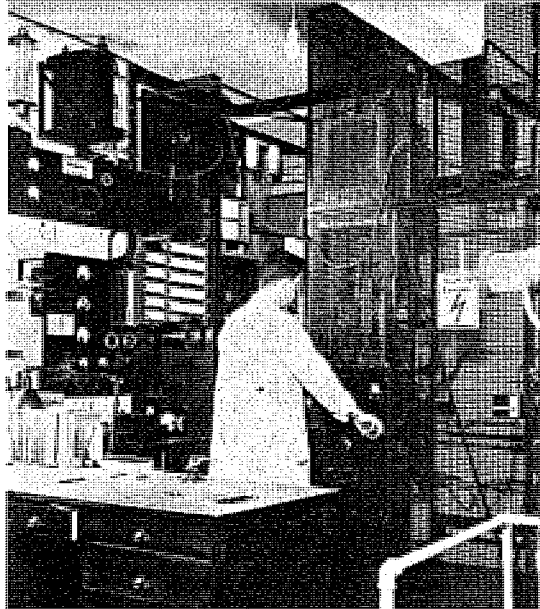
fartøjer, og som kan betjenes lige saa let som en moderne Radiomodtager, idet Senderen paa Forhaand er indrettet nøjagtigt til at indstille paa de 10—12 Korrespondenter, der kan komme i Betragtning, idet der paa en Skive over Bølgelængdekondensatoren er anbragt en Række Bogstaver. Paa et Skema paa Apparatet kan man saa se, hvilket Bogstav der svarer til den Station, man ønsker at komme i Forbindelse med, og efter at have fjernet Hovedtelefonen fra Apparatet, hvorved Strømmen slutes og sendes op i Antennen, drejer man ind paa det Bogstav, der svarer til den ønskede Station. Indstillingen er saaledes indrettet, at Kondensatoren ikke kan rokkes fra den nøjagtige Stilling uden at stille ind paa en anden Station.

For at billiggøre Anlægget, leveres det almindeligvis uden Modtagerapparat, da de fleste Fiskefartøjer har et saadant i Forvejen. Et Anlæg passende for Fiskefartøjer, kan købes for ca. 1200 Kroner. Det er selvfølgelig mange Penge for en Fisker i Dag, men det er et meget stort Spørgsmaal, om en Radiosender ikke er lige saa nødvendig for et Fiskefartøj som de øvrige Redskaber. Der kendes talrige Eksempler paa, at Fiskere, der stod i Samarbejde med hinanden, ved Hjælp af en enkelt Melding, de kunde sende hinanden om en Chance, derigennem fik mere ind, end alle Anlæggene havde kostet. Det er sikkert unødvendigt at uddybe den Fordel, det maa have for ethvert Fiskefartøj, der ligger med fuld Last ude i Nordsøen, at kunne tale med hvert enkelt Marked, før han bestemmer sig til, hvorhen Kursen skal sættes.

Det er ikke alene Fiskeriet, der har taget Telefonien i sin Tjeneste, men til et stort Antal Fragt- og Passagerskibe har Fabriken leveret Telefoni-Anlæg, udført saaledes, at det er muligt fra Skibet at faa Forbindelse med Telefonabonnenter i Land. Man indser let, hvilken Driftbesparelse, det ofte vil være, at Kaptajnen kan telefonere direkte med Kontoret, og



Samlerværkstedet for Skibsradio.



Prøvestation for Anoderør.

hvilken Behagelighed det er for Officerer og Mandskab at kunne komme i direkte telefonisk Forbindelse med Hustruer og Paarørende i Hjemmene.

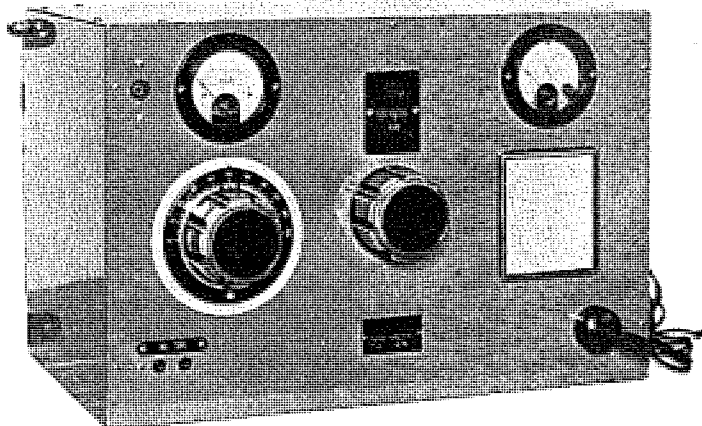
Foruden disse Radioanlæg fremstiller Fabriken to Navigationsapparater, nemlig Radiopejlere og Ekkolodapparater. Pejlapparater er leveret i et Antal af ca. 400 Stk.

Ekkolodapparat er en nyere Frembringelse, men er allerede nu installeret i flere Skibe — i Færger og Isbrydere. For en Fuldstændigheds Skyld skal ogsaa nævnes, at der er leveret et stort Antal Auto-Alarmapparater til danske og norske Skibe.

Ekkolod kan anvendes med Fordel i Fiskerflaaden.

Der kan ingen Tvivl være om, at Baade, der gaar paa Havfiskeri, meget hurtigt kunde indtjene Udgifterne til et Ekkolod.

I disse Tider, hvor man hver Dag møder fornyet Trusel om Krig, er det en stor Betyggelse for de Søfarende at vide, at dansk Industri selv under Krigsforhold er i Stand til at forny deres Radioanlæg helt eller delvis, da de Anlæg, der fremstilles her, faktisk er 100 pCt. danske.



En moderne Fiskebaadsmodtager.

H. SCHØSLER PEDERSEN
Gammeltoftsgade 20
Malerier af Skibe — Maritim Reklame



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Columbus Anker.

Fredag den 5. August 1492, Klokken otte om Morgenen, lettede Columbus Skib „Santa Maria“ Anker og satte ud fra den lille spanske Havn Palos for sammen med to andre Smaaskibe at begive sig paa Rejse ud over det ukendte Verdenshav; den 12. Oktober samme Aar kastede „Santa Maria“ Anker ved en af Bahama-Øerne, sydøst for Florida, og dermed var alle Tidens vigtigste Opdagerfærd ført lykkeligt til Ende, og en helt ny Verden opdaget. Intet Under, at alt, hvad der knytter sig til denne stolte Bedrift, omfattes med den største Pietet baade af Columbus' Landsmænd, Spanierne, og af den nye Verdens Folk, Amerikanerne. Selve Columbus' Admiralskib „Santa Maria“ eksisterer ikke mere; det strandede Julenat 1492 ud for Haiti, og af dets Rester byggedes paa Øen et lille Fort, La Navidad, hvori den første europæiske Koloni slog sig ned; men „Santa Maria“s Anker blev reddet, og i 500 Aar har det været opbevaret paa Haiti som en af Spaniernes dyrebareste Skatte. At det ikke blot er dyrebart, men ogsaa dyrt, kan man forstaa, naar man hører, at en Amerikaner har tilbudt 25 Millioner Dollars for det — dog uden at faa det.

Bombøbøssen.

Sømandsstiftelsen Bombøbøssen har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1937.

Den 1. Januar 1937 boede i Stiftelsen 9 Ægtepar og 26 enlige Sømænd. I Aarets Løb er 1 Sømand afgaaet ved Døden, mens der er optaget 1 Ægtepar og 2 enlige Sømænd.

Regnskabet balancerer med 37.786 Kroner. Status over Stiftelsens Aktiver udviser 795.511 Kroner. Stiftelsen har i Aarets Løb modtaget Skibsbygger Poul Abraham Barfoeds Legat paa 25.000 Kroner samt Pengegaver til et Beløb af 2.930,50 Kroner.

Den danske Handelsflaade.

Den 1. Januar 1937 bestod den danske Handelsflaade af ialt 2,072 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage paa 1,189,493 Tons, nemlig:

549 Dampskibe med 601,519 Tons,
222 Motorskibe med 511,203 Tons,
1275 Motorsejlskibe med 74,507 Tons — og
26 Sejlskibe med 2264 Tons.

Efter Registreringen af de i første Halvdel af November Maaned stedfundne Ændringer i det danske Skibsregister bestaar den danske Handelsflaade den 16. November 1937 af ialt 2,063 Skibe med en samlet Brutto-Tonnage af 1,184,329 Tons, nemlig:

523 Dampskibe med 569,471 Tons,
228 Motorskibe med 537,387 Tons,
1293 Motorsejlskibe med 76,090 Tons og
19 Sejlskibe med 1,380 Tons.

DANSK RADIO

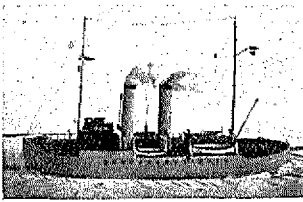
Aktieselskab

Fabrik:

Elektromekano A/S

Aarhusgade 88

Radio- og Forstærkeranlæg
for ethvert Formaal



Tilbeh. til Skibsmodeller

Redningsboade l. 80 mm Kr. 0,60
" " " " " " " " 0,40
Ventil " h. 40 " " 0,30
" " h. 28 " " 0,20
Spil, Davit, Anker, Lanterner, Rat m.m.
i nøjagtig Udførelse.

Forsendes overalt.

Corn. Steffensen's Eff.
St. Kongensgade 62 - Telf. Palæ 2221



Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

Skibsproviantering
Cigarer - Tobak - Vine

Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

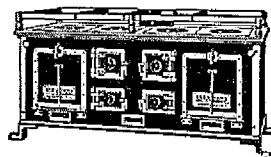
AALBORG

Lloyds Agentur
Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

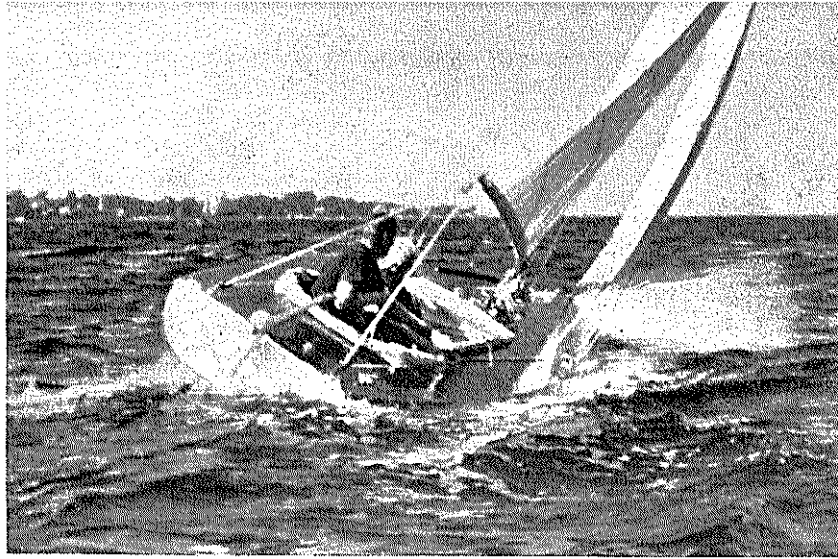
Paa Langtur med - den der

Af OSCAR JØRGENSEN

Illustreret af KJELD SIMONSEN

(Sluttet).

IV. Afsnit



„Viska“ lytter til Bølgenes Sang.

NÆSTE DAG var det Vindstille. Der blev skrevet Breve, provianteret og fyldt Benzin paa begge Tanke. Efter at have været oppe i Byen med Breve og paa Vej mod Havnen opdagede jeg, at der hvor „Viska“ laa, holdt en af Marinens Biler, og at der stod en Officer, der saa sig om til alle Sider og aabenbart ventede paa min Tilbagekomst. Pludselig erindrede jeg, at vi i Gaar var sejlet forbi alle Forterne uden Flag, nu var den nok gruelig gal. „Flottans Omraade“ lød stadig for mine Øren.

Inden jeg naaede Bolværket, kom han imod mig, — det var et Held, at jeg var solbrændt — men til min Forbavselse spurgte han meget venligt, om det „inte var Fregatten „Viska“ från Kjöpenhamn?“ „Jo, det var det!“ „Det var roligt,“ mente han, „mycket roligt.“ Maaske blev det „roligt“, men endnu var jeg ikke helt sikker paa det „rolige“ i Sagen, men aabenbart var det ikke noget med „Flottans Omraade“. Han blev inviteret om Bord for at se „Vidunderet“, og det blev lutter Idyl. Slutningen paa Affæren blev en Biludflugt ind i Landet, der ogsaa viste sig at have en Chance, selv for en „Vandmand“. Efter en Times Kørsel var vi ved et idyllisk Landsted, hvor hele Familien tumlede sig i skønne Omgivelser. Modtagelsen var ovenud, saa jeg tilsidst troede, at jeg drømte. Hele Landstedet blev, mens hele Familien tog til Vandet, givet i min „Varetægt“. (Overkommandoen er Vandskræk). Det gik utroligt ud over et mægtigt Kirsebærtræ, saa meget,

at jeg maatte laane Sæbe og Citron for at være nogenlunde pletfri, naar Herskabet vendte tilbage. Heldigvis „pletter“ hjemmebagte Kager ikke, men de fyldte og smagte godt, men jeg tømte ikke Fadene helt. Tilbagekørselen skete ad en Omvej, for at se noget andet og mere skønt end paa Udturen, jeg havde ikke ventet, at det skulde lykkes.

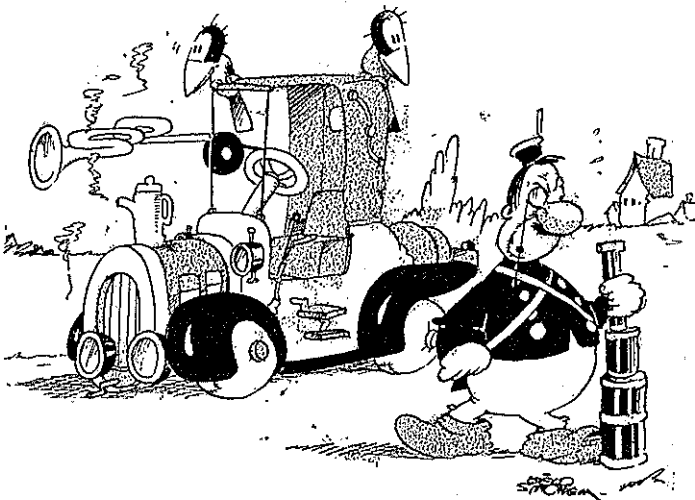
„Viska“ laa næsten med „Dampen“ oppe, den havde i alle Tilfælde revet sig løs, muligvis var en forbisejlede Motorbaad Skyld heri, men jeg naaede dog om Bord, og mens „Viska“ fort-

satte sin „Flugt“ fra Byen, maaske for at jeg ikke skulde faa flere Indbydelser, skiftede jeg „Uniform“. Der var ikke megen Vind, men vi skulde jo af Sted mod V., og „Knaldperlen“ fik et lille Tryk, hvorefter vi „saluterede“ gennem Skærgaarden og takkede for det lille ekstra Eventyr paa „Flottans Omraade“ med en af Flottans Officerer“!

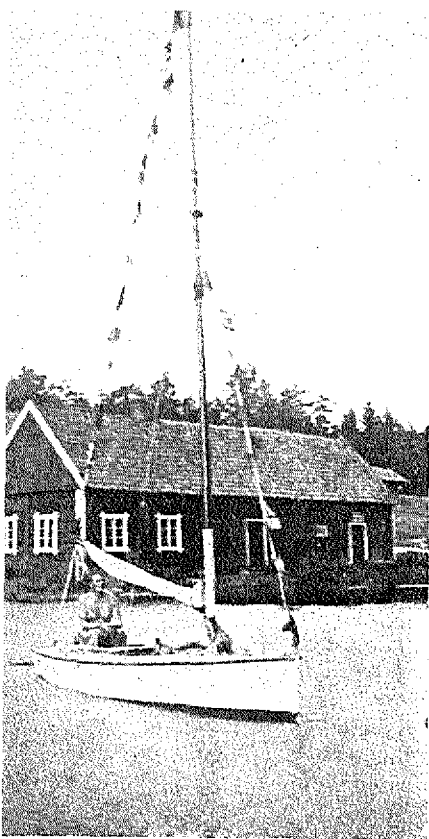
„Viska“ laa, trods Kirsebær og Hjemmebagning mindst 2 cm højere paa Vandet, af ren og skær Vigtighed.

Ved Solnedgang passerede vi igen Hästholm. Fortet for hjemgaende uden Flag og uden mindste Vrøvl. Inden vi naaede ud i frit Farvand, var det mørkt. Vi overvejede, om vi skulde finde en Krog for Natten. Der var Stenning for en rolig Nat ovenpaa den bevægede Dag, men da vi ikke fandt noget, som vi ønskede, og da det lynede kraftigt i S.V., besluttede vi at holde paa, mens Vejret var godt. Af Hensyn til det urolige Vejr blev Kursen sat paa Hanö, vi havde saa, langs Landet i hele Bugten, flere Pladser at løbe ind paa, hvis det skulde blive nødvendigt. Maanen kom op for at gøre Resten af Dagen lige saa idyllisk og smuk, som den var begyndt i Karlskrona. Søen var fuldstændig rolig, aldrig har jeg passeret Hanö Bugt, hvor den var saa blid som denne Gang. Jeg kikkede udenbords flere Gange for paa Bovvandet at se, om vi overhovedet sejlede, eller det kun var „Knaldperlen“, der morede sig. Vi gik uden Loggen, men paa Klokken. „Viska“ gør nøjagtig 5 Knob i Timen, saalænge vi gik for Motor, var der ingen Grund til at slæbe paa den. Hanö blinkede forude, og alle Ledefyrene ved Indsejlingerne inde i Bugten gav os god Lejlighed til at tage Pejlinger. Klokken Et var vi ca. 5 Sømil Ø. for Hanö, herfra blev Kursen sat paa Simrishamn.

Vi har sejlet lange Distancer og under Sejladsen taget et lille Bland, men det gik ikke nu. Der skulde holdes Udkig hele Tiden. For ikke at falde i Søvn i denne Snurren af Skruen og Summen fra Motoren holdt Reserve-Provianzen og jeg hinanden med Selskab, og



Jeg opdagede, at der, hvor „Viska“ laa, holdt en af Marinens Biler.



„Admiralen“ paa Kommandobroen.

da det lysnede, var al Provi-
 anten borte. Da Solen
 kom paa Himlen, blev der
 dækket et stort Frokost-
 bord, og Søvnens forsvandt
 ligesaa hurtigt som Fro-
 kosten. Det gælder om at
 være beskæftiget paa en
 lang Motorrotrørn. Landet
 ved Simrishamn skulde
 jeg have i Sigte ved 6—7
 Tiden om Morgenen, men
 da det var noget diset, saa
 vi intet, før vi var 6—7
 Sømil inde paa det. Vi
 skulde anløbe for at fylde
 Benzin, og Klokken $7\frac{1}{2}$
 ankom vi hertil. „Knald-
 perlen“, der havde været i
 uafbrudt Aktivitet $13\frac{1}{2}$
 Time, fik et lille Hvil, da
 der ikke var aabent ved
 Tanken. Ventetiden for-
 kortedes med at spise Fro-
 kost. Da vi havde faaet
 Benzin, fortsatte vi i Stille
 langs Land, og hele Dagen
 knaldede vi afsted. Fra
 Sandhammeren satte vi di-
 rekte Kursen mod Trelle-

borg, hvor vi skulde anløbe for igen at fylde Benzin. Ikke
 en Vind rørte sig, og „Knaldperlen“ havde stor Succes.

Vi ankom til Trelleborg Klokken 20, og mens jeg gik i
 Land efter Benzin, granskede Tolderen „Paper“. Klokken $20\frac{1}{2}$
 stod vi igen mod V. med Kurs paa „Midten af Revet“. Vi
 vilde gerne have været over Revet, inden det blev mørkt,
 men det kom vi ikke, saa vi sejlede i dobbel Forstand „i
 Blinde“, eftersom vi intet Kort havde fra Smygehug til Køben-
 havn. „Vi havde jo været her før!“ Efter Hukommelses-
 bestikket skulde der være ca. 15 Sømil til Revet, hvilket
 vilde sige, at vi med fuld Fart skulde være paa Revet Klokken
 $23\frac{1}{2}$. Vi kunde selvfølgelig have forhørt os i Trelleborg om,
 hvor langt der var; men da det var ca. 35 Timer siden, at
 jeg havde sovet, foruden at „Knaldperlen“ havde knevret
 uafbrudt, naar undtages Opholdet i Simrishamn, var Tankerne
 som Følge deraf ikke klare. — Jeg haabede paa lidt Hjælp

fra Maanen, men ligesaa hurtigt som den steg, fulgte en Sky-
 banke efter og dækkede den. Hele den sydøstlige Horison
 var som en stor sort Tordenbyge; vi havde hele Dagen hørt
 Torden fra Sø- og Landsiden, men var selv undsluppet disse
 buldrende Herrer. Nu knitrede Lynene og gav os en flot
 Natsejlad, men vi havde Tanker for andet. Stevns Fyr lyste
 kraftigt op, ligesom vi havde Fyrskibet i Sigte. Klokken 23
 gik vi for halv Kraft og paa Loddet, ingen Bund og intet at
 se udover Fyrene. En Overgang mente vi at være løbet over
 Revet, men med den Afstand fra Fyret paa Hagen kunde
 det ikke lade sig gøre uden at faa Bund med Loddet. Flere
 Gange slog vi Bak, naar en lille Holm kom til Syne, men
 Loddet viste stadig ingen Bund, og ved nærmere Eftersyn var
 Holmen forsvundet. Klokken $23\frac{1}{2}$ var der stadig ingen Bund.
 Der maatte være længere, end vi havde regnet med, og „Knald-
 perlen“ skubbete paa af fuld Kraft igen. Vi saa hele Tiden
 Sandbund, og Klokken var nu $23\frac{3}{4}$. Men vi var blevet klogere.
 Lidt senere slog vi igen Bak for at ligge stille, mens vi tog
 et Lodskud. Farten sagtnede, og Loddet gik udenbords og
 lagde sig til Ro paa en stor Sandplet paa $1\frac{1}{2}$ m Vand.
 Der blev Glæde. Klokken var nu præcis 24. Skruen blev
 koblet fra, og „Knaldperlen“ strakte sig, jeg tumlede forud
 og lod Ankeret gaa, hvorefter „Viska“ lejede „Cirkushest“
 for at være sikker paa, at der var Svajejlads. Vi gik ned i
 Salonerne for at hvile, nikkede anerkendende til „Knald-
 perlen“, der stod og gjorde Honnør med sin gule „Arm“. Godt
 klarer af det lille Bæst; nu havde den snurret i 36 Ti-
 mer, kun afbrudt af de smaa Hvil i Simrishamn og Trelle-
 borg.

Den kongeblaa „Køje“ vinkede forude, og jeg kravlede ud
 mod den.

Der er om Bord i „Viska“ en bestemt Lyd, der altid fryder
 mig. Den kommer, naar den ligger til Ankers og begynder
 at tjatte med Nesen i en tiltagende Sø; det giver en Lyd i
 Træet, der minder om Klokkeklang, der giver Løfter om
 Sejlvej. Ved 5 Tiden blev jeg vækket ved denne Lyd, og
 selvom jeg ikke var helt klar over, hvorledes Slutningen af
 Sejladsen fra i Gaar var forløbet, vidste jeg nu, at der var
 Luft til at sejle med.

I Dag var jeg fri for at rede „Køjen“, idet jeg var faldet
 i Søvn, inden jeg havde faaet halet den agterud. Søvnens
 havde dog været lige god. Der gik derfor ikke mange Øje-
 blikke, før jeg var paa Dækket for at konstatere, hvor vi
 havde ankeret om Aftenen. Solen blændede mig lige straks,
 men jeg opdagede lidt efter Måklappen ca. 200 m forude
 om Styrbord. Vi holdt Morgenmaaltid, og derefter kom Sejlene
 ud af deres Surringer. De nød Tilværelsen, med
 store Knald og Smæld kravlede de frem; det var,
 som om de af „Knaldperlen“ havde lært, at vi
 ikke kunde sejle uden en Masse Spektakel. Sejl-
 mageren og Mekanikeren kommer ellers godt ud
 af det her om Bord, om nødvendigt hjælpes de
 ad, eller skiftes, men „Knaldperlen“ var i Dag
 gnaven over, at det ikke blev den, der tog det
 sidste Tag paa denne Tur. Da der stod fin frisk
 N.V. Brise, kunde der jo kun blive Tale om
 Sejlene, og de var meget overlegne og tog en stor
 Mundfuld Vind, krængede „Viska“ over, saa Dæk-
 ket kom i Vand, og førte den af Sted med en
 Elegance i en Stilhed, som „Knaldperlen“ maatte
 misunde. Da vi havde Højde nok, gik vi over
 Stag og kunde lige klare Landet i Læ op mod
 Skanør Havn. Tværs af Linhamn svigtede Vin-
 den, Sejlene blev dovne, og lidt efter var det

„Viska“s stolte Stavn kløvede Søen overlegent!

stille. „Knaldperlen“ blev vigtig. Nu skulde Sejlene baade høre og se, og med mægtige Røgskyer og Ringe agterud tog den fat, saa Sejlene ikke kunde gøre mindste Gavn. Skulde vi gaa Ø. eller V. om Saltholm? V. om. Nu skulde vi hjem til Danmark! Dragør Fortet med det fine Søndagsflag var klar til at tage imod os. Senere kom det flade Saltholm, og snart laa hele København og straaede i det fine Solskin. „Viska“ glemte for et Øjeblik sine „Fregat“-Tendenser, skar et Hjørne af Saltholm, men var, saa snart den atter var ude i Sejlrenden, den store „Fregat“ med de mange „Tons“. — Sundet vrimlede med Sejlere, der var en 2—3

Klubber, der holdt „Kapsejlds“. „Viska“ blev indbildsk og troede, de var ude for at modtage os, da de vinkede som besatte, men det var, fordi de troede, vi vilde gaa i „Vindsiden“ eller med vore „mægtige“ Dønninger vilde ødelægge deres Chancer. Kapsejlds? Knaldperlen lo, saa det skraldede, og jeg gav den Ret.

Udenfor Hellerup Havn laa der ogsaa en hel Flaade af „Kapsejlere“. „Viska“ skulede til disse Stakler, der ikke vidste bedre, og listede i Havn saa stille, som det overhovedet var muligt.

Ønsker De at købe eller

sælge Deres Lystfartøj?

„Vikingen“ aabner for Fremtiden en speciel Annoncerubrik for Køb og Salg af Lystfartøjer. „Vikingen“'s Kreds af Læsere forøges fra Dag til Dag med sejlsportsinteresserede Mennesker, der her finder et Blad, hvorigennem de kan meddele sig til hinanden. Annoncerne, der maa indeholde indtil 25 Ord, koster 5,50 Kr. for een Gang og 6,50 for tre Gange. Manuskript og Betaling indsendes samtidig til „Vikingen“'s Ekspedition under Betegnelsen „Køb og Salg“.

Hvad kan man gøre til Gavn for Sejlsporten?

„Vikingen“ modtager jævnligt Opfordringer fra Læsere om at gøre det mest mulige for Sejlsporten. Redaktionen imødekommer meget gerne netop denne Opfordring, men et Blad opnaar aldrig hensigtsmæssige Resultater uden ved Hjælp af Læsernes Medarbejderskab. Det maa være Sejlsportsfolkene selv, der gennem Forslag til Nyt, Kritik af uheldige bestaaende Forhold, Anvisninger og Vejledninger forbedrer og fremmer Sejlsportens Kaar. Til et saadant Arbejde, der omfatter alle almindelige og fælles Forhold og Tilstande angaaende Sejlsporten, aabner „Vikingen“ for Fremtiden en Rubrik: „Hvad kan man gøre til Gavn for Sejlsporten?“ Til denne Rubrik kan alle Sejlsportsfolk skrive, hvad de har paa Hjerte, og hvad de mener vil gavne deres Sport.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

D. F. D. S. Begravelseskasse.

Af D. F. D. S. Begravelseskasses Beretning og Regnskab for Aaret 1937 fremgaar det, at 11 Medlemmer i Aarets Løb er afgaaet ved Døden. Paa et Bestyrelsesmøde den 18. Januar 1938 er i Henhold til Lovens Paragraf 6 Begravelseshjælpen fastsat til Kr. 500 pr. Dødsfald. Regnskabet for 1937 balancerer med 38.000 Kr. og udviser en Formuefræmgang paa 9794 Kr. fra 173.684 Kr. til 183.478 Kr. i Aarets Løb.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Onsdag den 30. Marts 1938 Kl. 20 i Parkteatrets Selskabslokaler.

AKTIESELSKABET
Dampskibsselskabet
»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN
Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(10 Ledninger)



Carvelin
BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12, København K.
Telefoner: Central 527 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler

1838 - 10. Marts - 1938

Forretningen blev grundlagt af Mekanikus Cornelius Jens Frederich Knudsen i en Kælder paa Graabrødretorv den 10. Marts 1838. Hvilket Husnummer paa Graabrødretorv har det ikke været muligt at faa opsporet. Stifterens Borgerbrev forefindes, og det kostede 1 Rigsbankdaler og 72 Skilling Sølv. Efter faa Aars Forløb blev Forretningen henflyttet til Hjørnet af Købmagergade og Løvstræde, — Købmagergade Nr. 37 i en høj Stue. Denne gunstige Beliggenhed i Forbindelse med de langt bedre Lokaler gjorde, at Forretningens Salg øjeblikkelig steg og steg. Kong Frederik den VII var Kunde i Forretningen. Stifterens Søn Theodor Valdemar Cornelius Knudsen overtog Forretningen i Aaret 1878 efter at have frekventeret Kadetskolen som Kadet aspirant, og paa hvilken Skole han da blev Kammerat med daværende Prins Georg, senere Kong Georg den I af Grækenland, som gennem alle Aarene trofast holdt Venskabet ved Lige. Theodor Cornelius Knudsen blev saaledes græsk Hofleverandør. Nye Fabrikata optoges paa de stedsde større og større mekaniske Værksteder, i Særdeleshed nautiske og meteorologiske Instrumenter, som stadig den Dag i Dag er

blevet forbedret og eksporteres over hele Verden. Det er yderst faa Mariner og Handelsflaader, som ikke kender Navnet Cornelius Knudsen. I Samarbejde med den tidligere Leder af Orlogsværftets Kompassvæsen, Marinekaptajn Clausen, fremstilledes den verdensberømte Kontroløydemaaler, som benyttes over hele Kloden den Dag i Dag.

Januar 1917 overgik Virksomheden til Sønerne Aage og Jens Cornelius Knudsen, — sidstnævnte døde dog allerede samme Aar i April. Kgl. Hof-Optiker og Fabrikant Aage Cornelius-Knudsen har siden da været Eneindehaver, — og den gamle Virksomhed er fremdeles i stadig Fremgang.

4de Generation arbejder i Firmaets Tjeneste gennem Aage Cornelius-Knudsens Søn, Specialoptiker, cand. phil. Svend Cornelius-Knudsen, og Jens Cornelius-Knudsens Søn Kaj Cornelius-Knudsen, der netop i Januar 1938 blev ansat som Volontør.

Den 100-aarige Fest holdes paa Den kgl. Skydebane, hvor ogsaa baade den 50-aarige og 75-aarige Jubilæumsfest afholdtes.



Rejs altid med ØRESUNDSBAADENE

J. SAABYE & O. LERCHE

KØBENHAVN



HAVNEARBEJDER

BROBYGNING

UDDYBNING

JERNBETON

FUNDERING

STØRSTE UDDYBNINGSMATERIEL I NORDEN

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Marts 1938



Medlemmer pr. Januar 1937.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
A. P. Møller-Taankbaade 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 Petroleums 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 slototramp, 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 Telegrafskib

A/S Vestjysk Dampskibsselskab

D/S Phoenix, Esbjerg

J. Saabye & O. Lerche

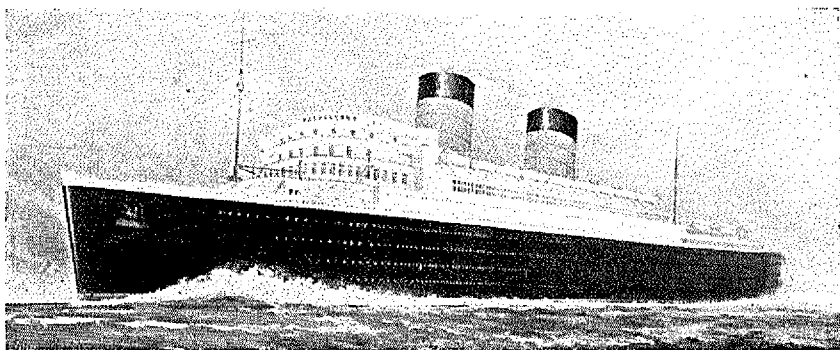
D/S Viking

D/S af 1925, Esbjerg

Det Forenede Bugseriselskab, A/S

A/S Draco

Det nye "MAURETANIA"



Næst Fultons „Clermont“ er „Mauretania“ den berømteste Damp- per. Lige fra 1907, da det foretog sin Jomfrurejse, var det i over 20 Aar Indehaver af „Atlantehavets blaa Baand“ med en Fart paa godt 25 kn. Da det blev bygget, repræsenterede det alt, hvad Teknik den Gang kunde yde. Springet var dengang endda større end nu til „Normandie“ og „Queen Mary“. Efter Moderniseringen efter Krigen hævdede det sig endnu som det hurtigste og bedste Skib paa Nordatlanten, men

i 1935 var det slut, og det sejlede sin sidste Tur til Ophugning.

Cunard-White Star Linien har imidlertid ønsket, at det skal opstaa i fornyet Skikkelse i samme Størrelse, 250 m lang. Det bliver ikke paa nogen Maade en Konkurrent til „Queen Mary“ eller dets Søsterskib, men skal være et Skib, der byder de Rejsende Hygge og Komfort. At det i det Ydre kommer til at ligne sin Forgænger, kan kun tjene som en Anbefaling.

VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN

Rudolf Diesel og Burmeister & Wain

Den 28. Januar 1938 var det 40 Aar siden, at Licenskontrakten mellem Rudolf Diesel og Burmeister & Wain blev underskrevet i København. B. & W. har til Jubilæet udgivet et Mindeskrift, skrevet af Dr. phil. Johannes Lehmann.

Bogen indledes med en Biografi af Diesel, til hvilken Dr. Lehmann bl. a. har gjort Studier i Deutsches Museum i München, hvor Diesels Papirer er deponeret. Rudolf Diesels Søn, Dr. Eugen Diesel, gav Tilbedelse til Brug af disse Arkivalia og har desuden givet mange Oplysninger, saa hele Fremstillingen maa betragtes som autentisk.

Rudolf Diesel blev født den 18. Marts 1858 i Paris som Søn af tyske Forældre. Som Dreng gik han i

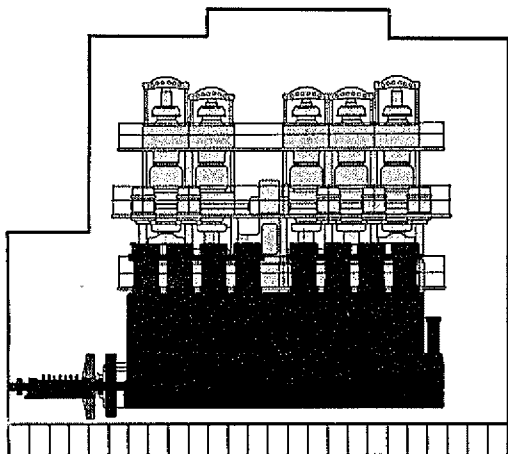
Alvor hans Forsøg med den Motor, som stadig bærer hans Navn.

I „Vikingen“ Nr. 9 for 1937 har vi allerede omtalt Konstruktionen af den første Dieselmotor og skal derfor ikke her gentage det.

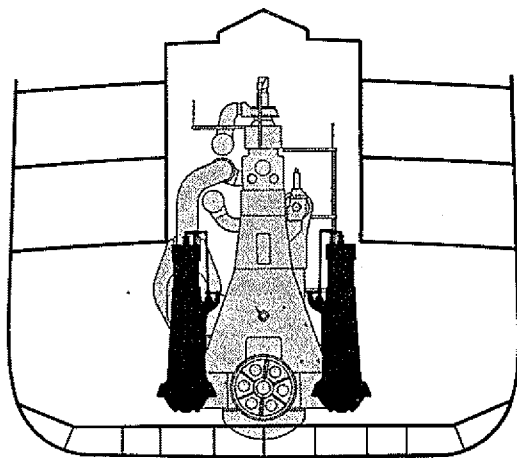
Efter den første Begejstring over Diesels Motor kom der en Tid med Skuffelser og Modgang. Mange af de Firmaer over hele Jorden, som havde løst Licens paa Motoren, kunde ikke faa den til at gaa. Det var imidlertid ikke Diesels Skyld. Maskinfabrikerne var simpelthen ikke i Stand til at arbejde med saa stor Nøjagtighed, som det var nødvendigt for en Motor.

En af de Ingeniører, der straks var klar over Dieselmotorens Fordele og Fremtid, var Direktør Ivar

M/S SELANDIA 1912
2.500 I.H.K. 140 OMDR./MIN.



M/S SELANDIA 1937
7.300 I.H.K. 117 OMDR./MIN.



Dieselmotorens Størrelse før og nu.

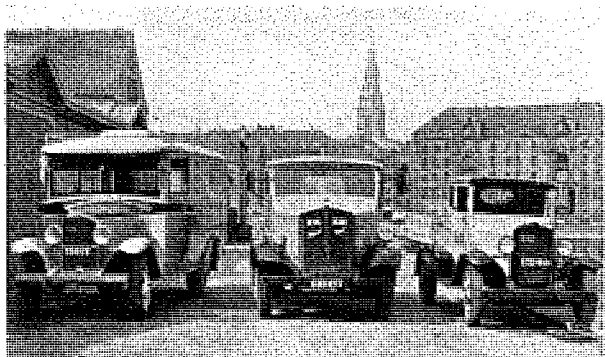
en protestantisk Skole, hvor han i 1870 fik en Bronze-medaille for fremragende Maskintegninger. I Paris findes Verdens ældste tekniske Museum, og her tilbragte Diesel al sin Fritid med at studere Maskiner, som var hans store Lidenskab. Slaget ved Sedan gjorde en brat Ende paa Familiens Ophold i Frankrig. Den flygtede til England. Efter et kortere Ophold i London rejste Diesel over Harwich til Augsburg. Harwich fik endnu engang Betydning i Diesels Liv. Han forsvandt som bekendt d. 30. September 1915 paa Rejse til Harwich, som blev det Maal, han ikke naaede frem til.

1873 kom Diesel paa Industriskolen i Augsburg, hvorfra han 1875 afgik med den bedste Eksamen, der nogen Sinde er taget, til Trods for, at han var den yngste Elev. Derfra kom han paa den tekniske Højskole i München. Som Student her fattede Diesel den Tanke, at det maatte være muligt at konstruere en Maskine, der var mere økonomisk end Dampmaskinen. Den 15. Januar 1880 sluttede han sin Eksamen med saa fint et Resultat, som aldrig før var naaet.

Nogle Aars Arbejde med Ismaskiner i Frankrig kan ikke faa Diesel til at slippe Tanken om at skabe en Motor, der kan stille Dampmaskinen i Skyggen. I 1890 kommer han til Berlin, og nu begynder for

Knudsen, Burmeister & Wain. Efter personlige Forhandlinger mellem Diesel og Dir. Knudsen afsluttedes den Licenskontrakt, som skulde blive af saa stor Betydning baade for B. & W. og for Dieselmotorens Udvikling. Samarbejdet blev det bedst mulige, og ved et Besøg i København i 1910 udtalte Diesel, at hos B. & W. havde man i Gerning vist Forstaaelse af ham og hans Virke, som havde betinget, at man var naaet saa langt frem.

Det vilde være fristende at komme nærmere ind




Diesel-Rutebil og Lastvogne med B. & W.-Motorer.

paa Bogens sidste Del, der omhandler B. & W. Motorens Udvikling fra den mindste 8 HK. Motor til Ørstedsværkets Motor paa 22.000 E.H.K., men det vilde føre for vidt. Vi maa nøjes med at sige, at Bogen indeholder et Væld af udmærkede Billeder og Tegninger, saa Udviklingen kan følges nøje. Til sidst følger en Omtale af Firmaets forskellige Afdelinger ledsaget af Billeder, Tegninger og Tabeller.

Det er et smukt og stateligt Mindeskrift, som B. & W. har megen Ære af. At den interessante Fremstilling ikke, som man ofte oplever det, er tung og kedelig at komme igennem, skyldes Dr. Lehmanns udmærkede Fortællemaade, som heller ikke her har fornægtet sig.

B. & W. fejrede Jubilæet ved en privat Fest, hvor bl. a. Dr. Eugen Diesel var til Stede. Det var en stor Oplevelse for ham at se Ørstedsværkets Motor, og han udtalte her det Ønske, at det havde været hans

Fader, der var i hans Sko den Dag. Det vilde have været en Oprejsning for Rudolf Diesel, hvis Nerver i de sidste Leveaar blev helt opslidte af Misundere, indtil Bristepunktet kom hin 30. September 1913. Ingen Ingeniør har dog sat sig større Mindesmærke end Rudolf Diesel, skønt han ikke hviler i nogen Grav. Diesel-Motoren vil bevare hans Navn til alle Tider i Menneskehedens Kulturhistorie.

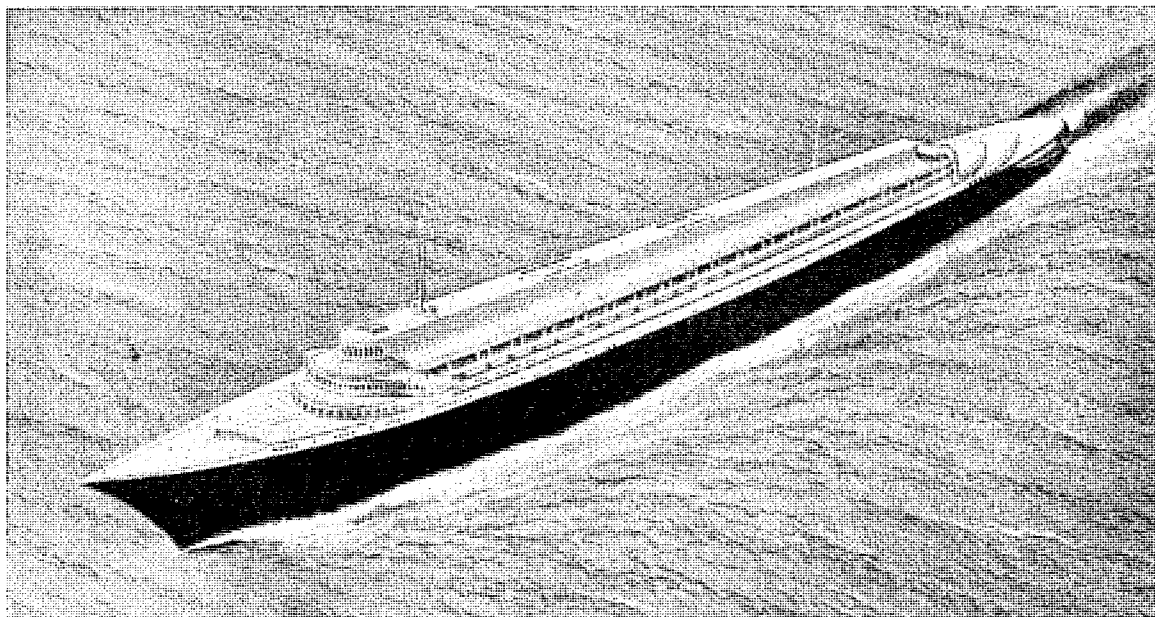
GØTA	ARCHIMEDES
 Baadmotorer 2½—7 HK fra Kr. 357.00 incl. Tilbehør	Eneforhandler: SVENSK MOTOR A/S Havnegade 41 Telf. Centr. 7024
Lidan Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raalie- & Dieselmotorer	

Fremtidens Kæmpedampere

Svarer Skibe som „Queen Mary“ og „Normandie“ ikke til Tidens Fordringer? Hvis man ved „Tidens Fordringer“ forstaa planmæssig Økonomi, maa man sige „Nej“. Det vilde være uhyre interessant at se et Regnskab for disse 2 Skibe, men man faar det ikke.

2 nuværende — og den 3. kommende — Kæmper, kan vore Læsere prøve paa at danne sig en selvstændig Mening om Sagen.

Efter Krigen begyndte man saa smaat at tale om 50 kn Skibet. Ingen var i Tvivl om, at den tekniske



Fremtidens strømlineformede Kæmpelinier

Sandsynligheden taler dog for, at det for „Queen Mary“s Vedkommende vil stille sig nogenlunde saaledes: Af Regeringens Laan paa 3.000.000 £ betales 1½ pCt. Naar man saa ikke regner noget som helst til Resten af Kapitalen, 4.000.000 £, saa vil Indtægter og Udgifter lige kunne balancere. Det kan altsaa ikke være af forretningsmæssige Grunde, man bygger saa store Skibe.

Hvor store Skibe vil man vel bygge i Fremtiden, og hvilken Fart skal de have? Det er ikke let at svare herpaa, men ved at se paa Forhistorien til de

Udførelse laa indenfor Mulighedens Grænser. Nu er der 2 og til næste Aar endda 3 Skibe, som gør Turen over Atlanterhavet paa mindre end 4 Døgn. Da Cunard-Linien ved Krisens Begyndelse maatte indstille Bygningen af „Queen Mary“, følte det af alle Englændere som en national Ydmygelse, ikke mindst i Sammenligning med Frankrig, hvor man byggede videre paa „Normandie“. Løsningen af Spørgsmaalet ved Dannelsen „Cunard—White Star“-Selskabet viser tydeligt, at handelsmæssigt set er et saadant Skib dødsdømt. Der maa anlægges ganske andre Synspunk-

ter: Prestige, Postbefordring, Hjælpekrydser, Troppe-transporter eller lignende.

„Nu er Skibene der,” vil De maaske sige, kære Læser, „og saa maa man vel være tilfreds!” Ak nej. Saadan gaar det ikke. Historien om Konen i Mudderkrøften har evig Gyldighed. Cunard-Liniens Forløftelse paa Opgaven og Bjergning af Regeringen har ikke afskrækket nogen. Nu tales der allerede om 37 eller 40 kn Skibet, der skal sætte Rejsetiden ned til 5½ Døgn. Er der nogen, der taler om Pengene, saa siges der: Det er Nationen, der bygger Skibet. „Hr. Sørensen“s engelske Kollega „Mr. Taxpayer“ har det heller ikke for godt.

Man maa nu ikke tro, at det hele ikke er alvorligt ment. Det er vore Dages bedste og mest erfarne Ingeniører, der foretager Beregningerne, baade teknisk og økonomisk. Diskussionens Bølger gaar højt for at belyse de mange vanskelige Spørgsmaal fra alle Sider.

Vi skal nu i det følgende prøve paa at give Læserne et Billede af, hvor langt man er kommet med Spørgsmaalet.

Dr. Baker, der er en meget bekendt Skibsingeniør i England, har opstillet følgende Forslag:

	35 kn Skib	40 kn Skib
Længde mellem P. P.	375 m	415 m
Bredde	37,5 m	39,6 m
Dybgang	11,1 m	11,89 m
Displacement	88.000 ts	111.000 ts
A. H. K.	279.000	500.000

Til Sammenligning kan vi anføre, at „Mauretania“ var 250 m lang med et Displacement paa ca. 40.000 ts, „Queen Mary“ er 295 m og har et Displacement paa ca. 70.000 ts. Der er altsaa Tale om meget væsentlige Forøgelse.

Et Par yngre Skibsingeniører har udarbejdet et meget detailleret Forslag, som frembyder meget af Interesse. Vi bringer et Billede af Skibet, som er 410 m langt og fuldstændig strømlinieformet. Alle fremspringende Dele er fjernede. Øverste Dæk har Tag af Glas i Staalrammer. Den Ryg, man ser langs det meste af Skibet, tjener dels til at gemme Indsugningskanalerne for Ventilationen, dels til de Kanaler, der fører Røggassen hen agter til en Tud, der tjener som Afgang. Tuden, som ses vendende nedad, kan i Havn drejes, saa den vender opad som en Skorsten. Det bliver nødvendigt at bruge Blæsere til Transport af Røgen gennem Kanalerne.

Det mest interessante er Maskinanlægget, der anslaaes til 400.000 HK. og vil koste 40 Millioner Kr. — 100 Kr. pr. HK. — Denne enorme Kraft fordeles paa 6 Skruer, der drives elektrisk. Den nødvendige Strøm frembringes af 6 Sæt Turbogeneratorer i hver sit Maskinrum. Til hver af disse hører 2 Velox-Kedler, der leverer Damp med et Tryk paa 57 kg/cm² og 500°. I hvert Maskinrum installeres en Hjelpe-Turbogenerator paa 3500 kW med en særlig Veloxkedel. Olieforbruget vil være 2150 ts pr. Etmaal, 11.000 ts pr. Rejse.

Hvorfor vil man da bygge et saadant Kæmpeskib?

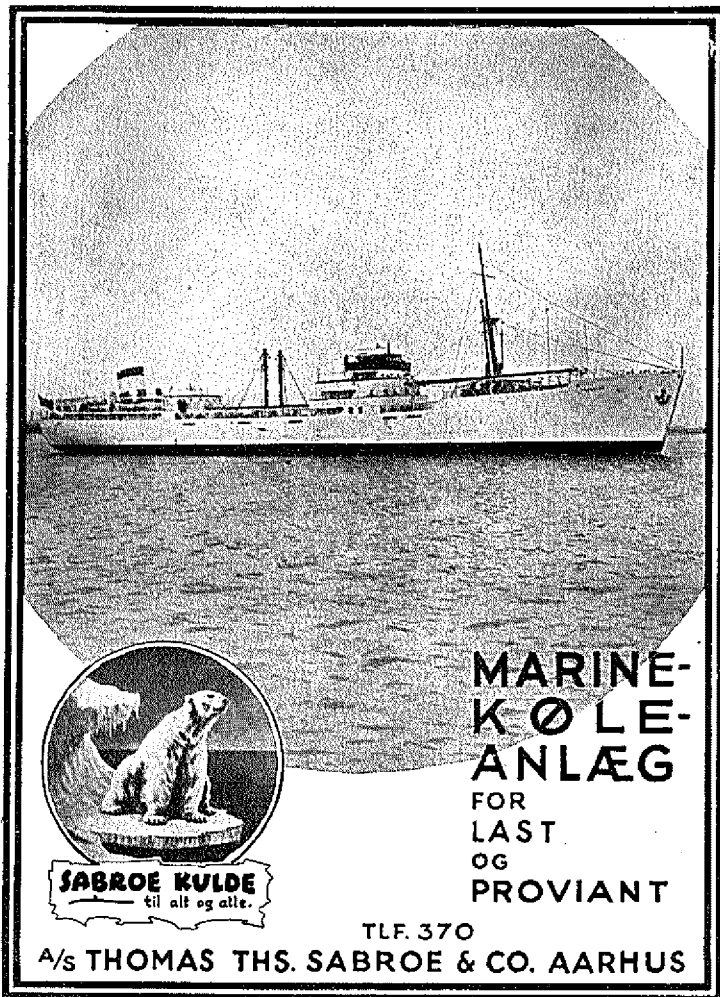
Man mener, det vil være nødvendigt for at danne en Modvægt mod Lufttransportens Konkurrence. Det er derfor nødvendigt at formindske Rejsetiden. Det gøres paa to Maader. Man forøger Skibenes Fart som ovenfor omtalt, og man lægger Havne paa de nærmeste Punkter af Kysten, saa man undgaar Sejlads i snævre Farvande. I England lægges en Havn paa et passende Sted paa Cornwalls Kyst. Paa den nordøstlige Ende af Long Island i Bugten ved Montauk lægges en anden. Begge disse Havne sættes i Forbindelse med henholdsvis London og New York med Tog, der kan løbe 200 km i Timen. Derved vil Rejsetiden formindskes med 20—22 Timer.

Skibene er ikke tænkt som Luxusdamperer i den Forstand, som vi nu kender dem. De skal kun føre 2 Klasser, Kahyts- og Turistklasse, og udstyres elegant og komfortabelt, men ikke kedeligt overdaadigt. En Undersøgelse viser nemlig, at Antallet af Luxuspassagerer stadig daler, og de vil jo i Fremtiden kunne tage Luftvejen.

„Fremtidsmusik“ vil man sige. Ja, maaske, men med vore nuværende Hjælpe midler indenfor Mulighedernes Grænse. Det er til sidst maaske kun et Spørgsmaal om Penge, og det varer maaske ikke saa forfærdeligt mange Aar, før Planerne er en Realitet.

Husk at forny

Deres Abonnement



**MARINE-
KØLE-
ANLÆG**
FOR
LAST
OG
PROVIANT

SABRØE KULDE
til alt og alle.

TLF. 370
A/S THOMAS THS. SABRØE & CO. AARHUS

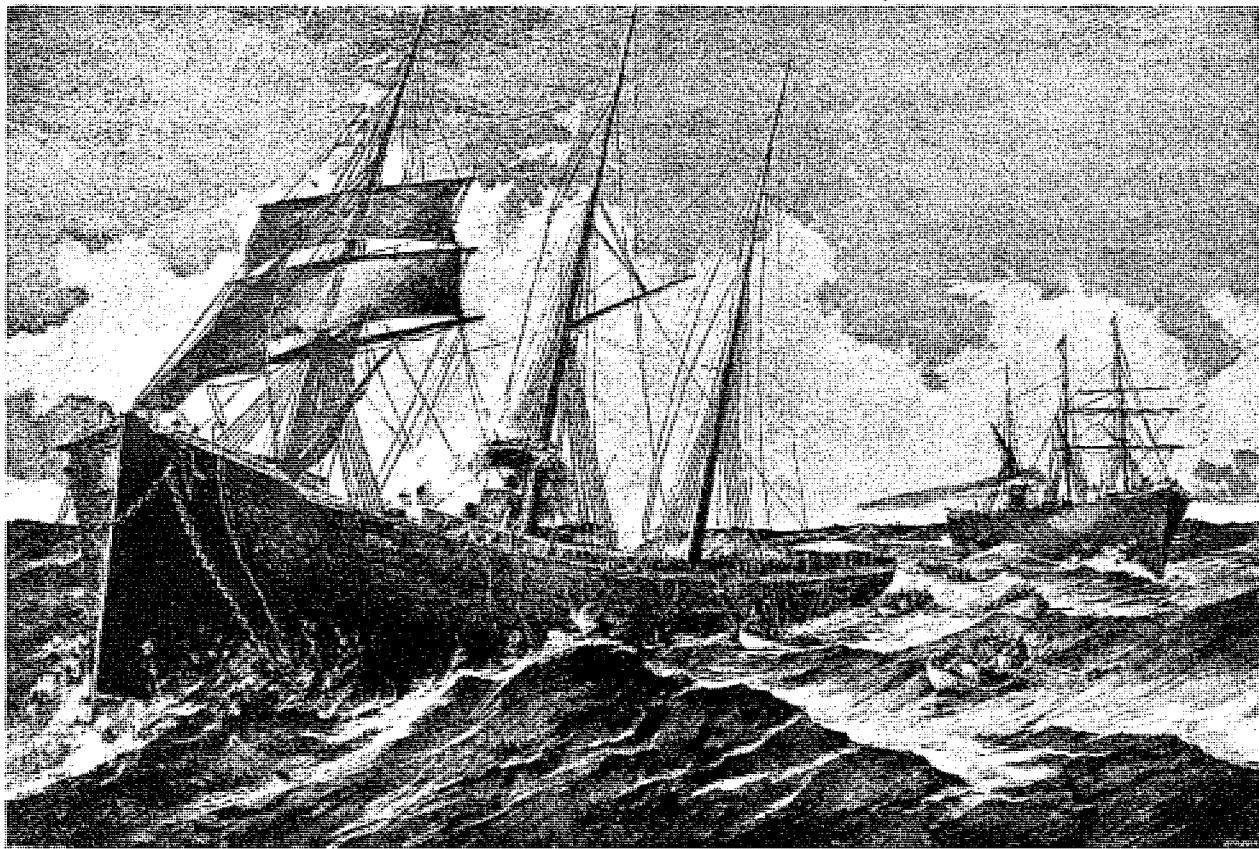
„Tommy“ Gates død

Den engelske Kaptajn Thomas F. Gates er død — 74 Aar gammel.

For en Menneskealder siden saa man i mange Hjem et Billede, der hed: „Alle blev reddede“, hvoraf vi her

land denne Redningsdaad og det berømte Maleri, og „Vikingen“ finder ogsaa, der er Anledning til at omtale Helten.

Kaptajn Gates tilbragte hele sit Liv, til han blev



Alle blev reddede.

bringer en Gengivelse. Det viser en Episode fra Thingvallaselskabets Emigrantdamper „Danmark“s Undergang. Paa Billedet ser man Redningsbaade lægge til ved en stor Damper, der ruller i den høje Sø. Man er i Færd med at faa Passagererne fra Baadene og ombord paa Damperen. I Baggrunden ses „Danmark“ gaa under. Kaptajn Gates førte som ung Styrmand en af Redningsbaadene. Ved hans Død mindes man i Eng-

70, paa Nordatlanten, hvor han var Skibsfører i 42 Aar, sidst paa den 22.000 ts store „Minnetonka“. Under Krigen førte han Transportskibe og blev flere Gange torpederet.

„Tommy“ Gates var kendt overalt i engelske Søfartskredse. Utallige er de Historier, som fortælles om ham. Og nu er han død.

Haandbog for Officerer og Rederier

af Gustav B. Rödin, 588 Sider, 12 sv. Kroner, indeholder Hyretabeller, hvorefter man, naar Hyren er fra 40 til 865 Kroner maanedlig, ved et enkelt Opslag kan se Fortjenesten for en Tid fra 1 Dag til 12 Maaneder.

Bogen fremtræder i et smukt Udstyr med letlæselige Tabeller og kan paa det bedste anbefales som et handigt Hjælpe middel.

Bogen kan bestilles gennem Johan Stöckel, Hambroes Allé 21, Hellerup.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI ^{A/S}

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Stabelafløbninger - Prøveture

KØBENHAVN

Den 11. Februar løb paa Burmeister & Wains Værft Firmaets Byggenummer 655 af Stabelen.

Skibet bygges for Administration Commerciale des Ports et des Voies de Communication par Eau (P.C.A.), Bucarest. Det er et Passager- og Lastskib bygget til Bureau Veritas Klasse + 1 5/5 - 1.1.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 452' 6" X 57' 9" X 30' 9".

Skibet faar elegante Linier og bliver helt igennem smagfuldt og moderne indrettet. Der vil saaledes om Bord være elektriske Kraner, Spil og Styremaskine etc., en gennemført kunstig Ventilation, Luftkonditionering i flere af Salonerne samt store Last- og Proviantkøleanlæg. Desuden vil der blive indrettet Biograf, og Højtalere til Transmission af Musik og Nyhedsstof vil blive anbragt paa Dæk og i flere af Kalytterne. Til Sikring af Sejladsen vil de mest moderne Navigationsinstrumenter blive taget i Brug, saasom Ekkolod, Radiopejling etc. Det siger sig selv, at Køkkenet vil blive indrettet efter de nyeste Principper, saaledes at selv et meget fordringsfuldt Publikums Krav vil kunne opfyldes.

Til Stede ved Afløbningen var: Den rumænske Minister Georges Assan, Legationsraad Marcel Romanesco med Frue, Generalkonsul Olaf L. Kongsted med Frue, de rumænske Ingeniører Sabin Saceanu og Aurel Theodoru, der fører Tilsyn med Skibets Bygning, Ingeniør G. Scherffenberg fra Bureau Veritas. Endvidere fra Burmeister & Wain Direktørerne C. A. Møller og A. Houmøller, begge med Fruer samt Værftets Ingeniører.

Afløbningen, der fandt Sted uden nogen Ceremoni, forløb heldigt, og Skibet bærer Navnet „Transilvania“.

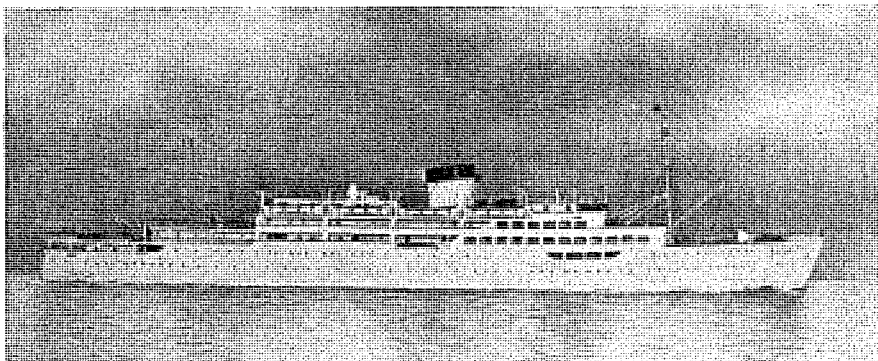
KØBENHAVN

Den 29. Januar foretoges Prøvetur med Burmeister & Wains Nybygning Nr. 652, Dieselmotorskibet „Quercy“.

Skibet er bygget til Compagnie Generale d'Armenents Maritimes, Paris. Det er bygget til Bureau Veritas Klasse Special Survey I. Div. 5/5. 1.1. A & C. P. R. M. C., „complete superstructure“, og er bestemt til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 96,01 m X 13,87 m X 8,79 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 2225 Tons d. w.

Det er forsynet med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wains Type, der udvikler ca. 5700 I. H. K.



M/S Transilvania

Alt Dæksmaskineri og Kølemaskineri er elektrisk drevet.

Det totale Rumfang af de afkølede Laster udgør ca. 4250 m³ fordelt i 10 Rum, der holdes afkølet af 6 Luftkølere efter Sabroes nye, patenterede Multi-Temperatur System med direkte Fordampning af Ammoniak.

Dette System muliggør Arbejde ved forskellige Fordampnings-Temperaturer med samme Kompressoraggregat, saaledes at de forskellige Kølerum faar den rigtige Temperatur uden Begrænsning af Kølefladen og uden specielle „by-pass“ Anordninger for Luftcirkulationen. Paa Grund af dets Enkelthed er Systemet yderst nemt at betjene og anbefales derfor i de Tilfælde, hvor et Skib skal transportere forskellig Frugt ved forskellige Temperaturer eller Frugt og Kød samtidigt.

Et lille, særskilt „Sabroe“ Ammoniak-Køleanlæg med 4½ HK Motor leverer nødvendig Kulde til et Kødrum paa 260 Kubikfod og et Grøntrum paa 350 Kubikfod for Passagerernes og Mandskabets Proviant.

Desuden leverer et lille, automatisk Sabroe „Kryos“ Anlæg fornøden Kulde til et Køleskab i Køkkenet.

I Prøveturen deltog Commandant Henry fra det franske Rederi, den franske Gesandt Adrien Georges Alphonse Bonnefoy-Sibour, den franske Konsul Jean le Forestier, Skibsreder Harry Borthen, Oslo, Kommandør Bojesen, de franske Ingeniører Walckenaer og Delahousse, Ingeniør Scherffenberg fra „Bureau Veritas“, samt Ingeniør C. A. Møller og Direktør Dithmer for Værftet.

Brug dog

Cornelius Knudsen
HVILEBRILLER

Kikkerter og
Sekstanter

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

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 39, København.

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.



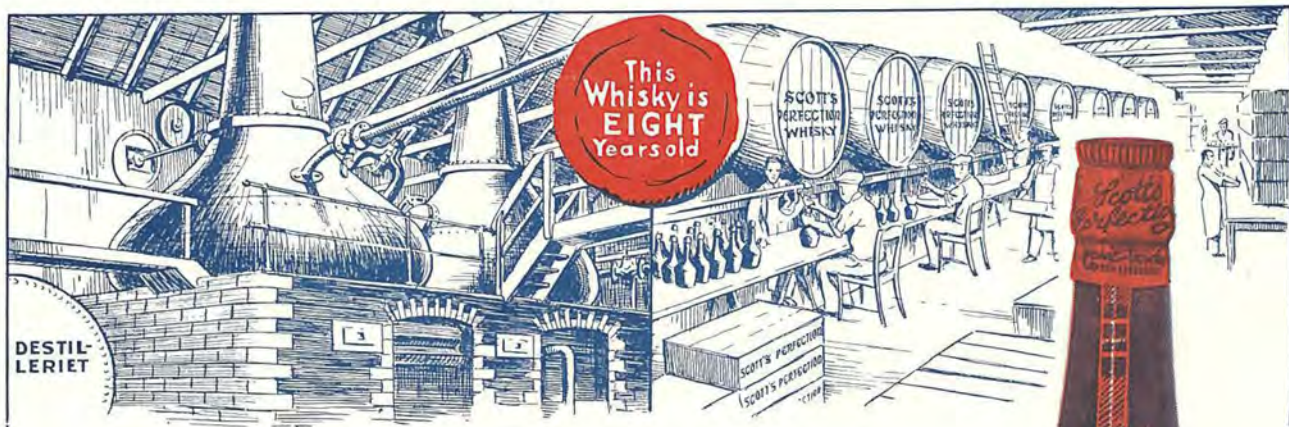
Depot for Skibsproviantering
Telf. C. 1919. Tlgr.-Adr.: Stjernebryggeri
Depot i alle danske Provinshavne



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 den original aftappede

SCOTT'S PERFECTION

Blended scotch Whisky. 8 Years old

eller:

KING EDWARD WHISKY

en god og respektabel kvalitet.

Deres Skibsprovianteringshandler fører.

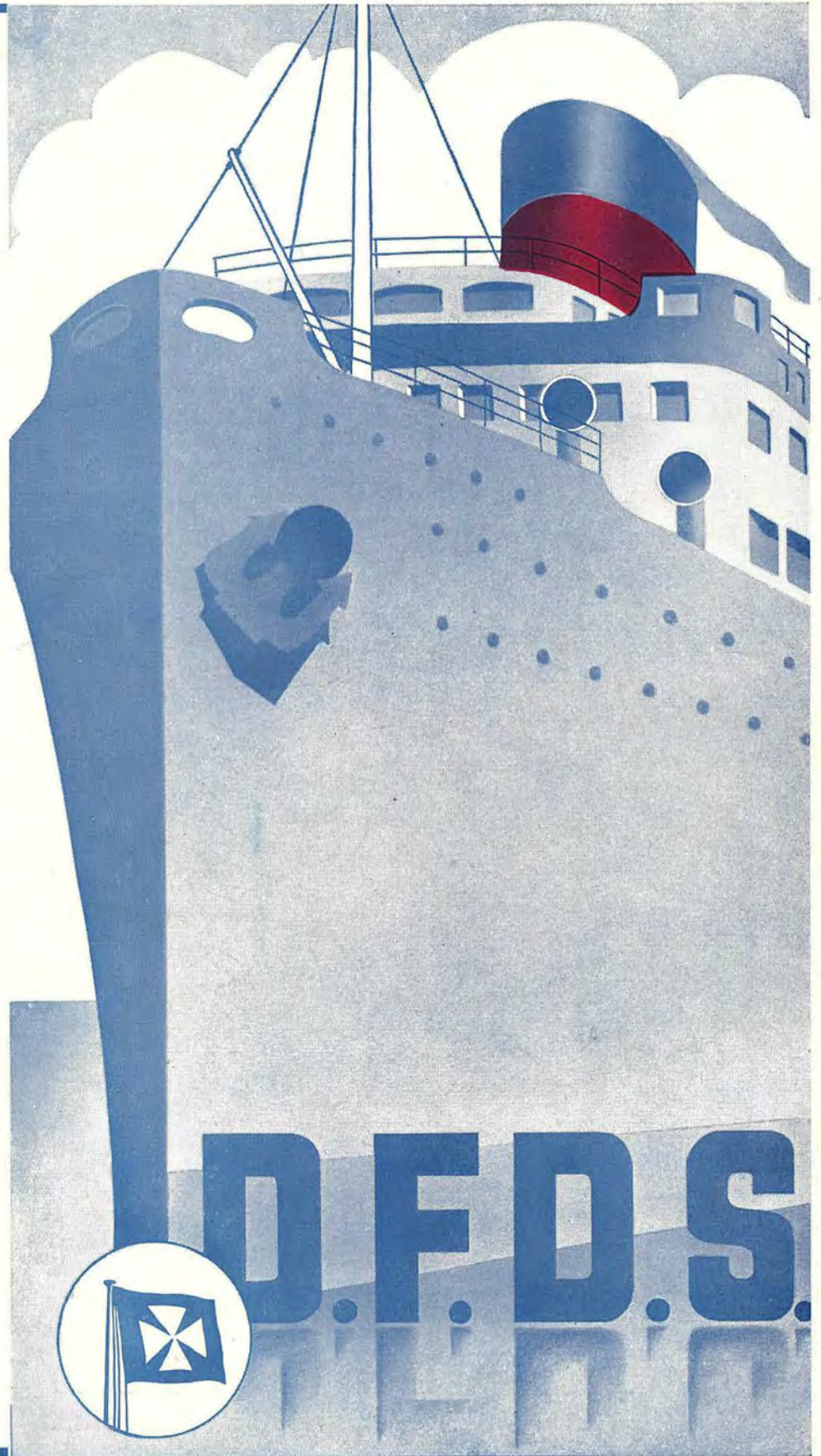
Jesper Christensen & Co.s
Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.



Grundlagt 1888



De sover mens De sejler



VIKINGEN

50 Øre

Fra Havnen
Maleri af V. Qvistorff

1938 - Nr.
15. Aargang



at sikre Dem Vikingens næste Nummer som alle hævder

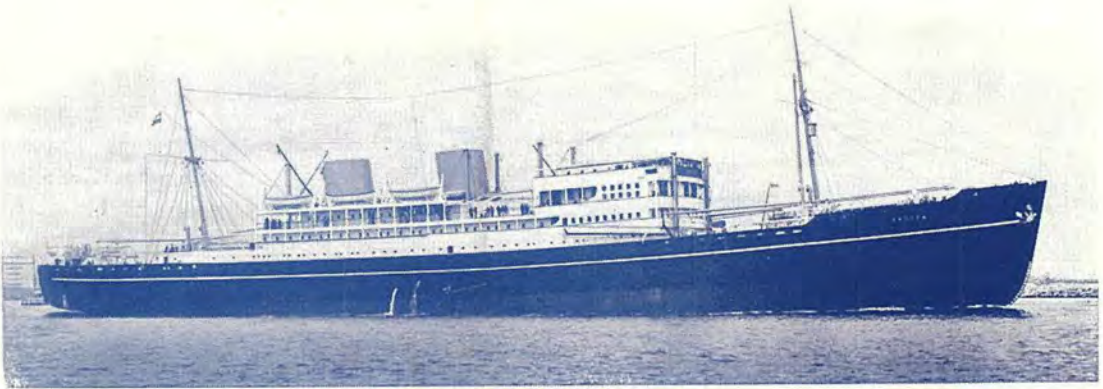


AKTIESELSKABET

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

4-1938

BJERGNING

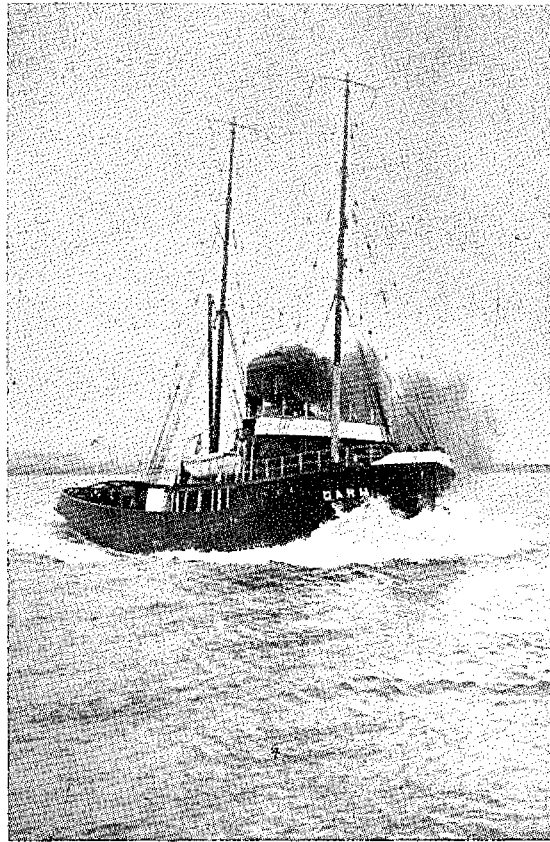
Ved Tage Nissen

er en af Søfartens vigtige Faktorer

FOR et Par Aar siden overraskedes Offentligheden af et ret ualmindeligt Tilfælde indenfor Søfartsverdenen, idet Kaptajn og Besætning paa Damperen *Newfoundland* af Liverpool blev tilkendt 2000 Pund Sterling i Bjergeløn for at have ført Damperen „Towerbridge“ af London, der befandt sig i Vanskeligheder i Pakisen i Nord-Atlanten, frem til Sikkerhed — ikke ved Hjælp af Tovning, men blot og bart ved Hjælp af traadløse Meddelelser — de to Skibe havde ikke haft hinanden i Sigte paa det Tidspunkt. Domstolen erklærede med Rette dette Tilfælde for „et højst bemærkelsesværdigt Tilfælde“.

S. O. S. — Søens Nødraabs-Initialer kan ogsaa passe udmærket godt ind i den Betjening til Søs, der forstaaes ved Bjergning. Ved Initialet S. O. S. forstaaes jo almindeligvis Bjergning af Menneskeliv. Men Bjergning af Værdier er ogsaa af overordentlig Betydning for Søfartens Trivsel.

Der er vel næppe nogen Side af Søfarten, der er saa lidt forstaaet af Offentligheden som den Maade, paa hvilken den økonomiske Godtgørelse for udført



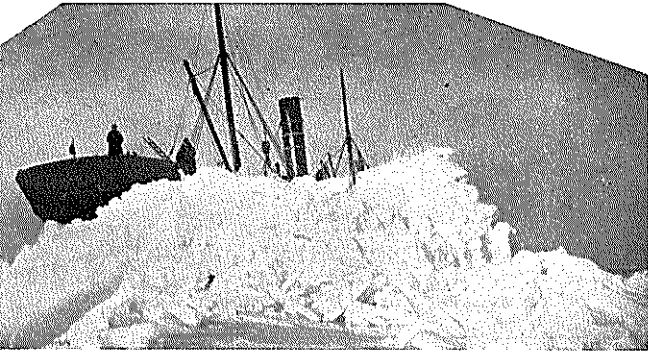
Bjergningsdamper undervejs til Stranding for at yde Assistance.

Bjergningsarbejde fordeles. Der er forskellige Grader af Bjergning, spændende lige fra et Skibs blotte Nærværelse paa Opfordring fra Kaptajnen paa et nødstedt Skib til Bjergning af et Vrag, der er forladt af Mandskabet ude midt i Oceanet.

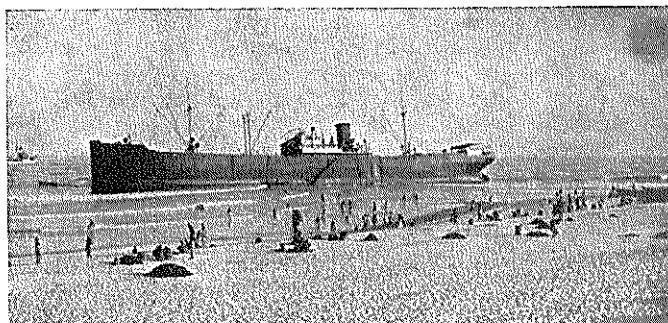
For at have Krav paa Bjergeløn eller Godtgørelse maa Genstanden for Bjergningen virkelig være bragt i Sikkerhed, og et af Maalene, hvorefter Bjergelønnen tilkendes, er det bjergedes Værdi. For at naa til Bestemmelse om Bjergelønnenes Størrelse tager Domstolene en Række Faktorer i Betragtning: først det Bjergedes Værdi; dernæst den Fare, hvori det Bjergede befandt sig; Muligheden for anden Assistance; den Fare, Bjergeren selv udsæt-

ter sig for — saavel Bjergningsskibet som dets Besætning; Bjergningsarbejdets Varighed; Vanskelighederne ved Bjergningen; Bjergningsskibets egen Værdi og — i England — Værdien af dets Ladning; Tiden, der er gaaet tabt, og Udgifterne ved Bjergningen.

Hvis et Skib paa Opfordring fra Kaptajnen paa et nødstedt Skib blot holder sig i Nærheden, men ikke yder nogen egentlig Hjælp, vil Godtgørelsen alminde-



Under Isvanskeligheder maa Bjergningsassistance ofte tilkaldes. Billedet viser en finsk Dampner, som af Isen er sat paa Grund i Sundet. — Isen er skruet op i veritable Bjerge omkring Skibet. En Bjergningsdampner ligger langs Siden i Færd med at tætte Skibet, som under Grundstødningen blev læk og delvis vandfyldt.

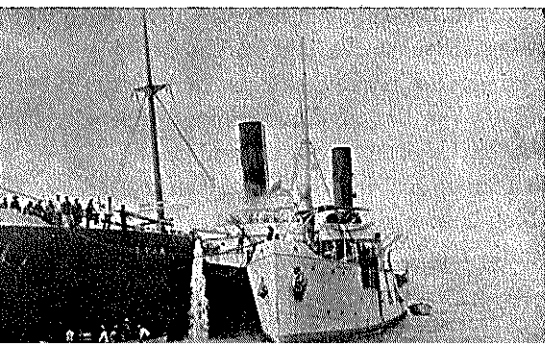


Dette Billede er hentet helt ovre fra Østkysten af Afrika, Syd for Cape Guardafui, hvor det norske Motorskib „Ferglen“ strandede med en fuld Ladning Copra, vandfyldt overalt. En Del af Ladningen er skyllet i Land og opsamles af de indfødte, som ses paa Stranden. — Switzers Bjergningsdampner „Protector“ ses til Ankers udenfor Skibet, som det efter et langvarigt og vanskeligt Arbejde lykkedes at faa ud.

ligvis blot være tilstrækkelig til at dække det assisterende Skibs Ejer de løbende Udgifter ved Forsinkelsen.

Bjergelønnens Størrelse vokser altsaa i Forhold til Bjergarbejdets Omfang og kan i Tilfælde af totalt Vrag naa helt op til 75 pCt. af Værdien af den bjergede Ejendom.

Ved Fordeling af Besætningens Andel modtager Kaptajnen selvfølgelig en større Andel end noget andet Medlem af Besætningen. Han er jo ansvarlig for hele Bjergningsarbejdets heldige Udfald og maa til Gengæld tage Ansvaret for mislykket Arbejde eller for eventuel Skade paa sit eget Skib eller for Ulykkestilfælde eller Tab af Liv blandt sin Besætning.



En Dampner, der er løbet ind paa en Klippekyst. Switzers Dampner „Valkyrien“ er i Færd med ved Hjælp af Dykker at tætte og lænspumpe Skibet.

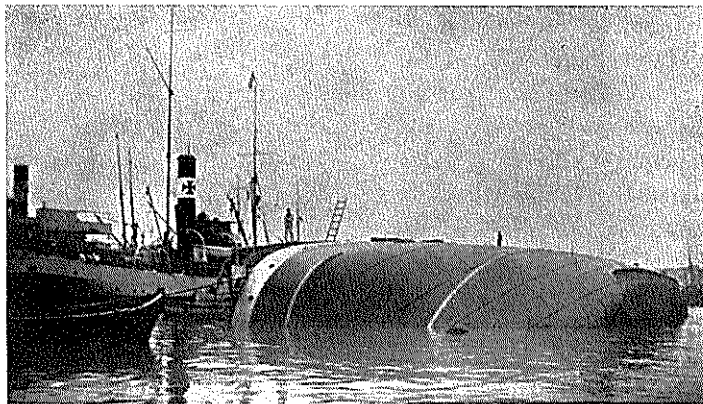
Første Styrmand og første Mester modtager almindeligvis lige Andele, navnlig i Tilfælde af Tovning, da første Mester er ansvarlig for de korrekte Manøvrer med Skibets Maskiner, og første Styrmand ansvarlig for Tovningsgrejerne, Baadmateriellet o. l.

Almindeligvis tildeles Dæksmandskabet og Maskinmandskabet samme Andele, hvorefter der sker en Udligning i Forholdet mellem Arbejde og Løn. Dæksmandskabet maa nemlig som Regel udføre det haardeste Arbejde under en Bjergning, mens deres Hyre er lavere end Maskinpersonalets.

Hovmesteren, Kokken og hvem der ellers hører under Restaurationspersonalet modtager deres Bjergeløn paa Basis af deres almindelige Hyre, da deres Arbejde, undtagen i ganske særlige Tilfælde, er begrænset til deres daglige Gerning. Under særlige Omstændigheder kan Radiotelegrafisten modtage en særlig Erkendelse, og det samme kan gælde enkelte af Besætningen, der personligt har udført farefuldt eller særlig vanskeligt Arbejde.

Man stilles ofte overfor Spørgsmaalet: — Hvem betaler for Bjergningsarbejdet? — Svaret er: Underskriverne for det bjergede Skib og Ladning i Forhold til deres Interesser.

Hvis et Skib ikke er assureret, maa Ejeren betale, og kan han ikke betale, vil det nødstedte Skib blive bjergtet for Bjergerens Regning.



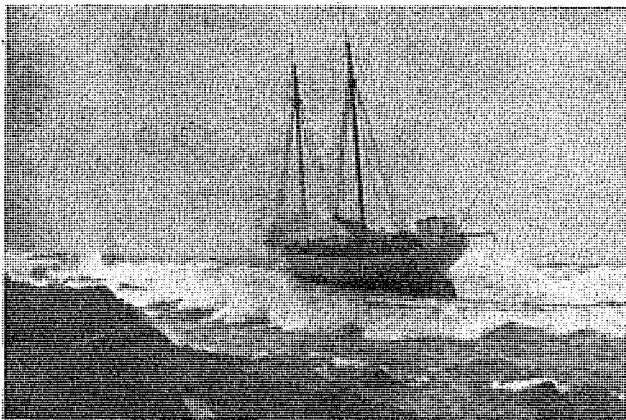
Dampneren „Attiki“, der er kæntrret og sunket i Piræus Havn. — Switzers Bjergningsdampner „Danmark“ er i Færd med ved Hjælp af Dykkere at tætte Skibet, og efter et meget besværligt Arbejde lykkedes det at faa det rettet op og flotbragt.

I de Tilfælde, hvor kun Menneskeliv bliver reddet, kan ingen økonomisk Bjergeløn komme i Betragtning, da ingen værdifast Ejendom er bjergtet. Bjergning af Menneskeliv er en Udgift, som Rederne maa bære for

Menneskehedens Skyld, og det tjener til Skibsfartens Ære, at ethvert Raab om Hjælp paa Søen bliver fulgt, uanset om Omkostningerne truer med at føre en lille Reder med en lille Kapital nær til Fallitens Rand.

Professionelle Bjergere, der mere almindeligt beskæftiger sig med at bringe strandede og sunkne Skibe flot, tilkendes relativt større Summer, fordi deres Arbejde som Regel ydes paa en „no cure, no pay“-Basis, hvilket altsaa betyder, at der kun er Bjergeløn, saafremt Bjergningen lykkes. Og Domstolene erkender, at Søfartsverdenen behøver professionelle Bjergningsmandskaber med kostbare Udrustninger og faguddannede Bjergere, der skal holdes for en høj Betaling gennem lange Perioder, hvor der ingen Lejlighed er for lønnende Beskæftigelse.

Som den søfarende Nation, Danmark er, tager vi



En Skonnert, der er strandet paa Bornholms farlige Klippekystr.

meget stærkt Del i det for Søfarten saa vigtige Bjergningsarbejde.

A/S Em. Z. Switzers Bjergnings-Entreprise, der i over 100 Aar har haft sit Hovedkontor i København, raader over en Flaade paa 12 Bjergningsdampere foruden et Antal Bugserbaade, Lægtene og store Pontoner til Løftning af sunkne Skibe tillige med en Mængde forskelligt Bjergningsmateriel. Svitser udfører Bjergninger af Skibe ikke alene i de danske Farvande, men ogsaa i Middelhavet og Rødehavet og de nærmeste, tilgrænsende Kyster af Atlanterhavet og det indiske Ocean. De har i Almindelighed Bjergningsdampere stationeret i Lissabon,

Gibraltar, Marseille, Piræus og Suez, hvor Bjergningsdampere altid ligger fuldt bemanded og med Damp oppe klar til hurtig Udrykning, og saasnart

En Damp er kommet i Brand i det røde Hav. Switzers Bjergningsdamper „Protector“, der ses ved Agterenden af Skibet, er lige ankommet for at paabegynde Slukningen af Ilden, som har voldsomt fat i Forskibet.



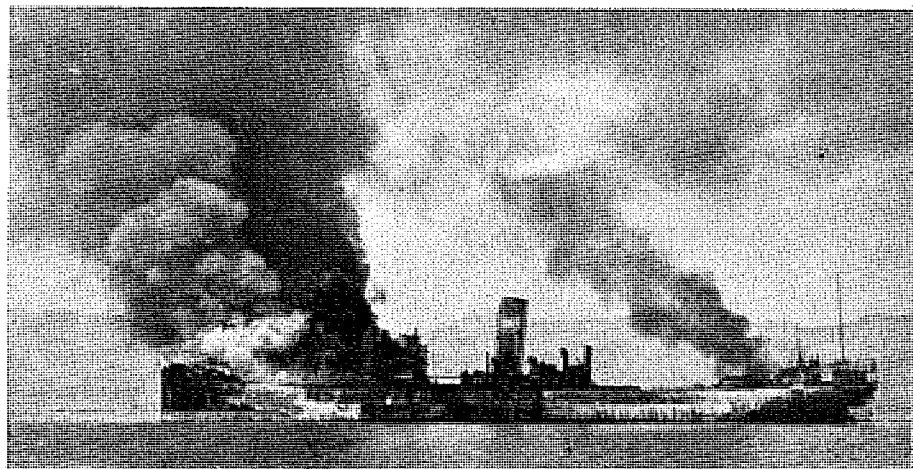
Dette Billede er taget, efter at Ilden er slukket, og viser, hvorledes Skibets Jerndæk var nedsunket paa Grund af den stærke Opvarmning.

Telegrafanmelder, at et Skib er strandet eller paa anden Maade nødstedt, dirigeres uopholdelig den nærmeste Bjergningsdamper til Assistance. De i Udlandet stationerede Bjergningsdampere Besætninger udgør 20—25 Mand i hvert Skib, heri indbefattet mindst to Dykkere. Alle Bjergningsdampere er udrustet med et stort Pumpemateriel, hovedsagelig transportable Motorpumper til Anbringelse i lække eller vandfyldte Skibe; hver Bjergningsdampers samlede Pumpekraft udgør 3—4000 Tons pr. Time. Endvidere er Bjergningsdamperne forsynet med en Mængde andet Bjergningsmateriale, Gier, Lossemateriel m. m. Desuden er der i hvert Skib indrettet et mindre Maskinværksted med Drejebænk, Smedegrej, pneumatisk Værktøj m. m. Bjergningsarbejdet udføres altid paa Basis „No cure — no pay“ (intet Resultat — ingen Betaling). Da vanskelige Bjergningsarbejder kræver megen Erfaring, er Føreren af Bjergningsdamperen saavel som i hvert Fald de ældre Officerer altid Mænd med flere Aars Træning i Switzers Bjergningsvirksomhed. Hosstaaende Billeder er taget under Bjergningsarbejde udført af Em. Z. Switzers Bjergnings-Entreprise.

Brug dog

**Cornelius Knudsens
HVILEBRILLER**

Kikkerter og
Sekstanter





H.M.S. „Vernon“. Portsmouth Dockyard.

En BY

Portsmouth

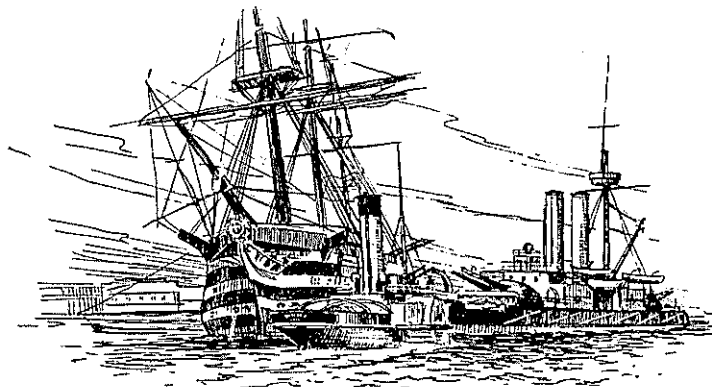
Et SKIB

Victory

En HELT

Nelson

Af Relieur

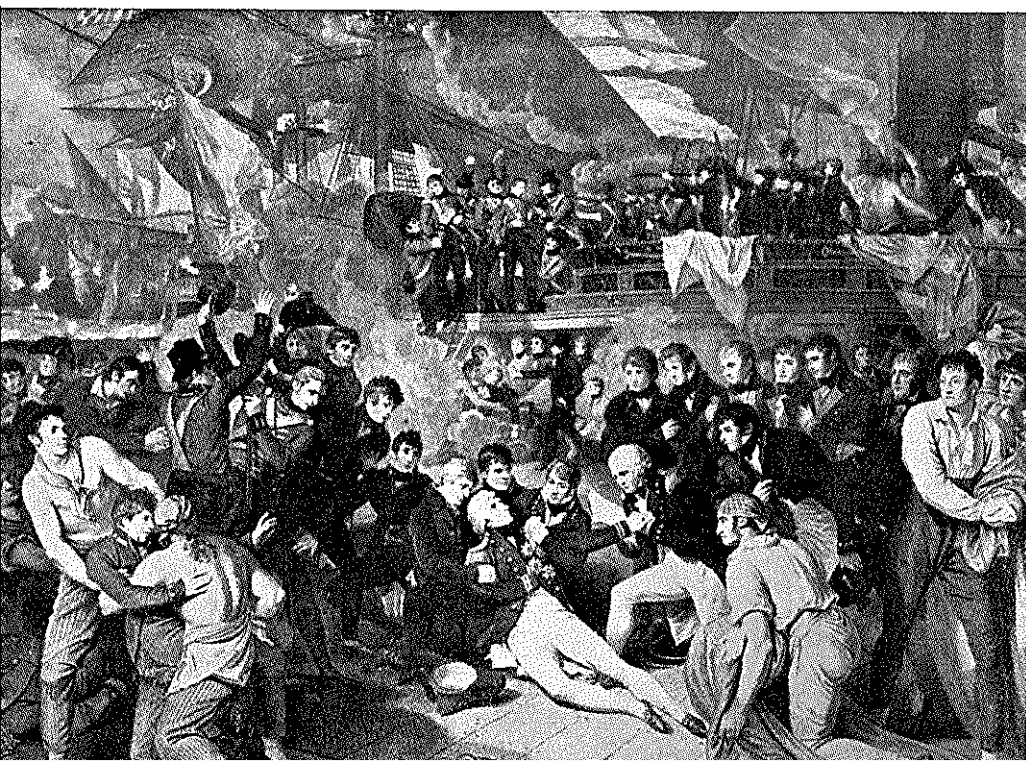


„Neptune“ løber ind i Siden paa „Victory“.

*De store Skibe,
som sejler paa Vandet,
strander en Gang omsider,
hvad enten nu Revlernes takkede Sav
eller Værfternes Økser dem bider.*

ENGLANDS Nationalhelligdom, „The Victory“, Lord Nelsons berømte Linieskib, er Undtagelsen, som bekræfter den Regel, Drachmann omsatte til ovenstaaende Vers. —

Portsmouth, Victory og Horatio Nelson er en uadskillelig Triologi. Den gamle Flaadeby danner nu et Hele med Nabobyen Southsea. — Medens denne sidste er vokset frem i Løbet af de sidste 50—75 Aar, kan man endnu i det ca. 1400 Aar gamle Portsmouth finde hele Karréer urørte fra de store Sejlskibes og Søheltes Tid. Byerne dækker til sammen 9000 Acres med henved 300,000 Indbyggere. De har fælles Administration. Turen langs den en dansk Mil lange Kyststrækning med Udsigt over Reden til Øen Wight er vidunderlig. Et skønhedselskende Bystyre har langs hele Strækningen skabt et Paradis af dejlige Haver og Sportspladser. Minde ved Minde rejser sig her om Fortids og Nutids store Begivenheder. Et Anker fra „Victory“ staar højt hævet paa et Granitfundament. Et Stykke derfra ses en Stenblok, der er ført hertil fra Krim. Bag denne dækkede to Marinesoldater ved energisk Geværild Kammeraternes Tilbagetog, da et Landgangshold blev



overfaldet af Russerne. En Obelisk viser Stedet, hvor Forbryderen James Hill alias Aitkin blev hængt. — Han var 1776 kommet fra Amerika for at afbrænde Marinens Værksteder og Tømmeroplag. Han skred til Værket den 7. December, men Attentatet mislykkedes, og han blev fanget. Den originale Døm lød paa, at han skulde hænges paa et Sted, hvorfra han kunde overse

Nelson saares ved Trafalgar.

Marineværftet. Dommen blev fuldbyrdet til Punkt og Prikke. Fra Linieskibet „Arethusa“ tog man en 64 Fod høj Mast, den rejstes paa Strandbredden, og Forbryderen blev hængt i dens Top 10. Marts 1777. I mange Aar hang hans Skelet i Jernkæder ved Blockhouse. Krigsmindesmærker møder man hvert andet Skridt langs den historiske Strandbred.

De gamle Gader, de gamle Steder, som vi kender fra Marrayts Romaner, er der endnu. I Kastelsmuren for Enden af Highstreet sidder højt over Gaden en snart 500 Aar gammel Buste af Karl den Første. I samme Gade ligger Domkirken, St. Thomas Katedral, bygget for 700 Aar siden. Her i Nr. 10 A blev Hertugen af Buckingham 1628 myrdet af John Felton. Ogsaa Feltons Lig hang i aarevis ved Southsea beach. Ikke langt herfra er den gamle Sallyport, hvis Hvælvinger har givet Genlyd af de store Søheltes Skridt

paa deres Vej til Berømmelse eller Død eller begge Dele. Her ligger ogsaa St. George Hotel, hvor Nelson tilbragte sine sidste Timer paa Englands Jord, før han drog ud for at sejre og dø ved Trafalgar. Hans og Lady Hamiltons Værelser staar endnu, som da de to notable Gæster forlod dem.

Drejer man om Hjørnet ved Karl den Førstes Buste og gaar tilhøjre, gaar man lige mod Orlogsværftets Port. Snart ser man „Victory“s høje Master rage op. — Fra alle høje Steder i By og Omegn ses dens vældige Rigning tegne sig mod Himlen. Særlig fra Havnebanestationen, hvor Skibet ses med Havn og By som Baggrund, er det et betagende Syn.

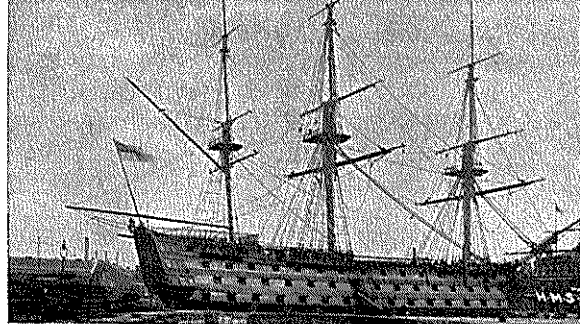
„Victory“, der har gjort 175 Aars Tjeneste og nu ligger i Verdens ældste Tørdok, er den Dag i Dag Flagskib for Chef-Kommandanten i Portsmouth. En egen Følelse griber en, naar man staar

ved Siden af det vældige Sejlskib. Stormasten maaler 170 Fod fra Mastersporet (i Kølen) til Fløjknappen. Det er paa 2162 Tons. De tre Kanondæk er hver 186 Fod, og det bærer 104 Kanoner. Et glat Lag fra en af Skibssiderne udsendte Projektiler til en samlet Vægt af 1160 Pund — store Tal i Træsribenes Tid.

Skibet er bygget i Chatham 1765 af Eg fra „New forest“. Det blev Flaadens bedste Skib, og det kostede 100,000 Pund Sterling — mange Penge den Gang. Saa billigt er det ikke nu. Den ny Panserkoloss „Nelson“ kostede for faa Aar siden 4 Millioner Pund.

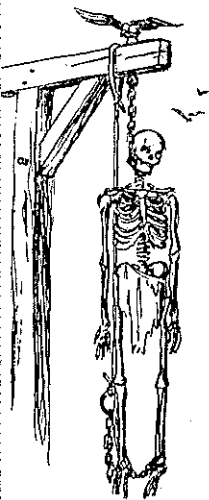
„Victory“ har rundet de store Have, og Englands berømteste Admiraler har haft Kommandoen ombord; blandt „the admirals all“ kan nævnes Kempenfelt, Keppel, Howe, Hood, Jervis (Earl St. Vincent) og Nelson.

Adgangen til „Victory“ er aaben for alle uden



H.M.S. „Victory“.

Hensyn til Nationalitet. Adgangen er gennem „Dock-Yardens“ Vagtstue. Man skriver sit Navn i en Protokol, og Vagten peger mod Skibet, der ligger faa Hundrede Meter fra Vagten. Besøgende i Bil faar Lov til at køre lige til Landgangen. En Skare af ud-søgte Befalingsmænd i Marinen viser Skibet frem. Der er nok at se, nok at beundre. Fra Dæk til Dæk foregaar Passagen nu ad magelige Trapper. Paa Nelsons Tid var der kun een Trappe paa hele Skibet. Den førte til Agterkastellet til Officerernes Opholdsrum. Mandskabet brugte Knudetov, naar de skulde op eller ned. Hver Detaille i Skibet gennemgaa omhyggeligt, men selvfølgelig lyder Navnet Nelson ustandseligt. Paa Kvarterdækket staar agter det vældige Dobbelttræt, hvis Betjening krævede 4 haandfaste Mand. Hvis dette Rat blev skudt itu — og det skete ved Trafalgar kort efter, at Nelson var faldet —

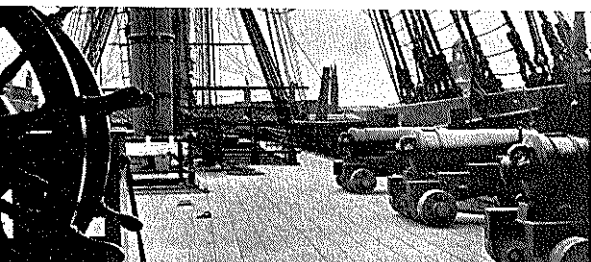


Mange Aar hang hans et i Jernkæder ved Blockhouse Point.

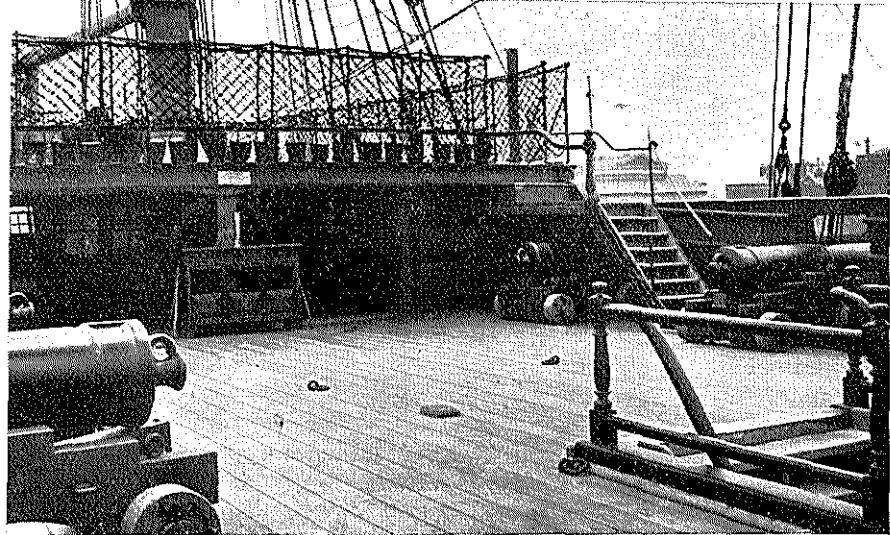


Pladen i Dækket, der angiver Stedet, hvor Nelson faldt.

skete Styringen fra et Nødrat paa Mellemdækket, men dette krævede betydeligt mere Mandskab. Lige ved Rattet viser en Messingplade mere Mandskab — „Here fall Nelson“. Naar øverste Dæk er besat, gaar man til Mellemdækket. Der er lavt mellem Dækkene. Advarslen: „Mind your head“ — „Pas paa Hovedet“ — lyder ustandseligt. Her vises Nelsons og Officerernes Rum. Med et Smil oplyser Foreviseren, at Loftshøjden er 5 Fod, og at Kaptajn Hardy — Nelsons Næstkommanderende — var 2 Tommer over 6 Fod. Nelsons Spisestue, Administrationsrum, hans spartanske Soverum med den smalle Køje er ogsaa her. I Spisestuen staar Nelsons originale Møbler og Sølvservice. Dybere nede vises Stedet, hvor Nelson



Øverste Dæk — set agterefter.



Øverste Dæk — set agterfra.

døde og Lazarettet, hvor Lægerne arbejdede ved en svagt lysende Lygte. Haardt for Lægen og værre for de Saarede, som kom under hans Behandling. I hine Tider kendtes kun et Bedøvelsesmiddel: Rom. Rom stod til Disposition i ubegrænsede Mængder. En død-drukken Matros mærkede ikke en Amputation. Et robust og kraftigt Folkefærd har Datidens Søfolk været.

Dybest nede vises Proviantrum, Ballastrum og Krudtmagasinet. Under et Slag entrede Skibsdrengene ustandseligt op og ned med Karduser til Kanonbetjeningen.

„Victory“s Historie — Navnet „Sejr“ har det ikke baaret forgæves — er en Række af vundne Søslag og Kampe mod Storm og Sø. Uskadt slap det ikke, og mere end én Gang har det været paa Tale at lade det ophugge, men hverken „Revlernes takkede Sav“ eller „Værfternes Økser“ har kunnet afslutte dets glørrige Historie.

13 Aar gammelt — i 1778 — fik „Victory“ sin Ild-daab ved en kort Skærmydsel med en fransk Krydser; men allerede en Maaned efter kom den første alvorlige Kamp, som nær havde blevet den sidste. Det førtes dengang af Keppel og blev i Søslaget ved Ushant paa én Gang angrebet af seks franske Skibe. Kun ved Førerens enestaaende Sømandsdygtighed førtes det ud af Slaget i ilde tilredt Stand.

Med sin Stander vajende paa „Victory“, førte Kempenfelt 12 engelske Skibe til Kamp mod 20 franske den 12. Decembér 1781. Den franske Admiral du Guichen var som en af Tidens bedste Søkrigere Kempenfelt en værdig Modstander. Det var de engelske Skibes større Manøvreedygtighed, som sikrede Kempenfelt en afgørende Sejr. I de følgende to Aar førtes det af Lord Howe, og det var tilstede, da „Royal George“ kuldsejlede ved Spithead med et Tab af henimod 1000 Menneskeliv — et af den engelske Marines bitreste Minder. Blandt de druknede var Kempenfelt selv. — 1782 gik med

Togter i Vesterhavet — Legen med Hollænderne — og ved de spanske Kyster.

Hood førte Skibet til Sejr ved Toulon, og de næste Aar fik et mere fredeligt Forløb indtil 1795. Fra „Victory“ ledede John Jervis Slaget ved St. Vincent. 15 engelske Skibe knuste her en spansk Flaade paa 27. Som Tak for denne Daad udnævnte Regeringen Jervis til Earl af St. Vincent.

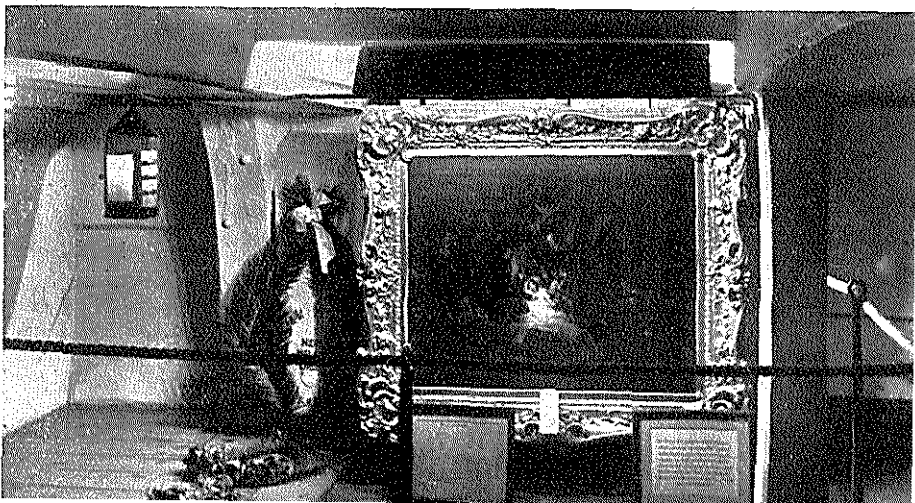
1801 var „Victory“ til Eftersyn og laa kølhalet i Portsmouth under Slaget paa Københavns Red. Da Krigen efter en kortvarig Fred atter udbrød i 1803 og Nelson fik Kommandoen over Middelhavsflaaden, højste han

naturligt sin Stander paa „Victory“. Nelson fik sin Udnævnelse til „Rear admiral“ efter Slaget ved St. Vincent, havde siden deltaget i Blokaden af Cadix, og mistede sin højre Arm ved Overfaldet paa Santa Crux. Efter Slaget ved Aboukir var han adlet som Baron. Viscountitlen modtog han i 1801.

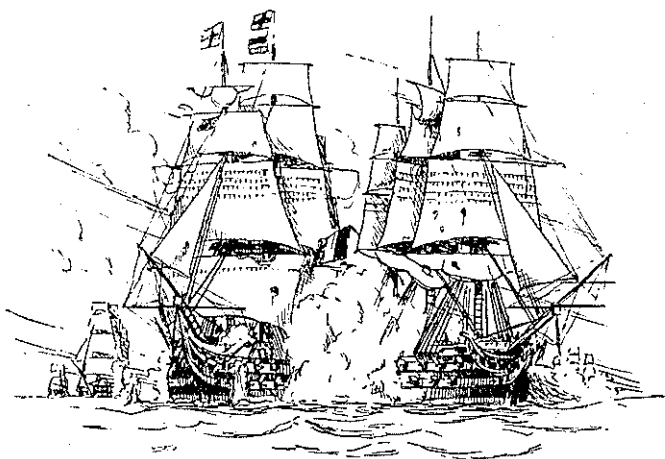
Fra det Øjeblik, Nelson i 1803 overtog Kommandoen og indtil 1805 var han kun tre Gange iland — et Bevis paa den Tjenstiver og Pliktfroskab, der i saa faa Aar havde hævet ham til Toppen i den engelske Marine. I to lange Aar blokeredes Toulon, hvor den franske Flaade laa indespærret. Det lykkedes den tilsidst at slippe ud, og nu begyndte en af de længste Parforcejagter til Søs, som Historien kender. Middelhavet rundt, Gibraltar ud, tværs over Atlanterhavet, rundt om Antillerne og tilbage rundt om Island. „Victory“ maatte efter de mange Aar i Søen til Portsmouth for Eftersyn sammen med andre af de store Skibe, medens Resten af Flaaden holdt Føling med Franskmandene, der nu var sluttet sammen med den spanske Flaade.

Nu stod Englands Herredømme over Havene paa Spil — og nær havde de Styrendes Mangel paa Forstaaelse sat alt over Styr. I Admiralitetet drøftedes det at tage Halvdelen af Nelsons Eskadre til Konvoj af Handelsskibe. Det var en Privatmand, som brem-sede dette Vanvid, Lederen af Lloyd, som uden Hensyn til Assuranceselskabernes Tab afslog Tilbudet om Konvoj — og Nelson beholdt sin Flaade intakt.

— — —



Stedet, hvor Nelson døde.



H.M.S. „Victory“
i Slaget ved Trafalgar.

Afgørelsen var nær. Skibene var atter sejlklare, og den 14. September 1805 Kl. 6 Morgen ankom Nelson og Lady Hamilton til St. George Hotel i Portsmouth. Admiralens Ankomst rygtedes snart, og der samledes en mægtig Menneskeskare udenfor Hotellet. Ikke mindst Lloyds uselviske Optræden i Konvoj-spørgsmaalet havde aabnet Øjnene paa det engelske Folk. Man var klar over, at Mødet med de forenede fjendtlige Flaader betød Knald eller Fald, og vilde nu vise Nelson, at det engelske Folk af hele sit Hjerte vilde følge hans modige Færd. Han fik et Farvel, som ingen anden før eller senere har faaet.

Nelson søgte at unddrage sig Mængdens Hyldest, han slap uset ud ad en Bagvej til Penny-street. Over Døren her vajer nu et „Union Jack“, og en Marmorplade i Væggen beretter om hans Flugt. Saa gik han for at sige sin bedste Ven, General Tudor, et sidste Farvel før Afrejsen. Generalen boede i Pembroke street paa Vejen til Havnen. Da Nelson atter kom ud paa Gaden for at gaa til Udskebningsstedet ved Southsea beach — hvor „Victory“s Anker viser Stedet, og hvor Barkassen ventede ham og hans Flagkaptajn Hardy, var Flugten opdaget og Gaden fyldt med Folk. De fulgte ham til Barkassen, ja, saa langt ned ad Slæbestedet, som de kunde vade, for at faa det sidste Haandtryk af den „lille Admiral“. „Jeg kunde ønske at have to Hænder, saa kunde jeg hilse paa flere af Jer,“ sagde Nelson, og derefter vendt mod Hardy: „Jeg har modtaget deres Hurraer før, men nu har jeg vundet deres Hjerter.“

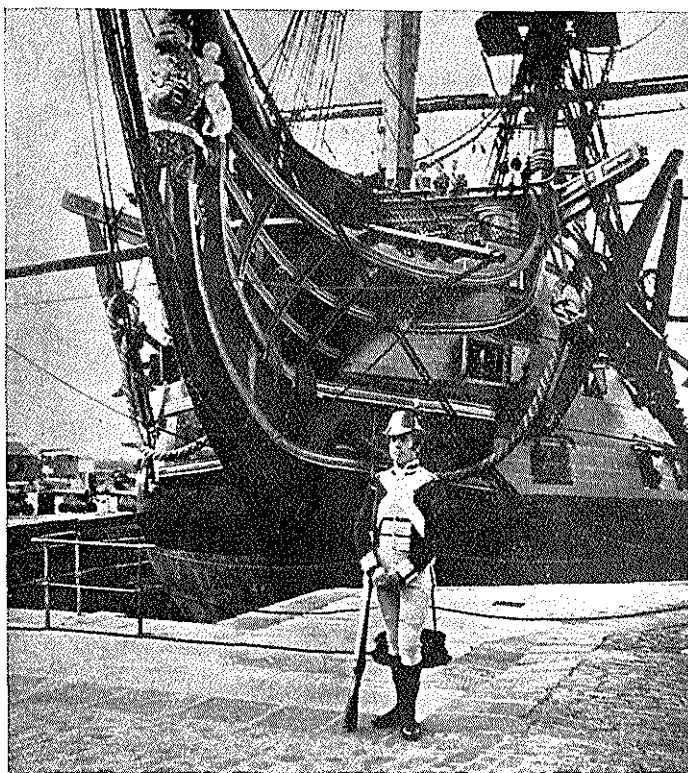
Saa gik han ombord, og medens Saltskud-dene drøned, passeredes Havnehjørnet — the round tower — og for fulde Sejl stod han Kanalen ud til Mødet med Sejren og Døden.

Trafalgar. Tidlig Morgen den 21. Oktober 1805 fik den engelske Flaades „signal-mids“ — Signalkadetterne — travlt. I den gryende Morgen saas en vældig Række Signalflag paa Admiralskibet. Fra Spryd over Mastetoppene til Agterstævn vajede de brogede Flag. Kodebøgerne kom frem, og først med Undren og saa med Begejstring læste Kadetterne Nelsons mandende Opraab:

„England venter, at hver Mand vil gøre sin Pligt.“

Fra Mund til Mund gik de djærve Ord, og over hele Flaaden blev der pebet til „klart Skib“. Det har været et eventyrligt Syn at se de stolte Tredækkere i den friske Morgenvind stævne mod den overlegne Fjende i to tæt sluttede Kolonner. Snart var man paa Skudhold, og „Victory“s styrbords Bovkanon skød det første Skud.

Signalet til Kampens Begyndelse. Snart laa Ven og Fjende overfor hinanden paa Meterafstand om ikke nærmere, idet den engelske Eskadre gennembrød de Allieredes Halvmaane-Formation, og Mandefaldet var frygteligt. Nelsons Signal havde opflammet det engelske Krigsmod — hver Mand gjorde sin Pligt — og for hver, der segnede ved Kanonerne, stod der straks en ny Mand. Gennem Krudtrøgen saas fra „Victory“ det franske Admiralskibs Agterlanterner. Et Vink til de fire Mand ved Rattet og med en ubetydelig Kursændring strøg „Victory“ forbi Skibets Agterstævn, idet det sendte det en Hilsen i Form af et glat Lag og en Salve paa 500 Musketkugler gennem Agterkastellet. Halvt Vrag flød „Bucentaur“ agterud. „Victory“ gik over Stag og gik langs Siden af „Redoubtable“ midt mellem dette Skib og „Bucentaur“. Snart ligger de tre i et tæt Favntag. Side om Side udveksler de Lagene, og Mand efter Mand segner ved Kanonerne. „Redoubtables“ Rigning er fyldt med Geværskytter. Nelson, som midt i Tummelen gik frem og tilbage paa Kvarterdækket, blev ramt af et Musketskud fra „Redoubtable“s Mærs. Afstanden var kun 15 Meter, saa tæt laa Skibene sammen. Kuglen



Nelsons berømte gamle Flagskib „Victory“. Da den britiske Flaade i Aar holdt sin vældige Konge-Revy en hel Uge igennem ved Portsmouth, blev de gamle kendte Signaler hver Dag hejst paa Nelsons hæderkronede Flagskib: „England venter, at hver Mand gør sin Pligt!“ — Hver Aften var der Parade af 100 Matroser i originale Uniformer fra 1805.

ramte i Skulderen og gik ud gennem Ryggen og strejfede til Hælen. Nelson styrtede om paa Dækket, og uden en Klagelyd sagde han til Kaptajn Hardy, som bøjede sig over ham: „Der gav de mig det sidste, Hardy!“ — og med Taarer i Øjnene bar stærke Mænd den største af „the Admirals all“ ned under Dæk.

Udenfor Lazarettet blev der redet et Leje for Helten, og medens hans Hoved hvilede mod et af hans elskede Skibs Spanter — en Mindeplade betegner Stedet — ebbede hans Liv langsomt ud.

Imedens løstes Knuden mellem de to nu ødelagte franske Skibe og „Victory“. Straks Skibet var frit, gik Kaptajn Hardy mod en ny Fjende.

I Cockpitten, hvor Nelson stredes med Døden — hans kraftige Vilje holdt ham trods Smertes og Blodtab i Live til Slaget var vundet — samledes efterhaanden, som Kampen sagtnede, Skibets ledende Mænd, men de kunde Nelson ikke, før Hardy havde afgivet sin Melding. Og Hardy kom med den rigtige Melding. Nelson spurgte: „Har vi saa gjort det godt, Hardy?“ „14 fjendtlige Skibe har strøget Flaget!“ var Hardys Svar. Slaget var vundet. Da lyste for sidste Gang et Smil over Nelsons hærgede Træk, og med Ordene: „Saa kys mig, Hardy“ udaandede han.

Paa Stedet hænger nu et Maleri udført af en af Englands største Kunstnere, og de Dæksplanker, hvorpaa han faldt, er flyttet herved.

Med de to øverste Dæk gennemhullede som et Sold og kun én Mastestump tilbage, fik Hardy „Victory“ nødrigget efter Kampen. Saa haardt var det gaaet til, at kun 14 af de 104 Kanoner var brugelige, da Slaget var endt. Saa stævnedes der mod Hjemmet med Nelsons Lig ombord. Nødriggen udbedredes i Gibraltar, og den 4. December ankom „Victory“ til Portsmouths Red. Stor Opsigt vakte det sønderskudte Skib, der med Nelsons Flag paa halv Stang stod Havnen ind. Flaget havde vajet siden hans Død og haledes først ned, da Baaren førtes over Rælingen for at bisættes i „St. Paul“ i London.

Atter slog en Skæbnetime for „Victory“. Man var i Admiralitetet stemt for at lade det ophugge. Det historiske Moment fik Overtaget, og „Victory“ sendtes til Chatham til Genopbygning. Med faa Afbrydelser havde Skibet derefter en ret fredelig Tilværelse i Østersøflaaden indtil Freden 1815.

Ogsaa Elementerne har været ude efter „Victory“, og tidt har det været sin Undergang nær. Gang paa Gang meldes om „narrow escape“. Galt har det set ud paa Spitheads Red, ved Corsica, ved Toulon, men værst Juleaften 1811 ved Jyllands Vestkyst, hvor „St. George“, „Defence“ og „Hero“ forliste med 2000 Mand. De to førstnævnte strandede som bekendt inde paa Revlerne. Den danske Presse har sat de ulykkelige Sømand, der omkom ved Forliset, et smukt Mindesmærke i Fjand Klitter. „Hero“ gik ned i aaben Sø. „Cressy“ og „Victory“, som var med i Eskadren, havde et haardt Kryds ud fra de farlige Revler. „Victory“ var Flagskib for Admiral Soumarez, der med en vovelig Manøvre — at stagvende for droppede Anker — klarede den afgørende Vending, naturligvis med Tab af Ankeret — betydningsløst, naar Skib og 800 Menneskeliv staar paa Spil.

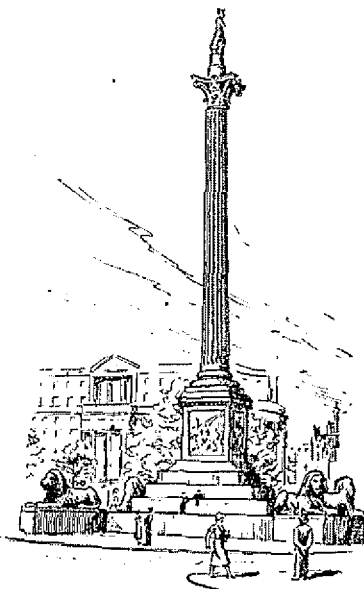
1825 blev „Victory“ Flagskib i Portsmouth. Ogsaa her har Skæbnen været ude efter det veltjente Skib. I 1905 skulde et gammelt Panserskib „Neptune“ slæbes ud af Havnen. Trossen sprang, og „Neptune“ drev ned mod den forankrede „Victory“ og knuste den ene Side. Atter krævedes det, at nu skulde „Victory“ hugges op. Mod dette rejste det engelske Folk et enstemmig Krav om Skibets Bevarelse. Et nationalt Selskab under Ledelse af Falklandslagets Admiral, Sir Doveton Sturdee, skaffede den fornødne Kapital, 102,000 Pund Sterling, og Videnskabsmændene, Professor G. Calendon, M.A., og W. L. Wyllie, R.A., har ofret Aar for at faa Skib og Rigning rekonstrueret til yderste Detaille, som det var, da Nelson hejste sit

berømte Signal. — 1922 lagdes „Victory“ ind i Tørdokken, men stadig fører det paa sin Top Admiralslaget for Chefkommandanten i Portsmouth, den engelske Marines højeste Admiralspost. Og agter hejses hver Morgen Englands Marineflag, det Flag, som „Victory“ i tallose Kampe mod Fjender og Storme har ført med Ære i 175 Aar, og hver 21. Oktober paa Trafalgardagen hejses Nelsons Signal.

Mr. Wyllie slutter en Omtale af Nelson og „Victory“ med disse Ord:

„Og saaledes gik han fra „Victory“ til u dødelig Berømmelse, men hans Skib bliver tilbage i straalende Hæder, en Relikvi fra det forbigangne og en Paamindelse for kommende Slægter om at hævde Nationens Storhed.


A. Nielsen.




Nelsons Monument paa Trafalgar Square.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S
 HOLMBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.
Kabys-Komfurer
 i alle Størrelser
 Forlang Katalog
 Telefon Central 1630



GØTA

 Baadmotorer
 2½-7 HK
 fra Kr. 357.00
 incl. Tilbehør

ARCHIMEDES
 Eneforhandler:
SVENSK MOTOR A/S
 Havnegade 41
 Telf. Centr. 7024
 Paahængsmotorer
 2-20 HK


LIDAN Motorspil - JUNE-MUNKTELL Raalie- & Dieselmotorer

VIKINGEN

I femten Aar har »Vikingen« besejlet den danske Læseverdens vanskelige Farvande. Den første Dag i hver Maaned har Læsere Landet over spejdet efter »Vikingen«, hvis Ankomst har været imødeset med lige saa stor Spænding som et Skibs, der skal bringe en kær Slægtning eller et længe ventet Brev. Den Last, »Vikingen« sejler med, er jo nemlig af en saadan Art. »Vikingen« skal bringe Bud ind i de tusinde Hjem om de Kære, hvis Liv det er blevet at befare de syv Verdenshave, og til dem derude skal »Vikingen« bringe Hilsner fra Hjemmene og Livet herhjemme, og derfor anløber »Vikingen« i Dag mange udenlandske Havne som London, Antwerpen, Gdynia og Port Said. Naar den sidste Dag i hver Maaned er kommet, kan man i »Vikingen«s Logbog se, at det har været en god Sejlads. »Vikingen« har aldrig kendt til Skibbrud, ikke engang til Kollision eller Forsinkelser. Præcis som en »Queen Mary«, hvem ikke selv det haardeste Vejr kan forhindre, løber »Vikingen« hver den første ind i alle de Havne, hvor vore Læsere staar og spejder efter den.

At »Vikingen« gennem de forløbne femten Aar har haft en saa god Sejlads, at stadig flere og flere Læsere tager med paa vore Togter, skyldes i første Række, at Bladets Mandskab er helbefarne Folk, Mennesker hvis Liv og Lyst har været Søfartens og Sejlsportens saltvandsfriske Verden. Det er Læsere selv, der gennem deres Bidrag af Fortællinger om egne Oplevelser og med Billeder derfra giver »Vikingen« en laber Kuling og fører den frem. Det er alle de Læsere, der ikke nøjes med selv at læse Bladet, men som ogsaa sørger for, at Venner og Bekendte og Slægtninge lærer »Vikingen« at kende, der har opmuntret Redaktionen til at vove det Skridt nu at lade »Vikingen« afsejle hver fjortende Dag: Efterhaanden som »Vikingen«s Læsekreds er vokset, er Kravet om at gøre Bladet til et 14-Dages Blad vokset end mere. Brevene, der daglig strømmer ind i vor Brevkasse, fortæller tydeligt, at en Maaned er for lang en Tid for vore Læsere at vente paa »Vikingen«s Ankomst. Derfor vover vi nu at foretage Afsejling to Gange om Maaned, og vi gør det i tryk Forvisning om, at ingen af vore Tusinder trofaste Læsere vil svigte os, men lige saa gerne to Gange om Maaned giver »Vikingen« den hjertelige Velkomst, de hidtil har givet den een Gang om Maaned.

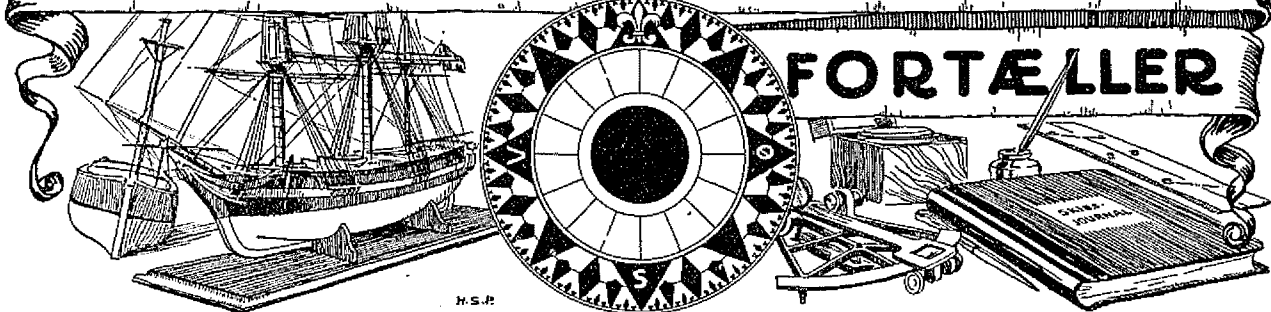
Altsaa gør vi den første og den femtende i hver Maaned klar til at modtage »Vikingen«. Fortæl alle Deres Venner og Bekendte, at nu afsejler »Vikingen« hver 14. Dag, saa vil Bladet for hver Maaned kunne bringe Dem rigere og bedre Oplevelser.

Vi kaster Fortøjningerne og la'r gaa.

afsejler hver 14. Dag

DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

Illustreret af H. Schøsler Pedersen

Forord af Søndagspræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm

De gamle Tiders Sømand var nu en Type for sig selv. Det var, som om noget af det gamle Vikingeblood endnu flød i deres Aarer. De blev dannet af det slidsomme og krævende Liv.

Mange Gange var de maaske nok noget kantede, fordi de saa ofte maatte kæmpe med Naturkræfterne og ligesom ved egen Kraft og Snille føre Kampen igennem; men under denne Overflade bankede der et ærligt og trofast Hjerte.

De gamle Søfolks Beretninger fra Sejskibenes Tid kan tit synes at være isprængt megen Brutalitet; men det er nu ikke for at skildre det raa, at disse Ting fortælles, ej heller for at klage eller finde Medfølelse, men kun for at berette om Livet, det rigtige Sømandsliv. Kar, Ordet „Mandsfolk“ med Rette bruges, maa det være om disse gamle Kæmper.

Nogle segnede under Arbejdet, andre taalte det ikke; men de, der holdt ud, blev dannet karaktermæssigt og sjæleligt som ingen anden Stand. Det var Livet selv, der formede dem.

Disse Nutidens Vikinger ærer vi, og vi glæder os over endnu at have nogle af de rigtige „Dybvandsfolk“ iblandt os, og til disse hører Kaptajn Bertel Jensen. Han er en af disse vaskeægte Sømand, der aldrig gav op, men altid var parat til at tage en Tårn til.

Paa en egen beskeden og troværdig Maade har han nedskrevet sine Erindringer, og det er, som han selv siger, „Sømandens jævne Ord, der kan forstaaes af alle. Der findes ikke noget usandt i dem, men det er Livets egen Virkelighed, der berettes om.“

Kaptajn Bertel Jensen er fyldt 80 og har snart i mange Aar været bosat i Ribe. Al den Tid, hvor han har haft Frivagt, har han benyttet til at lave Modelskibe i, og mange af hans Arbejder er godt kendt i Sømandskredse. I Sømandskirken i Gent hænger et af disse Sømandsmissionen har han været levende interesseret i og har i mange Aar været Medlem af „Broderkredsen paa Havet“.

Og saa gives Ordet til Kaptajn Bertel Jensen.

A handwritten signature in dark ink, reading "Fr. Vilh. Eilschou-Holm". The signature is written in a cursive, flowing style with a long horizontal line extending to the right.

I

Erindringer fra Hav og Land.

HER sidder jeg i min lille Stue paa Alderdomshjemmet, gammel og vel nær Rejsens Maal. Saa farer Tankerne ud over de store Have, gennem Tiden som svandt, gode og onde Dage træder frem for mit Blik.

Det var i Sejskibenes Dage, at min Søfart begyndte, og skønt mangan drøj Tur dengang var Sømandens Del, saa ser jeg nu tilbage i Tiden med Vemod over, at de stolte Sejlere nu snart er for-

svundne fra Havene. Meget oplevede jeg i de mange Aar paa Søen, vel mere end de fleste, saa faldt det mig ind at skrive om Tiden, som svandt, og hvorledes Livet formede sig om Bord for 50 til 60 Aar siden. Hvorfor skulde det gaa i Glemme? Om Borger og Bondes Kaar skriver man, men glemmer Søens Folk, som dog ogsaa er Landets Børn.

Jeg er født paa en Hede Syd for Ribe, mine Forældre var meget fattige, og kun 8 Aar gammel maatte jeg ud at tjene for Brødet til mig selv og være mine Forældre en lille Hjælp med de 4 Daler i Løn, jeg fik for en Sommer. — Tiden gik, og jeg blev konfir-

meret og skulde vælge en Livsstilling — jeg valgte Søen. Hvorledes kunde nu en Bondedreng fra Heden finde paa det? Ja, der maatte vel være noget dragende i Blodet. Min Moder havde nogen Sømandslægt, og min Farfar havde været med Napoleon i Rusland.

Jeg fik saa Hyre med en Skonnert „Ane Katrine“ af Sønderho, som var oplagt for Vinteren i Vejle, og hvortil jeg i Marts Maaned 1872 rejste. Hyren var ikke stor, kun 20 Rigsdaler for hele Aaret. — Mere kunde jeg ikke tjene, sagde Skipperen, fordi jeg var saa lille. Kok skulde jeg være, det almindelige dengang for alle Drengene. En lystelig Gerning var det ikke, alt var saa modsat af, hvad man før kendte, og der var megen Raahed dengang. Næverne sad løse paa Skaft, og Kokken skulde have Klø, ikke alene af Skipper og Styrmand, men af alle om Bord — han hørte ikke andet end svinske Skældsord, men jeg var lærenem og agtpaagivende og slap mere heldig end de fleste Drengene.

I Vejle lastede vi Korn til Trondhjem, meget Korn gik den Gang fra Danmark til Norge. Snart stævnedes vi ud paa min første Rejse, og allerede den første Nat i Søen ordredes jeg til Roret for at lære Kunsten at styre. Adskillige Lussinger vankede der, men allerede før vi kom til Trondhjem, kunde jeg styre og kende Kompasset.

En Nat, medens vi endnu befandt os i Kattegat, blæste det stormende op, vi skulde rebe Topsejlet, og jeg lille Bondedreng, som aldrig havde traadt i et Skib's Vanter, skulde med op i den mørke Nat og ud paa den svajende Raa, — at man turde? Senere, da jeg selv var Styrmand, fik Drengene om Bord ikke Lov eller Paabud om at gaa til Vejrs før en Maaned's Forløb og da kun om Dagen, medens jeg stod ængstelig og saa efter dem.

Vi kom saa Skagen ud en skønne Foraarsdag og satte Kursen mod Nord. Ved Skagen var der ikke dengang noget Fyrskib, og ligeledes saa man heller ikke dengang Røgen af nogen Damper, men derimod en Mangfoldighed af Sejlskibe saa vidt man kunde se omkring. Siden, da jeg var 60, saa der anderledes ud, da kvulmede Røgen fra mange Dampskibe, og ikke et Sejlskib var at øjne — til min store Sorg.

Det tog os ikke mange Dage, før vi var ud for Trondhjems Fjord, hvor vi fik en Storm. Søen rejste sig høj, og store Vandmasser fyldte Dækket, saa det kneb mig at holde Ild paa Komfuret og at styre mine Gryder. Men jeg maatte jo ellers være med overalt med at bjærge Sejl og sprang uden Betænkning omkring i Vand til Brystet. Olieklæder ejede jeg ikke, og det var koldt. Skipperen saa derpaa og har vel tænkt sit derved; thi han kaldte paa mig og spurgte: „Fryser du ikke, Kok, og du er ikke engang søsyg?“ Nej, men det havde jeg været allerede i Kattegat, men det fik ingen at vide. Snart løjede Stormen, og vi sejlede ind i Trondhjems Fjord. Jeg maabede og imponeredes over de høje Fjælde — og intet Under: thi endnu kan man imponeres derover, selv om man dog saa adskilligt siden da.

En Sang, som maaske allerede da var gammel, randt mig i Hu:

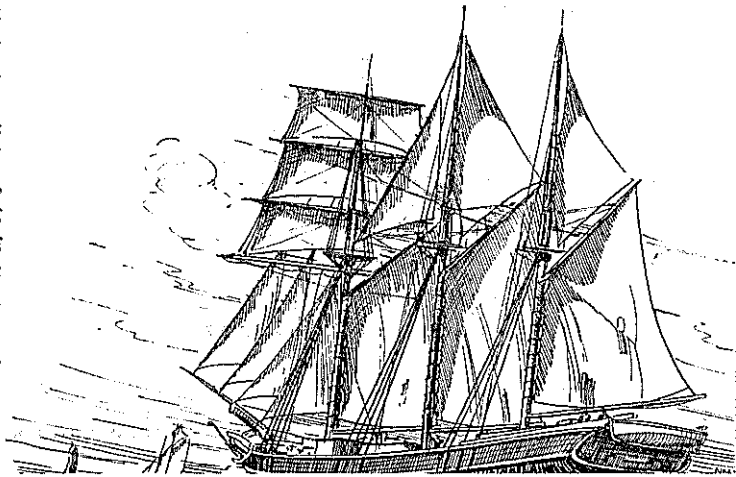
Vi først til Trondhjem sejler
og faar en Aquavit,
de Klipper der er stejle, og Folket er saa frit,
man lever hele Dagen af Laks og Sild og Torsk,
der gives dog ej Mage til noget, der er Norsk.

Fjorden op til Trondhjem er ret lang, og da vi kom der, var det Vinter og koldt, alt var dækket under et tykt Lag Sne, og ret uhyggeligt var der om Bord, hvor vi hverken maatte have Lys eller Ild for Brandfare. Vi maatte koge i Land i dertil indrettede Huse. Domkirken saa jeg inde og ude, og syntes den saa fattig ud, i al Fald kunde den ikke staa Maal med Domkirken i Ribe. Stedet, hvor Tordenskjold var født, saa jeg. Derimod havde jeg aldrig hørt Griffenfeldt nævne. Mine Skolekundskaaber var smaa. Jeg saa den lille Ø og Fæstning, Munkholm, hvor Griffenfeldt sad de mange Aar. Vi lastede Sild til Königsberg, derfra drog vi til andre Steder, som ikke skal følges, kun dette, at de første 5 Maaneder havde lært mig meget; jeg kunde færdes i Skibets Riggen som en befaren Matros.

II

Andet Aar til Søs.

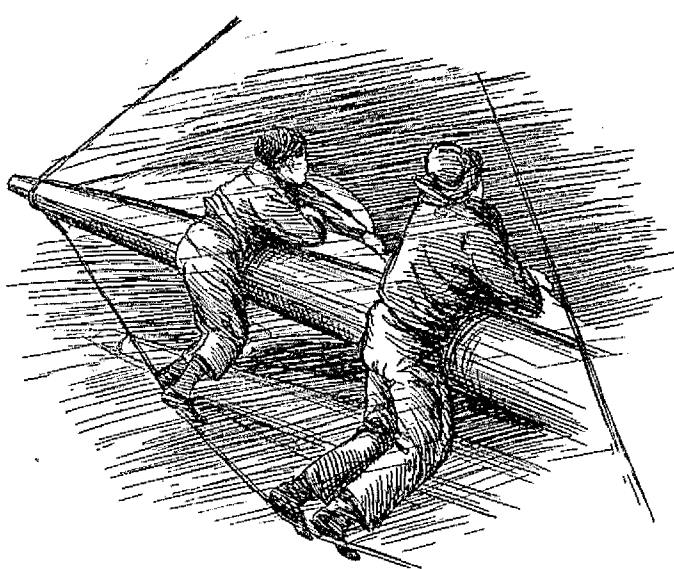
Den lille For- og Agter-Skonnert „Dannebrog“ af Randers, et lille dejligt Skib, næsten et Legetøjsfartøj, kun 18 Comærce Læster eller 56 Registertons — men trods Skibets ringe Størrelse sejlede vi alligevel paa England. Besætningen bestod af Skipper J. Jessen, som var en ældre Mand, nogen Styrmand var der ikke, en ung ca. 20 Aars Matros, som kaldtes Bedstemand, og mig som Kok. Lussinger af Skipper i dette Skib fik jeg ikke, derimod kunde det hænde, at Styrmandsværdigheden kunde fare i Bedstemanden. Forøvrigt gjorde jeg mig Flid for at undgaa Lussinger, men ellers var det ikke let for mig, især i Søen, hvor jeg skulde tage min Vagt og jeg om Dagen maatte koge Mad i Stedet for at sove. Ofte skete det, at Skipper gik til Køjs og lod mig alene om at sejle og styre hele Vagten i 4 Timer, til Bedstemanden skulde have sin Tørn. Naar man saa stod ensom i Natten, kunde det ske, man sløvedes, og de trætte Øjne vilde lukkes. Saa tampede jeg mig selv med Styrelinen over Arme og Ben, saa det efterlod røde Striber. Jeg forstod, trods min Ungdom, hvilket Ansvar der hvilede paa mig, om jeg faldt i Søvn, kunde



der ske Sammenstød med fremmed Sejler og meget andet. Hvor har jeg ofte siden tænkt: Hvorledes kan en ældre Skipper gaa trygt til Ro og lade en lille Dreng passe Skib og Styring.

Saa kom vi til Riga for at laste Hør, Hamp og Tobak til forskellige Havne i Limfjorden. En Nat, under Krydsning ud af Rigabugten i stiv tiltagende Kuling, blev vi paasejlet af en stor russisk 3-mastret Skonnert. Den havde ikke set vore Lanterner, fordi Mandskabet var optaget af at bjærge Sejl. Sammenstødet var meget voldsomt. Det store Skib sejlede med stor Fart og traf os midtskibs; hans Klyverbom gik ind mellem vore Master. I nogle Minutter fik vort Skib det ene voldsomme Stød efter det andet, der knagede og bragede, og „Dannebrog“s Bagbordsside knustes. Skibene kunde ikke komme fri af hinanden. Lille „Dannebrog“ kunde synke, hvad Øjeblik det skulde være, hvorfor vi entrede om Bord i Russeren, hvor vi aldeles ikke var velkommen, men han havde ogsaa faaet Skade, saa Rejsen ikke kunde fortsættes, hvorfor Russeren vendte om og sejlede tilbage til Riga, hvor vi blev indkvarteret i Land, til Søforklaring blev afholdt. Den danske Konsul købte et Sæt billigt Tøj til hver af os; vi havde jo mistet alt, men iøvrigt maatte vi betale af vore tilgodehavende Penge, og vi maatte iøvrigt vente en 14 Dage efter Skibsejlighed til København.

En Dag stod vi forliste Folk saa i København, det var blevet Efteraar — og der stod vi saa. Især var jeg ilde stillet, ud af min lille Hyre og Tilgodehavende havde Konsulen taget til Dækning af Udgifter i Riga, og jeg stod uden Penge og Klæder i Efteraaret og uden Hyre. I en Knejspe i Nyhavn ynkedes man over den lille Dreng og gav mig gratis et Døgns Logi, saa var der nogen, der sagde til mig om at gaa op paa Laugs-Huset (Sømands-Lauget). Ankommen der saa jeg paa et Bord i Kontoret en Model af et Skib staaende med knækkede Master. Ja, jeg husker det, som var det i Gaar. Paa Modelens Side stod at læse i gyldne Bogstaver: „Skærker dig Søen verdslige Goder, da husk, du har mangan trængende Broder, da tænk paa den gamle, den fat-



tige og forliste Sømand.“ Hvem var vel mere fattig end jeg, som fortalte, hvorledes det var fat med mig, men de høje Herrer, som var der til Stede, sagde, at de kunde intet gøre for mig. Saa forlod jeg grædende Kontoret.

Hvad skulde jeg dog gøre, Logi kunde man ikke faa, ingen vilde tage imod den lille fattige Dreng, Hyre var der ingen Sandsynlighed for at faa, og især da man ingen Tøj havde; desuden var det Efteraar, og Skibene begyndte at lægge op. Min hele Formue bestod af en Daler. Saa gik jeg ned paa Kvæsthusbroen og købte en Dæksplads til Kolding for Daleren. Det blev mig en kold og drøj Nat, og Mad vankede der ikke og heller ikke i Kolding, hvor Opholdet blev flere Timer. Banen fra Kolding til Esbjerg var lige blevet aabnet for Trafikken. Der gik kun faa Tog, kun et eller to smaa Tog gik dagligt til Esbjerg. Men jeg fik Lov at køre gratis til Bramminge, hvorfra jeg med hele min Ejendom, en lille Bylt under Armen, tog Landevejen til Ribe og til mit fattige Barndomshjem.

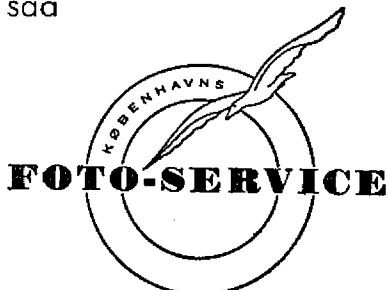
Derefter svandt 5 Aar hen, hvori jeg sejlede med forskellige Skibe i Nord- og Østersøfart samt Island, Lapland og Hvidehavet. Mangan en drøj Tur fik jeg, men jeg lærte at blive en god Sømand, men fattig var og blev man. Hyrerne var ringe, og naar Skibene lagde op om Vinteren, saa gik Pengene til Logi og for det meste en Maanedes Hyre: Forskud, naar jeg atter kom ud. Knap kunde jeg holde Klæder paa Kroppen, ja, der var Arbejdsløsled og trange Kaar for Sømanden ogsaa i de Tider, da ingen kendte til Understøttelse. Matroslyren var i 1879 og 1880 36 Kr. pr. Maaned, de smaa Penge var ikke heller helt sikre. Det skete mig engang, at jeg mønstrede i en Københavner-Brig. — Det var i Januar Maaned, vi skulde til en svensk Havn at laste, og der kunde være Fare for at fryse inde, hvorfor vi maatte indgaa paa at ligge for halv Hyre, om det skulde ske. Ja, og det skete, og vi laa 2 Maaneder for halv Hyre, 18 Kroner. Om Bord var der to gifte Mænd. 18 Kroner at leve for til Hustru og Børn og ikke engang det, for Manden maatte dog nødvendigvis have lidt — det var trange Tider. O, hvor længtes jeg dog bort fra de trange og smaa Kaar, ud paa lange Rejser med store, fine Skibe, ud paa de store Have, til Landene med Palmetræer og alt det skønne, jeg forestillede mig.

(Fortsættes 15. April).

Skal De bruge en

FOTOGRAF?

saa



ST. KONGENSGADE 50
TELEFON BYEN 1287

De danske Genuasejlere

(Fra „Vikingen“s udsendte Medarbejder).

Efter at have deltaget med udmærket Resultat i Cannes-Regattaen, er de danske Sejlsportsmænd taget videre Øst paa over til de italienske Farvande for at deltage i den straks efter paafølgende Genua-Regatta, som Italienerne nu arrangerer hvert Foraar som en haard Konkurrent til Rivieraens internationale Sejlsportsstævner.

Genua-Regattaen savner dog det kongelige Stempel, som vor danske Konge nu Aar efter Aar har skænket Cannes-Regattaen. Hans Majestæt er iøvrigt ankommen til Cannes sammen med Dronningen og har været ude og prøve sin kære Yacht paa Middelhavets azurblaa Vand.

„Vikingen“s gamle Bekendt, den danske Billedhugger *Viggo Jarl*, som har skrevet saa smukt her i Bladet om sin prægtige Yacht „Atlantide“ er ogsaa ankommen, endda med Flyvemaskine fra Sydafrika, glad og straalende nygift.

Fine Resultater er opnaaet ved Genua for vore kække danske Sejlsportsmænd.

I den første af Hold-Sejladserne mellem Seks-Meterne repræsenteredes fire Nationer, og her indkom straks den danske Baad „Do-Do“, sejlet af sin Ejer, Magasin du Nords Direktør, *W. Vett*, som Nr. 1. Den gik frem i stor Stil og sejrede klart.

Den danske Konges Baad, „Elisabeth II“, der atter her sejledes af Baron *Ernst Wedell-Wedellsborg*, blev denne Gang Nr. 5. Men paa Grund af „Do-Do“s flotte Præstation kom Danmark til at staa bedst i Nationernes Række med 12½ Points.

Takket være at „Fågel blå“ og „Tidsfördriv“ sejlede sig op, og det lykkedes dem at belægge tredje og fjerde Plads, fik Svenskerne 11 Points som næstbedst.

Det trøstede dem meget, at der kun var 1½ Points mellem dem og Danskerne.

Italien, som førte i Begyndelsen, fik 8 Points, og Tyskland fik 5 Points.

Det blæste mellen en og tre Sek.-Meter.

Næste Dag sejledes anden Sejlad, ligeledes med smukke Resultater for Danmark, idet Kongens Baad „Elisabeth II“ kom ind som Nr. 1.

Rækkefølgen blev derefter følgende:

„Tidsfördriv“ (svensk) Nr. 2. — „Miranda“ (italiensk) Nr. 3. — „Do-Do“ (dansk) Nr. 4. — „Michel“ (tysk) Nr. 5. — „Vega“ (italiensk) Nr. 6. — „Fågel blå“ (svensk) Nr. 7. — „Gustel“ (tysk) Nr. 8.

Vindstyrken var indtil tre Meter-Sek. ogsaa paa denne Dag. Herefter ligger Danmark nu i Spidsen med ialt for begge



Fuld Fart ved Cannes.

Dage 25½ Points, Sverige har 20 Points, Italien 18 Points, Tyskland 9 Points.

Der sejles om den meget eftertragtede italienske Pokal „Coppa del Tirreno“.

Næste Dag skete det, at Tyskeren sejlede sig op og vandt — til alles Overraskelse.

Derefter gik de følgende Dages Sejlad i Træthedens Tegn. Der var ikke mere nogen Fart hverken i Publikum, Deltagerne eller i Vinden. Der var et fuldkomment Kaos i Starten. Baadene laa bare og drev. Det var en bleg Regatta.

Om „Coppa Duca delgi Abruzzi“ sejlede først „Atair“ og „Bona“, Italien. Den italienske Baad førte overlegent fra Begyndelsen til Slut. Men samtidig sejlede de øvrige 8-re om „Coppa Pazzari“, hvor Regattaernes Reglementer foreskriver, at Ejeren selv skal sidde til Rors, og at der heller ikke maa findes nogen professionelle Gæster om Bord, uden kun Gentleme, som det hedder.

„Ilderim“ vandt denne Pris i Fjor, men det lykkedes ikke at forsvare den i Aar. Den laa ganske haabløs stille og gik derfor ud, men det kom ogsaa af, at Marcus Wallenberg, den svenske Bank- og Sejlsportskonge, skulde forlade Genua tidligt paa Eftermiddagen. Han stillede op i Haab om, at der skulde blive Vind, og da der ikke blev det, var der ikke andet at gøre end at give op. Som det nu var, vandt „Orietta“, Italien.

Ogsaa for Sexerne blev det Gentlemanssejlad, gældende for en ny Præmie: „Coppa Verona“. I denne Klasse indtraf igen den Overraskelse, at en tysk Baad „Michel II“ vandt, og det er første Gang, en tysk Sexer har vundet i Middelhavet. Glæden var stor i den tyske Lejr.

Vejret er stadig altfor stille. Men der er saa varmt her nu som i Danmark : Juli.

Skipper.

P. Rudbeck-Larsen, Mariager

Indehaver: V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“ — Post-Adresse: „Gimbria“ pr. Mariager

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

„Mary Celeste“ -

Da „Mary Celeste“s Besætning
forsvandt paa Atlanterhavet

Mysteriet

HAVET er fuldt af Hemmeligheder. Lige siden Kong Odysseus' Hjemrejse fra Troja til Ithaka og indtil vore Dages U-Baade under Verdenskrigen dukkede op for Stævnen af Transportskibene, eller i Skjul under den roligt bølgende Havflade sendte Passagerdamperne til Bunds med en Torpedo, har dets Hemmeligheder givet Fantasien rig Næring.

Men det gaar med Livet paa Havet, som med Tildragelserne paa Landjorden, at Virkeligheden ofte er langt mere eventyrlig og hemmelighedsfuld, end Fantasien kan udmale det.

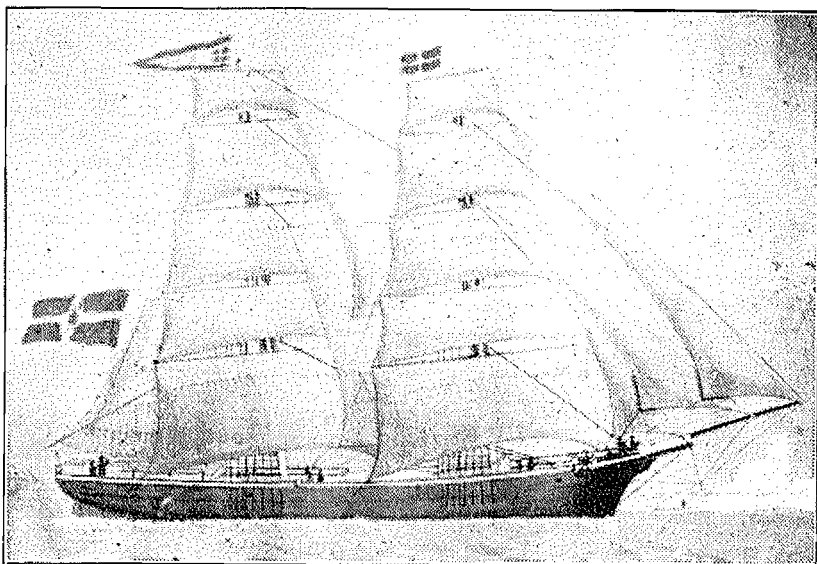
Og spørger man: „Hvilken er den mest hemmelighedsfulde Tragedie, der har fundet Sted paa Havet?“ saa vil man ikke blive henvist til nogen af Krigstidens Farezoners talrige Tragedier eller til exotiske Havets Scylla og Charybdis. Nej, hvis man gør en gammel, erfaren Sømand dette Spørgsmaal, da vil han uvægerlig svare: Den, som blev udspillet paa

„Mary Celeste“!

Hvorfor dette Skib blev forladt, og hvad der blev af dets Besætning, skulde først opklares mange Aar senere, nemlig i Aaret 1915. Men herom mere senere.

De Omstændigheder, hvorunder Briggen „Mary Celeste“ blev funden drivende i Atlanten, udtrykkes i den officielle Rapport kort og godt saaledes: Intet Spor af de ombordværende — 15 Personer — er nogensinde bleven paavist.

Tretten! dette Ulykkestal. Har dette Tal noget at



Brig „Thyra“ af Kolding. Bygget sammesteds 1869. 190 Tøns. Forliste 1878 paa Hollands Kyst med en Byglast. Besætningen reddet. Skibet var forsikret for 50,000 Kr. (Fra „Kolding Sejskibe“).

„Vikings“ Beretning om M. C.'s Forsvinden har sat Sindene i Bevægelse, og vi har faaet mange forskellige Gisninger paa Mysteriets Opklaring. En af de mest sandsynlige, men dog alligevel enestaaende fantastisk, bringer vi her.

gøre med Sagen? spørger den for Overtro anlagte Sømand.

Med Redningsbaadene urørte og velforsynet med Proviant og Vand fandtes „Mary Celeste“ drivende om i Atlanterhavet en Dags Tid efter, at Besætningen var gaaet fra Borde.

En Aften i Begyndelsen af September 1872 stod Kaptajn Ben Briggs paa East River Havnepladsen i New York og saa paa, at der blev bragt en Symaskine — tilhørende hans Hustru — om Bord i Briggen, thi Fru Briggs skulde denne Gang følge med sin Mand paa Rejsen til Genua.

Lidt efter kom Kaptajnens Hustru, deres syvaarige Datter og tolvaarige Søn, samt Fartøjets Ejer.

Drengen løb grædende hen til Kaptajn Briggs: „Far, maa jeg saa ikke nok følge med?“

„Lad nu den Sag være afgjort, min Dreng. Du har to Gange været med mig, og nu maa du blive hjemme og passe din Skole!“

„Men her bliver saa ensomt, mens Mor og Søster rejser med,“ klagede Drengen.

„Ja, det er ogsaa sandt,“ sagde den gamle Mand tankefuldt. Derpaa vendte han sig mod Ejeren af Fartøjet: „Hvad siger De om at lade Drengen følge med?“

Skibsrederen rystede paa Hovedet.

„Jeg synes, Kaptajn, at Drengen, som De selv sagde, denne Gang bør blive hjemme og læse.“

Det afgjorde Sagen. Da Briggen stak til Søs, stod Kaptajnens Søn paa Kajen ved Siden af Faderens Principal og græd, som om hans Hjerte skulde bryde. Han havde mere Aarsag til at græde, stakkels Dreng, end han selv anede.

Ved ikke at lade Drengen komme med paa Rejsen, reddede Rede-

ren ham fra — ja, fra hvad? — —
 — Ugerne gik. To Maaneder eller mere, saa erholdt Fartøjets Ejer fra De forenede Staters Konsul i Gibraltar følgende Telegram:

„Gibraltar, 2. Jan. 1873.

Amerikansk Brig „Mary Celeste“ fra New York indbugseret til denne Havn af engelsk Bark „Dei Gratia“. „Mary Celeste“ funden d. 5. December forladt paa Havet. — Briggen i sejldygtig Stand. Besætningens Skæbne ukendt.“

Skibets Ejer rejste øjeblikkelig til Europa. Inden han rejste, sendte han en Afskrift af Telegrammet til Kaptajnens lille Søn, der var anbragt hos sin Tante.

„Hvis Far havde taget mig med,“ sagde Drengen, „saa havde vi nu været sammen, thi, da han lod mig blive tilbage og tog Mor og Søster med, blev der 13 om Bord.“

Ved Tolvtiden den 5. December 1872, omkring 500 Sømil Vest for Gibraltar, var Havet roligt som en Mølledam, og tre Fartøjer var indenfor hverandres Synskreds.

Et af dem var „Mary Celeste“, et andet var en tysk Damper paa Vej til Vestindien. Damperen signaliserede til Briggen, men denne svarede ikke. Som om Damperen vilde sige: „Naa, ja, vil du ikke tale med mig, saa er det mig det samme,“ fortsatte den nu sin Kurs Sydvest paa.

Det tredje Fartøj var den engelske Bark „Dei Gratia“, Kaptajn Boyce, paa Vej til Gibraltar.

Kaptajn Boyce havde gennem Kikkerten set det Signal, Damperen viste, samt forgæves ventet paa at se Svaret fra „Mary Celeste“.

„Sædvanlig amerikansk Uhøflighed,“ tænkte den engelske Skipper, men besluttede dog at undersøge Sagen lidt nærmere, og dragende Fordel af en let Brise fra Syd nærmede Kaptajnen sig den tavse Brig.

„Der maa dog vist være noget galt paa Færde med det Fartøj,“ sagde han til Styrmanden, Adams.

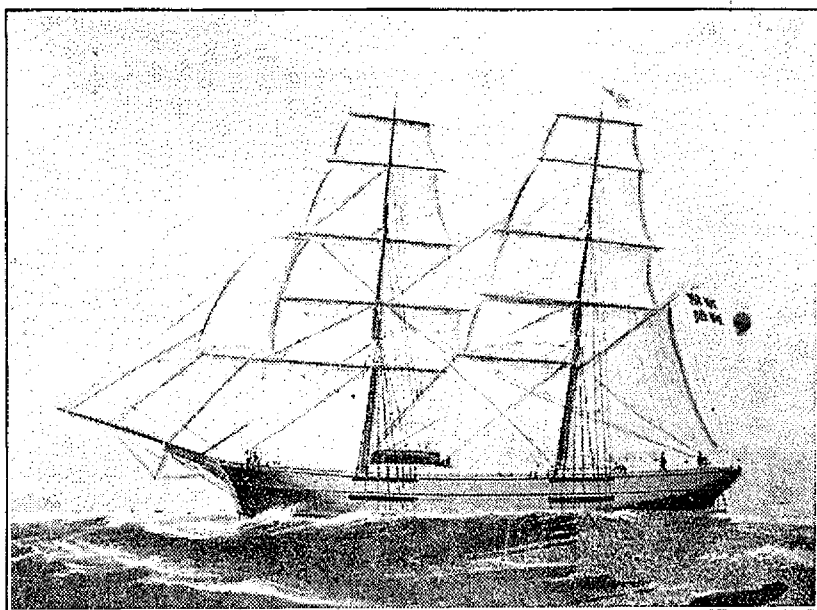
„Ja, Kaptajn,“ svarede Styrmanden, „alle Kludene burde være sat til, og saa forstaar de ikke engang at holde den til den Smule Vind, der er. Man skulde tro, Besætningen var døddrukken!“

De befandt sig nu i en halv Mils Afstand fra „Mary Celeste“, og Kaptajnen og Styrmanden iagttog Briggens ejendommelige Manøvrer gennem hver sin Kikkert, mens Mandskabet rev Vittigheder af sig og haandede de umulige Amerikanere.

Pludselig udbrød Styrmanden: „Der er ikke en Mand at se paa Dækket!“

„Vi kan maaske ikke se dem, for naturligvis maa de være der,“ svarede Skipperen.

Man forsøgte et Signal, men fik intet Svar fra Briggen. Vinden begyndte at dreje Vesten om, og Briggens Sejl blafrede paa en uforsvarlig Maade. Kaptajn Boyce satte begge Hænderne for Munden og raabte: „Brig ohøj!“ og Styrmanden fulgte Eksemplet, thi man var nu inde for Prajehold. Men den hemmelighedsfulde Brig svarede ikke, og skønt alle om



Brig „Otto“ af Kolding, 244 Tons. Bygget 1867 i Wolmershausen. 1882 solgt til Bremen for 22,000 Rmk. (Fra „Kolding Sejlskibe“).

Bord paa Barken kunde se Dækket med blotte Øjne, kunde de ikke opdage det mindste Tegn til Liv derovre. —

„En Baad ud!“ raabte Kaptajnen, „Adams, vi maa om Bord. Hele Besætningen er drukken, — er bleven myrdet, — er død af Feber, eller . . .“ — „Eller har forladt Skibet,“ supplerede Styrmanden.

En Baad, bemanded med to Matroser, førte „Dei Gratia“s Kaptajn og Styrmand over mod den hemmelighedsfulde Brig. Da de kom nærmere, saa de Fartøjets Navn: „Mary Celeste“ af New York.

„Celeste ohøj!“ skreg Boyce. — Intet Svar. Kaptajnen og Styrmanden klatrede op, og efter et hastigt Blik over Rælingen, udbrød Kaptajnen: „De maa enten være fulde eller gale, for de har ikke engang en Mand ved Rattet!“

De to Sømænd begav sig agterud. Intet syntes at mangle, som hørte til paa et saadant Fartøj. Det var tydeligvis en velholdt Skude, nymalet og ryddelig overalt.

Stilheden om Bord virkede beklemmende. De to Mænd følte sig ilde til Mode.

Var Fartøjet forladt? Det gjorde Indtryk af at være en flydende Kirkegaard, et Spøgelsesskib.

Intet menneskeligt Væsen, levende eller dødt, kunde opdares.

„Mytteri!“ foreslog Skipperen. „Kaptajn og Styrmand kastet over Bord. Men hvor er Mandskabet?“

Efter en grundig Undersøgelse af hver Krog om Bord, vendte Sømændene tilbage til Kabytten.

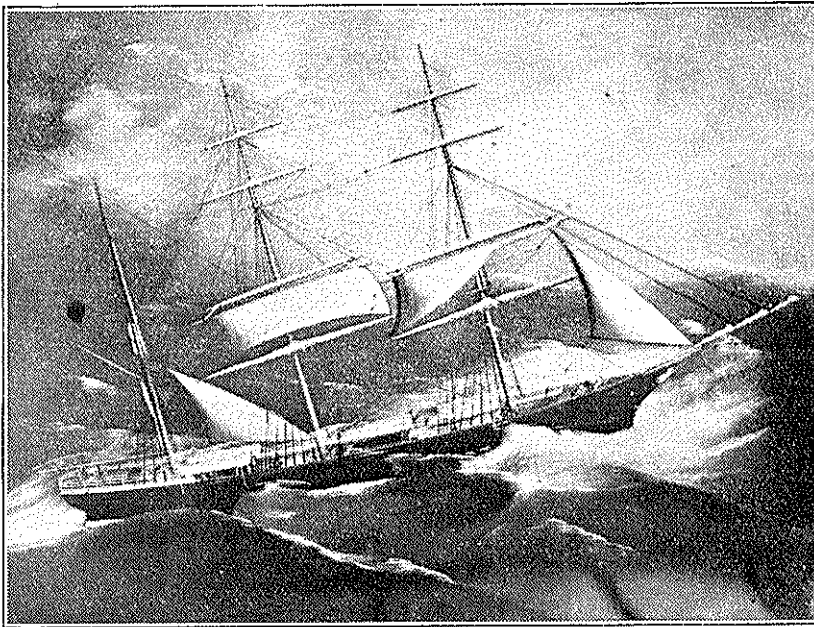
„Det kan ikke være Mytteri,“ sagde Styrmanden, „der findes ikke Spor efter nogen Kamp!“

„Heller ikke Sørøvere,“ sagde Kaptajnen. „Penge-skrinet er urørt!“

„De kan heller ikke være døde af Sult eller Feber, thi her er Proviant nok, og Medicinkassen har ikke været aabnet.“

„Det kan heller ikke være paa Grund af Uvejr. Skibsjournalen taler om smukt Vejr, lige siden de forlod Sandy Hook.“

„Naar det ikke har været Mytteri, Sørøveri,



Bark „Vega“ af Kolding. 645 Tons. Bygget 1863 i Belfast af Harland & Wolff. Solgtes tilbage til England for 24,000 Kr. (Fra „Kolding Sejlskibe“).

Storm, Hunger eller Sygdom, hvad kan det da have været andet end et ukendt Søuhyre, som har slugt dem, den ene efter den anden.“

„De har forladt Fartøjet, det er tydeligt, Adams,“ sagde Skipperen, uden at fæste Opmærksomheden ved Teorien om Søuhyret.

„Ja, de har forladt det, men hvorfor?“

„Hvorfor? Ja, det er aldeles ubegribeligt! De har gjort det frivilligt, og de har ikke foretaget nogen Forberedelser. De er kommen af Sted i største Hast, thi de har forladt Skibet midt under Frokosten. Og de har ikke taget andre Klæder med, end de, de havde paa.

Lad os nu se, de har ikke taget andet med end Skibets Kronometer. Hvorfor Kronometret? Jeg kan ikke se det nogetsteds. —

Og jeg tror, de har taget Fartøjets Papirer, men de kan maaske være laaset ned et eller andet Sted.“

„Men hvorfor i Alverden forlod de Fartøjet? Vi har jo undersøgt Pumperne, og der findes ikke en Draabe Vand for meget. Ingen Beskadigelse af nogen Art kan opdaget. Stop! Her er Blod!“

Styrmanden havde trukket en Sabel, som hængte paa Væggen, ud af Skeden. „Men hvorfor gjorde den, som benyttede Sablen, sig den Ulejlighed at stikke den i Skeden og hænge den op paa Væggen igen? Se der!“ Med disse Ord pegede han paa Væggen — „der er ogsaa Blodpletter. Det maa have været Søroveril!“

„Søroveril! Men alle Værdisager er jo urørte. To Uhre i Styrmandens Kahyt, Damesmykker og andre Smaating — og Pengeskrinet. Men jeg begriber heller ikke, hvorledes de har forladt Skibet. Alle Baadene er her jo.“

„Saa er de taget bort med et andet Fartøjs Baade!“

„Ja, hvordan skulde de ellers være kommen herfra?“

„Et er klart,“ sagde Kaptajnen, „at de har ikke forladt Skibet paa Grund af Storm eller Uvejr. Se paa Symaskinen. Se paa Fingerbøllet, som staar der. Det vil trille ned ved den mindste Slingsring.“

„Der maa have været et Barn med,“ tilføjede Styrmanden, „formodentlig har Kaptajnens Hustru og Datter været om Bord. Det ser ud som en Barnekjole, det der ved Maskinen. Og Moderen har standset midt i en Søm for at forlade Fartøjet, paa hvad Maade hun nu har gjort det!“

„Nej,“ sagde Kaptajnen, „hun holdt op med at sy for at spise Frokost.“ Med disse Ord pegede han paa Bordet, der viste, at fire Personer havde rejst sig midt under et Maaltid, — for at forlade Kahytten for stedse.

De fire ved Bordet antoges at være Kaptajnen, hans Hustru, Datteren og Styrmanden.

At det var Frokost, kunde sluttes af Retterne: Skinke, Æg og Kaffe. Barnet havde næsten spist sin Portion op. Ved Kaptajnens Plads stod et blødkogt Æg. Det var tydeligt, at han, just som han havde skaaret

Toppen af Skallen, havde forladt Kahytten for aldrig mere at vende tilbage.

Hvorlænge havde Fartøjet været forladt? Logbogen besvarede dette Spørgsmaal! Den sidste Indførsel var gjort nogle og fyrretyve Timer i Forvejen. Bogen laa i Styrmandens Kahyt.

I Matrosernes Lukaf fandt man Piber og Tobak. som Søændene ikke havde givet sig Tid til at tage med.

— — —

Ved den retslige Undersøgelse i Gibraltar viste det sig, at de Pletter, som var fundet paa Sablen og Væggen, ikke var Blod.

Skønt man gennem de forenede Staters Repræsentanter i alle Verdensdele efterforskede den forsvundne Besætning, anmeldte aldrig noget Fartøj, at det havde optaget nogen af de tretten forulykkede.

— — —

I 1913 døde en gammel Tjener, Abel Fosdyk, der havde været hos Skolebestyrer Linford i Oxford i mange Aar. Den gamle Mand var meget skrivende, han førte bl. a. Dagbog, og blandt hans efterladte Papirer fandt man en fuldstændig Beretning om „Mary Celeste“s Skæbne, og at den er autentisk, er hævet over enhver Tvivl. Dels indeholder den Ting, som Bladene aldrig har kendt, men som kun omtales i den officielle Indberetning til Marineministeriet, dels har hans Opgivender vedrørende Vejrforhold — og af dem er der mange — kunnet kontrolleres Dag for Dag gennem Forespørgsler, som er rettet til Meteorologisk Institut.

Abel Fosdyk fortæller, at han havde taget Hyre om Bord paa „Mary Celeste“ som Steward, fordi han havde sine private Grunde til at forlade Amerika. Det er sikkert de samme Grunde, der har ladet ham gemme Historien, saa den først kom efter hans Død.

Han var glad ved Skibet, og især over Kaptajnens lille Pige, som han var særlig gode Venner med. Hun var forøvrigt alles Yndling, og ude i Forstaven blev der lavet en „Kommandobro“ til hende, hvor hun

plejede at sidde i godt Vejr. — Imidlertid fik man haarde Storme, og Kaptajnen var stadig paa Broen Nat og Dag uden at unde sig Hvile, hvorfor Følgen blev, at hans Nerver svigtede. Til Tider var han ganske sindssyg, og selv da det blev godt Vejr, vilde han ikke søge Hvile, hvilket selvfølgelig forværedede hans Tilstand.

Den 24. November oprandt med klart Vejr og Vindstille, men Kaptajnen var gnaven og irriteret. Da han mødte Styrmanden ved Frokostbordet, gav han sig til at bebrejde ham, at han engang i sine unge Dage ikke var sprunget ud efter en Kammerat, der faldt i Vandet, hvortil Styrmanden spagfærdigt bemærkede, at det var saa sin Sag at springe ud fuldt paa klædt.

Øjeblikkelig fo'r Kaptajnen op og erklærede, at han skulde vise dem allesammen, at han turde springe ud i fuld Paaklædning og svømme Skibet rundt paa mindre end 5 Minutter.

Forgæves søgte Styrmanden og Konen at tale ham til Fornuft, bl. a. sagde den første:

„Hvorfor vil De dog ødelægge Deres gode Tøj? Havde det endda været mig med mit gamle Kluns, men —“

Kaptajnen afbrød ham ved at rive Frakke og Vest af og give det til Fosdyk, som var kommen ned i Kahytten.

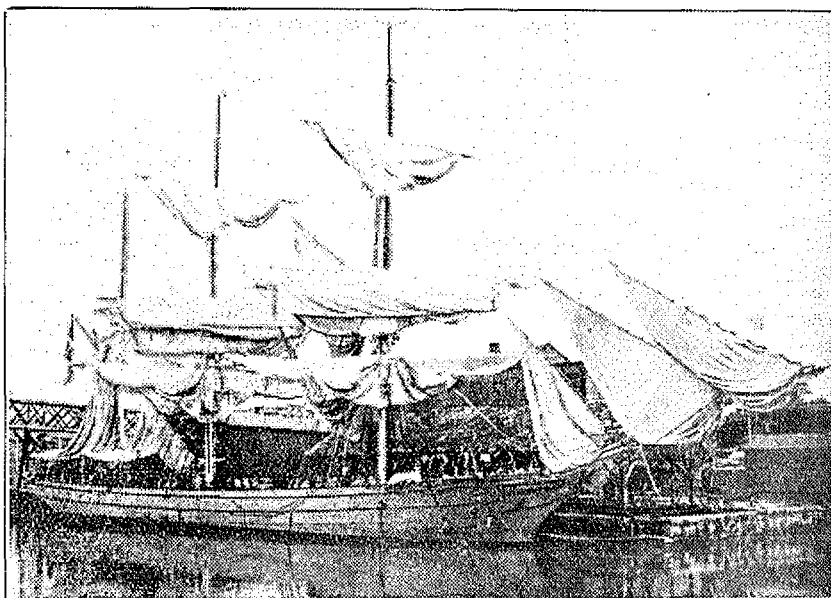
„Følg med Styrmanden over og faa hans Tøj. Vi skifter,“ brølede han. Og der var intet andet at gøre. Styrmanden gik til sin Kahyt og skiftede Tøj. Inden han tog Vesten af, lagde han sit Ur paa Bordet. Da han tog Kaptajnens Vest, faldt dennes Ur ud af Lommen, og han lagde det ved Siden af sit eget, inden han gik op paa Dækket.

Her var Kaptajnen med Kone og Barn samt hele Mandskabet, der skulde se paa Forestillingen. Konen fik et Par af Mandskabet til at svømme med rundt, og med stort Besvær lykkedes det at overtale Kaptajnen til at tillade dette.

Saa kom han i Tanke om, at der skulde tages Tid og sendte en Mand ned efter sit Ur. Da Manden ikke fandt det i Kahytten, tog han Skibets Kronometer med op. De to Ledsagere var i Vandet allerede, og Kaptajnen sprang ud.

Han svømmede med Lethed til Stævnen og gik rundt om denne, medens Tilskuerne tog Plads paa „Barnets Kommandobrø“. I deres Iver maa de være trængt for stærkt paa ud til Siden, thi der lød et Skrig, og Abel Fosdyk befandt sig under Vandets Overflade. Da han kom op igen, saa han „Barnets Kommandobrø“ hænge ned ad Skibssiden, og en af hans Kammerater klyngede sig fast til den med Fødderne lige over Vandfladen. Fosdyk raabte til ham, og den anden svarede: „Der var en Haj mellem Kaptajnen og Skibet.“

I det samme tumlede Broen ned over Manden og faldt i Vandet. Fosdyk svømmede hen til den og

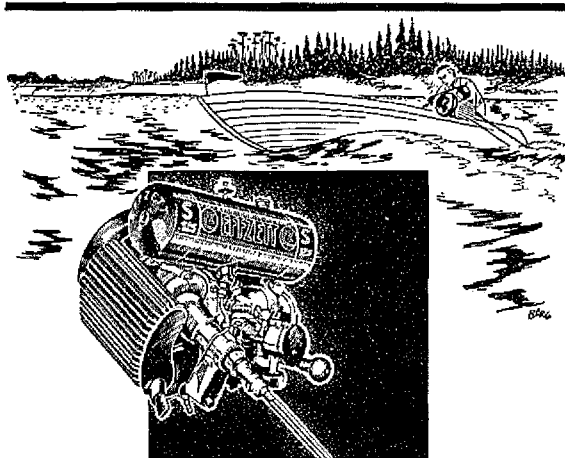


Bark „Willy“ af Kolding, 283 Tons. Bygget 1872 i Glasgow af Jern. Købt 1889 i Liverpool for 2500 Pund Sterling. Solgtes til Aalborg og fik Navnet „Orkney“. 1918 sænket af tysk U-Baad nær Gibraltar. Besætningen reddet. Skibets Værdi var da 425,000 Kr. (Fra „Kolding Sejlskibe“).

reddede sig op, men det var ham umuligt at ro den med Hænderne hen til Skibet, og han turde ikke svømme hen til dette. Han maatte nøjes med at se det forsvinde for en let Brise.

Ingen af Kammeraterne var at se. Fosdyk beretter saa videre, hvorledes han driver om paa Havet, til han besvimer og bliver taget op af nogle Negre fra Nordvestkysten af Afrika. Herfra kommer han senere til Algier og endelig 1874 til England.

Ved Karl Reinwald.



Sidebordsmotorer

2 - 2 1/4 - 3 1/2 HK

Førlang Oplysning og Tilbud

V. H. LANGEBAEK

(ingeniør cand. polyt.)

Norre Søgade 35

København K.

EFFZETT

SPØRGSMÅAL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“ Abonnenter og Læsere

Jeg har en Søn, hvis eneste Interesse er Søen — og han vil uddannes til Styrmand. Han blev straks efter endt Skolegang forhyret som Messedreng, og han befinder sig godt i sin Gerning. — Jeg vil gerne bede Dem om i Deres ærede Blad at besvare mig følgende Spørgsmaal:

Hvorlænge skal en ung Mand sejle, før han kan komme paa Navigationsskole? — Rykker de automatisk op fra Messedreng til Jungmand efter en vis Tid, naar de er i det samme Skib, eller skal de søge ny Hyre? — Hvorlænge skal de være henholdsvis Messedreng og Jungmand, og hvad er Lønnen?

Naar man har været med paa „Georg Stage“ eller „Danmark“ paa Togt, er den anordnede Sejlskibsfart da dermed tilstrækkelig, eller skal der yderligere sejles med Sejlskib, før man kan komme paa Skole? Hvor længe skal man gaa paa Navigationsskole for at tage Styrmandseksamen, og hvad koster det? Bor de unge Mennesker paa Skolen? *A. W.*

Man skal sejle 48 Maaned, deraf 24 Maaned i et Sejlskib. Man rykker kun op efter Aftale med Føreren. Lønnen maa der ogsaa forhandles om. Nogen Dispensation fra Sejlskibsfarten kan faas. Man læser 1½—2 Aar til Styrmandseksamen efter Evner og Forkundskaber. Undervisningen koster ca. 35 Kr. om Maaned foruden Bøger. Statsunderstøttelse, ca. 15 Kr. pr. Maaned, kan eventuelt faas. Styrmandselever bor ikke paa Skolen.

Undertegnede, som er Holder af „Vikings“ har i „Vikings“ Nr. 2 1937 under Spørgsmaal og Svar set, at Skroget og Rigningen af Skoleskibet „Danmark“ har været aftegnet i et af Bladets Numre. Jeg vil være meget taknemmelig, hvis „Vikings“ kunde skaffe mig dette Nummer. *A. W.*

Ved at indsende 50 Øre i Frimærker til Ekspeditionen vil De kunne faa det ønskede Nr. af „Vikings“ tilsendt.

1) Vil „Vikings“ opgive mig Adressen til „Yachting Monthly“, samt hvad den koster?

2) Kunde „Vikings“ ikke skaffe mig en engelsk Sejler-Korrespondance med en (ca. 20 Aars) Lystsejler?

3) Hvorledes beregnes Points ved en Kapsejlsads; kunde De, Herr „Fuldbefarne“, ikke give mig en Forklaring eller Henviisning?

4) Vil „Vikings“ opgive mig „N. L.“-Maalformlen?

5) Ved „Vikings“, om der er nogle nyere danske eller fremmede Sejlsportsbøger paa Tapetet, og i saa Fald vær venlig og opgive mig Forfatter og Titel? *H. A.*

1) Enhver Boghandler kan skaffe det. Det koster 2 sh.

2) Vi lader Spørgsmaalet gaa videre til vore Læsere.

3) Er der f. Eks. 6 Baade, bruges undertiden følgende: Nr. 1 faar 6¼, Nr. 2 5 o. s. v.

4) Formlen er: $L \div B + \frac{2}{3}(\sqrt{S} + C)$ Heri betyder L = Far-

tøjets Længde 3 pCt. af (B+C) over Vandlinjen, i Meter, B = største udenbords Bredde, i Meter, C = Største Ret-Gird ÷ Summen af Fribordshøjderne, i Meter, S = Sejlarealet i Kvadratmeter.

5) Der er ikke nogen paa Tapetet.

Vil „Vikings“ ikke være venlig at besvare følgende Spørgsmaal?

1) Hvor ligger Radiotelegrafskolen?

2) Hvor meget koster en Uddannelse paa Skolen?

3) Er der gode Lønningsforhold for Radiotelegrafister.

4) Er der gode Chancer for at faa Arbejde, naar man er udlært?

5) Er det let at blive optaget paa Skolen, og hvilken Eksamen kræves der?

6) Hvor lang Tid varer Uddannelsen?

7) Kan man opnaa Friplads paa Skolen? *E. T.*

1) Det er Navigationsskolerne.

2) 35 Kr. pr. Maaned + 20 Kr. i Indskrivning + Bøger.

3) I Sammenligning med Styrmand: Nej.

4) Der er Chancer, men ikke gode.

5) Man skal helst have Realeksamen.

6) 1. Grads Certifikat: 14 Mdr. 2. Grads: 12 Mdr.

7) Man kan søge Statsunderstøttelse: 15 Kr. pr. Md.

Vil „Vikings“ være saa venlig, at om det er muligt, oplyse mig om hvor man skal henvende sig, for at komme ud at sejle som Tømmer og om der er mange Arbejdsløse eller om det er meget vanskeligt. *Baadbyggeren.*

Selv om De ikke undser Dem for at spørge anonymt, skal vi for denne Gangs Skyld svare: Henvend Dem i Sømændenes Forbund.

Som fleraarig Læser af „Vikings“ tillader jeg mig at anmode den ærede Spørgerubrik om at besvare mig følgende Spørgsmaal:

1) Maal og Sejlføring paa Marinens Kutter „Svanen“.

Nærmere Oplysning om Maal, H. K. og evt. Armering paa „Niels Juel“ samt „Henrik Gerner“. *H. M.*

1) 14,12 m × 4,79 m × 2,10 m. Ca. 172 m².

2) 89,95 m × 16,30 m × 5,20 m. 3800 ts (uden Brændsel og Spædevand). 5500 HK. 10 Stk. 15 cm Kanoner, 2 Stk. 57 mm og 10 Stk. 20 mm Kanoner, 8 Stk. 8 mm Rekylgeværer, 2 Stk. Torpedoudskydningsapparater.

Jeg vil hermed bede Dem besvare mig følgende Spørgsmaal:

1) Jeg er indkaldt til Søværnet; hvilken Skole fordres, og hvor lang Tid varer det for at blive Underofficer i Marinen; jeg har Handelsskoleeksamen. Faar man nogen Gage i Skoletiden?

2) Hvem har købt Statens 3m Skonnert „Agnete“? *E. R.*

1) Der kan ikke siges noget om, hvor længe det varer at blive Underkvartermester. Udsigterne er smaa. I 1937 blev kun 10 pCt. af Ansøgerne antaget til Uddannelse, og af dem bliver kun en Brøkdel Underofficerer. Man faar Løn, Uniform og Ophold i Uddannelsesstiden.

2) Ingeniør Hansen, Køge.

„Vikings“ bedes oplyse mig om, hvor mange Kvadratmeter Sejl, der skal til en 16×6×4 Fod Spids-gatter, der er 14 Tommer Køl medregnet i Dybden, der er indenbords Ballast. Kan De afgøre Maalene paa Sejlene uden at have Maalene paa Bommen og Pikken? Hvor stort skal Storsejlet være? Og Fokken (Gaffelsejl)? *J. M.*

De vil i dette Nummer finde alle Oplysningerne paa Tegningen til den 15 m² Spids-gatter, vi bringer andetsteds.

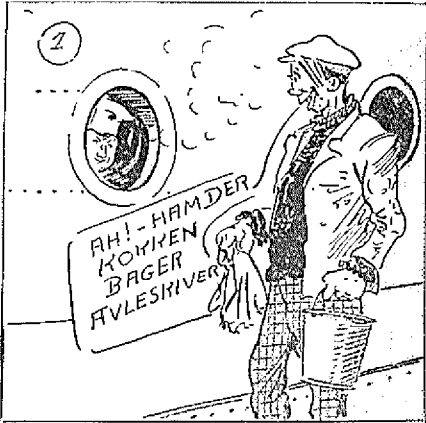
Svar til Snørter H. R.: Det er lige saa vanskeligt at faa Hyre i norske som i danske Skibe.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



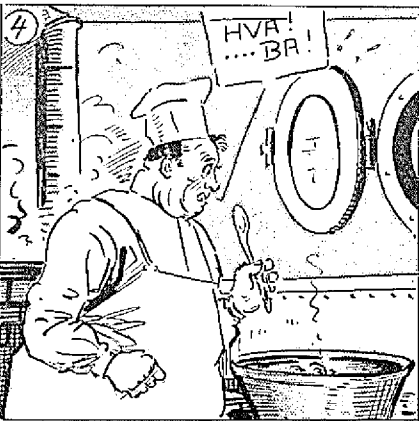
Det her, som jeg vil fortælle Dem om denne Gang, er altså noget besynderligt noget. Der er nu alligevel mere mellem Himmel og Jord, end som man regederligen tænker sig. — Men altså: Det begynde med noget saa prosaisk som Æbleskiver og Barndoms minder.



Køkken havde stillet varme Æbleskiver i Nærheden af Køjet. Og jeg stod der og blev ganske skolejet af bare Sentimentalitet ved at minde, hvordan jeg og Valde i de gamle, lykkelige Barndoms tider nappede Æbleskiver fra Grossererens i Forhuset og guffede dem i os ude bag ved Skraldekasserne. — Ak ja — Sol over Sindet.



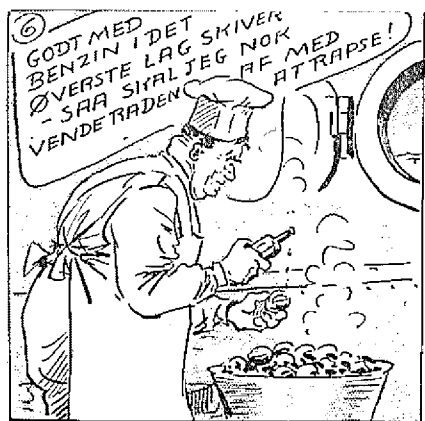
Altsaa blev jeg grebet af den kildrende Fornøffelse, som det er at læse noget til sig i al Hemmelighed, uden at nogen ved af det; — blot een Gang endnu. — blot et enkelt lille lækkert Sølstrejf fra Barndommens for evigt lukkede Land! — Altsaa tog jeg en Nøvefuld, medens Kokken var borte en kort Stund. — Ah! — Uhm! — „Snask“, som Holberg sagde.



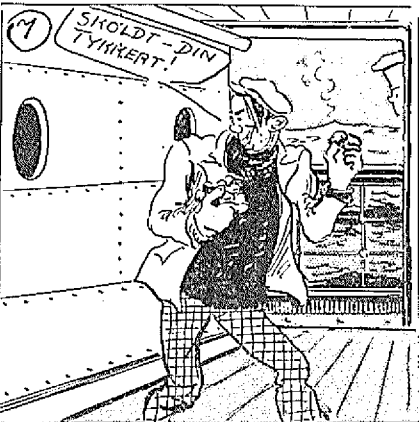
Jeg vilde godt have set Kokkens Ansigt, da han saa det Tomme Fad! — Oh-ho, — det kan endnu klukke i mig ved Tanken. Og saa var der jo et sjove ved det, at jeg jo blot kunde have ladet et lille Vink falde, saa havde Andersen, Kokkemunden, givet mig Æbleskiver for alle Pengene, men altsaa javnlor Stk. 3 og de der anførte Bemærkninger om Barndoms minder!



Jeg satte mig altsaa veitilpas forude, og jeg — ja, rent ud sagt — jeg aal — aal, til der ikke var flere tilbage. Havde jeg dengang anet, at der var en Styrelse bag dette her, — havde jeg anet det, — ja saa, — naa lad mig ikke foregribe Begivenhedernes kronologiske Bølgelighed, — som Astronomer og Urmagere plejer at udtrykke sig.



Hvad der foregik i Kabyssen, imedens jeg havde det rart forude, kan jeg nu kun dunkelt ane. Men de nøgne Fakta er, at Kokken var gaaet i Gang med at bage en ny Omgang Skiver, og at han, antageligt af en Fejtagelse, har kommet en under visse Omstændigheder meget farlig Vandske i Deigen paa den nye Portion af de kostelige Lækkerter.



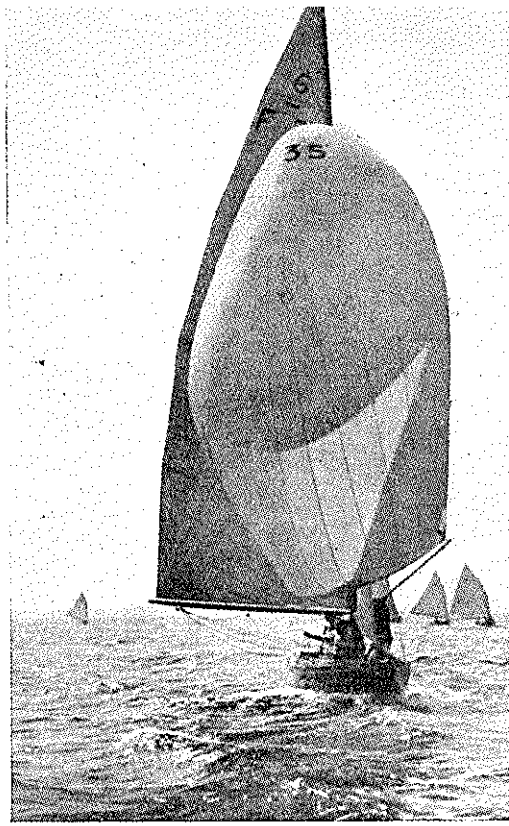
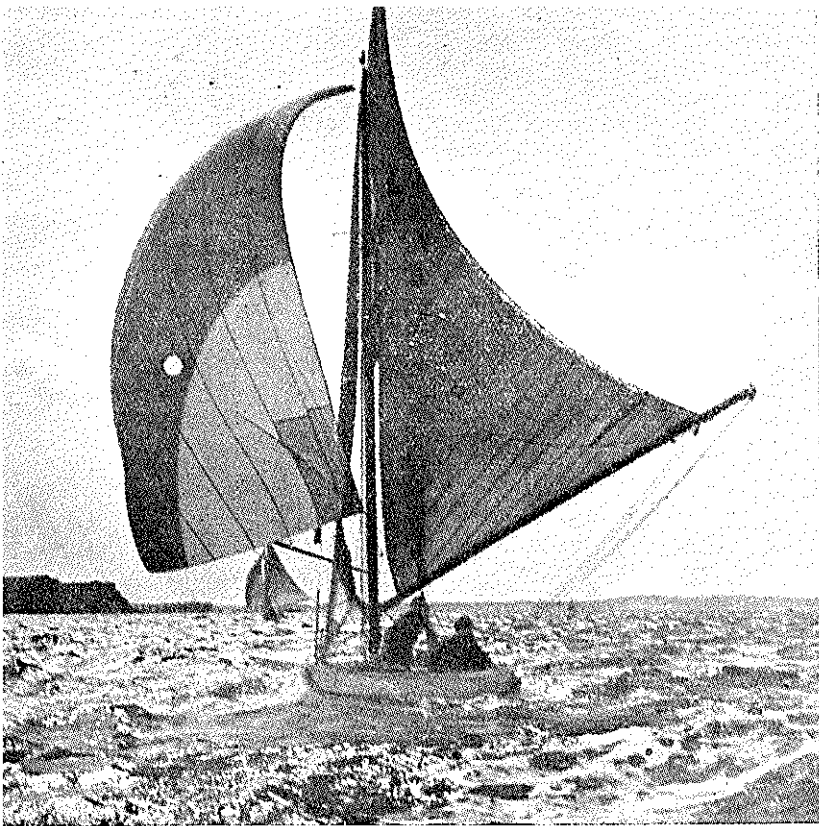
Vi kender alle det skønne, gamle, danske Ordspøg, der siger: „Mere vil ha' mere“. Jeg kunde ikke styre min Lyst efter bare eet Par Stykker til af det herlige Bugværk. (Hvor vilde Andersen have været lykkelig og stolt, hvis han havde anet, hvor jeg gønterede hans Creationer!).



Men hvor blev jeg dog ilde tilpas, da jeg havde stoppet en tre-fire Stykker af mit sidste Rov i Munden og slugt dem! Aldrig kan jeg huske at have følt mig saa eldendig! — Det svimlede for mig. — Eet stod mig i et Nu klart: En frygtelig Fejltagelse maatte foreligge. — Gift! — Gift! — Studder og Vandt! — Jeg er i den situation...



Jeg mærkede, at mine Tanker blev uklare. — Andersen fandt mig hængende agterude mere død end levende. — Hvor var han dog omhyggelig for mig, den brave Sjæl! — Mia Jernkonstruktion kunde dog klare den Affære, — men jeg siger Tak, hvis det forgiftede Æbleskiver var blevet sat for det gamle Mandebøl! — De det er altsaa her...

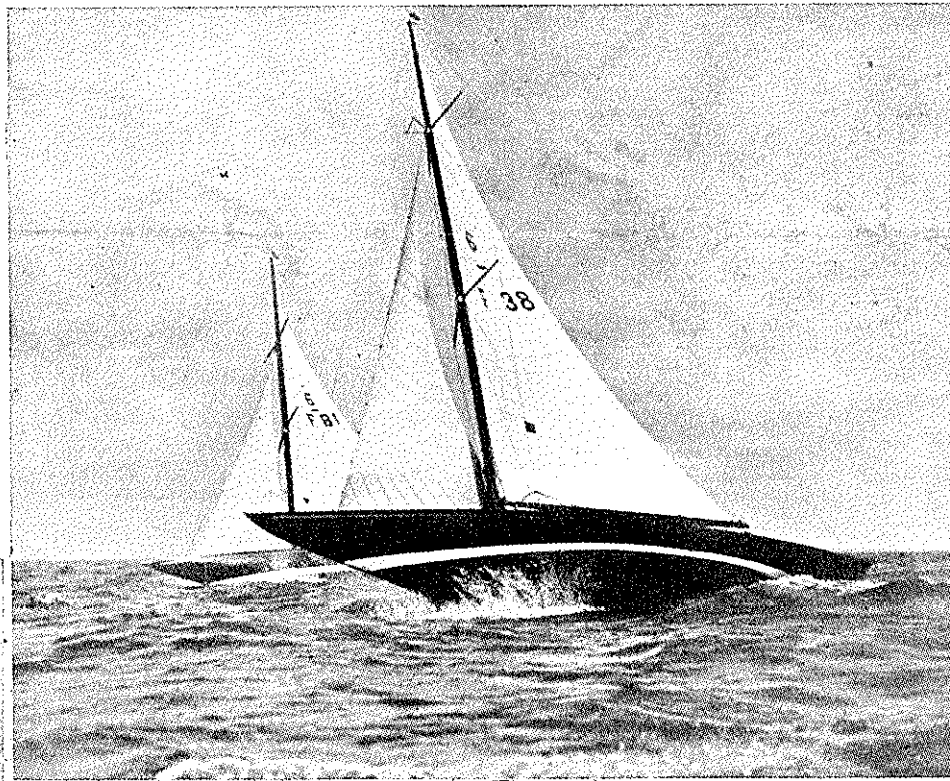


Mærkelige Indtryk af „Titave VI“ (6 m 50) og „Sitavis II“ (6 m) i Arcaehons Atlanterhavs-Regatta.

International Sejlsport paa Atlanten

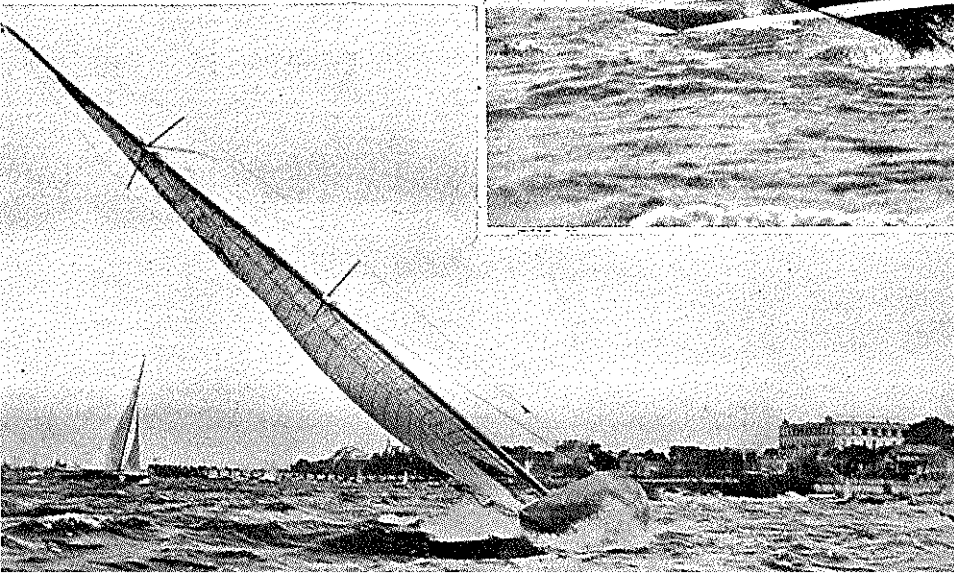
De internationale Regattaer i Arachon hører hvert Aar til de mest interessante og samler altid stor Deltagelse. Den sidste har denne Gang været særlig inter-

„Eole“ i 6 m Serien.



„Fou“ og „Hansa“ i 6 m Serien ankommer Maalet, meget disputeret om hvem der var

essant. Fyldte Sejl er altid smukke, men naar de aabner sig for Atlanterhavets Brise, bliver de et dobbelt tiltrækkende Skue. Baaden er følsom som en fin Hest og løber af Sted som paa en Væddeløbsbane, styret af sin Herre og Mester.



Naar man køber Baad

Frit efter J. Macnie i „Yachting Monthly“

FOLK taler om Sturvildtjagt for Spændingens Skyld og Børs og Hestevæddeløb for Spekulation. Men maa jeg som Sport til enhver Tid bede om Jagten efter en Yacht.

Flertallet af Yachtejere, der vil sælge, vil efter min Mening ikke bide Hovedet af Dem, dersom De beslutter Dem til ikke at købe. Men selvfølgelig findes der et mindre Antal Yacht-Sælgere, der godt kunde tænke sig at slaa Dem i Jorden, hvis De forsøgte at undslippe uden i det mindste at efterlade Indtrykket af, at De muligvis vilde købe den Yacht, der var blevet Dem tilbudt. Har De besluttet Dem til ikke at købe, vil det være en udmærket Maade at slippe væk paa at fortælle Sælgeren, at Jensen eller Hansen netop har tilbudt Dem „Smut“ eller et hvilket som helst andet Baadenavn, der falder Dem ind. Endnu inden den fortørnede Sælger har naaet at fortælle Dem, hvad han mener om Jensen eller Hansen eller „Smut“, som han sandsynligvis aldrig har set, vil De have Tid til at naa Deres Vogn og faa den startet.

Naar De saaledes først er i Sikkerhed, kan De fortælle ham, hvad De i Virkeligheden mener om den Yacht, han har forsøgt at sælge Dem som en Ketch, og slippe bort uden en Skramme.

Naar De har hørt, at der ude i det eller det Fiskerleje ligger en Yacht til Salg, sætter De Dem op i Vognen og kører derud. De lister ind gennem en Gade, der vilde være øde og forladt, hvis det ikke var for den Kendsgerning, at enhver Fisker eller Sømand med Respekt for Standen har mindst ti Børn, og da de er spillevende allesammen, befolker de Gaden.

Naar De standser Bilen for at spørge efter Anton Rasmussen, eller hvad Navnet nu kan være, vil der være mindst halvtreds Unger rundt om Dem, der alle i Munden paa hinanden raaber, hvor Manden bor. Selvfølgelig er det ikke særligt morsomt at efterlade Bilen midt i denne Sværm af nysgerrige Unger, men endelig dukker man ind mellem Husene, mens et Kor af Barnestemmer forkynder: — Hej, Anton Ras-



— og hvis De forsøger at undslippe

mussen, hvor er du — der er en Herre, der vil tale med dig.

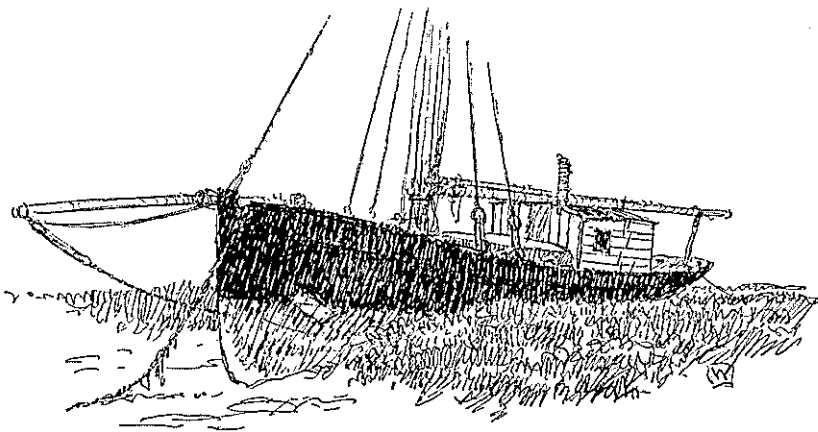
Muligvis er Anton Rasmussen en tyk Mand i en Fiskers blaa Sweater med en gammel Sejlsportskasket paa Hovedet, og han vil med et afgjort fjendtligt Blik i Øjnene dukke frem fra sit Hus, bag ved hvilket man ser ned paa en lille Havn. Naar De fortæller ham, at De er kommet for at se paa den eller den Yacht, er det værd at lægge Mærke til det Udtryk, der kommer i hans Ansigt. Det Smil, hvormed han hilser Dem, vil ikke dække de Spørgsmaal, han stiller sig selv, og som jager ham gennem Hovedet: — Hvor meget ved han? — Hvor meget kan jeg bilde ham ind? — Hvor meget kan jeg forlange af ham? —

Nede ved Havnen ligger der som Regel en tre-fire Yachter slæbt op og dækket til, og den, De er kommet for at se, er selvfølgelig mest indviklet og haabløst tildækket. Naar et Utal af haabløse Knuder endelig er løste, trækkes Presseningerne bort og afslører en trist og forladt Kahyt, med Inventar hevet op i Køjerne og en gennemtrængende Lugt af stillestaaende Bundvand, Fisk, Spiritus, daarlig Tobak og Mug til at forøge det triste og trøstesløse Billede.

Findes der noget mere gribende end en forsømt Yacht. Maling, der skaller af, Kistebænke fulde af Skrammel, Lamper og andre Messinggenstande — irgrønne af Mangel paa Polering og ødelagte Sejl kastet Hulter til Bulter forude. Det kræver en god Portion Fantasi at forestille sig en saadan Yacht i den Stand, hvori den burde befinde sig med skinnende Maling, ferniserede Døre, blankpolerede Lamper, fyldte Boghylder, nystoppede Sæder og spraglede Puder.

De spørger Anton Rasmussen, om Yachten er stærk og frisk.

— Spørger De, om den er frisk. De vilde være henrykt over at være halvt saa frisk som hun er, og det skønt De ikke ser ud til at fejle ret meget, min Herre! —



Beskrevet som en hurtig Krydser i komplet Stand.

Saa finder De et Par møre Punkter i Yachtens Bund.

— Aah, dem! Naah, ja, den sidste Fyr, der ejede Yachten, anede ikke noget om Fartøjer, og han løb hende paa Grund oppe ved Odden. Men det betyder ingenting — enhver Snedker ordner det paa mindre end en halv Time, og med en Gang Maling vil hun være lige saa fin som den Dag, da hun forlod Beddingen.

Da hele Bunden sandsynligvis er fuldstændig raadden, beslutter De, at Yachten ikke er noget for Dem, og De spørger, om De kunde se lidt paa de andre Yachter. Hvis disse ikke er under Anton Rasmusens Opsigt, vil han i en Fart fortælle Dem alle de graverende Fejl, der er ved dem, og naar han saa mener at have overbevist Dem om disse Yachters Ubrugelighed, vil han igen begynde paa svimlende Lovtaler over den Yacht, der er overgivet til hans personlige Varetegt.

Det er et besynderligt Træk hos mange Yachtere, at de overlader deres Yacht til en eller anden fuldstændig uansvarlig Person, indrykker en Annonce eller to i Dagbladene, og saa, hvis de ingen Svar faar, gør de ikke mere ved Sagen og glemmer tilsidst selv, at de er Ejere af en Yacht. Mange Steder Landet over ligger der sikkert flere oplagte og glemte Yachter, der vilde fryde enhver sejlinteresseret Mands Hjerter. Som Regel vil man kunne opnaa, hvad man søger, gennem Annoncer i Sejsportsblade, og selv om Beskrivelserne maaske er lidt for begejstrede, skal

den Mand, der er paa Udkig efter noget at sejle i, ikke lade sig afskrække.

Glem ikke, at den Mand, der selv ved, hvad Slags Baad han ønsker, engang før eller senere vil finde den Baad. Hvad betyder det, at han ser Fartøjer af enhver Tonnage og Rigning. Den kloge Mand gaar aldrig om Bord i et fremmed Fartøj uden at have lært noget nyt.



— Anton Rasmussen, der er en Herre, der vil tale med dig.



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. ·: FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



DANSK RADIO

Aktieselskab

Fabrik:

Elektromekano A/S

Aarhusgade 88

Radio- og Forstærkeranlæg
for ethvert Formaal

Esbjerg Tøvværksfabrik A/S

Alt Skibstøvværk

Specialitet Manilatøvværk.
Husk vor **HERKULES**
Kvalitet med den indlagte
røde Tråd

Telefoner:
399 - 400

S. Christoffersen & Co. *Losning og Lastning*
Stevedores — Tlf. Randers 2663

Næste Nummer af *Vikingen*

udkommer den 15. April

Paa Tøgt med „Danmark“

Frédrik E. Pedersens Forlag.

Saaledes er Titlen paa en Bog, der meget apropos laa paa vort Bord forleden, da Skoleskibet Danmark i straalende Sol stod Sundet ind efter en i alle Maader vellykket Rejse.

Bogen om „Danmark“ er vellykket, idet den rammer Livet, som det former sig for den unge Mand, fra han gaar om Bord, til han gaar fra Borde.

Typerne, der gaar gennem Bogen, er ikke personbestemte. Enhver anført, det være sig morsom eller drastisk, Detaille er oplevet ombord i „Danmark“.

Dette og den friske Maade, som Forfatteren Hr. Poul G.

Ernst har sammensat disse ikke helt kedelige Oplevelser, som en Flok unge Mennesker har paa disse Tøgter, gør, at Bogen ikke alene er læseværdig for Ungdommen, hvis Hu staaer til Søen, eller de ældre med særlig maritime Interesser, men for alle, der interesserer sig for Ungdommens Foreteelser.

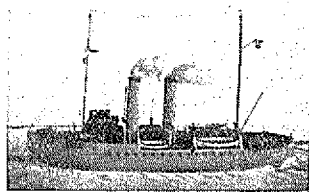
Begynde paa yderligere at referere Bogen i Uddrag er umuligt, idet den er lige livfuldt skrevet fra først til sidst, og den er smukt illustreret.

Men det kan trygt anbefales at anskaffe Bogen i særlig Grad til Konfirmationsgave for raske Dreng. P.—n.

Suez-Rekord.

Suez-Kanalens aarlige Regnskab er udkommen. Det er altid en god Maalestok for Verdens Økonomi og den store Søfart. Sidste Bulletin viser, at 1937 var et Rekordaar, idet det endog overstiger 1929, som ellers har været det bedste i hele Suez-Kanalens Historie. Antallet af Skibe, der gik igennem forrige Aar, var 6655 paa ialt 37 Millioner Tons.

Intet Under, at Suez-Kanalens Aktier stadig er det højest noterede Papir af alle paa Pariserbørsen. Det staaer i Dag i 2600 Fr.



Tilbeh. til Skibsmodeller

Rodningsbaade l. 80 mm	Kr. 0,60
l. 53	„ 0,40
Ventil h. 40	„ 0,30
h. 28	„ 0,20

Spil, Davit, Anker, Lanterner, Rat m.m. i nøjagtig Udførelse.

Forsendes overalt.

Corn. Steffensen's Eftf.
St. Kongensgade 62 - Telf. Palæ 2221

»Isbjørn«, St. 1-100. Kan beses i Forretningen

En ny Flaade bygges.

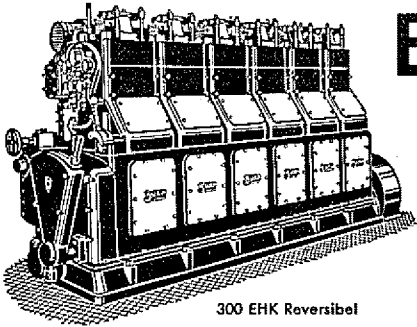
Det er ikke alene en vældig Krigsflaade, U. S. A. nu vil sætte i Vandet, men ogsaa en Handelsflaade, store, hurtige Paketbaade og Fragtskibe, som i Krigstilfælde kan bruges som Transportskibe for Tropperne. Verdenskrigen har været dem en nyttig Lære. I de kommende 4 Aar vil de bygge løs af alle Kræfter ligesom England, der alene i Aar har 100 Krigsskibe paa Beddingerne.

Den amerikanske Marine, som nu er paa 1,406,505 Tons, skal om 4 Aar være paa 2,300,000 Tons.

Og alle Stillehavets amerikanske Øer befæstes med Marinestationer i en Række fra Filippinerne til Frisco. Amerikanerne er Herre i hele højre Halvdelen.


Man kalder det Det stille Hav, men det bliver ikke stille den Dag, da






BUKH-DIESEL

Marinemotorer

fra 5 HK  til 1000 HK

Motorfabriken **BUKH** A/5 Kalundborg

300 EHK Reversibel



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

**LANTNERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS**

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

Strandinger paa Bornholms Vestkyst.

I Marts 1915 skete der paa Bornholms Vestkyst hele tre Strandinger. Den 14. Marts Kl. 6 Morgen kom der en Mand og bankede paa Vinduet hos min Far, der var Toldopsynsmand i Vang. Det var en Søndag Morgen. Far lukkede Vinduet op og spurgte, hvad der stod paa.

Jo, det var Styrmanden paa S/S „Braavalla“, sagde Manden paa Svensk, vi er strandet ved Johns Kapel og vil gerne have Hjælp. „Braavalla“ var paa Rejse fra England til svensk Havn med Smedekul. Styrmanden kom saa ind og fik Kaffe, og vi Drengene kom snart ud af Sengen. Der var jo Vrag. Svitser blev alarmeret, og vi skyndte os til Havnen, hvor Fiskerne var ved at gøre en Motorbaad klar. Vi kom jo med op for at se Strandingen. Næste Morgen kom S/S „Helsingør“ og begyndte Bjergningsarbejdet. Det var vanskeligt, da Vejret var daarligt. Men den 19. Marts blev Vejret fint med S. Ø. Kuling, og Bjergningen paabegyndtes. Om Aftenen blæste det imidlertid op til en Snestorm af Ø. S. Ø., og Bjergningsdamperen maatte forlade „Braavalla“.

Samme Aften laa der to Skibe til Ankers ud for Vang. Det var en 3-mastet Skonnert og en Damper. Der var Overlandsvind, saa de laa godt, men om Natten under en Snebyge sprang Vinden om til N. N. V. med haard Storm, og begge Skibe drev ind paa Kysten, 3 Masteren nord for Vang Havn og Damperen syd for Havnen. Først om Morgen blev det opdaget, at der var sket to Strandinger, og Redningsvæsenet fra Allinge og Hasle blev alarmeret, og efter en besværlig Tur gennem Snedriverne kom de til Vang og fik Forbindelse med Skibene. Folkene kom i Land i Redningsstolene. De var meget forkomne, især fra Sejlskibet, men kom snart over det. 3-Masteren var „Hulda“ af Halmstad, den var lastet med Kunstgødning i Sække, og Damperen var S/S „Luba“ af Stettin, der var paa Rejse fra Stettin til Königsberg med Stykgods til Tropperne paa Østfronten. Der var alle Slags Varer ombord, saa Vang var et rent Eldorado dengang. Der var

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16



DAMP SKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: „Holmsild“
Amaliegade 36



Carvelin

BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler

Appelsiner, Æbler, Korinder, Marcipan, Ris, Kaffe, Skinker i Daaser, Sild i Daaser, Honning, et halvt Hundrede Tønder Rom, Rødvin paa Tønder og alle andre Ting i Spiritus. Der var ogsaa Isenkram og Manufakturvarer og meget andet.

Det blev bjerget ind til Havnen og oplagret, og saa var der Auktion hver Dag i lange Tider. Alle 3 Skibe blev bjerget af Svitser. „Braavalla“ blev senere torpederet af Tyskerne. „Hulda“ sejler stadig, den er hjemmehørende i Viken og forsynet med Motor. Skipperens Søn, der var Styrmand dengang den strandede, er nu Fører af M/S „Hulda“. S/S „Luba“ havde saa stor Bundskade, at den blev ophugget. *A. Stub Holm.*

PAA TOGT MED SKOLESKIBET DANMARK



*Dette er Bogen
om Statens
smukke Skoleskib
»DANMARK«*

Der er Duft af Saltvand og frisk Luft i denne Bog, som skildrer Elevernes sunde men anstrengende Liv.

En autentisk Beretning om dansk Ungdoms eventyrlige Oplevelser paa Havene og i fjerne Lande.

Ill. m. 36 Fotografier

Pris: Heft. Kr. 3.85
Cart. - 4.50
Indb. Helbind - 6.50

Af Anm.

Bogen er saa fuld af nøjagtige Oplysninger om Forholdene ombord og dertil udstyret med en saa spændende Handling, at de fleste Drengene med normale Instinkter næppe kan læse den uden at gribes af en Trang til selv at være med. Og vil monstro Drengenes Fædre være stort bedre farne? Det er selvfølgelig for sent for dem selv, men naar Gutten nu har Lyst

FREDERIK · E · PEDERSENS · FORLAG

HVAD KAN MAN GØRE TIL GAVN FOR SEJLSPORTEN ?



Naar man har Forkærlighed for en Ting, er der ikke noget saa godt som at faa Løjlighed til at diskutere denne Ting med andre Mennesker, der har den samme Forkærlighed. „Vikingen“ vidste, at der Landet over var en Mængde Mennesker, der havde Forkærlighed for Sejlsporten, og saa snart vi aabnede Bladet for Diskussion om, hvad der kunde gøres til Gavn for denne ædle Sport, strømmede Bidragene straks ind. Der er øjensynligt mange Ting at diskutere om, og „Vikingen“ skal i saa vid Udstrækning, som vore Pladsforhold tillader det, efterhaanden bringe alle disse Indlæg.

* * *

Endnu inderligere end nogen Sinde gør „Vikingen“ opmærksom paa sin gode Medvirken til Sejlsportens Fremme, idet den i Nr. 5 bekendtgjorde en ny Rubrik: „Hvad kan man gøre til Gavn for Sejlsporten“.

Sejlsporten synes i Dag at være naaet langt frem herhjemme, men det er set med Øjne, som ikke kender noget til, hvad der sker andre Steder. Det er navnlig Ungdommen, det er galt med. Alt for faa Drengene kender den Afdeling i en rigtig Sejlklub, der hedder Junior-Afdelingen. Hvorledes skal den suppleres? Det er et Spørgsmaal, som i mange Tilfælde afhænger af Forældrene. Sejlsportsfolkernes Opgave ligger da i at faa Forældres Øjne op for, hvor sund, saavel legemlig som sjælelig, en Drengs (Piges) Opdragelse paa „Voven“ er. Den Fader eller Moder, som siger: „Nej, min Søn („Dængse“, uf!) skal sandelig ikke være med til saadan noget, hvis der skulde ske noget med ham,“ bør sandelig ikke respekteres. De maa dog vide, at det er erfarne Hænder, Klubben overlader dem til under Sejladserne. Forældrene staar i deres eget Lys mange Gange. Hvorfor vil „De“ ikke, at deres Søn skal lære „at staa paa egne Ben“, lære hvor godt et „Saltvands-Kammeratskab“ er, lære Snarraadighed og som sidste store Faktor: Orden. Hvor mange Gange senere i Livet maa vi Juniorer (selv Jun. endnu et Aar) ikke faa Brug for disse gode Egenskaber.

Mange Klubber har ogsaa en Vintersæson, hvor man lærer at behandle Tovværk og lærer Navigation, hvorved Kammeratskabet ogsaa fremskyndes. Naar Sommeren saa kommer og Sæsonen er inde, staar Juniorerne rustede i Teorien, men nu skal Teorien ud i Praksis, og der er stadig for Klubberne et stort Problem: Hvor er „Skivene“ til disse Juniorer? I Aar har Svendborg Sejlklub faaet overdraget Hvervet at arrangere Landsregattaen i Sejlklubbens Junior-Afdelinger. Junior-Sejlerstævnet vil finde Sted i Dagene 9.—10. Juli paa Lunkebugten, hvor Hold fra forskellige Klubber vil kæmpe om Piratpokalen, og lad os saa haabe paa talrigt Gensyn, hvor Juniorernes Sag kan drøftes.

Lad mig endnu en Gang haabe paa større Tilgang i Juniorernes Rækker, for man maa vel huske paa,

at det er den, der skal bære Fremtiden, og naar de i en ung Alder lærer den nuværende Sejlsport, hvilke Chancer har de da ikke for at forbedre videre.

Til Slut en Tak til „Vikingen“ for det Organ, den herved har skabt, gennem hvilket Sejlsportsfolkene kan henvende sig til hverandre.

Med Sejlerhilsen

H. Aarosin, Jun.

* * *

I det efterfølgende skal omtales, hvad man populært kalder „den lille Sejlsport“ og betyder smaa moderne Baade: Spidsgattere og Kragejoller, Fartøjer, der har en Værdi af fra et Par Hundrede til op mod et Par Tusinde Kr. De er nemlig langt den overvejende Del af vor Lystflaade i Dag. Meget sent opdagedes, at Sejlsport i Virkeligheden ikke alene var forbeholdt Velhaverne, men at man med smaa Midler godt kunde anskaffe et Fartøj, der egnede sig baade til Sport og Vagabondering paa Søen. For „den lille Sejlsport“ kan der gøres en Mængde forskellige Ting. Det første er Anskaffelse af passende og billige Fartøjer. Det er et meget vigtigt Problem netop nu. Den store Tilgang til Sejlsporten tog rigtig Fart, dengang den billige klinkbyggede Sejlsjægte for 10—20 Aar siden købtes af Fiskerne. Da de gik over til Motordrift, blev nemlig de fleste af deres Baade solgt og omforandret til Lystbaade. Fornyelsen ad den Vej er nu fuldstændig opført, saa meget mere beklageligt, da nemlig den Baadtype, naar Dammen kom ud og udvendig Jern- eller Blykøl paasat, viste sig at være en god paalidelig Søbaad, tilmed ofte meget hurtig. Dette sidste er ofte bevist i Kapsejladser, hvor alle Baadtyper fra 6 Meter og nedefter har været repræsenteret. Særlig godt har Sjøgtetypen altid klaret sig i haardt Vejr. — Vore Fiskere vidste nok, hvilken Baadtype der egnede sig bedst for vore Farvande, og har dermed givet Sejlsportsmanden et Fingerpeg, i hvilken Retning Udviklingen burde gaa. — Er denne Retningslinie blevet fulgt? Nej, Sejlsjægten — den nationale danske Baadtype, som har krydset i vort Farvand siden Vikingetiden, er, hvad Interesse fra Sejlklubberne angaar, blevet stedmoderlig behandlet paa Bekostning af andre langt kostbarere Amerikansk-Kinesisk indførte Eksperimentbaade, hvoraf mange er daarlig egnet til baade Farvand og Klima. Biler, Motorcykler og meget andet fristende for Ungdommen kan i vore Dage købes paa Afbetaling, i og for sig en daarlig Metode, som dog i Øjeblikket giver den paagældende let Adgang til Erhvervelse af den ønskede Genstand. Var det ikke noget for vore Baadebyggere? En ikke for dyr, men god, solid Baad, som kunde betales i passende Afdrag. Saadant finder vist sjældent eller aldrig Sted. Efterspørgslen paa 20—22 Fods Baade med Pris omkring 1000—1500 Kr. er saa stor, at ældre Baade af den Størrelse ligger langt over deres virkelige Værdi; et Bevis paa hvilken Vej Fagmanden for Tiden bør gaa.

Havneforholdene er ogsaa et Punkt, hvor der burde gøres noget fra Myndighedernes Side. Det er ikke nok, at der er Liggeplads i Havnen, der maa være god og billig Adgang til at tage Baadene paa Land og Hus til Opbevaring af Grejer for Vinteren. Kun enkelte Baadejere i større Byer har Plads til

AALBORG VÆRFT A/S

Telefon: 4101 — Statstelefon: 9 — Telegram-Adr.: „YARD“

sine løse Sejlgrejer hjemme. Havnepengene er som Regel saa store, at disse Bekvemmeligheder med Rimelighed kunde forlanges. Hvert Aar skaber Sejlsporten stor Beskæftigelse for vort Erhverv i Form af Nybygninger, Reparation, Indkøb af Malervarer, Sejl og Tovværk, altsammen til Gavn for Folket. Men Sejlsporten kan ikke som andre Sportsgrene til Gengæld nyde Gavn af Folket. Her afholdes ingen Stævner, hvor Kontanterne ruller i Kassen. Naar vore Statsmænd i Radiointerviews gaar ind for mere effektiv Støtte til Idræt og Sport til Gavn for Nationens Udvikling og Sundhed, da bør ikke glemmes de Tusinder af yngre og ældre Sejlere, der ofrer til sidste Hvid for at tilbringe deres Fritid, hvor de helst

ønsker det, paa Søen. Tilværelsen, der er saa sundhedsbringende som intet andet, og Kampen med selve Naturen, Sø, Storm og Strøm i en mindre Sejlbaad giver Udøveren Hænderne fulde, Hjernen arbejder ofte for Højtryk for at overvinde de Vanskeligheder, der stilles Fartøj og Besætning. Sejlsport opdrager ogsaa saavel som anden Idræt sundt tænkende Ungdom, for hvem ingen Opgave er for vanskelig, og hvor uforudset Modgang altid omgaas hurtigt og rigtigt. Vi haaber nu paa bedre Vind i Sejlene for Fremtiden. Sidst, men ikke mindst, gøre os bemærket, hvis vi skal følge med, da bliver det maaske Sandhed, at „Dansken plasker husvant til Søs.“

„Den lille Sejler.“

Skive skal i Aar have »Limfjordsdagen«

Hvert Aar samles Limfjordens forskellige Sejlklubber om at afholde en stor Kapsejlsdag, der kaldes „Limfjordsdagen“. Dette Samarbejde mellem Limfjordsbyernes Klubber paabegyndtes i Pinsen 1935, da Sejlklubben „Limfjorden“ afholdt en Kapsejlsdag ved Løgstør. Dengang deltog 58 Baade, men „Limfjordsdagen“ er siden blevet overordentlig populær og kan nu samle op til 100 Fartøjer.

Den 31. Juli i Aar skal Skive for første Gang være Vært for de raske Limfjordsgæster.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Kattegats-Villa.

Et grundmuret Rødstens-Hus med 5 Værelser samt Køkken og Vaskehus m. m. + yderligere 5 Udhusrum, beliggende paa et rektangulært Stykke indhegnet Hede (7—8 Tdr. Land) umiddelbart ud til Kattegat (220 Alen Strandfacade) er til Salg.

Huset „Terra Nova“ ligger ved Sulbæk Trinbrædt pr. Frederikshavn, 5,6 km nord for Sæby. — Henvendelse til K. Reinwald, Østergade 54, Dronninglund.
Klip Annøncen ud!

Brug kun

Hempels danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Skibsmaling

bevarer Millionværdier!

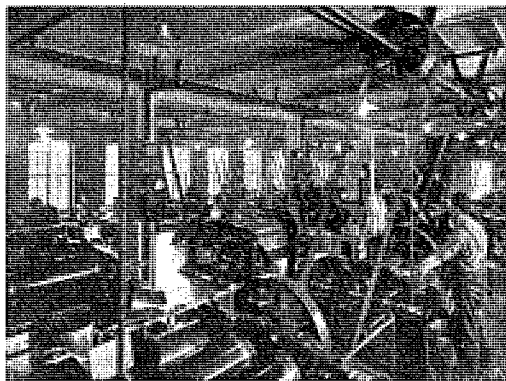
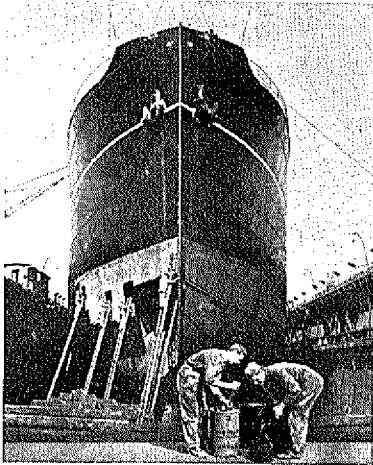
Tekniken
har gjort nye
Fremskridt.

Et Skib er udsat for ganske anderledes Paavirkninger end et Hus, det gælder baade Tramp'en og Yachten udfor Langeliniepavilionen. Skibsmaling skal modstaa Vind og Vejr, Saltvandets Indflydelse og Vekselvirkningen mellem Fugt og Udtørring — der kræves derfor specielle Materialer.

Paa et andet Felt spiller Skibsfarver en kolossal Rolle: Fartøjet skal holdes fri for Begroning af Sølplanter og Skaldyr.

Begroning kan blive en meget alvorlig Historie. Da 60-ernes berømte Atlanterhavsdamper „Great Eastern“ havde været lagt op et Aar, skrabadet man 200 Tons Muslinger og Krebsdyr af Bunden, da den skulde gøres sejklar igen. Overhovedet var det en stor Vanskelighed i Jernskibenes første Tid, at man savnede Midler mod Begroning. Træskibenes Kobberforhudning kunde ikke overføres til Jernskibene, da Jernet derved udsattes for stærk galvanisk Tæring. Det var nær ved, at Træskibene af den Grund havde faaet en Chance til at modstaa den nye Konkurrent. Men saa opfandt man det System af Patentbundfarver, som anvendes den Dag i Dag: først et Lag *Anti-Corrosive*, der beskytter mod Rust, og derpaa et Lag *Anti-Fouling*, som ved sit Indhold af Giftstoffer (Arsenik, Kviksølv, Kobber) hindrer Begroning eller i hvert Fald holder den passende i Ave.

Da Problemet paa denne Maade var løst for Jernskibenes



Valsemøllen for Farverivning.

Vedkommende, fandt man, at Anvendelsen af Giftfarver kunde overføres til Træskibene, og man kunde spare den dyre Kobberforhudning.

For at lære noget om Skibsmaling besøger „Vikingen“ Sadolin & Holmblads Fabrikker.

Besøget begynder i Færniskogeriet og Lakfabriken, der er delvis sammenbyggede. Her bliver Olie kogt til Færnis i kæmpe-mæssige lukkede Kedler, og Lakken bliver sammensmeltet af Olie og Kopal (fossile Harpiksarter) i store transportable Gryder, som derefter køres ind i et andet Rum, hvor den nu noget afkølede Smeltetmasse uden Brandfare kan fortyndes med Terpentin o. lign. Den færdige Lak renses for Urenheder ved at passere Rense-Centrifugerne, der roterer med den fantastiske Hastighed af 300 Omdrejninger i Sekundet.

Paa en kemisk Fabrik som denne forbaves man over de utallige Rørledninger, og Ingeniøren forklarer, at Transporten af Olie, Færnis og Lak udelukkende foregaar ved Pumpning herigennem. Færnis'en og Lakken pumpes saaledes ind i Rive-riet, hvor disse *Bindemidler* rives sammen med *Farvepulverne* paa store Valsemøller. Her tilsættes ogsaa Giftstofferne Bundfarverne. Fine og dyre Emaillelakker (Yachtemaille) maa passere Maskinerne mange Gange.

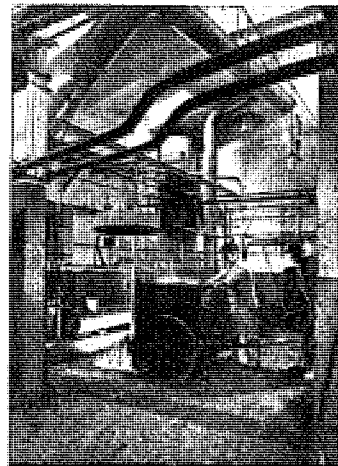
Laboratorierne er Virksomhedens Hjerne. Her overvaager og kontrollerer Teknikere i hvide Kitter Fabrikationen ved Hjælp af Mikroskoper, Fotometre og andre kemiske og fysiske Instrumenter. Der findes et Driftslaboratorium for hver Afdeling foruden det store Centrallaboratorium, der optager en 4-Etagers Bygning alene. Her foretages de indgaaende og grundlæggende Undersøgelser, f. Eks. Forstudier til nye Fabrikationer og Forbedringer og Udvikling af de gamle.

En Tekniker fortæller om Fremskridt, der fornylig er sket indenfor Lakker og Farver til Skibsbrug:

„Det er i de sidste Aar lykkedes ved Anvendelse af nye Raamaterialer — kemisk fremstillede Kopal og særlige Olier — at fabrikere en klar Lak, som vil faa en stor Fremtid for sig. — Lakken er usædvanlig holdbar mod Saltvandets Indflydelse og mod Afvaskning med Sæbe og Alkali. Udnyttelsen af lignende Forhold i Emaill-Bindemidlerne har mulig-gjort en ny Emaill med virkelig gode Egenskaber, større Elasticitet og Modstandsdygtighed.“

Ingeniøren viser nogle Prøveplader frem, som har modstaaet de samme Paavirkninger, som Emaillen udsættes for i Praksis — Emaillen holder godt.

Ude paa Fabriken durer Maskinerne, Motorene synger, og Hestekræfterne dirrer. En dansk Farvefabrik arbejder — den videnskabelige Forskning gaar i Spand med Arbejdet og søger at fremstille den fuldkomne Vare, for at bevare Værdierne for Rederier og Lystsejlere, og de samme Produkter eksporteres ud over Jorden og kaster Glans over dansk Teknik og Kunnen.

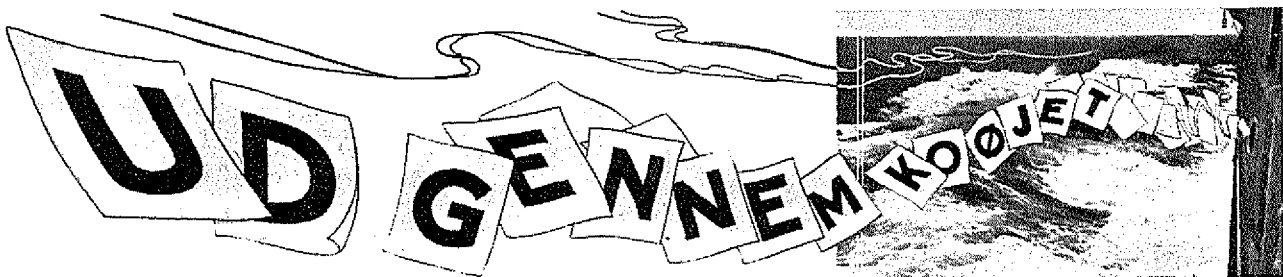


Kopal Smelteri.

15. April udkommer det nye
Nummer af Vikingen

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft



Radioforedrag af C. M. Norman-Hansen

JEG vælger med Vilje en dobbelttydig Titel: ét er, hvad der paa en Sørejse ses igennem Kahyttens Kooje — et andet bliver alt det, Ens Hjerne arbejder med paa Søen — det, som den ene Dag skrives ned og næste Dag hives ud gennem Koojet sammen med hullede Sokker og andet ubrugeligt Kram — sommetider i Hidsighed, der bagefter fortrydes.

Hvorfor? Jo — ude paa Søen lurer Sentimentaliteten, og det ved vi: at Sentimentalitet er Sandhedens arge Fjende.

Det, som er kastet ud gennem Koojet, hvirvles bort i Skibets Kølvandfure, og Kølvandfuren lukker sig sammen og glattes ud — sporløst.

Helt sporløst er dog ikke alt forsvundet, hvad der er oplevet. Og det, jeg nu vil forsøge, er at fiske Erindringsbilleder op af det Kølvand, der for Aartier siden lukkede sig over dem, og flikke dem sammen til et Stemningsmaleri fra svunden Tid, der i saa meget var Forspillet til den Tid, vi nu lever i.

Da gælder det: er disse opfiskede Vragstumper ikke nu altfor udvaskede, afblegede, rejede? Eller er det tværtimod: har Saltvandet holdt dem friske?

Det tror jeg jo selv — ellers bød jeg dem ikke frem — tager jeg fejl, saa kvæl mig! det staar enhver frit for.

Sollys udefra flimrer ind gennem aabent Kooje — vi sejler i roligt Farvand — et Par Sømil ude om Styrbord ligger en Ø, som ganske ligner Hveen — man kunde tro sig i Øresund en frisk Foraarsdag. Men Sollyset her flimrer over en meterlang Tscherkesserdolke i ciseleret Skede, som ligger paa Bordet i min Kahyt — Øen derude er Tsushima, og der er ikke gaaet fuldt et Aar, siden Tsushimaslaget, hvor Roshdertswenskys russiske Flaade blev sænket her i Strædet.

Den kom sejlende sydfra, indhyllt i sorte Røgskyer fra elendige Kul, som de havde faaet paa Vejen — derfor kunde Flaaden spores paa hundrede Sømil Afstand, medens Japanernes Krigsskibe fyrede med bedste engelske Kul, som kun gav den svageste Røg — ulige Spil!

Nu er alt roligt i Tsushimastrædet — spakojmije — spakojmije!

Jeg bruger det russiske Ord, for det er mest russisk, der tales om Bord — saa godt vi kan.

Vor Dampner fører russiske Troppehjem fra Krigen i Østen. Vi skriver Januar 1906.

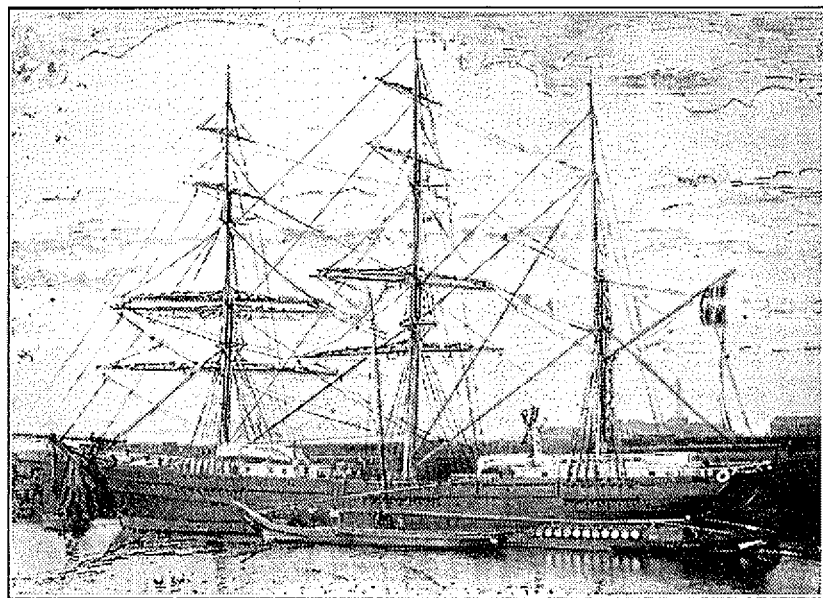
Tscherkesserdolken i min Kahyt er et af de Vaaben, hvormed Russerne red Japanernes Bomber og Granater i Møde — ulige Spil igen!

Vi har to Tusind Mand om Bord som er slupne nogenlunde helskin det fra selve Krigen og fra Efterkrigens indbyrdes Skyderi — der er nærmest Skovturs-Stemning hos de hjemvendende — nitchewo! Paa en Drengeskovtur kommer jo ogsaa nogle til Skade — og nu er det hele jo forbi!

Ja — saadan troede vi den Gang — at nu var det hele forbi.

I Dag er der gaaet 32 Aar — det man i gamle Dage kaldte en Menneskealder — siden den Foraarsmorgen — og vi forstaar, at det, som den Gang tog Fart, er saare langt fra at være forbi.

Paa Banjerdækket om Bord er



Bark „Neptun“ af Kolding. 1254 Tons. Bygget i Bawdionham 1864. 1883 købt i Hamborg for 36,444 Kr. — I 1888 forlod Besætningen Skibet i rum Sø og gik ombord i en amerikansk Bark, der imidlertid straks satte nyt Mandskab ombord i „Neptun“, som sejlede Skibet ind til Barbados, hvorfra det senere fortsatte til Le Havre, hvor det blev solgt til Norge. (Fra „Kolding Sejlskibe“).

indrettet Sovebrikser til 2000 Mand — Række over Række. Den første Nat ud fra Vladivostok svigtede det elektriske Lys, og Banjerne laa i Bælgmørke.

Maskinmesteren hænger nogle Lanterner op i de mørkeste Kroge og gaar saa en Runde gennem Rækkerne, hvor alle Mand ligger i fuld Soldatermundering med sømbeslagne Fedtlæderstøvler paa.

Jeg følger med ham og taler beroligende Ord: Santra karachaa — i Morgen skal det blive godt!

Men næste Dag sker det samme: Det elektriske Lys gaar ud. Atter vandrer vi to vor Runde: Maskinmesteren med en svingende Lanterne i Haanden, og jeg gentager de samme Ord: Santra karachaa!

Men denne Nat gaar det ikke saa glat. Som en fjern Torden bag de fire Tusinde Støvlesaaler ruller en Mumlen: Njet karachaa — det er ikke godt — det er ikke godt!

Ærlig talt, vi tænkte intet Øjeblik over det, som laa saa nær: Sæt disse Tusinder af sømbeslagne Støvlehæle klaskede sammen, medens vi gik vor Runde imellem dem — hvad var der da blevet tilbage af os?

Jeg spørger mig selv, om vi havde turdet vove det samme nu? Jeg tror det ikke — nej, jeg ved, at nu turde jeg ikke, heller ikke turde jeg beordre nogen til at gaa den Runde, som vi den Gang ikke skænkede en Tanke.

I Officersmessen agter spiller en hæs Grammofon: O, du schone, O, du schone, O, du schone Dorothee — den Tids Tipperary. Tonen er munter herinde — endnu er den hvide Mands Hovmod ikke knækket — det lille Intermezzo er forbi, og den eneste Skuffelse, de unge Officerer føler, er den, at vor Kaptajn ikke vilde ændre Kurs og løbe ind til Nagasaki, for at de kunde komme paa Tehus i Japan — trods alt var Japan endnu for dem kun Geishaernes fortryllede Land og de selv den hvide kaukasiske Race — saa højt, saa højt overlegen!

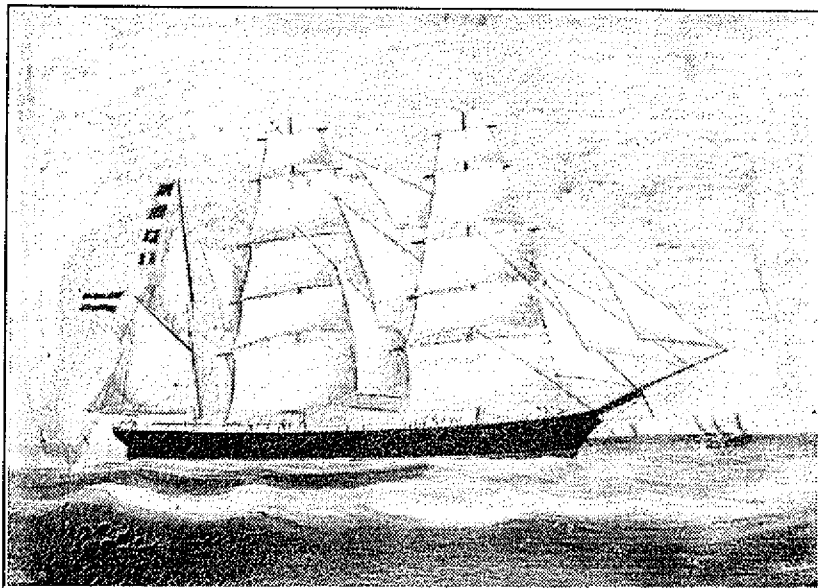
En af de unge Officerer har Verdenskortet udbredt foran sig. Idet jeg træder ind, peger han stolt paa Rusland: Rossija bolche, bolche! Rusland stort, stort! Derefter paa den Prik, som Danmark er: Danih malinki, malinki! Danmark lille, lille bitte!

Jeg kan ikke dy mig. Jeg lægger min Haand over det store Rusland: Rossija bolche, bolche! Saa peger jeg paa Japan: Japania malinki, malinki!

Jeg er ikke vis paa, om jeg havde turdet vove den Spøg i en Kres Officerer af nogen anden Nation. Her lo de bare.

Vi sejler ud i det gule Hav, som saa forbløffende ligner Nordsøen: det samme grønligklare Vand med de store søgaaende kinesiske Djunker, der i Frastand lige saa forbløffende ligner de Langskibe, som Olaf Tryggvason skulde komme sejlene med over Nordhavet.

Jeg forsøgte at tolke Digtet om „brede Sejl over Nordhav gaar“ for Søster Elyena. Det gaar lidt trægt. Men Søster Elyena er taalmodig.



Bark „Margrethe“ af Aabenraa. Bygget i Kolding 1875. 358 Tons.
(Fra „Kolding Sejlskibe“).

Straks den første Dag om Bord valgte jeg Søster Elyena til min Lærerinde i det russiske Sprog. Lidt kunde jeg i Forvejen, og nu havde vi indrettet det saadan, at jeg hver Morgen studerede en Lektie i en russisk Børnebog med „Lille Rødhætte“ i og de andre velkendte Eventyr. Om Eftermiddagen stillede jeg da med min Lektie til fri Genfortælling og fornøden — meget fornøden — Sætten-i-Rette.

Men saa snart jeg vil have hende til at tale om sig selv og om, hvad hun har oplevet og været med til i Krigen, saa viger hun sky fra mine Spørgsmaal og fører mig med fast og venlig Haand til „Lille Rødhætte“.

Saa aad Wolkki Staraja Babuschka — saa aad Ulven den gamle Bedstemor!

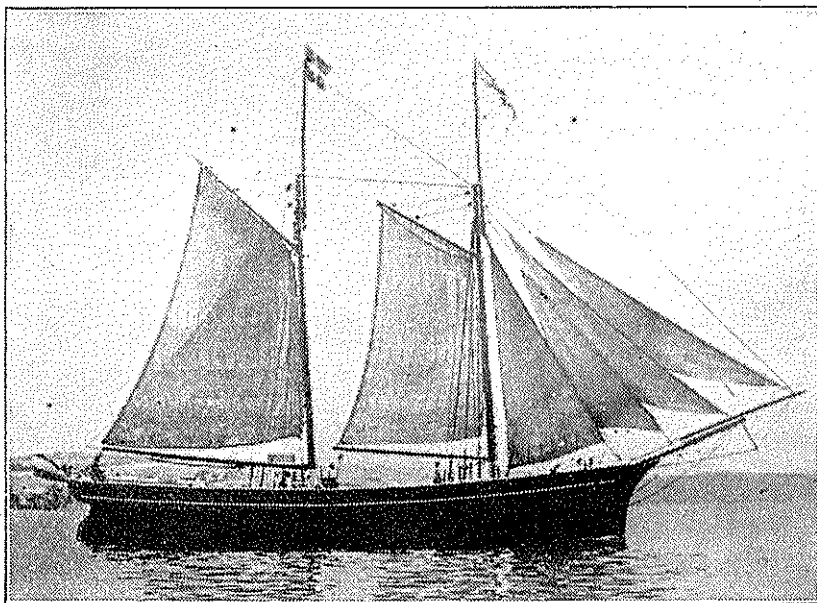
Kun en Gang fik jeg hende til at mæle et Ord om det andet — hun fortalte mig, hvad en af hendes saarede Soldater havde sagt til hende: „Vi er ligesom unge Kalve, der bliver drevet til Landsbyslagteren derhjemme, han, som ikke forstod at slagte —“.

Hver Eftermiddag sidder jeg paa Skolebænk paa Dækket hos min Lærerinde. Nu er vi ude i det sommerlige sydkinesiske Hav. Vor Kineserboy Ah-Tjen er dukket frem af Skibets Dyb op i det varme Sol-skin. Med noget, der ser ud som uudgrundelig Grublen, stirrer de sorte Mandeløjne i hans gule Ansigt ind mod den Hjemlandets Kyst, han ikke kan øjne, dér, hvor han kan købe sig en liljefodet Kvinde for den Cash, han bringer med sig fra sin Slavetjeneste hos de fremmede hvide Djævle.

Men jeg ved jo, Ah-Tjen, hvordan det vil gaa dig, inden du naar hjem til din Landsby i Rismarkerne: du falder uhjælpelig ind paa Vejen, hvor din olieglinsende Landsmand sidder paa Hug med en Tekop halvfylt med Riskorn og indbyder dig til at være med i de fire Riskorns Spil — og saa kan du rolig pakke dine Drømme om en liljefodet Kvinde sammen igen.

Hallo, Ah-Tjen! Bring os en Tekop halvfylt med Riskorn — Søster Elyena vil lære at spille de fire Riskorns Spil!

Ah-Tjen bringer, hvad der skal til, og bliver helt



Skonnert „Emilie“ af Kolding. 72 Tons. Bygget 1894 i Kolbota.
(Fra „Kolding Sejlskibe“).

vild af Spænding, medens jeg lader ham lære Søster Elyena dette Verdens simpleste Spil, der spilles overalt, hvor Risen gror, og hvor en Kuli endnu kan samle lidt Cash sammen ved at spæne af Sted med en Rickshaw.

Se saadan: denne Kop er halvfylt med tørre Riskorn — nu hældes vi Riskornene ud i Underkoppen — tæl nu, Ah-Tjen, med dine rappe Fingre: fire og fire Riskorn piller du fra — til sidst bliver til Rest et, to eller tre Korn eller slet ingen — hvem har holdt paa hvad? Den, som holdt paa det rette Tal, vandt. Saa let, saa simpelt, saa spændende er dette Spil!

Dette barnlige Spil — mere skal der ikke til for at vække Søster Elyenas russiske Sjæl. Saa mange halvglemte Erindringer fra hendes Liv blandt russiske Forviste i Sibirien vaagner og bliver levende igen: om Tid, der dræbtes med saadanne primitive Spil om ingenting — og endeløse Debatter, ogsaa om ingenting — om langsomt dræbte Sjæle. —

Ah-Tjen er forlængst sendt bort med sin Kop og sine Riskorn — Søster Elyena og jeg bliver siddende ved Rælingen i den lune Nat, og langs Kinakysten dybt under Kimingen drager Nattens Timer: Slangens Time og Rottens Time, Tigerens Time og Dragens Time — indtil Perlemuslingens Time aabner for Dag gryet i Øst, der flænger Kimingen og skiller Himmel fra Hav som en Perlemuslings to Skaller — stop! Sentimentalitet! Ud gennem Køøjet — væk!

Vor Dampers arløb Singapores Red, der, som alle Søfarende ved, grangivelig ligner Svendborg Sund paa en meget, meget varm Sommerdag — der laa engelske Krydsere paa Vagt i rolig Bevidsthed om, at de og de alene beherskede Østen.

Britannia ruling the waves — Albion alle Haves Behersker — og Ruslands Wladivostok, som betyder Østens Herskerinde — lad os udtale de Ord lidt varmt i 1938!

I December 1905 havde jeg en solklar Vinterdag fra Shimonozekis Red set Admiral Togos Triumfsejlsads gennem Strædet ind til det japanske Indlands-

hav. Der saa jeg for første Gang Luftfyrværkeri ved højlys Dag: uden Knald eller Brag, ganske lydlost formedes underlige Fabeldyr og glubende Drager oppe i den klare Vinterluft — det var ikke andet end Festfyrværkeri til Ære for Admiral Togo — men hvad for Varselstegn kunde ikke være digtet ud herfra?

Som et uendeligt lille Fnug glider vor firmastede Dampers over det indiske Oceans umaadelige Flade fremad mod den nedgaaende Sol. Køl vandfuren krummer sig til begge Sider som to glidende Bølge-linier gennem den blikstille Havflade, yndefulde som en Cobraslanges Nakkebøjning.

Vældige Skyer drages ned mod den hastigt synkende Sol, flænges og smeltes om i den flammende Esse til uhyre Gudebilleder med Elefantsnabler og Gudinder med

hundrede Bryster. I det Øjeblik, da Solkuglen med et Sæt synker ned under Haykanten, er det, som en uhyre Beholder knuses og absinthgrøn Vædske flyder ud, hele Horisonten rundt. Der, hvor Solen sank, stiger grønne Drageskyer frem og opsluger de gløden Gudebilleder, og fra den modsatte Kant af Horisonten ruller Mørket som et sort Tæppe frem over Havet, og Stjernerne tændes.

Paa øverste Dæk staar Søster Elyena spejdende ud over Havet. Hendes altfor store Mund sluger graadigt den friske Aftenbrise og al Solnedgangens storladne Skønhed.

Søster Elyena har sin Krigsskæbne at bære paa. Den første Nat, hun gjorde Tjeneste i Feltlazarettet, blev en Soldat døret ind, flænget af en Granat. Han vaagnede netop i det Øjeblik, da Søster Elyena bøjede sig over ham for at hjælpe ham. Hun smiler sit mest hjælpesomme Smil — men nu er hendes Mund ulykkeligvis større end de fleste Kvinders — kan det da undre, at den lemlæstede Soldat, da han vaagner op i sin Pine og ser denne store glubske Mund foran sig, raaber i Rædsel: Varilo! Varilo!

I en Feltambulance gaar sligt jo ikke stille af. De andre Soldater havde hørt deres Kammerat raabe, og nu traf det sig saadan, at det altid blev de haardt-saarede, der kom under Søster Elyenas Pleje. Hver eneste en døde mellem hendes Hænder, og snart stod der en Skræk om hende, der bredte sig ud i Løbegravene og Kasematter viden om i hele den forskræmte Hærskare. Blev en saaret Soldat baaren til Ambulancen, hylede han: Lad mig ikke falde i Varulvens Klør!

Det var dog hændt, at en enkelt var kommet sig under Søster Elyenas Pleje, men da hændte det uvægerligt, at en Kugle senere dræbte ham i Løbegraven eller i det næste Slag. Varulven havde mærket ham.

Ved Siden af Søster Elyena oppe paa det øverste Dæk staar Ugoltchik, den unge russiske Officer. Ogsaa han bærer sit Øgenavn, som hans Kammerater har givet ham: Ugoltchik betyder Kullempers, og han har faaet Navnet, fordi han ikke som de andre Offi-

cerer vilde gaa ledig omkring paa Skibet hele den lange Rejse, men straks meldte sig hos Maskinmesteren og bad om Lov til at gøre Tjeneste i Maskinen — og saa skulde maaske det Øgenavn hentyde til hans for en Officer altfor demokratiske Sindelag.

Forstaar I, Søster Elyena, siger Ugoltchik — forstaar I fuldtud, hvad det er, vi sejler hjem til? Alt, hvad vi har lidt og stridt for, skal nu vinde Sejr! Ikke i Krig — Krigen er tabt, og den var ikke værd at vinde — men indad — et nyt Rusland — Friheden!

Vi ved nu, at vi vender hjem til den Frihed, vi saa mange Aar har kæmpet for — som jeg blev forvist til Sibirien for — bort fra mit Hjem og min Barnebrud.

Sidste Gang, jeg kyssede hende, havde jeg Studentens graa Kittel paa — nu vender jeg hjem med blanke Epauletter — Herregud, det Stads fornøjer hende — derfor skal hun have den Glæde! Men Dagen efter, at hun har set mig i Uniformen, kaster jeg den væk — jeg er Ugoltchik, og det bliver jeg ved med at være! Arbejde vil jeg — og skal en Gang en Kamp for Friheden tages op igen — da er jeg beredt til at kæmpe med!

Søster Elyena ser paa ham med sit dybe, mørke Blik: „Ved I, hvem det er, I taler til? Ved I, at jeg er Varulven, som varsler Ulykke og Død?“

„Tal dog ikke saadan, Søster, i denne dejlige Nat! Lad de dumme Musjiksoldater være ene om den Overtro!“

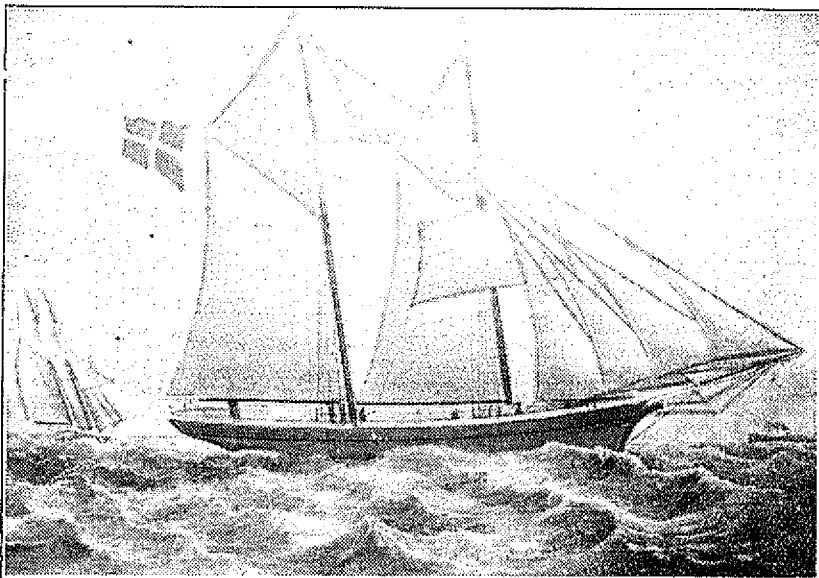
„De dumme Musjiksoldater — er de ikke selve det russiske Folk, som I er beredt til at sætte Livet ind for?“

Ugoltchik stirrer ud i den stjernegnistrende Nat. Nede paa Fordækket ligger Musjiksoldaterne sammenklumpet og sover — langs Damperens Side lyser Morildens ulmende Glød — lavt i Horisonten skinner Sydkorsets Stjernebillede, skævt som selve det russiske Kors.

„Ja, Søster, jeg er beredt.“

Rejsen er endt — vort Skib sejler tomt tilbage gennem det sorte Hav, med Kølvandfuren pegende nordover mod Odessa og Stævnen vendt mod Indløbet til Bosphorus.

Den sidste Dag i Land, da vort Skib laa sejlklaart i Odessas Havn, havde jeg mødt Ugoltchik paa Gangstien under Boulevardens Træer. Dyb Sorg prægede hans Ansigt. Han saa ned mod Skibet, som om han længtes tilbage dertil.



Skonnert „Anine“. 105 Tons. Bygget 1868 i Kalmar, hjemmehørende i Kolding 1869—62. Forliste 1882 i Oxford Beach, 3 Mand druknede. (Fra „Kolding Sejlskibe“).

„Alt,“ sagde han, „alt er saa ganske anderledes, end jeg havde ventet og glædet mig til — Ruslands Frihed er Blændværk, og Søster Elyena vaager ved min unge dødsyge Bruds Hovedgærde.“

— — —

Paa Bordet i min Kahyt ligger ved Siden af Tscherkesserdolken en lille Bog, som Søster Elyena har givet sin flittige Elev til Afsked. Det er Turgenjeffs Semilia, hans Alderdoms smaa resignerede Noveller.

Bogen ligger opslaaet ved min sidste Lektie: Samtalen mellem Jungfrau og Finsteraarhorn. — De to Bjerger taler med hinanden — mellem hvert Spørgsmaal og Svar gaar tusinde Aar. Jungfrau løfter sin Røst og klager over det Kryb, der er begyndt at kravle om Bjergets Fod. Finsteraarhorn har intet mærket. Men atter gaar tusinde Aar, og Finsteraarhorn faar Øje paa det samme Kryb. Og Finsteraarhorn siger: „Kast dine Laviner ned over Krybet!“

„Nu borer Krybet ind i mig!“ siger Jungfrau. — Men Aartusinder følger Aartusinder, og en Dag løfter Jungfrau atter sin Røst: „Se! Krybet er forsvundet. Alt er roligt.“ Og Finsteraarhorn svarer: „Ja, alt er roligt — Spakojmije!“

Og jeg, som har siddet i denne Kahyt, ved dette Bord, og troet, at jeg kunde skrive om Ugoltchik og Søster Elyena — nu føler jeg, hvor beskæmmende lidt jeg forstaar af alt det, jeg dog har oplevet paa nærmeste Hold — utilfreds med mig selv lader jeg de løse, fuldt beskrevne Blade, som jeg i Gaar var saa stolt over, et for et flagre ud gennem Køjjet — ud gennem Køjjet — væk!

**DICK'S
MARINE
OILS**

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

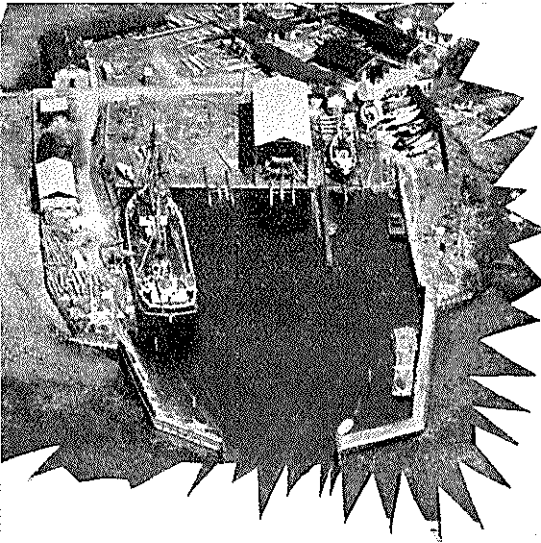
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: „Ultra“

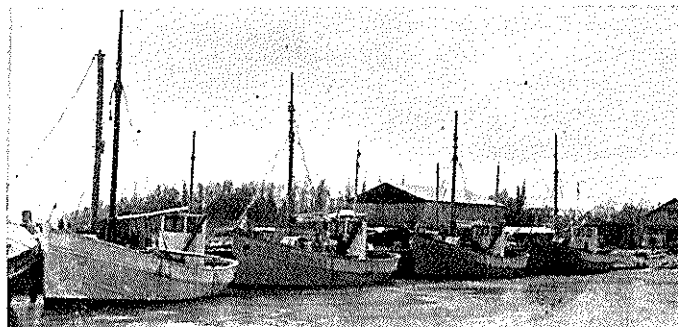
Hovedoplæg for Danmark.



Om Frederikssund Skibsværft

FORAN Indgangen til Frederikssunds Skibsværft staar en stor, pragtfuld Lind. Det er Værftets nuværende Ejer, Hr. Kristian Andersen, der som Dreng har plantet den paa Stedet, hvor forhen hans Barndomshjem laa, og hvor han nu har sin Manddomsgerning.

Da Frederikssund Skibsværft i 1896 blev oprettet af Brødrene Andersen, paabegyndtes Arbejdet under meget smaa Forhold. Skulde der finde en Stabelafløbning Sted, maatte man slæbe Baaden adskillige Meter for at faa den til at flyde. I 1917 overgik Værftet til et Aktieselskab, og der blev bygget en moderne Havn

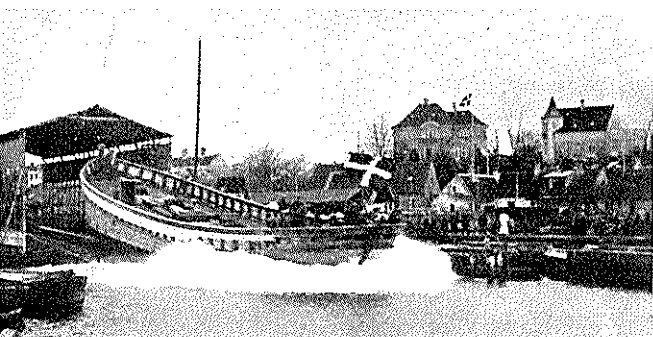


Fiskerifartøjer til Udlandet — klar til Aflevering.

baade til specielt Brug, saaledes for Tiden en Motorbaad til Fiskerikontrollen. Det er Værftets Byggenummer 714.

Navnlig til Fiskerifartøjer, der jo under Arbejdet ude paa de aabne Have er udsat for overordentlig krævende Strabadser, er Valget af Byggematerialer af meget stor Betydning. Under en Rundgang paa Værftet føres man først og fremmest ind til det mægtige Lager af Egetræ. Træet lagres nemlig i mindst 5 Aar, før det tages i Brug, og før dette sker, bliver alt Træet med minutøs Nøjagtighed undersøgt og kritiseret. Og naar Materialet endelig er udvalgt, er det kun Fagfolk, der beskæftiges med Bygningen af Fartøjet. Værftet beskæftiger i Øjeblikket ca. 60 Mand.

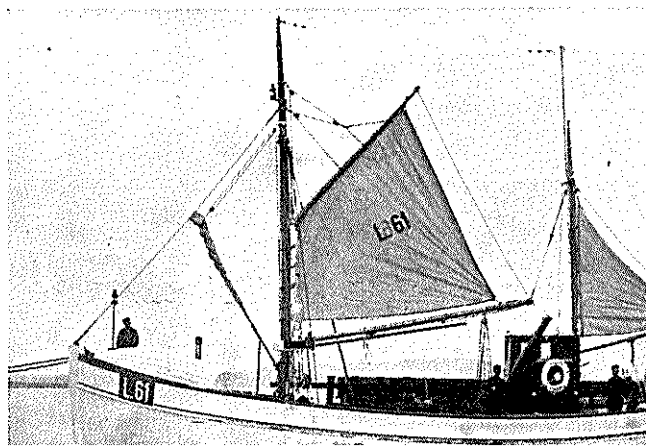
Skibsbygger Kristian Andersen er nu en ældre



Afløbning af 165 Tons Fiskerifartøj til Færøerne.

med tidssvarende Bygninger og Beddinger. I 1924 købte saa den nuværende Ejer Værftet.

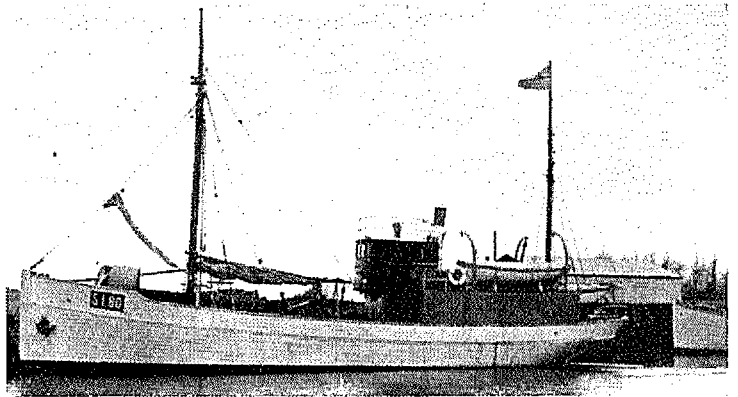
Der er for alle, der elsker Søen, en særlig Tiltrækningskraft ved en Virksomhed som denne, der kun bygger Fartøjer af Træ, der har været det egentlige Skibsbygningsmateriale siden Tidernes Morgen. Oprindeligt byggede Værftet Lystfartøjer, men med Tiden er man gaaet helt bort fra dette og bygger nu udelukkende Fiskefartøjer, der har fundet meget stor Anvendelse i England, paa Island og Færøerne og her hjemme i Danmark. Desuden bygger Værftet Motor-



30—35 Tons Nordsøkutter.

Mand, der hele Livet igennem kun har beskæftiget sig med Træskibsbygning. Naar han fører os rundt i Værftets mangfoldige Afdelinger, hvor Spanter og Planker og Blokke og Nagler føjes sammen til det Fartøj, der engang skal blive en driftig Fiskers Glæde, mærker man den Kærlighed til Skibe, der har ført Virksomheden frem. Og han har i sin Virksomhed gennemført det helt rigtige Motto: — Dansk Arbejde i danske Baade!

Vi forlader Værftets tjære- og træduftende Travlhed. Bygningerne ligger badet i Sol ved den smukke Indsejling til Frederikssund Havn. Det gode gamle Træskib passer ind i dette ægte danske Billede.



Linfiskerskib til Island —
80 Tons.

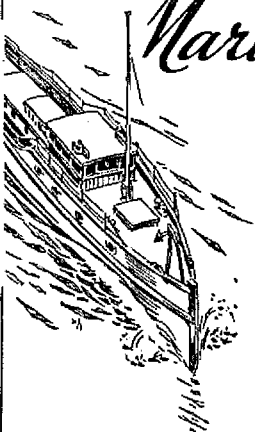
Sømanden maa kunne stole paa sit Tovværk

For enhver Søfarende, hvadenten han dyrker Søen for Alvor eller Lyst, er Tovværk af overordentlig Betydning. Man maa til enhver Tid kunne stole paa sit Tovværk. Det er derfor naturligt, at den søfarende danske Nation har opelsket en betydelig Tovværks-Industri, og det er lige saa naturligt, at denne Industri har hjemme i Søfarts- og Fiskeribyen Esbjerg.

Fabriken „Esbjerg Tovværk“ er en Verden for sig. I denne store, moderne Virksomhed, der dækker over et Areal paa flere Tønder Land, raader endnu noget af den gamle Søens Romantik. Det er Duften af Tovværk, det er de 500 m lange Rebslagerbaner, og det er Arbejdet paa disse Danmarks længste Rebslagerbaner, der gør det, for her er det stadig Haandarbejde, der udføres, som i de gode gamle Sejlskibsdage. Hvor det gælder Reb og Tovværk, forlader Fabriken sig kun paa faguddannede Rebslagersvende. Her fremstilles Reb og Tovværk af Manilla, Hamp og Kokus, og der forbruges 11 Tons Raamaterialer daglig. I Længdemaal kan „Esbjerg Tovværk“s aarlige Produktion naa Jorden rundt 25 Gange, men Fabriken har ogsaa Kunder hele Jorden over. Den røde Traad, der er „Esbjerg Tovværk“s Garantimærke, staar sin Prøve overalt. Saaledes bygges Fiskefartøjerne stadig større, men Reb og Tovværk, som Fabriken har fremstillet til Fiskeribrug, er ikke ændret af den Grund, det er stadig samme Tykkelse, der anvendes.

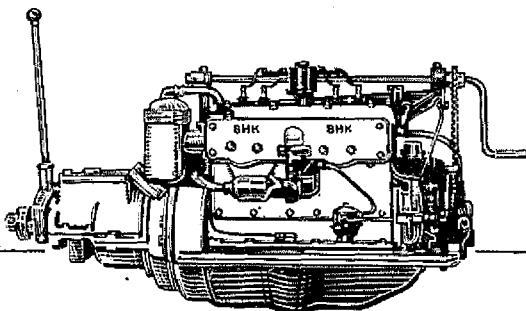


Marine-Motorer



Ford og Fordson Motorer, specielt ombygget til Marinebrug, er driftssikre og økonomiske for saavel Lyst- som Brugsfartøjer.

Forlang Tilbud fra de autoriserede Ford og Fordson Forhandlere eller fra Brdr. Hansen, Kalkbrænderihavnen, København.



S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Møld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL
Medlem af Bestyrelsen.
Stockholmsgade 55.

Typiske Billeder fra Færøerne

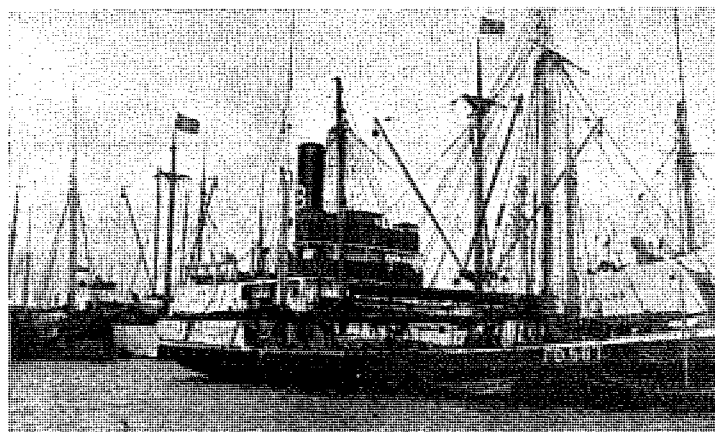
Af K. Schwalbe, "Anzac"

Af hosstaaende Billeder fra Færøerne er det ene fra Indsejlingen til Tveraa, det andet fra Færingehavnen paa Grønland, hvor man ser Fisken blive omladet i fragtede Dampere, og endelig et, hvor Fisken er spredt ud paa Tørringspladsen. Da det regner meget paa Øerne, maa man selvfølgelig udnytte det sparsomme Solskin. Er en Regnbyge i Anmarch, maa Fiskepigerne skyndsomst samle Fisken sammen og dække dem til med Presseninger, for derefter, naar Bygen er forbi, at sprede dem ud igen. Dette kan gentage sig mange Gange i Løbet af en Dag.

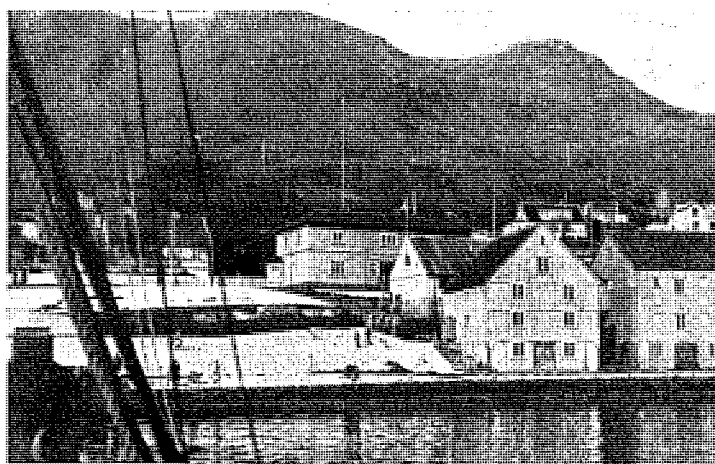
Tveraa er besøgt af mange engelske Trawlere aarlig, enten dem, der fisker rundt Øerne, eller Trawlere paa Vej til Island. Smedemester Peter Mohr-Mortensen repræsenterer de fleste engelske Trawlerrederier. Endvidere residerer her Storkøbmændene G. Mortensen og Thomsen. Disse Købmænd har en større Flaade af Fiskekuttere, der hvert Foraar udrustes til Grønlandsfiskeriet. Fangsten, hovedsagelig Torsk, bliver da sejlet til Færøerne, hvor de tørres, og derefter solgt til Danmark, Italien og Spanien som de berømte „Beita“ Færøfisk.



Vi løber ind til Tveraa.



Færingehavnen.
Fisken omlades fra Fiskefartøjer til fragtede Dampere.



Trangsuaag, Færøerne.
I Forgrunden bredes Fisken ud til Tørring.

Harlech Castle	NIGHT CLUB	Ripples	BLACK FRIAR	Fraser	Old Mahogany	SINGLETON	ARSENAL

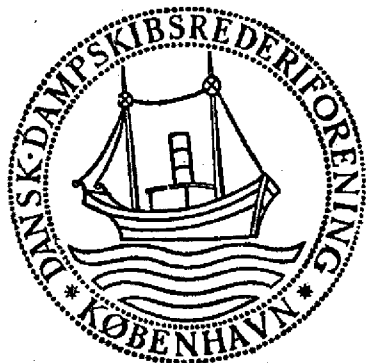
Der er en *Bentley Blend* som passer Dem

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. April 1938



Medlemmer pr. Januar 1937.

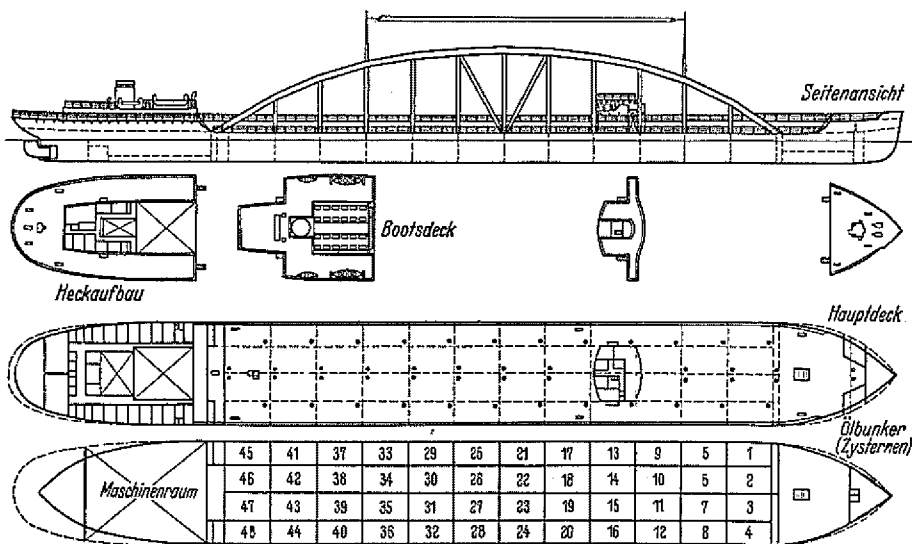
Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torn
 Det Danske Petroleums A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det Dansk-Franske D/S
 D/S Vendila
 D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/S Det Danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. 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
 Rederiktieselskabet 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

Nye Tankskibstyper paa det kaspiske Hav

Russiske Ingeniører fik stillet den Opgave at bygge sødygtige Tankskibe med saa ringe en Dybgang, at man kunde undgaa Om-ladning af Olien. Problemet er i første Række at opnaa den nødvendige Styrke, og man begyndte derfor med at undersøge en Type, hvor dette opnaaedes ved at bygge en stor Buekonstruktion til Skro-

gets Afstivning. Dette er ikke noget Nyt. Allerede for 3—4000 Aar siden havde de gode, gamle Ægyptere en ganske tilsvarende Forstærkning paa deres Skibe. Derfra tog sikkert Grækerne Idéen, som de dog omformede noget.

Da Buekonstruktionen ikke understøtter Skroget tilstrækkeligt, kom man ind paa at forhøje dette



Tankskib med Buekonstruktion.

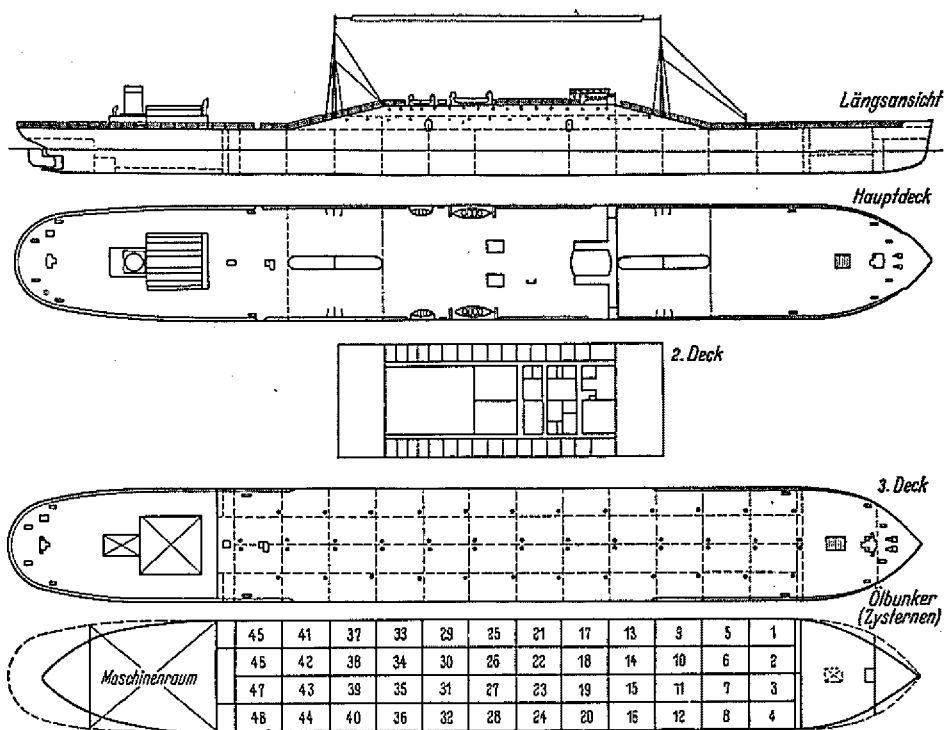
VERITAS

SOLAR- & SMØREOLIE

LAGRE I ALLE HAVNE

ALFRED OLSEN & Co. A/S

STOCKHOLM — GÖTEBORG — KØBENHAVN



Tankskib med Forstærkningsbro.

med en stærk Brokonstruktion, hvorved man opnaede det samme. Naar man betænker, at Skibets Længde ved Buekonstruktionen er 27 à 28 Gange Højden, og ved Brokonstruktion det samme Forholdstal er ca. 20, vil man forstaa de Vanskeligheder, der her har maattet overvindes, før et Resultat er naaet.

De Skibslængder, der undersøgte, var 140, 160 og 180 m med en Bæreevne paa 7000 til 11000 ts. Som man ser ret betydelige Størrelser. — Skibene skal elektrisk svejses helt igennem.

Noget bestemt om, hvilke der er byggede eller andre Oplysninger foreligger ikke, men Projekterne er meget interessante — og de er sikkert ikke uden Tilknytning til Virkeligheden.

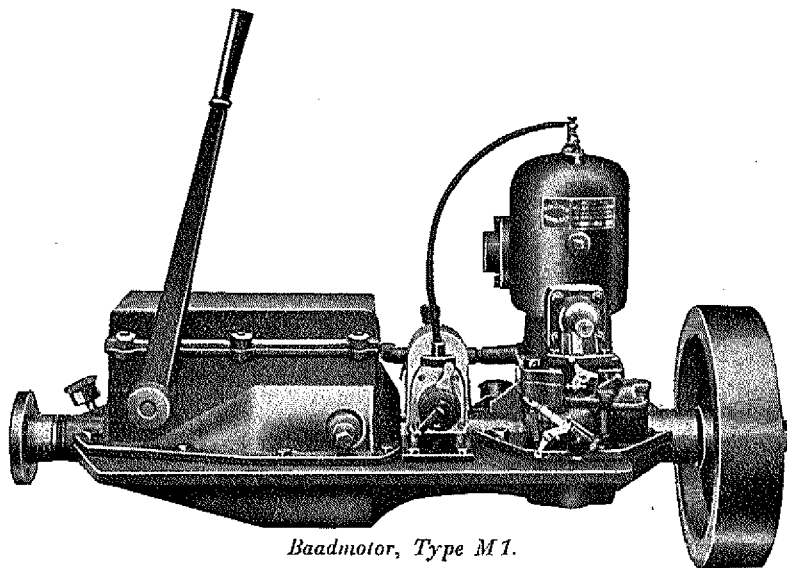
Kolding Maskinfabrik

Rundt om i Danmark findes der ikke saa faa Maskinfabrikker, der bygger Motorer til Lystfartøjer og Fiskerbaade.

Ved et Besøg paa Kolding Maskinfabrik fortæller Hr. Fabrikant H. H. Nielsen os følgende om de originale „Kolding“ Motorer:

Vor Baadmotor Type M1 er fremstillet efter 14 Aars Erfaringer i Amerika. Det er en moderne 2-Takts Motor, der er let at betjene og økonomisk i Drift. Den er forsynet med Bosch Magnet, Zenith Karburator, Metal-Vandpumpe og indkapslet Reservegear i Oliebad. Normalydelsen er 6 HK. ved 1000 o/M, Vægten 155 kg. I en 6,5 m Kahyttsbaad er Forbrugt maalt til 1,5 l Benzin pr. Time. Farten gik 7 kn. Motoren kan ogsaa arbejde med Petroleum.

Vi bygger ogsaa Dieselmotorer efter et helt nyt System, der særlig egner sig for lette, hurtiggaaende Motorer. En 50 HK. Motor vejer 450 kg og har et Forbrug paa 8 kg Raaolie pr. Time. Motoren arbejder med et helt nyt Skyllsystem, der giver den dobbelte Udskylning samtidig med, at det tillader Trykumløbssmøring. Motoren arbejder roligt og vibrationsfrit, hvilket gør den særlig egnet til Lystbaade. Firmaet har i Vinter monteret en engelsk Baad med denne Motortype.



Baadmotor, Type M1.

En letbygget Motor 40 HK. ved 3000 o/M venter man sig en Del af, da den kun vejer 120 kg.

En 50 HK. Fiskerimotor, der vejer 3000 kg, som ogsaa er bygget efter egne Konstruktioner, vil om kort Tid være i Drift paa danske Farvande.

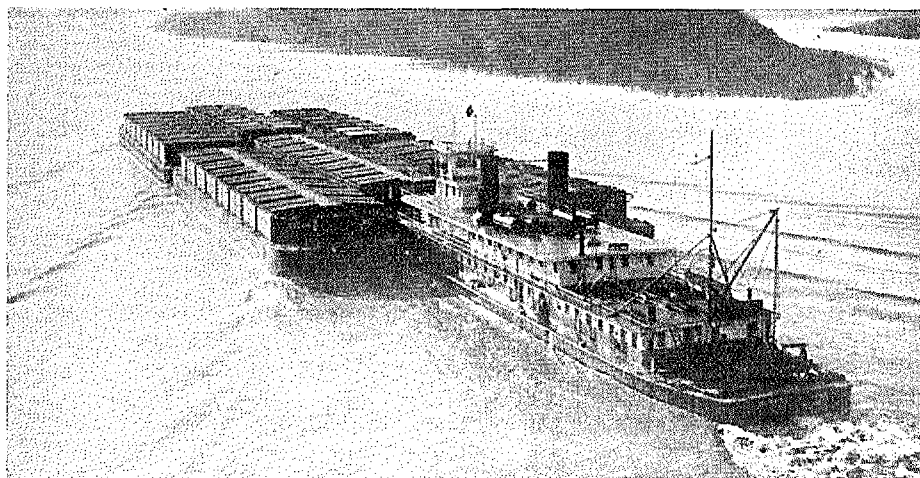
Vi forlader Fabrikken med det Indtryk, at Initiativ og fremdragende Dygtighed snart vil skabe en voksende dansk Virksomhed.

Moderne Flodtransport

Her i Danmark gør vi os næppe klart, hvilken enorm Betydning Transporten ad Flod- og Kanalveje har i mange Lande paa Grund af den større Økonomi. Hvem tænker paa, at Gods f. Eks. fra Rhinegnene til København kommer via Rotterdam eller Antwerpen paa Grund af den billigere Transport med Pramme til Omladningshavnen.

Ingen Floder har vel større Betydning for Samfærdslen end Mississipi, Missouri og Ohio. Da 70 pCt. af Godset befordres op af Floden, vil man forstaa, at næsten al Indførsel til Mellemstaterne helt op til Chicago gaar over New Orleans og videre ad Flodvejen.

Slæbebaade og Pramme hører og har i 100 Aar hørt med til Flodbilledet her. Mange har ogsaa set Billeder af de store Slæbebaade med det mægtige Agterhjul. Baadens Skrog er næppe synligt over Vandet, men saa meget desto mere Overbygningen, ofte i flere Dæk, kronet med Styrehuset. Det ligner mere et flydende Hus end det, man ellers forstaaer ved et Skib. Agterhjulsskibene er nu ved at forsvinde. De afløses af Skrue-, Damp- eller Dieselbaade. Damp-

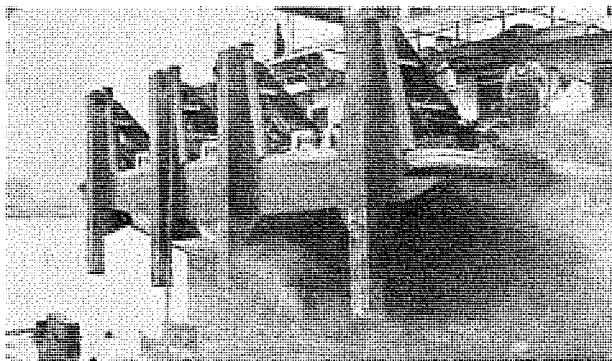


Løfterflaade under Bugsering paa en amerikansk Flod. Damperen skubber dem foran sig.

Slæbebaadene er imidlertid en misvisende Betegnelse. Prammene slæbes nemlig ikke, de skubbes frem. Naar f. Eks. 6 Pramme er samlet, surres de sammen, og Baaden anbringes agter for dem. Denne Maade giver nemlig Maximum af Transportevne med Minimum af Kraft. Metoden er ogsaa ved at vinde frem her i Europa.

Arbejdsmaaden maa selvfølgelig sætte sit Præg paa „Slæbe“-Baadens Konstruktion.

Først og fremmest fordrer man: Ringe dybgaende, stor Manøvreedygtighed og tilstrækkelig Hestekraft. I Flodsproget kaldes Stævnen sædvanligvis Hovedet. Pramme stanges jo frem. Hovedet er derfor forsynet med 4 lodrette, kraftige Fendere, som kaldes Bugserknæ og benyttes til at skyde Prammene frem. Lige agten herfor er anbragt 2—3 Varpespil. Derefter følger Overbygningen, som derfra ofte strækker sig over hele Skibets Længde. Den kan have flere Dæk og har øverst i Forenden Styrehuset. Fribordet er fra 0,15 til 1,2 m, medens Skrogets hele Højde sjældnen er over 3,2 m, selv paa de største Baade. En 400 HK.



Beddinger i Forenden paa „Bugserdamperen“.

Skruebaadene synes dog i denne Fart at være de bedste og mest økonomiske.

Den stigende Efterspørgsel er Bevis for

Kolding Motorens

Kvalitet

Benzin Baadmotorer 3, 6 og 12 HK. — Dæksmotorer 6 HK., Diesel-Motorer fra 10-450 HK., saavel til Lystbaade som Fiskeri m. m. Forlang Tilbud.

Telefon
633

H. H. Nielsen, Kolding Maskinfabrik



Beug kun

SINCLAIR

MARINE ENGINE OILS

DIESELMOTOROILS

and BOATMOTOROILS!

— — THE WORLDS BEST! — —

UNION PETROLEUM COMPANY, Vodroffsvej 26, København. Telef. Central 14.774 - 14.775



Slæbebaad har gennemsnitlig en Besætning paa 14 Mand, medens en 3000 HK. har 32 Mand.

Lad os tænke os en 2000 HK. Slæbebaad skal samle sig en passende Transportflaade. Prammene er for-tøjet rundt om i en Flodhavn, hvor der er stærk Strøm, en kraftig Vind og utallige Forhindringer. Den maa da først arbejde som almindelig Slæbebaad for at faa Flaaden samlet. De fortøjes til hinanden og danner en imponerende Masse, f. Eks. 200 til 300 m lang og 25 til 50 m bred, rummende fra 9000 til 12000 Tons. Denne store Masse skal bringes frem af 2000 HK. gennem et snoet og farligt Farvand. Man maa saa forstaa, at Farten ikke bliver særlig stor.

Skoget maa derfor være kraftig bygget, ikke alene for de store Paavirkningers Skyld, men ogsaa fordi Grundstødninger ikke er noget sjældent Fænomen, lige saa lidt som Sammenstød med forskellige Ting, der føres med af Floden. Manøvreringen med de tunge Pramme i hvirvelfyldte Farvande giver ogsaa Anled-niug til mange Stød.

Paa Grund af den langsomme Fart er Skroget ikke særlig fint udformet, undtagen agter ved Skruer-ne. Et Træk Pramme danner nemlig saa stærkt et

Kølvand, at Baadens Linier hverken gør fra eller til. Det vigtigste er, at „Hovedet“ med Knæene er til-strækkeligt stærkt.

Der findes som Regel 4 Ror, et foran og et agten for hver af Skruerne. Baaden med Pramtrækket skal nemlig kunne „dreje rundt paa en Tallerken“, hvil- ket kræver stor Manøvredygtighed hos Føreren.

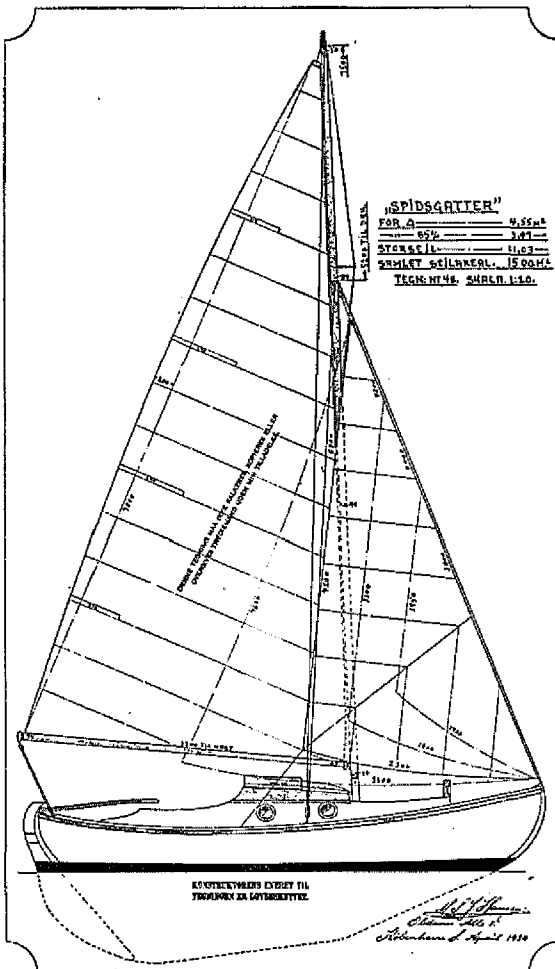
Et nyt Skibsværft i Gdynia

En Overenskomst mellem det kendte engelske Skibsværft J. Samuel White and Co. Ltd, Coves og Wspolnota Interesow, den største polske Staal- og Maskinfabrik, er underskrevet. Den gaar ud paa, at der med Assistance af engelske Eksperter anlægges et Skibsværft i Gdynia, hvor der skal bygges Skibe op til 11,000 ts. paa Beddinger, der skal være 120 m lange.

Den polske Handelsmarine er i stærk Vækst, og man ønsker nu selv at bygge Skibene af polsk Staal og med polsk Arbejdskraft, kun med Hjælp af de engelske Ingeniører.

Overenskomsten er afsluttet med Billigelse af den polske Regering.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



15 m²

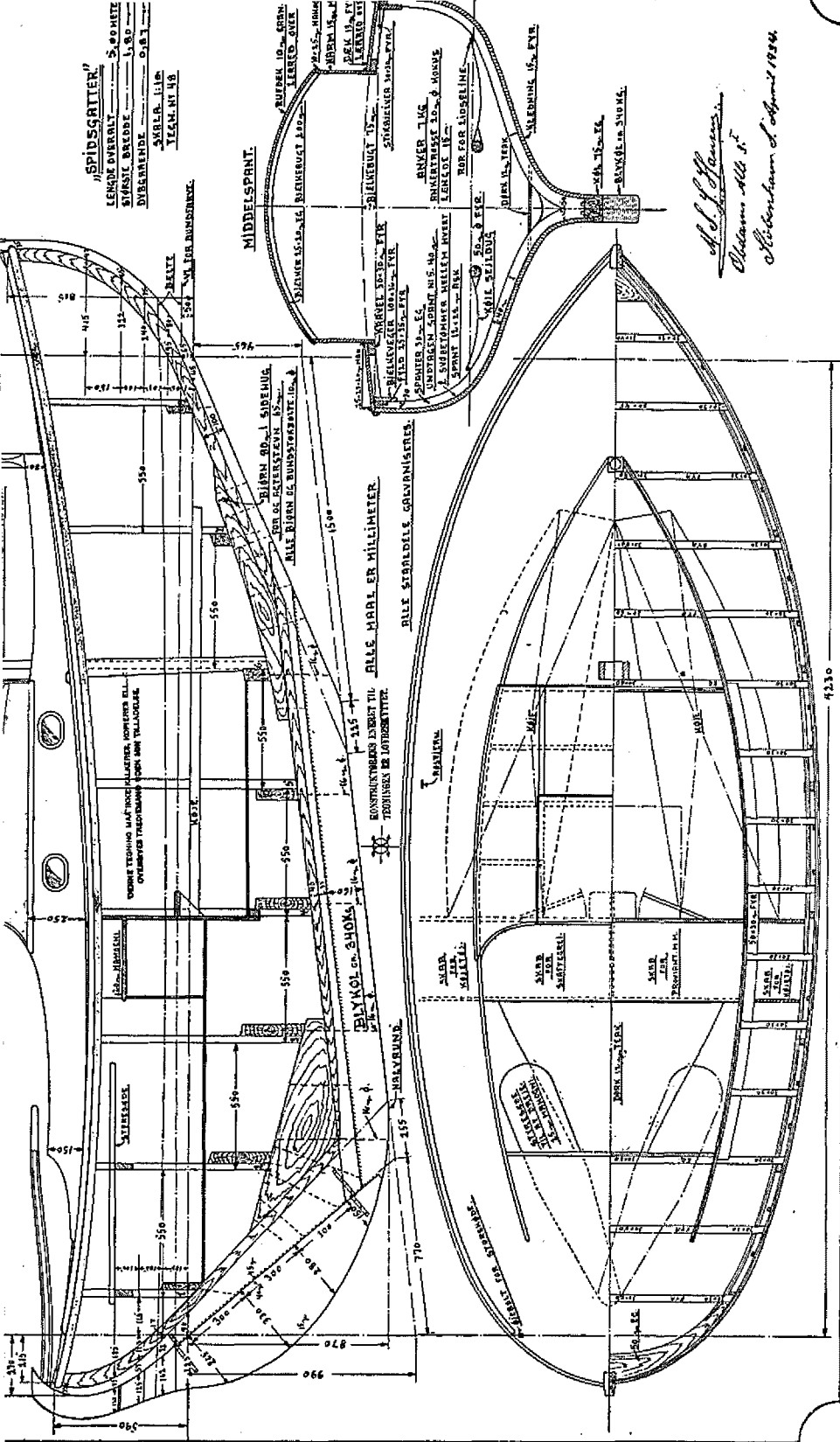
Spidsgatter

„Vikingen“ bringer her Tegningerne til en Baad, som egner sig udmærket for et Par unge Mennesker, hvis Lyst til Søen staar i omvendt Forhold til deres Pengemidler.

Vi skynder os at bemærke, at det ikke er nogen Klassebaad, men den er ikke desto mindre et godt og sødygtigt Fartøj, som vil være til Gavn og Glæde for sin Ejer. Konstruktøren, Hr. M. S. J. Hansen, Køben-havn, har faaet alt det ud af den begrænsede Plads, som man kan forlange, og lidt til. Der er 2 Køjer. Sædet paa Forkanten af Cockpiten tjener som Skabe, hvortil der er Døre i Kahytten. Styresædet er dreje-ligt, hvilket giver den fornødne Plads og Bevægelses-frihed i Cockpiten.

Baadens bygges paa Eg med mellemliggende Svøbe-tømmer. Klædningen er Fyr. Blykølen vejer 340 kg. Karmen om Kahytten er Mahogni.

Der er allerede bygget nogle Stykker efter Teg-ningen, og vi er ikke i Tvivl om, at de viser sig lige saa fremragende som Konstruktørens andre Spids-gattere.



Handlet Skib gennem 25 Aar

Gennem 25 Aar har Firmet N. J. Nielskov i Ny Adelgade „handlet Skiv“. Forretningen, der oprindeligt var baseret paa Handel med større Fartøjer, er efterhaanden udvidet til at omfatte Handel med Fartøjer af alle Kategorier samt Tilbehør og Grejer af enhver Art.

I Jubilæumskataloget i Aar finder man foruden et rigt Udvalg af Fartøjer til Salg forskellige nyttige Oplysninger om Sejlsportsfolk.

Stjernens Skibsprovianterings-Depot

Som bekendt har „Stjernen“ et Par Aarstid haft et særligt Skibsprovianterings-Depot, hvorfra vore Skibe kan faa deres Forsyninger af „Stjernen“s fortrinlige Øl- og Mineralvandssorter.

Som ny Depotindehaver har Bryggeriet nu antaget H. C. Møller, P. Skramsgade 7, Tlf. Sundby 757. Den nye Depotmand har sejlet en Snes Aar som Hovmester og er godt kendt blandt Sæns Folk, ligesom han selv er fuldt fortrolig med de særlige Forhold, der gælder for Skibsproviantering. Han vil derfor sikkert kunne forvente god Modtagelse, naar han med sin fikse „Stjerne“-Vogn kommer Havnen rundt.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

Stabelafløbninger - Prøveture

ODENSE.

Lørdag den 29. Januar 1958 søsattes fra Odense Staal-skibsværft ved A. P. Møller Værftets Nybygning Nr. 70, der bygges til Rederiet Hunting & Son Ltd., Newcastle-on-Tyne.

Skibet er et Søsterskib til den Nybygning, der løb af Stabelen i Begyndelsen af December Maaned, og hvis Aflevering vi omtaler nedenstaaende.

Nybygningen er et Tankskib med en Dødvægtskapacitet af ca. 12,500 Tons den bygges til Lloyds højeste Klasse og har følgende Dimensioner:

Længde overalt 149,55 m, Længde mellem Perpendikulærer 145,25 m, Bredde paa Spant 18,74 m, Dybde til øverste Dæk 10,56 m.

Maskinen, der placeres agter, leveres af Burmeister & Wain og bestaar af en 8-cylindret Dieselmotor, der er i Stand til at udvikle 5,680 I.H.K. Skibet bliver udstyret med dampdrevet Hjælpemaskineri, Dæks-spil og Styremaskine etc.

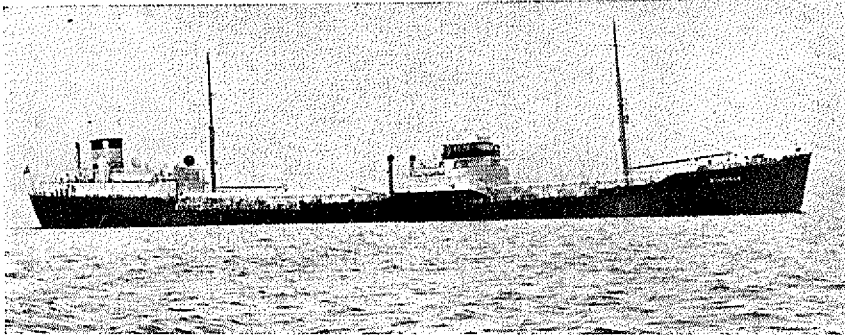
Baaden døbt af Mrs. R. R. S. Cook og fik Navnet „Duffield“. — Følgende Gæster overværede Af-løbningen: Mrs. og Mr. R. R. S. Cook, Mr. Pat Hunting, Mr. T. Shaw, Mr. John N. Hendry, samt af Kaptajn og Officerer fra Søsterskibet „Oilfield“, Repræsentanter for Lloyds Register og Værftets Ledelse.

Prøvetur.

Efter en vellykket Prøvetur d. 19. Febr. 1958 blev M/S „Oilfield“ overtaget af Rederne Hunting and Son, Ltd, Newcastle-on-Tyne.

Nybygningen er et Søsterskib til det ovenfor omtalte „Duffield“.

Prøveturen fandt Sted i Sundet med adskillige Gæster om Bord, — Repræsentanter for Rederne — Lloyds Register og Odense Staal-skibsværft.



M/S Oilfield.

Dornier Flyvebaad „Do 24“

Den Ekspedition, som Dr. Lauge Koch til Sommer vil foretage til det ukendte Land ved Østgrønlands



Kyst i Flyvebaad, har vakt megen Opsigt. Vi bringer her et Billede af Dornier-Werkes sidste Nybygning, som er til den hollandske Marine til Brug i de ost-indiske Farvande.

Flyvebaaden er bygget helt igennem af Metal. Planerne, der har en Spændvidde paa 27 m med et Areal paa 108 m², er med Stræbere forbundet til Baaden, hvis Længde er 22 m. De 3 Motorer er bragt paa Forkanten af Planerne og har hver 900 HK. Vægt i flyveklar Stand 15,500 kg, største Flyvehastighed 340 km/Tim., Aktionsradius 5500 km.

Selv om den Baad, som er købt til Marinens Flyvevæsen, er noget mindre, saa er Forskellen mellem den og den her omtalte ikke saa stor, som man skulde tro. Vil vil mene, at den kan gøre udmærket Fyldest ved det tiltænkte Arbejde, hvor Aktionsradien — 2500 km — er meget mere værd end en Hastighed, der her ikke har anden Betydning end et større Benzinforbrug.

Husk, Hr. Hovmester!

Pølser og Paalæg samt Kød er kun 1. Kl. hos

Henry Thomsen

„Borgporten“ — Telf. 1691 — Horsens

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

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

Announceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 39, København.

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

Peder Skramsgade 7. Telef. Sundby 757

København K. — Telegram-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

Telegr.-Adr.: „Holzandia“

A. P. MØLLER

ISBRANDTSEN-MOLLER COMPANY, Inc.

TELEGRAM-ADR.: „ISMOLCO“

NEW YORK U. S. A.

26. BROADWAY

KØBENHAVN K.

KONGENS NYTORV 8

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN

Telefon Central 72

(10 Ledninger)

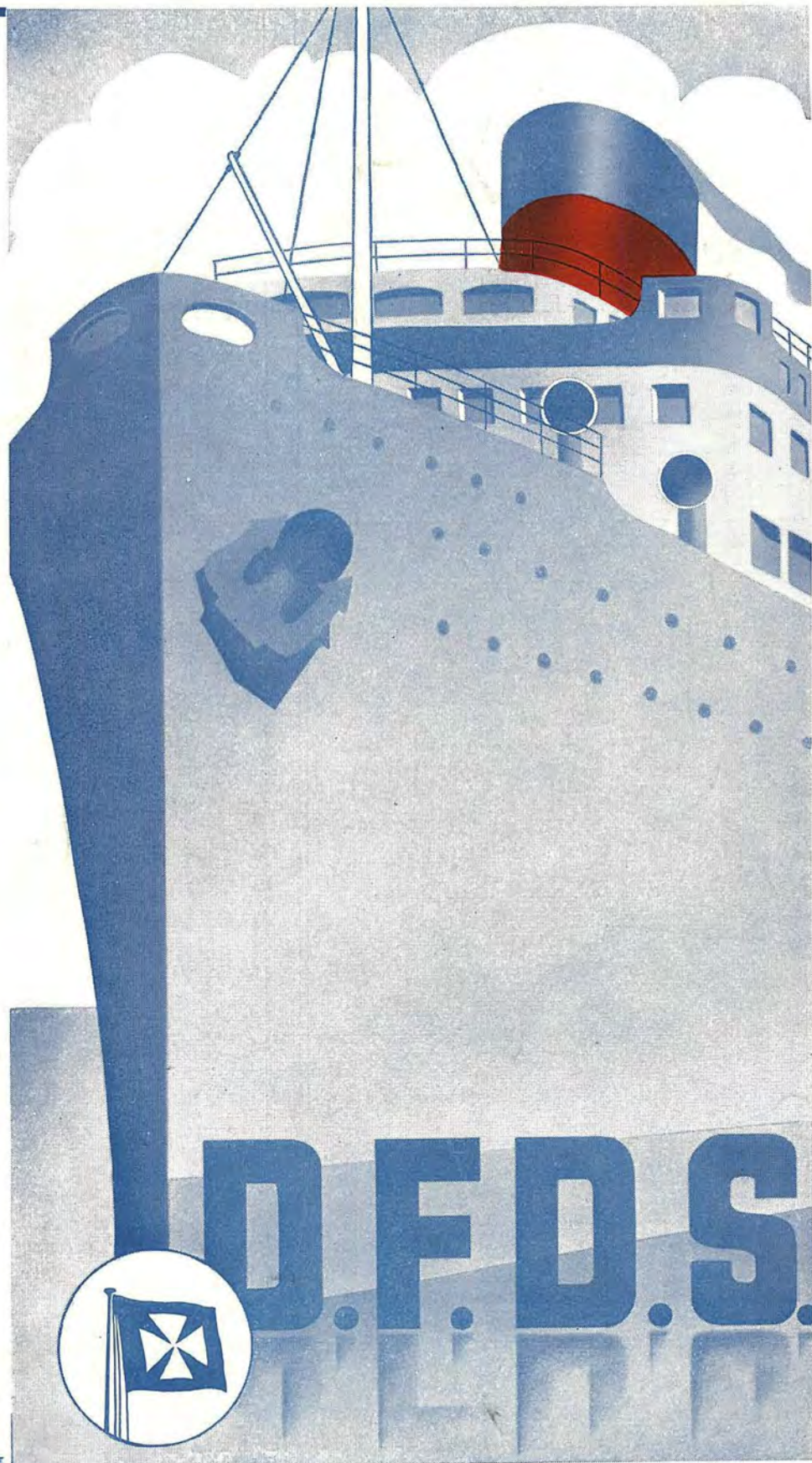


Rejs altid med ØRESUNDSBAADENE



**DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR**

De sover mens De sejler



VIKINGEN

Øre

En gammel Sejler udfor Langelinie

Maleri af Fr. Landt

1938 - Nr. 1

15. Aargang





LAK OG EMAILLE

med større Holdbarhed

Tekniken gør Fremskridt

Udviklingen har bragt nye Materialer, der modstaar Søens Paavirkning bedre.

Der fremstilles nu klar Lak med kraftigere Glans og større Modstandskraft. „Navy Spar“ bliver saaledes ikke hvid og sprækker ikke, den taaler Afvaskning med Sæbe og Soda.

Den nye „Yacht Emaillé“ giver ogsaa bedre Beskyttelse og større Skønhed. Stød og Slag ses ikke saa tydeligt, og Emaillen revner ikke i Vand.

De nye Materialer er store Fremskridt — de giver bedre Beskyttelse, smukkere Udseende og velholdte Baade den sidste Dag i Sæsonen.



NAVY SPAR

og

YACHT-EMAILLE

holder til

haardt Slid



SADOLIN & HOLBLAD A/S

Nordens største og ældste Færve- og Lakfabrik. Over 100 Aars Erfaring.

De bedste Illustrationer

faas hos

BRØDRENE BÆRENTZEN

Cliché og Reproduktionsanstalt

GL. MØNT 39

Telefon C. 9822 og Byen 8040

Vi samarbejder

*med de bedste Tegnerne og Malere
paa det maritime Omraade*

GØTA

Boadmotor 2½-7 HK



ARCHIMEDES

Paahængsmotor 2-20 HK



FORLANG GRATIS
KATALOG

2½ HK 357 Kr. m. Tilbeh.

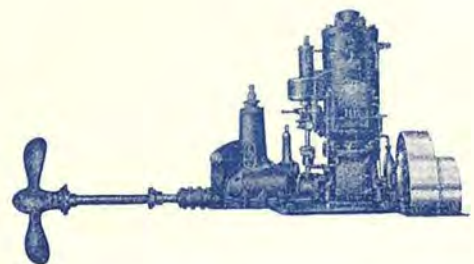
ENLØRHANDLER:

2 HK

SVENSK MOTOR A/S

HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K.

TUXHAM MOTOREN



Paa Vestkysten, paa Østkysten,
overalt paa Øerne lyder det —
Tux-ham, Tux-ham, Tux-ham

Den bedste Fiskerimotor

TUXHAM A/S København Valby

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Tilegnet „Vikingen“

»Vikingen«

*Det var engang et Rædsels-Havn,
da Snekken under Odins Ravn
med barske Mænd bag Skjolde-Bord
til Rov og Ran og Vold og Mord
paa Udfærd fo'r fra Nord.*

*Thu bærer det fra Hjemmets Havn
et Bud til Glæde, Trøst og Gavn —
et Baand af Billeder og Ord
til hvert et Skib, som over Jord
har Mænd fra Nord om Bord.*

Arvid Paulsen

Paa Gesandtskabstogt

Den store Audiens

ved Kay Larsen

til Java

JA, det var dengang! Da var der Stads og Pomp, og det var nu festligt! Vel var det ogsaa festligt, da »Valkyrien« sendtes til Østen i 1900, og da repræsenteredes Landet jo endda af den folkekære Prins Valdemar, men læs nu denne Beretning om Stadsen for de danske Søfarere paa Java for 250 Aar siden, og De vil indrømme, at den var antagelig.

— Kong Christian V. ydede det dansk-ostindiske Kompagni god Støtte; han overlod det Orlogsskibet »Oldenborg«, der blev udstyret med 36 Kanoner og 154 Mands Besætning. Forberedelserne fandt Sted i København Vinteren 1671—72. Chefen, Kaptajn Barent Andersen Fischer og Overkøbmanden Johan Joachim Paulli skulde afslutte en Handelskonvention med Sultanen af Bantam og med Kongen af Japara.

Der sendtes Soldater med Skibet; Kapt. Peter Carisius, 3 Underofficerer og 50 Menige. Et Par unge Adelsmænd fulgte med, og der var Præst, to Læger, 2 Assistentter, Trompetter og Tambur — og 8 Tjenere!

Skibet var smukt og godt, og Udrustningen og Mad- og Drikkeforsyningerne svarede dertil. »Oldenborg« førte noget Last med ud — og en Mængde »Presenter« til de fremmede »Potentater«.

Danmark havde vundet solidt Fodfæste paa Indiens Fastland, paa Dansborg ved Trankebar, og nu gjaldt det om at komme Hollænderne i Forkøbet paa Sundaøerne.

Rejsen begyndte den 23. April 1672. Ved Kullen maatte alle de, som ikke før havde passeret Pynten, døbes. Det brugte man dengang: De ny Folk dykkedes i Vandet, og de, som havde Raad til det, kunde købe sig fri mod at betale »Hønsepenge«, som det hed.

Det gik ikke glat altsammen. »Oldenborg« blev forfulgt af Korsarer, kom ud for Havari o.s.v., men vi opholder os ikke ved Genvordighederne, — det er det festlige ved Togtet, vi dvæler ved. I Juni slap Skibet forbi Fairhill, i Juli var det ud for de kanariske Øer og først i Slutningen af November naaede man Kapstaden, der var i *hollandsk* Besiddelse. Her fik Besætningen forresten et Faar ombord, som vejede 108 Pund, deraf Halen alene 20 Pund.

Baaede Officerer og Mandskab tog kraftig til sig af Livets Goder under Opholdet ved Kap, og paa en af de sidste Dage af Aaret fortsattes omsider Rejsen. I Løbet af Aaret var kun 36 Mand af de ombordværende døde. Det var ikke saa meget, ikke saa forfærdeligt da. Der var kommet et hollandsk Skib til Kap, mens »Oldenborg« laa der, med 20 Mand tilovers af 150. Se, det var slemt.

Den 10. April fik man Java i Sigte, men det tog over en halv Snes Dage at komme i Havn. Man kunde lugte Landet; Luften var opfyldt af en »behagelig aromatisk Duft, som virkede meget forfriskende«. Strøm og Vind sinkede Fremgangen, og da endelig Vinden føjede sig, spærrede en hollandsk Eskadre Indløbet til Bantam. Den holdt engelske og franske Skibe borte, men da Danskerne allerede havde en Handelsloge i Byen, slap »Oldenborg« igennem — og ankrede paa Bantams Red d. 23. April, netop paa *Aarsdagen* efter Afrejsen hjemmefra.

Sultanens armerede Skibe besvarede den danske Salut. En hollandsk Admiral kom ombord fra Eskadren og fik et »magnifique Tractement«, og da han tog Afsked, affyredes 36 Kanonskud.

Den 26. April anmeldtes Sultanens Besøg ombord. Hans Følge talte 300 Mennesker, en broget Skare i forunderlige, kostbare Dragter. Sultanen bemærkede, at »Oldenborg« var det største Skib, han endnu havde set. Han indbød Officererne til Audiens to Dage senere og gik fra Borde under en forrygende Saluttering, og Besætningen gav ham endda Hyldestraab med paa Vejen, Trompetklang og Trommehvirvler.

Straks om Morgenen d. 28. gik det løs med at faa Audiens-Folkene pyntede paa den »skønneste« Maade. Deputationen skulde bestaa af Kaptajnen, Overkøbmanden, Soldaterchefen, Hofjunker Kruse, Overskipperen og endnu 3 Herrer samt Tambur, Trompetter og 36 Soldater, alle i stiveste Stads og med de bedste og finest pudsede Vaaben. Dertil kom Bærerne af Gaven. Under voldsom Kanonade gik Optoget i Land og blev dér budt velkommen af Sultanens Hoffolk. En Mængde Soldater var opmarcheret, og det blev til en storstilet Modtagelse.

I en »indre« Gaard i Paladset paraderede talrige krum-sabelbevæbnede Soldater i en stor Firkant. Inden for denne tog Deputationen Opstilling — og saa frembar og fremslæbtes Gaverne. At det ikke var Smaating og Nips altsammen fremgaar af følgende:

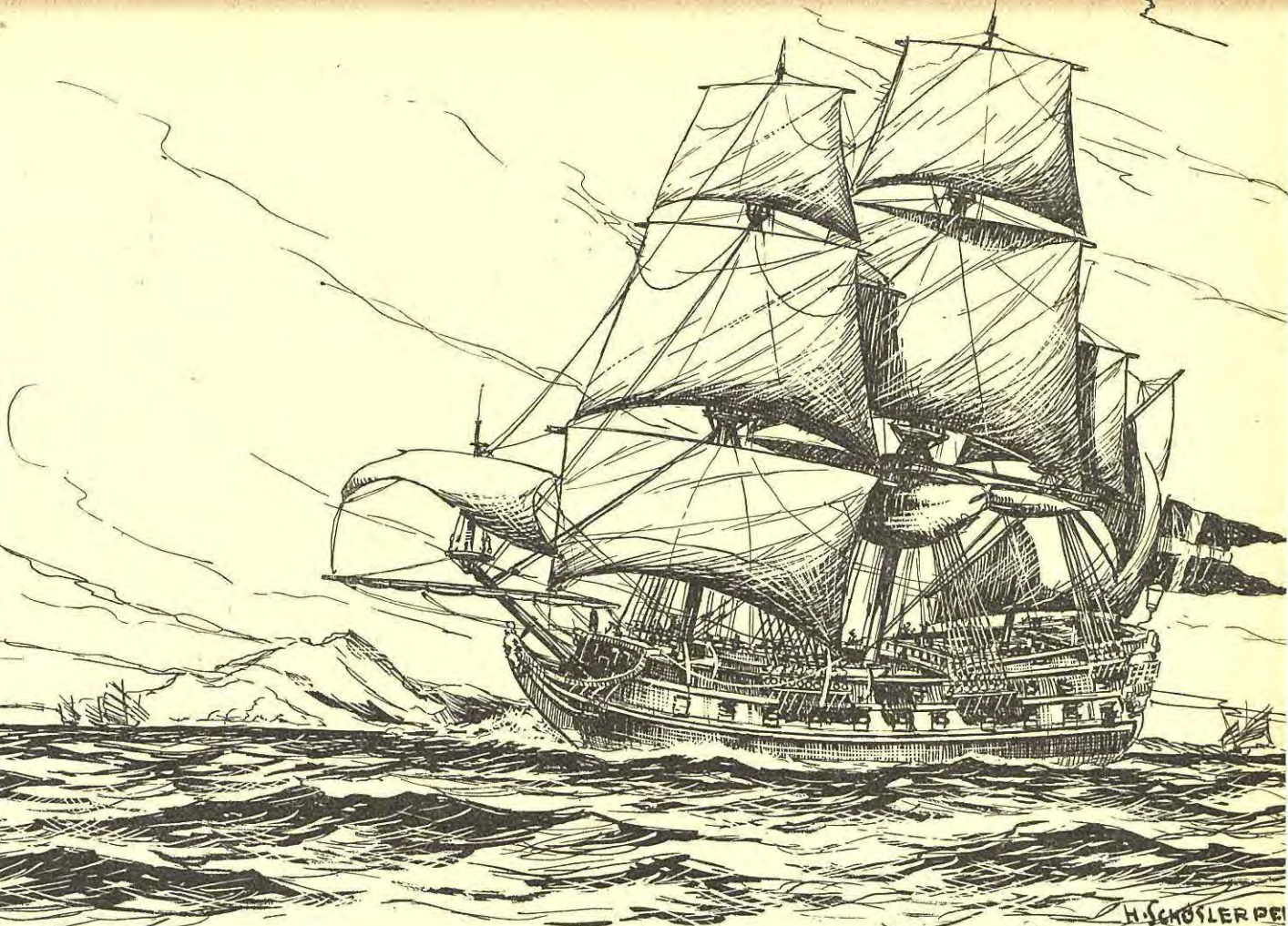
Der var en Messingkanon til 48 Punds Kugle med smukke »Zirater«; den laa paa en sirligt beslaaet Lavet. Dertil hørte 20 Tdr. Kanonkrudt, 500 Kanonkugler og forskelligt Messing-Inventar til den fine Brumbasse. Det var den Gave til Sultanen fra den mægtige Potentat i det høje Nord, som vakte mest Opmærksomhed og Glæde, men der var meget andet: Skarlagen, Atlask, sølv- og guldindviklet Tøj, Sølv- og Guldskniplinger, store Spejle i forgyldte Rammer, talrige forgyldte Sabler, Musketter og Pistoler med ét, nogle endda med to Løb. Skæfter af Ibenholt, beslaaede med Sølv.

Gaverne blev gengældt, men dog saaledes, at det var Sultanen, som gik af med Profitten. De svulstige Taler oversattes af Tolke. Der udfoldedes et omstændeligt, næsten højtiddigt Ceremoniel — og det kan nok være, de danske Soldater maabede. Hans Nielsen fra Regnegade, Søren Klim fra Roskilde og Leif Olafsen fra Trondhjem og alle de andre Jenser fik noget at fortælle, naar de kom hjem til Hytterne og Smøgerne i det kære snesjappede Land, — hvis de da kom hjem. Det blev vel knapt Halvdelen, men hvem tænkte paa Fremtiden eller noget som helst andet end det mærkelige, de havde for Øje indenfor Krum-sablernes Karré, i den bagende Sol, omgivet af hvide Mure med de underlige østerlandske »Forsiringer«. Hs. bantamske Majestæt talte selv — under Gravstilhed — i Gaarden og udtrykkede sin allernaadigste Tilfredshed med de Danske Besøg og med deres »Presenter«.

— Under Salut drog Deputationen ombord igen, — og det følte mere end nogensinde hjemligt i Kabytterne, Lukaerne og paa Banjerne. Af med Klunsen! Og saa et Ekstra-Glas for de vel overstaede Besværligheder og for den store Oplevelse.

Først i Maj tog man fat paa Udlosningen af Skibet. Da var der indrettet et nyt og større Pakhus ved Siden af det gamle, og dertil bragtes Varerne: Fransk-Vin, Rhinsk-Vin, Brændevin, Christianshavner-Mumme, Lybekker-Øl, Canarisekt og danske Viktualier. Endvidere et Parti Bly, for hvilket der altid var god Afsætning, bl. a. til Presning af Smaamønt.

Man tog sig god Tid og glemte imens hverken Venus eller Bacchus, — ikke kedsommeligt maadeholdent, men saa »festligt«, saa hemningsløst, at Blodgang og Diarhoee gjorde sig gældende bagefter. Hvorledes Hede, Svir og Sværm kunde indvirke paa de tykblodede Danskere, Nordmænd og Slesvig-Holstenere, som »Oldenborg« havde inden Borde, illustreres af følgende opbyggelige lille Historie. Der var en Kvartermester, der var ferm til sit Arbejde, men ogsaa til at drikke, slaas og bande. Han bandede værre end nogen Orlogsmatros paa den Tid; »Gid Dælen anname mig . . .«, »Tyve Tusind Djævel fare i mig, om ikke . . .«, o. s. v. Da han var kommen i Klammeri med en Mand og ikke kunde faa »Satisfaktion«, blev han saa gal, at det rablede for ham. Mens han førte en Baad med Vandankre



Den 10. April fik man Java i Sigte.

til Skibet, svovlede han Forbandelser ud, slog om sig i Raseri, faldt overbord og forsvandt med det samme! Utvivlsomt har Fanden straks trukket ham ned ved Benene.

Efter at have faaet en ny Mast sat i, da en af de gamle viste sig at være brøstfældig, kunde man tage fat paa Indladningen af Peber, Rhabarber, Kattunvarer, Sukker og Salpeter. Dengang hentede man endnu Sukkeret fra Ostindien, for Vestindien var ikke rigtig begyndt at levere! Med Varerne kom en Mængde Skorpioner med ud paa Skibet til stor Plage for Besætningen.

En Tid lang var Togtet ikke *helt* festligt. I Løbet af Efteraaret døde 10 af »Oldenborg«s Folk, deriblandt Underlægen og Præsten, og han havde dog været saa god at have i Baghaanden med Syndsforladelse og et godt Ord med paa Vejen, hvis der »kom Bud efter een«. Omsider trak det op til Hjemrejse, og d. 6. November gav Sultanen Afskedsaudiens. Atter stor Stads, Parade. Musik, Skyden! Sultanen havde fra Kina indforskrevet en Del skønne Sager, som Kapt. Fischer nu fik Anmodning om at bringe til Hs. danske Majestæt. Ogsaa Direktørerne for det dansk-ostindiske Kompagni blev betænkt.

Resten af Dagen gik med Pokulering i Land og ombord, — og den, som havde faaet en Veninde eller to, skulde jo ogsaa tage Afsked for en rimeligvis temmelig lang Tid! Men næste Morgen, da Nattetaagen og andre Taager var forduftede, lettede »Oldenborg« for Hjemgaende.

En Ugestid efter traf man — det danske Kompagniskib »Phønix« i aaben Sø, — og det gav Anledning til et Døgns livligt Samvær. »Oldenborg« fik overladt 12 Matroser, hvad det i høj Grad tiltrængte — og sejlede saa ad Danmark til! Foreløbig blev det dog bremset af en Storm og drev ind paa en lille Ø i næsten synkefærdig Stand. Heldigvis fik Paulli, der i en Chalup ilede tilbage til Bantam, Sultanen til at sende 40 store Fartøjer til den lille Ø.

Naa, lidt kortfattet: Skibet blev røddet og kom til Bantam igen, — og omsider gik »Oldenborg« den 14. Februar 1674 paany hjemad.

Ved Afrikas Kyst var Skibet i Maj ved at forlise under en forrygende Storm med Lynild og Torden som om Verden var ved at forgaa med »Oldenborg« krystet i sin Favn, men efter Helvedes Kvaler kom Mandskabet i Paradis igen, nemlig ved Ankomsten til Mauritius d. 24. Juni.

Julen fejredes ved Afrikas Kyst — og »Oldenborg« naaede Kapstaden nøjagtig *to Aar* efter at det var gaaet derfra paa Udrejsen. Til Kyst indkom ved samme Tid et hollandsk Skib, som siden Afrejsen fra Batavia havde mistet 94 Mand af 124. Man havde derfor god Grund til at være meget glad paa »Oldenborg«, der var sluppet anderledes lemfældigt.

Fra Kap fulgtes »Oldenborg« med flere hollandske Skibe, der imidlertid ikke kunde følge vor rappe Sejler og en skønne Nat (med Vilje) tabtes af Syne! Men det hævnedes Æolus, der til Straf gav Skibet flov Kuling, og Varmen var da ved at ødelægge baade Skib og Mandskab. Kaptajnen døde 21. Marts 1675. Skibet kom ind i Sargassohavet. I April hærgede Vattersot ombord og krævede 16 Ofre.

Besætningen prøvede paa at afværge det Onde ved at ofre, og de fleste ombord lovede at give 1 Maanedes Gage til de Fattige, hvis Vorherre lod Skibet slippe godt hjem. Ikke desto mindre var »Oldenborg« nær forgaaet ved Færøerne, meget nærmere ved det end nogensinde før. Men nu nok om det slemme. Det glemtes, naar det var overstaaet, men de gode Minder blev tilbage. »Oldenborg« kom godt hjem d. 11. August 1675, og to Dage efter kom *Kongen* ombord og bød velkommen hjem.

Rejsen havde jo nok varet temmelig længe, Skibet havde været i Fare mange Gange. Adskillige gode Kammerater var døde, og et og andet havde nok været slem, men alligevel syntes de Overlevende — *særlig nogle Aar efter*, — at det *havde været* et festligt Togt.

Professor
Piccards

nyeste

Plan:

5000
Meter

under

**Hav-
overfladen**

STRATOSFÆRE
S Manden, Pro-
fessor August Pic-
card, Manden, som
første Gang i 1932
opnaaede den sen-
sationelle Højde-
rekord paa 16,200
Meter med sin Bal-
lon i en lukket
Kuglegondol, vil
nu paa samme
Maade udforske
Havets Dybder
med en af ham
selv konstrueret
Dykkerballon, der
bliver det sælsom-
ste Dykkerappa-
rat, som Verden
nogensinde har
set.

Den lille mær-
kelige Professor
er ogsaa kendt i
Danmark, som
han har besøgt.



*Det sælsomste Dykker-Apparat, som Verden nogensinde har set.
Professor Piccards fritsvævende Dybhavs-Ballon.*



Hvorledes vil De væрге Dem mod »Dybhavsuhyrer«? Ja, hvis der gives saadan nogle. Det vil ikke falde mig svært at skræmme dem ved elektriske Strømstød, som jeg til enhver Tid kan udsende imod saadanne Fjender. Men jeg troer meget snarere, at jeg med disse Strømstød kan faa hvilende Dyr sat i Bevægelse, som kan interessere Zoologen ved Udkigsvinduet. Dyrene vil nemlig ikke betragte Kuglen, der driver med Havstrømmen, som noget unaturligt, men som en af deres egne og derfor rolig blive liggende.

Han er kendt over hele Verden som det Menneske, der har været højst oppe. Nu vil han konkurrere med Amerikaneren *William Beebe*, som vi tidligere har omtalt, og som hidtil er det Menneske, som har været dybest nede paa Havets Dybder.

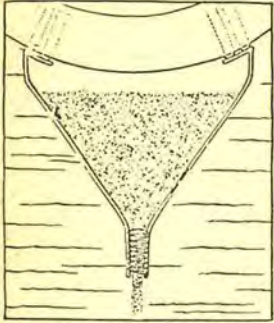
908 Meter har *William Beebe* været ned i Atlanterhavets Dybder i Aaret 1934. Amerikaneren benyttede — og benytter stadig i nogle Maaneder hvert Aar — en Staalkugle, der hænger i Trosser fra Ledsagerbaaden. I disse Dybder opnaede den tunge amerikanske Lænkeballong Grænsen for sin Ydedygtighed.

Hvis Kuglen nu bliver viklet ind i Tang, naar De skal op igen? Jeg er i Stand til indefra at kaste alle de ydre Dele af min Kugle bort, fremfor alt ogsaa den tunge Ballasttragt. Det forhindrer Modstanden fra Vandet og forhøjer samtidig Opdriften gevaldigt. Jeg tror derfor ikke, at denne Fære med Tang og Planter, som jo ogsaa truer enhver Skibsskrue, overhovedet kommer i Betragtning for mit Kuglefartøj.

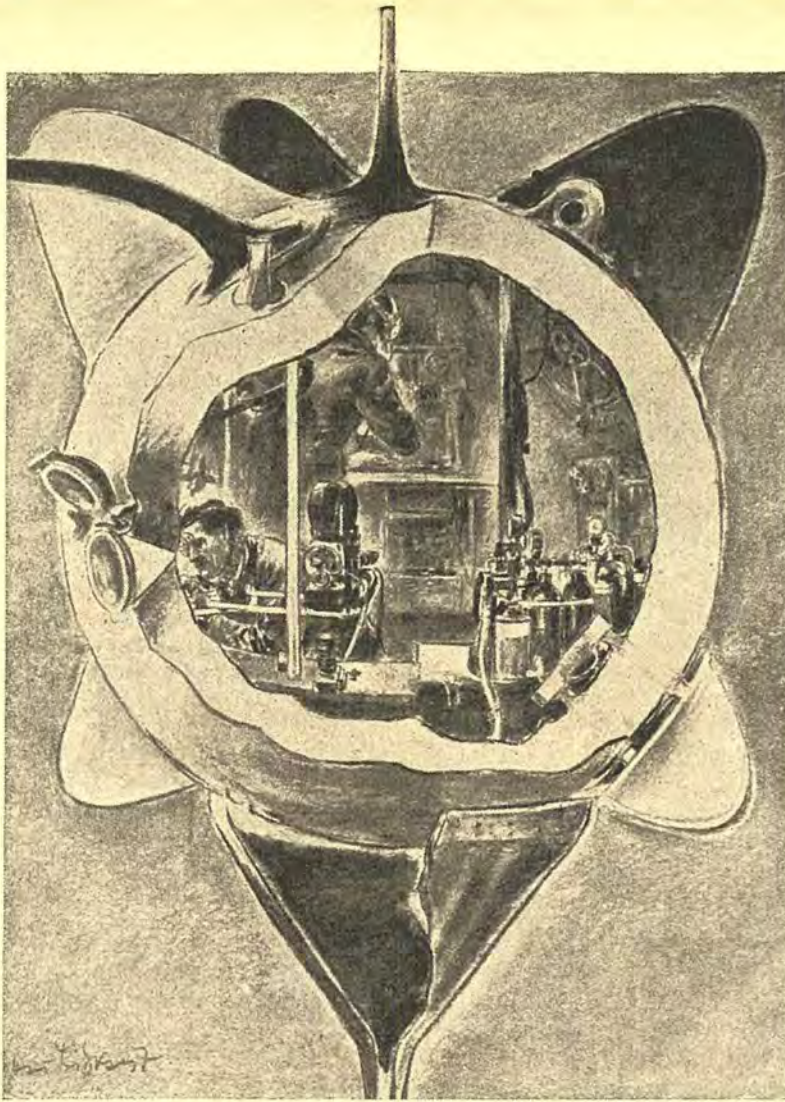
Men Professor *Piccard* har nu udviklet og udarbejdet den dristige Idé at betro sig til en i Havstrømmen frit svævende Ballong. Uafhængig af Ledsagerdamperens Slæbetove vil han selv regulere sin Højde og Dybdefart ved Ballast. Denne forbløffende, tilsyneladende simple Idé er imidlertid fuld af tekniske Problemer. — Vi bringer her Spørgsmaalene og Professor *Piccard's* Svar. — I 100,000 Meters Dybde hersker et Vandtryk paa 1000 Atmosfærers Tryk. Men man bygger nutildags Højtrykskedler paa fra 1000 til 1500 Atmosfærers Tryk indvendig fra. Det bereder altsaa ingen overdrevne Vanskeligheder at overvinde et lignende Højtryk udefra. *Piccard's* Dykkerkugle skal bygges af Elektron-Metal, som kun er en Fjerdedel saa tungt som Jern, men alligevel stærkt nok. Der skal være Plads til to Personer. Og Iltapparater skal kunne forsyne dem med Aandeluft til en 10 Timers Dykkerfart som i en U-Baad. Otte Finner skal sikre en drejefri Fart. Derved kommer Ballongen til at ligne et Havuhyre fra Dybderne selv. Indvendig skal Kuglen selvfølgelig forsynes med alle de nyeste Apparater. Man maa lade, at Professor *Piccard* er en opfindsom Mand — ligefrem en Levendegørelse af nogle af de mærkeligste Personer i *Jules Vernes* Romaner.

»Hvis Dybet skulde fastholde mig,« siger Professor *Piccard*, »hvis for Eksempel det usandsynlige skulde indtræde, at begge Mand om Bord skulde miste Bevidstheden, vilde efter en bestemt Frist Batterierne indstille deres Arbejde. Følgelig vilde de elektro fastholdte yderste Dele falde af, og Opdriften vilde bære Kuglen op mod Overfladen af Havet.«

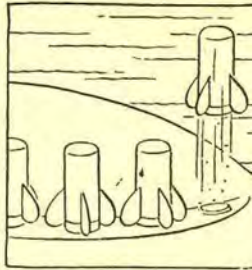




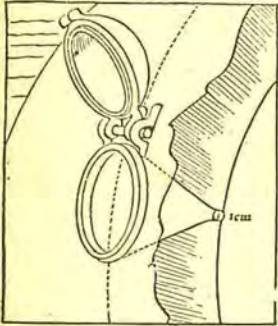
Hvorledes vil De overhovedet manøvrere med den fritsvævende Kugle? Egentlig ikke anderledes end med en Friballon: ved Afgivningen af Ballast. Under Kuglen hænger en tragtformig Beholder med Jernsmuld, hvis Vægt langsomt trækker Kuglen ned i Dybet. Denne Ballast er gjort magnetisk ad elektrisk Vej. Afbryder jeg den elektriske Strøm, saa rasler Jernspaanerne ud i fine Straaler, Kuglen stiger, som jeg befaler det. Derfor maa jeg først gaa til Dybden, saa langt jeg kan, til Havets Bund, og kan saa kun Skridt for Skridt gaa højere.



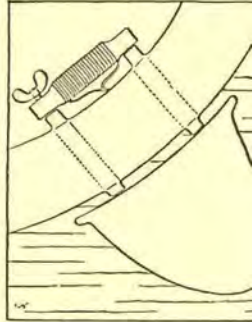
I Dykkerkuglens Indre.



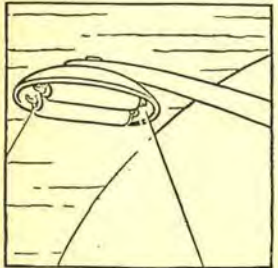
Kan De gøre Dem forstaaelig en eller anden Maade med Udværelsen? Ja, udmærket. Hvert Kvarter vil jeg løslade en »Patron«, som er befæstet uden for Kuglen. Den stiger langs op til Vandoverfladen og udsender der livlig Røg, hvorved Ledsagerskibet deroppe kan konstatere Kuglens Beliggenhed og følge min Retning. Iøvrigt vil jeg gennem Træløsen opnaa telefonisk Forbindelse med Ledsagerskibet.



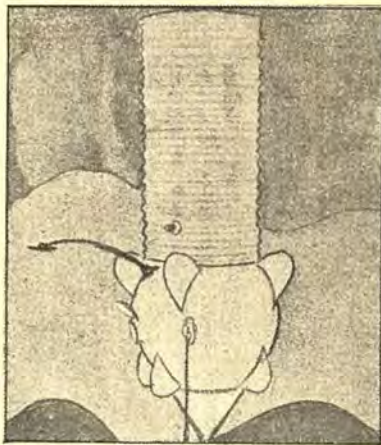
Vil Vandtrykket ikke sprænge Deres Udkigs-Vindue? Her maa jeg indrømme, at der laa en Vanskelighed. Jeg anvender nu rent Quarz. Vinduet har jeg givet Kegleform, saaledes at det allerede af Vandtrykket bliver presset fast ind i Kuglen. Hvis til Trods for dette der alligevel skulde indtrænge Vand og en Vandstraale virker i disse Dybder mere gennemtrængende end en Barberkniv — kan jeg dog endnu stadig lukke Vinduet inde fra og ude fra med Klapper.



Hvorledes vil De kunne styre Kuglen? Det forbyder sig naturligvis af sig selv at lægge mekaniske Styreapparater gennem Kuglens Væg. Kuglen maa være fuldstændig afsluttet for sig selv, ellers vilde den ikke kunne modstaa uhyre Vægt af det indtil 10 Kilometer høje Andbjerg, som hviler paa den. Derfor har jeg i det Indre udenfor hængt paa de magnetiske Kræfter. Det er magnetiske Kræfter, som holder Styrefinnerne i Lysarmen og Tragten kraftigt fast. Det er et simpelt Princip.



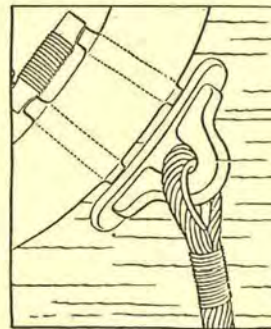
Hvorledes vil De kunne se i disse usædvanlige Dybder paa mellem 5000 til 10 000 Meter? Jeg vil fastgøre en Lyskaster paa en Arm uden for Kuglen. Derved bliver Belysningen plastisk. Naturligvis maa Lamperne kunne modstaa det enorme Vandtryk. Jeg anvender derfor Speciallamper: Kviksølvs-Højtryksrør med lysende Kviksølvsdamp.



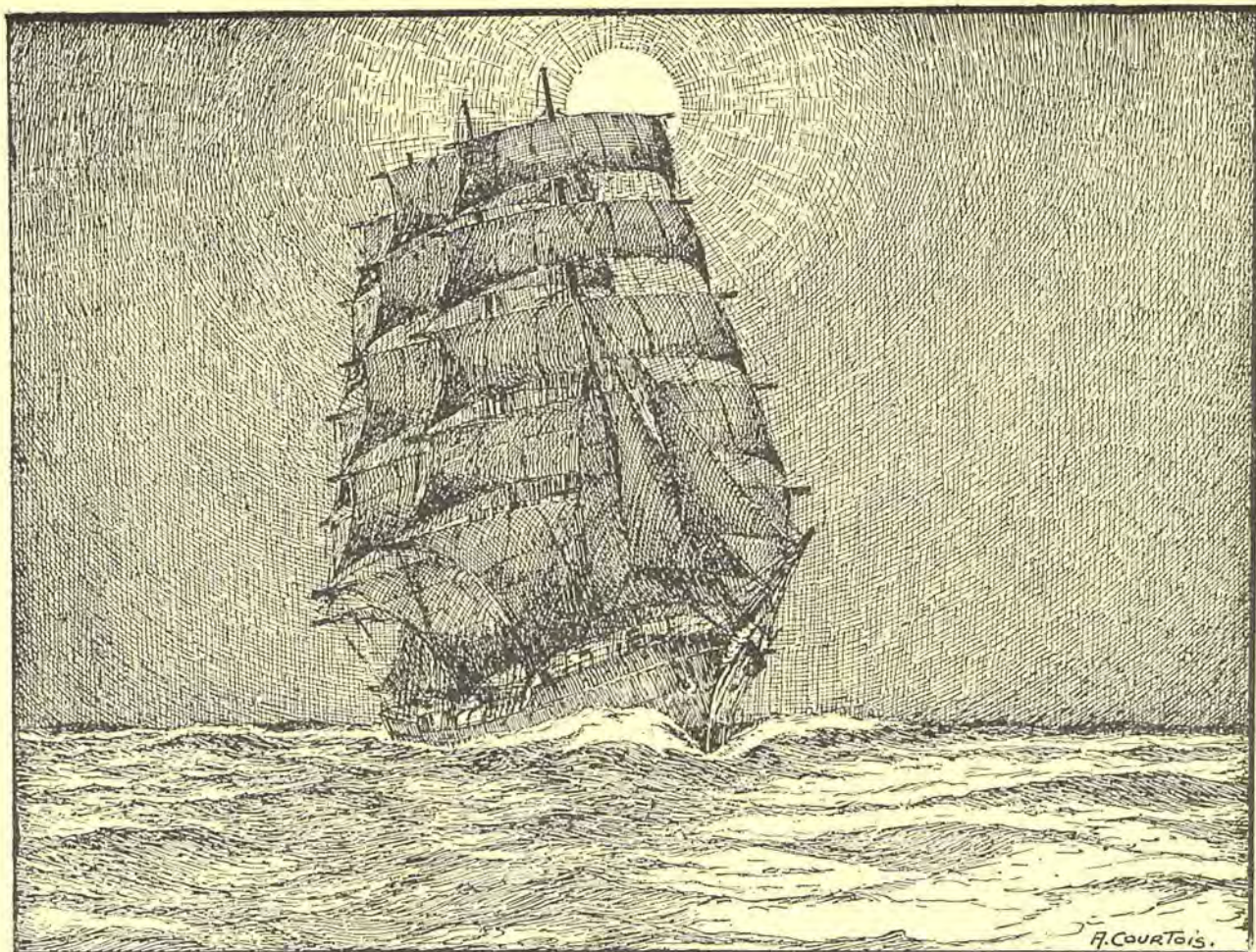
Vil Kuglen virkelig kunne svæve i Vandet? Efter Beregningerne kan det ikke gøre nogen Vanskeligheder at bygge en 2 Meter stor Kugle saa let, at den svæver i Vandet. Skulde Kuglen alligevel blive for tung, fylder jeg en stor Tank med Olie og hænger Kuglen som Gondol derpaa: Olie er lettere end Vand, det stræber opad og kan udligne Overvægten. Da Olie næppe lader sig sammenpresse saa let som andet Fludium under højeste Tryk, vilde en meget let bygget Olieholder være tilstrækkelig.



Hvorledes vil De fare afsted langs Havbunden uden at havarere? Ogsaa her hjælper mine Erfaringer fra Luftskebsfarten mig. Ned fra Kuglen hænger et Slæbetov. Naar jeg nærmer mig Havbunden, lægger det sig paa Grunden og aflaster derved Kuglen, der sluttelig bliver svævende i ringe Højde over Bunden og driver med Strømmen. Støder jeg paa en Højderyg, saa lægger der sig en større Del af Tovet paa Bunden: Kuglen bliver lettere og stiger opad — netop saa meget, at den automatisk bliver i samme Afstand som før over Bunden.



Frygter De ikke, at Slæbetrossen klemmer sig fast et eller andet Sted og gør Dem til Fange? Slæbetrossen vil jo ogsaa blive holdt fast uden paa Kuglen kun ved magnetisk Hjælp. Jeg kan støde den paa naar som helst indefra . . . Jeg har forsøgt at beregne Faren i Procent, og jeg kan ikke se, at den er større end den, som en Stortadsbeboer udsætter sig for, naar han en Maaned lang daglig gaar i Færdslen.



99 HAVET⁶⁶

AF GUSTAV BRUHN

I Uvejr og Stille, i Sol og Regn
 er Havet altid, i hvilken Egn
 jeg end mig befinder, det samme.
 En Vælde, der bærer min Skude god,
 en Kraft, der styrker mit friske Mod
 som Ælling af Vikingernes Stamme.

Og Kamp mod Havet er mandig Værk,
 den Kamp gør Sømanden seig og stærk
 og hærder de kraftfulde Arme.
 Men er den end haard, saa er Sejren skøn,
 naar Stormenes Hysten og Havets Drøn
 forenes i afmægtig Harmen.

Det Hav, som var mine Forfædres Hav,
 er ogsaa mit, og de samme Krav
 til Mandskraft og Villie det kræver —
 det samme Mod til at trodse sig frem
 for Gods og Ære at føre hjem,
 og de samme barkede Næver!

Den Kamp og det Liv er mit Hjertets Lyst,
 med Søluft fylder jeg glad mit Bryst
 og Havet jeg holder i Ære!
 Jeg lager med Glæde min drøje Tørn
 og jubler, fri som den stolte Ørn:
 „Paa Havet er herligt at være!”

Henrik Søfareren

Det femtende Aarhundredes Skibsreder

Prins Henrik af Portugal

Fem Aarhundreder er forløbet, siden Kong Johann den »omtænksomme« regerede Landet, som den Dag i Dag lader Atlanterhavets Bølger skylle frit ind over sine Kyster.

En god Konge var Johann, og i Familie med de største Herskere i den Tids Europa og dertil gift med Kong Henrik IV af Englands Søster, Philippa. Den 2. Februar 1387 stod Brylluppet, da Huset Lancaster's Prinsesse blev Dronning af Lisitanien som Kong Johann's Hustru.

En kraftig og sund Børneflokk var Frugten af denne Forbindelse, og den 4. Marts 1394 fødtes deres fjerde Søn, som blev opkaldt efter sin Onkel — Henrik. Den lille Henrik, som jo var yngre Søn, var af Faderen bestemt for den gejstlige Bane. Ikke et stille Liv i Klostret, men som Ridder af Kristusordenen, som var oprettet i Portugal i Stedet for den opløste Tempelherreorden. Dette ridderlig-religiøse Kald blev ogsaa bestemmende for Prins Henriks senere Liv.

I smuk Harmoni forstod Johann og Philippa at gøre deres Sønner til værdige Forkæmpere for deres Samtids mandige Idealer.

Portugalt Styrke og Rigdom paa den Tid gjorde, at Kongen fandt det hensigtsmæssigt at prøve et Felttog mod Maurerne i Afrika. Faderen satte sin Søn som Fører af en Flaadeafdeling, som skulde træde støttende til ved Erobringen af Ceuta. Efter Felttoget udtalte Johann: »Ikke som en Yngling har du grebet Sagen an, men som en Mand, der har Vilje til at blive rig paa Ære.«

Disse Ord blev ogsaa paa en Maade et Valgsprog for Henrik — Talant de bien faire. —

Midt under al Larmen ved Afrejsen kastede Sorgen sin Skygge over Foretagendet, idet den elskelige Dronning Philippa døde af Pest den 10. Juli 1415.

Flaade og Hær kæmpede straalende, og Ceuta blev erobret 1415. Prins Henrik havde udmærket sig i særlig Grad og ogsaa udvist et enestaaende Mod og Snarraadighed ved egenhændig at slukke en farlig Brand, der brød ud paa hans Skib. Da Modvind og Storm overfaldt Flaaden og bragte Fartøjerne i Drift, fik han samlet dem igen og afslog alle Maurernes Angreb.

Denne Erobring af Ceuta var en meget betydningsfuld historisk Hændelse for Portugal, hvorved det som

første Land i Europa havde faaet Fodfæste i Afrika. Prins Henrik udmærkede sig atter i 1419 ved at komme i rette Tid med en Undsætningsflaade, da Maurerne angreb Ceuta og prøvede paa at rive Stedet ud af de Kristnes Hænder. — Det kunde ikke forhindres, at alles Øjne blev rettet mod den unge Prins, som havde befæstet Portugals Fodfæste i Afrika. Konge blev Henrik aldrig, men han viede sit Liv til Søfart, Handel, Forskning og Erobring, men hans eventyrlige og spændende Levned gjorde ham lige saa berømt som Landets Konge.

At prøve nogen Erobring i Europa, i Katalonien eller Arragonien, i det hele taget paa den pyrenæiske Halvø, var umuligt for det lille lusitanske Folk, og det var derfor klart, at Havet paa Vestsiden vinkede uendelig lokkende.

Skibsfarten og Handelen var endnu i sin Vorden, men Portugiserne havde dog deres Købmænd i Gent og Brügge, og Lissabon blev besøgt af Handelskibe fra Genua og Venezia.

Til den nationale Drivfjeder knyttede den religiøse sig uløseligt, og det var en hellig Pligt at virke for Kristendommens Udbredelse. I Aaret 1420 havde Pave Martin V givet Henrik Værdigheden af Stormester af Kristusordenen.

Med Iver samlede Henrik alle Skrifter og Beretninger om Afrika, hvis Kyster blev besøgt af Købmænd og Eventyrere, og til Ceuta kom Karavaneførere med Beretninger om det indre og ukendte Afrika.

Det var slet ikke let at bære Oplysningens Fakkeltid i det Virvar, som Datidens geografiske Viden bestod af. Islam, som beherskede hele Nordafrika, mente, at Verden var en sammenhængende Landsdel omgivet af Vand. Dog vidste man, at Afrika var omgivet af Vand paa alle Sider undtagen det lille Stykke Land ved Suez. Det var en Overlevering fra gammel Tid, og mange gamle Kort viser det ogsaa.

Et Kort lavet af Marino Sanuto fra Aaret 1320 viser Afrika, men altfor bredt, og den geografiske Viden om Afrika syd for Ækvator var yderst mager.

Det mediciske Portulan (florentinsk Søkort) fra 1351 viser ligeledes Afrika som en underlig forkrøblet Masse. Sagn og dunkle Ord om tidligere Omsejlinger havde bredt sig, og man talte om et »Mørkets Hav« i de sydlige Regioner, med »uudholdelig« Hede, hvor Menneskene gik til Grunde, og mange lignende uhyg-



gelige Beretninger. Man kendte ogsaa Ørkenen Sahara med den mægtige By Timbuktu, og at det tog en Karavane 37 Døgn for at vandre gennem dette Sandhav. Floden Gambia med Byen Cantor og ligeledes Senegal vidste man og, men den yderste Grænse for Skibsfarten dannede Kap Bojador. Det var Afslutningen paa al tænkelig Sejlsads og — Verdens Ende.

Prinsen havde hørt om Genueserne Doria og Vivaldi's dristige Rejse. I Aaret 1291 havde de udrustet to Skibe for at prøve at naa Indien ad Søvejen. De vendte aldrig tilbage, og deres Skæbne gjorde, at Frygten for Oceanets Farer steg. Ganske vist paastaas det, at Frankmændene skal have sejlet saa langt mod Syd som til Guinea og Guldkysten i Aarene mellem 1365 og 1410, men Dokumenterne herom er gaaet tabt ved en Brand i Dieppe i 1694, saa Troværdigheden er tvivlsom. Prins Henrik kendte i det mindste ikke noget til, at nogen havde sejlet sønden for Kap Bojador, men han kendte til Opdagelsen af de atlantiske Øer — de kanariske Øer — og han kaldte dem Insule des Santos — de Helliges Øer.

I Aaret 1341 havde to Skibe bemandet med Genuesere, Florentinere, Kastilianere og Portugisere opholdt sig paa disse Øer for flere Maaneder. Paa det mediciske Portulan findes alle Øerne optegnet, og i 1355 var der kommet et Skib til Lissabon med fangne Indfødte fra Øerne. I 1402 foretog den franske Ridder Bethencourt fra Normandiet Erobringen af disse Øer. Fransk-mændene var saa grusomme, at der efter Kampen ikke var en eneste Indfødte i Live, saa at man ikke har ret mange Oplysninger om de portugisiske Beboere. — Digt og Virkelighed er i det hele taget vanskeligt at holde fra hinanden, naar det gælder geografiske Beretninger, og de Kort, man kendte, var højst upaalidelige, for ikke at sige helt gale.

Paa den Maade gik det til, at Øerne »blev borte«, og Prins Henrik »fandt dem igen«, og efter 1415 stod de i fast Forbindelse med Portugal og den øvrige Verden.

I Aaret 1415 sendte Henrik hvert Aar et Skib ud for at trænge frem langs Afrikas Kyst; at passere Kap Nun var anset for meget farefuldt. En af Henriks Mænd, Gonzalo Velho, fortæller om »det hvide Flyvesand, som formørkede Solen« og om det store Førbjerg, fra hvilket store Klippestykker buldrede rullede i Havet, som de piskede til Skum.

To af Henriks Venner fra Felittoget mod Ceuta — to Riddere Tristam Vaz Teixeyra og Joao Gonsalvez Zargo — sejlede udrustede af Prinsen ud for at finde endnu lægere sydpaa, men blev overfaldet af Storm og drev om paa Havet i en lille Karavel. De opdagede en kegleformet Ø, hvor de søgte Havn, og de kaldte denne Havn for Porto Santo (den hellige Havn). Det var en af Øerne i Madeira-gruppen, som herved blev opdaget, og de kolossale Dragetræer og underlige Vækster, som voksede paa Øen, forbavsede Portugiserne. De to Eventyrere kom lykkelige tilbage til Lagos,

hvorfra de var sejlet ud, og Budskabet om Nyerhvervelsen af Land blev modtaget med Glæde.

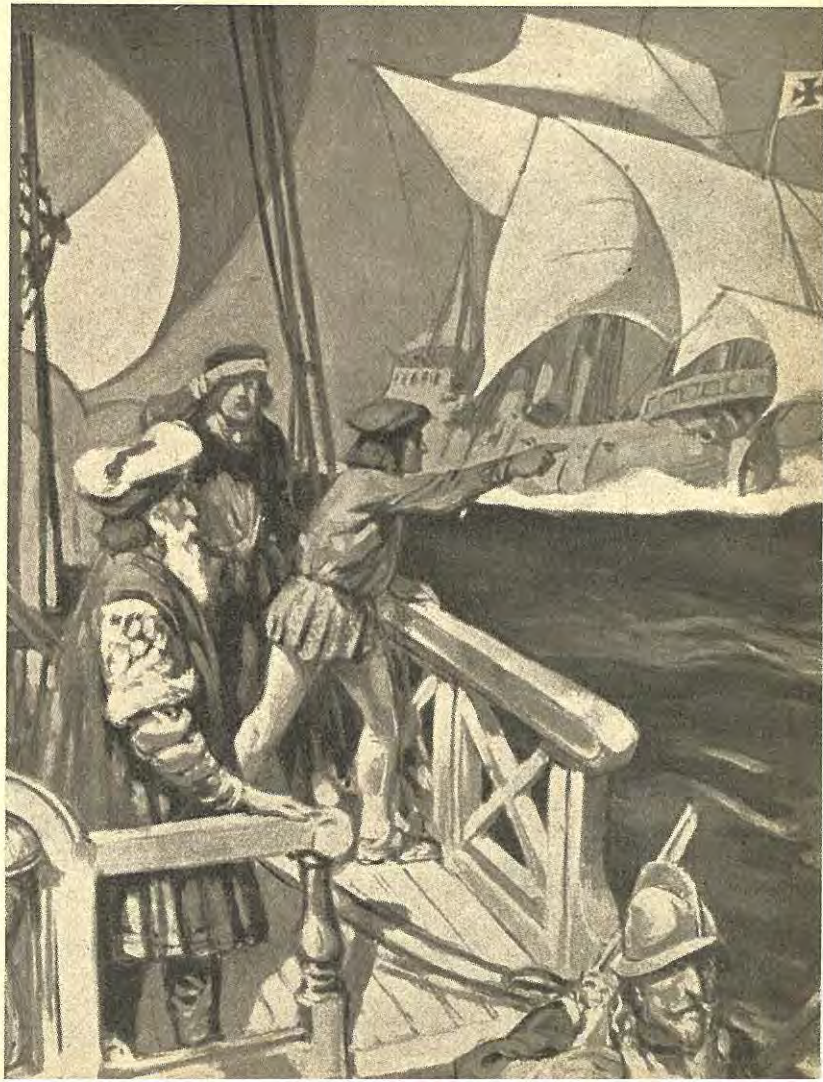
Utallige Ekspeditioner sendte Prins Henrik ud, og de modige Sømand blev, hver Gang de kom tilbage med nye Opdagelser, modtaget med stormende Jubel, og hans Skippere var fremragende Mænd.

Ifølge Kortene skulde Azorerne ligge Vest for Madeira, og i 1431 og 1432 sendte Henrik Ekspeditioner ud for at finde dem. Det lykkedes i 1432, da Diego de Sevilla naaede Øen Uova, som han døbte Santa Maria. Uova var Navnet fra de gamle Kort.

Øerne var aldrig før blevet betraadt af Menneskefod, og Fuglene lod sig roligt tage med Hænderne. Den ene Opdagelse fulgte efter den anden, og Koloniseringen blomstrede.

I 1444 fandt Prinsens Skibe frem til Øen San Miguel, og i 1450 koloniseredes den tidligere fundne Terceira, og i 1460 var hele Øgruppen koloniseret og befolket, og Portugal var Europas første Kolonistat. Samtidig med Opdagelsen af Øerne i Atlanterhavet lod Henrik sine Skibe sejle mod Syd langs Afrikas Vestkyst, og i 1434 passerede Gil Eanes det frygtede Punkt Kap Bojador — Verdens Ende. Hvert Aar flyttedes Milepælen for Kulturens Fremtrængen, og med usvigelig Kraft arbejdede Prinsen paa Portugals videre Koloniseringspolitik.

I 1441 passerede Prinsens prægtige Skib »Nuno Tristao« Kap Branco, og det hvide Sand mente Portugiserne var et Tegn paa, at her sluttede Ørkenen Sa-



De opdagede en kegleformet Ø.

hara. Videre mod Syd gik den dristige Sejlads i de smaa Baade, og snart passeredes Caboverde — Kap Verde — det grønne Forbjerg, som strakte sine skovbevoksede Klipper ud i Havet.

Det er højt mærkeligt, som den Tids Forskere kunde arbejde saa helt i Opdagelsens Tjeneste, at Menneskerov og Myrderier ikke forekom, men det skyldtes sikkert Prinsens høje gejstlige Rang, at det ikke skete.

Alene paa ét Aar sejlede 26 Karaveller i Handelsfart langs Afrikas Kyst, og ligesaa populære som disse Rejsende var, blev Prins Henrik. Nu var Handelen med Slaver og Elfenben i sin Vorden, og Eftertiden har udsløttet, hvad Portugiserne har gjort af godt.

I Byerne i Portugal var det almindeligt, at man spurgte: »Er der noget nyt fra Afrika?»

Mange dristige Sømænd traadte i Prins Henriks Tjeneste, og mange af dem blev verdensberømte paa deres Forskertogter. I 1455 naaede de dristige Søfolk frem til Gambia, og der drev de en livlig Tuskhandel med de Indfødte.

Men saa kom Ulykkerne. Henriks Broder, Kong Eduard, havde i 1438 atter begyndt Krigen med Maurerne i Afrika. Tanger skulde erobres. Efter den glørværdige Erobring af Ceuta troede man, at det vilde blive en let Sag, men Prins Henrik, som selv ledede Hæren, kom trods al personlig Tapperhed i stor Nød.

Han maatte købe sit Tilbagetog ved, at Fernando — hans yngre Broder — og andre fornemme Portugisere blev holdt tilbage som Gidsler i Ceuta, indtil Byen igen blev overladt til Maurerne.

Det var et haardt Slag for Prinsen, da han forlod Afrika og vendte tilbage til Portugal. Endnu en Gang drog han ud paa Erobringstogt. Trods sin fremskredne Alder erobrede han i 1458 den lille By Alcazar (Segun) og to Aar senere, den 13. November 1460, døde han i sit Hjem i Sagres.

En stor Mand var død, maaske den største Portugal nogensinde har fostret. Et rigt Liv fuldt af Stræben og Arbejde havde han bag sig. Et Kæmpeskridt betød hans Opdagelser for Menneskeheden, og 40 Aar senere havde Portugiserne Kolonier 2000 Mil borte fra Hjemlandets Kyst. Skønt han aldrig havde foretaget nogen nævneværdig lang Rejse, blev Henrik forlenet med Tilnavnet »Søfareren«.

Der er ingen Tvivl om, at han var Datidens største Skibsreder. Hele sit Liv forblev han ugift, hans Arbejde optog ham fuldkommen. Opdagelserne langs hele Afrikas Vestkyst, lige til Cabo de Boa Esperanza — Kap det gode Haab.

I Klostret Santa Maria de Batalha hviler Prins Henrik — Søfareren, og paa hans Yndlingsopholdssted i Sagres har man rejst ham et Mindesmærke.

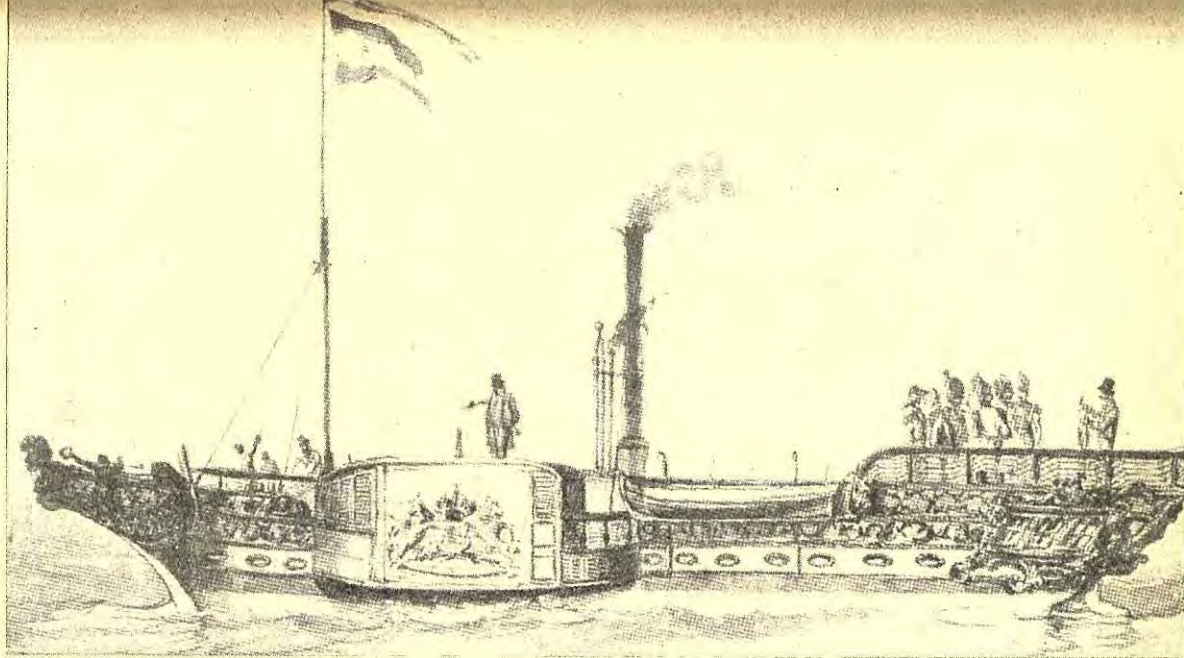
Til vore Læsere

Naar »Vikingen« i Dag for første Gang kommer til Læseren som et 14. Dages Blad, er det, som vi allerede flere Gange har skrevet, sket for at tilfredsstille et Krav fra Læserne selv. Skønt de syv Verdenshave er store øde Flader, skønt hvert Skib er blot en lille afsluttet Verden for sig, og skønt disse Skibes Fart intet Spor efterlader i Havenes øde Flader, saa udgør Havene og Skibene tilsammen dog en vældig og begivenhedsrig Verden, hvorfra netop de Beretninger og Eventyr kommer, der kan fylde enhver Mands ledige Stunder med nyttig Viden, stærke Drømme og Glæde ved at høre om andre Mandfolks Liv og Færd. Det gør Læseren ligesom selv delagtig i de saltvandsduftende Oplevelser. Og dyrker man Søens Liv som Sport, saa er det jo først rigtig Sport, naar man følger med i, hvorledes alle de andre driver denne Sport. Maalet og Hensigten med »Vikingen« er at pleje og uddybe alle disse Ting, og den stadig voksende Til-

slutning, Bladet har oplevet i de sidste Aar, bekræfter, at Tanken er rigtig, at der er Brug for saadan et Blad. Men en »Viking« kun een Gang om Maaneden er ikke nok til at rumme alt det interessante og betydningsfulde, der strømmer ind fra Havet og Havets Mænd. Af den voksende Tilslutning og den bugnende Brevkasse er det, at Læserens ægte Krav om en »Vikingen« mindst hver 14. Dag fremgaar, og det er et Krav, som »Vikingen« kun kan føle Glæde ved at imødekomme. Vi ved, at vore Læsere selv forlængst har forstaaet, at det er deres egen Interesse for Bladet, deres Iver for at gøre Venner og Bekendte delagtige i den forfriskende Læsning om Søer, der skaber den helt rigtige »Vikingen«, den der nu hver 14. Dag skal ligge paa Bordet som et Løfte om nye Oplevelser og ny Viden om Livet derude paa Havene, hvor Mænds Drømme og Længsler sætter hinanden Stævne.

Redaktionen.

»De Leeuw«,
den første kgl.
hollandske
Hjuldamper,
bygget i
Holland 1823.



»YACHT«

kommer af Hollandsk

TIL SLUTNINGEN af det 16. Aarhundrede betød det hollandske Ord »Jacht« ikke noget Fornøjelses-Skib, ingen Lystsejler, men kun et Skib, der var hurtigt og som Følge deraf kunde »jage« eller »forfølge« andre Skibe.

I gamle Dage var »Yachter« altsaa i Virkeligheden smaa, hurtige Skibe, under Tiden med Aarer og saaledes uafhængige af Vinden. De blev brugt i hollandsk Praxis til at holde Forbindelse mellem de større og de mindre Skibe i Flaaden, eller mellem Hovedkommandoen og andre høje Officerer i Marinen. Det var ogsaa saadan de blev brugt af Fyrsterne af Oranien, som ikke alene var Stattholdere men ogsaa Øverstkommanderende for Hæren og Flaaden, fra Slutningen af det 16. Aarhundrede og senere.

En af de første af disse Yachter var »Neptunus«, der tilhørte Prins Maurice. Man kan se et smukt Billede af den paa et Maleri i Franz Hals Musæum i Haarlem. Den var en forholdsvis stor Yacht, og den gjorde et flot Indtryk paa den engelske Konge Charles den 2den, under hans Landflygtighed i Holland 1660. Da denne Konge sejlede tilbage til England for igen at tage Kronen, sejlede han ned ad Floden Maas til Rotterdam i denne Yacht. Og her var det, at han sagde, han vilde sørge for, at en »Yacht« blev bygget i England til ham selv. . . . det blev den allerførste Begyndelse til den senere saa berømte engelske Sejlsport.

Det hændte nemlig, at en af Borgmestrene i Amsterdam, som hørte Bemærkningen og øjensynligt mente, at Venskabet med Englands nye Konge ikke kunde skade hans By, derefter tilbød hans Majestæt saadan en Yacht paa Amsterdams Vegne.

Denne Yacht, som den engelske Konge kaldte »Mary« efter sin Søster, blev den første Lystyacht, der nogensinde er bleven set i England, hvor den altsaa indledte Begyndelsen til den store Sport, som nu kaldes »Yachtsporten«.

Medens de ydre Dekorationer paa Yachterne, der blev

brugt af de efterfølgende Prinser af Oranien, forandrede sig med de skiftende Moder, var Tegningen og Indretningen stadig den samme indtil Slutningen af det 18. Aarhundrede.

Planerne, der saa omhyggeligt blev tegnede af Jacobus Storck i 1678, som vi her reproducerer fra en Original, der blev bevaret i det nationalhistoriske Skibsfartsmuseum i Amsterdam, giver derfor en meget god Idé om Indretningen af disse fyrstelige Yachter, Stammødrene til alle andre Yachter i Verden.

Efter at Oranje-Dynastiet var blevet Konger af Nederlandene fra 1813, blev de tidligere prinselige Yachter naturligvis kongelige.

En halv Snes Aar senere førte Indførelsen af Dampkraft lidt efter lidt til, at disse Sejlskibe blev forvandlet til Dampere.

Den første kongelige Damp-yacht i Holland har »De Leeuw«, bygget i 1823, hvis Model ogsaa kan ses i det ovennævnte Skibsfarts-Musæum. Den maa have været solidt bygget, for den blev i aktiv Tjeneste i 55 Aar.

Vi springer hermed lige op til Nutiden, til det sidste Aar, til Motorkrydseren »Piet Hein«, som det hollandske Folk forrige Aar har skænket til Prinsesse Juliane og Prins Bernhard som Bryllupsgave.

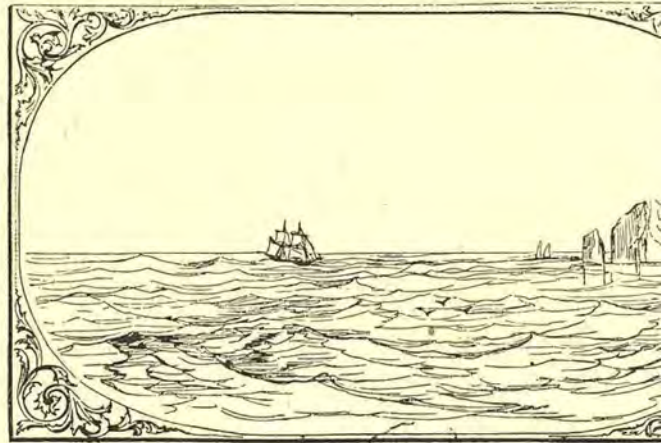
Denne Yachts Dimensioner er bleven omhyggeligt udregnede, saadan at den kan navigere saa meget som muligt i Vandvejene i enhver Provins i Holland. Masten og Daviderne kan sænkes, og Toppen af Skorstenen kan tages ned for at gøre Skibet i Stand til at passere nedenunder Broerne over alle Floderne. Iøvrigt er det et Førstekasses Skib, moderne udstyret i enhver Henseende.

Denne Gave til det fremtidige hollandske Kongepar har faaet Bidrag fra hele Folket i alle Dele af Landet. Den er den sidste i en lang Række af fyrstelige hollandske Yachter som et smukt Eksempel paa den Rolle, Holland har spillet i Lystsejladens Udvikling for hele Verden J. L.

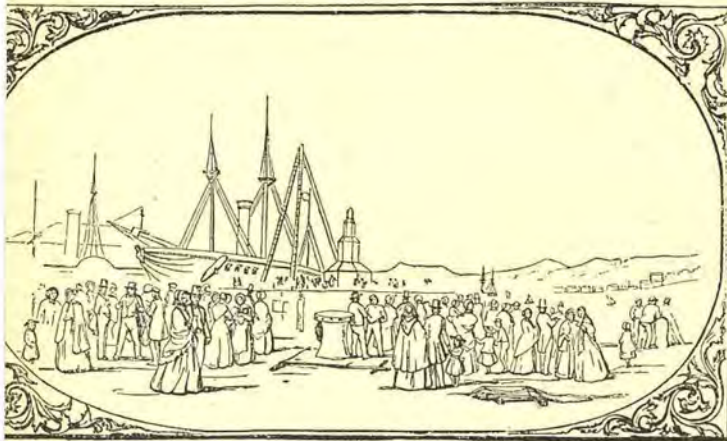
En Tur for 100 Aar siden med Overlands-Ruten til Indien

Fra Southampton til Calcutta

Text og Billeder efter en Brochure trykt
i London 1850.

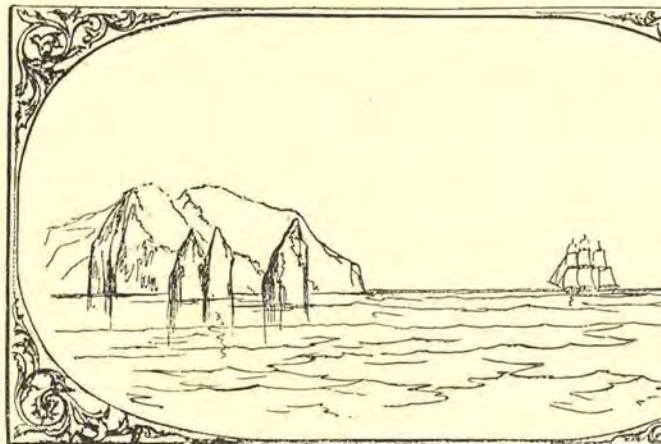


FARVEL TIL ENGLANDS KYST. Det sidste, vi ser af gamle Englands Kyst, er Naaleklipperne, der rager op over Vandet. Oprindeligt var der fem, nu er der kun fire synlige over Havet. Søen har gjort sin Virkning og ændret deres Udseende, saa de nu ikke mere ligner Naale saa meget, men de bærer stadig Navnet: The Needles. De hører med til Øen Wight.

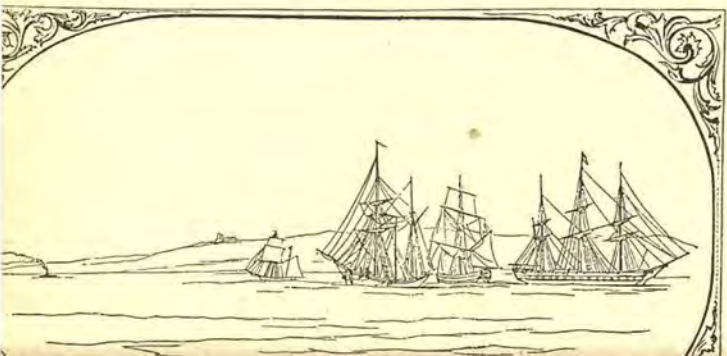


SOUTHAMPTON. Damperne til Alexandria med Passagerer til Indien, afrejser fra Southampton den 20de i hver Maaned. Vi er i Aaret 1850. Hver Damper er paa 1600 Tons med en Maskine paa 500 HK og Sejl. De kan hver tage fra 100 til 130 Passagerer og omtrent 200 Sække Post. Mens vi damper langsomt ned ad Southamptons Kysten, betragter vi Slottet, der blev bygget af Henrik den 8de . . . nu Karantænestation for Skibene udefra.

ISLE OF WIGHT. Snart efter er Cowes i Sigte med den lille Flaade af store Yachter. Maaske er der ingen Steder i hele gamle England, hvor der er samlet saa megen Skønhed fra Naturen i Sø og Kyst som her ved Cowes. Ingen, der drager bort fra England og drager ud i det Fremmede, glemmer nogen Sinde Naturskønheden omkring Øen Wright med Osborne, hendes Majestæts (Victorias) smukke Slot.

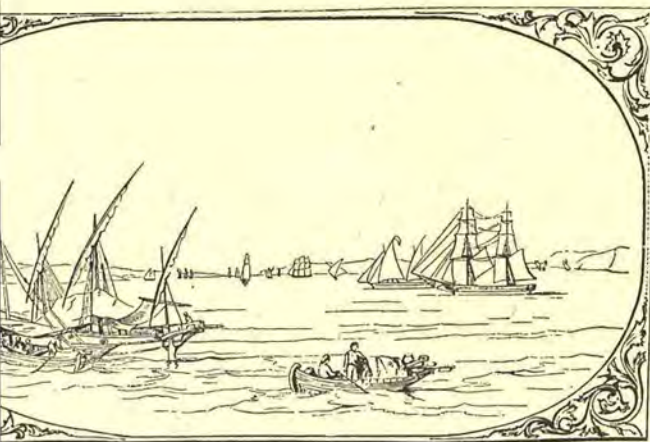


BISCAYISKE HAVBUGT. Denne farlige Bugt, hvor saa mange Skibe er gaaet til Bunds, passeres langs Frankrigs Kyster. Digteren Byron har skrevet i sin Poesi om Biscay-Bugtens »søvnløse« Karakter. Dens Kyststrækninger er ikke indbydende. Det er Klipper og Sand afvekslende med en mørk Baggrund af raa Bjerge. Men nu nærmer vi os Portugals Kyst, og alt bliver mildere. Der myldrer med Fiskerbaade her. . . .



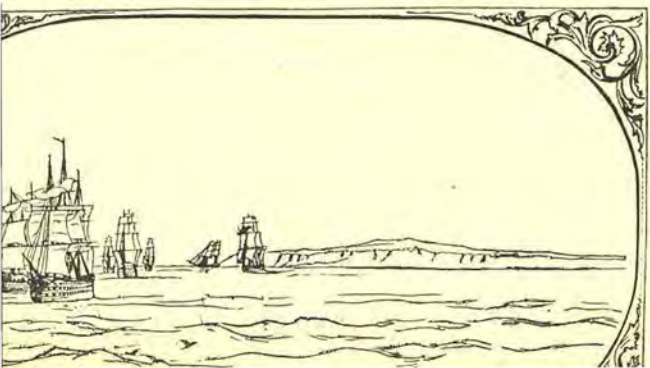


CINTRA. Langs Portugals Kyst sejler vi nu forbi Cintra, som vi ser i Afstand som den smukkeste By, vi har set paa hele Rejsen. Den ligger højt i en køn Natur mellem Klipper og Kløfter. Overalt ses Paladser, Klostre og Orange-Haver. Vi ser mange Fiskere og Sømænd i farverige Dragter....

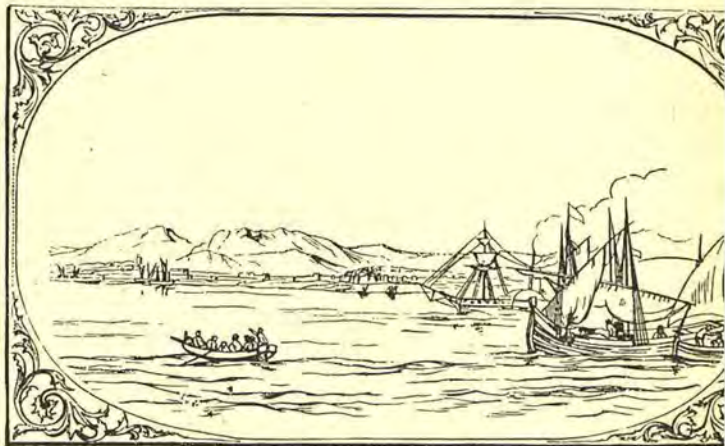


LISSABON. Vi passerer forbi Munden af Portugals smukkeste Flod Tago, hvor den snavsede Hovedstad Lissabon ligger. Talrige Skibe, der sejler under forskellige Landes Flag, ses at komme ind i Floden, og en stor Mængde Fiskerbaade krydser i Munden.... Floden er meget bred her, ikke mindre end 6 Miles fra Kyst til Kyst. For 250 Aar siden var Verdens fineste Flaade liggende her, thi Portugal var en Gang forrest blandt Sø-Nationerne. Nutildags er de eneste store Skibe, der ses her, de engelske Krigsskibe og Dampere.

TRAFALGAR. Synet af dette berømte Forbjerg, hvor Nelson vandt sin største Sejr og fandt sin ærefulde Død, vækker nødvendigvis stærke Følelser i enhver Englænders Bryst. Det var her, om Morgenen den 21. Oktober 1805, han endelig fandt den franske og spanske Flaade. Han havde søgt den i Maanedvis fra Toulon og Cadiz til Vestindien og tilbage igen og fandt dem endelig her i en dobbelt Slaglinie foran Trafalgar. Kampen varede 3 Timer og afgjorde Europas Skæbne.

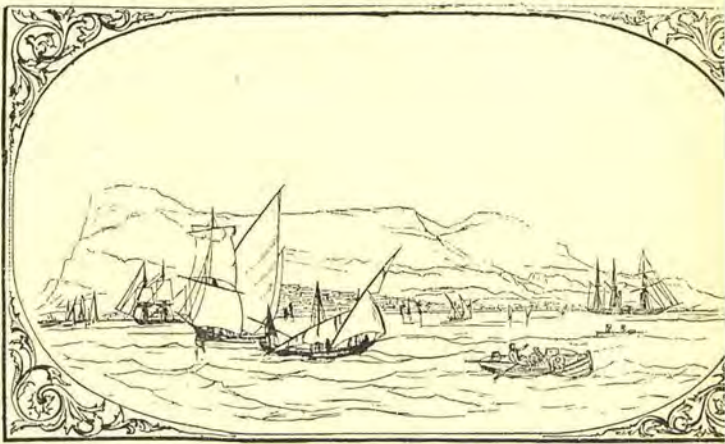


~oe~



TARIFA. Nær ved Indløbet til »Herkules Støtterne«, som Strædet ved Gibraltar tidligere kaldtes af de Gamle, ligger Byen Tarifa, som vi passerer. Den er kendt for de militære Begivenheder i sin Tid under Napoleon, da Franskmændene forgæves søgte at erobre den.

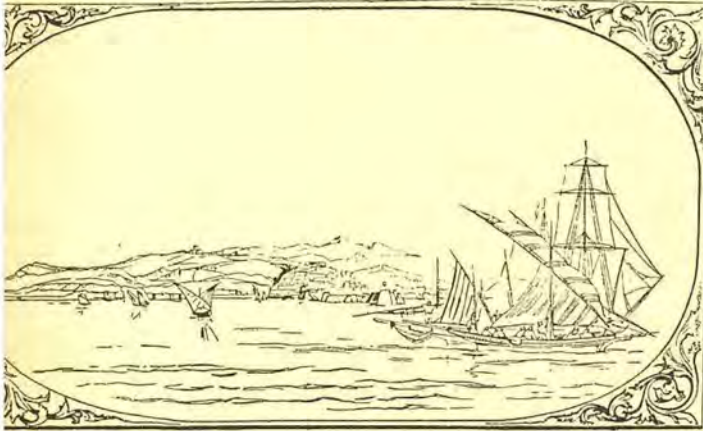
~oe~



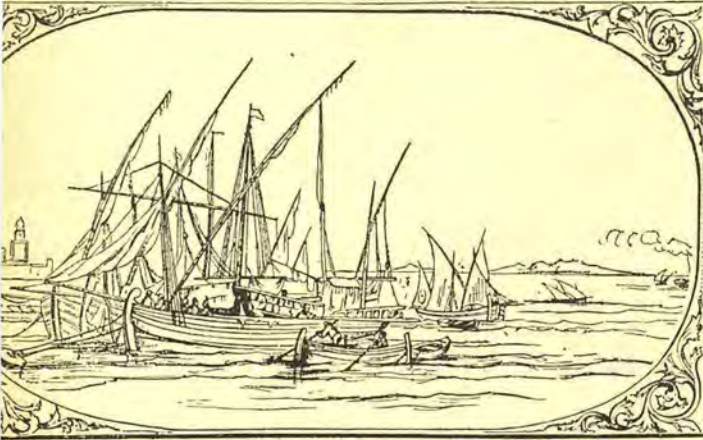
GIBRALTAR. Denne berømte Klippe er den første Kulstation for vor Dampere. Omgivelserne er maleriske. Foran griner Landsbyen St. Roque som et Sæt hvide Tænder. Og den berømte Kork-Skov ligner Overskøget. Bag ved ser vi Granadas Bjerger. Til højre ligger en lav, sandet Strandbred, det neutrale Stykke mellem den spanske Kyst og det britiske Fort. Talrige Fragtbaade og Krigsskibe ligger i Bugten. England har haft Gibraltar siden 1704 som Nøgle til Middelhavet.

~oe~

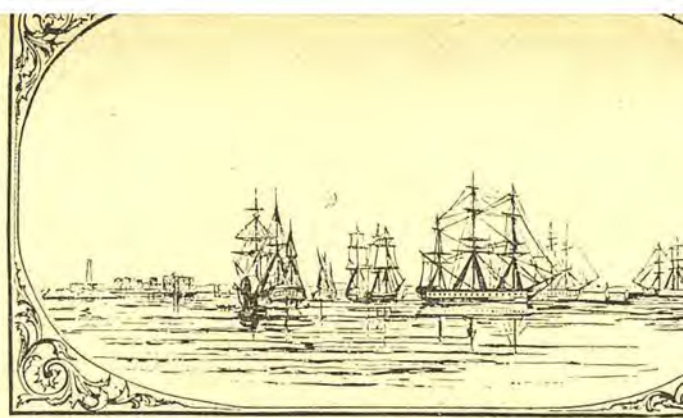
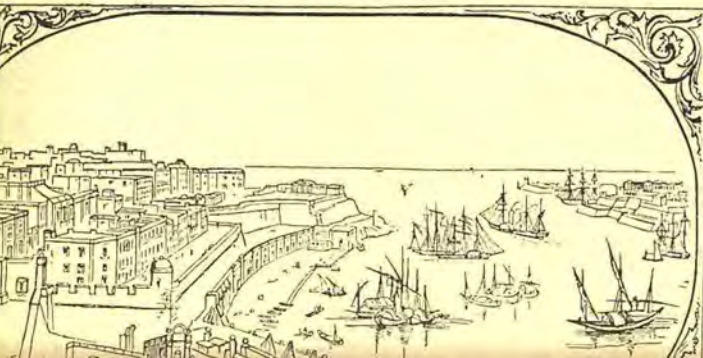
ALGIER. Denne By med den nærmeste Kyststrækning er det eneste vi ser af Afrika paa hele Vejen til Malta. Det er Franskændene, der ejer Landet nu, og de gør desperate Forsøg paa at kolonisere det, hvad de dog ikke er saa berømte for at have Evner til. De holder ikke af at blive ved at bo saa langt væk fra »det smukke Frankrig«, saa de smelter aldrig rigtig sammen med det nye Land.



MIDDELHAVET. Direkte paa vor Rute gennem Middelhavet møder vi de smaa Øer Pantelaria og Galeita, 17 miles fra Sicilien. Disse Øer er berømt for deres Frugter og Vine. De ligger ved Indgangen til Tunisbugten, berømt i Historien fra Karl den 5tes Tid, da han forsøgte at belejre Tunis. Det vrimler med italienske Fiskerbaade.



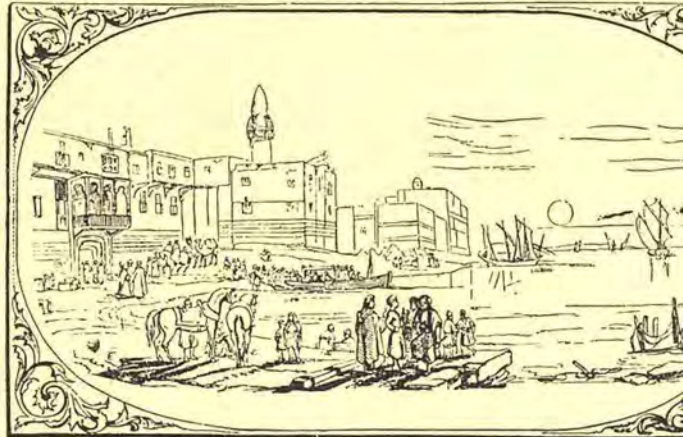
MALTA. Da vi naar til Havnen Valetta paa Malta, finder vi den fuld af Liv. Hundrede Skibe af alle Nationer ligger her til Ankers fra de statelige britiske »Man-of-war« til de italienske »Speronaro«, en Slags smaa Pakelbaade, der kommer fra Sicilien, fragtet med Frugter og Grøntsager. Der er Liv i Havnen. Dampere kommer og gaar. — Malta har skiftet Ejere blandt næsten alle Nationer. England tog den fra Franskændene 1800.



ALEXANDRIA. Grundlagt af Alexander den Store var denne By i lang Tid et Handelscentrum og et Sæde for Lærdom og Civilisation. Her prækede Markus Evangeliet. Her blev Bibelen oversat til Græsk. Her tabte Antonius Verden, mens han elskede Cleopatra. Her sejrede Englænderne og tvang Franskændene ud af Ægypten. Siden P. & O. Liniens Baade er begyndt at sejle til Ægypten, er Alexandria stegen i Betydning. I sig selv har den kun ringe Tiltrækning. Den ligger lavt og sandet. Med Undtagelse af den europæiske Firkant, hvor Konsulerne bor, er der intet værd at se.



I MAHMOUD-KANALEN. Denne Kanal, som forbinder Alexandria med Nilen, har faaet sit Navn fra Sultan Mahmoud, under hvis Regering den blev aabnet. Han anvendte 250,000 Mænd til Arbejdet. 25,000 døde af Sult. Men Arbejdet blev fuldført paa en Maaned, og Nilen ført til Alexandria. Fra Caira begynder Turen over Land, som er meget besværlig paa Kamelryg og Æsler.

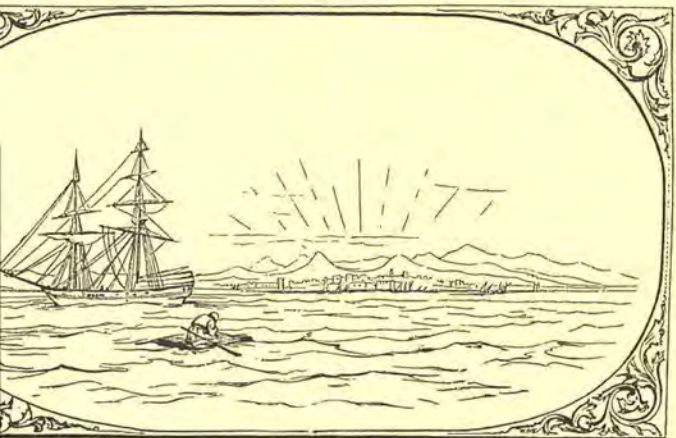
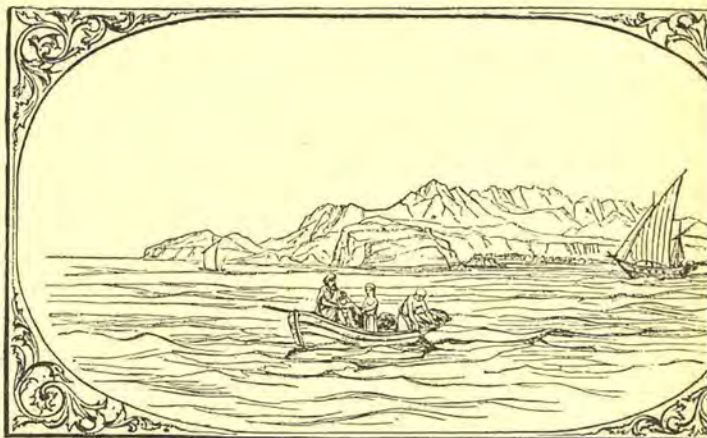


AFGANG FRA SUEZ. Passagerene fra Overland-Ruten tager nu Skib igen i Suez — et nyt Skib, der venter dem. Det store Hus ved Havnen til venstre paa Billedet var en Gang beboet af Napoleon Bonaparte. Nu er vi paa det Skib, der skal føre os Resten af Vejen til Indien. Vi har set saa meget mærkværdigt paa Turen over Land, Arabere, Beduiner i Telte, Josefs Brønd og Kvinderne ved Sladre-Brøndene under Palmerne. Men vi skal se meget mere endnu.



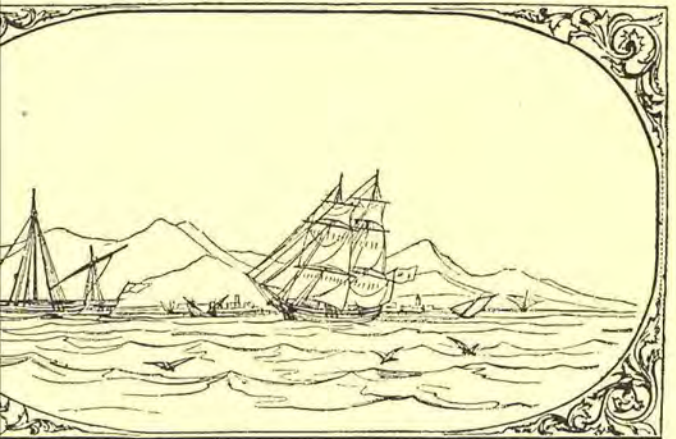
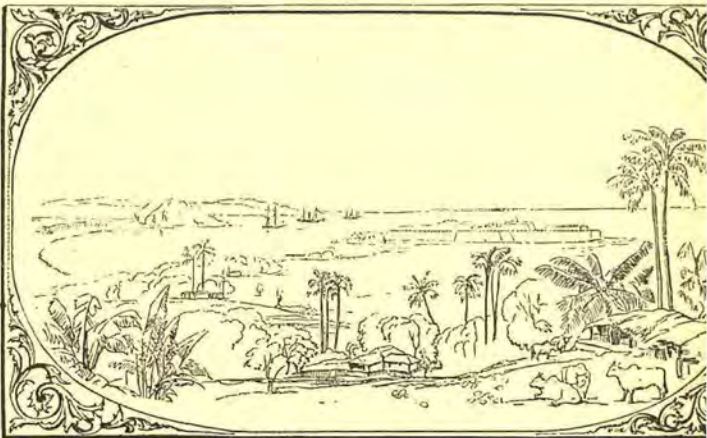
DET RØRE HAV. Et Sted saa berømt i Bibelen som det røde Hav, hvor Jøderne gik tørskoede over og slap fra Farao, kan vi ikke andet end betragte med særlig Interesse. Skeptiske Forfattere har villet bevise, at det var Tidevandet, der gav en saadan Ebbe. Det er kun Teori. Intet andet end et Mirakel kunde give Israeliterne en tør Passage. — Navnet passer ikke. Snarere burde det hedde den hvide Havbugt, for det er hvidt langt Kysterne paa Grund af de mange hvide Korder.

ADEN. Ved Mundingen af det røde Hav ligger Havnebyen Aden, nu i engelsk Besiddelse og ualmindeligt velbeliggen- de som Kuldepot. Den ejedes tidligere af Araberne, men var den Gang meget tyndt befolket. Men siden den er ble- ven engelsk, er dens Handel og Størrelse stegen betydeligt. Vi ligger til Ankers et godt Stykke udenfor i noget, der kaldes Backbay.



CEYLON. Et smukkere og mere malerisk Skue kan ikke findes for den Rejsendes Øjne, trætte som vi er af ude- lukkende at have set Havet i mange Dage. Øen Ceylon er et af de mest favoriserede Steder paa Jorden. Luften er parfumeret med en yndig Duft. Her er en vidunderlig rig Vegetation. Der er et gammelt hollandsk Fort ved Havnen. Nu sejler vi videre herfra til Madras.

JEDDAH. Paa den østlige Kyst af det røde Hav passerer vi Havnen Jaddah, der er berømt som Afskibningsstedet for Tusinder af Pilgrimme, som kommer hertil fra alle Østens Havne for at tage til Mekka og Medina. De kommer fra Indien, Persien, Afganistan og Tartarietz. Skibene er overfyldte og i svinsk Tilstand. Men Pilgrimme er fyldt af hellig Ild....



MADRAS. Vor Dampet ankommer til Madras tre Dage efter at have forladt Ceylon. Det er svært at komme i Land. Færdselen mellem Skibene og Byen holdes gaaende med smaa Baade som vist paa Billedet. Husene langs Havnen er Varehuse, Skibskontorer etc. — Nu er vi endelig i det mærkelige Land Indien, Perlen i den britiske Krone.

MOKKA. Kendt i Europa som Havnen, hvorfra den bedste Kaffe kommer, Bjergmokkaen, nyder Mokka dog og-saa i Østen et Ry som Handelsby med tørrede Frugter, Vin og Kvæg — og alt, hvad Arabien producerer. Den regeredes tidligere af en Sheik, der faktisk herfra beherskede hele Handelen paa det røde Hav og generede Europæerne stærkt.



sinkelser. Det var først, da P. & O. Linien tog Sagen i sin stærke Haand,

En Mand... en Baad og tre Oceaner



Joshua Slocum.

Sejlsportsfolk? Jo da, det var to ualmindelige Baade, og de bar to usædvanlige Navne.

Den ene hed »Shanghai«, og den anden »Leif Erikson«, og de var begge ude i et eventyrligt Ærinde.

Den første lille Baad var bygget i Kina af danske Telegrafister ansat i »Store Nordiske«, og var bleven sejlet den lange Vej gennem de østasiatiske Farvande, gennem det indiske Ocean, det røde Hav, Suezkanalen, Middelhavet og Atlanterhavet hjem til København. Der fik en Amerikaner høre Tale om Bedriften og besluttede at sætte Kronen paa Værket ved at købe den og sejle den til Amerika.

Omtrent paa samme Tid havde nogle norske unge Mænd udrustet en endnu mindre Baad og var stukket til Søs fra Oslo, ogsaa med Amerika som Maal. Deres Baad havde faaet Navnet »Leif Erikson«, efter Erik den Rødes Søn, den Viking, som længe før Kolumbus sejlede til »Vinland« og opdagede Amerika.

Oslo-Gutterne kom til Færøerne samtidig med »Shanghai« og blev som rigtige Nordmænd først meget forargede over Konkurrencen, men besluttede dog til sidst nok at sejle i Selskab over Dammen. Deres Baad var urimeligt lille, men herligt bygget.

Og saa en aarle Morgen raslede Ankerkættingerne paa begge Baadene, og de forsvandt forud over Havet paa deres farefulde Langfærd.

Uger gik. Men en Dag meddelte Aviserne, at »Leif Erikson« virkelig var kommen lykkeligt til New York, medens »Shanghai« var forlist ved New Foundland...

— Den Morgen, da de to Baade tog af Sted fra Færøerne, kom en gammel skægget Færofisker forbi og sagde, idet han spyttede eftertænksomt i Læ:

»— Det er kønne Baade!«

Men saa tilføjede han mumlende:

»— Det er at friste Gud at tage over Atlanten i de smaa Baljer!«

Han havde sikkert Ret.

Det var vel Overmod og ungdommelig Galskab alt sammen.

Men vi saa videre ud over Havnen.

»— Er det en Kutter, som ligger dér ude?«

»— Ja,« svarede den Gamle uforstaaende.

Der laa en lille grønmalet Fiskekutter, mindre end »Shanghai«, mindre end »Leif Erikson«. Den havde Dækket fuldt af Hvalkød og Helleflyndere.

»— Gaar den til Island?«

»— Ja,« svarede han, stadig uden at begribe Meningen med Spørgsmaalene.

»— Den har vel ogsaa været nede til Leith? Og til Bergen?«

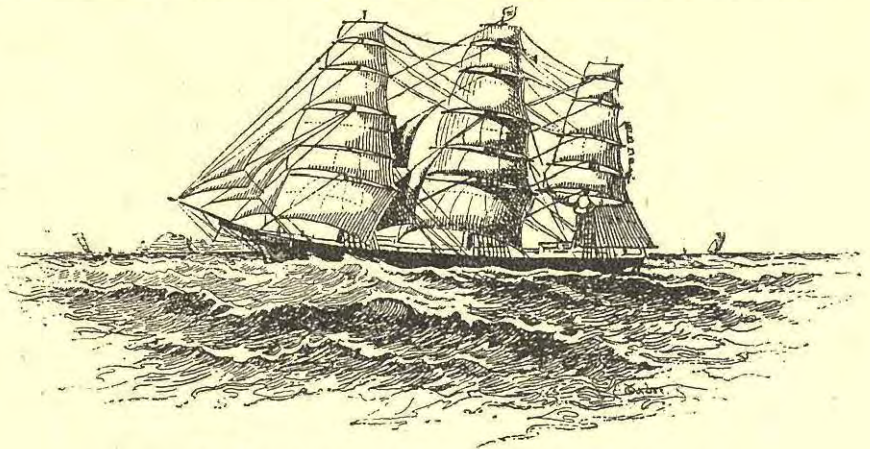
Jo da, det havde den. Var da disse Farter ogsaa en Fristelse af Gud og vanvittige Foreteelser? Stolt af sine egne Bedrifter som Sømand, dømte han alle andres som Vanvid og Letsind.

... Derude i Atlanten glimtede de store Eventyr som en lysende Morild; og vi mindedes efterhaanden andre smaa Skuder, som havde været ude paa lignende Eventyr over Atlanten som »Shanghai« og »Leif Erikson«.

Der var en Gang to Nordmænd, som roede fra Amerika til Irland. Men det var ganske vist ogsaa Nordmænd... Og Beretningen om dem er ogsaa norsk. Kom til Norge, min Far...

For vort indre Blik ser vi *Jack London*, som sejlede fra San Francisco til Sydhavsøerne og Australien. Og *Alain Gerbault*, den unge Franskmand, som i en Nøddeskal alene besejrede Jordens store Hav. Men frem for alt vandrer vore Tanker tilbage til den gamle Søulk, i hvis Spor *Jack London* og *Alain Gerbault* og alle de andre har sejlet... den gode Kaptajn *Slocum*, »Vikingen«s gamle Ven, den gladeste, gemytligste, og mest beskedne af alle de syv Haves Helte.

Hvem var Joshua Slocum? Han var født i Nova Scotia som Ætling af en lang Række Sømand og Baadebyggere, behændige og praktiske Folk allesammen. Selv gik han til Søs allerede som lille Dreng og endte med at blive Kaptajn paa egen Skude, som fik sin Næse paa Kajerne i alle



»Northern Light« som Slocum sejlede med 80'erne.

Dele af Verden. Han havde sejlet med den gamle Clipper »Northern Light« i 80erne. Slocum var altsaa ingen Aarsunge, da han i Aaret 1892 fandt sig arbejdsløs Ørivende rundt i Boston.

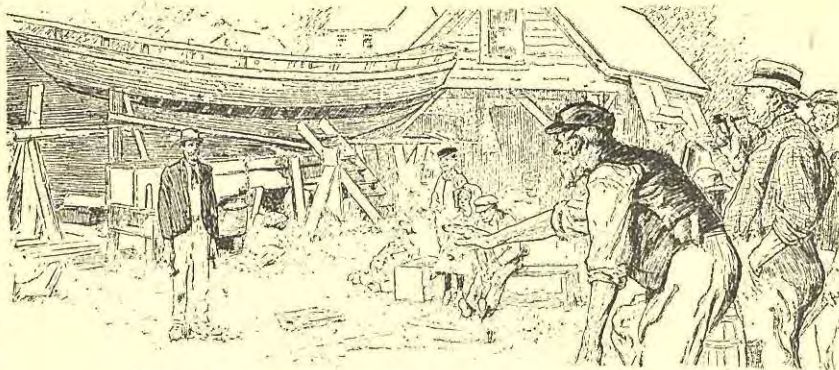
Bosten er nu ikke alene en lille-rør By, men ogsaa en Havneby. Og en Dag mødte Slocum nede ved Havnen en gammel Bekendt, som var Hvalfangerkaptajn.

Slocum klagede sin Nød, og Hvalfangeren sagde:

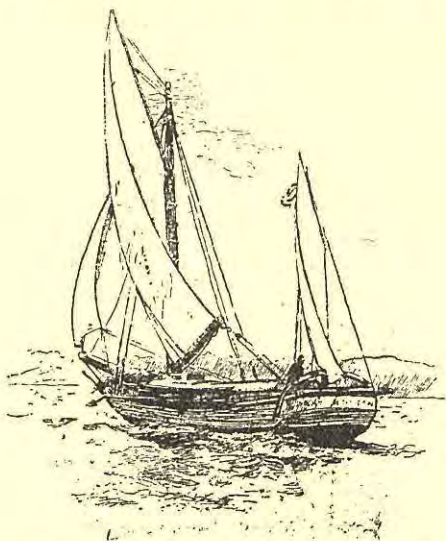
»— Kom med ud til Fairhaven, saa skal du faa et Fartøj forærende. Men det kræver en Del Reparationer. Dem maa du selv klare.«

Dagen derpaa tog han altsaa ud til Fairhaven for at se paa dette hersens Fartøj. Det var en halvraaden lille Fisker-Yacht. Folkene i Fiskerlejet derude forsikrede med Humør, at den var bygget omkring Kristi Fødsel. De grinte ad ham.

Men Slocum forstod sig paa Baade. Han takkede sin gamle Ven for Hjælpen og gav sig hurtigst muligt i Gang med at gøre det gamle Skrog sødygtigt. I tretten Maaneder arbejdede han ganske alene med lille »Spray«, som Baa-



Folkene i Fiskerlejet gjorde Grin med Slocum i Anledning af den halvraadne Baad.



»Spray«, som Kaptajn Slocum ene Mand sejlede rundt paa de tre Verdenshave.

den hed, og imens modnedes hans Plan om at sejle Jorden rundt ganske alene.

Da Yachten var færdig, maalte den 36 Fod og ni Tommer i Længden, og dens Tonnage var 9 Tons netto. Med et saadant Stykke Legetøj havde han virkelig til Hensigt ensom at sejle Jorden rundt....

Den 2. Juli 1894 stak Slocum ud fra Yarmouth og vinkede Farvel til det amerikanske Fastland. Han havde provianteret saa godt, som hans lille Kasse og store Erfaring tillod ham. En lille Redningsbaad havde han skaffet sig ved at save en gammel fladbundet Pram itu. Gode Venner havde foræret ham en Fisker-Lanterne, og til Kronometer anvente han et almindeligt Vækkeuhr, som han havde købt sig for en Dollar. Saaledes udrustet satte han nu Kursen mod Azorerne.

Lille »Spray« var en ypperlig Søbaad, som gjorde sine syv til otte Knob. Dag efter Dag gik. Stundom mødte den ensomme Sejlet Liniebaade, stor Skuder, hvor Folk gloede forbavsede paa det gale Menneske. En spansk Fragtskipper lagde bi og skænkede ham en Flaske god sød fyldig Malaga. Spaniere er nu altid høflige eller kan være det. Men da Slocum fortalte, at han vilde sejle alene over Verdenshavet ... og Jorden rundt ..., saa gjorde den Spanier Korset Tegn og gik skrækslagen ned i sin Kahyt.

Den 20. Juli ankom Slocum velbeholden til Byen Horta paa Azorerne, og efter fire Døgn's Hvile stak han atter til Søs med Kurs mod Gibraltar.

Storm vekslede med godt Vejr. Han laa febersyg i flere Døgn, medens Baaden sejlede paa egen Haand. Men da han blev rask igen, lavede han Sejl i Stand, gjorde rent og tittede paa Flyvefisk og Søfugle, læste sin Forgænger, Kolumbus' Levnedsbetænelser og sang for sig selv. Thi Slocum var en morsom Mand....

Nu havde han altsaa krydset et af Jordens største Have og faaet Tillid til Baaden. — Tillid til sig selv havde han i Forvejen.

I Gibraltar vakte hans Forehavende Beundring blandt de britiske Søofficerer, som paa alle Maader hjalp ham. De syntes, at det var god Sport. Nu blev han et stort Navn i Verdenspressen.

Ja, en Dag hørte han Tilraabet: »— Spray, Ohøj.... Hilsen fra Kommandøren paa Hendes Majestæts Skib Collingwood, at De er indbudt til Middag. Paaklædning: Galla!«

»— Saa kan jeg ikke komme,« svarede Slocum og tænkte paa sine simple Klæder.

»Kom, som De er, — det var det, vi mente,« var Svaret.

Og Slocum kom, og han kunde ikke være bleven bedre modtaget, om han ogsaa havde haft en høj Hat paa, som naaede lige til Maanen....

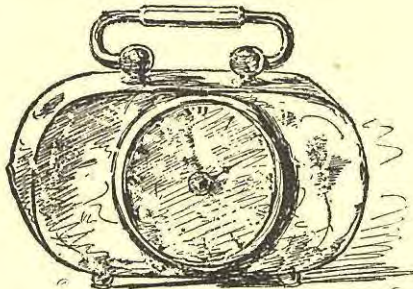
Fra Gibraltar havde Slocum tænkt sig at sejle videre gennem Middelhavet, det røde Hav og det indiske Ocean Øst paa, men de engelske Søofficerer fraraadede ham denne Vej. Han besluttede sig derfor til at vælge den vestlige Vej Jorden rundt.

Skønt han allerede havde krydset Atlanten, var han ikke bange for at tage Turen een Gang til.

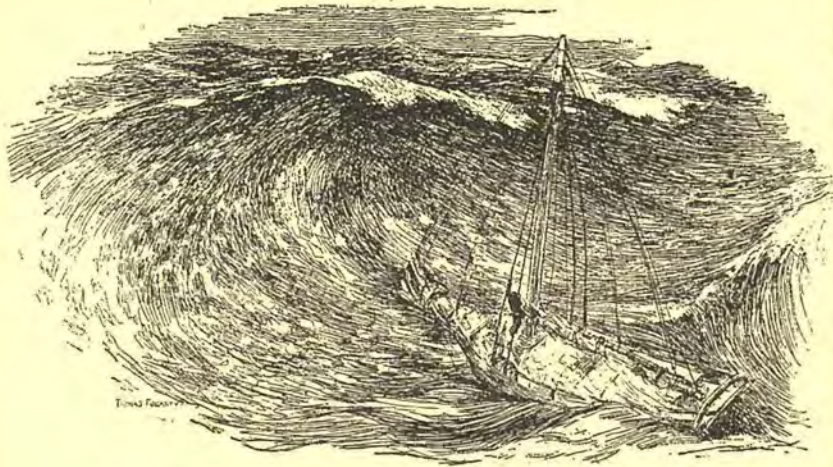
Den 25. August sejlede han altsaa fra Gibraltar ud over Sydatlanten med den Hensigt at naa Brasilien.

Allerede næste Dag fik han Nordafrikas Pirater at mærke, thi en Felluck forfulgte Slocum i høj Sø og kom stadig nærmere. Piraterne mente vel, her var let Bytte.

Slocum beredte sig paa Kamp og ladede sit Gevær, men just som han troede, at Legen skulde begynde, kom en vældig Bølge og slog Riggen sønder hos Søroverne — og dermed var den ensomme Mand reddet.



Slocums Kronometer var et gammelt Vækkeuhr.



Det var ingen Barneleg for Slocum at sejle i sin Nøddeskal paa de store Oceaner.

For anden Gang styrede han nu ud over Atlanten, kom heldigt forbi de kanariske Øer og Kap-Verde-Øerne — og fløj frem for Passatvindene med en Delfin som trofast Ledsager i Køl vandet.

Han skrev og læste. Middagsmaden var altid let at fange og lave. Thi hver Dag fandt han Flyvefisk, som hoppede om Bord. Maden kom flyvende til ham....

Nu og da mødte han Fartøjer, stolte Liniedampere eller Kreaturbaade med brølende Passagerer. Men de brød sig ikke meget om ham og hans lille Nøddeskal. Det er derfor ikke uden Grund, at han klager over Høflighed paa Havet.

»Der var en Tid,« siger han, »da Fartøjer, som mødte hinanden paa Havet, bakkede sine Mersesejl og tog sig en Sludder. Naar de skiltes, salutede de med Kanoner. Men den gode gamle Skik er forbi. Folk har nu knap Tid til at tale, ikke en Gang paa det store, vide Ocean, — og hvad Salut angaar, kaster de ikke Penge bort paa Krudt til Høflighed. Det er virkelig et prosaisk Liv, vi fører nu-tildags, naar vi ikke en Gang har Tid mere til at ønske hverandre God Morgen!«

Efter 40 Døgn's Sejlads styrede nu Slocum ind i Pernambuco's Havn. Herfra fortsatte han snart til Rio de Janeiro, og den 28. November forlod han denne Havn med Montevideo som nærmeste Maal. Men paa Vejen dertil var han nær ved at blive Vrag.

»Spray« løb nemlig op paa et Sandrev, og da han skulde trække hende fri, kæntrede hans lille Skude. Som mange gamle Sofolk af tidligere Aargange kunde Slocum ikke svømme og holdt derfor paa at drukne. Men sluttelig lykkedes det ham at komme i Land, og næste Dag hjalp nogle Indfødte ham med at hale Baaden flot igen.

Nu fortsatte han til Montevideo, hvor han modtoges med Begejstring. Alle Havnens Dampere tudede. Baaden kom i Dok og repareredes gratis af et begejstret Firma. Den blev malet og fik nye Grejer.

Derfra sejlede han ned til Buenos Aires, hvor han ankom selve Nytaarsdag 1896.

Da han den 26. Januar 1897 atter hejsede Sejl, gjorde han det i fuld Bevidsthed om, at en virkelig svær Strækning laa foran

ham nu: Han skulde jo ned om Kap Horn med sin Nøddeskal og maatte regne med voldsomme Storme — saavel som med Iidlandets vilde Indbyggere. —

Alt gik dog til en Begyndelse godt. I Februar naaede han til Punta Arenas i Maghellans-Strædet. Havnekaptajnen raadede ham til at hyre to Sømænd, som kendte Farvandet og kunde redde Baaden mod Uvejr og imod de Vilde, men i hele Byen fandt Slocum kun een eneste villig Mand og denne krævede »en Kraftkarl til og en Hund«.

Men da dette Vilkaar var umuligt, lod Slocum Forslaget falde — og ladede i Stilhed sit Gevær.

Saa hejste han Sejl og stampede i haard Sø ned gennem Sundet. En Dag saa han nogle Indianerkanoer komme ud af en Vig og forfølge ham. De Vilde kom stadig nærmere, og Slocum forstod, at det var Alvor. Det kunde gælde Livet: Da han ikke vilde vise dem, at han var alene, benyttede han sig af en lille Krigslist a la Tordenskjold. Han gik ned under Dækket og skiftede

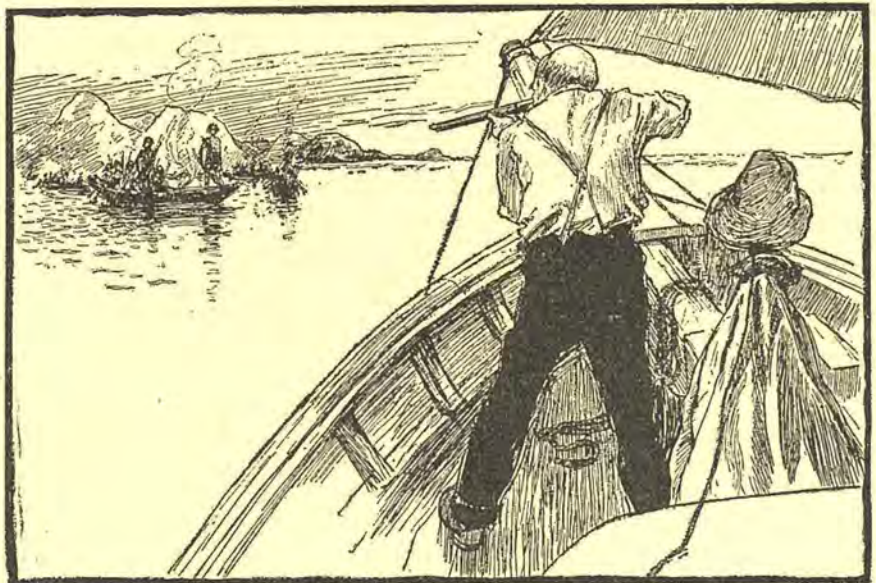
Klæder og steg op en anden Vej som en ny Mand. Paa denne Maade indbilde han de Vilde, at der fandtes to Mand om Bord. Derpaa tog han en Stang og udstyrede den med Sømandstøj som et Fugleskræmsel, han stillede op. Det blev endnu en Mand — og tre hvide Mænd kunde holde sig længe mod en Hoben Vilde.

Men trods disse Forsigtighedsregler kom Indianerne stadig nærmere. Han sendte dem en Kugle over deres Hoveder. De Røde holdt stille et Øjeblik med Aarnerne; men fortsatte alligevel Fremrykningen. Saa skød han et Skud lige mod Kanoen. Og et til. Det hjalp. De fik travlt med at klare Kanoen. De stoppede op, og han slap fra dem....

Saaledes fortsatte Slocum nu sin lange Sejlads med utallige Eventyr undervejs af lignende Art. Han kom velbeholden rundt om Kap Horn og gængede langsomt ud over Pacifikhavet. Fra Ø til Ø fortsattes hans Rejse, dér spændte over Sydhavs-Øernes brogede Verden og førte ham ned en Asien ind i det indiske Ocean.

Det bliver for langt at fortælle alle hans Oplevelser her, men vi har givet en lille Mundsmag paa dem. Altid klarede han de farligste Situationer med Opfindsomhed, Aandsnærværelse og godt Humør.

Styrmand.



I Maghellans-Strædet truedes Slocum af vilde Indianere.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
by „VIKINGEN“ KBHVN.



Havets lurende Hajer — U-Baadene — luskede sig snigende omkring dybt, dybt nede under S/S »Perseus« velbyggede Køl. Det havde længe anet mig, at der var noget galt i aa Færde, men en tidlig Morgen hørte jeg det af Jacksons egen Mund. — Han vidste, at han kunde stole paa mig. — De fo:staar! — »Tavshed wanted« (Engelsk).



Jeg er en absolut Tilhænger af Kolblodighed under enhver Omstændighed. Denne fornemme, angelsaksiske Dyd, der gør Livet let at leve og dø... Hvad? — Hvad? Jeg kunde ikke bare mig for at kaste et skævt Blik ned i de blaa Bolger. — Dybt hernede saa jeg et Blink — et farligt Blink. — en U...!



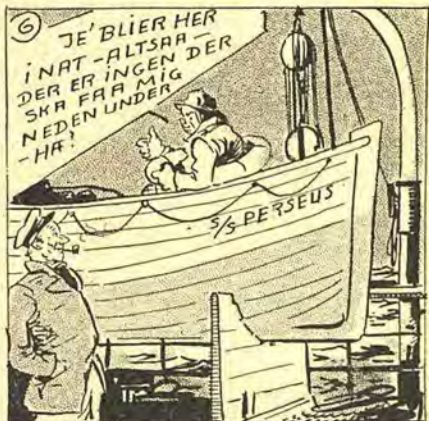
Om der var flere end mig, der havde set Blinket, ved jeg ikke med Sikkerhed, men jeg formoder det. I hvert Fald kom en af de yngre af Mandskabet farende, aldeles hvid i Ansigtet, og raabte, at han havde set en U-Baad under Skibet. — Hm! — U-Hyggen breder sig (Undskyld venligst denne lidt forslidte Vittighed).



De ældre og mere fornuftige af Mandskabet tog straks den eneste rigtige og tilladelige Stilling til Situationen nemlig den at bortf rklare Fænomenet! Jeg skal aldrig glemme den sel-følgelige Ro og Overlegenhed, hvormed »Baadens«, den gamle tjærede Hædersmand, lænede sig ud over Rælingen og sindigt og jævnt standede de ulmende Panik med en Bemærkning om — ja, mine Herrer — om Torsk!



Naa, jeg er nu ikke nogen ubetinget Tilhænger af Princippet med at overse Faren for derved at tilintetgøre den (ang-lsaksisk Fremgangsmaade), og derfor gik jeg straks i Gang med at organisere alle de Redningsforanstaltninger, der er ved Haanden til Søs i saadanne Situationer. — Enhver helbefaren Sømand kender dem: Redningsbælter, Olietøj, o. s. v., o. s. v. i en Uendelighed.



Da Natten faldt paa, tror jeg at kunne sige, at alt var parat til at modtage et eventuelt under-soisk Angreb, med paafølgende Synkning. Alligevel havde jeg ingen rigtig Ro paa mig til at gaa ned og sove. Fornemelsen af den lurende Fare holdt mig vaagen. En kold, kiam Taage — Sømandens værste Fjende — sneg sig frem over Havet.



Jeg lagde ikke selv Mærke til det, men Jackson fortalte mig det senere, at noget af den samme Stemning havde grebet flere af Besætningen og Officererne. De samledes i Smaagrupper agterude og dis uterede ivrigt og dæmpet den foreliggende Situation, medens Taagen hylede S/S »Perseus« tættere og tættere i sit vaade klamme Lagen.



Jeg maa alligevel være slumret ind. Jeg hørte kun den utydelige Klukken af Bolgerne i »Perseus« Kolvand. Saa mærkede jeg en voldsom Slingren, — halvt eller maaske helt i Sovne. — Et Plask, — et dæmpet Udraab, — og saa — saa — rev jeg mig ud af Søvnens Arme.



Ja, og saa mine Damer og Herrer, befandt jeg mig alene, — helt alene i en Redningsbaad midt paa Havet, kun omgivet af denne frygtelige Taage, der forbad mig at se mere end en Meter frem for mig. — En grufuld Anelse greb mig: »Hvor var »Perseus«? — Og mine Kamme ater! — Ha, jeg anede det: Paa Havets Bund, — overlidte — overlidte af Havets lurende Hjerter! — Iaa god!

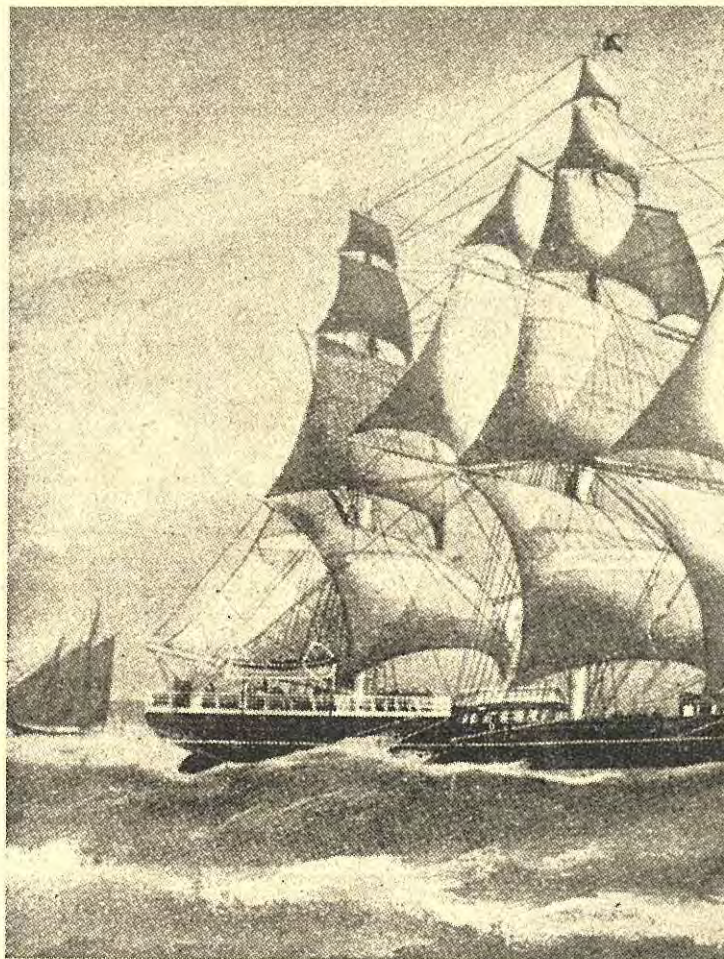
BLACKBALL CLIPPER

I Aarene 1850 til 1870 fandtes der ingen Skibe i Søen, der omfattedes med større Interesse, baade af Søens egne Folk og Folk paa Land, end de, der tilhørte den berømte Blackball Linie. Alle, der har eller har haft Forbindelse med Søen, har hørt om disse pragtfulde Clipperskibe, maaske de bedste og mest paalidelige Sejlpaketter, der gik i Fart paa Australien, og paa faa af de Hundreder af store Sejlskibe, der gik ud fra Merseyfloden under forrige Aarhundredes store koloniale Opsving, passede Slagdet: »Liverpool on her Stern and bound to go!» bedre.

En af de bedst kendte Blackball Clippere var den berømte *Fiery Star*. Ligesom dens Søstre, *Lighthouse*, *James Baines* og *Blue Jacket* blev den foretrukket af Passagerer i Kolonifarten. Den var et fuldrigget Skib paa 1360 Registertons, og som de andre Clipperskibe konstrueret mere med Fart for Øje end egentlig Lasteevne. I 21 Aar sejlede den regelmæssigt mellem engelske og australske Havne uden at møde Uheld, og bragte over 9000 Passagerer til det nye Land. Intet andet Skib i den samme Fart bragte mere Guld hjem til England i de store Guldgraverdage, og selvom dens Rejser aldrig var særlig opsigtvækkende, hvad Farten angik, var de altid sikre og behagelige. Skibets Forlis var meget dramatisk og fandt Sted lige i Nærheden af Aucklands Havn.

Paa sin sidste Rejse afgik *Fiery Star* fra Moreton Bugten i Queensland, Australien, den 1. April 1865 med 96 Personer om Bord — 55 Passagerer og 41 Mands Besætning. Den gjorde en meget fin Rejse over Tasmanhavet og fik North Cape paa New Zealand i Sigte efter kun 6 Dages Sejlads. Den 19. var den 150 miles nordvest for Chatham Øerne. Samme Dag opdagede en af Styrmandene under sin Rundgang i Skibet, at Ulden i Forlasten var i Brand. Saasomt Luggedækslerne blev fjernede for at komme ned til Ildens Arnested, opdagede man, at hele Lasten var et flammende Inferno. Den giftige Røg fra den brændende Uld drev Besætningen bort fra Forskibet og vanskeliggjorde Arbejdet med at lukke og skalke Lugerne og tilstoppe Ventilatorerne for at afskære Ilden fra Lufttilførsel. Ved Midnatstid den 19. blæste en frisk nordøstlig Kuling, saa Skibet blev vendt og lænsede med god Fart med Kurs efter Lyttelton. Den næste Morgen sprang Vinden imidlertid om til Syd og Vest, saaledes at Skibet fik Modvind til alle Havnene i den sydlige Del af New Zealand. Om Morgenen den 21. viste det sig, at Ilden var i Færd med at brede sig over hele Skibet, og flere Bekymringer blev læsset paa Folkene i *Fiery Star*, da Vinden efterhaanden friskede til Storm. Hele Natten til den 21. blev Skibet sejlet haardt og hensynsløst, for at forsøge at naa en Havn, inden der skete en Katastrofe.

Naar Skibet laa tæt til Vinden, kunde det lige holde Kurs efter Auckland, men ustandseligt brød Søerne ind over det fra for til agter, og i Nattens Løb blev de to Baade, der stod paa dets øverste Dækshus, skyllet overbord. Hele næste Dag kæmpede alle Mand, ogsaa Passagererne, for at begrænse Ilden. Der blev boret Huller i Dækket, og Strømme af Vand fra Dampumpen blev ledet ned i Lasten. Om Eftermiddagen løjede Vinden af,



Blackball Liniens Skib FIERY STAR, som

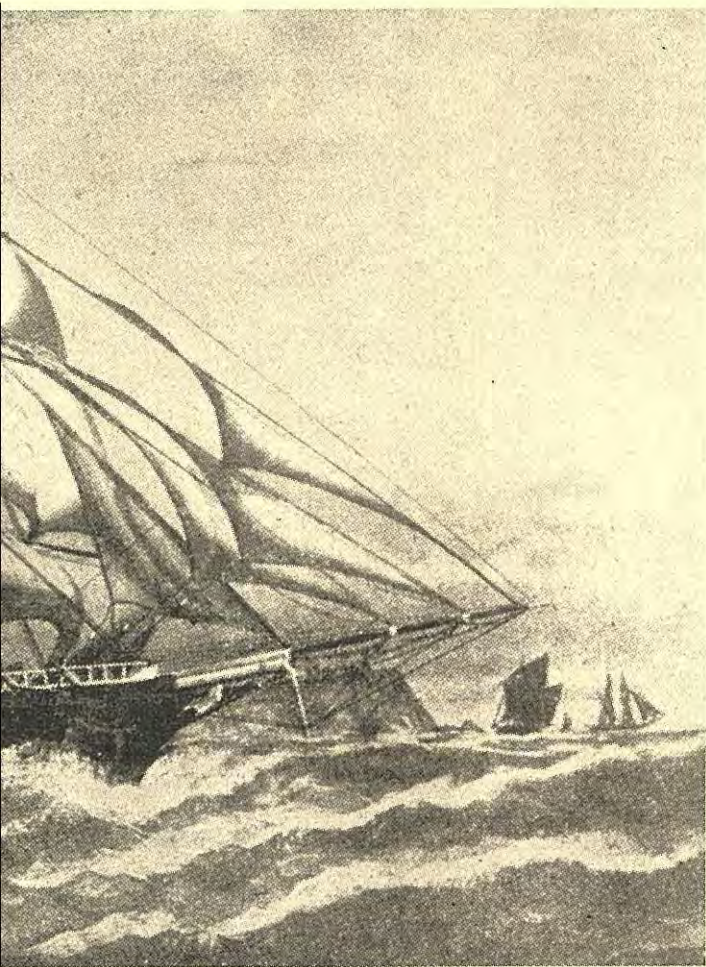
Skibet var da 400 miles sydost for Cuvier Øen ved Munding Hauraki Gulften.

Om Morgenen brød Ilden gennem Dørken af Mandlukafet forude, og den næste Dag om Morgenen havde den sig gennem Tømmeret i Boven, ca. 4 Fod over Vandlinien. Middagstid den 23. var Skibets Stilling fortvivlet, og efter raad med sine Officerer besluttede Kaptajn W. H. Yule at lade Skibet.

Der var fire Baade tilbage om Bord, to Redningsbaade, hver kunde tage 25 Personer med Sikkerhed, endvidere en og en Hvalbaad, men den sidste var beskadiget og umulig at parere, og Jollen kunde kun bruges i smult Vand. Redningsbaadene blev sat i Vandet og forsynet med Proviant og Værktøjer. alle Passagererne anbragtes i dem, Kvinder og Børn først, det altid har været Skik og Brug til Søs, og det viste sig, at Baadene kunde bære nogle faa Personer mere.

Hele Mandskabet blev mønstret paa Agterdækket, Kaptajn Yule forklarede dem Stillingen. — Baadene kunde umulig komme dem allesammen, vilde nogen frivilligt tilbyde at blive ombord og haabe paa at blive taget op af et forbigående Skib gjorde opmærksom paa, at det brændende Skib var meget lettere end de sædvanlige Sejlruter, og Chancen for at m

Fiery Star's Brand



Id i rum Sø med et Tab af 78 Menneskeliv.

Skib var kun lille. H. Sargeant, Skibets Førstestyrmand, første, som tilbød at blive om Bord, og sammen med syv Matroser og Skibets Lærlinge, ti unge Mennesker, af den ældste kun var 18 Aar gammel.

Om Eftermiddagen satte Baadene af fra det brændende Skib, og de fleste af de tilbageblivende, og Sargeant gik straks i Gang med at vise, hvad Slags Mand han var. Inden Mørkets Frembrud havde han og hans tapre Mænd sammentømret en stor Flaad paa Storlugen, og Taljer blev rigget op i Underræerne, og Flaaden satte sig i at sætte Flaaden over Siden, naar det blev nødvendigt. De var besørget, blev nogle af Mandskabet sat til at bringe Flaaden op til Flaaden, andre til at passe Donkeykedlen og Donkeyen, medens Sargeant selv og en Matros hængende i Tove i Hullet i Skibets Bov sprøjtede Vand ind paa den brændende Flaad fra hver sin Slange. I fem Timer vedblev de med dette tungt Arbejde, og det lykkedes dem at slukke Ilden i den første Del af Mellemdækket. Flere Lag Sejldug blev derefter bragt over Hullet i Boven, og den lille Skare gjorde derefter et forsøg paa at naa Ildens Arnested i Forlasten. Et Lugeblev løftet og alle Slanger dirigeret igennem Aabningen, og Kammerne og Røgen drev dem tilbage. Det lykkedes dog dem, der havde viklet sit Hoved ind i et vaadt Haandklæde,

at komme hen til Lugen igen, og hele Natten igennem blev Ilden holdt i Skak.

Da Dagen bryder frem den 24., er det blikstille. Baadene er ikke mere i Sigte og kan heller ikke ses af en Mand, der bliver sendt tilvejs. Hermed tager Sagen en Vending, som ikke var ventet af dem, der blev tilbage om Bord i *Fiery Star*. Det er vanskeligt at beskrive deres Følelser og Gerninger, men Skibets Journal, som senere blev fremlagt i Forhørsretten i Auckland, frembyder dramatisk Læsning, og herfra gør vi i det følgende nogle Uddrag.

24. April 1863. Ilden raser endnu i Underlasten forude. Mandskabet pumper ustandseligt. Pejler fire Fod Vand til haard Kuling. Fører nu Merssejl og sydlig Brise. Styrer efter Cuvier Øen. Ved Midnattid frisker Brisen. Gør 4 Knob. Vinden SSV.

25. April. Vinden stadig sydlig. Fart 3—4 Knob. Anbragte Flaaden paa Styrbords Lønning parat til at sætte i Vandet. Ilden brød ud igen i forreste Mellemdæk, men Mandskabet slukkede den. I Natens Løb brændte Sejldugen i Skibets Bov igennem. Var heldig med at slukke Ilden i Nærheden af Hullet og tildække samme med Brædder og Sejldug. Ved Middagstid friskede Vinden, og Skibet gør nu 5 Knob. Gisnet Afstand fra Cuvier Øen 310 Sømil.

26. April. Ved Solopgang skiftede Vinden til Vest og friskede til haard Kuling. Fører nu Merssejl og Forsejl. Kursen ret Nord. 209 Mil fra nærmeste Land. Ilden breder sig i Underlasten.

27. April. Forholdene næsten uforandrede. Besætningen delt i Vagter, saaledes at alle har 6 Timer Vagt og 4 Timers Frivagt. Har intet set til Baadene, siden de forsvandt. Mandskabet ved godt Helbred. Pumpede og mindskede Vandhøjden i Brøndene 6 Tommer. Kulingen vedvarer.

28. April. Dagen begynder med haard Kuling fra SSV. Mistede Foremerssejl om Natten. Skibet arbejder haardt. Har fjernet Plankerne fra Hullet i Boven, for at Vandet kan trænge ind i Underlasten. Pejler 5 Fod 6 Tommer Vand i Skibet. Ilden raser nu fra For til Agter. Formasten svinger faretruende, maa være brændt over under Dækket. Skar Forsejlene væk for at lette den. Kan ikke komme til Kronometrene i Kahytten paa Grund af Røg, fik dog fat i et Kort. Gisnet Middagsbestik viser Skibet at være 168 Mil OSO of Cuvier Øen. Alle Mand raske. Flaaden parat, hvis vi maa forlade Skibet.

29. April til 2. Maj. Pejler 7 Fod Vand. Ilden har nu arbejdet sig helt hen i Agterskibet. Har haft Held til at slukke den i forreste Mellemdæk. Formasten svajer mere og mere, men Stag og Barduner og Ulden i Lasten holder den oprejst. Pumper med Mellemrum med Dampumpen. Beget koger ud af Naaderne paa For- og Agterdæk. Har Mand paa Udkig tilvejs, men intet i Sigte. Brændte Lys og Raketter hele Natten, men intet Svar. Vinden let og skifter fra SV til Vest. Skibet ligger meget lavt og dødt i Vandet, skyder næppe over Stævn. Lavede Aarer til Flaaden af to Læsejlsspir.

3. Maj. Anslog ved Middagstid Afstanden til Land til at være 98 Sømil. Let nordvestlig Vind. Styrer ret Vest, gør 1 til 3 Knobs Fart. Fik delvis slukket Ilden i Forskibet gennem Hullet i Boven og lukkede det igen. Haaber at naa Auckland, hvis Vind og Vejrs

holder. Bragte Vandstanden in Lasten ned til 6 Fod ved Pumpning. Formasten hælder nu stærkt til Styrbord. Har sat Flaaden i Vandet og slæber den agterude i Tilfælde af, at den skal bruges i en Fart. Alle Mand arbejder godt og er fulde af Haab.

4. Maj. Saa Land, to Øer, som jeg tror kaldes Mercury eller Aldermans. Kl. 4 om Eftermiddagen skiftede Vinden til NV og friskede stærkt. Kl. 6 blæser det stormende Kuling. Ilden tager til gennem hele Skibet. Agterdækket delvis brændt igennem.

5. Maj. Stadig Kuling. Landet nu ude af Sigte. Blusede hele Natten. Har stadigvæk en Mand tilvejs. I Løbet af Natten gik Flaaden i Drift og forsvandt. Ilden breder sig mere og mere. Formasten gik overbord Kl. 11 og tog store Bramstang og Ræerne med sig. Har nu 7 Fod Vand i Lasten. Tog Brandslangerne til adskillige Steder paa Dækket, hvor Ilden i Dagens Løb brændte igennem. Er ved at tømre en anden Flaade sammen. Alle er raske.

Saaledes beretter Styrmand Sargeant i korte, knappe Bemærkninger i Skibsjournalen om sin og sine tapre Mænds Kamp mod Elementerne Dag efter Dag, men Kampen er for ulige, Katastrofen nærmer sig, og Haabet om Redning ebber ud; men de korte Sætninger, der kradses ned i Journalen nu og da, fortæller i deres gribende Sprog, at Kampen for Livet fortsættes.

»6., 7., 8. og 9. Maj. Kulingen vedvarer. Har opgivet alt Haab om igen at se Land. Der løber en meget svær Sø, og vi har ingen Chancer for at faa Flaaden i Vandet. Maa blive om Bord til den bitre Ende. Jeg har fremstillet en forsegleet Daase, i hvilken jeg vil anbringe Skibsjournalen. Hvis vi gaar væk, haaber jeg, at der vil blive sørget for vor Familie. Vi har gjort vort bedste for at naa Havn, men Vejret har slaaet os. Drengene har været pragtfulde. Breve til deres Familie vil blive anbragt i Daasen. Vandet, der stiger i Lasten, holder Ilden noget i Skak. Røg og Gas meget værre. Har kun lidt Proviant tilbage og kan ikke komme til Proviantrummet for Røg. Vinden er flovet noget, men Søen stadig meget høj. Skibet er meget dødt og begynder nu at synke. Ved Mørkets Frembrud begynder Stormasten at svaje. Har faaet fat i fire Tønder Tjære til at blusse med i Nat. Hvis vi bare kunde faa østlig Vind et Par Timer, vilde vi have en Chance for at naa Land.

10. og 11. Maj. Vinden let østlig. Stormasten staar endnu, men svajer voldsomt, hver Gang Skibet ruller. Gör 3 Knobs Fart mod Land. Ilden brød igen gennem Halvdækket, men er nu slukket. Her er næsten uudholdeligt for Røg og Gasarter. Holder Blus og svær Røg i Gang Dag og Nat. Skibet kan ikke holde længe, da vi kan høre Ilden rase under Hospitalet. Røg trænger nu ud gennem Naaderne paa Skrogets Yderside. Er 25 Mil fra Land. Har kun 4 Raketter tilbage, som vi gemmer til sidste Øjeblik. Fyldte en Kasse fuld af Rebstumper og Olive og Tjære og satte Ild til den helt ude i Stævnen, det brænder med mægtigt Blus. Kl. 1 Morgen saa vi Lysene fra et Skib paa Styrbords Bov. Almægtige Gud være lovet! Det svarer med Raketter. Ved Solopgang fandt vi Skibet »Dauntless«, ført af Kaptajn Moore, paa Rejse fra Dublin til Auckland, ligge underdrejet nær ved. Alle Mand reddet — — —.

Har der nogensinde i Søens lange Historie været fortalt om mere dramatiske Begivenheder i saa lakoniske Vendinger i en Skibsjournal? Sargeant var ikke nogen almindelig Mand, for faa Mænd Ansigt til Ansigt med den sikre Død vilde have Tid til saa tragiske Optegnelser. At han var den fødte Leder af Mænd, ser vi, naar vi ved, at han navigerede sit brændende Skib 300 Mil gennem Storm

og Besværligheder med den grinende Knokkelmand ved sin Side.

Og hvilket dramatisk Øjeblik maa det have været, da han saa Raketten tegne sin Lysstribe mod den mørke Nat-himmel og fortalte ham, at Hjælpen var nær ved. Og stadigvæk tænkte han kun paa at bjærgede sit Skib. Dette viser den Rapport, som Kaptajn Moore paa *Dauntless* af-lagde til Auckland Custom Department.

I *New Zealand Herald* for den 16. Maj 1865 finder vi følgende:

ET TAPPERT SKIB.

Det er sjældent, at vi maa rapportere Tabet af saadan et tappert og pragtfuldt Skib som *Fiery Star*. Nyhederne om Katastrofen naaede os i Gaar Morges ved Skibet *Dauntless'* Ankomst fra London, medbringende 1. Styrmand Sargeant og 17 andre, som blev bjærgede fra det brændende Skib, faa Timer før det kæntrade.

Dauntless fik det brændende Skib i Sigte 15 Mil syd for Cuvier Øen Natten til den 11. Maj. En Signalraket blev affyret, og det blev underdrejet nær ved det brændende Skib til Solopgang. Kl. 6.30 satte *Dauntless* en Baad i Vandet, og Kaptajn Moore gik om Bord i *Fiery Star*. Her blev han modtaget af Hr. Sargeant, der bad om Assistance til at føre det brændende Skib ind til Auckland, men Kaptajn Moore, der var opmærksom paa, at Ilden mange Steder var brændt gennem Dækket, nægtede saadan Assistance og raadede Sargeant til øjeblikkelig at forlade Skibet. Dette blev gjort, og kort efter at Baaden med de Overlevende var klar af Skibet, styrtede Stormasten bragende om. I Løbet af en halv Time var Skibet indbyllet i Flamme, og Kl. 7.10 kæntrade *Fiery Star* og forsvandt.

For at finde det sidste Kapitel af dette Havets Drama maa vi igen søge i *New Zealand Herald's* Spalter, og her finder vi den 1. Juni 1865 følgende: »H. M. S. *Brisk*, Kaptajn Hope, som den 17. Maj afsejlede fra Auckland for at søge efter mulige Overlevende fra den forulykkede Black-ball Liner *Fiery Star*, vendte i Dag tilbage. Krigsskibet gik direkte til Chatham Island, det Sted efter hvilket Baadene med Mandskabet og Passagererne havde styret, da de forlod det brændende Skib. Desværre har Eftersøgningen været resultatløs, alle Øer er blevet omhyggeligt eftersøgt, men man har intet hørt eller set til de savnede Baade. Der er kun lidt Haab om at finde dem i Sikkerhed. Den eneste Mulighed er, at de er blevet optaget af et forbi-passerende Skib, som endnu ikke har rapporteret dette. Men som saa ofte før ved Forlis viste det sig, at de, der blev om Bord i Skibet, var de heldigste, for intet Spor af de savnede Mennesker blev nogensinde fundet. Havet havde tilrevet sig et Offer af Menneskeliv, men den frygtelige Katastrofe efterlod sig en Beretning om Tapperhed og Pligttrøskab, som vil vare evigt og altid blive husket af Søens Folk.

LADEGAARD OG CO. A|S ODDER

Spl. Fabrikat *Ankere - Wejerstrammer*
Baadshager - Mergelspir
Vaadtougsled

Hvordan med Deres

Pas godt paa de nye!

Vær hensynsfuld mod de gamle!

SEJL?

Det følgende er taget fra en lille Bog:
The Care of Sails, nylig udkommet hos Ratsey
& Laphorn Ltd. Isle of Wight.

NÆSTEN ALLE og enhver er nu til Dags fortrolig med de omhyggelige Vejledninger til Købere af nye Motorer — Vejledninger, der tilraader den yderste Forsigtighed og langsomme Kørsel i den Tid, da man kører og ny Bil til — eller ny Motorbaad. Hensigten er naturligvis at indarbejde Motoren saaledes, at den gennem mange Aar kan yde den bedste Tjeneste. Forsyndelser mod Motoren i den Periode, da man kører den til, kan nemt resultere i daarlig Arbejdsydelse og kort Levetid,

Nøjagtigt det samme gælder nye Sejl. Et Sæt Sejl og dets Ydeevne kan nemt spoles den første Gang det sættes. Skødesløshed og Mangel paa Opmærksomhed

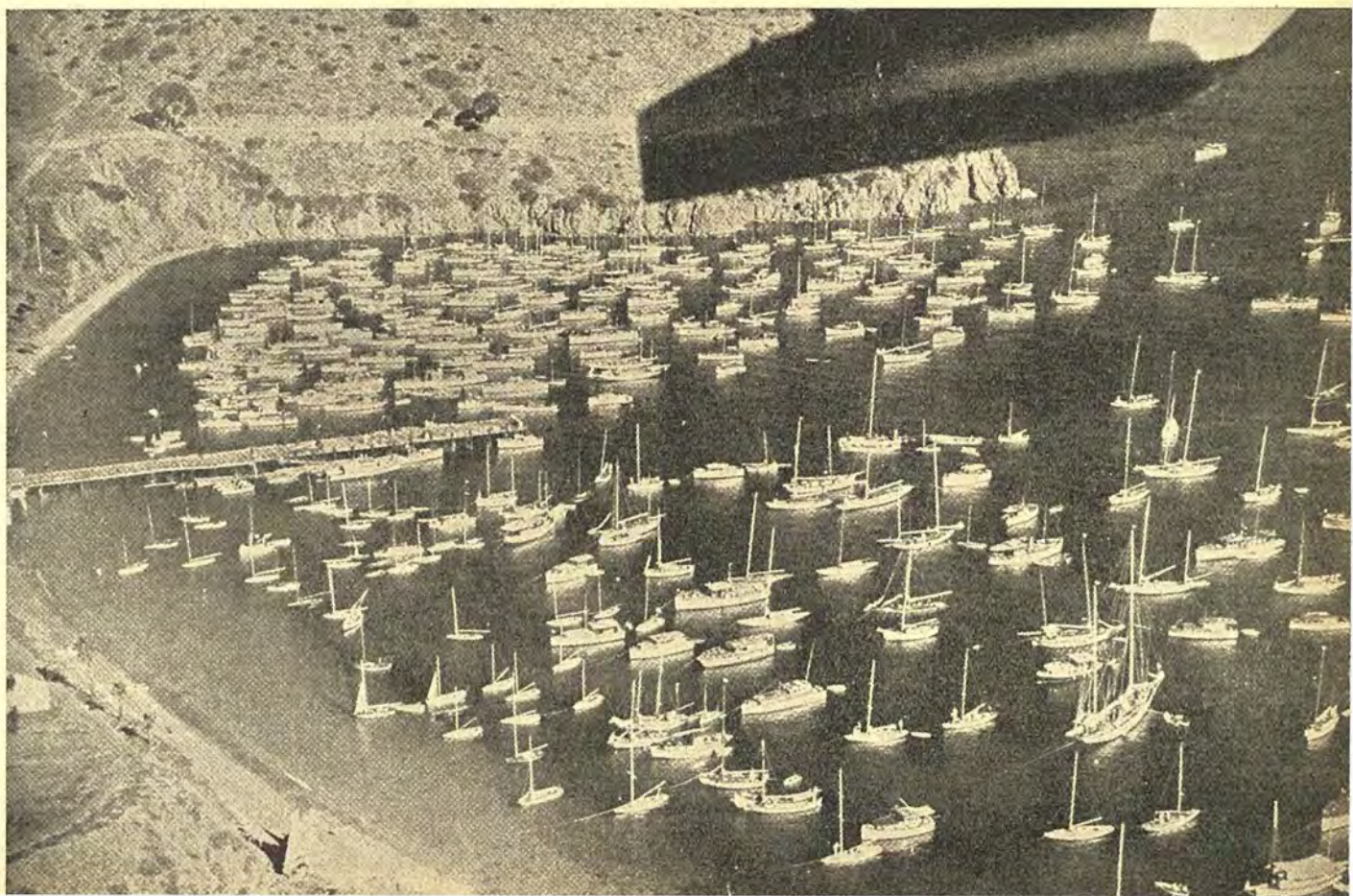
i Sejlenes første Levetid resulterer nemt i for kort Levetid.

I vore Anstrengelser for at opnaa en lang, effektiv Tjeneste af vore Sejl — lad os begynde med et Sæt helt nye Marconi Sejl og behandle dem i Overensstemmelse med de Erfaringer, der er høstet over en lang Aarrække.

Vælg en fin Solskinsdag med let Brise. Sæt aldrig nye Sejl, hvis Brisen er haard, eller paa en taaget, regnfuld, fugtig Dag. Reb aldrig et nyt Sejl, undtagen naar det er Spørgsmaal om Liv og Død.

Flaaden er inde.

Catalina-Lystbaadehavn paa Stillehavskysten.



Naar Sejlet sættes, saa hal ind i Slækket til det er tilstrækkeligt tot — ikke haardere. Stræk Sejlet ud paa Bommen lidt mere end Haand-tot. Hermed mener vi, at Sejlene strækkes saa meget, at de smaa Rynker langs Foden forsvinder. Underliget, der strækker sig mere end Sejlet selv, er syet paa Sejlet saa tot, at det frembringer de smaa Rynker. Naar derfor Underliget strækkes saa meget, at Rynkerne glattes ud, vil Sejlet da være af Dimensioner som det var, da Sejlet blev udmaalt, skaaret til og syet sammen — Formen og Størrelsen, der af Sejlmageren kaldes »made length».

At strække Sejlet Haand-tot er en almindelig Regel; vi vover at paastaa, at det er ikke tot nok og foretrækker den Fremgangsmaade, hvorved det strækkes indtil Rynkerne langs Ligene glattes ud. Kun faa Stykker Reb strækker sig ens, og de forskellige Tykkelser af Reb strækker sig forskelligt. Et 5 Punds Træk kan være nok paa et Reb til at glatte Rynkerne ud. Til et andet Reb kan maaske 25 Punds Træk være nødvendig. Vi foretrækker derfor at lade os lede af Rynkerne hellere end af den tvivlsomme Haand-tot Meode naar det gælder forskellige Størrelser og Karakterer af Reb.

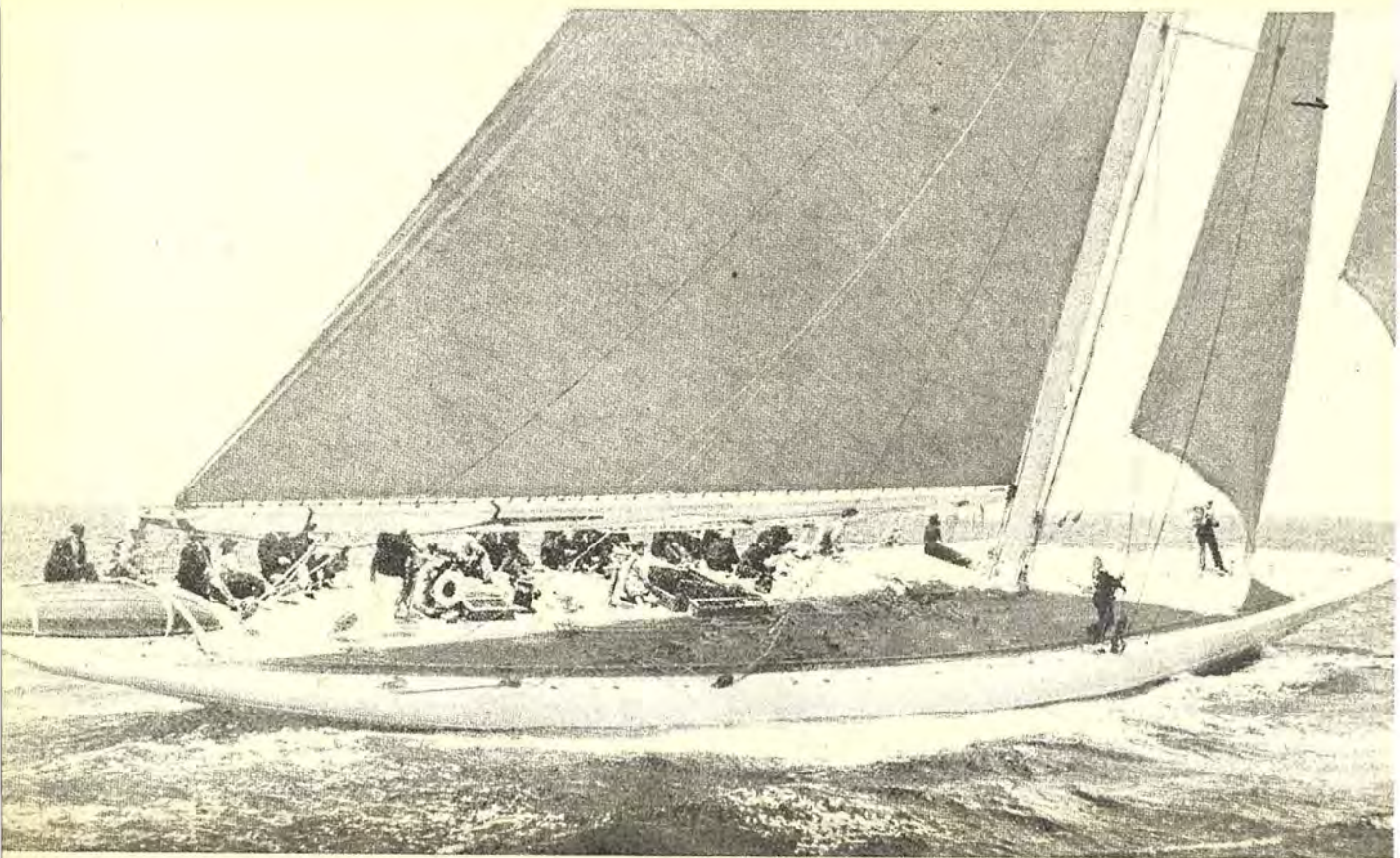
Agterliget paa Deres Sejl er kun sjældent forsynet med Reb. Almindeligvis er det skaaret ud med en konvekse Kant. Lommer til Sejlpinde er anbragt med be-

stemte Mellemrum langs denne Kant. Sæt aldrig Sejlet før De har anbragt Sejlpindene i deres Lommer. For hvis Sejlpindene ikke er anbragt, vil den konvekse Kant ikke holdt sig udspilet, og Bommens Vægt vil strække Sejlet i en lige Linie fra Fald til Skødebarm. Men naar Sejlpindene er paa Plads, vil hele det konvekse Areal af Sejl tage sin Del af Trækket, og Sejlet vil udspiles ens og naturligt over hele sin Flade.

Sørg for at Deres Sejlpinde er ca. en Tomme kortere end de Lommer, de skal anbringes i. Hvis de er for lange, vil det arbejde Hul i den inderste Ende af Lommen eller endog i selve Sejlet.

Storsejlets urebete Agterlig vil, første Gang det overhovedet sættes, strækkes alt hvad det nogensinde vil strækkes. Det er, blandt andre Grunde, hvorfor vi anbefaler Sejlet strakt til »made length» (Fremstillings-Længden). Hvis Slækket ikke er trukket hertil, vil Agterenden af Bommen sandsynligvis hænge for lavt og derved lægge forkert Vægt paa Agtersejlet.

Naar Sejlene nu er rigtigt sat, stik saa ud og kryds rundt en Times Tid eller to. Lad aldrig Deres nye Sejl blafre længere end højst nødvendigt, f. Eks. med Baaden fortojet og mod Vinden. Det vil komme til at blafre mere end nok i Fremtiden. At fillade Sejlet at blafre betyder, at alle de fine Bomuldsfibre faar Lov til at slide paa hinanden - og Sejlets Levetid forkortes.



Naar Trækket er korrekt i alle Ligene. En af Verdens mest berømte Yachter, »Rainbow».

Naar de sejler rundt med Deres nye Sejl, vil De opdage, at Agterligets Flade udspiles først. Derfor, sejl ikke haardt op i Vinden med Sejlet trukket flat. De vil hurtigt opdage, at Ligene begynder at strække sig — der er Krøller og Rynker langs Ligene. Efterhaanden som Ligene strækker sig, hal ind i Faldet og slæk Skødebarmen, en Tomme eller saa ad Gangen. Sejlet strækker sig langsomt og naturligt under et let Tryk af Vinden. Lad alt strække sig langsomt og naturligt — forcér ikke noget, eller Deres Sejl vil ruines for saa vidt angaar perfekte Sejl.

Der kan ikke gives Regler for hvor mange Timer der er nødvendige for at sejle et Sæt nye Sejl til. Sejl af den lette Kvalitet sejles hurtigere til end Sejl af den tunge Kvalitet. Og Sejl er vanskelige. Vi vover at formode, at et Sejl skal have mindst fire Timers omhyggelig Sejlads og Strækken i klart, roligt Vejr og let Vind, før det overhovedet anvendes i haardere Vejr. Men det kan ogsaa kræve endnu længere Tid. Hellere for mange end for faa Timer til at sejle til i.

Hvis noget Sejl, f. Eks. en Klyver, er forsynet med Wire-Lig, glem da alt hvad her er sagt om gradvis Strækken — sæt det blot saa tot, De kan. Sejlmageren har anbragt den Wire, fordi han, da han tegnede det Sejl, ikke ønskede, at den særlige Kant af Sejlet overhovedet skulde strække sig.

Alle disse Raad angaaende Marconi-Sejl passer lige saa godt til Gaffelsejl.

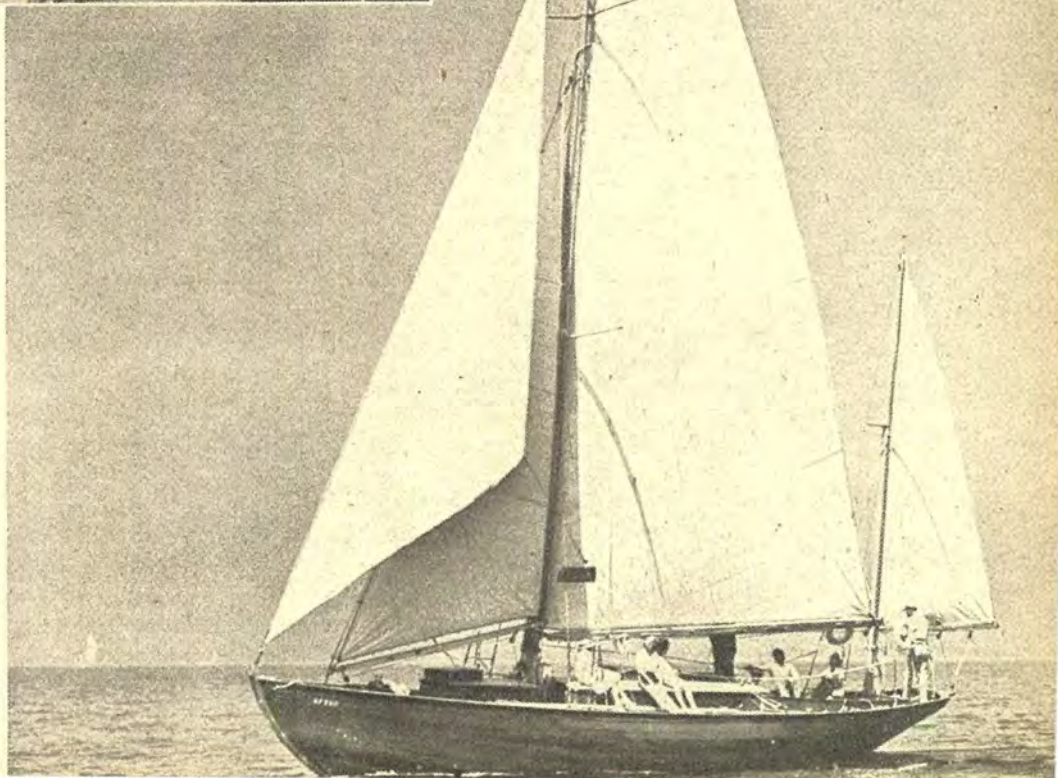
Strømmen i Sejl.

Enhver Sømand ved, at den mest effektive Form for Sejl er den, der viser en Hulning i Lighed med en Fugls Vinge. Den forreste Del af Sejlet har en særlig Kurve, eller Strøm, der gradvis flades ud hen mod Midten af Sejlet og ender i et praktisk taget helt fladt Areal langs Agterliget. Det er ikke ulig den Kurve eller Hulning, der saa omhyggeligt konstrueres i det moderne Aeroplans Vinge. Man har i Virkeligheden anvendt en Aeroplanvinge stillet paa Højkant til Fremdrift af en mindre Baad.

I et Gaffelsejl opnaas Strømmen ved at strække



Hun er en moderne Amerikanerinde, født i Mystic-Skøbsværft og tegnet af Philip d. Rhodes. Hendes Havn er Fishers Island og Ejeren er Edward P. Rice. Hendes Navn er »Cherry Blossom« og hun vandt i Govenors Regatta.



Naar der kun er meget lidt Brise, kan det være vanskeligt at bedømme, om Trækket er rigtigt fordelt.

det øverste af Sejlet langs Gafflen til der kommer noget Træk paa selve Sejlet. Saa er Sejlet sat, op i Vinden, Forliget ordentligt tot og Gafflen peakes op indtil smaa Rynker og Folder fremkommer løbende fra Enden af Gafflen til det inderste Hjørne af Sejlet.

Efter en vis Tids Forløb, afhængigt af Vejrforholdene i den Tid Sejlene anvendes og af det Stræk, Sejlmageren har beregnet, vil det øverste af Sejlet strække sig ud over Gafflens Længde. Saa bør det enten forsynes med nye Lig, eller



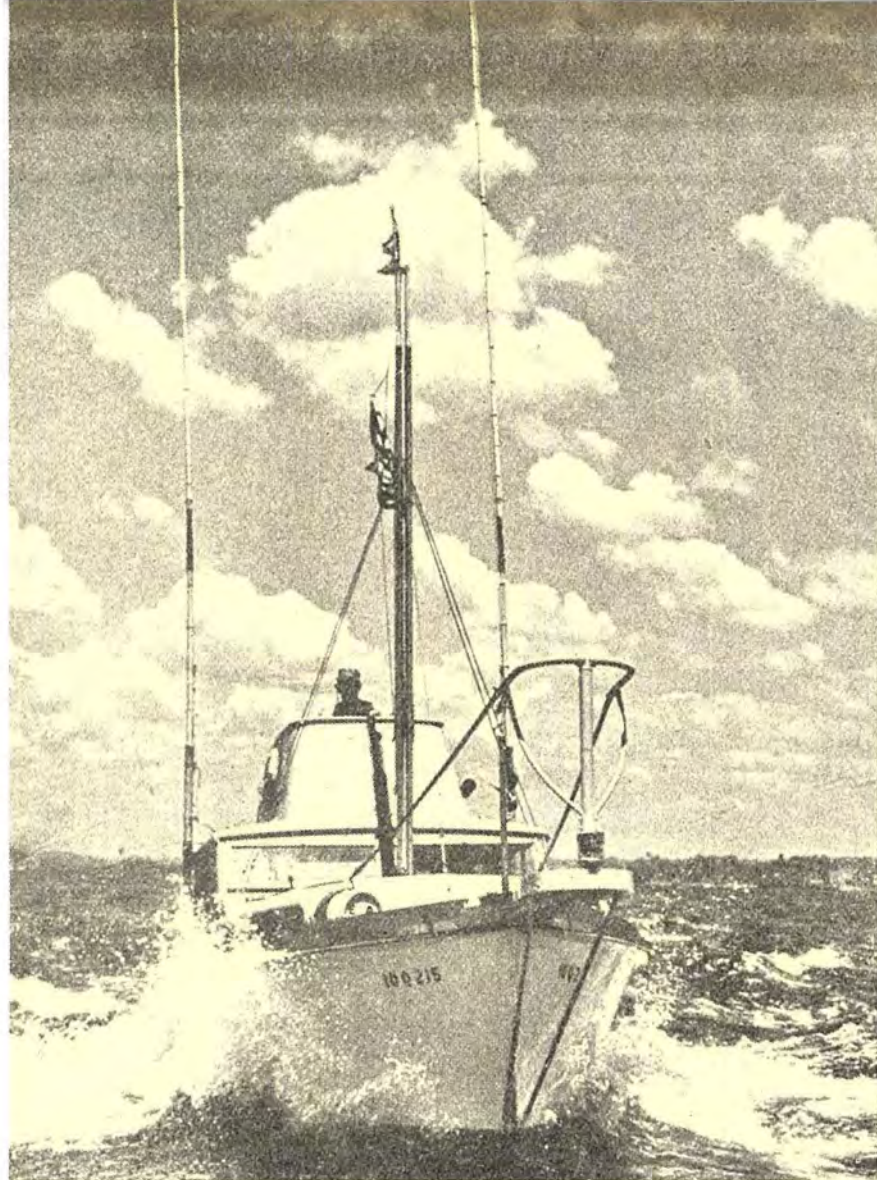
beskæres, hvad nu Sejlmageren anser for det bedste for Sejlet. Det samme gælder Foden af Sejlet, hvis det skulde strække sig ud over Enden af Bommen.

Hvis det øverste af Sejlet bliver for langt for Gafflen, vil Strømmen i Sejlet flyttes for langt agterud — nær Sejlets Midterparti — en Fejl der maa anses for fatal for Fart op i Vinden. At peake Gafflen yderligere op vil ikke hjælpe.

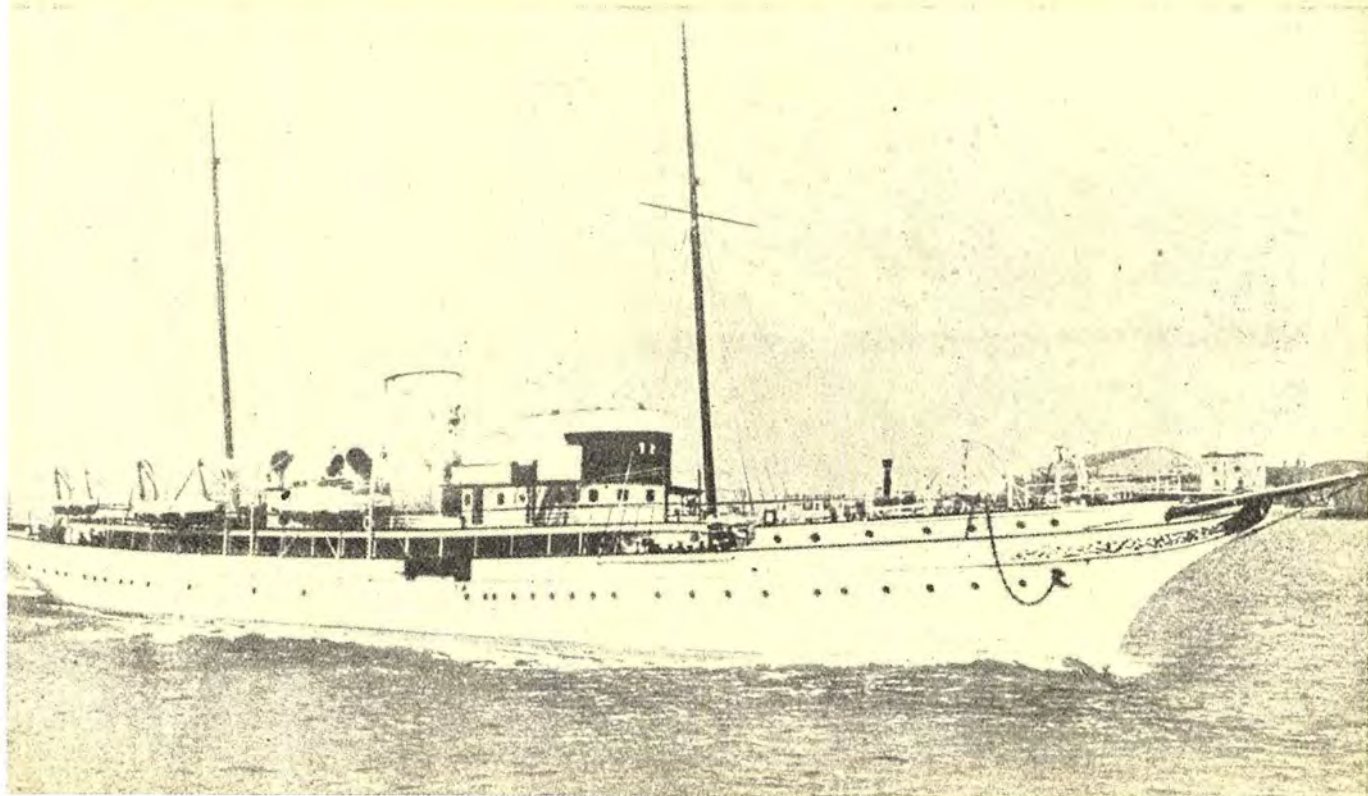
Hvis Foden af saavel Gaffel- som Marconi-Sejl er for lang for Bommen, kan Sejlet ikke flades saa stærkt ud, som vi maatte ønske, men det vil ikke bevirke, at Strømmen flyttes for langt bag ud i Sejlet.

Ved Australiens Kyst: Paradiset for Yacht-Akrobatik — og med et smukt ens Træk i alle Sejlens Dele.

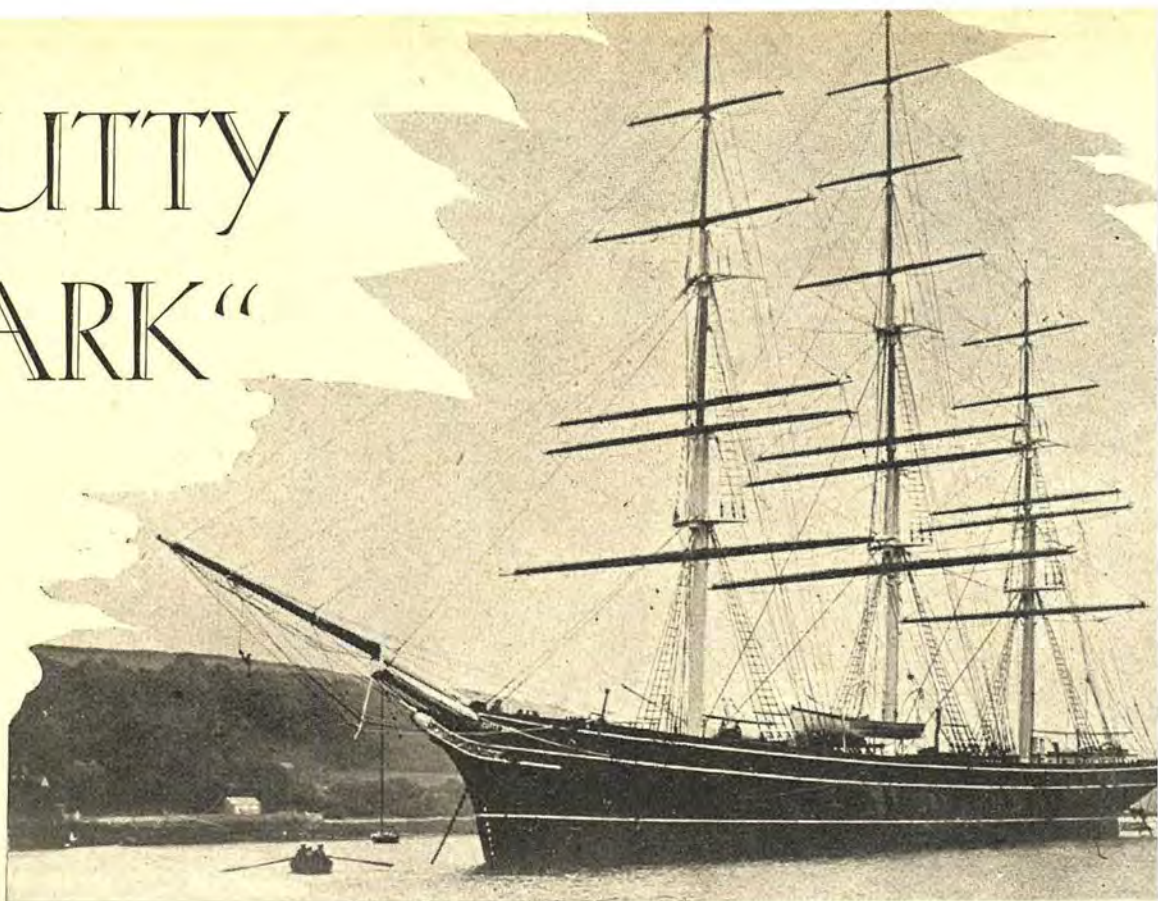
En Elco Angler »32« ejet af Theo Vanneman, New York, der anvender den til Storfiskeri ud for New Jersey Kyst. Baaden er komplet udstyret til Sportsfiskeri (bemærk de høje Fiskestænger og øvrige Anretninger). To Elco Maskiner giver Baaden en Fart af 17 m. pr. HM.



Den elegante Rigmands-yacht, som ses paa nedenstaaende Billede, har forlængst ophørt med sin Luksustilvarelse. Ejerinden, en engelsk Dame, har stillet den til de spanske nationalistiske Oprøreres Disposition og i Stedet for Velhavernes elegante Personer, sejler det smukke Fartøj nu rundt i de spanske Farvande med en Flok hærgede Krigere om Bord. Yachtens Navn var tidligere »Noblin«.



„CUTTY SARK“



»Cutty Sark« saaledes som den nu ligger i Falmouth.

TO VÆRDIGE Repræsentanter fra Sejlskibstidens store Dage er bevarede for Eftertiden i England, *Victory* og *Cutty Sark*.

Cutty Sark er det bedst kendte af alle de Clipper-skibe, som sejlede under engelsk Flag; selv om det sjældent gjorde saa hurtige Rejser, som sin nærmeste Rival *Thermopylae*, gjorde en Række Omstændigheder og Tildragelser i Forbindelse med *Cutty Sark*, at dette Skib en Overgang var kendt af alle, der havde blot den mindste Smule Interesse for Søen.

Skibet blev bygget i Dunnbarton til Kaptajn John Willis, der var en dygtig og entusiastisk Sejlskibsmænd, men berømt for sin Fedtethed og Nærighed. Dets Konstruktør var en ung, næsten ukendt Mand Hercules Linton, der i Kompagni med en anden ung Mand Scott, havde et lille Skibsbyggeri i Dumbarton, men Skibet, der gjorde dem berømte, ruinerede dem ogsaa. De forregnede sig paa Byggeomkostningerne, og da Skroget, som var godt og smukt Arbejde, var færdigt, og Rigningen skulde sættes i Skibet, var de fallit, saa dette Arbejde blev udført af et Naboværft, der gjorde det rigtigt daarligt.

Dets Ejer Kaptajn Willis holdt stejlt paa Kontrakten, han havde gjort bedre i at punge ud med noget mere og faaet en Rig i Skibet, der havde svaret til Skroget. Resultatet blev nu en endeløs Række af Havarier til Vejrs, og Rigningen maatte stykkevis fornyes, ofte i de dyreste og mest afsidesliggende Havne.

Tidlig i 1870 gik Skibet ud paa sin første Rejse, med Kaptajn George Moodie som Fører. Han sloges tappert med den daarlige Rigning, og viste hurtigt, at Skibet var en glimrende Sejler. I 1872 fandt det berømte Kapløb med *Thermopylae* Sted, *Cutty Sark* tabte, fordi den var ude for en Række Uheld, bl. a. mistede den Roret, men Moodie fremstillede et udmærket Nødror, som siden blev beskrevet i de fleste Lærebøger i Navigation. Under Arbejdet med Nødroret fandt man en blind Passager, og det viste sig, pudsigt nok, at han var opdraget i en skotsk Smedie, hvorfor han blev sat til at lave det nødvendige Smedearbejde. Under alle de Genvordigheder, der mødte Skibet kom Moodie paa Kant med Rederens Broder, der var ombord som Passager, og da Skibet naaede England, gik han over i Dampskibsfarten, kun for nogle Aar efter at miste sin Formue, da det Dampskibsselskab, han havde sat sine Penge i, gik fallit.

I nogle Aar derefter skiftede *Cutty Sark* hyppigt Fører og førte en ret ubemærket Tilværelse, først da Kaptajn Moore og senere Kaptajn Woodget overtog det, gjorde det sig igen bemærket ved sine meget hurtige Rejser.

I 1880 blev Skibet overført til Farten paa Australien, Rigningen blev da reduceret, idet Stænger og Ræer blev gjort kortere. I kraftig Vind generede det den ikke, den kunde stadigvæk løbe en kolossal Fart, men den kunde ikke mere sejle i let og flovt Vejr, og

dette forklarer, at mange Søfolk virkelig har kunnet prale med, at deres Skib havde slaaet *Cutty Sark*, men de glemte at tilføje, at skete det saa, at Vinden friske- de, saa kunde de se *Cutty Sark* komme flyvende forbi dem i en Sky af Skum og forsvinde forude i Løbet af kort Tid.

Kaptajn Woodget overtog Kommandoen 1885. Han var en meget dygtig Sømand, men en haard Hund, der hverken sparede sig selv eller Mandskabet, der var undergivet hans Jerndisciplin. Under hans personlige Opsigt blev Riggen fornyet, og Skibet, der nu altid blev presset saa haardt som muligt, gjorde nu i en Aarrække mange hurtige Rejser. Woodget var, som saa mange af de berømte og undertiden ogsaa berygtede Clipper-Kaptajner, meget religiøs, paa Poop'en havde han en Kasse med hellige Traktater staaende, hver Gang han overhaalede en Damper, dryssede han en Haandfuld af disse over Siden, fordi han var sikker paa, at dens Mandskab forbandede ham og hans Skib.

Cutty Sark's smukke Gallionsfigur forestiller Heksen Nanny i Robbie Burns Digt, der strækker Armen ud for at gribe Tom o' Shanters Hest i Halen.

I 1895 blev Skibet solgt til Portugiserne, snavset og ukendelig daskede *Cutty Sark* rundt paa Verdenshavene, ustandselig blev dens Rigning gjort mindre og mindre, indtil den i 1922 kom til London, hvor den naturligvis vakte megen Interesse. Kaptajn Wilfred Dowalman, en erfaren Sejlskibsmand og hans Kone købte Skibet og gengav det dets gamle Fuldskibsrigning.

Hosstaaende Billede, der velvilligst er overladt »Vikingen« af Hr. Kommandør Bojesen viser Skibet, saaledes som det nu ligger i Falmouth Havn i Cornwall.

H. Sch. P.

Oprustning

Vor gamle Bekendt fra Marinen, Schaffalitzsky de Muckadell, som nu lever i Berlin som Journalist for Berlingske, fortæller, at han forleden mødte en Kunstmaler, der sagde:

»Jeg gaar rundt i alle Hjem, hvor de har Billeder fra den gamle Tid — og det har de jo alle. Og der — der maler jeg alle Sejlskibene om til Panserskibe, og Maagerne — de bliver til Flyvemaskiner. Det er en Fidus, fin Fidus. Farvel. Jeg skal op til Gehejmerraaden paa Hjørnet der, han har fire Søstykker — et med Maager alene — der skal oprustes.«



DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

Illustreret af H. Schøsler Pedersen

(Fortsat).

III.

Barkskibet „Mariana“ af Riga.

I JANUAR 1879 rejste jeg til London, Hyresøgende og Lykkesøgende. Med Lykken blev det dog smaat bevendt og en Hyre kneb det ogsaa at faa; thi ogsaa i London var der sløje Tider. Daglig travede jeg omkring i Dokkerne, fra Skib til Skib uden Resultat. Det betød vel ogsaa en Del, at jeg ikke var Sproget mægtig og at jeg var liden af Vækst.

En Dag blev der mig endelig tilbudt en Hyre i et russisk Skib, som netop da var blevet købt og skønt jeg ikke syntes godt om det, saa var det nødvendigt, at jeg tog hvad som helst. Jeg skyldte jo Logiværten Penge. Omgaaende kom jeg om Bord med mit Tøj, for straks at gaa til Søs. 1½ Maanedes Hyreforskud fik Værten, desuden tog han mit Ur og lod mig vide, at jeg endda var ham Penge skyldig.

Hvad var det dog for en Svinekasse jeg var kommet om Bord i? Skibet havde været oplagt over to Aar. Alt var i den vildeste Uorden og Forfald. I Skibets Lukaf, som var under Dækket forude, saa der værre ud end i nogen Svinesti. Der var mørkt og ingen Lampe. Paa Gulvet laa et helt Bjerg af Kul, som vi maatte kravle op over, for at faa vort Tøj anbragt i en Køje. I en saadan Forfatning gik vi til Søs. Og hvilke Kammerater jeg havde faaet, en Samling af flere Nationer, fattige, forhultede Stakler. Der var to tyske Styrmand af samme Udseende, som den øvrige Besætning. Skibet var en Træbark og kom til at hedde »Mariane« og hjemhørende i Riga. Kaptajnen, en Russer, var en stor skægget Kæmpe, som sikkert vilde have været en ægte Hitler-Arier, om nogen dengang havde tænkt paa en saadan særlig Race. At han lignede en Viking eller Røver var sikkert nok, og Temperamentet kom efterhaanden til at passe godt til Kroppen. Vi krydsede ned ad Floden. Lodsen om Bord har vel ment, at jeg ikke ret passede til mine Omgivelser, han spurgte mig, hvad Landsmand jeg var og sagde derpaa: »Unge Ven, du er kommen om Bord i et slemt Skib.«

Vi skulde til Middelhavet med en Ladning Beg, til Cette i Frankrig. Vi havde en ret god Rejse, og skønt

denne kun varede 14 Dage, saa havde der været saa meget Skærmysse med Styrmandene at de straks var Ankomsten til Cette forlod Skibet sammen med 3 andre af Mandskabet. Nye Folk af samme Slags blev antaget og efter at have taget en halv Ladning Salt om Bord, sejlede vi til Nord Afrika til Bona, for at laste Kork til Riga. Vi gik til Søs med en meget høj Dækslast, som blev til Hinder for Sejladsen, især under Krydsningen, som forvoldte megen Afdrift. Rejsen fra Afrika til Riga blev lang og trist med megen Modvind og Stille, ofte kunde Kaptajnen faa Raserianfald og alle skjaly for ham, pludselig kunde han kaste sin Hat paa Dækket, trampe paa den og sværge paa det afskyeligste, at Skibet var forhekset samt at den skyldige var om Bord.

Under Krydsningen mod Gibraltar var vi kommet Afrika noget nær og det blev Stille. Strøm og Donning satte os nærmere Land, til stor Ængstelse for alle om Bord; det kunde endnu hænde, at Baade bemandet med Røvere kom, for at pynde Skibet og dræbe Besætningen. Men Kaptajnen gav Ordre til at sætte Baadene i Vandet og alle Mand ud at bugsere Skibet ud fra Land. Vi trak paa Aarerne af yderste Kræfter, vi var alle lige ængstelige. En drøj Tur blev det, under en bagende Sol, i 6 Timer uden Ophold sled vi, uden at faa Mad eller Drikke, Kokken var ogsaa kommanderet i Baaden. Naar nogen standsede Roningen, for at komme til Skibssiden og faa en Drik Vand, saa brølede Kaptajnen: »Ro væk«. Efter en 6 Timers Tørn, da vi alle var segnefærdige, sprang lidt Vind op og Baadene blev taget om Bord. Der blev siden passet godt paa ikke at komme Afrika nær.

Rejsen blev ved med at være besværlig og langvarig. Før vi var ude af Middelhavet blev vi sat paa halv Ration og før vi kom til Riga havde vi kun Bisquitter og Vand. Da vi kom ud af Middelhavet var vort Brændsel sluppet op og Kokken brændte væk af Korken. Saa sagde Kaptajnen til Kokken, at hvis han saa ham brænde mere Kork, saa skulde han tærse ham og desuden skulde han komme til at betale. Ikke desmindre blev Kokken ved med at brænde Kork, vi havde jo intet andet. Der maa være gaaet adskillige Baller Kork op i Røg. Omsider var vi da kommen op i Kattegat, ogsaa der fik vi Stille og Modvind. I et Par

Døgn var vi sammen med andre Skibe under Nakkehoved. Da Vind og Strøm var imod, hindredes vi i at styre ind i Sundet. Vi laa med Stille og uden Styremagt.

En Dag kom der saa Nord fra en stor Flaade af Skibe, hurtigt kom de med gunstig Vind og Kuling, i tæt sluttet Klynge kom de og kun ca. 100 Favne borte. Vandet skummede for Boven, ingen havde vel nogen Tid set et saadant Syn og Kaptajnen blev helt betaget. »Ret som et Regiment Soldater kommer de«. Vi stod alle i Spænding og ventede, at den gode Vind skulde tage os. Hele den tætte Klynge af Skibe, vel et halvt Hundrede, passerede os helt nær for bugnende Sejl, medens vi endnu laa med Stille. Saa brast Taalmodigheden hos Kaptajnen, han kastede sin Hat i Søen og raabte, at nu kunde vi vel alle se, at Skibet var forhekset og at vi skulde vise ham den Djævel, der var om Bord og som var Skyld i dette, saa vilde han kaste ham over Bord. Men saa fangede den gode Vind os og vi sluttede op i Troppen. Et saadant Syn kunde ses i Sejlskibenes Tid og kun om Sommeren og ved Øresund. En Gang tidligere saa jeg en saadan, ja endog meget større Samling Skibe. Da kom Flaaden med en god Vind fra Østersøen. Omkring Falsterbro og Stevns laa en Mængde Skibe og krydsede mod en Nordenvind, som havde staaet i flere Dage og som havde samlet de Skibe, der havde krydset sig frem. Jeg var selv med de Skibe, som først var Drogden nærmest, da den gode Vind traf alle omtrent samtidig. I Drogden blev der stor Trængsel, mange Skibe kom paa Grund og saa tæt sejlede, at Skibene fiskede hinandens Bræser og vi stod med Baadshager og Aarer, for at holde klar af hinanden. O, for et Skue, meget faa vil være i Live nu, som kan fortælle om sligt, en to—tre Hundrede Skibe maa den Dag være kommet gennem Sundet midtvejs mellem København og Helsingør, da de hurtige Skibe omtrent var naaet dertil og man vendte sig og saa mod Syd, hvor Skibene blev ved at komme lige tæt.

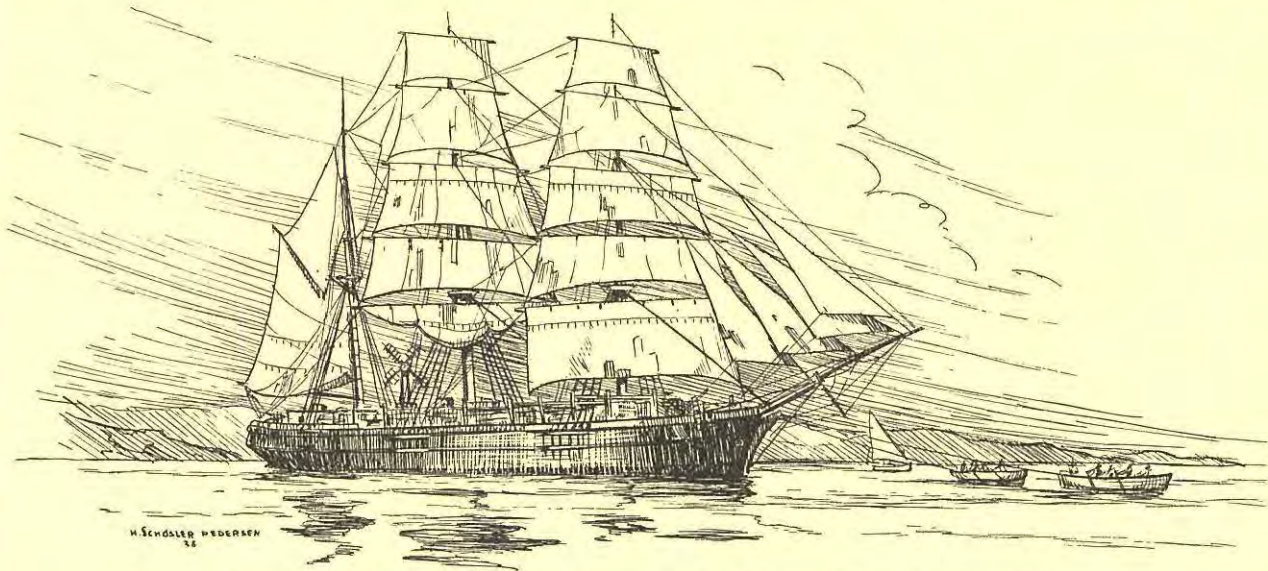
Det var altsaa i vort kære Danmark, at saadant Pragtskue kunde ses, aldrig vil nogen Sømands Øje mere kunne glædes ved et saadant Opløb.

Men tilbage til »Mariane«, som fulgte i andres Køl-vand. Vi havde god Vind ret til Riga, Skibsdjævelen var maaske gaaet over Bord med Kaptajnen Hat ved Nakkehovederne. Vi maatte blive om Bord i Riga til Skibet var udlosset, et ondt Skib havde det været og blev det ved at være til det sidste. Vi havde hørt og set Kaptajnen Raserianfald, vi havde levet næsten værre end Grise og vi var alle befængt med Lus, ja, saa mange var der, at vi kunde se dem krybe paa Gulvet, desuden var der fyldt med Væggetøj og Myriader af Lopper. Vi havde tørstet og sultet, vi fik smaa Rationer af Brød som daglig uddeltes. Vi havde hver sin lille Sejldugspose og de, som var mest sultne stjal, hvis de var stærke nok til at forsvare sig, om det gik galt. Selv i Riga, medens vi lossede fik vi uddelt vort Brød. Omsider, da Skibet var udlosset, slog Befrielsens Time. Kaptajnen havde været en Tølper, han snød os med Vagten, og han snød os med vor Afregning. Jeg rejste snarest muligt til København for at søge Hyre, flere Russere ønskede jeg mig ikke. Hvilken Følelse af Glæde er det dog, naar man slipper løs fra et ondt Skib. Det er ikke underligt, at det kan tage Surr for en Sømand, saa han knapt ved, om han staar paa Hoved eller Ben.

IV.

Fuldskibet „Evelyn“ af Liverpool.

Endelig i 1880 var jeg kommet om Bord i et stort engelsk Skib til Øst Indien, det var dog ikke saa dejligt, som jeg havde forestillet mig det. Kosten var ringe, og det var et strengt Skib med Disciplin og Arbejde. Styrmandene var haarde Halse, Kaptajnen var en mut og utilnærmelig Mand, som altid gik fint klædt. Jeg hørte ham aldrig tale med Styrmandene, og naar Kaptajnen kom op paa Dækket, gik Styrmandene over i Læsiden, det var Ærbødighed for Kaptajnen. Fint blev Skibet holdt, og alt gik som efter en Snor. Skik og Orden gennemførtes til det yderste; men var Formerne strenge og stive, saa lærte jeg ogsaa noget deraf, som siden kom mig til gode. Tid



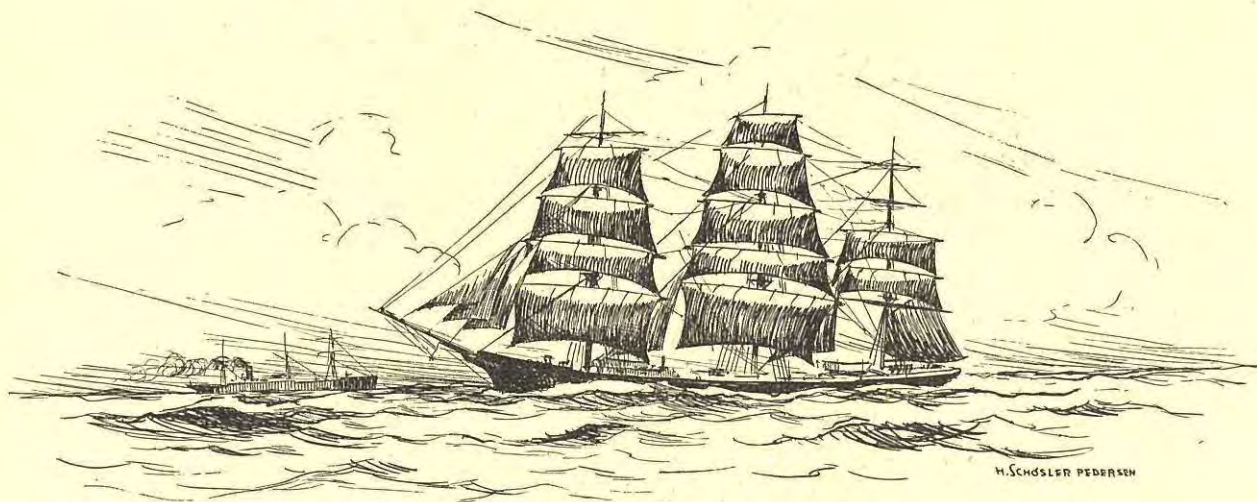
Kaptajnen gav Ordre til at sætte begge Baadene i Vandet for at bugser Skibet.

til Adspredelse blev der ikke, der var saaledes ikke nogen Festlighed, da vi passerede Ækvator, det var der dog ellers i de fleste Skibe. Der var Arbejde om Dagen og ofte om Natten med. Havde Styrmandene noget at udsætte paa en Mand, saa holdt de hele Vagten i Aktivitet, sendte os til Vejrs og lod os udføre unyttigt Arbejde for at straffe os. Man kan vænne sig til meget, det gik som et Urværk, og da vi nærmede os Point de Calle paa Ceylon, ønskede jeg, at bare jeg fik mine Breve, saa kunde Skibet for min Del godt fortsætte Jorden rundt. Vi tænkte paa det haarde Arbejde, som ventede os i Land, dengang skulde Søfolkene selv lade og losse, og at losse Kul under en bagende Sol var et slemt Arbejde.

Nu var jeg kommet til mine Ønskers Maal, til Landet med Palmer og Krydderier, Overdaadighedens Ø, kunde man godt kalde Ceylon. Vi saa det dog kun fra vor Ankerplads, ingen fik Lov at komme i Land, og det havde sine Grunde. — Kaptajnen tjente Penge

smagte bittert og af Planter. Landlov blev der ikke for nogen, det gjaldt om at arbejde med Hast og blive færdig og sætte Sejl for England rundt Kap Horn.

Det blev en haard Rejse rundt Kap Horn, vi var langt mod Syd og nede mellem Isbjerge, Snebyger og rasende Storme, og Dækket var fuldt af Vand i Dage, ja Uger. Sommetider kunde vi ikke bunde, men skyllede henad Dækket, drivvaade var vi Dag og Nat, og vi fik slemme smertende Saltvandsbylder. Smaat var det med Klæder blandt Søfolkene; man kom jo ikke i Land og kunde faa noget fornyet. Nu kneb det imidlertid, og hvor nødig vi end vilde, saa maatte vi nu ty til Kaptajnens Slukkiste. Der kunde omtrent alt faas, men af den usleste Kvalitet og til fantastiske Priser, som gav Kaptajnen 2—300 % Fortjeneste. Kaptajnen handlede ikke selv, dertil var han en altfor aristokratisk Mand. Hans Steward maatte ordne det. Et Eksempel paa Fortjenesten skal her nævnes: Et Pund Tobak, som i England kostede 10 Pens, solgtes for



I 1880 kom jeg ombord i Fuldskipet »Evelyn«.

ved at holde os om Bord. Det var nemlig saaledes, at der var mange Bombaademænd, som drev Handel med Søfolk, de solgte mange forskellige Ting, mest dog Frugt. Der var en skarp indbyrdes Konkurrence mellem Handelsmændene, som underbød hinanden og købte sig Handelsrettigheder. Den højstbydende fik da Eneret til at handle med Søfolkene, maaske et Par Pund Sterling pr. Mand. Vi maatte saa købe alt i dyre Domme, fordi Kaptajnen skulde tjene paa os.

Fra Ceylon gik vi i Ballast til Syd Australien for at laste Hvede. Vi laa saa langt ude, at vi lige kunde øjne Kysten. Ladningen blev bragt os af Lægtare. Der havde vi det meget strengt med Arbejde. Det halve Mandskab tog mod Hveden, og det halve Mandskab lossede Ballast, 900 Tons Sten. Kosten var ussel, og vi arbejdede som Slaver og paa vor daglige Ration Vand, $\frac{3}{4}$ Gallon, som skulde være til vore Ærter samt The og Kaffe og Drikkevand. Vi tørstede, thi under det haarde Arbejde kunde det ikke slaa til, og dog drak man kun sparsomt, thi Vandet var slet, det var Flodvand, vi havde faaet i Point de Calle, og det

3 Shilling og 3 Pens. Kun modstræbende købte man til saadanne Priser. Under Ækvator havde vi stærke Regnskyl, og da samlede vi Vand i de store Beholdere under Dækket. Vi stoppede Spygatterne og skruede Propperne af Pumperørene, og kort Tid efter var alting fyldt. Vi vadede i Regnvand til Knæerne paa Dækket, dejligt rent Vand. Skibet var overordentlig fint holdt, Dækket blev skuret med Sandsten. Nu tænkte vi, at nu gjaldt det vel ikke saa nøje med lidt Vand til at vaske os i, men nej, vi fik $\frac{1}{4}$ Gallon som før og ikke mere. Da vi kom til Dublin for at losse, blev vi alle afmønstret. O, hvilken Begivenhed. Rejsen havde varet 11 Maaneder og en Tur rundt Jorden, uden at nogen havde haft Foden i Land, men nu var vi fri for det strenge Skib.

For mit Vedkommende var det første i Land: en Bøf med Kartofler og Kaal og saa en Vogn at køre rundt i Byen og ud i Parkerne med. Hurra for den gyldne Frihed og alt det skønne i Land. Saa snart jeg havde modtaget min Afregning, rejste jeg til Cardiff for at søge ny Hyre. (Fortsættes 1. Maj).

„HOMESHIP“

Et Eventyr midt i Vindjammertidens barske Virkelighed.

»Tommy Moor«, den i sin Tid saa velkendte Boardingmaster i Buenos Ayres, sad i sit Kontor og talte med en Skipper om Forretninger. Skipperen var en gammel Nordmand og Fører af en 3-mastet Bark. Han manglede nogle Mand, og det skulde helst være ordenlige Folk. »Ordentlige Folk,« prustede Tommy. »De Folk jeg leverer, er altid ordentlige; men hvis De ikke er tilfreds med, hvad jeg skaffer Dem, saa værsgod, sørg De selv for at faa fat i nogen, hvis De kan.« Med disse Ord rejste Tommy sig, godt gal var han. Det var første Gang, at en Skipper havde stillet Betingelser.

»Ja, det var nu ikke saadan ment,« tog Skipperen til Orde, »men der er jo da Forskel paa Folk, og jeg er nu ikke noget for de her Spektakler om Bord, dog, Folk skal jeg have, og saa overlader jeg det til Dem, »Tommy Moor«, om at finde de rigtige, for De er jo Manden, der kan,« sluttede han i en anerkendende Tone. Tommy lod sig formilde, og han tog Afsked med Skipperen, idet han sagde: »Stol paa mig, Kaptajn, De skal faa udsøgte Folk; men for Resten tror jeg nok, at i et ordentligt Skib bliver ogsaa Folkene ordentlige.«

Ved en Skæbnens Tilskikkelse var jeg en af de udvalgte, der næste Dag paa ordentlig Vis blev mønstret som Matros om Bord i Barken »Atacama« af Kristiania. Naar jeg skriver »paa ordentlig Vis blev vi paa mønstret,« saa menes der, at det var uden Anvendelse af »Sandpose« eller »Whisky«. Begge Dele var den Gang et meget brugt Bedøvelsesmiddel og blev anvendt overfor Sømænd, der ikke godvillig vilde om Bord i det Skib, som »Tommy« havde bestemt, de skulde. Hyren var tre Pund og ti, og en Maanedes Forskud. »Atacama« laa i Syd Dok og lastede Rødtræ, en Slags Farvetræ, som bruges i Farverier og lignende Steder. Det var just ikke med store Forventninger, hvad god Behandling angik, at vi 5 Mand tropede om Bord, vi kendte jo Vindjammerne og vidste, at de var næsten alle lige haarde. Daarlig Føde og strengt Arbejde. Men »Atacama« var helt anderledes, end vi havde tænkt. Vi fik en god Føde og blev godt behandlet.

Den gamle Kaptajn »Gundesen« var en venlig og forstaaende Mand, der gjorde alt, for at vi skulde føle os godt tilfreds om Bord. Skibet var en af disse sjældne »Homeships«, som Englænderne kalder dem.



Barken »Atacama« af Kristiania.

»Hjemmeskibe« eller Skibe hvor man føler sig som i et Hjem, og hvor alle er én Familie. En Tysker og jeg var i Besiddelse af hver en Revolver, og som Skik og Brug var, afleverede vi disse Skydevaaben sammen med Patronerne til Skipperen, da vi kom om Bord. I øvrigt var det forbudt Mandskabet forude at have Skydevaaben. Skipperen kiggede lidt paa os, da vi bad ham opbevare disse Revolvere for os. Han gjorde sig vel allehaande Tanker om det Mandskab, han havde faaet om Bord, men sagde dog intet. Saa forlod vi Buenos Ayres, og Rejsens Maal var Libau i Rusland.

Der findes Steder ude paa Landet, hvor man altid har Kaffekedlen paa Ilden og altid er parat til at modtage Fremmede. Saadanne Steder er gode at gæste. Noget lignende var Tilfældet her om Bord. Ved hvert Vagtskifte om Natten vankede der Kaffe. I de fleste Skibe plejede Kabysen at være laaset om Natten; men her var der fri Adgang Døgnet rundt. Og det var dejligt at blive purret ud til Vagt, enten det nu var Kl. 12 eller Kl. 4, og saa finde Bordet dækket og Kaffen parat. Søvnigheden og Gnavenheden forsvandt straks, og man følte sig ligefrem oplagt til at gaa paa Vagt. Kokken, der tillige var Hovmester, var Københavner, og han forstod sine Ting, blandt andet det at bage Brød var han en Mester til. Denne Rejse blev en hel Lysttur, og selve Arbejdet om Bord gik som en Leg, og der blev aldrig lavet Vrøvl over noget. Det skete dog en Dag, at der opstod en lille Uoverensstemmelse mellem Styrmanden og en Matros. Det var i det stille Bælte, og der blev efter Matrosens Mening braset altfor ofte rundt, og til ingen Nytte, mente han. Muligvis var Varmen en medvirkende Aarsag til, at han gik Amok og med et Stykke Træ i Haanden jagede Styrmanden agterud, alt imens han paa sit syngende bornholmske Maal skældte ud og truede Styrmanden med Død og Lemlæstelse.

Kaptajn Gundersen kom saa til, og det lykkedes ham ved sin rolige Fremgangsmaade at tale Matrosen til Rette. Tyskeren, hvis Revolver Kaptajnen havde i Forvaring, havde længe talt om, at han vilde have sin Skyder at se, da han var bange for, at den laa og rustede der agter, muligvis trængte den til Rengøring eller lignende. Og saa mødte han op hos Skipperen samme Dag, som Spektaklet med Matrosen og Styr-



Barken »Atacama«s Mandskab var en stor Familie.

manden fandt Sted. »Om det var muligt, at han kunde faa sin Revolver til Eftersyn?« spurgte han.

Skipperen var ved at gaa ud af sit gode Skind. Var der mon Tale om regulært Mytteri? Der var jo Ting, som tydede derpaa, var vel hans Tanke; for Tyskeren fik ingen Revolver udleveret; men Skipperen viste ham den, saa at han kunde se, den laa tørt og godt, og den vilde jævnlig blive eftersat, lovede Skipperen.

Saa kom Nordost-Passaten, og alt gik igen i den gamle Gænge. Den gamle Strid mellem Styrmand og Matros blev der aldrig hentydet til, og de blev de fine- ste Venner. Det var i Sommertiden, at vi sejlede op gennem Nordsøen, og Vejret var fint. Det var i Makreltiden, og vi fiskede en Del af disse lækre og vel- smagende Fisk. I Sundet fik vi Proviant, Brevè og Aviser om Bord, og saa fortsatte vi til Libau, hvor vi i Løbet af en Maanedstid lossede vor Last af Farvetræ. — En dansk Bugserdamper »Tyr« skulde slæbe os fra Libau til København, hvor »Atacama« skulde i Dok og klassificeres.

Det blev en drøj Tur for den lille Damper; thi Vinden var frisk og imod, og vi maatte ind til Danzig, for at »Tyr« kunde faa Kul og Proviant; men endelig naaede vi København, og saa var Rejsen endt for vort Vedkommende, idet alle Mand blev afmønstrede. Det var med oprigtigt Vemod, at vi tog Afsked med det gode Skib »Atacama« og med den kære Kaptajn Gundersen«, Norges ældste Skibsfører. Han døde for Resten et Par Aar senere.

De fleste af os rejste til Hamburg, og atter gik Farten ud over de store Hav. Men denne Rejse med »Atacama« hjem fra Buenos Ayres staar som et smukt Minde i min Erindring.

H. S.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. April 1938.



Medlemmer pr. Januar 1938.

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
 I/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 Bjergnings-Entreprise
 Sviters Bugserafdeling
 D/S Activ, Korsør
 D/S paa Bornholm af 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 Telegraf-selskab
 A/S Vestjysk Dampskib-selskab
 D/S Phonix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugser-selskab, A/S
 A/S Draco

Stabelafløbning.

NAKSKOV.

Lørdag den 12. Marts 1938 løb til Rederiet: Compania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso, af 84, Motorskibet »Imperial«, bygget Stabelen.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærér 124,97 m
 Bredde paa Spant 17,68 -
 Dybde til Shelterdækket 10,29 -
 Lasteevne ca. 5,800 Tons D. W.



Det bygges til Lloyd's højeste Klasse med lukket Shelterdæk, Bak, Huse Midtskibs og Poop, og med Aptering for 34 Passagerer paa 1. Klasse og 126 Passagerer paa 3. Klasse.

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 elektrisk Lossespil, elektriske Ankerspil, et 7 Tons Varpespil og elektrisk Styremaskine. Alle disse elektriske Spil er af Thomas B. Thriges Fabrikat.

Skibet forsynes endvidere med 10 Stk. 3 Tons elektriske Lossekraner af Fabrikat »Demag«.

I et stort Dækshus midtskibs paa Overbygningsdækket indrettes 3 store komfortable 1. Kl. Saloner og Bar samt 1- og 2-Personers Kamre med Baderum.

I et stort Dækshus paa Shelterdækket indrettes Apteringen for 3. Klasse, bestaaende af en stor Spise-salon, 4-Personers Passagerkamre, Baderum og Toiletrum. Endvidere Aptering for Maskinofficererne og Restaurationspersonale.

Beboelsen 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 2 Kølerum. Køleanlægget leveres af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. Burmeister & Wain dobbeltvirkende, 2-Takts Dieselmotorer paa 7,400 I.H.K., der vil give Skibet en Fart af 16 Knob fuldt lastet.

Forinden Afløbningen døbttes Skibet af Mrs. Barritt, London.

Afløbningen overværedes blandt andet af:

Mr. E. A. Barritt, Rederiets Repræsentant i London,
Mr. H. Dilworth, Liverpool,

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, fortojedes Skibet ved Værftets Udrustningskaj, hvor Installationen af Maskineriet og Udrustningen af Skibet bliver foretaget.

Aflleveringen finder Sted i Maj Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Passager- og Lastmotorskip til A/S Det Østasiatiske Kompagni, København.

Det er det 3. af de Skibe, Værftet har i Ordre til Rederiet: Compania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso.

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

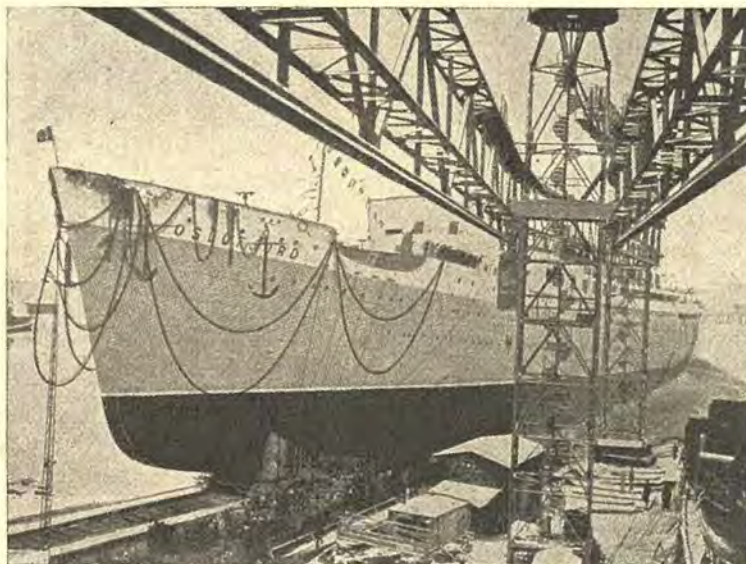
M/s OSLOFJORD

Ved Aarhundredskiftet besøgede danske Skibe det meste af Passagerbefordringen mellem U. S. A. og de skandinaviske Lande. Nu er Forholdet lige det omvendte, efter at Skandinavien-Amerikaliniien er nedlagt. Danske maa nu tage med fremmede Skibe, polske, svenske eller norske. Baade Sverige og Norge bygger nye Skibe til Amerikafarten.

Sidst er A/S »Oslofjord« løbet af Stabelen paa »Deschimag« A. G. Weser for Regning Norske-Amerika Linje, Oslo. Skibet skal indsættes i Ruten Oslo—New-York og desuden benyttes til Lystture.

Skibet har følgende Dimensioner: ^{179,2 m}
Længde overalt..... 170,50 m ^{5 1/2}
Længde mel. Perpendikulærer . 166,11 m ^{5 1/2}
Største Bredde paa Spant 22,25 m ^{3/4}
Sidehøjde til C-Dæk..... 14,17 m
Dybgang fuldt udrustet 8,08 m ^{1/2}
Tilsvarende Bæreevne D. W... 7200 ts

Skroget er bygget efter Maierform og kommer til at maale 16 a 17000 B. R. T. Farten skal være 19,5 kn. med en Maskinydelse paa ca. 17000 A. H. K. Fremdrivningsmaskineriet skal bestaa af 4 kompressorløse, dobbeltvirkende, totakt Motorer med 7 Cylindre, som 2 og 2 gennem en Vulkankobling driver de 2 Skrueakslers.

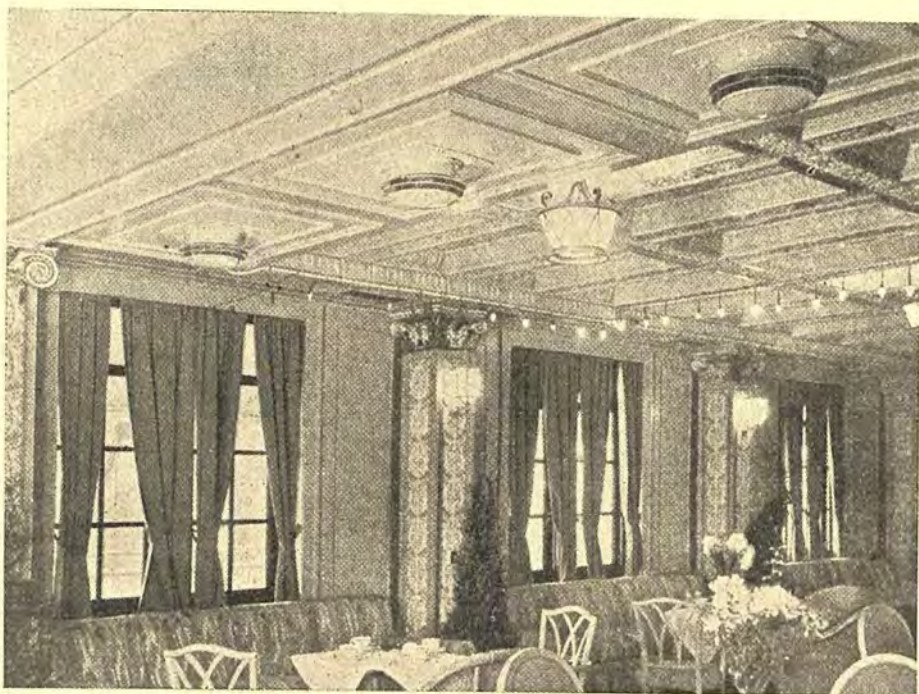


M/S Oslofjord løber af Stabelen.

Det kan medføre 150 Passagerer paa I. Klasse, 270 paa Turistklassen og 400 paa III. Klasse.

Passagererne faar rummelige Kamre og alle Bekvemmeligheder, paa I. Klasse indrettes saaledes Svømmehal og Badeanstalt for medicinske Bade.

Et nyt Ventilationssystem til Skibe



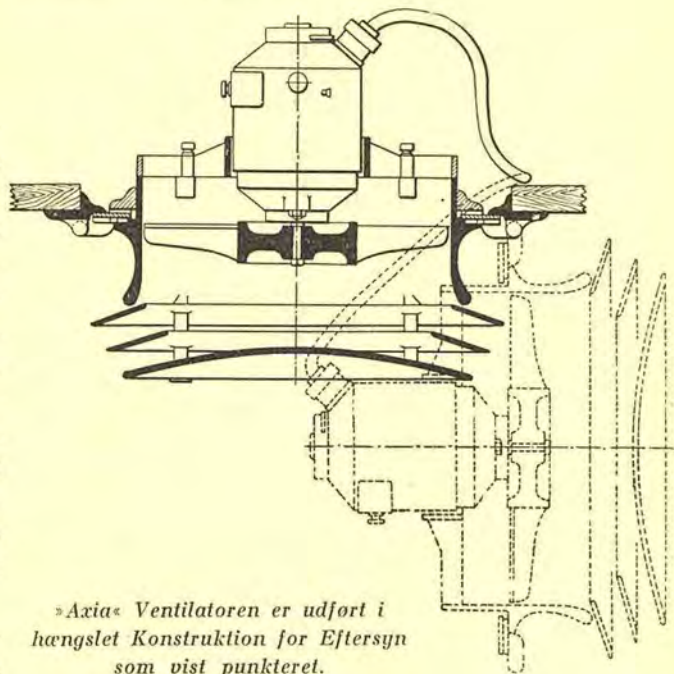
Salon i »Arandora Star« med »Axia«-Ventilatorer i Loftet.

De stadig voksende Krav til en effektiv Ventilation af alle Passagerum har medført store, dyre og meget komplicerede Anlæg i moderne Skibe.

Det nye, patenterede Axia-System siges at give en tilstrækkelig Ventilation med lave Anlægs- og Driftsomkostninger. Rummet mellem Underkanten af Bjælkerne og det overliggende Dæk bruges som Luftkanal, der f. Eks. i Dækhus føres ud gennem Husets Side, hvor den kun dækkes af et Traadnet. I Loftsgarneringen indbygges Ventilatoren, der har faaet en Form, som ikke afviger fra Udsmykningen i nævneværdig Grad. Hver Vifte drives af sin lodrette Elektromotor, der betjenes ved en almindelig Trykkontakt, enkeltvis eller flere ad Gangen. Strømforbruget er kun 22 Watt pr. Motor.

Skal Rum under Dækket ventileres, maa man selvfølgelig føre en Hovedkanal ned i Skibet. Paa Toppen

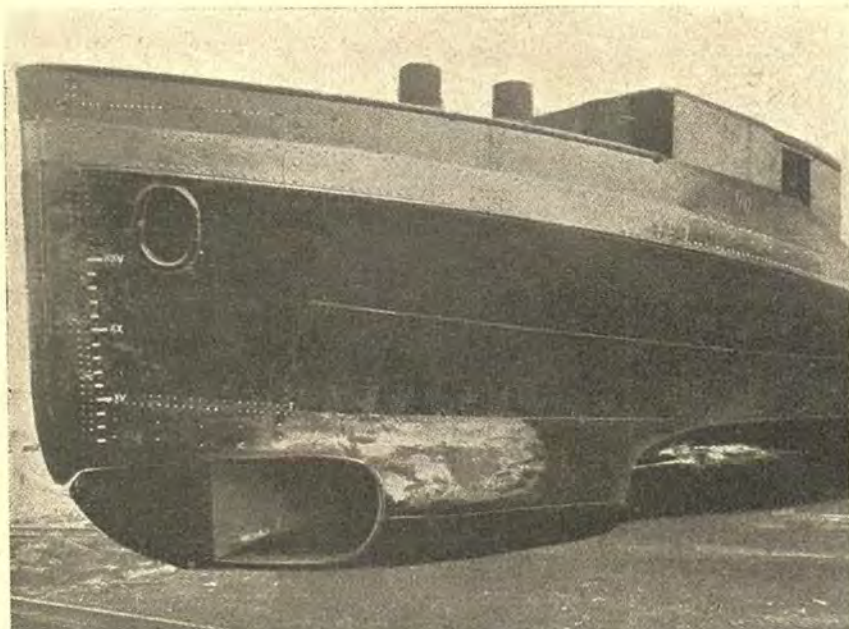
af Dækshuset, hvor den udmunder, anbringes en større Vifte, som sender Luften ned. I de forskellige Kamre sidder ligesom før de smaa Vifter i Loftet, og Passageren kan da sætte i Gang efter Ønske. Motoren er fuldstændig støjfri, saa den ikke kan genere.



»Axia« Ventilatoren er udført i hængslet Konstruktion for Eftersyn som vist punkteret.

A/S H. C. Christensens Staalskibsværft
MARSTAL

Propeller i Forenden af Skibet?



»Rhenus 92« med indbyggede Propellere i Forskibet.

Slæbebaad en betydelig større Trækraft.

Nu er denne Begyndelse ført videre, idet man har holdt sammenlignende Forsøg med en ca. 5 m lang selvfremskivende Model. Først gav man den en almindelig Tunnel om Skruen agter, dernæst en »Kort-dyse« agter og til Slut »Kort-dyse« forude. Det sidste Forsøg viste denne Fremdrivningsmaades store Fortrin, navnlig ved store Hastigheder. Særlig bemærkelsesværdigt var det, at Bølgedannelsen ved den sidste Metode var væsentlig mindre.

Ved Fremdrivning maa Vandmasser gives en Bevægelse i den modsatte Retning. Forskibet trænger Vandet til Side, og det søger ad den letteste Vej langs Skibssiden, indtil det agter udligner den Niveauforskelle, der er frembragt. Jo smallere Farvandet er i Forhold til Skibet, og jo større Hastigheden er, desto større bliver ogsaa Niveauforskellen

Hvor Skibsfarten foregaar i smalle Farvande f. Eks. i Kanaler, har man i mange Aar haft Opmærksomheden henvendt paa den Ødelæggelse af Kanalens Sider, som forarsages af de Bølger, som Slæbebaadene frembringer. Vedligeholdelsen af Kanalens Sider er efterhaanden blevet et stort økonomisk Problem, til hvis Løsning bl. a. Ingeniør L. Kort i Tyskland har bidraget ved sin Tunnelpropeller.

Over 300 Fartøjer er bygget efter dette Princip, som bestaar i, at Skruen ombygges med en dyseformet Tunnel. Navnlig ved store Belastninger faar en

mellem Bov og Hæk. Derfor vokser Modstanden hurtigere end Farten, navnlig i smalle Farvand. Ved at anbringe Skrueerne forude vil Bovbølgen suges ned, og man faar derved ingen Niveauforskelle, ingen Bølgedannelse. Skibet skal ikke stadig sejle »opad« Bovbølgen. Vandet samler sig tværtimod agter, saa Skibet nærmere sejler »nedad«. Derved opnaas en meget betydelig Kraftbesparelse.

Vort Billede viser det første Fartøj af denne Type, der bygges til Rhinfart. Naar Resultaterne fra det foreligger, skal vi omtale dem nærmere.

Danmarks Skibsliste 1938

»Flagbogen« eller som det rigtige Navn lyder: »Officiel Fortegnelse over danske Krigs- og Handelsskibe med Kendingssignaler«, udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, er nu udkommet (XIX + 196 Sider). Pris 7 Kr.

Man nikker genkendende og er lige ved at tro, at det er Udgaven 1937, der blot har faaet Aarstallet 1938 paatrykt. De første 19 Sider (I til XIX) er da ogsaa kun Optræk. Der er da i selve Skibsfortegnelsen

heller ikke store Forandringer, endogsaa Sidetallet er det samme som i Fjor.

Pr. 31. December 1937 var de indregistrerede Skibes Antal 2035 med en samlet Brutto-Tonnage paa 1,188,067. Afgangen har i Aarets Løb været 79 paa 52,169 Br.-T., medens Tilgangen har været 66 med 51,828 Br.-T., altsaa en Tilbagegang paa 341 Br.-T.

4 Skibe paa 6640 Br.-T. er nybyggede her i Landet og 2 paa 2784 Br.-T. er Nybygninger fra Udlandet.

NYBORG SKIBS- OG BAADBYGGERI
GRUNDLAGT 1870

Fisker- Motor- og Sejlbaade

saavel Lyst- som Brugsbaade til 100 Tons. — Alle Reparationer af enhver Art udføres omgaaende.

C. F. K. JENSEN

TELF. 200 (2 Linier)

SKIBSVÆRFTET „LILLEØ“ KORSØR
V. TUXEN PETERSENS EFTF. A. NIELSEN & TH. OLSEN

Skibs- og Baadebyggeri

Ny Ophalerbedding for Skibe indtil 450 Tons Egenvægt

Telefon: 452

En ny Bugserhagekonstruktion

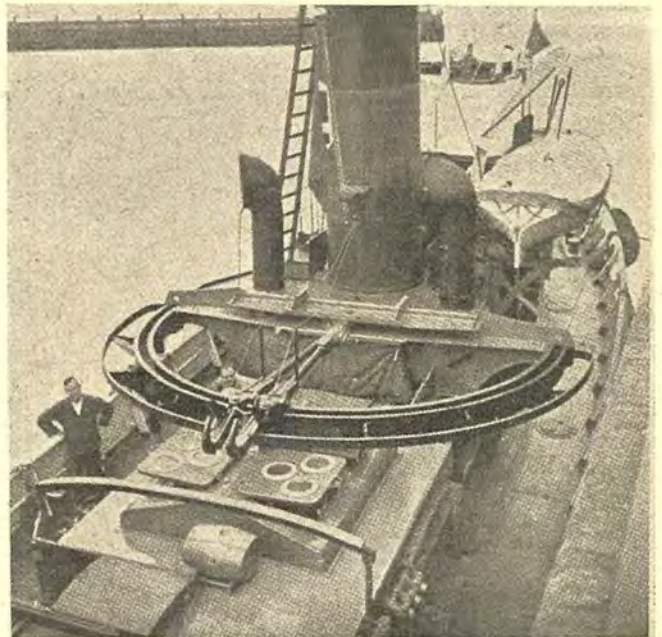
I mange Aar har Bugserbaadene sejlet med den gamle Bugserhage, skønt man var klar over dens store Mangler. Det er ikke saa længe siden, en Bugserbaad kæntrede paa Københavns Red, og der gik et Mennekeliv tabt. Det skete, idet Slæbebaaden arbejdede me det stort Skib. Det farlige ved den almindelige Slæbeanordning ligger i, at Angrebepunktet for Trækkekræften føres ud fra Slæbebaadens Midte, naar Baaden drejer. Derved opstaar et Moment, der kan blive saa stort, at Baaden kæntrer. Ved Manøvrer kan man selvfølgelig gøre en Del for at modvirke dette, men derved kan der opstaa andre Ulykker, navnlig i snævre Farvand, naar Slæbebaaden ikke kan beholde Herredømmet over et stort Skib. En anden Ulempe er den, at Slæbehagen, naar den rutscher ud ad Bøjlen og med stor Hastighed slaar mod Hjørnet af den, forarsager et stærkt Stød, der giver en Rystelse i hele Slæbebaaden og kan bevirke en stærk Slingring. Den store Paavirkning af Slæbekrog og -trosse kan ogsaa være farlig og føre til Brud.

De Forbedringer i Konstruktionerne, som er patenterede, har hidtil gaaet ud paa at forbedre Slippeindretningen, medens den omtalte Fare først for nylig er blevet afhjulpet ved Deutschen Schiff- und Maschinenbau A. G. Werk Seebeck's Nykonstruktion, som allerede er indført i adskillige Slæbebaade med en Trækkekraft fra 2000 til 40,000 kg.

Konstruktionen er følgende:

Midtskibs er anbragt den saakaldte Kongebolt, hvorom en Arm kan dreje sig. Denne Arm er i den anden Ende drejelig befæstet til en Rullevogn, som fastholdes af og kan bevæge sig i en cirkelformet Skinne. I Armen er ogsaa Slæbekrogen anbragt.

Ved Arbejdet med store Skibe vil der kun blive ringe Krængningsvirkning paa Slæbebaaden, da Kraften altid vil angribe i dennes Midte, i Kongebolten.



Radial-Slæbeanordning paa en Bugserbaad.

Desuden vil Slæbebaaden beholde sin Manøvreedygtighed, hvilket er meget betydningsfuldt. Man vil ogsaa faa en Slæbekrog, der ikke giver Ryk eller Stød i Bugserbaaden. Slippetrossen vil ogsaa altid have samme Længde, og man undgaar derfor, at Krogen pludselig aabner sig og lader Bugsertrossen gaa. Der er udført mere end en Snes Installationer efter dette Princip, og de har alle virket efter deres Hensigt. Føringskinnen behøver ikke altid at gaa over hele Baadens Bredder, men kan være mindre i Diameter, hvis Baadens Sikkerhed tillader det.

Mergelspiret „KING”



er et nyt Stykke Værktøj og bør findes i enhver Sømands Eje — er udført i rustfrit Staal. — Bemærk paa Billedet, at Traaden føres direkte igennem Mergel-spiret.

En gros **W. VALERY**
Herluf Trollesgade 22
Telefon: Falæ 7441

Patent anmeldt



(Klokkelakken)

WILTON SUPERIOR

FINEST ELASTIC YACHT VARNISH
YACHT - EMAILLER
KOBBER - BUNDFARVER
BRONCE - BUNDFARVER

faas hos d'Herrer Farvehandlere

Forlang Brochure tilsendt

DANSK LAKFERNISFABRIK
København-Valby - Central 13,333

Brand i Motorbaad!

Hvor ofte ser man ikke i Dagspressens Spalter denne Overskrift, og hvad kan der gøres for at forhindre slige Katastrofer? Hvorledes opstaar saadanne Brande? Som Regel Kaburatorbrand, Selvantændelse i Fernisklude, Eksplosion af Primusapparat eller ved Personers uforsigtige Omgang med Ild. Hvad foretager man sig, hvis der udbryder Ild? Dertil vil Svaret maaske blive, at der altid er en Pøs ved Haanden, og Vand er der nok af. Denne Opfattelse er i høj Grad fejlagtig, da Vand som Slukkemiddel overfor Benzin eller Petroleum virker fremmede og ikke hæmmende, ved at der sker Eksplosion, naar Vand kommer i Berøring med Vædskerne, og forstørrer det brændende Omraade med Lynets Hast. Hvad kan man da gøre? Et meget simpelt Middel er at have en Kasse med Sand og en Skuffe anbragt paa et let tilgængeligt Sted. Sand er et udmærket Slukkemiddel, men der medfølger den Ulempe, at det koster megen Møje at fjerne det igen. I enhver Motorbaad eller Lystfartøj burde findes et til Formaalet egnet Ildslukningsapparat, som findes i Dansk Arbejde til overkommelige Priser i følgende forskellige Typer:

Tetra-Ildslukkeren med automatisk Affyring, ved at man slaar paa en Knap, hvorved komprimeret Luft udløses og presser Vædsken gennem et Straalerør med stor Kraft. Eller en Tetra-Slukker, som er forsynet med en dobbeltvirkende Pumpe, og som kan sende en kraftig Straale mod Ilden paa 4 à 5 Meters Afstand. Endvidere findes Tetra-Slukker, som sidder fastgjort paa et Stativ og, idet det trækkes ned herfra, kastes Indholdet mod Ilden. Fælles for disse Tetra-Slukkere er, at Indholdet ikke slukker ved sin Vædskemængde, med ved en Kvælgas, som udvikles i det Øjeblik, Tetra kommer i direkte Forbindelse med

Ild eller opvarmet Metal. Denne Vædske er frostfri indtil \div 30 Gr. Celcius. Grundig Udluftning skal dog foretages efter Slukning med Tetra.

Ilden bekæmpes ligeledes ved Hjælp af Skum, hvortil findes forskellige Størrelser Slukningsapparater. Skumapparatet bestaar af 2 Beholdere fyldt med 2 forskellige kemiske Vædsker. Ved Affyringen forenes disse 2 Vædsker, og der dannes et Kulsyretryk i Beholderen, hvorved Vædsken presses ud som Skum, der lægger sig som et Tæppe over Ilden og kvæler den.

Det allernyeste Slukkemiddel er Kulsyresne, som forefindes i Staalflasker. Ved en let Drejning paa en Knap udlades Kulsyren i Form af Sne og Gas af en Temperatur paa \div 79 Gr. Celcius, hvorved opnaas en Kølevirkning af stor Betydning. Kulsyren efterlader sig intet Spor og ødelægger Intet. Naar Luften er blandet med 15 % Kulsyregas, slukkes Flammerne øjeblikkelig. De vigtigste Slukningsegenskaber ved Kulsyre-Systemet er Bortblæsning og Fortynding af Luften ved Hjælp af Kulsyregassen, hvorved der opstaar en passiv Atmosfære, i hvilken Forbrænding ikke kan finde Sted.

Har man sikret sig mod Ildsvaade ved Anskaffelse af en Ildslukker, kan man forstrøtningsfuldt begive sig om Bord i Tillid til, at man har Midlet til at holde den røde Hane i Skak. Vi maa dog anbefale, som ovenfor nævnt, at den er af dansk Fabrikat, som er fuldt paa Højde med de udenlandske. Vi har f. Eks. haft Lejlighed til at se forskellige Typer af »Ginge« Ildslukkere, som er leveret til de fleste offentlige Institutioner og en Mængde private Virksomheder, hvoraf mange er af en meget brandfarlig Karakter. Flere af disse Typer er fortrinligt egnede til Motorbaade.



**HUSK at fortælle Deres Venner, at
»Vikingen« nu er et 14 Dages Blad**

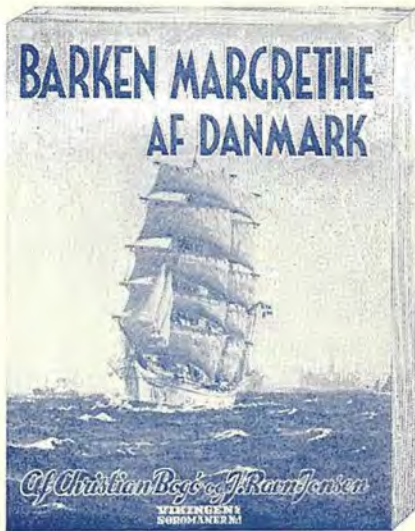
HOBRO SKIBSVÆRFT
K. A. TOMMERUP
bygger Baade indtil 300 Tons
Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade
Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

Alle Henvendelser til »Vikingen« bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: 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.

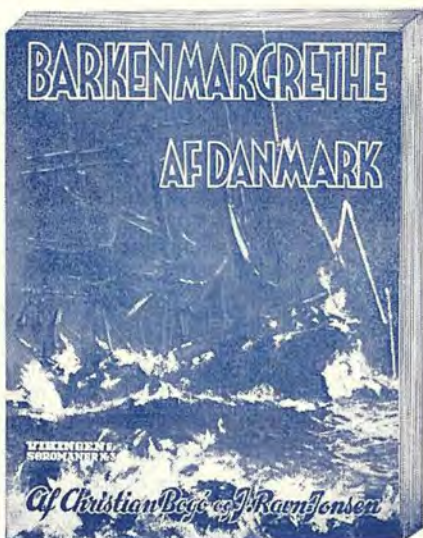
1. Bind.



2. Bind.



3. Bind.



4. Bind.



BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bogø og J. Ravn-Jensen

udsælges fra »Vikingen«s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6,00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3,50 for alle 4 Bind.

Gang paa Gang er »Vikingen« blevet opfordret til at forfølge den store Succes som Bogen »Barken Margrethe af Danmark« er blevet, med at udsende en ny Bog, men vi har et lille Restoplag, som først skal ud.

Derfor benytter »Vikingen« sine 15 Aars Bestaaen til at realisere dette Restoplag til halv Pris, saaledes at alle nu kan erhverve denne spændende Bog om den danske Sømands Liv.

Da Oplaget kun er be-
grænset, sælges kun
alle 4 Bind samlet til
Kr. 3,50.

„VIKINGEN“s Ekspedition,
Gammel Mønt 39.
Byen 8040

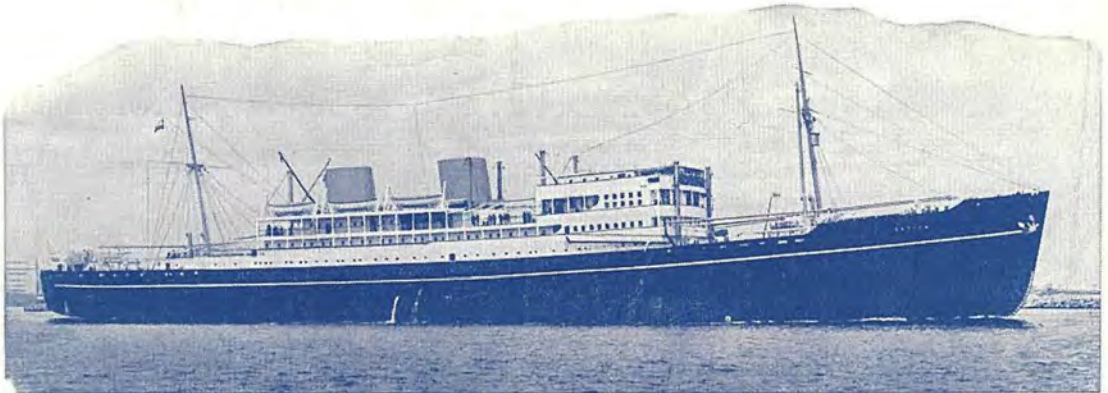


AKTIESELSKABET

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

50 Øre

Nordsøbaadene gaar ud

Maleri af Christian Bøge

1938 - Nr.
15. Aargang



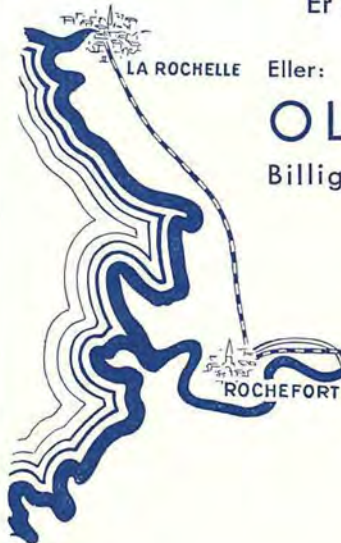
CHRISTIAN BØGE

Forlang hos Deres Skibsprovianteringshandler:

COGNAC Grande Champagne Cognac 1893

NAPOLÉON 20 ANS Rochet & Co., France.

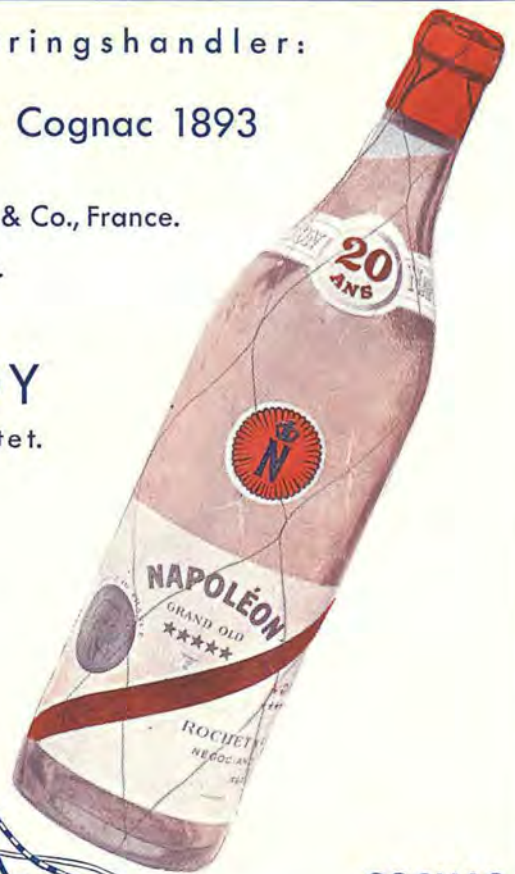
Er gammel, god og fornem i Smag.



LA ROCHELLE Eller:

OLYMPIA BRANDY

Billig, god og respektabel Kvalitet.



Grundlagt 1888

Jesper Christensen & Co.s

Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.

SAINTES

COGNAC

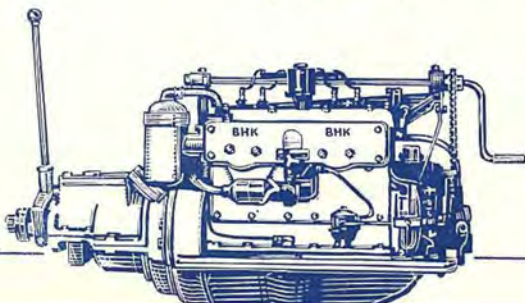


Marine-Motorer



Ford og Fordson Motorer, specielt ombygget til Marinebrug, er driftssikre og økonomiske for saavel Lyst- som Brugsfartøjer.

Forlang Tilbud fra de autoriserede Ford og Fordson Forhandlere eller fra Brdr. Hansen, Kalkbrænderihavnen, København.



DAMPKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB



Grundlagt 1889

Managers:

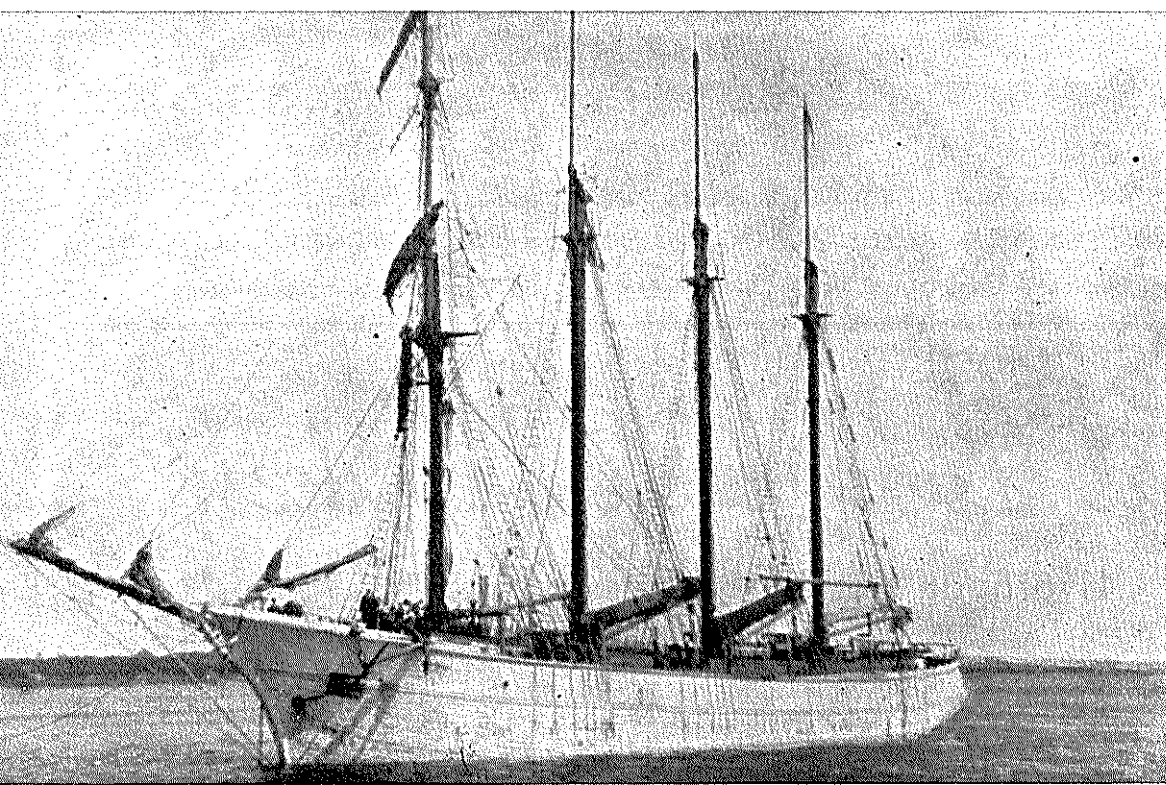
A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437

— — 16570

Statstelefon..... 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN



Topsejls-
skonnerten
„Dione“ i
Limfjorden.
(Fot.: Poul
Palmer).

Nu er der den Omstændighed, at Biologerne for ikke længe siden paa Limfjordens Bund har konstateret udbredte Omraader, der var raadne og bestaaende af ildelugtende Mudder. Paa saadanne Steder, vil man forstaa, fandtes kun faa levende Væsener, og navnlig var Bestanden af Orme og Muslinger, som er Aalens og Rødspættens vigtigste Føde, næsten forsvundet. En saadan øde Fjordbund fandtes navnlig Vest for Mors, i Thisted Bredning og i Skive Fjord, hvorfor Rødspætterne, der fangedes i disse Omraaders Nærhed, da ogsaa viste sig tynde.

Hvad Besejlingsforholdene angaar, maa disse siges igennem de sidste Hundrede Aar at have været saa gode som nogensinde. Men hvordan med Fiskeriet? Hvad vil der ske, hvis man lukker Thyborøn? Vil Fiskeriet ganske høre op, som der fra mange Sider gøres gældende? Skulde virkelig Aalen, der igennem tusinde Aar har holdt til i Limfjorden, forlade denne og sige Farvel og Tak — der har dog ikke altid været Udløb fra Limfjorden til Vesterhavet — og Aalefiskeriet var i fordums Dage af en anden storlaaet Karakter end nu. Derom vidner tilfulde Pastor Thanings Beskrivelse af Aalefiskeriet ved Mors for 100 Aar siden, da Præsten havde Embede der paa Øen.

Ved Sct. Hansdagstide kom Aggerboerne ind i Fjorden for at bruge Pulsvod. Dette Fiskeredskab maatte kun benyttes i to Maaneder, men i dette Tidsrum blev der i Fjorden fisket en enorm Masse Aal. Om Mængden faar man et Begreb, naar man hører Præsten fortælle, at hvert Aar fik han en Fænte — det vil sige en Nats Fangst — og Præsten var heldig, for Fænten indeholdt „nogle og halvtredsindstyve Snese af forskel-

lig Størrelse, de bedste paa et Par Pund. Prisen var overkommelig, otte Skilling (2½ Skilling Kurant), saa man forstaaer Præstens Tilføjelse om, at „det jo var en anselig Hjælp til Husholdningen.“

Men i den Tid, der her tales om, var der jo Forbindelse mellem Vesterhavet og Limfjorden. Agger Kanal havde da eksisteret i en halv Snes Aar, vil nogle indvende. Ja, men gaar man igen et Par Hundrede Aar tilbage i Tiden, altsaa i Begyndelsen af det 17. Aarhundrede og i Tiden derefter, var Billedet akkurat det samme. Aalefiskeriet i Limfjorden var kolossalt. „Aalefiskerne“ fra Thyholm var velkendte overalt paa de jyske Markeder, hvor de mødte frem med deres rødmaalede Vogne med flere Tusinde røgede og saltede Aal, som let fandt Afsætning.

Gennem Aarhundreder var Limfjordens Fiskerigdom den stadig rindende Kilde, hvorefter mange strakte deres Arme ud. Allerede Saxo siger i Fortalen til sin Krønike fra Tiden omkring Aar 1200, at Limfjorden var saa „rig paa Fisk, at den sikkert yder Indbyggerne lige saa megen Føde, som hele Agerlandet tilsammen.“ Ikke saa underligt, at Gejstligheden og Herremændene søgte at skaffe sig Forrettigheder til dette Fiskeri og lagde Beslag paa de bedste Fiskepladser — og i Tiden omkring Aar 1500 hører man om Udstedelsen af saadanne Privilegier.

I Tidsrummet fra Slutningen af det 11. til Begyndelsen af det 19. Aarhundrede har Størsteparten af Limfjorden — kun afbrudt af faa korte Perioder — udgjort et Ferskvandsbækken, og Fiske-Faunaen var derfor selvsagt en anden end i vore Dage. Foruden det allerede nævnte anseelige Aalefiskeri var det Sil-

den og Heltfiskeriet, der var de mest fremtrædende; her fandtes desuden Gedder, Brasen, Skaller m. m. Heltfiskeriet har paa sine Steder været stort. Paa mange Fiskepladser i Fjorden laa den aarlige Fangst oppe paa et Hundrede Tusinde Stk., men efter Aggerkanalens Dannelse svandt dette Fiskeri ind til det bare ingenting.

Sildefiskeriet var dog det mest fremtrædende, særlig omkring Nibe gav Sildebundgarnene et saadant Udbytte, at Stædepladserne blev handlet til anselige Priser. Limfjorden blev allerede matrikuleret i det 17. Aarhundrede, hvorefter der aarligt svaredes en Afgift til Staten paa 1 Mark af de 1000—1500 Bundgarnstæder, der fandtes i Fjorden.

Sildefiskeriet havde sine gode og daarlige Perioder. Til Tider var Fiskeriet ovenud godt i en Aarrække. Derefter kunde Silden blive borte i en kortere eller længere Periode til stor Skade for de mange Mennesker, der havde Indtægter af Sildefiskeriet. Aarsagerne til Sildens Udebliven kendte man ikke; man beskyldte Hekse for at „binde“ Silden, saaledes at denne ikke kunde slippe ind ved Hals.

Omkring 1600 stod Sildene tæt ved Nibe, en Række indbringende Aar fulgte, men i 1624 slog Vesterhavet Hul paa Aggertangen, og der var netop paa dette Tidspunkt en Nedgang i Fiskerigdommen. Dog 1635 var der atter rigt Fiskeri ved Nibe — Hullet i Aggertangen var hurtigt igen blevet tilstoppet ved Naturens Hjælp — og denne Periode varede en Snes Aar til omkring 1650'erne, da det atter blev galt ved Aggertangen — det salte Vand skyllede ind i Fjorden. Arent Berntsen fortæller herom i sin Danmarkshistorie, at dette havde til Følge, at en Mængde Gedder, Karper,

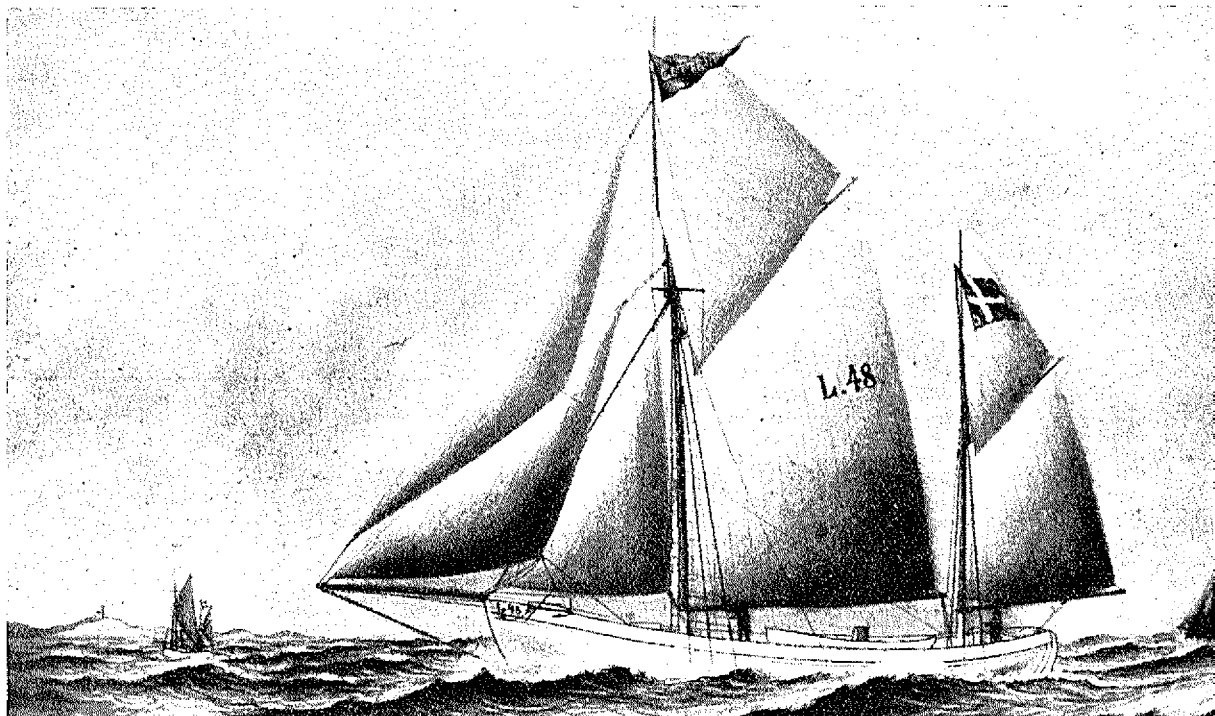
Brasen, Helt og Aborrer, som Limfjorden „tilforn var rig af, skal være bleven døde, og ved alle Strandbredde opskyllede, at man paa nogle Hundrede Vogne ikke haver kunnet dem borttaget.“ Og videre fortælles det, at siden den Tid fandtes den Slags Fisk ikke „udi Limfjorden tilgaaen, men alene Flynder, Aal, Hvilling, Torsk, Sild og andre Strandfiske.“ Her nævnes Silden vel, men givet er det, at først hen imod Slutningen af det 17. Aarhundrede vendte Sildene tilbage i større Mængde.

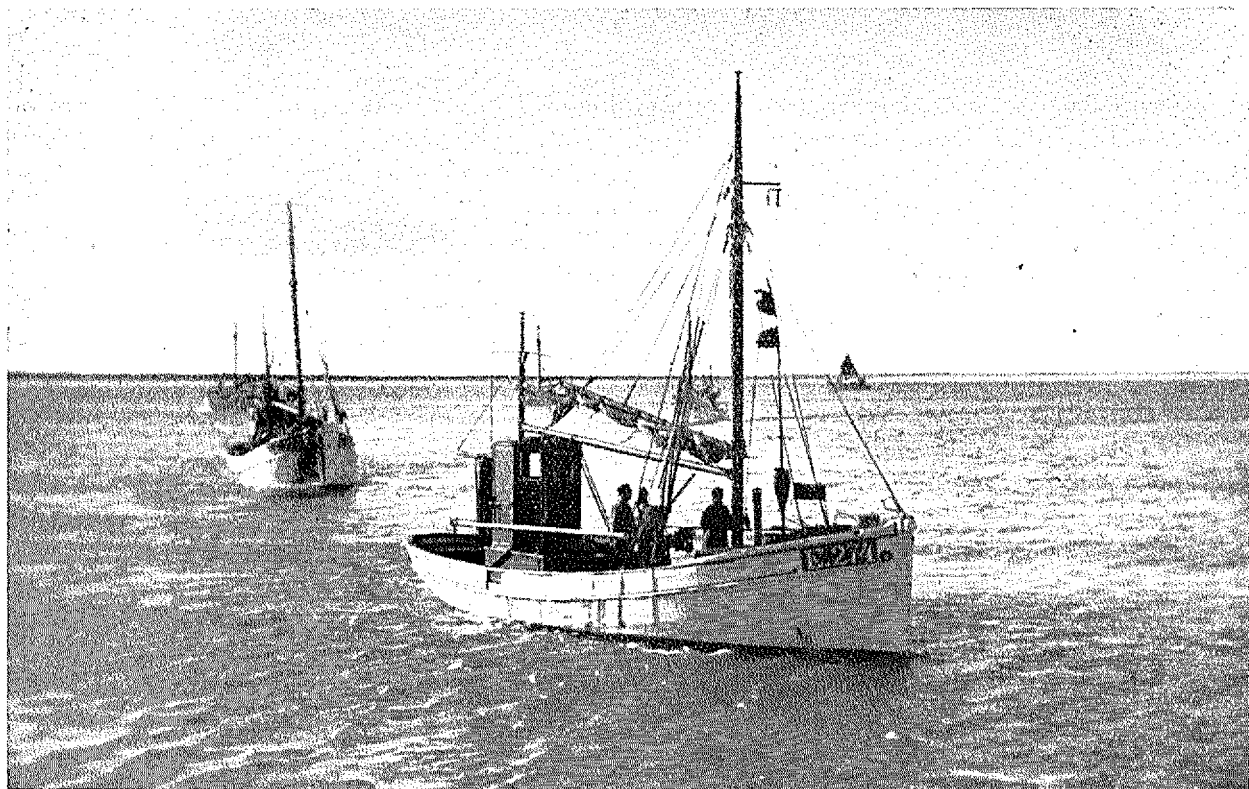
Som i 1634 var Aggertangen ved Gennembrudet i 1650'erne atter blevet tilstoppet, og alle Ferskvandsfiskene vendte tilbage, medens Flynderen og Torsken forsvandt — for først at vende tilbage for godt et Hundrede Aar siden. Heltfiskeriet vendte ligeledes med fornyet Styrke tilbage til det ferske Vand i Limfjorden, og endnu i Begyndelsen af det 19. Aarhundrede var Heltfiskeriet af stor Betydning og gav sine Udøvere gode Indtægter.

Indtil Slutningen af det 17. Aarhundrede havde Aalborg været den førende By, hvorfra Sildehandelen foregik, men paa dette Tidspunkt fik Beboerne i Nibe Privilegium paa ogsaa at maatte handle med Fisk, og da Byen i 1727 blev ophøjet til Købstad, oprandt der en Glansperiode for den lille Fjordby — en Opgangsperiode, der varede til Aggerkanalen var en Kendsgerning.

Gennembrudet af Aggertangen i 1825 var af katastrofal Virkning for saavel Fiskebestanden i Limfjorden som for Fiskeriets Udøvere. I Løbet af faa Aar forsvandt det før saa rige Heltfiskeri, og Sildefiskeriet aftog i uhyggelig Grad. Allerede i 1830'erne var Sildefiskeriet en Skygge af fordums Storhed, og for Eks.

En moderne Fiskerkutter ved Aarhundredskiftet. Bygget i Svendborg i 1898. I 12 Aar tilhørte den Chr. Herup, Marstal. Nu ejes den af Brd. Strøm, Sæby, der driver Fiskeri med Grimsby som Basis. (Chr. Herup).





Enhver kender Idyllen, naar Fiskerflaaden en stille Sommeraften vender hjem fra Havet.

androg Udbyttet af 300 Sildebundgarn i 1875 kun 32.000 Kr. Aalefiskeriet holdt vel bedre Stand, men det gaar Aar for Aar tilbage — og saafremt man ikke nu udplantede Rødspætteyngel, vilde Rødspættefiskeriet næppe heller være meget bevendt.

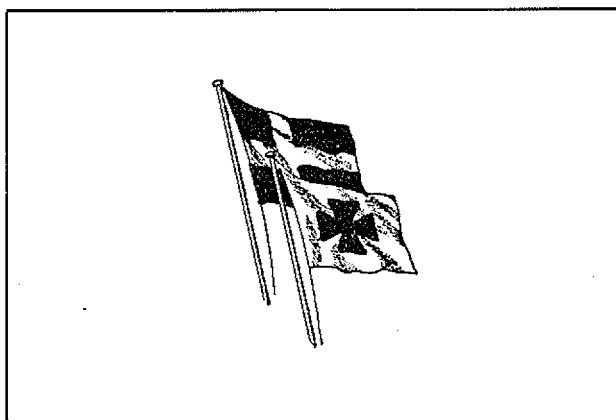
Hvorom alting er, Historien fortæller os, at Limfjorden var rigest paa Fisk de Aar, hvor der ikke fandtes nogen Forbindelse mellem Vesterhavet og

Fjorden. Andre Aarsager kan vel have spillet ind. Men dette er dog en Kendsgerning, man ikke bør lade upaaagtet for Tiden.

Noget ganske andet er, hvad mange vil gøre gældende som værende af nok saa stor Betydning, at det stadig mere om sig tagende Nordsøfiskeri maa bevare sit Støttepunkt ved Thyborøn Havn, hvilket naturligvis ikke kan blive Tilfældet, hvis man lukker Limfjorden.

Vikingens Forside.

„Vikingen“s Forside, „Englandskutter paa Vej til Dogger Banke“, efter Maleri af Christian Bogø, der jo er vore Læsere en gammel Bekendt. Vi behøver ikke at erindre de af „Vikingen“s Venner og Købere, som har fulgt Bladet fra dets første Start, at det netop var Forfatteren og Maleren Christian Bogø, der er „Vikingen“s Starter, første Udgiver og Redaktør. Og saa fra de Aar, hvor Christian Bogø forestod Bladets Udstyr, vil man erindre en Række virksomhedsfulde Omslagstegninger og Illustrationer fra hans Haand.



A/S H. C. Christensens Staalskibsværft
MARSTAL

Amerikanske Te-Clippere

Af Kina-Clippernes Historie ved Oscar Jensen



I en Te-Clippers Folkelukaf.

Te-Clippere og deres Bemanding.

Fra Noah byggede Arken og til Midten af forrige Aarhundrede havde Begreberne om, hvorledes et Skibsskrog i det væsentligste skulde se ud, ikke undergaaet nogen særlig stor Forandring. Hovedsagen var, at Skibet kunde rumme meget og flyde paa Vandet med sin Last, saa fik det gaa med Hastigheden, som det bedst kunde. Man havde god Tid, og Søens Folk slog den ihjel om Bord i Skibe, der var lige brede i begge Ender.

Imidlertid rejste der sig i Midten af forrige Aarhundrede stærke Krav i Amerikas forenede Stater om at faa den kinesiske Te bragt hurtigere hjem, og disse Krav i Forbindelse med Guldfundene i Californien og Australien 1848—51, under hvilke det gik paa Livet løs om at komme først, skabte en hidtil uanet Aktualitet om Mundheldet: „Time is money“.

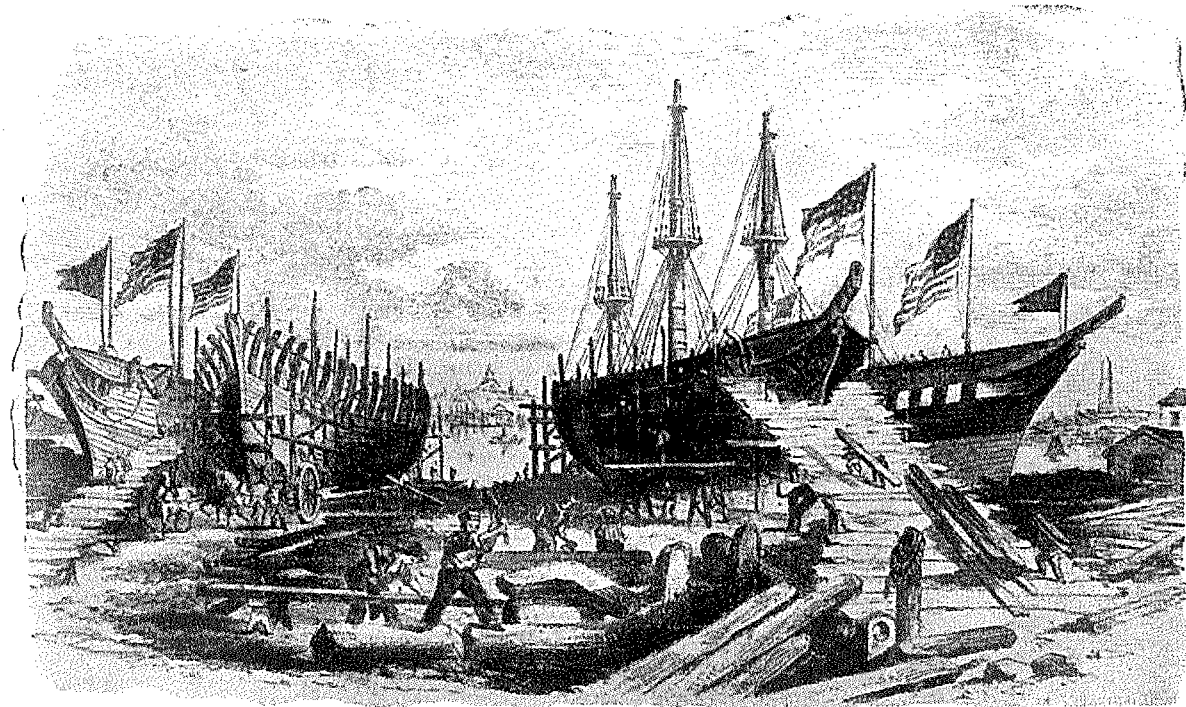
Dette Hastværk gav igen Stødet til, at Amerikanerne begyndte at bygge skarpe og hurtigt sejlene Skibe — de saakaldte Clippere, som med deres Sejlpræstationer næsten tog Vejret fra hele den øvrige Verden og som en Tid truede med at knuse Storbritanniens overseiske Handel.

Storbritannien vandt dog alligevel i Kapløbet, endskønt man dér en lang Tid maatte kæmpe mod megen haardnakket Konservatisme. Og i Tidsrummet fra 1848 til Suezkanalens Aabning 1869, som regnes for Clipper-Tidens Glansperiode, blev der paa begge Sider af Atlanten bygget Tusinder af skarpe, hurtigt sejlene Skibe. Disse Clipper-Skibe benævnedes forskelligt efter den Fart, de sejlede i. Te-Clippere sejlede i Kina-Fart — eller i Californien- og Kina-Fart. Guld-Clippere sejlede enten i Californien-Fart eller Australien-Fart, hvorimod Uld-Clippere naturligvis

var udprægede Australie-Farere. Endelig var der de efter Datidens Begreber om Luksus særligt udstyrede Passager-Clippere, som besørgede Trafikken mellem den gamle og „den nye Verden“, og som ogsaa kaldtes Nord-Atlantehavs-Paketter. Mange af disse Clipper-Skibe — og i Særdeleshed de berømte og berygtede amerikanske Te-Clippere — har skrevet deres Navne i den maritime Verdenshistorie med Jern og Blod — Navne som „Flying Fish“, „Flying Cloud“, „Flying Mist“, „Typhoon“, „Cyclon“ og „Whirlwind“ og mange andre, som i sig selv udtrykker flyvende Fart eller Brutalitet.

„Time is money“ var Datidens Løsen i Te-Farten — og typisk amerikansk. Men Historien om Søfolk foran Stormasten om Bord i disse amerikanske Clipper-Skibe er ikke en Historie om amerikanske Søfolk; thi ret beset har der som Stand betragtet aldrig eksisteret amerikanske Koffardi-Matrosere — i hvert Fald ikke i Clipper-Tiden. Ingen Amerikaner valgte Søen som Levevej i den Hensigt at gnaave Beskøfter i Folkelukafet hele sit Liv, som saa mange Søfolk af andre Nationer har maattet gøre og derved har skabt en Matros-Stand. Naar Amerikaneren gik til Søs, arbejdede han sig som Regel hurtig gennem Graderne fra Før til Agter, eller han blev skubbet igennem dem ved Protektion, og kun faa blev hængende paa Vejen. Mange amerikansk fødte Clipper-Kaptajner og Styrmand havde traadt deres Børnesko i New Bedford-Hvalfangere og havde gaaet en haard Skole igennem. Flere af de mest kendte stammede fra de Helte, Frihedskrigen havde fostret til Lands og til Vands. Mange havde Søroverblod i Aarene eller — for at bruge en finere Benævnelse — Kaperblod, hvilket i disse Tider omtrent kom ud paa ét. Men der var ogsaa andre, som ikke var amerikansk fødte, og disse kunde skrive deres Herkomst fra Landene, som fostrede de gamle Vikinger.

I første Halvdel af forrige Aarhundrede var amerikanske Kina- og Ostindie-Farere bemandede med Danskere og Svenskere, Nordmænd og Finner — ypperlige Søfolk, som forstod sig paa Rigger- og Sejlmager-Arbejde og satte en Ære i at udføre Arbejdet godt, og som tillige havde Forstaaelsen af, at Disciplin var en Nødvendighed om Bord. Et Skib med en hel Besætning af saadanne Søfolk var intet mindre end et lille flydende Himmerig. Men da Efterretningen om de store Guldfund i Californien fløj ud over Verden, og Te-Clipperne blev dirigeret denne Vej rundt til Kina, blev Besætningerne straks mere blandede. Søfolk af alle Nationer strømmede nu til Boston og New York for at komme ud til Guldminerne, og under Clipper-Flaadens stærke og pludselige Vækst forslog Vikinge-Ætlingene ikke til Skibenes Bemanding. Man maatte tage, hvad man kunde faa, for at Skibene kunde komme afsted. „Time is money“. Det flydende Himmerig i Kina-Farten blev en Saga, og fra nu af var Te-Clippere undertiden flydende Helveder — bemandede med det værste Djævla-Pak.



Clipperbygning.

De første, der supplerede Skandinavernes Tal, var Søfolk fra Nord-Atlantehavs-Paketterne — de saakaldte packets-rats — hovedsagelig Liverpool-Irishmen — stærke og haardføre Mænd, som var tatoverede paa Arme og Bryst med groteske Figurer. De førte et raat Sprog — ofte truende og altid spækket med Eder. De stjal aldrig fra hinanden indbyrdes, men de undsaa sig ikke for at plyndre Skibskammerater af enhver Nationalitet, og de rap-sede fra Skib og Passagerer ved enhver Lejlighed. At bruge Kniv mod hinanden under Slagsmaal faldt dem heller ikke ind; men at dolke en Skipper eller sprætte Maven op paa en Styrmand betragtede de som Heltebedrifter, og de skulde nødvendigvis behandles med Jernhaand.

Trods al deres daarlige Moral var disse Paket-Søfolk enestaende til at sætte og bjærge Sejl. Men dette var ogsaa omtrent alt, hvad de kunde af Sømandsarbejde; thi i Nord-Atlantehavs-Paketterne blev alt andet fornødent Arbejde udført af Riggere og Sejlmagere fra Land, mens Skibene laa i Havn. Rigtig i deres Es var disse packet-rats, naar de

i haardt Vejr red paa Nokken af en Mærseraa og skar en luv Stikbovt, eller naar de laa paa Maven over en firsindstve Fod lang Storraa under en fløj-tende Snestorm og sloges med et Sejl af Nr. 1 Bom-uldsdug, som tærskede og dundrede i Grejerne.

De yndede ikke Kina-Farten for Fartens Skyld. De havde aldrig før været sønden for Linien, og havde ikke Californiens Guldminer lokket dem, vilde de for bestandig have foretrukket Farten mellem Liverpools Dansebuler og New Yorks Grog-Snasker. I Land var de et let Bytte for Landhajer af begge Køn, som uden Skaansel plyndrede dem til Skindet og sendte dem til Søs uden saa meget som en Pibe Tobak; og i Søen kunde de saa opfriske saadanne Minder og more sig hjerteligt derover. Til Søs kunde disse packets-rats efter deres Evner arbejde som Heste, men ved Land ødede de deres Penge som Æsler.

Efter disse fulgte Mænd af alle Nationer og Racer. Nogle af disse var ypperlige Søfolk. Andre var slet ikke Søfolk og havde heller ikke Stof i sig til at blive det. Disse sidste havde for manges Vedkommende tjent deres længste Tid i et Forbedringshus, og nogle af dem burde aldrig være sluppet ud derfra.

Med saadanne sammenrodede Besætninger foran Masten maatte New Englands Skibskaptajner ofte gaa til Søs med Te-Clipperne. Nok havde de som sagt nogle hæderlige Skandinavere imellem; men Rosset var som oftest i Majoritet og stod altid i Opposition til Skibets Officerer, som gjorde deres bedste for at skabe duelige Søfolk af dem.

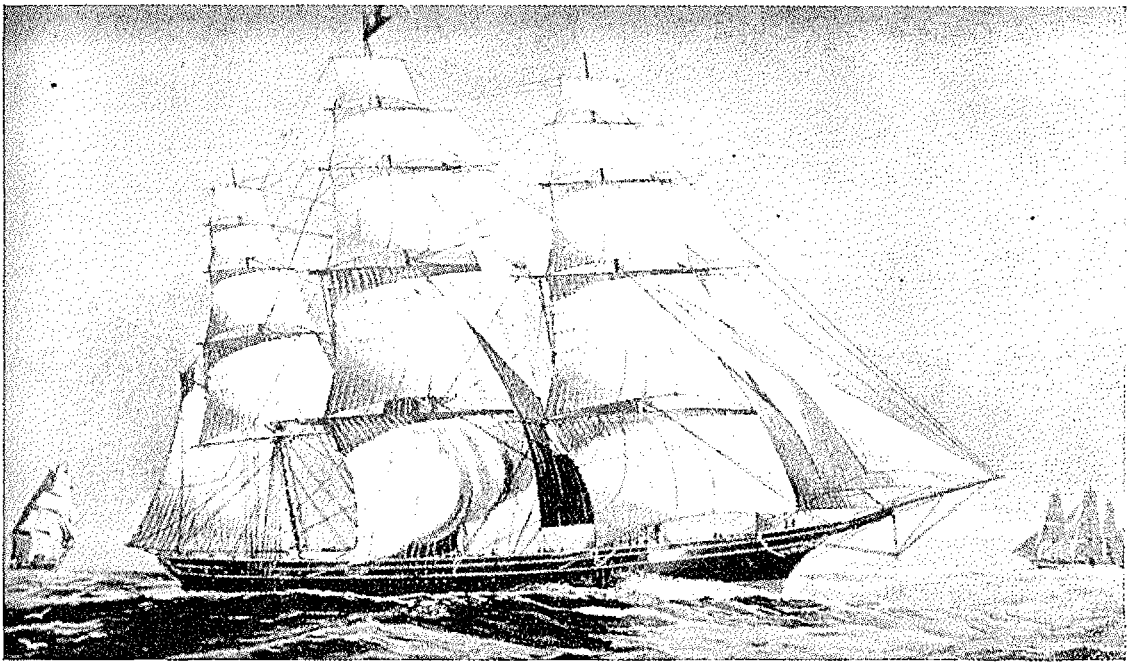
Der kan siges en Del baade for og imod disse Clipper-Officerers Fremgangsmaade i saa Henseende; men hvis nogen tror, at den her omtalte Klasse af menige Søfolk følte eller gav Udtryk for Taknemmelighed mod deres Velgørere, er dette en stor Fejltagelse. Vedkommende vilde hurtigt skifte Mening under et kort Ophold i en Te-Clippers Folkelukaf



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svensen & Christensen

KØBENHAVN K. :: FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



„Flying cloud“.

ved at se disse raa og smudsige Fyre paa Frivagt ligge henslængt i deres kvalmt stinkende Køjer eller siddende paa deres Skibskister — de, der havde saadanne Kister — pulsede paa sure Kridtpiber i en Taae af Røg fra daarlig Tobak, i Dunsten fra trannede Søstøvler og harskt Olietøj og i en Belysning fra en søvrig Olielampe — og hørte dem forbande deres Kaptajn og Styrmand — og i det Uendelige lovprise deres Venner i Land — „Sorte Pete“ og „Limerick-Pat“ eller, hvad de nu hed, alle de tve-tungede Boardinghus-Runnere, som havde flaaet dem til Skindet — og den Charme, de havde fundet hos „Tykke Moll“ og den skeløjede Sussie eller andre lignende Dejligheder, som havde budt dem paa alt, hvad de forstod ved Livets Komfort og Nydelse.

At behandle saadanne Mænd med venlige Talemaader vilde være lige saa meningsløst som at oprette en Børnehave mellem Klapperslanger, og et Skib med slig en Besætning var intet mindre end et flydende Helvede. Men som sagt kunde en Clipper-Kaptajn ogsaa være heldig og faa en Besætning af respektable Søfolk med Ære i Livet og som ogsaa respekterede andres Mening. Naturligvis skulde saadanne Mænd ogsaa have deres Grog og deres Kærestes, naar de kom i Land — og lidt indbyrdes Skænderi i Søen; men de skulde ikke — som Rosset — ligefrem drives til deres Arbejde med haarde Ord eller med det, der var haardere endnu.

Det er indlysende, at der over saadanne Skibsbesætninger — straks fra Rejsens Begyndelse — maatte tages visse særlige Forholdsregler. Saa snart Folkene kom om Bord, blev deres Kister og Køjesække endevent, og fandtes de i Besiddelse af Skydevaaben, blev disse konfiskerede, ligesom Spidserne blev brækket af deres Skedeknive. Skydevaaben og spidse Knive maatte ikke være i det menige Mandskabs Besiddelse om Bord i nogen amerikansk Te-Clipper; og Skibets Slibesten var i Styrmandens Vare-tægt og under Laas og Lukke, saa længe Rejsen varede. Dog gaves der Tilfælde, hvor det trods alle

Forsigtighedsregler var lykkedes særlige Desperados at smugle baade Skydere og Stikvaaben om Bord.

Clipper-Skibene er nu forsvundne fra Verdenshavene. Hvad der er tilbage af disse lange, hurtigt sejrende Skibe med deres himmelstræbende Master, deres fine, slanke Linier og Skyer af Sejldug, ligger enten paa Havets Bund, paa fjerne Øers Rev og Sandbanker, paa Kap Horns jernhaarde Klipper, eller de udleverer deres sidste Dage som Kulhulke. Dog blev mange ogsaa under Borgerkrigen ødelagte af Sydstaternes Krydser „Alabama“.

Hvad der fra autentiske Kilder — shipping papers, Logbøger og Særetsprotokoller — vides om amerikanske Te-Clippere og deres Rejser, er i mange Tilfælde saa haarrejsende og svimlende eventyrligt, at det overgaar alt, hvad Nutidsmennesker kan forestille sig om Sølivets Romantik og ubarmhjertige Haardhed saa sent som omkring Midten af forrige Aarhundrede — under den Epøke, som paa Søen satte Skel mellem Fortidens Sneglefart og Nutidens forcerede Jag, og som blev Indledning til den evige Kamp om „Havets blaa Baand“.

Oscar Jensen.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Roder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36

LIVVAGTEN

Humoreske af Paul Arthur

JEG var taget en Tur til Xborg for at gense min Barndomsby og for at blive fri for en Telefon i nogen Tid — i den senere Tid havde dens infernalske Kimen mere og mere truet med at sønderslide mine Nerver. — En moderne Forretningsmand i en moderne Storby maa helst ikke have Nerver. Men jeg har det — i uhyggelig Grad.

Og i Løbet af de faa Dage, jeg nu havde opholdt mig i den idylliske Fjordby, hvor jeg hver Dag havde gaaet lange Ture i Anlæggene og ved Havnen, var det virkelig lykkedes mig at glemme denne sørgelige Kendsgerning. Mit Humør var ypperligt. Jeg udvekslede banale Bemærkninger om Vind og Vejr med enhver — jeg klappede tilfældige Hunde og lo blot godmodigt, hvis de snappede efter mine Fingre. Mine Kolleger og mine Underordnede i Forretningen vilde næppe have kunnet kende mig igen. Fra at være en rastløs, snerrende og dirrende Direktør, der rasede gennem Telefonsamtaler, Konferencer og Direktionsmøder i højeste Gear, var jeg blevet forvandlet til en pæn, vennsæl, midaldrende Herre, der drev sine Dage bort i et alt andet end hæsblæsende Tempo.

Jeg stiftede ikke saa faa Bekendtskaber — kedelige og interessante ind imellem hinanden. Bl. a. var der Fisker-Johannes, der hver Morgen lagde ind til Bolværket med sin lille Kutter for at sælge Fangsten fra den foregaaende Eftermiddag og Nat.

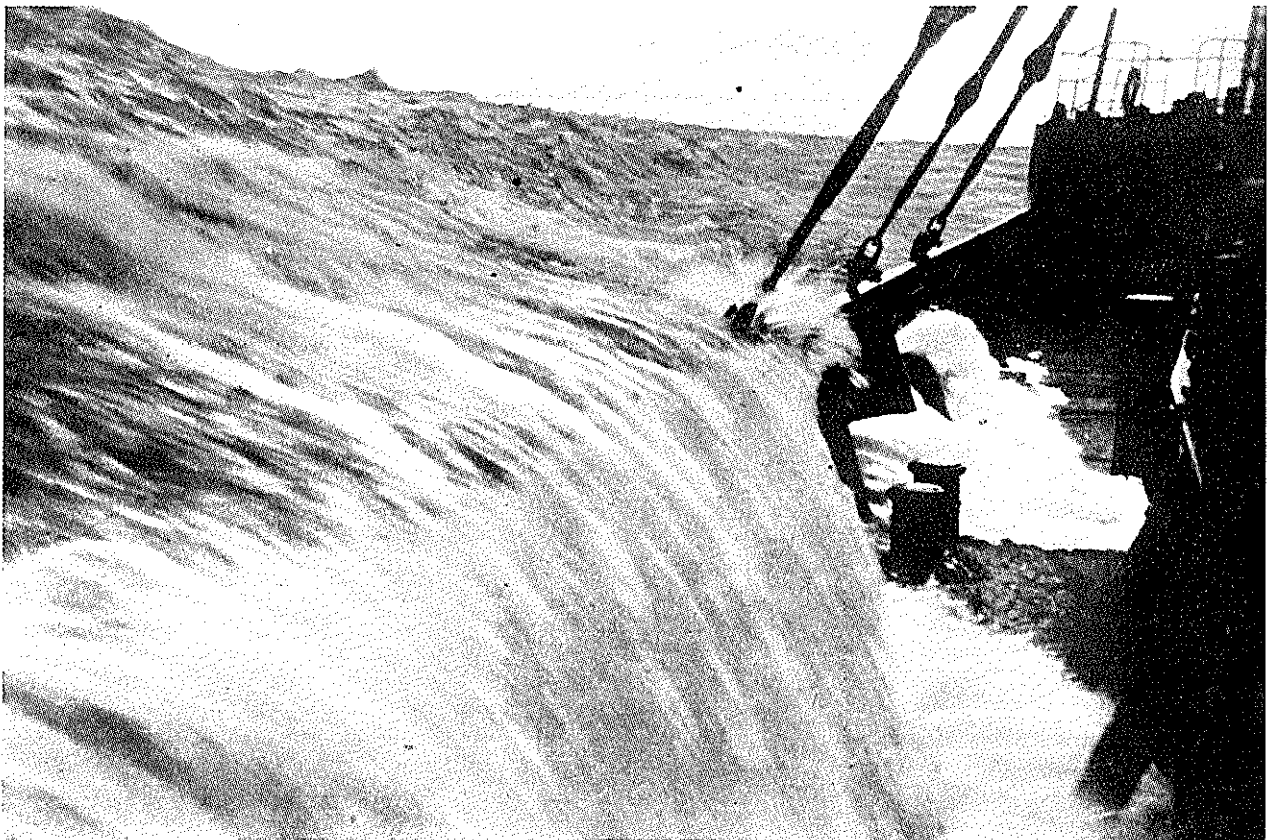
Jeg havde saamænd aldrig faaet Øje paa Johannes, hvis ikke ogsaa Elvilda havde staaet paa Dækket af Kutteren. Hende kunde man ikke undgaa at faa Øje paa, selvom hun egentlig ikke var paafaldende klædt. Hun var omkring 6 Fod høj, og jeg vil antage, at hun vejede 250 Pund. Det er Tal, der taler. — Hun var iført et sækkelignende Kostume af lyseblaat Lærred. Og hvis denne Kæmpekvinde havde kvindelige Former, skulde dette grove, stive Lærred i hvert Fald nok lade være med at fremhæve dem. Elvilda var altsaa Konen om Bord og udgjorde, tilligemed Johannes, hele Besætningen. —

Johannes var temmelig faamælt i Begyndelsen af vort Bekendtskab, men efterhaanden som han saa mig stille paa Kajen hver Morgen, blev han mere meddelsom, og det udviklede sig til, at vi blev helt fine Venner.

Han var en lille vissen og uanselig Mand med spinkle Lemmer og foroverbøjet Holdning. Han naaede ikke Elvilda til Skuldrene. Men det lod til, at de kom meget godt ud af det med hinanden — at dømmе efter den Venlighed og Om-sorg, de gensidigt udviste.

Jamen lille Johannes dog — kunde hun sige i en spøgefuldbebrejðende Tone, hvis han kom til at ramme hende med det Redskab, hvormed han hentede Fiskene op af Hyttefadene.

Og — Ja, det maa du virkelig undskylde, lille Mutter — kunde han saa svare, tydeligt brødebetyngt — det gjorde



En ordentlig Brækker.



En Fiskerbaad paa Slæb for at holde klar af Land. Der er ikke mange tilbage af denne Trawler-Type.

vel ikke ondt...? — Jeg havde megen Morskab af at betragte dem. Jeg ophørte aldrig med at føle mig imponeret over, at nogen Mand kunde være saa lille og uanselig som Johannes — eller at nogen Kvinde kunde være saa stor og veludviklet som Elvilda. —

Ganske vist var de i Fyrerne begge to og havde saaledes sandsynligvis været gift i adskillige Aar — men alligevel forstod jeg ikke helt de Omstændigheder, der havde ført dem sammen og faaet dem til at gifte sig med hinanden — saa ulige de tilsyneladende var, baade aandeligt og legemligt. — Min Forbavselse var ikke ringe, da Johannes en Dag præsenterede mig for sin Kone: Ja, det er saamænd min Kone, Elvilda der — smilede han og pegede bagud med Tommelfingeren. — Hun og jeg traf hinanden sidste Foraar oppe i Skagen, hvor hun stod og pakkede Fisk. Og da jeg et Par Gange havde set hende staa der og pakke Fisk, lige saa hun svedte ved det, siger jeg til mig selv: Der er en Kone for dig! Og videre siger jeg til mig selv: Nu har du saamænd ogsaa været Ungkarl længe nok, Johannes, nu er det paa Tide, du bliver gift.

Og Elvilda havde ikke noget imod at blive Fiskerkone, saa der var jo ikke noget at betænke sig paa. Hun blev alligevel i Branchen, og jeg fik en Kone — ja, saa giftede vi os

Jeg har altid været psykologisk interesseret, og jeg spurgte

ofte mig selv: Hvad er nu Grunden til, at denne lille Mand har giftet sig med dette skrækindjagende, rødhovede Monstrum?

Folk gifter sig ikke, uden de har en eller anden Grund til det. Forelskelse er den hyppigste. Men jeg havde vanskeligt ved at forestille mig, at Kærlighed var Grundlaget for dette Ægteskab. Ganske vist behandlede de hinanden venligt og hensynsfuldt, efter hvad jeg havde kunnet se — men alligevel — nej Kærlighed kunde det ikke være — det mente jeg at kunne sige med Bestemthed. Og heller ingen af de øvrige Hypoteser, jeg opstillede, kunde tilfredsstille mig.

Men en Dag skulde jeg faa Gaaden opklaret. Det var Johannes selv, der kom med Løsningen.

Jeg havde inviteret ham med op paa en Bajer og en Dram i en nærliggende Havnekafé. Og da jeg syntes, at han denne Dag var i et særlig godt og snakkesaligt Lune, bad jeg ham uden videre fortælle mig de nærmere Omstændigheder ved hans Giftermaal med Elvilda. —

Ja se — det er en meget kilden Affære — grinede Johannes og tog en frisk

Skraa. — Men De kan jo nok holde tæt med det

Jeg forsikrede ham, at det, han fortalte mig, naturligvis ikke paa nogen Maade skulde komme videre.

Se, dengang jeg friede til Elvilda — fortsatte Johannes og lagde Skraaen godt til Rette under Læben — forklarede hun mig, at siden hun endnu ikke var blevet gift, vilde hun heller ikke gifte sig nu, hvis der altsaa ikke var Kærlighed med i Spillet.

Men da hun saa efter nogen Tids Forløb fortalte mig, at hun da var kommet til at synes saa helt godt om mig — ja hvad — saa kunde jeg vel ogsaa bilde hende ind, at jeg kunde li' hende mere, end som man jo ellers saadan kan lide Folk i Almindelighed. — Hensigten helliger jo Midlet — er det ikke saadan, man siger

Men se — i Grunden var det nu li' godt Løvn var det — for jeg havde helt andre Grunde end denne her med at faa en Kone for Kærlighedens Skyld og den Slags — det er jeg blevet for gammel til for længe siden. Havde det været i mine unge Dage — men saa forstaar sig havde jeg naturligvis ikke taget et Skrummel som Elvilda.

Det hele kom sig jo af, at jeg pludselig en skønne Dag fik et Par Konkurrenter. Nu har jeg solgt Fisk her fra Kajen i over tyve Aar, og der er aldrig nogen, der har generet mig det ringeste.

Men saa for et Par Aar siden dukker denne beskidte Pram

op og lægger til lige bag ved mig. Og siden var det knapt nok, at en anden kunde faa Lov til at være paa sin gamle Plads.

Disse her to unge Lømler ikke alene forsøgte at hugge mine Kunder fra mig — Folk, der havde handlet med mig lige fra den første Dag, jeg begyndte, og alle dem, der var kommet til siden.

Men de chikanerede mig ogsaa paa alle tænkelige Maader, skar Flænger i mine Grejer, slap Fiskene ud af mine Hyttefæde og forulempede mig, hvor de kunde komme af Sted med det. Ikke saadan aabenlyst naturligtvis, det kunde de jo nemt komme galt af Sted med — men paa en Maade, saa der faktisk ikke var noget at stille op med dem — uden naturligtvis at give dem nogle tørre Tærsk, og det skulde jeg jo nok lade være med — af gode Grunde.

Jeg var i Virkeligheden i en slem Knibe, og det kunde meget nemt være kommet til at gaa saadan, at jeg havde maattet fortrække og overlade disse Slyngler Valpladsen og det hele. For hvad Pokker skal saadan en Splejs som mig stille op med et Par unge, kraftige Fiskere

Men saa var det jo, at jeg kom en Tur til Skagen og saa hende Jomfru Elvilda staa der og pakke Fisk. Og straks jeg saa hende, slog den Tanke ned i mig: Hende maa du have fat i!

Nu havde jeg jo ikke Raad til ligefrem at fæste hende — saa kunde jeg jo lige saa godt have hyret en Mand. — Men jeg regnede straks ud, at hvis jeg nu kunde blive gift med hende, og vi begge kunde bo i Lukafet — ja saa kunde det da ikke komme til at koste Alverden.

Jeg forklarede saa Elvilda, at siden vi nu var kommet til at synes saa gevaldigt godt om hinanden, saa kunde vi da lige saa godt gifte os. Jeg sagde ogsaa til hende, at vi ikke fik andet Hjem end Kutteren, hvor vi dog ogsaa godt kunde faa det meget hyggeligt i Lukafet. Og det syntes Elvilda da ogsaa — saa vi giftede os.

Jeg vil sige Dem Hr. — hun er en brillant Livvagt! De skulde have været her dengang de her to unge Mennesker havde skaaret en Bardun over paa min Kutter og nok saa frækt sad og grinede ad mig, da jeg kom op paa Dækket og opdagede det.

Herregud — de kunde jo ikke vide, at jeg var blevet gift, og at Elvilda sad nede i Lukafet, vel?

Jeg forklarede hende Sagen, viste hende Skaden og pudsede hende paa dem. — Altsaa Hr. — jeg vilde ønske, De havde kunnet se deres Ansigter, da de saa Elvilda komme vadende over inod deres Baad!

Og De skulde have hørt det Klask, det gav, da hun greb dem i Kraverne, en med hver Haand, og smækkede dem sammen!

De var som Pattedørn i hendes Hænder.

Hjertet hoppede i Livet paa mig af Fryd over Slynglernes velfortjente Af-

Nilfisk-Metoden

til Fiskefangst.

Stvozsuger-Princippet er anvendt her til Fiskefangst. Opfinderen er C. P. Droz i Nilversun, Holland.

straffelse — ja, og saa maaske ogsaa en lille Smule af Stoltthed over mig selv, fordi jeg havde været saa snedig.

Der er aldrig nogen, der har generet mig siden — det kan De stole paa Hr. — de holder sig pænt paa Afstand — og jeg faar Lov til at ligge i Fred og Ro paa min gamle Plads ved Bolværket, der hvor Kunderne er vant til at finde mig. — Saa jeg har skam haft megen Glæde af Elvilde, baade paa den ene og den anden Maade.

Men lov mig nu, at De ikke siger noget til hende om dette her. Saalænge man bare behandler hende med Venlighed, er hun blid som en Due, men hvis hun opdager, at man holder hende for Nar — eller hvis hun paa anden Maade bliver tirret ja, saa er hun værre at have med at gøre end et Dusin drukkne Matroser. Saa vilde jeg gerne se den Mand, der kan stille noget op med hende. Hun har Kræfter som en Elefant.

Og faar hun at vide, at jeg ikke har taget hende af Kærlighed, men kun fordi jeg kunde bruge hende til Livvagt og Medhjælper paa Baaden og den Slags ja, saa slaar hun mig til Lirekassemand

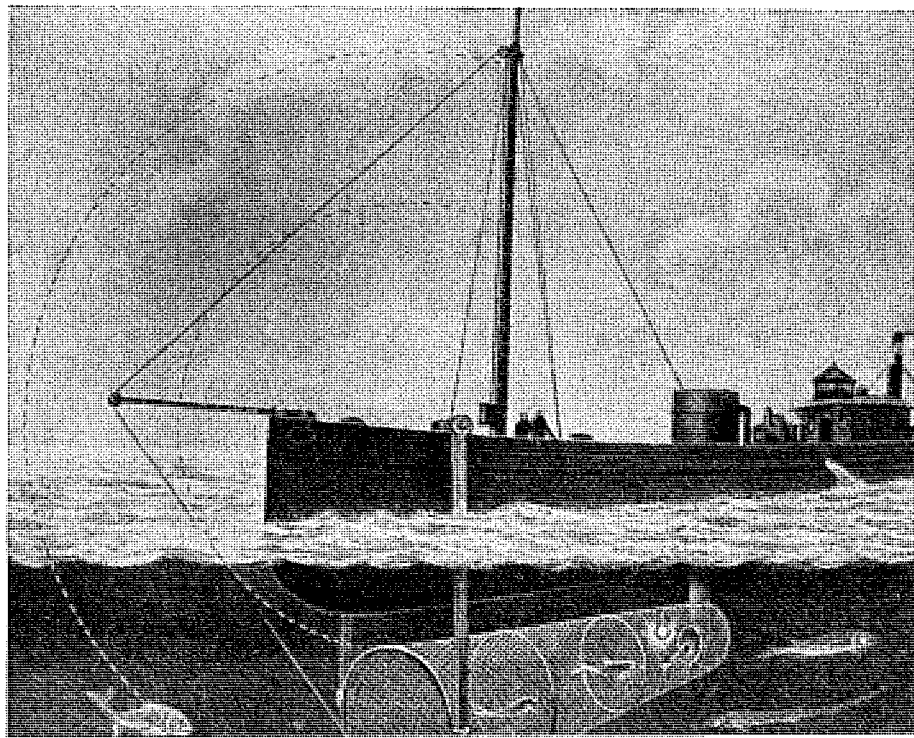
Paul Arthur.



Carvelin
BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler



Er Trawllets Skæbnetime inde?

Trawlet anbefales af Videnskaben i Norge, men har nylig været Genstand for heftigt Angreb i det engelske Parlament

DET er en kendt Sag, at vore Havets Fiskebestand har aftaget i foruroligende Grad igennem den sidste halve Snes Aar.

Herhjemme er man afgjort af den Opfattelse, at Hovedaarsagen skyldes de Vesterhavet omgivende Landes Trawlfiskeri, idet Trawlet, under Forspand af en Damper, gaar frem over Havbunden som en Slags Tank, vi kender fra Krigen. Trawlet maser al Bevoksning paa Havbunden og knuser megen Yngel i Modsætning til det danske overfor Fiskeyngelen skaansomme Snurrevod — men naturligvis — de, der har fisket med Trawl, mens Havene virkelig indebar Fiske rigdom, de har gjort god Forretning.

Vil Norge gaa over til Trawldrift?

Nordmændene fisker med Garn og Liner, men Trawl har aldrig været velset i Norge, fordi man der i særlig Grad tror paa dette Fiskeredskabs usædvanlige Skadelighed paa Fiskeyngelen — altsaa Fiskerne tror derpaa.

Men forleden holdt den kendte norske Zoolog og betydeligste Personlighed indenfor norsk Fiskestyre, Professor Johan Hjort et Foredrag, hvori han redogjorde for sit Syn paa Tidens Krise for Fiskerne; og han kom her ind paa Omtale af de videnskabelige Undersøgelser, han foretog i Tiden omkring Aarhundredskiftet.

Professoren mindede om, at han alt dengang havde

hævdet, at der maatte ske en Ændring i Fiskerinaeringen, og henviste til Udlændingenes Virksomhed. De begyndte med — og udvidede deres Trawlerbedrift i Farvandene, hvor norske Fiskere forhen havde været eneraadende, og Trawlingen havde siden indbragt dem Hundreder Millioner Kroner, som egentlig burde være tilkommet norske Fiskere, hvis de havde fulgt den videnskabelig grundlagte Linie og allerede dengang var gaaet over til Trawldrift.

Det var galt, sagde Professoren, at standse Udviklingen — de norske Fiskerier var blevet en Under-skudsforretning, som den norske Stat maatte støtte med en aarlig Sum af 10 Millioner Kroner.

Professoren nævnte i denne Forbindelse, at Island har 40 Trawlere, Tyskland 350, Frankrig 500, Storbritannien 1500 og Nordrusland 100, idet han sluttede saaledes:

I Norge vil man stænge for denne Udvikling til Trods for, at Trawlbedriften er lønnende — Fiskerne, som er med ombord, tjener sine 4—5000 Kr. aarlig.

Norske Fiskere rejser sig.

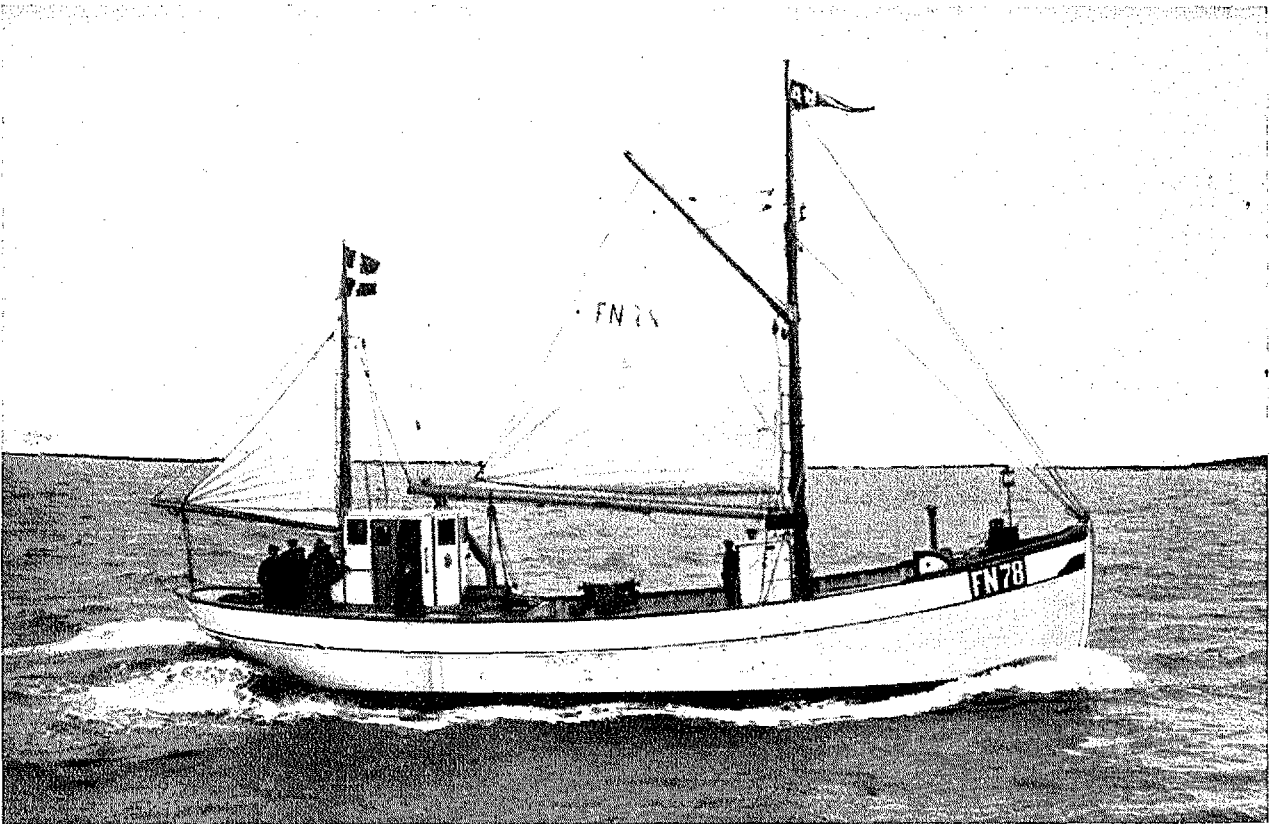
Fiskerne har imidlertid rejst sig og hævder i den norske Presse, at Trawldrift ikke vil bringe Velstand til Norge. Tønderlagfiskerne har til Regeringen fremsendt en kraftig Advarsel, hvori det hedder: „Harve Landet bare otte Trawlere, hvorom Talen er, og de skulde have al den Støtte fra Staten, de havde behov, hvorledes skulde det da gaa, hvis Norge fik 100 Trawlere hver med 25 Mands Besætning eller ialt 2500 Mand — og hvilke Eksistensmuligheder vilde Departementet anvise de øvrige Fiskere — Norges 100.000 Erhvervsfiskere vilde blive ruinerede.“

Shetlandsfiskerne rejser Sagen i England.

Nu viser det sig at Trawlspørgsmaalet for Tiden er aktuelt ikke alene i Norge, men ogsaa i Storbritannien med de 1500 Trawlere. Det hedder sig, at man i England har faaet Øjnene op for den Fare for Havenes Fiskebestand, et vedblivende gennemført Trawlfiskeri rummer, og at mange Tusinde Fiskerhjem er truede.

Damptrawlere. lugt op i Grimsby under en Strejke.





Moderne Snurrevodskutter fra Frederikshavn.

Under en større Debat i Underhuset aabnede Major Neven-Spence fra Shetland Angrebet paa Trawlingen i et kraftigt Indlæg, som gentagne Gange blev afbrudt af Bifaldsytringer.

Majoren fik Støtte af en Række andre Talere fra Fiskeridistrikterne. Han betegnede Trawlet som den mest uhyggelig ødelæggende Fiskemetode, som var Hovedaarsagen til, at Levebrødet for Tusinder af Fiskere var blevet ødelagt i den sidste Generation. Vældige fiskerige Omraader var blevet skrabet rene for Fisk. For 40 Aar siden, anførte han, var det ikke ualmindeligt, at et Trawl i Løbet af tre Timer tog fuld Fangst i Vesterhavet, — i Dag var man lykkelig, om man paa samme Tid formaaede at fange et Par Kasser Fisk — og saaledes vil det gaa, fastslog han til Slut,

ogsaa for andre store Fiskebanker, hvor Trawlet hærger.

„The Shetland News“, som i en ledende Artikel komplimenterer Major Neven-Spence for hans Indlæg, fremhæver Nødvendigheden af med alle til Raadighed staaende Midler at søge standset Trawllets fortsatte Ødelæggelsværk, da et Arbejde i saa Henseende vilde være til Gavn ikke alene for de specielle engelske Fiskeridistrikters Befolkning, men for hele England, ja hele Verden.

De fire store Bind af „Barken Margrethe“ er nu nedsat til det halve. — For 3½ Kr. kan De nu købe disse fire store Hefter: „Historien om den danske Sømand“.



(Klokkelakken)

Forlang Brochure tilsendt

WILTON

SUPERIOR

FINEST ELASTIC YACHT VARNISH

YACHT-EMAILLER

KOBBER-BUNDFARVER

BRONCE-BUNDFARVER

faas hos d'Herrer Farvehandlere

DANSK LAKFERNISFABRIK

København - Valby - Central 13,333

„Humane Slaveskipperere“

I Shanghai-Bladet „The Shipping Review“ finder vi følgende Oplysninger om to Slaveskipperere, hvoraf den ene af økonomiske Grunde var human overfor Slaverne, mens den anden først blev det senere.

Kaptajn Hugh Crowe — — „Mind-your-Eye-Crowe“, som han populært kaldtes, — — gjorde sig som Slaveskipper bemærket ved at indføre de sidste nye hygiejniske Principper i sine Slaveskibe.

I 1798 blev han Skipper paa Mersey-Slaveskibet „Will“ og førte mange andre Skibe med Manchester Gods, Spiritus, Bøsser, Spejle, Perler o. s. v. til afrikanske Slave-Havne for deraf at føre Slaver til Nordamerika og Vestindien. Men i Mod-sætning til sine Kolleger blandt Slaveskipperne besluttede han at sejle med Mønster-Slaveskibe, hvor der blev rensset og luftet ud hver Dag i de trange Huller, hvori Slaverne laa pakkede som Sardiner i en Æske. Slaverne fik et overdækket Sted paa Dækket, forsynet med Vand og Haandklæder til at vaske sig i, de fik Lime Juice til at rense Munden med og Tandstikkere til at rense Tænderne med, og de skulde ikke spise med Fingrene, men fik udleveret Skeer og endelig en Dram Bitter hver Dag. I det store Kapløb om at opnaa den sidste Last Neger-slaver i Aaret for Slaveriets Afskaffelse (1807) synes Crowe at have forsømt sine sædvanlige Forsigtighedsforanstaltninger, for der udbrød Feber og Dysenteri, som bredte sig med Lynets Hast over det tæt pakkede Skib. Han naaede imidlertid igennem til Kingston og solgte sine „Overlevende“ for en god Pris.

Der fortælles en helt anden Historie om Kaptajn John

Newton. Han blev taget af Presgængerne før han var tyve, og han naaede at blive Kadet, men han deserterede og blev som Følge deraf degraderet. Saa førte Skæbnen ham ad mange mærkelige Veje, og han havnede tilsidst i Slavehandelen, blev Skipper, og som Slaveskipper udviklede han sig paa en saadan Maade, at selv Negrene „føjte sig for gode til at tale med mig,“ som han senere udtrykte det.

Imidlertid undergik John Newton en aandelig Forvandling. Og da han i 1752 førte Liverpool-Slaveskibet „Afrika“, indførte han religiøse Ceremonier om Bord, og Negrene „opføjte sig mere som Børn i een stor Familie end som Slaver i Bolt og Jern.“

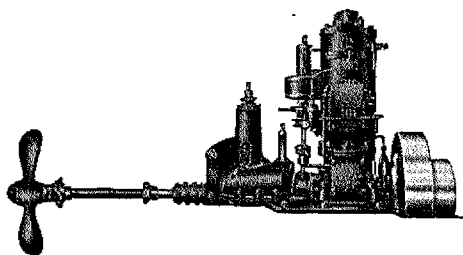
To Aar senere trak han sig tilbage fra Slavehandelen og blev, følgende sin aandelige Omvendelse, først Kapellan, senere Præst i Olney, hvor han levede i Naboskab med Digteren Cowper.

— — Han, der havde været værre end de værste Drukkenbolte eller ryggesløse Personer, blev en af de mest udvalgte Sjæle i Englands Kirke, og hans Salmer er udbredte over hele den kristne Verden.

Radiobøgerne.

Man kan jo desværre ikke altid indrette sin Tid saaledes, at man kan naa at lytte til de Foredrag, i Radioen, man egentlig havde Lyst til at høre. Nu har der f. Eks. i Vinter været afholdt en Række Foredrag om vort Fiskeri, der belyser dette vigtige Erhverv fra mange Sider. Det er derfor en overordentlig god Idé, at man nu samler saadanne Foredrag-rækker i de saakaldte Radiobøger. I den Radiobog, der hedder „Fiskeriet og dets Mænd“, finder man Foredrag af Fiskeriminister Bording, Landstingsmand, Kutterfører M. C. Jensen, Entreprenør Claus Sørensen, Fisker Axel Henriksen, Viceinspektør C. Ram-sing, Konsulent P. E. Erichsen, Laboratorieførstander J. A. van Deurs, Fisker Severin Hansen, M. L.

TUXHAM MOTOREN



Paa Vestkysten, paa Østkysten,
overalt paa Øerne lyder det —
Tux-ham, Tux-ham, Tux-ham

Den bedste Fiskerimotor

TUXHAM A/S København Valby

DANSK RADIO

Aktieselskab

Fabrik:

Elektromekano A/S

Aarhusgade 88

**Radio- og Forstærkeranlæg
for ethvert Formaal**

Husk, Hr. Hovmester!

Pølser og Paalæg samt Kød er kun 1. Kl. hos

Henry Thomsen

„Borgporten“ — Telf. 1691 — Horsens



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
by „VIKINGEN“ KBHVN.



Kærlighed! — Kærlighed! — Med en Duft af visnede — halvt visnede Lavendler stiger et Vield af Minder op i min bævende Sjæl, naar jeg tænker mig tilbage til hin malindeverdige Aften i Melbourne, hvor Jackson kom om Bord med en Passager. — Ja, med en „Passager“, — hvor dækker dette simple Begreb dærligt over hint vidunderlige Lune af Naturens Mesterhaand, — Malene!!



Kort og prosaisk sagt: Malene var Kaptajnens Datter, der skulde med til Bøgensø efter et Par Aars Ophold i Australien. — Straks fra den første Dag var det, som om en usynlig Haand havde udpeget hende og mig til at være Hovedpersonerne i en Roman — Livets egen Roman. — Baudsen, den jævne, bramfri Sømand, anede det omirent med det samme, — og sagde det!!



Ogsaa jeg anede, at Skibet, den store Skølnu-mester Skibet, her havde spillet en af sine Trumfer ud! — Men jeg hvidder aldrig nover-løgt! — Livets haarde, — stenhaarde! — Virkelighed had lært mig den gyldne Regel: „Tal, for du ...“ — Sludder: „Tænk, for du taler.“ — Altsaa tænkte jeg. Mine brave Kammerater be-kræftede mig med varm Forstaaelse og smilede lunt.



Omsider var jeg færdig med at tænke. — Jeg er i Besiddelse af to Ting; Naturlig Takt og med-fodt Charme, — herlige Egenskaber, naar det gælder Damerne. — Altsaa nærmede jeg mig mit Hjertes Udkaarne med en fodd Gentlemans lette og naturlige Elegance! — — Forbindelser var etableret!



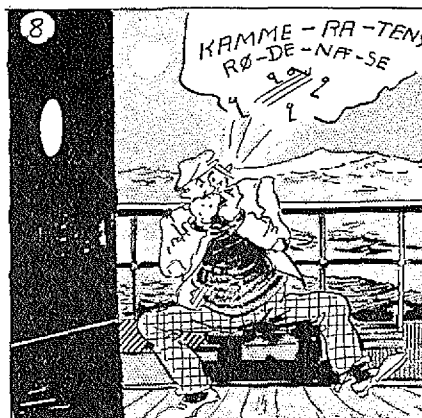
Snart sprudlede Samtalen mellem os let og gra-cios. — I Løbet af et Øjeblik var vi inde i en Diskussion om hjemlige Forhold og eventuelle fælles Bekendte i Danmark. — Hvor jeg husker Malenes fortryllende Smil og klingende Latter! — Na, Skibet vilde det anderledes; derom senere.



I de følgende Dage holdt jeg mig beskedent i Baggrunden — for ligesom at give det første Ind-tryk Tid til at fæstne sig. Men — og det var det største Lyspunkt i disse Dage — Malene sendte mig et straalende Smil, hver Gang vi mødtes. — Og den Gamle (Chefen) smilede smøret, den gamle Skurk.



En Morgen, fjorten Dage senere, var vi inde i en lang Diskussion om Musik, og jeg troede, at Malene den Morgen saa smukt begyndte at ane, at jeg ikke var den (jævne) Sømand, som jeg udgav mig for at være. — Samtalen endte med, at jeg



Jeg besluttede at bringe hende en Serenade den første Aften, det blev Maaneskin, Tonerne smøg sig blide og indsmigrende ud af Instrumentet, dir-rede et Øjeblik i Luften og blev saa grebet af Vinden og slængt ud over det uendelige skvulpen-



Musiken stundede brat! — Ha! — bag mig stod Jackson — min Ven Jackson — hvild i An-sigtet af Raseri — og med luende Øjne. — Jeg havde sjældent set Jackson saa ophidset. Først bagefter forstod jeg, hvad der var i Vejen, — na-

Storfiskeriet

i Davisstrædet

En Samtale mellem Dr. Christensen fra Sukkertoppen og Tage Nissen.

Lidt om den Hjælp, der kan ydes de Fiskere, som i Sæsonen søger op under Grønland.

VI er snart saa vante til, naar vi om Aftenen lytter til Radioavisen, at høre, hvorledes vore Fiskere ude i Nordsøen, Kattegat og Østersøen kaldes hjem fra Fiskepladserne, fordi en eller anden Begivenhed kræver deres Nærværelse i Hjemmene. Dels er Afstandene for Fiskerne i de hjemlige Farvande relativt korte, dels er Meddelelsesmidlerne saa udviklede, at en Tur ud paa Fiskepladserne ikke mere betyder, at man er helt afskaaret fra Forbindelse med Omverdenen.

Oppe under Grønland, i Davis-Strædet, drives hver Sommer Storfiskeri af Fartøjer fra mange Nationer. Det nærmeste Land er den store danske Koloni Grønland — vældige og uhyre tyndt beboede Kyststrækninger — og for at faa lidt at vide om de Hjælpe midler, der er til Raadighed for de fremmede Fiskere deroppe, henvender vi os til Dr. Christensen, der snart en halv Snes Aar har været Læge paa Grønland. —

— De har i flere Aar været Læge paa Grønland. Sker det aldrig, at de faar andre Patienter til Behandling end Grønlændere, f. Eks. i Fisketiden om Sommeren?

— Jo, det hænder slet ikke saa sjældent. Grønland er nok et lukket Land, men Sygdom og andre Nødstilfælde tvinger Fiskefartøjerne til at søge ind til de Steder paa Kysten, hvor der findes Læge.

— Hvem er saa de fremmede Fiskere, der søger helt derop under Grønland?

— Der maa vi først nævne Færingefiskerne, men de er nu saa talrige, at de har deres egne Havne.

— De sagde Havne, findes der da mere end een Færingehavn?

— Ja, der er nu oprettet to, en i Godthaabs Distrikt og den i 1955 oprettede i Sukkertoppens Distrikt.

— Soges disse to Havne kun af færøske Fiskere?

— Nej, den i Godthaab Distrikt er i den senere Tid blevet aabnet for alle fremmede Fiskere i Davis-Strædet — altsaa international.

— Hvilken Hjælp kan Fiskerne saa opnaa ved at gaa ind til disse Havne?

— Hjælpen ydes af Færingehavnenes danske Kontrollører, der begge er særlig fortrolige med grønlandske Forhold. Færingehavnen i Godthaab-Distriktet har Radiostation, Oplagspladser for Fiskene, Depoter for Kul, Olie, Salt o. l. samt Sygehus og Læge. Færingehavnen i Sukkertop-Distriktet er endnu ny og uudviklet.

— Men De havde jo ikke med Færingehavnene at gøre — hvorledes kom De saa i Berøring med fremmede Fiskere?

— I Grønland er Afstandene jo saa store, at pludselig opstaaede Sygdomstilfælde eller Ulykkestilfælde — f. Eks. akutte Mavesygdomme, Vaadeskud og Eksplosioner — tvinger Fartøjerne til at søge ind til nærmeste Koloni, hvor der er Læge.

— Og det kan være Fartøjer af alle Nationaliteter?

— De Nationaliteter, vi hyppigst ser deroppe, er Nordmænd, Franskmand, Portugisere og Amerikanere.

— De nævnede Franskmandene. Man har i Frankrig et Udtryk, „la grande pêche“, der betyder: „det



Kolonien
Holsteinsborg.

store Fiskeri“, har det nogen Forbindelse med Fiskeriet under Grønland?

— Ja, det har det. Morsomt nok havde jeg været Læge paa Grønland nogle Aar, men maatte til Paris for at lære, at det havde det.

— Hvordan det? —

— Jo, for naar Franskmændene hørte, at jeg var Læge fra Grønland, gik de ud fra som givet, at jeg kendte to Navne — nemlig: Miquelon og St. Pierre.

— Hvad er det for Navne?

— Ja, det vidste jeg heller ikke, og det forundrede Franskmændene meget, da de paastod, at jeg paa Grønland var Nabo til dem. Det er Navnene paa to Smaøer ved New Foundland, eller som Franskmændene kalder det, Terre menve. De ejes af Frankrig og danner

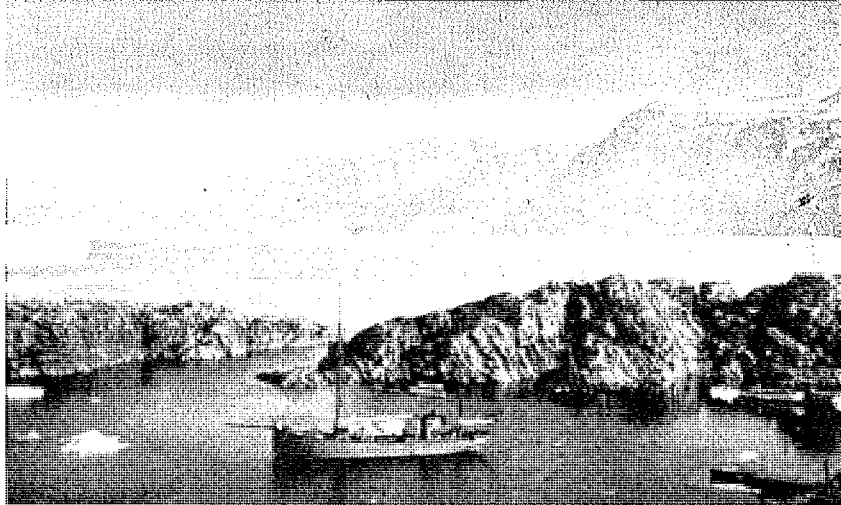
Sommeren igennem fisker paa New Foundland og oppe under Grønlands Kyster.

— Og naar der saa indtræffer Sygdom eller Ulykke om Bord, langt fra den internationale Havn, er det altsaa, at den grønlandske Læge maa træde hjælpende til. Under hvilke Former kan det ske?

— Det skal jeg belyse med et Eksempel. En Dag fik jeg et Telegram fra et fransk Skib med en Syg om Bord. Telegrammet beskrev i korte Træk den Syges Tilstand, og endvidere bad Kaptajnen i Telegrammet Lægen om at afhente Patienten, da han ikke vovede at manøvrere sit Skib ind i de farlige og for ham ganske ukendte Farvande ved Kolonien.

— Er det saa altid muligt for Lægen at tage ud til Skibet?

— Lægen har en Motorbaad til sin Raadighed, saa blot Vejret er godt, rummer Opgaven ingen større Vanskeligheder — men i det Tilfælde, jeg lige har nævnet, var det paa Grund af Taage forbundet med større Vanskeligheder. Vi kunde nemlig kun se en halv Snes Meter frem for os. Om Sommeren er Taagen meget hyppig ved Grønland og til stor Gene for Sejladsen. Samme Dag, jeg havde modtaget Telegrammet, sejlede jeg ud to Gange, men maatte hver Gang vende tilbage med uforrettet Sag. Det var



Inspektionsskibet „Maagen“ i Umanak (1934).

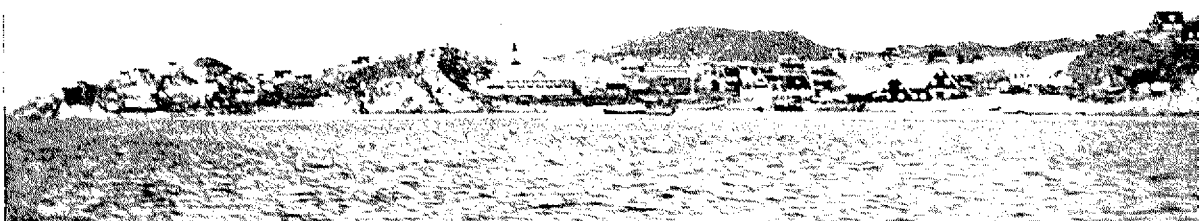


Tre Kajakker og een Passager.

Basis for „la grande pêche“, der udgaar fra Kanalhavnene og Bretagnes Kyster. Herfra afsejler hvert Foraar store Flaader af Fiskeskonerter. der saa

Gene for Sejladsen. Samme Dag, jeg havde modtaget Telegrammet, sejlede jeg ud to Gange, men maatte hver Gang vende tilbage med uforrettet Sag. Det var

Kolonien
Godthaab i
hvis Nærhed
den ene
Føringehavn
ligger.





Kolonien Godhavn.

umuligt i den tætte Taage at finde Skibet. Vi standede Motoren — lyttede efter Signaler fra Skibet og brugte selv Taagehornet, men ålt forgæves. Først næste Dag, da Taagen var lettet noget, lykkedes det os at finde Skibet.

— Under saadanne Forhold maa Radio jo være uundværlig for Dem?

— Ja, det er kun gennem Radioen, vi kommer i Forbindelse med de fremmede Skibe og kan yde Hjælpen.

— Findes der da Radio ved alle Kolonier deroppe?

— Ja, nu er der baade Afsender- og Modtager-Stationer ved alle Kolonier. Men Idealet vilde jo være, om der var Radiopejlingsstationer langs Kysten til Hjælp for Skibene i Fisketiden.

— Hvordan gaar det nu med en Patient som ham, De afhentede fra det franske Skib?

— Dette Tilfælde viste sig at være saa alvorligt, at det krævede en Indlæggelse. Om Bord i et Fiskefartøj er det jo umuligt at etablere nogen som helst Hospitalsbehandling, hvorfor jeg maatte tage Patienten med i Land.

— Og saa sejler Skibet sin Vej og lader Manden tilbage?

— Ja, det skal jo ud og fiske igen, og saa vil det store Spørgsmaal for Patienten være, hvor hurtigt Skibet faar fuld Last. For fuld Last betyder øjeblikkelig Hjemrejse uden Hensyn til, om Manden er rask eller ej.

— Vil det da sige, at der efterlades Patienter deroppe, som saa eventuelt maa overvintre?

— Saafremt der virkelig skulde blive Tale om Overvintring, vil Styrelsen gøre alt for at fremme Mandens Hjemrejse med et af Styrelsens egne Skibe.

— Hvordan tager nu en primitiv Bretagnefisker det at ligge syg

paa et saa fjernt og fremmed Sted som Grønland?

— Som Regel er de navnlig i Begyndelsen ganske trøstesløse og ængstelige overfor de for dem fuldstændig fremmedartede og uforstaaelige Forhold. Og navnlig een Ting er fælles for alle disse primitive Fiskere, nemlig Ønsket om „repatriement“, som Franskændene siger — Hjemrejse til Fædrelandet. Men desværre er det jo ikke dem alle, der faar dette brændende Ønske opfyldt. Grønlands Kirkegaarde er blevet mangen fremmed Fiskers sidste Hvilested.

— Men nu de, der bliver raske?

— De helbredte Patienter viser forbavsende hurtigt deres Tilpasningsevne og Interesse overfor de uvante Omgivelser. De viser sig tjenstvillige og hjælpssomme ved Arbejdet paa Sygehuset og skjuler paa en paaskønnelsesværdig Maade deres Hjemvé.

— Og naar Manden er helt rask, kan De saa faa fat i hans Skib igen?

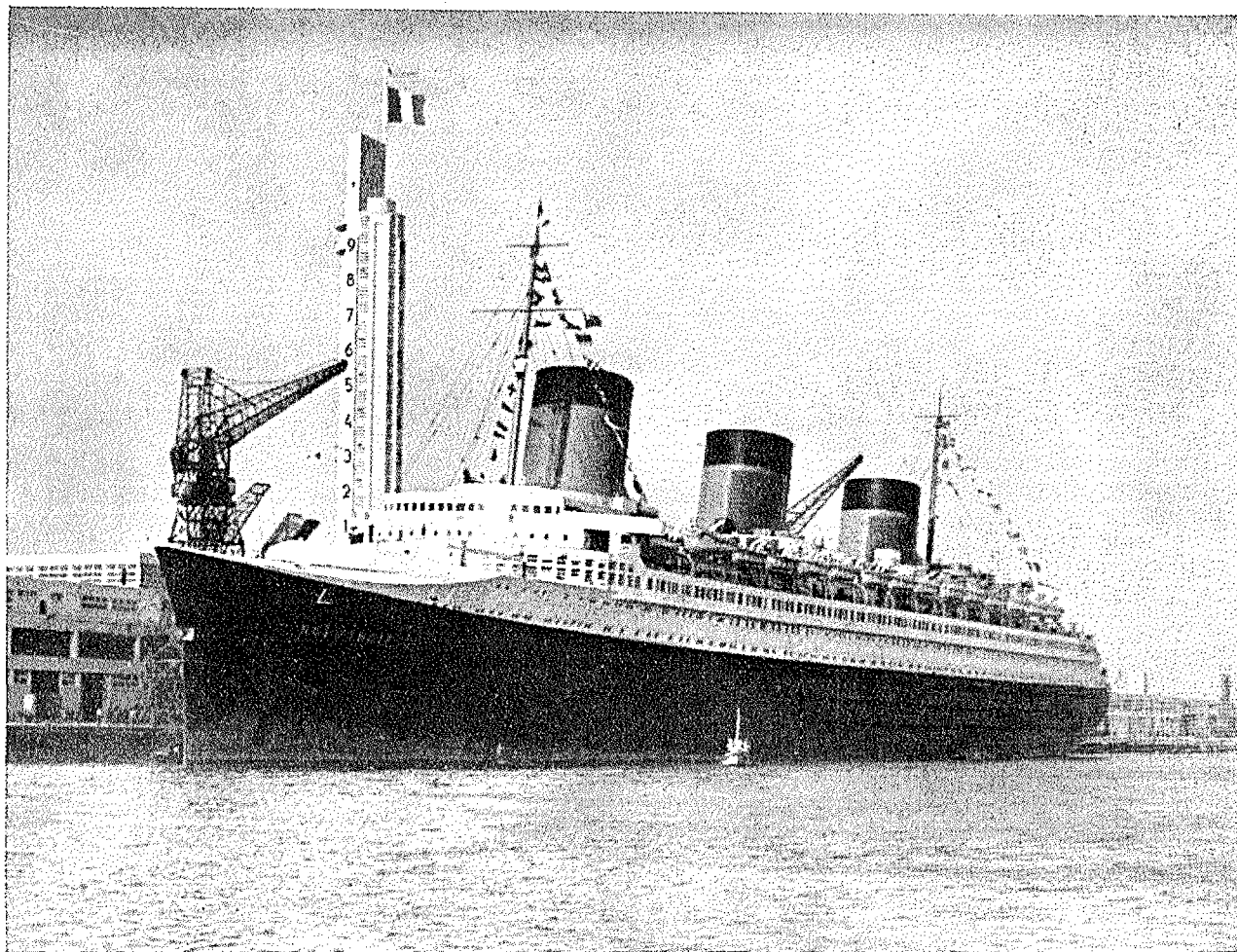
— Kan vi ikke faa fat i Mandens Skib, saa kalder vi et andet fransk Skib ind, der saa tager Manden med tilbage til Frankrig.

— Spores der nu nogen Taknemmelighed hos de fremmede Fiskere for den Hjælp, de danske Læger paa Grønland yder dem?

— Ja, og deres Taknemmelighed giver sig Udslag paa mange og til Tider overraskende Maader. Engang inviterede en Præst paa et fransk Skib mig paa Besøg i Bretagne, hvor jeg skulde stilles overfor, hvad han betragtede som Verdens ottende Underværk, nemlig Klosteret paa Mont St. Michel ved Bretagnes Kyst. En anden Gang, da jeg havde bragt en Rekonvalescent om Bord og havde taget Afsked med Kaptejnen, blev der kastet en lille Bylt ned til mig i Baaden. Det var nemlig begyndt at regne, og jeg var uden Overtøj, og i den Tro, at det var et Stykke Sejldug til at dække mig med, viklede jeg Bylten ud. Til min Overraskelse var det imidlertid ikke et Stykke Sejldug men derimod det franske Flag, Tricoloren, og med det over Skuldrene sejlede jeg i Land.



Kajakorimmel omkring Inspektionsskibet.



„Normandie“

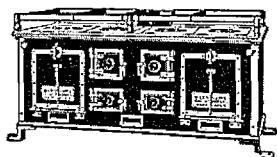
Ja, kære Læser af „Vikingsen“, De maa meget undskyldte, at vi atter bringer et smukt Foto af Kæmpedamperen „Normandie“, men det er, fordi Verdenspressen stadig bringer Billeder af de store Dampere, og vi maa følge med. Paa samme Maade som „Queen Mary“ spiller en national patriotisk Rolle i England, „Bremen“ og „Europa“ i Tyskland, „Rex“ i Italien, bliver „Normandie“ forkælet i

Frankrig og uafbrudt afbildet i Bladene. Det smukke Skib findes paa Chokoladeæsker, paa Frimærker, paa Pakker og Reklamer af alle Arter. Det findes i det franske Folks Hjerter. Og det sidste nye er billige Folketure pr. Jernbane til Le Havre for at se Skibet, naar det ligger i Havnen. Der gaar Ekstratog. Og man spiser om Bord efter at have beset alle Herlighederne under Ledelse af Skibsofficererne. Paa den Maade bliver et Skib populært. Det er fra saadant et festligt Besøg med alle Flag oppe, dette Billede er fotograferet.

Husk næste Nummer af **Vikingsen** udkommer **15. Maj**

Sidste Nummer var udsolgt fra Vikingsens Forlag
3 Dage efter dets Udgivelse

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Brug dog

Cornelius Knudsens

HVILEBRILLER

Kikkerter og

Sekstanter

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

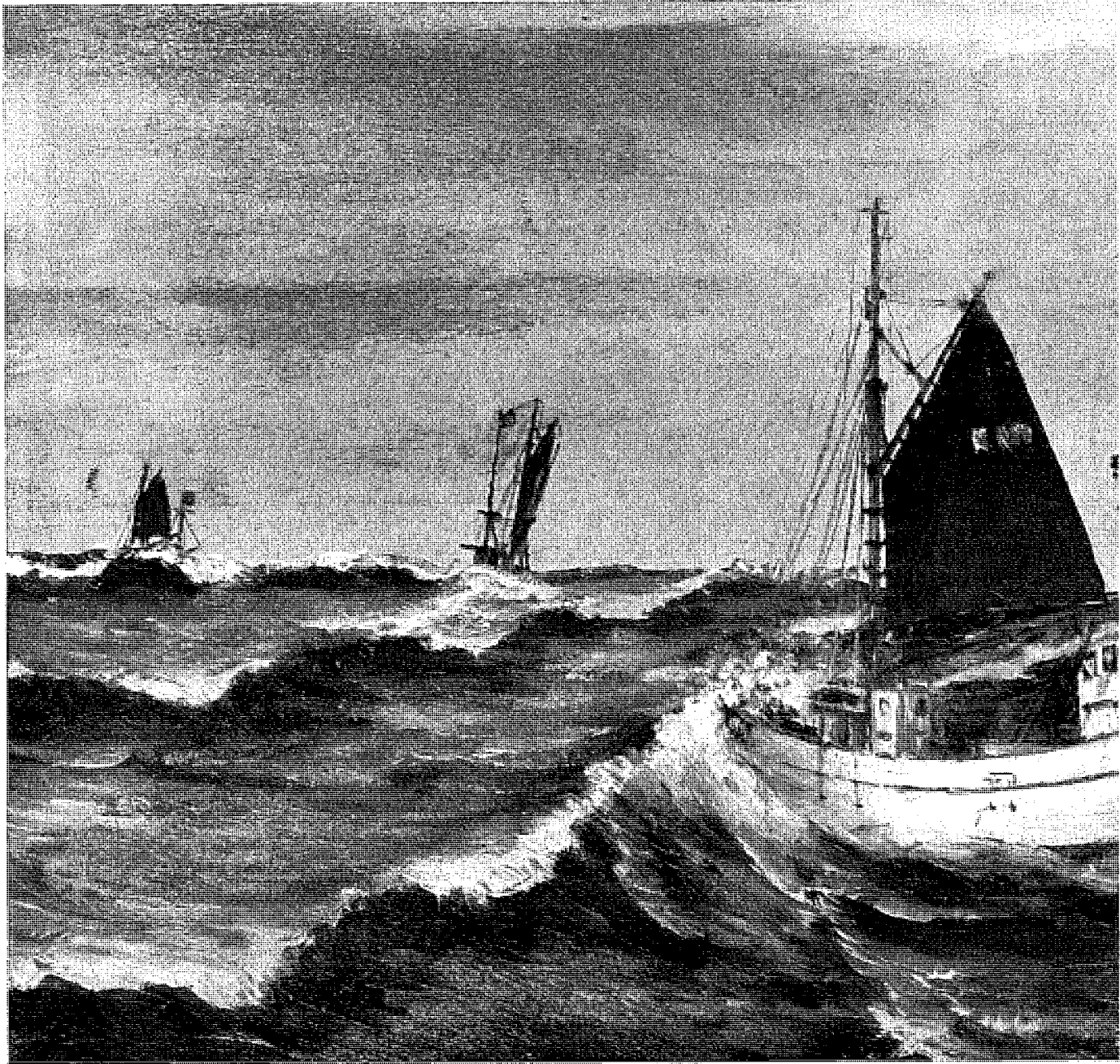
bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

Illustreret efter Maleri af
TH. NIELSEN LÆSØ

FISKERE



*Det funkler som Fosfor af flygende Sild
i Havdybets Strømme derude,
hvor Fiskeren kæmper for Hjem-Arnens Ild:
hans Fyr er en blinkende Rude.
De tjærede Bundgarn blir fyldte paany
og glimter af Fisk i det gusede Gry.*

*Og naar han tilbage til Havnen ved Kvæld,
da lyner som Sølv-Dukater
de tusinde Sild i et straalende Væld — —
da ler han til graa Kammerater,
til Bølverkets stoute og vejrbidte Flok:
paany giver Havet os mere end nok!*

*Du solbrændte Fisker paa Jylland og Fyn!
Du Utk fra de sjællandske Havne!
Det glimter saa svært bag de buskede Bryn
ved Klungen af fremmede Navne:
selv foer du i Ungdommen modig og rap
med Polhavets Bølge og Stormen om Kap.*

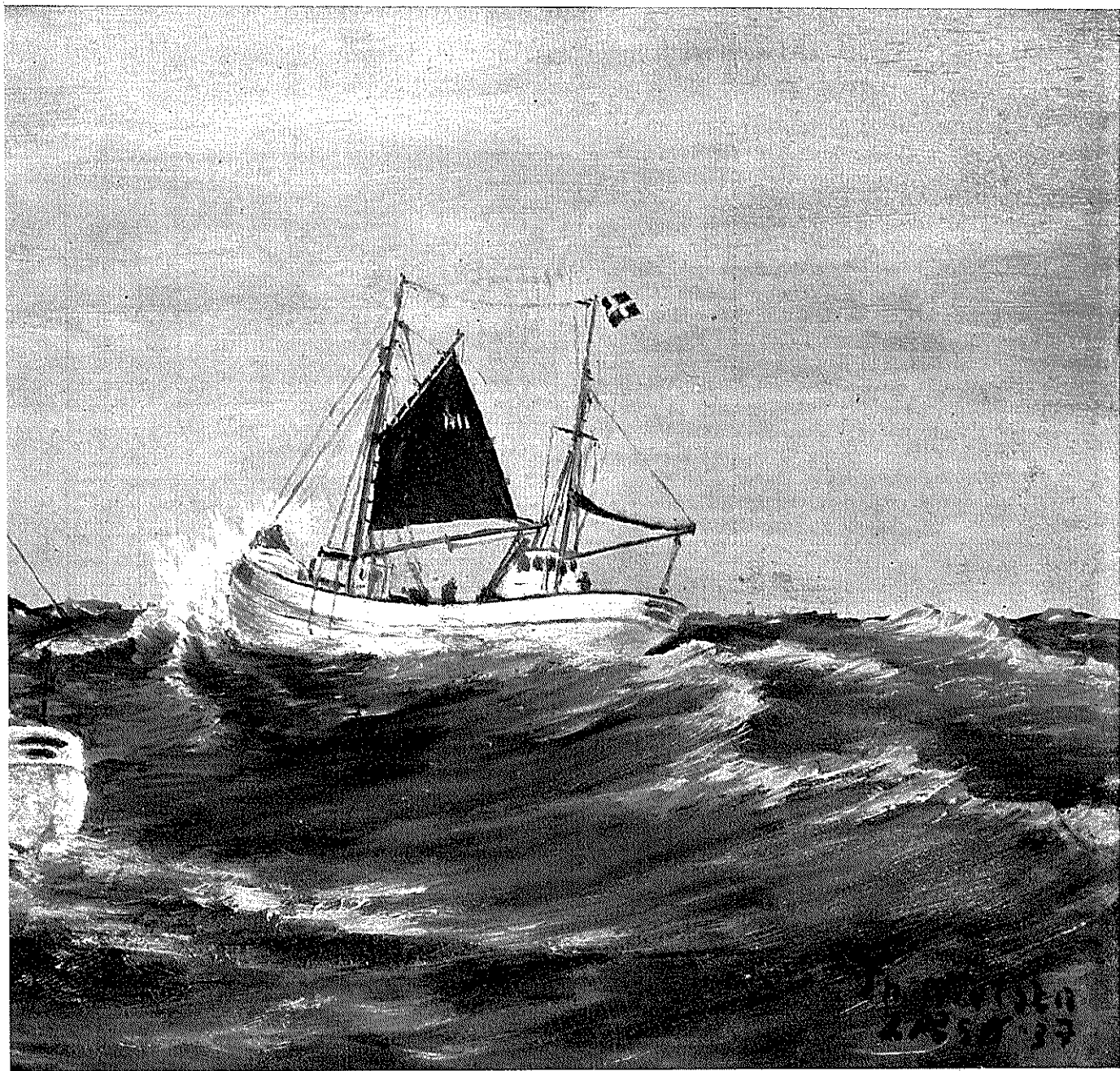
*Men dybest dog bandt dig dit elskede Hjem,
den kæreste, kringlede Gyde,
de laveste Stuer med Lykken i Gem — —
ja, Mindet kan varme og fryde!
Og foer du om hele den brogede Jord:
du glemte dog aldrig din krogede Mor!*

*Og HAVET har
ved Vuggens st
Og horblond o
ved Haven me
Her hører du
hos Ulkenes S*

*Her kendte du
og Ungdoms u
her vendte du
fra Tropens og
Beständig du n
selv Braadsøen*

S SANG

Af OLAF GYNT



*issende Sang
ge.
umled engang
enge.
uften af Tang,
ærveste Klang.*

*ge Hulk
— —
graanede Ulk
ømme!
d og Foragt
umhvilde Magt,*

*De skrigende Maager og Bølgenes Salt
og Havnen med Skibe og Joller — —
du mindes og elsker og takker det alt,
naar barkedede Næver du folder:
Gud gav dig et Hverv paa det vildene Vand.
Og der blev du Hverdagens helstøbte Mand.*

*Du elsker din Rede med luneste Ly,
med Hvilet, naar Færden er ude!
Men festligt skal Havblæsten spile ved Gry
de ravbrune Sejl paa din Skude!
Et Syn som har Oldtidens Storhed og Sus,
er Fiskernes Flaade i Morgenens Brus!*

*Da stævner de ud til en mandig Bedrift,
til Bølgens og Bundstrømmens Gave!
Og da gaar en Drengesjæl atter i Drift
paa hundrede stormfulde Have — —
thi Udveen donner i Fiskernes Flok,
om længst de har lagt sig i roligste Dok.*

*Du vejrbidte, havfødte, modige Flok!
I Bølgens og Braadsøens Sønner!
I vælger til ypperste Talsmand og Tolk
en Sang, hvor jert Havhjerte donner!
Beskærme da Danmarks og Slægternes Gud
hver Fisker, som stævner paa Havene ud!*

Standard Typer og Udstyr

for moderne danske Fiskekuttere

Af Overskibsingeniør Aage H. Larsen

STANDARDISERING er Tidens Løsning. Ensartethed skaber Mulighed for Udnyttelsen af den Enkeltes Erfaring, for en forbedret Teknik og en fordelagtigere Driftsform.

Under Verdenskrigen standardiserede man Lastskibene, skabte derved Mulighed for hurtigere og billigere Fremstillinger, de mange splittede Kræfter samledes, og den Enkeltes Særinteresser bortelimineredes. — Vender vi nu Blikket mod Smaaskibene, ser de mange forskellige Typer, afvigende Proportioner og uensartede Byggemaader, maa uvilkaarlig Standardiseringstanken dukke frem, den Tanke, der førte til, at Landbrugsministeriet i 1928 nedsatte et specielt sagkyndig Udvalg under Fiskeridirektørens Forsæde til at overveje denne Sag, om hvis Løsning der var stærke Ønsker fremme baade blandt Skibsbyggerne og Fiskerne, og derved tilvejebringe en Serie Standardtegninger, der kunde stilles til Raadighed for Fiskere, som maatte ønske at benytte dem ved Bygning af saadanne Fartøjer.

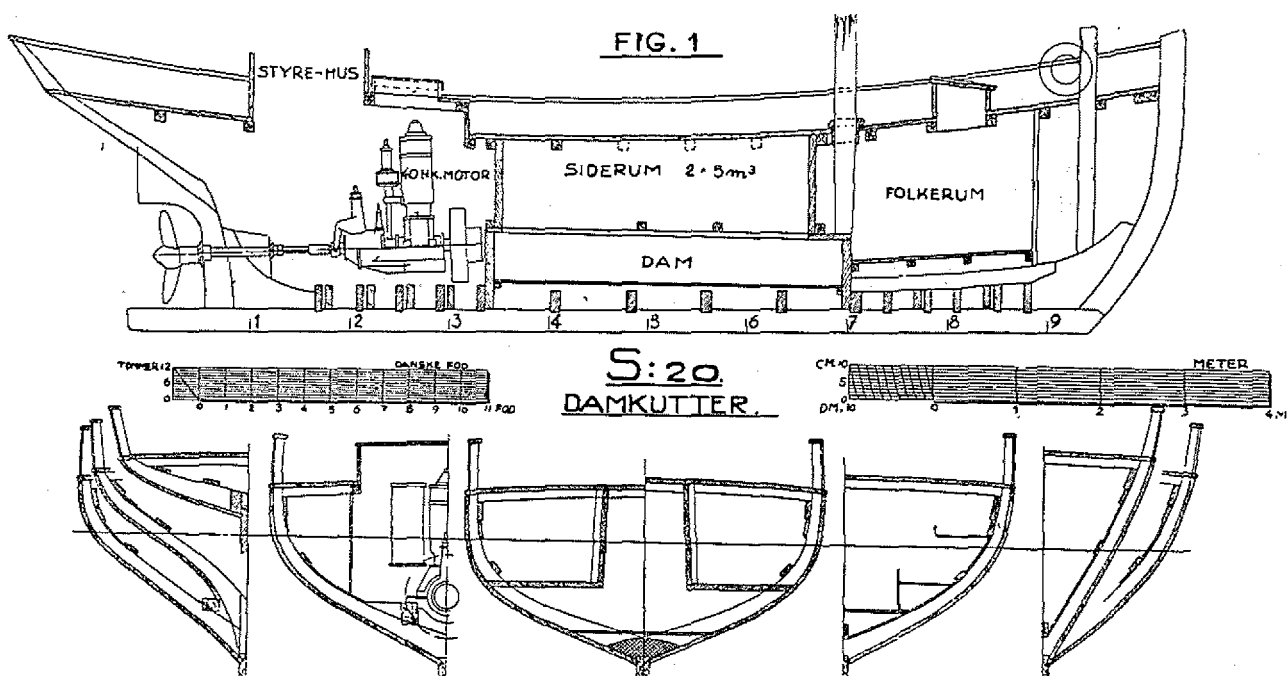
Gennemgaar man den eksisterende danske Fiskeflaade, vil man finde, at den er i højeste Grad uensartet sammensat baade med Hensyn til Konstruktion og Bygningsmaade, for hvilken nogen Vejledning aldrig har foreligget, saaledes at hver Skibsbygger er gaaet sine Veje. Ligeledes vil man ofte finde et Misforhold mellem Fartøj og Motoranlæg, idet de installerede Motrer i mange Tilfælde slet ikke svarer til Baadene, men tager alt for meget af den kostbare Plads op og udsætter Skroget for altfor store Paa-

Damkuttere.

TYPE	Omtrentlig Tonnage	LÆNGDE		BREDE		DYBDE		HK.	Omdr.	Omtrentlig Fart i Knob
		Meter	Fod	Meter	Fod	Meter	Fod			
S 10	10	8,80	28,00	3,45	11,00	1,60	5,00	20	450	6½
S 15	15	10,70	34,00	3,85	12,25	1,80	5,75	30	450	7
S 20	20	12,00	38,25	4,25	13,50	1,95	6,25	40	425	7½
S 25	25	13,50	43,00	4,40	14,00	2,10	6,70	50	400	7½
S 30	30	14,70	46,80	4,55	14,50	2,25	7,20	50	400	7½
S 35	35	15,60	49,75	4,70	15,00	2,40	7,70	70	375	7½
S 40	40	16,50	52,60	4,85	15,50	2,50	8,00	70	375	7½
S 45	45	17,30	55,20	5,00	16,00	2,60	8,25	80	375	8
S 50	50	18,00	57,40	5,15	16,40	2,70	8,60	90	350	8

Torbundede Kuttere.

TYPE	Omtrentlig Tonnage	LÆNGDE		BREDE		DYBDE		HK.	Omdr.	Omtrentlig Fart i Knob
		Meter	Fod	Meter	Fod	Meter	Fod			
S 20	20	13,50	43,00	4,40	14,00	2,10	6,70	40	425	7
S 25	25	14,70	46,80	4,55	14,50	2,25	7,20	50	400	7½
S 30	30	15,80	50,30	4,75	15,10	2,40	7,70	60	400	7½
S 35	35	16,90	53,80	4,95	15,80	2,55	8,15	70	375	7½
S 40	40	18,00	57,40	5,15	16,40	2,70	8,60	80	375	8
S 45	45	18,60	59,25	5,30	16,90	2,80	8,90	80	375	7½
S 50	50	19,30	61,50	5,45	17,40	2,85	9,10	90	350	8
S 55	55	20,00	64,00	5,60	17,80	2,90	9,25	90	350	8
S 60	60	20,80	66,25	5,70	18,20	2,95	9,40	100	350	8
S 65	65	21,50	68,50	5,80	18,50	3,00	9,50	110	335	8½
S 70	70	22,20	70,70	5,90	18,80	3,05	9,70	110	335	8½
S 75	75	23,00	73,30	6,00	19,10	3,10	9,85	120	325	8½



S:20
DAMKUTTER.

FIG. 2

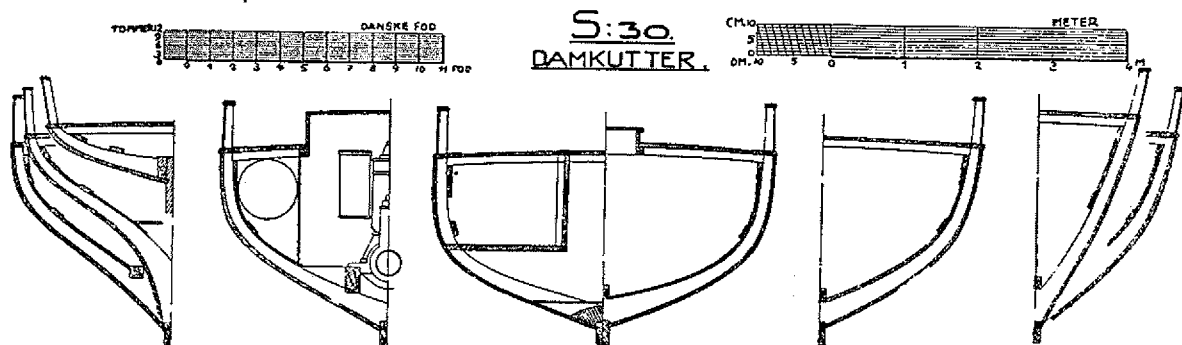
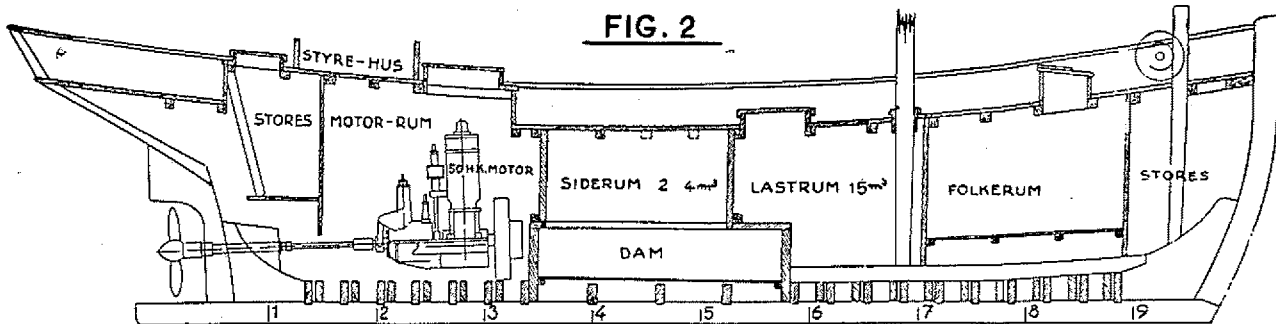
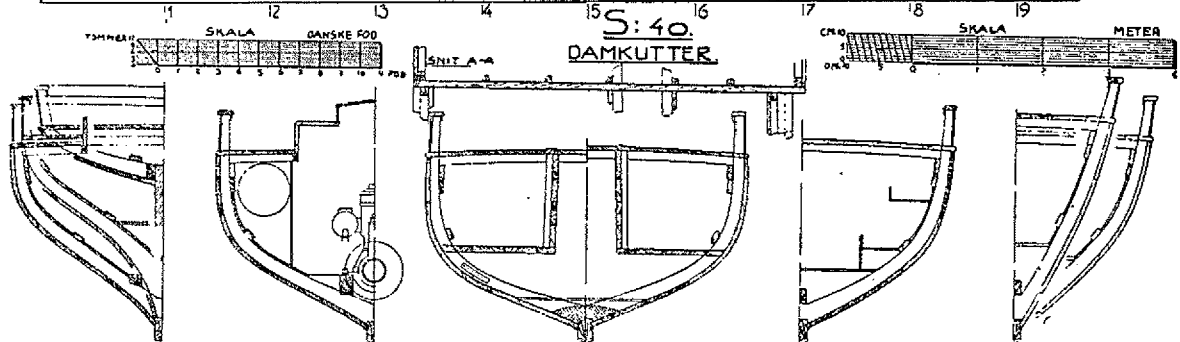
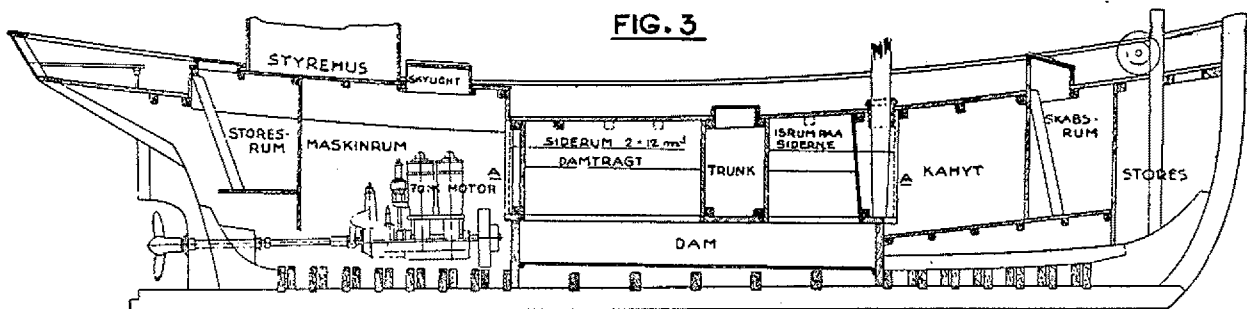


FIG. 3



virksomheder — i mange Tilfælde med Lækage som Resultat — uden at yde den tilsvarende Gavn. Man har derfor gennem dette Værk søgt denne Motorkraft standardiseret og afpasset efter Fartøjernes Størrelse, og i Tabelform som Rettesnor for det grundlæggende Arbejde afsat de mest passende Hoveddimensioner for forskellige Størrelser af Fartøjer med de dertil svarende økonomiske Motorstørrelser, dels for Dampkuttere og dels for tørbundede Kuttere.

Da af Hensyn til Kutternes Anvendelse Linierne for to i maalmæssig Henseende lige store Fartøjer — henholdsvis Dam- og tørbundet Fartøj — maa være væsentligt afvigende, bliver Hoveddimensionerne forskellige, og dette har medført den foranstaaende Deling af Tabellen.

Da de af Udvalget udarbejdede Tegninger kun skal være en Rettesnor for Bygger og Fisker med

Frihed for den enkelte til nærmere at indrette Fartøjet efter eget Ønske, er den nærmere Indretning af Fartøjet ikke gennemtegnet, men forskellige Systemer er anvist ved forskellige Størrelser, der omfatter Damkuttere paa 10, 20, 30 og 40 Tons samt tørbundede Kuttere paa 25, 40 og 65 Tons.

Som typiske Kuttere er her gengivet i Fig. 1 Tegningen til en 20 Tons Damkutter med lang Damragt, hvor denne altsaa strækker sig op over hele Lastummets Længde, i Fig. 2 Tegningen til en 30 Tons Damkutter med Dam for Halvdelen af Længden og tørt Lastrum foranfor samme samt i Fig. 3 en 40 Tons Damkutter med Dam i hele Lastens Længde og delt i Damragt. Denne sidste er en typisk Nordsø-Kutter og maa anses for en passende Størrelse Baad, netop for dette nu stærkt udvidede Fangstomraade.

Linierne for en saadan Kutter er gengivet i Fig. 4.

FIG. 4

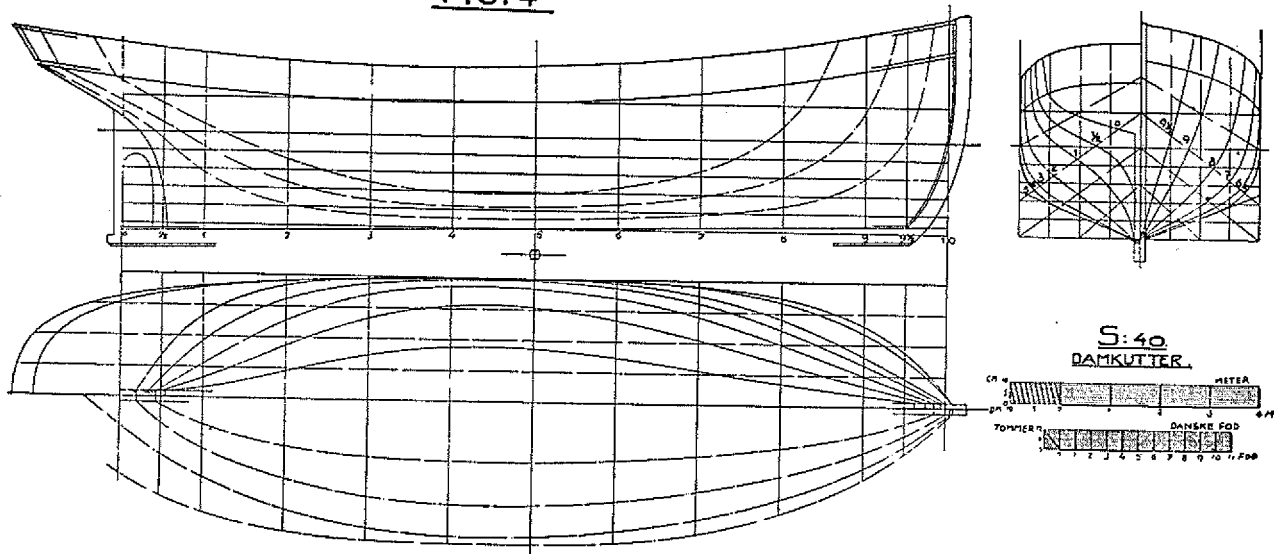
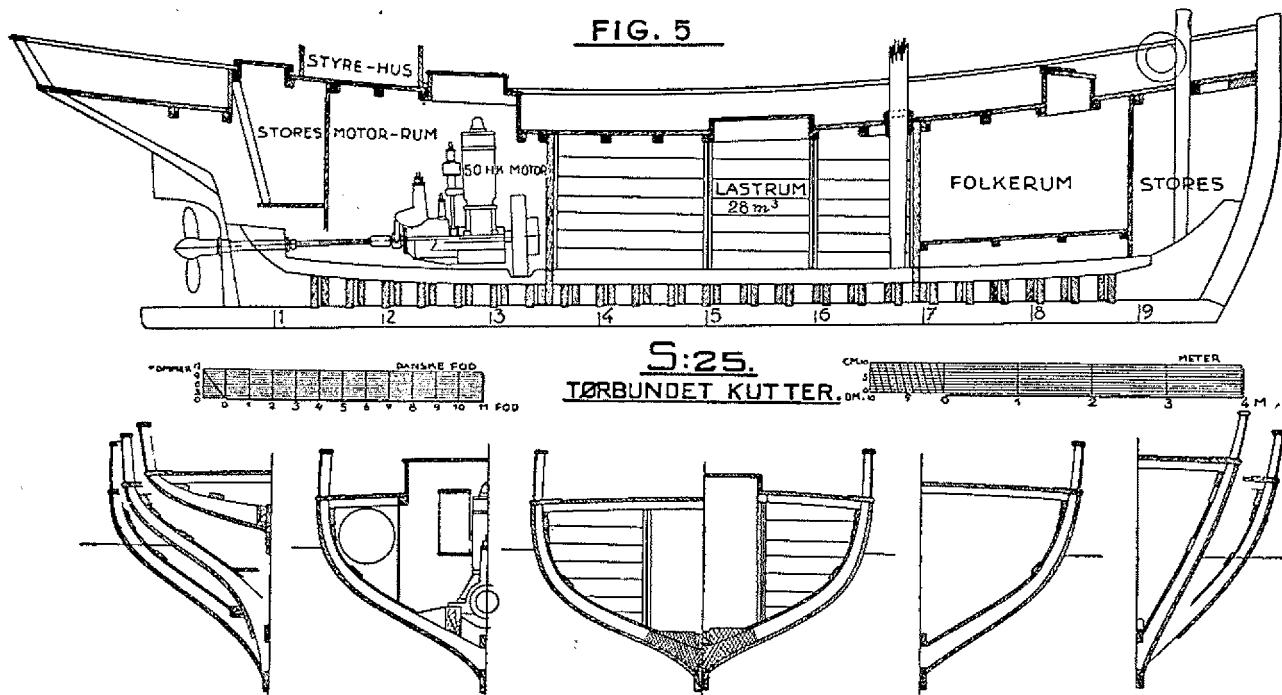


FIG. 5



Rummet over Damdækket paa Siderne af Damtragten anvendes til Henstuvning af Is- og Fiske-Lasten og kan ved løse Deleskodder afgrænses i forskellige Afdelinger.

I moderne Udførelse af disse Fartøjer ledes til Dammen et Rørsystem for Gennemblæsning af Luft, hvorved Fisken holdes mere levende.

Endelig gengives i Fig. 5 Tegningen af en 25 Tons tørbundet Kutter.

En Udarbejdelse af saadanne Standard-Tegninger maatte nødvendigvis føre med sig en Udarbejdelse af Standard-Byggeforskrifter for Skroget, hvor Uensartetheden blandt de eksisterende Fartøjer har vist sig i høj Grad følelig. — Ikke mindst vil man i mange Tilfælde finde Forboltingen ganske utilstrækkelig, og der er her et Punkt, som Fiskerne i høj Grad bør have Opmærksomheden henvendt paa, ikke mindst nu ved Indførelsen af de kraftige Motorer, idet den ringe Besparelse, der ligger ved en mindre omhyggelig Forbolting, vil komme Ejeren dyrt at staa i det

lange Løb. — Vejledningen, der i Tabelform angiver Materialets Dimensioner for de forskellige Størrelser af Fartøjer, gaar derfor meget nøje ind i denne vigtige Sag og giver udtømmende Anvisning paa Fartøjets Forbolting, saa vel med Hensyn til Antallet som Dimensioner af Bolte og Spir i alle Fartøjets enkelte Dele. — Dette Standardværk har allerede fundet Anvendelse og Anerkendelse blandt vore førende Skibsbyggere, og det er et Haab, at vore Fiskere ved Bestilling af nye Fartøjer i Fremtiden stiller disse Regler og Tegninger op som Norm, saaledes at den danske Fiskerflaade gennem et moderne og fuldt egnet Materiel kan udnytte Havets Rigdomme til Gavn for dem selv og vort Land.

Disse Standardtyper, som efterhaanden er blevet stærkt efterspurgt, er nu — formentlig paa Grund af de mange noksom kendte Fiskekutter-Forlis i Vesterhavet — under Revision, saaledes at Typen dog i og for sig bliver den samme, hvorimod Dimensionerne forstørres.

AALBORG VÆRFT A/S

Telefon: 4101 — Statstelefon: 9 — Telegram-Adr.: „YARD“

Til Læserne!

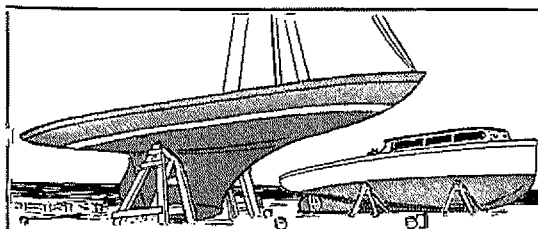
Det Skridt, „Vikingen“ nu har taget, at udgaa hver 14. Dag i Stedet for een Gang om Maanedn, kunde maaske synes blot at være en Udvidelse af Virksomheden. Det er en Udvidelse af Virksomheden, men samtidig er det et Lotterispil. For „Vikingen“ er ikke et almindeligt Underholdningsblad, der gribes og købes af dem, der tilfældigt faar Øje paa det.

„Vikingen“ er et Blad, der har en ganske speciel Mission. „Vikingen“ er Bladet, der skal være Bindeleddet mellem alle dem, der har deres daglige Gerning ude paa de syv Verdenshave og dem, der sidder tilbage i Hjemmene rundt om i Landet. Det skal fortælle dem herhjemme om, det Liv, deres Kære fører ude paa Søen, og det skal samtidig fortælle dem derude om det Liv, der leves herhjemme i Hytterne og Husene i de krogede Gader, i de smaa Byer og i de store Stræder. Den Sømand, der gaar i Land i Shanghai eller i Frisco, han vil gerne høre Nyt fra Hjemmet derhjemme, og de derhjemme vil gerne høre Nyt fra Shanghai og Frisco. Derfor, og kun derfor, er „Vikingen“ et Bindeled, og som Maanedblad vidste Redaktionen, at alle de, der elskede Søen, der havde Forbindelse med Søens stærke Liv, at de ogsaa sluttede op om Bladet og støttede det i dets Bestræbelser for at udfylde de Krav, der stilledes til Skandinaviens eneste Søfarts-Magasin. — Men hvorledes vilde vore mange Læsere stille sig, naar Bladet kom to Gange i Stedet for een Gang om Maanedn? Hvis der nu slet ikke var Brug for eller Trang til et Meddelelsesmiddel Søens Elskere imellem mere end een Gang om Maanedn, saa havde Redaktionen regnet fejl, overvurderet sig selv — og „Vikingen“ vilde være blevet svækket.

Men heldigvis har det straks vist sig, at „Vikingen“s Læsere ikke er som alle andre Blades Læsere. Det er ikke blot for at faa et Blad liggende paa Bordet, at man køber „Vikingen“. Det er jo for at have det eneste Organ, der i sin Helhed beskæftiger sig med Søen, Søens Folk, Sejlsporten og Sejlsportens Glæder. Og at det netop er det, der er det gældende,

har Redaktionen nu erfaret, da vor første 14. Dages „Viking“ er revet bort, faa Dage efter, at det er udkommet. Vi erkender, at naar man blot har en saa trofast Læserkreds, som „Vikingen“ har, saa er det ogsaa muligt at levere det helt rigtige Søfarts- og Sejlsportsblad. Derfor Redaktionens Tak til alle vore trofaste Læsere.

Redaktionen.



Bundfarver, hvis
Giftvirkning
ikke svækkes

Bundfarver skal give Sejleren Betyggelse hele Sæsonen. Sadolins Bundfarver er fremstillet saadan, at den stærke Giftvirkning ikke formindskes — saalænge der er Farve tilbage, virker den dræbende paa Dyr- og Planteliv.

De forende Rederier, der anvender Sadolins Bundfarver, dokker kun Skibene een Gang om Aaret for Bundeftersyn. — „Sadolin“s er Løsningen paa Bundfarveproblemet.

Sadolins Bundfarver

svækkes ikke.

SADOLIN & HOLMBLAD A/S

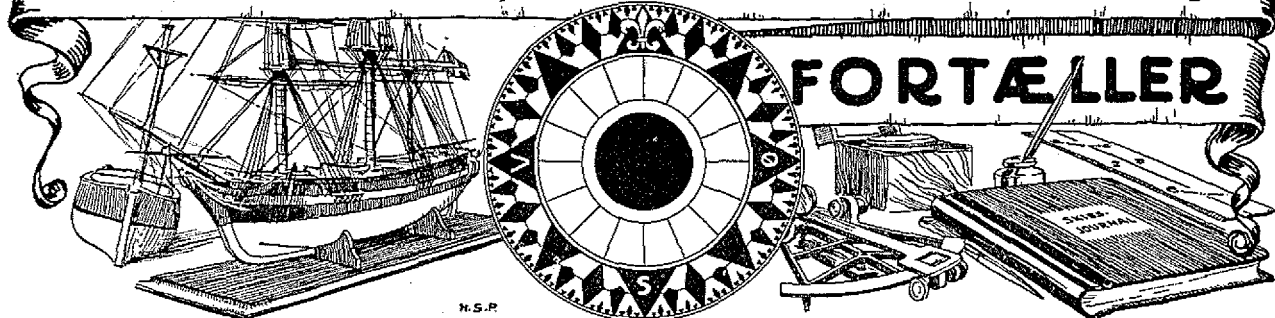
Nordens største og ældste Farve- og Lakfabrik

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft

DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

(Fortsat).

V

I Barkskibet »Bonni Lassi« af London

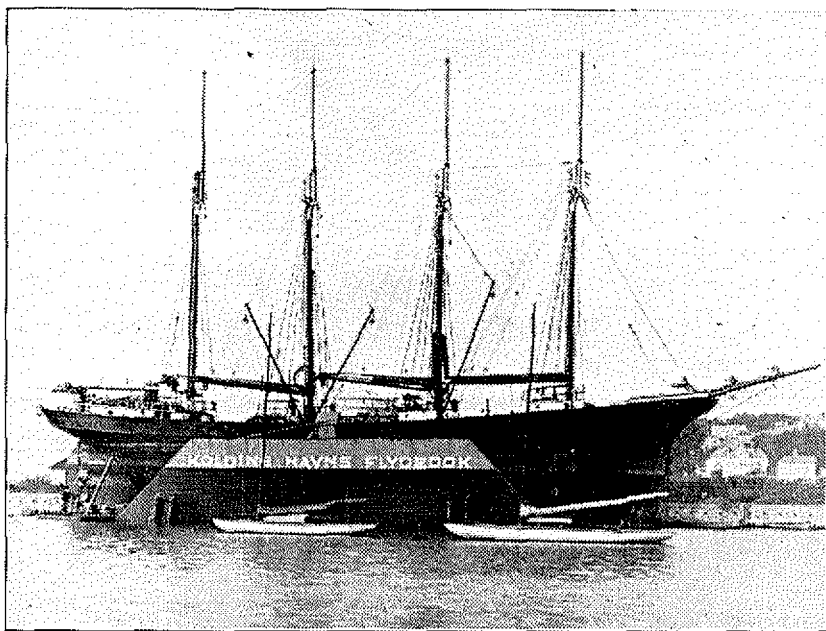
En Uge var jeg i Land i Cardiff, da mønstrede jeg i „Bonni Lassi“, som skulde til Vest-Australien med en Ladning Kul. Det var et mindre Træskib, som viste sig at være et godt og sødygtigt Fartøj. Kaptajnen havde Hustru og 6 Børn om Bord, han agtede at bosætte sig i Fremantle. Forholdene om Bord var gode, baade hvad Officererne og Levemaaden angik. Der var bedre end almindelig i engelske Skibe, alt gik roligt og godt til vi naaede Ækvator, hvor vi holdt en stor Daabsfest med Neptun og Barbering og alt Tilbehør arrangeret for Børnenes Skyld. Siden begyndte der at blive noget Vrøvl med Kokken, en Franskmand, forøvrigt en god Kok, men sjusket, og han gik jævnlig og var beruset af en Drik, som han selv fabrikerede af raa Kartofler, Ris, Sukker og Humle. I Drukken skab forsømte han sit Arbejde og var grov overfor Kaptajnen, truede ham paa Livet. Han regnede det ikke for mere at skyde Kaptajnen end en Flue. En svær Revolver havde han, som Tøm-

mermanden stjal og overbragte Kaptajnen, denne blev aldeles rasende. Kokken blev lagt i Jern, og der blev lavet et lille Fængsel til ham, hvor han sad i ca. 2 Maaneder, til vi naaede Bestemmelsesstedet, Albany, King Georges Sund, men nu var den gruelig gal, hvem skulde koge? Hustru og Børn græd, og saa blev hele Rækken af Mandskabet spurgt, om nogen vilde eller kunde koge, men der fandtes ingen. Ogsaa til mig kom Forespørgslen. Mit Svar var nej, jeg kunde ikke koge. „Løgn og Sludder,“ sagde Styrmanden, „i dit Land er alle Drenge Kokke.“ Ved gode Ord og Løfter om Løntillæg lod jeg mig bevæge og blev Kok. I Albany kom den fængslede Kok i Land og i Forhør. Kaptajnen ønskede ham straffet, men Dommeren var af en anden Mening. Kokken havde faaet mere end Straf nok ved at være spærret inde saa længe.

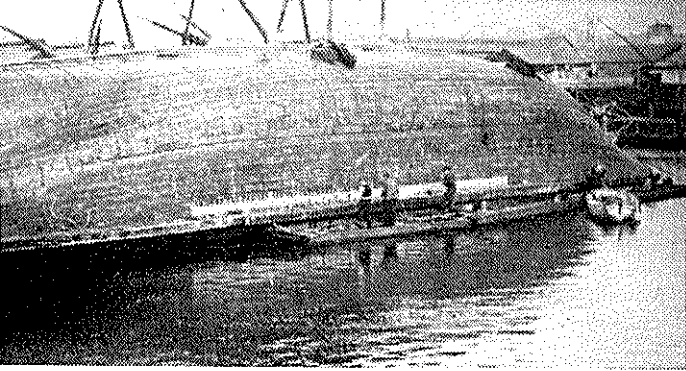
I Fremantle gik Kaptajnen og hans Familie i Land samt nogle af Mandskabet. Vi fik en ny Kaptajn og andre Folk og gik saa i Fart paa Kysten.

I Syd-Atlanterhavet paa Rejse til Australien var Vejret stormende, som almindelig i de Regioner. —

Skibene plejer, efter at have tabt Sydøstpasset, at søge Syd paa, ned paa den 40. Breddegrad eller endnu længere mod Syd, dels for at korte Distancen og saa for at komme ind i konstante vestlige Vinde. At man der paa den lange Afstand vil faa Storme, ja maaske mange og slemme Storme, tager man som givet (in the roaring forties) de brølende 40'er. Vi havde længe styret mod Øst, og manganen en Storm var gaaet hen over os, men en Dag, da vi var paa Længde med Mauritius, trak det op til noget særligt slemt. Haardt blæste det, Barometret faldt og faldt, Sejl efter Sejl maatte gøres fast, Barometret var ved at falde helt ned til Kahytsgulvet, sagde Kaptajnen spøgende, men ellers tænkte han næppe paa Spøg, det viste den Uro, som var over ham — han fo'r op paa Dækket, ned i Kahytten og op paa Dækket igen. Han var bange for, hvad der vilde



Kolding Havns Flydedok. Skibet i Dokken er Skonnerten „Asta“, (Fra „Kolding Sejlskibe“).



Kolhalning i Kolding Havn. Skibet er „Lorens“ af Marstal. Kolding Havn har nu en lille Flydedok. (Fra „Kolding Sejlskibe“).

komme, tænkte maaske ogsaa paa den dyre Last, Hustru og Børn. — Før Natten faldt paa, var alle Sejl gjort fast, en Orkan var over os, Regnen styrtede ned, Skibet joges under den nøgne Rigning ind i den sorte Nat, mens Himmel og Hav var som i eet, to Mand ved Roret for at hjælpe hinanden med Agtpaagivenhed og dreje Rattet hurtigt, om nødvendigt. Ved Midnat blæste Orkanen med stor Voldsomhed, Søerne brød indover Skibet og skjulte dette helt. Vi Matroser drøftede Situationen ved Midnat og Mulighederne for os. Vor gamle Kammerat, Finnen Thomas, sagde, at vi saa aldrig Dagens Lys mere, og saadan var det vel ogsaa gaaet, hvis ikke Stormen kort efter begyndte at lægge sig. — Da Dagen brød frem, kunde vi begynde at sætte Sejl paany og styre vor Kurs. Skibet havde ikke lidt nogen anden Skade end et Stykke sønderslaaet Skansebeklædning. Mens Stormen var paa sit højeste, havde den skiftet Retning, Skibet var i Nattens Løb sejlet hele Kompasskalaen rundt. Det havde været Rormændenes Opgave at holde Vinden agter ind, hvordan den end drejede sig.

Naar man om Bord bliver stillet overfor noget alvorligt, saa er der ingen stortalende eller bændende Søfolk om Bord, saa føler alle sig smaa og hjælpeløse, og saa sender de ellers kæphøje Folk en stille Bøn ud over Havet — Herre, frels os!

Jeg har før omtalt, at da Skibet kom til Fremantle, og vi havde faaet ny Kaptajn og Folk, at Skibet skulde gaa i Kystfart. Vi var tre Søfolk, som blev om Bord, foruden mig Svenskeren Niels Nelson og den gamle meget dygtige Finne, Thomas Mori. Efter et halvt Aars Fart paa Kysten kom vi tilbage til Fremantle, og nu vilde vi mønstre af. „Bonni Lassi“ var under en Last med Kobberærts blevet slem Læk, og desuden vilde vi ikke længere sejle paa Kysten. Vi tre Mænd var i Gang med at samle Penge, og vi talte meget om vore Hjem, som vi længtes efter, det var især Thomas, som ikke havde set Finland i mange Aar. Vi var kommet til Fremantle med en Ladning Kul, men det var i Vintertiden og Stormperiode. Ingen Skibe kunde dengang ligge ved Fremantle i Stormtiden, derfor maatte vi søge Læ bag en Ø et Par danske Mil derfra, hvor der i en lille rolig Bugt laa en Kulholk, som skulde modtage vor Last, hvorefter vi skulde tage Ballast om Bord, før vi fik Lov at kvittere Skibet. Et slidsomt og ubehageligt Arbejde var det. Vi maatte gøre mangfoldige Ture med Storbaaden, før vi fik nok. Vi gravede Sand i Strandkanten, fyldte det i Sække, som vi bar om Bord i Baaden og sejlede til Skibet med. tømte Sækkene og gik efter mere; men da vi jo skulde bære Sækkene, saa gjaldt det

om at tage Sandet saa nær Baaden som muligt. — Vi gravede da Sand et Par Favne fra det salte Vand. Sandet drev af Vand, der var ikke en tør Trævl paa Kroppen af os, og for at alle kunde blive lige vaade, skiftedes vi til at bære. Der blev jo Huller, hvor vi tog Sandet, de Huller fyldtes efterhaanden med Vand. Saa sagde Anden-Styrmanden, som var fra Fremantle, til mig: „Dette Vand i Hullerne er fersk.“ „Ja, det vil jeg tro,“ sagde jeg vistnok noget haanligt, det kunde vel ikke tænkes at være ferskt et Par Favne fra det salte Hav. — „Prøv at smage,“ sagde Styrmanden. Mi: Svar lød, om han troede, jeg var et Fjols. — „Du kan vel smage,“ sagde han roligt. Saa øste jeg med min hule Haand og smagte en Gang, tre Gange. Saa bad jeg Styrmanden om Forladelse for min Storsnudethed „Ja,“ sagde saa Styrmanden, „mangen er Mand er død af Tørst i dette Land, fordi de ikke vidste dette.“ Australien er meget vandfattigt, men her ved Kysten, umiddelbart ved det salte Vand, kunde en Mand med sine bare Hænder skrabe et Hul i Sandet og faa dejligt ferskt Vand i Overflødhed.

Omsider havde Skibet Ballast nok, og vi blev afmønstret. Vi blev sejlet med vort Tøj i Storbaaden til Fremantle, som i Vintertiden var et ret trist Sted. Skibe kunde ikke ligge der, og Byen var kun lille, men i rask Fremgang. Det var da en Forbryderkoloni for livsvarige Fanger. Der var store Fængsler, men forøvrigt var en stor Mængde af Byens Indbyggere Fanger, som efter nogle Aars god Opførsel var givet fri af Fængslet og levede nu som lykkelige og agtværdige Borgere. Der var store Købmænd, Skibsredere, Folk af alle Klasser. Alligevel var de alle under Politiopsyn, og hver Aften, naar et Kanonskud havde lydt, skulde alle være i deres Huse. Selv logerede jeg hos en saadan Mand. Vi var ikke kommet i Land for at fortære vore Penge, Maalet var hurtigst muligt en Hyre. Et Par Mil fra Fremantle, i Læ af nogle Rev, laa et meget forsinket Skib med et ilde Rygte. Mandskabet skulde afmønstres. Der var gjort Indbrud og stjaalet af Skibets Ladning, og at Skibet var kommet saa sildigt skyldtes for en Del, at der var 50 Emigranter om Bord. Emigranterne havde sammen med nogle Matroser været med til at bryde ind i Lasten og stjaalet Spiritus. De var blevet fulde, og der var blevet Opstand og Slagsmaal. Da man desuden manglede Vand, maatte Skibet søge ind til Kapstaden, hvor de skyldige Søfolk blev taget af Politiet og nyt Mandskab af samme Slags kom om Bord. Indbrud i Lasten og Drikkeriet skete atter mellem Kapstaden og Fremantle, og atter skulde der nye Folk om Bord. Blandt alle ilde Rygter om Barken „Qubanna“ af London var den, at hun var en slem Sultekasse. Ved den Tid var vi kommet i Land fra „Bonni Lassi“. „Qubanna“ var eneste Skib paa Stedet, og der var lange Udsigter, før der atter kom Skib. „Qubanna“ var da udlosset og havde begyndt at indtage en Ladning Saneltræ for Shanghai. Der kunde vi faa Hyre, og vi tog den trods alle ilde Rygter, bare for snarest muligt at komme bort fra Fremantle.

VI

Barkskibet »Qubanna« af London

Vi kom saa om Bord, vi tre gode Kammerater, Nielsen, Thomas Mori og jeg, andre kom senere, ja.

det blev en slem Forandring. Vi fandt straks ud af, at de ilde Rygter ikke var overdrevne. I „Bonni Lassi“ havde vi haft det strengt under Kystfarten, men vi havde faaet en udmærket Forplejning. Nu fik vi det saa ringe, som det kunde gives i noget Skib. Vi var vant til at faa Kartofler hver Dag; thi de var billige, og der var rigeligt af dem i Australien, men saadan Luksus gaves ikke i „Qubanna“. Naa, vi var jo kommen om Bord af egen fri Vilje, og vi vidste, hvad vi kunde vente, saa det gjaldt kun om at holde gode Miner og Humøret, saa godt vi kunde. Vi tog fat med at tage imod og stuve Sandeltræ, eftersom det blev bragt til os i Lægterne, og saa vil vi se lidt paa Skibet. Det var af Jern og i en ret tarvelig Tilstand. Kaptajnen var en ældre godmodig Mand, hvad der siden viste sig. Første-Styrmand var ogsaa ældre, han var en mut og tvær Mand at se paa, men ellers slet ikke ond. Anden-Styrmand var kommet om Bord i Kapstaden, han var en yngre Mand og Skotte, han var hverken Navigator eller Sømand. Saa var der en ældre svensk Matros ved Navn Alexander, som havde været om Bord fra London, men forstaaet at holde sig klar af alle Ulovligheder, og saa var der en Lærling, en Kineser-Kok var kommet med os om Bord, men forøvrigt var Kogekunst ikke nødvendig i „Qubanna“. Tilsidst skal nævnes Kaptajnens Hustru, en stor og svær Kvinde, som gjorde sig uhyre forhadt om Bord. Fruen havde en Hund, som hadede alle Søfolk, og desuden havde hun en Snes Høns og en Gris. Dyrene er nævnt, fordi de senere vil komme paa Tale.

Da vi kom om Bord, fandt jeg paa min Køjehylde en engelsk Bog uden Bind og meget snavset. Det var en Bibel, men en saadan snavset Bog vilde jeg dog ikke have paa min Hylde — over Bord med den; men — tænkte jeg straks — man kaster ikke en Bibel over Bord, og da den nu engang laa paa Hyl- den, vilde jeg ogsaa læse den og besluttede ved hver Frivagt at læse et Kapitel eller to og blive ved, til jeg havde læst Bogen til Ende. Da jeg siden, efter to Aars Forløb, forlod Skibet i London, blev den gamle Bibel liggende paa Hyl- den, maaske kunde en Mand finde paa at læse den. I London købte jeg en smuk ny Bibel.

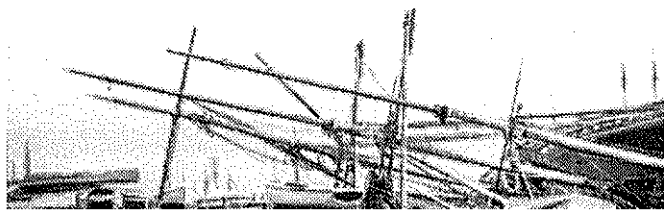
Det gik langsomt med at laste, hyppige Storme hindrede Lægterne i at komme til os. Hver Dag, naar det da var muligt, kom en Baad fra Fremantle sej- lende til os med den daglige Proviant og eventuel Post. Ved den Lejlighed var Fruen altid til Stede ved Faldrestrappen og førte Ordet, noget som var i højeste Grad utiltalende — hun satte derved sin Mand til Side og ligeledes Styrmandene. En Dag havde Slagteren sendt et Faarelaar afvejet til Søfolkene. — Deri var intet mærkeligt, da Faare- og Oksekød holdt en Pris; men Fruen kunde ikke taale at se det, og hun raabte højst indigneret, saa flere hørte det: — „Hvilken Idé at sende simple Søfolk et saadant dejligt Faarelaar!“ Henvendt til Kokken ordrede hun, at det skulde serveres til Kahytten. Omsider fik vi vor fulde Last og satte Sejl for Kina. Nogen Proviant for Rej- sen eller Forsyning af Vand kom ikke om Bord. Vi var under Sejl og Fremantle nærmest, da en Baad kom langs Siden, som bragte en hel Tønde Rom, intet andet. Man havde maaske ment, at en Tønde Rom havde været for farligt at have ved Land. Kort efter

kom en Baad bemandet med Politi, som gennemsøgte Skibet for at forvisse sig om, at ingen undvegne Fan- ger var om Bord, og hele Skibets Besætning blev stil- let op til Mønstring, hvorefter vi fik fri Pas at gaa til Søs.

Romtønden maa straks være stukket an, for før vi endnu havde tabt Land af Sigte, var Kaptajn og Frue periale drukne. De var begge Storfbrugere af Rom.

Nu fulgte en 14 Dage med fin Sejlds, til vi kom til Timor-Strædet, hvorigennem vi skulde sejle og mellem de mange Øer, som nævnes Hollands Øst- Indien. Kommen ind i Timor-Strædet døde Vinden bort, og det blev helt stille. Det var godt for os, at vi ikke vidste i Forvejen, hvad der forestod os. Dag efter Dag stille, Solen ret over vore Hoveder. Dage og Uger svandt og stadig med stille og trykkende Varme. Vi kom ingen Vegne. Varme i ca. 5 Uger, vi saa bare paa Sandeltræ-Øen og Timor. Sommetider fik vi lidt Vind om Natten, som bragte os et Par Mil frem, men saa satte Strømmen os lige saa langt tilbage næste Dag, naar det atter blev stille. 5 Uger svandt, før vi tabte Timor af Sigte, og andre Øer dukkede frem, stadig var det stille og varmt, lige plagsomt for Men- nesker og Dyr. Fruens Høns blev hver Dag lukket ud paa Dækket for at søge lidt Skygge, og ligeledes gik Grisen frit omkring; den var meget tam, alle Søfol- kenes Kæledægge, den blev fortrolig med at faa Bade flere Gange daglig. Saa kom den og plukkede os i Bukserne, og vi vidste, hvad den vilde. Saa lagde den sig paa Dækket, og vi drog Vand fra Søen og over- øste den, saa den gryntede af Velvære.

En Nat trak det op til en Tordenbyge, og Styr- manden, paa hvis Vagt jeg var, gav Ordre til at gøre klar til at samle Regnvand; men vi havde kun Halv- dækket at samle fra, og det var meget snavset; thi der gik Hønsene hele Dagen omkring. Derfor spurgte jeg Styrmanden, da Regnen begyndte at falde, om jeg ikke skulde tage en Kost og skrubbe Dækket rent. Nej, det behøves ikke, sagde han, Vandet skal kun være til Vask og til Dyrene. Saa samlede vi da Vand, der var fuld af Hønsenes Ekskrementer og Uhumskheder, og fyldte i en tom Beholder paa Dæk- ket; meget fik vi ikke, for snart holdt Regnen op, enhver Sky forsvandt, og Uger svandt med det samme stille Vejr. O, hvor var det prøvende for Sindet, der laa vi og drev, hvorhen Strømmen førte os. Skibet, som var af Jern, blev saa begroet af Søgræs, Koral og Muslinger, at det hverken kunde sejle eller styre, før der kom en betydelig Vind. Vi laa der som et Stykke Drivtømmer, alt var dødt omkring os, vi saa ingen Fugle, og dog maatte der være nok af dem paa de skønne skovbeklædte Øer, som vi ofte var helt nær, men Fuglene holdt sig klogelig i Træernes Skygge.



Kosten vi fik var elendig, og ringere og ringere blev den, eftersom Tiden gik. Kunde vi dog fange en Fisk; men det syntes, som var der ingen i Søen, ikke engang en Haj; kun saa vi store Mængder af Søslinger ligge sammenrullede paa det spejlblanke Hav. Der var Hundreder af dem, og der var to Slags. Stemmningen blandt alle var mistrøstig, man gik og skulede til hinanden, ingen havde Lyst til nogen Samtale. Vi saa os gale paa Kaptajnen og Fruen, som havde Romtønden til at trøste sig med. Der var kommen Rom om Bord i Stedet for Proviant til Folkene. Det var især Fruen, der fik Skyld for alt ondt, overfor Kaptajnen havde vi endnu en Slags Agtelse, trods det, at han nu var evneløs og ødelagt af Drik, vi vidste nemlig, at han engang havde været en af Englands dygtigste Kaptajner, og at han havde gjort flere Rekord-Rejser til Kina.

Naar vi nu ankede over Kosten, saa var det fordi den var uspiselig. Hvis nogen i Land vilde spørge, hvad vi egentlig fik at spise, saa maatte Svaret være: Den ene Dag salt Kød og et halvt Pund Mel til et lille Brød pr. Mand, den næste Dag Ærter og Flæsk, og saaledes vekslede det. Nogen vil maaske indvende, at Ærter og Flæsk er god Mad, og det er det ogsaa saaledes, som vi faar det hjemme i vort kære Danmark med dejligt Flæsk, Kartoffler og Urter; men prøv at faa det hveranden Dag i Maaneder under en brændende Sol og kun med Ærter og Vand til Flæsk ca. 4 Tommer tykt, der er Aar gammelt om Bord, gult og harskt, saa det rev, og saa serveret i en Træbalje halvt fuld af flydende Fedt, Fedt kunde ikke storkne i denne Varme. Sjældent kunde nogen spise denne uappetitlige Føde. Grisen blev stor og fed af Sømændenes Ærter og Flæsk, mangfoldige Gange var min Middagsmad ikke andet end en ormfyldt Bisquits og en halv Kop Vand, maaske en lille Bid Kød fra Flæsket, naar det da ikke var det bare Fedt, ja det var tarvelige Retter. Det halve Pund Mel blev tilsidst helt uspiseligt, saa Grisen ikke engang vilde æde det, naar det var bagt til Brød, lignede det en Klump Kit.

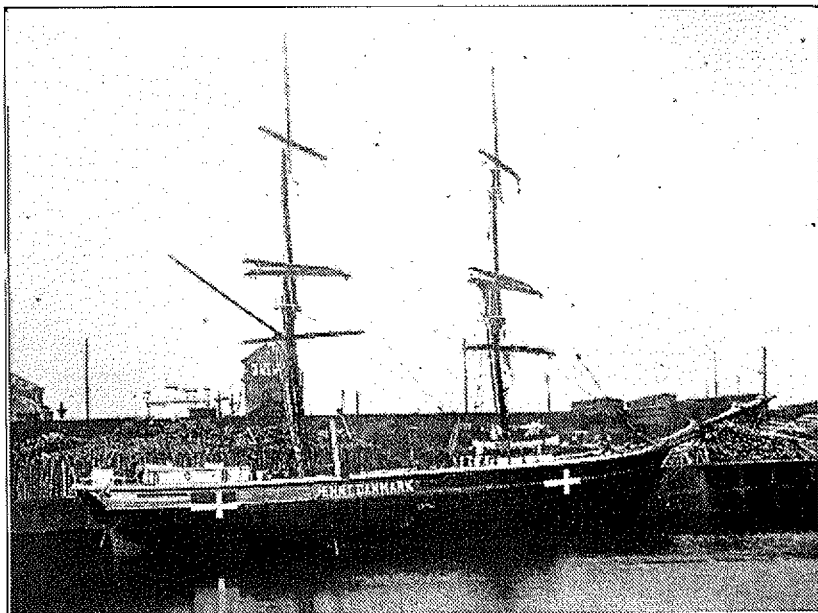
Endnu drev vi omkring, vi var ved at fortvivle, da nu Provianten var ved at slippe op. Flæsk var der ikke mere af, hvilket dog ikke var noget Savn foreløbig, uappetitligt som det var i denne Varme, men Savnet vilde føles, naar Vejret blev koldere. Nu skulde Grisen slagtes, vi havde intet at give den at æde, men der var ingen, som vilde gøre det. Saa gjorde Styrmanden det. Grisen lagde sig roligt ned paa Dækket og lod sig slagte uden at kny. Vi syntes, at det næsten var et Snigmord, men Grisen var død, og nu ventede vi at faa et Stykke af dens lækre Krop. Men straks efter, at den var rensat, blev hele Svinekroppen syet ind i et tæt Sejldug, for at ikke nogen lækker-sulten Sømænd i Nattens Løb skulde tilegne sig et Stykke. — I Nattens Mørke, var der blevet skrevet med en sort Malerpensel: For Kahyts-

brug — simple Søfolk intet tilladt. Næste Morgen kom Kaptajn og Styrmand for at fjerne Sejldugen. Man saa Paaskriften, hvem mon der havde skrevet det? Selvfølgelig ingen. Da Sejldugen var fjernet, var Grisens Krop gul og grøn. Kroppen var varm, da den blev syet ind, og Natten var varm. Saa skulde man før alt gik i Forraadnelse skynde sig at salte, men vi havde ingen Salt. Man fandt nogle faa Pund i en tom Kødtønde, men hvad forslog det til en Krop paa omkring 16 Lispund. Resultatet blev, at efter et Par Dages Forløb blev alt kastet over Bord, da det var ved at forpeste Skibet. Saadant var ikke egnet til at gøre Stemningen blidere. Om nogle faa Dage vilde det salte Kød være sluppet op, og endnu laa vi med stille Vejr. En Dag, da vi havde modtaget den Klump, der skulde være Brød, traadte en engelsk Matros ud paa Dækket med sit Brød. Henne paa Halvdækket stod Fruen, og saa kastede han Brødet agterefter, idet han raabte: „Her, din lede Heks, tag dette, som er godt nok til simple Søfolk.“ Klumpen ramte heldigvis Mesanmasten, ellers kunde der være sket en Ulykke. Klumpen var saa haard, at den ikke engang gik i Stykker ved at tørne mod Masten.

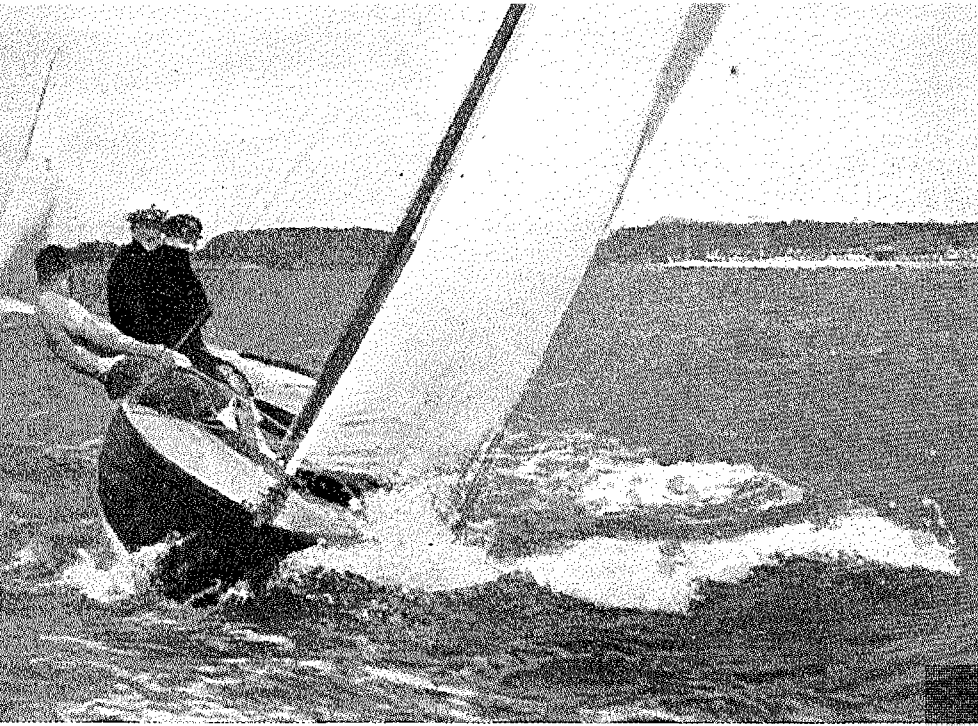
I 5 Maaneder havde vi været mellem Øerne. Før vi kom ind i Kina-Søen, manglede vi næsten alt. Vi havde kun lidt The og af Orme og smaa Biller næsten fortærede Bisquitter, og Tobakken var sluppet op. Det var et føleligt Savn. Den gamle Finne Thomas var den sidste, som ejede Tobak, og han delte ud i smaa Terninger til alle, saa længe han havde en Klump. Intet beholdt han for sin egen Mund, ja, og der blev økonomiseret, før det helt slap op; den udtyggede Skraa opbevarede, tørredes og blev røget; saa røg man Kaffe-grums, og da det slap op de udtrukne Theblade.

Omsider kom Befrielsen til os. En Brise fra Nord sprang op, det var Nordøstmonsunen, som meldte sin Ankomst. Efter at vi havde braset Bidevind, stod vi

(Fortsættes Side 36).



Brig „Jenny“ af Kolding, 293 Tons. Bygget 1880 paa Fanø. 6. Aug. 1917, da Skibet var paa Rejse fra Halmstad til Hartlepool med Tømmer, blev den senket af tyske U-Baad. Besætningen gik i Baadene og kom i Land i Sunderland. (Fra „Kolding Sejlskibe“).



Rorsmanden og Manden i Midten sidder forkert. De byder Vinden for stor Modstand.

En Gren af Sejlsporten, der bringer Sundhed og Kraft, men som man ikke ser meget til herhjemme



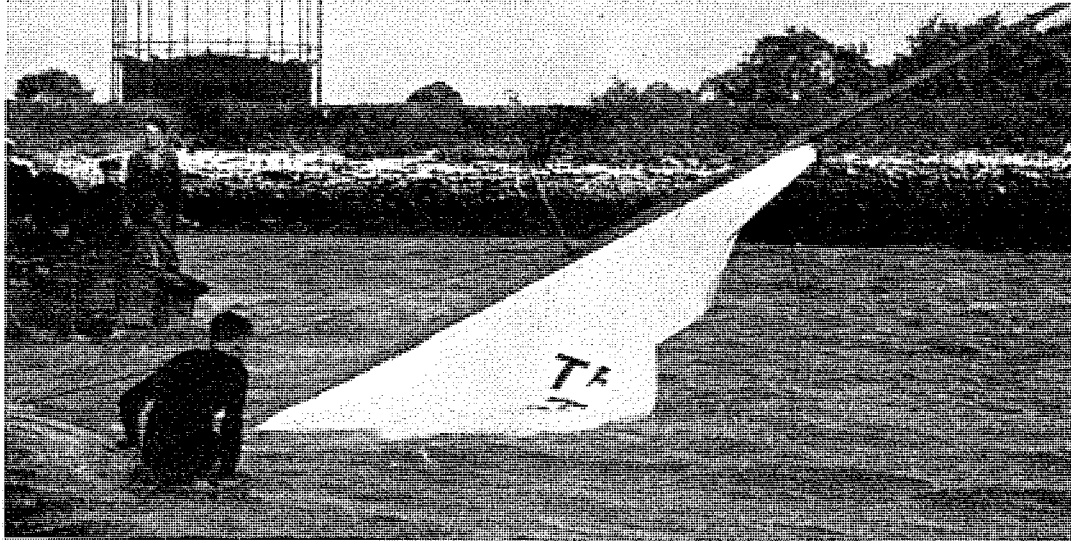
Hele Besætningen - seks Mand - sidder paa Rad udenbords under en Kap-sejlad i Sydney Havn. >



*Yndefulde Linjer
baade i Rigning,
Baad og
Besætning. >*



*Et Sekund for sent –
ellers havde han red-
det Situationen.*



Sejlsportens Akrobater „at sidde udenbords“

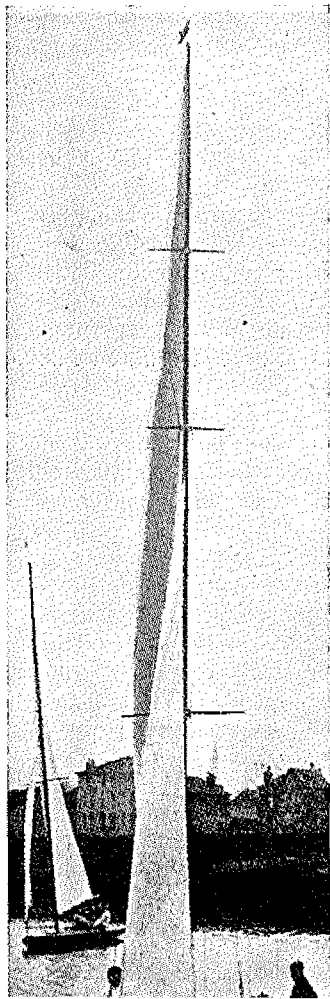
I England og Amerika, hvor man driver Sejlsporten ikke alene for at vinde en eller anden Kapsejlsads eller for at sidde mageligt ved et Ror og bare lade Vinden føre En af Sted, men hvor man udnytter enhver af de Muligheder, som Sejlsport byder paa, til at træne Hjerne og Krop op til højere Grad af Snarraadighed og Smidighed, er den Sport, „at sidde udenbords“, meget yndet.

At sejle et let, lille Fartøj, der har uforholdsmæssig stor Sejlføring for at opnaa den størst mulige Fart, kræver en overordentlig veludviklet Snarraadighed og ligefrem Akrobatik fra Besætningens Side for, at holde den læ Lønning oven Vande.

Billederne paa disse to Sider er hentet fra de fremragende engelske og amerikanske Sejlsportsblade, „Yachting Monthly“ og „The Rudder“, og de giver paa en overskuelig Maade et Indtryk af, hvor graciøs den Sport er „at sidde udenbords“.

→
*Amerikaner-
inderne ved
Kaliforniens
Kyst er meget
ivrige til at
„sidde
udenbords“.*

←
*Manden ude paa
Pinden synes ikke
at veje ret meget
op mod den him-
melhøje Rigning.*



„Først til venstre

Den nærmeste Omvej til London

og saa lige ud“

Af Leonard i »Yachting Monthly«

DETTE er Skrifte af en stakkels Fisk, der troede, han var Sejlsportsmand. — Det er ikke engang en klog Skrifte, og Historiens eneste Moral er, at ligegyldigt hvor let et Job, man staar overfor, saa betaler det sig at have Grejerne i Orden.

Enkeltmands-Sejladser i smaa Fartøjer over al Verdens Oceaner synes at være en dagligdags Ting. I Sammenligning hermed synes en Vens Anmodning om at sejle hans 18 Fods Thames Estuary One-Design fra Mundingen af Themsen op til London i et tidligt Efteraars milde Vejr at være en Spøg — det drejede sig jo kun om 55 Miles velafmærket og beskyttet Farvand.

Den Omstændighed, at jeg aldrig havde set Themsens Munding, virkede ikke afskrækkende. Paa Kortet saa det ud som en Hajs vidtaabne Gab. Det betød jo bare at fortsætte ind i Gabet til den snævreste Del, hvor, i en levende Haj, de smaa Hajer bor, og det var London. Der syntes ikke at være Grund til at spille Tiden, hvorfor jeg en Torsdag Eftermiddag tog Toget til Whitstable, hvor en Spadseretur tværs over nogle Mudderflader afslørede Whirlwind mellem andre Fartøjer, der sad højt og tørt.

Med Sejlene sat var Whirlwind parat til at stikke til Søs, saa snart det passede Oceanet at vende tilbage til Whitstable, men af det lovede Kompas, Lanterne og Kort var der intet Spor. Hovmesteren i Yacht-Klubben laante mig venligst et lille Kort over Themsens Munding, og ved Seks-Tiden vendte Oceanet tilbage, og vi flød afsted bevæbnet med en Pakke Sandwiches, et Par Flasker Øl, Tobak og Tændstikker.

Det første Job bestod i at passere Indsejlingen til Medway Mundingen. Tidevandet kom ind med fuld Kraft, og jeg fandt, at det vilde være en god Idé at arbejde mig godt ud fra Kysten for at undgaa at blive sendt op ad Medway, og der var nogle omfangsrige Sandbanker længere vest paa ud for Kent.

Man behøver ingenlunde at være Ejer af en 12-Tonner og foretage Krydstogter Jordan rundt for at være i Stand til at fortælle sine Kammerater og Medinteresserede indenfor Sejlsporten en god og morsom Historie. Blot man sætter sig om Bord i et hvilket som helst Fartøj og forlader Landjorden, kan der blive Stof til en Historie.

Der var god, men let Vind, der kun gav langsom Fart. Ved Mørkets Frembrud laa Sejlløbslysene fra Medway Kanalen godt nok forude, og efter et Indhug paa en halv Sandwich og en Flaske Øl kunde Tilværelsen ikke tegne sig mere behageligt. Der var ingen Maane og ingen Stjerner synlige, men der var Rester af Aftenrøde forude mod Vest.

Ved Midnatstid var det en sand Kamp at passere disse Sejlløbslys fra Medway Kanalen, men lidt efter lidt svandt de dog agterud til Bagbord, og skønt Natten begyndte at blive diset, blinkede et andet rødt Lys forude, som, ved Hjælp af en Tændstik over Kortet, burde være Jenkin. Tilsidst gled dette Lys til Bagbord, og Resten af mine Sandwiches gled Syd paa, i hvert Fald gled de, for Natten var begyndt at blive kølig.

Sejladsen kunde næppe kaldes kedelig, for en evig Procession af Dampere i begge Retninger syntes at ønske at benytte netop den bitte Smule Vand, hvor Whirlwind befandt sig, og Trafiklysene syntes hele Tiden at begunstige de fordømte Dampere.

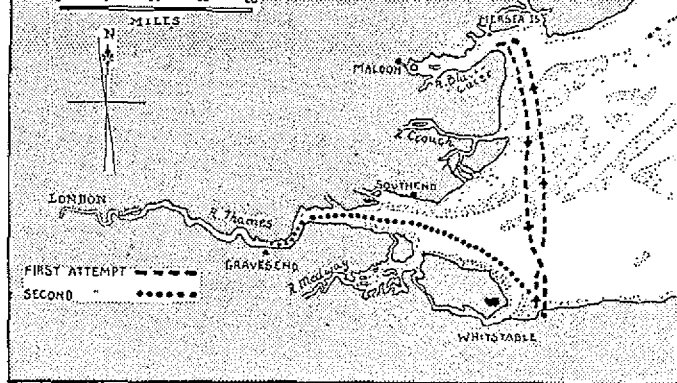
Ved Fem-Tiden Fredag Morgen var den lille Baad sluppet bort fra Trafikløbet, og en tiltagende Gaben gjorde Tanken om en Skraber yderst tillokkende. — Med Sejlene nede og Ankeret ude hængte jeg Ankerlanterne i Rigningen og strakte mig i Bunden af Baaden for en Slummer. Ikke ti Minutter efter fo'r jeg over Ende med et Brøl og flaaede Olietøjet af mig for at springe over Siden. Lige over Hovedet paa mig saa jeg en Dampers Topplanterne. Til alt Held vaagnede jeg dog rigtigt op i Tide til at opdage, at det blot var min egen Ankerlanterne. Saa trak jeg atter Sejlet over Hovedet for at stoppe det Nonsens.

Lidt over seks overvandt den haarde Baadebund, Sulten og det tiltagende Lys enhver videre Lyst til Søvn. Morgenen var graa og diset med kun en Miles Sigtbarhed. Baaden bevægede sig lydig mod Vest bort fra den kommende Solopgang, og et Par Timer senere fik jeg Land paa begge Sider. Det var yderst tilfredsstillende. Brisen tog til, og Taagen rullede bort. — Themsen snævrede dejligt ind, og det var herligt at sejle langs skovbevoksede Kyster med smukke Villaer.



- Hvor befinder jeg mig? -

- Whitstable! Kan jeg gi' en Haand med?.



Ruten, der viser min elegante Navigation.

En Fisker forude trawlede efter et eller andet. Jeg slækkede i Skøderne, saa jeg gled op langsides, ræbte Tiden paa Dagen, fortalte, at jeg var sulten og spurgte, om han kunde sælge mig et Par Biscuits eller noget lignende. Efter at have funderet lidt smilede han lykkeligt og vrælede:

— Jeg har ikke nogen Biscuits, Hr. — Der syntes at være noget afgørende i hans Svar, og jeg spændte Bæltet et Par Huller ind.

Det var mægtig sjovt saaledes at drive af Sted op ad en smilende Flod paa indadgaaende Tidevand. Men Floden syntes at dele sig i to Grene. Hvilken af den førte til Gravesend? Jeg spurgte en gammel Sømand, der lænede sig over Rælingen paa en Fiskekutter for Anker. Kabydsskorstenen røg lystigt og forjættede Middagsmad.

— De kommer ikke til Gravesend den Vej. De maa vende om og tilbage. —

Det var en kedelig Oplysning. Jeg greb Kortet, løb op langsides, klatrede om Bord og gjorde Whirlwind fast agter.

— Vel — hvor fører saa denne Flod hen?

— Aah, hvad, den fører til Maldon den Vej op, Hr. — De vil aldrig naa Gravesend i Dag. —

Et Blik paa Kortet bekræftede dette. I Løbet af 16 Timer havde jeg sejlet og drevet mellem 60 og 80 Miles, men for det meste i forkert Retning. Altsaa bemærkelsesværdig daarlig Navigation. Jeg anmodede indtrængende om lidt Proviant, men min nye Ven havde næsten ingenting og kunde intet undvære. — Disse Fiskere er øjensynligt ikke mere forsynlige, end jeg havde været.

Det blev en drøj Tur ud af Blackwater River mod de sidste Timer af Flod og de første af Ebbe, men ved Fire-Tiden havde jeg Selskab. Hundreder af Maager forude vandrede paa Vandet. Men det var ikke Maager. Det var det nøgne, vaade Sand, der glimtede i Sensolen. Der fulgte et Bump. Jeg svang rundt paa Styrbords Bov og bumpede igen. Saa løb jeg til Læ og fandt dybt Vand. Et Sejl kom imod mig og viste sig at være en Rejefanger. Som Svar paa mit Raab trak han sig selv op paa det tørre. Han raadede mig til at løbe en halv Snes Miles mod Nordøst og saa følge en Række Pramme, der skimtedes utydeligt. —

— De Pramme er paa Vej til Gravesend — fortalte Rejefangeren. Men de Pramme var ikke paa Vej til Gravesend, viste det sig. Jeg jagede dem et Par Timer, indtil de forsvandt for mig. Der var kun

Jeg vaagnede med et Brøl — en Dampers Toplanterne over Hovedet paa mig.

een Ting at gøre: Jeg maatte finde der Kent-Kyst. Lige før Mørkets Frembrud dukkede et Par graa Dampere op for vestgaaende. Det var opmuntrende. Tre Timer senere dukkede blinkende Kystlys op i Vindsiden. Hvor kunde det være? Skulde jeg følge Dampskibsruten eller søge mod Land og — Mad, om muligt? Sulten traf Afgørelsen, og jeg blev optaget af min første personlige Erfaring angaaende Synsbedrag bevirket af Mangel paa Føde og Søvn. Der gik en meget ujævn Sø. Jeg saa en mægtig Hæk til Bagbord med en Høstak bagved. Som Navigator var jeg utvivlsomt en Bonde. Jeg var saa overrasket, at jeg rejste mig for bedre at se og var nær gaaet paa Hovedet over Siden. Lidt senere padlede en stor And fredsommeligt tværs over Bugten — det var selvfølgelig kun en Krusning paa Vandet. Men der var slet ikke noget Grin ved alt dette — jeg havde jo dog endnu min anden Flaske Øl i Behold.

Netop ved Midnatstid tog Baaden Grunden paa Rullestenene, og en Strandbisse dukkede frem af Mørket.

— Hvor befinder jeg mig? spurgte jeg.

— I Whitstable. Kan jeg hjælpe Dem at stuve Sejlene?

— Mange Tak. Men hvor befinder jeg mig i Virkeligheden?

— Well, det var Whitstable, dengang jeg gik ned ad Stranden.

— Og det var det. Jeg havde faktisk gjort ca. 50 Yards af min Sejlad til London.

Næste Morgen efter Frokost startede jeg igen, og da jeg nu havde lært noget Geografi, sejlede jeg op ad Themsen uden Vanskeligheder og ankom Klokkeren syv om Aftenen til Gravesend, hvor jeg fortøjede Baaden. Whirlwind havde virkelig svaret til sit Navn. Hun havde faktisk ført mig rundt i en svimlende Cirkel.

25-Aars Jubilæum.

I Anledning af Marineforeningens 25-Aars Jubilæum fremtræder „Under Dannebrog“s April-Numer med Billede af Kongen paa Forsiden, og inde i Bladet finder man Billede af Prins Valdemar samt alle de Mænd, der har betydet noget for Marineforeningens Trivsel, og Arkitekt Marstou skriver Tilbageblik og Kontreadmiral Carstensen om Sammenholdet.

Hvis De glemmer at forny Deres Abonnement, sker der Forsinkelser i Bladets Tilsendelse.



P. Rudbeck-Larsen, Mariager

Indehaver: V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“ — Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

alle forude og glædede os over den friske Vind. Saa rev vi vore Skjorter aabne for at føle den friske Vind mod det nøgne Bryst. Vinden øgedes, og en kommende Dønning bragte Skibet til at duve hilsende. Vi blev staaende, til Vind og Sø øgedes og sendte Bølgesprøjt over Boven, som gennemblødte os, og da raabte vi Hurra og svingede hinanden omkring.

Vi var dog ikke færdige med Genvordighederne, de kom kun paa en anden Maade. Havde vi før haft Stille, saa fik vi nu Storm, og vi vidste hvor elendig en Sejler vort Skib var blevet, og hvor besværligt det var at krydse op mod Monsunen. Imidlertid arbejdede vi os langsomt Nord over, og det blev koldt, hvilket var meget føleligt; ingen havde varmt Tøj, og særlig da vi saa længe havde været udsat for den brændende Sol.

Julen nærmede sig, og vi forstod, at vi havde ingen Muligheder for at naa Havn til Højtiden. Alt var saa trist, der var intet til at glæde sig over. Mon dog ikke Fruen trods alt skulde give et Par Høns til os forkomne Søfolk ved den forreste Mast. Vi spiste vort usle Brød til en halv Kop tynd The uden Sukker. Det blæste en stærk Storm, vi sad i Lukafet i Halvmørke. Olie til Lampen fik vi ikke, men vi brændte det halvt raadne Fedt, som blev samlet i en Tønde i den Tid, vi havde det uspiselige fede Flæsk. Lampen var en Jernskaal med en lille Tud, en Væge gik derfra til Fedtet, som smeltede af Varmen. Lampen osede som en Skorstens og udbredte en modbydelig Stank. Sort og sodet var der overalt, og vi sad der uden at mæle et Ord.

En Nat forsvandt et Par af Fruens Høns, som var i et Hønsehus paa Halvdækket. Den følgende Nat atter et Par; men saa kom Hønsene ned i Kahytten. Hvorledes kunde nu Hønsene saadan forsvinde? Styrmandene gik deres Vagt frem og tilbage foran Buret, desuden vilde vel Hønsene skræppe op. Vi mente nu, at Styrmandene intet vilde høre eller se, men Stemningen om Bord var ved at være fortvivlet. En mørk stormende Nat skulde vi halse rundt, og alle Mand var paa Dækket til den Manøvre, ogsaa Kaptajnen, noget vi ellers aldrig saa. Var han maaske bange, eller var Styrmandene bange? Under Manøvren, da vi havde Vinden agter ind, sagde Tømmermanden til Kaptajnen: „Nu sætter vi Braserne fast, og De sætter Kurs for Hong Kong. Maalet er fuldt, vi hverken vil eller kan taale dette længere.“ Det vilde Kaptajnen dog ikke gaa med til; men saa raabte Tømmermanden rasende: „Saa kaster vi dig over Bord.“ Resultatet blev, at om ikke Forholdene ændredes før 5 Dage, skulde vi styre for Hong Kong.

Hvor ofte har jeg ikke siden tænkt paa den uhyggelige Nat og takket Gud for, at man ikke kom til at overvære en Forbrydelse. To Dage senere stod jeg ved Roret og spejdede rundt Horisonten, og da fik jeg Øje paa et Dampskib, og alle kom straks paa Dækket. Kaptajnen gav Ordre til at hejse Signaler. Jo, de havde set dem og kom styrende ret mod os.

Vejret var blevet godt, og Damperen kom os paa Prajehold. Man raabte: „Hvad er der i Vejen med Eder?“ Svaret var: „Vi mangler alt, vi mangler Proviant, kan De give os noget?“ Svaret var: „Ja, I kan faa alt; men send en Baad, thi jeg har travlt.“ Saa sprang alle Mand til, kappede Surringerne med Økse og Knive, før nogen Befaling var givet. Derpaa var det alle Mands Tag, der løftede Baaden og kastede den over Rælingen, jo det gik hurtigt. Anden-Styrmanden med 2 Mand roede hastigt over til Damperen, hvor der blev Travlhed med at bringe Varer frem og fire dem ned i Baaden. Jeg stod ved Roret og glædede mig og tænkte, hvad mon de faar? Snart kom Baaden tilbage, og Damperen, som var Russer paa Rejse fra Nagasaki til Shanghai, fortsatte sin Kurs. Man havde faaet en Sæk Ris og en Sæk Kartofler, Kaffe og Sukker samt en Tønde Kød og ligesaa mange Franskrød, som en Mand kunde have i sin Favn. Da Kødtønden kom paa Dækket, blev Enden stødt ind med en Haandspage, og en Mand løb straks til Kabysen med et stort Stykke Kød, der spurgtes ikke om Lov, man faldt over Sagerne som Rovdyr.

Nu var Genvordighederne ogsaa til Ende. Nu var der Glæde, og smilende Ansigter saas overalt. Man saa ikke, som før, de fortrædelige og bitre Ansigter. Medens jeg nu stod ved Roret og ventede paa Afløsning og tænkte paa den gode Aftensmad, man snart skulde nyde, kom en af mine Kammerater løbende og udbød, medens Øjnene straaledede: „Se, Bertel, hvad vi har faaet,“ og rakte mig en Plade Tobak. Dengang brugte jeg ikke Tobak og havde derfor ikke som de andre følt Savnet, men Kammeraternes Glæde smittede mig, og jeg bed en Skraa ud af Pladen. Det skulde jeg ikke have gjort, thi jeg blev saa syg, at jeg intet kunde spise ved Festmaaltidet.

Et Par Dage efter kom en Slæbedamper ud til os. Russeren havde rapporteret, at ude i Søen laa et engelsk Skib og drev, og Mandskabet var ved at omkomme af Hunger. Saa sendte Myndighederne Slæbedamperen ud for at finde os og slæbe os i Havn. Saa var vi omsider kommet i Havn. — De urolige engelske Søfolk forlod samme Dag Skibet — vi fire gode Venner blev om Bord og fik en Maaned gode Dage i Shanghai, hvor vi kom godt til Kræfter.

Fortsættes 15. Maj.

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Maj 1938



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 Petroleum A/S
D/S Orient
D/S Myra
Det Dansk-Franske D/S
D/S Vondila
D/S D. F. K.
D/S Dania
D/S Heimdal
Andreas Christensen
D/S Pacific
A/S Det Danske Kulkompagni
A/S Motortramp, Stenaved
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 Telegraf-Selskab
A/S Vestjysk Dampskibs-Selskab
D/S Phonix, Esbjerg
J. Seabye & O. Lerche
D/S Viking
D/S af 1925, Esbjerg
Det Forenede Bugser-Selskab, A/S
A/S Draco

En bedre Bugserhage

Medens forrige Nummer af „Vikingen“ var i Trykken, skete der i Frihavnen i København en Ulykke, som kostede 2 Mennesker Livet. En Bugserbaad med den „gode“ gammeldags Bugserhage kæntrede og gik til Bunds. Som Læserne vil erindre, omtalte vi en ny Konstruktion paa Bugserhager, hvorved man netop skulde undgaa den Slags beklagelige Ulykker. Det er ikke saa mange Aar siden, en ganske lignende Kæntring paa Yderroden ogsaa kostede Menneskeliv. 2 Ulykker af denne Slags med saa kort et Mellemrum er for meget. De viser med tilstrækkelig Tydelighed, at det ikke er nok med at kunne udløse Slæbekrogen. I den kritiske Situation er der en eller

anden Ting, der svigter, og Ulykken sker.

„Vikingen“ gør derfor kraftigt opmærksom paa, at der findes en Konstruktion paa Slæbekroge, der udelukker Kæntringsfaren, og som derfor ufortøvet bør indføres i alle Bugserbaade, og vi henleder rette Vedkommendes Opmærksomhed herpaa. — Det er paa Tide at faa Brønden kastet til, før der drukner flere Børn.



Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1282

**Skibsproviantering
Cigarer - Tobak - Vine**

Detail:
Sølvgade 85, Tlf. 14172

GÖTA ARCHIMEDES
Baadmotor 2 1/2 HK Paaheengsmotor 2-20 HK

FORLANG GRATIS KATALOG

2 1/2 HK 357 Kr. m. Tilbeh. ENLØRHANDLER.
SVENSK MOTOR A/S 2 HK 415 Kr.
HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K.

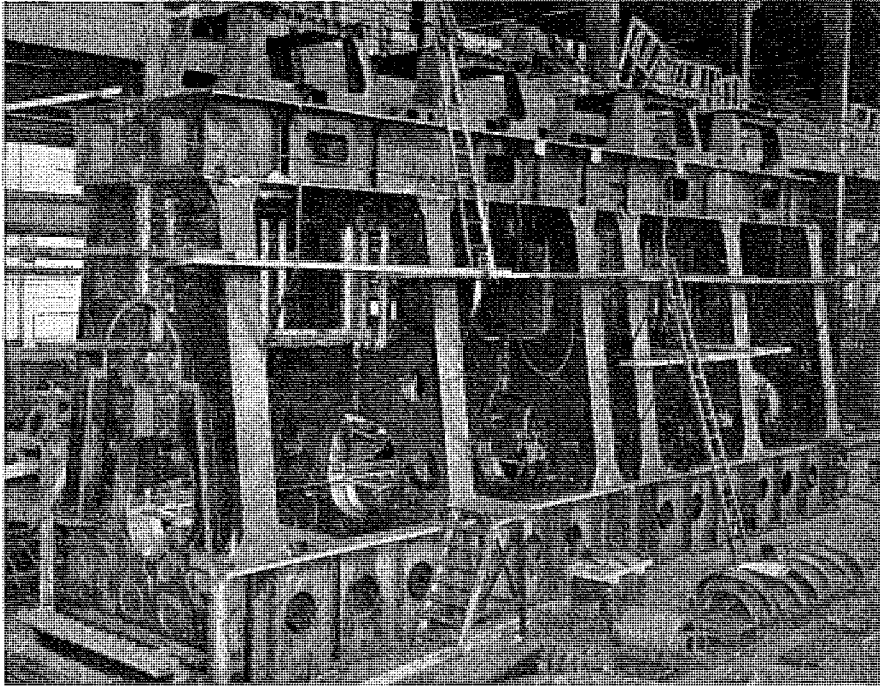


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

**LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS**

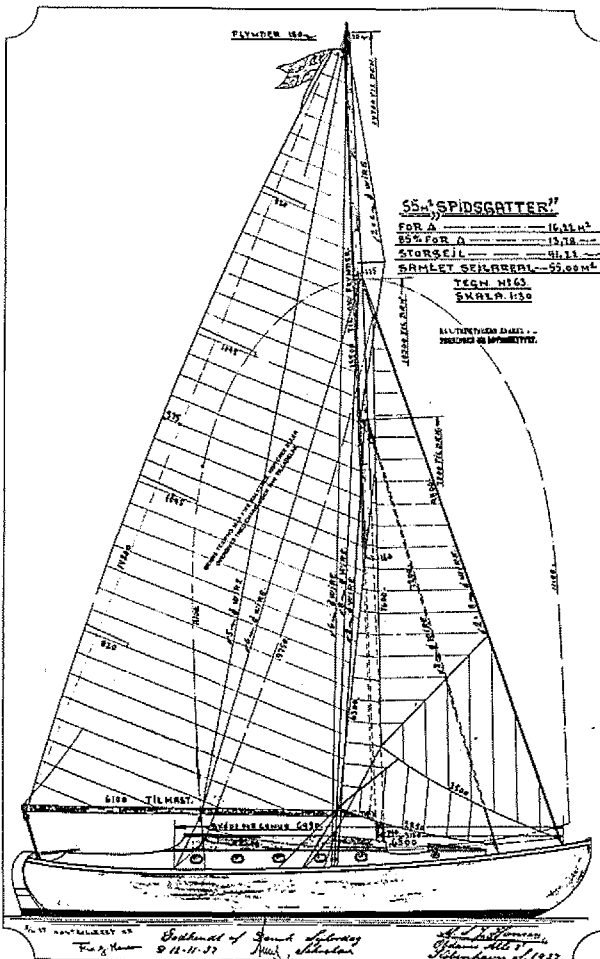
Dieselmotor med svejset Stativ



Vi har tidligere omtalt de amerikanske Tankbaade paa 18500 ts., som elektrisk svejses i langt større Udstrækning, end man hidtil har vovet. — Det er ikke alene Skroget, som svejses. — Ved Fremstilling af de 5000 HK. Dieselmotorer benytter man ogsaa med stor Fordel denne Fremstillingsmetode.

Vort Billede viser Motorstativet, som er svejset sammen af valset Materiale og Støbestaal.

Man har derved opnaaet en Vægtbesparelse paa 120 ts., d. v. s. 50 pCt. i Forhold til et støbt Stativ. Saa er Styrken endda blevet større.



55 m² Klasse- Spidsgatter

Dansk Sejlerdag godkendte i Fjor en 55 m² Spidsgatter Klasse.

Som en af de første Baade i denne Klasse har Dir. K. V. Gottschalk, Kalundborg, hos Baadebygmester Thomsen i samme By bestilt en efter Tegning af Konstruktor M. S. J. Hansen, København.

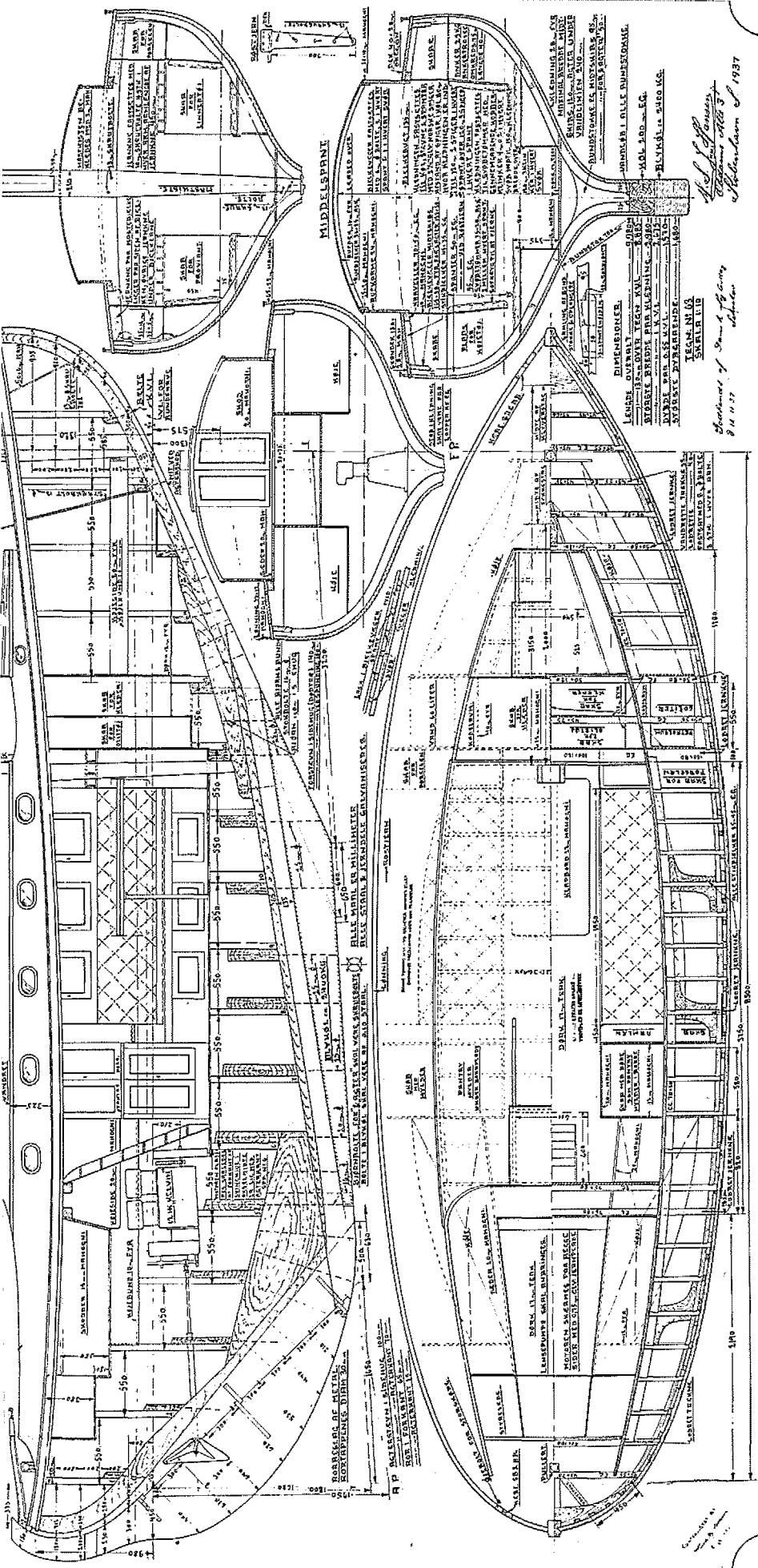
Vi bringer her Tegningerne, idet vi skal minde om, at Hr. Konstruktor Hansens Spidsgattere med Rette er anerkendt i Sejlsportskredse.

Baadens Hovedmaal er: Længde overalt 9,98 m. Største Bredde 2,98 m. Dybgang 1,68 m. Baaden bygges af Fyrreklædning paa Eg. — Dækket lægges af Oregon, medens al indvendig Aptering bliver af Mahogni.

Den forsynes med en Blykøl paa 2400 kg og faar en 12 HK Kelvin Motor.

I de rummelige Kahytter bliver der 6 Køjepladser, 2 i Salonen og 4 for og agter. Baaden er udstyret med de nødvendige Skabe og andet, der tilsammen er nødvendigt for at gøre Opholdet om Bord behageligt.

Vi haaber, at Baaden vil svare til Forventningerne og glæder os til at se den her i København til Sommer.



Skibsbygning og Skibsfart i Bjergene

Det er en kendt Sag, at man i mange Aar har haft Dampskibsfart paa Titicaca-Søen, der ligger i det sydamerikanske Højland. Nu har man faaet Motorskibsfart paa Van-Søen, der ligger i Tyrkiet nær den persiske Grænse og 1718 m over Havets Overflade.

Den forøgede Aktivitet i Næringslivet, som gør sig gældende overalt i Tyrkiet, har ogsaa givet sig Udslag i en Forbedring af Samfærdselsmidlerne. Under Krigen byggede Russerne nogle Træskibe her paa Søen, men de var efterhaanden ubrugelige. — Transport ad Landeveje mellem de forskellige Kystbyer er meget besværlig. Dels naar Bjerge paa 5000 m Højde flere Steder ud til Kysten, og dels er alle Veje om Vinteren ufarbare paa Grund af Sne. Anlæg af bedre Veje vilde blive en meget kostbar Historie, og man valgte derfor at bygge 2 Motorskibe. — Da Søens Vand er meget sodaholdigt, fryser det ikke til om Vinteren, hvilket gør Søvejen til den eneste farbare paa denne Aarstid. Turen Van—Tatvan, d.v.s. tværs over Søen, er paa 50 Sømil, medens en Rundtur til alle Kystbyerne er paa 170 Sømil.

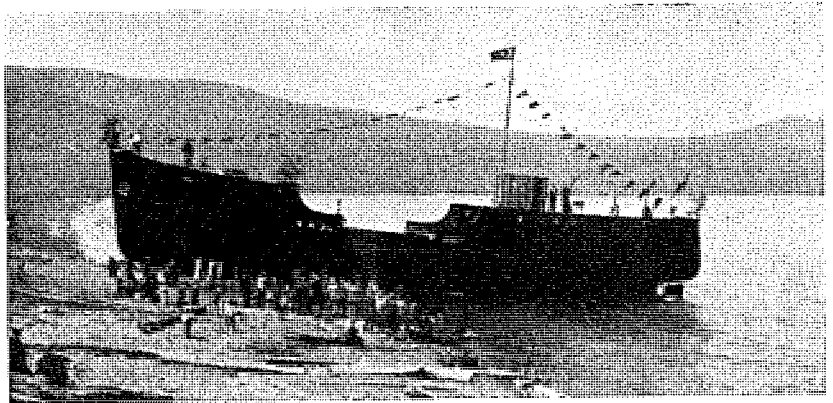
Man har nu bygget 2 ganske ens Dieselmotorskibe, hvis Hoveddimensioner er følgende: Længde i Dækket 33,25 m, største Bredde 6,0 m, Sidehøjde 2,55 m, Dybgang med Last 1,70 m.

Motorrytmet er agter under Hoveddækket. Derover er der i Poopen ind-

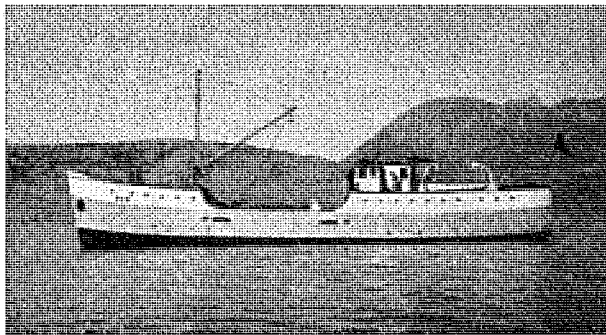
*Handl. J. Jensen
Kjøbenhavn 1937*

rettet Salon for I Klasse. I Forski-
bet findes II Klases Apterling og
helt forude Rum for Matroser. I
Skansebeklædningen er store Porte
for Ombordtagning af Automobiler.
Mast og Ladebom er beregnet for
5 ts Vægt. 2 Deutz Motorer hver
paa 100 HK. (i 1718 m Højde) giver
Skibet en Fart paa 9 kn. Paa Grund
af Søvandets Indhold af Soda køles
Motorerne med Ferskvand.

Hidtil har Tyrkiet købt alle sine
Skibe, nye som brugte, fra Udland-
et. Den tyrkiske Værftsindustri
indskrænkede sig til mindre Repara-
tionsarbejder. Det tyrkiske Han-



M/S „Van“s Stabelafløbning 1718 m over Havet.



Dobb'tskrue-Motorskibet „Van“.

delsministerium ønskede imidlertid disse Skibe byg-
get i Landet og gav Regeringsværftet i Istanbul Or-
dre til at udføre dem. Alt Materialet blev bearbejdet
og tilpasset i Istanbul og derfra sendt op til Van-

Esbjerg Tovværksfabrik A/s

Alt Skibstovværk

Specialitet Manilatovværk.
Husk vor HERKULES
Kvalitet med den indlagte
røde Traad

Telefoner:
399 — 400

S. Christoffersen & Co. *Losning og*
Stevedores — Tlf. Randers 2663 *Lastning*

Søen, hvor de blev samlet paa et lille Reparations-
værft, der blev anlagt for Eftersynet af Skibene i
Drift. Ved Konstruktionen maatte der altsaa tages
Hensyn til den vanskelige Transport, der bogstavelig
talt gik over Bjerg og Dal paa en Strækning af over
1700 km.

I Tatvan blev der ved Bredden paa et egnet Sted
anlagt en Bedding, hvor Skibene blev samlet og byg-
get færdig, inden de uden Uheld blev sat i Vandet.
Ved Overtagelsesprøverne, der gik over hele Ruten
og varede 120 Tim., opnaedes en Hastighed paa 11 kn.



Sidebordsmotorer

2 — 2½ — 3½ HK
Forlang Oplysning og Tilbud

V. H. LANGEBÆK

Ingeniør cand. polyt.

Nørre Segade 35 København K.

EFFZETT

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

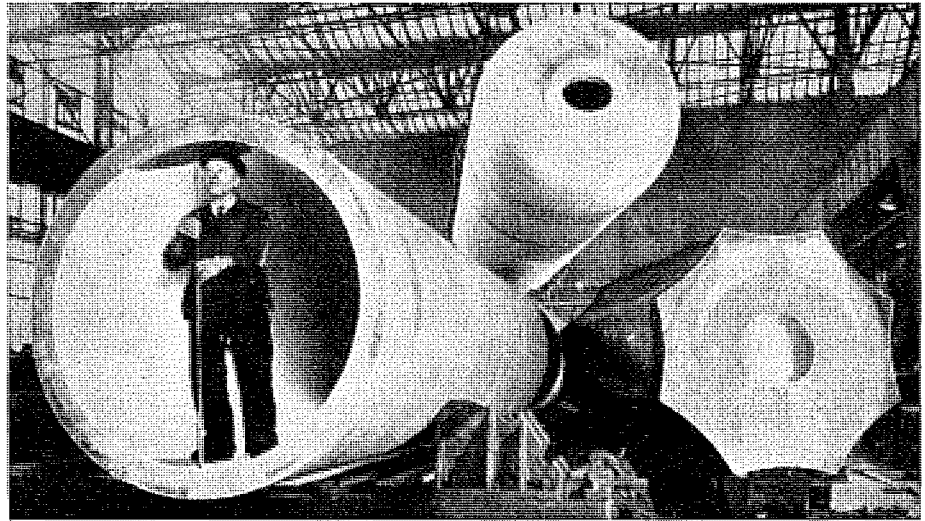
Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



Kedelbeholder smedet i eet Stykke

Vort Billede viser en stor Kedelbeholder, fremstillet af Thos. Firth and John Brown Ltd, Sheffield.

Beholderen blev smedet ud af en Staalblok paa 150 ts., der var ca. 6 m lang og 2,2 m over Ottekantens Flader. Efter at Enderne var skaaret af og et Hul drevet igennem, var Vægten 110 ts. Tromlen blev derefter smedet til en Cylinder: 1,85 m udvendig, 1,57 m indvendig og 15,34 m lang. Til venstre i Billedet ses den i denne Tilstand. — Den vejer da 75 ts. — Til sidst bliver



Enderne lukket og Beholderen drejet færdig med

en Vægt af 55 ts. Den er konstrueret til et Arbejds-tryk paa 56 kg/cm² og prøves til 91 kg/cm².



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

A/s **J. FREYTAG, Seilmager**

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Den stigende Efterspørgsel er Bevis for

Kolding Motorens
Kvalitet

Benzin Baudmotorer 3, 6 og 12 HK. — Dæksmotorer 6 HK., Diesel-Motorer fra 10-450 HK., saavel til Lystbaade som Fiskeri m. m. Forlang Tilbud.

Telefon
633

H. H. Nielsen, Kolding Maskinfabrik



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«

Stabelafløbninger - Prøveture

NAKSKOV.

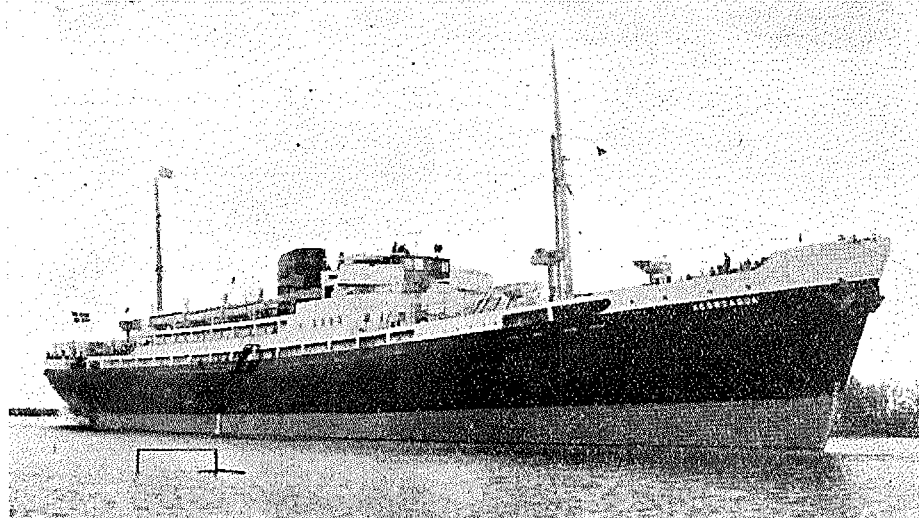
Lørdag d. 9. April 1958 afholdtes Prøvetur med Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 85, Motorskibet „Aconcagua“, bygget til Rederiet: Compania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde mellem Perpendikulærer 124,96 m, Bredde paa Spant 17,68 m, Dybde til Shelterdæk 10,29 m, Lasteevne ca. 5,800 ts. D.W. — Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse og efter Reglerne i den internationale Konvention

om Sikkerhed for Menneskeliv paa Søen, og det er indrettet som et Fragt- og Passagerskib med Plads til 54 Passagerer paa I Klasse, komfortabelt indrettet med 1 og 2 Personers Kamre med tilhørende Bade- og Toilettrum, i et stort Hus paa Promenadedækket. I Forenden af dette Hus findes en stor Spisesalon og Damesalon med Møbler af poleret Mahogni samt en Rygesalon og Bar med Paneler og Møbler af poleret Nøddetræ — For III Klasse er der et Hus paa Shelterdækker indrettet store 4 Personers Kamre til 126 Passagerer, Baderum og Toilettrum. Udstyrelsen er som til I Klasse, kun noget enklere. Der findes for III Kl. en stor, hyggelig Spisesalon.

Skibet faar 5 Luger og 2 Master, 2 Ladebomme, hvoraf 1 med 55 Tons og 1 med 8 Tons Løfteevne, der betjenes af 2 Stk. 7 Tons og 1 Stk. 5 Tons elektriske Lossespil, elektrisk Ankerspil, et 7 Tons Varpe- og elektrisk Styremaskine. — Skibet forsynes endvidere med 10 Stk. 5 Tons elektriske Lossekraner af Fabrikat „Demag“. — Beboelse for Dæksofficererne og Kaptajn findes paa Baadedækket og Komman-



„Aconcagua“.

dobroen. — I Huset paa Shelterdækket findes Apterling for Maskinofficererne og Restaurationspersonalet. — I Bak og Poop er der Beboelse for Mandskab. — Mellemdækket agter bliver udstyret til Kreaturtransport, med Plads til 190 Stk. Kvæg. — Skibet har 5 Lastkølerum, paa ialt 5400 m³, hvoraf de 2 Rum for Transport af frosset Kød. Køleanlægget er leveret 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 i Søen af 16 Knob fuldt lastet. — I Prøveturen deltog:

Mr. E. A. Barritt fra Rederiets Agentur i London, Mr. H. Dilworth, Liverpool, Rederiets Maskinkonsulent, Chefen for de herværende chilenske Inspektører, Fregatkaptajn F. Figueroa Olea, samt de øvrige herværende chilenske Inspektører, Konsulatssekretær H. Jensen, det chilenske Konsulat, København, samt Værftets Ledelse og nogle indbudte Gæster.

Efter Prøveturen afsejlede Skibet via Rotterdam og Panama til Valparaiso.

KØBENHAVN.

Den 7. April blev fra Burmeister & Wain's Skibsværft paa Refshaleøen søsat Nybygning Nr. 656.

Skibet bygges for The North Coast Steam Navigation Company Limited, Sydney, N.S.W., til British Corporation's højeste Klasse og er bestemt til Fragtfart. — Dets Hoveddimensioner er følgende: 65,55 m × 11,15 m × 5,96 m, og Bæreevnen er ca. 975 Tons D.W. — Det forsynes med 1 Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der skal kunne udvikle ca. 1575 I.H.K. — Alt Dæksmaskineri bliver elektrisk drevet.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

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

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822, Gammel Mønt 39, København.

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

Peder Skramsgade 7. Telef. Sundby 757

København K. — Telegram-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

Telegr.-Adr.: „Holzandia“

A. P. MØLLER

ISBRANDTSEN-MOLLER COMPANY, Inc.

TELEGRAM-ADR.: „ISMOLCO“

NEW YORK U. S. A.

26. BROADWAY

KØBENHAVN K.

KONGENS NYTORV 8

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 • København

Telegr -Adr.: HANSEN

Telefon Central 72

(10 Ledninger)



Rejs altid med ØRESUNDSBAADENE



**DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR**

De sover mens De sejler





VIKINGEN

Øre

Sommerstemning

1938 - Nr.
15. Aargang



De bedste Illustrationer

faas hos


BRØDRENE BÆRENTZEN

Cliché og Reproduktionsanstalt

GL. MØNT 39

Telefon C. 9822 og Byen 8040

Vi samarbejder

*med de bedste Tegnere og Malere
paa det maritime Omraade*

GØTA

Boadmotor 2 1/2 - 7 HK



ARCHIMEDES

Paahængsmotor 2-20 HK

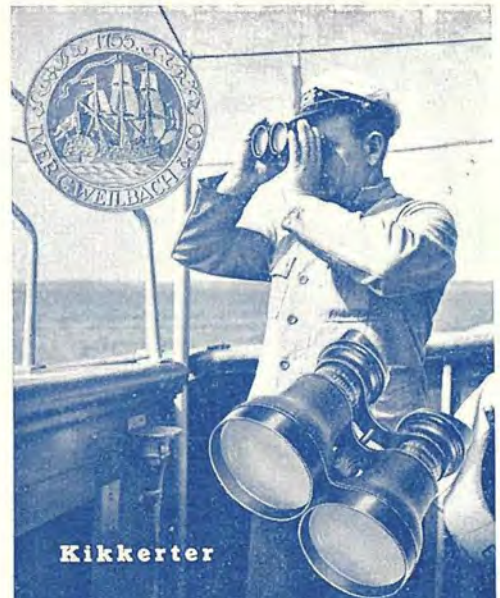


**FØRLANG GRATIS
KATALOG**

2 1/2 HK 357 Kr. m. Tilbeh. **ENEFØRHANDLER.**

SVENSK MOTOR 4 1/2
HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K.

2 HK
415 Kr.



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

Amaliegade 30 - København K.

Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627

Forlang vort ill. Katalog



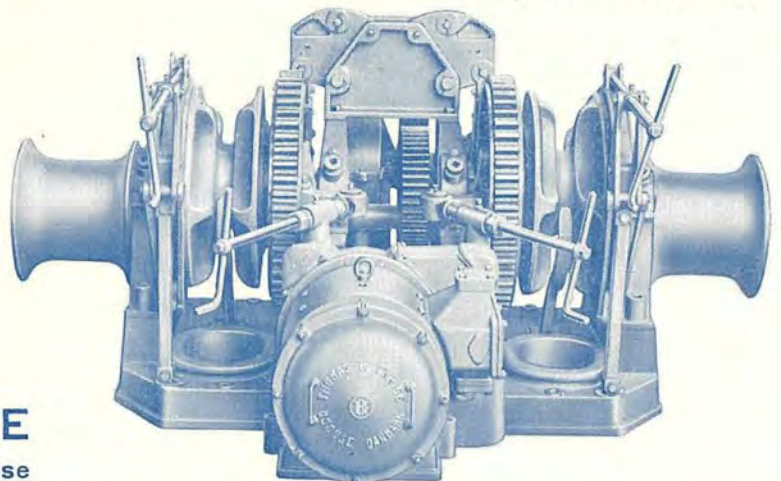
M/S „KRONPRINS OLAV“ D. F. D. S.s Oslo Rute, et af Skandinaviens hurtigste Skibe, er udrustet med THRIGE helelektriske Styremaskine og THRIGE Dæksmaskineri.

Lossespil, Ankerspil,
Capstans, Styremaskiner,
Skibsdækkraner, Optiske
Maskinrumstelegrafer,
Dynamoer, Motorer, m. m.

THOMAS B. THRIGE

København

Odense



THRIGE

ELEKTRISKE

SKIBS-

UDRUSTNINGER

Thrige Ankerspil som leveret
til M/S KRONPRINS OLAV

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

7-1938

Tre af

SØIENS HIELTIE

Oversat efter »Three Of A Kind« af Hanson W. Baldwin,
United States Naval Institute Proceedings, November 1936.

Ved Søløjtnant *H. Louis-Jensen*.

JONES, V. C.,

Chef for *H. M. S. Shark*.

»DER TAG« var kommet. Over Nordsoens graa Dønning rullede Kampens Røg. Skarpe Glimt brød frem gennem graa Taage og sort Krudtrøg, Vandsøjler steg skumtoppede mod Himlen fra Nedslagene omkring Skibene.

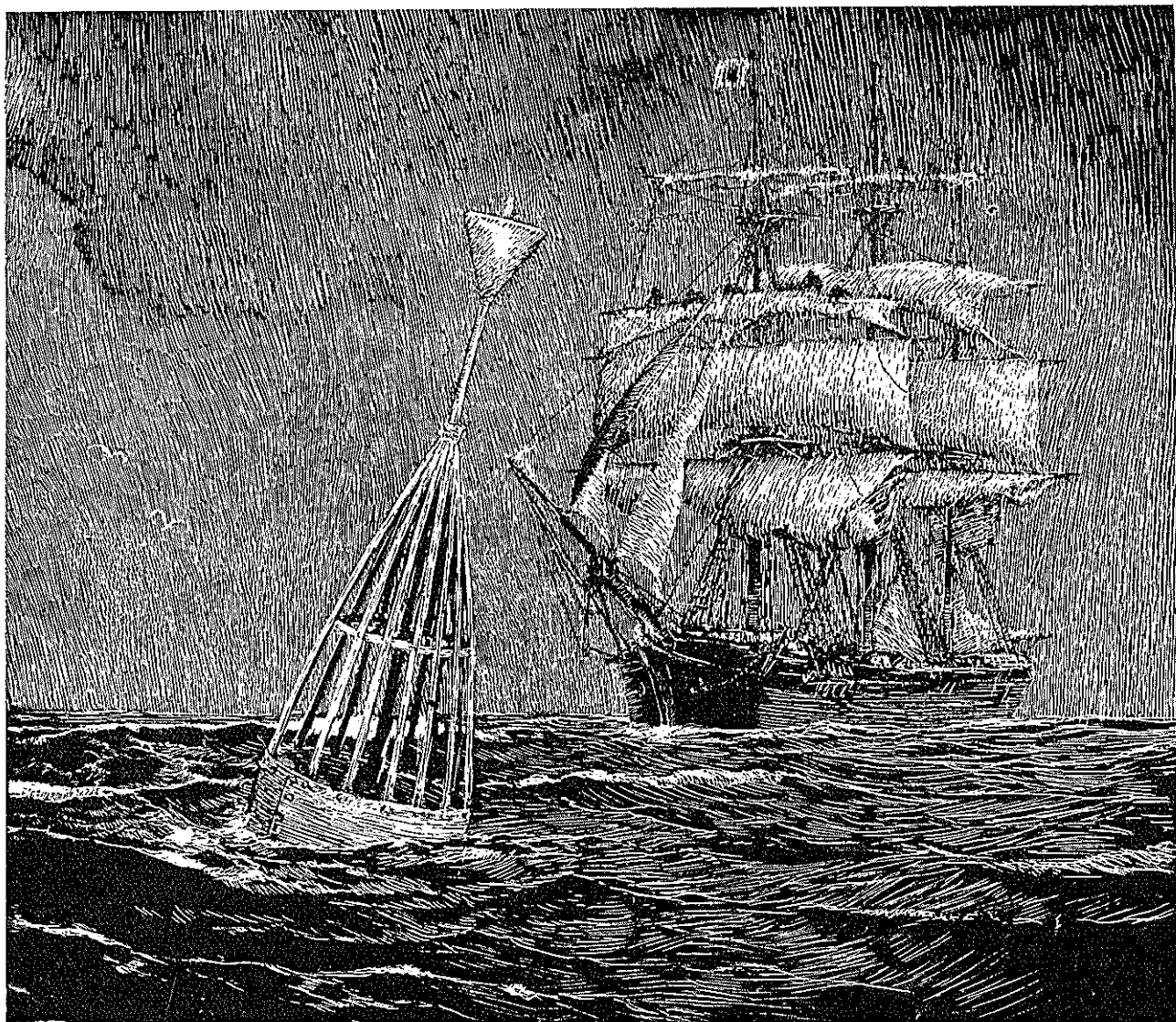
Indefatigable og *Queen Mary* var tabt med næsten 2300 Mand; Løbet mod Nord nærmede sig sin Afslutning; *Derfflinger's* Dæk og Taarne var som et uhyre Baal; *Lion* stod i Flamme; snart skulde *Arbutnot* og *Defence*, *Hood* og *Invincible* gaa til Himmels her ved »Windy Corner«, i en Ildsøjle og mellem slikkende Luer. »Der Tag« var kommet. England mod Tyskland ved Jylland; Grandfleet imod Hochseeflotte; Jellicot imod Scheer.

Shark, Commander Loftus Jones, R. N., hørte tillige med tre andre Baade af 4. Flotille til *Hood's* 3. Kampkrydser-Division, smaa Brikker i det gigantiske Spil. Kampkrydsernes Kanoner drønedede over Destroyernes Mastetoppe. *Invincible*, *Inflexible* og *Indomitable* skød paa de tyske lette Krydsere *Wiesbaden*, *Pillau* og *Frankfurt*. Tyskeren *Bödicher* drejede af for *Hood's* knusende Salver, han affyrede sine Torpedoer mod de store engelske Skibe og sendte sine Jagere i Angreb. Staalfiskenes hvide Kølvasdsstribes pegede mod Kampkrydserne og advarede *Hood*; ogsaa han drejede af og sendte Loftus Jones og hans fire Destroyere af Sted i et vildt Jagt for at afparere den tyske Trusel. Korditgranaternes gule Røg svulmede og hvirledes rundt mellem de kæmpende Linier; et Ildhavs lysende Luer stod fra Skibene i Taagen. Med Hækbølger af fraadende Skum løb *Shark* og *Acasta*, *Ophelia* og *Christopher* mod Fjenden.

Et kort Ragnarok fulgte. Foran før og tæt ved de fremstormende engelske Destroyere var *Regensburg* og to Rækker paa ni eller ti tyske Jagere, en paa hver Side. Længere borte — halvt skjult i Taagen og Røgen — var *Bödicher's* Krydsere; stadig stod der Ild fra deres Kanoner, men nu var den rettet mod Loftus Jones og hans fire Skibe. Englænderne angreb paa klos Hold med Kanoner og Torpedoer, skød om Styrbord og



Fra en af »Vikings« energiske Læsere paa de sydlige Breddegrader har vi faaet tilsendt ovenstaaende Billede.



Baaketønden duves an.

Bagbord mod Jagerne, affyrede deres Torpedoer mod Krydserne. Deres Besætninger arbejdede af yderste Evne før Tilintetgørelsen.

Røde Glimt omspændte Horisonten mod Vest og Syd. Den lille *Shark* og dens Fæller skar gennem Vandet med 30 Knobs Fart, de krængede og rystede, naar Nedslag sendte Vand søjler til Vejrs omkring dem og Vand i brølende Floder styrtede ned over deres Dæk. Det var kun et Spørgsmaal om Tid . . .

Shark holdt ud — i omtrent ti Minutter — i dette dens sidste vilde Fremstød. Loftus Jones holdt Kurs lidt Sønden for Vest, der hvor Røgfaner tegnede sig mod den taagede Himmel. Fjernt i Horisontens Dis begyndte uklare Skygger at tage Form: *Shark* løb mod den samlede tyske Flaade.

Dog Jones's Maal var mere beskedent, det var *Regensburg* det gjaldt; han manøvrerede *Shark* i Stilling — affyrede en Torpedo og drejede for at trække sig tilbage. Men nu var Fjenden indskudt paa ham. Salve efter Salve faldt omkring Skibet, en Granat traf midtskibs, Damp stod hvæsende ud og samlede sig over Skibet som et hvidt Ligklæde. Brændoliens Sugerør var

beskadiget, Olien trængte gennem Lækagerne og spredtes i et glat, fedtet Lag over Dønningerne. Farten gik ned. En Granat ramte 10 cm Kanonen for, hele Kanonbesætningen blev dræbt og Kanonen gjort ubrugelig, Staa splinter rev Broopbygningen op; Jones blev saaret; en Granat rev Rattet med sig. *Shark* laa nu stille — ganske langsomt randt dens Hjerteblod ud paa Vandet omkring den, og synligt for hele Flaaden stod Dampen fra dens sidste Aandedrag over den.

Loftus Jones stred sig med Besvær agterover. Blodet randt over hans gyldne Ærmedistinktioner, medens han gik over det splintrede Dæk og forbi Ligene af sine Folk, lemlæstede og sønderrevne . . . Kanonerne agter og midtskibs skød stadig og endnu vajede Flaget.

Der kom et kort Pusterum. Den lette Krydser *Cantebury* dukkede frem af Røgen, stod ud mellem Flaaderne, ud i »Ingenmandsland«, hvor den tiltrak sig Ilden fra *Regensburg* og *Frankfurt*, fra andre fjendtlige lette Krydsere og fra de tyske Jagere. *Shark* afventede roligt Naadestødet. *Acasta*, Kaptajnløjtnant John O. Barron, der havde gjort Tjeneste med Loftus

Jones under Raid'et paa Scarborough, kom nu paa Siden og tilbød at give en Slæber over. Men Jones vinkede den bort; han prægede til Barron, at han ikke skulde lade sig sænke for hans Skyld.

Snart efter kom en Del fjendtlige Jagere op, og den agterste Kanon fik en Fuldtræffer, saa at hele dens Besætning blev slynget udenbords. Jones, der selv havde ledet Agterkanonens Skydning, fik det ene Ben skudt over ved Knæet; men — hedder det i Rapporten — »han blev ved med at opmuntre sine Folk«.

Medens han laa paa Dækket blandt de døde og saarede, medens hans Blod strømmede ud over de forvredne Dæksplader, saa han, at Gaflen var knækket og at Flaget hang ned langs Masten. Han spurgte, hvad der var i Vejen med Flaget og syntes at lage sig det meget nær. Lidt efter gentog han det. Den ene af de to usaarede, en Befaren ved Navn Hope, klavrede op i Masten, slog Flaget fra og lod det gaa ned til Kadet Smith, som derpaa hejste det under Raanokken. »Commander Jones syntes nu roligere, da han saa, at Flaget atter var hejst.«

Fjendens Jagere nærmede sig Byttet. Den midtskibs Kanon, med en Besætning af blodtilsølede og ravende Skygger, skød langsomt, medens *Shark* sank.

Den engelske Destroyer var i Brand, og dens Endeligt var nær, Glimtene fra Fjendens Kanoner omringede den næsten helt. Men stadig lød der svar fra dens eneste filoversblevne Kanon; dens saarede Besætning ramte ikke mindre sikkert nu end før; engelske Granater slog knusende ind i den tyske Jager V. 48.

Saa kom Afslutningen. Tæt ved affyrede en Fjende i fuld Fart to Torpedoer, den ene traf den slagne *Shark* midtskibs nær Skorstenen. Der lød et tordnende Brag af Eksplosionen, saa krængede den lille Destroyer over. »Den fik svær Slagside og sank,« Orlogsflaget vajede fra Masten, den midtskibs Kanon fyrede stadigt, — »og saaledes fandt den sin Død, idet den til det sidste og mildt i den haardeste Kamp fulgte Tjenestens bedste Traditioner«.

En Maskinunderofficer havde bundet et Redningsbælte om den udmattede Chef, og lige inden *Shark* sank, fik han og nogle andre Jones ned paa en Carley-Flaade. Det var den sidste Kommando, som tilfaldt Commander Loftus Jones, R. N., Søn af en Ad-

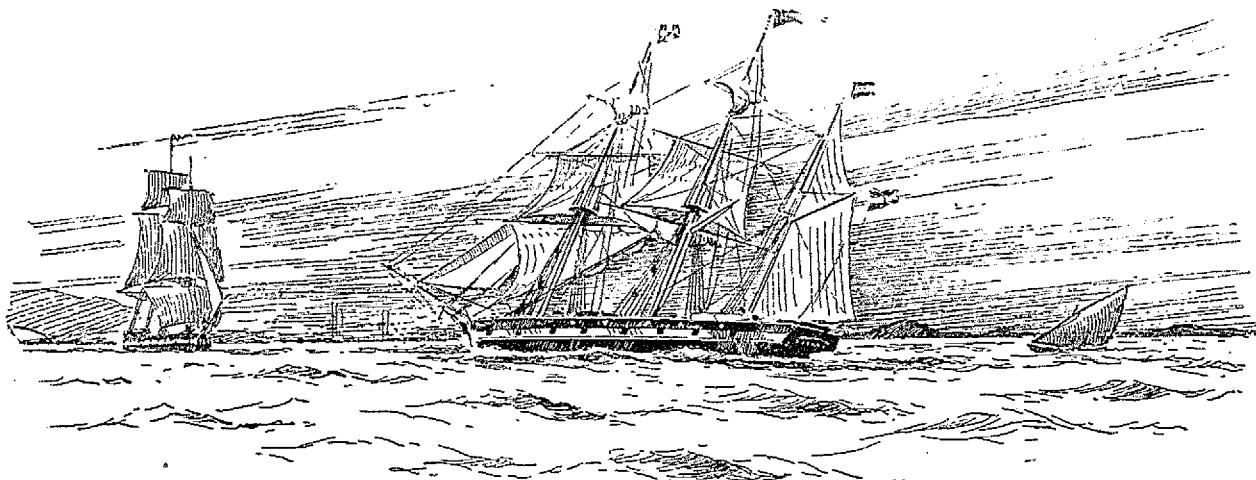
miral, Ætling af en Familie af fremragende Sømand. Hans Besætning var seks Mand — blodige og saarede; med Kampen bølgende om sig flød de, afventende Frelsen. De saa *Wiesbaden*, fortabt, et Helvede af Røg og Flammer og splintret Staal, — de saa *Defence* forsvinde for evigt —

.... et Kæmpebaal
smelted' i Glødhede al dens Staal,
og om dens ni Hundred' Mand det lod
svøbe et Klæde, rødt som Blod

De seks og deres døende Chef flød paa de oliedækkede Søer; de ventede paa Hjælpen, medens Røg og Taage slog sammen over dem, medens Kampen rasede og Hood og *Invincible* fulgte den Vej, som Drake og Sir Richard Grenville og Generationer af døde engelske Søfolk havde betraadt før dem. Nordsøens kolde Vand slikkede op om Flaaden og overskyllede Mændene, medens »Der Tag« tordnende lakkede mod Enden og de kæmpende jog dem forbi. De ventede, medens Kanonerne Brølen døde hen og de flammende Glimt forsvandt i Skumringen, saa til sidst kun Tordnens fjerne Ekko, Vragstumperne omkring dem og Chefens hvide, stivnede Ansigt crindrede om det frygtelige, der var sket det, og saa det kolde Nordøvand, som slog ind over Carley-Flaaden og gennemblødte de saarede

Og saaledes døde da Commander Loftus Jones. Royal Navy, langsomt som sit Skib. De seks stivfrosne Overlevende vidste knapt, at han havde forladt dem, da de mange Timer senere blev taget op af den danske Damp *Vidar*. Før han havde ligget saa stille paa den lille Flaade, med det salte Vand skyllende over det mishandlede Ben, at hans forpinte Legeme og blege Ansigt ikke havde set stort anderledes ud i Døden end i Livet. Han var bevidstløs til sidst, Blodtab og Kulde skaffede ham denne Naadegave; men maaske anede han, inden han døde, den Glans, der for evigt vil staa omkring hans Navn — Commander Loftus Jones, efter Døden dekoreret med Victoria-Korset.

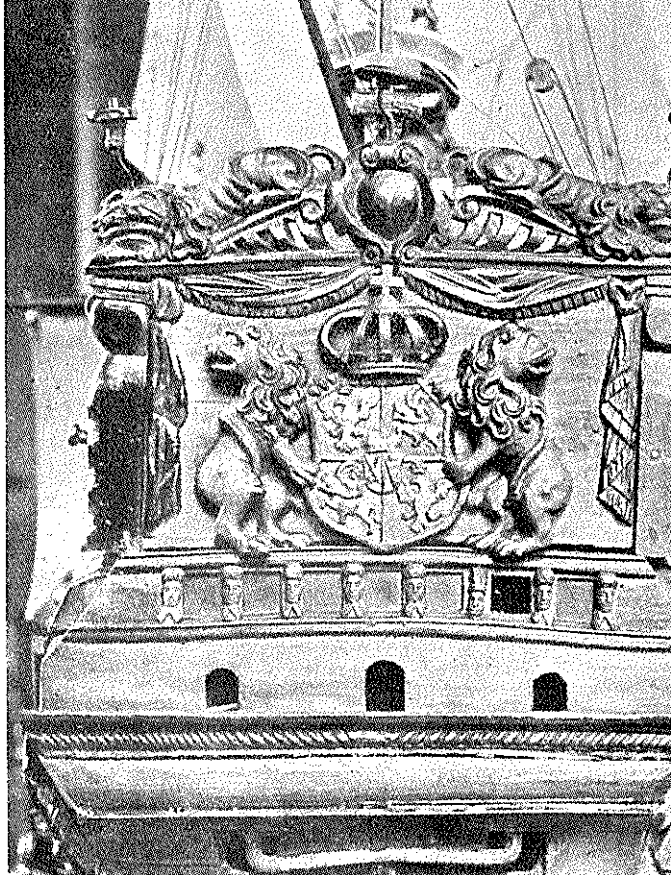
(Fortsættes 1. Juni.)



De gamle smukke Skibe

HELT fra Historiens ældste Tider og op til Begyndelsen af forrige Aarhundrede smykkede Kunstnere og Haandværkere Skibenes Stævne og Agterspejle med kunstfærdige Udskæringer og Figurer. Hellenernes Biremer og Triremer kappedes i Formskønhed med ægyptiske Fartøjers Pragt. Vikinger og Normanner kronede Stævnene paa deres Drageskibe med knejsende Dyrehoveder, en Skik der holdt sig til henimod Slutningen af Middelalderen.

Det 14. og 15. Aarhundredes Skibe med deres kolosale Opbygninger afgav en rig Tumleplads for Udsmykning, og gennem Tiderne følger man de forskellige Stilarters Indflydelse paa Skibenes Udsmykning,



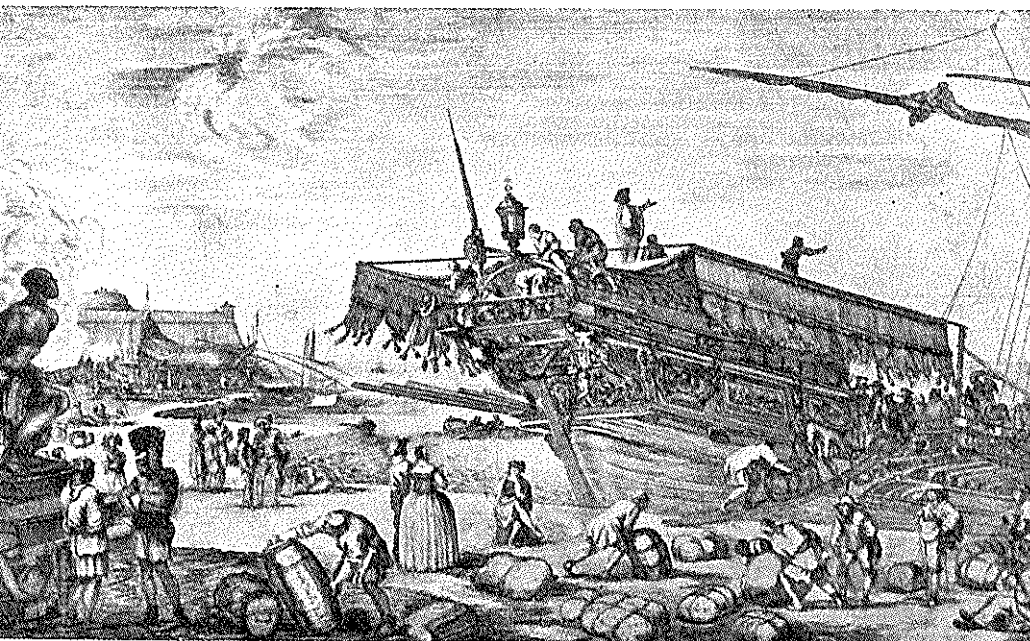
Heraldiske Motiver benyttedes meget ved Skibenes Udsmykning.

til Højdepunktet naaes med Baroktidens overlæssede, men pragtfulde Hægdekorationer.

Tværs over Agterskibet udstyrede man da Skibene med et Væld af Ornamentter, med Konsoler, Draperier, Kvaster og store Malerier.

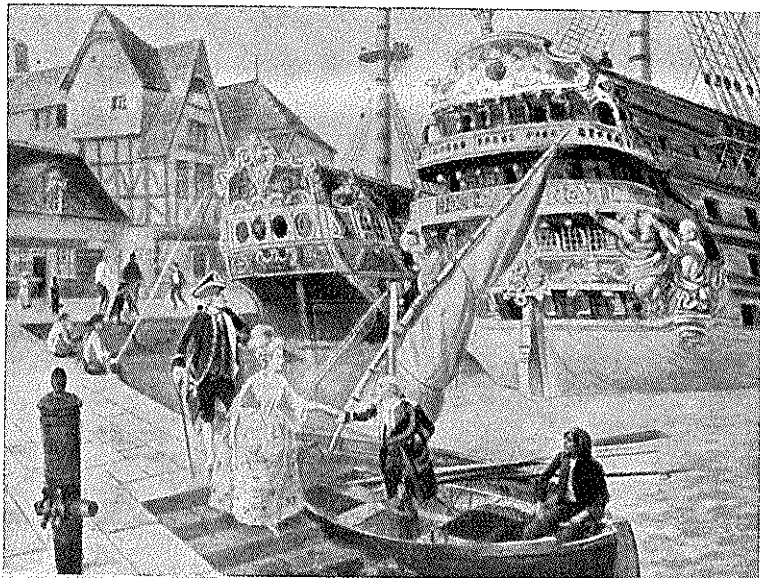
Med Havheste, Havfruer og Havmænd og allegoriske Figurer, af hvilke et fransk Krigsskib var forsynet med ikke mindre end 37. Overkanten af Hækken kronedes af pragtfulde Kampagnelanterner, ofte tre i Antal, og over alt dette vajede kæmpemæssige Bannere og Vimpler fra Flagspil og Mastetoppe og undertiden fra Stag og Raanokke ogsaa.

Agterskibet af en Galej. Bemærk Solsejlet over Halvdækket og Aarerne i Bagbords Side.

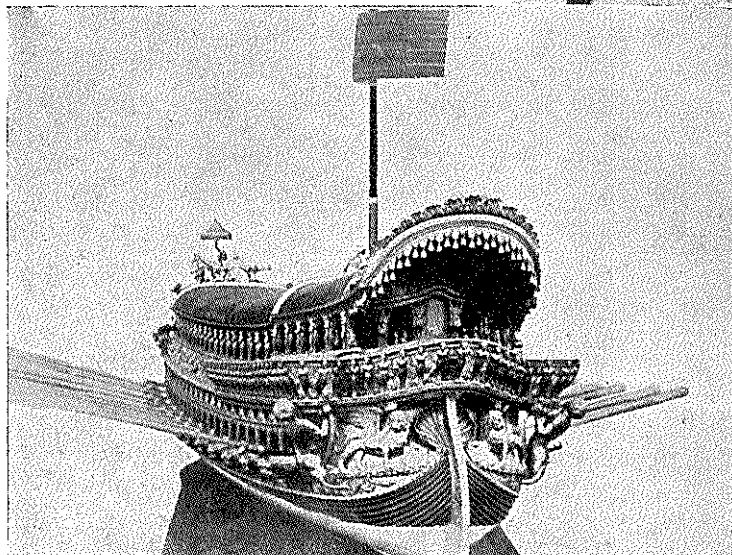


Pragtfulde har Datidens Krigsskibe været at skue, men hensigtsmæssig var Pynten ikke, hverken under Kamp mod Fjenden eller Elementernes Rase. — Senere veg den overdaadige Udsmykning for Gallerier, der løb udenfor lange Vinduesrækker i Skibenes Agterspejl. Men efterhaanden indskrænkede man sig til simplere og nemmere Motiver, kun Gallionsfiguren, der forøvrigt nu synes at gaa en Renaissance i Møde, bibeholdes.

Model af en Pragtgalej, der har tilhørt Dogen af Venedig.

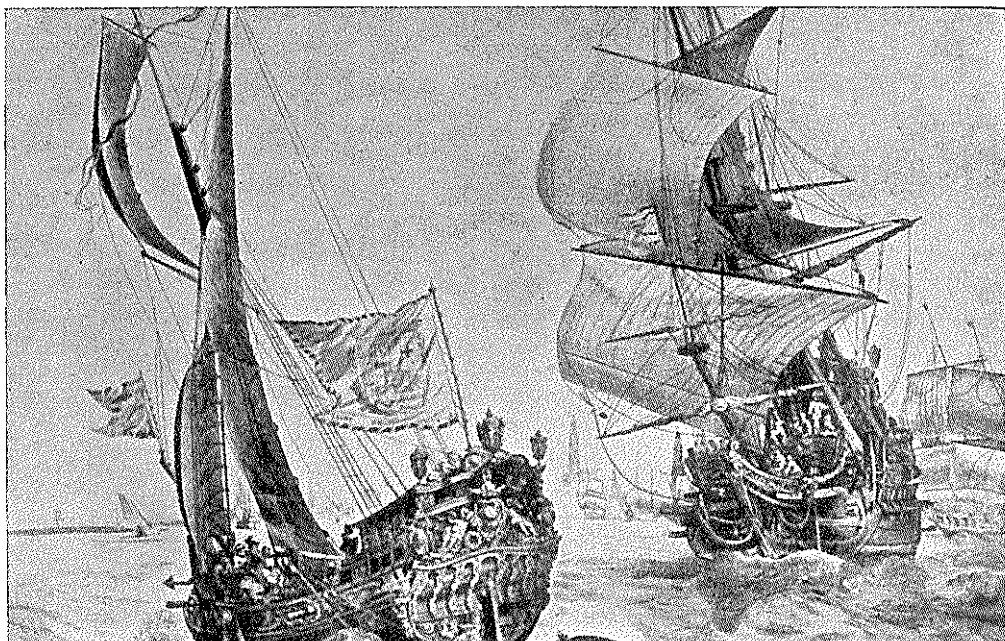


Idyl fra en Flaadehavn. Skibet til højre viser det typiske Agterspejl med Gallerier og mange Vinduer.



Uden Overdrivelse kan man kalde disse pragtfulde Skibe for kalkede Grave, for bortset fra et to Rum agterude stod deres udvendige Pynt i et grelt Forhold til deres Indre, og Nutidsmennesker forstaar vanskeligt de Forhold, hvorunder Mennesker levede deres Liv i dem. Men Tiden ændrer saa meget; de bare, nøgne Sider paa Nutidens Skib giver ikke megen Ide om den Komfort og Hensigtsmæssighed, der præget dets Indre fra for til agter.

Gamle hollandske Krigsskibe, i Forgrunden en Admiralitetsjagt





Med Wilkins under Polarisen

Sir Hubert Wilkens, Pioneren i undersøisk Undersøgelse i Polaregnene, foretager nu sine sidste Forberedelser til Polaregnene med Undervandsbaad

SIR HUBERT WILKINS, den berømte Polarforsker, er ved at gøre de sidste Forberedelser til sit Livs største Eventyr: at sejle under Isen med Undervandsbaad til Polen!

Det er hans Plan at afsejle fra Spitzbergen i Maj Maaned 1938, og derfra haaber han at kunne krydse de arktiske Regioner til Beringstrædet, en Distance paa 2000 engelske Mil, af hvilke han maa sejle 1500 miles under Isen.

Det er den anden arktiske Undervandsbaad-Ekspedition, Sir Hubert har foretaget; den sidste, i 1913, var kun en Prøve paa Undervandsbaadens Evner til at sejle i Polarregionerne. Det regnede med Kritik over Forskeren, og man beregnede hans Planer som dumdristige, men Sir Hubert er for erfaren som Eventyrer til at give sig af med »gale Streger«; hans Planer er meget nøje gennemarbejdede til den mindste Detalje. Dengang lykkedes det ham at komme saa højt mod Nord som til den 82'de Breddegrad, og skønt Ekspeditionen ikke lykkedes aldeles, fik dens Medlemmer dog Klarhed over, at det kan lade sig gøre, selv for længere Tid at sejle under den arktiske Pakis i Undervandsbaad, og man gjorde mange nyttige Notater. Sir Hubert er overbevist om, at den sikreste Maade at komme til Nordpolen paa er med Undervandsbaad, — hvor forbavsende det end kan lyde!

Det siges, at den kanadiske Forsker Vilhjalmer Stefansson, den Mand, der er Indehaver af de fleste Polarrekorder, var den, der foreslog Wilkins at rejse i det arktiske Omraade med Undervandsbaad. Men længe før det havde en Pioner haft den Tanke, at denne Rejsesmaade vilde være mulig. Det var Simon Lake, et Navn, der er stærkt knyttet til Opfindelsen af Undervandsbaaden. Men da han i 1898 erklærede, at et saadant Befordringsmiddel vilde gøre det muligt at sejle i det højeste Nord, blev han skældt ud for en Taabe.

Men Opfinderen holdt sig trofast til sine Teorier og paastod, at den Tid vilde komme, da Polarhavet vilde blive den korteste og billigste Rute for Handelen. For en Sejlads gennem det arktiske Hav fra Liverpool gennem Beringstrædet til Nord Pacificen er næsten en lige Linie.

Bag alle Winlkins' energiske Udfoldelser i Arktik og Antarktik ligger en Ambition, der stadig har skubbet ham fremad. Selvom det til Tider kunde se ud, som om hans Opdagelser var fantastiske, var der ingen Tvivl om, at hans Projekter er baade af praktisk og videnskabelig Betydning. Historien om, hvordan han begyndte sin Karriere som Forsker, er en hel Roman.

Han fortæller, at da han var Dreng og boede i Australien, lærte han den lange Tørketids frygtelige Virk-

ning at kende og fattede her den Beslutning, at han vilde rejse til fremmede Steder paa Kloden og dér arbejde og studere i 20 Aar; dernæst vilde han bruge andre 20 til at udnytte de Oplysninger, han havde samlet, og oprette en international meteorologisk Verdenstjeneste, som ogsaa skulde omfatte Polaregnene.

Dette har været Formaalet med næsten alle hans Polarrejser. Det var, fordi han ikke fandt noget Land Nord for Alaska, hvor man kunde etablere en konstant Vejrtjeneste, at han tog Beslutningen om at studere Arktik og de nærliggende Omraader med Undervandsbaad.

Mange, der har ret taagede Idéer om Arktik, vil maaske spørge om det er muligt at sejle i saadanne frygtelig isolerede og isdækkede Omraader. Wilkins har undersøgt dette Emne meget indgaaende og i alle Enkeltheder. Han erklærer, at de bange Anelser, som nogle har næret, er grundløse, og det samme mener Stefansson. Nansens Opdagelse var, at den arktiske Is kun er 14 Fod tyk, og det er blevet stadfæstet af andre Forskere. Wilkins opdagede desuden paa sin Pionerflyvning over Arktik, at der var Kanaler imellem den flydende Is, og at der paa sine Steder var Mellemrum i den flydende Is paa over 25 miles.

Adskillige andre Polarforskeres Erfaringer stemmer overens med disse Observationer. Blandt andet bevises de ved Fotografier, taget af Byrd, Amundsen, Nobile og Peary. Den sidstnævnte skriver: »Jeg blev forsinket ved et Bælte af aabent Vand og saa en Sæl svømme her ca. 250 Miles fra Nordpolen.« Da der er meget aabent Vand, kan en Undervandsbaad stadig dukke op til Overfladen og indtage frisk Luft. Man har udregnet, at selv om Vintren og i det tidlige Foraar er næsten 20 % af Arktik aabent Hav.

Et andet Spørgsmaal, som ofte stilles, naar det gælder saa danne Forsøg, som Wilkins har gjort, og det, som han er ved at forberede, er: »Hvad Nytte er det

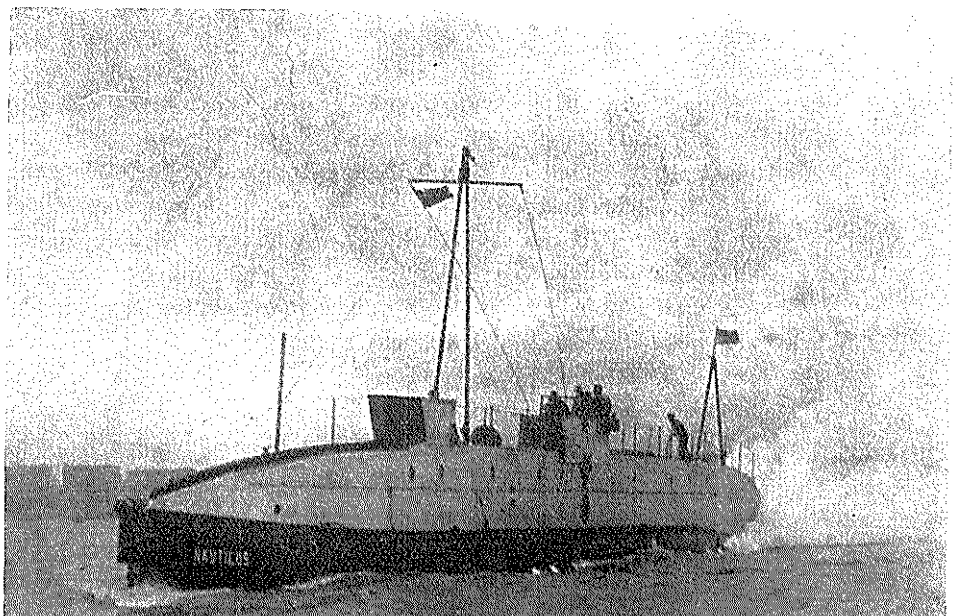
til? Hvad lærer vi deraf?« Som før omtalt var Wilkins' første store Idé Studium af Vejret, og Meteorologerne er overbevist om, at førend man har løst den saakaldte »Polarfront«s Gaade, vil man ikke være i Stand til at forudsige Vejret nøjagtigt i den tempererede Zone, som er afhængigt af Vejrforholdene i Arktik og Antarktik. Af denne Grund er enhver Oplysning, der kan nærme én til Løsningen af dette store Problem, af stor Betydning.

Afhængigt heraf er saadanne Mysterier som »Kuldebølger« i de Forenede Stater, Havstrømninger og dermed Klimaforandringer. Disse Havstrømninger har naturligvis ogsaa stor Betydning for Fiskeriet. De saakaldte magnetiske Storme har Indflydelse paa Nordlys og Radiomodtagelse, noget som Professor Harald U. Sverdrup, Lederen af den forrige Ekspedition, udpegede.

Oplysninger om Polaromraadets Form og Udstrækning er nødvendige ved Studium af Havstrømninger, og Kendskab hertil er nødvendigt for at løse visse alvorlige økonomiske Problemer. Andre Opdagelser kan hjælpe til en nøjagtigere Bestemmelse af Jordens Form og Ligevægten i Jordskorpen.

Denne Viden vil være af praktisk Betydning, naar man begynder at aabne Trafiken til Stillehavet via Arktik, hvad enten det bliver gennem Luften, Havet eller paa anden Maade. Adskillige store Videnskabsmænd tror fuldt og fast, at der inden mange Aar vil være etableret faste Ruter over Nordpolen. Indenfor Flyvningen er det jo endda naaet saa vidt, at man har krydset Polen flere Gange paa Forsøgsflyvninger. Paa samme Maade skulde Drømmen om en Søvej virkeliggøres ved kæmpemæssige Undervandsbaade, der gik i fast Fart under Isen. Det vilde være en ubeskrivelig Værdi for Verden — for Ruten fra Europa til Pacifikkysten vilde blev flere Gange forkortet.

*Undervandsbaaden »Nautilus«
i hvilken Sir Hubert Wilkins
foretog sin første Tur til
Polaregnene.*



CARRIBBIEE'S TOGT

Fortalt af THOMAS V. BRIGGS

Oversat af Tage Nissen

DET var i Aaret 1852, kort efter at det var kommet paa Mode at bygge Klipper-Skibe og andre hurtigsejlende Skibe, at det førende Skibsbyggerfirma i Calais, Maine, efter at have søsat et af deres berømte Skibe lagde Kølen til en Klipper-Bark for at gøre økonomisk Brug af Materialer, der ikke egnede sig til større Skibe. Denne Klipper-Bark blev, som vi senere skal se, bygget om til 436 Tons. Køberen havde forud spurgt Skibsbyggeren, om han kunde bygge et Skib, der var hurtigere end noget andet Skib, han havde bygget. Skibsbyggeren svarede, at han kunde bygge et Skib, der vilde sejle, hvis det kun var for Sejlads, at han ønskede Skibet.

— Well, sagde Køberen, lav saa en Model — jeg skal til New York paa Vej til England, og der vil jeg opsøge en Tegner og faa ham til ogsaa at lave en Model og sende den til Dem, og saa kan De bygge efter hans eller Deres egen, som De nu synes er bedst. — Skibsbyggeren byggede sin Model og ventede paa den anden, men der kom ikke nogen. Og efter at have raadført sig med sin Partner begyndte han

at bygge efter sin Model. Efter denne blev Kølen lagt til et Skib paa 125 Fods Længde, $29\frac{1}{2}$ Fods Bredde og 12 Fods Dybde. Da Køberen vendte tilbage fra England, var Skibet næsten færdigt.

— Hvorledes syntes De om den Model, jeg sendte Dem? spurgte han Skibsbyggeren.

— Jeg har ikke set nogen, svarede Skibsbyggeren. (Modellen var virkelig sendt, men aldrig naaet frem). Men hvorledes synes De om denne her?

— Well, svarede Køberen. Hun kan sikkert sejle, men hun kan ingen Last tage. Kan hun ikke laves til at tage Last?

Det er givet, at hverken Køberen eller Skibsbygge-

ren havde den ringeste Anelse om, hvilken Slags Last hun vilde komme til at føre i Løbet af nogle faa Maaneder.

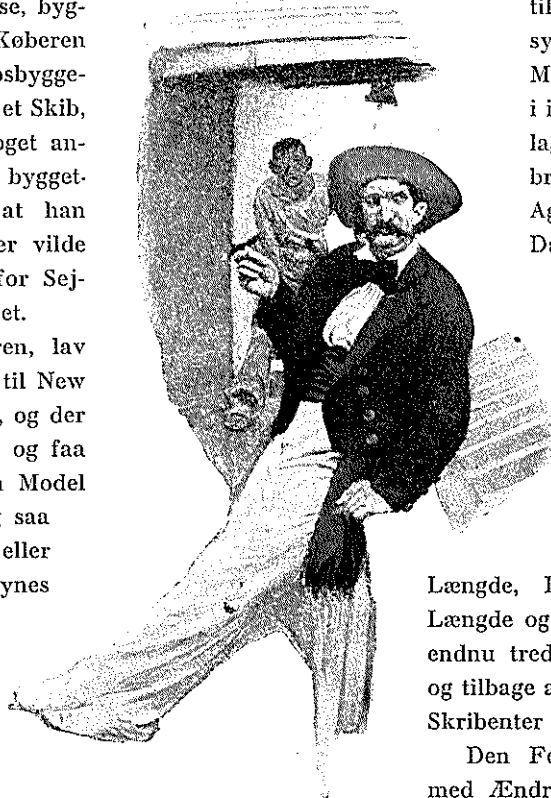
Saa da Skibet endnu ikke var forsynet med Planke, satte jeg Støtter ind og gjorde hende fire Fod dybere, forklarede Skibsbyggeren senere. Bærerne, der var sat til i øverste Dæk, kom saaledes til at svare til Mellemdækket, der forsynedes med to Dæksbjælker for hver Mast. De øvrige Dæksbjælker blev sat i i New York, og Dækket, der først blev lagt, efter at Skibet var solgt, frembragte et ubrudt Mellemdæk fra For til Agter med fire Fods Aabning mellem Dækene, hvilket er Bevis for, at hun

ikke blev bygget med nogen bestemt Fart for Øje, forklarede Baadebyggeren, da Køberen blev beskyldt for at have bygget Skib til ulovlig og umenneskelig Fart. Som allerede sagt ønskede Køberen at opnaa den størst mulige Fart. Alle Ting var omhyggeligt taget i Betragtning: Skibets

Længde, Bredde og Dybtgaaende, Bundens Længde og alle de Enkeltheder, der dengang og endnu tredive Aar senere blev diskuteret frem og tilbage af Skibsbyggere, Redere, Kaptajner og Skribenter rundt og i alle Søfartsbyer.

Den Forandring, der var blevet foretaget med Ændringer af Skibets oprindelige Dimensioner, maa sikkert have virket hæmmende paa Farten, selv om den gav større Lasteevne og

Stabilitet. Det siges ofte, at en fuldstændig og nøjagtig Kopi af en fin Violin lige saa nemt kan vise sig at være værdiløs som det modsatte. For to Skibe bygget efter samme Model gælder det samme; det ene kan vise sig at være en meget hurtig Sejler, mens det andet kan være umuligt til at gøre Fart. Men Eksperterne og Kenderne paastaar, at samme Aarsager giver samme Virkninger, og hvad den skødesløse lagttager vilde antage for en tilfældig og ubetydelig Afvigelse eller Forskel, kan lige saa nemt vise sig at være en Fejl eller Hindring saavel i Violinen som i Skibet. — Naar et Skib er helt rigtigt konstrueret, hvorledes skulde det kunne sejle, medmindre det har en saadan Sejl-



Hendes Kaptajn var en Kubaner.

føring og er saaledes trimmed og ballastet, at dets Bund løber parallelt med Vandets Overflade, er en Sandhed, der ofte nok overses.

En stor Mand sagde engang: — Byg intet uden en vel genemtænkt Plan, og sæt saa ikke en Nagle i, der ikke findes i Planen. Her var man imidlertid gaaet bort fra den oprindelige Plan, og dog naaede Skibet at blive saa berømt for sin Hurtighed, som dets korte Levelid tillod. Tilfældet maa betragtes som en Undtagelse. Skibet blev endelig gjort klar, rigget som Bark og sat i Vandet. Det var forsynet med Kahyt og Hus paa Dækket, god Bundlængde, stor Rigning, høj Tværbjælke og fine Linier. Den lille Gallionsfigur var en kobberstøbt Ganger for fuld Fart, Masterne højere end almindeligt nu til Dags og fint formede Rundholter. Mastetop, Mers, Tværsaling og Rær var malet hvide; alt det øvrige var overtrukket med lys Fernis.

Hendes Navn var »Arabian«. Tilstrækkelig Ballast blev taget om Bord samt 160,000 Fod Tømmer.

Saaledes var »Arabian«, da hun den sidste Dag i Juni forlod Værftet og med Køberen og Skibsbyggeren om Bord satte Kurs for New York. Mange af Byens Borgere overværede Afsejlingen. En fin og let Brise fyldte hendes Sejl, da hun svang ud i Strømmen, og da Sejl efter Sejl blev sat, lod »Arabian« hurtigt »Eastern City« bag sig. Køberen blev roet i Land, da hun var naaet tyve Miles udenfor Bugten. Han havde ønsket at vide, hvor hurtigt hun kunde sejle, men — som han sagde — det naaede jeg aldrig at finde ud af.

Turen til New York blev gjort paa fire Døgn med Modvind hele Vejen. Hun ankom til Sandy Hock den 3. Juli, og den 4. sejlede hun op til selve Byen, agterudsejlende alle de hurtigste Yachter i Bugten. Lodsens, der tog hende id, sagde, at hun var den hurtigste Sejler, han kendte. Og vær saa venlig at erindre, at dette var i *Rainbows* og *Flying Clouds* Dage. Yachtmændene var selvfølgelig forbløffede over, at en »down East« trælastet Skude skulde agterudsejle alle deres vidunderlige Yachter, og »Arabian« blev derfor Genstand for meget stor Opmærksomhed. Hendes uforlignelige Udførelse begejstrede en velhavende Spanioler og hans kubanske Kaptajn, der netop var paa Udkig efter et hurtigtsejlende Skib. Og da hun fortøje-

de i Dok paa North River, kom de straks om Bord for et nærmere Eftersyn og for at indhente Oplysninger. De undersøgte hende omhyggeligt, eksaminerede Logbogen, fik alle tænkelige Oplysninger og forlod efter en Times Besøg velfornøjede Skibet. De var interesserede i Sejlskibe, sagde de, havde set Barken, da hun kom op mod Byen, og var blevet begejstrede for hende. Hun blev ogsaa besøgt af andre Interesserede og afstedkom en hel Sensation blandt Søens Folk.

Spaniolen og hans Kaptajn var ingenlunde uinteresserede. De fik opsnuset, at »Arabian« var til Salg, og tilsidst søgte de Ejeren og fik Prisen opgivet. Saa rejste de nogle Indvendinger og bød under Prisen. Ejeren holdt paa sin Pris. Andre Interesserede saa paa Skibet med Henblik paa Handel, og Spaniolen holdt sig underrettet om Sagens Gang.

Efter at have losset Tømmeret vendte Kaptajnen sin Opmærksomhed mod forskellige smaa Ændringer, der altid er nødvendige i et nyt Skib, og da Spaniolen og hans Kaptajn en Dag kom om Bord, blev de forskrækkede ved Efterretningen om, at Ejeren var rejst til Boston. Da han kom dertil, laa der derfor et Telegram til ham fra Spaniolen, der akcepterede hans Betingelser, og han vendte straks tilbage til New York. De nødvendige Papirer blev straks udstedt, Penge — 20,000 Dollars — udbetalt, Kaptajn og Besætning afmønstret. Den kubanske Kaptajn overtog Kommandoen, og Handelen var afsluttet.

En Mand af den gamle Besætning mønstrede under den nye Kaptajn, og det er fra ham, at man ved

de nærmere Omstændigheder ved det, der nu skal fortælles. En amerikansk Kaptajn blev hyret til at føre Skibet til Cardenas. Men der blev kun talt lidt om Salget, og hele Sagen blev saa vidt muligt holdt nede. Nogle faa Tusind Dæksplanker blev bragt om Bord og Barken ført op ad Floden til et Værft. Her blev de ekstra Mellemdæks-Tværbjælker sat ind og Dækket lagt, og Skibet blev kobberforhudet. Fuld Provian blev taget om Bord og desuden Varer, der egnede sig for Handel paa Afrika, Mandskab hyret og alt gjort klart, og »Arabian« klarerede for Cardenas paa Kuba med blandet Last. Hun var bestemt for den afrikanske Slavehandel. Paa det Tidspunkt var det hverken



De havde en saakaldt indfødt Konge.

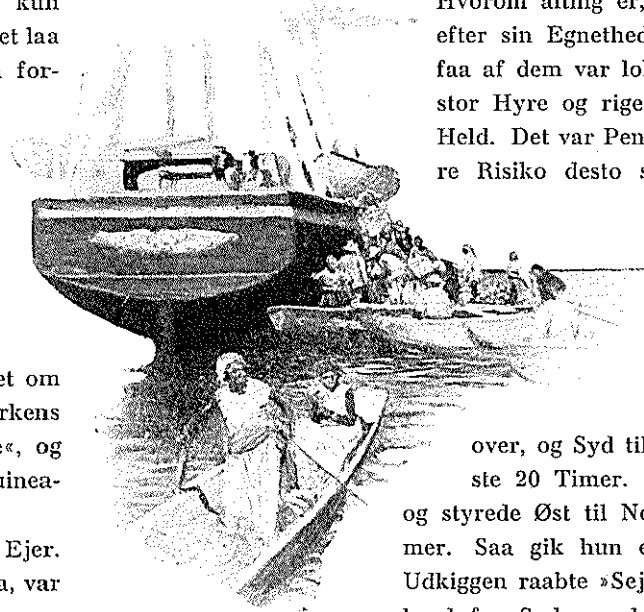
en vanskelig eller usædvanlig Sag for saadant et lille Skib at blive udrustet i New York. I dette Tilfælde kom næsten alt nødvendigt om Bord. Paa fem Dage naaede hun sin Havn — 270 Miles pr. Døgn. Kaptajnen havde set sig om i New York efter Mandskab, der egnede sig for Formaalet med »Arabian«'s fremtidige Fart, og fundet seks, nogle af dem gamle i Haandværket og Venner.

Da »Arabian« ankom til Cardenas, blev der af de medbragte Dæksplanker bygget et midlertidigt Dæk i det underste Lastrum saa langt agterud som til Agterlugen med tilstrækkelig Aabning til en Dør. Formaalet med dette Arrangement vil man senere forstaa. Det hele stod kun paa nogle faa Dage. Mens Skibet laa i New York, havde Kaptajnen forsynet det med Skyts og Ammunition. I Cardenas blev to gamle Venner i Skikkelse af lange Messing-Ni-Punder taget om Bord med alt deres Tilbehør og stuvet ned i den underste Last. Resten af den 25 Mand store Besætning blev hyret, en Ladning Spiritus taget om Bord og alt gjort klart. Barkens Navn blev ændret til »Caribee«, og saa stak hun i Søen med Guinea-Bugten som Maal.

Spaniolen var den egentlige Ejer. Han drev et Værtshus i Cardena, var godt kendt af Øst-Kaptajnerne og anset for velhavende. Den kubanske Kaptajn havde længe været beskæftiget i Slavehandelen. Han havde Gang paa Gang tjent Formuer og tabt dem igen. Han var en Spiller, og paa dette Tidspunkt var han ruineret og derfor desperat. Han havde almindeligvis været saa heldig i sine Slave-Rejser, at han atter og atter havde genvundet sine Partneres og Arbejdsgiveres Tillid.

Han var omkring de fyrrer, af Middelhøjde, med Anlæg til Fedme, forvoven og modig, sund Dømmekraft, snu og forsigtig og i alle Henseender egnet til Slavehandelen og denne Gren af Sømandsskab. Førstestyrmand var Englænder — han var fra Bristol — en kraftig, tung, velbygget, bulldoglignende Mand, kendt og berygtet som velegnet til denne Fart. I tidligere Tid havde han tjent adskillige Aar om Bord i et britisk Orlogsskib. Men han længtes efter større Frihed og benyttede sig af den først givne Lejlighed til at forlade Tjenesten. Andenstyrmand var Spanioler, en værdig Fælle til Førstestyrmand; de forhyrede almindeligvis sammen i samme Skib. Hovmesteren var en kubansk Mulat, og Kokken var en kæmpemæssig Man-

dingo, der var blevet kidnappet paa Kysten som Dreng. Baadsmanden var en tavs Nordmand, der vejede sine 250 Pund. Den øvrige Besætning var af forskellige Nationaliteter, med Spaniolere og Portugisere i Flertallet. Der var en Tid, da Engelskmændene deltog ivrigt i Slavehandelen, og dem skylder Amerikanerne deres Del i Arven. I de sidste Slavehandelaar har det amerikanske Flag sikret mangan Forhandler af menneskelige Sjæle Urørlighed paa Havet. Men de førende i Atlanterhavs-Slavehandelen var de to ovennævnte Nationer. I ingen andre Lande har man holdt saa stædigt fast ved Slavehandelen som i de spanske og portugisiske Besiddelser. Hvorom alting er, Besætningen var valgt efter sin Egnethed til Slavefarten. Nogle faa af dem var lokket med ved Løfte om stor Hyre og rigelig Bonus i Tilfælde af Held. Det var Penge, de ønskede. Jo større Risiko desto større Betaling, og for



Vi fik Frugter og Grønsager.

Penge sælger en Mand sin Sjæl. — Efter en haard Sejlads blev Cape Palmas sigtet paa den 21. Dag, og Kursen blev straks lagt sydover, og Syd til Vest blev holdt de næste 20 Timer. Saa gik hun over Stag og styrede Øst til Nord for omkring 27 Timer. Saa gik hun en Tid Nord-Øst, indtil Udkiggen raabte »Sejl i Sigte agten for Styrbord for Sydgaende«, men den ændrede snart Kurs og kom nærmere og viste sig at være en engelsk Krydser. Den kubanske

Kaptajn, hvis Navn var Bazin, hejste det amerikanske Flag og holdt sin Kurs. Han var sikker nok paa, at intet almindeligt Skib kunde følge »Caribee«. Krydseren satte Sejl til og holdt sin Kurs, og »Caribee« gjorde det samme. Ved Mørkets Frembrud var Krydseren 10 Miles agterude. De lette Sejl blev taget ind og alt gjort klart til Natten. Intet Lys blev tændt, som kunde vejlede Fjenden. Den næste Morgen var intet Sejl i Sigte. Den ordøstlige Kurs blev fulgt den Dag og følgende Nat med en let og noget skiftende Vind. Om Morgenen opdagedes et fjernt Sejl for sydvestgaende. Hun syntes at være et Slaveskib, der havde været heldig med at faa Last. Hun var tydeligt nok kommet ud til Søs med Nattebrisen og søgte med alle Sejl at komme klar af Kysten, men syntes at ville løbe ret i den britiske Løves Gab. Vinden var nu lettere og mere drilagtig, men ikke desto mindre ankom »Caribee« til sit Bestemmelsessted den følgende Dag — 26 Dage fra Cardenas. Saa snart Ankeret var kastet, gik Kaptajn Bazin i Land i Forventning om at træffe gamle Bekendte

og høre om Udsigten for en fuld Ladning. Han blev ikke synderlig overrasket ved at høre, at et lille Skib to Dage forud var afsejlet med næsten hele det forhaandenværende Oplag af Slaver, og at en ny Sending Slaver kunde ventes fra det Indre i Løbet af nogle Uger. Han blev kraftigt opfordret til at vente paa dem. Men Tiden var kostbar for ham. Syge-Sæsonen nærmede sig, og han besluttede ikke at tøve, men haabede paa bedre Held ned langs Kysten. Noget Proviant blev hastigt taget ind, og efter at have budt de gamle Venner Farvel gik Kaptajnen om Bord, og kort Tid efter sejlede Barken lystigt ned langs Kysten for en kraftig natlig Brise fra Land. Han anløb alle sædvanlige Slavehandels-Pladser, ogsaa Gaboon, Ambriz o. s. v. og fandt ikke andet end vragede Slaver og tomme Barakker, og til sidst ankrede han op ved St. Poul de Loanda i Nedre Guinea. Det højeste han her kunde faa, var 150—200 Slaver, og han ønskede mindst 400—500. Kaptajn Bazin gik i Land, men fandt ikke Udsigterne bedre end paa de øvrige Pladser. Sendinger var ventet i Løbet af nogle Uger, og Løbere var sendt af Sted for at skynde paa, og Kaptajnen blev som før opfordret til at afvente deres Ankomst. Paa det Tidspunkt var Saint Paul de Loanda en By paa 12,000 Indbyggere. Dens vigtigste Eksport var Elfenben, Palmeolie og Slaver.

I 1854, to Aar efter denne Begivenhed, ankom Livingstone til Saint Paul fra sin lange Rejse gennem det mørke Fastland. Han fastslog, at Aaret 1839 (13 Aar før »Caribee«s Ankomst), saa Mr. Gabriel, den britiske Kommissioær for Undertrykkelsen af Slavehandelen, 37 Slaveskibe ligge i denne Havn under Fortets Beskyttelse, ventende paa Last. Paa den Tid maatte et Slaveskib ofte vente flere Maaneder paa en Last Mennesker, og en bestemt Sum pr. Hoved blev betalt til Regeringen for alt, hvad der eksporteredes. Kaptajn Bazin besluttede kun at vente een Uge. I Mellemtiden blev alt gjort klart om Bord. Besætningen fik Landlov. Der blev handlet lidt om Elfenben, og Barken blev malet to Gange udvendig. Paa Slutningen af Ugen vendte Løberne tilbage, men bragte ikke gode Nyheder. Kaptajnen fik at vide, at ned langs Benguela-Kysten var Udsigten ikke bedre. Hvad var der at gøre? Blev han nødt til at vende tilbage til Cuba uden Last? Det vilde være haardt. Han og Spaniolen havde beregnet Udgifterne og lagt deres Plan. Hvis det ene Fastland ikke kunde byde paa fuld Last, saa maatte det andet. Han var ikke til Sinds at miste sit Bytte. Han samlede, hvad han ønskede af Proviant og sendte det om Bord. Dette kom, som senere hen i Livingstones Tid fra Pungo Adongo, en Hacienda i det Indre ikke langt borte. Barken lettede Anker og satte Sejl til ved Mørkets Frembrud, og Saint Paul var snart langt agterude. Den næste

Dag var »Caribee« i Sydøst-Passaten med fin Vind og Strøm, styrende Nordvest for Ækvator. Paa et Kort vil man se, at den sydatlantiske Strøm, efter at have forladt Kap det gode Haab, passerer i nogen Afstand fra Nedre Guineas Kyst i nordvestlig Retning mod Ækvator og langs Ækvator tværs over Atlanten til Amazonflodens Munding.

Langs denne Strøm og i Sydøst-Passatens Vind styrede »Caribee« nu sin Vej. Ved Udlobet af den store Amazonflod og lige Syd for Ækvator ligger Johannes-Øerne; Nord og Nordvest for

dem ligger flere mindre Øer. De tilhører alle Brasilien og var officielt under Braziliens Beskyttelse. Den største af Øerne mentes paa det Tidspunkt at have flere Tusinde Indbyggere. De var mest af blandet Blod — Indianere, Negre og Portugisere — og der taltes Portugisisk. De havde en saakaldt indfødt Konge og Dronning, og almindeligvis passede de selv deres egne Sager. Regeringen i Brasilien havde længe haft mere end nok at gøre med at holde Orden paa Stammerne i det indre af Landet samt Oprør og Sammensværgelser til at beskæftige sig med disse fjerntliggende Øer. Indbyggerne var halvville, indolente og fredssommelige. Deres beskedne Livsfornødenheder blev til Overflod tilfredsstillet af Naturen. Manioc, Brødfrugter, Kakaonødder, Ananas og andre Frugter og Grøntsager groede overdaadigt paa Øerne. De blev sjældent besøgt, da de laa udenfor de sædvanlige Handelsruter og kun producerede lidt, der havde Værdi paa de fjernere Markeder. En Rejse til Amazonfloden var paa den Tid en sjælden Begivenhed. Imidlertid var det til den største af disse Øer, at »Caribee« og Kaptajn Bazins Forhaabninger styrede Kursen. Der kan ingen Tvivl være om, at Kaptajnen paa sine tidligere Rejser har stiftet Bekendtskab med disse Øer og deres Indbyggere. I hvert Tilfælde behøvede han ikke nogen Lods til at styre den hurtige og smukke Bark ind i den fredfyldte og næsten indelukkede Havn. Da havde »Caribee« gjort 2500 Miles paa lidt over 16 Døgn.

Øen var i Virkeligheden et Paradis. Dens Klima var tempereret af Brisen fra Atlanterhavet. Her burde



Slaveskibets Mellemdek.



Resten blev skudt og kastet over Bord.

de mange trætte og bekymrede Sjæle, der arbejder og stræber og slider paa de karrige Højlande i Nord, kunde trække sig tilbage i Fred og Overflod, og befriede for alle Bekymringer, finde et jordisk Paradis.

Havnen dækkede et Areal paa 40—50 Acres. Den var næsten pæreformet med Indsejlingen i Spidsen. Den største By laa modsat Indsejlingen. Bag Byen var et jævnt skraanende Højdedrag kronet med stedsegrøn Vegetation af Mahogany, Ceiba og Liveg med spredte Pletter af Rosentræ og andre Prydplanter. En fin, jævn Badestrand med blødt Sand omgav Havnen. Ovenover Badestranden laa et Plateau, der fulgte hele Bugten rundt. Paa denne Platform var Byen bygget, bestaaende af en enkelt Række Huse, mange, naturligvis, men simple Hytter, der strakte sig langs hele Bugten. Bag Byen strakte en frugtbar Slette sig ind til Højdedraget. Her voksede deres beskedne Forraad af Sukkerrør og Bomuld og deres Overflod af Bananer, Manioc, Ananas og Tobak. I Bjergdalene voksede Kaffe, Citroner, Appelsiner, Nødder o. s. v. Og paa den jævne Skraaning bag Byen voksede de taarnhøje Palmer, hvis lige Stammer var fra treds til firs Fod høje med kæmpemæssige Kroner og vældige Klaser af forfriskende Frugter.

Saaledes var Hovedstaden og dens Omgivelser. Der var andre Byer ikke langt borte. Og det var midt i dette Paradis, at Slangen nu dukkede op. Den store Flod kunde frembringe sine Tusinder af kæmpemæssige Krokodiller og Kvælerslanger. Hver af dem havde dog nok for en Tid af et enkelt Menneske eller Dyr. Men dette Uhyre maatte nødvendigvis sluge Hundreder for at blive tilstrækkelig mæt.

»Caribbee« ankom netop til Maaneskifte og kastede Anker midt i Havnen. I Begyndelsen var de Indfødte frygtsomme, men snart tog nogle af dem Mod til sig og roede ud langsides. Flere fulgte snart efter. De bragte Frugt og Grøntsager, der blev glædeligt modtaget og rigeligt betalt med farvede Tøjer og skinnende Nipsgenstande. De tilfredse Indfødte skyndte sig ind til Stranden for at vise deres nyerhvervede Skatte til beundrende Venner, der fik at vide, at der var Bunker af det derude. Næsten hele Befolkningen var samlet paa den jævne Strandbred i den behagelige Skygge.

For dem var »Caribbee« et højt usædvanligt Syn. Som en pragtfuld Kvinde var Barken smykket med alle sine Flag og tiltrak sig alle Tilskuernes Opmærksomhed som hun red for Ankeret paa den vidunderlige Bugts stille Vande, over hvilket den nedgaaende Sol kastede et blødt, svagt Lys. Der lød intet Kanonskud til at bryde den stille Fred eller

skræmme Menneskeskaren inde paa Strandbredden. Alt blev gjort med Henblik paa den store Chance. Tiden var endnu ikke inde for Slangen til at vise sin Brod; den havde kun lige begyndt at hypnotisere sit Bytte. Befolkningens fulde Tillid skulde først vindes. Kaptajnen havde sendt Bud til Kongen, at han næste Morgen vilde aflægge Besøg. Der blev som sædvanlig sat dobbelt Vagt, Lanterneerne slukkedes, og Nattens Skygger hvilede fredfyldt over Bugten.

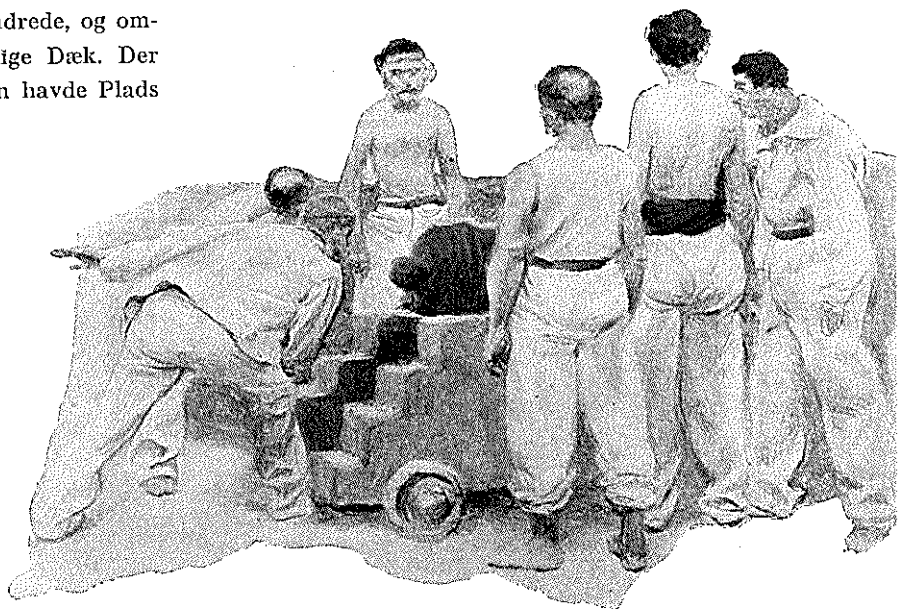
Den næste Morgen trak Kaptajnen og Styrmanden i deres bedste Klæder, roede i Land og aflagde Visit hos Kongen, Dronningen og de øverste Høvdinger. De glemte ikke at medbringe kostbare Gaver og at forklare Formaalet med deres Ankomst: Kaptajnen var kommet for at søge nye Handelspladser, hvor han kunde opkøbe Kaffe, Cassava og andre Produkter, Kaptajnen vilde saa købe alt og betale det godt, og han vilde forsyne dem med alle de Varer de kunde ønske sig. Og da han var den første, der besøgte dem i den Hensigt, ønskede han ogsaa at sikre sig Øernes hele Handel. Han vilde være Kongen taknemmelig for det Privilegium. Kaptajnen havde været for længe i Farten til ikke at tale flydende Portugisisk, og den berømte »Sam Slick« kunde ikke have fortryllet og blændet Folkene fra »Novas« mere, end vor Kaptajn gjorde det med denne stakkels Øbo.

Følgelig blev de Indfødte opfordret til at komme om Bord og handle om saadanne Ting som de ønskede, og tage saadanne Varer med om Bord, som de havde for Haanden. Der blev gjort alt for at gøre det mest fordelagtige Indtryk. I Løbet af faa Dage blev de Indfødte gjort helt fortrolige og fornøjede med deres Besøgende. Saa blev Kongen og Dronningen inviteret om Bord og beværtet blandt andet med fin gammel Rom, og da de gik fra Borde fik de fine Gaver. Til Gengæld blev Kaptajn, Officerer og Mandskab den næste Aften indbudt til stor Fest og Fandango i Land. Saaledes gik alt, som Kaptajnen ønskede det, og intet skete, der kunde fremkalde Misstemning eller vække Mistanke. Højdepunktet nærmede sig. Tre Dage efter blev Kongen, Dronningen og alle Indbyggerne indbudt om Bord. I Forvejen var de blevet sparsomt præpareret med Spiritus. I Mellemtiden var der taget rigeligt med Vand

ind og al fornøden Proviant samlet sammen. I Cardenas havde Kaptajnen faaet en stor Forsyning om Bord af Haandjern, Armlænker og Øjebolte. Under Udrejsen havde Besætningen splejset Rebender i Øjeboltene, beregnet til at binde to Arme sammen med Ringbolte af Jern, som var, almindeligt brugt, var unødvendigt grusomme. Rebenderne vilde derimod give noget Spillerum. Øjeboltene blev med smaa Mellemlum skruet i Under- og Mellemdækket. Den første Række var halvanden Fod fra Skibssiden med to og en halv Fod mellem hver Bolt. Den næste Række var tre Fod fra den første. Imidlertid, mens alt blev gjort klar, fortsattes Handelen paa det øverste Dæk.

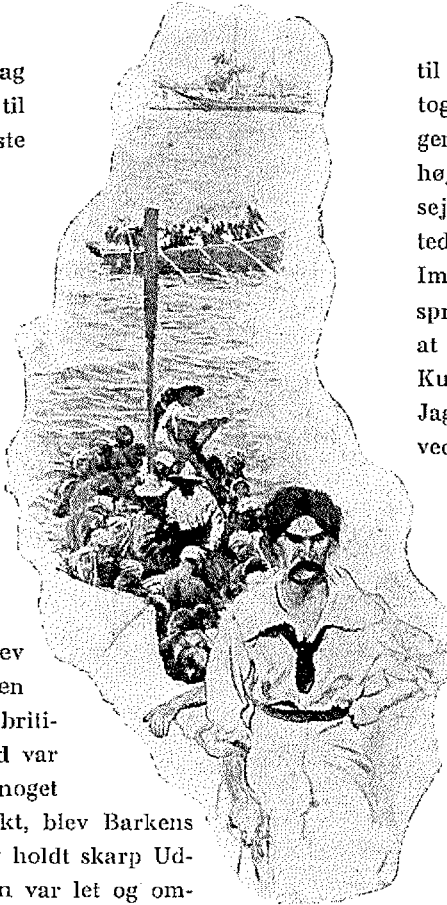
Festdagen kom. To store Fade Punch blev stillet op paa Dækket og femogtyve Gallons stærk Rom hældt i Punchen, en Bunke Sukker og overskaarne Citroner. Hertil føjedes yderligere en Vædske, der vilde foranledige lang Tids Bevidstløshed. Under og Mellemdækkene blev skuret rene og gjort klar til Selskabet. Og de kom — Kongen, Dronningen, Høvdingene og Folk — ialt omkring femten Hundrede. Lige saa hurtigt, som de kom om Bord, blev de rigeligt trakteret med den djævelske Punch. De blev hurtigt berusede og hjælpeløse og blev straks bragt nedenunder for at gøre Plads for de næste. Da alle var kommet om Bord, blev de grebet, lagt i Jern og bragt nedenunder. Den første Række blev anbragt med Knæene trukket op under sig tæt op til Skibssiden, een Arm stukket gennem Rebaandet og Jernene klappet i. Som man vil huske, var Hovedlugen delt ned midt igennem, saa den afgav en særskilt Adgang til det midlertidige Dæk. Et bredt, kort Brædt var anbragt fra Agterkanten af Lugen til det midlertidige Dæk, og Fangerne, der var bestemt for det underste Dæk, blev, naar de var forsvarligt bundet, anbragt paa Brættet og kuret ned. Paa Mellemdækkene blev stuvet næsten otte hundrede, og omkring fem hundrede paa det midlertidige Dæk. Der var endnu to hundrede, som de hverken havde Plads eller Jern til. De kunde være blevet smidt ned i Kanoerne og overladt til selv at finde ind til Kysten, naar de blev ædru. Det var for sent. Kanoerne var blevet kastet los, da de begyndte at sikre sig de Indfødte. Nu blev Ankeret hevet, Sejlene sat, og Slaveskibet »Caribbee«, som det senere kaldtes, var allerede langt til Søs, før de sidste Fanger var lagt i Jern. Mange af de overflødige var nu ved at blive ædru. Spørger De, hvad der blev gjort ved dem? De blev skudt og kastet over Bord, saaledes berettes der. Jernrøstværket blev sat op og »Caribbee« stod ud fra Land for en kraftig Brise.

Fangerne forstod ikke rigtigt deres fortvivlede Stilling før næste Dag. Saa gjorde de rasende Forsøg paa at bryde løs, og deres fortvivlede Skrig var forfærdelige. Alle deres Anstrengelser var forgæves, og forgæves blev de opfordret til at være rolige. Der maatte gøres noget. Der blev boret Huller flere Steder i det øverste Dæk og kogende Vand hældt ned. Deres Anstrengelser og Mangel paa Føde havde udmattet dem. De blev endelig rolige og underkastede sig. Paa den tredje Dag fik de lidt Mad. En Bunke Bananer blev uddelt, og paa den Maade blev de nu fodret med Frugter og Grøntsager. Da der ikke var flere Frugter, blev de fodret med Ris. Vand fik de i Rationer. En Spulepumpe var blevet bragt om Bord og Dækkene blev spulet fra For til Agter hver Dag. Lasten var for kostbar til at man kunde forsømme nogen hygiejnisk Foranstaltning. »Caribbee« førte alle de Sejl, hun kunde bære, og paa den fjerde Dag var hun paa Højde med Martinique. Den resterende Rejse paa 2700 Miles haabede Kaptajn Bazin at kunne gøre paa mindre end 10 Døgn. Der blev holdt skarp Udkig Dag og Nat. Flere Sejl havde været i Sigte, men ingen, der foruroligede. Den femte Dag om Eftermiddagen varskoedes et Sejl paa Læ Bov for østgaaende. Da hun kom helt frem, viste hun sig at være »Caribbee«s naturlige Fjende — en engelsk Orlogsmand. Kaptajn Bazin gik et Par Streger op i Vinden, og da Orlogsmanden mærkede, at den sakkede agterud, gik den over Stag og styrede ligeledes paa Bagbords Bov. Men det var til ingen Nytte; før Mørkets Frembrud var den tabt af Sigte og viste sig ikke mere. — Barken fortsatte med Vinden næsten ret forind, og den sjette Dag om Eftermiddagen sejlede hun frit nord for Jomfruerne. Hun blev holdt i Kurs Vest-Nordvest.



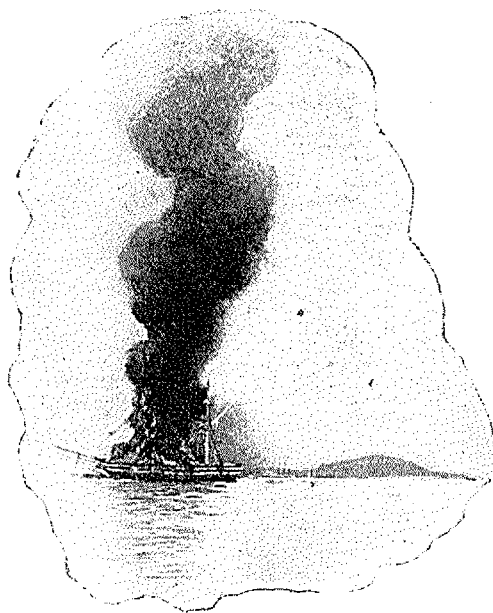
Styrmanden rettede Kanonerne ind.

Den syvende Dag efter Middag blev et mistænkeligt Sejl varskoet til Luvart. Da det kom nærmere, viste det sig at være en Orlogsmand der løb Nordvest. Man saa straks, at det var en hurtig Sejler. Alt blev gjort klar til en hidsig Jagt. De lange Messing-Ni-Pundere blev hevet op paa Dækket. Ikke fordi man kunde tage en Kamp op, men med Haabet om at kunne narre Orlogsmanden, hvis den kom for nær paa. Det var en stor Brig, der hurtigt kom op. »Caribbee« havde aldrig før mødt en saadan Modstander, men Kaptajn Bazin holdt den alligevel paa Afstand ved at gaa mere nordlig. Orlogsmanden blev af 2den Styrmand genkendt som den hurtigste Sejler i sin Klasse i den britiske Flaade. Ved Mørkets Frembrud var den omkring seks Miles agterude noget til Luvart. Saa snart det var mørkt, blev Barkens Kurs lagt om til stik Vest. Der blev holdt skarp Ud-kig, men intet Lys viste sig, Vinden var let og omskiftelig. Ved Daggry laa Orlogsmanden i Vindsiden ikke mere end to Miles borte. Op ad Dagen voksede Vinden, Barken blev lagt endnu et Par Streger op i Vinden, men Briggen var for nær paa. Barkens Sejl-føring havde ikke været helt rigtig, og de lange Ni-Pundere blev nu slæbt agterud. Skibet var nyt, stærkt og stift; vilde det hjælpe paa hendes Fart at save Dæksbjælkerne? Det kunde prøves, og det blev prøvet. Barken havde været saa længe i Troperne, at Dækket ikke længere var helt tæt, og Kal-fatringeren var let pillet ud, Savene stukket i, og Dæksbjælkerne savet over flere Steder. Nederdækkenes Dæksbjælker blev ogsaa »lettet« flere Steder. Resultatet viste sig snart. Vinden tog til, og Barken ligefrem fløj for Stormen. De lange Ni-Pundere var omhyggeligt blevet ladet. Da Briggen havde været tættest paa, var den halvanden Miles borte. Saasomt den mærkede, at den sakkede agterud, blev et Skud fyret af. Barken lagde ikke bi. Pludselig ramte et Skud Vandet lige i Vindsiden. Kaptajn Bazin beordrede nu Styrmanden



Lægtene lagde straks til Langsides.

til at prøve sin Dygtighed. Styrmanden tog Sigte og Skudet ramte lige for Brig-gens Bov. Næste Skud blev sigtet lidt højere. Det gik gennem Briggens For-sejl, knækkede Fokkemerset og anret-tede anden lettere Skade i Rigningen. Imidlertid havde Barken vundet For-spring, og idet hun efterlod Briggen til at reparere Skaderne, fortsatte hun sin Kurs. Briggen reparerede og fortsatte Jagten, men laa nu langt agterude, og ved Mørkets Frembrud kunde Skroget kun lige skimtes. Natten igennem var Vinden nærmest let. Barken fo'r for alle Sejl mod sin Havn. Den næste Morgen var der intet at se af Briggen, men den var an-tagelig stadig paa Jagt, og alle An-strengelser blev gjort for at øge Afstanden. Det var nu den niende Dag. Ved Middagstid var Barken omkring hundrede Miles øst for Nuevitas. Paa den tiende Dag blev hun observeret fra Højlandet og hendes Ankomst telegraferet pr. Flag til Cardenas. Der blev alting^g gjort klar. Vinden blev stadig fi-nere. Ved Middagstid var Barken smaa hundrede Miles ude, og hvis Vinden holdt, ventede Kaptajn Bazin at ankomme ved 10-Tiden om Aftenen. Han blev ikke skuffet. Vinden holdt, og lidt over 10 ankrede Barken op udenfor Byen. Lægtene lagde sig øjeblikkelig langsides, og Spa-nioleren kom om Bord. Situa-tionen blev forklaret med faa Ord. Der var rigelig Hjælp for Haanden. Fangerne blev bragt op og stuvet ned i Lægtene saa hastigt som muligt. Der var ingen Tumlen med Jern. Et Snit med en Kniv gennem Reben-derne, befriede to ad Gangen. Lige saa hurtigt, som de blev sat i Land, blev de sendt af Sted i Transporter op til for-skellige Plantager i det Indre. De, der var for svage til at gaa, blev kørt af Sted med Muldyr. Paa mindre end tre Timer var de alle sat i Land og Transpor-terne paa Vej op i Landet. Saa blev Kanoner, Elfenben, Vaa-ben, Søkort, Mandskabets Ejen-dele og hvad der ellers nemt og



Hun var snart et flammende Baal.

hurtigt kunde tages fra Borde stuvet ned i Lægterne. Saa blev Ankeret kappet og Barken taget paa Slæb af en Del Baade. Ude paa Bugten blev der stukket Ild paa hende paa flere Steder. Snart var hun et flammende Baal fra For til Agter, og en tyk, sort Røgsky drev ind over Byen. Lige efter Daggry viste Bryggen sig i Kimmingen.

Den Fører oversaa straks Situationen. Alt hvad der var tilbage af det berømte Slagskib »Caribbee«, var et rygende røgsværtet Vrag.

Hun havde landsat omkring 1200 Slaver. De blev anslaaet til en meget værdifuld Ladning, omkring tusind Dollar værd Stykket. — fortalte en Slavehandler fra Matanza — Ejerne tjente en Million!

Kaptajn John Locket bragte seks Mand af Besætningen til New York. De fortalte ham, at de hver havde modtaget syv tusinde Dollar.

Et „Hjertebarn“ sælges.

De, der kender Bryrup-Egnen, Karl- og Langsøen, glemmer det aldrig, thi den Naturskønhed, man finder her, findes ingen andre Steder i Danmark. Her er høje Lyngbakker med skovomkransede Sletter. Her er Kildespring (Gudenaadalen).

Og saa er her Fred og Ro og vidunderlig Luft.

En Sommermorgen paa denne herlige Plet er saa vidunderlig, at man ikke kan beskrives det.

Min Grund kan med Rette betegnes som Danmarks skønneste Plet.

Her er tinglæst Jagt- og Fiskeret i Søerne, hvor der findes Gødder (ca. 30 Pund), Aborrer, Aal og Ørreder m. m. i saa store Mængder, som man ikke har det andre Steder i Landet. Her er Agerhøns, Zender, Harer, Ræve m. m. — Og saa ligger min Grund lige op ad Skoven (Slagballekov) paa fuldstændig fladt Plateau. Den er bevokset med forskellige Løvtræer.

Grundet øjeblikkelige økonomiske Vanskeligheder vil jeg sælge denne vidunderlige Plet, som er paa ca. 24,000 Kv.-Alen, for en Bagatel af 3000 Kr. kontant, naar Handel kan ske omgaaende. Billet, mrk. 50.



Forsiden

Bogens Størrelse 25×18 cm.

Faas hos

Vikingens Forhandlere

eller paa

Bladets Ekspedition

Telefon C 9822

En meget smuk Chantie=Bog

Oscar Jensen

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES

med danske Variationer, Forklaringer og Noder

Indb. i Shirtings-
bind med Guldtryk

Oprindelig Pris
Kr. 7,50

Nedsat til
Kr. 3,75

Gangspil-Chanties.

Gangspil-Chantien har ligesom Brødspil-Chantien to Solo-
strofer og to Korstrofer; men efter sidste Korstrofe følger til-
lige et langt Refrain, som ogsaa synges af alle.
Som for Brødspilleta Velkomende begynder her ogsaa
med *Outward bound-Chanties*.

Rio Grande I.

Allegretto.

Solo: *Kor:*

Solo: *Kor:*

Refrain:

30

En Side i Bogen

Flvad Flaskepost kan fortælle

For nogen Tid siden fandt en irsk Fisker en Flaskepost paa Stranden. Han skyndte sig at knuse den for at læse den skrevne Meddelelse og opdagede, at det heldigvis ikke drejede sig om noget Skibbrud. Flasken var bleven kastet i Vandet uden for Syd-Carolina i U. S. A. Og Hensigten var bare at finde ud af, hvor lang Tid Havstrømmene behøvede for at føre den over Atlanten. Ved Hjælp af Afsendelsesdatoen kunde Fiskeren konstatere, at Færden havde taget ti Maaneder. Han havde bare at udfylde et frankeret Kort, for at Afsenderen, en amerikansk Videnskabsmand, kunde føje nok en Oplysning til sine mange tidligere.

Paa lignende Maade gaar de Forskere frem, som nu arbejder med Golfstrømmen. Man har konstrueret særlige Flasker til dette Øjemed. Nogle er afvejet saadan, at de flyder opret, medens andre er beregnet paa at flyde i liggende Stilling og saa dybt som muligt i Vandskorpen. Man arbejder endog med »Finner« og Ror i den Hensigt at opnaa den bedste Fart og Styremulighed. Hver Flaske indeholder et Brevkort, paa hvilket eventuelle Findere anmodes — paa fire Sprog — om at opgive hvor, naar og hvorledes Fundet er blevet gjort. Paa et eneste Aar er 2400 saadanne Flasker blevet fisket op af Havet.

Det varierer lidt med Farten. En Flaske, som blev kastet ud ved Dover paa Englands Kyst, naaede tre Maaneder senere den danske Ø Fanø — hvilket var godt marcheret, naar man betænker, at Afstanden er cirka 400 engelske Mil. Men det er ikke altid, det gaar saa hurtigt, en anden Flaske behøvede paa samme Rute hele to Aar — men da havde vel ogsaa Vejr og Vind været besværligere.

Det er nok saa mærkeligt, at en af de skøreste Ting man kender, undertiden skal bære Budskab om Katastrofer, som har krævet vældige Fartøjer som Offer. En Glasflaske havner i et Fiskenet eller kastes op paa Stranden

og fortæller om Skib, som er sunket, om Mennesker, som er bleven draget ned i Dybet....

Ved Scarborough paa Englands Nordkyst fandt man en Dag en Flaske med Meddelelsen om, hvilke Skæbne den forsvundne »Jolanthe« havde mødt:

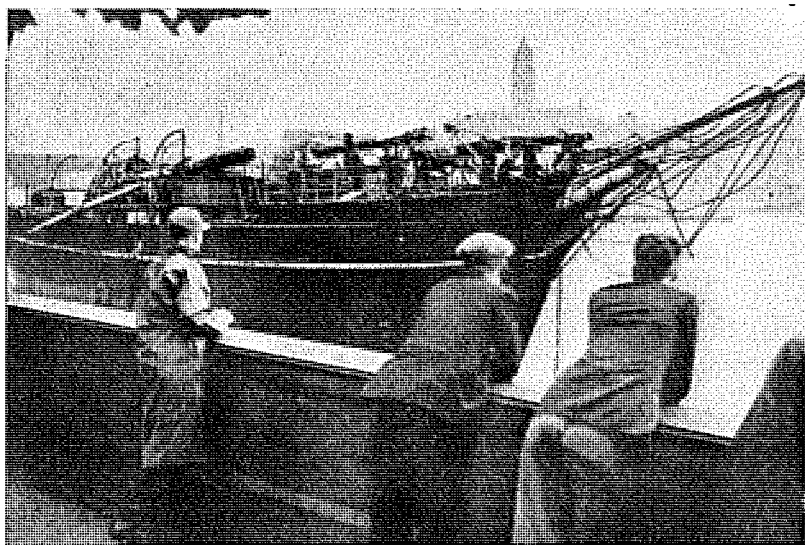
»Skibet Jolanthe synker ved Flamborough Head!« stod der at læse. *»Send Hjælp, saa snart denne Flaske findes. Vi lægger vore Sjæle i Guds Haand.*

W. Spiller, Kaptajn«.

Men da havde Fartøjet været borte i mange Maaneder. Flasken var kommen for sent.

Mange Mysterier er blevet opklaret gennem Flaskepost. Passagerdamperen »Præsident« af Liverpool forsvandt paa en Rejse over Atlanterhavet med 136 Passagerer om Bord, og længe svævede man i Uvisheden om dens Skæbne. Der gik Rygter om, at man havde set Fartøjet paa forskellige Have. Den havde haft Guld om Bord, og det var derfor tænkeligt, at Besætningen havde gjort Mytteri, myrdet Passagererne og sat Kursen mod en eller anden Robinson Crusoe-Ø, hvor Fartøjet var blevet brændt. Man fantaserede om saa meget. Men en Dag, da en engelsk Damper var paa Vej over Atlanten, fik Kaptajnen gennem Kikkerten opdaget en Flaske, som laa og vuggede i Bølgerne. Han lod den fiske op. Den var fra »Præsident«. En af Passagererne, en kendt engelsk Skuespiller, — hvis Haandskrift senere blev genkendt af hans Paarørende — meddelte, at Fartøjet var kommet ud i en forfærdelig Storm, som havde gjort det til Vrag. Der stod:

»Vi synker. Hvilket som helst Minut kan være vort sidste. Dette er en sidste Hilsen til vore Efterlevende.«



Sydpollareren Scott's

berømte Skib »DISCOVERY«

fortøjet paa Themsens foran Viktoria Embankment. Skibet skal i Fremtiden bruges som Hovedkvarter for engelske Søspejdere, og for fremmede Spejdere, som kommer paa Besøg i London.

KOMFORTEN

i de smaa

Lystyachter

De fleste smaa Lystyachter er meningsløst ubekvemme at bo i.

Af Francis B. Cooke i »Yachting Monthly«.

HVIS man forlangte af to Mennesker i Land at de skulde bo og sove i et Rum, der maalte 7 Gange 7 Fod og kun havde fire til fem Fods Højde, vilde de blive forfærdede over det Forlangende. Og dog er det paa det nærmeste Størrelsen af en almindelig Kahyt i en 4-Tonner. Men man indretter sig bedre i en lille Baad, og ved Udvisning af lidt Genialitet er det muligt at gøre en lille Yachts Kahyt ikke alene beboelig, men endogsaa nogenlunde komfortabel.

Naar man betragter Spørgsmaalet om Komfort under Dækket, er Ventilation og Plads til Hovedet de vigtigste Faktorer. En 4-Tonner med fuld Plads til Hovedet er sjælden, og med mindre Baadens Dyb-gaaende er særlig stor, kan saadan Hovedplads kun opnaas i saa lille en Baad ved Hjælp af Skylight i et hævet Dæk og Kahytsdørken lagt ned over Kølsvinet. Da en Dørk anbragt saa lavt nødvendigvis maa blive meget smal, og da Bordet almindeligvis anbringes under Skylightet, bliver Fordelene ved den her opnaaede »Hovedplads« mere

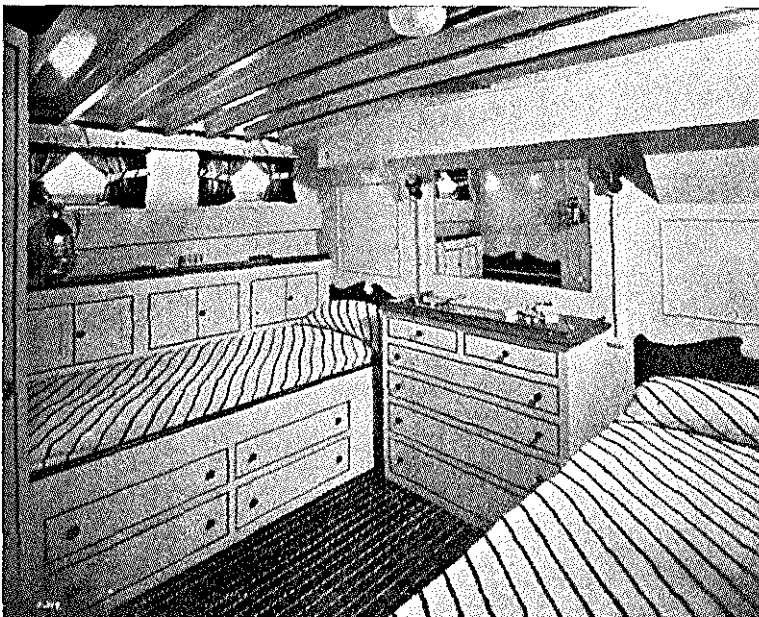
Indbildning end virkelig. Hvis Hovedplads skal være af Værdi, maa det være, hvor det er mest paakrævet, nemlig over Køjerne, og det er netop her, at de fleste smaa Yachter er indrettet forkert.

Virkelig Komfort kan ikke opnaas i en lille Baad, med mindre der er tilstrækkelig Hovedplads under Side-dækkene til at tillade, at man sætter sig tilbage og læner

sig mod Skibssiden, og det finder man sjældent i en Baad under 5 Tons. Som Regel maa man i en saadan Baad sidde paa Kanten af Køjen akkurat som en Kapellan paa et Teater, der besøger en rig Skytsherre, og Karmene rammer En tværs over Nakken. Saadan en Stilling er efter nogen Tids Forløb sikker paa at blive en raffineret Tortur, mens Rummet bagved En er ganske ubenyttet.

Den eneste Maade hvorpaa man kan opnaa virkelig Hovedplads for de siddende i en lille Yacht, uden unødigt at ofre Gulvplads, er ved Hjælp af et hævet Kahytstag, der naar tværs over hele Baaden. Et saadant hævet Kahytstag yder ikke alene Hovedplads, hvor det er mest paakrævet, men forøger i høj Grad Baadens Styrke, og dets Fordele er saa iøjnefaldende, at det er vanskeligt at forstaa, hvorfor det er saa lidt anvendt herhjemme. I Amerika har det længe været almindeligt anvendt, hvorimod Yachtkonstruktørerne i England og Danmark først for nylig er begyndt at

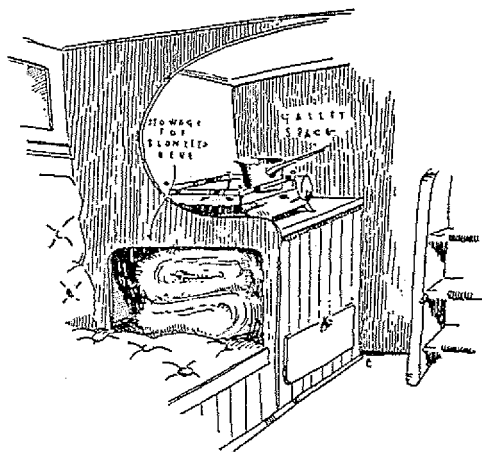
indføre det hævede overall-Dæk i deres Tegninger. Den almindelige Form for Kahyts-Top, bygget op i Midten af Skibet med et ganske smalt Dæk løbende paa begge Sider, svækker Baadens Styrke, da der fra Hovedbjælken til Agterkant af Kockpit'et ikke findes en helt gennemgaaende Dæksbjælke. Side-dækkene er lagt paa korte Bjælker, og Stænger eller Vinkeljern maa almindeligvis an-



Kahytten — saadan som man ønsker sig den — men kun sjældent har den.

vendes for at holde det hele sammen. Før eller senere vil Sammenføjnngen mellem Karme og Dæk springe Læk, og der er intet, der i den Grad kan spole-re Ens Komfort som en dryppende Lækage.

De Indvendinger, der rejses mod en overall-Kahyts-Top, er, at man derved mister Sidedækkene, samt at den øger Modstanden mod Vinden og hindrer Udkig-



Kabys over Enden af Køjen giver Plads til Køjeklæder om Dagen.

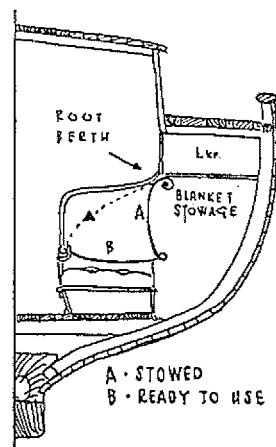
gen, men ingen af disse Indvendinger kan tages alvorligt. Til hvilken praktisk Nytte er Sidedækkene paa en 5-Tonner? Der er jo alligevel ingen, der tænker paa at benytte dem, naar man skal forud, da Kahyts-Toppen frembyder en behageligere og sikrere Adgang til Fordækket. Yderligere er Sidedækkene almindeligvis fyldt op med alskens Grejer. Og det er netop denne Tilbøjelighed til at benytte Kahyts-Toppen som Dæk, der foranlediger Lækage i Lugekarmene. Naar en Mand gaar paa Kahyts-Toppen, giver denne sig under hans Vægt. Det betyder, at Karmene tvinges udad. Det kan muligvis knapt ses med Øjnene, men i Tidens Løb gaar det ud over Sammenføjningerne. Saadanne Lækager er meget vanskelige at lokalisere, da Vandet løber langs Indersiden af Dækket, indtil det møder en Forhindring, f. Eks. en Bjælke, der faar det til at dryppe.

Hvad angaar Modstanden mod Vinden, saa er det et Spørgsmaal, hvorvidt en hensigtsmæssigt tegnet overall Kahyts-Top yder saa megen Modstand mod Vinden som Karmene paa et af de almindelige Kahyts-tage. Og hvis man synes, at en overall Kahyts-Top ikke er smuk, saa er det kun, fordi man ikke er vænnet til den. Forudsat at den er rigtigt tegnet er der ingen Grund for, at en overall Kahyts-Top skulde hindre Udkiggen, for den er jo blot og bart en Forlængelse af Fordækket. Det er jo i Virkeligheden et Hel-dæk parallelt med Vandlinien, og dets Fordele kan vanskeligt afvises. Da alle Dæksbjælkerne naar helt

over Skibet fra Skibsside til Skibsside, øger det betydeligt Styrken og kan forventes at holde tæt. Og for de, der sidder i Kahytten, yder det rigelig Plads for Hovedet, lige op ad Skibssiden. Og da en overall Kahyts-Top er lettere at bygge, betyder den Økonomi, og det er klart, at naar disse beviselige Fordele bliver mere almindeligt forstaaet, vil overall Kahyts-Toppen blive almindeligt brugt i Konstruktioner af smaa Fartøjer.

Da Størstedelen af de allerede eksisterende Yachter paa 5 Tons og derunder har den almindelige Type af Kahyts-Top og derfor mangler Plads for de siddendes Hoveder under Sidedækkene, vil det være paa sin Plads at undersøge, hvorledes denne Ubehagelighed til en vis Grad kan afhjælpes. Det første Ønske er sikkert Indførelsen af et Rygstød, som man kan læne sig imod, naar man sidder paa Køjerne, samt Udnyttelse af Pladsen under Sidedækkene. Ved Anvendelse af sammenfoldelige Køjer kan disse to Fluere slaas med eet Slag, for naar Køjerne om Dagen er foldet sammen og slaet tilbage mod Skibssiden, vil de frembyde en behagelig Støtte for Ens Ryg, samtidig med at de er Gemmede for alle Køjeklæderne. Det skal være en Slags Hængekøje, der ophænges lige over Køjemadrassen, og som, naar den er slaet op, staar lodret op langs Skibssiden. Af Hensyn til Udseendet kan Undersiden betragtes med det samme Stof som Køjemadrassen.

En Kabys og Pantry er, om ikke strengt nødvendig, saa dog en Forøgelse af Ens Følelse af Bekvemmelig-



Udnyttelsen af Rummet under Sidedækkene..

hed, og Agterkanten af Kahytten anses som Regel som det bedste Sted at anbringe den. Men det er ikke praktisk i den almindelige lille Yacht uden Offer i andre Retninger. Tilstedeværelsen af Kabys eller Pantry for Enden af Køjerne vilde gøre det umuligt at anbringe den sammenfoldelige Køje og ogsaa gøre Køjerne for korte til at sove i. Hvis Yachten havde en

overall Kahyts-Top, vilde der være Plads for Kabys for Enden af den ene og Pantry for Enden af den anden Køje, naar der blot var Plads nedenunder for Fødderne. Rummet mellem Køjen og Kabysen eller Pantry'et vilde ogsaa tjene som Magasin for Køjeklæderne om Dagen. Naar man nemlig ikke kan anbringe de sammenfoldelige Køjer, er Bortstuvningen af Køjeklæder i en lille Yacht et Problem. Hvis de blot er foldet sammen og stablet op paa Køjerne, er de stadig i Vejen, og de er sikre paa at falde ned paa Dørken, naar Baaden sejler, og hvis de staves af Vejen i Kufferter, tager de alt for megen Plads op. Rum over Køjerne under Pantry og Kabys vilde løse Problemet.

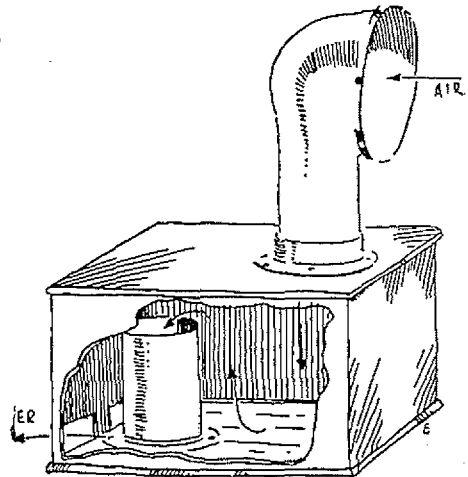
Lad os nu betragte det vigtige Spørgsmaal om Ventilation. Hvis to, muligvis tre, Mennesker lever og sover i en lille Yachts Kahyt, er rigelig Tilførsel af frisk Luft af største Betydning for Sundhed og Komfort, men at sikre Tilførsel af frisk Luft uden at risikere Træk er ikke let. I nogle smaa Yachter er der Dør fra Kockpit'et ind til Kahytten, medens Adgangen til Kahytten i andre smaa Fartøjer sker ad en Luge og Kahytstrappe. Af Hensyn til Ventilation og Lys er den første Metode at foretrække, da Døren som Regel kan holdes aaben. Der er dog ogsaa Tider, hvor Døren maa lukkes, f. Eks. i Regnvejr, hvorfor der maa sørges for ekstra Ventilation og Lys. I nogle Yachter er der anbragt et Skylight paa Kahyts-Toppen, mens der i andre er anbragt Ventilations-Luger i Lugekarmene. Hvis et Skylight, der er absolut vandtæt, nogensinde er fremstillet, har jeg i hvert Fald aldrig sejlet sammen med det. Og selv om et Skylight var virkelig vandtæt, vilde det stadig besidde visse ubehagelige Egenskaber. Det kan ikke staa aabent i stærk Regn, selv om det er Vindstille, for Regnen vilde plaske mod Kahyts-Toppen og sprøjte ind gennem Skylightet. Hvis Yachten løber for Vinden paa en Regnvejrdsdag, maa Kahytsdøren holdes lukket, og da det samme gælder Skylightet, er Kahytten hermetisk tillukket.

Med Aabninger i Karmene vil det næsten altid være muligt at opnaa i hvert Fald nogen Ventilation, da de i Læsiden altid kan aabnes, saa enhver lille Yacht burde være forsynet med Ventilationsluger.

Hvis Yachten kun benyttes til Week-ends, er Ventilationen af Kahytten i den Tid, Baaden ikke benyttes, af stor Betydning. Hvis Kahytten er fuldstændig tillukket i Ugens Løb, vil den lugte fugtig og muggen, naar Ejeren vender tilbage til den, og denne Mangel paa Ventilation kan fremkalde tør Svamp. Da man ikke kan forudsige, fra hvilken Kant Vinden vil blæse, kan man hverken lade Ventilationsluger eller Skylight staa aabne, mens man er borte, og Ventilation af en eller anden Slags er nødvendig. Den bedste Slags Ventilation er den, der er indført i den berømte Ocean-Yacht »Dorade«. Det er en almindelig røghætteformet Ventil, men

i Stedet for at være monteret direkte paa Dæk eller Kahyts-Top er den anbragt paa en aflang Kasse. Indvendig i Kassen i den modsatte Ende er der et Hul ned gennem Dækket, hvori der er stukket et Rør, der rager nogle Tommer op inde i Kassen. Der er Spygatter i Kassen, saa at det Vand, der naar ned i den gennem Ventilen, kan løbe ud. Med den Slags Ventilation kan intet Vejr trænge ind i Skibet, med mindre Kassen er oversvømmet.

For at undgaa at faa Sejlene jordslaaet, bør Sejlrummet ogsaa ventileres. Almindeligvis bores nogle Huller i Døren. Hvis disse Huller er tilpas store til



Den røghætteformede Ventil.

Ventilation, vil de tillade Regnen at slaa ind og fugte Sejlene. En lille Messing-Champignon-Ventil anbragt i Dækket over Sejlrummet er mere praktisk.

Skønt Plads til Hovedet samt Spørgsmaalet om Ventilation er de vigtigste Faktorer for Komforten i smaa Yachter, er der selvfølgelig mange mindre Detailler at tage Hensyn til for at gøre Kahytten hyggelig og lun, f. Eks. et Bord, Tæppe paa Dørken og Gardiner. Der er Yachtejere, der for at synes »sømandsmæssige«, afviser den Slags, men jeg finder det absurd ligefrem at kokkettere med Uhyggen. Det vilde dog være en Fejltagelse at gaa til den modsatte Yderlighed, for jo flere Ting man har i Kahytten, des mere Arbejde kræver det for at holde det i Orden.

40 Fods Motor-Cruiser.

Fuldt moderne Nybygning (direkte fra Værft) Konstruktør, Ingeniør Ferd. G. Hansen. Kravelbygget paa Egesspant med ca. 8 Sovepladser, 2 BHK Marinemotorer — tween propels.

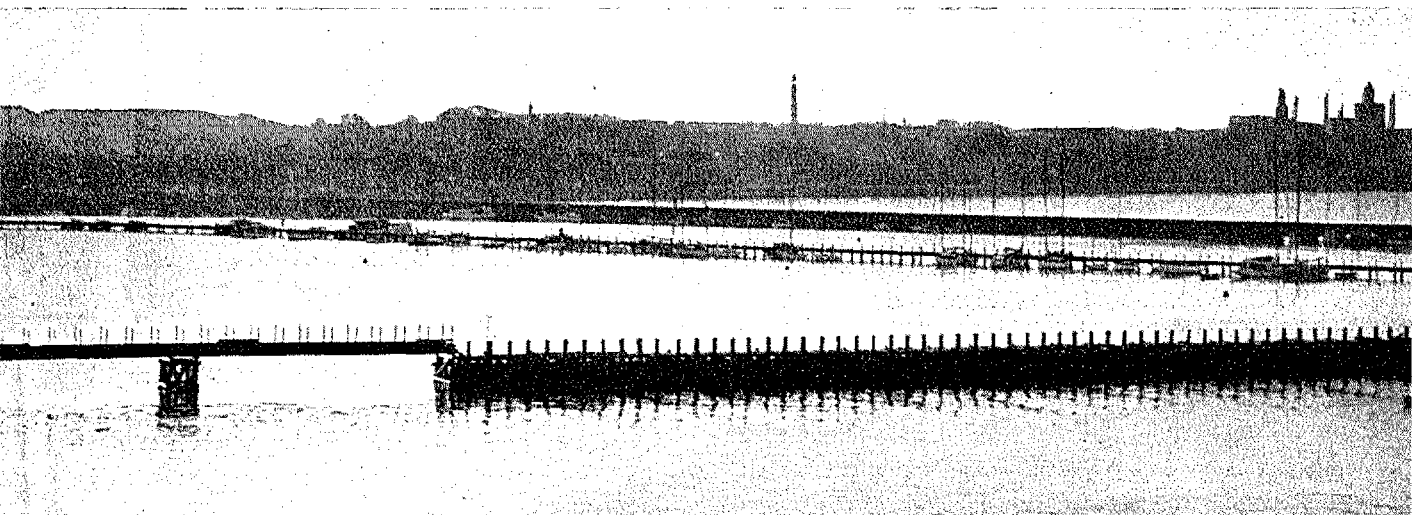
Nærmere Beskrivelse paa Anmodning under Billet mrkt. »Nr. 100« til »Vikings« Kontor.

KØBENHAVN

har faaet sin nye

store Lystbaadehavn

Københavnske Sejlsportsfolks Drøm er virkeliggjort — forhaabentlig vil Resultatet være til alle Parters Tilfredshed.



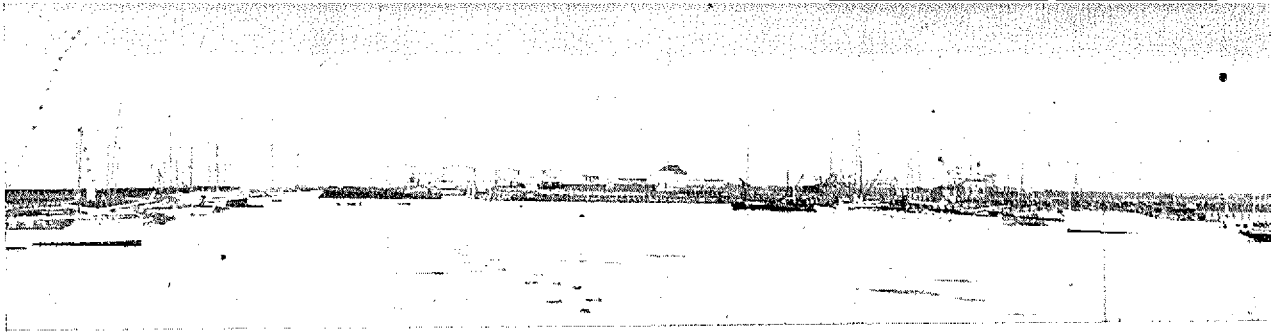
Broen fra Kalbrænderihavnen.

København har endelig faaet en Lystbaadehavn, der er Byen værdig.

Den gamle Lystbaadehavn inde ved Langelinje var dejlig og idyllisk, men svarede slet ikke til den Udvikling, Sejlsporten har taget herhjemme. Naar

Baadejerne nu i Foraaret tager den nye Lystbaadehavn i Svanemøllebugten i Brug, saa vil mange af dem sikkert føle Savnet af det lune og hyggelige i den gamle Havn, men man skal jo vænne sig til alting, navnlig til en ny Havn. Det Billede, »Vikingen«

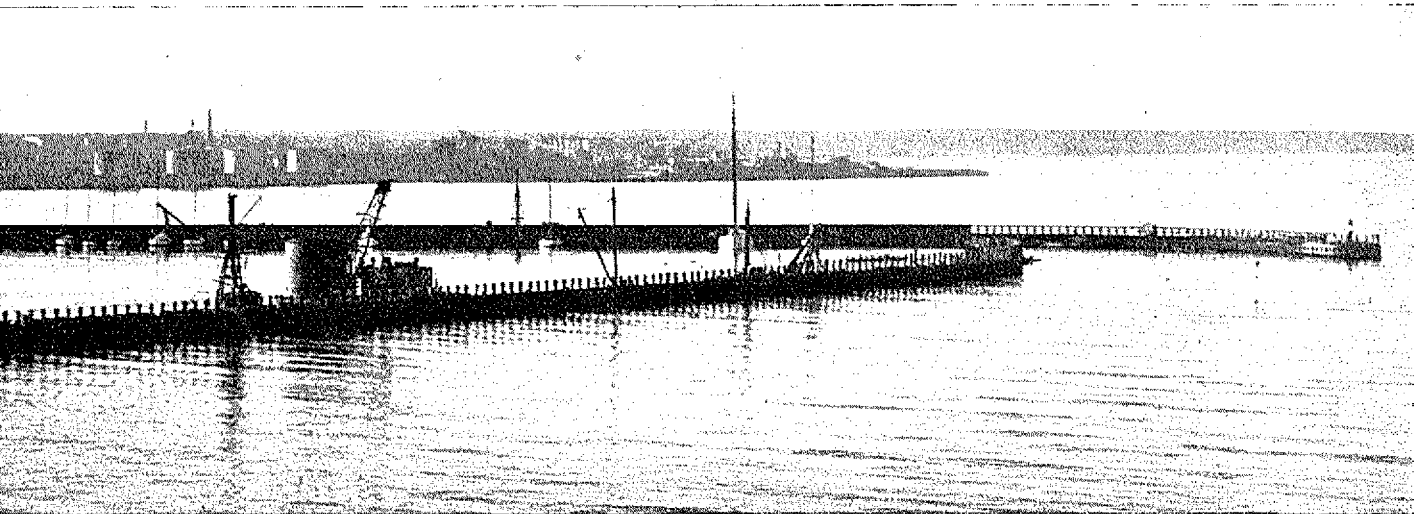




Dette Billede og Billedet nederst paa venstre Side viser Udsigten fra Strandpromenaden over Havnebassinet mod Benzinøen. —

her bringer af den nye Lystbaadehavn i sin Helhed, taget i Fugleperspektiv, er det første i sin Slags. Havnen kan her maaske nok synes noget bar og ikke særlig hyggelig — men tænk Dem nu Sommer og Sol over den og hundredtal af hvide Sejl til at live

Nord følger Kysten og vilde gøre Indsejlingen fra Nord uheldig. Den Nordre Moles Hoved ligger i den vestlige Kant af Svejebassinet (Benzinhavnen), hvorfor man ved Ud- og Indsejling undgaar at krydse Sejlløbet ind til Kalkbrænderihavnen.



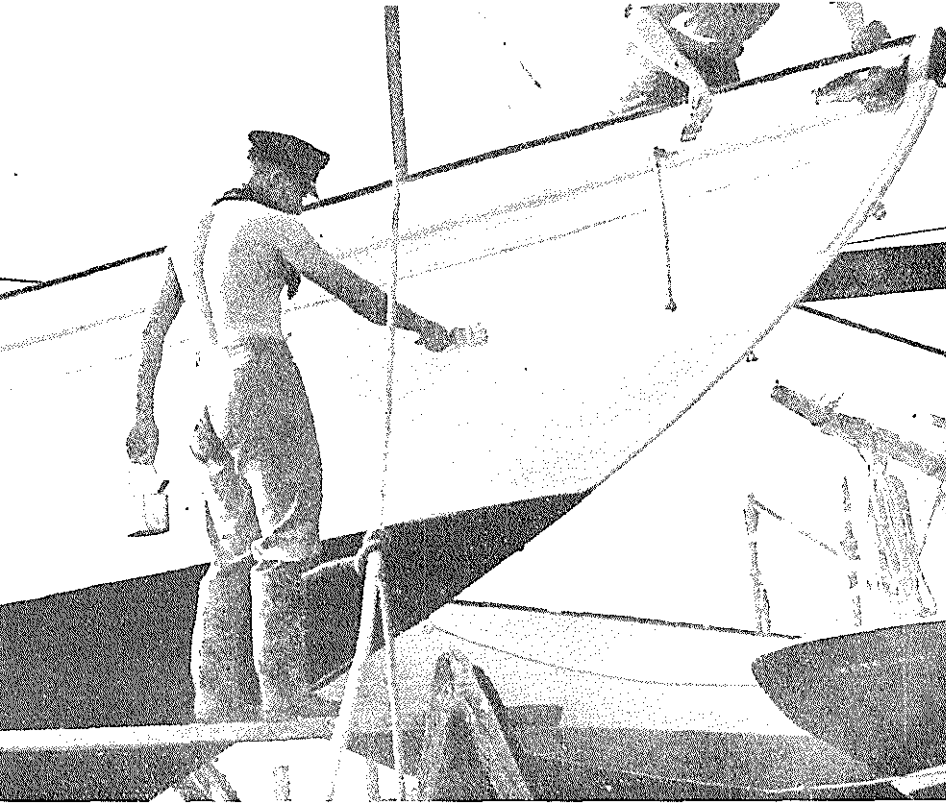
Indsejlingen.

op i den. Der er Plads til 320 Fartøjer derinde, foruden et Utal af Robaade og Kajakker. Det maa da kunde sætte Kulør paa Livet derinde.

Den mørke Klat, man ser ude i den venstre Kant af det store Billede, er en Del af Kalkbrænderihavnen. Ude i den højre Kant af Billedet ser man Indsejlingen til Havnen, flankeret af et Blinkfyrt paa det nordre Molehoved. Indsejlingen er 40 Meter bred i Sammenligning med Indsejlingen til den gamle Lystbaadehavn, der kun var 15 Meter bred. Og inde i Havnen er der ogsaa rigelig Plads. Bassinet mellem den nordre Mole og Midterbroen er saaledes 110 Meter bred, eller saa bredt som Kroneløbsbassinet.

At Indsejlingen til Lystbaadehavnen er lagt, saa den viser mod Sydøst skyldes, at Underdraget fra

Selv om man maaske ikke straks finder alle de Bekvemmeligheder, man havde savnet i den gamle Lystbaadehavn men ventet i den nye, saa er det i hvert Fald sikker paa at komme. Der er lagt Vandledninger ud paa alle Moler, hvorved et stort Savn fra den gamle Havn er afhjulpet. Der bliver sørget for en Benzintank for Motorbaadene, Nødtørftsanstalter og andre lignende Bekvemmeligheder, og naar alt dette nye føjer sig ind sammen med, hvad Roklubber, Sejlklubber og andre Sejlsportsorganisationer nødvendigvis maa indføre paa Lystbaadehavnens Omraader, saa er København alligevel sikker paa ad Aare at besidde en formaalstjenlig Havn for sine Lystsejlere, og en værdig Anløbsplads for de fremmede Sejlere, der maatte besøge Landets Hovedstad.



Foraar

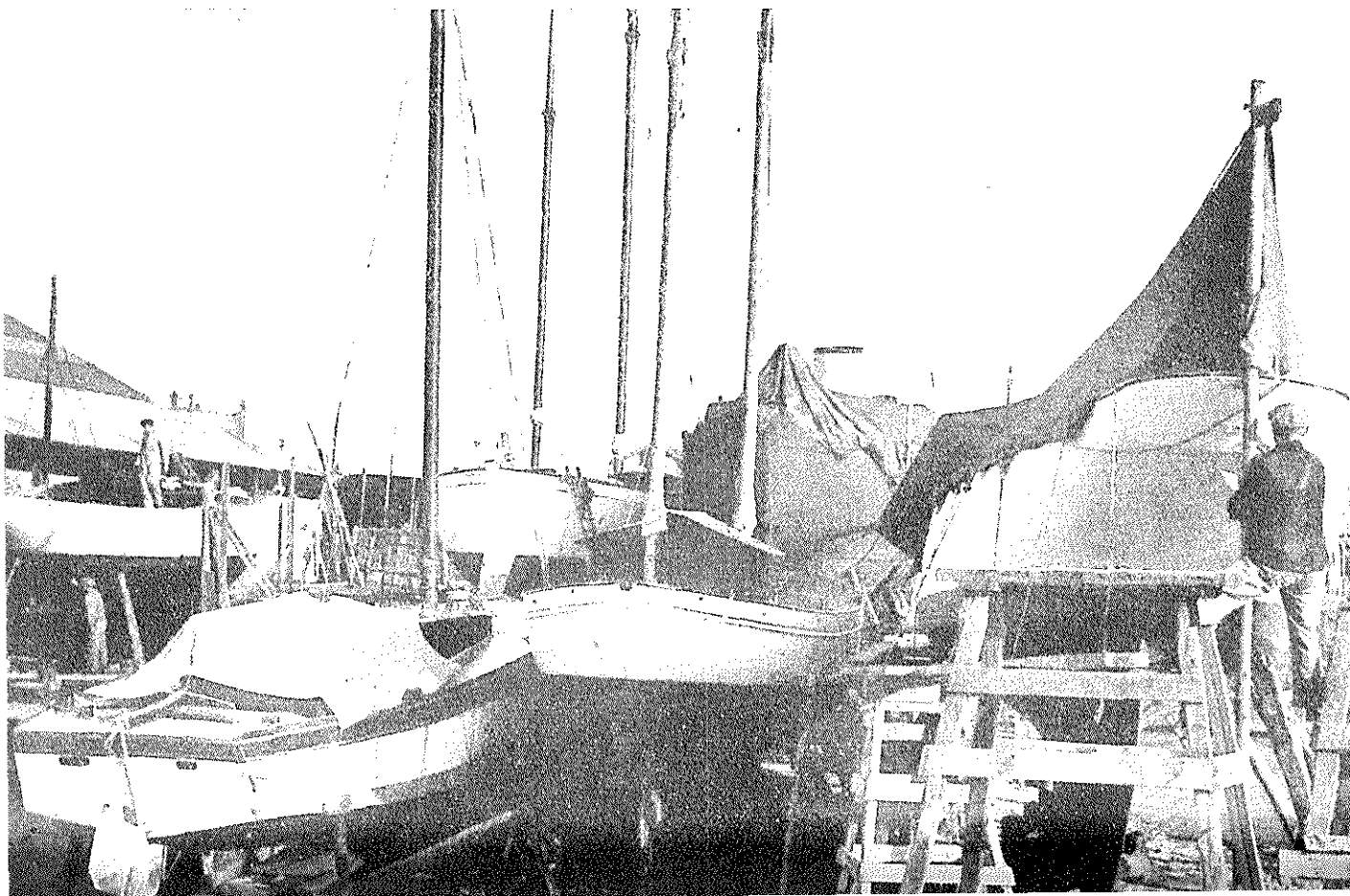
paa

Baade- pladsen

*Yachtejernes
travle Tid*

Nu er den Tid inde, da Sejlduget skal fjernes fra Kælebarnet — Yachten eller Motorbaaden, og saa begynder den Travlhed i Fritimer og paa Søndage, som er Baadejerens store Nydelse. Bunden skal skrubes, Siderne males, Sejlene bødes, Grejerne efterses og for-

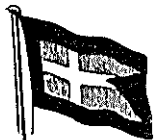
nyes, Motoren afprøves. Og naar saa Yachten eller Motorbaaden staar skinnende og som ny, saa kommer den længselsfuldt imødesete Dag, da den skal sættes i Vandet, Sejlene hejses, Motoren sættes i Gang og Sommerens herligste Sport paabegyndes.



C. K. HANSEN

af

Kay Larsen



Hansen, Andersen og Møller er meget almindelige Navne, der bæres af nogle Hundrede Tusinde Danskere, men der er saasandt et Par Bærere af disse uinteressante Navne, der i Kraft af et Par Forbogstaver og en kolossal Dygtighed har skabt Ry om deres Navne, deres Personer og deres Virksomheder. Landskendte, tildels verdenskendte er bl. a. H. N. Andersen, A. P. Møller, A. O. Andersen — i gamle Dage ogsaa Lars Larsen — og C. K. Hansen. Fælles for dem alle er det, at det ikke var Rigmandssønner, der straks brillerede paa bred gammel Basis, men Mandfolk, der arbejdede sig op.

Med Hensyn til C. K. Hansen, hvis gamle Firma-navn nu klinger af Dampskibsrederi og Dampskibs-agentur i stor Stil, kan vi fortælle, at han var Søn af en Brændevinsbrænder og at han, saa snart han var blevet konfirmeret, opnaaede Ansættelse i det store Firma J. P. Suhr & Co. Hans fulde Navn var Christian Kjellerup Hansen, og han var født 1813. Ganske langsomt tjente han sig op til Pakhusforvalter, og hans Virkefelt var ved Firmaets Kulplads i Ny Toldbodgade op mod søndre Toldbod. Og det blev Arnestedet eller rettere Oprindelsesstedet for det nu-



C. K. Hansen.

værende store Firma C. K. Hansen. Maskiner og Kul afløste Sejlene. Tidens Løsen var: Dampskibe fremfor Sejlskibe. Fremmest i Europa var Englænderne i den Henseende. Dengang kom en Mængde engelske Skibe hertil med Kul og var glade ved at faa en eller anden Fragt tilbage Men her kneb det. Og saa blev C. K. Hansen en nyttig Mand ved at være de engelske Kaptajner behjælpelig.

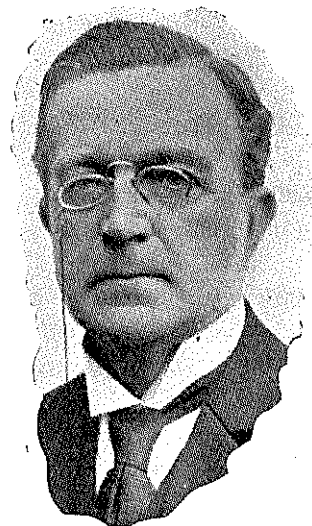
Han havde sammen med sin forstandige Hustru Marie taget »Bopæl« saa nær Toldboden som muligt. Det var jo Stedet, hvorfra de engelske Skippere drog ud i Byen.

Umiddelbart udenfor laa Matrosknejsen »Brokkensbod« paa Pladsen udfor den nuværende Restauration »Lumskebugten«. Paa den anden Side prangede det noget finere »Toldbod Vinhus«.

Mange af de fugtige engelske Skippere kom ikke videre end dér til. Bag Brokkensbod, ud mod Grønningen, var der blevet bygget en pæn Bygning med Have og Springvand, og der lejede Pakhusforvalter C. K. Hansen 1ste Salen.

Her fangede han og hans Kone ærligt og redeligt de engelske Kaptajner ind, og C. K. Hansen løb ofte Svinkeærinder til Børsen og andre Steder for at skaffe de ofte meget ubehjælpomme Skippere en Hjemfragt. Det vakte Glæde og Taknemmelighed, og C. K. Hansen begyndte at forstaa sin egen Værdi. Han og hans Kone sparede og sparede, og i 1854 købte han det Hus, han boede i, og saa løste han Grossererborgerskab. Han opsagde sin Stilling og i 1856 begyndte han for sig selv. Og det gik godt. Han købte Kul og leverede Kul til det danske Marked. En skøn Dag opnaaede han at blive Konsul for Hansestæderne og at blive titulær »kgl. Agent«. Hele Huset paa Toldbodvejen blev efterhaanden til Kontorer.

Fremdriften i Forretningen skyldtes ikke mindst, at han, alsidigt som han virkede, skaffede sine engelske Venner Hjemfragt. Det eneste, vi dengang kunde eksportere, var levende Kreaturer, og da vi ikke kunde dække det engelske Forbrug, indførte vi svenske Kreaturer, fedede dem op paa sjællandske og fynske Stalde



Generalconsul J. Hansen, sen.

og lod dem afsende til England i fin, hoven Tilstand. Det gik godt en Tid. Kun en Tid, men saa kom vore Bønder frem med Smørret, Skinken og Æggene.

Aaret efter Forretningens Start optog C. K. Hansen sin Søn Johan Hansen (senior) i Firmaet og kort efter ogsaa Olof Hansen, der var amerikansk Vicekonsul, som Kompagnon. Denne var iøvrigt ikke af Slægten. Johan Hansen blev senere østrig-ungarsk Generalkonsul. C. K. Hansen døde allerede 1868.

Foruden Kulforretningen gav Firmaet C. K. Hansen sig snart af baade med Fragtforretning, Havari-agentur og Repræsentation af udenlandske Rederier, oprindelig Thos. Wilson, Sons & Co., Ltd, Hull, og James Currie & Co., Leith. Det sidstnævnte Firma repræsenterer C. K. Hansen den Dag i Dag og dertil bl. a. Wilh. Wilhelmsen i Oslo, Axel Brostrøm & Søn i Gøteborg, den norske Sydamerika-Linie o. s. v.

Ganske naturligt udvikledes Firmaet C. K. Hansen i Retning af selvstændigt Rederi. I 1883 dannedes Dampskibsselskabet »Dannebrog«, i 1896 »Dampskibsselskabet af 1896« og endelig i 1901 Dampskibsselskabet »Neptun«, alle med C. K. Hansen som korresponderende Reder. De tre Selskaber sammensluttedes iøvrigt i 1917 til eet: »Dampskibsselskabet »Dannebrog« med dettes Kontorflag, Dannebrog i blaa Bund, fælles.

En Tid kom Selskabets Flaade op paa et Antal af 42 Skibe, og det blev kendt viden om som et af de største Tramprederier i Norden. I de daarlige Tider senere gik Antallet af Skibe ned. Nu arbejdes der med 17 fortræffelige, hensigtsmæssige Skibe.

Olof Hansen døde i 1897, og Johan Hansen (sen.) optog da sine Sønner Johan Hansen (jun.), den nuvæ-

rende Seniorchef og Generalkonsul, og Robert Hansen som Medindehavere. Johan Hansen blev snart en meget fremtrædende Mand. I 1903 blev han Medlem af Borgerrepræsentationen, hvor han virkede i 6 Aar. Da Handels- og Søfartsministeriet oprettedes i 1908, overtog Johan Hansen Portefeuillen som Handelsminister (Ministerierne Neergaard og Holstein), og i 1914 valgtes han til Medlem af Københavns Havnebestyrelse.

I 1912 udskiltes Kulforretningen under Navnet »Aktieselskabet Københavns Bunkerul Depot«; det ejes dog stadig af Firmaet C. K. Hansen. Samme Aar styrtede Robert Hansen med sin Ridehest. Aaret efter døde Johan Hansen senior, og Johan Hansen junior stod som Eneindehaver af det store ansete Firma indtil 1916, da hans ældste Søn Willie C. K. Hansen og Robert Hansens Svigersøn Christian Harhoff optoges; begge havde været Prokurister. I 1920 optoges Generalkonsulens næstældste Søn Norman H. Hansen og i 1922 Robert Hansens ældste Søn, Knud Hansen.

I 1932 udtraadte Norman H. Hansen af Firmaet i København for at overtage det kendte Skibsmæglerfirma: Rechnitzer, Thomsen & Co.'s Eftfl. i Aalborg, hvor han siden har haft Bopæl og foruden Skibsmægler tillige er engelsk Konsul og Lloyds Agent.

Den gamle Kontorbygning paa Toldbodvej havde Firmaet i Brug i 70 Aar. Det hyggelige og velhavende Hus fik en lille Tilbygning, men det hjalp ikke synderligt. Pladsmangelen blev efterhaanden trykkende, og da saa Havnevæsenet ønskede at købe Huset, byggedes i 1922 det store, moderne og smukt indrettede Rederihus i Amaliegade 35, hvor Firmaet nu residerer.

Der staar en vis Glans om det gamle ansete Navn



Kontorbygningen paa Toldbodvej 1856.

C. K. Hansen, og der er god Grund til at tro, at den vil bevares. Firmaet er kommet gennem de drøje Tider ind i de gode, og de dygtige Mænd indenfor Ledelsen skal nok vide at konsolidere den

store Virksomhed, saa at den ikke alene blomstrer i denne frodige Periode, men ogsaa faar Kraft til de (syv) magre Aar, der antagelig nok vil følge efter det fede.



Generalkonsul, tidl. Handelsminister Johan Hansen.
 Skibsreder Willie C. K. Hansen Skibsreder Christian Harhoff.
 Konsul Norman H. Hansen. Skibsreder Knud Hansen.

Saa sejler vi fra

Jubilæum til Jubilæum

Det er i Aarhus, det foregaar til Sommer. I Anledning af Aarhus-Klubben »Bugten«s 25 Aars Jubilæum har de tre Aarhus-Klubber »Bugten«, »Aarhus Sejlklub« og »Aarhus Yachtklub« fundet hinanden i et prisværdigt Samarbejde om at gøre Jubilæet til en virkelig Sejlsportsbegivenhed. Det vil saaledes ikke komme til at mangle paa Overraskelser i den Retning. Vi kan røbe, at der skal prøves noget ganske nyt, idet man etablerer Havssejladser, hvortil man allerede har indhentet Tilsagn om Deltagelse fra baade Tyskland og England. Deltagerne fra Udlandet bliver Baade, man aldrig før har set i danske Farvande.

De tre Aarhus-Klubber har allieret sig med Aarhus By og Aarhus Turistforening om at forme de festlige Rammer om Jubilæet som en storstilet Aarhus-Uge, og man maa derfor haabe, at de store Anstrengelser maa lønnes med fuld Tilslutning fra den danske Sejlsportsverden. Der er jo glimrende Anledning. I Aar fejres dansk Sejlerdags 25 Aars Jubilæum jo ved Kapsejladser ved Nyborg, en Begivenhed, der er sikker paa Tilslutning fra hele Landet. De

foregaar i Døgene 3.—4. Juli og kombineres med Aarhus-Ugen ved en Distance-Kapsejladser Nyborg—Aarhus den 5. Juli. Arrangøren, Kongelig Dansk Yachtklub, har saaledes paa en heldig Maade givet Deltagerne i Sejlerdags-Jubilæet den bedste og fornøjeligste Lejlighed til ogsaa at deltage i Aarhus-Ugens Festligheder og interessante Kapsejladser. Og saa kan der jo ligefrem blive en pragtfuld Sommerferie ud af det hele.

Aarhus-Ugens Kapsejladser bliver:

5. Juli. Distance-Kapsejladser Nyborg—Aarhus.
7. Juli. Den nye Havkapsejladser Samsø rundt.
8. Juli. Thunø- og Kalø-Distance-Kapsejladser.
9. Juli. Kapsejladser paa retlinede Baner.
10. Juli. Kapsejladser paa Trekantbaner.

»Vikingen skal i et følgende Nummer komme tilbage til denne for dansk Sejlsport saa betydningsfulde Begivenhed. Men allerede nu vil vi opfordre alle danske Sejlsportsfolk til i god Tid at planlægge deres Sommersejladser, saa de kan faa det mest mulige ud af de to store Sejlsportjubilæer.

Internationale Sømands-Opsange

Chanties

»Vikingen« har anmodet Sømandsforfatteren Oscar Jensen om en Udtalelse om de gamle internationale Sømands-Sange, og som Sømænd og Chantymænd fra Sejlskibenes Tid og Ekspert paa Chanty-Granskningens Omraade giver Oscar Jensen os nogle interessante Oplysninger, som vi i det følgende lader gaa videre til »Vikingen«s Læsere.

FRA Arilds Tid har Danskerne været en søfarende Nation, og den danske Sømænd kan se tilbage paa en gloriefuld Fortid — ikke alene under Dannebrog, men ogsaa i fremmede Nationers Skibe; og under hvilket Flag han end sejlede, var han altid anerkendt som hørende til de bedste. Meget af hans Tale og mange af hans Skikke har han bragt med sig fra sin Sejlads med engelske, amerikanske og hollandske Skibe, og som det er gaaet ham, er det gaaet Søfolk af alle Nationer, saa Sømænds-Tale og Sømænds-Skikke for en stor Del er bleven internationale. Dette gælder ikke mindst Sømændens Arbejds-sange fra de hvide Sejls store Dage. Disse og meget andet, som klart belyser Sømændens Liv — og i høj Grad hans Tankegang og Karakter — er godt paa Vej til at gaa i Glemmebogen, hvilket naturligvis er let forklarligt. I vor mekaniserede Tid, hvor Damp, Benzin og Elektricitet har overflødiggjort Haandkraften, er der ikke mere Brug for disse Sange efter deres Formaal. De høres yderst sjældent, dog aldrig i Forbindelse med noget Arbejde. Men de har gjort deres Gavn og har været Sejlskibs-Sømænden en god og trofast Hjælp til Ansporing under hans ofte haarde og slidssomme Arbejde, og de bør ikke glemmes.

I den foreliggende Samling Internationale Sømænds-Opsange har jeg givet en nøje Beskrivelse af disse Sanges Anvendelse, og hvorledes de er blevet til. Men Emnet Chanties er langt fra udtømt i denne Samling. Der kan fortælles meget mere om disse Sange, og der kan fremføres mange flere Eksempler, som af den yngre Generation blandt Søens Folk vel kun kan være kendt af Omtale, men som til Gengæld vil lokke glade Minder frem hos mangan gammel Sømænd fra Sejlskibstiden; og jeg skal her give et Par Eksempler, som ikke er nævnt i den foreliggende Samling:

Spørg en Sømænd af den yngre Generation, om han nogensinde har redet »Den døde Hest«, eller om han har været med til at aflive den, og han vil sikkert opfatte Spørgsmaalet som en daarlig Vitlighed. Men stil det samme Spørgsmaal til en gammel Ulk fra Sejlskibenes Glanstid, og der vil danne sig Vifter ved hans Øjenkroge. Han vil smile forstaaende. — Jo, han har redet »Den døde Hest« — og ogsaa været med til at aflive den. Men Krikken gik igen, hver Gang hans Penge efter endt Rejse slap op, og saa maatte han ride den paany. Han har været ude for den Oplevelse saa ofte, men det er længe siden, og nu hører den Hest Historien til.

»The dead Horse« — »Den døde Hest« — var Sejlskibs-

Sømændens Benævnelse paa det Hyre-Forskud, som han fik udbetalt ved Paamønstringen, og som han i Reglen sørgede for at faa opbrugt, før han gik til Søs. Rejsens første eller to første Maaneder — alt efter Forskudets Størrelse — følte han sig nærmest som en Træl, der arbejdede gratis — eller for Føden alene — *working out the dead horse*. Det var ham ikke nok, at han ved den første eller anden Maanedes Slutning blev befriet for det Kadaver, han billedlig set havde redet paa saa længe. Han vilde ogsaa se det fuldstændig tilintetgjort — og under en Form, saa Tilintetgørelsen tillige blev en Adspredelse.

Den sidste Aften i denne Forskuds-Tid blev der af Halm og gammelt Sejldug og lignende lavet en Figur, som skulde forestille en Hest, men som i mange Tilfælde nærmest lignede en Kæmpepølse. En Mand med en Pisk i Haanden satte sig over Skrævs paa det imiterede Dyr, som under Piskeslag og Sang blev slæbt Stordækket rundt. Rytteren sang Solo, og alle Mand var Kor, og det hele var en Chanty, der blev sunget med Liv og Lyst. Korstroferne er ens i alle Vers:

Solo: They say old man your horse will die.

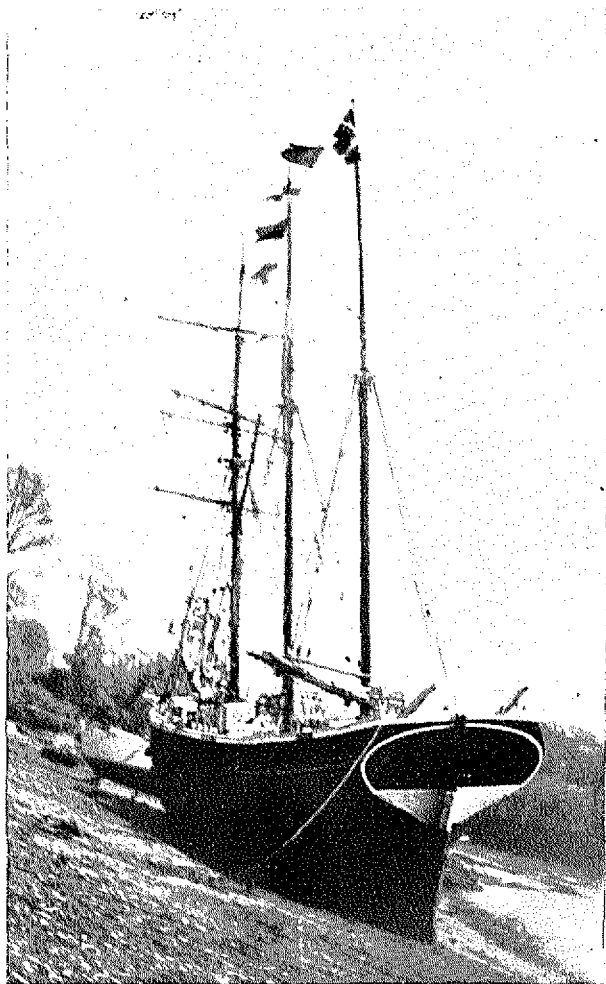
Kor: They say so, and we hope so!

Solo: They say old man it'll make you cry.

Kor: Oh, poor old horse!

*Neptun og hans Dronning med L'Avenirr
1ste og 3die Styrmand.*





3-mastet Skonnert »Merkur« staar tør under Ebbe
i engelsk Havn. (Arne Herup.)

Solo: He'll be free from grief and pain.
If he should live you'll ride him again.

Solo: Old horse, old horse, what brought you here.
After carrying sand for many a year.

Solo: From Bantery Bay to Ballywhack.
Where you fell down and broke your back.

Solo: Now, after years of such abuse.
They salt you down for sailors use.

Solo: Dead horse do our grub comprise.
Don't drub his skin nor black his eys.

Imidlertid var Processionen stoppet op henne Midtskibs. Her steg Rytteren af. En anden af Kammeraterne entrede til Vejrs og ud paa Storraaens læ Nok. Saa antændtes det imiterede Dyr, og det røg til Vejrs under fortsat Opsang:

Solo: It's up aloft the horse must go
We'll hoist him up and bury him low.

Solo: We'll burn his flesh ad smash his bones.

Kor: They say so, and we hope so!

Solo: And fling the rest to Davy Jones.

Kor: Oh, poor old horse!

»Davi Jones« eller »Davy Jones Locker« er et internationalt Sømands-Udtryk for »Havsens Bund«. Ved Chantyens sidste Solostrofe kappede Manden paa Raaen Tovet, og den brændende Bylt faldt over Bord, mens alle Mand hylede i Kor: »Oh poor old horse!«

Som det klart fremgaar har denne Chanty oprindelig ingen Forbindelse med noget paakrævet Arbejde om Bord. Dens Tilblivelse og dens Anvendelse som her forfaldt skyldes udelukkende Sømandens Overtro og hans Trang til Adspredelse paa den lange Rejse. Efterhaanden forsvandt Traditionen, og fra sidst i 80erne og til dette Aarhundredes Begyndelse blev Chantyen hyppigt anvendt i Mersfeld.

Rygtet om det store Guldfund i Californien fløj i Midten af forrige Aarhundrede som en Stormvind over hele den civiliserede Verden. Alle vilde ud til det forjættede Land, og ingen var nærmere til at komme der end Amerikanerne selv.

Fra Østkysten var der tre Veje at vælge. Enten maatte man over Prærien, over Panama eller rundt Kap Horn. Men at foretage den lange Rejse i Prærie-Skonnert var omtrent ensbetydende med at blive skalperet af Indianere, og over Panamas sumpede Ufere herskede »De gule Feber« den Gang saa skaanselsløst, at kun faa af de mange, som forsøgte denne Rute, slap levende fra Forsøget. Saa var der kun Vejen rundt Kap Korn tilbage, og den blev snart den foretrukne.

I Aarene 1849 og 50 blev Kap Horn rundet af 760 Skibe fra amerikanske Østkyst-Havne og alle med San Francisco som Maal. Og disse Skibe førte med sig ialt 27,367 Passagerer, som alle tørstede efter Guld. Alt, hvad der kunde flyde paa Vandet, blev sendt rundt Kap Horn, og mangt et gammelt, vanddrukkent Trug kom i disse Dage masende ind gennem Den gyldne Port paa Pumperne.

For flere af disse Skibes Vedkommende gjorde man sig ikke den Ulejlighed at ankre, men sejlede simpelt hen Skuden paa Land, hvorefter den straks blev forladt — ikke alene af Passagererne, men ogsaa af den lige saa guldtørstende Besætning med Kaptajn og Styrmand i Spidsen. Alle stormede afsted mod Minerne uden at bekymre sig om den trofaste Skibshund, der protesterede af fuld Hals.

Saa tog andre Vraget i Besiddelse uden at spørge om Forlov, og dette maatte gøre Nytte paa anden Maade efter Forholdene i Datidens San Francisco, der den Gang kun bestod af nogle faa spredte Træhytter, og hvor en saa pludselig og mægtig Invasion vendte op og ned paa alle Begreber om Ret og Rimelighed.

Under disse Forhold blev saaledes Fuldriggeren »Niantic« omdannet til et Logihus, som blev Opholdssted for Rosset blandt Guldgraverne — Udskud af Racernes og Nationernes Mangfoldighed. Og under denne Tilværelse blev Skibet i Folkemunde døbt om til »Noah's Ark«. Barken Apollo endte her sine Dage som et berygtet Værsthus. Og endelig blev Briggen »Euphemia« San Francisco's første Fængsel.

Disse tre Skibes mærkværdige Skæbne har inspireret en eller anden Sømand fra de amerikanske Guld- og Te-Clipperes Tid til Hale-Chantien »In Frisco Bays».

Solo: In Frisco Bay there lay three ships.

Kor: To my way — ay — ay!

Solo: Their seams had not seen oakum or pitch

Kor: A long time ago!

Solo: One of those ships was Noah's old Ark.
Her cabin was fill'd with hickory-bark.

Solo: Her cargo was general — shipped from
the beach.
All kind of animals, a couple of each.

Solo: The bull and the cow they started a row.
The bull put his horn in the back of
the cow.

Solo: Then old Noah said with a flick in his whip.
Now, stop this row or I'll scuttle the ship.

Solo: Then the bull put his horn through the
side of the Ark.
And the little black dog he started to bark.

Solo: So Noah took the dog, put his nose in
the hole.

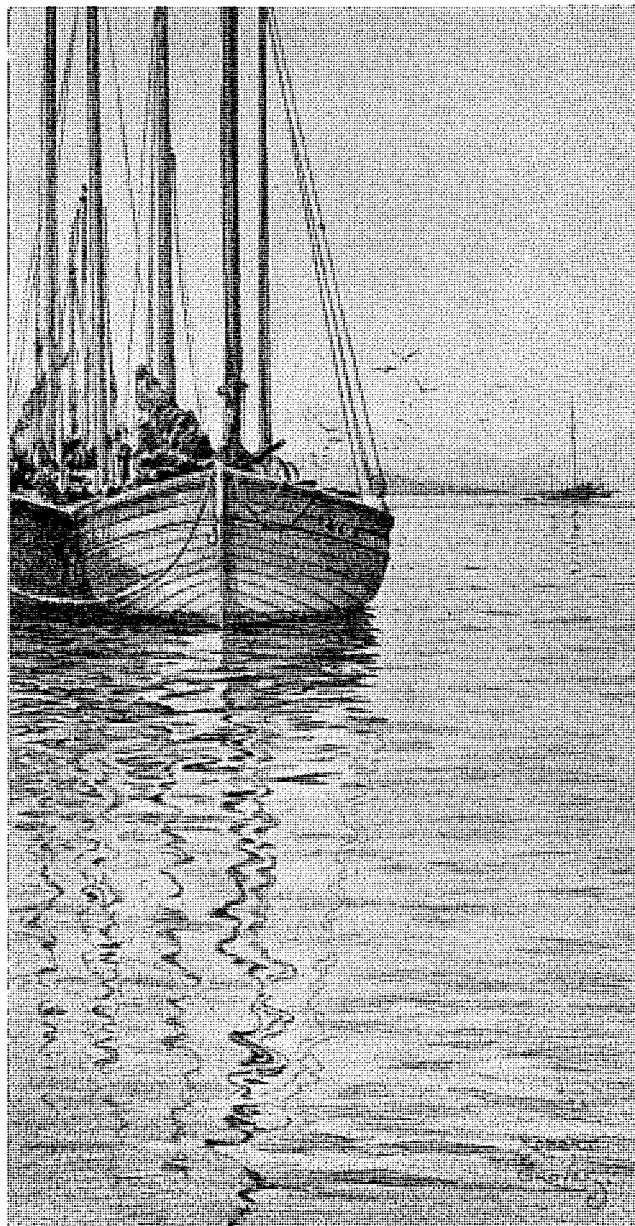
Kor: To my way — ay — ay!

Solo: And ever since then the dog's nose
has been cold.

Kor: A long time ago!

Oscar Jensen.

*Fredelige Dage
i Havnen.*



NYBORG SKIBS- OG BAADBYGGERI

GRUNDLAGT 1870

Fisker- Motor- og Sejlbaade

saavel Lyst- som Brugsbaade til 100 Tons. — Alle
Reparationer af enhver Art udføres omgaaende.

C. F. K. JENSEN

TELF. 200 (2 Linier)

LADEGAARD OG CO. A|S ODDER

Spl. Fabrikat

*Ankere - Wejerstrammer
Baadshager - Mergelspir
Vaadtougsled*

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

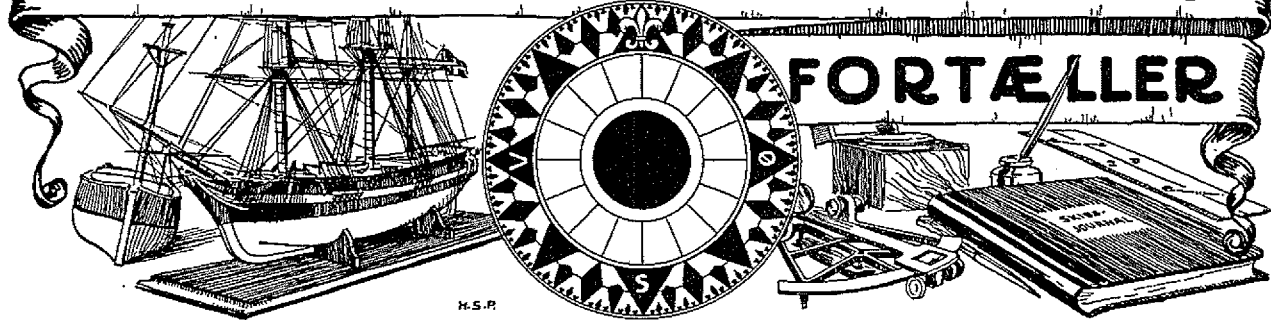
HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



(Fortsat).

Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

VII.

I Shanghai med Barken Qubanna.

VI fire gode Skandinaver forblev om Bord og fik gode Dage en Maanedes Tid. Da vi skulde losse Lasten kom ca. 30 Kinesere om Bord med Kurve og Bambo Stænger, for at bære hede Ladingen i Land til et Pakhus. Vi fire Mænd blev sat til at føre Opsyn med Arbejderne, for at de ikke skulde stjæle. Sandeltræ er dyrt, det vokser kun sparsomt enkelte Steder paa Jorden, hovedsagelig i Vest-Australien. Det er et lavt, buskagtigt og meget knudret Træ. Det var savet i smaa Stykker 1 à 2 Alen i Længde. Sandeltræet var som før nævnt kostbart, større Stykker anvendes til Smykkeskrin, Kamme til Damer og lignende Ting. Træet har en ejendommelig Lugt, som holder sig i mange Aar og som Kineserne elsker; de mindre Stumper skæres i smaa Pinde, som anvendes til Røgelse for Husguderne og i Templerne. Intet Under, at Arbejderne vilde stjæle dette Træ, som saa let lod sig gøre ved at stikke det op i deres omfangsrige Ærmer. Vi Søfolk kendte ikke det Kneb og saa intet, men en kinesisk Politibetjent, som hele Tiden gik omkring blandt de arbejdende, opdagede ofte en Synder, som da blev grebet i Haarpisken og gennempryglet af en Stok.

Efter at vi var udlosset kom Skibet i Tørdok og fik skrabet Bunden ren for mange Læs Skaller og Søgræs og saa malet i Bunden.

En Dag havde jeg og min svenske Kammerat, N. Nielson, Landlov og vi havde besluttet, at vi vilde ind at bese den gamle kinesiske By, som laa et Par Kilometer borte fra Europæernes By. Vi fik lejet os en Vejviser. Uden en saadan fik ingen hvid Mand Lov at komme derind. Det var ogsaa farligt. Vejviseren var en smilende og talende Mand. Før vi kom ind i det gamle Shanghai, medens vi endnu befandt os i den europæiske Bydel, viste han os omkring i to meget fine Opiumshuse.

Der var store Sale og mange mindre Værelser, beregnet til en eller to Mand, men overalt pragtfuldt udstyret, men der saa man Uhyggen. Omkring paa Divaner laa de sovende og af Opium bedøvede, som var de døde. Vi gik omkring og besaa det, som var det et Museum, ingen tog mindste Notits af os.

Saa gik vi til den gamle By, der var omgivet af dobbelte Mure, gennem hvælvede Porte, og vi var i

gamle Shanghai med lave snavsede Huse, meget snævre Gyder, ingen Brolægning, overalt saas den nøgne fedtede Jord. Nu begyndte vor Vejviser at storme frem, saa vi næsten maatte trave, for at følge med og hvad gik der af Manden, det smilende, venlige Ansigt var blevet et Stenansigt. Han stormede frem og mumlede hele Tiden. Vi begyndte at blive ængstelige, men vi turde ikke vende om, da vi ikke vilde kunne finde Vej ud gennem de krumme og snævre Gyder, saa vi travede videre efter vort mumlende Stenansigt. Tempoet syntes at være Trav. Kom en Bærestol saa travede Bærerne, eller en Trillebør med en eller to Passagerer, saa var det ogsaa i Trav. Der var ingen Plads i de snævre Gyder til nogen anden Befordring. Passagererne paa Trillebør kunde for et Par Cent blive fri for at faa Fødderne tilsoled. Omsider kom vi til en ret stor aaben Plads, hvor der laa en større Bygning, en Mandarins Plads, forklarede vor Fører, som nu havde sit eget Ansigt paa. Omkring paa Pladsen stod en Del Indretninger ligesom Fuglebure med en Mand, en Fauge, i hver. Der var lige Plads til at gaa 3 à 4 Skridt og kun den bare, fedtede og vaade Jord at lægge sig paa, naar Trætheden overvældede ham. Der var ingen Læ for Sne eller kolde Vinde, som blæste ind mellem Jernstængerne fra alle Verdenhjørner. Føreren opfordrede os til at spytte paa en saadan Stakkel, det havde man Lov at gøre, forklarede han. Barmhertighed i Kina er vist noget, ingen kender.

Vi besøgte dernæst et Par Templer. Det ene var vel et særligt Gudehus. Der var Hundreder af Guder, der stod paa Hylder i lange Rækker. Der var Guder for alt, som angik Mennesket, en Gud for Haar, for Skæg og alt man kunde tænke sig, forklarede en Præst. Man kunde bare henvende sig til den Gud, man havde Brug for og ofre lidt Sølv eller Guildpapir, man kunde købe hos Præsten. Naar man brændte det for Gudens Ansigt, saa skulde man nok blive hjulpet. Trods alle de mange Guder saa var der en øverste Gud, meget stor og forgyldt over det hele. Han havde sit eget Værelse. Krigsguden var ogsaa stor og grim at skue. Hans Udseende burde være tilstrækkelig til at jage Fjenden hjem. Saa var der ogsaa Stormguden, som særlig Søfolk burde have til Ven, forklarede Præsten, og det kunde man nemt ved at købe et Par Stykker Papirblomster til Offer. Vilde man sikre sig mod Storm og Uvej, kunde det ogsaa let lade sig gøre, hvis man gav en halv Dollar til Guden, saa skulde Præsten indføre vore Navne i en Protokol, og

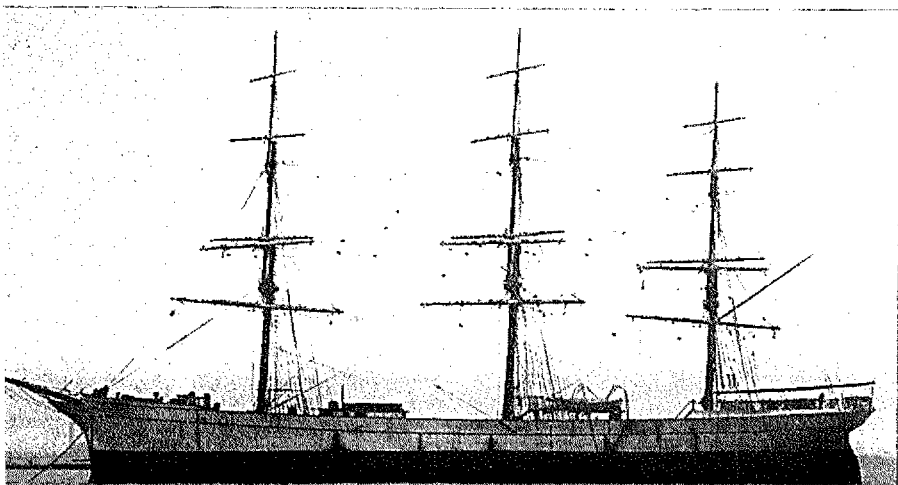
da var man altid sikre. Det gjorde vi ogsaa, skønt vi havde en lumsk Anelse om, at Præsten snød Stormguden; men vi havde set nok og ønskede os ud i andre Omgivelser, hvorfor vi atter travede efter det mumlende Stenansigt. Saa snart vi var kommet uden for den gamle Byport, havde vor Fører atter sit blide Ansigt, bad os om Betaling og Lov til at forlade os. Begge Dele fik han og forsvandt hurtigt. Vi havde ikke lagt Mærke til, at kun nogle Skridt fra os laa en Klynge elendige Tiggere og Krøblinge og vred sig som Orme i Pløen. Det var koldt, og de laa i Is og Snepløre, elendige Skabninger, lemlæstede, nogle uden Hænder, andre uden Ben; man blev hjertesyg af at se derpaa. Vi kastede de Smaapenge, vi havde, i Grams, og de sloges om dem. Blandt de elendige var en gammel Kælling, hendes Hænder var der intet i Vejen med; hun omklamrede mine Knæ og prøvede at vælte mig. Saa maatte jeg bruge min Stok for at fri mig. Mon vor kære Vejviser havde været Mester for dette? Vi fjernede os i stor Hast, hjertesyg over, hvad vi saa, og lovede os selv, at aldrig skulde nogen lokke os ind i gamle Shanghai. Vi skyndte os til nærmeste Værtshus for at stramme os op ved en Whisky.

I Shanghai var der ingen Fragt for os at faa. Det havde ellers været vort Haab at faa en Ladning The til England, men Dampskibene var ved at blive Sejlskibenes farlige Konkurrenter, og de fik, hvad der var. Traf det en enkelt Gang, at der var en Ladning for Sejlskibe, saa var det kun de hurtigste, de der havde Rekorder at opvise, og til denne Klasse hørte vi absolut ikke. Vi tog Ballast om Bord for at gaa fragtsøgende til Singapoore, hvor Skibet blev sluttet til at gaa op i den Bengalske Bugt for at laste Ris.

I Malakka-Strædet fik vi megen Stille, men Skibet var nu rent i Bunden og sejlede selv for lette Vinde. Men Vinden var os meget imod, saa Rejsen blev betydelig længere, end godt var, fordi vi nærmede os Nordøst-Monsunens Slutning; men for os Søfolk var der ingen Bekymring, og vi gik ikke og skulede ondt. Kosten var lige tarvelig som før, men vi fik, hvad Loven bød, og det var spiseligt. Vi var glade og lykkelige, vi dansede og sang. I det gode Vejr om Aftenen samledes vi alle paa Storlugen, man talte om Stranding og Forlis, om Kamp med Sørovere og om saa meget, som en eller anden havde oplevet. Vi dannede ogsaa et Musikkorps; jeg spillede Harmonika, en spillede Fløjte, en Mundharpe og en anden Kastagnetter, et Par Ribben og en stor Tromme, lavet

af en Meltønde, og saa var der Musik og Sang, saa det rungede ud over Havet. Omsider lod vi Ankeret falde paa Stedet, hvor vi skulde indtage vor Last. Vi saa et Højland flere Mil borte, men mellem Højlandet og Havet laa en meget stor, lav Slette, tæt bevokset med Jungiekrat. Det saas ikke fra Skibet. Der var ingen Beboelse, thi i Regutiden stod hele Sletten under Vand. Der var en lille Aa, som var tør ved Lavvande, men ved Højvande kunde smaa Skibe løbe ind i Aaen og laste Ris, som var kørt dertil fra omliggende Steder.

Et Skur af Bambo Stænger og Rishalm var opført over den ophobede Ris. Det var det eneste Hus paa Stedet, som dog havde et Navn (Letsmapoore). Man kunde ikke se Skibet fra Land. At det laa saa langt ude skyldtes Landgrundene, som var tørre ved Lavvande over en halv Mil ud. Første Gang da Storbaaden skulde i Land med Kaptajnen og melde Ankomsten og finde Aaløbet, vidste man intet om dette, hvorfor Baaden kom til at staa tør i mange Timer. At spadserere i Land var farligt, da der var dybt Mudder og andre Steder Kviksand. I Land havde man længe ventet vor Ankomst, hvorfor der var Vagt af en engelsktalende Hindu, som hjalp Kaptajnen til Rette. Han skulde nemlig rejse til en By 10 Miles borte, som hed Ballasore. Der boede en Købmand og nogle Embedsmænd. Der blev skaffet et Køretøj til Kaptajnen, et Par Pukkelokser for en stor tohjullet Kærre med et Knippe Rishalm til at ligge paa, der var ingen Plads til at sidde. Mens Kaptajnen var borte et Par Dage, maatte Baadsmandskabet vente. Vi havde Rekvisitter med og en Potte, saa vi kunde koge Vand til Te. Om Natten sov vi øverst oppe paa Rissækkene af Frygt for Tigrene. Der blev holdt Baal brændende hele Natten, og en Hindu holdt Vagt. Der var mange Tigre i den mange Mil store Jungle. Kaptajnen kom tilbage efter et Par Dages Forløb, og vi sejlede om Bord. Der skulde sættes al mulig Kraft paa Arbejdet; thi Nordøstmonsunen var nær Slutningen, og under Sydvestmonsunen kunde vi ikke være der. Der blev sendt Lægttere og Arbejdsfolk fra Ballasore, som skulde arbejde med Risen, mens vi lossede Ballast. Arbejderne kom med egne Vandtønder; de vilde ikke drikke vort Vand. De havde selv Gryder og Kok og indrettede sig paa Dækket. Inde under Bakken havde vi et Griselhus med to Grise i, hvilket var til stor Forargelse for dem. Det nyttede ikke, at vi viste dem, at Grisene ikke kunde komme ud, da der var solide Jernstænger for, og vi ydermere



»SIERRA MIRANDA« bygget i Glasgow 1884 for »Sierra Shipping Co.« (Trinder & Anderson) i Liverpool 1880 Brutto Tons. Gjorde flere hurtige Calcutta-Rejser og solgtes i 1906 til et Rederi i Stavanger, senere til Panama. Efter at have været oplagt et Par Aar fik Skibet til sidst en Kullast i Norfolk, Virginia, men Morgenen efter at den havde forladt Kulkraenerne, sank »Sierra Miranda«, mens Skibet laa for Anker 27. Marts 1922. Det sank fuldkommen paa ret Køl og laa under Vand til Merseræerne. Skibet blev overgivet til Merrit & Chapman Salvage Co. i Entreprise at skaffe 35 Fod Vand over Vraget. De afriggede først Skibet, skar Dækket op, bjergede Storstædelene af Kullene, hvorefter de skar Skibet midt igennem, saaledes at de to Halvdele faldt hver til sin Side og efterlod den ønskede Dybde.



En Albatros — Sydatlantens vældige Flyver — om Bord i »L'Avenir«.

satte en Hængelaas for Døren. De vilde ikke være et Sted, hvor der var Grise, og da den første Lægte var løstet, gik de alle i Land, og en Tid med meget haardt Arbejde forestod os. Vi skulde tage imod Last og samtidig losse Ballast.

Kaptajnen havde ikke kunnet taale den Skrumletur med Oksevognen, han blev syg og døde et Par Timer efter. Saa viste det sig, at hans Hustru havde et Hjerte. Hun havde elsket sin Mand og blev nu helt fortvivlet. Vi beklagede hende i Sorgen, og nu kunde hun med nogle Ord have vundet vor Agtelse; men overfor os simple Søfolk var hun stadig den samme. Ja, vi skulde hurtigst muligt have Liget i Land og begrave det; thi det var meget varmt om Bord. Hurtigst muligt maatte vi lave en Kiste, men vi ejede ikke et Brædt, fattigt og elendig udrustet som dette Skib i alle Maader var, saa maatte Tømmermanden bryde et Skab ned i Kahytten for at faa de nødvendige Brædder til en lille Kiste, og saa blev Baaden gjort klar, og medens Kisten firedes ned i Baaden, var Fruen paa Dækket, og da saa hun, at der blev lagt nogle Skovle ned, og hun forstod straks Meningen. Saa anraabte hun Styrmanden under megen Graad og Jammer om, at Liget maatte føres til den nærmeste By, hvor der var en engelsk Kirke, saa hendes Mand kunde blive begravet i indviet Jord. Det blev lovet hende, men Skovlene forblev i Baaden, og vi sejlede mod Land og ind i Aaen. 2. Styrmand, som var med, skulde saa gøre alt muligt for, at vor Kaptajn kunde blive begravet paa kristelig Vis. Et Par Pukkelokser og en Kærre skulde lejes, men det viste sig straks ugørligt; thi derved vilde Manden, som skulde køre, blive besmittet for al Tid, ogsaa Okserne og Vognen vilde besmittes. Ikke en Gang Løfte om en Betaling, som vilde opveje Køretøjets Værdi, nyttede noget. Saa skulde vi alligevel selv begrave Kaptajnen; men nu meldte der sig en anden Hindring. Der var samlet en hel Klynge Folk, som forbød os at bringe Liget i Land. I to Døgn stod Kisten i Baaden, udsat for en brændende Sol. 2. Styrmand rejste til Ballasoore for at erholde Tilladelse til at bringe Liget i Land og begrave det paa Stedet, tæt ved Aabredde og ved en stor Tjørnebusk. Der fik vi Lov til at grave en Grav, hvilket foregik med stort Besvær, da

vore Skovle ikke egnede sig for det tørre, haarde Klæg. Vi maatte ogsaa have Graven tilstrækkelig dyb, for at ikke vilde Dyr skulde rode Liget op. Omsider var Graven færdig og Liget sænket ned, mens en Klynge Hinduer i ca. 100 Alens Afstand saa til. Saa læste 2. Styrmand Fadervor, hvorefter vi kastede Graven til og Tilskuerne fjernede sig. Maaske havde de tænkt sig en hvid Mands Begravelse helt anderledes. Saa sejlede vi om Bord, og Styrmanden maatte lyve dygtigt. Fruen fik aldrig at vide, at vi var blevet tvunget til at begrave hendes Mand i Junglen. — Junglen er et underligt Navn, synes jeg, noget mystisk og trykkende, som den var der, — en mægtig Lavsette saa

langt man kunde se, tæt bevokset med Tjørnekrat, ikke til at trænge igennem for Mennesker eller Dyr; men indimellem snor sig farbare Pletter, det er ikke Veje, som Mennesker eller Dyr har dannet, men Naturens Orden, uhyre trist og farligt for Mennesker og sikre Skjul for vilde Dyr. Her og der ragede et forkroblet Træ op over Krattet. I Regntiden, naar Sydøstmonsunen blæser, staar den vældige Slette under Vand, fortalte man os, derfor kan ingen bo der.

Fordi vi var kommet for sent til vor Ladeplads, fik vi ikke vor fulde Ladning. Risen kunde ikke komme frem, Sydvestmonsunen var sat ind med Storme og Regn, og vi maatte hurtigst muligt gaa under Sejl. Vi kunde ikke ligge der, fordi Vinden nu blæste ret mod Land. Saa maatte den gamle Styrmand, som nu var Kaptajn, i Land for sidste Gang og rejse til Ballasoore for at klarere ud og faa sine Ordre. Denne Gang var jeg ikke med i Baaden, heldigvis; thi det blev en drøj Tur. Saa snart den sidste Sæk Ris var udskibet, skyndte man sig at bryde Risskuret i Land ned, før Sletten blev sat under Vand. Nu var der slet intet Skjul for de arme Baadfolk. I to Døgn maatte de opholde sig under aaben Himmel, mens Regnen strømmede ned, og de var meget angst for Tigrene, som de havde set luske omkring. To Mand blev i Baaden som det sikreste Sted, den tredie mente, at et Træ var bedre, og han klatrede op, saa højt han kunde, og surrede sig fast med et Stykke Reb. Begge Opholdssteder var vel lige daarlige. Baaden var let tilgængelig, og et Træ kunde en Tiger let komme op i, men heldigvis skete intet. Et Par slemme Døgn var det dog, særlig da de ikke engang kunde faa en Taar varm The. Det var umuligt at tænde Ild, saalænge Regnen saaledes styrtede ned. De kom dog om Bord med Kaptajnen, som ikke havde haft det stort bedre. Meget forkomne var de og maatte straks til Køjs. Saa snart Folkene var udhviledede, lettede vi Anker og satte Sejl for Chittagong i Birma, hvor vi skulde modtage Restladningen. Med Glæde fjernede vi os fra den ugæstmilde Kyst.

Paa Kaptajnens Grav var der blevet sat et Kors, hvorpaa Tømmermanden havde indhugget en Bøn til enhver hvid Mand, som kom til Stedet, om at værne Graven, et trist Gravsted var det, eftersom det snart vilde komme til at ligge under Vand.

I Chittagong, hvortil vi ankom efter en Uges Sejlads, kom vi ikke til at ligge ret længe; vi skulde kun

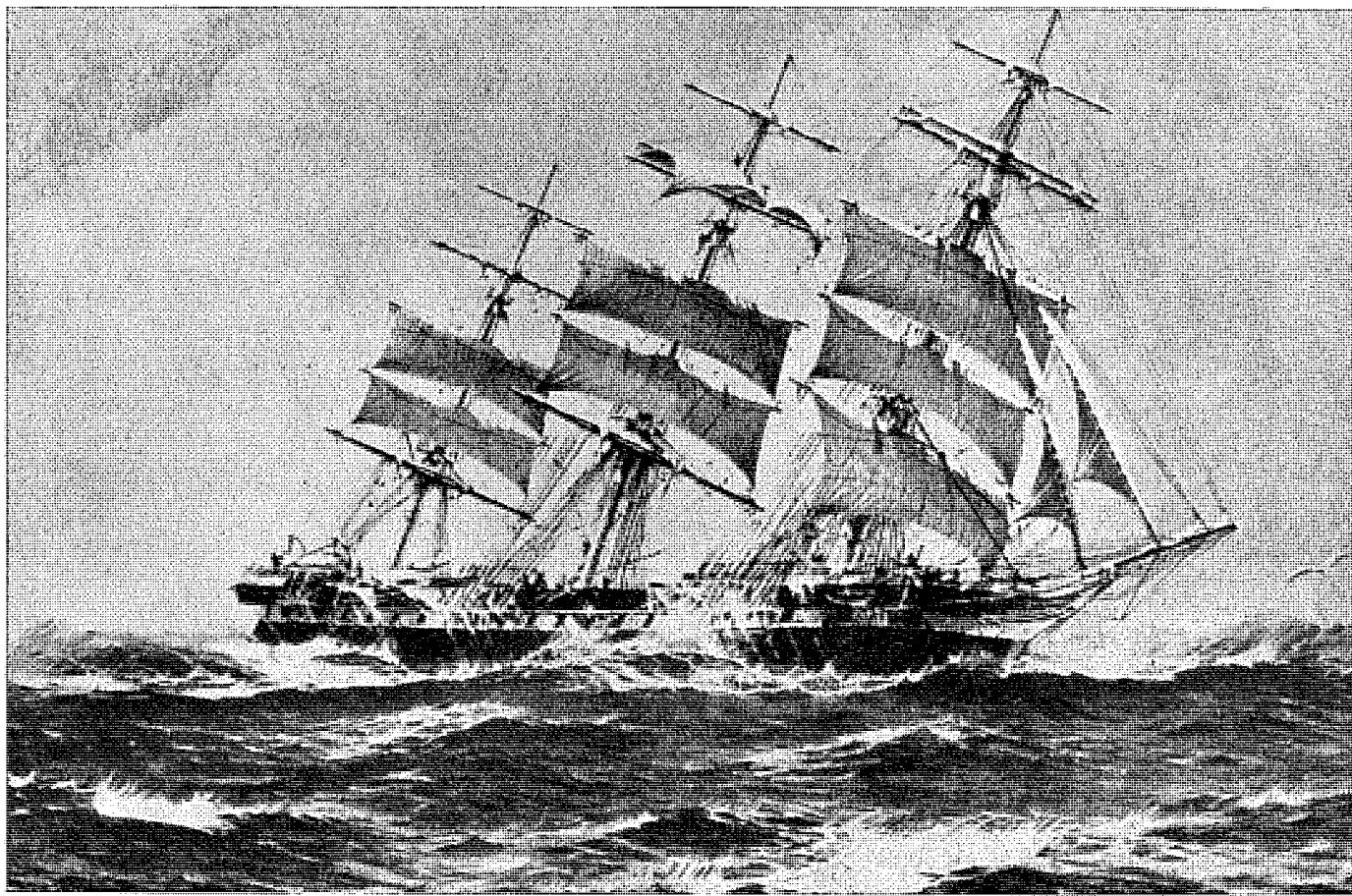
modtage 800 Sække Ris. Her havde vi nogle gode Dage. Det var en ret betydelig By, og der var mange Skiibe i Havnen — en behagelig Forandring fra Stedet, vi kom fra. Derfra rejste Enken, Fru Howard, over Kalkutta hjem til London. Fra Kalkutta fik vi en ny Styrmand, for 2. Styrmand var ikke Navigator. Den nye Styrmand viste sig at være en slem Krabat. Han havde ikke været to Timer om Bord, før han var i Slagsmaal; han var en væmmelig brutal Drukkenbolt, som ikke kunde være noget Steds. Paa Søen, naar han ikke kunde faa Spiritus, var han en dygtig Sømand, men lige brutal.

Snart forlod vi Chittatong for at sejle til en Plads i Forindien, som hed Cacien. Rejsen blev ret langvarig. Vi havde Sydvestmonsunen mod os. En Dag, da vi var i Nærheden af Sumatra, kom Kaptajnen op paa Dækket. Han kiggede Horisonten rundt. Der saas ikke en Sky paa Himmelen. Jeg forstod ikke Barometret, der var saa langt nede, som det kunde komme, og dog saa det ikke ud til noget Uvejr, og det var næsten Stille, men der var en svær Dønning, som var en Storm i Nærheden af os, og en rullende Lyd som en fjern Torden lød. Luften var tung og trykkende, men der skete intet.

Det saa ud til, at vi atter skulde have en Sultekur om Bord. Der var blevet købt nogle Biskuitter i Chittatong, og ingen havde tænkt paa at undersøge, om de var spiselige. Vort gode Brød fra Shanghai var sluppet op, og nu skulde vi have det nye, som vi glædede os til. Men hvad var det dog for Brød? Ingen havde nogensinde set noget lignende. Hvad mon det

var lavet af? Man kunde knapt slaa det i Stykker med en Hammer, og saa var det ligesom Glas. Vi gnavede som Hunde paa et Kødben, og dog havde man gode Tænder den Gang. Det var umuligt at tygge, og det lod sig slet ikke opløde efter en hel Nat i Vand. Det var lige haardt. Saa gik vi til Kaptajnen for at lave Vrøvl. Vi vidste vel, at det ikke nyttede noget, da han jo ikke kunde skaffe os noget andet; men det harmede os, at Kaptajnen ikke havde undersøgt, hvad han havde købt. Den forbandede Spiritus var Aarsag til dette. Kaptajnen var ikke ædru en Dag i Chittatong.

»Jeg kan ikke skaffe andet Brød,« var Kaptajnens Svar. »Nej, det vidste vi; men giv os saa Lov til at tage en Sæk Ris op af Lasten; noget at spise maa vi dog have.« Det var Ladning, sagde han, og det maatte vi ikke tage. Vi svarede saa, at Grisene dog fik deraf hver Dag. Ja, saa gav Kaptajnen os Lov til at tage en Sæk Ris, han sagde, at det kunde vi ikke spise, da det var uskallet Ris, vi havde. Vi sagde blot, at Kaptajnen skulde bare give os Lov til at tage en Sæk Ris op, saa skulde han snart faa at se, om vi spiste det. Vi fik en Sæk op og prøvede paa at faa Skallerne af. Kokkens Huggeblok maatte udnyttes. Tømmermanden huggede en skaalformet Uddybning til Risen, og med en Haandspage stampede vi saa Skallerne af. For at fjerne Avnerne lod vi Ris og Avner falde langsomt ned. Vinden blæste saa Avnerne bort. I Stille maatte 2 Mand agere Blæsebælg ved at puste Avnerne bort. Saa spiste vi Ris tre Gange daglig, og vi blev glade og sang som før. (Fortsættes 1. Juni.)



En af de gamle Clippere.

Paa

DOKKERIBANKIE

i Storm og Stille

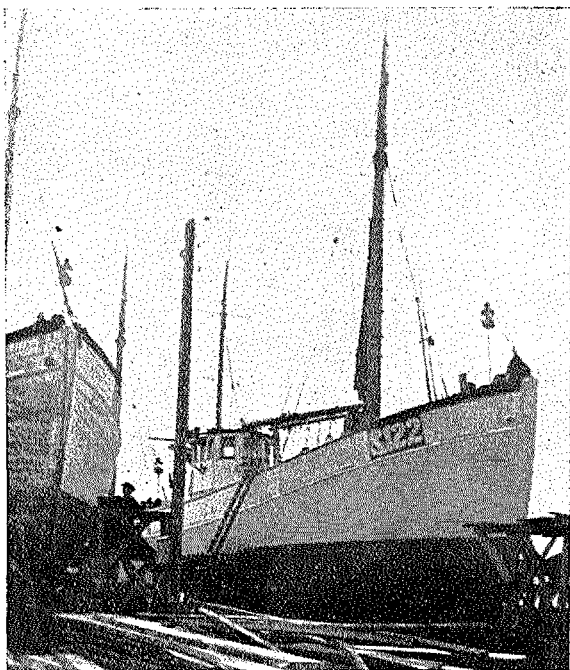
AF POUL TØNNESEN

DET ER EN smuk Aften i det tidlige Foraar. En Kutter ligger ved Kajen, som andre Kuttere; men ombord paa denne ene er der Liv, medens de andre er som uddøde.

Da alt synes at være ordnet, forlader alle Dækket og gaar ned i Lukafet, hvor Vinen kommer paa Bordet. Ingen siger noget. Det er som om et eller andet trykker dem, medens der skænkes i Glassene. Da Glassene er fyldte, bliver de delt rundt; hver faar sit. Der klinkes og ønskes »God Rejse«. Glassene er snart tomte, og to Mand gaar ned for at sætte Maskinen i Gang. Lidt efter snurrer Blæselampen lystigt; alle gaar op paa Dækket, hvorefter man, efter at de sidste Kys er udvekslet, de sidste Formaninger givet, skilles, idet en Del gaar op paa Kajen.

Med et hult Drøn gaar Motoren i Gang. Fortøjningerne gives los, og langsomt glider Kutteren fra Bolværket. Taljeblokkene knirker, Storsejlet gaar til Tops, og kort efter følger Messansejlet.

Kutterne maa atter og atter kølhales for til enhver Tid at være i søklar Stand.



Den djærve moderne Fiskertype fra det store Fiskeri paa Doggerbankerne.

Ude i Yderhavnen giver man det første af de tre Hyl, der forkynder, at nu forlader man Hjemstavnen for at søge Fisken paa den store Doggerbanke i det næste halve Aar.

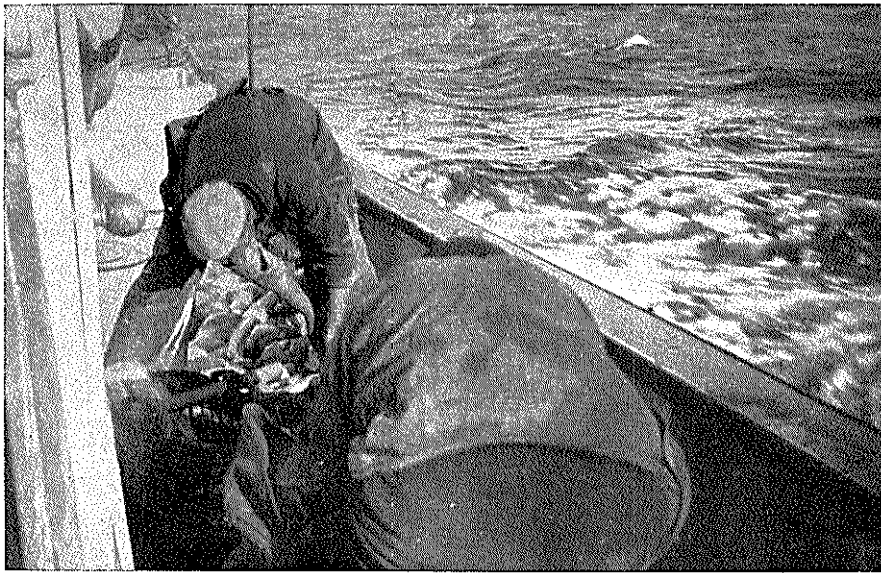
Efter ca. en Times Sejlads har man passeret Skagens Rev Fyrskib, hvorefter Kursen sættes mod Hanstholm.

15 Kvartmil Vest for Hanstholm Kl. 7 Morgen, prøver man for første Gang i aabent Hav den nyinstallerede Radiostation, der virker udmærket. Man faar sig en Sludder snart med den ene snart med den anden.

Efter 60 Timers Sejlads er man paa Banken, hvor Fiskeriet straks sættes i Gang. Rødspætter, Pigvar, Torsk og mange andre Fisk bliver hevet op fra Havets Bund. Alle Mand har travlt med at rense Fisken der stoves i Lasten med Is. Vejret er fint og Fangsten god og efter i 14 Dage at have arbejdet fra Kl. 3 Morgen til 12 Nat, er Lasten fuld.

Saa sætter man Kursen mod Grimsby, men da Tyne naaedes, er det ved at være Ebbe, og da man samtidig pejlede Petroleumstankene og saa, at der knap var en Tomme tilbage, ankrede man for ikke at spilde Kraft ved at gaa mod Strømmen. Ved Middagstid vender Strømmen, hvorefter Ankeret i en Fart hives op og Kursen sættes mod Grimsby Dokker, hvor R. B. Parker & Co. sikkert med Glæde tager mod Fangsten. Efter at have losset Fisken, der indbragte ca. 100 Pund Sterling, fylder man atter Is og staar til Søs paa Doggeren.

Saadan gaar hele Sommeren, kun afbrudt af en enkelt Rejse hjem, hvor man holdt en kort Ferie.



At fiske paa Doggerbankerne er ikke noget Driverliv. Naar Garnet er halet ind, er der nok at gøre med at sortere Fangsten.

en Fart hales Fokken ned, spigres fast over Hullet, hvor Kappen har været og tre Mand tager fat for at pumpe for Livet. Den fjerde Mand er i Styrehuset. En Sø rejser sig nu fra Siden, vælter over Agterskibet, og da den gaar tilbage er Bagbords Side af Styrehuset væk.

Om Natten løjer Vinden af, og næste Formiddag, da

Efteraaret og dermed Stormene nærmede sig. I Begyndelsen af Oktober kom den første Storm fejende fra Vest. Bølgerne blev større og større, Fiskeriet blev snart indstillet, Motoren standset og Ankeret sat i Bund. I Lukafet ligger man saa og venter paa bedre Vejr. Bøger, baade de der er fine nye, og de gamle slidte kommer frem. Piberne bliver tændt, og medens Bølgerne vaskede langs Siden af Skuden, sidder man, eller ligger i Køjerne og taler sammen. Dagen efter Snestormens Udbrud ser man, da man er oppe for at se til Vejret, en Røgsky langt borte, og efterhaanden, som den kommer nærmere ser man en stor tysk Liner kæmpe sig frem mod Vind og Vove for at naa Havn. Idet den passerer Kutteren samles mange af Passagererne paa den Side, der vender mod Kutteren og giver den lille danske Fiskerkutter et rungende Hurra.

Men snart blæser det op. Vinden hyler i Riggen, og Søer vælter næsten taarnhøje over Skuden. Vaadtøve spændes ud langs Rælingen for at forebygge, at nogen falder udenbord. Motoren sættes i Gang for at støtte Ankeret. — Tredie Dag gaar Motoren stadig, og Ankerrossen staar spændt næsten som en Violinstreng. Ofte ligger Kutteren bordfyldt med Rælingen under Vand. — Ved Middagstid er Orkanen paa sit højeste, og saa ryger Ankerrossen med et voldsomt Knald. Kutteren sætter sig helt paa Enden, Mandskabet trimler rundt, men kort Tid efter er man atter Herre over Skuden, som man lader drive af for Vejret.

Pludselig resjer en Sø sig, vælter sig ind over Fartøjet; alle klamrer sig fast til det, der er nærmest. En ildevarslede Knagen høres, Vandet styrter ned i Lukafet, Nedgangstrappen fejes hen ad Dækket. Prammen og et stort Stykke af Rælingen forsvinder i det fraadende Hav. I

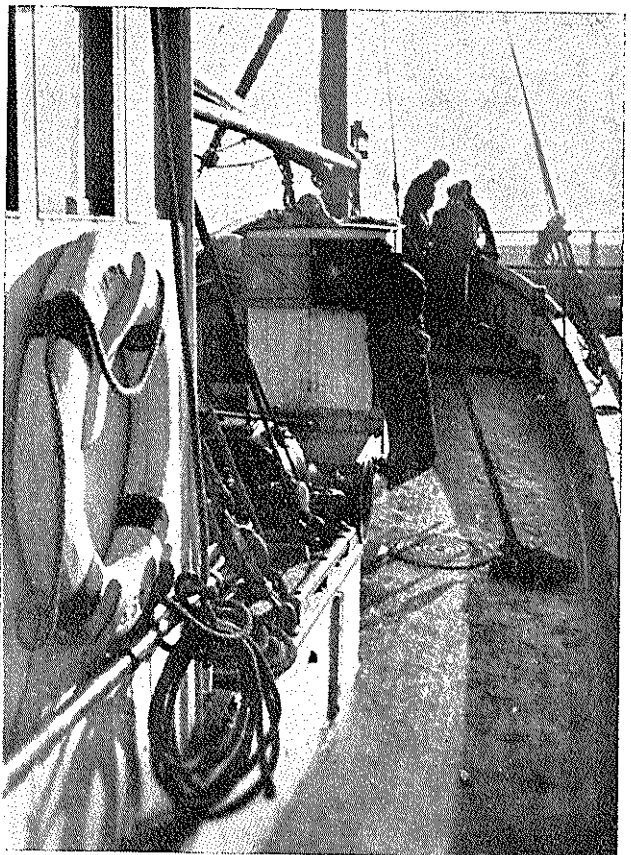
Anker og Ankerkøden maa staa for drøje Torn i det barske Vejr paa Doggerbankerne. Her har begge Dele været hos Smeden, der har undersøgt hver Bolt og hvert Led, hvis Holdbarhed i mange Tilfælde er den eneste Garanti for Fiskernes Liv.

alt er rolig, standses Motoren, og fire dødtrætte Mænd tórner ind i de dyngvaade Køjeklæder. — Nogle Dage efter passerer den havarerede Kutter atter Fyrskibet, denne Gang for hjemgaaende.

I Havnen bliver de modtaget af Fiskerne, der meddeler dem, at de har været savnet, og da et Stykke af Rælingen var drevet i Land regnede man det for afgjort, at Kutteren var forlist og dens Besætning, 4 Mand, druknede.

Kutteren fik sig den Vinter en gennemgribende Reparation, og næste Foraar stod den atter mod den med de mange Fisk lokkende Doggerbanke.

P. T.





— Doktor, jeg har ondt i Hong-Kong, det er maaske Begyndelsen til Gulsot.

Her er den store Chance

og et godt Formaal

Hvem vil ikke gerne have en splinterny 30 Kvadratmeter Spidsgatter Klassebaad. Der ligger saadan en ude ved Nordre Mole i den nye Lystbaadehavn i Svanemøllebugten, og er man heldig, kan man ogsaa faa den. Den bortloddes nemlig, og det er Øresundsklubben „Frem“, der bortlodder den til Fordel for sit Øvelsesmateriale. Øvelsesmateriale er en uhyre vigtig Ting for en Klub, der vil holde Liv i sine Rækker, der vil opmuntre Ungdommen til at leve Sejlsportens sunde Liv. Og saa er det et ualmindeligt smukt Stykke Baadebyggeri, der ligger derude og venter paa sin lykkelige Ejermand. Baaden, der er 7,20 Meter lang, 2,42 Meter bred og 1,11 Meter dybtgaaende, er bygget paa Københavns Yacht- og Motorbaadsværft. Den er forsynet med 1030 kg Blykøl, og saa er den udstyret med en Sejlsportsnyhed, der sikkert i Fremtiden vil faa sin Betydning. Det er en saakaldt Styreakkumulator, Utzons Opfindelse. I Stedet for den faste Forbindelse mellem Rorpind og Rorhoved, er disse to Dele her forbundet med hinanden ved Hjælp af Staalbjedre, hvilket muliggør, at man i Søgang ikke behøver at lægge Røret i Borde for at bremse Baaden op. Hertil virker Anordningen automatisk. Og naar man skal sejle i snævre Farvande eller gennem Indløb, kan denne Elasticitet i Roranordningen ophæves simpelthen ved, at Anordningen aflaaes. Hvem vil være Ejer af en saa dejlig Baad?

Eksamen ved Nordby Navigationsskole

sluttede d. 6. April 1938.

Til Styrmandseksamen indstilledes 10 Elever, der alle bestod.

(Min. 87, Max. 203 Points).

- K. C. Mejer, Gladsaxe, 176 Points.
- K. B. Pedersen, Struer, 173 Points.
- H. B. Svensson, Sønderborg, 167 Points.
- A. L. M. Christensen, Helgenæs, 162 Points.
- K. A. Edvars, Nørresundby, 150 Points.
- P. A. Svarrer, Nordby, 131 Points.
- J. E. Brinck, Nordby, 120 Points.
- J. C. C. Lei, Gram, 98 Points.
- V. A. Christoffersen, Stege, 92 Points.
- N. A. Pedersen, Nordby, 89 Points.

Til Skibsførereksamen indstilledes 6 Elever, der alle bestod.

(Min. 84, Max. 168 Points).

- A. L. Mathiasen, Nordby, 133 Points.
- C. E. Christensen, Tværsted, 114 Points.
- E. K. Kolster, København, 109 Points.
- A. Nielsen, Sønderho, 102 Points.
- J. A. Sørensen, Nordby, 96 Points.
- H. J. M. Thomsen, Strib, 90 Points.

Skibsværftet i Gamle Hestehauge

Svendborg

Indehaver SOPHUS WEBER. Ledelse FERD. G. HANSEN

Konstruktion - Nybygning - Reparation

Overvintring i Hus og paa Plads

Telf. Svendborg 67 Soph. Weber

" " 1299 F. G. Hansen

" " 858 Fmd. Nielsen

Til Radioekspedientprøverne indstilledes 8 Elever, hvoraf 7 bestod.

(Min. 3,2, Max. 8,0 Points).

- K. C. Nondal, Nordby, II Kls. 6,7, Telefoniprøven 7,0.
- P. E. C. Schönfeldt, Odense, II Kls. 5,8, Telefoniprøven 5,5.
- T. A. Madsen, Esbjerg, II Kls. 5,2, Telefoniprøven 6,0.
- K. H. Nielsen, Samsø, II Kls. 5,0, Telefoniprøven 5,3.
- H. N. Petersen, Sønderho, Telefoniprøven 6,0.
- C. O. J. Jensen, København, Telefoniprøven 5,3.
- C. J. Nielsen, Nordby, Telefoniprøven 4,8.

Som Privatist indstilledes til Kystskipperprøven T. A. Jensen, Esbjerg, der bestod med 9 Points.

Fra Svendborg var indstillet en Styrmand til Fornyelse af forældet Certifikat. Han bestod saavel denne Omprøve som Telefoniprøven.

Fra Blaavand Radio havde Statstelegrafvæsenet 3 af deres egne Telegrafister til Omprøve, som de bestod.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen. Til Stede var Hr. Navigationsdirektor, Kommandør V. Lorck og Hr. Kaptajn H. A. Gulddammer fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter for Nordby Sogneraad, Assurancefonden, Skibsrederforeningen og Navigationsfonden, desuden Skolens Lærere og Elever.

»Konsul D. Lauritzens Flidspræmie«, en Sekstant med Inskription, tildeltes K. C. Nondal, Nordby.

Nye Kursus paa alle Afdelinger begynder straks efter Eksamen.

^A/_S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks,

Cinders

A/S H. C. Christensens Staalskibsværft

MARSTAL

Boganmeldelse.

VEJRET I VOLD

Roman for Ungdommen af Knud Andersen.

Aschehoug Dansk Forlag har udgivet denne »Roman«, 173 Sider. Pris 4 Kr. kartonneret.

I sine Skildringer fra Søen og Naturen paa New Zealand og Aucklandsøerne er Knud Andersen helt sig selv. Det er kun Skade, at »Romanen« snarere er et Grimms Eventyr; men Bogen er særlig anlagt for Ungdommen, og Knud Andersen viser her sin Evne som Fortæller for den yngre Generation. Han lader de unge foretage en lang og spændende Sørejse ganske alene, og trods Ungdommen eller maaske netop derfor naar de lykkelig og vel baade ud og hjem efter at have oplevet de sølsomste Eventyr og truffet en mystisk Eneboer, som skænker dem en Skat, saaledes at alt ender lykkeligt.

Historisk Dag for svensk Skibsfart

Den 28. Maj bliver en historisk Dag for svensk Skibsfart. To store Begivenheder er fastsat til denne Dato: I Stockholm indvies »Sjöhistoriska Museet« af Kong Gustaf, i Italien søsættes Skandinaviens største Skib, Svenska Amerika Linjens nye »Stockholm«.

Fynske Yachthandler

Der er øjensynlig Fart i den fynske Sejlsportverden. Kendetegnet er den relativt store Omsætning, der i Aar har været i den fynske Yachthandel. Her bringer vi Fortegnelse over Fartøjer, som i den sidste Tid gennem Frode Nielsens Yachtbureau, Svendborg, har skiftet Ejer:

Prokurist Chr. Rasmussen, Svendborg, har solgt sin paa Fyn kendte Kapsejler »Lett« til Landsretssagf. Elmquist, Svendborg. — Hr. Børge Nielsen, Nakskov, har til Hr. E. K. Hansen, Svendborg, solgt Kutteren »Bris«. — Købmand Niels Anker, Nakskov, har til Bankassistent E. Rasmussen, Svendborg, solgt sin smukke Motorbaad »Schott«. — Skibsbygger A/S Jens Laursen, Struer, har til Ingeniør Lansdown, Odense, solgt sin Nybygning 30 kvm. Utson Klasse-Spidsgatter. — Fru Skibsreder Rasmussen, Svendborg, har til Kapelmester Eyvind Kjær, Svendborg, solgt sin 6 Tons Motorbaad »Dan«. — Hr. Brogaard Petersen, Nyborg, har solgt sin kendte Kapsejler »Auquilla« til Hr. Henning Knudsen, Nykøbing F. — Fru Willestrup, »Mia Mara«, Svendborg, har til Fabrikant N. Christensen, Tommerup, solgt 4 Tons Motorbaad »Rex«. — Fru Schreiner Hansen, Svendborg, har til Overassistent Brygger, Vejle, solgt 4 Tons Motorbaad »Tonicum«. — 6 Meter R. Kutter »Carina« er af Ejer-Konsortiet v/ Langaa Jensen, Faaborg, solgt til Havnefoged R. Sørensen, Nakskov. — Tandlæge Chr. Christensen, Silkeborg, har solgt sin 30 kvm. Berg-Spidsgatter, til Lærer Mathisen, Frederikssund. — Lagerforvalter Petersen, Svendborg, har solgt sin Sportsmotorbaad »Inger« til Direktør Helge Wessel, Thure.

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

„Dragør“ Motoren

Dansk Arbejde i danske Baade.

5-10-20 Hestes Kraft. - Forlang Tilbud og Brochure.

Dragør Jernstøberi & Maskinfabrik,

W. Heincke. - Telf. Dragør 337.

VIGGO JENSEN, Aarhus

Skibsreparationer - Telefon 2437 - Grundlagt 1908

Betydningen af Flaademagt

Under Krigen mellem de amerikanske Nord- og Sydstater, fandt den 9. Marts 1862 det berømte Slag Sted paa Saint Jamesfloden mellem Sydstaternes »Merrimac« og Nordstaternes »Monitor«. »Monitor«s absolute Overlegenhed gjorde sig hurtigt gældende, og »Merrimac« blev slaaget. »Merrimac« var beskyttet af Panser, men laa højt paa Vandet, og dens Skyts, der fyrede igennem Porte i Panseret, var lige saa ubevægelig, som i de gamle Træskibe.

»Monitor« var konstrueret efter Principper, der blev bestemmende for moderne Krigsbygning, den var hurtigere end »Merrimac«, pansret overalt, og Skytset var monteret i et drejeligt Pansertaarn, den laa meget lavt paa Vandet og frembød et ringe Maal for Modstanderens Artilleri.

Den 16. April 1863 forcerede Nordstaternes Flaade under Admiral Porter Spærringen ved Vicksburg. Fort Vicksburg faldt den 4. Juli 1863 og Nordstaternes Flaade etablerede Blokade af Sydstaternes Kyster.

Det viste sig under denne Krig, at den vandtes af Nordstaterne, fordi de forstod at opbygge en Flaade, og det viser sig altid, at den maritime Faktor spiller en stor Rolle i den Slags Tilfælde.

AARHUS YACHTVÆRFT

V. J. P. PETERSEN,

Skibs- & Baadebyggeri.

Tel. 5298.

Lystbaadehavnen.

Telf. 5298

Actieselskabet **METRO** Aarhus Danmark

Instrumenter til Kontrol af Dieselmotorer og Temperatur i Lastrum.

SKIBSVÆRFTET „LILLEØ“ KORSØR

v. TUXEN PETERSENS EFTF. A. NIELSEN & TH. OLSEN

Skibs- og Baadebyggeri

Ny Ophalerbedding for Skibe indtil 450 Tons Egenvægt

Telefon: 452

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Maj 1938.



Medlemmer pr. Januar 1938.

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 Petroleums A/S
 D/S Orient
 I/S Myren
 Det Danske-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. 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 af 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 Telegrafskab
 A/S Vestjysk Dampskibs-selskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

KØBENHAVN Stabelafløbning

Den 28. April løb fra Burmeister & Wain's Værft Nybygning Nr. 634 i Vandet.

Skibet bygges for den rumænske Regering og er et Passager- og Lastskib, konstrueret til Bureau Veritas Klasse + 1 3/3 L. 1. 1.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 131,82 m × 17,37 m × 9,37 m, og det er et Søsterskib til »Transilvania«, som løb af Stabelen for nogle Maaneder siden.

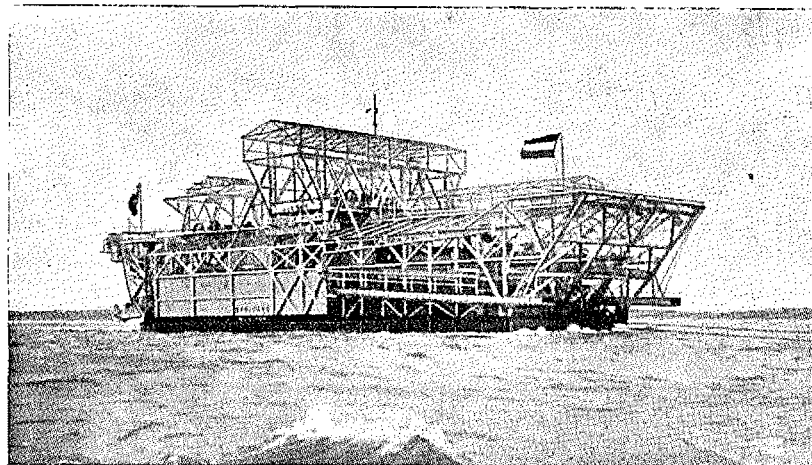
Skibet faar elegante Linier og bliver helt igennem smagfuldt indrettet. Der vil saaledes om Bord være elektriske Kraner, Spil og Styremaskine etc., en gennemført kunstig Ventilation, Luftkonditionering i flere Saloner, samt store Last- og Proviantkøleanlæg. Desuden vil der blive indrettet Biograf, og Højtalere til Transmission af Musik- og Nyhedsstof vil blive anbragt paa Dæk og i flere af Kahytterne. Til Sikring

af Sejladsen vil de mest moderne Navigationsinstrumenter blive taget i Brug, saasom Ekkolod, Radiopejling, etc. Det siger sig selv, at Køkkenet vil blive indrettet efter de nyeste Principper, saaledes at selv et meget fordringsfuldt Publikums Krav vil kunne opfyldes.

Til Stede ved Afløbningen var: den rumænske Minister Georges Assan, Legationsraad Marcel Romanesco med Frue, Generalkonsul Olaf L. Kongsted med Frue, den rumænske Ingeniør Aurel Teodoru, der fører Tilsyn med Skibets Bygning, Ingeniør G. Scherffenberg fra Bureau Veritas. Endvidere fra Burmeister & Wain: Direktørerne C. A. Møller, G. Dithmer og A. Houmøller, alle med Fruer, samt Værftets Ingeniører.

Afløbningen, der fandt Sted uden nogen Ceremoni, foretog heldigt, og Skibet bærer Navnet »Basarabia«.

Tin-Gravemaskiner



Verdens største Gravemaskine »Doerjong« under Bugsering til hollandsk Ostindien.

En meget stor Del af Verdensproduktionen af Tin kommer fra Bagindien. Banka paa Malakka er

et kendt Navn i denne Forbindelse. Paa den hollandske Ø Billiton faar man Tin ved at grave det op af

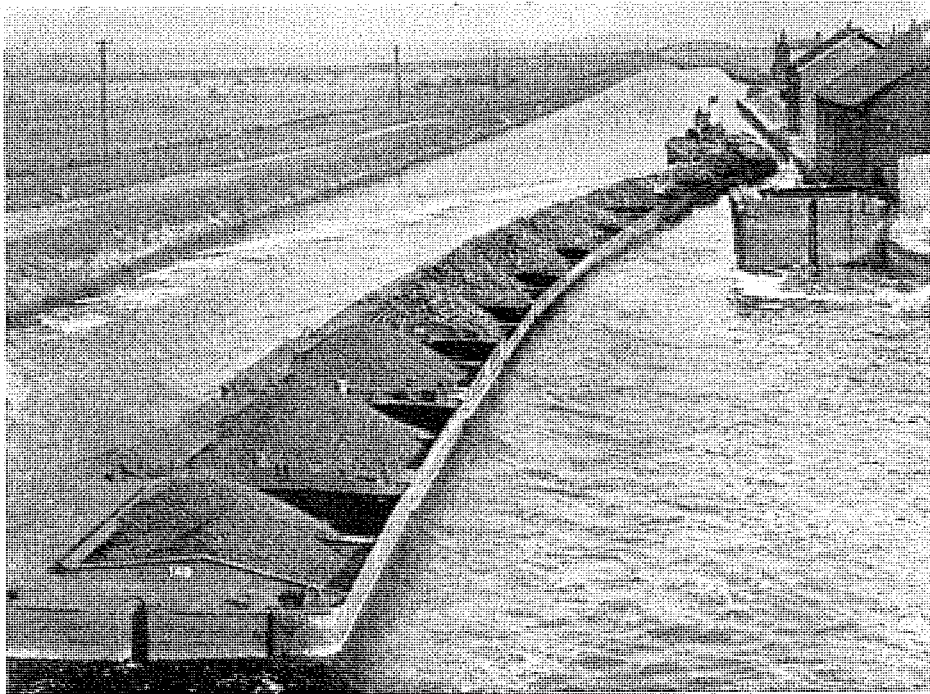
Søer og Floder. Gravemaskinerne er som Mudder-maskiner forsynet med Spande, der rummer 0,4 m³. Ialt kan Maskinen opgrave ca. 2½ Million Kubikmeter om Aaret. Pontonen er 70 m × 23 m × 4 m og kan grave ned til en Dybde af 25 m. Maskinen er forsynet med 3 Dieselmotorer paa hver 530 HK.

Naar Gravemaskinen, der er Verdens største, er saadan et Monstrum, som vort Billede viser, saa er

Grunden den, at det opgravede Materiale gennemgaar flere Udvaskninger og Sorteringer, før Resten, der indeholder de kostbare Tinsten, bringes i Land i Pramme.

»Doejoeng« er bygget i Holland og skal sammen med en Søstermaskine grave i en Sø. Selskabet har nu 12 Gravemaskiner i Arbejde, de 10 altsaa paa Floderne.

Transport af Kul i England



Et Træk Beholdere med Kul paa Vej til Goole.

I England ejes mange Havneanlæg af private Selskaber, der driver dem i Forbindelse med Transportvirksomhed som f. Eks. Jernbanedrift. Selskabet, der ejer Gooles Havn, har bl. a. ogsaa Kanaler op til Leeds og Wakefield.

Kanaltransporten af Kul foregaar i særlig kon-

struerede Beholdere — de kan næppe kaldes Pramme —, som er 6,1 m lange, 4,57 m brede og 2,74 m dybe. Med en Dybgang paa 1,83 m rummer de 35—40 ts Kul. 19 Beholdere kobles sammen og bugseres ad Kanalen af en enkelt Bugserbaad. I Goole tømmes de med en særlig konstrueret Kran direkte over i Skibene.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

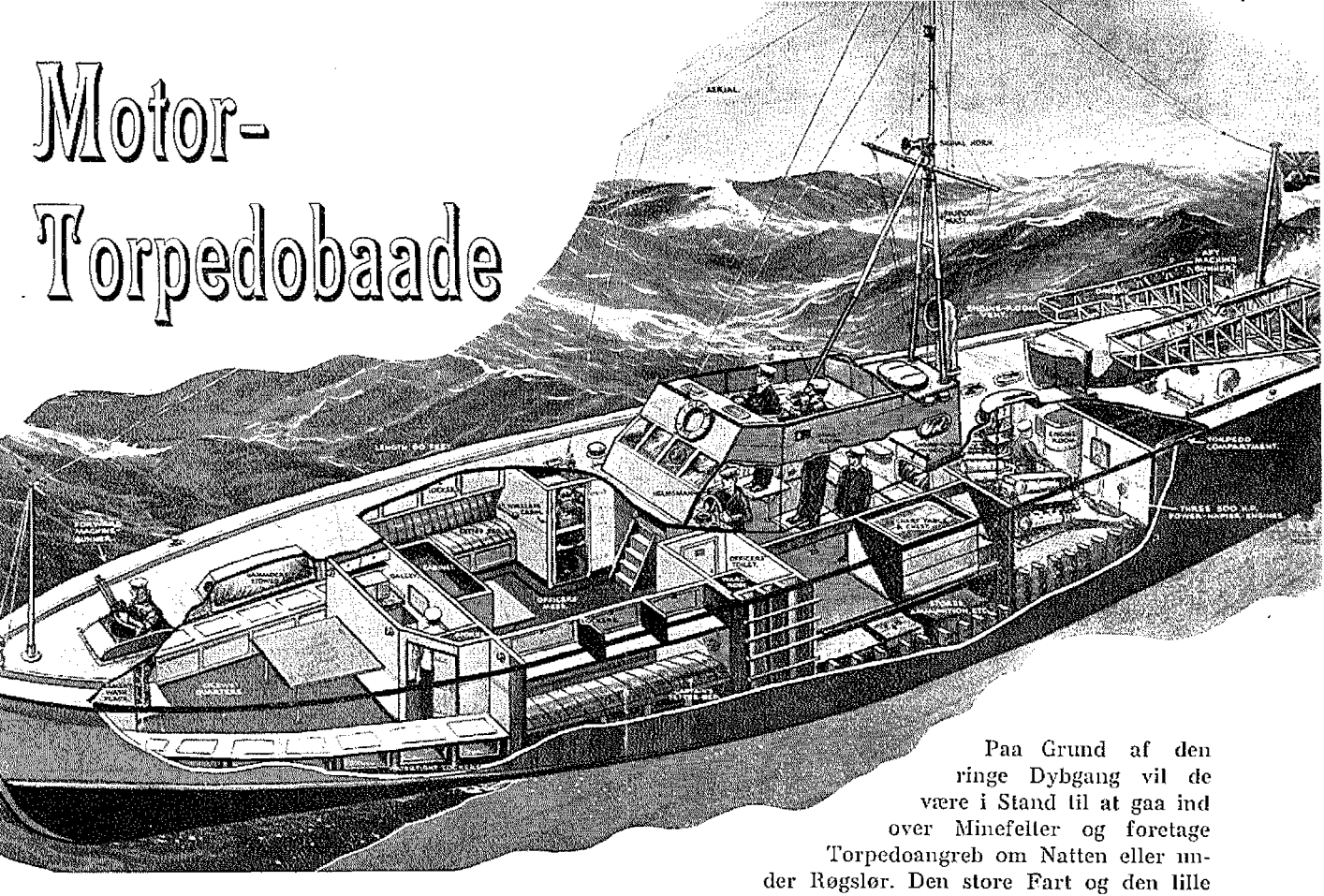
Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

Motor-Torpedobaade



Paa Grund af den ringe Dybgang vil de være i Stand til at gaa ind over Minefeller og foretage Torpedoangreb om Natten eller under Røgslør. Den store Fart og den lille

Skydeskive, de frembyder, giver dem en stor Chance for at undslippe. De vil ogsaa være vanskelige at ramme med Bomber fra Luften, og i Kamp med Flyvere vil de være i Stand til at bide fra sig. —

De nyeste engelske Motortorpedobaade er bygget noget større. De fremstilles af Træ af Firmaet Vosper i Portsmouth og er 21 m lange med en Besætning paa 10 Mand. Paa en maalt Mil har de i let Tilstand løbet 55 kn og gør fuldt udrustet 50 kn. Maskinkraften er 3×1000 HK. Foruden Luftværnskanonerne har de 53,3 cm Torpedoer baade for og agter. Det vil blive interessant at høre hvad disse »M. T. B. 102« kan præstere i høj Sø.

Om Baade af denne eller en noget lignende Type egner sig for danske Forhold, maa selvfølgelig de ansvarlige Myndigheder afgøre. Man skulde dog tro, at vi med vore beskedne Midler ved at bygge nogle Flotiller af dem vilde faa et Angrebsvaaben, som vilde gøre selv en overlegen Fjende betænkelig ved et Angreb paa vore Kyster.

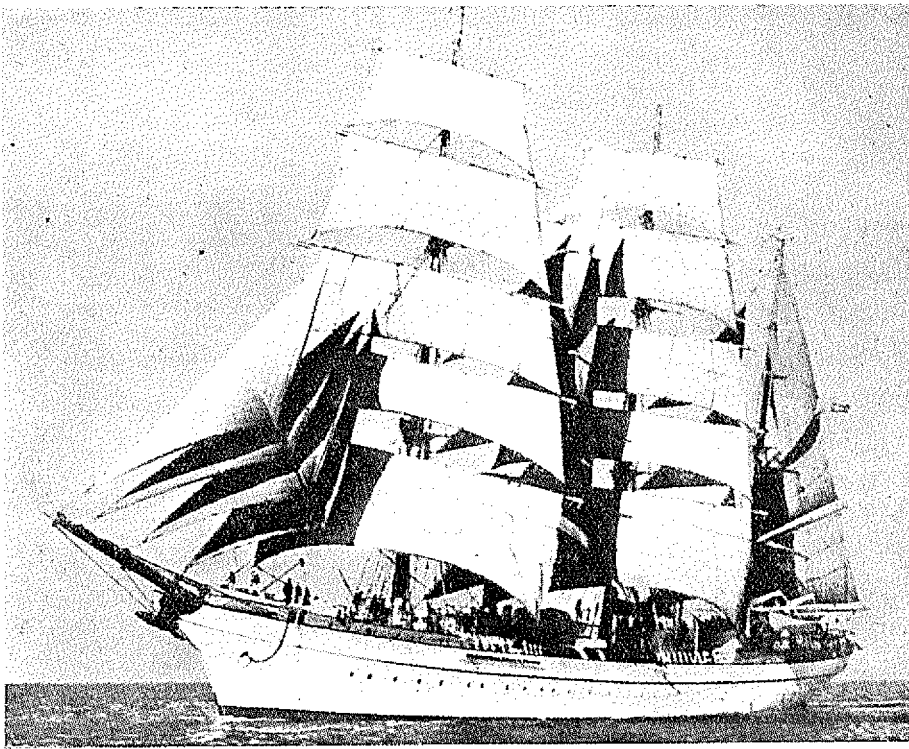
Medens der for nogen Tid syntes at være stor Interesse her hjemme for hurtige Motortorpedobaade, saa ser det nu ud til at den har tabt sig. I den engelske Marine, hvor man nu har prøvet dem under mange forskellige Forhold, er den derimod saa levende, at der for nylig er bestilt 9 Baade til.

De Baade, der her er tale om, bygges af British Power Boat Company i Hythe ved Southampton. De er 18—19 m lange og har et Deplacement paa 15 ts. Besætningen bgestaar af 2 Officerer og 8 Mand. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 3 Stk. 12-cyl. Power-Napier Motorer, hver paa 500 HK, der driver hver sin Skrue. Største Hastighed er over 40 kn, Krydsfarten 20 kn. Bevæbningen bestaar af 2 Sæt dobbelte Maskinkanoner og 2 Stk. 45 cm Torpedoer. Baaden kan ogsaa indrettes til Kastning af Dydbomber. Trods sin ringe Størrelse er Beboelsesforholdene gode og Forsyninger kan medføres til ca. 14 Dage.

I Modsætning til de under Krigen anvendte Baade har disse vist sig at være udmærkede selv i svær Sø.

TEXACO
MARINE PRODUCTS
THE TEXACO COMPANY A/S

Amaliegade 35 • Telf. Central 10,828



Tysklands nye Øvelses-skib »Albert Leo Schlaegeter« for første Gang under Sejl paa Rejse fra Hamburg til Kiel.

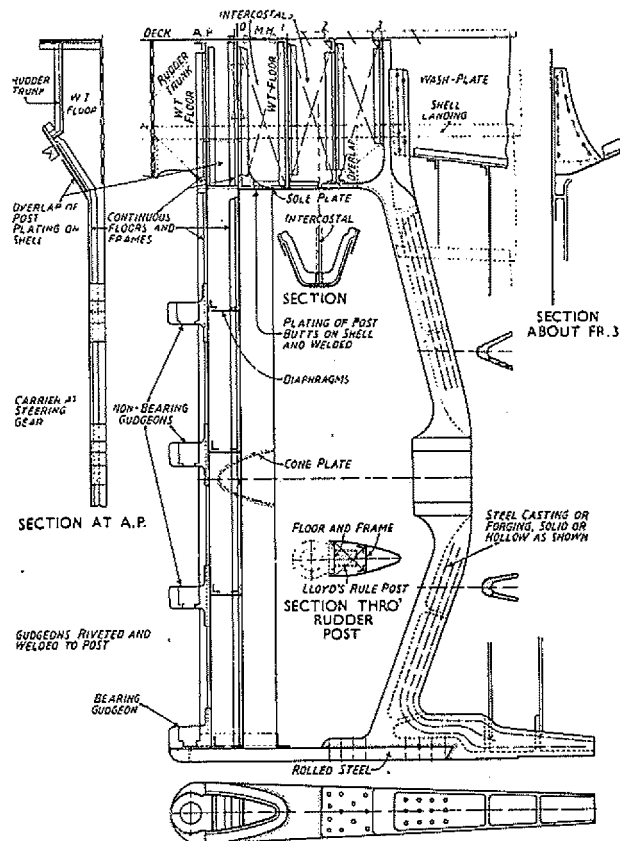
En ny Slags Agterstævn

Ingen er mere i Tvivl om, at Strømlinieformen ogsaa har sin store Betydning ved Agterstævne. Det er dog dyrt at fremstille dem i eet med Støbegodset, og strømlinieformede Pladestykker, der sættes løse paa, er heller ikke billige og giver desuden mange Udgifter til Reparationer.

Den her viste Konstruktion er patenteret og godkendt af Lloyd's. Kun Skruestævnen er Støbegods, medens Rorstævnen er bygget af Plade og Vinkler, idet Konstruktionen er en direkte Fortsættelse af 2 Spanter inde i Skibet. Sidepladerne gaar for oven direkte over i udenbords Klædning. Foruden forbindes Skruestævn og Rorstævn af en smedet Sko.

Stævnekonstruktionen har flere iøjnefaldende Fordele overfor den helstøbte Udførelse. Da den danner en direkte Fortsættelse af Spantekonstruktionen, er Styrken betydelig større. Fremstillingsprisen er mindre og Tiden er kortere, da man ikke skal have Model eller er afhængig af Staalstøberiet. Ved Havarier, som ved Konstruktionen vil blive mindre end ellers, kan Reparationerne udføres hurtigere og billigere.

PETER AÆN VAADBINDER
 Telefon 696. FREDERIKSHAVN. Telefon 696.
RØDSPÆTTE, TORSK OG KULLERVAAD
 Altid omgaende Levering.
 Prøv mit nye Trawl til Islands-Fiskeriet.
 Tjæring af Tovværk. — Kunstig Tørring.
INDHENT TILBUD!



En ny Stævnekonstruktion.

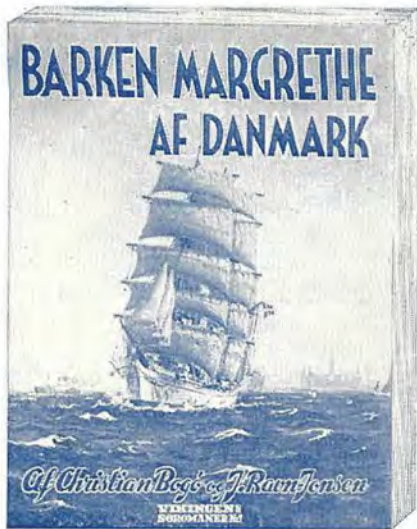
Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

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

Annonceafdelingen: 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.

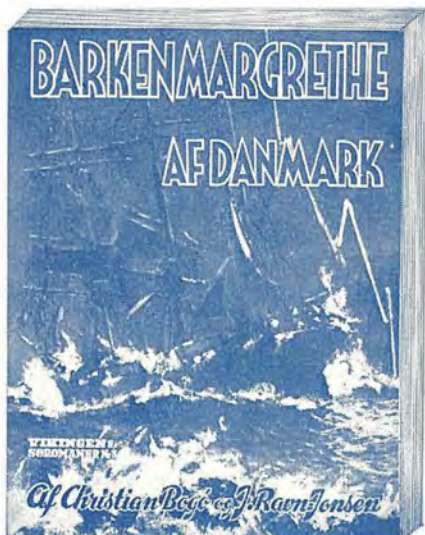
1. Bind.



2. Bind.



3. Bind.



4. Bind.



BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bogø og J. Ravn-Jensen

udsælges fra »Vikingen«s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6,00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3,50 for alle 4 Bind.

Gang paa Gang er »Vikingen« blevet opfordret til at forfølge den store Succes som Bogen »Barken Margrethe af Danmark« er blevet, med at udsende en ny Bog, men vi har et lille Restoplag, som først skal ud.

Derfor benytter »Vikingen« sine 15 Aars Bestaaen til at realisere dette Restoplag til halv Pris, saaledes at alle nu kan erhverve denne spændende Bog om den danske Sømands Liv.

Da Oplaget kun er begrænset, sælges kun alle 4 Bind samlet til Kr. 3,50.

„VIKINGEN“s Ekspedition,
Gammel Mønt 39.
Byen 8040



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 Bankok.

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

8-1938

Amerikanske Te-Clippere

Af Kina-Clippernes Historie

Ved Oscar Jensen

„WESTWARD-HO“

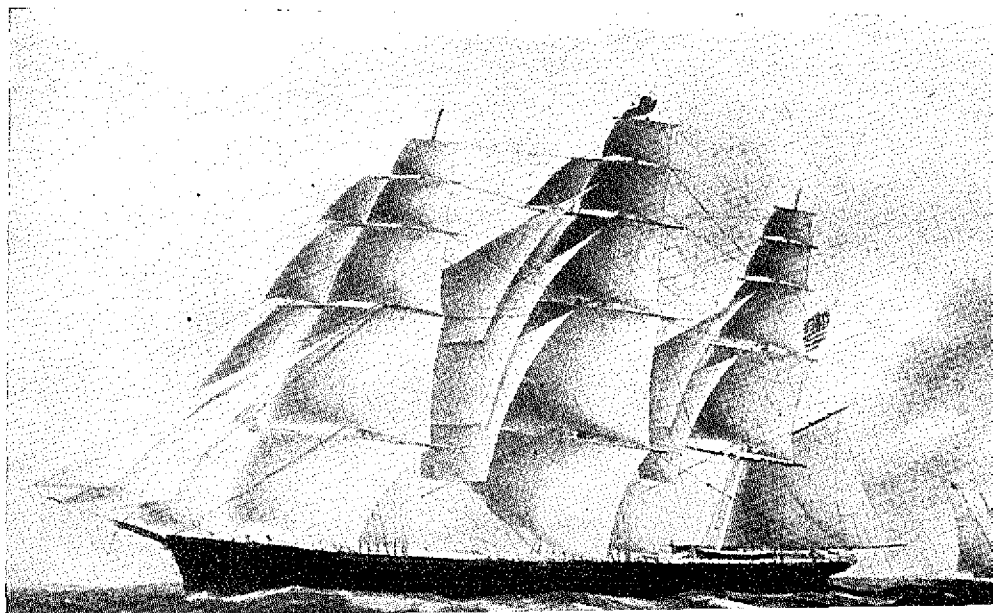
„Westward-Ho“ var bygget i Boston 1852 og løb af Stabelen som en rigtig Luskebuks. Fra denne Nybygnings Køl blev lagt og under hele dens Tilblivelse blev den omgærdet med Hemmelighedsfuldhed. Ingen Udenforstaaende vidste nøjagtig Besked om, hvem denne pragtfulde Clipper tilhørte, før den en skønne Dag i September flød paa Vandet med Sampson & Tappan's Kontorflag vajende fra sin Stortop. Men saa vidste ogsaa alle Bostons Søfart-Interesserede, at den var en Udfordring til New York og var blevet til for at hævne det Nederlag, Rederiets Clipper „Flying Fish“ Aaret før havde lidt under sin Kapsejlsad til San Francisco med New York-Clipperen „Sword Fish“.

Med Undtagelse af en ubetydelig Forskel i Størrelsen var „Westward-Ho“ en tro Kopi af „Flying Fish“. Der var ikke sparet paa Clipperens Udstyrelse i nogen Retning, og til at opveje de faa Tons, den var mindre end sit Søsterskib, blev dens Sejl i Forhold til Ræernes Længde forøgede med et Par ekstra Ruller Sejldug. Clipperens samlede Sejlareal udgjorde 49,900 Kvadratfod Bomuldsdug, som efter Sampson & Tappan's Mening nok skulde faa den til at spadsere ud til San Francisco paa 90 Dage.

Som Rederiet havde indkapslet sig i Hemmelighedsfuldhed under Bygningen af „Westward-Ho“, gav Spørgsmaalet om, hvem der skulde føre denne

Clipper, naturligvis ogsaa Stof til mange Gisninger; men dette var for øvrigt slet ikke bestemt endnu, da den blev søsat. Der var paa den Tid ingen af de prøvede Clipper-Kaptajner ledige, og Trapperne til Sampson & Tappan's Kontorer blev formelig tyndslidte af Skibsførere af alle mulige andre Kategorier. Der blev fedtet og savlet for disse Redere, saa det kvalmede for de gamle, oplagte Vandrotter, der „snakkede Skiv“ i Merchant Exchange, Sampson vilde helst vente med at besætte Posten, til han kunde faa en af de gamle, erfarne Clipper-Kaptajner, hvorimod Tappan tog Fedt og Savl for gode Varer. Og da Styrmand Hussey, som virkelig var en prøvet Mand i Te-Farten, reflekterede paa Tjansen uden et Øjeblik at spille sit Mundvand, fik han den Besked, at han kunde komme med som Styrmand. Saa blev Resultatet, at Kaptajn Billy O'Brien efter Tappan's Indstilling fik Kommandoen over „Westward-Ho“.

Billy O'Brien var af irsk Afstamning. Han havde tjent Sporene paa sine Søstøvler i Ostindie-Farten, hvor en stiv Groging var den staaende Regel, og han havde senere faaet dem forgyldt op i Fart paa Vest-



„Westward-Ho“.



Kinesiske Pirater angriber en Clipper.

indien, saa han var i Stand til at stikke den fornødne Kapital i Skibet, som almindelig krævedes for at skabe Interesse. Dette bidrog naturligvis ogsaa til, at han blev foretrukket — i hvert Fald frem for Styrmand Hussey, der var saa fattig og *hard up*, at han i Mangel af andet tog imod Tampson & Tappan's Tilbud og gik med som Førstestyrmand.

Den 20. Oktober 1852 afsejlede „Westward-Ho“ fra Boston til San Francisco med fuld Stykgodslast og 20 mandlige Passagerer, som alle var Eventyrere, der kun havde Tanke for hurtigst muligt at naa Californiens Guldminer. Clipperen havde 3 Styr mænd — staalhædede Yankeer med Hussey som første Mand — og en Besætning foran Masten, som talte 45 størkæftede og mere eller mindre stærkt kolorerede Søfolk af alle tænkelige Nationaliteter og af en tvivlsom Kvalitet — det værste Skrabsammen, som tidligere var vraget af andre Redere og Clipper-Kaptajner. „Westward-Ho“ stak med andre Ord i Søen næsten som et flydende Forbedringshus.

Paa denne sin Jomfrurejse var Clipperen ikke impliceret i nogen Kapsejls ud til San Francisco; men det var til Gengæld Meningen, at den paa denne Rejse skulde slaa alle tidligere Rekorder, og dette vilde maaske ogsaa være lykkedes, dersom Sampson & Tappan fra Rejsens Begyndelse havde sat den rette Mand paa den rette Plads.

Der krævedes en jernhaard Disciplin for at tumle en saa sammenrodet Besætning foran Masten som den, „Westward-Ho“ var bemandet med. Men Styrmand Hussey og hans nærmeste Undergivne kendte Taget, og de fik Clipperen under Sejl med en Præcision, som kunde staa Maal med en hvilken som helst Afsejling fra Boston i disse Dage, hvilket betød en Del. Men allerede den følgende Dag begyndte Kaptajn O'Brien at rive ned, hvad hans Styr mænd med Møje og megen Haandkraft havde bygget op; og det rygtedes hurtigt blandt Folkene foran Masten, at Kaptajnen fortsatte i Søen, hvor de havde sluppet i Land.

Det var højt Vejr, og Clipperen strøg Syd over for en frisk Nordvesten med Skysejl i Top og Læsejl til. Kaptajn O'Brien havde ikke vist sig paa Dækket hele Formiddagen; men ved fire Glas paa Andenstyrmands Vagt om Eftermiddagen kom han trampende op fra Kahytten i løftet Stemning. Han missede med Øjnene mod Solen og de øverste Sejl, idet han nynnede en Strofe af en gammel Sømands-Vise til Groggens Forherligelse. Saa rømmede han sig

og spyttede ud over Skibssiden for at spare paa Loggen, og efter at han saaledes ved at se sin Udgydelse forsvinde agterover mente at have konstateret Clipperens Fart, rystede han misbilligende paa Hovedet og brummede en Ed i Skægget paa, at det hele gik ad Helvede til med en 16 Mils Fart i Timen. Saa beordrede han Skysejl og Læsejl bjergede, og da Ordren var efterkommet, gik han ned i Kahytten igen.

En Time senere viste han sig atter paa Dækket, og nu var han rød-blisset i Ansigtet og havde svømmende Øjne. Han læsede en Ordre til Rorsmanden om at passe paa Styringen, og saa gerede han selv hen paa Forkant af Halvdækket og varskoede:

„Røjler og Jager fast!“

Andenstyrmanden, som var beskæftiget Midtskibs, rusede agterefter og forsøgte en høflig Indvending med Henvi sning til Vind og Vejr. Men Kaptajn O'Brien værdigede ikke sin Andenstyrmand noget Svar. Han maalte ham kun et Øjeblik med et Par slørede Øjne; og som om han slet ikke havde hørt Indvendingen, brølede han endnu engang Ordren ud over Stordækket. Saa gik han agterover og dykkede ned igen; og Røjler og Jager blev bjergede, men ikke uden mange Skoser og megen Latter fra Folkenes Side.

Imidlertid sad O'Brien nede i Kahytten og pimpe de omkap med alle 20 Passagerer og følte sig som en allerhelvedes Karl, der nok selv skulde bestemme Farten. Og jo mere Spiritus han tog ind, jo mere svimlende forekom Farten ham, saa han hver halve Time maatte paa Dækket og pille et Sejl af Clipperen. Og da Styrmand Hussey ved Afløsning kom op og fandt „Westward-Ho“ afklædt til Mærsejlene og ikke mere Vind, end Clipperen magelig kunde føre hver en Klud, var hans første Spørgsmaal:

„Hvad i Helvede er dette her?“

I faa Ord fik han Forklaringen af Andenstyrmanden, og da Kaptajn O'Brien i det samme kom ravende op paa Dækket og nu ogsaa vilde have Kl-ly-ly-lyveren fast, besvarede Hussey denne lallende Deliriums-

Kommando med et tordnende: „Bramsejl los!“ — Under normale Forhold vilde en saadan Kontraordre givet af en Undergiven naturligvis være at betragte som aabenlyst Oprør; men Kaptajn Billy O'Brien var paa dette Tidspunkt langt fra normal. Han var overhovedet ikke i Stand til at skelne noget som helst klart, og da Styrmand Hussey tog Halvdækket med Stormskridt hen imod ham, veg han for Udtrykket i sin Styrmands Ansigt og kravlede paa alle fire baglæns ned ad Kahytstrappen.

Saa fik Clipperen igen hver en Tomme Sejldug, der kunde hænges paa den. Og Kaptajn O'Brien fortsatte Drikkelaget i Kahytten uden at blande sig mere i Sejlføringen den Dag.

Den følgende Dag var han kun et Øjeblik paa Dækket, mens han tog Observationer. Han maalte og maalte Gang paa Gang og rystede paa Hænderne, saa Solen formelig dansede *Cake Walk* i Refleksionsinstrumentets Spejle, og for hver Maaling raabte han: „time“ til Styrmand Hussey, som læste af paa Kronometeret; men dette var ogsaa hele Konversationen, der blev ført mellem disse to, og Resten af Dagen tilbragte Kaptajn O'Brien som den foregaaende.

Saaledes forløb nu Dag efter Dag, og Clipperen kom over Linien og rød gennem Sydost-Passaten. Kaptajn O'Brien regnede Observationer om Formiddagen og satte ud i Kortet om Middagen, og om Eftermiddagen var han snydefuld. Han afgav daglig Kurserne til Styrmandene, og efter et heftigt Ordskitte med Styrmand Hussey om en Kurs, som efter Styrmandens Mening gik lige saa langt til den forkerte Side som Billy O'Brien selv, underholdt han sig udelukkende med Passagererne og sine Bouteiller, og ud over selve Navigeringen blandede han sig ikke i Sejlladsen.

Imidlertid slap Sydost-Passaten op, og omtrent samtidig var det ogsaa Slut med Kaptajn O'Brien's Beholdning af Spiritus. Vinden gik om i Vest med haarde Byger, som kom jagende oven i hverandre; og med disse brasede „Westward-Ho“ Syd over med Røjler i Top og med en Skipper, der var sunket saa dybt, at han, efter at hans egen Sprutbeholdning var sluppet op, ikke undsaa sig for at tigge sig Stimulanser til hos de af Passagererne, som endnu havde noget paa Dunken.

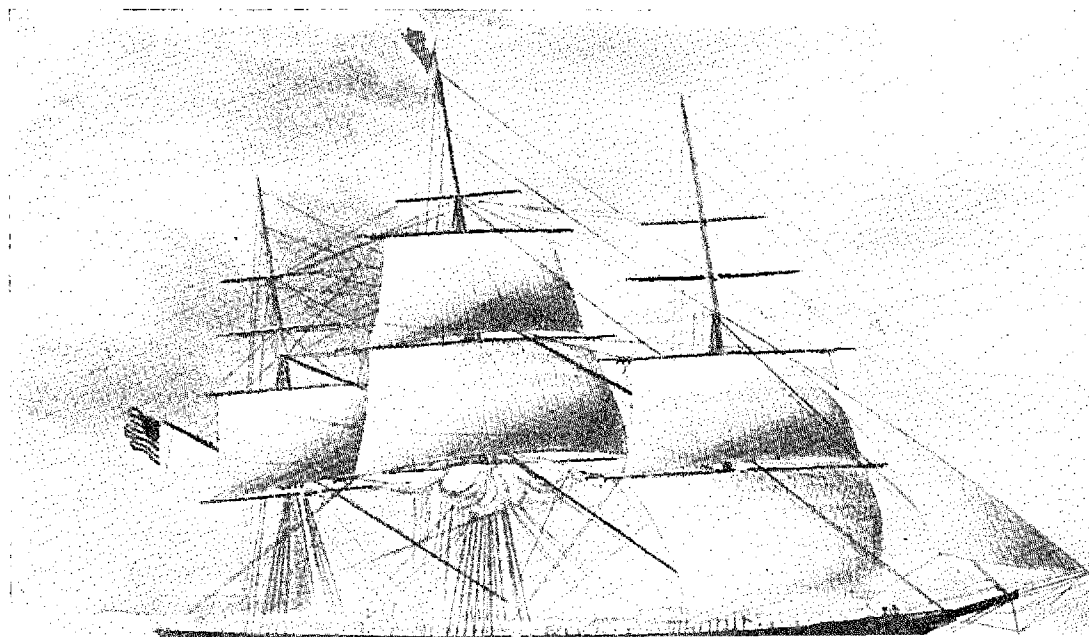
Med Undtagelse af Kaptajn O'Briens me-

ningsløse Bjerger Sejll under hans første Tilfælde af Beruselse i Søen ved Rejsens Begyndelse havde „Westward-Ho“ — takket være Styrmand Hussey's Optræden — endnu ikke spildt nogen nævneværdig Tid. Men da Clipperen saa naaede ud for La Plata, og Pamperne sendte en Deputation med Trommer og Piber i Form af en forrygende Pampero, som Clipperen dog uden Havari rystede af sig med den bare Rig, gav Kaptajn O'Brien pludselig Ordre til at lægge Roret op og brase rundt; og saa holdt han af for Vejret med Vinden ind paa haghobds Laaring og Bramsejl i Top og med Kurs Nordost. Det var efter hans Mening den værste Pampero-Tid, og han vilde paa den Maade forsøge, om han dog ikke kunde komme uden om denne Orkan-Zone.

Styrmand Hussey forsøgte forgæves at gøre Indvendinger, og han misbilligede over for Passagererne en saa forrykt Navigering. Og til Trods for at de fleste af Folkene foran Masten vel allerede havde besluttet sig til at stikke af i San Francisco, gik de dog alle som een omkring og grinede i Skægget og slog om sig med den gamle, forslidte Frase: „*more days, more dollars*“.

Vagt efter Vagt og Døgn efter Døgn holdt Kaptajn O'Brien nu „Westward-Ho“ gaaende Nordost over. Alle Forsøg paa at tale ham til Fornuft var til ingen Nytte, og først da Passagererne den tredie Dag truede ham med at slaa Tappen i Spruttønden, hvis han fortsatte denne Vej længere, lagde han igen Clipperen om paa dens Kurs mod Kap Horn. Og nu begyndte om Bord i denne Skude en Forestilling, som ikke har sit Sidestykke i Te-Clippernes Historie.

Det var efterhaanden gaaet op for Passagererne, at de under saadanne Forhold kunde vente sig det værste, naar de kom ned i de stormfulde Regioner omkring Kap Horn. Det var jo aldrig godt at vide, hvad en Mand som Billy O'Brien kunde finde paa i omtaaget Tilstand. Og selv om disse Passagerer og Even-



tyrere vel ikke gik af Vejen for en Oplevelse ud over de almindelige, vilde de dog gerne helskindet ud til Californien, og det skulde ogsaa helst gaa saa hurtigt som muligt. De lod det derfor ikke blive ved Truslen om at slaa Tappen i Tønden, og de tog alle som een Afstand fra den fordrukne Kaptajn og henviste ham til Vandtønderne, naar han forsøgte at slaa dem for Spiritus.

Den første Dag, efter at alle Agter saaledes havde vendt Billy O'Brien Ryggen, viste han sig slet ikke paa Dækket. Han sad ganske alene nede i Kahytten og skumlede, og da Styrmand Hussey tilfældig kastede et Blik ned gennem Skylighet, saa han ham sidde ved Kahytbordet, ivrigt optaget af at studere Clipperens Manifest og Lasteplan.

Styrmand Hussey tillagde dog ikke denne pludselig vaagnende Interesse for Clipperens Anliggender nogen dybere Grund. Han antog det nærmest for at være en Slags Tidsfordriv, og han skænkede det ikke nogen nærmere Tanke.

Saa skete der ligesom med ét en Forandring med Kaptajn O'Brien. Hver Gang Andenstynmanden havde Vagt, kom Billy op fra sin Isolerthed, og nu var det ham, der ignorerede enhver, som hørte til Agter; og i Stedet for søgte han forefter til Folkene i Lukafet, hvor han kunde sidde Time efter Time og underholde sig med Frivagten. Og ved hver en Lejlighed, hvor Styrmandene brugte haarde Ord mod Folkene — eller det, der var endnu haardere, naar en Ordre ikke blev efterkommet i det fornødne hurtige Tempo, gav han

højlydt sin Misbilligelse hermed til Kende. Han afveg mere og mere fra den Bane, der var afstukket for enhver Clipper-Kaptajn, som havde Respekt for sig selv og sin Stand, og ingen Skibsfører har vel nogen-sinde arbejdet mindre i sit Skibs og sin Reders Interesse end Billy O'Brien.

Imidlertid faldt det i med stormfuldt Vejr. Clipperen havde bidt sig Sonden om Falklands Øerne og bovtede sig for klodsrebede Mærsejl og Fok ned mod Kap Horn — faktisk under Styrmand Hussey's Kommando. Kaptajn O'Brien var ganske vist hyppigere paa Dækket end hidtil — dog kun om Dagen — og navigerede stadig væk; men alle hans Beregninger var prægede af Mangelen paa Stimulans og lige saa upaalidelige som han selv.

Saa skete det usædvanlige, at han ogsaa kom paa Dækket paa Andenstyrmandens Vagt om Natten; og dette var netop den Nat, da Clipperen for bagbords Halse stod Sonden om „Verdens Ende“ og ind i Stillehavet. Vinden var stik Sydvest, og „Westward-Ho“ strøg snært om Hjørnet for klodsrebet Stor-Mærsejl og Fok. Søerne kom rullende som hele Bjergkæder af Vand og med hvide Kamme, der brølede og hvæsedede og hvislede af al den Brutalitet og Ondskab, der kan udvikle sig i dette oprørte Hav omkring Kap Horn, og de bragede mod Clipperens Bov og sendte Kaskader af Vand helt op over Mærseraaen. Men „Westward-Ho“ klatrede ufortrødent til Tops paa Vandbjergene og rausede overgivent ned paa den modsatte Side. Den stak Næsen i Sky og plumpede i til midt paa Fokkemasten, og Sprøjtet stod som en Røg fra For til Agter.

Men dette Sprøjt var for vandet for Billy O'Brien, og Clipperen var aldrig saa saare kommen klar af Hornets Savtakker, før han trods alle Forskrifter for en vestlig Passage af dette Forbjerg ændrede Kurs og holdt af for Vejret, til han fik Vinden agten for Tværs.

„Hold godt Vest over“ bød Maury's *Sailing Directions* for Passage rundt Kap Horn i vestlig Retning, og denne Forskrift gentoges Gang paa Gang med fede, fremhævede Typer, som varskoede om Fare: „KEEP TO THE WESTWARD! KEEP TO THE WESTWARD!“ Men Kaptajn O'Brien holdt straks Nord over og gav Clipperen fulde Mærsejl og fuld Fok; og den jog afsted klods op langs Ildlandet med den fnysende Sydvesten bagbord ind to Streger agten for Tværs og med en Fart af 17 Knob i Timen.

Fortsættes i næste Nummer.

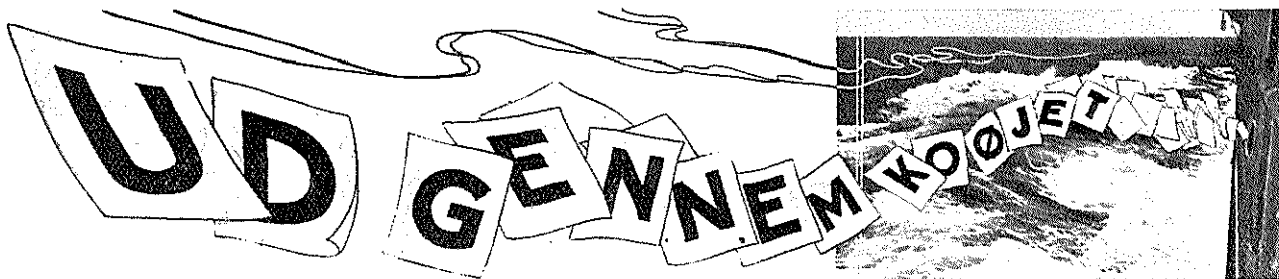


Sidebordsmotorer
2 - 2½ - 3½ HK
Forlang Oplysning og Tilbud

V. H. LANGEBÆK
Ingeniør cand. polyt.
Nørre Søgade 35 København K.

EFFZETT

S. Christoffersen & Co. *Losning og Lastning*
Stevedores — Tlf. Randers 2663



Af C. Normann-Hansen

II

Atlanterhavet.

Atlanterhavet i 27 Minutter!

Overfor den Opgave tør jeg med nogen Overvurdering sige, at jeg føler mig som Guden Thor, da han i Jætternes Hal satte Drikkehornet for Munden uden at ane, hvad det var, han indlod sig paa — at det var selve Havet, han skulde tømme i et Drag!

Lad mig i hvert Fald nøjes med Nordatlanten!

To Porte fører ud til Nordatlanterhavet: den ene vidaaben, Gabet mellem Fairhill, den sydligste Shetlands Ø, og Foula, den nordligste Orkney-Klippe. Her gik de gamle Sejlskibes Vej, og fra Fairhill kom Fiskerpiger ud i Baade med uldne Halstørklæder i straalende Farver i Mønstre, som skrev sig fra Spaniolernes Tid, den Gang den store Armada forliste paa disse Kyster.

Den anden Port mellem Skotlands Nordkyst og Orkneyøerne er snæver og mørk, med strid Strøm, der skifter med hver Ebbe og Flod. Fra Kystens bratte Skrænter skraaner dystre Lyngheder opad — stadig opad — øde — gudsforladte — og dog — langt inde paa Heden stiger Røgsøjler i Vejret fra Hyrdernes Baal.

Men det er slet ikke Røgsøjler — det er Skumsprøjtet fra Atlanterhavets Bølgebraad mod Dunnet Head's forrevne Fjeldkyst, der inde fra Læ ser ud som Røgsøjler over Lyngheden.

Mellem Orkneyøen Hoya og Dunnet Head er Portgabet ud til det fraadende Atlanterhav. Det har vel nok gibbet i den lille Skibsdreng, som første Gang skal ud i det Inferno. Men

der staar ingen Dante'sk Indskrift over Klippeporten — tværtimod:

Skyd dristigt Hjertet op i Livet I, som her udtræde!

Her har altid boet kække og haardføre Mænd paa disse Klippekyster ved Pentland Firth's stride Strøm. Ikke for ingenting er Orkneyøboernes Saga en af de muntreste Oldtids-sagaer, hvor vi finder Kong Macbeth fra Skotland paa Gæsteri hos Orkney-Jarlen — her mærkes intet Samvittighedsnag, Gæsterne er alle glade, deres Kvinder lyser op i det dystre Landskab, og Mændene digter Drapaer om deres Bedrifter og deres Rejser.

Her, i dette Portgabs barske Indramning, vil ogsaa jeg kvæde mit Drapa:

Hvorfor vender jeg altid tilbage til dig,

du svinagtigste af Alverdens Have,

Nord Atlanterhav!

Hvorfor lader jeg alle Drømme fare

fra solfyldte Dage og stjernetindrende Nætter

i Monsunens lette Brise over Sydens Hav

for at søge ind i dine sure

evindeligt drivende Taagebanker,

for at høre Brændingen brøle

om dine øde og graa Fugleskær?

Jeg skælder og smæder dig,

søger Ly dybt under Dækket

ved en Sexogtres og en Rompunch,

men vender dog altid tilbage til dig,

hilser glad dine Braadsøer og din rullende Dønning.

Hvorfor dog? Jeg ved intet at svare,

længes kun ud fra mit Hi:

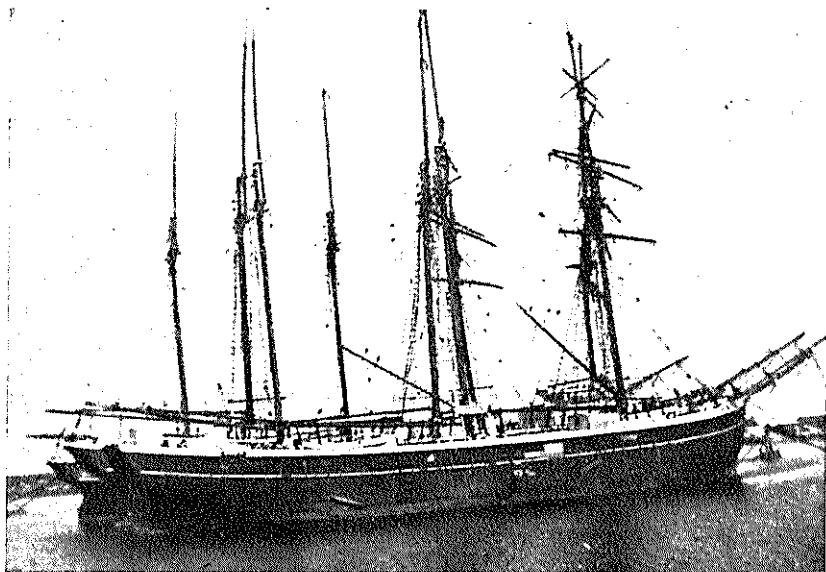
Lad mig atter komme ud og fare

Rockall forbi!

Jeg skal lade Dem slippe med dette første Vers af mit Drapa — saa hensynsfuld var de gamle Orkney-Jarler ikke — Versene i deres Drapaer var mangfoldige og uden Ende.

Og nu er jeg med det samme ude i en af de gamle Thingvallabaade, der hugger sig frem med Damp og med Sejl — saa fjernt fra en Nutids Atlanterhavs-Liner som selve Osebjergskibet eller Ladbyskibet i dets Gravhøj.

Thingvalladampereen vælter sig i en Atlanterhavsstorm — gennem Køjet ser jeg ud over det fraadende Hav — ikke de taarnhøje Bølger, som vi læser i Drengesagerne — for i orkanagtig Storm paa Atlanten ligger Bølgerne flade — først naar Stormen ikke mere er paa sit



De sidste Opløggere af Sejlskibe i Marstal Havn Merkur, Elisabeth og Hista.

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

højeste, rejser Bølgerne sig. — Storm og Bølgeslag klarede Thingvallabaadene godt — det var ikke det, der slog dem ned. Naar jeg tænker tilbage paa det Afsnit af Atlanterhavssejladens Historie, vil jeg give Thingvallabaadene et Hædersnavn og kalde dem *de haardføre Udvandrerers Skoleskibe*.

Allerede paa Mellemdækket ombord begyndte Nybyggerlivet i en ny Verden — hver Passager førte sit eget Sengetøj og sine egne Spisegrejer med ombord, og saa: hjælp dig selv! De unge Karle forude, de gifte Folk midtskibs, de unge Piger agter. —

De kunde komme ud for haardt Vejr — men det glemtes hurtigt igen, naar Solen skinnede over blank Sø, og alle var oppe paa Dækket. Og Farten gik mod den nye Verden i Vest, og hver Eftermiddag, naar Solen gled nedad, byggedes der en glitrende Guldstrøbe-Bro gennem Vandet, over til det forføjtede Land — næsten til at tage og føle paa!

Den Gang var det jo saadan: naar et Skib havde kastet den sidste Fortøjning los, var al Forbindelse med Land brudt af, ingen Meddelelse kunde sendes til dem eller fra dem, der var alene ude paa Havet. Alle ombord var henviste til kun at bekymre sig om sig selv og dem, de var sammen med paa denne ene Rejse. Se den unge Mand, som staar paa Fordækket med Armen om Livet paa sin Kæreste. Han har lovet hende at føre hende til et Land, hvor hun skal kaldes Missis og ikke Madam.

De, som er unge nu, forstaar ikke, hvor meget dette betød, og hvilken Drivfjeder til Udvandring denne ene Ting var.

Og husk paa: den Gang stod alle Porte for Udvandring vidt aabne, og de, som rejste ud, vidste nogenlunde, hvad de rejste over til. Castle Garden stod derovre ved Hudsonflodens Munding i selve New York og tog imod med aabne Porte. Og den unge Udvandrer, som paa Fordækket saa op mod Kahytspassagerernes øvre Dæk, han vidste godt nok, at i det nye Land, de stævnedes imod, der vilde de haardføre Mellemdæksmænd snart tage Luven fra dem, som nu kroede sig saa stolte deroppe — mon ikke en eller anden Fars Søn deroppe vilde faa sin Rejse hjem mellem et Par skruphøvlende Brædder mærket Head — Hoved — i den ene Ende og Feet — Fødder — i den anden — medens han — han og hans Brud sejler paa Besøg til det gamle Land som holdne Folk paa Kahytspads?

Og saa var der dog saare spartansk i en gammel Thingvallabaads Salon med det lange Midterbord, hvor Snapsen ikke manglede. Og der kan vel være sunget lidt vel ofte paa Melodien: „Wenn das Atlantische Meer lauter Champagne wär.“ Paa Søren taales en Del. Jeg skal ikke forsvare Drukken-

skabens ulykkebringende Last. Men for den, der paa nært Hold har oplevet den Demoralisation og de Ulykker, som Forbudet senere førte med sig i U. S. A. — for ham maa det være tilladt at pege paa den Hjælp, det har været for mangen ung Mand i Udvandringens store Tid, at han altid, saafremt han kun ejede 5 Cents til et Glås Øl, altid kunde spise sig mæt i de amerikanske Salooners Free lunch — det var ikke Barnhjerlighed — det var hans Ret. Jeg vover den Paastand, at i Aarenes Løb er langt flere unge Mænd reddet for Samfundet ved Saloonernes Free Lunch, end der er sunket ned i Drukkenskab og Ulykker ved de samme Salooners Fristelser. Sig mig imod, hvem der vil!

Hver Udvandrer drog ud mod sin Skæbne — nogle naaede det Maal, de havde sat sig — mange naaede det ikke — de fleste greb rask til og naaede helt andre Maal, end de tænkte sig, da de rejste ud — men hvordan da med Sammenholdet imellem dem?

Lad mig her mindes en Mand, som den Gang drog over med den faste Vilje og Tanke at samle alle Danske i U. S. A. til et Brodersamfund, enigt og stærkt — som i Enighed og Stolthed skulde mindes, at de var sejlet under dansk Flag til den nye Verden — Stjernebanneret og Korsflaget sammenflettet — det var Frederik Grundtvig, den gamle Biskops yngste Søn N hans Kamp for Idéen førte til, at han og hans Hustru drog ud i Wisconsiners Skove for at leve i Ensomhed — langt langt bort fra Menneskers Færden.

Paa Kommandobroen stod Kaptajn Thomsen, som med sine 400 Rejser over Atlanterhavet var selvskreven til at arve den Titel, som Kejser Wilhelm mange Aar efter gav fra sig: Admiral des Atlantischen Meeres — og indenfor et Køjse ombord paa hans Skib sad jeg og renskrev mine første Tryksager og digtede om Oceankærlighed og om de Menneskeskæbner, jeg havde mødt paa Havet og dets Kyster i Vest og Øst — alt det er længe, længe siden — og glemt —

Sentimentalitet — ud gennem Køjset — væk!

Den danske Atlanterhavslinje blev fornyet — kort efter Aarhundredskiftet sejlede de tre Søsterskibe Oscar II, Hellig Olav og United States frem i Kølvandslinje. Senere kom Fr. VIII som Linjens Admiralskib, og alle sejlede over Atlanterhavet i støt og rolig Fart, indtil Krigen kom.

Atlanterhavsfarten var dog blevet en hel anden. Den store Udvandringsstrøm var ved at slække og ebbe ud. Castle Garden var blevet Akvarium, og den nye Indvandringshal paa Ellis Island var en snævrere Port at slippe igennem.

Ly! Castle Garden og Ellis Island taler med hinanden tværs over Hudsonflodens brede Strøm:

Højt over Flodens Larm og Lyde gennem en Foraarsdags æterklare Luft, lyder Castle Gardens dybe, alderdomsprægede Røst:

DANSK RADIO

Aktieselskab

Fabrik:

Elektromekano A/S

Aarhusgade 88

Radio- og Forstærkeranlæg
for ethvert Formaal



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

Hvor er de henne nu, de kække unge Mænd og de fuld-barmede Kvinder med rappe Hænder paa Skafterne, som trampede ind over mine Gulvbrædder og satte Knoen paa et Sted midt i det flammefarvede Amerikakort, som hang paa min Bagvæg, og sagde: Her vil vi bo!

Og Børnesflokkene, som fulgte med Far og Mor ind i det forjættede Land — den ældste lille Søster med de smaa Spøkende ved Haanden trap trap Trasko! Ind over mit Gulv?

Hvor er de henne nu, de gamle Forældre, der kom fra Europas fattige Egne for at leve deres sidste Dage paa deres Børns Hjemsteder i de vældige Korndyngers Land?

Roligt og trygt kunde de altid vandre ind gennem min Port.

Men Ellis Island, som ligger med sine spraglede Tivoligtige Kontorbygninger skinnende i Solen, svarer med ungdommelig Haanlatter:

Ha ha! du gamle Bindingsværk, din Tid er forbi! De kække Mænd og de frodige Kvinder, som gik gennem dine Porte, de er nu de første og de ivrigste til at slaa Bommen ned og sige til hver, som nærmer sig: Bliv horte! Landet er vort, og her er ingen Plads for jer!

Og jeg har Stengulv — koldt og haardt — ikke til smaa Barnefødder at trippe rundt paa!

Udviklingen var gaaet sin Gang, den eneste mulige Gang: fra at være Danske i Amerika var Invandrerne blevet Dansk-Amerikanere — nu var en ny Generation ifærd med at kaste Bindestregen væk og blive det, som deres Ret er: amerikanske Borgere uden Bindestreg.

I denne Omdannelsens Tid tog en stærk og klartseende Mand Førerskabet, Max Henius hører Atlanterhavet til. Paa Rejser frem og tilbage — altid med de danske Skibe — tog hans Planer fast Form, og med fast Haand førte han dem igennem — i Medvind og i Modvind, som det hører sig til paa Søen — i sin evig vaagne Fantasi saa han Rebild Bakker og Sohngaardsholms Arkiv for sig, som de nu staar — medens han støt arbejdede med sin Kongstanke — indtil Krigen kom.

Nu har Bølgerne forlængst lukket sig over Krigens Køl-vandsfure og slettet den ud — hvad er da det Indtryk, som hos de fleste har bundfældet sig af Verdenskrigen og Tiden derefter?

Mon det ikke er det samme som hos Grønlandsskipperen, der i August 1914 intetanende kom sejlen med sin gamle Grønlandsbark ude fra Havet ind mod Fairhill. Og det mørknedes, men Fyret paa Fairhill blev ikke tændt. Et at det britiske Riges største og vigtigste Fyr blev ikke tændt.

Skipperen stirrede og stirrede og forstod ingenting. Saa slog han bak og ventede til Daggy. Men hele Natten gik han paa Dækket og brummede:

Dette her kan ikke være virkeligt — dette her maa være Løgn.

Sommetider synes jeg, at al Historieskrivning om Krigen og Efterkrigens Tid kan rummes i den gamle Grønlandsskipperens Ord.

Dog staar en Ting fast, og den skal ikke glemmes her paa Atlanterhavet eller hives ud gennem Køjset. Der er ingen Tvivl om det, at Sønderyllands Genforening først og fremmest skyldes U. S. A.s Sønderydys personlige Henvendelse til Præsident Wilson — vist nu det eneste af de mange gode Forsetter, Præsident Wilson rejste over Atlanten med, som blev til varig Glæde og endnu bestaar.

Op at se Land!

Saint Kilda, den første Hebriderø toner frem i Lystaaen, idet Solen staar op en stille frostklar Vintermorgen. Mand og Hustru, som i deres tidligste Ungdom er draget fra Sønderylland til det frie Amerika, vender hjem for at stemme.

Damperen skærer støt gennem den blanke Havflade, under den skyfri Himmel sværmer Nordatlantens Maager. Forude dukker nyt Land frem: en Klump stejle Klipper: de syv Jægeres Ø. Sagnet fortæller, at mens de var i fuldt Jag efter den yndige Saint Kilda, blev alle syv Jægere forvandlede til Sten.

Mand og Hustru taler sammen: Ved du, hvordan jeg ser paa de Klippesten? Jeg ser dem som et Symbol paa Europas Ungdom der er blevet jaget frem — de vidste ikke selv mod hvilket Maal — nu staar de her som Stenstøtter ude i det vilde Hav — som Europas Vartegn.

Snak, siger hans Hustru, de Stenstøtter har jo staaet der i mange tusinde Aar!

Ja vel — ja vel — Menneskers Færd har ogsaa været den samme, saa længe Mennesker har været til.

Og nu er vi naaet til Dunnet Head's Portgab, hvorfra vi gik ud, sejler ind gennem Pentland Firth. Inden Mørket falder paa, kan der faas et Kig ind i Scapa Flow, hvor den tyske Flaade sænkedes paa Fredsslutningens Dag.

Ogsaa de danske Atlanterhavsbaade fandt deres Scapa Flow. Et for et blev de tre Søsterskibe sejlet over til Ophugning, og saa gik Linjens sidste Skib ud paa sin sidste Rejse. Et Skær af virkelig dyb Tragik hviler over denne sidste Færd: Kaptajn Mecklenburgs og Kaptajn Peronards Død saa at sige paa Kommandobroen og samtidig dermed Dr. Max Henius' Døds-kørsel en mørk Efteraarsaften i Rold Skov.

Nu fører den svenske Amerikalinj, og de norske Baade sejler støt deres Kurs, men den danske Amerikalinj er ikke mere — paa Ruten sejler to første Klasses Linjeskibe under polsk Flag.

Er jeg overtroisk? Ja, selvfølgelig er jeg overtroisk. Hvem, som har sejlet paa Søen, er ikke det? Lad mig fortælle en

Esbjerg Tovværksfabrik ^{A/s}

Alt Skibstovværk

Specialitet Manilatovværk.
Husk vor **HERKULES**
Kvalitet med den indlagte
røde Traad

Telefoner:
399 — 400

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

lille Oplevelse: Ombord paa et af de tre Søsterskibe paa Rejsen vestover var en polsk Adelsdame, som havde gennemlevet Krigens Aar i sit Fædreland. Hun var skøn og blid og sørgmodig som selve den hellige Guds Moders Billede i Czento-chow.

En stille Sommeraften ude paa Havet talte hun om, hvad hun havde gennemlevet og set af menneskelig Lidelse:

Men I, I Danske, hvad fatter og hvad forstaaer I? Kun én Ulykke fatter og forstaaer I lidt af: hvis nogen klager sig og siger: jeg sulter! Herregud — denne ringeste Del af al menneskelig Elendighed kan og vil I forstaa: fordi der kan I hjælpe! Men de Ulykker, som dræber Sjælen i et Menneske og ikke kan hjælpes — dem viger I tilbage for at kunne eller ville forstaa, I flegmatiske, sjælløse Danske!

Hvad kunde jeg svare — det er altfor svært at faa det ene Folk til fuldtud at forstaa et andet. Og Et var jeg forvisset om: naar hun om lidt med sin blide Stenme fremsagde sin Aftenbøn, vilde hun indflette en Forbøn for os sjælløse Væsener deri.

Næste Dag var jeg nede paa Mellemdækket i Gang med den lovbefalede Aflusning, som skal foretages, inden Skibet tør løbe ind i amerikansk Havn. Det er vore polske Emigranter, som staaer for Tur. Stram Menneskelugt og sur Em af Sublimateddike oser ud i Mellemdækkets i Forvejen ram-saltede Atmosfære. Mange af de unge Mænd har Ar efter Hug eller Skudskaar — Mærker fra Krigen i de polske Skove — og Kvinderne er alle prægede af Lidelse og Savn og Sult.

Om Eftermiddagen, da jeg glæder mig til at møde den blidt sørgmodige polske Fyrstinde igen — da finder jeg hende forvandlet til en Furie:

Hvordan er det, mine Landsmænd behandles ombord paa dette Skib? hvad blodig Nedværdigelse udsættes de for?

Straks forstaaer jeg ikke — saa gaar det op for mig: Fyrstinden har paa egen Haand været nedenunder paa Mellem-

H. SCHØSLER PEDERSEN

Gammeltoftsgade 20

Malerier af Skibe — Maritim Reklame

dækket og uden at give sig til Kende været Vidne til Aflusningen af hendes Landsmænd.

Jeg forsøger at forklare hende, at dette er noget, som maa gøres, og der er ikke noget Nedværdigelsesmoment i det, som gælder alle, og som vi ingen Bestemmelsesret har over.

Umuligt at faa hende til at forstaa — hun ser kun sit Folks Nedværdigelse deri, og hun taler synske og profetiske Ord:

Den Dag skal komme, da mit Folk, som nu fornedres — det skal rejse sig i sin Højhed og tage Styret, og I, som nu føler jer ovenpaa, skal ligge under!

Intet Øjeblik faldt den Tanke mig ind, at polsk skulde faa Overtaget over dansk paa Søen. Det var derfor af ren Høflighed, at jeg den Eftermiddag svarede:

I saa Fald, Madame, vil Flagets Farver, vi sejler under, dog blive ved at være de samme: rødt og hvidt.

Nu, seksten Aar derefter, er den polske Fyrstindes Varselsord gaaet i Opfyldelse — naa, ikke noget at blive sentimental over — ud gennem Køjlet — væk!

Maaske er der slet ingen Ting at græde over. Maaske gaar det, som vi fik en Anelse om den Septembermorgen i New Yorks Dokker, da den første Zeppelin kom over Atlanterhavet.

Dr. Eckener styrede sit Luftskeib op langs Hudsonflodens Løb — netop den samme Kurs, som Fultons første Dampskib havde taget 120 Aar forinden.

Alle de smaa Bugserbaade paa Floden hylede og hvinede, men de store Atlanterhavsdampere laa stumme og saa til. Naturligt nok, fordi de ikke havde Damp oppe — dog kunde vi ikke lade være at se et Symbol deri:

I Aartusinder havde Menneskene sejlet med Sejl — i godt et Hundrede Aar har de sejlet med Damp — i tyve Aar med Motor — nu sejler Luftskeibet frem — store Damper, hvad nu?

GÖTA ARCHIMEDES
Baadmotor 2½-7 HK Paahængsmotor 2-20 HK
FORLANG GRATIS KATALOG
2½ HK 357 Kr. m. Tilbeh. ENFORHÅNDLER.
SVENSK MOTOR A/S
HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K. 2 HK 415 Kr.

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

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

AKTIESELSKABET

DET DANSK-NORSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Telegr.-Adr.: „Robertus“

Amaliegade 33

Tlf. Central 6357*

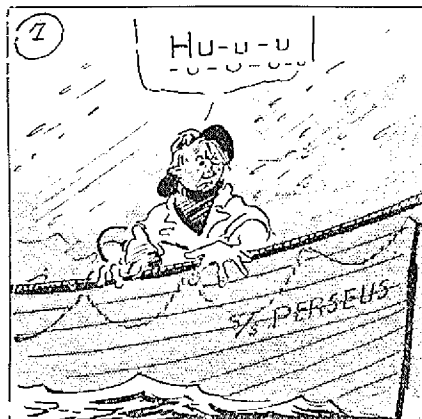




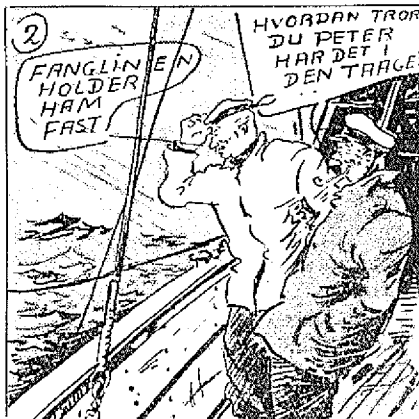
PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT BY "VIKINGEN" KBHVN.



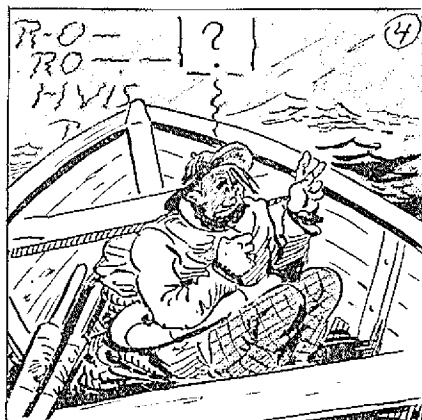
De husker fra sidst, at jeg efter U-Baadsongrebet paa „Perseus“ befandt mig alene i en Redningsbaad paa Havet i tæt Taage, og at jeg græd! Grunden bekæmpede jeg imidlertid og begyndte at spejde gennem den uigennemtrængelige Taage efter Hjælpen. — Hjælpen, som jeg med Filetalistens (muhammedansk Udtryk for Skubnetro) sikre Overbevisning folte maatte komme.



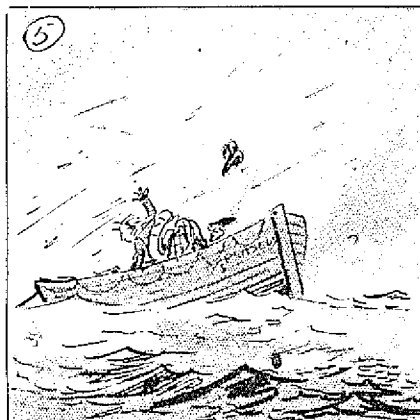
Taagen var saa tæt, at selv om min rare, hyggelige „Perseus“ havde ligget lige ved Siden af mig, havde jeg ikke kunnet faa Øje paa den. Men ak, det var nok heller ikke saa vel! — Mørke Anelser sneg sig ind over mit ellers saa lyse og lette Sind. Hult plaskede Søen i Taagen derude!



Senere hørte jeg, at en Damper i disse for mig saa tunge Timer hele Tiden havde ligget saa klods op ad mig, at Besætningen med største Letthed havde kunnet spytte ned i Bunden til mig, hvis de ellers havde kunnet se at ramme for Taagen; — saa nær og dog saa fjern!



Pludselig var det, som om en Rost — en hul, men dog venligindet Rost kaldte paa mig ude fra Taagen. Svage, klirrende Ord nåede mit værkende Øre: „Ro, — Ro! — Det gælder Livet, Sir Peter!“ — eller saadan noget lignende. — Var det Fantasi eller et hult klingende Varsel om Død og Undergang?



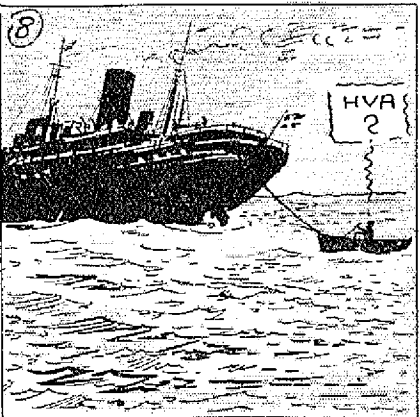
Jeg har senere i min Klub i London, — jeg er Æresmedlem af flere saadanne, — diskuteret Spørgsmaalet om denne hule Rost med anerkendte, autoriserede Spiritister. Men eet er givet: Saa snart Rosten havde lydt, fo'r jeg op og greb ivrigt efter Aarerne. (Redszaber af Træ, hvormed man sætter Banden i Bevægelse, naar man er paa Vandet. Til Oplysning for Landkrabber).



Men underligt var det! Lige meget hvor voldsomt jeg roede, havde jeg en ubestemt Fornemmelse af, at jeg ikke kom af Stødet. — Var det mine Nerver (et Ord, jeg ellers ikke kender), der spillede mig et Puds? Jeg sled i det som en gal, — ja, som en gal naar jeg have set ud, som jeg der paaledede mig frem over det Gule Havts Bølgevidder!



Af og til lod jeg Aarerne synke og betjente mig af et af de internationale Faresignaler, som altid staar til skibbrudnes Disposition. Saaledes fortsatte jeg Natten igennem, — skiftevis med at ro og med at signalisere. — Regnen strømnede ned, og Søen brusede en dæmpet Akkord, som endnu klinger i mit Øre i stille Stunder foran



Op saa brød Morgenen frem i al sin Pragt; Taagen rullede sig bort, og der — tæt foran mig — laa en vældig Damper, — en Damper med det danske Flag smældende lystigt i Morgenbrisen. — Jeg var frelst — frelst som ved et Under! — Naa nej, ikke mere med Under..... Uha!



Op hvad der næsten var det værs....., nuu: det bedste af det hele: Oppe fra Skibets Dæk klang mine kære Kammeraters muntert klingende Stemmer mig lystigt i Møde! — Hurra! — var jeg lige ved at raabe, — alle er frelst — hele „Perseus's“ Besætning er atter samlet paa et godt, dansk Skibs tjærede Planker under Dannebrog

Tre af Søens Helte

Oversat efter „Three Of A Kind“ af Hanson W. Baldwin,
United States Naval Institute Proceedings, November 1936

(Fortsat).

Herndon og Central Amerika.

Ved Søløjtnant *H. Louis-Jensen*

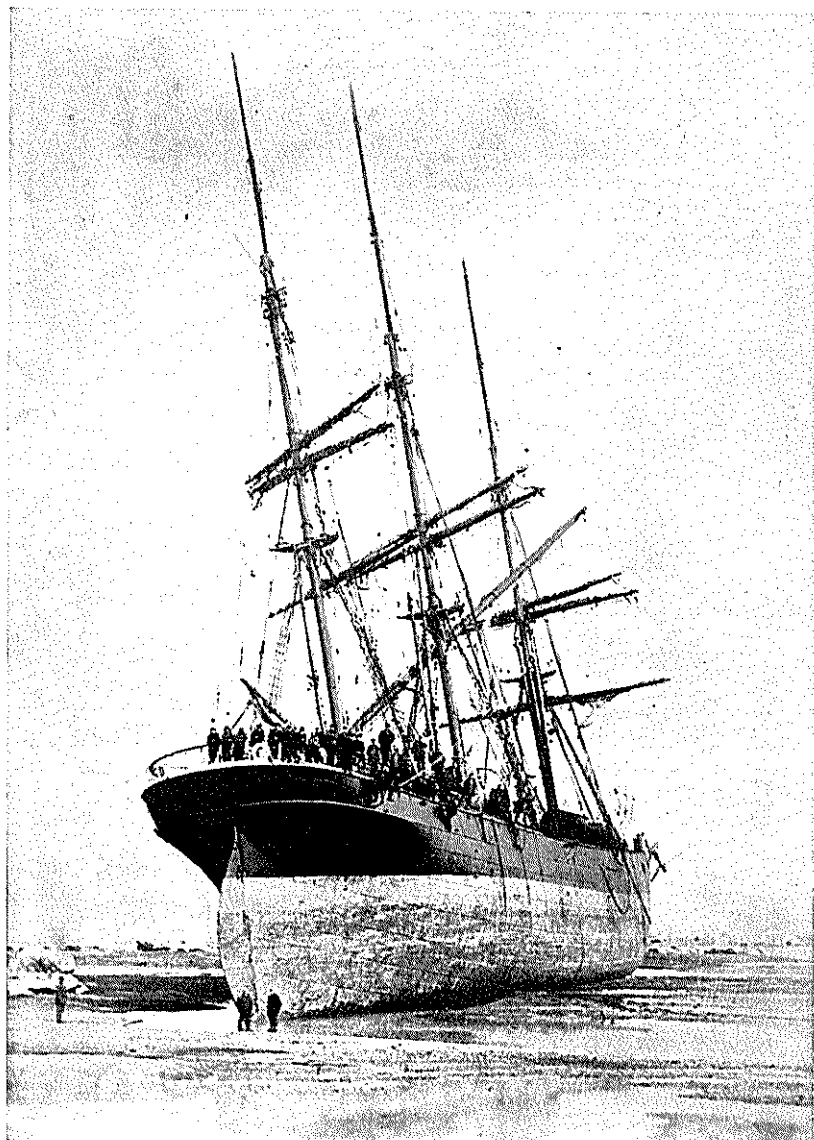
ALT HAAB VAR UDE. „Central Amerika“ var dømt til Undergang — til Døden i en vild Septembersnats Mørke. Dens Sider aabnede sig for Havet, alt Opstaaende var havareret og itubruddt, alle Sejl blæst fra Liget.

Herndon, Kaptajnen, holdt sig fast i en Brostøtte,

medens det synkende Skib rullede voldsomt i de himmelhøje Søer. Han havde set Solen gaa ned — et blegt og mat Skær i Retning af Hatteras, den sidste Solnedgang, han skulde se. Han havde set det sidste Lys svinde hastigt, dengang det sidste Fartøj lagde fra, tungt arbejdende i det oprørte Hav. Da Natten var kommet, havde han set Søerne rulle forbi og forsvinde i Mørket, i Forbifarten visende deres hvide Tænder under ham og den gyngende Bro. Langsomt skred Natten frem mod den Time, „hvori syge Mænd oftest dør, og Skildvagter paa ensomme Bastioner knuger Haanden om deres Værge.“ Herndon vidste, at alt var forbi, han gik til sin Kahyt....

I to Aar havde han ført Skibet, det, der nu sank under hans Fødder. Det var en Pacific Mail-Damper, som oprindeligt havde heddet „George Lan“, men som var om-døbt til „Central Amerika“; som alle Pacific Mail's Skibe førtes den af en Søofficer. Herndon kom til den fra den gamle „Potomac“ i Home Squadrom med Rang som Commander. — I omtrent to Aar havde han sejlet den frem og tilbage paa Turen fra New York via Havana til det feberplagede Aspinwall. Han havde sejlet mange hjem af dem, der var draget ud i 1849, med deres svulmende Sække med Barrer og Guld. Han havde sejlet letsindige Gadens Fugle og Snese af æventyrlysne unge Fyre den lange Vej til Panamatangen — Porten til Californiens Guld. To Aar — og „Central Amerika“ havde været med til at skabe Historie. Og nu var det alt sammen forbi, — Poesien, det gyldne Skær og Livets Krydderi, — nu skulde Hjuldampere med de høje Master og de brede Ræer synke ned i Forglemsens Underverden, lig de talløse Mænd og Kvinder, den havde haft om Bord, de som, selv døde og glemte, dannede Grundlaget for Landets Vækst.

Den var gaaet fra Havana og var staaet ud forbi det gamle Morro den 8. September 1857 med en



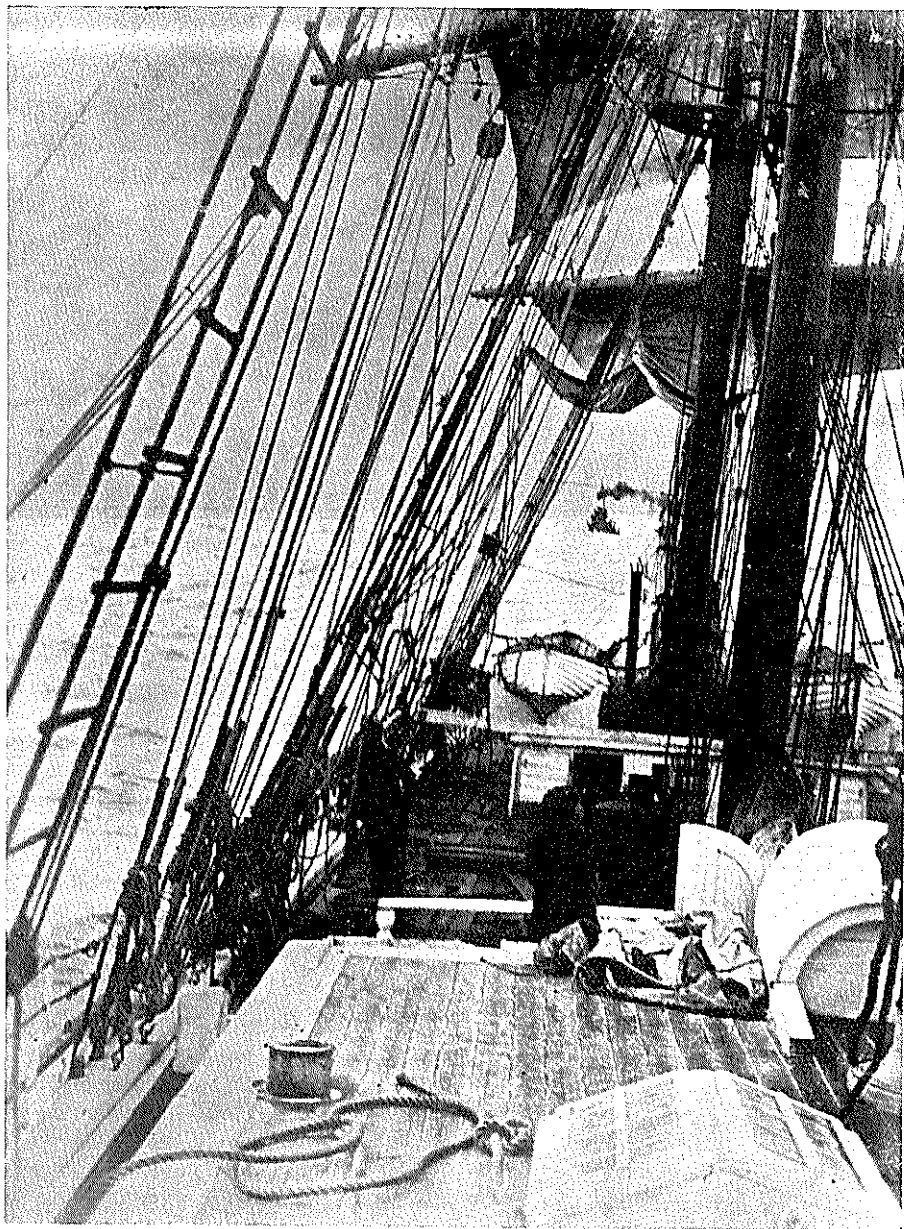
„Star of France“. 1766 BT., 22250 T.DW., bygget 1877 af Harland & Wolff i Belfast (var Søsterskib til „Jupiter“ af København) til J. P. Corry & Son i Belfast. Calcutta- og San Francisco-Trader med mange fine Rejser bag sig, solgt 1899 til J. J. Morse i Honolulu og San Francisco, videresolgt Decbr. 1905 til Alaska Packers Association, San Francisco. Fotografi visende Skibet strandet paa Alaska-Kysten, en Slægtning af mig, Einar Aaes, førte Skibet, der ved Højvande og pønt Vejr kom jlot uden Skade. I 1932 solgt til L. Rolheburg i Los Angeles, videresolgt 1933 til Kaptajn J. Andersen og ligger nu som Fiskeløgter ved Redondo Beach Calif. Fra Lods Gruclunds Samling.

Besætning paa 101 Mand og 474 Passagerer, Mænd, Kvinder og Børn, — alt, hvad der kunde være, — de fleste paa Vej hjem fra Californien. — Desuden 2,000,000 Dollars i Guld. De var gaaet fra Havana i fint Vejr og højt Humør — med Cuba agter som en rødgylden Sky i Horisonten og forude den befærde Søvej forbi Sandy Hook.

De var gaaet fra Havana med Sejl, der bugnede i Nordostpassaten. Ved Midnat den niende var Vinden frisket, paa Hundevagten faldt Barometret stærkt. Ved Daggry blæste det en brølende Storm fra Nord-Nordost. To Dage i Storm, — Søsprøjt slog som Hagl mod Stormsejlene, Hjulene maalede langsomt rundt, naar Skibet blev løftet af Søerne. Den ellefte om Formiddagen sprang „Central Amerika“ læk, — Søen havde vandet. Men Herndon kendte ikke til at give op. Rødøjet og træet beordrede han sine Folk til Pumperne. Der blæste nu en Orkan. — Vandet trængte rask gennem de aabne Fuger, løb i Lasten med en gurglende Lyd og gav Skibet Styrbords Slagside. — Mægtige Søer brød indenbords; det grønne Vand slog over Dækkene. Ved to Glas paa Eftermiddagsvagten havde Rangerne givet saa meget efter for Præsset, at det indstrømmende Vand, trods Pumperne, havde slukket Fyrene paa Bagbords Fyrplads, og Maskinen stønnede og gik i Staa af Mangel paa Damp.

Herndon kaldte Passagererne op — satte alle til Arbejde for Skibets Frelse. Han delte dem i Hold til Lænsning; med Pøse, Tønder og Øsekar, Gryder og stønnende Pumper øste og sugede de af Vandmasserne i Lasten. Passagererne halede Tønder op i Taljer, tømte dem udenbords og lod dem atter gaa ned i det stigende Vand under Dækket. Herndon satte nogle af dem til at stuve Lasten om — fra Styrbord til Bagbord — og imedens forsøgte han at faa Skibet til at støvne Søen ved Hjælp af nogle Sejldugslaser. Alle Passagerer, der ikke arbejdede i Taljerne, blev beordret over i luv Side; endnu engang kunde Skibet, omend kun for en kort Tid, møde Bølge-kammene paa ret Køl.

Men „Central Amerika“s Fuger var vidt aabne ud mod Søen. Passagererne — Mænd og Kvinder og selv de større Børn — arbejdede Side om Side med



Dæksbillede fra Bark „Manunui“ af Sidney. Fotografi visende Skibet under Slæbning ud fra Lyttleton, New Zealand. Skibet var bygget paa Fanø som Bark „Thora“ 1896, 411 BT., hjemmehørende i Nordby, Fanø til 2. Oktober 1912, da „Thora“ laa i Sidney i Australien og blev solgt dertil for £ 1000 og fik Navnet „Manunui“. — Fra Lods Gruelunds Samling.

den udmattede Besætning med Pøsene og Tønderne og Pumperne. Det var til ingen Nytte. Vandet steg; trætte Muskler smertede i den endeløse Kamp, Skibet sank langsomt. Vandet naaede Askegravene, steg op mod de glødende Kul paa de hvidvarme Ristestænger. Hjulene gik i Staa; Mesanen blæste ud af Liget; Skibet faldt af og slingrede voldsomt. Natten faldt paa med hylende Storm over det synkende Skib. Pumperne gik; Pøsene kom rask op fra Lasten — Mænd og Kvinder ved Taljerne blev opmuntret og ægget til fornyede Anstrengelser af Herndon. En Matros begyndte paa en gammel Sømandsvis:

Whisky is the life of man.

O Whisky Johnny!

I'll drink whisky while I can.

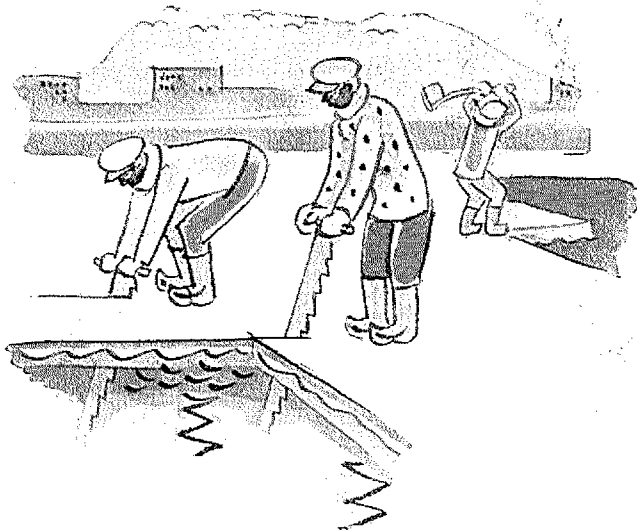
O Whisky Johnny! —

I Nattens Løb lod Herndon Forraaen tage ned og prøvede Gang paa Gang at faa „Central Amerika“ op i Vinden, men intet Sejl var stærkt nok til at staa for Stormen. Hovedsejlene var blæst til Laser. — Herndon gav Ordre til, at Forsejlets Underlig skulde boltes til Dækket

„....i den Tro, at Raalen kunde hejses, omend kun nogle faa Fod, og at Sejlet kunde fylde og Skibet faa Styrefart; men næppe var Raalen klar af det opstaaende, før Vinden i naadesløst Raseri greb Sejlet og blæste det fra Liget.“

Hen imod Daggry huggede Økser ind i Fokkemasten. Masten faldt mod læ Side med et Brag. Af Fokkeraalen og noget Tømmer og Sejldug lavede de et primitivt Drivanker. Agter hang der endnu Laser af Sejldug i Riggen, — men „Central Amerika“, der havde Vand omtrent til Hoveddækket, vilde ikke luve og rullede voldsomt. Daggryet den tolvte saa et drivende, synkefærdigt Vrag. Men Herndon holdt Fortvivlelsen borte. Det var et befærdet Farvand, han holdt dem ved Pumperne, højste Nødsignal, afyrede Nødskud.

Is! Is! — gennem 25 Aar.



Is om Bord — er der en Vare, der er saa betydningsfuld for Skibsprovianteringen? Isen er Hovmesterens Stolthed — men ogsaa hans store Sorg. Isen er en Livsbetingelse for Fiskeren. Isen er uundværlig for os alle. Derfor kan en Virksomhed, som Krystalisværket i København naa op paa de enorme Dimensioner, som dette Fabrikskompleks er vokset til gennem 25 Aar.

I Anledning af dette 25 Aars Jubilæum har Krystalisværket sendt et ualmindelig smukt Festskrift rundt til sine Kunder, og naar man blader i det, imponeres man af de store Tal, der tilkendegiver Værkets aarlige Produktion. 40.000 Tons Is, udelukkende fremstillet af destilleret Vand, er dog en Post. Paa en fornøjelig og kunstnerisk ledig Maade fortæller Festskriftet om Isens Betydning i Landets Husholdning saavel som i de tusinde smaa enkelte Husholdninger.

Ved Middagstid begyndte Vinden at løje, men Stormen havde fuldført sit Værk. Det var ude med „Central Amerika“. Først paa Eftermiddagen kom et Skib i Sigte. Haabet vendte tilbage, men Skibet holdt sin Kurs. Lidt senere tegnede sig atter Ræer mod den skyede Himmel, nogle faa Sejl paa et Skib, der gjorde god Fart. — „Et Sejl, et Sejl.“ Kanonen drøned.

Skibet, Briggen „Marine“ af Boston, Kaptajn Burt, drejede til, skønt den selv havde faaet Havarier i Stormen. Herndon satte Folk i Fartøjerne og fik dem firet af. Kvinder og Børn kom derned. Fartøjerne begyndte deres farlige Roning ad Læ til. Snart kastet mod Himlen og snart sænket i dybe Dale red de paa Søerne, naaede Briggen og roede tilbage den lange Vej til det synkende Skib. Endnu en Gang fuldførte de den farlige Tur, nu halvt fyldt med Vand, — 100 reddede. Da den sidste Baad lagde fra og den østlige Himmel begyndte at mørkne, vidste Herndon, at alt var forbi. Han havde holdt ud paa sin Bro, holdt Modet oppe hos sin Besætning, havde kæmpet den gamle Kamp mod de stærke Vande. Han standsede en Passenger, som var ved at gaa ned i et Fartøj, og rakte ham sit Ur. Han kunde næppe faa et Ord frem, han havde saa meget at leve for — han var kun 44 — sin Hustru, sin Søster, gift med Commander Matthew Fontaine Maury, sin Datter Ellen, som efter hans Død ægtede Chester A. Arthur, de forenede Staters 21. Præsident, sin Tjeneste, sine Venner. Han gav Uret til Passageren, talte om sin Hustru — „Giv hende det — og sig til hende — sig til hende — fra mig“. Han formaaede ikke at fortsætte; han rystede paa Hovedet og vendte sig bort. Baaden roede bort. Et Øjeblik efter stod Herndon paa Broen, fattet ventede han paa Afslutningen.

Den lod ikke vente længe paa sig. Briggen var drevet adskillige Mil ad Læ til. „Central Amerika“s Fartøjer var havareret, læk og halvt fulde af Vand. Damperen sank dybere, fik Styrbords Slagside. Dens Hoveddæk var saa godt som under Vand. Men der var ingen Panik. De mange, som havde maattet blive om Bord, saa deres Chef paa Broen, behersket og rolig stirrede han ud mod det svindende Lysskær i Vest — den sidste Solnedgang, han vilde faa at se.

Den Nat sank „Central Amerika“, og med sig i Dybet tog den Sækkene med Californiens Guld, sin Chef og 425 af sin Besætning og Passagerer. Foruden de 100, som i Fartøjerne naaede „Marine“, blev 49 Passagerer den næste Morgen taget op af den norske Bark „Ellen“, efter at de i mange Timer havde klynget sig til Vragstumper. Flere Dage efter blev endnu tre frelst af den engelske Brig „Mary“, efter at de med Golfstrømmen var drevet mere end 450 Sømil bort fra Ulykkesstedet. Herndon tilbragte sine sidste Timer under forgæves Forsøg paa at frelse Liv. — Hvert Kvarter blev Raketter sendt til Vejrs, Redningsbælter blev fordelt, da Skibet sank, og Kaptajnen satte Passagerer og Besætning til at hugge Træet op af Orkandækket for at lave en Redningsflaade. Da Skibet sank, kunde gennem Natten høres Lyden af Aaretag. Herndon prajede til Fartøjet om at holde sig væk, for at det ikke skulde blive suget med ned.

Alt hvad gøres kunde, var gjort. Herndon sendte Bud efter 1. Styrmand, van Rennselaer, og gik selv til sin Kahyt. Faa Minutter efter kom han atter paa

Broen, iført sin Gallauniform. Det Overtræk, som skjulte hans Kaskets Marineemblem, havde han taget af, og nu stillede han sig oppe paa Styrehuset.

En Raket steg op — en glødende Meteor — der for en kort Stund oplyste det magtesløse, synkende Skib og deres forliste Forhaabninger, som var draget vesterud efter Guld. Søerne brød mod de aabnede Fuger, — Søsprojkt, Skum og Salt farvede det opstaaende hvidt, det grønne Vand slog over Dækkene. Tilsidst krængede „Central Amerika“ over. Herndon, der holdt sit Tag i Styrehusets Gelænder, løftede sin Haand til en sidste Hilsen. Hjuldamperen lagde sig paa Siden og sank.

Weniger, Kapitän-zur-See, S.M.S. König.

Den 4. November 1918. En Tidsalder var forbi. Det røde Flag vajede over Kiel. Opstanden sydede og kogte i hundrede Byer. Staallinien langs Vestfronten gav efter, den tyske Flaade gjorde Oprør.

III Division, endnu tro mod den kejserlige Ørn, var stukket til Søs fra Kiel, efterladende „König“, der stod indemuret i en Flydedok. „Schlesien“, en gammel Præ-Dreadnought, bemanded med yderst patriotiske Kadetter, gjorde Klart Skib Kl. 8,15 og stod ud af Havnen uden at affyre et Skud, men fulgt af det nye Arbejder- og Soldater-Raads blasfemiske Forandelser og knyttede Næver.

Over hele Kiel, fra Krigsskibe og Hjelpefartøjer og Dokker vajede den røde Fane, kun ikke fra „König“. Klokkerne otte havde den højst Hohenzollernes gamle Flag, det kejserlige Flag med dets sorte preussiske Kors og Ørn. Alene og hjælpeløs i en Ring af Kanoner, men uforskrækket. Den havde været forreste Skib i Højsøflaadens Kampskibslinie ved Jylland, Kapitän-zur-See Weniger var en Officer af den gamle Skole. Han havde holdt Flagparade Klokkerne otte, og han og hans Officerer havde afslaaet det første Forsøg paa et Angreb agterover mod Flaget. I Land herskede Mord og Revolution — en Nation i Raseri; men fra „König“ vajede endnu det gamle Flag.

Op paa Formiddagen sendte Oprørerne en Deputation agterud til Kaptajn Wenigers Kahyt. Bevæbnet med Revolvere, dampende paa Cigaretter og uforskammede i Ord og Gerning kom de ind. Weniger sad ved Skrivebordet med Ryggen til Døren. Han vendte sig og kastede et Blik paa dem — de, der engang havde været hans Folk. Saa fortsatte han sit Arbejde. Til sidst holdt han op at skrive, rejste sig og vendte sig mod dem: „Hvad vil I?“

Mændene rømmede sig og stammede. Endelig fik deres Ordfører deres Forlangende fremført: Flaget skulde hales ned og det røde Flag hejses inden Middag.

Weniger gik hen imod dem og afslog roligt deres

Fordring. De truede med at bruge Magt. „Saa længe jeg er i Live, skal det tyske Flag vaje fra mit Skib.“ Og Flaget, det eneste, bølgede trodsigt over Kiel.

I Land strakte den røde Strime sig ulykkesvanger over Gader og Dokker. Officerer barrikaderede Dørene i deres Hjem, Matroser i stjaalne Klæder og med stjaalne Sabler dirigerede Trafikken, Skarer af Mænd strejffede om i Byen og sang Revolutionssangen:

.... Internationale

danner Værn for Folkets Sag

Ved „König“s Flagspil havde Kaptajn Weniger som Vagt for den svundne Tid sat en Frivillig, Løjtnant Zenker. I to Timer gik han der, frem og tilbage — frem og tilbage, fra Styrbord til Bagbord og fra Bagbord til Styrbord, medens en Menneskemængde samledes paa den nære Dok, og medens Oprørerne paa „König“ manifesterede deres Mod ved at holde Taler om Menneskehedens Broderskab. — Klokkerne nærmede sig tolv.

Kaptajn Weniger kom paa Dækket og stillede sig ved Flagspillet, fulgt af sin Næstkommanderende, Heinemann, to Kaptajnløjtnanter og flere Løjtnanter. Da Officererne samlede sig omkring Flaget, brød Solen gennem de graa Skyer over Kiel og belyste det kejserlige Flag, vajende over en By i Oprør. Da en Sky gik for Solen, drevet frem af Vinden fra Nord-søen, lød der et Skud fra Dokken.

I samme Nu brød en smældende Byge af Skud fra Rifler og Revolvere løs fra Dokken og fra Skibet. Officererne, uden nogen Dækning, faa imod mange, saa Døden i Øjnene uden at blinke. Langsomt og omhyggeligt besvarede de de ujævne Salver. Blodet flød fra to saarede Matroser over Kajens graa Sten. Kugler slog hvinende mod Taarnenes Staal, slog Malingen af Pullerterne og pløjede Furer i Dækket. Oprørerne kom nærmere, sneg sig agterover i Læ af Overbygningen. Deres Kugler kunde ikke længere forfejle deres Maal.

Zenker løftede Armene, hans Blod randt langs Naaderne. Weniger bøjede sig over ham, mumlede et Farvel. Over Zenkers Lig stod Chefen Ansigt til Ansigt med sin Besætning. Han var saaret, men formaaede at holde sig oprejst. En Kugle ramte Heinemann, som næsten blev løftet af Stødet. En Kaptajnløjtnant tog den ledige Plads i Kredsen, og den Saarede blev baaret ned om Læ. Stadigt nærmere kom Matroserne, fra begge Sider af Dækket og fra Dokken blev der skudt mod den lille Skare.

Kaptajn Weniger blev ramt atter og atter, han vaklede, men stod med den ryggede Revolver i Haanden ved Siden af Zenkers Lig. Hans Officerer faldt omkring ham, som Aks mejes af Leen, men over hans Hoved vajede endnu den kejserlige Ørn, vajede over en Verden, der var blevet forrykt.

En sort Bølge brød frem mod Flagspillet. Inde i Kiel sneg mange Officerer sig bort, forklædte eller i civil, flygtende fra Rædslernes By.

Om Bord i „König“ pressede Kapitän-zur-See Weniger sin Revolver mod Brystet af en Matros, der havde grebet Flaglinerne — skød

Verden omkring ham blev mørk — Weniger faldt med fire Kugler i Kroppen. Hen over de Døde brusede Bølgen, den svundne Tids prangende Symbol blev revet ned — i Stedet for Preussens Kors og den kejserlige Ørn udfoldede sig et blodrødt Banner.

(Fortsættes 15. Juni).

Den stigende Efterspørgsel er Bevis for

Kolding Motorens

Kvalitet

Benzin Baudmotorer 3, 6 og 12 HK. — Dæksmotorer 6 HK., Diesel-Motorer fra 10-450 HK., snavel til Lystbåde som Fiskeri m. m. Forlang Tilbud.

Telefon

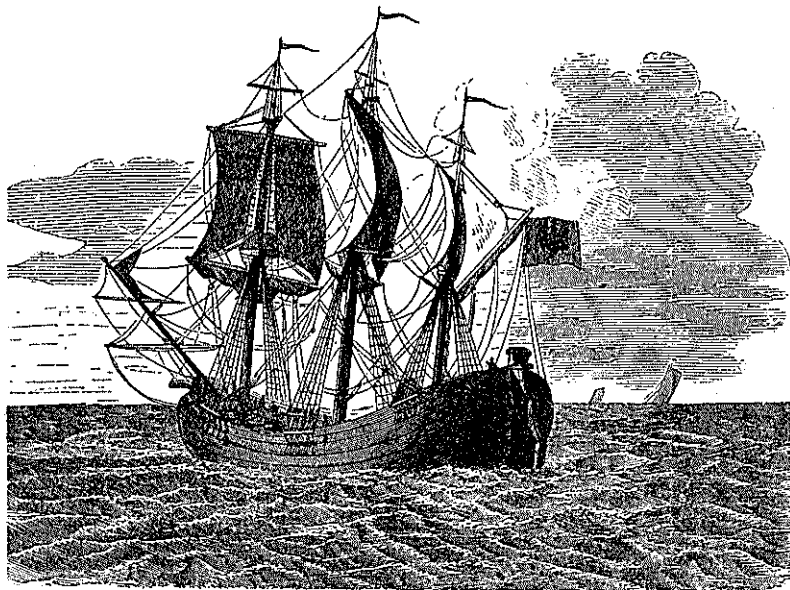
633

H. H. Nielsen, Kolding Maskinfabrik

Ridder Carloff

og hans Eventyr
i dansk Tjeneste

Af KAY LARSEN



I KAPPESTRIDEN om at skaffe sig Kolonier og Handelsloger ude i fremmede Verdensdele, kom Danmark—Norge langt forud for Sverrig i Ostindien, men i Afrika, paa Guineakysten, var Svenskerne fremmest. — Og det satte ond t Blod hos os.

Somme ældre Historikere holder meget af at fremhæve Danskerne paa Naboernes Bekostning for Redelighed, Tapperhed og gode Sæder, men i Virkeligheden har vi ikke været synderligt mere englelige end andre Racer.

Omkring 1655 flokkedes Hollænderne, Englænderne, Svenskerne og Danskerne ved Guineakysten for at fremskaffe Guld, Elfenben og Slaver. Stærkest var længe Hollænderne, der ved Elmina byggede et stort Fort og stadig holdt armerede Skibe derved. Danskerne og Svenskerne drev Handel i og opretholdt Handelsloger i Gemorie, ved Capo Corso og i Ursu i Akralandet.

Svenskerne gav sig pludselig til at bygge et anseeligt Fort ved Capo Corso. Der kunde de i Sikkerhed samle Slaver, Guld og Elfenben „paa Lager“, saa at Skibene straks kunde faa Ladning, naar de kom til Kysten. „Kastellet“ stod færdigt i 1652.

For at faa Fasthed i den danske Besejling af Guineakysten oprettedes et Kompagni (1656) med Eneret paa Farten under dansk Flag paa „den afrikanske og guinesiske Kyst“. Kompagniet fik Sæde i Glückstadt. Saavidt muligt skulde det bekæmpe den svenske Guineahandel.

Da Krigen brød ud, meldte der sig en svar Frister hos den danske Konge, Ridder Heinrich Carloff. Han var fra Rostock, havde en Tid været Kommandant paa det svenske Fort Carolusborg og forestaaet det svensk-afrikanske Kompagnis Besiddelser i Guinea. Senere var han blevet Meddirektør med Sæde i Hamborg, men han kom i Strid med Direktionen i Stockholm, anklaget for at drive Handel paa Guinea for sin egen private Regning fra Hamborg.

Striden blev udjævnet, men Ridder Carloff fragsagde sig kort efter sit Hverv. Han drog til Emden

og tilbød derfra den danske Konge, Frederik III, sin Tjeneste i ganske uforblommede Ord. Dansk Sold, svensk Fjende.

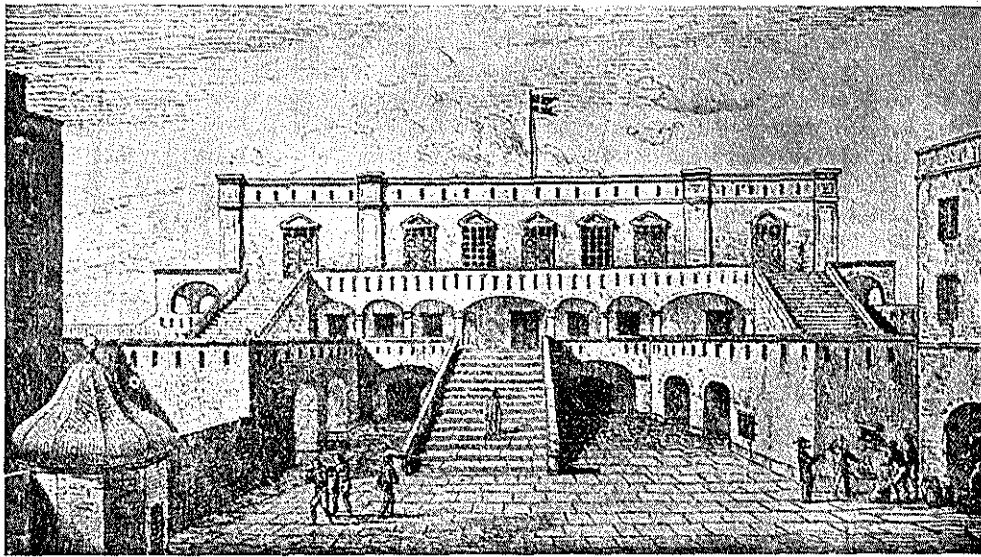
Kongen tog mod Tilbudet, paalagde Carloff at søge at bemestre sig de svenske Pladser paa Guineakysten i Kongens Navn, og Carloff fik Ret til at drive Kaperi mod Landets Fjender.

I 1657 afsejlede Ridder Carloff fra Emden med et dansk Skib, der førte 18 Kanoner og havde 48 Mands Besætning. Skibet kom velbeholden til Gemorie, hvor Carloff fik Underretning om Tilstanden paa Carolusborg og i de svenske Loger, der i al Stilhed fik Besætningen forøget samtidig med, at de udbyggedes som Smaaforter.

Ved Capo tres puntas lejede Carloff hos Hollænderne fire store Kystbaade og 46 Remidorer (Neger-Rovkarle) og sejlede videre med dem paa Slæbetov. Halvanden Mils Vej Vest for Carolusborg satte han et Landgangskorps iland ved Hjælp af Kystbaadene, og d. 27. Jan. 1658 marcherede han med sin lille Styrke, bevæbnet til Tænderne, ad det svenske Fort til.

Om Natten lagde han sig i Baghold med sine Folk i et Krat nær ved Fortet og opsnappede en Del Negere, som hørte til paa Carolusborg. Ved Dagry var det stærk Taage, og Carloff benyttede Lejligheden til at nærme sig Fæstningen. Da Portene blev lukket op for Arbejdsnegerne og Slaverne, der skulde ud til Plantagen, trængte Carloff sig ind med sine Gaster og overrumplede Vagten. Den stedkendte Forræder satte øjeblikkelig Vagt for Vaabenkammeret, og selv løb han med nogle haandfaste Folk til Kommandant Johan Philip Krusenstjernas „Værelser“. Fortchefen blev taget paa Sengen, hans Næstkommanderende ligesaa. Det gik ublodigt til.

Saasnart Besætningen var gennet ind i Slaverummet og Slaaerne sat for, stævnedes Carloff med nogle udsøgte Folk ud paa Reden. Der laa det gode svenske Skib „Stockholm“, som allerede havde indtaget en Del Last, uvidende om Overrumplingen, indhyllet i Taagen. Entringen lykkedes. Det gik som en Mis-



benet og den kostbare Del af deiland-satte Varer igen bringe ombord i sit hurtigtsejlende Skib, og Natten efter stak han i Søen med det. Han anløb Emden, men fortsatte hurtigst muligt til Antwerpen, hvor Ladingen blev udlosset. Byttet blev ført til Holland og dér omsat i klingende Mønt.

Kong Carl Gustav blev højlig opbragt ved Efterretningen om Carolusborgs Tab, Varnes Bortførelse og senest Carloffs Flugt fra

Den forbavsede svenske Besætning blev jaget under Dækket og lukket inde.

Da Taagen lettede, affyredes det danske Løsen, 5 Kanonud, fra Fortet og Prisen, og Dannebrog gled til Tops. De svenske, mere eller mindre befæstede, Handelsloger, overgav sig straks ved Efterretningen om Fortet Carolusborgs Erobring. Det svenske Kompagnis Tab blev anslaaet til 500,000 Daler, — et Millionbeløb i vore Dage.

Røverridder Heinrich Carloff gav sig ikke Tid til at befæste de Danskes forøgede Magtstilling i Guinea. Deraf havde han ingen Interesse; det var ikke hans Sag. Fangerne var skikkelige nok. Ude i Troperne følte Skandinaver sig omtrent som Landsmænd, og Menigmand derude tog det ikke saa nøje med Kongers og Officerers Rumlerier. De fandt sig i deres Skæbne. De fleste vilde tilmed gerne hjem, paa hvad Maade det end kunde ske. Nogle af de skikkeligste tog Carloff ombord, men først og fremmest gjaldt det om at faa Varer og Værdigenstande i Skibene. Han overlod Kommandoen over de erobrede Pladser til en skikkelig, lavstammet Fyr, Samuel Smit, der fik Titel af „Kommandant ad miterim og Opperhoved“ — og saa sejlede Ridder Carloff fra Kysten med de to Skibe.

Han naaede Glückstadt d. 8. Juni 1658, og en Uge efter kom ogsaa Prisen „Stockholm“ dertil.

Efterretningen om Carolusborgs Erobring — og de to Skibes Komme — vakte stort Røre, og den svenske Gesandt i Hamborg lod straks ved to Afsendinge nedlægge Protest i Glückstadt og anmodede om Frigivelse af Byttet og Prisen. Der var truffet den Bestemmelse, at Priser, som ikke var bragt i Havn før Taastrupforliget, skulde tilbagegives. Den danske Øverstkommanderende, Ernst Albrecht v. Eberstein, svarede, at han maatte afvente Kongens Ordre.

Imens stak Ridder Carloff af. Straks ved Efterretningen om de svenske Afsendinges Ankomst lod han Guldet, Elfen-

Glückstadt — og fordrede Kong Frederik III til Regnskab for Bruddet paa Fredstraktatens § 11. Fra dansk Side blev der svaret, at Sagen kom ind under § 14, saa at kun de erobrede Pladser skulde tilbagegives. Prisen og Byttet havde været i dansk Havn i Afrika!

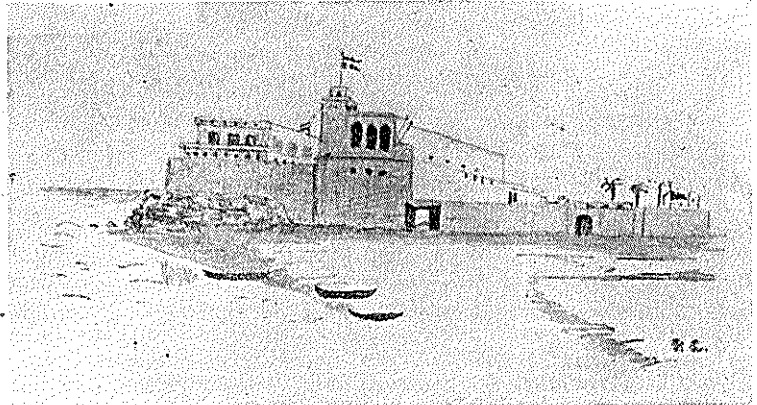
Carl Gustav lod 17. Juni Wrangel kalde til sig fra Fyen, og det mentes, at Carolusborg-Sagen i høj Grad var medvirkende til Kongens Beslutning om igen at angribe Danmark.

Ridder Carloff havde hyttet sin Rævepels i Holland. Han fik Tilbud fra dansk Side om at faa udleveret „Stockholm“ og en Del af det tilbageblevne Bytte, der havde indbragt 5600 Rdlr., mod at gaa til Guinea igen og befæste de Danskes Magt derude, — men han kom ikke frem af sin Hule. Han havde brugt Svenskerne og brugt Danskerne og brugte nu i Magt Resultatet af sin Røverridderfærd.

Der sættes Rævesakse, hvor Ræve har været.

Carloff fik Afsmag for de nordiske Lande og søgte sig nye Felter.

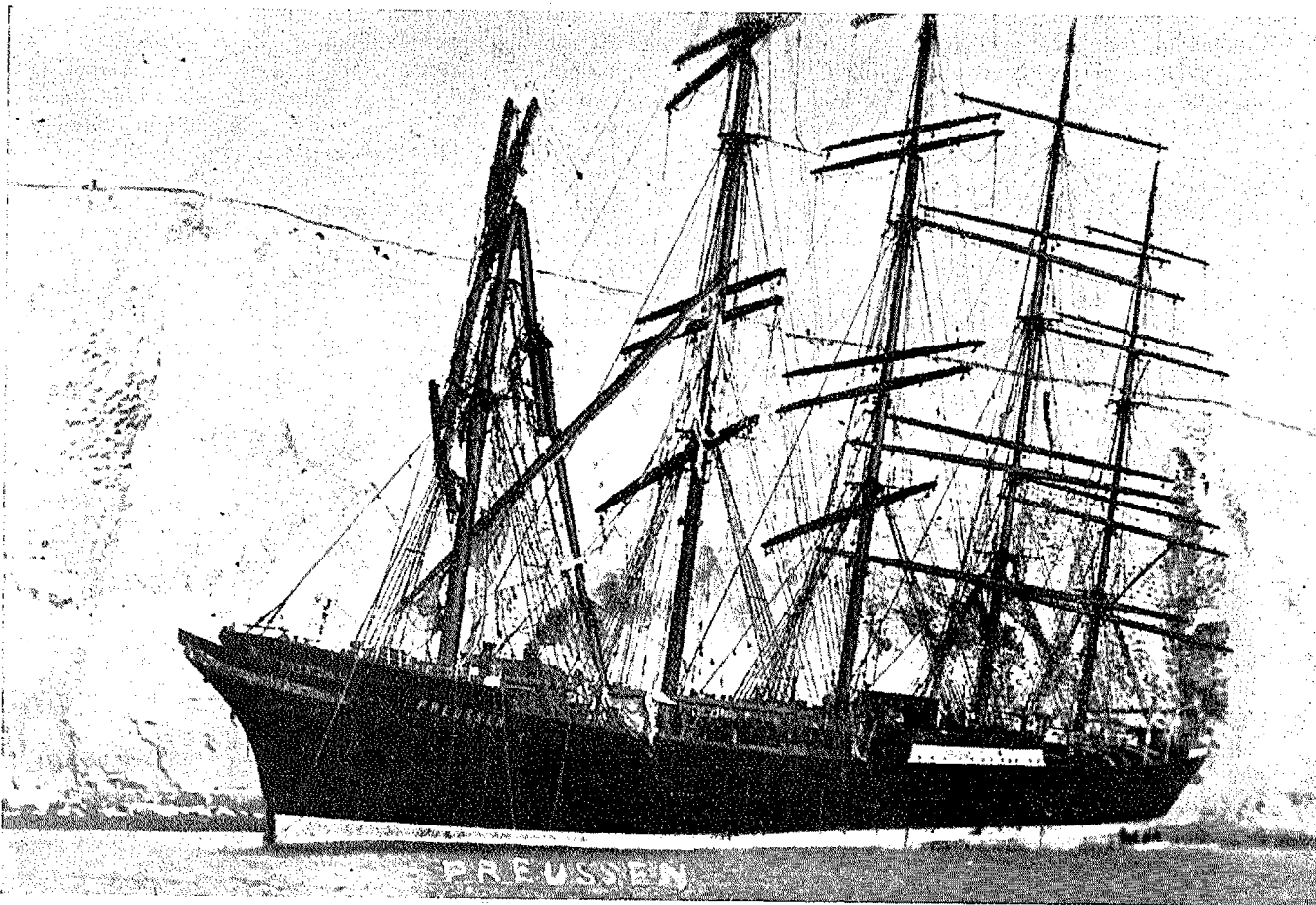
Kay Larsen.



„Vikingen“ belønner berettiget Kritik

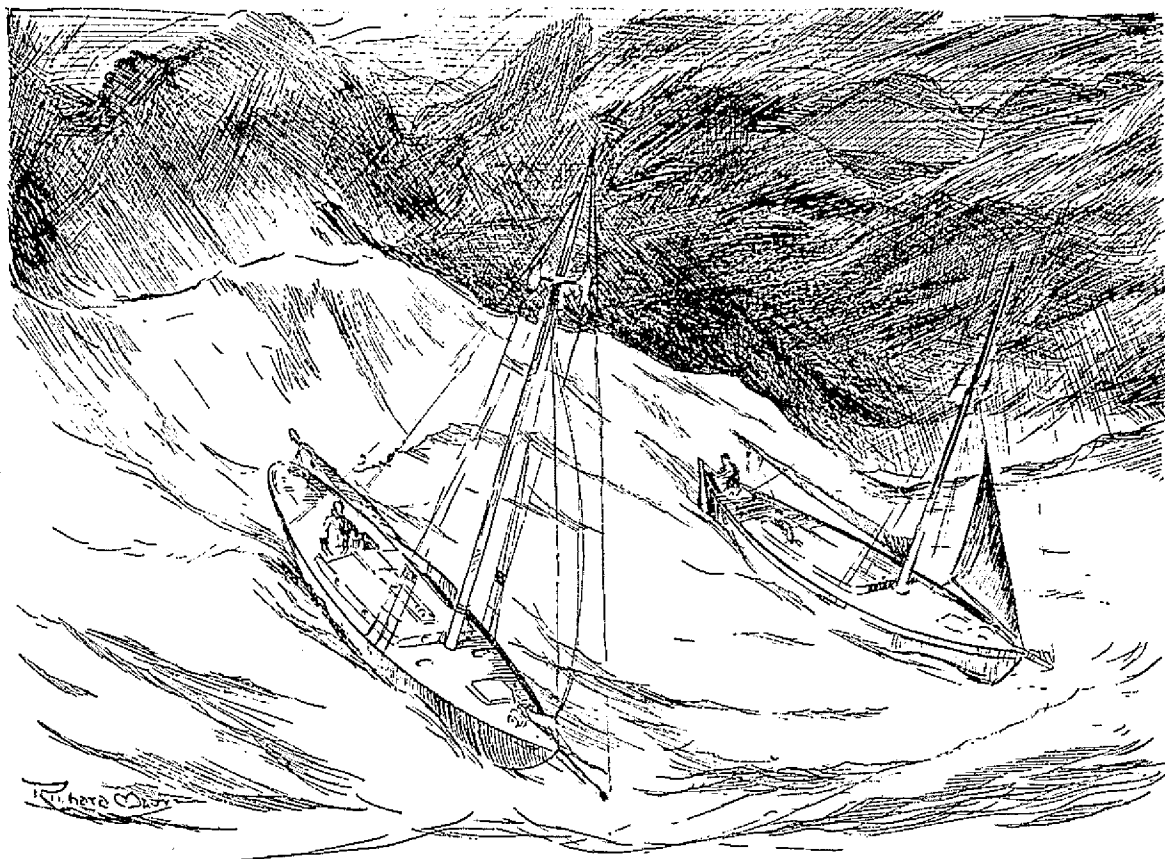
„Vikingen“s Forside paa Nr. 6 har vakt stor Interesse, forhaabentlig først og fremmest for sine smukke Farver. Men „Vikingen“s søkyndige Læsere opdagede hurtigt, at denne smukke Forside rummede flere søtekniske Fejl. Og de Breve med Kritik, der i hundredvis er indløbet til Redaktionen, har kun glædet os. Vi har nemlig ønsket at pejle vore Læseres Interesse for „Vikingen“s Forsider, og da vi fandt Qvistorffs smukke Billeder, der rummede saa megen maritim Skønhed, lod Redaktionen al Kritik sove netop i Forventning om, at vore Læsere vilde opdage

Fejlene og lade os det vide. De mange indkomne Breve viser tydeligt, at Forsiden bliver studeret paa det nøjeste, og da Redaktionen haaber, at det samme gælder det øvrige af Bladets Indhold, har vi belønnet den Kritik, som vi har fundet mest saglig og velovervejet, med en Søkikkert fra Iver C. Weilbach & Co.s velkendte Firma. Kikkerter er sendt til Auktionsmester N. C. Jensen, Hirtshals. — Det er Redaktionenens Ønske, at Bladet saavel i Tekst som Billeder er korrekt i maritim Henseende, og berettiget og velovervejet Kritik vil altid være velkommen.



5-mastet Fuldskib, Verdens største Sejlskib, „Preussen“, 8000 T. DW., kolliderede paa sin 14. og sidste Rejse med Kanal-Paketbaaden Newhaven—Dieppe SIS „Brighton“, der med 90 Passagerer skulde til Frankrig. Vejret var diset, men Paketbaaden mente i Kraft af sin store Fart sagtens at kunne gaa forom Salpeter-Clipperen, men heri forregnede man sig — den 5. Sept. 1910 lige før Midnat ramte „P.“s Stævn „B.“ ud for Maskinrummet og lavede et mægtigt Hul, mens den selv mistede Sprydet og Størstedelen af Forrigning, men var

ellers tæt; da „B.“ havde orienteret sig lidt, returnerede den til Newhaven, mens „P.“ styrede for Dungeness med Spryd og Rig hængende langs Siden, vel fik een, ja flere Slæbebaade fast i Kolossen, men det ene Uheld rakte Haanden til det andet, og tilsidst vilde man forsøge at naa Dover Havn ved Hjælp af Slæbebaadene. Men der var nu en Sø og Storm, og Slæbebaadene kunde ikke holde Skibet, der tilsidst gik paa Grund i Crab Bay, lige østen for Dover Havn. Skibet blev totalt Vrag. (Fra Lods Gruelund: Samling).



I Spidsgatteren er Rorsmanden almindeligvis anbragt i en udsat Stilling, hvor Spejlgatterens Agterstævn derimod frembyder Dæksplads og Beskyttelse.

Spidsgatter

Richard Maury i „The Rudder“
Illustreret af Forfatteren

contra

Spejlgatter

Et Forsvar for Spejlgatteren af en Mand, der har krydset den halve Verden rundt i en.

I Amerika i det mindste eksisterer der en Myte om, at Spidsgatteren er den eneste sødygtige Type Stavn, mens man ikke kan forlade sig paa Overhangsstavnen udenfor beskyttede Farvande. Lad os prøve at søge en rimelig Grund til en saadan Myte, og til en Begyndelse vil vi søge Kilderne dertil.

Tilsyneladende er den Teori, der ligger til Grund for Myten, at en Spidsgatter, samtidig med at den bevæger sig fremad, paa samme Tid kløver den Bølge, der kommer op agtenfra med sin Agterstævn — hvis et saadant Forhold kunde tænkes. En anden Teori stammer fra den historiske Kendsgerning, at

Vikingerne benyttede Spidsgatterformen i deres Fartøjer — skønt Familieskabet mellem de første Vikingeskibe og den moderne Krydser er overordentlig fjært. Man kan i hvert Fald ikke tillade sig at sammenligne den moderne Langfartsbaad med Vikingeskibet i nogen anden Retning. Endnu en Teori stammer fra, at visse skandinaviske Fiskefartøjer, der maa staa for meget haardt Vejr, er bygget paa denne Maade, trods den Kendsgerning, at alle andre af Nordatlantens Fiskefartøjer, der maa staa for lige saa haardt Vejr, ikke er bygget efter de samme Principper.

Til disse Teorier maa vi føje, hvad der alminde-

ligvis er indrømmet af Spidsgatterens Tilhængere. — Overhangs-Stavnens svage Punkt — Klasken og Hamren — naar der lægges bi eller arbejdes op i Vinden i haardt Vejr, mens, naar den løber foran høj Sø, en Bølge kan komme under Overhangen, tvinge den i Vejret og spille Bold med den. Og til Slut den Paastand, at Overhangen intet Formaal tjener paa et lille Fartøj og kun er en Overlevering fra de store Skibe, der behøvede den til Mesan-Skøderne.

Dette er, vil jeg mene, hvad der kan stilles op til Forsvar for Spidsgatter-Typen.

Men Spidsgatterens Fejl er lige saa iøjnefaldende. Denne Type Agterstavn kan kun sjældent udvise en godt Fart, og der er almindeligvis et tydeligt Pres eller slet ingen Fart overhovedet. Udenbords-Roret vil ofte fordre et Overskud af Dødvægt agter og ofte en unødvendig lang Køl. Derfor er det sjældent hurtige Baade.

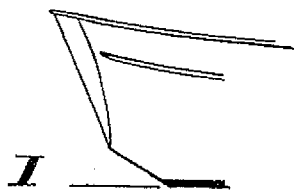
En af Spidsgatterens værste Fejl er et sammentrykket Dæk, der giver mindre Plads i den mest anvendte Del af Baaden. Dette ikke alene formindsker Behageligheden, men det efterlader farlig lille Afstand mellem Rorsmanden og Søen og forhøjer ofte yderligere Faren ved at rebe Storsejl og Klyver.

Med Plads saa overordentlig vigtig paa en lille Langfartsbaad, berøver Spidsgatter-Typen ikke alene et sikkert Stykke Dæksplads agter, men man mister ogsaa et stort Magasin, et af de mest ønskelige Steder til at stuve Grejer bort i. Her er den rigtige Plads til at laste et Fartøj med tungt Gods, hvis Fartøjet er fuldt ballastet og med Næsen nedad. Det er en særdeles nyttig Omstændighed under virkelige Langfarter, navnlig hvor man møder lange Strækninger favorabel Vind, hvor et Fartøj bør have Vægten anbragt godt agter.

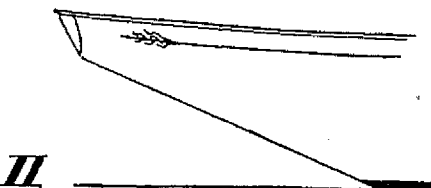
Dette tilsammen betyder, at for den Luksus at have en Spidsgatter, maa man have det samme Sejlareal paa en betydelig mindre Baad med mindre Dæksplads og mindre Plads til at stuve bort i. De mindre Spidsgattere vil ikke være saa komfortable og langt mindre hurtige.

En meget kedelig Ting er det udenbords Ror, der næsten konstant følger med Spidsgatteren. Der er ikke mange Sømand, der kunde tænke sig det til haardt Vejr. Man har hørt om Rortapper, ikke alene at de er knækket, men at de helt har svigtet og gjort Roret ubrugeligt. Et Ror saaledes anbragt, at Stammen aflaster næsten alt Trykket paa Rorposten, er langt sikrere. Hvis et udenbords Ror styres med Rorpind, fordrer det, at Kockpit'et indrettes unødvendigt og farligt ude i den yderste Ende af Skroget. Yderligere maa Rorpinden være hævet over Dækket og udsat og maa have et klar Stykke Dæk, hvorved den beslaglægger Plads, der ellers kunde optages af Ferskvandsbeholdere og lignende. Ofte maa Rorsmanden paa en Spidsgatter omtrent halvt udenbords for at lægge Roret haardt op eller ned, hvilket foruden at være farligt forsinker Manøvreringen. Saa-danne Ror maa være unødvendigt tunge, og dette

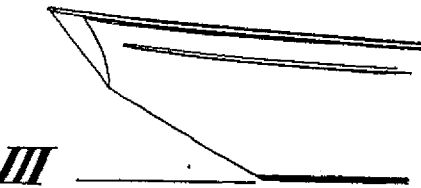
En Type, der ligesom IV er en overdreven Reform af V. Den er for abrupt og kun for brede Fartøjer.



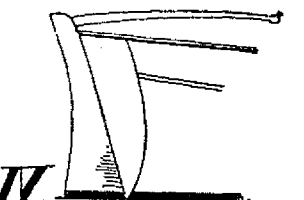
Reform i modsat Retning. Trækker Baadens Linier ud paa en yndefuld Maade. God næst efter III.



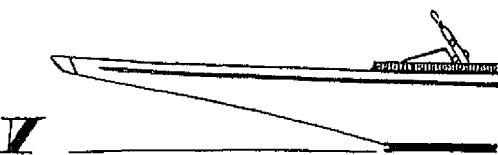
En afbalanceret Type midt mellem I og II. Den bedste Agterstævn for søgaaende Baade.



Ellipseformet Overhang. Savner de fleste af II og III's stærke Egenskaber, særligt i forfølgende Sø.

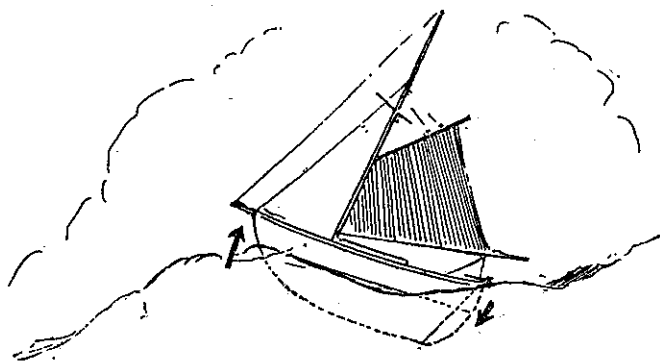


Det Overhang, der mere end noget andet gjorde Spidsgatteren populær. Ringere end alle andre Overhang.



sammen med den Kendsgerning, at Rortapperne kan blive snavsede og stift arbejdende, gør Styringen langt mere trættende — en Omstændighed, som der er al Grund til at overveje paa selv en kort Tur — for slet ikke at tale om Langfart.

Og nu kommer vi til den ivrigt diskuterede Uenighed mellem Spidsgatter- og Spejlgatter-Tilhængere. — Den aargamle Diskussion om de to Typer løbende for en følgende Sø. — Her er Spidsgattertilhængerne overbevist om, at deres Type Baad har en afgjort Fordel frem for Spejlgatteren. Det er deres Paastand, at Spidsgatterens Agterstavn virker som en anden Bov, naar Baaden indhentes af en Bølge agterfra og nok saa nydeligt kløver den forfølgende Sø. — Det lyder altsammen meget godt, indtil vi begynder at andre os over, hvorledes nogen Baad, forudsat at den bevæger sig paa normal Vis, det vil sige fremad, bærer sig ad med at kløve Vandet, ikke alene med Boven, men med Agterstavnen paa samme Tid. Det Argument kan man vist straks se bort fra. Et langt vigtigere Spørgsmaal er: — er det tilraadeligt at



Hvorledes en Spidsgatters Bov er tvunget op, naar Baaden ligger bi. Der er saa lidt Modstand agter, at Boven vil hæves helt op, saa den stamper haardt, naar den kommer ned igen.

skære ned ind til Hjertet af en brølende Sø, sænkende Dækket til under dens vilde Overflade?

Det er paa sin Plads at tilføje, at vi Øjeblikket ikke beskæftiger os med almindeligt daarligt Vejr, der blæser disse kæmpemæssige, langsomt bevægende Bjerger af Søer, som de fleste smaa Fartøjer kan overleve med lidt mere end en ubehagelig Rysten. Smaa Baade uden Hensyn til Tegning og navnlig uden Hensyn til Type af Agterstavn, er kendte for at kunne udholde indtil et vist Punkt af Alvor, hvad jeg bedst kan beskrive som almindeligt daarligt Vejr. Altsammen noget, der er uden Betydning her, for vi gaar langt ud over det Punkt af Alvor. Næmlig det Punkt, hvor en Baads virkelige Evner til en Kamp paa Liv og Død afprøves. Til det Punkt, hvor Søerne er overvældende. Fartøjet kan ikke længere lægges bi, men maa falde af for Vejret og løbe paa Godt og Ondt for de nøgne Master. Der vil ikke være nogen langsomt bevægende Masser i Skikkelse af staalgraa Søer, men i deres Sted vil der være hurtigt bevægende Klipper af Vand, der paa det nærmeste staar lige op og ned, rullende vildt med Hætter paa Toppene. Det er Toppene, man faar med at gøre.

Saadan en Sø kommer op agtenfra. Fartøjet arbejder sig opad for at møde Kammen. Hvis Fartøjet bliver usikkert i det mest kritiske Øjeblik, nemlig Mødet med selve Kammen af en brækkende Sø, synker dets Agterstavn eller sætter sig og tillader en ubehersket Væld af hvirvlende Vand at skylle ind over Dækket og lave Ulykker. Selv Besætningen staar i Fare for at skylles over Bord. Men hvis Agterstavnen i det afgørende Øjeblik løftes klar over Kammen af den brækkende Sø af Søen selv ved Hjælp af bærende Flader agter, vil der intet ske. — Disse bærende eller løftende Flader agter maa naturligvis afbalanceres med tilsvarende Evne til at flyde i den forreste Del af Fartøjet.

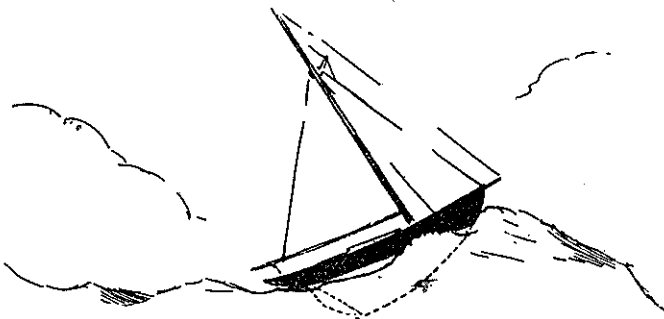
Den brækkende Kam paa de store Søer er, hvad der bekymrer de smaa Langtursbaade. De maa altid finde paa Middel til at løftes op over den. I brækkende Sø kan dette kun opnaas ved at forsyne Agterstavnen med tilstrækkelig løftende Overflade, saa-

ledes at selve Presset af Vandet underneveden vil løfte Agterstavnen opad og paa den Maade holde den klar. Boven maa ogsaa have tilstrækkelig oppebærende Evne til at modvirke Løftningen agter, saa man undgaar, at Fartøjet „rammer Pæle“. — Spidsgatten kan paa Grund af selve sin Konstruktion ikke give denne opadbærende Evne, og hvis den „skærer“ gennem Kammen, vil Dækket blive skyllet fra For til Agter.

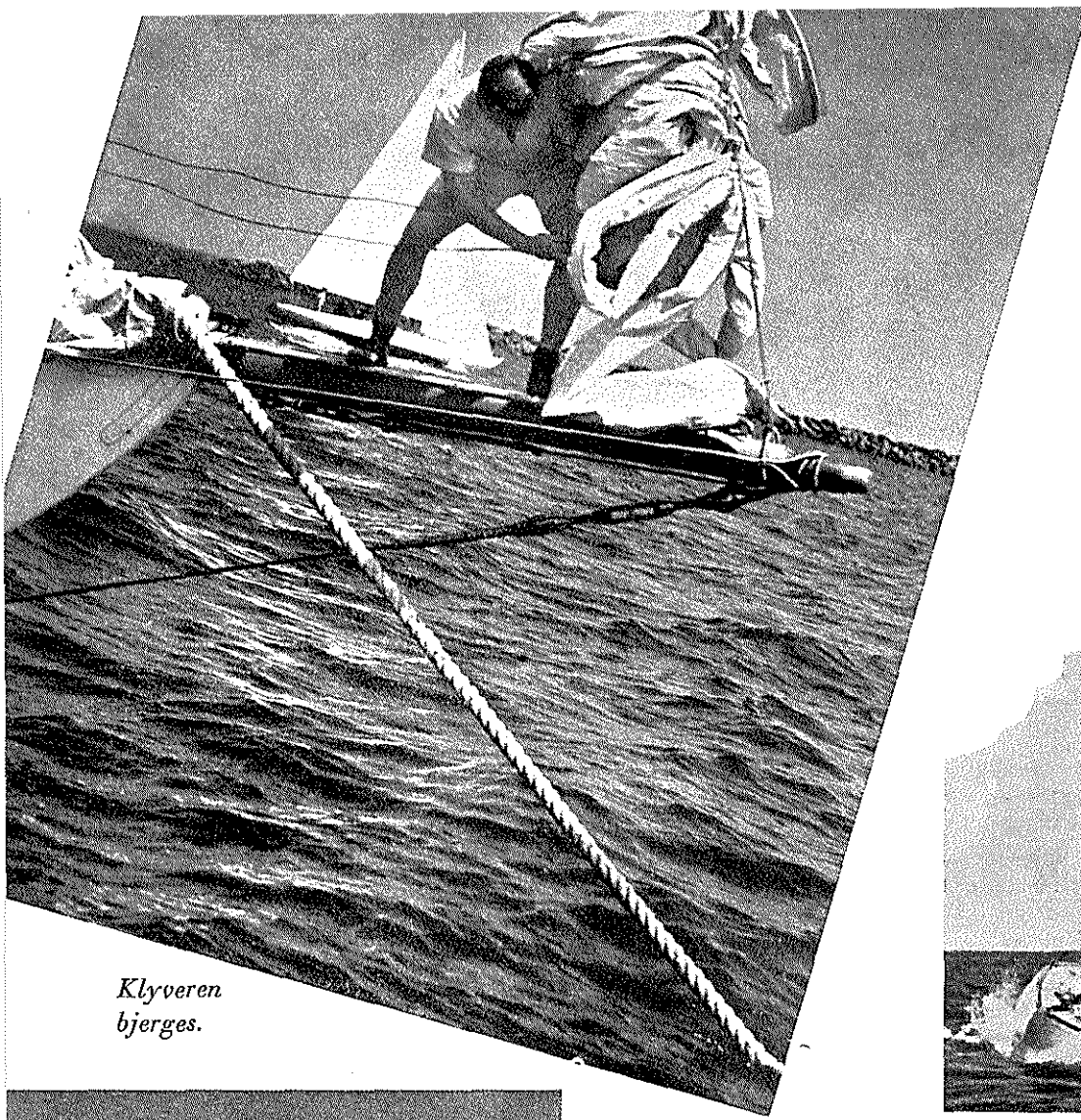
Den lille Langtursbaads relative Størrelse sammenlignet med et stort Skib overses ofte og fremkalder en god Portion Forvirring. Det er slet ikke mystisk, at en lille Baad kan løbe uskadt foran Vejr, der vilde forvolde et større Skib alvorlig Skade. Det er Proportionerne af de opadbærende Egenskaber, der gør det, i det den lille Baad har forholdsvis større opadbærende Egenskaber end et stort Skib. Den Antagelse, at den lille Baad maa være overordentlig solidt bygget med stor Kraft i sine Linier, er ikke helt korrekt. Kraft i Linier er ikke nødvendigvis opadbærende Egenskab. Den lille Baad er ikke det kraftfulde, aggressive Skrog, der kæmper sig frem gennem Søen. Tværtimod er den det lille Skrog, der taltid er Forsvarsstilling, og dens fornemste Forsvarsvaaben er Evnen til at flyde ovenpaa. Og den Evne maa den have saa vel i Bov som i Agterstavn. Den kan være noget ballastet med dybtgaaende agter. Den maa have en vel tilspidset Forfod med en gængeformet Køl hellere end en kapsejlerformet. Den maa ogsaa have et fint klart Løb, hvilket, som allerede paavist, er vanskeligt at opnaa i en Spidsgatter.

Selvfølgelig, en Baad kan have for megen Overhang og saa megen løftende Overflade, at den bliver ustabil, men det bortforklarer ikke den Kendsgerning, at en vis Portion løftende Overflade er uundværlig agter. Jeg har ikke sat mig for at forsvare alle Overhang.

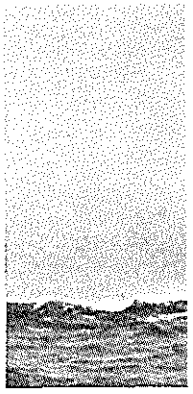
Spidsgatterens Forsvarer bruger almindeligvis den gammeldags Type af Overhang til at illustrere sin Paastand med. Jeg vil for Eksempel ikke forsvare den Type, der havde sin Glansperiode for en Snes Aar siden og som blandt andre Overdrivelser havde en Viftehale, der var omtrent en Trediedel af hele Vandliniens Længde. Kun Uerfarenhed vilde tillade saadanne Overhang udenfor beskyttede Farvande.



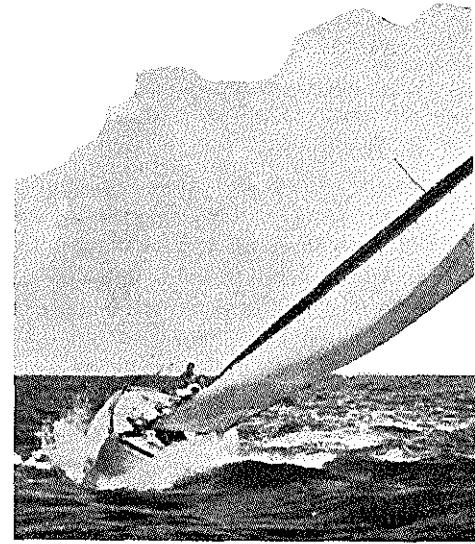
Et daarligt tegnet Overhang vil sætte, men et godt Overhang, som her vist, vil ikke.



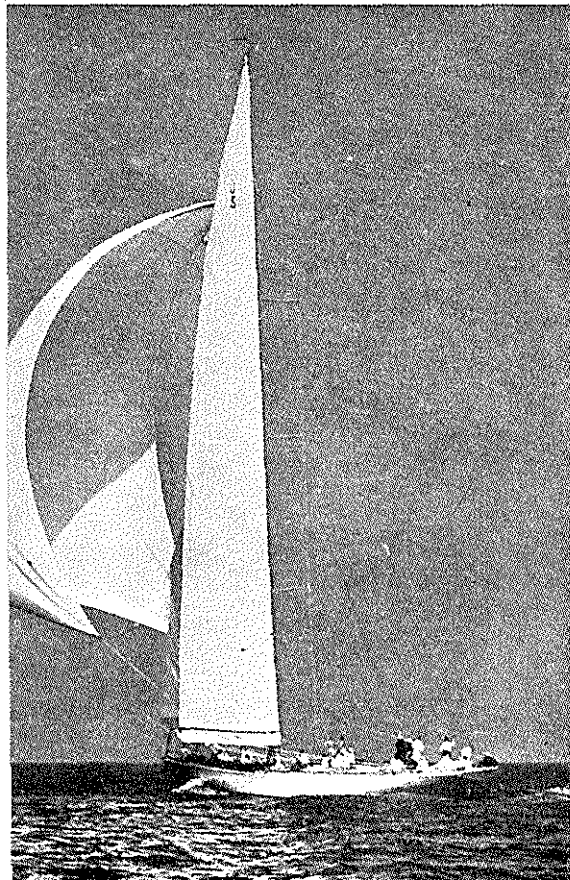
*Klyveren
bjerges.*



For friske Vi

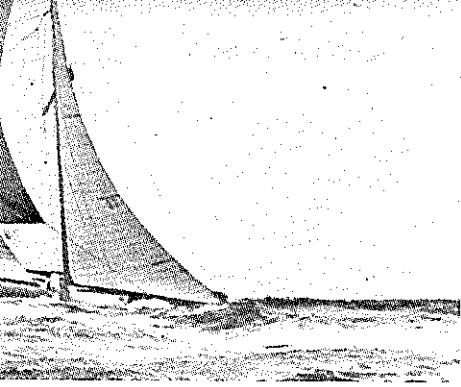


Sommerens herli

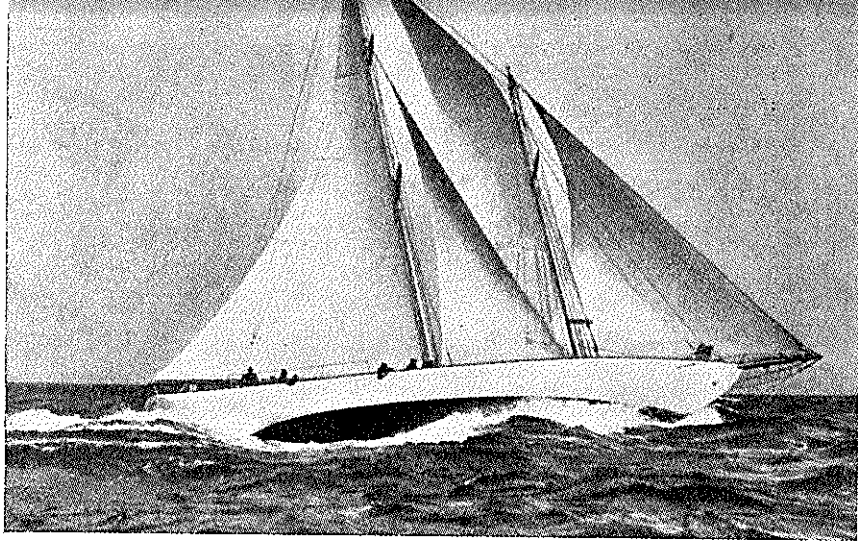


*Elegantere
Linier kan
man vel
ikke fordre.*





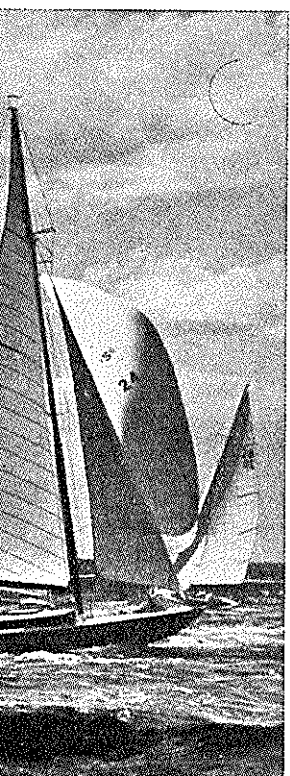
*Over salten
Vove.*



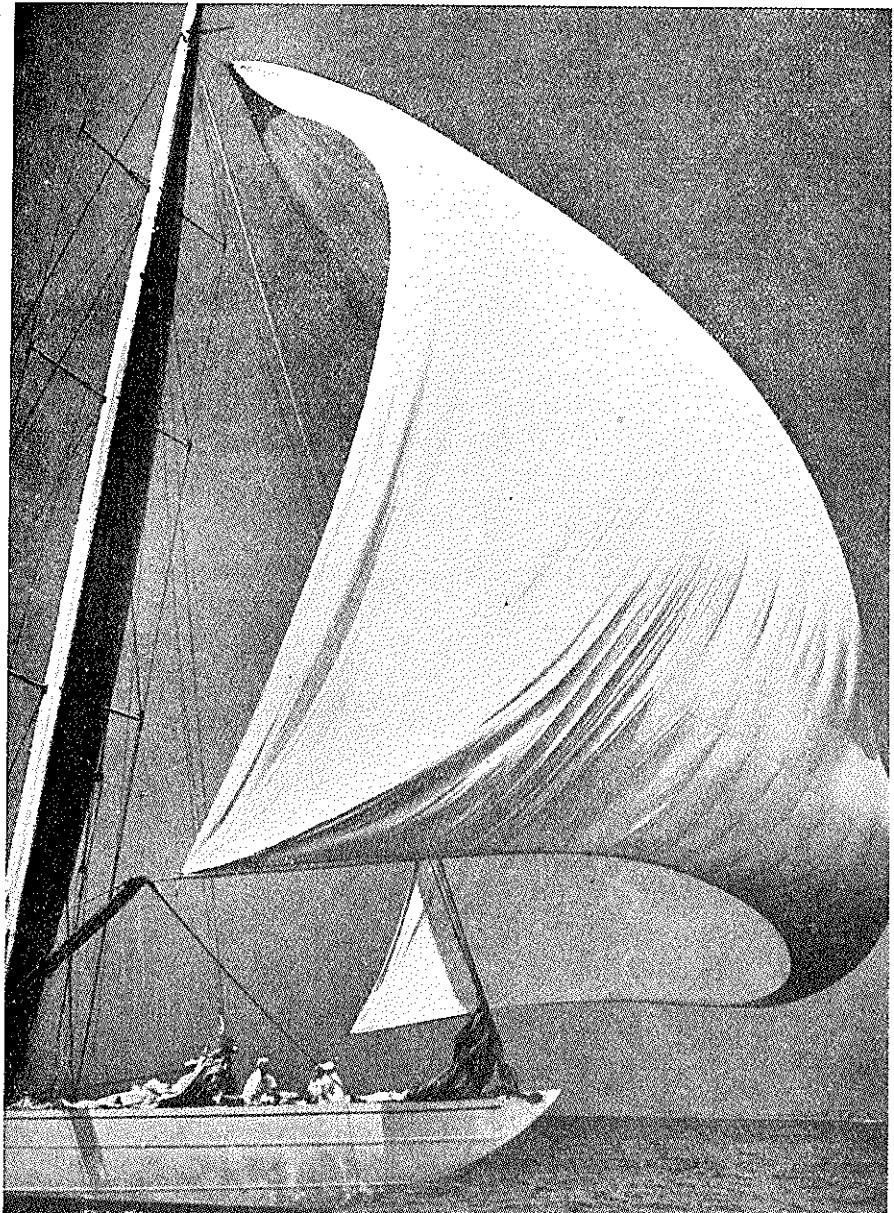
SOMMER, SOL OG SEJL



*Saa
lænsen
vi.*



*Kludder
med
Klyveren.*



HAVET

er ført ind til

NÆSTVED

HAVET drager. Havet er den store Livgiver. Havet skaber Udvikling med Handel, Arbejde, Trafik. Og har en By først een Gang været i Kontakt med Havet, saa kan denne Forbindelse godt tabe sig gennem Aarhundreder. Drømmen om Havet vil ligge og gløde inde i Byens Sjæl. Byen vil aldrig glemme, at den har hørt til blandt de Byer, der som

Maager slaar sig ned langs Kysterne. Og en Dag vil Gløden slaa ud i lys Lue, Trangen til atter at blive en travl, levende Havnestad vil kræve sin Ret, Byens Mænd tager Initiativet, Arbejdsstyrker gaar i Gang, Maskiner æder sig ind i det hæmmende Dynd, de hindrende Banker, og en skønne Dag glimter en blank Vandvej fra Havet op gennem Landet til Byen. Store Skibe kommer op ad Vandvejen, lægger til ved nye Kajer, og Byens Liv som Havnestad genopstaar.

Lige siden Arilds Tid har det Samfund, der først var en lille Boplads, senere blev til Byen Næstved, haft Forbindelse med Smaalandsøhavet. Indtil Begyndelsen af forrige Aarhundrede var denne Forbindelse dog kun indirekte. De store søgaaende Skibe kunde ikke gaa op til Næstved. De maatte ankre op paa Reden ud for Karrebæksminde, og Varerne blev om-

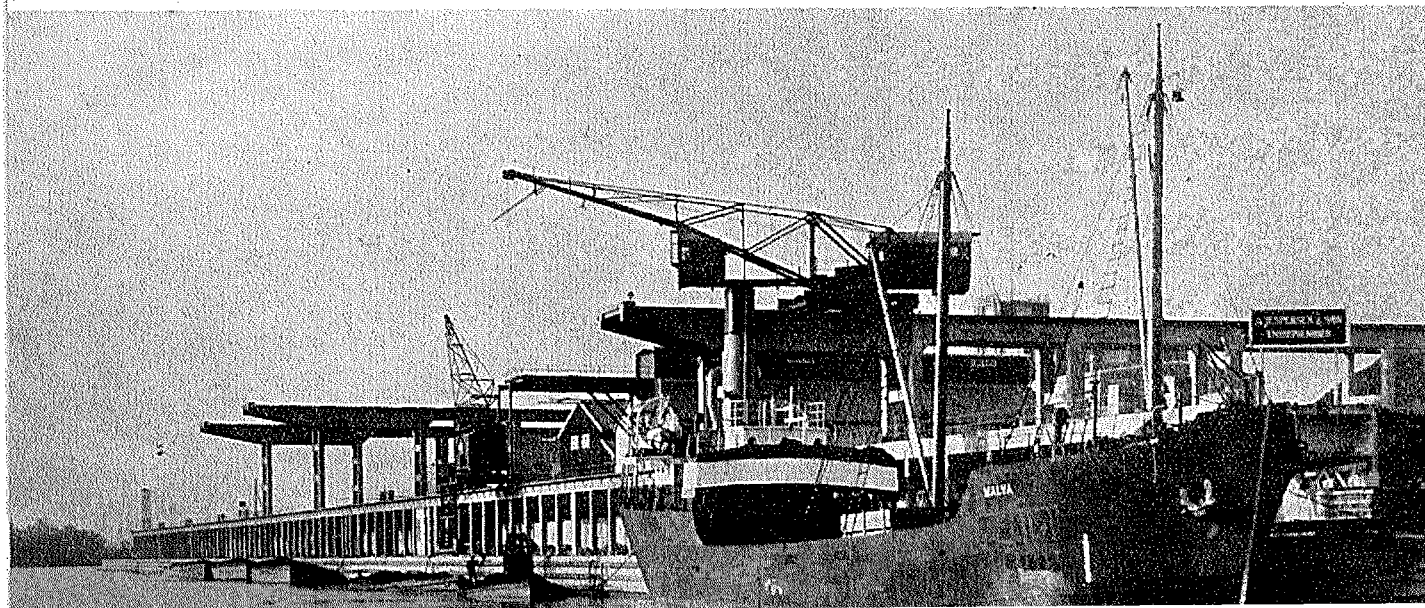
En By, der har faaet sin Drøm
virkeliggjort. - En Vandvej, der
er kommet til sin Ret

ladet i Pramme, der blev slæbt ind gennem Fjorden og op gennem Aaen. I 1805 erhvervede Næstved By den flade, ca. 100 Tdr. Land store Halvø Longshave, gennem hvilken man i lige Linie gravede en Kanal og derved tilvejebragte et forbedret Udløb og en Udskebningshavn. Arbejdet paabegyndtes i 1806 og afsluttedes 1814. Havnen fik en Dybde af $8\frac{3}{4}$ Fod, Kanalen af 5 Fod.

I det følgende Aarhundrede skete Udviklingen af Næstveds Forbindelse med Havet langsomt og trægt. Skønt man allerede i 1826 begyndte at kræve Sejløbet grundigt oprenset, skete dette først omkring 1860., da Løbet opmudredes til en Dybde af $7\frac{1}{2}$ Fod. Samtidig blev der gravet et nyt Løb ved Abbednæs og herfra anlagt en Træksti ind til Næstved.

Prammene, der bragte Varerne frem og tilbage

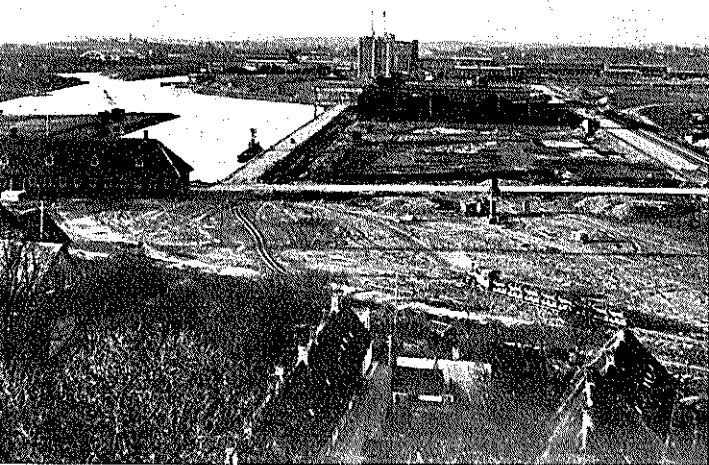
Udsigt mod Havens østre Basin med D. F. P.s 400 m Kajanlæg i Baggrunden.



mellem Skibene og Byen, blev møjsommeligt staget frem ved Haandkraft og trukket inde fra Trækstien langs Aaen. Først i 1892 blev denne langsomme Metode afløst, idet Dampbaaden „Susaa“ blev anskaffet til at bugsere Prammene.

Umiddelbart efter Aarhundredskiftet tilvejebragte Næstved den sidste Forbedring af den gamle Vandvej, idet Havnen i Karrebæksminde fik en Dybde af 5,8 m under dagligt Vande, og Havneforholdene i Næstved forbedredes.

Næstved By er en driftig By, og den var med i det store Opsving i Handelen, som det tyvende Aarhundrede kom til at betyde. Og stor Handel kræver nem Adgang til Havet. Den aarhundredgamle Metode med Omladning til Pramme blev mere og mere en Hæmsko



Udsigt over selve Havneterrænet. I Forgrunden den nye Toldbygning. I Baggrunden Kraftstationen til Ny Magle Mølle Papirfabrik.

for Byens blomstrende Handelsliv, og derfor hilstes det med almindelig Tilfredshed, da Byens Havneudvalg i 1918 besluttede at undersøge Mulighederne for en dyb Kanal ind til Næstved. I 1930 resulterede denne Undersøgelse i, at Byraadet vedtog den endelige Ordning af Kanal- og Havneanlæggene, hvis Resultater i Dag foreligger.

Det er det imponerende Resultat af Gravkøers Æden, Vaadgravnings-Hydraers Hvæsen, Rambukkes dumpe Stampen, skramlende Tipvogne og smaa Lokomotivers iltre stakkato-Pift. Det er Resultatet af Ingeniørers Trang til at overvinde Naturens største Hindringer. Arbejdspladsen strakte sig de mange Kilometer fra Karrebæksminde op til Næstved. De gamle Moler i Karrebæksminde fjernedes og 800 m nye Moler opførtes af 70,000 Kubikmeter Stenmaterialer.

En ny Klappbro, hvis Klap naar den er slaaet op, rager 29 Meter til Vejrs, byggedes som en Port ind til det nye Havneanlæg. — Gennem Porten kommer man ind

i Karebæk Fjord, hvor det nye Sejlløb er udgravet til en Dybde af 20 engelske Fod. 5½ Kilometer op gennem Fjorden er foretaget Gravninger, hvorved 1,550,000 Kubikmeter Fyld er fjernet. Derefter er 750,000 Kubikmeter bortgravet over Land paa en Strækning af 3 Kilometer, blandt andet har man maattet grave sig 16 Meter ned i en 10 Meter høj Bakke. Kanalen, der nu ligger som et blankt Baand fra Fjordløbet op til Byen, er 42 Meter bred i Overfladen.

Næstveds nye Havn, der nu staar færdig, faar en Udstrækning af ca. 1½ Kilometer med 1 Kilometer Bolværk. Og den nye Havn vil bevirke mange Forandringer i den gamle Bys Fysiognomi. En af de mest karakteristiske Forandringer vil blive, naar Susaaen paa en Strækning af omtrent 500 Meter indeslutes i en Dobbelt-Tunnel af Jernbeton. Det er Fortiden, der maa vige for Nutiden.

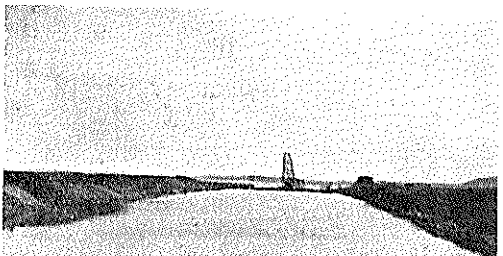
Lørdag den 21. Maj indviedes denne nye Havn, og dermed er Næstved rykket ind i de danske Søkøbstæders Række.

Selv om Indvielsesdagen blev en kold Omgang for de mange festklædte Mennesker, saa har i hvert Fald sikkert alle de, der havde en god Næstvedborger i sig, frydet sig, da Kongeskibet gled fra Havet op gennem Kanalen og ind i den nye Havn. Der er sikkert iblandt dem en Del, der har Øjnene

oppe for, at det nu er mere værd at være Næstvedborger end før, for en Havn, hvor de rigtig store søgaaende Skibe kan gaa ind, forlener sin By med tifold Styrke til at udnytte al den Energi, det Initiativ og Fremsyn, som Byens Borgere sidder inde med. Og en ny Søkøbstad, der møder op med fast Beslutning om at udnytte sin Havn til det yderste, betyder en forøget Slagkraft for hele Landet.



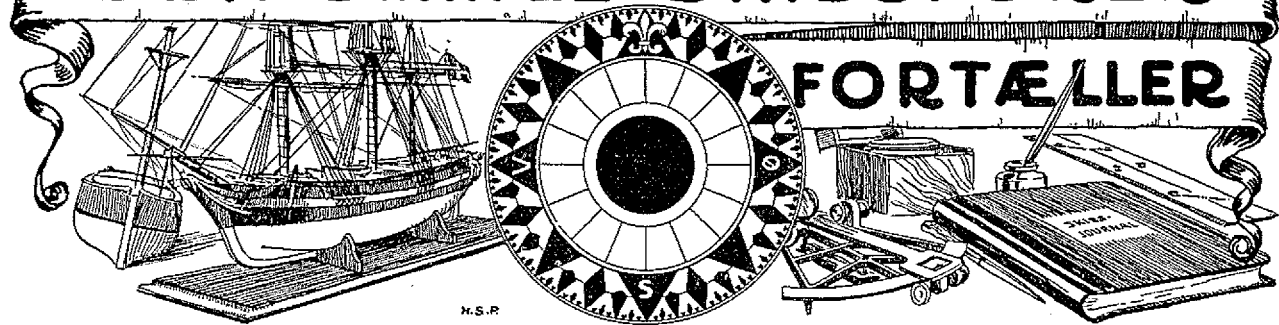
Pramtrafik gennem Næstved i Dag



Vaadgravning i Kanalen.

DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



(Fortsat).

Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

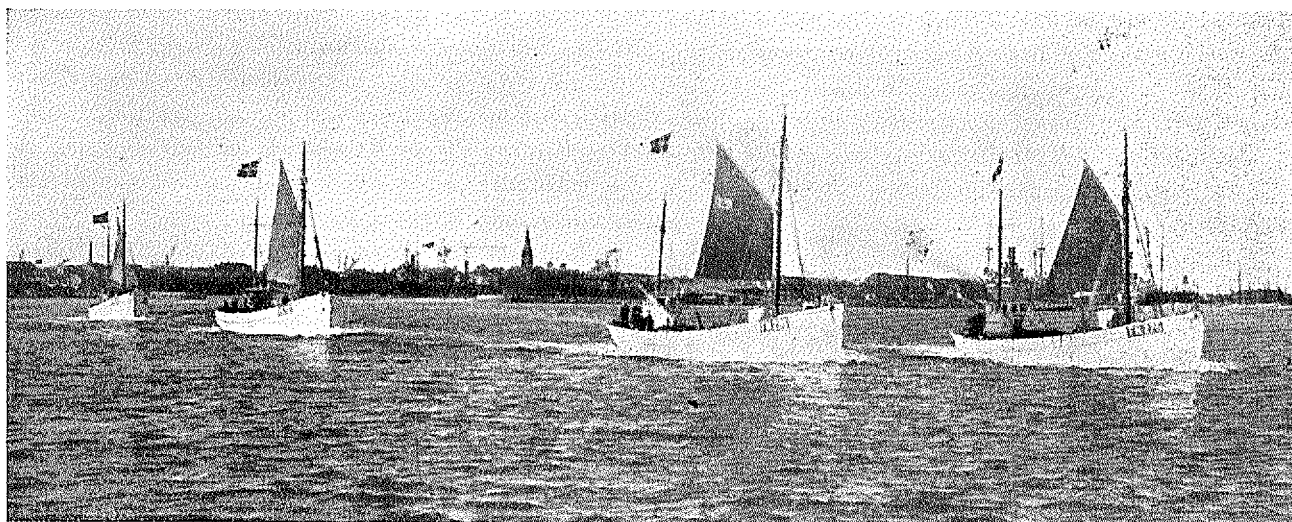
Cochien, som vi kom til, var ingen Storby, men en dejlig og fredelig By, hvor vi kom til at ligge en længere Tid og havde gode Dage. Her spiste vi megen Frugt. I Cochien var Hovederhvervet Kokosnødder. Vi lossede vor Last i Lægtere, som kunde tage 4 à 500 Sække. Saa en Aften, da en Lægte var fuldt ladet og skulde sejle i Land, opstod der en Disput om Antallet af Sække lossen. Lægteskipperen holdt paa sit og Styrmanden paa sit. Han var forøvrigt meget beruset. Saa ordrede han os Søfolk at faa en Kæde frem og anbragt om Lægterens Mast og saa tagde Enden om Bord til os samt en Hængelaas sat paa. Saa maatte Lægteskipperen og hans Folk gaa i Land for at melde til Købmanden, hvad der var sket. Imidlertid faldt Natten paa, og det øsede ned med Regn hele Tiden. Lægteren havde ingen Dæk, og da det blev Dag, var den halvt fuld af Vand og synkefærdig. Styrmanden, som var blevet ædru, saa betænkelig ud, og dertil var der god Grund. Købmanden forlangte Erstatning, og Captajnen, som boede i Land, gjorde Styrmanden ansvarlig. Han skulde betale eller i Fængsel. Men saa forsvandt han — ingen hørte eller saa ham senere.

Vi skulde have en ny Styrmand, og denne kom efter nogle Dages Forløb rejsende over Land fra Madras. — Hvad var han nu for en Fremtoning —

i høj Hat, Diplomatrakke og Guldbriller — det var da en løjerlig Fisk!

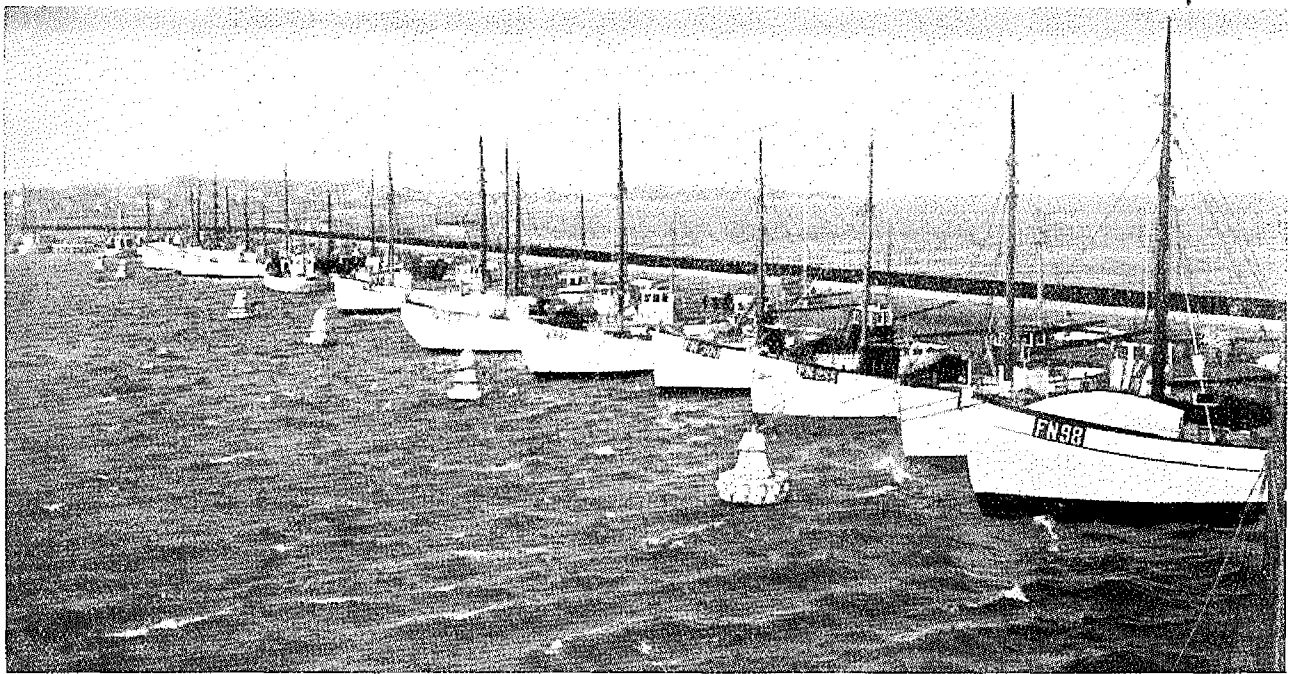
Men nu skulde vi til at gøre klar til Hjemrejsen til London. Lasten var snart om Bord — den bestod af Kokosfiber, Garn og Tangværk. Kokospalmer dyrkedes i den Del af Landet i meget udstrakt Grad. Der var Skove af Kokospalmer langs Kysten, saa langt Øjet kunde se. Det gik langsomt med at blive færdig. Captajnen boede stadig i Land, og vi saa ham ikke med mange Dages Mellemrum — om Bord bestilte vi saa godt som intet. Den nye Styrmand spankulerede paa Halvdækket uden at give nogen Ordre. Vi Søfolk gik hver Dag og ventede paa, at Captajnen skulde komme om Bord, saa at vi kunde lette Anker og sætte Sejl for Hjemrejsen. — Hjem! Hvilket fortryllende Ord! Vi ventede hver Dag efter at komme af Sted, og vi var søklare. — Dyre Erfaringer havde jo belært os om adskilligt. Derfor havde vi i Fællesskab købt et Par Sække Ris og et Tusind Andæg, som vi pakkede i Tønder med Salt, og vi havde købt en halv Snæs Flasker — store Flasker dejligt indisk Karry, syltet Ingefær og store Bundter grønne Bananer, saa vi var vel udrustede for en lang Hjemrejse.

Vi saa snart, at den nye Styrmand var uden Værdi som Officer og Sømand, og vi opdagede tillige, at



Fiskerflaaden staar ud fra Frederikshavn.

Fot. Herluf W. Jensen, Frederikshavn



Fiskerflaaden i Frederikshavn.

Fot. Hørluf W. Jensen, Frederikshavn

han var fordrucken og fuld Dagen lang, og vi saa desuden, at Manden ikke var vel forvaret. Han fortalte os, at han var Hertug af Sommersot og den retmæssige Arving til den engelske Trone, jo, han var en fin Mand, den Styrmand.

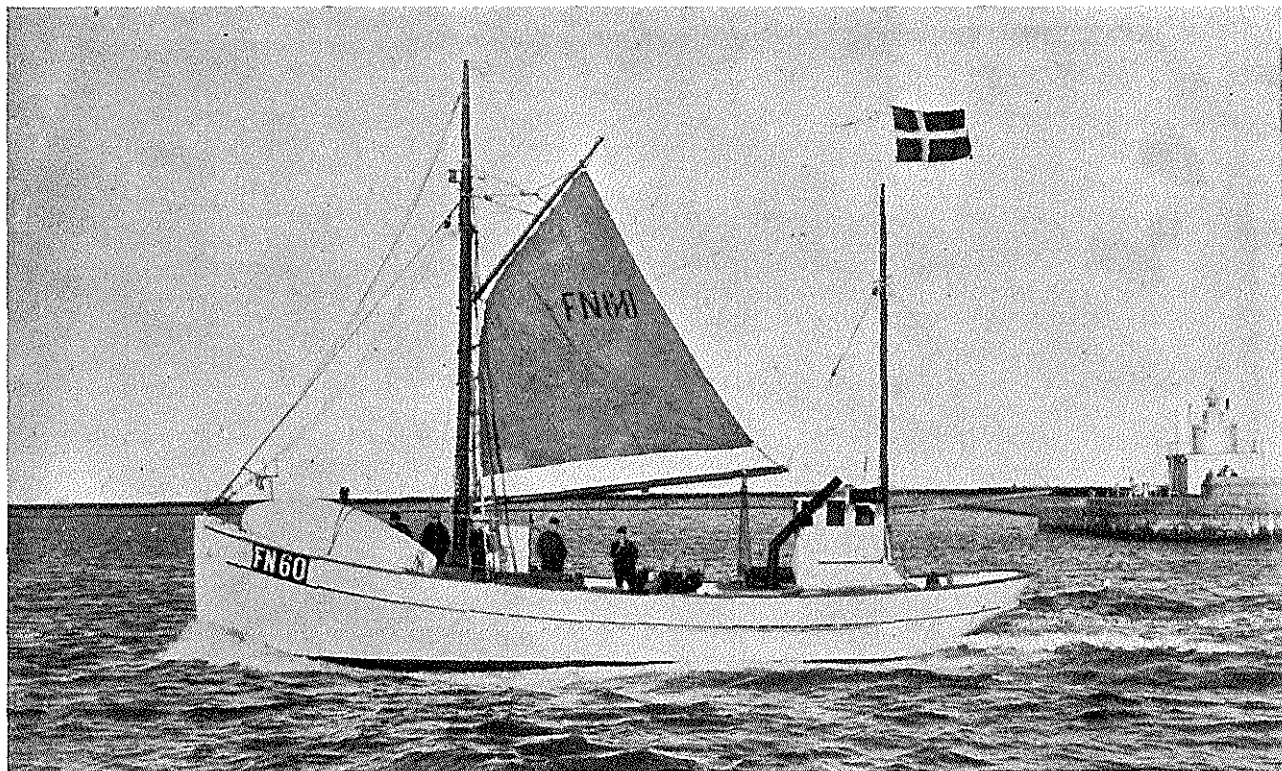
I de Dage, vi laa og ventede paa Captajnen, kom hver Morgen en Kano langs Skibssiden for at sælge Frugt og andet. Den Mand bragte ogsaa Spiritus, Arrak, en meget berusende Drik, som udvindes af en Saft fra Kokuspalmen. Det var splintrende galt med al den Spiritus, og nogle af os Søfolk besluttede at standse den Trafik. Næste Morgen, da Handelsmanden kom til Siden, stod en Mand klar til at tage iuod ham væbnet med en stor Klump Kul, som han lod falde ned i Kurven med Flaskerne. Der blev vist ikke en hel Flaske tilbage. Manden sagde ikke et Muk, men fjernede sig skyndsomst, og vi saa ham ikke mere.

Før vi sejler, maa tilføjes en Bemærkning, som jeg burde have omtalt ved Ankomsten til Caciën. Man erindrer, at paa Rejsen, mens vi var i Nærheden af Sumatra, var Barometret saa lavt, som var en Orkan i Nærheden, og vi hørte Lyde som fjern Torden eller Kanonskud, men at intet ellers skete hos os. Ved Ankomsten til Cochien fortalte man os, at den Dag var der foregaaet en stor Katastrofe, idet Vulkanen Krakatau, som ligger i Sundastrædet, havde haft et voldsomt Udbrud, og store Landstrækninger var sunket i Havet. En mægtig Flodbølge skyllede ind over de nærliggende Kyster, og omkring 60,000 Mennesker omkom.

Omsider blev Captajnen færdig i Land, og vi skulde sejle hjem. Vi lettede Anker under Opsang (We are homeward bound to London Town) glade og fornøjede, for nu gik det hjemefter, og vi var denne Gang ikke bange for at lide Sult.

Paa Rejsen blev jeg meget syg. Det staaer for mig som et kært Minde om trofast Kammeratskab. Min Ven, den svenske Nielson, plejede mig, som havde

han været min Moder, og da det blev Jul, var jeg i god Bedring. Vi kunde vel huske den sidste Jul i Søen under Storm og Kulde, Sult og Bitterhed. Denne Gang straaede Solen, vi sejlede for en god Vind, og vi skulde have en god Julemiddag. Captajnen havde, trods hans Fylder i ved Land, husket den sidste Jul og sørget for, at denne kunde blive bedre. Han havde købt et Par Kalkuner og nogle Ænder. Vi levede højt paa Andesteg, en dejlig Jul med glade, glade Mennesker. En Dag var Hertugen kommet i Tanker om, at han jo var Styrmand om Bord og burde være med til at navigere og maale Solhøjden. Han laante Captajnens Instrument, maalte Solen og beregnede Bredden og fandt, at vi stod nogle Grader Nord for Ækvator, mens vi i Virkeligheden var mange Grader Sønden for. En Eftermiddag ca. Kl. 5 — det var Styrmandens Vagt, men det vidste han næppe; thi han laa i sin Hængekøje under en af Baadene og læste, medens Folkene inde i Lukafen spillede Kort om Tændstikker og jeg sad paa min Kiste og snittede paa en Portrætramme. Der var ingen paa Dækket uden en ung Mand ved Roret. Da kom der pludselig en stærk Vind og krængede Skibet helt over paa Siden. Vi gik med alle Sejl i Top. Ud paa Dækket fo'r vi og fik alle mindre Sejl bjerget i Hast — ingen Styrmand gav Ordre. Snart var Bygen forbi, og vi satte Sejlene igen. Folkene gik ind for at samle de bortkastede Kort sammen, og først da tørnede Styrmanden ud af Køjen og gik op paa Halvdækket til Captajnen, som var kommet op. Styrmanden hilste ham paa militær Vis og sagde: „Hr. Kommandør, maa jeg lykønske Dem, som har et saa udmærket Mandskab om Bord.“ En saadan Styrmand kunde ingen respektere, og han følte vel, at han blev ringeagtet og skulde nok sørge for, at vi blev alvorligt straffet. Han bildte sig selv ind, at han havde en Fætter, som var Guvernør i Lagos, Vest Afrika, og at vi selvfølgelig skulde anløbe den Plads, saa vi kunde blive tilbørlig straffet for vore Næsvigheder.



Den forliste Kutter FN 60 Ellen.

Fot. Herluf W. Jensen, Frederikshavn

Vi anløb Kapstaden. Hvad vi egentlig skulde der, vidste vi ikke, thi vi manglede intet. Men Captajnen mente, det var nødvendigt. Vi maatte ind for at kontrollere Kronometret samt fylde fersk Vand og muligvis faa vor Hertug i Land. Naa, Sagen var vel nærmest den, at han ønskede sig nogle Dages Landlov. Han havde Familie der og mange Bekendte. Vi laa der en 10 Dage, noget Jag eller Hastværk kendte vi ikke i dette underlige Skib.

Det tog ogsaa Tid med at faa Styrmanden i Land; thi Myndighederne var ikke glade for at modtage ham, og nogle af os Søfolk maatte i Land og i Søretten og bevidne, at Manden var skrupskør og aldeles ikke sin Plads voksen som Styrmand, Ja, han kunde i sin Tossethed bringe Skib og Folk i Fare, og vi Søfolk erklærede, at vi ikke vilde lette Anker og gaa til Søs med den Mand om Bord. Myndighederne kunde jo selv overbevise sig om, at vor Erklæring var rigtig ved at gennemlæse Skibets Journal, hvor han havde skrevet, at „Qubanna“ den Dags Dato var ankret i Bugten ved Lagos i 8 Favne Vand. Det var en hel Fest for os, vi fordrev Tiden med at fiske store Hummer, langt flere end vi kunde spise, og kastede dem saa atter i Vandet. Vi spiste ogsaa Frugt, især Vindruer. Vi spiste saa meget vi kunde deraf. Hertugen var imidlertid gaaet i Land med Trusler til os om, at nu skulde han gøre det varmt for os, naar han fik talt med Fætterten.

Saa fik vi atter en ny Styrmand, fattig og daarlig klædt, han ejede ikke en Trævl andet end, hvad han stod i. Han havde vandret Hundreder af Miles paa sin Fod fra Minerne ved Kimberly. En Dag kom saa Captajnen om Bord, og vi skulde straks lette Anker. Han var fuld af Vovemod. Han havde medbragt Spiritus, Proviant og en Kasse Whisky. Den Dag blæste det en Paalandsstorm, som vi Søfolk saa, at vi ikke

kunde krydse os imod. Desuden laa et Par andre Skibe til Ankers ret nær os, og i dette Vejr vilde vi umuligt komme under Sejl uden Sammenstød, men det kunde Captajnen ikke se eller bedømme i den Tilstand, han var. Vi skulde hive Anker og sejle. Naa, ja, ja, saa hev vi under megen Skraal og store Fagter, vi bare kiggede lidt paa hinanden, vi Søfolk, og forstod Meningen. For at vise Captajnen, hvorledes vi sled i det, raabte vi opmuntrende til hinanden — hiv nu — hiv haardt — hiv for England og læg nu Kræfterne i! Men vi hev ikke, vi lagde trods de store Fagter ikke Kræfterne i, og da Captajnen saa, at det gik saare trægt og besværligt, kom han for at give en hjælpende Haand, og vi skreg endnu mere om at hive haardt. Tilsidst indsaa Captajnen dog, at det blæste for haardt, og han gav Ordre til at standse Hivningen, hvorpaa han gik ned at sove Rusen ud, til Vejret bedredes, og saa kunde vi hive.

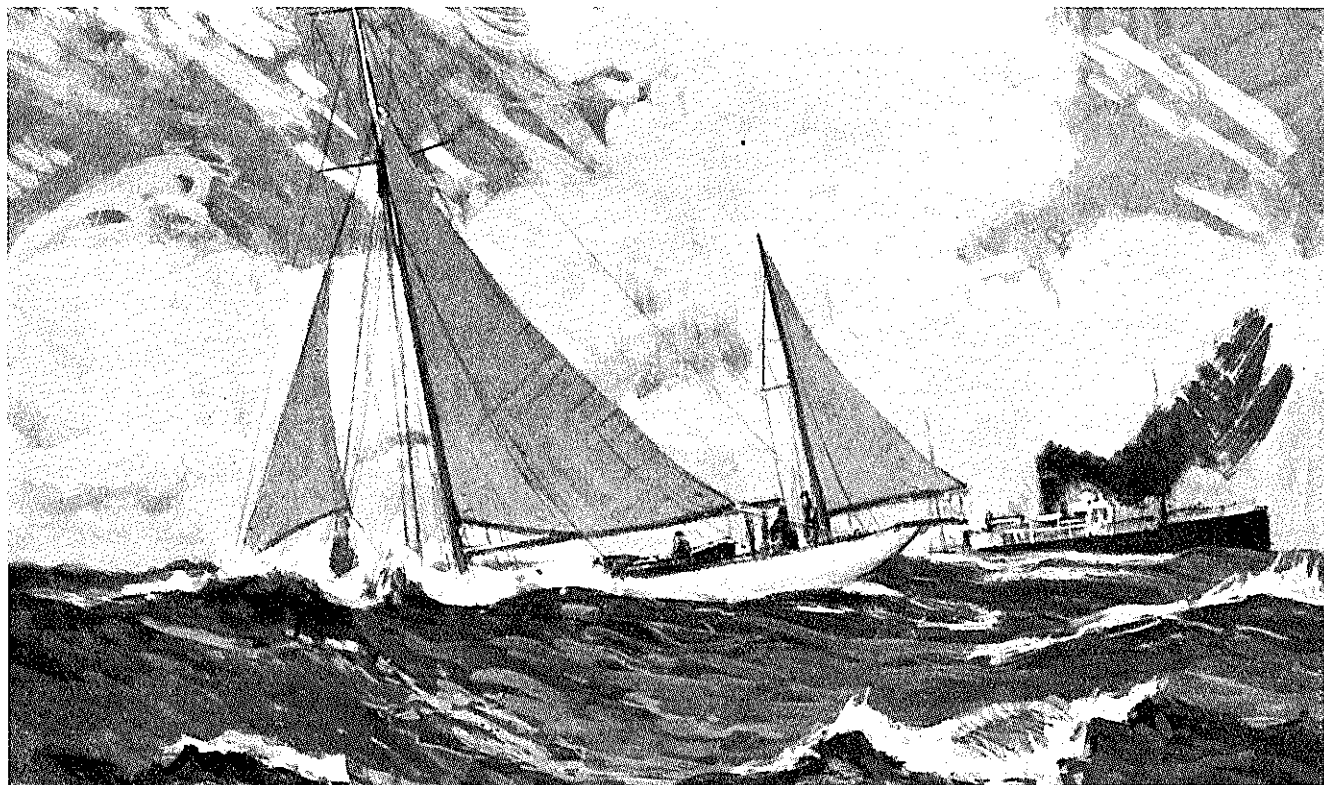
En fin Sejlads havde vi ret fra Kapstaden til Ækvator, ja, ret rask gik det ikke, vi luntede langsomt og dovent af Sted, det var nu det gode Skib „Qubanna“s Maade at sejle paa. Ved Ækvator havde vi megen Stille, vi havde altid megen Stille i dette Skib.

En Dag saa vi et Havuhyre, som næsten lammede os ved sin Størrelse. Vi kunde se Uhyret længe før det kom os nær. Det var en Tigerhaj, lysgraalig af Kulør med brunlige Pletter over hele Kroppen; den havde to Unger med sig med en bleggul Kulør, og de gik tæt op ad Moderens Mund, en paa hver Side. Ungerne var ca. 1,5 Meter lange, vist helt nyfødte. Vi var alle Mand samlet paa Halvdækket og betragtede Uhyret nøje, det opholdt sig under Skibets Agterende i over en Time. Vi kunde have stukket til det med en Baadshage eller harpuneret den, men vi

turde ikke røre det. En Gang lukkede Dyret Gabet op, om det nu var af Lyst efter et Par af os, som var det saa nær. Dyrets Gab var som en Port, hvor en Mand kunde staa opret. Guvernør over Ækvator kaldte vi Søfolk den, men jeg saa aldrig siden Guvernøren, trods det, at jeg siden passerede de Egne ca. 40 Gange. Nu ved jeg meget godt, at naar man fortæller Folk i Land om sligt, saa regnes det for en god Skipperløgn. Mange Aar senere læste jeg en Beretning om, at man ude paa en Stillehavssø havde fundet mægtige Kæber af en saadan Haj, et Fortidsdyr benævnte man det. Nej, det var ingen Fortidsdyr; thi saadanne eksisterer, selv om man aldrig siden saa dets Lige.

Naar et Skib i de Tider havde passeret Ækvator for hjemgaende, saa var det altid en Begivenhed, hvem der først kunde faa Øje paa Nordstjernen, naar vi var ca. 6° norden for Linien. Vi spejdede saa efter den hjemlige Stjerne og holdt Øje med, hvorledes den efterhaanden hævedes over Horisonten, og saa kom de klare Stjerner af Karlsvognen op over Horisonten. Ved den Tid plejede man at faa Uro i Kroppen. Ens Tanker kredse om Hjemmet, Hjem! Hjem! Du kære Hjem! Saa kunde Skibet aldrig sejle rask nok, saa kritiserede vi Captajn og Styrmands Sejlføring, saa kunde man uden nogen Grund blive gnaven og ønskede kun at være ene med sine Tanker, og ellers naar vi talte med hinanden, saa var det om Hjemmet og Glæden, som ventede os, og hvad der især var i vore Tanker, var Talen om Mad. Det første, vi foretog os i Land, skulde være at ile til et Spisehus og hugge i sig, enhver sin Livret, altid Kartofler og Grøntsager, noget vi alle højligt trængte til efter Maaneder paa Søen, efter den elendige og ensformige Kost. Om Bord i „Qubanna“ var der op-

staaet et Spørgsmaal, som ængstede os ikke saa lidt. Det var angaaende vore tilgodehavende Penge. De fleste af os havde været længe om Bord, og iblandt os var opstaaet en Kappelstrid om, hvem som var mest paapassende og havde mest tilgode. Hvorledes vilde det vel gaa, naar vi kom i Land, og Fragten hjem maaske ikke var tilstrækkelig til at betale os alle de mange Penge; thi det stod os klart, at den Sejlads, vi havde præsteret, maatte føre til Tab og Fallit. Omsider nærmede vi os den engelske Kanal. Det første Budskab derom var Flokke af store graa Maager, Kanal Lodser kaldte vi dem i de Tider, og saa kiggede vi efter Land og Fyr. Saa var der ingen Ro til at sove. Havde der været Tider om Bord, da det var saa som saa med Agtpaagivenheden, saa spændtes nu enhver til det yderste. En Dag kom saa den store Begivenhed; at vi halede ind i London Dok, og før Skibet endnu var fortøjet, kom Havnepolitiet om Bord og klistrede en Plakat paa Stormasten, at Skibet var beslaglagt for Gæld. Hvad nu med alle vore Penge og Forhaabninger? Politiet trøstede os dog, at vi nok skulde faa alt, vi havde tilgode, og vi gjorde os klar til at forlade Skibet. Rejsen hjem fra Indien havde været 5 Maaneder og 16 Dage. Ligesom modstræbende pakkede vi vore Sager for at forlade det Skib, som havde været vort Hjem i 2 Aar. Farvel da „Qubanna“, du underlige Skib, som syntes at lunte helt tilfældigt frem over Havene. Havde vi oplevet drøje Tider om Bord, saa var der ogsaa gode Dage, og kære er de Erfaringer om Kammeraterne, de fortræffelige Søfolk, som et Tilfælde førte sammen i dette store Skib. Folk, som det kun denne ene Gang var min Lykke at være sammen med. Nu skulde vi skilles for aldrig mere at mødes. I England var det dengang saaledes Skik, at Afbetaling fra Skibene



Et Møde mellem Luksussejlad og Nyttesejlad.

først skete efter 5 Dages Forløb, en hæsliq Skik til Skade for Søfolkene.

I de 3 Dage gik mangel god Sømand rabundus. Da var de ret prisgivet Landhajerne, Skræddere, Skomagere, Knejeværter og Gadens Kvinder og saa mange andre, som gjorde deres yderste for at plyndre Folkene for deres sværterhvervede Penge. Sømanden manglede ikke Penge, thi enhver vilde gerne laane ham, ja, og snyde ham. Det skete saaledes ofte, at naar de 3 Dage var omme, saa var Hyren forbrugt.

Her skal lige fortælles om, hvorledes det gik vor gamle Ven Alexander, da han sidst var i London. Den Dag, da han blev afmønstret efter en Rejse rundt om Jorden og var paa Vej hjem mod hans Logi, da mødte han en Kvinde, som tiltalte ham: „Hallo, Sømand! Kan du give et Glas Øl i Dag?“ Jo, det kunde han og henviste til et Værtshus tværs over Gaden. „Nej, sagde Kvinden, jeg er en anstændig Dame og gaar aldrig paa Værtshus, men gaa med mig hjem, lige herved, og jeg vil saa hente en Kande Øl, som vi kan drikke i Ro.“ Og saaledes blev det. Men kort efter faldt han sammen i Sofaen, og han blev plyndret for hver eneste Øre. Derefter kom en Mand og sagde: „Hvad gør du i mit Hus,“ og Alexander blev slæbt ud, efterladt i Rendestenen. Et Par Dage efter mønstrede han i „Qubanna“ med to Maaneders Hyre i Forskud. Han havde ikke faaet købt saa meget som et Par Strømper. Saaledes gik det ham og mangfoldige andre, og dog var han en god og paa-passende Mand, 45 Aar. — I de 3 Aar, han var i „Qubanna“, satte han ikke Foden i Land noget Sted, han skulde nu, som mange Gange før, spare Penge for at rejse hjem til Sverrig, til den Pige, han havde kær, og den 9 Aar gamle Datter, som han aldrig havde set, men længtes saa meget efter.

De 3 Dage, vi ventede efter vore Penge, benyttede vi til at gøre vore Indkøb. Enhver var gaaet for at bo de Steder, hvor de før havde boet, kun jeg og min Ven Nielson gik til Sømandshjemmet, ikke fordi det var et hyggeligt Sted, en stor skummel Bygning i et skummelt Kvarter. Der var vel Plads til en ca. 300 Mand og lignede vel noget af et Fængsel med Gallerier og smaa bitte Værelser eller rettere Skabe. Der var en Køje, som om Bord i et Skib, og under Køjen Plads til en Sømandskiste. Stol eller andet Møbel fandtes ikke. Pladsen var saa kneben, at man lige kunde staa og klæde sig paa. Lys var der ikke, heller ikke Vinduer. Den eneste Belysning trængte ind gennem en lille Tremmeluge. Der var Balkoner om i en Firkant, den ene Etage over den anden, saa at Centret ligesom dannede en stor Brønd, hvorfra en Gasflamme lyste for hele Landingen. Kosten var ret tarvelig og næsten som om Bord, kun var der rigeligt med raa Grøntsager. Det var altsaa ikke for de gode Bekvemmeligheder, vi gik der. Men, vil man spørge, hvorfor gik man da der? Jo, thi der vilde man ikke snyde os, men hellere hjælpe os med mange Ting. Der var vore Penge sikre. Men alle de forskellige Landhajer vidste Besked om, at „Qubanna“ havde været ude i 3 Aar, og at der var Guldfugle om Bord, som det gjaldt om at fange. Men vi passede paa hinanden, at ingen kom til at gaa ene, og da vi var afmønstret, rejste vi hver til sit, saa snart Lejligheden var der. Finnen Thomas Morri havde ikke været hjemme i 18 Aar, de to Svenskere Alex-

ander og Nielson ca. 10 Aar. Nu var jeg ene tilbage og bange for at være i London. Saa pakkede jeg mine Sager og rejste til Harwich for at afvente Damper til Esbjerg, den Gang var der kun en ugentlig Forbindelse. Saa stod jeg en skønne Dag atter i Danmark efter 5½ Aars Fraværelse, og hvilken Fryd. Jeg takkede i mit stille Sind Herren, min Gud, som havde bevaret mig gennem alt, og at jeg nu kom hjem med mange Penge og Klæder og Sager baade i Pose og Sæk. To Kister og to Sække fulde, mange Ting fra fjerne Lande bragte jeg hjem at dele ud til mine Søstre og til gamle Fader, som var stolt af hans Søn.

En saadan Hjemkomst er det bedste og rigeste, en Sømand kan opleve. B. Cl. Jensen.

Erindringer fra Hav og Land.

Anden Del.

Jeg fortalte sidst, at jeg var kommet hjem fra Langfart og med Penge paa Lommen. Ja, jeg blev afmønstret i London med Kr. 1400 eller rettere 79 £ Sterling, noget helt enestaaende i de Dage, thi Hyrerne var smaa. Det var i de sidste Dage i Maj Aaret 1884, og jeg frydede mig over den danske Sommer. Men snart begyndte jeg at tænke — hvad nu? Hvorledes skal jeg anvende mine Penge? Købe Jord, thi Jorden var billig, smaat var det med Penge hos Landmanden, og for ét Tusinde Kroner kunde man købe meget, og det var alligevel dejligt at være i Land. Men mon man nu kunde finde sig deri i Længden? Hvad om man prøvede at læse til Styrmand, mon man kunde faa den Videnskab ind i sit tykke Hoved? Jeg tænkte paa min fattige Barndom og den meget ringe Skolegang, man havde faaet. Dog, man burde vel forsøge, hvorefter jeg rejste til Fanø for at prøve Lykken.

Det var ingenlunde let, ja, det maa siges, at det faldt mig uhyre svært; thi jeg var den ældste paa Skolen og 27 Aar. Nej, det var ingenlunde let at sidde paa Skolebænken og føle sig dum og uvidende overfor de yngre, hvis gode Skolekendskaber stillede mig helt i Skyggen. Der var nu, først Grammatik, hvad var det for noget? Navnet kendte jeg ikke, og min Lærer fra Barneskolen, Arbejdsmand Jepsen, kendte det heller ikke, og saa Regning med Brøk, uha! Det var ogsaa noget helt ukendt.

Hvad er en Brøk? Den megen Videnskab, man nu skulde have ind i sit tykke Hoved, var nær ved at gøre mig kulret og klagede derover til Skolens Forstander, at det var vist bedst for mig at forlade Skolen, thi jeg kan ikke forstaa det, og hellere vilde jeg tilbringe Dagene paa Søen i en forrygende Storm eller staa Dagen lang i en Skibslast og skovle Kul end sidde her; men Forstanderen trøstede mig, vær taalmodig, det kommer nok altsammen, De kan jo tænke!

(Fortsættes 15. Juni).

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

Gøteborg-Klubben „Æolus“ vil foretage Eskadresejlds til Aalborg i Juni.

Den initiativrige Sejlklub „Æolus“ i Gøteborg, der Gang paa Gang har stillet sig i Spidsen, ikke alene hvad angaar den svenske Sejlsportsungdoms Uddannelse, men ogsaa hvad angaar det Samarbejde blandt de nordiske Sejlsportsfolk, der burde være langt mere udviklet, har i Aar igen planlagt en Eskadre-sejlds til Nordjylland. Sejldsen skal foregaa i Mid-sommerugen, og skulde man indvende noget herimod, var det, at det vilde have været en straalende Idé, om Svenskerne først foretog deres Sejlds først i Juli; saa kunde de, efter at have besøgt Aalborg, fortsætte ned til Aarhus og ved deres Ankomst dertil yderligere forhøje Aarhusugens Festlighed. Men nu er Planen imidlertid en anden, og den gaar ud paa, at man sejler fra Gøteborg til Frederikshavn og derfra videre til Hals, hvor Aalborgenserne kommer deres svenske Gæster i Møde med Bugserbaade for at hjælpe Gøteborgerne den sidste Stump Vej gennem Sundet ind til Aalborg.

Den Distance, som de svenske Baade skal gennemsejle, bliver 90 Distanceminuter. Man agter at medtage B-15, B-22'er, ruffede Seks'ere og naturligvis ogsaa større Sejl- og Motorfartøjer.

Hvis Bestyrelsen faar ordnet betryggende Følgebaade, vil den relativt lange Udenskærs-Sejlds ikke være uoverkommelig selv for de smaa Baade, man agter at tage med over.

„Frem“s Lodsedler.

Lodsedler! Lodsedler! Lodsedler! til „Frem“!

„Vikingen“ har faaet mange Henvendelser angaaende Øresunds-Sejlklubben „Frem“s Bortlodningsbaad, og der er endnu en Rest Lodsedler at faa ved Indsendelse af Beløbet — Kr. 1,00 + Porto — til Øresund-Sejlklub „Frem“, Kalkbrænderihavngade, København Ø.

Brug dog

Cornelius Knudsens

HVILEBRILLER

Kikkerter og

Sekstanter



Carvelin

BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler

Husk, at Anmeldelsesfristen for Deltagelse i Aarhus-Ugen udløber den 23. Juni Kl. 18.

Fra Aarhus-Ugens Sekretariat faar De en Anmeldelsesblanket, hvorpaa de anmelder Deres Fartøj med Navn til Deltagelse i følgende Kapsejldser eller de af dem, man ønsker at deltage i:

5. Juli: Distance-Kapsejlds Nyborg—Aarhus.

7. Juli: Hav-Kapsejlds Samsø rundt.

8. Juli: Kalø- eller Thunø Sejlads.

9. Juli: Kapsejlds paa retlinet Bane.

10. Juli: Jubilæums-Kapsejlds paa Trekantbane.

Samtidig hermed bestiller man sine Kuverter à 5 Kr. til Jubilæums-Middagen den 10. Juli.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36

A/S H. C. Christensens Staalskibsværft

MARSTAL

Med Rederens Datter om Bord

STYRMANDEN tændte sin Pibe, der var gaet ud, medens han fordybede sig i de søde Minder. Saa kastede han et Blik paa Kursen og beredte sig til igen at svømme hen i Erindringerne, da Kalle henne fra Lugen begyndte at klemme paa med sin Harmonika, kraftigt assisteret af Kokken, der spillede en skingrende Okkarina. Kalle sang til, og hans Sømandstenor var ikke ueffen. Styrmand Vik nikkede Takten. Denne sentimentale Sømandsang stod udmærket til hans Tanker i Øjeblikket.

Kaptajnen stak Hovedet frem fra Kahytstrappen.

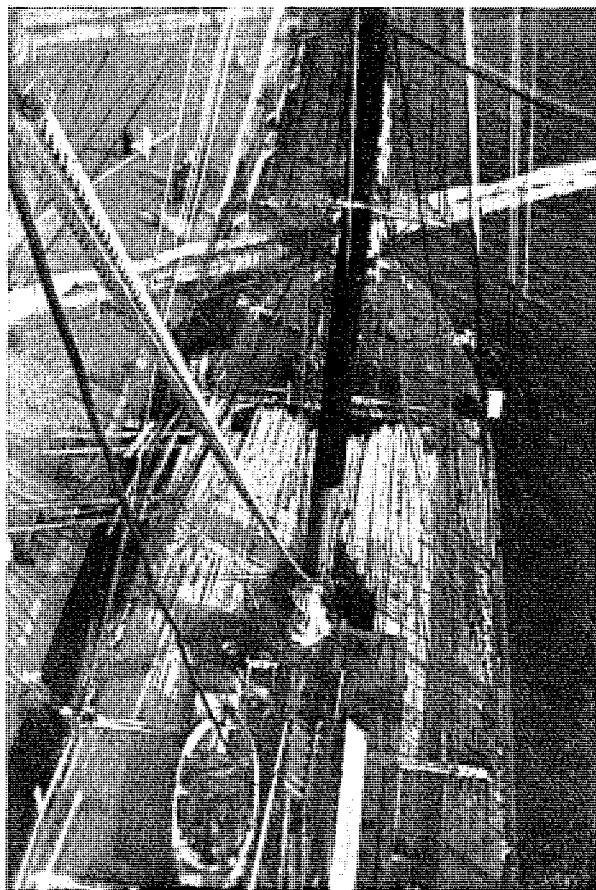
— Vi skal ind til Kalmar, sagde han og kiggede op mod Himmelen.

— Saa — aa! Skal vi det! Hvad har vi at gøre der?

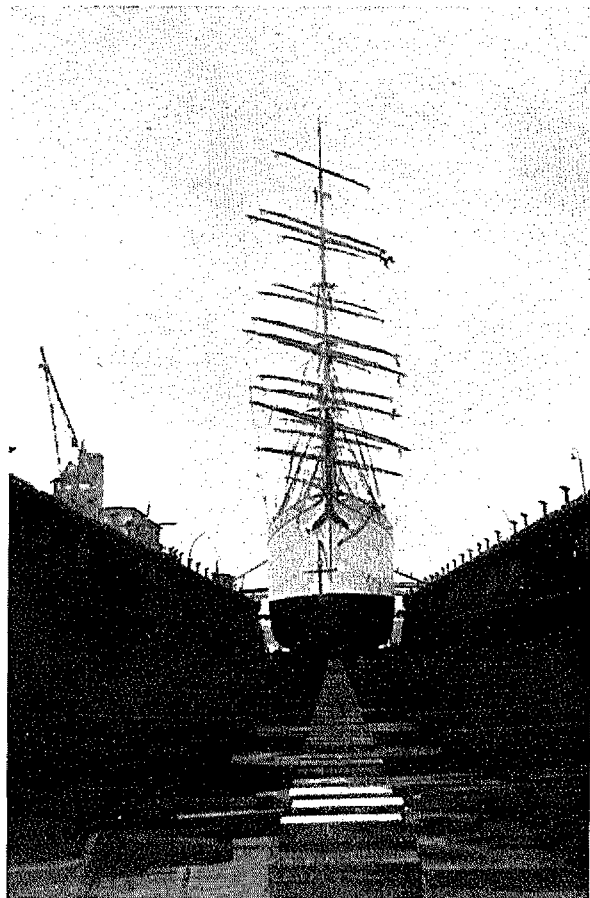
— Ved det ikke! Men der kom Ordre med Posten i Gaar.

Sangen forude tog ny Fart, og Kaptajnen smilede.

— Trænger I ikke til at væde Ganen, Folk! spurgte han. Og et Par Minutter efter sad hele Besætningen



Udsyn fra Stortoppen og ned paa Dækket. Bemærk Store Stænger, Stag og Dækslasten.



Storsejleren i Dok før der lægges ud paa det lange Togt til Australien. Det gælder om at være ren i Bunden, thi Tilgroningen er stor paa den lange Rejse, navnlig i de sydlige Have, og uren Bund giver daarlig Fart.

paa Storlugen, hver med sin Pilsner i Haanden. Kaptajnen var den eneste, der drak staaende, lænet mod Rælingen.

Kursen var sat lige mod Kalmar. I Sundet mødte de en Damper, fuld af Mennesker i lyse Dragter.

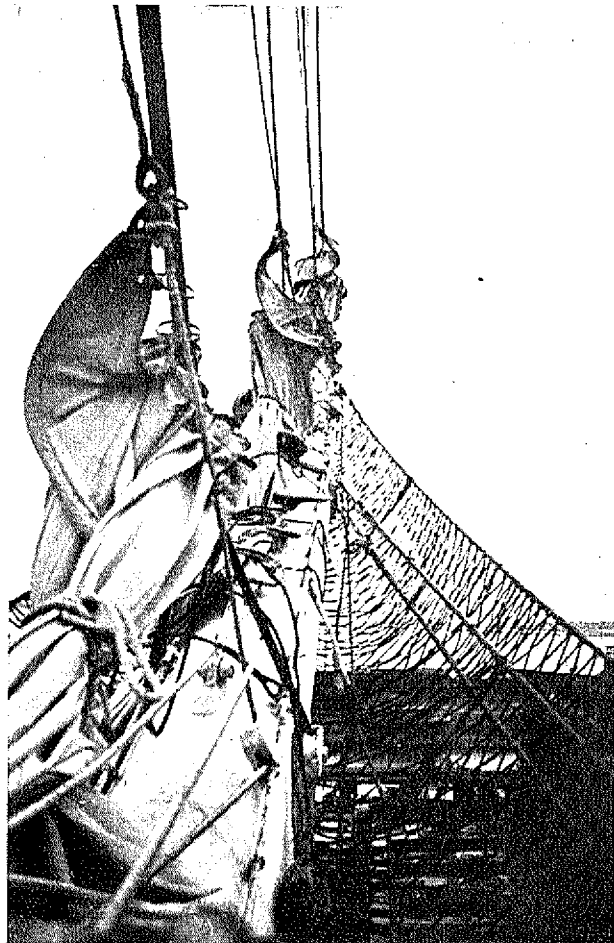
— Pokker skulde være Skipper paa saadan en! sagde Kaptajnen. — Der skal alting være saa pudset og fint og blankt, og man selv med! Nej, maa jeg bede om et Sejlskib, hvor man kan gaa rundt i Nat-skjorte, hvis man har Lyst!

Styrmanden lo og tilnikkede ham Bifald. Men i sit stille Sind tænkte han, at han godt kunde lide at faa saadan en fin Kystdamper at føre engang.

— Ja, det er rart, at vi ikke tager Passagerer, fortsatte Kaptajnen. — Det vilde være rigtig yndigt, hvis vi skulde spadserere rundt i Landgangstøjet til daglig. Kunde De tænke Dem Kalle i blaa Jakke!

Nej, det kunde Styrmanden ikke.

„St. Johannes“ naaede Kalmar i Løbet af forholdsvis kort Tid, og der stod Rederen paa Kajen og lettede paa Hatten som Svar paa Kaptajnens Hilsen.



„L'Avenir“. Udsigt fra Bakken op langs Bøvsprydet. Bemærk Nettet, der er opsat af Hensyn til Eleverne.

— Alt vel! rapporterede Kaptajnen.

— Godt! Og fuld Last?

— Lidt til endda! Men den er godt stuvet, saa faar vi fint Vejr, bliver det en ren Lystrejse.

Lidt efter gik Kaptajnen i Land for at forhandle nærmere med Rederen. Han kom tilbage en Times Tid senere, og da saa han ud, som om han kom fra sin egen Begravelse.

— Nu kan De tro, her bliver rart om Bord, sagde han halvt hviskende til Styrmanden, — rigtig hyggeligt og rart!

— Hvad mener De med det, Kaptajn?

— Rederens Datter skal rejse med til London. Hun kommer om Bord om en Time. Hun skal have min Kahyt. Den kommer nok til at stinke af Parfume, saa jeg ikke kan bruge den i et Par Aar.

— Ser hun ellers godt ud? kunde Styrmanden ikke lade være med at spørge.

— Ved det ikke! Har aldrig set hende. Men hun er nok en af disse Verdensdamer, der rynker paa Næsen af al Ting, saa vi maa jo anstrenge os efter bedste Evne. Se endelig efter, at alt er i Orden. Vi skal ikke have hende til at skrive hjem, at der er sjusket om Bord, og at vi ikke forstaar at opføre os som Gentleman.

Budskabet naaede hurtigt ud foran Stormasten og blev der mødt med lige saa stor Forbavselse, ja, Forfærdelse som agterude. Kokken brugte fæle Ord, for

han kendte saa udmærket sin Begrænsning, og Kalle betragtede med Vemod sin Harmonika, der nu skulde forvises til Køjeskabet. Men naturligvis var der ikke Tid til lange Drøftelser. Alt, hvad der kunde præsteres i Reugeringsfaget, blev gjort — og det gik rapt! En Dame er jo dog en Dame, selv om hun nok saa meget hører til agterude!

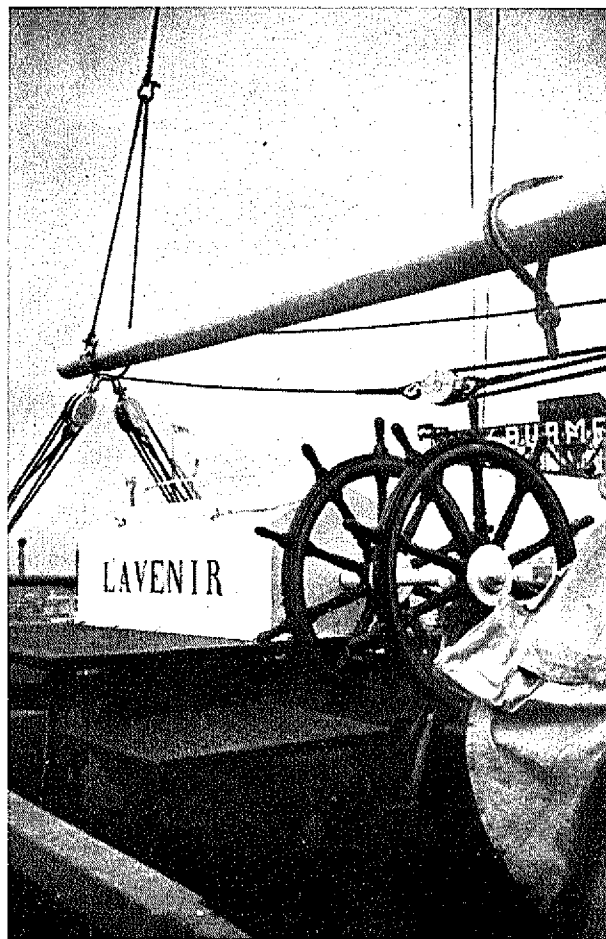
— Du maa tage det Skæg af, Kok, sagde Kalle, — en virkelig Kok skal være rund og glat i Ansigtet, — og saa maa du naturligvis have en ren, hvid Kokke-drugt paa, ellers tør hun ikke røre den Mad, du bikser sammen.

Kahytsdrengen Otto gennemrodede sin Sæk for at finde noget fint at tage paa, men han fandt intet.

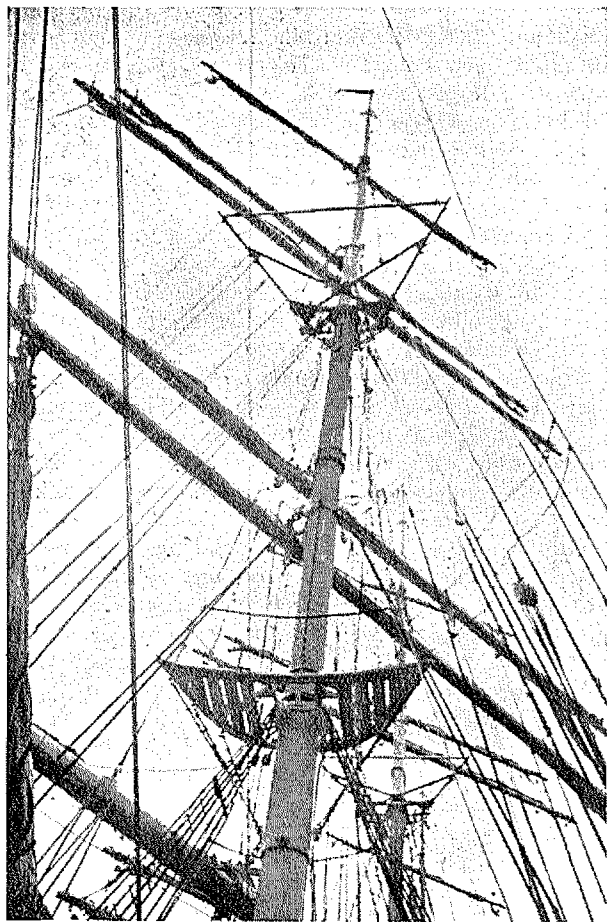
— Ja, ja, sagde en af Matroserne, som havde sejlet paa de store Have og var velforsynet i alle Hensender, — saa skal du faa Lov at laane min Jaket, Otto.

Otto modtog med Glæde Tilbudet, og da han var velvoksen af sig, kunde han nok bære Jaketten uden helt at drukne i den. Bukserne var derimod haabløse, og der var ikke andet for end i en Fart at stryge et Par hvide Lærredsbukser op. Men saa var Otto ogsaa fin.

Da alt var saa nogenlunde i Orden, ankom en Landauer, trukket af sorte Heste, til Kajen og standede ud for Skibet. Alt Arbejde om Bord gik øjeblik-



Parti fra Agterdækket med det dobbelte Rat og Rorbænken. Nu aander alt Fred, men under Storm er det en haard Tørn at holde Skibet, og der er da altid mindst to Mand til Rors.



Et Kig op i Stormasten med dens Mærs, Saling, Ræer og Tougværk. „L'Avenir“ blev i sin Tid bygget som Skoleskib, og man bemærker Sikkerhedsnettet paa Agterkant af Mærset, opsat af Hensyn til de uøvede.

kelig i Staa: en ung Pige i en elegant Rejsefrakke steg ud af Vognen; der maatte to Mand til for at slæbe alle hendes Kufferter.

— Sikken et Bjerg hun kommer slæbende med, sagde Kokken til Styrmanden, men denne havde ikke Tid at svare. Han skulde frem og byde Velkommen, og han bar en Elegance til Skue, der svarede til Anledningen. Han var i fuld Uniform med Guldstriber paa Ærmerne og Kasketten, Flip og sort Slips. Kaptajnen havde ogsaa Uniformskasket, men var ellers civil. Dog havde han iført sig sit bedste Sæt Tøj, og han var endda en gift Mand med Kone og Børn hjemme i Blankaholm.

— Ja, det er højtideligt, sagde Kalle og halede op i Bukserne. — Godt, at man hører til forude.

Imidlertid var de blevet færdige med Afskeden inde paa Kajen, og efter et Afskedskys til Far og Mor gik den unge Dame om Bord og vinkede til Besætningen. Straks efter blev Landgangen taget, Telegrafenen om Bord i Bugserbaaden ringede Afgang. Kaptajn Gustafsson stod selv til Rors og bestræbte sig for at se saa værdig ud som mulig, medens Styrmanden udfoldede sine selskabelige Talenter og afleverede en Mængde Oplysninger om Skudens Laste-vne og Sejlføring og meget andet, som den smukke Passager hørte paa uden at forstaa ret meget af det!

Til Slut tilbød han at følge Frøkenen ned under og anvise hende hendes Kahyt, men saa vaagnede Kaptajnen til Daad. Han overlod Styrmanden Kommandoen paa Dækket og fulgte selv Rederens Datter ned i Kahytten.

Saa snart de to Hovedpersoner om Bord var forsvundet ned ad Kahytstrappen, samlede hele Besætningen om Styrmanden.

— Hvordan er hun? spurgte de i Munden paa hinanden.

— En rigtig Dame! svarede Styrmanden overlegent, — vi kommer til at holde det alt sammen saa fint som paa en Søndag under hele Rejsen. Og husk paa at spytte Skraaen ud, naar hun nærmer sig, men paa en diskret Maade naturligvis.

Et Par Timer efter hørte Kaptajnen, der sad i Styrmandens Kahyt, eftersom Passageren havde hans egen, en underlig Lyd, som han aldrig før havde hørt om Bord paa sit Skib. Han stak Hovedet ud af Kahytsdøren og saa et sælsomt Syn. Ude paa Dækket gik Kokken og slog med en Hammer løs paa en Stegepande — den samme han havde brugt til Bøffen! Det skulde forestille en Gongong, der kaldte til Middag.

Kaptajnen lo! Hans Folk vidste nok, hvad der hørte sig til, naar man havde Skipperens Datter om Bord!

Ogsaa Frøkenen viste sig ved Kokkens ihærdige Hamren.

— Ja, værs'god, Salonen er dér! sagde Kaptajnen.

Saa tog man Plads. Kaptajnen havde den unge Dame paa sin ene Side og Styrmanden paa den anden. Da de havde sat sig, kom Otto med en Bakke, — men hans Tilsynekomst var lige ved at forvolde Kaptajnen et Slagtilfælde. For Otto bar Jaket, og han havde hvide Bomuldshandsker paa. Desuden var han pomadiseret indtil det utrolige, og det var virkelig lykkedes ham at anlægge noget, der lignede en Skilning i sit stride Haar. Det hele smagte egentlig lidt mere af Cirkus, end det burde. Men hvad skulde Kaptajnen gøre! Og som den Knægt kunde bukke og snakke belevent!

— Tag endelig to Bøffer, Frøken! Vi har nok af dem. Og her er Peber og her Salt. Hvis De ønsker Pilsner, staar der en Kassefuld bag ved Styrmanden. Værs'god, her er Sennep, om De behager! Snapseflasken sørger Kaptajnen selv for, men her er Glas.

— Det er godt, det er godt! Kaptajnen søgte at standse Ottos Svada. Og omsider gik Otto da ogsaa, men i Døren vendte han sig:

— Jeg skal vel bringe Cognacsglas til Kaffen!

I det samme viste Kokken sig! Men hvor han saa ud. Da en hvid Kokkedragt ikke kunde skaffes, havde han taget en Skjorte paa over sin blaa Overall!

— Jeg vilde blot forhøre, om alt var, som det skulde være! sagde han. — Jeg haaber, Bøffen er mør. Den er i hvert Fald blevet gennembanket, saa det forslaar noget.

— Jo, det er udmærket alt sammen, svarede Kaptajnen med halvkvalt Stemme, — lad os nu faa Lov at spise i Fred.

— Undskyld, men er det Sømandsbøf? spurgte den unge Dame smilende.

— Ja, det kan De tro, det er! svarede Kokken, — rigtig ægte Sømandsbøf.

— Aa, lad mig faa Opskriften, bad hun.

— Der behøves saamænd ingen Opskrift, lo Kokken henrykt, — man skal kun have en Skive Kød og en Hammer, lidt Smør og en Stegepande, — ja, og saa Løg og Krydderier naturligvis. Sovsen kan man give Kulør med en Slat Kaffe; det gør den pikant.

Frøkenen lo af fuld Hals, og saa kunde Kaptajnen jo med god Samvittighed gøre det samme. Og da han egentlig ikke syntes, det saa godt ud, at Snapseglassene stod tomme, tog han Snapseflasken frem af Vægskabet og skænkede en knap halv Snaps til sig selv og Styrmanden.

— Vi snapser ikke her om Bord, sagde han, — men ved højtidelige Lejligheder plejer vi at tage en lille halv for Appetittens Skyld. Frøkenen vil vel ikke have en Draabe med?

Han var aldeles overbevist om, at hun vilde sige Nej; men til hans usigelige Overraskelse nikkede hun smilende.

— Aa jo, lad gaa for en Gangs Skyld!

Kaptajnen var saa overvældet, at han i Distraction skænkede Frøkenens Glas helt fuldt. Saa drak de. Kaptajn og Styrmand tømte naturligvis deres Glas, men Frøkenen drak kun det halve.

I det samme viste Otto sig med Kaffen. Paa Bakken stod der tre Vinglas af største Type.

— Dreng dog, hvad skal vi med de store Glas?

Kaptajnen betragtede ham med en Blanding af Vrede og Forfærdelse.

— Jeg tog de sædvanlige. Brændevinsglassene plejer jo at være for smaa

— Det er nok ogsaa til Ære for mig, smilede Frøkenen, — sæt nu blot et af de store Glas foran hver af Herrerne, saa de kan drikke min Skaal. Og saa har jeg en lille Present til Kaptajnen, d. v. s., den er nu egentlig fra Far.

Hun sprang op og gik ind i sin Kahyt. Lidt efter kom hun tilbage med en Cognacflaske med en meget fornem Etikette.

Kaptajnen saa til at begynde næsten bebrejdende paa hende, men han kunde dog ikke helt skjule, at Flaskens Ydre tiltalte ham. Og hvad, naar Frøkenen bød paa Cognac, saa maatte han vel i hvert Fald være saa høflig at trække Flasken op.

— Tag nu et ordentlig Glas hver, sagde Giverinden, — og giv ogsaa mig nogle Draaber, saa jeg kan hilse paa Dem.

Kaptajnen fulgte smilende hendes Anvisning. Rederens Datter maatte jo have en vis Kommandoret om Bord. Styrmanden skinnede som en Sol — det var helt igennem en vellykket Middag.

Da Kaffen var drukket, trak Frøkenen sig tilbage til sin Kahyt, medens Kaptajn og Styrmand tog sig en Tur paa Dækket.

— Hun er storartet! sagde Styrmanden.

— Brillant, svarede Kaptajnen, — det var vel nok Cognac det. —

Lidt efter kom Frøkenen til Syne. Hun gik lige hen til Folkene, takkede Kokken for Mad og slog den jaketprydede Otto paa Skulderen. Derefter gik hun ind i Ruffet og kom lidt efter tilbage med Kalles Harmonika, som hun uden videre gav sig til at spille paa. Og det var Melodier saa storartede, at Mangerne satte sig paa Rælingen for at lytte. Rundt om Lugen forude stod hele Besætningen i stum Beundring. Kok-

ken fik ganske stille sin Okkarina listet frem og søgte at følge med, saa godt han kunde.

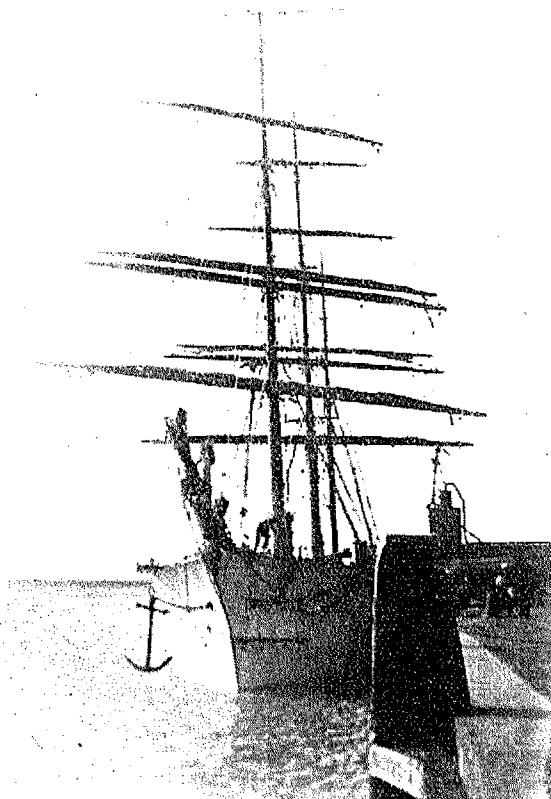
Da saa Frøkenen havde spillet en Tid for Forsamlingen, rejste hun sig og holdt en Tale. Hun sagde, at alt om Bord skulde være ganske som det plejede, og at hun elskede Sømandslivet og glædede sig til Rejsen. Derfor skulde de ogsaa være gode Kammerater allesammen — og hun havde sikkert aldrig faaet Lov til at sejle med „St. Johannes“, hvis ikke hendes Far havde vidst, hvilken udmærket Besætning den havde om Bord. Da hun havde sluttet Talen, gik hun rundt og gav Haand.

Det varede heller ikke længe, før hun var hjemme baade for og agter. Og det blev den bedste og glædeste Rejse, „St. Johannes“ nogen Sinde havde foretaget.

Da hun skulde gaa i Land i London, mente Kalle, at det rimeligste vilde være, at de flagede paa halv.

— Vist ikke nej, svarede Kaptajnen, — hun tager jo med hjem paa næste Rejse. Og det raabte de saa Hurra for, saa Dæksplankerne rystede.

Men Styrmanden var ikke glad. For ham var Solen hyllet i Skyer, men heldigvis vilde det jo ikke vare saa længe, inden den viste sig igen, og saa længe maatte han vente. Han havde jo ogsaa hendes Fotografi — og det var han den eneste, der havde.



Efter endt Rejse hviles der ud, medens Trælasten bringes fra Borde. Det er trods alt ogsaa rart at ligge velfortøjet bag de skærmende Moler.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“ Abonnenter og Læsere

Var det ikke muligt, at „Vikings“ kunde svare mig paa følgende: 1) Hvor kan man læse til Skibsmægler? 2) Hvad kræves der? 3) Hvad koster det? 4) Hvorlænge varer det? 5) Hvad kan man tjene? 6) Er der nogen Fremtidsmulighed? A. P.

1) Eksamen afholdes efter Bekendtgørelse af Mæglerkommissionen hver 3.—5. Aar. Den har været afholdt for nylig. Man læser paa Handelshøjskolen i København. 2) 3 Aars Arbejde paa et Skibsreder- eller Mægler-Kontor i nogenlunde selvstændig Stilling. Store Sprogkundskaber i Tysk og Engelsk. Der undervises i Søret, Handelsret, Bogholderi evt. Handelsregning. 4) 3 à 6 Maaneder. 5) Det ved vi ikke. Det kommer an paa Forretningens Størrelse. 6) Nej. Der gaar mange med Eksamen uden Autorisation, som kun gives af Ministeriet, naar der formentes at være Brug for flere Mæglere. For Tiden er Faget ødelagt af Konkurrence.

Da jeg staar overfor at skulle ekvipere min Søn som Styrmandsaspirant f. Eks. i Ø. K., bedes De venligst oplyse mig om, hvordan en saadan Elev er klædt som privat i Fritiden ved Landlov? Er han i Sømandsuniform eller civil? E. J.

Under Landlov er de altid „civile“. Der bæres kun Uniform i Passagerskibene.

„Vikings“ bedes venligst give mig Oplysninger om, hvorledes man kan anskaffe sig dette af B. & W. udgivet Mindeskrift (skrevet af Dr. phil. Johannes Lehmann) angaaende Rudolf Diesel. W. B. N.

Henvend Dem til B. & W.

Da jeg er meget interesseret i al Lystsejlad og har sejlet i fire Aar, vilde jeg meget gerne have en Hyre enten som Matros eller som Bedstemand med en Lystkutter og om ikke „Vikings“ kunde give mig Oplysninger om, hvor jeg skal henvende mig for at faa en saadan — eller findes der da ikke et Blad eller Tidsskrift specielt for K. D. Y. Klub, og hvilken Adresse er det? P. C. J.

De kan jo avertere i „Vikings“. „Sejlsport“ har Adresse: Vesterbrogade 60, København V.

Vil Redaktionen ikke være saa venlig at sætte mig i Forbindelse med Konstruktøren eller en anden, som kan give mig Oplysninger, Pris m. v. paa den i „Vikings“ Nr. 4 1938 aftegnede 15 m² Spidsgatter? H. R.-S.

Henvend Dem til Hr. Skibskonstruktør M. S. J. Hansen, Obdams Allé 3, I, København S.

Kan „Vikings“ ikke oplyse mig om, hvormeget det koster at gaa gennem Kieler-Kanalen med en 22-Fods Spidsgatter (2,1 t) og om man maa gaa igennem for Sejl alene? A. L.

12 à 15 Kr. Fartøjer under 15 ts. maa gaa igennem uden Bugserhjælp.

„Vikings“ bedes oplyse mig om, hvor og hvornaar den næste Verdensudstilling skal afholdes. — „Vikings“ kender vel ikke en Maade, hvorpaa man kan opbevare Films, naar man sejler med Sejlskibe, saa de ikke bliver plettede af den fugtige Luft? B.

1) New York næste Aar. 2) Film skal opbevares koldt og tørt. En Metaldaase med fastspændeligt Laag med Gummipakning vil egne sig, et Henkogningsglas el. lign.

Er der nogen Sejlskibsrederier i Danmark, og er det nemt at komme med nogen af dem? Er de organiseret? B. P.

Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe, Nyhavn 44, København K.

„Vikings“ anmodes høfligst om at oplyse mig eller skaffe mig Tegninger til den 14 Fods Dinghy, som er beskrevet i December Nummeret af „Vikings“, da jeg agter at lade en bygge. J. W. L.

Henvend Dem til Aalborg Sejlklub.

De bedes venligst opgive mig den omtrentlige Byggepris paa den i „Vikings“ Nr. 4 afbildede 15 m² Spidsgatter samt paa 20, 26, 50 og 40 m². Med Hilsen og Tak for Deres Artikler om Sejlsporten. Konstruktions-tegninger bliver altid læst med stor Interesse af alle Sejlsportsvenner, men det vilde være rart, om De samtidig vilde oplyse om den omtrentlige Byggepris. H. M.

Byggeprisen paa et Fartøj er, som vi tidligere har fremhævet, afhængig af saa mange ubestemte Faktorer, saa den ikke kan angives i Almindelighed. Til Orientering nævner vi med al mulig Forbehold: 15 m² 1600 Kr., 20 m² 2800 Kr., 26 m² 4600 Kr. og 50 m² 5500 Kr.

Vil „Vikings“ være saa venlig at sætte et Billede af Skonnerten „London“ af Rudkøbing og „Ingolf“ under fulde Sejl i „Vikings“?

Er der nogen Eksamen imellem Styrmand og Sætteskipper? Jeg mener, at Sætteskipper er 1. Grads Fiskeskipper og Kystskipper er 2. Grads Fiskeskipper. P. A.

Fiskeskipper er en Fører af et Fiskefartøj paa over 20 ts. Et Fiskefartøj paa mellem 20 og 50 ts., der arbejder i Nord- og Østersøen, skal have en Fører med 2. Grads Fiskeskipperbevis. Fartøjer paa over 50 ts. i samme Fart og Fartøjer paa over 20 ts. i Fart paa Atlanterhavet skal have Fører med 1. Klasses Fiskeskipperbevis. En vis Farttid samt henholdsvis Kyst- og Sætteskipperprøven kræves for Opnaaelsen af de 2 Beviser. Mindstealder 25 Aar. En Sætteskipper har Ret til at føre Skibe paa ikke over 100 ts. i Østersøfart og indenfor Linien Skagen—Lindsnæs. Forsidebilledet paa „Vikings“ 1935 Nr. 8 viste Skonnerten „Ingolf“ under Sejl. Skonnerten „London“ af Rudkøbing skal vi eftersøge, dog uden Forbindende.

Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juni 1938



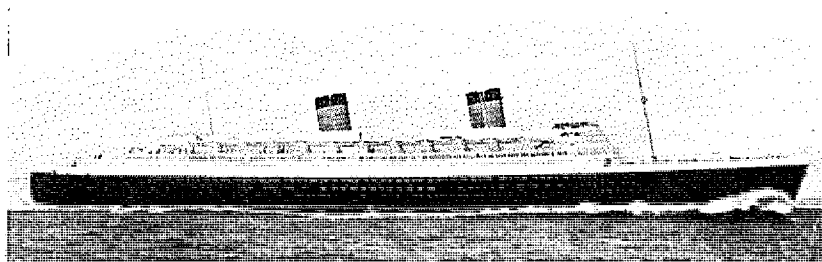
Medlemmer pr. Januar 1938.

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, Stenaved
 Rhederi M. Jøhnsen, A.S., Aabenraa
 D/S Hafnia
 D/S Jutlandia
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserifdeling
 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 Telefonselskab
 A/S Vestjysk Dampskibselskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S
 A/S Draco

Queen Elizabeth

Til den store „Empire“-Udstilling i Glasgow har Clydebank ladet fremstille en 5,2 m lang Model af „Queen Mary“s Søsterskib eller, om man vil, Efterfølger, der er under Bygning paa Værftet der. Naar

„Queen Elizabeth“ paa Grund af disse Forandringer noget længere og bliver Verdens længste Skib. Da Brønden, som „Queen Mary“ har agten for Bakken, er blevet lukket, bliver „Queen Eliza-



Skibene ikke helt bliver Søsterskibe, saa maa man ikke glemme, at det er 8 Aar siden, Kontrakten blev underskrevet for „Queen Mary“. Den Tid, der er gaaet siden da, og de Erfaringer, man har høstet med „Queen Mary“, skulde jo ogsaa gerne give sig Udslag i forskellige Forbedringer.

Vort Billede viser et Fotografi af Modellen. De 2 Skorstene og de 2 Master er anbragt, saa de giver en smuk Profil, som ogsaa fremhæves af den faldende Forstav og Krydserhækken. For og agter bli-

„Queen Elizabeth“ det største Skib. Man lægger Mærke til Ankeret lige i Boven til Brug i snævre Farvande. De store firkantede Luftrør, som tidligere var saa dominerende, er forsvundet og erstattet af et skjult Ventilationssystem i Casingerne rundt om Skorstenene. Man lægger ogsaa Mærke til, at alle Promenadedæk er holdt saa frie som muligt, og det er øjensynligt, at man, uden at kokettere med Strømlinieformer, der ikke er det, de giver sig ud for, har søgt at reducere Luftmodstanden mest muligt.



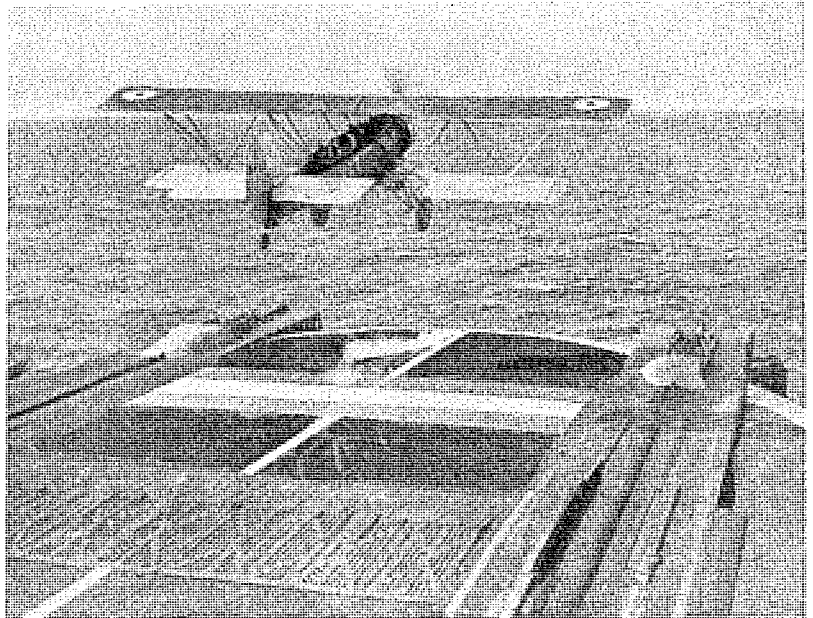
G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - 11f. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Oprustningen i Luften

Da Krigen begyndte i 1914, var man ikke naaet langt med den militære Flyvning. Længst var Tyskerne, der i deres „Zeppelinere“ havde et Vaaben, man ventede sig meget af, men som blev en af de store Skuffelser. Marinerne havde saa godt som ingen Flyvemaskiner. Den første Eskadron i den engelske Flaade blev dannet i Oktober 1914 og havde sine Baser i Dover og Dunkerque. Denne Deling blev snart berømt. Natten mellem den 6. og 7. Juni 1915 blev 4 Maskiner sendt af Sted for at bombardere nogle Zeppelin-Hangarer i Belgien. Paa Vejen opdagede Sekondleutenant Warneford en tysk Zeppeliner, der var paa Vej hjem efter et Togt mod London. Hans „Morane“-Maskine var næsten overbelastet, men det lykkedes ham at faa den til at stige langsomt. Da han var 50 m over det store glinsende Legeme, begyndte han at udløse sin Bomber. De første ramte ikke, men den sjette og sidste, han havde med. En frygtelig Eksplosion fulgte. Zeppelineren faldt som en brændende Fakkel til Jorden, og den lille Flyvemaskine slyngedes langt bort som grebet af en Hvirvelstorm. Det lykkedes Warneford at faa Herredømmet over Maskinen, men et Benzinrør havde faaet en Skade. Han maatte nødlande bag Fjendens Linier. Det gik godt trods Mørket, og han gav sig til at reparere. Da han var færdig, startede han og landede derefter i Taage ved Kap Griz Nez. En Tur, der hele Tiden var fulgt af et fantastisk Held. 10 Dage senere blev han dræbt

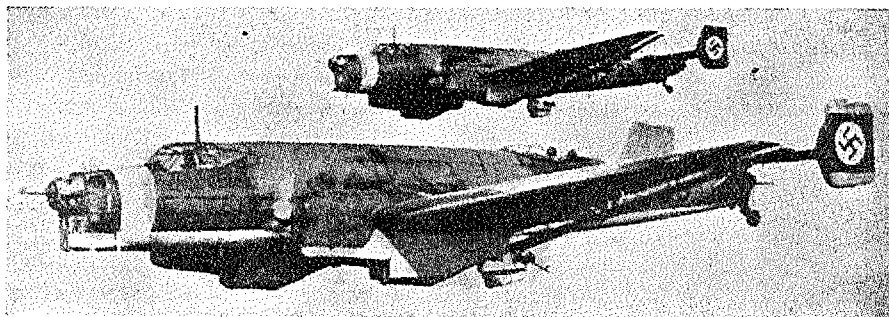


Marinens „Øjne“. En Observationsmaskine starter fra Moderskibet Courageous.

under Indflyvning af en ny Maskine. — Siden Krigens Afslutning har næsten alle Lande arbejdet paa Flyvevaabenets Udvikling og jævnsides hermed paa Forsvaret mod Angreb fra Luften. De større Mariner har bygget Moderskibe for Flyvemaskiner, som har 60—100 af dem ombord. Skibene skal følge de store Flaader, for hvilke Flyvemaskinerne skal være „Øjne“. Disse Maskiner er som Regel Jagere og Rekonoceringsfartøjer. De bygges ligesom Landmaskiner, da de starter og lander paa Moderskibets øverste frie Dæk. Nogle er selvfølgelig ogsaa forsynet med Bomber, men kun i mindre Omfang. De egentlige

Bombemaskiner er nogle store Monstrer, der kan medføre en stor Bombelast. Til Gengæld er de forholdsvis langsomt flyvende, hvorfor de paa deres Togter maa eskorteres af Kampmaskiner, der kan dække dem mod Angreb af Modstanderens hurtige Flyvere.

Med feberagtig Hast bygges der i alle de store Lande Dag og Nat. Fabrikkerne kan ikke producere hurtig nok. Ingeniører og Konstruktører udtænker stadig Forbedrin-



De nyeste tyske Kampmaskiner Ju 86. De har 20—25 mm Kanon for og agter. Piloten ses agten for det forreste Kanontaarn. Besætningen bestaar af 5 Mand.

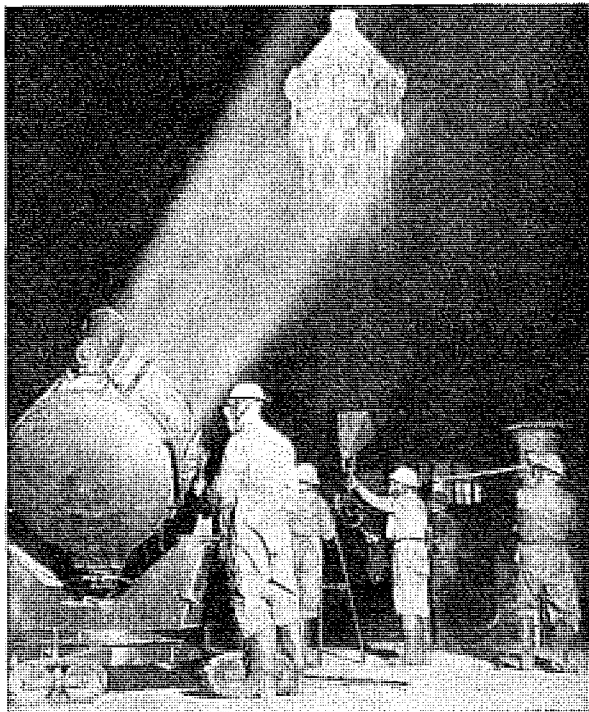
	Grundlagt 1875	<h2>Th. Møller</h2>	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København
Hovedoplæg for Danmark.		Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«

ger. De Maskiner, der er „sidste“ Skrig i Dag, er forældede om et Par Aar. Hastighederne øges ustandseligt, 3—4—500 km/Tim. er allerede naaet, ikke som Rekordpræstationer, men som virkelige Flyvehastigheder med Seriemaskiner. Røster hæver sig allerede og siger, at nu kan det ikke nytte mere med de store Hastigheder, hvor Kampmaskinerne ikke kan manøvreres med tilstrækkelig Hurtighed.

England, som ikke er saa hemmelighedsfuld som mange andre, skal til 1940 have sin Luftstyrke op til 3500 Maskiner i Linien. Der skal i samme Tid uddannes 1850 Piloter. Man ser bedst, med hvilken Hast det gaar, naar man lægger Mærke til de mange Ulykker, der sker i R. A. F. (royal air force). Man maa antage, det er ligesaa i andre Lande, men der er man ikke saa aabenhjertig.

Overalt er det aktive saavel som det passive Luftforsvar paa Dagsordenen. De fleste Lande udvikler begge Dele jævnsides og med største Iver. Antiluftskyts med tilhørende Lytteapparater og Projektører, Gasmasker, Gasrensning, Mørkelægning og bombesikre Rum er alt sammen Begreber, som enhver har hørt mere eller mindre om, og som har største Interesse overalt.

Hvad det alt sammen skal blive til aner ingen. Man gruer ved Tanken om det Ragnarok, Menneskene selv i deres Uforstand og Ufordragelighed kan fremkalde og som vil kunne knuse hele den hvide Race.



Luftværnsøvelser i London. Projektøren er rettet mod et af Krystalpaladsets Taarne. Til højre ses Lytteapparaterne. Mandskabet er forsynet med Staalhjelme og Gasmasker.

ILD OMBORD

Skibsbrande er ikke blevet mere sjældne, tværtimod. De forekommer endda saa hyppigt, at en uopmærksom Læser ikke kan holde Rede paa det. Det er selvfølgelig ikke saa slemt med Brand, naar Skibet ligger ved Værft, men naar det som paa Berengaria sker i Søen, da tænker man uvilkaarligt paa, hvorledes det nu forholder sig med Passagerernes Sikkerhed.

Ved Nybygninger skal Værftet hele Tiden have Opmærksomheden henvendt paa, at Materialer er saa lidt brandfarlige som muligt, samt at en opstaaet Brand kan slukkes paa ethvert Sted i Skibet, inden den faar Tid til at udbrede sig. Ved Overtagelsen af Skibet har Rederen Ansvaret for, at Officerer og Besætning organiseres, saa en Brand straks kan bekæmpes med al Kraft. Det vigtigste er at forhindre, at Ilden opstaar. Derfor har man i Amerika nedsat en Kommission til at undersøge Spørgsmaalene i Anledning af Morro Castles Brand.

Der har været afholdt en Del Forsøg ombord i Damperen Nantasket. Derved gik man ud fra, at Passagerapteringen var det Sted, hvor Brand lettest op-

stod, og hvor det var vanskeligst at bekæmpe den. Apteringen maa derfor opdeles i Blokke, der indrettes saaledes, at Ilden ikke kan brede sig fra den ene Blok til den anden, f. Eks. gennem Ventilationskanaler. Det vil altid tage nogen Tid, før Slukningsmidlerne kan bringes til at virke, og Udbredelsen maa forhindres til da. Man har gjort Forsøg med Træ og Finér, der var gjort „brandfrit“ ved Imprægnering. Det viste sig, at Materiale, hvis inderste Kærne er brandbar, ikke kan imprægneres, saa det bliver brandfrit. Det kan blive mere modstandsdygtigt mod Ildens Angreb, men naar Temperaturen har naaet en vis Højde, vil det begynde at ryge og gløde. Paneler og Skodder maa udføres af ikke-brændbart Materiale. Hvis det ikke er muligt f. Eks. i Saloner og Kamre, saa maa i alt Fald den Side, der vender ud mod Korridorer eller andre Passager være det. Stor Betydning har Dækbelægningen og den Isolering, der evt. anbringes under Dækket. Ilden har nemlig stor Tendens til at sprede sig vertikalt.

De udførte Forsøg vil danne Grundlaget for U.S.A.s nye Regler vedrørende Beskyttelse mod Brand ombord, som sikkert snart vil fremkomme som de første og derved blive de toneangivende for andre Lande.



Beug kun

SINCLAIR

MARINE ENGINE OILS

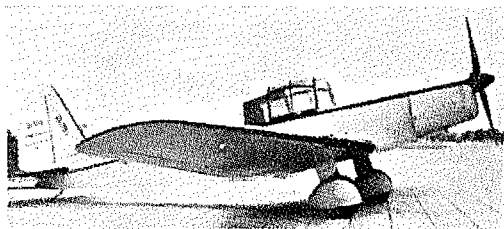
DIESELMOTOROILS and BOATMOTOROILS!

— — THE WORLDS BEST! — —

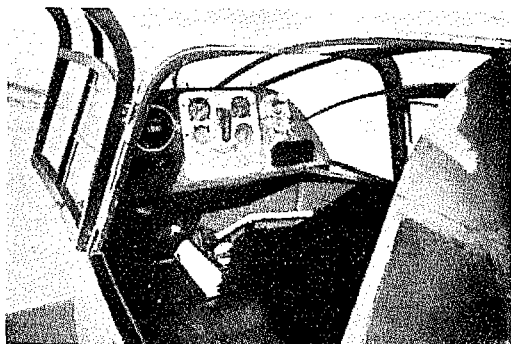
UNION PETROLEUM COMPANY, Vodroffsvej 26, København. Telef. Central 14.774 - 14.775



SPORTSFLYVNING



Bibi-Be 550 startklar.



Et Blik ind i Kabinen med Instrumentbrættet.

Interessen for det, som i daglig Tale kaldes Sportsflyvning, men som hellere burde kaldes Privatflyvning, er stadig stigende overalt, ogsaa herhjemme. Flere Fabrikker i Udlandet og en enkelt herhjemme fremstiller smaa lette Maskiner til en eller to Personer. Vi faar da ogsaa flere og flere Privatflyvere, som maaske nok for Tiden maa nøjes med at flyve som Sport. Efterhaanden som der anlægges Flyvepladser, vil Maskinerne dog ogsaa kunne bruges i Erhvervsøjemed, saaledes som det allerede finder Sted i flere Lande.

De smaa Maskiner bliver stadig forbedrede. Mange vil maaske huske „Himmellusen“, som blev demonstreret her for et Par Aar siden. Den er nu „en Saga blott“. Derimod er „Moth“en stadig livskraftig. Den blev først bygget i Czekoslovakiet, hvor der vises den Slags Maskiner den største Interesse. Et Firma dernede har som Specialitet smaa lette Maskiner, hvoraf det har bygget flere Typer. Den nyeste af dem er „Bibi-Be 550“, som sikkert vil finde Udbredelse. Vingebredden er 11,51 m med et Areal paa 14 m². Vægten i tom Tilstand 320 kg, lastet 540 kg. Max. Hastighed 190 km/Tim. Rejsehastighed 170 km/Tim., Flyvestrækning 750 km. Motor: 60 HK.

Der er Plads til 2 Personer i Kabinen. Skønt Maskinen er lille, er der dog Plads til, at Passagererne kan bære Faldskærm. Fusilagen og Vingerne er beklædt med Krydsfinér. Planerne kan ikke foldes tilbage under Transport, men er lette at afmontere.

Et Minde fra en Borgerkrig

Til de 2 Skibe, som Naskov Skibsværft bygger til Chile, har man valgt Navnene „Aconcagua“ og „Imperial“, der var Navnene paa to Skibe, som tog Del i den chilenske Borgerkrig 1891. Skibene var bygget i England i 1889, Gross-Tonnagen var 2500, og de var praktisk talt Søsterskibe. Paa Prøveturene havde de løbet 16 kn., og man regnede med, at de kunde gøre 14.

I Januar 1891 indledede Flaaden en Revolution mod President Balmacedo og gjorde sig til Herre over alle Skibene, deriblandt Aconcagua, der var udrustet som Hjælpeskrydser. Imperial var, da Revolutionen udbrød, oplagt i Valparaiso, og den var i lang Tid Præsidentens eneste Skib, indtil to nye Torpedobaade ankom fra England. Paa et tidligt Tidspunkt havde Oprørerne forsøgt at sænke Imperial med en Torpedo, men de fejlede og havde nær ramt en engelsk Dampers. Imperial og de to Torpedobaade aabnede en energisk Offensiv mod Oprørerne, og det lykkedes dem at sænke Slagskibet „Blanco Encalada“. Imidlertid var Aconcagua udrustet som

bevæbnet Tropictransportskib af Oprørerne. Efter at have taget Del i et uheldigt Angreb paa Torpedobaaden, blev den selvangrebet af dem. De aabnede en frygtelig Ild mod den med Maskingeværer og hurtigskydende Kanoner. Dækket var fyldt med Soldater, men det eneste Resultat af Skydningen var 2 smaa Huller i Skorstenen og 4 Mænd let saarede. Snart efter faldt Balmacedo's Regering, og Imperial slap bort og lod sig internere i Callao.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft

Skibsfartsberetning for Aaret 1937

12. Aargang af Skibsfartsberetninger, udgivet af Dansk Dampskibsrederiforening, giver som sædvanlig en kort Oversigt over de vigtigste Begivenheder paa Skibsfartens Omraade.

1937 betegnes som et tilfredsstillende Aar med gode Fragter. I Begyndelsen af indeværende Aar har Fragterne været stærkt nedadgaende, medens Udgifterne overalt er steget stærkt og stadig er stigende.

De Vilkaar, som bydes Skibsfarten, er ikke lyse. Merindkomstkatten føles som en sviende Uretfærdighed mod et Erhverv, der ved egen Hjælp har overstaaet en Kriseperiode af enestaaende langvarig og ondartet Karakter, tilmed i Konkurrence med en fremmed Skibsfart, der nyder Statsstøtte under en

mange Mennesker. Derfor bør der udvises den yderste Varsomhed med at belaste Erhvervet med flere Byrder, men hvis der fortsættes ad den Vej, som man nu synes at være inde paa, vil Stagnation eller Tilbagegang blive de uundgaelige Følger.

Efter Indledningen, hvoraf ovenstaaende er et Uddrag, følger forskellige Afsnit: Handelsflaaden, Fragtmarkedet, Brændselspriser, Skibsbygning og Skibspriser og Overenskomstforholdene med Officerer og Mandskab.

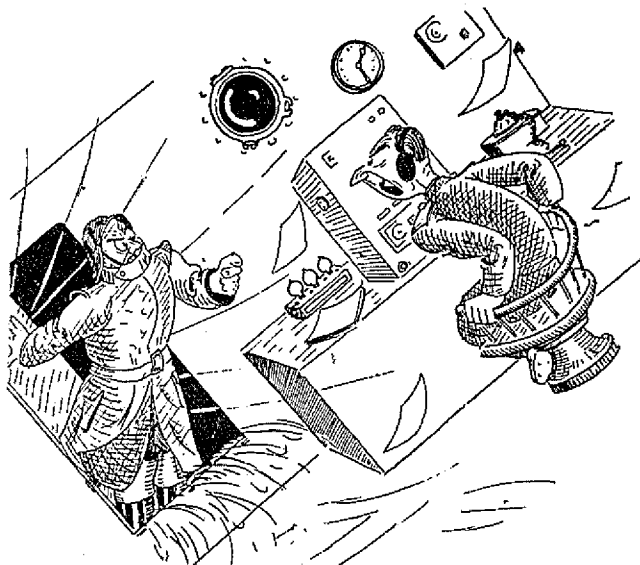
Opgørelsen viser, at den samlede Fragtindtægt for den danske Handelsflaade kan ansættes til 307 Millioner Kroner. Den største Del heraf 225 Millioner Kroner hidrører fra ren Fart mellem udenlandske Havne, og man vil deraf forstaa, hvilken uhyre Rolle Skibsfarten spiller for Landets Økonomi.

Dansk Dampskibsrederiforening har gennem en Aarrække foretaget en Opgørelse over 13 af de største og mest betydende Rederiers Aarsudbytte. Det er i 1937 steget til 12,6 pCt., men Gennemsnitsudbyttet i de 16 Aar, det drejer sig om, bliver dog ikke højere end 5,8 pCt., hvad der i Betragtning af Risikoen og den Omstændighed, at Selskabernes Aktiekapital i Løbet af disse Aar har maattet nedskrives med ca. 25 Millioner Kroner, maa anses som meget beskedent. Sættes Gennemsnitsudbyttet i Forhold til Aktiekapital + Reserver, udgør det kun 4 pCt.

Dansk Dampskibsrederiforening talte den 1. Jan. 1938 48 Medlemmer, repræsenterende 459 Skibe paa ialt 818555 Brutto Registertons.

Ved Generalforsamlingen d. 31. Maj 1937 ønskede Direktør Th. Adler Svanholm ikke at modtage Genvalg til Bestyrelsen, hvortil nyvalgte Skibsreder Chr. Haçhoff.

Den sidste Del af Aarsberetningen indeholder en Redegørelse for det af Foreningen udførte Arbejde til Varetagelsen af sine Medlemmers Interesser paa nær sagt alle Omraader. Vi nævner i Flæng: Løseforsikring, Invalide- og Enke-Pension, Understøttelsesfond, Søfartsraadet og desuden Oplysninger om alt af Interesse for Skibsfarten hele Jorden over.



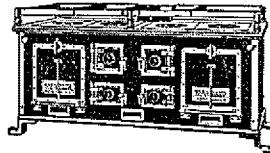
Vejrudsigt for det nordlige Atlanterhav: Smukt, med let sydlig Brise.

eller anden Form. Denne Lov berører Erhvervet en væsentlig Del af de Driftsmidler, som skulde anvendes til tiltrængte Fornyelser og Udvidelser. Derved forringes Indtjeningsevnen og Lysten til at anbringe Kapital i nye Rederiforetagender. Man kommer til at tænke paa Fouché's Ord til Napoleon efter Mordet paa Hertugen af Enghien: „Dette er værre end en Forbrydelse, det er en Fejl.“

Det er næppe for meget at paastaa, at Danmark i sin Skibsfart har en Indtægtskilde af uvurderlig Betydning for Landets Økonomi. Det gælder enten Tiderne er gode eller mindre gode. Naar blot Skibene sejler, vil de altid bringe fremmed Valuta til Landet og direkte og indirekte give Beskæftigelse til

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

AALBORG VÆRFT A/S

Telefon: 4101 — Statstelefon: 9 — Telegram-Adr.: „YARD“

Stabelafløbninger - Prøveture

NAKSKOV.

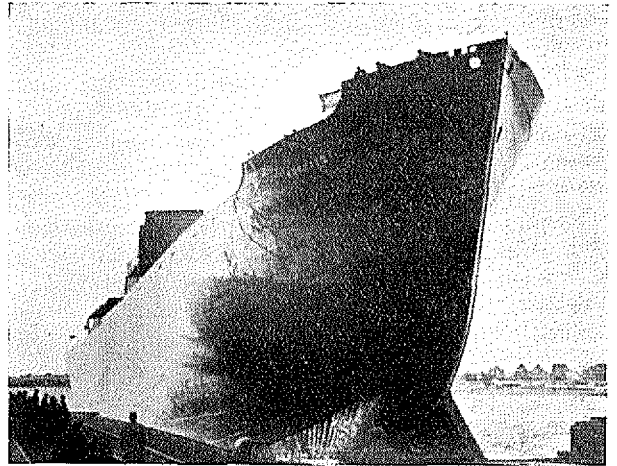
Lørdag den 7. Maj 1938 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 85, Motorskibet „Nordvest“, bygget til Dampskibsselskabet „Norden“, København, af Stabelen. Det er det 4. Skib, Værftet har bygget til Dampskibsselskabet „Norden“.

Skibet har følgende Hoveddimensioner: Største Længde: 131,25 m, Længde mellem Perpendikulærer: 121,92 m, Bredde paa Spant: 17,37 m, Dybde til Hoveddæk 8,38 m, Lasteevne: ca. 8300 D.W. og bygges til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shelterdæk, Bak og Huse midtskibs og agter med Plads til 7 Passagerer. — Skibet faar 5 Luger, 2 Master og 2 Sainsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 10 med 5 Tons og 1 med 20 Tons Løfteevne, der betjenes af 5 Tons elektriske Lossespil. Lossespillene, det elektriske Ankerspil, et 5 Tons Varpespil og den elektriske Styremaskine, leveres af Thomas B. Thrige, Odense.

I Salonhuset er der i Forbindelse med en stor og smukt udstyret Salon indrettet lyse og komfortable Kamre til 7 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 Dieselmotorer paa tilsammen 4500 IHK, der vil give Skibet en Fart af ca. 13 Knob fuldt lastet.

Forinden Afløbningen døbt Skibet af Frøken



Madsen, Datter af Prokurist J. Madsen i Dampskibsselskabet „Norden“. — Afløbningen overværedes af Prokurist J. Madsen, Maskininspektør H. Overgaard og Skibsinspektør, Kaptajn A. Linnet 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 Juni Maaned.

Paa den ledige Bedding lægges Kølen til et Lastmotorskib til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni.

Et nyt³

„Kraft durch Freude“ Skib

Fra Howaldtswerke i Hamburg er søsat Motorskibet Robert Ley, der bygges udelukkende til Ferierejser for tyske Arbejdere. Det har en Længde paa 190 m, Bredde 24 m og Dybde 12,8 m med en Tonnage paa ca. 22.000 ts. Gross. Apterungen giver Plads til 1500 Passagerer i 2- og 4-Sengs Kamre. Fremdrivningsmaskineriet skal være diesel-elektrisk. 6 enkeltvirkende 6-cyl. 2-Takts Dieselmotorer, bygget af Howaldtswerke, udvikler hver 2070 B.H.K. ved 235 O./M.

Hver Maskine driver en 3-faset Generator, der leverer 1500 k.V.A., 2300 Volt, 47 Perioder. De 2 Propellermotorer er hver paa 4000 A.H.K. ved 117,5 O./M. og kan give Skibet en Fart paa 15½ kn. 4 Stk. 600 k.V.A. Transformatorer leverer Strøm til Motorerne ved 380 Volt og til Lysnettet ved 220 Volt.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

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

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 39, København.

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
 Peder Skramsgade 7. Telef. Sundby 757
 København K. — Telegram-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
 Telegr.-Adr.: „Holzandia“

A. P. MØLLER

ISBRANDTSEN-MOLLER COMPANY, Inc.
 TELEGRAM-ADR.: „ISMOLCO“
 NEW YORK U. S. A.
 26. BROADWAY

KØBENHAVN K.
 KONGENS NYTORV 8

AKTIESELSKABET
Dampskibsselskabet
»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER
C. K. HANSEN
Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon Central 72
 (10 Ledninger)



Rejs altid med ØRESUNDSBAADENE



De sover mens De sejler



VIKINGEN

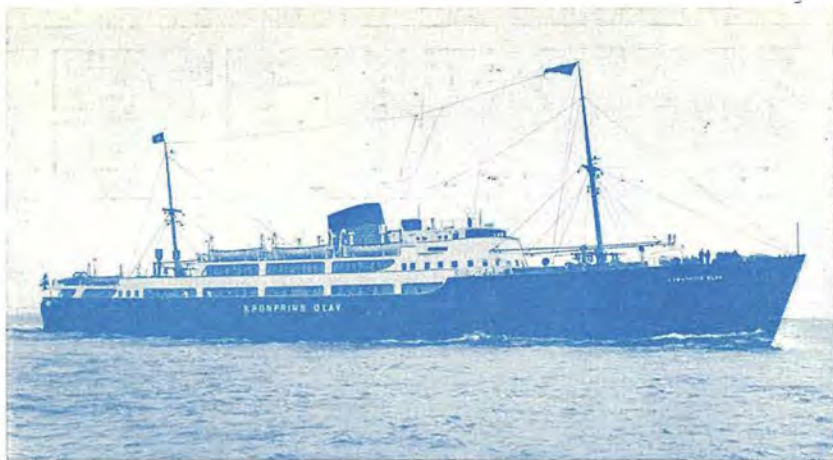
Dre

Rita VI i Aarhus Bugten
Maleri af H. Schosier-Pedersen

1938 - Nr. 9
15. Aargang


AARHUS-UGEN
JUBILÆUMSNUMMER





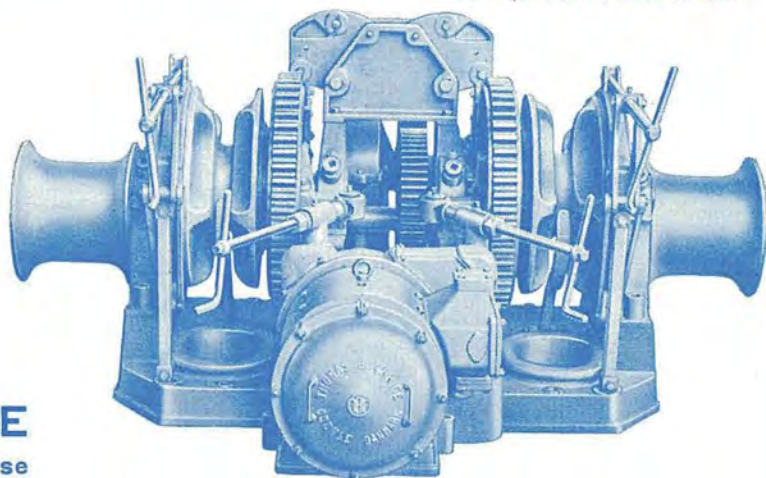
M/S „KRONPRINS OLAV“ D. F. D. S.s Oslo Rute, et af Skandinaviens hurtigste Skibe, er udrustet med THRIGE helelektriske Styremaskine og THRIGE Dæksmaskineri.

THRIGE

ELEKTRISKE
SKIBS-
UDRUSTNINGER

Thrige Ankerspil som leveret
til M/S KRONPRINS OLAV

Lossespil, Ankerspil,
Capstans, Styremaskiner,
Skibsdækkraner, Optiske
Maskinrumstelegrafer,
Dynamoer, Motorer, m. m.



THOMAS B. THRIGE
København Odense

3 Bogstaver -

C. B. S. betyder
Chr. Beck & Söhne

— men de betyder andet og mere. Anbragt paa en Prismekikkert betyder de, at Kikkerten er optisk og mekanisk perfekt, — Deres Tillid værd — fremstillet af en Fabrik med mere end en Menneskealders Erfaring i Fabrikation af optiske Instrumenter. Men, bedre end Ord er en praktisk Prøve; der er 18 Modeller at vælge imellem, en af disse vil tilfredsstille DEM — og saa hvad Prisen angaar.

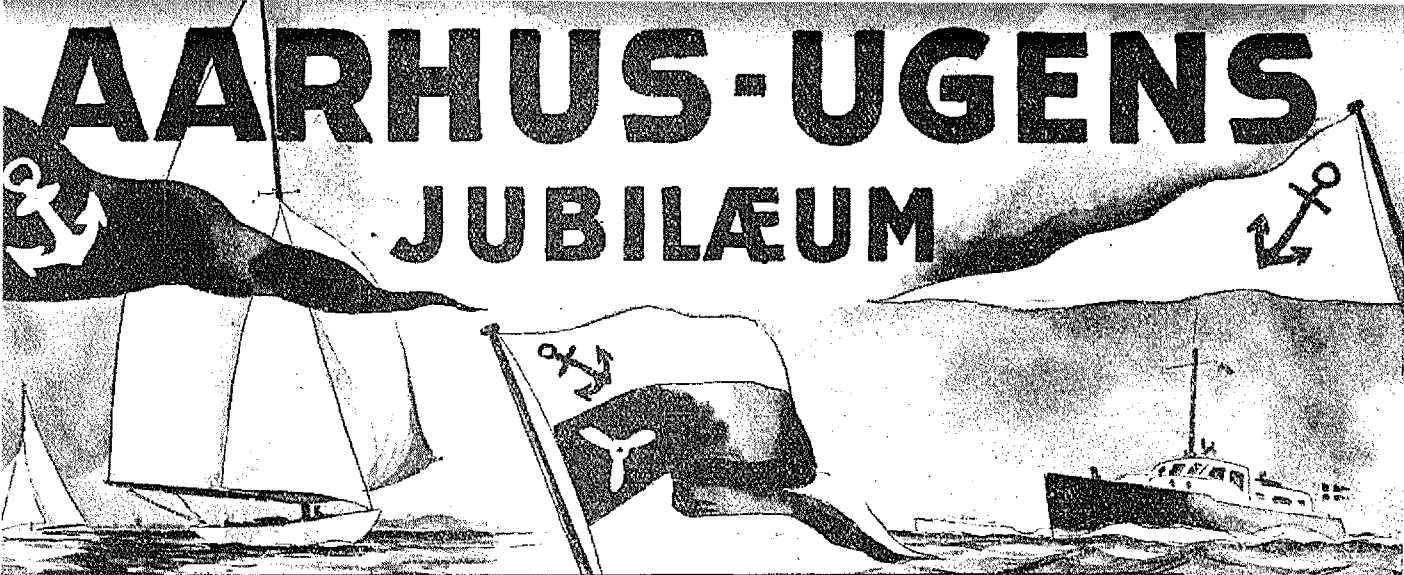


BECK KASSEL



Se Specialudstillingen af BECK Prismekikkerter hos:

J. H. NISTED Reginakkomplekset **AARHUS**



Jens Sørensen,
 æskefabrikant
 Aarhus.

Hans Broge & Co.

Carl Flachs Læderfabrik
 Aarhus.

„MAGDALENEMØLLEN”S
 BRØDFABRIK

Aarhus Sejlklubs Pavillon
 »Bette Thorvald«

Aarhus Dampmølle

Sofus Andersen
 Centralværftet
 Skibs- og Baadebyggeri, Aarhus

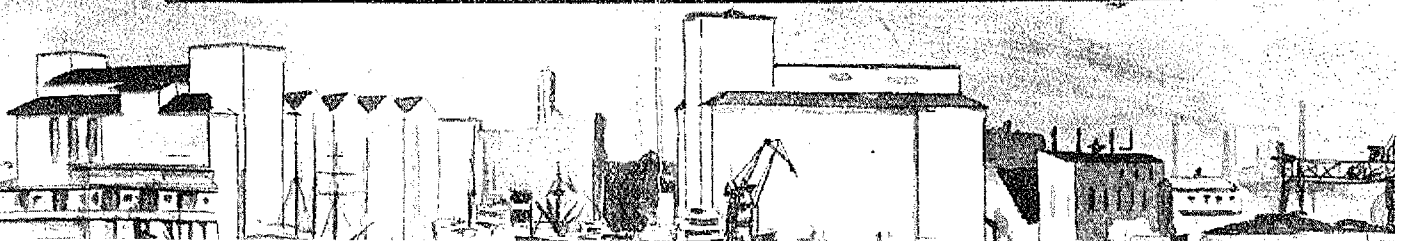
De forenede Mejerier
 Aarhus.

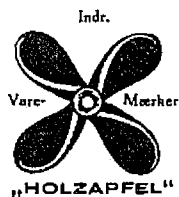
Aarhus Yachtværft,
 v. J. P. Petersen
 Lystbaadehavnen. Aarhus.

Hoffmann & Sønner
 Aarhus.

Besøg
 SØSPORTSPAVILLIONEN'S
 RESTAURANT

N. H. Gøtke & Søn
 Sadelmagere, — Skibsmontering,
 Aarhus.





**HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL**

KOBBERFARVE

Rød og Grøn

YACHTFARVE

Kobe Grøn

„ Rød

Sort og Hvid

BAADLAKKER

EMAILLELAKKER

**International Farvefabrik
(Holzapfel) A/S** Øresundsvej 141
København S.

Telefon { Central 5601
Amager 1483

Telgr.-Adr.: „HOLZANDIA“

Arbejdernes

**Produktions-
forening**

Telf. 8596

(2 Linier)

S. RANDA

Østergades

Hotel

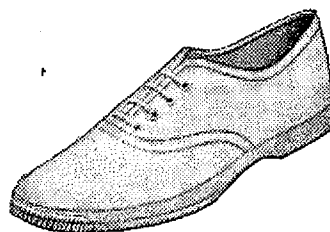
og

folkelige

Forsamlingsbygning

TIL

SEJLSPORT



TRETORN
SKO

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

AARHUS-UGEN

Skal Fornyelsen
af dansk Sejlsport
komme fra

AARHUS

Hvor styrer vi hen?

Dansk Sejlsport af i Dag

Ungdommen . Sammenholdet . Fremtiden

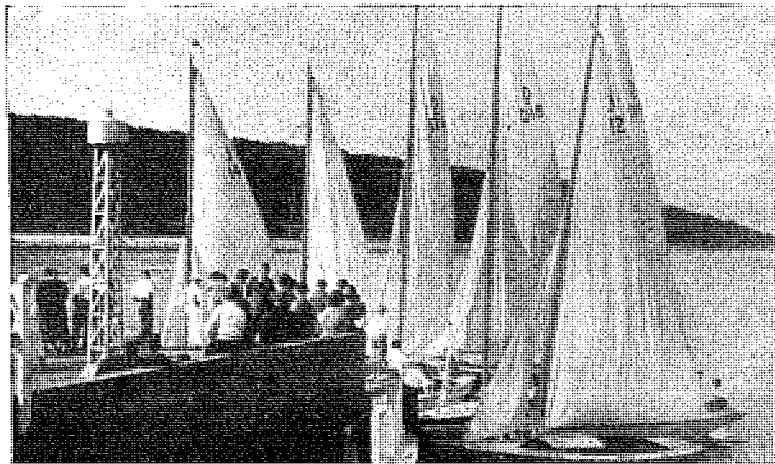
AARHUS SEJLKLUBBEN »BUGTEN« har i Aar bestaaet i femogtyve Aar. I Anledning af dette Jubilæum har Danmarks næststørste Bys tre store Sejlklubber fundet hinanden i et frugtbringende Samarbejde for at gøre Mærkedagen saa festlig som mulig. Egentlig burde dette, at de tre Aarhus-Klubber samarbejder, være en saa naturlig Foreteelse, at man slet ikke bemærkede det. Løfte i Flok, er jo dog Slagordet. Alligevel kan man ikke undgaa at fornemme, at vi her staar overfor noget ekstraordinært, og det giver os Lejlighed til det første Apropos, hvorledes staar dansk Sejlsport af i Dag?

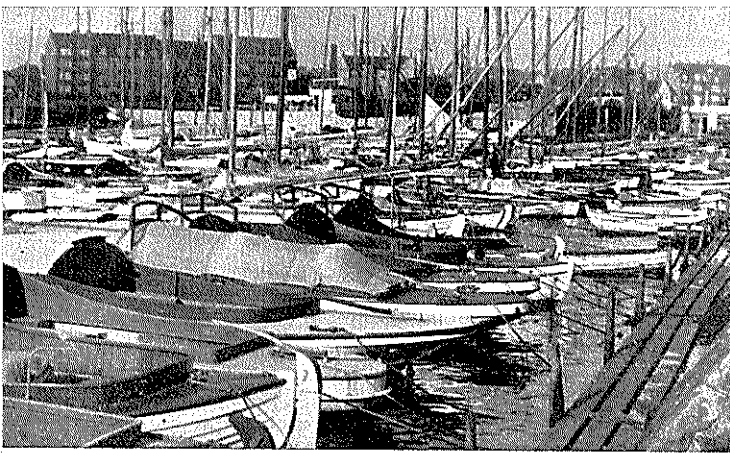
Sejlsport har selvfølgelig bestaaet i Danmark siden Ariids Tid, saa sandt som der til alle Tider vil findes Mennesker, der ønsker i videst mulig Udstrækning at nyde Søens Liv for Fornøjelsens Skyld. Men dansk Sejlsport, som vi forstaar det i Dag, begyndte faktisk med de store Kapsejladser ved Nyborg i 80'erne. Det er Trangen hos Baadeejerne til i Fællesskab med andre Baadejere at pleje og uddybe de fælles Interesser, samt gennem

Konkurrencer at naa hen til det bedste, mest hensigtsmæssige Baadmateriel og den størst mulige sømandsmæssige Dygtighed i at behandle dette Materiel.

Hvad de fælles Interesser angaar, er man herhjemme naaet vidt. Overalt i Landet er der blomstret Sejlklubber- og Foreninger frem, snart sagt enhver Ejer af et Lystfartøj, det være sig nok saa beskedent, er tilsluttet en eller anden Sejlsportsorganisation, og Hensigten med dette Masseopbud af Lystbaadejere er selvfølgelig i første Række at paatvinge sig Samfun-

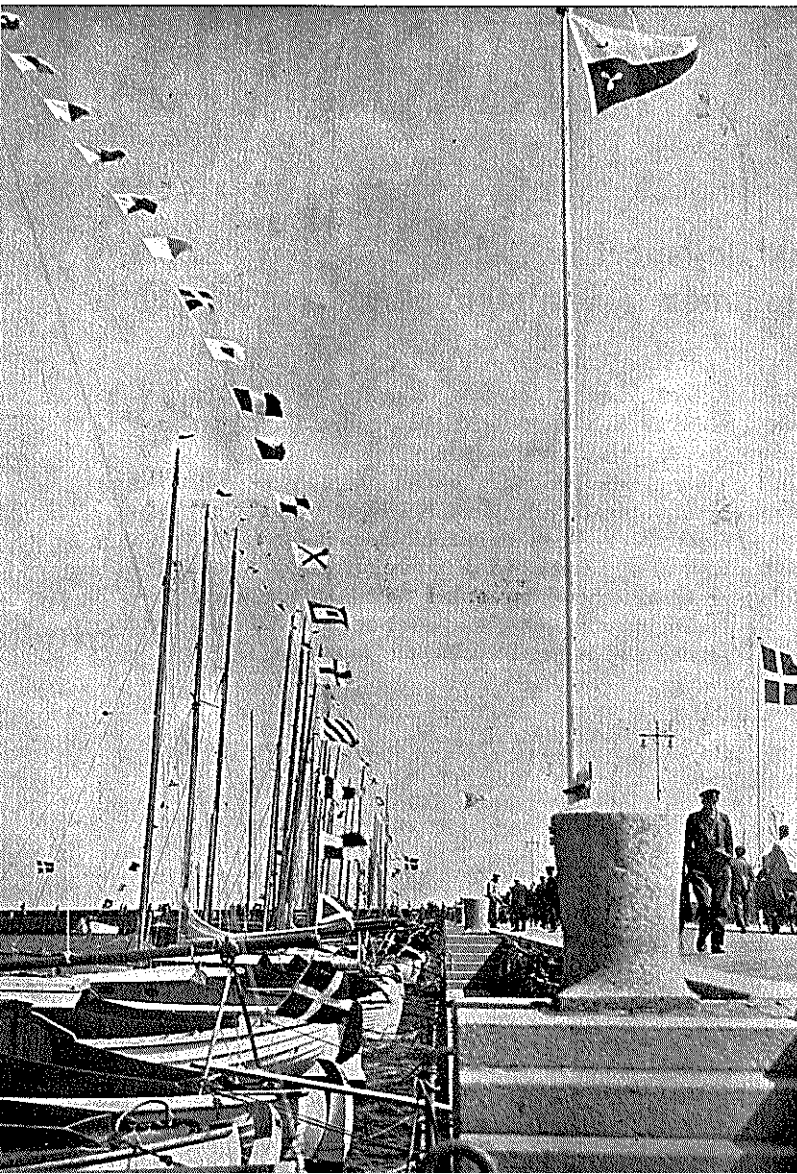
Aarhusianske Junior-Baade klar til at stikke i Soen.





Aarhus gamle Lystbaadehavn ved Nordre Mole.

dets Opmærksomhed som en Gren af Livet, der har Krav paa at faa sine Interesser imødekommet. En af de vigtigste Interesser er Havneforhold. Sejlsporten maa nødvendigvis have sine egne Havne, hvis ikke en stor Del af Nydelsen ved Udøvelse af Sejlsport skal gaa tabt. Saavel Hovedstad som de fleste større Pro vinsbyer har nu, tvunget af de stadig voksende Sejl sportsorganisationer, begyndt at udlægge gode Lystbaadehavne. Men denne Indrømmelse fra Samfundets



Side, der, som vi alle ved, kun foregaar uhyre langsomt og trægt, maa, for at føre til det helt rigtige Resultat, udnyttes af Sejlsportsorganisationerne gennem et absolut Sammenhold, hvor alle Særinteresser uden Hensyn sættes til Side til Fordel for Sejlsporten som Helhed. Der er ingen enkelt Klubs Interesser der nogensinde kan gaa forud for andre, naar det gælder Sejlsportens Fællesinteresser.

Vi kan her vende tilbage til Aarhus.

Aarhus har en god og smuk ny Lystbaadehavn. Det var Aarhus Havns Udvikling, der tvang Lystsejlerne fra deres gamle Plads herud. Men Havnens rivende Udvikling truer allerede den nye Lystbaadehavn. Den er dømt til at flytte endnu en Gang. Men hvorhen. Til Varna eller til Riis Skov. Der hales til begge Sider. Men her gælder det for samtlige Aarhus' Sejlsportsfolk at løfte i Flok, at skyde enhver Særinteresse til Side og kun se paa, hvilken af de to Pladser der byder de bedste Betingelser for en god og, navnlig *varig*, Havn. Og Aarhus-Klubberne har de bedste Betingelser for et saadant Sammenhold. De bor nemlig i samme Hus. Og her er vi saa ved en ny Side af de fælles Interesser.

Det er Samvær, Bekvemmelighederne og de øvrige Fordele ved at dyrke sin Sport under en fælles Organisation. De fleste Havnebyer i Danmark har mindst to ofte mange Sejlsportsklubber. Det er Konkurrencen mellem de enkelte om at opnaa de bedst mulige Resultater, der ansporer Byens Sejlsportsliv. Saa vidt er alting godt. Men naar Konkurrencen Klubberne imellem begynder at gaa ud paa at hævde sig som den fineste, største, mest betydningsfulde Klub, saa er det at skyde over Maalet. Det er ikke at løfte i Flok. Det er at være sig selv nok. Og den Sejlsportsklub, der vil være sig selv nok, er uvægerligt dømt til Nederlag. Det er udmærket for en Klub at have et fint Klubhus og en Stander, der vises hyppigere end nogen anden Klubs Stander. Men den vedbliver dog at være en privat Institution uden særlige Krav overfor Samfundet. Men naar den bor i Hus med alle andre Klubber, saa ophører den at være privat og bliver en Gren af Samfundet med tilsvarende uafviselige Krav overfor Samfundet. Aarhus-Klubberne bor i Hus sammen, og derfor staar de stærkt som en Gren af Livet i Aarhus. I Søsports-Pavillonen ved den nye Lystbaadehavn er der indrettet smukke, lyse og komfortable Lokaler, hvor hver enkelt Klub for sig kan dyrke Klubliv under saadanne Forhold, at de ikke behøver at føle sig de andre Klubber underlegen, men heller ikke overlegen i repræsentativ Henseende. Og samlet kan Aarhus-Klubberne indenfor denne fælles Pavillon repræsentere Sejlsporten udadtil paa en kraftig og værdig Maade. Og da det ikke alene er Sejlklubberne, der har til Huse i Pavillonen, men ogsaa Motorbaadsfolk og Roere, saa er Endrægtigheden i den aarhusianske Sejlsportsverden fuldendt. Sejlsport er i vore Dage ikke udelukkende

Idealet for en Bys Lystbaadehavn: De aarhusianske Klubbers fælles Standerhejsning.

den Sport at sejle med Sejl. Sejlsport er al Sport, der gaar ud paa at *sejle*, enten det sker ved Hjælp af Haandkraft, Sejl eller Motor. Og naar hver enkelt af disse Sejlsports-grene ønsker at pleje og forbedre deres Kaar, kan de først opnaa de helt rigtige Resultater, naar de arbejder Haand i Haand med de andre Grene under den fælles Betegnelse: Sejlsporten.

I enhver dansk By burde Sejlsporten være organiseret som i Aarhus med de flest mulige Goder fælles, saa den udadtil repræsentativt staar stærkt, men indadtil rummer Muligheder for hver enkelt Klub til at leve sit eget Klubliv, der kan virke ansporende paa Sejlsportslivet.

Hvad Sejlsportsungdommen angaar, saa kan Danmark lære uhyre meget af Nabolandene, navnlig af Broderlandet Sverige. I de svenske Sejlsportsklubber ligger Arbejdet for Ungdommens Uddannelse i allerforreste Række. Herhjemme arbejder Klubberne ogsaa med Junior-Sagen, men man har Indtrykket af, at det afgjort ikke er den vigtigste

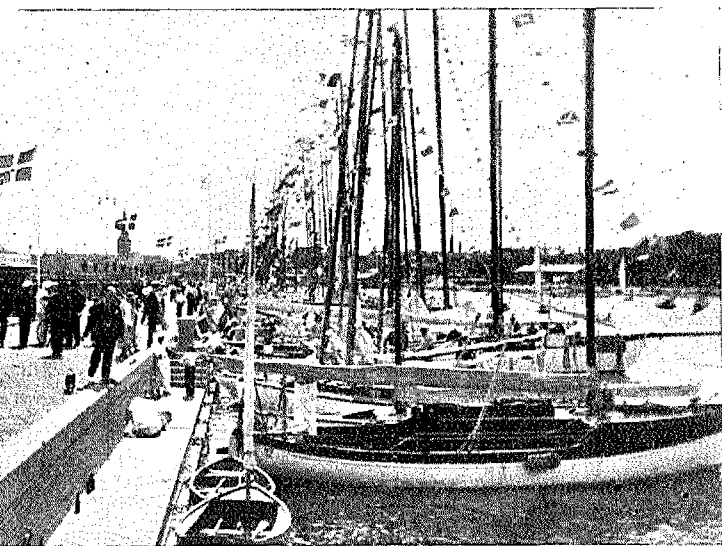


Junior-Baade paa Aarhus-Bugten.

i Bladet om, hvorledes et storartet Stykke Arbejde for Ungdommens Uddannelse mislykkes og maatte overlades til de ganske unge selv. Det er meget beklageligt, saa meget mere som Juniorarbejdet var i udmærket Gænge i Aarhus. Lige saa lidt som de ældre Sejlsportsfolk kan undvære Ungdommen, lige saa lidt kan Ungdommen undvære de ældre og mere erfarne Sejlere. Og det gælder ikke alene for Ungdommens Uddannelse, men ogsaa for Klublivets Trivsel, der kan trues paa det alvorligste gennem for stærk Vedhængen ved Formands- og Bestyrelsesposter. Det er desværre menneskeligt, for personlig Ærgærrigheds Skyld at glemme Klublivets egentlige Formaal: Sejlsporten.

Naar man ser Programmet igennem for Aarhus-Ugen, finder man, at der er planlagt en Sejlads, der kaldes Havsejlads. Og saa er vi straks ved den anden Side af Sejlsporten: gennem Konkurrence at naa hen til det bedste, det mest hensigtsmæssige Materiel og den størst mulige sømandsmæssige Dygtighed i at behandle dette Materiel.

De Baade, der mødte op til Kapsejladserne i Sejlsportens Barndom var selvfølgelig højst ensartede af Konstruktion, Sejlføring o. s. v., og det har været et vanskeligt Hverv at arrangere Kapsejladser paa lige Vilkaar. Det var jo Baade, der var bygget efter den enkelte Ejers egne

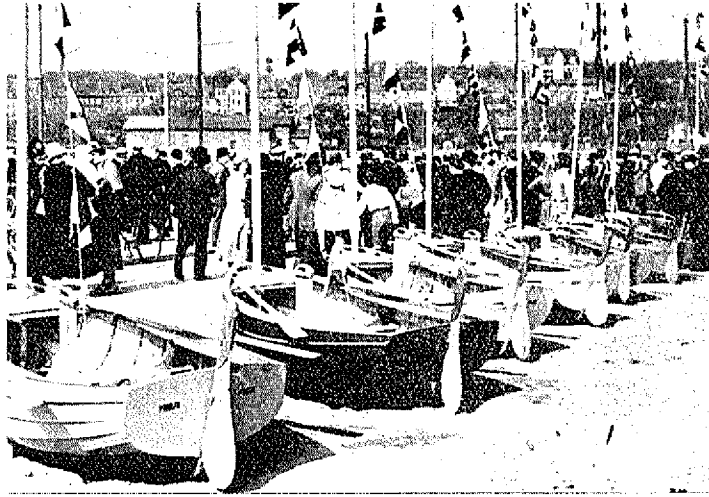


Aarhus Lystbaadehavn under Jyllandsugen.

Opgave for de ældre Medlemmer indenfor Klubberne, selv om der naturligvis findes Undtagelser. Det er nu engang den virkelige Ungdom, der danner Kærnen i Sejlsporten. Den jubilerende Aarhus-Klub »Bugten«s Formand fortæller her



Udsigt over Aarhus Lystbaadehavn.



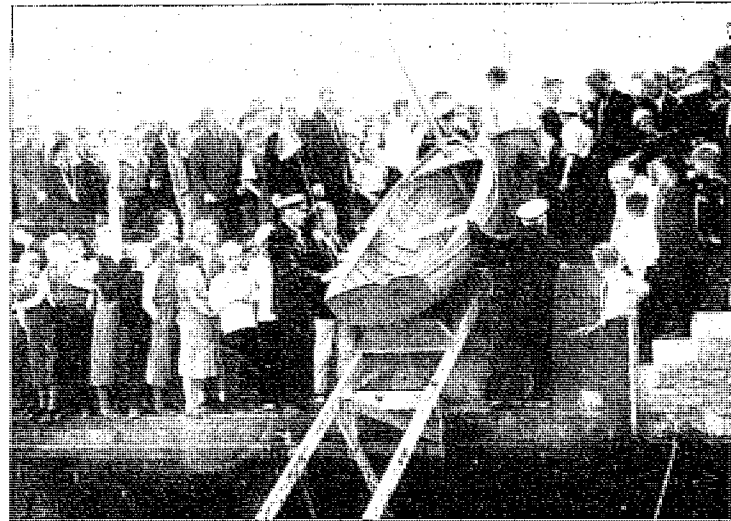
Søsatning af Junior-Baade, der kaldes »Julekurve«.

Idéer og Ønsker udelukkende med Henblik paa at yde det mest mulige til Ejereis Fornøjelse, naar han tilbragte sin Fritid ude paa Vandet.

Denne Vanskelighed blev overvundet ved Hjælp af de saakaldte Klassebaade. Tanken med Klassebaade, at faa de flest mulige Ejere til at bygge efter bestemte Maal, hvorved Kapsejladser kunde arrangeres paa lige Fod indenfor hver Klasse, er jo i sig selv en fremragende Tanke set fra den konkurrencemæssige Side af Sejlsporten, og derfor vil den altid have sin Berettigelse. Men paa den anden Side har denne Tanke medført, at Materiellet i den Grad er blevet forfinet og udformet udelukkende med den konkurrencemæssige Side for Øje, at det egentlige i al Sejlsport: Sødygtighed og Sømandskab ganske er bortelimineret. En Kapsejler af i Dag er simpelthen en Sejlmaskine, der af Hensyn til det eneste saliggørende: Farten — er bygget saa spinkel og let, at hvis en lidt svær Person bevæger sig lidt klodset om Bord, staar han i Fare for at ryge lige gennem Bunden af Fartøjet. Og den moderne Kapsejler behøver ikke at være anderledes bygget, for ved de Kapsejladser, man afholder nu om Dage kræves der kun det ene: Fart. Kapsejladsbannerne er beliggende ganske tæt inde under Land og foregaar under saa betryggende i Forvejen sikrede Forhold, at man fuldstændig kan se bort fra Sødygtighed og Sømandskab. Sker der noget med det skrøbelige Fartøj, vil der altid være Hjælp ved Haanden. Men saa er Fartøjet ogsaa kun en Sejlmaskine, der overhovedet ikke kan byde sin Ejer andet end Fart. Ingen Komfort, ingen virkelige For-

nøjelsesture om Søndagen eller en rigtig otte-Dages Ferietur med Familie. Kun en hel eller halv Times Kapsejladser nu og da og lidt Krydsen paa beskyttet Farvand. Selvfølgelig, dette er og vil altid vedblive at være en fuldgod Gren af Sejlsport, hvis Udøvere er lige saa gode Sejlsportsfolk som alle andre. Men naar som herhjemme Klassebaaden fuldkommen erobrer vore Kapsejladser, saa er det hverken hensigtsmæssigt eller tilfredsstillende. En Mand kan meget hurtigt blive træt af udelukkende at sejle Kapsejladser paa beskyttet Farvand. Før er han virkelig Sejlsportsmand, vil der i ham bo en Trang til at komme ud paa aabent Vand og føle sig i rigtig sømandsmæssig Kontakt med Søen. Saa køber han eller lader bygge sit »Dream Ship« og nyder Sejlsporten paa Søndags- og Ferieture, hvor han oftest er overladt til sit eget Sømandsskab og sit Fartøjs Sødygtighed. Men kommer den gamle Kapsejler-Aand over ham og han faar Lyst til at prøve egne og Fartøjets Evner i en Dyst med andre sødygtige Fartøjer, saa er alle danske Kapsejladser i Dag lukket for ham.

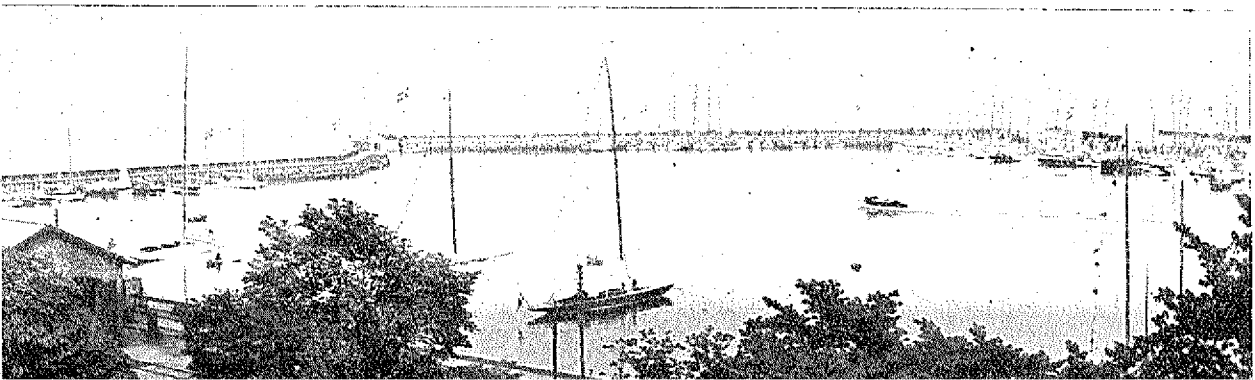
I Udlandet har man forlængst faaet Øjnene op for denne Fase i Sejlsportens Udvikling, og man har der-



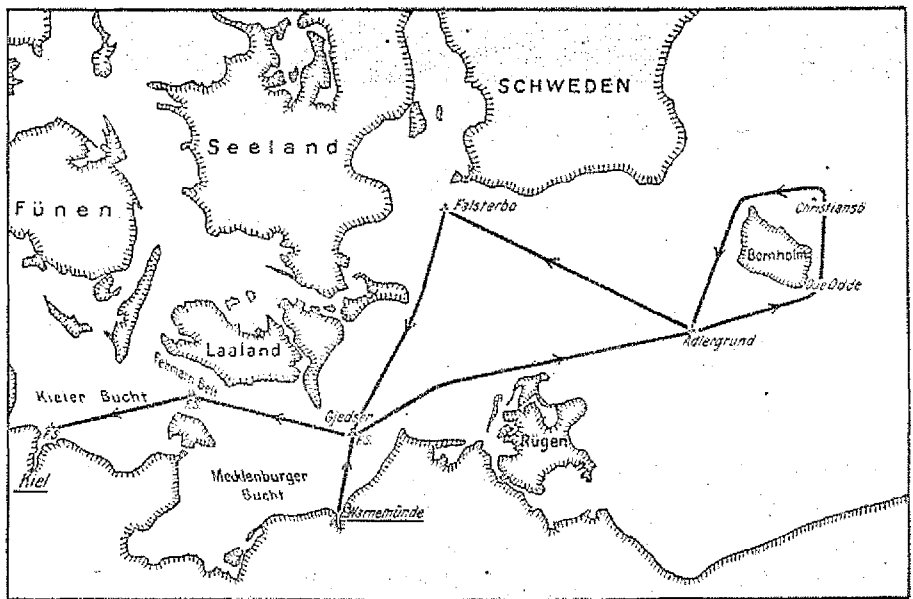
En »Julekurve« gaar i Vandet.

for indført de saakaldte Havkapsejladser, hvor Fartøjer, der ikke er Klassebaade, prøver Kræfter i virkelig Sømandsskab og Sødygtighed. Ved at afholde disse Havkapsejladser opnaar man altsaa at finde hen til det mest sødygtige Fartøj med den mest sømands-

Den smukke Lystbaadehavn.



Kort over den tyske Havkapsejlads' Rute.



mæssige Besætning. Som selve Betegnelsen fortæller, foregaar disse Sejladser ude paa aabent Hav, hvor man helt er overladt til sig selv og sit Fartøj. Her skal navigeres og arbejdes med Vind og Strøm.

I Tyskland afholder man saaledes hvert Aar Havkapsejlads Bornholm rundt. Det er en Sejlads paa 380 Kvartmil, og bestaar i et Kryds efter flere Punkter i Østersøen som Falsterbo og Gedser, og kræver altsaa i høj Grad Navigering og Sødygtighed.

Svenskerne har en Havkapsejlads Gotland rundt. Det er en Havsejlads paa vistnok et Par hundrede Kvartmil.

En af Havkapsejladsernes store Fordele er, at man gennem dem kan komme i langt bedre Kontakt med Udlandets Sejlsportsfolk end Kapsejlads for Klassebaade. Det siger sig selv. Klassebaade, som de efterhaanden er udartet, kan kun enten med stor Risiko transporteres over Vand eller med stort økonomisk Offer over Land for at deltage, mens Deltagerne i en Havkapsejlads kun kan betragte Turen fra Hjemstedet til Kapsejladsbanen som en Træning til det, der forestaar. Allerede før Indbydelserne til Deltagelse i Aarhus-Ugens Havkapsejlads var udsendt, forelaa der Tilsagn fra Udlandet om Deltagelse.

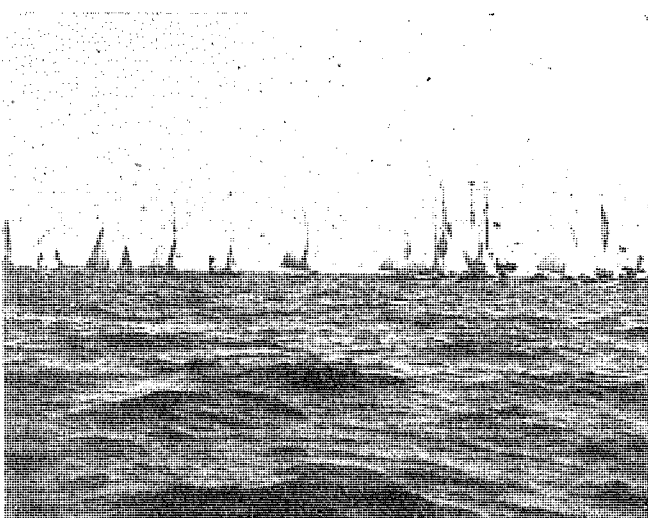
Aarhus-Ugens Havkapsejlads skal foregaa Samsø rundt og bliver paa 80 Kvartmil. Banen betegnes: — fra Aarhus — mellem Thuny og Samsø — syd om Falske Bolsaks Lys- og Fløjtetønde — nordpaa, østen om Moselgrundens Lys- og Fløjtetønde — Aarhus. Sejladsen foregaa overalt efter Fyr eller Lys-

tønder. De deltagende Baades tilladte Størrelse er 9 NL. Klassebaade er udelukket.

Det vil i allerhøjeste Grad være at haabe, at denne Fornøjelse i dansk Sejlsport, som Havkapsejladsernes Indførelse betyder, maa finde udelt Tilslutning fra samtlige danske Sejlsportsklubber, saaledes, at Aarhus-Ugen belønnes for de Austrængelser, de tre Aarhus-Klubber i Samling har gjort.

Redaktionen.

Kapsejlads under Jyllands-Ugen.



Hempel's

- Kobberfarver
- Isolerings-Patent
- Yacht Bronze
- Yacht Farver
- „Superior“
- „Racing“



Kendt over hele Verden

J. C. Hempel's
Skibsfarve-Fabrik

Ved OSCAR JENSEN

„WESTWARD-HO“

(Fortsat fra forrige Nummer.)

Med Søen agten for Tværs tog »Westward-Ho« kun lidt Vand over. Og da alt efter Kaptajn O'Brien's Mening var saare godt, gav han den vagthavende Andenstyrmand Ordre til at holde godt Øje med Rorsmanden og Styringen. Saa gik han selv ned paa Stordækket, og forsvandt forefter i Mørket.

Der forløb et Kvarter — en halv Time, og Rorsmanden slog seks Kl. 11; men Kaptajn O'Brien var endnu ikke kommen tilbage fra Stordækket. Og da Glassene ikke blev gentaget paa Klokkeren forude paa Bakken, og Afløsningen til Roret ogsaa udeblev, gik Andenstyrmanden hen paa Forkant af Halvdækket og prajede forefter.

Ingen svarede. Han forsøgte nok en Gang, men samme Resultat, og da han saa langt, han kunde skimte frem gennem Mørket, ikke øjnede noget levende Væsen paa Dækket, fattede han Mistænke. Han var allerede paa Vej ned ad Trappen til Stordækket, da hans Øre fangede en Lyd fra Læ som af drønen-de Kanonsalver. Han spejdede, og han lyttede, men han saa kun de taarnhøje Bølgers hvide Kamme lyse som Fosfor og svinde bort i graa Utydelighed. Han hørte bedre, end han saa. Gennem Elementernes Rasen lød det for hans Øren, som om en hel Flaade af Fregatter laa et eller andet Sted i Læ og affyrede fulde Bredsider; og da han hurtig var paa det Rene med, at denne Kanonade kun kunde hidrøre fra en Kamp mellem Stillehavets Giganter og Andesbjergenes Udløbere, var han i lynsnare Spring nede og fik Styrmand Hussey purret ud.

Hussey, som til enhver Tid var forberedt paa alt, laa i Køjen fuld paaklædt i Stormmundering I et Nu var han paa Dækket, og i Farten rev han Trediestyrmanden med sig op. Han saa paa Kompasset og lyttede mod Læ, mens Andenstyrmand i faa Ord forklarede ham det passerede; og han var straks klar over Situationen.

»Styrbord lidt!« varskoede han til Rorsmanden. »Hold den gaaende, saa det luv Mærskede blaffer! — Trediestyrmand bliver her og slækker paa bagbords Storbraser, naar jeg varskoer, og lad Rors-

manden holde klods til Vinden, eftersom der bliver brasert an! — Andenstyrmand, De følger mig!«

Saa rev han en Kofilnagle op af Naglebænken, og Andenstyrmanden snuppede een i hver Haand; og de tog Stordækket ad hver sin Trappe og stormede forefter — hver paa sin Side.

Midtskibs var Stordækket folketomt. Hussey stak i Forbifarten Hovedet ind gennem Lukafdøren og brølede: »Alle Mand paa Dækket!« Men de naaede begge Forkanten af Ruffet paa samme Tid, og som med en Mund udtrykte de deres Forbavselse over det Syn, der mødte dem dér med et: »Hvad Djævelen er dette her!?!«

Rundt om den aabne Forluge laa hele Vagten huller til bulter og snorkede mellem hel- og halvtømte Whiskyflasker, der trillede rundt paa Dækket med Skibets Bevægelser. Ikke en eneste af Folkene ribbede sig. Ingen af dem havde hørt Styrmandenes djævelske Spørgsmaal, og de anede intet om det Uvejr, der hang over Hovedet paa dem, og som brød løs med en Voldsomhed og langt hurtigere, end nogen Pen formaar at beskrive.

»Styrbord Braser!« tordnede Styrmand Hussey, og saa for han og Andenstyrmand ind i Klyngen som to Lyn-Nedslag; og de sparkede om sig til højre og venstre og slog løs for Fode med, hvad de havde i Hænderne, og hvad de fik fat paa, og dette blev et Traktement med Kofilnagle-Suppe paa Flasker.

Folkene ravede drukne om imellem hverandre og mellem knuste Skaar — paa to Ben og paa alle fire — og vidste hverken ud eller ind. Nogle gjorde rent instinktmæssig Forsøg paa at slaa igen, men ramte ved Siden af, og de, der ikke faldt for Styrmandenes desperate Kraftudfoldelse, faldt over deres egne Ben. Og i Slagets Tummel lød ustandselig Styrmand Hussey's Kommando: »Styrbords Braser! Styrbords Braser! Agterover med Jer! Styrbords Braser for Satan!« Og saa fulgte en Række Tilraab og Spørgsmaal i Te-Fartens Blomstersprog: »Jeg skal slaar Jer til Afholdsmænd allesammen, I fordømte Horeunger af Bacchus og en Flok fordrukne Tæver! Hvem har aabnet

Forlugen! Hvor er Tømmermanden!« Og da ingen tog til Genmæle eller svarede paa Spørgsmaalene, greb han den Mand, der var ham nærmest, om begge Haandede og klemte bogstavelig talt ud af ham, at Tømmermanden var nede i Forlasten sammen med Kaptajnen.

Saa slap Styrmand Hussey Bekenderen med en Ed og gav Andenstyrmanden Ordre til straks at faa Lu- gen lagt over og forsvarligt skalket.

Imidlertid var Frivagten kommen paa Dækket, og Styrmand Hussey jog straks en halv Snes Mand af sin Vagt op paa Halvdækket til Storbraserne, mens han selv hersede med Resten af den drukne Styr- bordsvagt paa Stordækket.

»Slæk væk bagbord Storbraser!« brølede han ag- terover.

Saa sprang han selv fra Fokkebraser til Krydsbraser og slækkede og kommanderede: »Hal væk om Styrbord!« Og han bandte de drukne Søfolk langt ned i det hedeste Helvede før i næste Aandedræt at love dem en Himmelfart med en Strikke om Halsen.

Under et frygteligt Virvar blev Ræerne omsider ha- lede skarpt an, og saa endte Manøveren i en storstilet Vandpantomime. »Westward-Ho« smed sig over og begravede hele den styrbords Side af Stordækket un- der Stillehavets Overflade, og Søfolk og Tovværk flød rundt i een Pærevælling. Andenstyrmand og de to Mand, han havde haft til Hjælp ved Forlugen, kom sejlene agterover for en grøn Graaskæg, som var brækket ind over den bagbords Bov.

Saa beordrede Styrmand Hussey alle Mand op paa Halvdækket, og denne Ordre behøvede han ikke at gentage. De kom springende eller kravlende op ad den læ Trappe, eftersom de var mere eller mindre sikre paa Benene. Forslaaede var de fleste, og dyng- vaade til Skindet var de alle. Og de af Styrbords- vagten, som ikke var bleven ædru af Dukkerten, blev det nu ved det Syn, der viste sig for dem fra Halv- dækket.

Et Par Kabellængder agterude tonede Landet skarpt frem mod den graa Daging som en kulsort Jætte, der ragede himmelhøjt i Vejret, og ved Jæt- tens Fod stod Havet i Fraade. Med Bulder og Brag brødes Søerne mod Klippen og slyngede deres Sprøjt op ad den sorte Gigant, som splittede det til Atomer eller væltede det af sig i samlet Masse, der plaskede tilbage i Ophavet med hule Drøn.

Alle Passagererne var kommen paa Dækket, og hver eneste Mand, der saa dette Syn, følte med Gru, at Clipperen havde været paa Vej gennem Evighedens Port, og at de alle havde staaet ved dens Tærskel, som nu takket være Styrmand Hussey's resolute Man- øvre svandt længere og længere agterud som en ond Drøm om Død og Undergang.

Saa hurtigt, Omstændighederne tillod det, holdt Styrmand Hussey Mønstring over Folkene paa Halv- dækket, og det viste sig, at foruden Kaptajn O'Brien og Tømmermanden, som var stænget nede i Forla- sten, manglede der yderligere to Mand af Styrbords- vagten. At disse to var skyllet over Bord under Man- øveren, kunde der ikke være ringeste Tvivl om; men det maatte de selv klare med Vorherre. Her var in- gen Vej tilbage uden til total Forlis. Og Clipperen jog Vest-Nord-Vest over for sine fulde Mærsejl og Folk, med to Mand ved Roret og med den læ Løn- ning slæbende under Vand.

Styrmand Hussey holdt alle Mand agter paa Halv- dækket, til det lysnede. Og da Landet nu var sunket ned i Synskredsen til en sort Knold, lod han igen Ræerne skvære ind og holdt af til Nord til Vest $\frac{1}{2}$ Vest. Saa gav han »Westward-Ho« alle tre Bram- sejl, og den for afsted som en jaget Hind.

Efter at Dækket var klareret op, blev Styrbordsvag- ten Mand for Mand taget i Forhør med Passagererne som Vidner, og alle som een erklærede de, at de hav- de taget Forlugen af efter Kaptajnens Ordre, og at de i god Tro til deres øverste Overordnedes Myndig- hed havde smagt lidt paa de vaade Varer, som Tøm- mermanden havde langet op til dem fra Lasten — na- turligvis ogsaa efter Kaptajnens Ordre — og dette kunde vel ingen fortænke dem i.

Saa meget og ikke en Stavelse mere kunde Hussey faa ud af disse Hælere; men dette og det forudgaaen- de var ogsaa tilstrækkelig Forklaring paa den In- teresse, Kaptajn O'Brien havde vist Clipperens Ma- nifest og Lasteplan. Og da Forhøret var til Ende, og alle Forklaringer var indført i Skibsjournalen, lod Hussey Forlugen aabne, og det Skue, Lasterummet frembød, var intet mindre end en Bekræftelse af Fol- kenes Udsagn. Mellem opbrudte Kasser, tomme Halm- hylstre og halsløse Flasker laa Kaptajn O'Brien og Tømmermanden og slumrede de lyksaliges Søvn og var døddrukne.

Der blev slaaet en Tovende om dem, og en Spøge- fugl fra Bagbordsvagten, som hverken var paavirket af Spiritus eller af Situationens Alvor, begyndte straks at stemme i med Hive-Chantyen »Billy Boy«. Men Styrmand Hussey standsede øjeblikkelig Opsangen med en dundrende og bestemt »Hold Kæft!«; og saa blev de to tilsyneladende livløse Masser i Tavshed halede op paa Dækket. Tømmermanden blev varpet ind i sin *shop* — Kaptajn O'Brien ned i sin Kahyt, og begge blev belagt med Haandjern.

Saa blev der holdt Skibsraad. Alle Passagererne og Størsteparten af Besætningen med Anden- og Tredie- styrmanden i Spidsen forlangte, at Styrmand Hussey skulde overtage Kommandoen. I modsat Fald for- drede Passagererne, at han førte »Westward-Ho« ind

til Valparaiso, saa Sagen kunde komme for en Domstol. De vilde under ingen Omstændigheder fortsætte Rejsen til San Francisco med Billy O'Brien som øverste Kommanderende.

Hussey vidste, at Billy O'Brien's Rolle som Skibsfører i begge Tilfælde vilde være udspillet, saa snart Clipperen kom i Havn; og da en Afstikker til Valparaiso kun vilde forlænge Rejsen yderligere, gik han ind paa at tage Kommandoen paa Betingelse af, at dette blev ført ind i Journalen som værende absolut nødvendigt for Clipperens, dens Passagerers og Besætningens Sikkerhed.

Ingen gjorde Indvendinger mod denne Afgørelse — heller ikke Tømmermanden, da han blev ædru. Alle lagde beredvilligt Navn til som Underskrift paa Indførelsen i Journalen; men adskillige kunde ikke skrive deres eget Navn, og disse nøjedes med at røre ved Pennen, mens en anden skrev, eller de satte et Kryds ved Navnet, naar dette var skrevet. Og da den saaledes af alle svigtede og degraderede Kaptajn vaagnede af sin Rus, blev Journalen læst op for ham i Vidners Paahør.

Billy O'Brien laa og plirrede med Øjnene som en syg Høne, og helt rask var han just heller ikke; men da Sagens fulde Sammenhæng omsider gik op for ham, blev han fuldstændig desperat. Han rev og sled i sine Haandjern og raabte op om Mytteri, men da ingen tog ringeste Notits af hans højrostedede Protester, faldt han igen sammen som en Klud, og efter at han havde sundet sig lidt, og det haabløse i hans Reageren var gaaet op for ham, indvilligede han i at skrive under paa alt, hvad der forlangtes af ham. Saa blev han befriet for Jernmanchetterne, og med rystende Haand satte han sit Navn under paa, at han grundet paa Sygdom overdrog Kommandoen til Styrmand Hussey.

Tømmermanden, som med Kragetæer ogsaa havde sot sit Navn under paa Billy O'Brien's Degradation, var allerede ved denne Lejlighed bleven fri for Haandjernene. Han tog sit Arbejde op igen og var for øvrigt ligeglad med alt og alle, og ingen bekymrede sig heller stort om ham. Men Billy O'Brien fik Tilhold om ikke at blande sig i noget vedrørende Skibet eller Sejladsen og til ikke at betræde Stordækket. Og for at forebygge Overtrædelse af disse Instrukser inddelte Passagererne sig i tre Vagthold, som Nat og Dag vaagede over hans Laden og Gøren.

Disse Forholdsregler kunde dog snart synes ganske overflødige. Billy O'Brien lod sig overhovedet ikke se paa Dækket — og heller ikke i Salonen. Han holdt sig indelukket i sin Kahyt, hvor han ogsaa indtog sine Maaltider. Han var sløv og tilsyneladende uinteressert i alt, hvad der foregik om Bord. Han spiste kun lidt og drak endnu mindre, for der blev kun

budt ham Vand; og med Undtagelse af nogle periodiske Anfald af Delirium fandt han sig roligt i sin Skæbne. Den almindelige Antagelse var, at denne Ro dækkede over et eller andet, som han pønsede paa, og Kontrollen over ham blev opretholdt.

Saaledes var Forholdene, da »Westward-Ho« den 13de Januar 1853 blev indhentet under Ækvator i Stillehavet af »Flying Fish«.

Clipperen naaede ind til San Francisco den 1ste Februar efter en Rejse paa 103 Dage, hvoraf mindst de 12 var spildte — bogstavelig talt ødslede bort i Spiritus og Delirium-Sejlad — af en fortrukket Kaptajn.

»Westward-Ho« var aldrig saa saare kommen til Pieren, før Passagererne gik fra Borde. De gav Pokker i alt undtagen i deres egne Interesser, og mens Hussey var i Land for at klarere Clipperen ind, stak Billy O'Brien og alle Mand foran Masten ogsaa af til Guldminerne.

Al Retsforfølgning var hermed udelukket. Men de Egenskaber, som Tappan havde taget for gode Varer i Boston, blev der ikke regnet med i San Francisco, og Hussey beholdt Kommandoen over »Westward-Ho«.

Med en ny Besætning foran Masten drev Hussey Clipperen fra San Francisco til Manila paa 31 Dage. Herfra sejlede han til Hong-Kong, og paa Vejen over det sydkinesiske Hav blæste han med sine Halvdækskanoner to nærgaaende Sørøver-Junker og hele deres gule Besætning ud af Tilværelsen i en Os fra Banditernes egne Stinkpotter, som han samtidig havde skudt i Smadder. Han lastede Te for New York og gjorde Hjemrejsen paa 89 Dage, og Clipperen havde paa hele denne Rundrejse ikke mistet et Spær eller et Sejl.

Sampson & Tappan havde saaledes ingen Grund til Beklagelse over den Fører, de havde mistet i Billy O'Brien, og de fik det heller aldrig senere over hans Afløser. Kaptajn Hussey beholdt Kommandoen over »Westward-Ho«, saa længe Clipperen forblev i Te-Farten, og hans tre følgende Udrejser til San Francisco blev under meget ugunstige Vindforhold gjort paa henholdsvis 106, 100 og 100 Dage.

Herefter blev »Westward-Ho« sat i Guano-Fart paa Peru, og samtidig kvitterede Kaptajn Hussey Clipperen for at afløse Kaptajn Richardson om Bord i Sampson & Tappan's berømte Clipper »Stag-Hound«.

Men »Westward-Ho« blev ikke gammel i denne skidne Fart. Da Clipperen i December 1857 laa i Callao og indtog sin første Guano-Last, gik der Ild i Gødningen, og trods ihærdige Slukningsforsøg led dette stolte Skib her den samme Skæbne, som seks Aar senere overgik »Stag-Hound« paa Kysten af Brasilien. »Westward-Ho« gik op i Luer og stinkende Røg.

Oscar Jensen.



»Bugten«s joviale
Formand, Kobmand
Carl Westerskov.

EN FORMAND fortæller om sin KLUB

Den jubilerende Sejlsportsklub gennem Aarene.

*Havet, det kaldende, vinkende,
saltfriske, blinkende
Sejlernes Hav.*

*Naar blaaende, glitrende Bølger
i Morgenens festlige Gry
med Solguld paa Sky
sig kælent om Kutteren smyger.*

*Naar Solen bag Skytag sig dølger
og Soen faar fraadende Kam,
bl'r bidende gram
under Trykket af blaasorte Bølger.*

*Naar Solfaldsgloden er slukket
og Bølgen har lobet sig træet.
Naar Kutteren let
og blidt bl'r af Dønninger vugget.*

*Altid din Kalden vi lyder,
vældige, vigende, evige blivende —
Sejlernes Hav.*

Anton Jørgensen.

AAR 1913 kom til at staa i Omvæltningens Tegn, paa mere end et Omraade, saaledes ogsaa paa det sejlsportslige; tydeligere end nogensinde før gik det op for mange, at Nydelsen af de Herligheder vore smukke danske Kyster har at byde paa, ikke alene var forbeholdt de Befolkningslag, som kunde betale derfor, mere og mere gik det op for den jævne Mand, at ogsaa han havde Krav paa Tilegnelse af de Goder og Glæder, som Sejlsporten byder sine Dyrkere.

Dette siger i Sammen drag, den jævne Haandens Arbejder blev i langt større Udstrækning vunden for den sundeste af alle Sporter — Sejlsporten.

Som en paakrævet Nødvendighed, til Varetagelse af den saakaldte lille Sejlsports Interesser, dannedes i 1913 Sejlklubben »Bugten«. Gennem 25 Aar har Klubben virket til Gavn for denne Gren af Sejlsporten, og ved sin jævne Virkemaade ydet god Indsats for et godt Sammenhold og godt Kammeratskab i Sejlernes Rækker.

Men at skrive Sejlklubben »Bugten«s Historie gennem 25 Aar lader sig ikke gøre i kort Form, det vilde blive et omfattende Skrifl. Rig paa mange Opgaver har de 25 Aar været, mange af disse Opgaver har vor Klub haft Held til at løse, Trin for Trin har Klubben arbejdet sig frem til den smukke Position den i Dag indtager; megen Medvind har vi haft gennem Aarene, og vi er alle, som har medvirket til at skabe denne Medbør for vor Klub, inderlig taknemlige.

Haardt Bidevind har vi ligget til Tider, dog har altid et godt sammentømret Kammeratskab og god gensidig Forstaaelse fra alle Sider tilsidst bragt vort lille Fartøj



Søsætning
af Baade fra
den gamle
Baadeplads ved
Nordre Mole.

*Lystbaadehavnen, naar fremmede
Sejlere gæster Aarhus.*

sikkert og i rette Tid over Maallinien. Den Flok Sejlsportsungdom, der gennem Aarene, under vor smukke tofarvede Stander, er kommen til at elske Sejlsporten, tæller ikke faa, vundne for denne sunde Sport for Livet, det er sikkert rigtigt, som der ofte er sagt: »Een Gang vunden for Sejlsport, altid Sejlsportsmand«. Her skal ikke fernhæves den enkelte frem for andre, for det, der kendetegner »Bugten«, er: alle har løftet i Flok.

Nogle enkelte Uddrag:

Straks fra Starten har en af Hovedopgaverne været, at virke for gode Pladsforhold, saavel i Sommersæsonen, som for Vinteren; denne Opgave varetoges ved, at Medlemmerne i Fællesskab tilvejebragte ved smaa Midler og egen



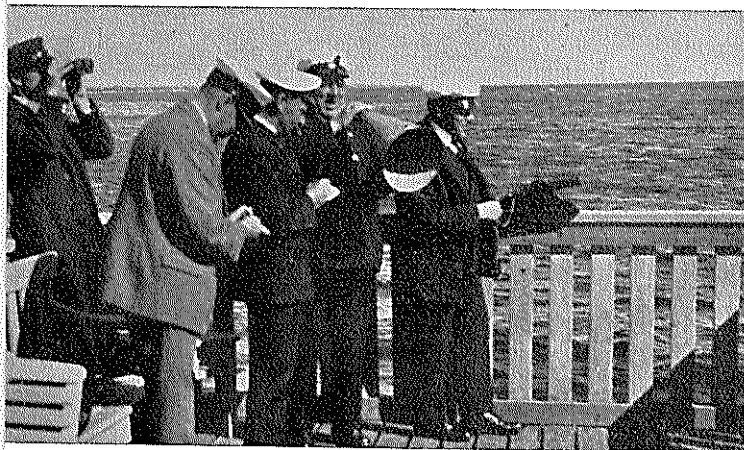
rene har det jo utvivlsomt været en stærk medvirkende Aarsag til Klubbens rige Trivsel; dog har Klubben ogsaa virket meget paa Kapsejls-Området; en lille Sammenligning mellem den første Kapsejls og den nu under Forberedelse værende Aarhus-Uge viser dette.

Bugtens 1ste Kapsejls havde 13 deltagende Fartøjer, i 1938 venter man fra 150 til 200 startende Fartøjer. —

En anden af Klubbens Opgaver har været at samle sine Medlemmer til nyttige Kursus i Navigation og praktisk Sømandsskab, herunder praktisk Undervisning i Splejsning af Tovværk og Staalwire samt Sejlreparationer.

I 1916 anskaffede man Klubskibet »Mercurius«, der indenfor Klubben opnaaede at fejre sin 100aarige Fødselsdag, forinden det efter vel udført Tjeneste mageskiftedes med 2000 Kv. Alen god jydsk Jord; disse 2000 Kv. Alen øgedes ved en Gave paa andre 2000 Kv. Alen fra en Velynder til en Villagrund paa 4000 Kv. Alen, beliggende umiddelbart ved Skødshoved Anløbsbro. — Klubbens Stander vajer nu Sommeren igennem over dette Stykke Land, og Klubbens Medlemmer samles ofte til kammeratligt Samvær.

Klubskibet var gennem mange Aar et værdifuldt øko-

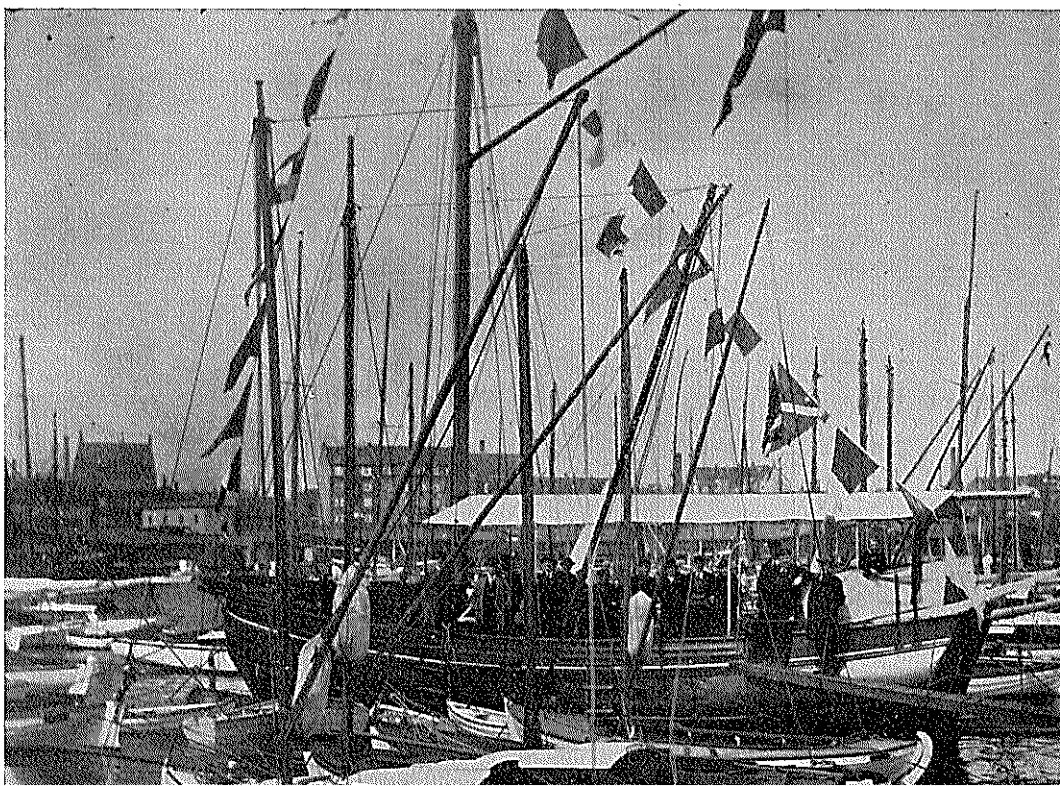


»Bugten«s Dommerkomité.

Arbejdskraft, gode Ophalergrejter til Selvbetjening.

Disse Grejter gjorde god Fyldest gennem en lang Aarrække, indtil Aarhus fik sin nuværende Lystbaadehavn. — Et fuldgyldigt Bevis for Grejernes Godhed er, at de stadigt anvendes af Fiskerbefolkningen i Ebeltoft.

Bladet »Sund og Bælt« skriver i 1914: »... Den nystartede Sejlklub »Bugten« ser hovedsagelig sin Opgave i at virke for selkabelig Søndagssejlsads«. Dette var sikkert den Gang en taknemlig Opgave at gaa ind for; gennem Aa-



Sejlklubben
»Bugten«s Klubskib
»Mercurius«.



Paa Føllestur med »Bugten«.

nomisk Aktiv for »Bugten«, ligeledes var der stor maritim Festlighed ved Standerhejsningen ombord. Meget af dette maritime Præg forsvinder, naar Klubberne hejser deres Stander over Fartøjsstationerne uden Klubslib.

En nu for Tid og Evighed forankret gammel Sejlsportsmand tilegnede i sin Tid »Bugten« en speciel Standersang. Sidste Vers, der altid synges staaende, lyder:

Saa vaj da, vor Stander, mod Himmelens Blaa,
Med Stolthed dit Mærke vi bær.
Og selv om dig Vinden i Trevler kan slaa,
Du følger os tro paa vor Færd!
Og skulde det ske, at vor Skude gaar ned
Og Havet et Offer sig plukker,
Da er du, vor Stander, den sidste, vi ved,
Som Bølgerne over sig lukker!

Klubslibet »Mercurius« maa siges at have været et godt Samlingsmærke for Sejllklubben »Bugten«s Medlemmer. Aarlig afholder Klubben en stor fælles Pinsesejlsads, der i sin Tid begyndte ganske beskedent. Klubslibet deltog i de første Aar i denne Tur under Sejl og tog saa mange passive Medlemmer ombord, at den var trykket til over Lastemarket. Et Uddrag af Programmet fra de Dage: Klubslibet »Mercurius« afgaar Kl. 8½. Billetter Tur og Retur 50 Øre. Madkurve kan medbringes. — Juniorsagen har ogsaa haft sin store Interesse for Sejllklubben »Bugten«, selv om vi ikke paa dette specielle Omraade har været saa aktive som adskillige andre Klubber.

Ved en storstilet Gave fra en Velnyder blev Klubben Ejer af Toldkrydseren »Dryaden« (18 Tons), og Klubbens Stander vajede i adskillige Aar over dette pragtfulde Fartøj. Det var sikkert Tanken med denne Gave,

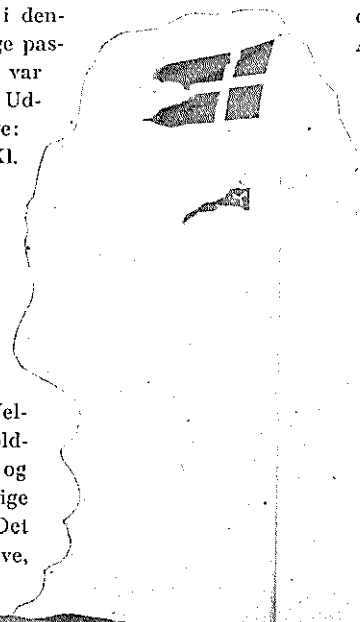
»Dryaden« solgtes. Denne Form for Uddannelse af Juniorer varetages nu særligt af Kystpatrullen, og Sejllklubben »Bugten« støtter denne Bevægelse. Sejllklubben »Bugten« optoges i 1916 i Jydsk Sejl-Union. Et særligt Afsnit af »Bugten«s Klubliv er Selskabeligheden; i Lighed med alt andet indenfor Klubben har dette Afsnit været præget af jævnt og ligefremt Samvær i godt Kammeratskab, og har herigennem altid haft Held til at samle. Den 14. Marts 1915 opførte Klubbens egne Medlemmer den første Sejler-Revy, og dette har siden været en aarlig tilbagevendende Begivenhed i Klubbens Historie. Revyerne forfattes, opføres, og Dekorationerne males ved egne Medlemmers uegennyttige Medvirken. Alle Aar har vi set Salen i Østergade fyldt til Trængsel. — Under skiftende Bestyrelsers Ledelse voksede »Bugten« sig stadig større, indtil Kravet om Dannelse af en særlig Motorbaadsafdeling meldte sig. Dette resulterede i Dannelsen af »Aarhus Motorbaadklub« hvortil »Bugten« maatte afgive langt det største Antal Medlemmer, da de fleste Motorbaade befandt sig under Sejllklubbens Stander. Det var selvfølgelig en ordentlig Aareladning, men paa Trods heraf indtager Sejllklubben »Bugten« dog i Dag Pladsen blandt Landets største Klubber. Alle Sejlsportsmændene i Aarhus ligger nu med deres smukke Fartøjer i Nordens smukkeste Lystbaadehavn, og Samarbejdet Klubberne imellem er det bedst mulige. — Samarbejdet sætter nu alle Sejl til for igennem »Aarhus-Ugen« overfor hele Sejlsportsverdenen at illustrere, hvad Reusstatet af god Forstaaelse kan præstere.

Til Slut beder jeg samtlige Venner og Kammerater i Sejlsporten være med til ved deres Nærværelse at skabe en virkelig sejlsportslig Begivenhed.

Aarhus i Maj 1938.

CARL WESTERSKOV.

Den første Standerhejsning paa »Bugten«s Grund paa Mols.



„BUGTEN“ 1913-1938

Klubben, der blev startet paa de demokratiske Ideer

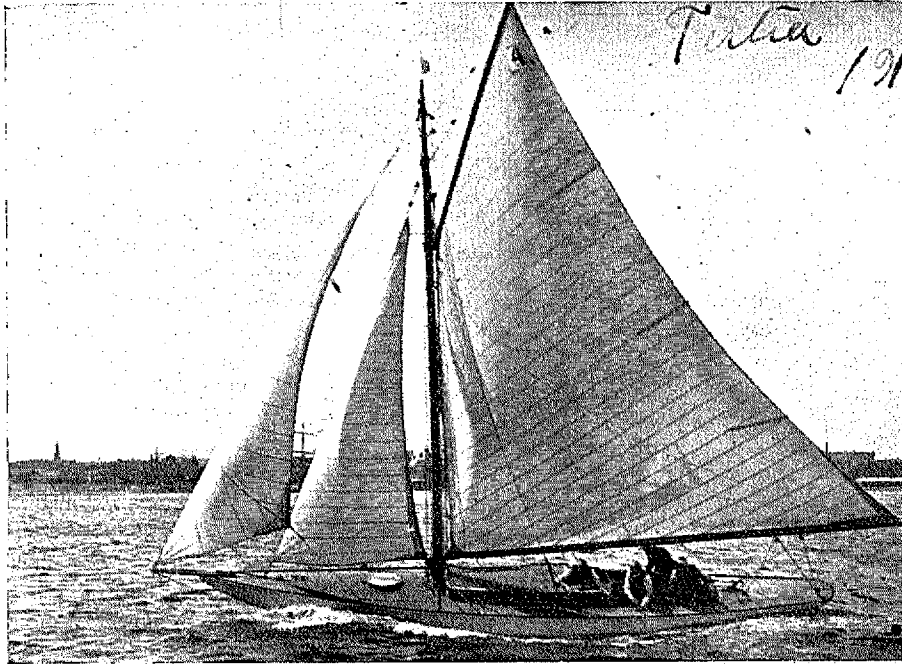
VED at tænke de 25 Aar tilbage, til Stiftelsen af Sejlklubben »Bugten«, spørger jeg mig selv, om der virkelig i 1913 var bleven saa stor Tilvækst i Sejlsporten i Aarhus, at Dannelsen af en ny Klub var nødvendig.

Da jeg i 1904 landede paa Aarhusbugtens Bred, fandt jeg en saare beskeden Sejlerflaade i Aarhus. Den bestod af en ca. 4-Tons Kutter »Rylen« og nogle faa Kragejoller, som de hed dengang. Og Oplevelsen af den første Kapsejlad var ligesaa beskeden. Den daværende Formand, Hattemager Ross, udtalte til mig sin Beklagelse over, at man end ikke kunde samle de faa Medlemmer til en Festmiddag ved Præmieuddelingen.

Hvor var det da muligt, at de ni følgende Aar kunde give den formodede Opvækst?

Naa, Aarsagen var jo ikke, at »Aarhus Sejlklub« var vokset for stærkt. Ialfald ikke stærkere, end at den nok kunde have rummet ogsaa dem, der i 1913 foretrak at faa deres egen Klub. Det, der blev Drivfjederen til dette, var en vis Mangel paa Forstaaelse af de dengang stærkt voksende demokratiske Idéer. Man hævdede fra denne Side, at det bestemmende for et Medlem af en Sejlklub var, om han dyrkede Sporten med Interesse. Hans sociale Stilling skulde der ikke spørges om.

Man smiler maaske en Smule i vore Dage ved at læse dette. Men dette var altsaa i 1913.



»Tertia« (K. D. Y. Borllodningsbaad. — Tilh. Købmand Vald. Nielsen, Aarhus)

Og saa blev »Bugten« stiftet med ovenstaaende som Rettesnor. Og alt tyder paa, at Kursen i de 25 Aar har været holdt støt.

Jeg har i denne Klub truffet et Sammenhold, et Kammeratskab og en Hjælpsomhed, som er velgørende at møde.

Og som et glædeligt Bevis paa, at disse ægte Sejlerdyder har formaaet at brede sig til de to andre Klubber, nævner jeg den Omstændighed, at alle tre Aarhus-Klubber i Fællesskab indbyder til »Aarhus-Ugen«.

Paa en smukkere Maade kan »Bugten« ikke fejre sin 25 Aars Dag.

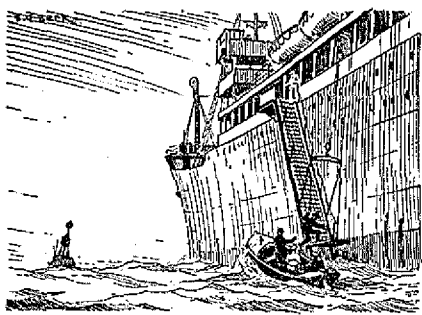
Anton Jørgensen.

Aarhus Stevedore Co.

ALLE MAND

OM BORD?

Der er mange Maader at komme om Bord i et Skib. mange flere end man skulde tro. Den simpleste og nemmeste Maade er naturligvis at træde lige fra Kajen over paa Dækket, men det er ikke altid muligt paa Grund af Afstand mellem Skib og Kaj eller for

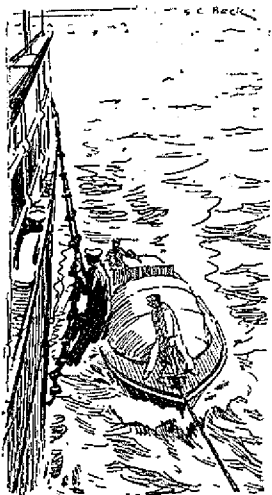


stor Forskel i Højden. Den mest almindelige Maade er den lige »Gangway«, Landgangsbrættet, paa de mindre Skibe, eller gennem en Dør paa Siden af de større Ski-

be, og saa er der Rebstigen, der hænger ned langs Siden, naar man skal op fra en lille Baad.

At steppe op ad Stigen er let nok i roligt Vejr, men hvis Søen er urolig, maa man vente, til Bølgerne er paa Toppen og saa springe, hvis man skal op fra en lille Ledsagebaad.

Hvis man mister Fodfæstet, vil man let faa en Dukkert, men for en erfarne Sømand er det ingen Kunst. Nu til Dags er der forskellige Maader at komme om Bord paa et Skib. Vi bringer her Billeder af fire Metoder. Men nu til Dag kan man endog lande paa Dækket af en Dampner ved Hjælp af Flyvemaskiner, vel at mærke naar den er ind-

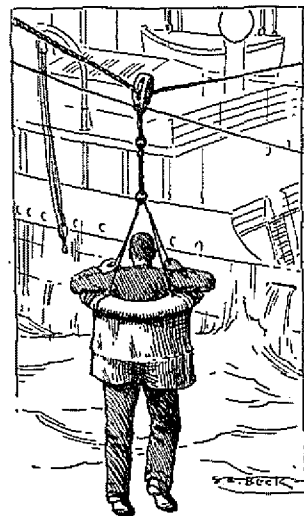


rettet dertil, det vil sige, at den er, hvad man kalder »Moderskib« for Flyvere.

Det ene af vore Billeder er dog en Metode, som de fleste Sømand haaber aldrig at komme til at bruge. Den bruges nemlig gerne for at redde Mand-skabet paa et Skib i Havsnød, idet man forbinder Skibet med et Reb ind til Kysten og haler en Mand ad Gangen i Land, svævende i en Trose, som vist paa vort Billede.

Den mest grinagtige Maade jeg er kommet om Bord paa et Skib nogenside, det var i en lille Havn i New Zealand i sidste Øjeblik. Det er vist paa det ene Billede, hvor en Kran svinger over fra en anden Dampner med mig siddende nede i Bærebøren, som ellers kun blev brugt til frosset Kød. Det var den eneste Maade, jeg overhovedet kunde komme om Bord paa den Aften, — lige i sidste Øjeblik, — idet Skibet allerede nogle Minutter før var begyndt at sejle.

Old Sailor.



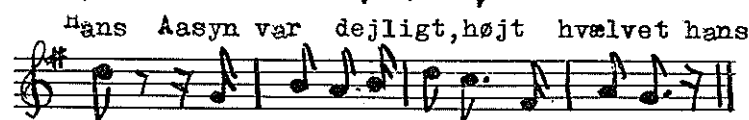
Aktieselskabet **METRO** Aarhus-Danmark
Instrumenter til Kontrol af Dieselmotorer og Temperatur i Lastrum.

A/S MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

SØMANDSVISER

III

Ved BROBY JOHANSEN



Bryst men ofte be-snæred han Dyden.

Der leved

ved Jyllands

den vestlige

Kyst...

DER leved ved Jyllands den vestlige Kyst
en Ungersvend født langt i Syden.
Hans Aasyn var dejligt, højt hvælvet hans Bryst,
men ofte besnæred han Dyden.

Først stille som Fisker han røgted sin Dont,
men snart fik han andet at høre.
Snart vidste man om ham alt ilde og ondt:
han Kvinderne monne forføre.

Hans Ord faldt fra Læben som klingende Guld,
hans Smil var som Solskin i Sommer.
Hans Røst havde Klang som en Malnklokke fuld,
hans Læber var friske som Blommer.

Han leged med Uskyld. I Kærligheds Net
han fanged de dejligste Piger,
vanæred dem lumsk og bedrog dem saa slet
og lo, naar de troed' hans Smiger.

Og Kvinderne blev naar blot paa dem han saa
fortryllet som Fuglen af Slangen,
og let kunde Sejer og Elskov han naa,
og derfor bedrog han saa mangen.

Og Taarerne rinde blandt Pigernes Flok;
thi mange beskæmmede stode.
Hans sværmed om nye, thi der var jo nok
som trøstigt til ham sig betroede.

Hvorfra han var kommen, det vidste man ej.
En Fisker ham bragte fra Stranden.
Der laa han forkommen, svøbt i en Kavaj
og saa blev han Hjælper hos Manden.

Og Anger og Kiv fulgte tæt i hans Spor.
De Fæstemænd maatte det døje.
I Hytte som Gaard lod hans leflende Ord
og straaled' hans ildfulde Øje.

Forlist var han kastet mod Kysten en Nat,
mens Skibet var sunket i Bølge.
Dog snart blev han kvik, hvad saa før han var mat
og kunde sin Redningsmand følge.

De Ungersvende som vilde straffe hans Færd
fik blodige Pander ved Stævnet;
thi stærk var han ogsaa om kom man for nær,
Fornærmelsen blev ej uhævnet.

Mod Kvinderne der var han smidig og myg,
saalænge omkring dem han sværmed.
Men overfor Mændene der var han kry,
og voldsom, naar han blev fornærmet.

Selv Konerne, naar de var unge i Aar,
ej modstod hans lokkende Stemme.
Var Husbonden borte fra Hus eller Gaard:
Ja, saa var tit Sydboen hjemme.

Saa gik det i Aaringer. — Rundt om i By
tit harmedes Manden og Kvinden,
og halvt brune Puslinger gik der i Ly
med ravnsorte Lokker om Kinden.

Da kom Sømand John fra en lang Rejse hjem
og med sig han førte en Kvinde,
saa dejlig som Vaarblomster skyder sig frem
var hun udi Aasyn og Sinde.

Den Perle hjemførte nu John som sin Viv
og købte sig siden en Skude,
som stærk kunde sejle i Kulingen stiv,
naar Stormen var Herre derude.

Han hørte om Sydboen; derpaa han tog
den listige Skælm til Side
og hviskede: Jeg kender dit Rygte, men dog
skal hermed jeg lade dig vide:

At dersom min Lilje med vanhellig Haand,
du prøver en Gang at berøre,
skal jeg være Mand for at tæmme din Aand,
saa ej mere Fortræd du skal gøre.

Men Sydboen smilte med skinnende Tand,
han havde nu saa sine Tanker.
Han svarede: Husk paa, at du truer en Mand,
hvis Hjerte af Frygt ikke banker.

To Maaneder efter, da Fuldmaanen stod
og byggede sin Bro over Vandet.
John var ikke hjemme; hans Hustru forlod
sit Hjem og skred henover Sandet.

En Baad laa parat; let hun løsnede den
og styrede til Husbondens Skude.
Men John styrede lidt efter ogsaa derhen,
la' bi og fortøjed' forude.

Der hviskedes sagte, men Stilheden bar
hvert Ord ud til John, mens han ventede',
og grant han fornåm, at det Sydboen var,
som havde hans Lykkeskat hentet.

Der maa være talt et og andet, som ej
behagede Husbondens Øre.
Saa let som en Kat tog ombord han sin Vej
og snart fik man Ufærd at høre.

Der blev nogen Larm, men der spildtes ej Ord,
to Mænd med hinanden blot brøde.
Et Blink fra en Økse og noget, der fo'r
fra borde og Larmen hendøde.

Ved Morgen begav nu hin Fiskermand sig
til Stranden og fandt op ad Dagen
en Mand. Det var Sydboen — uden Kavaj —
og saa uden Liv, det var Sagen.

Et Øksehug skæmmed' ham. Man har ham op
fra Stranden. Og John maatte bøde
i Retten, og det gik ej i Galop;
men Liv fik dog aldrig den døde.

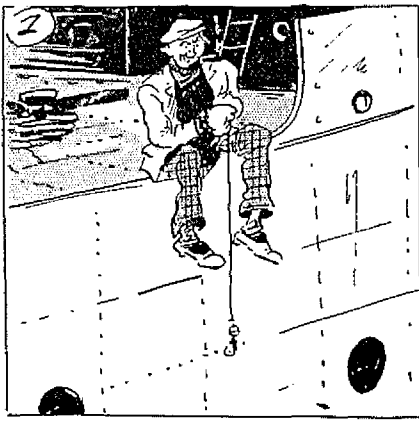
Seks Maaneder John sad i Fængslet, men saa,
saa slap han. Forklaringen lyder:
»Han vilde bortrane mit bedste, og maa
jeg dø, det dog ej mig fortryder.«

Nu bor han alene, hans Viv blev sendt bort.
Men Fred blev i By og paa Landet.
John siger om Sagen: »Ja, skønt det var haardt.
Jeg kunde, jeg kunde ej andet!«



PETER PRAL'S Bedrifter.

Fortalt af ham selv, tegnet af en der kender ham meget bedre
COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



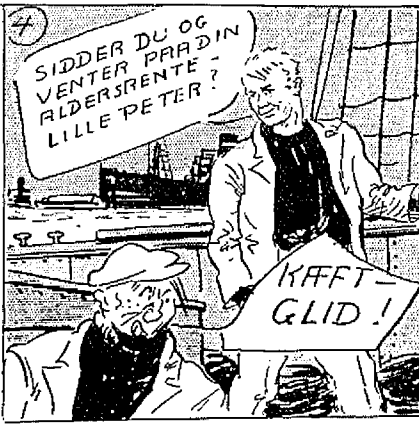
»Perseus« laa ved Malta for at reparere. Jeg har alle Dage været en passioneret Lystfisker — lige meget om det gælder 100 Punds Laks eller 2 Milimeteres Sardiner — det røde Hav. Derfor da vi laa en halv Snes Dage ved Malta, fik jeg en Snøre rigget til og gav mig i Gang med at mede, — en yndig Beskæftigelse, rigtig med at dase!



I enhver Sømand stikker der noget af en Fisker og omvendt. Det varede ikke længe, førend Baadsen stillede hende hos mig og begyndte at give gode Raad. — Jeg hører altid efter i dyb Ærbødighed, naar ældre Folk med Erfaring og Værdenkundskab siger deres Mening.



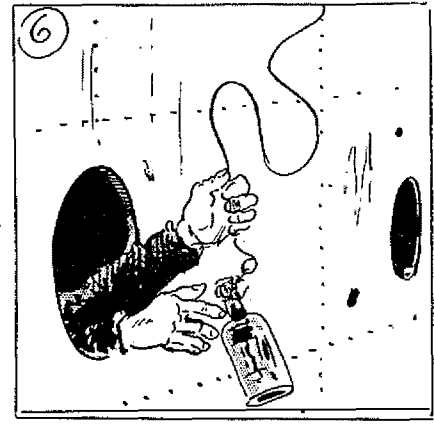
Men Fiskeri er nu en særlig Sport. Jeg har endnu aldrig hørt to fiskeinteresserede, der havde samme Mening om Sporten og om Chancerne for et godt Udbytte af samme. Maaske, — maaske siger jeg, — spiller der ogsaa til Tider en svag Misundelse ind i Diskussionen om disse Emner.



Dette gjaldt i hvert Fald ganske afgjort Søren, Yngstematrosen, og derfor fandt jeg det ogsaa rimeligt at give ham en fin Tilkettevisning. Som den ældre mener jeg at kunne tillade mig at give en ung Mand en Smule Undervisning i det, man kalder god Sportsaand.



Og dog skulde dette Fiskeri i Dag bringe noget for Dagen, som jeg ikke havde drømt om. Jeg ser endnu tydeligt Billedet for mig: Søfolkene agterude forsamlede om en eller anden Morskabsysse; de vældige, britiske Krigsfartøjer i Malta's Havn, — alt i alt et Billede af den mest fortryllende Fred og Hygge, altsammen belyst af Sydens straalende Sol.



Og saa mærkede jeg pludselig et Ryk i Snørens, der i timevis havde hængt slap og ubevægelig ned langs »Perseus«'s solvarme Styrboardsplader. Og i første Øjeblik var jeg ikke et Øjeblik i Tvivl om, at jeg havde faaet Bid, paa Trods af alle Tvivlerne om Bord. — Jeg halede hurtigt ind...



Lige med det samme var jeg, det tilstaar jeg, skuffet; for paa Krogen hang en ganske almindelig Sodavandsflaske. Men saa blev jeg pludselig opmærksom. For inde i Flasken opdagede jeg et Papir, — et beskrevet Papir. I et Nu slog det ned i mig: Flaskepost!! — Ulykkelige Skibbrudnes Meddelelser til den civiliserede Verden! — Hå!



Kokken forklarede mig i faa Ord, hvad dette betød, og at Søloven forordede, at Fvindet uaabnet og uden Tøven eller anden Beskadigelse straks blev bragt Skibets Chef i Hænde for at denne, i hele Mandskabets Nærværelse, kunde aabne Flasken og gøre sig bekendt med det skrevne Budskab. — Jeg bøjede mig naturligvis omgaaende og ærbødigt for Sølovens klare og koncise Be-



Og saa kom det spændende Øjeblik i Kaptajnens Kåhyt. Det var af en egen gribende, højtidelig Virkning at høre vor udmærkede Kaptajn oplæse dette Budskab, som en eller anden desparat Skibsbesætning havde nedkradset — paa Lastlugen af et maaske synkende Skib et eller andet Sted paa Klodens Havn. — Men Diskretion — Diskretion har alle Dage været en af mine Grund-

Et gammelt Medlem

mindes sin Klub

EN HILSEN til Jubilaren
fra en af dens Drenge i Udlandet

I Anledning af »Bugten«s Jubilæum at fæstne Tanker og Erindringer fra min Barndom og Ungdom paa Papiret, er som at fange Lopper. Tankerne iler fra den ene Episode til den anden, fremkaldende glade eller vemodige Minder, dog uden fuldstændigt at kunne materialisere disse i Bogstavform paa Papiret.

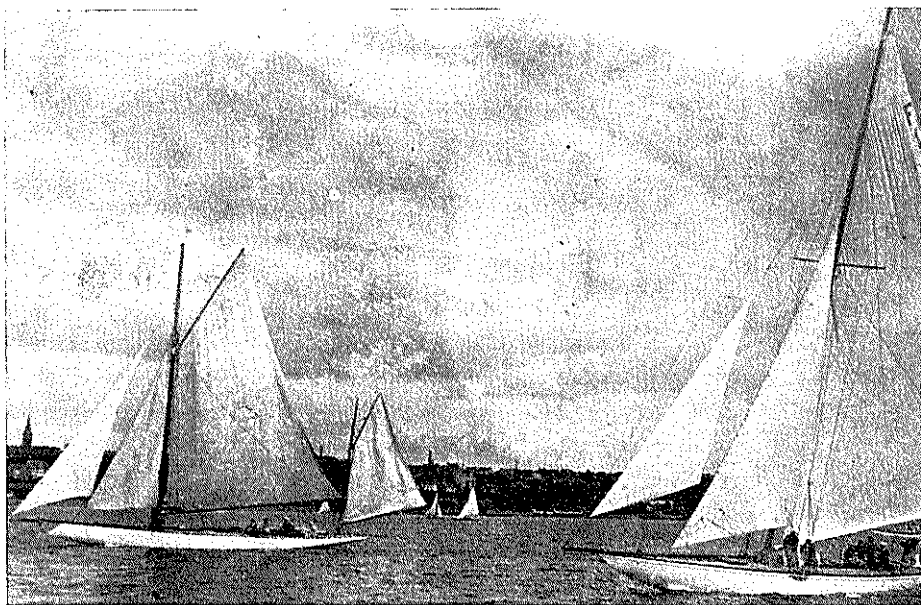
Er man, som jeg, borte fra Pladsen for Barndomserindringerne, saa faar Fortiden maaske en noget mere romantisk Straaleglans og, det kan ikke nægtes, Hjemveen griber om Hjertet.

Man er endnu en af Johnssens Neptun-Drenge med brændende Kærlighed til alt, som har Forbindelse med Søen. Man gaar dernede i Lystbaadehavnen og lytter blandt

Bugtens Fiske-Enthusiaster til hemmelige Torskepladser eller ser Resultatet i Form af Snese af herlige store Dybsøtorsk.

Man gaar mellem Baadene paa Baadepladsen ved Lystbaadehavnen og ser værdifulde Blykøle ombyttes med Beton- eller Jernkøle, man ser Unge og Gamle »knække Sejl« eller pudse og trimme for Morgendagens Kapsejlad, og man ser Bugten vise Tænder paa Dagen, det sker, ser Tierne starte med Spileren oppe og rødklædte Gaster paa Nokken af Spilerbommen. Der gaar et Gisp gennem de gennemblødte Tilskuere ude paa den lange Mole, naar Spilerbommen klapper til Vejrs, men se, der kommer Gasterne som Aber rutschende ned af Riggen, — de fik heldigvis Tag i et Fald eller Vant, og videre gaar Jagten.

Rivieraen kan glinse med et azurblaat Middelhav og knejsende Bjerge omramme det. Vore Naboer kan glæde sig ved en naturskøn, beskyttende Skærgaard, men vi i Aarhus kan glæde os over et af de herligste Vande til Kapsejlad og Langture over en kransende Natur saa strømvekslende fra Fløjstrups lave Strande til Marselisborgs bløde Jomfruformer, fra Riis Skovs



»Alice« og »Septima«. Den første Bermuda-Rig i Aarhus.

Skrænter til Vejlbys Feds Klit-Miniature, og der, borte paa den anden Side fortøner sig MoIs saa uvirkeligt fjernt, naar Soldis — saa nært, naar badet i Aften-solen.

Aarhus, du er en lykkelig By, og I, Sejlsportsmænd i Aarhus, som har Guds bedste Gaver ret ind paa Livet af Eder, I burde være de lykkeligste Sejlsportsmænd i Skandinavien, bare I har Øje, Øre og Hjerte for Naturen. En Ting misunder jeg alle I Sejlsportsmænd i Kragejoller og Smaakuttere, vær lykkelige, at I har Tid til selv at male og reparere Baaden, og nyd med Glæde hver Stund om Bord.

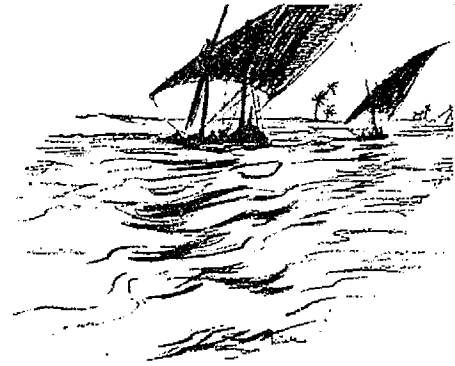
I, som er Kærnen i Bugtens Medlemsfortegnelse, er ofte lykkeligere end de, som kommer i flotte Yachter med Masser af store Bekymringer og tyngende Ansvar under Dæk.

Jeg sender derfor af ærligt Hjerte hele Sejlklubben mine bedste Jubilæumsønsker om fortsat Fremgang under de næste femogtyve Aar.

Stockholm, Maj 1938.

Knud H. Reimers.

De Indfødte i Sydhavet



er dygtige Sofolk

ORDET »De Indfødtes Kanoer« faar maaske vore Læsere til at tænke paa et raat og simpelt Fartøj, hakket ud af noget gammelt Træ med raa Redskaber i raa primitive Hænder. Saadan har ogsaa vort Indtryk været, indtil en Dag i Bora-Bora en indfødt Høvding inviterede os til at sejle med i hans »indfødte Kano«. Ti Minutter senere gispede mit Aandedræt, idet jeg pustede ud efter en 18 miles-i-Timen-Tur tværs over Lagunen til Motu Tabu, og jeg var fra nu af parat til at kalde Høvdingen en fuldtud examineret, første Klasses Styrmand med Ug til Udmærkelse og Kryds og Slange — og hans Baad et 25 Fods genialt Fartøj.

I Tahaa og andre af Pacific-Øerne har Jim og jeg ogsaa prøvet Kanoerne. De flyver over Vandet ligesom en Skygge indtil 20 miles i Timen. Det er ikke »Søndags-Sejlere«. De bringer Tonsvis af Kopra tværs over Lagunen til Brug for Handelen og gør det Dag efter Dag, Aar efter Aar, med samme Dygtighed. Sejlet — for der er kun eet eneste meget stort Sejl — er lavet af vævet Bark eller af Melsækene fra Handelskompagnerne.

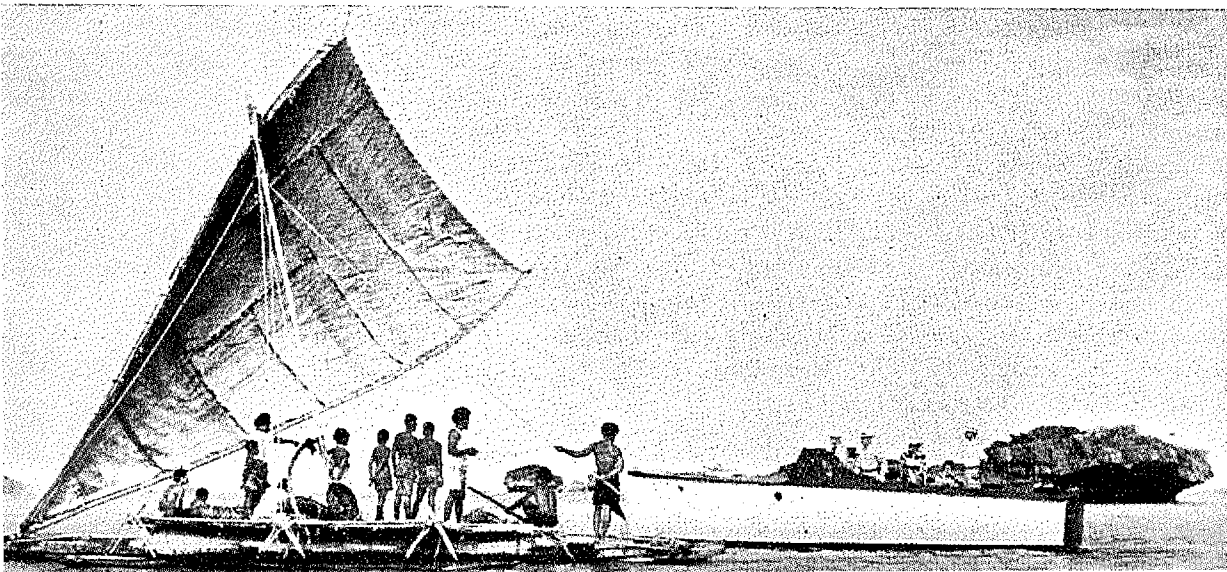
Jim og jeg har ogsaa sejlet i mange af dem fra de spredte Øgrupper Marquesas og paa Philippinerne. Der er nogle smaa Forskelligheder, men som Helhed kan man sige, at alle de Indfødtes Kanoer i Pacific-

havet er pragtfulde Fartøjer, hvorfra vore Skibsarkitekter i hele Evropa kunde lære flere gode Ting.

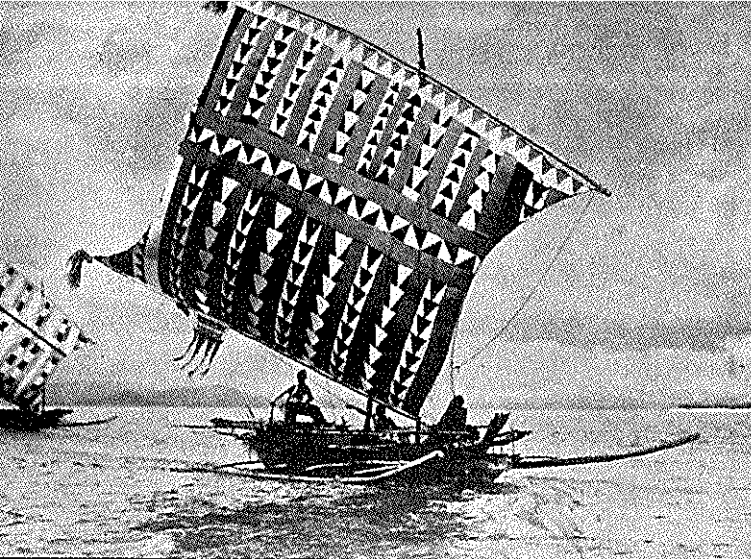
Naturligvis er der Steder i Sydhavet som Timor og andre, hvor de Indfødte ikke er naturlige Sømand, og hvor deres Baade er latterlige. Ikke desto mindre maa man sige, at Folkene paa Øerne og Kysterne af det meste af det Land, vi har set fra vore Rejser mellem Sydamerika og Kina, kunde sejle hvor som helst og til hvilken som helst Tid og i en hvilken som helst Storm med deres smaa Skibe.

Men deres Maade at sejle paa er ganske afgjort ikke saadan som vor. De har helt andre Metoder. De holder en Mand til at øse Vand ud af Baaden med en Kokusnoddskal. Time efter Time, og flere andre hjælper Sejlet ved at padle. Men det er en historisk Kendsgerning, at disse Mennesker i deres smaa Kanoer fuldfører Rejser i saadant Vejr, som vi nutildags vilde tøve med i de mest moderne Yachter.

Tegningen af de moderne polynesiske Outrigger-Kanoer har udviklet sig fra den tidligste malaiske Type. Men da de lange Rejser ikke mere er nødvendige for de Indfødte, har de forladt de gamle Konstruktionsmetoder. Tidligere skulde de jo ogsaa undertiden bruges til deres indbyrdes Kampe som Krigsfartøjer. Nu er de udelukkende Transport- og Fiskerbaade. Deres Længde er fra 80 til 90 engelske Fod.



*En Studie i
Modsetning:
En Outrigger
fra
Fijioerne
og en moderne
amerikansk
Motorbaad
Side om
Side.*



To af de Indfødtes Sportskanoer fra Sydhavet.

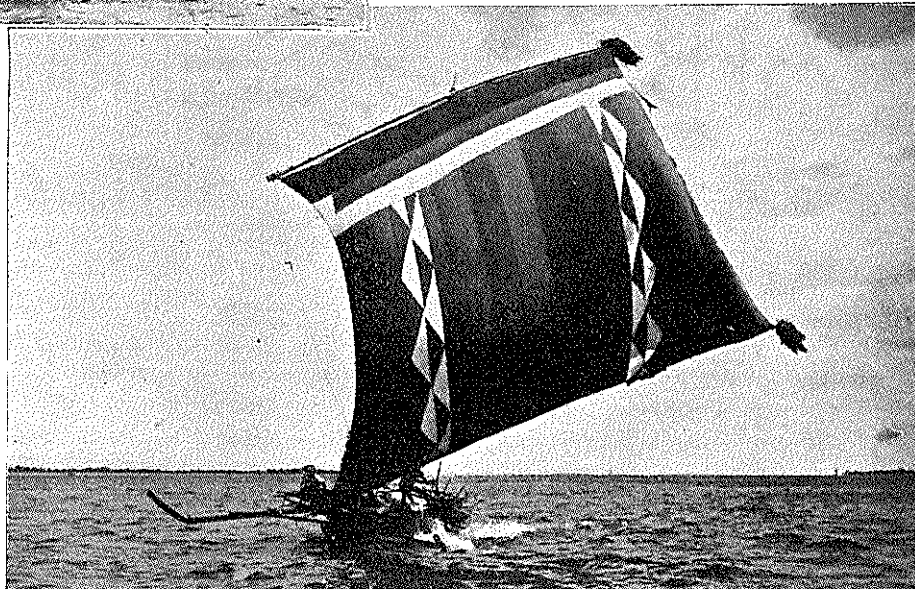
En Kanobygger paa Salomons-Øerne regnes for noget meget fint, næsten en hellig Mand, han maa være af eksemplarisk Karakter, Ekspert i sin Profession og holde Faste hver Gang, før en ny Køl skal lægges.

Naar et vigtigt Medlem af Stammen dør, kommer Kanoen med til Begravelsen. Hvis det er en Høvding bliver hans Kano begravet

Dog har de nogle mindre Kanoer, der kan opnaa en Fart af 28 miles i Timen. Vi har aldrig prøvet dem, idet vi følte, at 19 var mere end godt nok.

Men jeg har talt med en Perlefisker i Tahiti, som har sejlet 1000 miles i saadan en lille Kano i Storm i over en Uge, levende af Kokosnødder, som han havde i Baaden.

Kanoer fra New-Hebri-terne sejler Mile langt ud til Søs for at tigge Tobak fra forbigående Skibe. Paa Fiji-Øerne har Høvdingene holdt Liv i Sejlsporten og afholder rene Regattaer med Kanoerne hvert Aar. Paa Salomons-Øerne figurerer Kanoerne i første Række i Folkets Religion. De er pyntede med Træfigurer, og Sejlene er smukt dekorerede med Farver. Plankerne er ikke naglede sammen, men syet sammen. Hellige Tegn er malet paa hver Side.

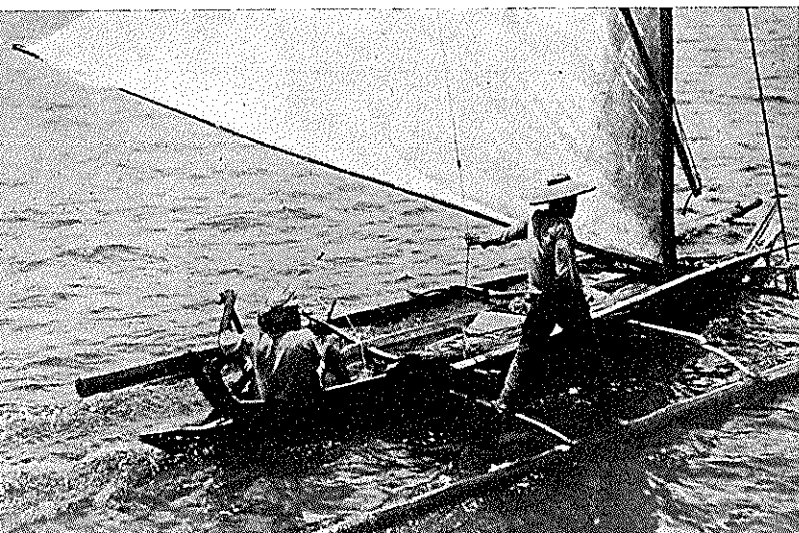


En Fisker-Kano fra Filippinerne.

sammen med ham ganske ligesom i den danske Vikingetid man begravde Hesten sammen med Høvdingen.

Kun paa virkelige store Helligdage og religiøse Festdage kommer de virkelig farverige Sejl frem, saa kan Øens Kyster være fulde af dem.

Men hvis man tror, at Kanoerne, saadan som man ser dem i Biografteatrene i Hollywood-Film, kun bruges til yndige Ture i Maaneskin til Akkompagnement af indfødt Hoola-Hoola Musik (skønt dette selvfølgelig ogsaa er Tilfældet en Gang imellem), saa tager man alligevel Fejl. Kanoen for vor Mand i det vidtstrakte Sydhav er hans Arbejdsredskab og det



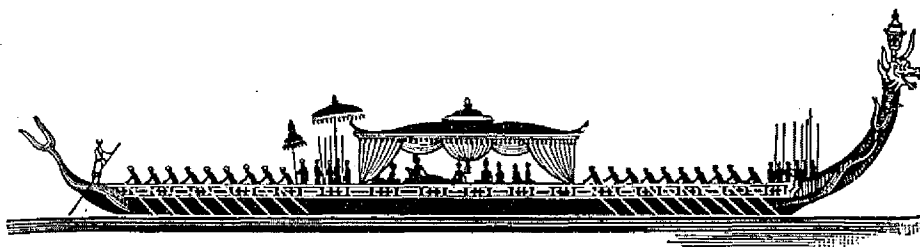
Denne Sydhavs-Kano holder 10 Knob for Vinden.

vigtigste Transportmiddel for hans daglige Næring af Kød (Fisk) og Drikke (Kokosnød-Mælk) og tillige hans Sport.

Han foretrækker stadig endnu at sejle med Kano ned langs Kysten frem for at gaa paa sine Ben.

Kanoen er ikke en Museumsgenstand, men et nyttigt Værktøj for Tusinder af Mennesker i Havene paa den anden Side Kloden.

Første og anden Styrmand.



AALBORG Sejlklub

hilser de sammensluttede *Aarhussejlkubber.*

Aarhusugen med Sejlklubben »Bugten«s Jubilæum, Jydsk Sejlunions Hovedsejlad, Havkapsejlad etc. er den festlige Fanfare, som klinger i alle nordjydske Sejlsportsmænds Øren og giver Løfter om herlige, begivenhedsrige og fornøjelige Dage, som kommer.

Fra tidligere Besøg kender vi den ideelle Kapsejladbane paa Bugten, den venlige By med de smukke og idylliske Omgivelser, men frem for alt de prægtige Sejlsportskammerater, som har baade Evne og Vilje til at gøre Dagene til en virkelig Oplevelse for alle Sejlsportsmænd. Hertil kommer, at nordjydsk Sejlsport skylder Aarhus Tak for Bistand, Raad og Vejledning gennem mange Aar og Gengældelse for bl. a. det store Besøg ved Aalborg Regattaen 1936. Derfor bør Nordjylland være stærkt repræsenteret

ved Stævnet, alle, som paa nogen Maade kan, bør deltage i den Eskadresejlad, som vil udgaa fra Aalborg i Dagene før den 3. Juli. Turen gaar først til Nyborg, hvor Dansk Sejlerdag holder Jubilæumssejlad og K. D. Y. Provinsuge og derefter til Festlighederne i Aarhus.

Paa Grundlag af vore Erfaringer fra tidligere Fælesture (bl. a. vor Eskadresejlad til Marstrand og Gøteborg sidste Aar) kan vi garantere alle Deltagere en storslaet Oplevelse. Fornøjelig, fordi De er sammen med glade og hjælpsomme Sejlsportskammerater og tryk, fordi intet Fartøj bliver overladt til sig selv. Aalborg, den 30. Maj 1938.

Charles Hamre,

Formand for Aalborg Sejlklub.

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

PETER AÆN VAADBINDER

Telefon 696. FREDERIKSHAVN. Telefon 696.

RØDSPÆTTE, TORSK- OG KULLERVAAD

Altid omgaaende Levering.

Prøv mit nye Trawl til Islands-Fiskeriet.

Tjæring af Tovværk. — Kunstig Torrering.

INDHENT TILBUD!

TEXACO
MARINE PRODUCTS
THE TEXACO COMPANY A/S
Amaliegade 35 • Telf. Central 10,828



Eksamen ved Københavns Navigationskole

April 1938

Styrmandsseksamen:

Niels G. Aarre, København, 126 Points.
 Normann L. Brag-Nielse, Ourø, 145 Points.
 Otto P. F. Carroc, Porto Rico, 130 Points.
 Jørgen C. B. Egerod, Dragør, 159 Points.
 Gunnar Gluud, København, 154 Points.
 Erik C. Jensen, Frederiksberg, 116 Points.
 Ejvind J. P. Jespersen, Esbjerg, 116 Points.
 Aage R. Jørgensen, Skanderborg, 144 Points.
 Olaf B. Lind, Næstved, 121 Points.
 Karl G. Nørgaard, København, 123 Points.
 Edmund B. Petersen, Aarhus, 117 Points.
 Johan A. M. Sørensen, Helsingør, 159 Points.
 Holger E. Andersen, Aalborg, 114 Points.
 Kai S. Christensen, Rudkøbing, 159 Points.
 Christian Drewes, Hellerup, 135 Points.
 Eiler C. P. Grønvold, Ordrup, København, 114 Points.
 Georg F. L. Hemicke, København, 155 Points.
 Poul W. Højerslev, København, 165 Points.
 Axel G. Jensen, Roskilde, 165 Points.
 Joh H. H. Jordan, København, 118 Points.
 Jan B. Junker, København, 151 Points.
 Alfred A. H. Kok, Aarhus, 175 Points.
 Thorkild P. Lund, Hals, 116 Points.
 Bjørn Pedersen, København, 124 Points.
 Mogens T. Petersen, Roskilde, 132 Points.
 Herluf C. Rodskjær, Hoi, Vejle, 156 Points.
 Torkel Søegaard, Esbjerg, 125 Points.
 Knud W. R. Pedersen, København, 179 Points.

For at bestaa kræves 87 Points; Maksimum er 203.

Skibsførereksamen.

Niels O. Syversen, København, 98 Points.
 Karl N. Jørgensen, Tryggelev, 97 Points.
 Poul F. S. Sivertsen, Myggenæs, Færøerne, 112 Points.
 Svend A. Pedersen, Nøddebo, Frederiksberg, 132 P.
 Svend K. Pedersen, København, 132 Points.
 Gunnar H. R. M. Johansen, Kvislemark, 124 Points.
 Kaj A. Bang, Christianssted, St. Croix, 146 Points.

Svend A. Christensen, Horsens, 135 Points.
 Rupert Falk, København, 109 Points.
 Kaj E. E. Jakobsen, København, 144 Points.
 Knud G. Jensen, Korsør, 87 Points.
 Pauli J. J. Lind, Aalborg, 118 Points.
 Aage N. Nielsen, København, 135 Points.
 Arne N. H. Nielsen, Nykøbing F., 151 Points.
 Jens Nielsen, Frederiksborg, 136 Points.
 Rud F. Olsson, København, 143 Points.
 Karno Rasmussen, København, 124 Points.
 Poul B. Stevelt, København, 96 Points.
 Carl S. Sørensen, Haarslev, Odense, 125 Points.
 Gudm. S. Warmdahl, Vinderup, Ringkøbing, 135 P.
 Jørn E. Benzou, Randers, 125 Points.

For at bestaa kræves 84 Points; Maksimum er 168.

Radioekspedientproverne:

I betyder I Klasse.
 II betyder II Klasse.
 T betyder Telefoni.

A. Bennike, Frederiksberg, I.
 A. Dahl, Erritsø, Vejle Amt, I.
 F. Mortensen, Færøerne, I.
 E. A. Andersen, København, II.
 H. Erichsen, Korsør, II.
 J. H. Jørgensen, København, II & T.
 P. Madsen, Vallekilde, Holbæk Amt, II.
 H. A. Mathiasen, København, II.
 P. B. S. Petersen, Helsingør, II.
 H. Robdrup, Frederiksberg, II & T.

Den af en Velynder af Navigatorstanden udsatte Præmie, et Observationsur, tilfaldt Elev fra Styrmandsafdelingen, Knud W. R. Pedersen.

Admiral de Richelieu's Flidspræmie, en Sekstant, tilfaldt Elev fra Skibsførerafdelingen Arne H. Nielsen.

Den af Foreningen til Søfartens Fremme udsatte Præmie, en Kikkert, tilfaldt Elev fra Radioafdelingen, H. Robdrup.



En Sømands Brev

Over Bølgen den blaa

Peter Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve

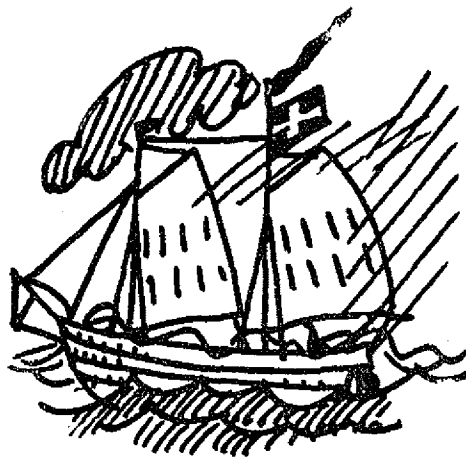
Familiens Haab.
Langesund, Norge.

Kære Moder!

Endelig kom vi da i Havn, og jeg griber straks Pennen for at lade Dig vide, hvordan jeg har det. Jeg har det godt, og jeg ser af dit kære Brev, at Du ogsaa har det godt, som glæder mig meget. Vi har haft en morderlig haar Rejse med Storm hele Tiden. Familiens Haab er jo kuns en lille Skude med kuns to

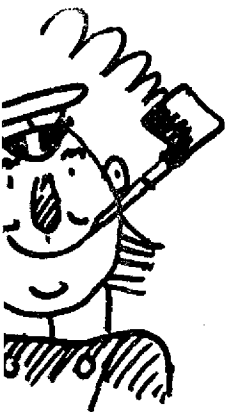
Master, som er vad man kaller en Skonnert, og Bølgerne skøllede ind over os og begravede os i Vand, saa jeg til og mange Gange troede, at vi skulde gaa til Bunds med det samme. Men vi klarede Ærterne, kære Moder, som Fader altid sagde, mens han levede, om Søndagen, naar vi naaede den sidste Sporvogn. Kaptajnen og Styrmanden sagde, det var det værste Vær, de nogensinde havde været ude i. Matrosen og Letmatrosen griner af det hele og siger, at den Smule Blæst slet ikke er noget at tale om; men det siger de sælfølgelig kuns for at spille rask over for mig, kære Moder. Jeg er jo ikke saa befaren endnu, saa jeg kan sige, det er Løgn, men det bliver jeg jo nok med Tiden.

Kaptajnen er en Voldsom flink Mand. Jeg tror ogsaa han synes godt om Mig. Styrmanden kan jeg ikke li. Han siger, jeg er en Knoldspark og et Dinglerer, men det siger han forresten om os allesammen, og saa kalder



Vi har haft en morderlig haar Rejse.

han mig altid Skræder. Jeg har jo fortalt, at jeg har været et Aar i Skræderlære, men det behøver han da ikke at lade mig høre noget for. Tordenskjold var jo ogsaa i Skræderlære, før han kom til Søs. Der er kuns den Forskel paa Tordenskjold og mig, at han løb af Læren, mens jeg fik Lov til at gaa, og derfor siger jeg Dig ogsaa Tak, kære Moder, fordi Du lod mig faa min Vilje og mit højeste Ønske opfyldt og kom til Søs. Matrosen er rigtig flink. Han lærer mig at knobe og splejse; han har ogsaa lært mig, hvor mange Tørn der skal til en veltaklet Tovende. Det ved Du sælfølgelig ikke, kære Moder. Der skal naturligvis ingen; for naar Enden er veltaklet, behøver der jo ikke flere Tørn. Jeg kan ogsaa haade styre og gøre Sejl fast; det har Kaptajnen og Letmatrosen lært mig. Jungmanden kan jeg ikke fordrage. Han er en rigtig Vigtigpraas, som tror saa meget om sig selv, fordi han har været til Søs et halvt Aar længere end som mig, og saa kaller han mig ogsaa Skræder. Kokken er et være Svin. Han er saa sort som en Skorstensfejer, og han lukter som jeg ved ikke vad. Skibshunden er ogsaa et Svin. Den hedder Svup. Det er en Pudel. Den har en Gang været hvid, men det kan man ikke se mere, og saa render den rundt og gør overall. Det er noget væmmeligt noget, synes jeg, og jeg maa gaa og tørre op efter den. Synes Du ikke ogsaa det, kære Moder. Det værste er, at de andre gaar og griner af mig, og Jungmanden er den værste af dem allesammen. Ellers har jeg det god og lider ingen Nød, og naar jeg har gjort denne her Rejse, saa avang-



Kaptajnen er en voldsom flink Mand.



Styrmanden kan jeg ikke li.



Kokken er et værre Svin.

serer jeg jo selv til Jungmand, og er jeg først saa hvidt, er jeg jo ogsaa fri for det.

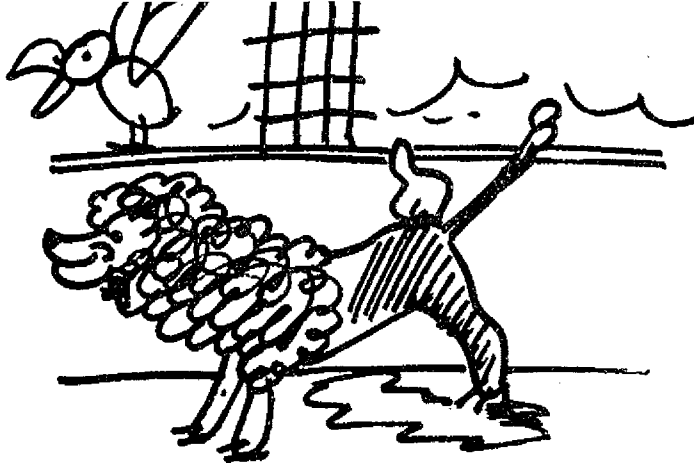
Kære Moder. Nu har jeg fortalt Dig vad jeg ved om Familiens Haab og de andre; nu vil jeg ogsaa fortælle Dig noget om mig selv. Men allerføst siger jeg Tak for Dit kære Brev, kære Moder, som jeg slugte med lige saa stor Begærlighed som Beskøjterne, da jeg var klar af Søsugen, som heldigvis kun varede tre Dage. Ja, for Søsug har

jeg været, kære Moder. Ingen undgaar jo sin Skæbne. Det er en væmmelig Sygdom, kan Du tro. Jeg kastede al min Mad op igen, og da jeg saa troede, at det nok vilde gaa over, hvis jeg blot lod være med at spise noget, saa lod jeg være, men saa troede jeg bestemt, jeg skulde kaste mine Indvaalle op ogsaa. Det var forfærdeligt, kan Du tro. Styrmanden gav mig Amerikansk Olje, men det



Norge er et meget højt Land.

ikke mærket noget til Søsugen. Jeg kan alligevel ikke li Styrmanden for den Lussing, for han troede velsaktens, at jeg sad og sov paa min Udkig. Men det gjorde jeg ikke, kære Moder. Jeg var blot saa Syg saa Syg, at jeg tror, vi kunde magelig være løbet baade i Sænk og paa Grund, uden at jeg havde mærket det; men saa galt gik det da heldigvis ikke.



Skibshunden er ogsaa et Svin.

hjalp ikke spor; saa fik jeg Engelsk Salt, og det hjalp lige saa lidt; men da jeg saa en Nat sad paa Udkig paa Bakken og var ligeglad med det hele af bar Søsuge, kom han bag paa mig og gav mig en paa Siden af Hovedet, saa jeg trimlede ned fra Bakken, og det hjalp; for siden har jeg

derbord med Benene over Kors og pille Ridtraade med Udsigt til en beskidt Baggaard i Grønnegade med Skarnkasser og Ritterader.

Kære Moder. Nu maa jeg slutte mit Brev for i Dag. Styrmanden staar agterude og skæller ud. Det er nok mig, han vil tale med. Vi sejler til en anden By i Morgen, som ikke ligger saa langt herfra. Den heder Skien. Hils nu Onkel Hans og Fætter Christian og Kusine Lotte og alle Venner og Bekente.

Nu kan jeg høre Styrmanden raaber Skræder, saa er det sælfølgelig den svinagtige Hund, som har lavet Ballade igen.

Og modtag saa selv, kære Moder, de kærligste Hilsener fra Din hengivne Søn



Jeg kastede al min Mad op igen.

Peder Køje

Skibsdreng.

LADEGAARD OG CO. A/S
ODDER

Spl. Fabrikat *Ankere - Wejerstrammer*
Baadshager - Mergelspir
Vaadtougsled

Skibsværftet i Gamle Hestehauge
Svendsborg

Indehaver SOPHUS WEBER. Ledelse FERD. G. HANSEN

Konstruktion - Nybygning - Reparation
Overvintring i Hus og paa Plads

Telf. Svendsborg 67 Soph. Weber
" " 1299 F. G. Hansen
" " 858 Fmd. Nielsen

VIGGO JENSEN, Aarhus

Skibsreparationer - Telefon 2437 - Grundlagt 1908

„Vikingen“ er et 14 Dages Blad —

Gamle Rim

FRA FLAADENS STORTID

Ved KAY LARSEN

DER FINDES et lille Skrift, forfattet af en Søofficer, om Flaadens Skibe som de var i 1803, alt-
saa et Par Aar efter Slaget paa Reden og nogle faa
Aar før Englændernes Flaaderov 1807. Han nævner de
18 Linieskibe, hvoraf 2 var paa 84 Kanoner, 12 paa
74 og 4 paa 64, og ser deraf, at de største var 184
Fod lange, d. v. s., at Linieskibene kun var nogle faa
Fod længere end vore ny Torpedobaade. Ganske an-
derledes var det med Dybgaandet: De svære Linie-
skibs-Basser stak gennemgaaende 20 Fod, medens
Torpedobaadene »Dragen«, »Kvalm« og de øvrige ny
fire kun stykker 7 Fod. Forskellen er *meget* iøjnefal-
dende!

Det, som er mærkeligt ved det lille Skrift, er at Of-
ficeren har moret sig med at sætte et Rim ved de fle-
ste af Skibsnavnene. Rimene er ikke alle lige dybsin-
dige, morsomme eller interessante, men de er ganske
fornøjelige og illustrerende, og vi skal gengive nogle
af dem.

Om »Ditmarsken«, som Gerner fik færdigbygget
1780, rimes:

Saa modig som Rytteren staar paa Dit Spejl,
Paa Søen Du iler med vindsvangre Sejl.

Paa Spejlet stod der alt-
saa malet Landsdelen Dit-
marskens Vaaben: En Rytter i Rustning. Dens vind-
svangre Sejl førte den ikke til engelsk Havn som
Price. I 1807 laa den i Dokken, og Englænderne ram-
ponerede i den Grad Skibet, at det ikke kunde repa-
reres, og det blev saa ophuggét 1808—09.

Ved »Mars« hedder det:

Et Compagnie Dig bygge lod —
forat udøse Fiendens Blod.

Det var ogsaa med i den blodige Dyst d. 2. April
1801. Men i 1807 slæbte Englænderne det ud af Hav-
nen, grundsatte det paa Saltholmen og brændte det.
Grunden til, at Rimsmeden nævner »et Compagnie«,
var den, at Linieskibet blev bygget paa Asiatisk Kom-
pagni's Plads, dog efter den kgl. Skibsbygmester H.
Gerners Tegning.

Om Linieskibet »Fyen«, som Flaaderøverne tog
1807, staar:

O, skønne Skib! Du er fordømt,
Fordi Du drak og blev forsømt.

Den lækkede, men »Drikfældigheden« har dog ikke
været større, end at Englænderne har ment at kunne
kurere den.

Linieskibet »Odin« har følgende Rimtekst:

Som Guden er Du stærk og stor,
som han, Du værner elskte Nord.

Jo, pyt: »Odin« kom med i den triste Kapitulations-
flaade, der maatte skifte Banner. Guden Odin luk-
kede imens sit ene Øje til og lod sin Navne fare til en
anden Havn.

78. Kanonskibet »Norge« har aabenbart ikke været
nogen Skønhedsaaenbaring, for den rimsmedende
Søofficer skriver om den:

At sige hvordan Du seer ud,
Derfra bevare mig min Gud.

Officeren, der forresten efter Fredsslutningen over-
gik til den norske Flaade, er ikke helt delikat i sine
Rim om følgende to Skibe. Om »Arveprins Frederik«
skriver han:

Hvis Du var skæv som Navneren,
Da kom Du ei i Linien,

og om »Prinsesse Sophie Frederika«:

Hvis — som Navnerinden — Du holdt af Andre
Mon da Skabelonen Du vilde forandre.

Den gamle Chebek »Lindormen«, der var armeret
med 22 smaa Kanoner, faar følgende Omtale:

»Af Tyrkerhaand jeg dannet er —
Nu ligger jeg og raadner her.

Uhyre poetisk, men ikke helt rigtigt, for den var
nok købt i Algier, men bygget i Genua. Den fik hel-
ler ikke Tid til at raadne op som Orlogsmand, idet
den blev solgt i 1804.

Fregatterne »Lille Belt« og »Fylla« har aabenbart
ikke været særligt fremragende Sejlere; de omtales
saaledes:

(»Lille Belt«):

For Fienden at lure de byggede mig —
Men, Jesus Maria! — de narrede sig.

(»Fylla«):

Vel mig, om Navnet kan fornøje,
Men Søen kan jeg ikke pløje.

*Som Bugserfartøjer anvendes nu
mest kraftige Motorbaade.*



Hertil maa forklares, at »Fylla paa norsk betyder Drukkenskab.

»Den flyvende Fisk«, en stor Kutter, der i 1795 havde faaet Takkelage som Brig, har heller ikke været i Yndest hos Officers-Rimsmeden, som, usædvanlig behændigt, noterer om den:

Mit Navn det spaar, at jeg kan sejle —
Men kloge Folk kan ogsaa fejle.

En ganske anderledes Salut faar Briggerne »Nidelven« og »Lougur« — og vistnok med Rette. »Nidelven«, der senere blev taget af Englænderne, gør Rimsmeden poetisk:

Kneis, stolte Sø! jeg kneiser med
Og smiler ad Din Rasenhed.

Det er vel nok Poesi, — og om »Lougen« hedder det:

Endskjønt som Brig, jeg vover paa
En Engellands Fregat at slaa.

Men »Lougen« var jo ogsaa et herligt Skib, der sejlede ypperligt og som havde kæmpet fortræffeligt, f. Eks. i Vestindien. Det overgik til Norges Marine efter Fredsslutningen 1814.

Ogsaa Fregatten »Triton« faar hæderlig Omtale:

Skal jeg afsted, da dygtig Blæst,
I saadant Vejr jeg seiler bedst.

Den var bygget af Stibolt, som nok var Officers-Rimsmedens Yndlingsbygmester. Om Fregatten »Havfruen«, som var Stibolts første Værk (1789), skriver han:

Du første Frugt af Stibolts Flid
har ærligt brugt Din Levetid.

Begge Skibene fik dog den kranke Skæbne at afslutte deres Levetid under engelsk Flag. Ligeledes den gamle Fregat »Frederiksværn«. Rimsmeden noterede i 1803 om den:

At jeg var god, blev fordum sagt —
Nu ligger jeg i Sundet Vagt.

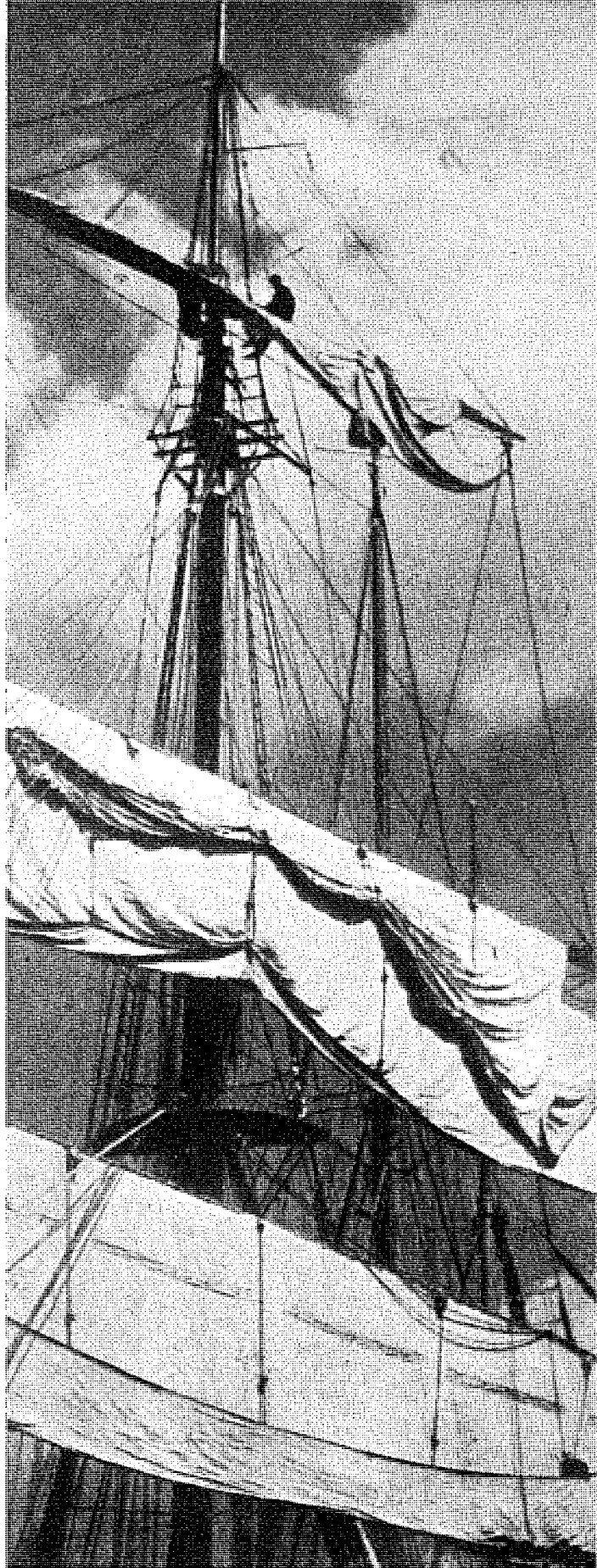
Men den kom dog ud igen — og blev taget af Britten i Kaltegat.

Den lille Fregat »Elven«, som kun førte 10 Kanoner, der ganske vist var 24-Pundigere, haanes:

Ja, ja! — Fregat: Kanoner sex —
Saa Gu'! — Det er et U for X.

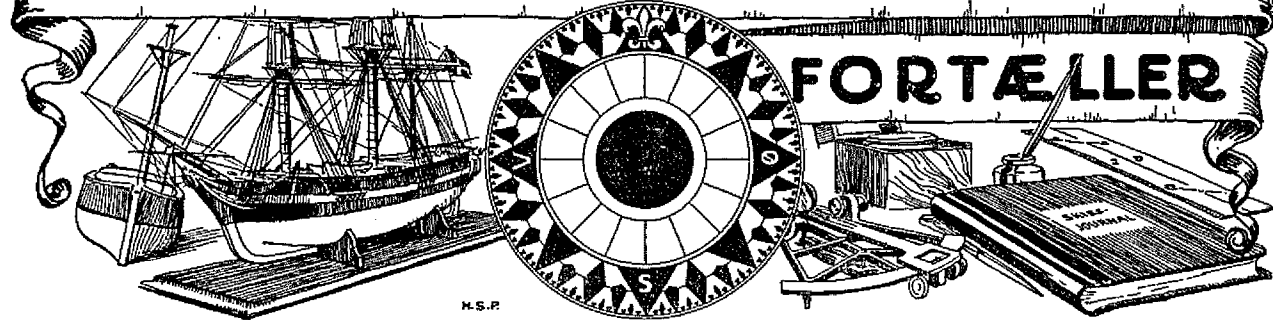
Vi skal slutte denne Række, der i Værdi kun hæver sig en bitte lille Smule over 90ernes »Neuruppinc«, med Rimet om Linieskibet »Prinsesse Lovisa Augusta«, der jo forresten var et af de faa Orlogsskibe, der bevarede fra Tiden før 1807. Det Aar laa det i Norge, slap efter Flaaderovet til København, men i saa usødygtig Stand, at det aldrig kom paa Tøgt mere. Det laa som Invalid i Flaadens Leje til 1829; det havde imidlertid været en stolt Sejler, og Rimet om »Prinsesse Louise Augusta« lyder saaledes:

Som hende paa Søen Du stoltelig nikker,
Men ikke, som hende, med Kroppen du vrikker!



DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

Erindringer fra Hav og Land (Forts. fra 1. Juni.)

En Kammerat fra Ribe meddelte mig en Dag at Rygtet i Ribe gik, at Jensen var saa ked af Skolen som Katten af Sennep og at man snart skulde se mig løbe fra det hele med Tarmene om Halsen. Nej, raabte jeg, mens Næven faldt i Bordet, det skal ingen faa at se saa længe jeg ejer en Krone at gaa paa Skolen for, og jeg hængte i, alt var ved at snurre for mig. Imidlertid gik det langsomt fremad, og naar man skulde sætte ud en Kurs, at beregne Kompasset Diviation og Misvisning eller Strømmens Sætning og Skibets Afdrift, det var da noget med Mening i, noget man kunde forstaa; noget andet Tøjeri var Brøkerne, Logaritmer, noget som 0,05379, hvorledes kunde der komme noget fornuftigt ud af det. Naa, man lærte efterhaanden, at de Tal var meget gode, anvendt paa rette Maade.

I Juli Maaned 1885 fik jeg min Styrmandseksamen og fik desuden Eksamen i Maskinlære og havde derfor Ret til at være Styrmand eller Skibsfører af et hvilket som helst Skib i Danmark. Hurra!

Saa fik jeg mit Styrmandspatent udstedt og var da klar til at søge Hyre, nu trængte man til at tjene Penge; thi alt, jeg havde, var gaaet til Skolen; men der maatte gaa adskillige Maaneder. Først fordi jeg maatte til Orlogs at aftjene min Værnepligt og blev udkommanderet til Vintertogt med Fregatten »Fyen«, som da var et nyt Skib. Dejligt fandt jeg det ikke om Bord, med al den Kommando og Baadsmændenes Piben. Man blev kommanderet til at spise, til at sove, og til alt muligt. Naa man kunde vænne sig til alt, og efterhaanden blev man ogsaa fortrolig med Forholdene om Bord. Det bedste for os befarne Folk var i Søen og helst naar det var daarligt Vejr og de mange Lægdsrullefolk var søsyge, saa kunde vi faa deres Mad og vi havde en glubende Appetit. Manøver foregik altid efter Baadsmændens Fløjte, som var os befarne Mænd en Pestilens, vi var vandt til i de Tider at synge over Arbejdet i Kofardi-Skibene. Vi havde vore Opsange og meget Haløj, men i en Orlogsmand maatte der nødvendigvis andre Metoder til, hvilket vi dog havde vanskeligt ved at forstaa. »Fyen« var et ret stort Skib og der var over 400 Mand om Bord. Tillod sig nogen under Arbejdet at tale sammen, lød det straks skarpt: »Stands den Kvidder«. Men at en Sang ogsaa kunde være nyttig vidste dog nogle af Officerer-

ne, selv om det ikke blev taalt. Det var engang i Nordsøen, at vi ikke brugte Damp, men for Øvelse gik for Sejl alene. Vejret var stygt og det regnede og Vinden tog til i Styrke, Fokken skulde gøres fast og alle som hørte til den Bestilling blev ordnet op paa Fokkeraaen sammen med en Underbaadsmand, som piftede i Fløjten, hvorefter Folkene skulde arbejde i Takt, men Sejlet var nyt og stift og tung af Regnen. Baadsmændene fløjtede flittigt, men man kunde ikke faa Sejlet op paa Raaen. Paa Kommandobroen stod den vagthavende Løjtnant og saa til, men saa prajede han til Fokkeraaen: »Underbaadsmand, lad Folkene synge«!

Ja, det var noget man kunde forstaa, der var mangen en god Langvejsfarer, som laa paa Raaen og ønskede, at de maatte raabe op, saa skulde man nok faa Sejlet fast, saa kom der en Opsang, noget næsten utroligt i en Orlogsmand, men Sejlet blev gjort fast.

Vi var ude for at vise Flaget og vel ogsaa den nye Fregat, og som Kommandør Garde sagde, var Skibet saa godt udrustet, som noget Skib i Verden og han haabede, at vi de Steder, vi skulde anløbe vilde vise Skib og Flag Ære, saa at vi ikke skulde blive til Skamme for nogen. Første Anløbshavn var Portsmouth, næste Havn var Lissabon, hvor alle havde Landlov, efter at vi havde dundret med vore Kanoner. Vi laa der kun en to tre Dage, saa sejlede vi til Malta, hvor vi ogsaa havde Landlov. Forøvrigt kom vi til at ligge længere i Malta end vi havde antaget. Skibets Chef Kommandør Garde blev der udnævnt til Admiral, og der blev megen Dundren i Malta Havn over den Begivenhed.

Kommandøren naede ikke at faa Admiralsuniformen paa, da han pludselig blev syg, fik Lungebetændelse og døde nogle Dage efter, og der blev Sorg om Bord; thi den gamle Kommandør var meget afholdt. Han blev begravet i Malta og en Marmorstøbe forestillende en knækket Mast blev sat paa hans Grav. Det var en Mindegave fra hver eneste Mand og Dreng om Bord, og Begravelsen var imponerende. Da saa jeg det største Militærskue, jeg nogensinde har set. Der laa en stor Garnison i Malta og mange engelske Krigsskibe. Da Admiralsens Kiste var bragt i Land, blev den anbragt paa en Kanonlavet og 50 engelske Matroser trak af Sted med Kisten, som fulgtes af mange Officerer fra den engelske Hær og Flaade til-

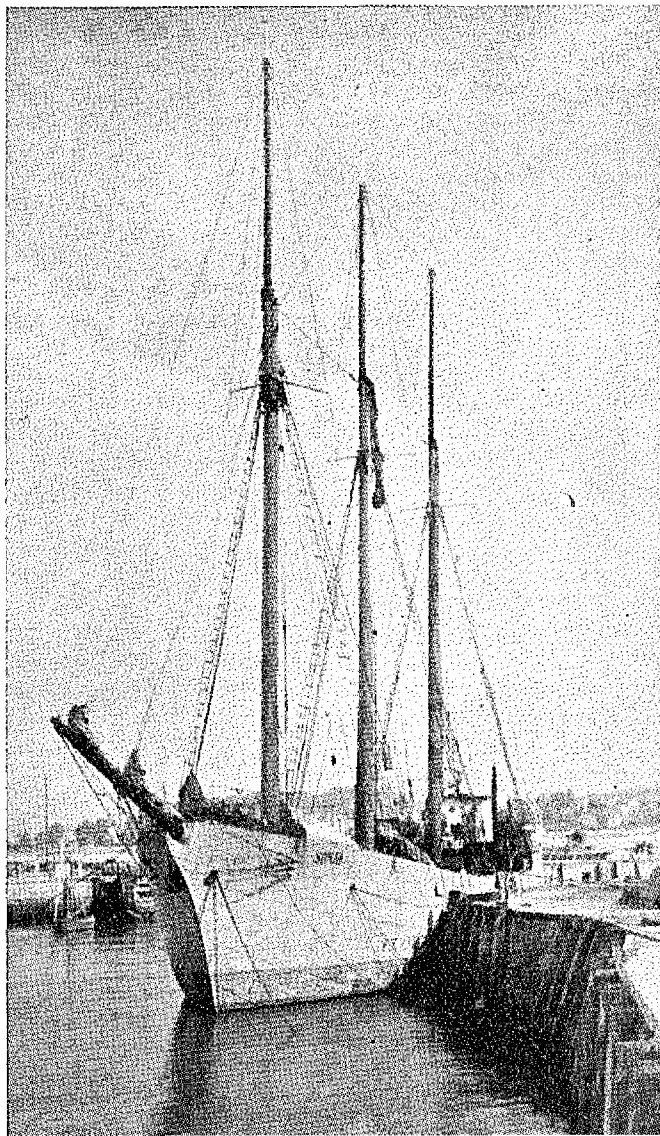
lige med os, saa mange, som kunde undværes fra Skibet. Hele Vejen til Kirkegaarden stod engelske Soldater, Mand ved Mand opstillet, der maatte være Tusinder, thi Vejen var ret lang. Her og der saas knælende Munke i brune Kjoler, barhovedet og med et Stykke Reb om Livet, og det øsede ned med Regn, dog blev Munkene liggende. Det var Skade med det stygge Vejr, det gik ud over alle de prægtige Uniformer; thi alle var i Galla og det glimrede med Ordner og Stjerner; men ingen havde dog saa mange som vor Løjtnant Hovgaard. Er han Prins, spurgte den beundrende engelsk Matros mig. Nej, Prins er han ikke, men han har været med til at udføre en stor Bedrift, han var om Bord i »Vega«, med den store svenske Nordenskjold, da det lykkedes dem at arbejde sig gennem Isen og viste Verden, at de fandt Vej nord om Rusland og Sibirien til Stillehavet, saa blev de Folk hædret og behængt med Ordner næsten fra alle Lande; men, fortsatte jeg, denne Mand ledede selv senere en Ekspedition i Ishavet og bjergede da Mandskabet fra en holdlandsk Ekspedition, hvis Skib var skruet ned i Isen. Jeg vilde jo nok fortælle Engelskmanden, at vi havde en berømt Mand, som det store England ikke havde Magen til.

Da Admiralens Kiste, dækket af Dannebrog og Ordener, var kommet i Land blev Ræerne om Bord i »Fyen« kajet og der blev fyret Minutskud til Begravelsen var endt. Derefter gik alt sin vante Gang om Bord og snart forlod vi Malta med Kurs mod Pyraeus, Grækenland, hvor der ved Ankomsten allerede ventede en ny Kommandant, Max Dugal var hans Navn, en striks Herre af den gamle Skole. I Pyraeus kom vi til at ligge en længere Tid, og holdt Jul der. Dagen efter Ankomsten var der Festlighed om Bord; thi Kong Georg, Dronning Olga med Prins og Prinsesser kom om Bord. Siden var forøvrigt Kongen en daglig Gæst om Bord. Saa kom Julen og den hele kongelige Familie kom om Bord at feste med os og havde skaffet et stort Juletræ med stort Besvær, blev der sagt, langt borte fra Bjergene. Det blev en festlig og minderig Jul, de kongelige færdedes omkring iblandt os som andre jævne Folk og

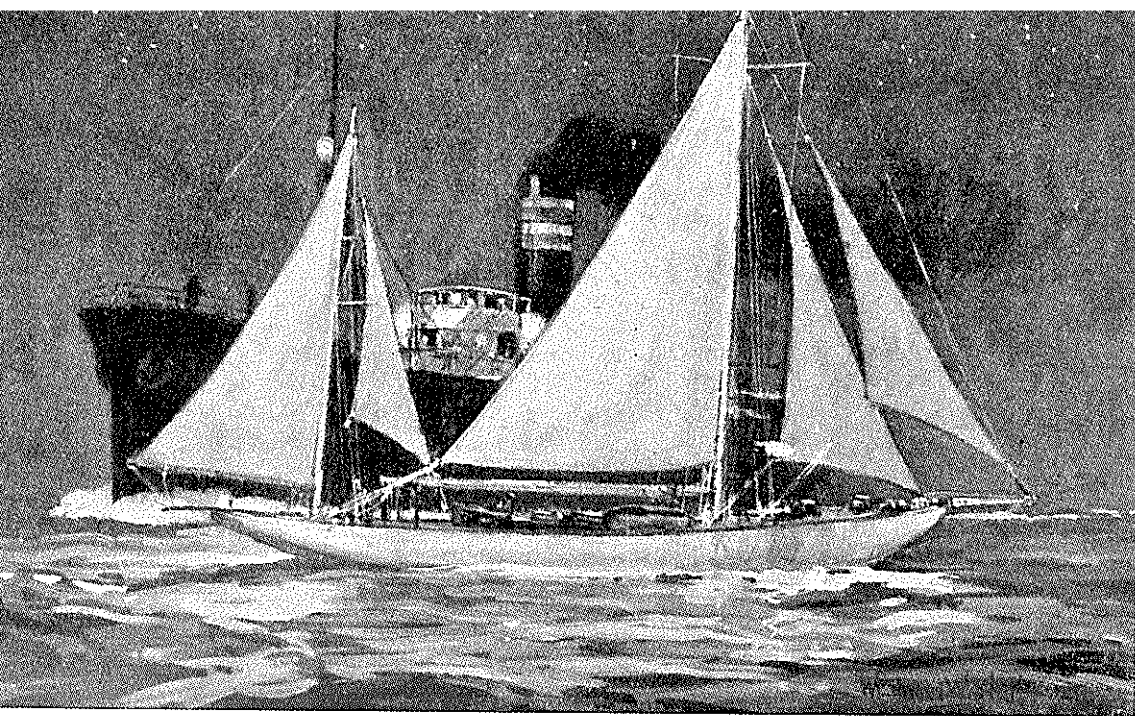
syntes at more sig godt. Musikken spillede op til Dans og der var Dilletantkomedie og Bal paa Agterdækket, hvor Officererne dansede med Prinsesserne, og saa var der Juletræet og en lille Gave fra Dronningen til hver Mand om Bord. Tilsidst blev der givet Tilladelse til at plyndre Juletræet, som især tiltalte Drengene, Officerseleverne; Træet væltede, Drengene laa i Klynge ovenpaa hinanden, saa Officererne maatte tage Tag og rive dem fra hinanden. En af de mindste Dreng var forøvrigt kommet til Skade, hans ene Haand var blevet slemt skaaret af Stjernen i Træets Top. Den lille Dreng kom forøvrigt med op til Athen paa Slottet, hvor han forblev til vi skulde sejle. En Dag stævnede vi ud fra Pyraeus, vi skulde aflægge Besøg i Smyrna. I de Tider stod Grækenland paa spændende Fod med Arvefjenden Tyrkiet, og for at der ikke skulde blive Spektakler, blev der ikke givet Landlov i Smyrna. Grækerne troede nemlig, at vi var kommet dertil, for at hjælpe med at banke Tyrkerne. Fra Smyrna sejlede vi tilbage til Pyraeus, hvor vi endnu engang fik Landlov for at se Athen.

Noget stort at tale om saa jeg ikke, og for Resten var Tiden meget begrænset; det saa for en stor Del ud som om Byen var i Forfald og mindede os om, at der var engang at Athen var rig og mægtig. Store skønne Marmorøjler laa omkring som de var faldne. Et ældgammelt Tempel var jeg dog inde at se, men jeg kendte intet til Grækenlands Historie og nogen til at give os Forklaring havde vi ikke, saa Udbyttet af den Tur var yderst ringe; jeg for min Del følte det som en stor Skuffelse. — Tiden var kommet, at vi skulde sejle, Kongen og Dronningen havde været om Bord for sidste Gang, og da vi styrede ud af Havnen og drejede om Pyn ten stod Kongen og Dronningen længst ude og vinkede til os.

Snart tabte vi Havnen af Sigte. Vi stævnede nu for Alexandria, som vi anløb i god Behold og laa der nogle Dage. Vi havde ogsaa der Landlov, og det morsomste ved den Landtur var Rideturen paa Æsel. Ved Landgangsbroen stod de tæt opstillet, disse Æsel drivere, som plagede os til at tage en Tur omkring i Byen. Vi vilde helst ikke ride. Vi kunde bedre se os om ved at gaa, men det var os ikke muligt at bane os Vej imellem den tætte Klynge af Drivere. Re-



»Sonja« er et svensk Tommerfartøj.



Det var nær gaet galt den Nat under Stjernehimlen i Øresund. Da Damperen ændrede Kurs i sidste Øjeblik, kunde vi se dens grønne Lys.

sultatet blev, at alle maatte ride, og et grinagtigt Syn var det at se alle disse Søfolk ride. De forskellige Stillinger de indtog, naar Langørerne satte i Galop, opmuntret af Driverne, som løb bagefter og prikkede Dyrene med Pigkæp. Huh-Hop som det gik. Vore Matroskraver blæste ud som Flag i en Storm og de raske Gutter klamrede sig med al Magt til Æslerne, for ikke at falde over Bord. Vi skulde et Sted hen, hvor man kunde se Josefs Kornmagasiner, forklarede en Araber; det lignede ellers ikke Magasiner. Man maatte ned i et Hul, som en Brønd, som saa bredte sig ud i mørke, snævre Gange, hvor man næsten maatte krybe. Kornkamrene lignede det ikke, hvad saa end de Rævegange havde været anvendt til. Lidt fik man at se, men et Par Timer løber hastigt, længere Landlov havde vi ikke. Næstkommanderende havde faaet den Idé, at naar Folk fik saa kort Landlov, saa blev der ikke nogen Tid til at drikke sig fulde. Idéen var maaske god og velmenende, men Resultatet blev lige det modsatte af hvad Næstkommanderende havde tænkt. Folkene tænkte som saa, Tid til at se os omkring har vi ikke, men at drikke nogle Glas Øl eller Vin kan snart gøres; man skal da føle, at man har været i Land. Forøvrigt var det ikke slemt med Drikkeriet, man maatte passe paa; thi blev nogen fundet beruset blev han næste Gang nægtet Landlov, det var en slem Straf.

Saa stod vi atter til Søs og styrede for Neapel. Det var vel nok en skøn Stad, i al Fald set fra Søen og paa Afstand, og hele den store og skønne Bugt fra Neapel og om til Vulkanen Vesuv, opaf de skraanende Bjergsider laa smukke Villaer og dækkede de Steder, hvor i Oldtiden det skønne Pompeii og Herculaneum laa, som blev begravet under et Udbrud fra Vulkanen.

Vi fik Vulkanen at se i Virksomhed. Om Dagen stod en mægtig Røgsøjle op af Krateret og bredte sig ud meget højt oppe i Luften og tog sig ud som en mægtig Paraply. Smukt var det ved Nattetid, naar en Søjle af Ild stod højt oppe i Luften og den glødende

Lava løb ned ad Bjergets Side. Vi havde ogsaa Landlov i Neapel, men saa kun lidt begrundet af den knappe Tid; helst vilde jeg været ud til Pompeii, men dertil var der ikke Tid. Men det kongelige Slot var aabent for os og vi fik Lov til at gaa igennem mange Sale og beundre alt det skønne vi saa. I en af Salene stod et kostbart Bord med en dejlig Bronzelampe. Begge Dele fundne i Pompei. Længe betragtede jeg de smukke Sager og forundrede mig over, hvor dygtige Folk havde været i Romerriget for 1900 Aar siden. Ingen kunde gøre det bedre nu. Hvad vi ellers saa af Byen var ikke tiltalende og svarede ikke til Skønheden vi saa fra Søen. Men nu skulde vi sætte Kurs hjemefter og ikke anløbe flere Steder.

Vinteren havde været streng i de danske Farvande denne Vinter, og i Skagerak mødte vi saa megen Is, at vi vanskeligt kunde gaa igennem, og den gamle Kommandør Max Dugal var ængstelig, og Manden fra Storisen, Løjtnant Hoygaard, blev kaldt op paa Broen og saa kom der fuld Kraft paa Maskinen og vi masede igennem ind til Kristianssand for at afvente bedre Forhold med Isen. Kun faa Dage laa vi der. Vi skulde prøve at forcere Isen. Vor Tid for Togtet var udløbet og »Fyen« kostede mange Penge for hver Dag, som gik. I Sundet op mod København laa Isen endnu fast, og man havde savet en Rende, saa vi kunde løbe ind i Flaadens Leje og begyndte straks at afrigge Skibet, hvorefter vi blev permitteret, og vi Mænd spredtes for alle Vinde. Farvel »Fyen«, Orlogstid og Matrostid.

Nu skulde man til noget mere alvorligt end at lege Krigsmand. Nu skulde man prøve at være Styrmand. Jeg rejste til Fanø, thi der var en Pige, jeg nok vilde tale med, og da den Sag var klaret os imellem rejste jeg til Hamborg at søge Hyre og fik snart en saadan som anden Styrmand i Briggen »Medor« af Fanø. Et nyt og godt Skib, som var klar til at sejle med en Ladning Stykgods til 6 forskellige Pladser i Centralamerika.

Saa gik vi atter ud paa Langfart med Kurs mod

Kap Horn. Ud fo'r man med Ungdommens Mod og lyse Forhaabninger for Fremtiden. Omkring Kap Horn var vi ude for slemt Vejr, som det er almindeligt i de Egne, Storme, Sne og Kulde, men rundt kom vi uden noget Uheld og styrede nordefter mod Sol og Varme.

Saa var der en Morgen, da vi nærmede os mod Æquator og vi sejlede med god Fart, at vi saa et Havuhyre, et stort Dyr, som ingen om Bord før havde set, en stor og underlig Skabning, af Udseende var det sort og gik med stor Fart, ikke svømmende som en Fisk, men baskende med store Luffer, omtrent som naar en Fugl bevæger Vingerne i Luften, og Vandet stod i Skum og Sprøjt, som var det en Hjuildamper. Hoved eller Hale saa vi ikke, men foran paa Kroppen saas et Par krumme Legemer, gule af Farve, som tog sig ud som mægtige Horn, men snart tabte vi Uhyret af Sigte og har aldrig senere set en saadan. Første Plads, vi anløb, var Corinto i Republikken Nicaragua, men vi skulde anløbe 5 andre Steder i Honduras og San Salvador, hvorefter vi sejlede til Equador for at laste Stennødder for Europa. Disse Stennødder er paa Størrelse som almindelige Kartoffler og haarde som Ben og bruges til Knapper og forskellige Drejearbejder. Nødderne vokser paa en lavstammet Palme. Vi var tre Maaneder om at laste. Købmanden kunde ikke skaffe Nødderne. De indfødte Negre og Halvnegre var dovne og vilde ikke ud i Skovene at samle dem; men omsider blev vi da færdige, og glade

gik vi til Søs igen; thi nu gik det hjemad, og en god friskende Vind bragte os for hver Dag, der gik, et godt Stykke nærmere Kap Horn. Men Dagen før vi passerede Hornet, skele der noget, som lagde en Dæmper paa vor Glæde over den gode Sejlads. Vi løb for en god og hivende Kuling med en 10 miles Fart, da lød Raabet: En Mand over Bord. En lovende ung Mand, en Svoger til Kaptajnen, var faldet ned fra Klyverbommen, hvor han var ved at gøre et Sejl fast. Straks sprang jeg til og greb en Redningskrans og kastede til ham, netop som han passerede Skibets Agter, idet jeg raabte til ham og pegede paa Bøjen. Det var det sidste, og nu gik Ordre og Arbejde i Fæberhast. Vi maatte bjærge Sejl, før vi kunde bringe Skibet til Vinden og standse dets Fart for at sætte en Baad i Vandet, men den store Fart, Skibet havde, og før vi fik det standset, voldte, at vi tabte baade Mand og Redningsbøje af Sigte. Vor lille Baad, egentlig kun en Nøddeskal var uegnet i det oprørte Hav, og Kaptajnen sagde da ogsaa: »Baaden er for lille, Vi har ikke Tid at faa Storbaaden ud. Lad os se at komme af Sted.« Jeg og to Mand sprang i Baaden. »I hvilken Retning skal vi ro?« spurgte jeg Kaptajnen. »Ja, jeg ved ikke,« lød Svaret, »men op mod Vinden i den Retning, hvorfra vi kom.« Og vi roede ud og spejdede mod Vinden og til Siderne, men kun et Øjeblik, da vi var paa Toppen af en Bølge, stirrede man ud, som skulde Øjnene sprænges. Snart var vi dybt i Bølgedalen. (Fortsættes 1. Juli).

Sct. Nicolauskilde
Aarhus

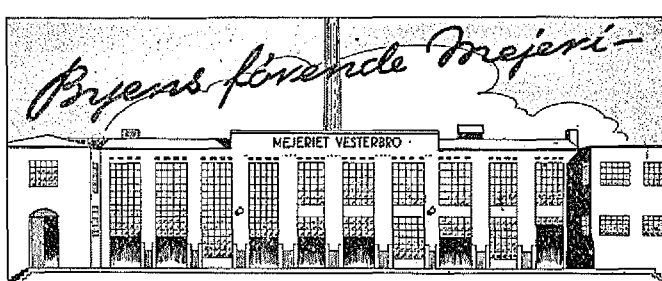


Nicolaus Vand for Kendere

Uovertruffen i Velsmag

APOLLINARIS
MINERAL-VAND

Bryens forenede Mejeri



MEJERIET VESTERBRO

Telf. 87 00
(4 Linier)

MEJERIET
Vesterbro

SEJLSSPORTS-BYEN

AARHUIS

har sine

Søspejdere

Paa Øen Browensea-Island samlede Baden Powell i 1907 18 Drengene, som han inddelte i 3 Patruljer. Til Fører valgte han de tre største Drengene, og disse fik selv Lov til at vælge en Assistent i deres Patrulje. Til Rettesnor for Drengene skrev B. P. Spejderloven, og det var nu Patruljeførernes og Assistenternes Opgave at holde Ro, Orden og Disciplin i deres Patruljer ved selv at leve og handle efter Spejderloven og faa deres Kammerater til det samme.

Lejren blev en straalende Sukces og gav Stødet til, at flere Tropper blev oprettet i England; men Idéens Udbredelse til andre Lande skete gennem B. P.s Bog »Scouting for boys«, der er udkommet paa Alverdens Sprog.

Søspejdernes Opstaaen i Danmark skete i 1912. Kaptajn Høyer, den nuværende Søspejderleder, havde længe syslet med Tanken om at danne en Spejdetrop, hvor Idealerne var de samme som hos Landspejderne, men hvis Arbejdsfelt var Søen.

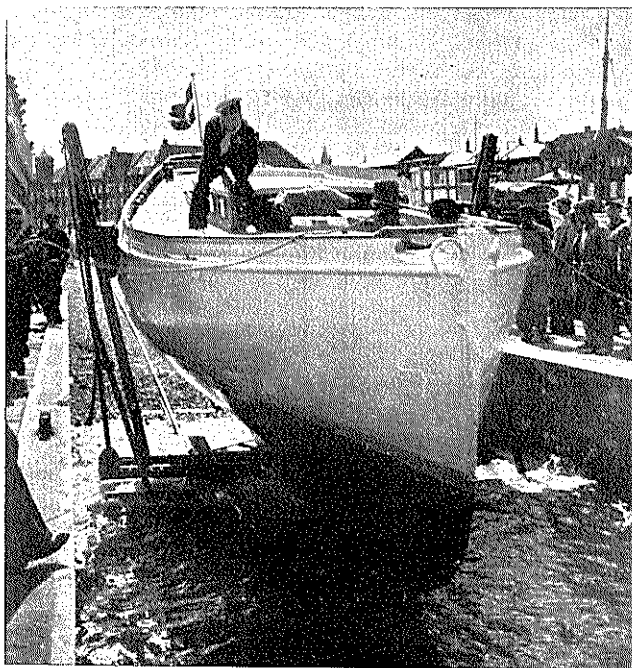
Mange Former for Arbejdet har været forsøgt i de 25 Aar, Søspejderne har bestaaet. Man har prøvet at lade hele Troppen lede af Tropsføreren, og man har prøvet at lade Patruljeførerne selvstændigt lede hver sin Patrulje, bestaaende af 6 eller 8 Drengene med Tropsføreren som øverste Raadgiver. Denne sidste Form har igennem 10 Aar givet udmærkede Resultater i Aalborg Spejdetrop, og flere og flere af de nye Tropper har derfor optaget denne Form — ogsaa Søspejdetroppen »Kaperen«, Aarhus.

I Aalborg har man anvendt smaa Farløjer — Patruljebaade. Her i Aarhus, hvor Farvandet er aabent og til Tider med kraftig Sø, er vi gaaet den Vej først at anskaffe

et stort Fartøj, hvor Drengene de første Aar faar Spejderuddannelse. Senere, naar de er blevet erfarne, skulde der gerne blive Raad til at anskaffe mindre Baade, saa de selv kan faa Lov at føre deres Patruljefartøj.

Af en Patruljefører fordres der en Del: Først har han Ansvaret for Drengenes Velfærd og Tønen indenfor hans Patrulje — dernæst for de af Troppens Materialer, han anvender — og endelig for Tilrettelæggelsen af Drengenes Uddannelse. Naar en Dreng kommer ind i en Søspejdetrop, skal han bevise, at han kan svømme mindst 250 m — ellers kan han overhovedet ikke komme ud at sejle. Patruljeføreren gaar nu i Gang med at sætte ham ind i Spejderloven og den Maade, han ønsker, Drengen skal opføre sig paa i Troppen. Naar hans Opførsel har vist sig tilfredsstillende i et Par Maanedere, aflægger han sit Spejderlofte til Tropsføreren, og saa begynder det raske Liv paa Søen for ham. I Sommermaanederne har han nok at gøre med at sætte sig ind i alle de praktiske Færdigheder, der kræves til hans Prøver, og desuden deltager han i Ambulanceøvelser, fingerede Strandinger, Sørovetogter og Kapsejladser. Med alle disse Ting faar hans Fantasi Lov at boltre sig; men samtidig har han et Maal at stræbe efter, nemlig at blive anden Klasses Spejder i Løbet af Vinteren. For ogsaa om Vinteren, naar Sneen falder tæt, har Spejderne travlt. En Gang om Ugen holder man Patruljemøde, der arrangeres og tilrettelægges af Patruljeføreren, og Patruljeføreren stiller en Gang hver 14. Dag hos Tropsføreren sammen med sine Kolleger til Instruktion og Kritik. Samtidig bliver der sørget for hans videre Uddannelse — enten han nu træner til Samariter, Navigator eller Baadsmand — hvis han da ikke vil tage det aller fornemste Mærke, Signalgast, der kræver Maaneders Træning i Morse- og Semafor-signaler. For at stifte nærmere Bekendtskab med Livet indenfor Søspejdetroppen »Kaperen« tager vi en Søndag Morgen paa Besøg i Begtrup Vig, hvor Troppens Far-

Søspejderne sætter deres Baad „Kaperen“ i Vandet



I Aarhus findes der en Afdeling af Det danske Søspejderkorps, Spejdetroppen »Kaperen«, hvis Tropsfører Ove Schønning i hosstaaende Artikel fortæller om det Arbejde, der gøres i Søens, Sejlsportens og specielt i Ungdommens Tjeneste.

Gang om Ugen holder man Patruljemøde, der arrangeres og tilrettelægges af Patruljeføreren, og Patruljeføreren stiller en Gang hver 14. Dag hos Tropsføreren sammen med sine Kolleger til Instruktion og Kritik. Samtidig bliver der sørget for hans videre Uddannelse — enten han nu træner til Samariter, Navigator eller Baadsmand — hvis han da ikke vil tage det aller fornemste Mærke, Signalgast, der kræver Maaneders Træning i Morse- og Semafor-signaler. For at stifte nærmere Bekendtskab med Livet indenfor Søspejdetroppen »Kaperen« tager vi en Søndag Morgen paa Besøg i Begtrup Vig, hvor Troppens Far-

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

tøj »Kaperen« gik til Ankers i Aftes. Alle Sejlere kender Gunner Jensens udmærkede Fartøj »Mignon«; — det er den, der nu oplever en ny Ære under Navnet »Kaperen«.

Vinden er flov, saa helt ind paa Land kan man høre Kokken rasle med Grydelaagene. Ellers er alt stille, men pludselig bliver der Liv i Kludene. Baadsmandspiben triller: En lang — en kort — en lang! — Prajning: Alle Mand tørner ud! — Der bliver en Gaben og Strækken sig. Og saa alle Mand paa Hovedet i den store Balje til Morgenspuling; — kun to Livreddere bliver om Bord, klar til hurtig Udrykning. Derefter sættes Flaget under fuld Honnør — og saa gives den længe ventede Ordre: Klar til Skafning. Man gaar i Gang med Havregrød, The og Klemmer, dog ikke før Tropsføreren har sagt »Vær saa god«, og ingen rejser sig, før han har budt »Velbekomme«.

Dagens store Spørgsmaal er: »Hvad skal vi lave i Dag? — Der er ingen Luft«. — Det bliver snart løst. Alle Mand pibes til Mønstring, og Ordre gives til at pakke Telt, Spade, Økse, Redningsreb, Køgegrejer og Signalfag og indrette en Week-end-Lejr paa Stranden. Drengene faar tre Timer til deres Arbejde, og samtidig skal de lave Mad. Men der er en lille Hage ved det: Før de kan faa

Proviant sat i Land, skal de løse en Kode i en Flaskepost, der fortæller dem Menuen, og signalere Resultatet ud til Fartøjet. — Øvelsen gennemføres programmæssigt, og ved Middagstid frisker Vinden. Efter en kort Kritik af Formiddagens Øvelse brydes Lejren, og Mandskabet melder sig om Bord. Sejl sættes, og Ankeret lettes, og paa Hjemturen har Drengene rig Lejlighed til at øve sig i Stagvending, for Vinden er stik i Stævn, og det er en Flok møre og trætte Gutter, der triller i Land i Aarhus Lystbaadehavn; — men Humøret har de i Behold!

— — —
Dette var et tilfældigt Eksempel paa en Dags Søspejderarbejde, og til Slut vil jeg gerne pointere, at Drengene altid arbejder absolut selvstændigt, saa Tropsførernes Hverv mest er af vejledende Art.

Søens friske Liv, Kammeratskabet, Spejderarbejdet, Spejderløftet — de mange muntre og ikke sjældent drøje Ture, som følger i Sømandslivets Kølvand, er altsammen med til at skabe Rygrad i dansk Ungdom!

Til vore Læsere.

„Vikings“ Frimærkeside.

Et Tilfælde — en Idé i et Brev mellem de mange, »Vikings« stadig modtager fra interesserede og taknemmelige Venner baade ude og hjemme, er Aarsagen til, at vore Læsere — i hvert Fald foreløbig — vil finde en Side med ovenstaaende Navn her i Bladet.

En ung Sømand, ivrig Frimærkesamler, spurgte om der ikke i »Vikings« kunde komme noget Stof af filatelistisk Indhold. Vi syntes om Tanken og gør

gerne et Forsøg — det vilde jo være mærkeligt, om der ikke mellem Søens Mænd, som besøger saa mange fremmede Havne rundt om paa Kloden, var Samlere, Begyndere som Viderekomne, der kunde være interesseret i en saadan Side med Nyheder, Oplysninger, Svar paa Spørgsmaal eller gode Raad.

Vi har anmodet en af vore kyndige, private Filatelisten, Hr. Tegner G. Kragh, om at redigere denne Side.

Det er »Vikings«s største Glæde at kunne være saa indholdsrigt og interessant som muligt for alle dets Læsere. Derfor har vi optaget den unge Sømands Idé, idet vi forstaar, at en Interesse som Filateliens vil kunne korte de lange, ledige Stunder paa Havet og i Havn, og derved forhaabentlig gavne og fornøje mange af vore Læsere. *Redaktionen.*

NYBORG SKIBS- OG BAADBYGGERI
GRUNDLAGT 1870

Fisker- Motor- og Sejlbaade

saavel Lyst- som Brugsbaade til 100 Tons. — Alle Reparationer af enhver Art udføres omgaaende.

C. F. K. JENSEN

TELF. 200 (2 Linier)

SKIBSVÆRFTET „LILLEØ“ KORSØR
v. TUXEN PETERSENS EFTF. A. NIELSEN & TH. OLSEN

Skibs- og Baadebyggeri

Ny Ophalerbedding for Skibe indtil 450 Tons Egonvægt

Telefon: 452

Den dyre Bundfarve

er ofte

den billigste

BUNDEN paa Deres Lystyacht stiller Dem hvert Aar overfor et evigt tilbagevendende Problem. Bunden er i Sæsonens Løb tilgroet. De skal have den rensset enten under store økonomiske Ofre eller gennem stort personligt Arbejde paa Søn- og Helligdage.

Problemet er: Hvorledes holde Bunden mest muligt fri for Søgræs og Skaldyr? Svaret er: Kun ved Hjælp af den Maling, De anvender til Skibsbunden.

Den kendte engelske Yachtkonstruktør *Charles E. Nicholson* skriver i et Forord til en ualmindelige instruktiv og smuk Bog om Yacht-Maling, som *The International Paint and Composition Co.* i London har udgivet:

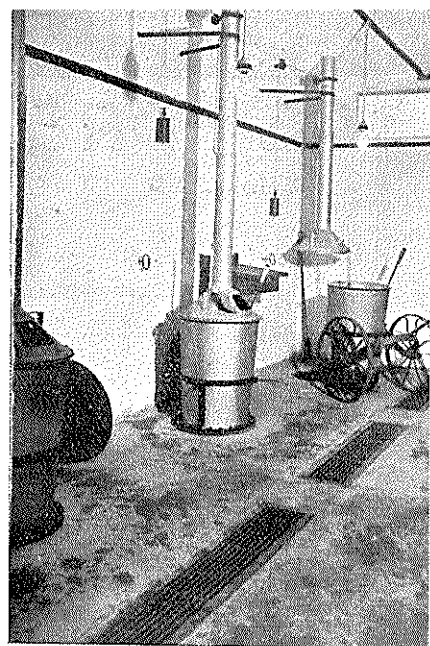
— Specialiseringens Tid er trængt ind i Sejlsportsverdenen saavel som i alle andre Faser af vort nationale Liv. Fremstillingen af egnet Materiale til Konstruktion af moderne Sejlsportsfartøjer kræver Undersøgelser af Ekspertter i Metallurgi, Kemi og Aerodynamik. Disse Specialister maa fremstille tilfredsstillende Materialer, hvoraf Yacht-Tegneren eller Byg-



Hvor Yachtfarver fabrikeres.

geren kan fremstille det Fabrikat, der, for at opnaa Sukces, maa modstaa Strabadser, man ikke kendte i gamle Dage, og besidde baade Skønhed og Evnen til Fart, for i denne Type Yacht-Konstruktion kan man ikke have det sidste uden det første.

Naar Bunden af Deres Yacht gror til, kan det enten være vegetabiliske eller animalske Vækster, det gælder. I daglig Tale er alt, hvad der ikke udtrykkelig betegnes som Skaldyr, sammenfattet under Beteg-



Interior fra Lakkogeriet.

nelsen Søgræs. Men i Virkeligheden er en stor Del af det saakaldte Søgræs animalske Vækster. Det virkelige Søgræs kan deles i tre Slags, det grønne, det brune og det røde, der alle tre hører til de Vækster, der sætter sig paa Skibsbunden. De kan kun gro i Lys, idet de grønne forlanger mere Lys end de brune, og de brune mere end de røde. Som Følge heraf bliver Tilgroningen tættere opad mod Vandlinien.

En af de mest almindelige Vækster er det grønne Baand-Græs, hvis Traade sjældent findes mere end en Fod under Vandoverfladen. De brune og røde kan findes noget dybere nede.

Havne- og Flodmundinger, hvor ferskt og salt Vand blandes, er særlig favorable Steder for det grønne Søgræs. Plumret Vand er derimod en Hindring for Søgræsset, fordi det forhindrer Lyset i at trænge ned.

Saavel Skaldyr som Skibssorm begynder Tilværelsen som frit omkringsvømmende Larver, der, naar de skal til at udvikle sig til det voksne Dyr, opsøger en egnet Plads, hvor de kan sætte sig fast for Resten af Livet, i dette Tilfælde altsaa Skibsbunden, og Fremstillingen af Skibsbundfarver har derfor til Opgave at fremstille Farverne saaledes, at de dræber Larverne, endnu før de faar sat sig fast. Lykkes det den animalske Vækst først at sætte sig fast, er der ingen Bundfarve, der kan standse dens Udvikling.

Der har fra de forskellige Skibsbundfarvefabriker været gjort et meget stort Arbejde for at naa det helt rigtige Resultat, og blandt de, der naar nærmest Maalet, er sikkert *International Farvefabrik (Holzapfel) A/S's* »Kobe«-Farve. *International Farvefabrik (Holzapfel) A/S* har nylig paa Øresundsvej i København bygget en ny stor Fabrik, hvorfra vi bringer et Par Billeder.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Juni 1938.



Medlemmer pr. Januar 1938.

Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Noerden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det Danske Petroleum's 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 af 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 Telegraf-selskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phonix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugsererselskab, A/S
 A/S Draco
 D/S Samsø
 Aabenraa Rederi A/S
 D/S Hetland

Stabelafløbning

SVENDBORG

Bugserbaaden »Gorm«, bygget af A/S Svendborg Skibsværft i 1938, til »De forenede Bugsererselskaber«, København.

Hoveddimensioner: Længde p. p. 24,23 m, Bredde moulded 6,40 m, Dybde moulded 3,35 m, Brutto Tonnage 104.

Skibet er bygget til Bureau Veritas Klasse . . 1 Div. 3/3 G.I.L.P.R., men er, for at gøre det bedre egnet til sit særlige Formaal, paa mange Punkter forstærket betydeligt udover Klassens Fordringer; eksempelvis skal nævnes Agterstævnen og Rorkonstruktionen, der paa Bugserbaade anstreges meget, og som under Isforhold let kan faa ganske uberegnelige Paavirkninger.

Skibet er udstyret med et mindre Lastrum for Opbevaring af Materiel for Bugsering of Bjergningsarbejde.

For Besætningen findes under Dæk 3 Officers-Kahytter og en Salon i Forskibet samt 2 Folkelukafer

Agter. Hele Apterungen er udstyret med alle de Bekvemmeligheder, som de indskrænkede Pladsforhold i et lille Skib muliggør, og er monteret med det bedst mulige Snedker- og Sadelmagerarbejde.

Foruden Peak Tanke For og Agter samt Kædekasse er under Dæk mellem Maskinrummet og Officers-Apterungen indrettet en Højtank til 16 Tons og en Bundtank til 4 Tons Brændselolie, samt en Bundtank til ca. 2 Tons fersk Vand.

Dækket er af fuld Staalplade hvorover er lagt et 3" Dæk af Oregon Pine.

Skibet har en løftet Bak og Skandseklædningen er fra Bakken og rundt hele Skibet rykket 9" ind, for at Baaden med større Sikkerhed kan gaa langs Siden af andre Fartøjer.

Pullerter, Samsonposte, Klyds og Kæber er anbragt i rigelig Mængde i Henhold til den gennem mange Aar indhøstede Erfaringer.



SABROE
KØLEANLÆG
KØLESKABE
OG
LUFTKONDITIONERINGS-ANLÆG

SABROE KULDE
 til alt og alle.

TLF. 370

A/S THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

Redningsbaaden er anbragt tværskibs paa Fordækket under en særlig Bom, hvorved den kan sættes ud til begge Sider.

Dækshuset er halvrunder paa Forkant og sammenbygget med Maskinkappen. I Dækshuset findes Nedgangen til Officers-Apteringen, Lamperum og Accumulatorrum, Kabys m. m. Ovenpaa findes det rummelige Styrehus. Af de 13 Spejlglasruder er 6 til at aabne. Den fuldstændige fri Udsigt fra Styrehuset er en Nødvendighed for Baadens sikre Manøvrering, Vinduerne maa derfor hurtigt og let kunne aabnes; dette sker ved Hjælp af den ved Automobilvinduer sædvanligt benyttede Indretning, og for at Aabningen af Ruderne ikke skal generes af Rustdannelser, er hele den øverste Del af Styrehuset udført af rustfrit Staal.

For at lette Oversigten over Agterdækket fra Styrehuset er Skorstenen bygget pæreformet i Tværnsnit med den smalle Ende agterud.

Den underste Del af Skorstenen bærer Beslaget til Slæbekrogen, og er for at kunne overføre de store Paavirkninger fra Slæbetrossen til Skibets Staalkonstruktion, udført af meget svær Plade.

Slæbekrogen er udført med særlig Omhu, og den nødvendige Fjedring opnaas ved Anvendelse af den kendte engelske »Monarch Shock Absorber«, der er konstrueret saaledes, at Fjedringen vedbliver at virke selv med den størst mulige Belastning af Krogen. Udløsningen af Krogen sker ved Hjælp af et tysk Patent, hvis Anvendelse overalt har virket sikkert og let.

Baadens Størrelse og Kraft kræver en meget svær Konstruktion af Bugserkrogen, hvis Vægt med Fjederindretning og Udløsningsmekanisme er ca. 300 kg.

Foruden den aabne Slipkrog er Skibet udstyret med en lukket Slæbekrog, der tænkes fortrinsvis anvendt ved Langslæb.

Maskineriet: Hovedmaskinen er en 2-Takts enkeltvirkende Atlas Polar Dieselmotor, der ved 220 Omdr. pr. Minut udvikler 650 eff. HK., og som under Forcing kan udvikle 750 eff. HK.

Motoren er reversibel og direkte koblet til en højregænget 4-bladet Bronceskrue.

Da det kræves af en Bugserbaads Maskine, at den skal være i Stand til at gaa langsomt, er det undersøgt, hvor langsomt Motoren kan gaa med sikker og jævn Gang; man fandt at den kunde gaa med 40 Omdr. pr. Minut.

Hjælpemaskineriet frembyder den særlige Interesse, at det er det første Anlæg, som er udført efter det af Ingeniør O. E. Jørgensen opfundne lukkede Trykluftsystem. Ingeniør Jørgensen, der er velkendt for sit Arbejde ved M/S »Selandia«, paaviste for et Par Aar siden, at de Ulemper, man hidtil havde mødt ved Drift af Maskiner med Trykluft, ganske forsvandt, naar Luften ekspanderede fra 22 til 15 Atm. i Stedet for, som man hidtil havde brugt, fra 7 til 0 Atm. Volumeændringen ved Anvendelse af den stærkt komprimerede Luft bliver kun $\frac{1}{6}$ af den Volumeændring, man har ved Ekspansionen fra 7 til 0 Atm.; dette medfører at ogsaa Temperaturvariationen formindskes tilsvarende. Man undgaar saaledes stærkt ophevede Rørledninger og Isdannelser i Cylindre og Returledninger.

Som trykluftdrevne Maskiner anvendes de almindelige Dampmaskinkonstruktioner, idet der tages Hensyn til det høje Tryk, d. v. s. at Rundglidere fore-

trækkes, og Flanger, Dæksler og Boltesamlinger forstærkes i fornøden Udstrækning.

I B/B »Gorm« er indstalleret en 55—60 HK. Bukh Hjælp-Dieselmotor, som driver en 2-cylindret 1 Trins Kompressor, der komprimerer Luften fra 15 til 22 Atm. Overtryk. Returluften tages fra en Beholder, til hvilken Returledningerne fra Hjælpemaskinerne er ført. Kraftluften ledes fra Kompressoren til en anden Beholder, fra hvilken Kraftledningerne til Maskinerne udgaar.

En særlig Regulator fra Kompressoren sørger for, at de rette Tryk i Beholderne opretholdes.

Af Hjælpemaskineri paa Dækket findes: 1 Styremaskine, 1 Ankerspil, 1 Varpespil.

I Maskinrummet findes: 1 Ballastpumpe, 1 Dæk Service Pumpe, 1 Reserve Smøreolie-Pumpe, 1 Brændselsolie-Pumpe, 1 6" Centrifugalpumpe til Bjergningsbrug.

Den elektriske Installation bestaar af en Bukhs Dieselmotor, som driver en 3,5 K.W. Dynamo med 110 Volts Spænding, samt et Accumulatorbatteri paa 100 Amp. Timer.

Foruden Navigations- og almindelig Skibsbelysning er der installeret en Glødelampeprojektor paa Styrehusets Tag, samt en mindre Projektor til Belysning af Agterskibet.

Opvarmning af Skibet sker ved et Varmtvandsanlæg, hvis Kedel er installeret i Maskinrummet.

B/B »Gorm« bliver den kraftigste Bugserbaad i Skandinavien, saaledes at den Indsats af Kapital og Arbejde, som er sket ved Bygningen af dette Skib, maa virke tilfredsstillende for alle.

KØBENHAVN

Den 21. Maj foretoges Prøvetur med B. & W.'s Nybygning Nr. 636, Dieselmotorskibet »Wyangarie«.

Skibet er bygget for »The North Coast Steam Navigation Company Limited«, Sydney, N.S.W., til British Corporation's højeste Klasse, og er bestemt til Fragtfart. —

Dets Hoveddimensioner er følgende: 65,53 m × 11,13 m × 3,96 m, og Bæreevnen er ca. 975 Tons d. w.

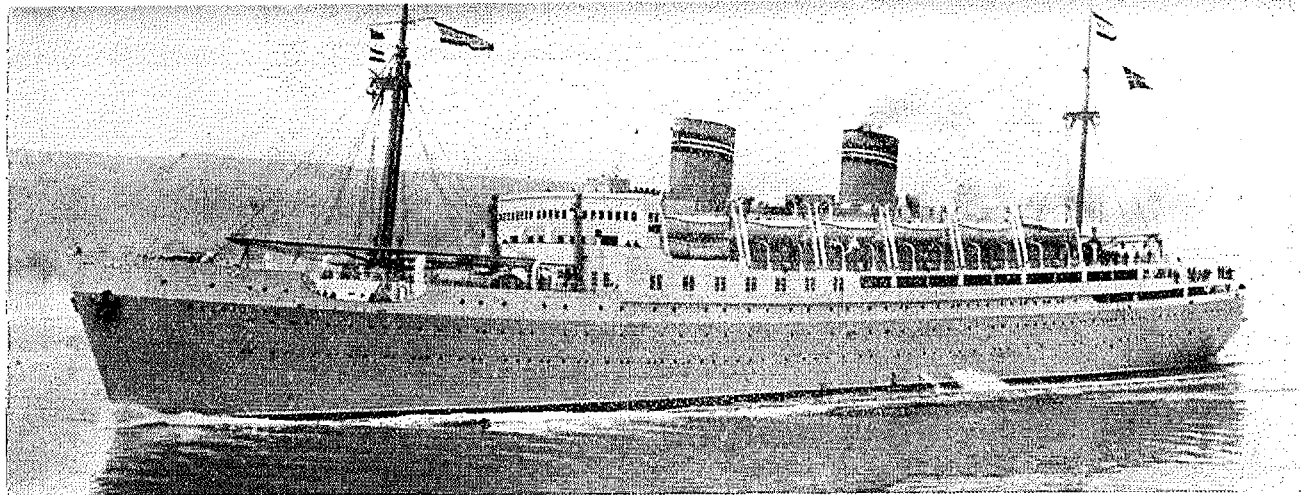
Det er forsynet med en totakts enkeltvirkende Hoved-Dieselmotor af Burmeister & Wain's Type, der udvikler ca. 1375 IHK ved 200 Omdrejninger pr. Minut.

Alt Dæksmaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Rederiets Repræsentant Mr. H. Hendry, den tekniske Tilsynsførende under Skibets Bygning, Ingeniør Morison, Inspektør Krogh fra British Corporation, Direktør Dithmer samt flere af Værftets Ingeniører.

Efter Prøveturen afgik Skibet til Sverige for at laste Træ til Australien, og paa Tilbagevejen blev der ved Milen paa Hven afholdt en Prøvetur for at konstatere Farten for det fuldt lastede Skib.





Den norske Amerikalines nye Skib

„OSLOFJORD“

DEN NORSKE AMERIKALINIES nye Passager-Motorskib »Oslofjord«, der byggedes ved Deutsche Schiff- und Maschinenbau A/G.'s store Værft i Bremen, er nu færdig og afleveret.

Der var god Lejlighed til at stifte nærmere Bekendtskab med denne store Amerikabaad, da Skibet var i København d. 22. Maj for herfra at medtage danske Turister paa Præsentationstur og langs den norske Kyst til Aalesund og Trondheim. »Oslofjord« indsættes d. 4. Juni i Ruten Norge—Amerika.

Den norske Amerikalines Ledelse har ment, at Tiden var inde til at indsætte en stor, moderne Baad paa den stærkt trafikerede Rute Oslo—Bergen—New York, og har valgt at bygge et Skib med ikke alene moderne Komfort paa alle Klasser, men tillige med betydelig Hastighed. Farten bliver 19,5 Knob.

»Oslofjord« er paa 20,500 Tons Deplacement og saaledes et af Nordens største Passager-Motorskibe, bygget med Maier-Boug og Krydserhæk og iøvrigt efter moderne Principper. Skibet har en Længde af 179,5 m, og Bredden er 22,3 m. Der vil blive Plads til 800 Passagerer. Naar man ikke indretter Plads til flere Passagerer, skyldes det, at der er lagt særlig Vægt paa at faa gode og store Passager-Kahytter og Saloner, ligesom der ogsaa er taget særlig Hensyn til

gode Forhold for den store Besætning, der i Amerika-Farten udgør 300 Mand.

Paa Kahyts-Klassen (A.-Dæk) bliver der 26 Passager-Kahytter med eget Bad og Toilet. Vinduerne er firkantede og ret store.

Paa Kahyts-Klassen bliver der Plads til 150 Passagerer, væsentlig Enmands- og Tomandskahytter, der er uden Overkøjer; paa Turist-Klassen til 250 i store og gode Kahytter for en, to, tre og fire Personer. Paa III Kl. bliver der Plads til 400, fordelt i En-, To-, Tre- og Firemandskahytter.

Naar »Oslofjord« anvendes til Turist-Rejser, er der kun een Klasse og Priserne regnes i Forhold til Passager-Kahytternes Beliggenhed. Spisesalonerne paa Kahyts- og Turist-Klassen er saaledes beliggende, at de ved disse Lejligheder kan slaas sammen til een stor Salon.

Der indrettes Svømmehal med alle forskellige Slags Bad og Massagerum, Gymnastiksal. Elevator fører Passagererne mellem de forskellige Dæk. Der er i alle Passager-Kahytterne varmt og køldt rindende Vand og en fortrinlig Ventilation.

Det nye Skib er i kunstnerisk Henseende overmaade smukt udstyret og her har Arkitekt Eliassen fremtryllet en Udsmykning, der viser, at der er taget

„Dragør“ Motoren

Dansk Arbejde i danske Baade.

5-10-20 Hestes Kraft. - Forlang Tilbud og Brochure.

Dragør Jernstøberi & Maskinfabrik,

W. Heincke. - Telf. Dragør 337.

GÖTA

Boadmotor 2 1/2 HK



2 1/2 HK 357 Kr. m. Tilbeh.

SVENSK MOTOR 1/5

HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K.

ARCHIMEDES

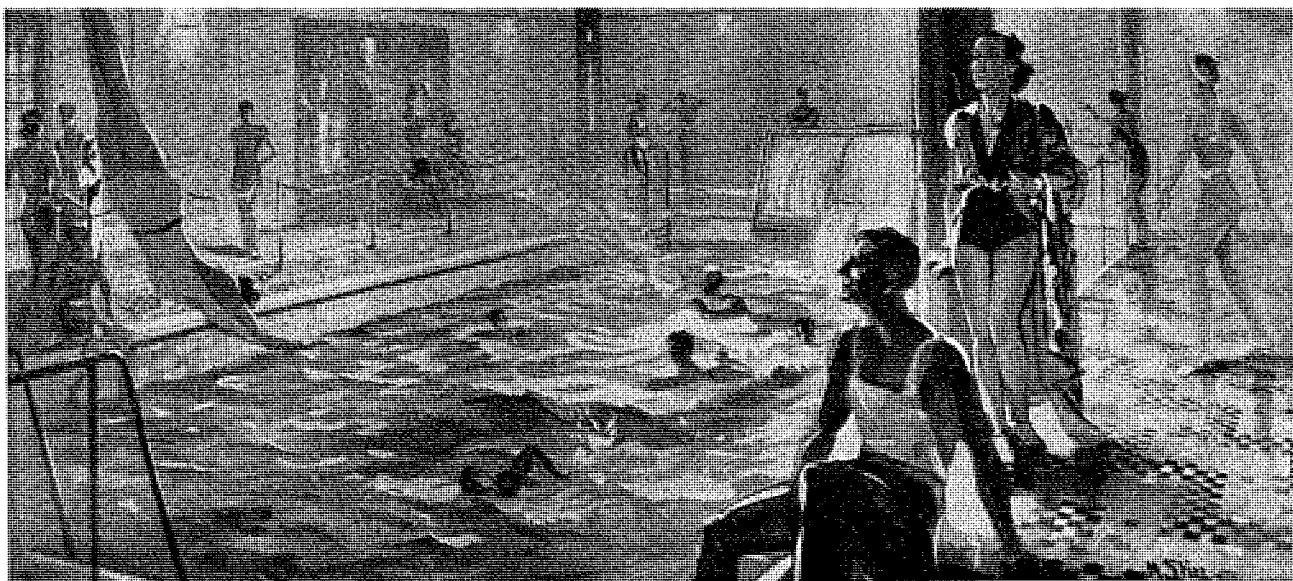
Paa-hængsmotor 2-20 HK



2 HK 415 Kr.

FORLANG GRATIS
KATALOG

EHEFØRHANDLER.



Svømmehal

alle mulige Hensyn for at skabe norsk Interiør. Det, som først og fremmest skal præge »Oslofjord«, er, at man føler sig hjemme der og at den fremmede faar et Indtryk af norsk Kunst og Kultur.

Der bliver gennemløbende Dæk med 3 Trappe-Haller. Paa A.-Dækket bliver der en Del Selskabssaloner med Hall, Rygesalon og Damesalon. Rygesalonen er der lagt Vægt paa at gøre lys og venlig, Væggene er af Fliser, og der er opsat en nydelig Kamin. I Damesalonen paa øverste Dæk er Væggene i lys Lakfarve, og endelig er Baren holdt i mørkt Nøddetræ smykket med Fajancerelieffer.

Paa B.-Dækket ligger den store Hall, hvor Selskabslivet vil pulsere og hvor der er indrettet Danseplads. Her er alle Vægge i Mahogni. Uden om Hallen er der en Veranda med Kurvemøbler og Blomsterarrangement. Paa dette Dæk agterude ligger ogsaa Turistklassens Selskabssaloner med en særpræget Hall, der faar Navnet »Leiv Eirikssons Hall«, og den er i lys Fyrretræ, dekoreret af Kunstneren Alf Rolfsen, som her fremstiller Leivs Rejse til Vinland. Tæpper og Gardiner er Husflidsarbejde og komponeret af Frøken Poulsson, og endelig indrettes her et ildfast Rum for Fremvisning af Film.

I alle Spisesaloner er anvendt lys Asketræ til Vægge og Møbler, Tæpper over hele Gulvet i lysegrønne Farver, medens Stolenes Betræk er i lidt mørkere Farve.

IIL Klasse paa »Oslofjord« bliver noget ganske for sig selv. Den bliver smukkere og bedre indrettet end paa noget andet Skib, som gaar paa Nord-Atlanten. Ogsaa paa denne Klasse er der et større Antal Sel-

skabssaloner, smykket i Farver og med Glasmalerier.

Der er i dette moderne Skib selvfølgelig truffet alle Sikkerhedsforanstaltninger for Passagererne. Maskinrummet er helt isoleret, automatisk Alarm til Kommandobroen, hvis der er opstaaet Røg, Slukningsapparater overalt, baade Skum, Damp og Kulsyre, 14 store Redningsbaade, flere med Motor og traadløs Telegraf, og saa naturligvis alle moderne Navigationsmidler, derunder Radio og Gyrokompas.

Bergmann, Smith & Co.

(AXEL JENSEN)

Statsautoriseret Skibsmægler



Største og smukkeste

Stor-Restaurant

i Aarhus

Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: 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.

AARHUS-UGENS JUBILÆUM



Hotel Royal
Aarhus



Viggo Østergaard
Aarhus

Petersen & Sørensen's
Cigarer — faaes overalt

I. L. HAMRE
Sejl- og Flagmager
Aalborg — Telf. 381

K. ESKESEN
Farve & Tapethandel
Aarhus

H. Bartels
- Stort Udvalg i Sportspræmier -

Frederiksbjerg Bogtrykkeri
P. O. Mikkelsen
Bruunsgade 41 . Telefon 7864
• Alt i Bogtryk •

Hovedbanens Restaurant
anbefales.

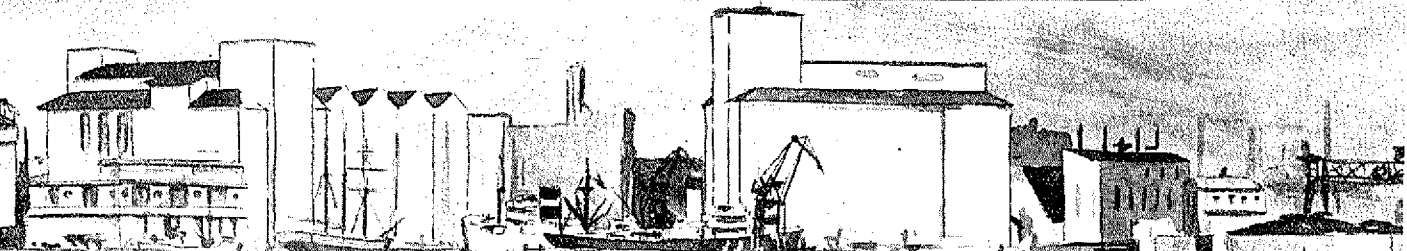
Schrøder-Nielsen
Skibsværft
Motorbaade

Ryg:
C. W. Obels Cigarer

Jernkontoret
Aarhus

W= 5

Hammerschmidts
Klichéfabrik



A/S GIRØN & WITZKIE

Assurance

Søndergade 10-12 . Aarhus

Forsikring af Lystfartøjer og Motorbåde





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

KØBENHAVN



*Regelmæssige Passenger- 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.



9.



De **3**
C.L.O.C. LIKØRER.



VIKINGEN

1 Øre
Juli 1938

Under Troperne
Maleri af N. Norvil

1938 - Nr. 1
15. Aargang



Forlang hos Deres Skibsprovianteringshandler:

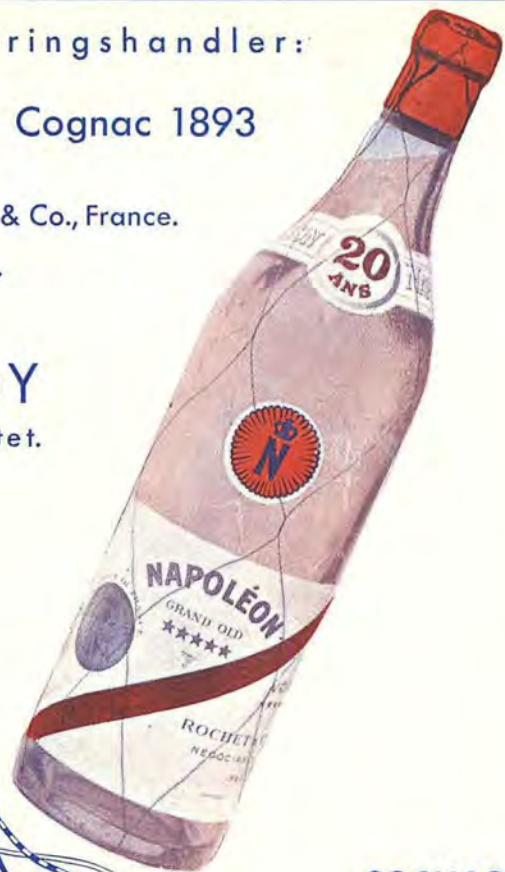
COGNAC Grande Champagne Cognac 1893

NAPOLÉON 20 ANS Rochet & Co., France.

Er gammel, god og fornem i Smag.

Eller:
OLYMPIA BRANDY

Billig, god og respektabel Kvalitet.



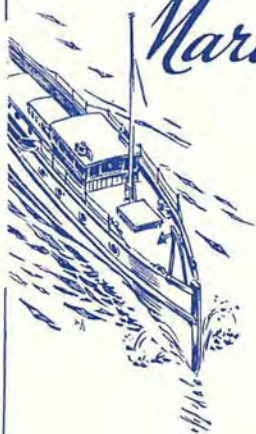
Grundlagt 1888

Jesper Christensen & Co.s

Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.

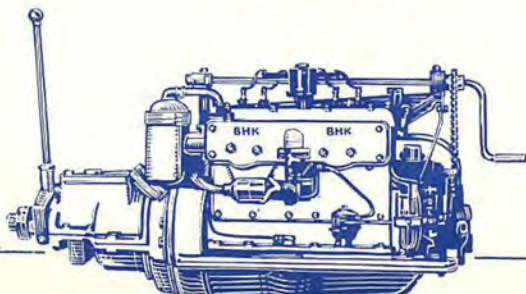


Marine-Motorer



Ford og Fordson Motorer, specielt ombygget til Marinebrug, er driftssikre og økonomiske for saavel Lyst- som Brugsfartøjer.

Forlang Tilbud fra de autoriserede Ford og Fordson Forhandlere eller fra Brdr. Hansen, Kalkbrænderihavnen, København.



DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB



Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437

— — 16570

Statstelefon..... 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

VIKINGEN

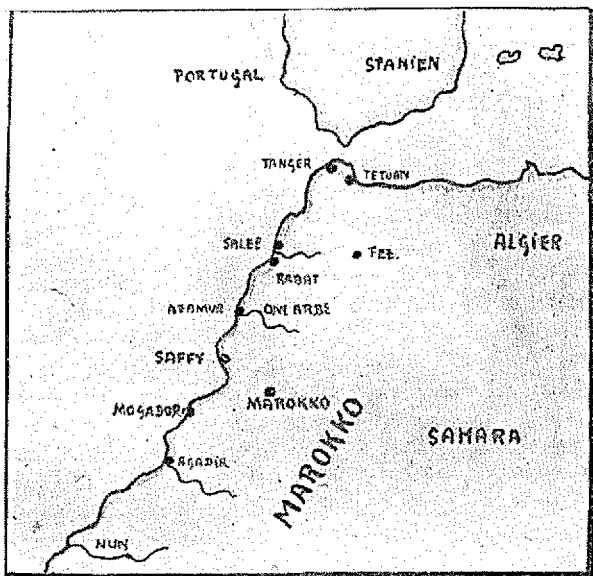
HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

10-1938

Danmarks Storhandel med Marokko

i det attende Aarhundrede



DER staar ikke noget om det i vor Historiebog, saa man kan godt være bekendt *ikke* at kende nogetsomhelst til det, men vi Danske har dog ikke haft saa lidt at gøre med *Sultanatet Marokko*.

I 1749 kom en marokkansk Jøde Joseph Buzaglo de Paz til København med Planer om Handelssamkvem i større Stil mellem Danmark og det vidstrakte afrikanske Kejserrige, hvor Elfenben, fin Uld, Voks, Olivenolie, Strudsfjer, arabisk Gumi, Mandler o. s. v. kunde købes billigt — og i store Mængder. Nogle private Købmænd sendte et Skib til dette „terra nova“ for dansk Foretagsomhed.

Skibet kom hjem med en god Ladning, og i 1751 besluttede Regeringen at søge at komme andre Lande i Forkøbet og afslutte en Handelstraktat med Sultanen, dels for at oparbejde et nyt Marked, dels for at faa Fred for de marokkanske Kapere.

Orlogsfregatterne „Falster“ og „Dokken“ udrustedes til „Middelhavstogt“, men man holdt Ekspeditionens egentlige Øje-

med hemmeligt. Oberstløjtnant Longueville, der var velkendt med Forholdene i Barbaresk-Staterne, udnævntes til Leder, og han fik Ret til at give indtil 4000 Dukater ud til „Presenter“, et nødvendigt Onde, naar der skulde forhandles med Korsarfysterne. Kong Frederik V gav ham Brev med til Sultanen, og Buzaglo rejste med som Underhandler. Fregatterne samledes i Helsingør med tre Handelsskibe, hvoraf de to, „Neptunus“ og „Ebenzer“ var udrustet af Regeringen, og den 24. April 1751 afsejlede de fem Skibe.

Flauden kom d. 5. Juni til Ankers paa den marokkanske Havnestad Saffy's Red. Buzaglo viste sig at være en Eventyrer uden nogensomhelst Indflydelse, men Longueville rejste til Hovedstaden Marokko, blev vel modtaget, og allerede 1. Juli afsluttedes Traktaten! De Danske forpagtede Tolden paa alle ud- og indgaaende Varer i Havnene Saffy og Agadir for en aarlig Sum af 5000 marokkanske Dukater. *Kun de danske* maatte drive Handel der, og de fik Tilladelse til at oprette et Faktori paa den dengang ubeboede Ø Mogador. Tronfølgeren, med hvem Traktaten afsluttedes, fik tillagt 3000 Dukater aarlig foruden „Presenterne“.

Det var alt i alt et stort Foretagende!

Ved den Lejlighed forærede Sultanens Søn den danske Konge 4 unge Strudse, som dog straks døde, da de kom ombord, og en Tiger, der ogsaa fik et for et afrikansk Vildyr sjældent Endeligt, idet den omkom, da Orlogsfregatten „Falster“ brændte.

Den 5. Juli blev det danske Flag hejst i Saffy, og alle fremmede Købmænd fik Befaling fra Sultanen til at forlade Byen inden 1. September. Naturligvis intrigerede de mod de Danske, der havde sat dem ud af Spillet.

Longueville sejlede til Agadir. Ombord i Orlogsskibene var der, som sædvanlig dengang, et betydeligt Antal Marinesoldater. Chefen for dem, Oberstløjtnant Diethard, blev sat i Land med et Korps, dels for at vise den danske Magt, dels for at lade Soldaterne „røre“ sig paa Landjorden, — men *det* ophidsede Befolkningen. Maurerne stimlede sammen med deres Vaaben. For at undgaa Kamp blev Marinerne taget ombord igen, — og Skibene lettede for at berolige Sindene, men det var for sent.

Sultanen havde faaet den Tro, at vi Danske vilde erobre

Landet. Alle ilandbragte Penge og Varer, ialt til henved 200.000 Pjastres Værdi, blev beslagnagt, og en Søjltjant Kaas og 40 Mand, som var gaaet i Land for at hente Vand, blev overfaldet og taget til Fange.

Paa det Tidspunkt var to af vore Handelsskibe kommet afsted med gode Ladninger. Vor Regering ønskede at føre Forretagendet igennem, — og Sultanen vilde nødig gaa Glip af Toldforpagningspengene. Han sendte en Gesandt, Samuel Sumbel, til København for at retfærdiggøre sig. Sumpel rejste over Land til den danske Residensstad og indkvarterede sig paa Gæstgivergaarden „Den gyldne Fortuna“ ved Gl. Strand. (Fortunstræde har faaet sit Navn efter Gæstgivergaarden).

Vor Konge optog ikke Forhandlinger med Sumpel, men sendte fornuft.gvis endnu et Par Fregatter ned til „Aastedet“, — og fornuftigvis ligeledes nogle ny, fristende „Presenter“, bl. a. en „med Guldguloner garneret Karriole“. Den ene af Fregatterne var det brillante Skib „Blaahejren“, som vi før har fortalt om her i „Vikingen“.

Orlogsskibene lagde sig paa Saffy's Red med aabne Kanonporte, der truede med at tale deres kraftigste Sprog.

Kristi Himmelfartsdag løslodes endelig Fangerne, der den 2. Juni 1753 velbeholdne naaede Saffy. Dagen efter hejstes Dannebrog atter i denne By, — men det blev en underlig trist Dag. I Anledning af Fredsslutningen samlede de Danske til Fest ombord i Fregatten „Falster“. Midt under Festen opstod der Ild i Skibet. Alt blev sat ind paa at slukke, men det tørre Træværk fængede som Blaar i Heden, — Ilden naaede Krudtkammeret, — og ved Aftenstid sprang det i Luften. Der omkom 132 Mand! Oberstløjtnant Diethard, 1 Kaptajn, 1 Fændrik og 42 Soldater samt 3 Søjltjanter, 1 Kadet og 83 Matroser lod Livet saa langt fra Fædrelandet, ved Afrikas sandede Kyst!

Den ny Traktat sluttedes 18. Juni 1753, og Danskerne fik foruden deres gamle Rettigheder Eneret paa Handelen i Omraadet fra Fløjen Om Arbe ved Byen Azamur til Floden Nun ved Marokkos yderste Grænse mod Syd. — — —

Vi kan ikke her fortælle alt om „Det afrikanske Kompagni“s Virke i Marokko. Det er en vidtløftig Historie. En Række Aar besejlede 5—7 danske Skibe Marokko, men desværre for os var der næsten udelukkende Efterspørgsel efter Vaaben, Kanoner, Ammunition og Skibsmaterialer til de marokkanske Korsarer, og da Efterspørgslen maatte imødekommes, havde det nær bragt os i Krig med Spanien, der led mest ved de marokkanske Kaperes Togter.

„Det afrikanske Kompagni“ havde en Kapital paa 250.000 Rdlr., fordelt paa 500 Aktier. Kongen skænkede i Tidens Løb flere Skibe til Kompagniet, og Slavekassen tilskød 10.000 Speciedukater engang for alle og desuden 500 aarlig til Presenter i Marokko. Der sparedes jo mange Løskøbningspenge under Fredstilstanden med dette afrikanske Sultanat.

Fra marokkansk Side blev der anmodet om Udsendelse af Haandværksmestre og Gartnere; en Del Folk tog Tjeneste, og i Aarene 1755—60 er ikke saa ganske saa Bygninger opført i Landet af Danskere.

— Medens der var god Trivsel for de store oktrojerede Kompagnier, der drev Handel paa Kina, Grønland, Guinea, Indien og Vestindien, hemmedes Handelen paa Nordafrika af de magthavende Barbaresk-Matadorers Vilkaarlighed og Urimelighed. Stadig maatte vi have svære Orlogsmænd rede til at gribe ind i Affærene. Bestandig opstod der nye Anledninger til Spektakler.

Med Orlogsskibet „Fyen“ rejste Efteraaret 1759 en marokkansk Gesandt, Elhadsch Ali Embak til København. Ogsaa han slog sig ned i „Gieslers Gaard“ ved Stranden, det senere

Hotel Royal, hvor nu Nationaltidende har til Huse. Vor Konge betalte for hans Ophold og gav ham endda 30 Rdlr. daglig til Smaaudgifter. Gesandten anmodede bl. a. om at faa lavet 1500 Geværer til Sultanen. Det kunde vor Regering ikke godt gaa imod, og for at komme over Vanskeligheden, betalte Kongen i Stedet for at nægte Leverancen 20.000 Rdlr. Det var Majestæten en dyr Gesandt; Elhadsch Ali Embak blev i København hele Vinteren, deltog i Hoffets Selskabeligheder og kom først afsted med sit brogede Følge i Juni 1760, da Orlogsskibet „Sejeren“ afgik til Marokko.

Kompagniet gav en Tid 10 pCt. i Udbytte, og Handels-traktaten gjorde desuden den Nytte, at alle Skibe for Danmark—Norge og Hertugdømmerne slap for alvorlig Molest fra de marokkanske Kaperes Side. Et Par Handelsskuder, der blev taget af Korsarerne, frigaves straks ved Ankomsten til marokkansk Havn. Til Gengæld gik der store Summer til „Presenter“, et og andet Skib forliste, en Faktor Butler snød Kompagniet for 60.000 Pjastre, og Kongen maatte i 1765 rette op paa Sagerne ved at tilskyde 174.900 Rdlr.!

Samme Aar fik Sultanen Lyst til at anlægge en Hovedstation for sine Korsarer i Moqador, der tillige skulde være Handelshavn i stor Stil. De Danske skulde flytte til Mogador — og alle andre kristne Købmænd i Landet ligesaa. Havnen blev udvidet, der blev bygget et Kastel og store Magasinbygninger. En dansk Tømrermester, Stenhugger, Maler og Murer-Mester deltog i Arbejdet, og disse gode danske Mænd fik Æren for en stor Del af Bygningsarbejdet. En Bygmester Schrøder opførte „Det danske Hus“, — men den ny Ordning blev højst ugunstig for vort Kompagni.

Der kom Kaos i de marokkanske Handelsforhold. En fransk Eskadre bombarderede Salee, og Mogador blev blokeret; det gik saa vidt, at et af vore Orlogsskibe blev opbragt til Toulon (hvor det dog nogle Maaneder efter frigaves). Kompagniet kunde ikke faa sine Skibe assureret, særlig da Sultanen tvang dem til at foretage Rejser til Konstantinopel, inden de fik Lov til at gaa hjem. Toldforpagningen gav stort Underskud, og paa Generalforsamlingen den 18. September 1766 blev det besluttet at afvikle Forretningerne og ophæve „Det dansk-afrikanske Kompagni.“

For at faa opretholdt Freden med Marokko, for at sikre vore Middelhavsfarere mod Overgreb fra Sultanens Korsarer, gik vor Regering ind paa at betale en aarlig Tribut, — i Lighed med hvad de andre søfarende Nationer ydede. En ny Traktat blev afsluttet i Juli 1767, og den blev „billig“, fordi „de Danske havde været de første af alle Kristne, som havde sluttet Fred med Kejseren.“

Nu synes vi ikke, at den var hverken billig eller rimelig, for den bestod i en gratis Leverance hvert Aar af 25 store Jernkanoner, 10 svære Ankertove, 2000 Egeplanker og 6500 Pjastre i Stedet for Sejl. Kongen kunde, om han ønskede det, betale 25.000 Pjastre, hvis han vilde fritages for at levere Godset. Andre Magter, bl. a. Sverrig, maatte yde mere endnu. Handelen paa Marokko gaves fri for alle Kongens Under-saatter.

Først i 1844 — ved en samlet Aktion — hvori Danmark deltog med 4 Orlogsskibe, maatte Marokko give Afkald paa den meningsløse Tribut.

I vore Dage betyder Marokko kun lidt for vore Redere og Storkøbmænd, og vort gamle store Samkvem med denne Del af Afrikas Kyst er næsten glemt.

Kay Larsen

Amerikanske Te-Clippere

Af Kina-Clippernes Historie

Ved Oscar Jensen

„THE NIGHTINGALE“

„The Nightingale“ var bygget paa Hanscom's Værft i Portsmouth, New Hampshire 1851.

Denne Clipper, som maalte 1066 reg. Tons, var oprindeligt hverken bygget for Californie- eller Kina-Farten, men var udelukkende bestemt til at føre Passagerer til Verdensudstillingen i London og til samtidig selv at blive udstillet paa Themsen som en typisk Model for de amerikanske Clipper-Skibe, hvorefter den saa skulde fortsætte som Nord-Atlantehavs-Paket.

„The Nightingale“ var kontraktmæssig bygget for et større Konsortium af Portsmouth-Folk, som med Clipperens særlige Bestemmelse for Øje ikke havde sparet paa Omkostninger til dens Udstyr. Hele Clipperens Mellemdæk var indrettet til Kahytter og Saloner med Paneler af Rosen- og Fugleøjetræ og med hvidlakerede Lofter i Felter, som var indrammede med forgyldte Lister. Alt her var saa luksuriøst og saa komfortabelt indrettet, som man aldrig før havde set om Bord i noget Skib; og paa Dæk og til Vejrs skinnede alt i hvid Maling, Lak og blankt pudset Messing. Dækket var gult som Citrontræ. Riggen stræbte mod Himmelen med Skøjslærer paa alle tre Toppe. Udenbords var Skroget sort med en forgyldt Stribe langs Skandækslisten, og over Clipperens skarpe Stævn var som Galionsfigur anbragt en Kvinde-Buste, som forestillede „den svenske Nattergal“ Jenny Lind, der ved den Tid havde lagt alle Amerikanere for sine Fødder, og efter hvem Clipperen var opkaldt. Egentlig var det Bestemmelsen, at den skulde have baa-ret denne berømte Sangerindes Navn, men en lille Brig kom den i Forkøbet, og for at undgaa Forvekslinger gav man den Navn efter Jenny Lind's Sindbillede og døbte den „The Nightingale“. Alt i alt var der bekostet store Summer for at gøre denne Clipper til en værdig Repræsentant for amerikansk Skibsbygning, og Re-

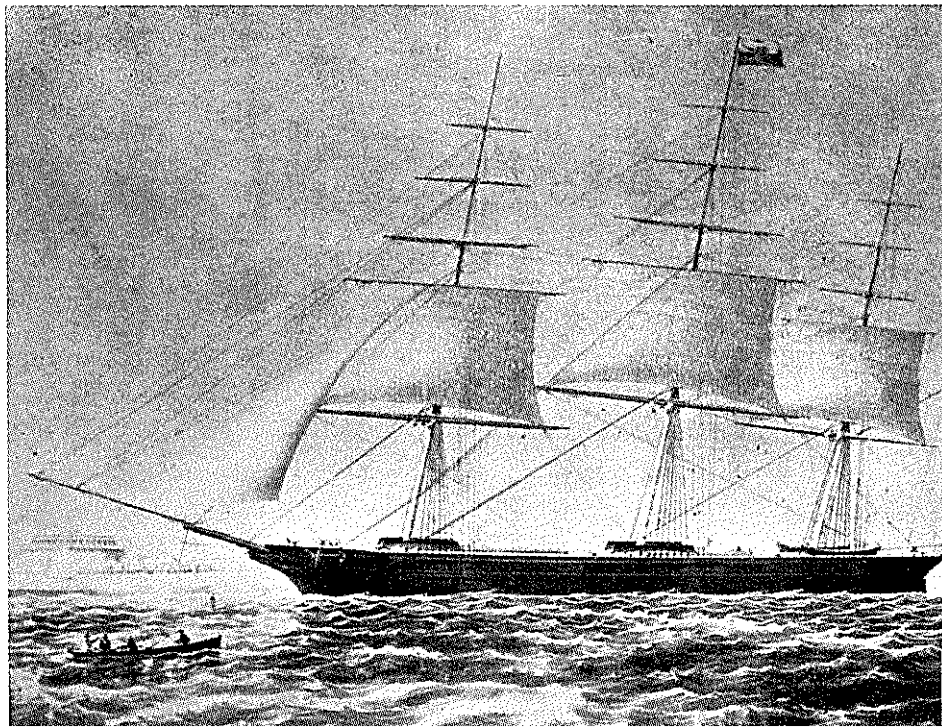
sultatet blev, at „The Nightingale“ blev mere lig en Yacht end et Koffardiskib.

Naturligvis stillede de gode Portsmouth-Folk store Forventninger til denne kostbare Nybygning, hvis Fremtid de i Forvejen havde tilrettelagt saa smukt. Men der gik meget hurtigt Brist i deres Forventninger; thi det viste sig snart, at denne Nattergal havde Flyvegriller, og allerede forinden den endnu var helt uruget, viste den Tilbøjeligheder for den omtumlede og særegne Tilværelse, der skulde blive dens Lod.

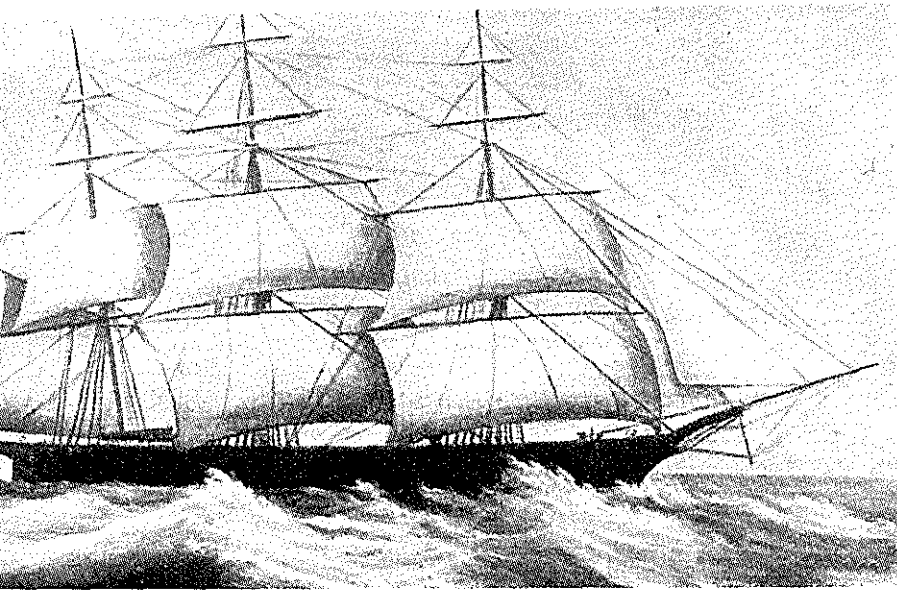
Kort før Clipperen skulde sættes i Vandet, løb Byggekonsortiet selv tør for Penge og kunde ikke klare Forpligtelserne over for Værftet. Hanscom lod dog ikke desto mindre Clipperen fuldende i Overensstemmelse med Kontrakten og overlod den derefter til Guvernøren i Portsmouth, som paatog sig at finde andre og saa pengestærke Liebhave-re til den, at den ved Salg kunde indbringe saa meget, at alle Fordringer saa nogenlunde kunde blive dækkede.

„The Nightingale“ blev saa slæbt til Boston, og her vakte Clipperen megen Opmærksomhed og faldt Rederiet Sampson & Tappan saa stærkt i Øjnene, at dette gladelig betalte for den, hvad Guvernøren i Portsmouth forlangte. Salget indbragte Hanscom 75,000 Dollars, og denne Sum gav ham mere Fortjeneste, end han havde beregnet sig efter Kontrakten med det fallerede Konsortium. Hvad Guvernøren i Portsmouth tjente paa Handelen, melder Historien ikke noget om.

Under Kaptajn Samuel Mather's Kommando afsejlede „The Nightingale“ som efter den første Bestemmelse til London med fuld Last og Passagerer. Clipperen blev udstillet paa Themsen. Den blev meget



„Nightingale“.



„Witch of the Wave“

beundret og rosede omtalt i den engelske Presse. Men det pekuniære Resultat af denne Rejse tilfredsstillende ikke Sampson & Tappan, som kun spekulerede i Californiens Guld og Kinas gyldne Te-Høst og hverken regnede med engelske Lovord eller Fedtskillinger. Og da Clipperen havde ligget uvirksom paa Themsens Maanedes Tid og præsenteret sig som en knyttet Næve i Synet paa John Bull, lod Rederiet den *chartre* for det engelske Te-Marked, og den blev sendt direkte ud til Kina.

Imidlertid havde Englænderne ogsaa forsøgt sig med Bygning af skarpe Clippere efter amerikansk Mønster, og Pionererne blandt disse var „Chrysolite“, „Stornoway“ og „Challenger“ — ikke at forveksle med den amerikanske Te-Clipper „The Challenge“.

Disse tre engelske Clippere og „The Nightingale“ naaede omtrent samtidig deres respektive Bestemmelsessteder i Kina. Og mens „The Nightingale“ og „Challenger“ laa i Shanghai og lastede Te til en Fragt 4 £ og 4 Sh. pr. Ton, laa „Chrysolite“ og „Stornoway“ i Kanton og søges om de Smuler, der faldt fra de „Stores“ Bord. Her laa nemlig paa samme Tid den berømte „Surprise“ med Kaptajn Dumaresq, den berygtede „Challenge“ med Bully Waterman's ubekendte Efterfølger og den nye og smarte Salem-Clipper „Witch of the Wave“, der under Kaptajn Millet's Kommando var lige saa forslugen efter Sømil som „Sea Witch“ og „Witchcraft“ og alle de andre Salem-Hekse. Og disse blev proppet med ny Te til en Fragt af 8 £ pr. Ton, mens de to Briter saa til med Misundelse og ligesom Landsmanden og „Nattergalen“ i Shanghai maatte nøjes med 4 £ og 4 Sh., fordi ingen af disse havde lagt Vejen over San Francisco og saaledes heller ikke var kommet til Kina med den Berømmelse, de fleste Clippere høstede paa Turen rundt Kap Horn.

Alle disse syv Clippere lastede for det engelske Marked, og deres Hjemrejse blev selvfølgelig et Kapløb om at komme først frem med den nye Te — og om Ære.

„Witch of the Wave“ afsejlede fra Kanton den

5. Januar 1852, da Nordost-Monsunen var paa sit højeste. De tre britiske Clippere kom først afsted noget senere med en mere moderat Monsun, og „Challenge“, „Surprise“ og „The Nightingale“ begyndte Hjemreisen endnu senere, da Monsunen gav dem de daarligste Betingelser for et godt Resultat. Men en udførlig Beskrivelse af alle disse Clippere Hjemrejse vil ikke være paa sin Plads her. „Surprise“ og „Challenge“ er tidligere omtalt i „Vikingen“, og Engelskmændene hø-

rer ind under en Beskrivelse af britiske Te-Clippere. Derimod vil det være rimeligt i denne Omtale af berømte amerikanske Te-Clippere at give „Witch of the Wave“ et Par Ord med paa Vejen hjem over.

Denne „Bølgens Heks“ fløj for Monsunen fra Kanton til Java Head paa 7 Dage og 12 Timer. Den 13. Januar havde den klaret Sunda Strædet, og det faldt ikke Kaptajn Millet ind at spille sin Tid med at vente paa et Par Junker, hvis skævejede Besætninger raabte med Fisk, men mente Stinkpotter, og som gjorde ihærdige Forsøg paa at indhente Clipperen. Fra Java Head til Kap Haab brugte „Witch of the Wave“ 29 Dage, og dens bedste Etmaals-Distance paa dette Stræk var 339 miles. Den sidste Ende af Hjemreisen blev Kaptajn Millet sinket en Del af østlig Vind, og han var 4 Dage om at bide sig op gennem Kanalen. Han tog Lods ved Dungeness den 4. April og dokkede samme Dag i London som første Skib med en Ladning af Aarets nye Te-Høst, og han havde gjort Rejsen paa 90 Dage.

Efter „Witch of the Wave“ fulgte „Challenge“ med 105 Dage, og i dens Køl vand kom „Surprise“ og „Chrysolite“ jagende med 106, men for den sidste Vedkommende var Rejsens Maal Liverpool. „Stornoway“ brugte 109 Dage til Sømandens Eldorado ved Themsens; men alle Londons Piger kunde ikke trække „The Nightingale“ og „Challenger“ hjem fra Shanghai paa mindre end henholdsvis 110 og 113 Dage.

Saaledes naaede „The Nightingale“ frem som Nummer næst sidst, mens Landsmanden „Witch of the Wave“ absolut maatte siges at være løbet af med Æren for at have gjort den hurtigste Hjemrejse. Ikke desto mindre var Meningerne delte om, hvilken af disse syv Clippere, der var den bedste Sejler. Vindforholdene, under hvilke de hver især var startede, havde været vidt forskellige, ligesom Afstandene fra de forskellige Havne i Kina og til Bestemmelsesstederne i England havde været saa ulige lange, at det maaske nok kunde siges at være lidt uretfærdigt at bedømme den enkelte Clippers Evner efter Resultatet af hele denne Hjemrejse. Og da der ved denne Kapsejls hverken var

udsat Præmier eller indgaaet Væddemaal, blev det alt-sammen kun et Spørgsmaal om Ære.

Kaptajner og Redere holdt hver især paa deres respektive Clippere som værende de hurtigste og vilde under ingen Omstændigheder anerkende Modparterne. Og skønt „Witch of the Wave“s Sejr faktisk ikke kunde omdisputeres og tilmed anerkendtes i alle maritime Kredse uden for de interesserede Parten, vilde Sampson & Tappan ikke bøje sig. Men disse Redere blev endogsaa saa indignerede over Resultatet, at de satte 10,000 Dollars mod en hvilken som helst Clipper — britisk eller amerikansk, som kunde slaa „The Nightingale“ paa en Rejse til Kina og hjem.

Denne Udfordring vandt saa stor Interesse inden for den amerikanske Navigatørforening, at denne udsatte en Ekstræpræmie paa andre 10,000 Dollars til Vinderen. Men Sagen fandt besynderligt nok ingen Tilslutning — hverken paa den ene eller den anden Side af Atlanterhavet, og Sampson & Tappan blev ikke fattigere ved denne Udfordring.

Ved at kaste denne gyldne Handske, som dog alt-saa ikke blev taget op, viste Sampson & Tappan tydeligt, hvilke store Forventninger de stillede til „The Nightingale“. Men de havde i høj Grad overvurderet Clipperens Evner. Mellem „Flying Cloud“ og „Stag-Hound“, „Surprise“, „Sea Witch“ og „Game-Cook“ og flere af disse berømte Rekord-Jagere, som den jævnlig laa og kappedes med, var denne Nattergal som en Spurv i Tranedans; og under Kapsejlad med disse høstede den ikke Laurbær.

Dette er naturligvis ikke ensbetydende med, at Clipperen var en daarlig Sejler; thi fra den Opfattelse og til at staa Maal med de ypperste af Datidens amerikanske Te-Clippere var Springet stort. Og efter Nutidsbegreber om, hvad et Sejlskib skal kunne yde med Hensyn til hurtig Sejlad, vilde man tage sin Hat af for „The Nightingale“s Præstationer under Kaptajn Mather's Kommando og kalde dem vidunderlige.

For at nævne Eksempler gjorde Clipperen i 1853 en Udrejse fra Portsmouth i England til Shanghai paa 106 Dage, og her skal det tages i Betragtning, at den i det indiske Hav og Kina-Søen maatte krydse op mod en meget haard Nordost-Monsun. I 1855 gjorde den Hjemrejsen fra Shanghai til London paa 91 Dage. Og Aaret efter drev Kaptajn Mather Clipperen fra Batavia til London paa 70 Dage med en Gennemsnits-hastighed af 197 miles pr. Etmaal, og den opnaede paa denne Rejse

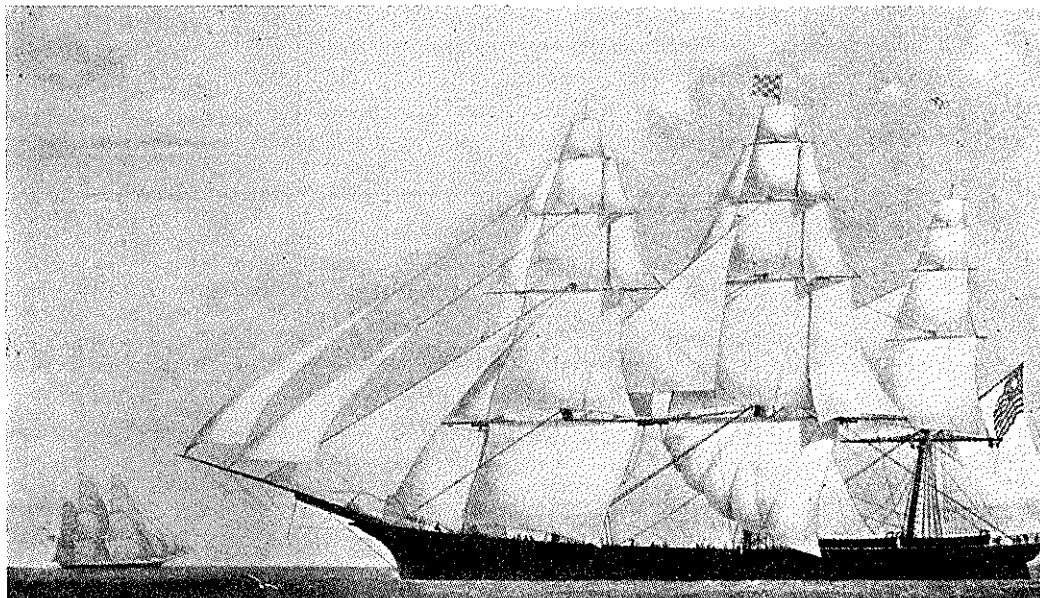
The „Challenge“.

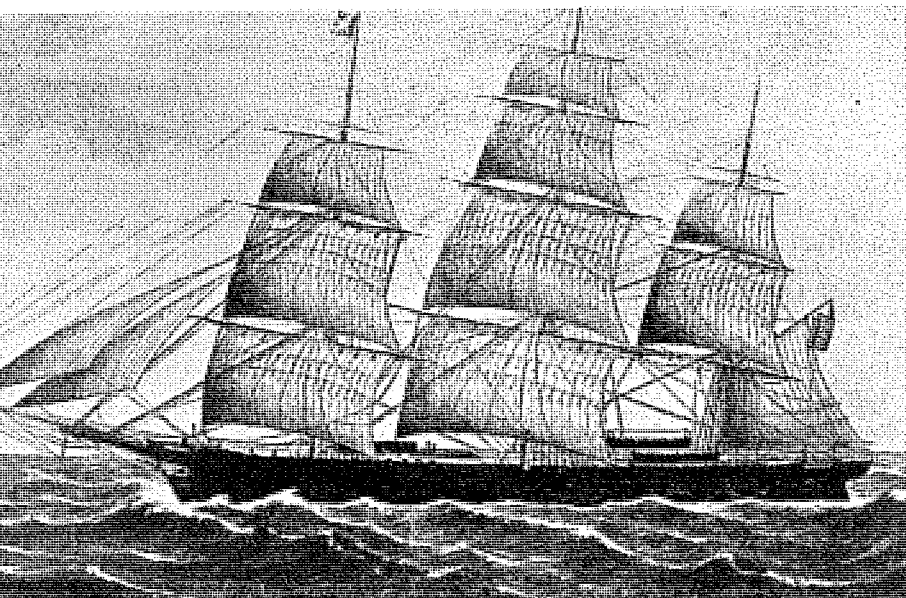
en enkelt Etmaals-Distance paa 336 miles. — Imidlertid blev „The Nightingale“ ramt af forskellige Uheld. Clipperen blev omtrent afmastet under en Tyfon i Kina-Søen. Den led flere Havarier ved at karambolere med Sampaner og Junker paa Kanton-Revieret, og dette affødte mange Tvistigheder om Skadeserstatninger, som set dér med Kineser-Øjne naturligvis skulde udredes af Clipperens Fragt. Kaptajn Mather betalte alle rimelige Krav, og Resten blæste han paa. Men da en drukken Sampan-Skipper under et af Clipperens Ophold i Whampoa en Dag, da Strømmen var særlig stærk, lod sin med Te fuldt lastede Sampan drive tværs for Boven af „The Nightingale“ med det Resultat, at baade Sampan og Te gik til Bunds, og da der i den Anledning ogsaa blev rejst Krav mod Clipperen om Erstatning, mødte Kaptajn Mather denne Fordring med en skarp Protest og Modkrav.

Den drukne Sampan-Skipper havde med sit Fartøj skamferet Næsen paa Clipperens Galionsfigur. Dette var, saa bandede han, Helligbrøde. Jenny Lind var vel nok alle Amerikaneres Afgud. Og hvad vilde d'Herrer Kinesere vel sige, hvis han gik hen og skar Næsen af Buddha. Gjorde han dem deres Ret, sejlede han straks til Hong-Kong og hentede et amerikansk Krigsskib. Men nu kunde de foreløbig slippe med at betale en klækkelig Erstatning, saa skulde han se, om han kunde faa sine Folk til at tie med Krænkelsen og selv gøre saa lidt som muligt ud af Sagen, naar han kom hjem til Amerika.

Hvorvidt John Chinaman troede paa Kaptajn Mathers Mundsvejr faar staa hen. Ingen hvid Mand har endnu kunnet trænge til Bunds i en Kinesers Sjæleliv. Men i hvert Fald blev Erstatningskravet mod Clipperen frafaldet, og der blev sat en Gulddlaas til 200 Dollars for Kaptajn Mathers Mund.

Denne Afgørelse faldt imidlertid ikke i Sampan-Skipperens Smag. Han truede aabenlyst med Hævn og stak Hovedet sammen med andre Sampan-Skipperere af samme Sørøver-Kaliber som han selv, og der gik ikke en Dag, uden at Kaptajn Mather og hans Folk blev truet paa Livet baade med Ild og Sværd. Men Kaptajn





„Etag Hound“.

Forinden Clipperen afsejlede, havde Tømmermanden lappet Jenny Lind's Næse og pudset den op med Maling, saa den blev som ny. Men ikke desto mindre og til Trods for Guldlaasen til de 200 Dollars var Kaptajn Mather tilsyneladende opbragt over den Skade, Damen havde lidt; og som om det kunde være for at hævne Krænkelsen, forsøgte han paa Hjemvejen at skære et Stykke af Kina. Havde Kina været lige saa skør som Jenny Lind's Næse, vilde det maaske ogsaa være lykkedes. Men Attentatet

Mather tog sig Truslerne let; og saa anskaffede han to ekstra Kanoner til Clipperen foruden de to, den havde i Forvejen, og dette lagde han ikke Skjul paa. Og han lod hver Dag sine Folk pudse Geværer og Hugerter paa Dækket, saa enhver af de Kinesere, der arbejdede med Lasten, og som tillige var baade Spion og Pirat, kunde danne sig et nogenlunde Skøn over den Modtagelse, de vilde faa, dersom de forsøgte Tilnærmelser, efter at Clipperen var gaaet under Sejl.

Disse demonstrative Foranstaltninger gjorde den tilsigtede Virkning. „The Nightingale“ afsejlede fra Whampoa med fuld Last af Te og blev ikke forulempet af Sørøvere.

havde kun til Følge, at „The Nightingale“ ankom til London med en Last Te, som for en stor Dels Vedkommende allerede ved Ankomsten havde trukket i tre Maaneder.

Saaledes fulgte Uheld efter Uheld „The Nightingale“, og omsider blev dette en saa kostbar Historie for Sampson & Tappan, at de i 1857 skilte sig af med Clipperen. Den blev solgt til et Firma i Salem og blev sendt til Rio de Janeiro, hvor den igen blev afhændet til en mystisk Portugiser. Og saa blev „The Nightingale“ under brasiliansk Flag sat i Slave-Fart paa Vest-Afrika.

Fortsættes i næste Nummer.

„Tømmermandens Erindringer“ fortsætter.

Artikelrækken „Tømmermandens Erindringer“ faldt saa godt i Læsernes Smag, at „Vikingen“ har faaet mange Forespørgsler om en eventuel Fortsættelse, og saa kommer vi altsaa igen med en Række nye Beretninger fra den gamle Tømmermands Færden om Bord i de gamle Windjammere.

Folk læser jo gerne spændende og interessante Tildragelser og da særlig, naar Oplevelserne er autentiske og kan dokumenteres.

„Den „gamle Tømmermand“, hvis borgerlige Navn er Julius Rasmussen, er forøvrigt ikke saa gammel

endda, for den 6. Juli i Aar holder han først Sølvbryllup, og „Dagen derpaa“ — den 7. Juli, fylder han 70 Aar.

Jeg tager sikkert ikke fejl i at mene, at det lille Hjem i Chr. Svendsensgade 9 den Dag vil modtage mange Hilsener; den „gamle Tømmermand“ blev gennem sine Beretninger egentlig for mange ligesom en kendt gammel Ven.

P. Rudbeck-Larsen, Mariager

Indehaver: V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

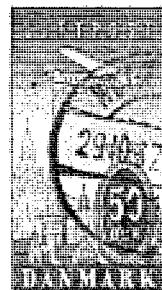
Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“ — Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930





VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Lidt elementært om Frimærker

Filatelien — Læren om og Glæden ved at samle paa Frimærker — er en Videnskab, der byder sine Dyrkere mange fornøjelige og interessante Timer, men kan ufornuftigt drevet ogsaa let blive en Lidenskab, som fanatiske Samlere ofrer for mange Penge og for megen Tid paa at tilfredsstille.

Jeg skal fortælle lidt om, hvorledes man fornuftigt behandler disse mange smaa kulørte, mere eller mindre smukke og kunstnerisk udførte, mere eller mindre værdifulde Papirer, saaledes at Interessen vedligeholdes, ledige Stunder udfyldes med en fornøjelig og belerende Beskæftigelse, og Samleren faar virkelig Glæde af sin Samling.

Frimærker — er Frimærker, men der er uægtelig Forskel paa det lysgrønne 5 Reichspfennig tyske Mærke med Hindenburgs Billede, der kun koster 1 Øre Stykket, og saa det gamle blaa Mauritius Mærke paa 2 Pence fra 1847, der sidst ved Auktion blev solgt for 150.000 Kroner i danske Penge! Ivert Frimærke har dog sin Værdi, stor eller lille, og derfor er Frimærker smaa Værdipapirer og bør behandles som saadanne. At det kun er de faa hovedrige Samlere, der kan gøre sig Haab om at komme til at eje et eller flere af disse uhyre sjældne og kostbare Mærker fra Mauritius, Britisk Guiana, Schweiz og flere andre Lande, er en Sag for sig. Mellem alle de øvrige, ca. 65.000 forskellige Slags Frimærker, der findes fordelt over alle Jordens Flader, kan der dannes Mængder af baade værdifulde og interessante Samlinger, som Dag for Dag stiger i Værdi.

Der er jo heldigvis dette ved de smaa Værdipapirer, at deres Værdi altid stiger, jo ældre de bliver — og jo lærre, der bliver af dem. Frimærker er skrøbelige, ødelægges let og skal behandles varsomt. Danmarks 2 Rigsbanks Skilling fra 1851 kostede for 50 Aar siden 2 Kroner pr. Stk. stemplet, i Dag kan et saadant Mærke i smukt Eksempel godt løbe op til 125 Kroner! Og for at tage et nyere Eksempel: det graa 8 Øres Mærke med Billede af Kong Christian X, 60 Aars Fødselsdagsudgaven fra 1930, koster i Dag, kun otte Aar efter, stemplet 20—25 Øre pr. Stk.

Prisernes Størrelse og Stigning afhænger hovedsagelig af Mærkets paalydende Værdi og Oplagets Størrelse. Oplagene er normalt størst for de mest gængse Værdier, men der er naturligvis Undtagelser, som f. Eks. Forandring af Farve, Afskaffelse af en bestemt Værdi eller lignende, der bryder Reglen. Eksempelvis koster 4 Øre Mærket af de to-farvede Øremærker fra 1875, der udkom i et Oplag paa over 2.000.000

Ark, 3 Øre pr. Stk., medens 5 Øre Mærket af samme Serie, der kun udkom i 24.105 Ark, betales med Kr. 3,75 pr. Stk.

Det er en Selvfølge, at kun hele, rene og smukt stemplede Mærker er i Besiddelse af den fulde Katalogværdi. Iturevne Mærker, Mærker med manglende Takker, Mærker med „tynde“ Pletter — det vil sige Mærker, der er frarevet Kuverten paa en saadan Maade, at en Del af selve Mærkets Papirlag er blevet siddende paa denne, saa Mærket enkelte Steder er blevet ganske tyndt og gennemsigtigt —, oversværtede eller paa anden Maade beskadigede Mærker bør aldrig findes i en ordentlig Samling. Anskaf derfor aldrig, selv for en ganske ringe Pris, Mærker, som ikke er helt igennem fejlfri. Det er nemlig ikke saa meget de forholdsvis faa dyre Mærker, der bestemmer Samlingens Kvalitet, men Skønheden af de enkelte Mærker og den Orden og Akkuratessse, hvormed disse er opsat, der gør sig gældende. (Fortsættes).

Skandinaviske Nyheder.



Den 8. April udkom de svenske Erindringsmærker i Anledning af 300 Aarsdagen for Grundlæggelsen af den første svenske Koloni i Nordamerika.

Mærkerne er i samme Udførelse som Rigsdagens 500 Aars Mindeudgave og Postvæsenets 300 Aars Mindeudgave, og viser forskellige Begivenheder i Koloniens Historie. Der findes følgende Værdier:

- 5 Øre, grøn
- 15 — brun
- 20 — rød
- 30 — blaa og
- 60 — vinrød.

Mærkerne er fremstillet i Ruller, 2-sidet takket 13, og Værdierne 5 og 15 Øre desuden i Hæfter, 4-sidet takket 13.

Spørg — vi svarer!

Under Adressen „Vikings“ Filatelist“ modtager Redaktionen gerne indsendte filatelistiske Spørgsmaal og besvarer dem saa vidt muligt i det førstkomende Nummer af Bladet.

Erindringer

Af H. SMIDT

fra Langfart-Sejlads i svundne Tider

DET var i 1873; snart meget længe siden, medens de stolte Sejlere endnu kløvede Havene, at jeg — som saa mange af mine Skolekammerater — havde naaet at faa min Lyst styret, at komme tilsøs med en rigtig Fragtfarer af den smukke Type — hovedsagelig Skonnertbrigger — der havde deres faste Rute om Vinteren med Stok- og Klipfisk fra Finmarken (Tromsø og Hammerfest) til Middelhavet.

Efter nogle Ture om Sommeren til Rusland, Sverige og England, var vi i Oktober med Kullast fra det sidste Sted naaet op til Hammerfest, for efter endt Losning der at inlde Stokfisk til Messina for Ordre.

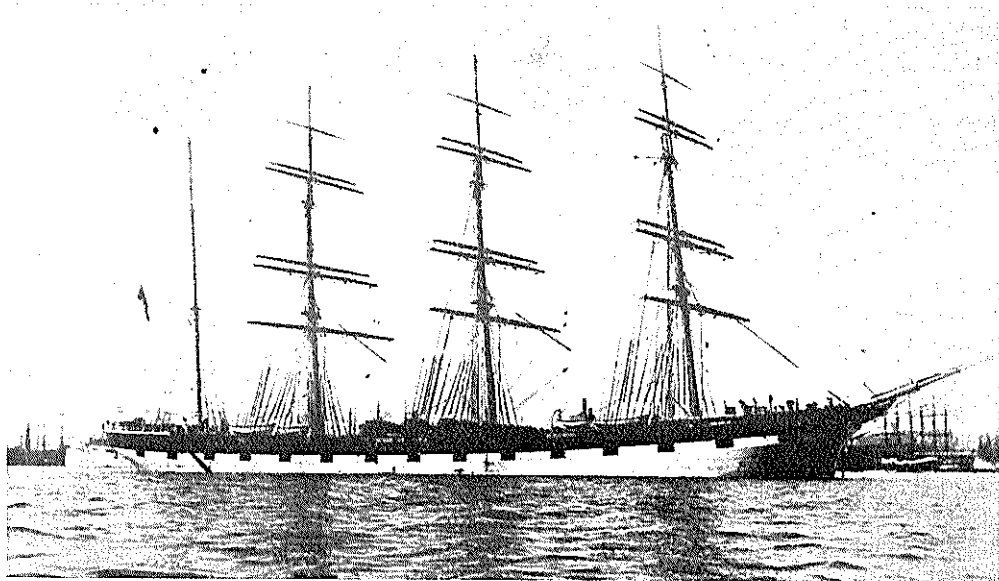
Vi havde i en hel Maaned haft Lejlighed til at stifte nærmere Bekendtskab med den venlige Fjeldby og dens gæstfrie Indbyggere, da disse fik den smukke Tanke at gøre en lille glad Aften for Besætningerne paa alle de tre danske Skibe, der samtidig laa i Havnen og efter endt Lastning skulde samme Vej.

Da Afrejsen var bestemt til Søndag Morgen, samledes alle 14 Mand Lørdag Aften i Stamherberget „Nordkap“, hvor vi havde siddet saa mangen en Aften og faaet os en Passiar, der i de sidste Dage ikke mindst havde drejet sig om Muligheden for at kunne naa til Siciliens skønne Byer inden Jul — et Haab, der ikke syntes udelukket, da baade „Mette“ og „Haabet“ af Fanø og „Edouard Suenson“ fra Bornholm var første Klasses Sejlere og Kaptajnerne rutinerede Førere, der var vant til at klare Nord-Atlantens barske Vintervejr, ligesom vi ogsaa havde godt 1½ Maanedes Sejlads at løbe paa.

Naa, bemeldte Lørdag Aften ved 7-Tiden kom saa alle Mand i stiveste Puds anstigende til „Nordkap“, der i Dagens Anledning havde Lys paa „hele Møllen“. — For at gøre Entréen saa festlig og højtidelig som muligt blev Musikken, der bestod af Jonas med Harmonikaen, Ole med Violinen og lille Sigrid, der hørte hjemme i Huset og haandterede Gitaren, sat i Spidsen, hvorefter vi til fuldt Drøn af „Ja, vi elsker dette Landet“ og „Mens Nordhavet bruser“ rykkede taktfast ind, hver ledsaget af sin Jente, der selvfølgelig ikke havde glemt at møde op til slig en Fest.

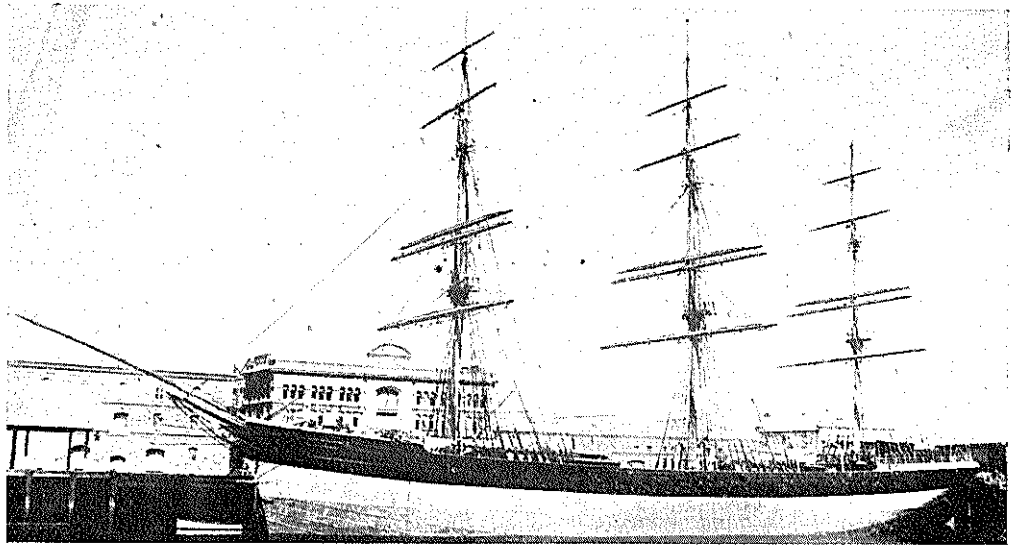
Vi havde en ganske storartet Aften med fælles Kaffebord og Punsch i lange Baner samt Taler og gode Ønsker fra begge Sider; disse sidste ikke mindst møntet paa en lykkelig Rejse, en god Jul og — last not least — ikke at glemme Hammerfests flinke Indbyggere.

Saa kom da Søndag Morgen, da tre Skibe samtidig kastede Fortøjningerne og for en frisk nordlig Brise stod Skærgaarden ud, indtil vi om Aftenen passerede Kvalø Fyr, blev klar af Lofoten og naaede rum Sø. — Denne var til at begynde med meget skikkelig; Farten gik jævnt sydover indtil Tirsdag Nat, da vi fik en Brandstorm paa Halsen, — der efterhaanden voksede til ren Orkan med Snebyger, som nødvendiggjorde, at det ene Sejl blev taget efter det andet, ligetil Undermersejl og Stagfok, som der saa stadig „kørtes med“ i en Fart af 10—12 Knob, samtidig med at vi fik den ene store „Vasker“ over os efter den anden. Det var et rent Mirakel, at Lænsningen foregik trods Braad-



„Royal Forth“ 3130 BT. bygget af samme Bygmester som „København“ i Leith 1893 for Ferguson i Leith, solgt 1910 til H. H. Schmidt i Hamburg og fik Navn „Henriette“. Foto visende Skibet paa San Francisco Red. Skibet blev efter Verdenskrigen afleveret til den italienske Regering. I Lloyds Register for 1924—25 opgivet som tilhørende Soc. Annonm. Commerciale i Genua, men blev vistnok ophugget i Ejteraaet 1925. Fra Lods Gruelunds Samling.

„Duncow“, bygget i
Sunderland 1878 for
John Housto i Liverpool,
maalte 1715 BT., solgt
1898 til Filli Biancha
i Spezzia, Italien, og
omrigget til Barkskib og
fik Navnet „Michelle
Biachi“. Dets Skæbne
ubekendt.
Fra Lods Gruelunds
Samling.



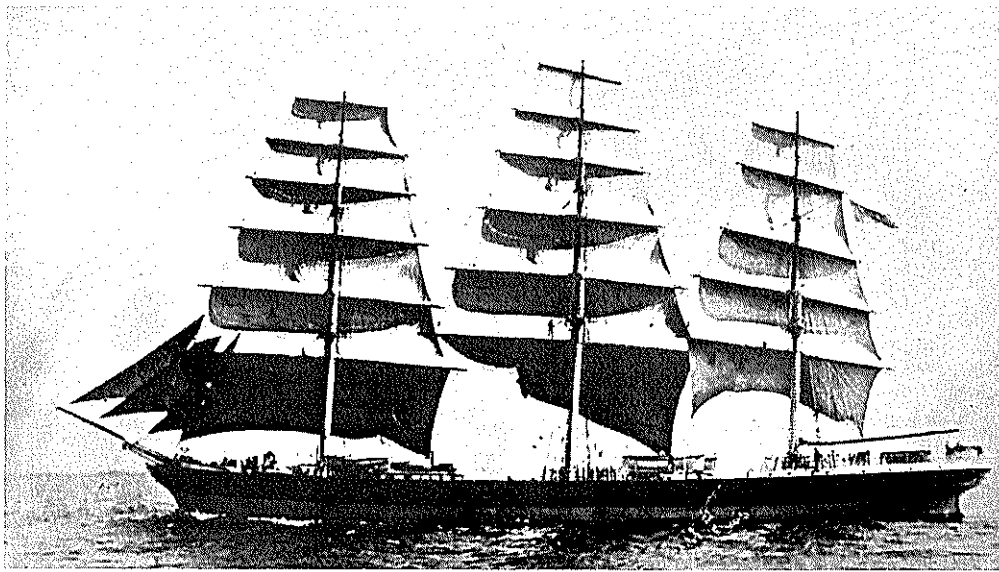
søer, Mulm og Mørke — med kun Dagslys fra 10 Formiddag til 2 Eftermiddag.

Følgingen med vore to Landsmænd havde vi forlængst tabt, men Havet er jo stort, og vi tænkte saa meget mere paa dem; om de ogsaa kunde klare Pyn-ten. — Det gamle Ord blandt Sømænd, der siger, at et Sejlskib er som et levende Væsen, er ikke saa helt fejl, naar man har set, at det kan baade pruste og stønne, bukke og neje som en ung Dame — lægge sig kælent om paa Siden, naar Rumskjeds giver Fart i „Maskineriet“.

Efter vekslende Vejr, men stadig Medbør, var vi 8 Dage efter kommet paa Højde med Færøerne, rundede derefter Shetlandsøerne for atter at se Land, da vi øjnede Portugals Nordspids — 3 Uger efter Afrejsen fra Norge. To Dage iforvejen havde vi haft Følgeskab i længere Tid af en stor Haj, som vi forinden vidste vilde vise sig, da „Hajlodserne“ (Smaafisk, der altid melder sig som Hajens Forposter) om Eftermiddagen var kommet til Syne ved Skibssiden, men ikke lod sig fange, ligesaa lidt som Kammeraten agterude i Kølvet, hvor den begærligt snappede alt, hvad vi hev overbord. — Den sejlede saa tilsidst sin egen Sø, medens vi, begunstigede af „Portugiser Norden“ — en Passatvind, der i Reglen stryger sydover om Vinteren, nærmede os Gibraltarstrædet. Samme Eftermiddag, da vi for frisk vestlig Kuling forcerede dette, ser vi en stor Orlogsmænd for fuldt Pres af Sejl komme ind med samme Kurs som vi og genkender straks efter Flaget, at det var Fregatten „Sjælland“, der paa Vintertogt var paa Vej til Grækenland for at holde Jul. Hvor tog Fregatten sig dog flot ud med den slanke Rejsning og alting saa pillent og pænt. Vi ligefrem misundte de ca. 430 Mænd, der var ombord, og tænkte, blot det havde været os, et Ønske, jeg forøvrigt senere fik opfyldt, da jeg 5 Aar senere kom med „Sjælland“ paa Sommertogt til Lissabon. Vi kunde selvfølgelig ikke hamle op med den i Sejlads, saa vi skiltes efter 1/2 Times Forløb med gensidige Hilsener og gode Ønsker om god Rejse.

Med fint Vejr avancerede vi smaat op langs Spanskeysten, hvor vi en Eftermiddag kom ud for at se en stor Skildpadde ligge dasende i Vandskorpen og straks traf Forberedelser til at fange den. Det vilde jo være en dejlig Afveksling i vor ensformige Kost, hvorfor Styrmanden og 3 Mand gik i Baaden og sagte roede hen til Dyret. Alt gik udmærket, lige indtil han med et rask Tag om Baglufferne skulde til at vende den — den eneste Maade at nappe den paa — da pludselig Kalorius vaagnede, blev klar over Faren og til vor store Skuffelse forsvandt i Dybet. — Ligesom vi havde faaet Jollen indenbords igen, saa vi en Fiskerbaad komme sejlede ned mod os, og et Øjeblik efter var dens Mandskab — fem, seks Stykker og rene Røvere at se til — i Gang med at kravle ombord for at tilbyde os Grøntsager og nogle Flasker Vin. Der skulde passes paa de Fyre, der sprang omkring som Aber paa Steder, hvor de ikke havde noget at gøre, hvorfor Kaptajnen og Styrmanden fandt det raadeligst at gaa ned og hente deres Revolvere, som der dog heldigvis ikke blev Brug for. Fyrene forsvandt, efter at vi havde købt deres Grøntsager og givet dem ti Kroner for et Telegram til Rederiet til straks Besørgelse, naar de kom i Land. Telegrammet naaede imidlertid aldrig frem, derimod var „Sjælland“s Chef saa elskværdig at underrette om vort Møde, til stor Glæde for Hjemmene.

Endnu var Chancen der for at naa Messina inden Jul. Det bestyrkedes yderligere ved, at vi en Uge efter passerede Sardinien Sydspids, for derefter at sætte Kursen mod Messinatrædet. „Stromboli“, den altid virksomme Vulkan, der i Nattens Mørke glimtede som et Fyrtaarn samt de andre lipariske Øer, var snart sejlet agterud, saaledes at vi næste Eftermiddag kunde lade Ankeret falde paa Messinas Rhed. — Dette var ikke saa snart sket, før vi var omsværmede af en Mængde Kadrejerbaade, hvis „Besætninger“, straks med rivende Tungefærdighed i alle Slags Sprog faldbød deres Varer, der bestod af Sydens tilløkkende Frugter, og gerne modtog vort aflagte Tøj som Be-



„Thirlmere“ af London, 1782 Br. Tons, bygget i Wiethaven 1874 for Fisher & Sprott's bekendte „Mere Line“ (dette Rederi lod ogsaa bygge den senere Marstabark „Pax“ under Navnet „Buttermere“). Rederiets Kontorflag, som i Sejlskibsdagene saas i alle større Stabelpladser, var et horisontal rødt hvidt rødt Flag med Forbogstaverne F & S i Midten i sort. I 1895 solgtes „T“ til Lowden & Co. i Liverpool og i 1905 til Norge og fik Navnet „Irmgard“ af Larvik. Den forliste 6. Okt. 1910 ved Corral i Streaky Bay (Austral.) paa Rejse til Plymouth med Hvedelast. — Fra Lods Cruelunds Samling.

taling, hvis vi ikke havde Kontanter; ellers kunde vi ogsaa faa Kredit til senere.

Vi opdagede til vor store Glæde, at „Mette“, som vi ikke havde set det mindste til paa hele den lange Tur, der havde været 49 Dage, var kommet Dagen før. „Haabet“ havde derimod ikke vist sig, men den kom næste Dag, saa Flaaden morsomt nok var samlet omtrent samtidig uden Havari af nogen Art, selv om det til Tider havde været en streng Sejlsads.

Det var nu vort Haab, at vi kunde faa Lov til at stoppe op ved Messina Helligdagene over, men desværre gik det ikke i Opfyldelse, da Kaptajnen, efter at have været i Land, atter kom ombord og meddelte, at han havde faaet telegrafisk Ordre til uopholdelig at fortsætte til Venedig, hvorhen Lasten var solgt. — Det var en slem Streg i Regningen for os, men der er jo intet andet at gøre end — ligesom „Mette“ — at lette Anker og gennem Messinastrædet, hvor en Snebygge forøvrigt blev en Oplevelse, at sætte Kursen til Adriaterhavet efter at have rundet „Støvlehælen“.

Vi skrev nu Lillejuleaften, der i Løbet af Natten og den følgende Dag bragte os en regulær Storm paa Halsen, saa da Juleaften kom, blev den ikke meget festlig, da der hverken havde været Tid eller Lejlighed til Indkøb af Juleforsyning, heri indbefattet Julegaaesen, der forøvrigt ikke var paa Mode under disse Himmelstrøg. Jule-Traktementet kom derfor til at bestaa af Pandekager plus en Flaske Vin pr. Mand. — Ved 9-Tiden om Aftenen meldte Udkiggen, at han saa Blus forude, og ved at styre derhen opdagedes en Fiskerbaad, hvis Sejl var flaaet i Stykker. Vi prajede dem, og Mandskabet anmodede os om at tage dem ombord, da det var umuligt for dem at naa Land. De forklarede, efter at vi havde faaet dem ombord, at de om Formiddagen var taget ud paa Fiskeri 2—3 Mile ude, men Stormen havde overrasket dem, Sejlet var revnet, saa Stillingen for dem havde været saa kritisk som vel muligt. Man kan derfor tænke sig

deres Glæde, da Hjælpen kom, og de velbeholdne kom ombord til os med deres Habengut, derimellem en Thunfisk paa 25 kg, som var hele Fangsten. — I Løbet af Natten avancerede vi smaat opefter med deres Baad paa Slæb, for derefter om Morgen, da det var stilnet noget af, at sætte dem af udenfor Brindisi, hvor de med en Rotur paa ca. $\frac{3}{4}$ Time kunde naa ind til deres egne Græsgange. Tunfisk, som de forærede os — ledsaget af en hjertelig Tak for deres Redning — fik vi saa serveret til Middag Juledag, og det var da altid en Afveksling.

Juledags Formiddag vik vi forøvrigt Forbindelse med „Mette“, der med fuld Pres halede ind paa os, og nu begyndte der en Kapsejlsads, som nok var værd at være med til, og som intet Maleri kunde gengive. Disse to smukke velsejlende Skibe, omtrent jævnbyrdige og lige store, med lige saa mange Sejl de kunde føre, bogstaveligt kløvede Søen lig Væddeløbsheste, tilmed paa en Strækning af næsten hele Adriaterhavet, indtil vi efter 10 Dages Forløb naaede op til Venedig med vore Stokfiskladninger. — Disse fandt her deres rette Modtagere, og i Løbet af 2 Uger var vi atter klar til Afgang — igen til Messina for at indtage Frugtladning til Reval og Petersborg.

Til Kaptajnens Ros skal siges, at vi i Venedig fik rig Lejlighed til at bese den smukke ejendommelige By, og fuld Erstatning for den sparsomme Jul, hvor Minderne om Hjemmet var det eneste Lyspunkt. — „Haabet“ var fragtet til Triest og blev forsinket der, saa den kom ikke med paa Nedturen til Messina, der skete uden noget videre usædvanligt, men hvor vi traf en Del danske Sejlere, som alle skulde hjemefter med Appelsiner og Citroner.

En Dag hørte vi under vort 3 Ugers Ophold i Havnen en vældig Kanontorden. Det var vor gamle Bekendt Fregatten „Sjælland“, der var ankret op, førend den fra Grækenland skulde afsted hjemefter og nu salutede for derefter at give Mandskabet $\frac{1}{2}$ Dags

Landlov, hvorved vi fik en kærkommen Lejlighed til at være sammen med vore Landsmænd. Der gik adskillige Flasker Vin i Løbet af den Dag.

Under Opholdet i Messina, Byen der 35 Aar senere næsten gik til Grunde ved Jordskælv, var der en Dag stor Fest i Anledning af, at en af Katolikkernes store Helgener — Sct. Josefs Navnedag — skulde fejres ved et stort Optog gennem Byen. Det foregik paa den Maade, at hans Statue, der var hentet ud fra Kirken, blev placeret paa en stor, flot Platform baaret af Præster og Munke og med et stort Musikkorps foran, ledsaget af Kordrenge og Masser af Mennesker, hele Byen igennem — et ejendommeligt og storstilet Syn. Vi havde Landlov den Eftermiddag for at kunne overvære Højtideligheden, der som sagt var meget interessant og rigtig gav os Lejlighed til at iagttage Folkelivet.

Af vor Aflader Antonio Constarelli blev vi en Dag inviteret op til hans Pakhus for at bese hans store Lager af Appelsiner, hvoraf Tusinder af Kasser stod færdige til Afsendelse med de danske Skibe, hvis Besætninger hver fik en Kasse til Foræring, ligesom Vinafladeren sendte os 12 Flasker til Fordeling. — De italienske Havnearbejdere saavel som Barberer og Vaskere var rene Sproggenier, der paa halvt Dansk, Engelsk og Italiensk leverede en Ordflom af den anden Verden. Det kammeratlige Samvær med de øvrige Skibsbesætninger bragte os atter mange fornøjelige

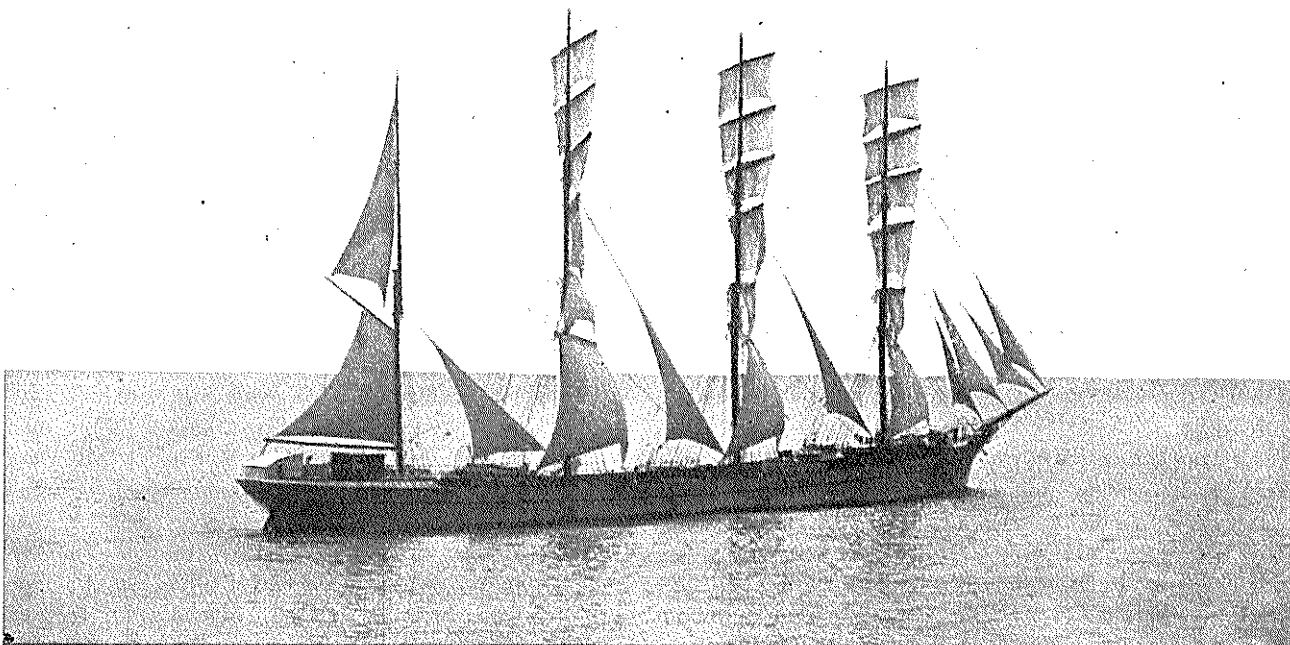
Timer, indtil endelig Afskedens Time slog, efter at vi sidste Aften ombord i „Mette“ ved nogle Flasker Vin fik opfrisket alle Minderne fra det sidste Halvaar, specielt Hammerfest, hvor Tankerne særlig fæstnedes ved Festaftenen paa „Nordkap“, og vi saa lyslevende den lille Sigrid, der med sin smukke Stemme sang for os, da vi sagde hende et sidste Farvel, det kønne Vers:

Du rejser bort til fjerne Lande,
Du ser vist aldrig mer det norske Fjeld,
Hvor Linden gror paa Næsset hist ved Stranden,
Der staar din Ven og vinker dig Farvel.

Ja, nu er det snart mod Slutningen af den Kap-sejlads, der varede ialt 60 Dage, og dens Oplevelser, der endnu kunde suppleres med mange flere, men jeg maa indskrænke mig til at fortælle, at vi i Midten af Februar atter gav los for „Start“ hjemefter — først København, som vi i god Behold naede en Maaned efter, for derefter, da Isforholdene tillod det, at fortsætte til Petersborg — nu Leningrad.

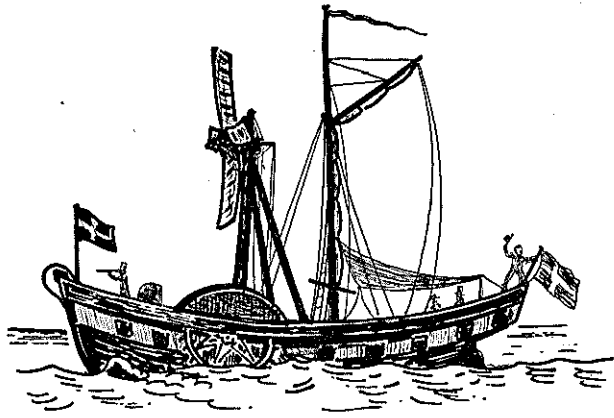
I Forbindelse hermed kan anføres, at Skonnerbrig „Edouard Suenson“ paa Rejse fra Finmarken nogle Aar efter blev fundet kæntræt og som herreløst Skib af Fiskere fra Shetlandsøerne indbragt hertil, for senere af Englænderne at blive benyttet som Fiskeskonnert. Om „Mette“ er oplyst, at den blev torpederet af Tyskerne under Verdenskrigen.

H. Smidt.



4mst. Bark „Brilliant“ af London, bygget af Russel & Co. i Glasgow 1901 for £54000 til Anglo American Oil Co. i London. Var bygget til at rumme 2000 Tons Vandballast, maalte 3765 BT. I 1910 blev den omforandret til Tankeskib. „Brilliant“ havde en Besætning paa 46 Mand. Stormastens Længde 176Fod, Underræerne 100 Fod og Røjlræerne 52 Fod. „B.“ var ellers en god Sejler, men var een Rejse uheldig og havde 145 Dage fra Bombay til Baltimore. I Begyndelsen af 1914 blev „Brilliant“ solgt til Hamburg-Firmaet F. Laiz, „the flying „P“ Line“, blev kapret af Englænderne under Verdenskrigen og som god Prise solgt til Norge, paa Rejse fra New York til Japan med Case-Oil blev Skibet sænket i 1918 af en U-baad ud for Lizard. — Fra Lods Gruelunds Samling.

Ekspresskibe med Vindmøllemotor



Lidt om en sælsom Opfindelse fra den Tid, da Dampbaaden endnu var »et livsfarligt, ildspyende og unyttigt Projektmagermonstrum«.

Af Svend Alkær sig

DET er vist faa Opfindelser, der som Dampskibet har mødt Uvilje og Mistæksomhed lige fra første Færd. Det var saa meget mere uheldigt, som Sejlskibsteknikken havde naaet en høj Grad af Fuldkommenhed netop paa den Tid — omkring 1800 — da den første lille brugbare Dampbaad saa Dagens Lys. Man fandt Opfindelsen ganske upaakrævet, et Synspunkt, som selv polytekniske Professorer og de maritime Fagmænd gik ind for, hvilket tydeligt fremgaar af deres skeptisk og valne Betragtninger i Datidens tekniske Fagskrifter. Dampskibet fik med andre Ord „den offentlige Mening“ imod sig og kom derved ud for en Modvind, der først lagde sig mange Aar efter.

De unge Dampskibskonstruktører tabte imidlertid ikke Modet; de arbejdede ufortrødent videre, og i 1810 plaskede et Par smaa Hjuldampere op og ned ad en Flod ovre i Amerika. De gik i fast Rutefart og havde for alle Eventualiteters Skyld Sejl med i Reserve. Kort Tid efter pilede en lille „Ildbaad“ tværs over en rigtig Saltvandsbugt, og en dumdristig Dampskipper forlod en Dag London Pool for at sejle over Kanalen med Le Havre som Maal. En næsten kontinuerlig Række af Maskinskader og et lige saa vedholdende Uvejr tog Modet fra Besætningen, og man overvejede Gang paa Gang at vende om. Men Kaptajnen fandt paa Raad. Ved Hjælp af Rom fik han gjort Mandskabet saa dødsforagtençe, at alle maatte bæres i Land, da Baaden efter 9 Døgn Sejlads lagde til i Le Havres Havn.

Dampskibets Historie vil aldrig kunne skrives som en Række straalende Eksempler paa fremsynede Mænds Udholdenhed og Dødsforagt alene; ikke heller vil det være rigtigt kun at fortælle om de eventyrlige Tildragelser, som Dampskibspionererne kom ud for. Nej, den maa desværre ogsaa rumme Beretningerne om Ulykker og tabte Menneskeliv, om Kedelekspllosioner og Døden ved Skoldning for de ombordværende, om timelange, pinefulde, men forgæves Kampe med Bølgerne. Den maa skildre de utallige Maskinskader, den evigt svigtende Drivkraft, Strandinger og langvarige ufrivillige Ophold i fremmede Egne, altsammen Til-

dragelser, der for os let kan faa et vist rosenrødt Skær over sig, men som alligevel har været Aarsag til Angst og bange Venten.

Aarene omkring 1820 var derfor meget vanskelige for Dampskibsrederne. Publikum svigtede, og det nyttede ikke, at man søgte at kapre Passagerer ved at reklamere med de saakaldte „Sikkerhedsbaade“, en Slags flydende Gæstgivergaarde, der blev hægtet bag i det egentlige Dampskib. Skibskonstruktørerne Verden over søgte i disse Aar at finde ud af, om det ikke var muligt at konstruere et Skib, der var saa genialt indrettet, at det som Dampskibet kunde befare Havene uden Hensyntagen til Vind og Strøm, men som var uden — Dampmaskine. For det var den, man ikke turde være i Baad sammen med. I 1819 fremsatte en engelsk Ingeniør, Mr. Barlett, en opsigtsvækkende Plan.

Ekspresskibet med Vindmøllesejl.

Mr. Barletts Plan gik i Korthed ud paa, at man fjernede alt „det farlige, lugtende og støjende“ fra en almindelig Dampbaad og kun bibeholdt Krumtapakslen og Skovlhjulene. Som Drivkraft skulde der saa monteres en Art indstillelig Vindmølle, der tilkoblet Krumtap og Hjul vilde bevæge Fartøjet fremad.

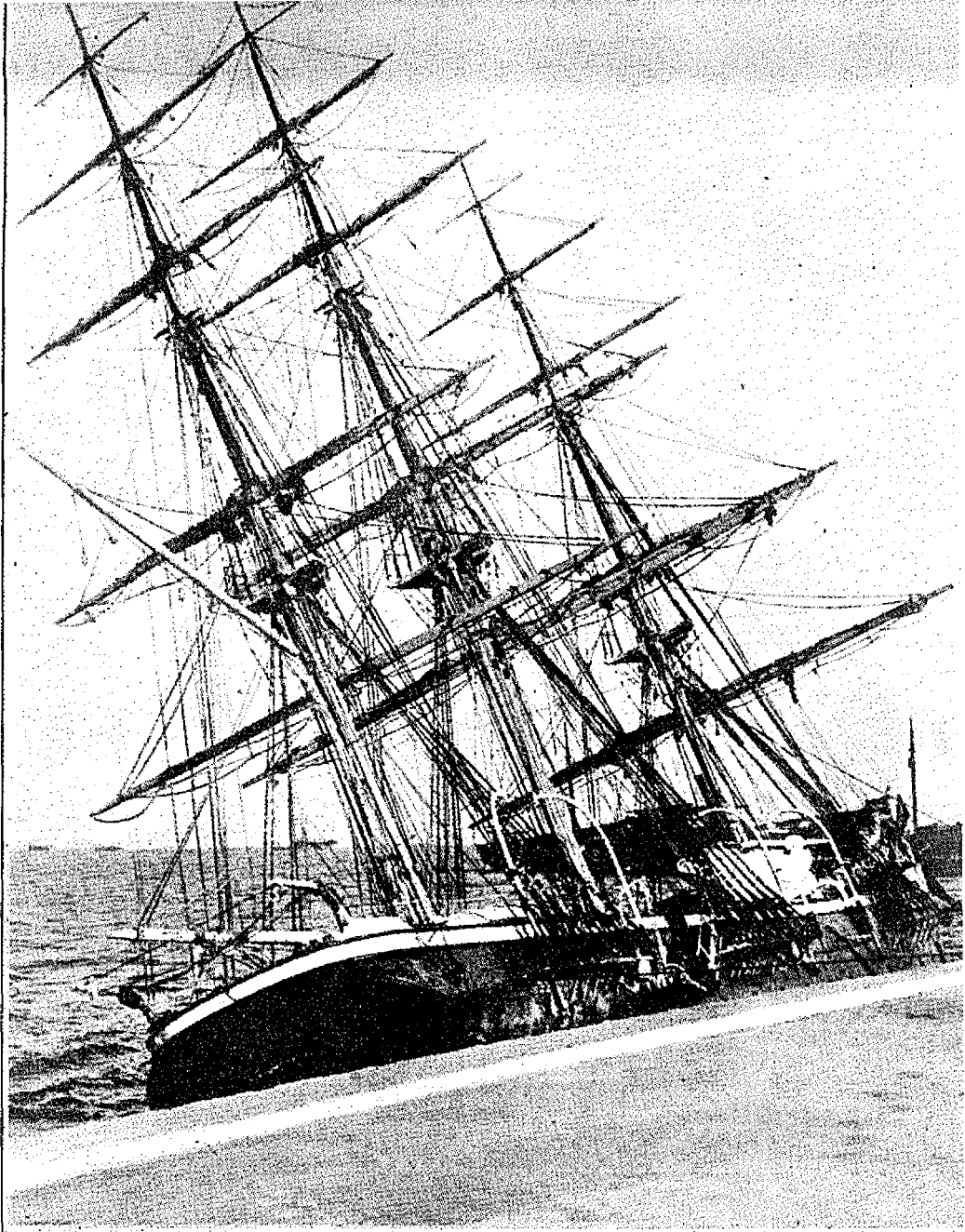
Mr. Barlet skrev bl. a. saaledes:

„Man kan med Rette gaa ud fra, at Æren for Opfindelsen af Dampbaaden snart vil være uden Interesse for Menneskeheden, for allerede nu er man klar over, at dens Anvendelse i Praksis vil være meget stærkt begrænset. Derfor kunde man lige saa godt nu som senere forbyde Brugen af den, og især fordi Damp er det farligste Hjælpemiddel, der findes. — Ogsaa andre Grunde kan tilføjes. Den Mængde af brændbare Stoffer, som er nødvendig for selv en ganske lille Dampbaad, der er ude paa en endog ganske kort Sørejse, vil ikke levne Plads hverken til Passagerer eller Gods. — Det er endvidere godtgjort, at en Dampbaad ikke lader sig styre, naar der er det mindste i Vejen med Maskineriet; den vil drive rundt for Vind og Vove, og raader Skibet kun over een

Form for Fremdrift, nemlig Damp, ja saa stiger Faren ved at sejle hen over Atlanterhavet og Det stille Ocean i samme Forhold, som Afstanden fra nærmeste Havn forøges. I Virkeligheden kan Tusinder af smaa Aarsager bevirke, at et Dampskib forulykker, og set paa Baggrund heraf er det ganske uden Betydning, at det kan fare frem uden Hensyn til Vind og Bølger. — I Virkeligheden synes det, som om en hensigtsmæssig Sejllads ved Damp ikke kan svare sig, — end ikke paa Papiret —, og vi maa derfor beklage, at det maa gaa denne løfterige og — teoretisk set — saa tiltalende Opfindelse saa ilde.

— Det er min Hensigt her at forelægge en Plan, der gaar ud paa at erstatte alle Skibsdampmaskiner Verden over med Vindmøllesejl, der kan indstilles efter alle fire Verdenshjørner. Det skal fra nu af være muligt at opnaa hidtil ukendte Hastigheder paa Søen, og man skal efter Behag kunne sejle med eller imod Vind og Strøm; Omkostningerne ved Maskineriet vil være minimale, man slipper for at købe Brændsel ind, der skal ikke indrettes særlige Brændselsrum, og Risikoen ved at sejle med mine Ekspresskibe vil i Sammenligning med Faren ved Dampsejllads være at betragte som bortelimineret. — Hvad jeg her har forelagt det ærede Publikum er kun at betragte som en Skitse. Men det er min Hensigt at gøre ihærdige Forsøg for derved at bidrage mit til Fremme af Menneskehedens almene Vel.“ —

Det faar vist staa hen, om Mr. Barletts Planer nogensinde blev prøvet i Praksis, og vi vil derfor bede Læserne fundere over, hvorfor det ikke er Vindmøllekibe, der i Dag fragter Petroleum fra Texas eller Sojabønner fra Østasien. Menneskeheden er blevet 100 Aar klogere og har haft Lejlighed til at overvære Kampen mellem Sejlskib og Damper, en Kamp, der forlængst er endt med — et Kompromis.



„Joseph Conrad“, tidligere Skoleskibet „Georg Stage“, blev under en Storm 1934 kastet op mod Brooklyn-Pier, efter at have gjort en Jordomsejling under sin engelske Reder Allan Villiers. — „J. C.“ er nu igen i Brooklyn og solgt til en amerikansk Rigmand, Mr. G. Huntington Hartford, der nu ofrer 75,000 Dollars paa gamle „Georg Stage“ til at gøre endnu en Jordomsejling for hans Fornøjelse. (Fra Lods Gruelunds Samling).

Men Vindmøllekibet? Var det da kun et fantastisk Projekt fra en Tid, da Verden endnu var purung — teknisk set?

Er det en fysisk Umulighed?

Eller var Mr. Barlett en stor Spøgefugl?

Ja, hvem ved?

Den stigende Efterspørgsel er Bevis for

Kolding Motorens

Kvalitet

Benzin Baadmotorer 3, 6 og 12 HK. — Dæksmotorer 6 HK., Diesel-Motorer fra 10-450 HK., snavel til Lystbaade som Fiskeri m. m. Forlang Tilbud.

Telefon
633

H. H. Nielsen, Kolding Maskinfabrik



En Lømands Breve

Over Bølgen den blaa

Peter Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

II

Familiens Haab, Skien.

Kære snilde Moder!

Tak for Dit kære Brev og Fottegrafiet og alle Dine gode Ønsker til i Dag det er min Fødselsdag. Det var rigtignok mere end jeg havde ventet. Hvor det ligner Dig, kære Moder. Paa Søndag snitter jeg en Ramme og hænger Dig op i min Køje, saa kan jeg se paa Dig, hver Gang jeg ligger mig til og sove. Du kan tro, jeg blev overrasket i Morges, da jeg saa Styrmanden hajsede Flaget. Jeg havde jo nok fortalt, det var min Fødselsdag, men jeg havde da rigtignok ikke ventet, at de vilde gøre Stas af det, og da de andre danske Skibe, som ligger her ogsaa hajsede Flagene, kom jeg jo i Tanker om at det ogsaa er Kongens Fødselsdag i Dag, saa det var jo kuns for ham, at de flagrede.

Du skriver at Du er forkølet og har Snue, kære Moder. Prøv og tag en Snaps Brændevin med Pebber i, det skal nok hjælpe, siger Styrmanden — eller en kokt Bajer med en Pæl Rom i før Du ligger Dig og se saa og komme til og svede. Styrmanden kender saa mange Raad for al Ting. Forleden Dag da jeg havde undt i Maven gav han mig Terpentinomslag paa. Det værkede ogsaa straks, saa jeg troede jeg skulde brændes op levendes; men kom mig gjorde jeg.

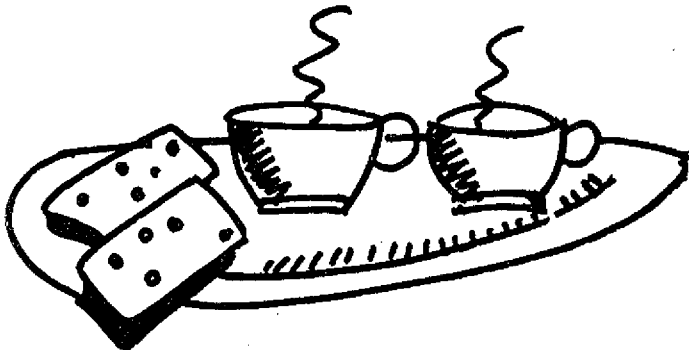


I Aftes var jeg i Land sammen med Kokken.

Jeg vil alligevel ikke raade Dig til og bruge den Kur, kære Moder, for bagefter gik Skinnet at min Mave saa jeg blev helt hudesløs.

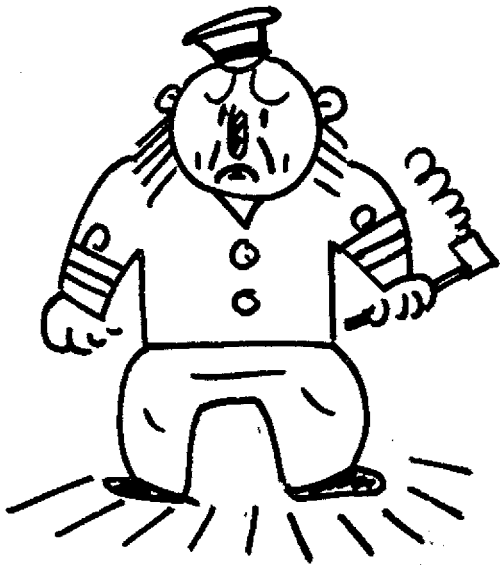
Jeg har ogsaa haft Brev fra Fætter Christian. Han skriver, han vilde ønske, han var i mit Sted og ogsaa kunde komme ud og se sig om i fremmede Lande. Jeg siger ogsaa, det maa ikke være det bare Sjøv og gaa der henne ved Bager Mønster og vride Kringler fra Morgen til Aften og sommetider om Natten med. Sig til ham, at jeg nok skal skrive til ham, naar vi kommer til England.

I Aftes var jeg en Tur i Land sammen med Kokken, som i den Anledning havde vasket sig. Vi saa os om i Byen, og bagefter gik vi ind paa en Restera-sjon og bestilte to Kopper Kaffe med Brød. Men kan Du tænke Dig, kære Moder, saa kom Opvarteren med to Kopper Kaffe med to tykke Humpler Rugbrød med Ost paa til, og det vilde vi sælfølgelig ikke tage for gode Varer. Vi sagde, vi vilde have Vinerbrød, men han sagde, saa skulde vi have forlangt Kake, og saa blev han storsnudet, men jeg skal lie love for, at



2 Kopper Kaffe med 2 tykke Humpler Rugbrød til.

Kokken kunde give ham igen. Sælfølgelig blev vi smidt ud, og i Dag render Kokken rundt med et blot Øje, men det har han faaet af Styrmanden, fordi Ærterne var svedne. Det kan Kokken nu ikke gøre ved, for han kan da ikke baade lange Props ned i Lasten og lave ordentlig Mad paa en Gang, men det forlanger Styrmanden. Jeg kan bedre li Kokken nu end i Førstningen, for selv om han ogsaa er lidt beskidt, saa kan han da vaskes, og han er alligevel en stor Skøjer, som foreksempel forleden Dag, da Kaptajnen ikke kunde finde sine Brilller. Det var vældig Sjøv, kan Du tro. For Kaptajnen gik rundt og var meget sindt og skældte ud, og Svup skældte ogsaa ud, og vi kunde ikke forstaa, vorfor den hele Tiden snurrede sig rundt efter sin egen Hale. Men saa var det jo, at Styrmanden kom til at se, og saa sad Brilllerne nok saa nydelig der under Halen paa Hunden. Sælfølgelig var det Kokken, som havde givet Hunden Brilllerne paa, men det havde Kaptajnen nu aldrig faaet og vide, hvis Jungmanden ikke havde sladret. Kokken sagde naturligvis det var Løgn, den Skøjer, men han fik alligevel en Omgang Juling af Kaptajnen, som han bagefter gav Jungmanden igen, og det syntes jeg var bra gjort, for Jungmanden er en undskabsfuld En.



Kaptajnen gik rundt og var sindt.



Kokken render rundt med et blaat Øje.

Nu tror jeg ikke jeg har mere at fortælle Dig i Dag, kære Moder. Jeg har det bra, og haaber at Du ogsaa har det bra. Husk Peppersnapsen, vis Forkølelsen ikke er gaaet væk — eller den kokte Bajer.

Hils nu alle fra mig — ogsaa min gamle Mester, hvis Du skulde falde over ham, og sig saa endelig, at jeg ikke er ked af, at jeg opgav Proffesjonen. Og nu, kære Moder, sitter jeg Pungtum med den kærligste Hilsen fra Din hengivne Søn

Peder Køje
Skibsdreng.

DANSK RADIO

Aktieselskab

Fabrik:

Elektromekano A/s

Aarhusgade 88

Radio- og Forstærkeranlæg
for ethvert Formaal



Carvelin

BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler

DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



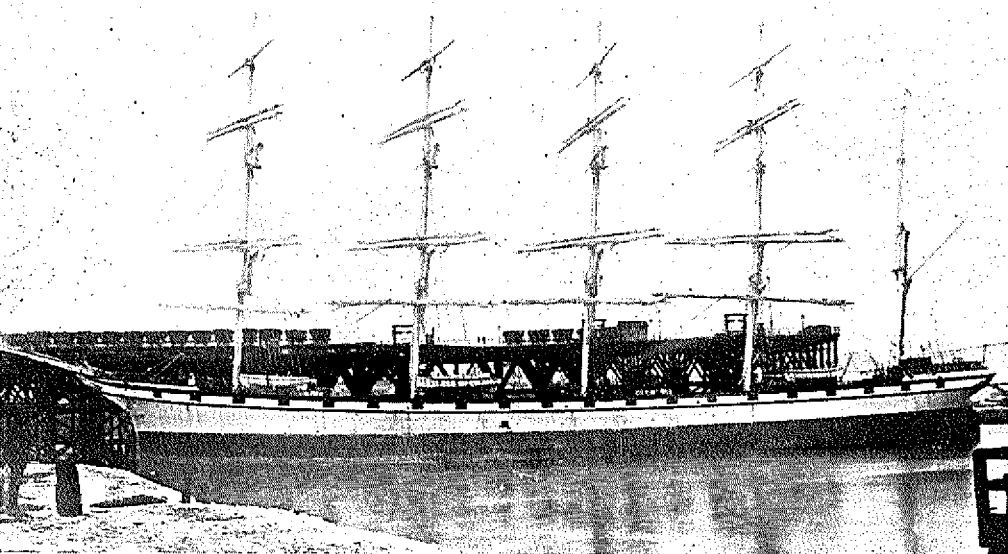
(Fortsat)

Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

Vi fortsatte uden at tænke paa Tiden. Om Bord havde man forlænst tabt os af Sigte trods det, at en Mand var sendt op paa den øverste Raa. Vi kunde se Skibet, hver Gang vi var paa en Bølgetop, og man saa, at der blev hejst Flag for os at komme tilbage. Ja, nu forestod der os noget vanskeligt. Mens Baaden havde Stævnen op mod Søen, klarede vi os godt, men nu skulde vi have Agterenden til. At vi kom vel tilbage, var et Guds Under og Naade til os. 2 Gange brød Søen ind i Baaden og næsten fyldte den. I Skyndingen havde vi ikke faaet noget at øse

med, men vi maatte øse med en af Folkenes Sydvest. Vi kom dog tilbage til Skibet, netop som Aftenen faldt paa. Vi havde ikke i vor Søgen tænkt paa Tiden. Vi fik saa Baaden hejst om Bord, men saa kom Reaktionen, da Spændingen var forbi. I min Iver for at faa Baaden i Vandet havde jeg kastet min Sydvest og min Frakke for at være mere bevægelig. Vi var alle varmt klædt, thi det var koldt, og Sneen fæg. I over to Timer havde vi søgt. Jeg følte ingen Kule trods jeg var barhovedet og i Skjorteærmer, men da Baaden atter var paa Plads, rystede

jeg som et Løv og kunde næsten ikke tale. Trist var nu Stemningen om Bord. Vor gode Kammerat var borte, og vi maatte holde af for Vinden og fortsætte vor Kurs. Tungt laa det alle paa Sinde, vi kunde ikke forstaa, at han var borte, vi syntes, han maatte komme igen paa en eller anden Maade, og underlig og urimelig, som Tanken var, blev den ved at plage os i mange Dage. Paa mig gjorde det et dybt Indtryk, jeg var den sidste, som saa hans ængstelige Blik, da jeg kastede Redningsbøjlen ud og raabte til ham om at tage den. Ingen saa, om han fik fat i den, fordi vi næsten straks tabte ham af Sigte. — Han var en god Svømmer, men har formodentlig ikke faaet Bøjen fat, svært paaklædt som han var og i tunge Søstøvler, men havde han faaet Tag i Bøjen, hvilken Angst og Fortvivlelse har det da ikke været for ham at se Skibet sejle fra ham. Underligt var det, at han ligesom havde en forud Anelse om, at noget vilde



Smst. Bark „France“ (No. 1), bygget af Henderson's Skibsværft ved Partick, Glasgow, 1890. 3784 BT., 6200 T. DW., havde Dobbeltbundtanke til 2000 Tons Vandballast og to Dæk, Masterne ikke særligt høje, 160 Fod, Underræerne 85 og Røjlræerne 48 Fod. Skibet var bygget til Rederiet A. D. Border i Dunkerque for deres Salpeterfart. Det var udstyret med 4 Dampwincher, der viste sig meget effektive, idet „France“ paa Vestkysten lossede 5000 Tons Kul og lastede 5600 Tons Salpeter i 11 Dage. Skibets første Rejse fra Barry Dock (5900 Tons Kul) til Rio de Janeiro udførtes paa 32 Dage, een Dag under Rekorden. Siden gjorde „France“ en Del hurtige Vestkystrejser, Kul ud, Salpeter hjem, paa henholdsvis 60—70 Dage. „France“ laa 25. Januar 1897 med 2 Ankerlanterner lysende til Ankers ved Dungeness, da H. M. S. Krydser „Blenheim“ med 13 miles Fart kom masende ind mod „France“, hvis 2 Ankerlys den antog for at være 2 forskellige. Fiskere. Kun „France“'s Besætnings vilde Skrig frelste Skibet, i sidste Øjeblik blev Krydseren fejltagelsen var og slog Bak med den ene Skrue for at afværke Kollisionen, hvilket ogsaa lykkedes delvis, men „France“ fik et stort gabende Hul i Boven, og „Blenheim“ maatte slæbe „France“ i Havn flydende paa Kollisionsskoddet. Efter endt Reparation løb „France“ fra Prawle Point til Valpariso paa 63 Dage. Fotografi visende „France“ lastende Kul i Howden Dock paa Tynen. — Fra Lods Gruelunds Samling.



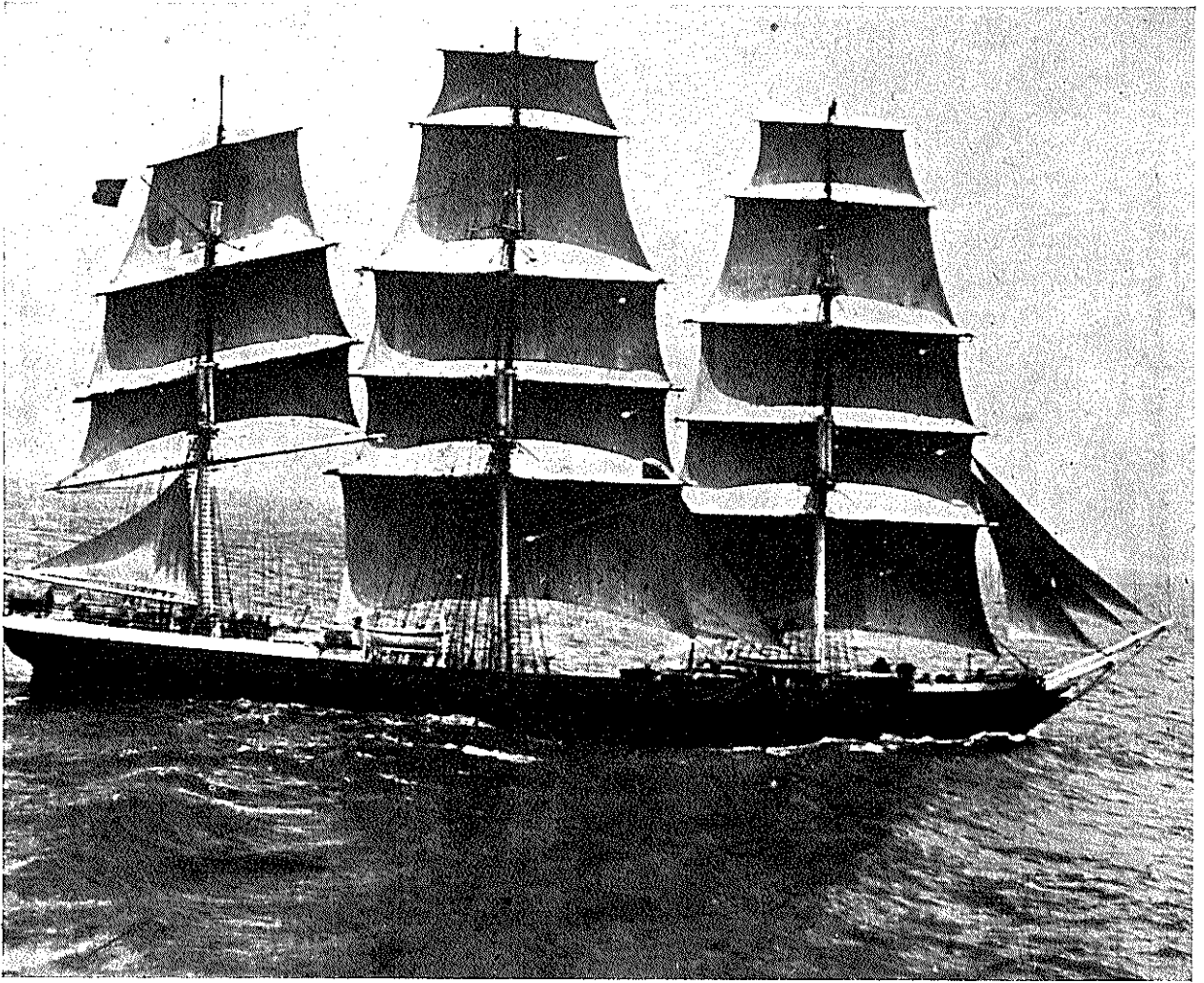
Træ-Bark „Manunui“ af Sidney, bygget i Nordby, Fanø, under Navn „Thora“, var 410 BT. Solgt fra Fanø til et Rederi i Sidney 2. Okt. 1912 og fik Navnet „Manunui“. Pris £ 1000. Fotografiet viser Skibet i Cook Strædet. Skøbne ukendt. Fra Lods Gruclunds Samling.

ske, thi han ængstedes for Kap Horn og talte ofte om, at bare vi dog var vel forbi. For Kaptajnen var det ogsaa en sørgelig Begivenhed. Han var Svoger, og ved Hjemkomsten maatte han bringe Sorg til Forældre, Søsken og den unge Mands Kæreste.

I Aaret 1888 giftede jeg mig og blev bosiddende paa Fanø og sejlede som Styrmand paa Brasilien og Vestindien. Der var forløben en 3 å 4 Aar, hvor intet var forefaldet udover de Storme og Vanskeligheder, som man ikke kan undgaa, naar man sejler. Vi havde taget en Ladning Salt om Bord i Nordbrasilien, som vi skulde til Rio Grande med. Vi var blevet dybt lastet af Vanvare, vi talte om det, Kaptajnen og jeg, men vi trøstede os med, at det gaar vel nok, og saa længe Vejret var godt, skulde det jo let gaa. Men saa fik vi en slem Storm, en saakaldt Pampero, som kan være meget voldsomme, og det saa slet ikke lysteligt ud for os en Tid. Søerne skyllede med Voldsomhed over Skibet og anrettede en Del Skade, Storbaaden blev slaact i Stykker, og Grisehuset og 2 Grise, som vi havde, svømmede eller rettere blev skyllet omkring paa Dækket, i Fare for enten at skylle over Bord eller blive slaact ihjel. Vi fik dem dog bjerget i Tide og anbragt i en Baad, som vi for at bevare havde faact slæbt helt agterud. Stormen var ikke langvarig, og Dagen efter var Vejret moderat. Mandskabet havde travlt med at udbedre Skaden, vi havde faact. Kaptajnen var i godt Humør over, at vi var

sluppet saa heldigt, og gav sig til at tale med Grisene, og han havde en Lommefuld Svesker, som han fodrede dem med. Det var komisk at se. — Snart blev Vinden god, og nogle Dage efter laa vi i Havn.

En Dag kom Fanø Brig „Rosa“ i Havn og havde 3 skibbrudne Mænd om Bord. Det var Kaptajn Struckmann og 2 Mænd fra Staalbark „Kronprins Frederik“. „Rosa“ havde fundet en drivende Baad med 5 Mænd liggende i Baaden. Helt hjælpeløse var de, da man fik dem halet om Bord, og der fik de god Pleje. Da de var kommet saa vidt til Kræfter, at de kunde tale, berettede Kaptajn Struckmann, at Skibet var paa Rejse fra England med en Ladning Kul til Buenos Aires, og at man var kommet ind i en haard Storm, og at Lasten havde forskubbet sig, saa Skibet laa helt paa Siden. Stillingen forværredes, og Skibet vilde vende Bunden i Vejret og synke, saa man saa sig nødsaget til at forlade Skibet i en af Redningsbaadene, hvori man havde Vand og Brød, Aarer, Mast og Sejl. Man havde ikke nødig at gøre nogen Anstrengelse for at faa Baaden ud, thi den flød ud fra Gallierne, hvorpaa den stod, og da alle Mand, 12 ialt, var i Baaden, kappedes Surringerne, og Baaden flød ud. Men saa fik en af Braserne fat i Baaden og vendte den Bunden i Vejret. Alt gik tabt, og Folkene laa omkring og klamrede sig til den kæntrede Baad. Man forstaar ikke, hvordan det gik, men det lykkedes dem at faa Baaden vendt paa ret Køl og komme



Fuldskib (Jerr.) „Benmore“, 1460 BT., bygget i Glasgow 1870, solgt til Norge 1898, paa Rejse fra Philadelphia til St. Thomas (ex D W I) med Kulast, hvor Skibet skulde være Lægter, sprunget løk, returneret til New York, der ophugget. - - Fra Lods Gruelunds Samling.

ind i den, og takket være de lufttætte Kobberkasser kunde den bære alle til trods for, at den var fuld af Vand. Siden, da Vejret bedredes, lykkedes det at faa Baaden lænset med de Hatte, nogle havde, men Strabadserne var for haarde, og nogle blev vanvittige og sprang over Bord andre døde af Hunger og Tørst og blev kastet ud af Kammeraterne. Da „Rosa“ fandt dem, havde de tiloversblevne 3 Mænd udholdt 11 skrækkelige Dage. Det bemærkes, at det var samme Storm, vi havde været ude i. Vi sejlede bort til en Plads i Nordbrasilien ved Navn Ceara. Derfra skulde vi til Mexico og laste Mahogni. En Dag, da vi var i Nærheden af Øen Martinique, og Vejret var godt og Søen rolig, næsten Stille og vi gjorde næsten ingen Fart, vilde Kaptajnen have, vi skulde udenbords at skure Rustpletter for at være klar til at male, saasnart vi kom til Land. Han plejede ellers aldrig at blande sig i Skibets daglige Arbejde. Naa, vi gik i Gang og skyndte paa for at blive færdige. Vi var alle udenbords paa Stilladset, ogsaa jeg, for at vise Folkene, at der var ingen Fare.. Da alt var klar, ordrede jeg alle at komme om Bord og hale Stilladserne op. Den sidste Mand syntes at tøve, og lige paa een Gang faldt han baglæns ud i Vandet. Han gav ikke en Lyd fra sig, og ingen kunde tænke, at

der var nogen Fare. — Saa, der gik Niels i Baljen, sagde en af Kammeraterne. — Kaptajnen, som spadserede agter, gik og tog en Redningskrans og gik til Rælingen og stod og ventede, til han kom for at give ham Kransen. Skibet krøb helt sagte frem, og saa faldt den ret ved Siden af Manden. Han kunde række Kransen om bare han rakte Armene ud, men han rørte sig ikke. Da vi saa, at der var noget galt, fik vi travlt med at faa en Baad ud, men før det skete, sank han ret for Øjnene af os alle. Det var saa sær en Maade, vi kunde saa let have bjerget ham, men ingen anede nogen Fare, ellers kunde enhver af os være sprunget ud med en Tovende og halet ham op, men Manden var vel død, maaske af et Hjerteslag.

Fra Mexico gik vi til Glasgow med Mahogni. Derfra rejste Kaptajnen hjem til Fanø for at holde Ferie, og jeg skulde føre Skibet en Rejse til engelsk Guiana og til Honduras. Rejsen ud gik meget godt og ligeledes til Honduras, Belize hed Stedet. Der lastede vi Farvetræ bestemt for Libau. Det var en slem Forskrækkelse. Skibet havde aldrig været i Østersøen eller danske Farvande, og der var ingen Kort, og i Belize kunde ingen faas. Naa, saa maatte man se at klare sig, som man bedst kunde, jeg havde travlt. — Min første Rejse som Skibsfører skulde nok vise

Rederiet, at jeg kunde sejle og haabede paa en hastig Hjemrejse; men det blev en lang Rejse med meget Besvær og mange Bekymringer. Det var i Januar Maaned, vi forlod Belize. Skibe for hjemgaaende plejede i Vintermaanederne at gaa en sydligere Kurs for at undgaa Nordatlantens haarde Vinterstorme, men det var ikke det stille og gode Vejr, jeg ønskede. Storme ængstede mig ikke, det var en hurtig Rejse, jeg ønskede. Skibet var af Jern, stærkt og godt, saa vi lod staa til nordefter, hvor jeg ventede stærke Vestenvinde, som vi da ogsaa fik, en god Del stærkere end ønskeligt; men foreløbigt gik alt godt, og vi tilbagelagde hver Dag en god Distance. Vi var naaet midtvejs i Atlanterhavet, den ene Storm afløste den anden i hurtig Følge. En Dag var det særligt slemt med voldsomme Haglbyger. — Det var en Eftermiddag, jeg sagde til Styrmanden, at jeg gik ned og hvilte mig lidt, men skulde jeg falde i Søvn, skulde han kalde paa mig om en Time. — Sove, nej, dertil var Vejret for slemt, og snart var jeg atter paa Dækket. — Det er ved at blive farligt, sagde jeg til Styrmanden. Havet var i voldsomt Oprør. Skulde vi dreje bi for Natten? Skibet masede gennem Vandet under Pres af Sejl, og det talte paa Distancen. Vi lader hende løbe, det gaar vel nok, vi har ikke Tid at drive. Vi fortsatte den vilde Sejlads, mens Nat og Mørke faldt over os. Ved Vagtskifte gik Styrmanden til Køjs, to Mand stod ved Roret, thi Skibet var vanskeligt at styre, og selv stod jeg ved Siden af, ja, meget urolig og ængstelig.

Omkring Klokken ti, efter en voldsom Haglbyge, døde Vinden pludselig hen, og Skibets Fart tog meget af. Vi kunde ikke følge med de svære, kommende Bølger. Da hører jeg Susen og Brølen fra en Braadsø og vender mig omkring og ser en vældig Sø, hvid i Toppen højt over Skibet, og fik lige Tid til at gribe om en Jernnagle og klamre mig fast af al min Magt, da Søen faldt ned over Skibet med knusende Magt. Jeg saa intet, fordi jeg og alt var under Vand, dog var det kun Øjeblikke, men der var Ødelæggelse. Rorhuset var slaaget til Pindebrænde, Rat og Kompas var borte, Skyligt og Kahytsskap slaaget i Stykker, og Vandet væltede ned i Kahytten. Saa raabte jeg: Styrmand, kom hurtigt, faa et Sejl frem at dække over Kap og Skyligt. — Forefter fo'r jeg og raabte til de sovende Folk: Kom op hurtigt før Skibet forliser. — Saa fik jeg Fokken givet op, Skibet drejede af sig selv til Vinden, Roret slog voldsomt, om det nu slaar i Stykker, tænkte jeg med Gru. Men hurtigt fik jeg en Talje og fik Roret surret fast. Aah, hvilken Lettelse, Gudskelov, Roret fejlede vist ikke noget.

Saa først kunde jeg tænke roligt og se til de to Mænd, som var ved Roret. De havde været som lammet, nu kunde man tale med dem, og tilsyneladende havde de ingen alvorlig Skade taget; den ene maatte et Par Dage til Køjs, men den anden kunde arbejde snart efter, og vi havde noget at rive i. Det var forunderligt, hvad de to Mænds Legemer kunde holde til. Hvor stort Trykket af det store Rorhus har været, faar man et Begreb om, naar man hører, at Rattets Nav, var presset fra Akslen, Møttrik med Spændeskive var trukket gennem Rattet, men Mændenes Maver holdt til det.

Stormen havde lagt sig meget, og Skibet drev og passede sig selv, mens vi andre arbejdede. Der var

to Mand syge. Vi skulde hurtigst muligt se at faa Vandet ud af Kahytten, hvor det stod over Sofa og Bord, men det var ikke det værste, men under Kahytten var Proviantkælderen, som jo ogsaa var fuld af Vand. Vi arbejdede den hele Nat med Spande og en Pumpe, vi fik anbragt. Men Provianten, Mel, Gryn og Ærter var gennemvædet af Saltvandet. Vore Bisquitter var heldigvis tørre, de var oppe i Kahytten, hvor Vandet ikke var naaet op. Men paa Dækket stod det ikke bedre til. Der var en Tønde Kød og en Tønde Flæsk skyllet bort og to store Fade med fersk Vand — nok til 6 Ugers Brug. Svære Jernbøjler, som holdt Vandfadene paa Plads, var sprængt som en Traad. Aa, hvilken Kalamitet, vi havde kun lidt; thi i Belize maatte vi købe Vand til Priser lig med Øl, derfor blev der kun købt det mindst mulige. Jeg pejlede Vandtanken og fandt, at der kun var lidt. O, Gud, hvorledes skulde det gaa os nu midt i Atlanten og næsten ingen Vand. Alle Mand blev straks sat paa den mindst mulige Ration. — Seasnart Dagen gryede, blev der især Travlhed. Søvn og Hvile for de trætte Folk var der ikke Tale om. Vi skulde se at faa lavet et primitivt Rat og et Hus til Kompas og Lampe og meget andet, ogsaa sønderrevne Sejl maatte repareres, og Dagen var kort i Februar Maaned. — Heldigvis havde Vejret været nogenlunde, og vi fik det mest nødvendige i Orden, saa vi, da Natten kom, kunde styre østefter, men drøje Tider laa foran os med den ødelagte Proviant og det Minimum af Vand samt Storme og Kulde. Jo, vi prøvede, hvad Søen kunde bringe, men sled end Stormene paa os, saa gik det dog fremad hver Dag, og vi nærmede os den engelske Kanal. Men saa fik vi østlige Vinde, stik imod os i mange Dage; vi var ved at fortvivle, Drømmen om en hurtig Sejlads var forlængst opgivet. — Med stort Besvær krydsede vi os frem i den engelske Kanal, ønskende og haabende, at vi dog kunde faa god Vind, thi vi manglede alt. I al min Ængstelse og Bekymring dukkede Tanken frem, at naar vi kom til Skagen, havde jeg ingen Søkort. Naa, Haabet er lysegrønt, maaske kunde man i Nordsøen møde et dansk Skib og maaske faa et Kort over Kattegat, men intet Skib mødte vi. Naa, men naar vi kom til Skagen, kunde man vel sætte Baad i Vandet og paa Fyrskibet faa et Kort, men ogsaa det glippede; thi da vi kom saa langt, blæste det en Storm, og vi maatte saa prøve at finde Vej foruden — noget dristigt var det vel, og de fleste vilde vel kalde det dumdristigt — men vi var jo i Nød. Olie til vore Lanterner manglede vi ogsaa, da næsten hele Beholdningen var gaaet over Bord med Rorhuset. Ind i Øresund styrede vi under tyk Taage og op til Ankers paa Københavns Red, og der kom den gamle Kaptajn om Bord. — Godt at De kom, var mit Ord til ham.

Min første Rejse som Skibsfører var ingen Dans paa Roser. Vi havde haft en haard Rejse, og mit Ord til min gamle Kaptajn: Det var godt, at De kom, var rigtigt ment, vi trængte alle til Afløsning, alle lignede vi nogle Vildmænd med langt Haar og Skæg, Folkene i Laser og Pjalter, som de surrede paa Kroppen med Kabelgarn, saa de lignede Rullepølser, og vore Ansigter var stive og graa af Saltvand. I 6 Uger fik ingen en Draabe fersk Vand i Ansigtet. Nyt Mandskab kom om Bord. Jeg rejste hjem for en kort Ferie, hvorefter jeg atter var Styrmand om Bord de følgende 2 Aar.

(Fortsættes 15. Juli).

FRA »ENIGHEDEN«

Fortalt af Gustav Kragh

Kender De Busse-Jensen?

Gør De det ikke, er det kedeligst for Dem, thi han er nok værd at kende, endsige at have til Ven!

Busse-Jensen er Sagførerfuldmægtig, en af disse lune, stille Fyre, som taler lidt, men hører alt. Og saa er han den bedste, braveste Kammerat, den kærligste Ægtemand og Fader, den — naa, alt det kommer for Resten ikke Offentligheden ved. Men han er den Mand, som opklarede Forbrydelsen paa Petersborgvej, der blev saa omtalt under Navnet „Den falske Madelone“, og det var ogsaa ham, som udredede Traadene i det mærkelige Mysterium, der i lang Tid var Samtaleemnet i maritime Kredse og kaldtes „Harens Tegn“.

Jeg har den Ære at være Busse-Jensens Ven. Og lige som hans store og berømte Forgænger Scherlock Holmes tillod Vennen Dr. Watson at offentliggøre nogle af de mest interessante af den verdensberømte Detektivs Bedrifter, saaledes har Busse-Jensen ogsaa irdvilligt i, at jeg i al Beskedenhed forsøger at fortælle lidt om det, han har oplevet. For at begynde med Begyndelsen skildrer jeg derfor i Dag den Begivenhed, der førte Busse-Jensen ind paa Detektivbanen.

Oppe i Førerhuset paa Skibsværftets store, elektriske Kran stod en Marts morgen kort efter Verdenskrigens Afslutning Busse-Jensen og talte med Kranfører Mogensen. Busse-Jensen kunde godt lide den jævne, solide Kranfører, som altid var i godt Humør og altid kunde fortælle en god Historie. Bekendtskabet mellem dem hidrørte dels fra Marinen, hvor Fuldmægtigen i sine yngre Dage havde ofret Fædrelandet sine Evner og Kræfter i en Underkanoners ansvarsfulde Stilling, og hvor han havde haft Mogensen paa sin Vagt om Bord i et af Skibene — dels fra, at Mogensen udenfor sin Arbejdstid paa Skibsværftet indtog Stillingen som Gaardmand i Overrets-sagfører Mendelsohns Ejendom, hvor han havde Fribolig i Kælderen. Busse-Jensen havde i flere Aar været Mendelsohns Fuldmægtig, og desuden passede Mogensen de to Herrer fælles Motorbaad og sejlede ud med dem, naar de havde Brug for ham.

Busse-Jensen var Jurist af Fag, men Journalist af Lyst og Interesse, og hans livlige Skildringer og Artikler var velset i adskillige Blade. Da han derfor en Dag udtalte Ønsket om at skildre Livet i Havnen, havde Mogensen inviteret ham med sig, dels for at vise ham sin Stolthed, Kranen, og dels fordi Fuldmægtigen her oppe fra vilde have et udmærket Overblik over Havnen og dens Omgivelser.

Halvmørkt og hundekoldt var det.

Havneløbet snoede sig som et bredt, blaagraat Baand mellem Kajernes snedækkede Rækker, hvorfra Pakhusenes sorte Silhuetter og de Tusinde Lygters og Lanterners Skær kastede mørke Skygger og glitrende Lysstriber ud over Vandet. I Havneindløbet dukkede et rødt Lys frem under et hvidt; lidt

senere kom et grønt til, og de tre Lys dannede saa, med det hvide i Toppen, en Trekant, som blev større og tydeligere, til den til Slut præsenterede sig som en Slæbebaad, der stod ind i Havnen.

Paa den store Klappbro tændtes nu tre røde Lanterner. En Sporvogn satte Fart paa og hastede frem for at naa over Broen, saa Ledningsstangens Kontakter skabte et helt lille Fyrværkeri af blaa Afbrydningsgnister. Broen gik op, og Slæbebaaden passerede gennem Løbet. Ved begge Sider af Broklapperne stod tætte, sammenpressede Menneskemasser — Arbejdere, som utaalmodigt ventede paa at komme over for at naa Arbejdspladserne i rette Tid. Fra de omliggende Huse trængte gennem Vinduernes nedrullede Gardiner flere og flere dæmpede Lysskær ud, og rundt om i Fabrikkerne tændtes de mange kraftige Buelys og elektriske Lamper.

Det blev lysere. Skibene langs Kajerne kunde nu skimtes, Fartøjer og Baade stod ind i Havnen. Ude over Orlogsværftet og Refshaleøen farvedes den mørke Himmel af Morgenrødens gyldne og rosa Toner, Maagerne kom flyvende fra Nattens Hvilepladser, Dampfløjterne lød og kaldte til Dagens Gerning — Havnen vaagnede op til Liv.

„Hvor kommer den fra?“ spurgte Busse-Jensen, da en Motorskonnert fra Langebrokanten kom hostende forbi under dem.

„Ham der — det er Skipper Lambertsen fra Stege med „Enigheden“. Han skal op i Kanalen og ligge mellem Holmens Kirke og Børsbroen!“

„Sejler han med Kartoffler?“

„Nej, han gaar med Stykgods, gør han!“ Mogensen lukkede et af Vinduerne i Kranhuset op og prajede ned:

„Ohøj!“ — Morgen, Slambertsen!“

Skipperen gloede arrigt op. „Hold Kæft, Kransnude!“

„Hvordan gaar det, Bror?“

„Jævnt fremover, lige efter Næsen! Slaa et Slag ned til os, naar Du gaar hjem!“

„Skal være der!“

Skipperen vinkede Farvel, men ikke saa snart havde han vendt Ryggen til, før Mogensen skyndte sig ud paa Platformen, trykkede en god, fast Snebold og sendte den med et Pletsud lige i Nakken paa Skipperen. Lambertsen drejede sig halvt om, truede ad Mogensen og klappede sig med en betegnende Gestus paa det Sted af Ryggen, hvor denne holder op med at være anstændig.

„Glas-Aal!“ brølede Kranføreren efter ham, idet han benyttede Haanden som Raaber.

Busse-Jensen lo. „Hvorfor raabte De „Glas-Aal“?“

„Aajo, det kommer sig af, at Lambertsen immer har været en tørstig Sjæl. Han kunde ligefrem vaagne op om Natten og bælte det skære, rene Vand i sig, den Slambert! Mest, naar han havde været ude om Aftenen, og det var han næsten

altid. Derfor havde han ogsaa en Karaffel Vand staaende ved Køjens Hovedende. Men saa en Dag nede i Stege havde Datteren for Morskabs Skyld fanget nogle Glas-Aal, sat dem ned i Karaffen — og glemte dem! Og da Lambertsen samme Nat kom om Bord med en vældig Rakkerhat, vaagnede han naturligvis hen paa Morgenstunden med Tungen fuld af tørre Pletter, tager Karaffen, sætter den for Munden og tømmer den for baade Vand og Glas-Aal! Næste Dag huskede Pigen paa sine Smaafisk, og saa blev Historien opdaget. Og nu hedder Lambertsen aldrig andet end som „Glas-Aalen“ — det vil sige, naar han ikke hører det, for selv om jeg nok tør præje det efter ham, saa vil jeg ikke raade andre til at prøve den Spøg, for saa hænger der Øretæver i Luften!“

„Har han da Datteren om Bord?“

„Altid! Saa De ikke Knægten, der stod forude og tog Lanterneerne ind af Vejen? Det var Marie, og hun 'er god nok helt igennem!“

„Det var som Pokker!“

„Ja, og en Pokkers fiks Tøs er hun ogsaa, det nydeligste Stykke Kvindfolk, man kan se for sine Øjne!“

„Og Konen?“

„Døde for et Par Aar siden.“

„Saa er det vel af Sorg over hende, at han er blevet saa tørstig?“

„Hi, hi — næ, tvært imod! Tørsten har han s'gu altid haft, men Konen holdt ham til Vinden. Hun var Medejer af Skuden, skal jeg sige Dem. Lambertsen og hendes første Mand havde den i Fællesskab, og da saa Manden gled ud, mente Madammen, at det var bedst, om hun fortsatte Kompagniskabet. Det fandt han ogsaa god Mening i, og saa tog han hende — eller hun ham, som man nu ser paa det. Og

han var saamænd ikke narret med hende, Herr Fuldmægtig! Hun var en rigtig pæn Kone, en af disse høje, magre Kvinder med Ansigtsfarve som daarlig tygget Rygeost. Og saa havde hun Glasøje, et svært fint Øje — det var det Bagbords, og det var anbragt saadan, at Pupilleren — De ved — den altid stirrede stift ud et Par Streger for om Styrbord, Men som sagt ellers en pæn Kone, det var hun s'gu, og morderlig renlig — altid skuret, spulet og brasat op som en Orlogsmand Pinsemorgen!“

Busse-Jensen tog et Par Drag af sin Pibe, medens han saa efter Skonnerten. „Sig mig, Mogensen,“ spurgte han saa, „tror De, det gaar an, at jeg følger med ned til Skipperen? Det kunde interessere mig at høre Jer to sludre sammen!“

„Hvad skulde der vel være i Vejen for det? Hvem der kommer i Følge med mig, er altid velset hos Lambertsen, den er da oplagt!“

„Godt, skal vi saa sige, at vi mødes ved Børsbroen Klokken seks?“

„All right, den er i Vinkel! Skal være der Klokken seks præcis, Herr Fuldmægtig!“

Hen mod Middag var det blevet fint Vejr med Sol, der smeltede Sneen paa Gader og Tage, saa Føret blev sjappet og sjasket. Busse-Jensen havde været oppe i Ministeriebygningen og var paa Vej ned mod Højbroplads, hvor Overretssagfører Mendelsohn havde sit Kontor. Midt paa Højbro blev han staaende og saa ned over Kanalen mod Christianshavn. Til højre lyste Christiansborgs graa Stenmasser hvidt i Solskæret, med smaa flimrende Flammebundter i de blanke Ruder. Lige for saa han fjerde Christians gamle Børs, hvor Murenes røde Sten stod saa smukt til Tagets irgrønne Kobber. Og henne



til venstre Holmens Kirke — „Skade, at ikke ogsaa den har Købberitag!“ tænkte han, idet han løsrev sig fra den skønne Udsigt og gik videre.

Pludselig standsede han — lige foran ham kom Skipper Lambertsen gaende fra Gammel Strand og skraaede over Pladsen mellem Broen og Absalons Statue. Busse-Jensen saa et Øjeblik efter Skipperen, vendte sig saa om og gik tilbage langs Kanalen, det han stadig sørgede for at være et Stykke foran Skipperen paa dens modsatte Side. Han tænkte, at Lambertsen vilde gaa om Bord, men da han naaede Holmens Bro, saa han Skipperen dreje til venstre ned ad Holmens Kanal og forsvinde i „Kvasen“.

Busse-Jensen som kendte alt, der var værd at kende i den gamle By og Havnen, kendte ogsaa den lille, hyggelige Kælderbeværtning, der laa lige over for Kirken. Det var en af disse nu forsvundne Skipperknejer, hvor der hverken var Musik eller Dans, men blev solgt lige saa meget Kaffe med Basser eller godt, solidt Smørrebrød, Biksemad og lignende Sømandsretter samt Øl og andre kraftigere Drikkevarer. Den blev drevet af en Enke, Fru Møller, populært kaldet „Kvasemor“, med Assistance af hendes Søn og en ung Opvartningspige. Den unge Møller havde sejlet nogle Aar som Messedreng, men gik efter Faderens Død i Land for at hjælpe Moderen med Forretningen. Beværtningen blev særlig søgt af de mange Skipperne, Søfolk og Fiskere, der havde deres Fartøjer liggende i Kanalen, hvorimod det nærliggende Mayonnaisekvarters Damer ikke var særlig velsete og forøvrigt ogsaa kun kom der, naar de var i Selskab med Kælderens maritime Kunder. Der var ogsaa sjældent Skænderi, endsige Slagsmaal, da „Kvasemor“ forstod at holde god Justits og var meget afholdt af alle, der kendte hende.

Rent instinktmæssig gjorde Busse-Jensen nu noget, han for faa Øjeblikke siden slet ikke havde tænkt paa. Han fik pludselig en underlig Fornemmelse af, at der vilde ske noget, som havde Interesse for ham, noget, han maatte se eller være med til, og han følte, at han blev tvunget til at gøre det, uden at vide hvorfor. Han gik ned i „Kvasen“.

Ganske vist havde han været der nogle Gange tidligere med en eller anden Kending fra sin Marineperiode for at faa en Passiar om gamle Minder, men nu gik han derved, fordi hans Instinkt drev ham til det. Det var første Gang, han mærkede denne underlige Følelse af en Magt, der ligesom ledede hans Handling i en bestemt Retning — en Følelse, han senere mange Gange blev glad for, og som aldrig førte ham paa gale Veje eller falske Spor.

Lokalet var ikke stort. I Baggrunden stod en Disk, hvorpaa forskellige Fade med Bøf, stegt Lever, Sild, Sylte og afskaaret Paalæg var anbragt. Paa Væggen bag denne hang et stort Litografi, forestillende Skibscheferne fra Slaget paa Reden samt Kriegergraven paa Holmens Kirkegaard. Dette Billede var Kælderens fornemste Prydelse og dominerede ganske de smaa Fotografier og Billeder af Skibe, som dekorerede de øvrige Vægge. Rundt om stod Smaaborde, enten dækkede med rene, hvide Duge eller belagt med grønt Linoleum. Bag Disken sad som sædvanlig Fru Møller, medens hendes Søn og den unge Pige besørgede Serveringen.

Da Busse-Jensen kom derved, havde Lambertsen sat sig ved et Bord og faaet serveret en Romtoddy.

„Lad mig faa en Portion Biksemad og en Øl!“ bestilte Fuldmægtigen og anbragte sig ved et Bord lige overfor Skipperens for at afvente Begivenhedernes Gang. Men der skete intet udover, at Lambertsen hurtig drak sin Toddy, betalte og gik, inden Biksemaden og Øllet lod sig se, saa Busse-Jensen begyndte at ærgre sig over, at han havde været saa fjollet at spille sin Tid uden noget bestemt Maal for Øje. Ved et af

Vinduesbordene sad to andre Gæster og slog Terninger om, hvem af dem der skulde betale Kaffen, de havde drukket, og henne i Lokalets Baggrund stod unge Møller og passiarede med Opvartningspigen.

„En Gang Biksemad, Eva!“ averterede Fru Møller. Pigen gik hen til Lemmen i Køkkenvæggen, tog Bakken med Maden og serverede denne for Busse-Jensen.

„Jeg betaler med det samme, hvor meget er det?“

„Een Krone og femten!“

„Vær saa god, slaar lige til!“ Den unge Pige takkede og tog Pengene, hvorefter hun gik over til Møller og fortsatte Samtalen med ham. „Kvasemor“ var imedens gaaet ind i Køkkenet, og maaske af den Aarsag anvendte de to unge ikke mere Hvisketonen, de før havde benyttet. Busse-Jensen kunde ikke undgaa at høre Samtalen — men det ønskede han heller ikke.

„At du gider rende efter Lambertsens Tøs, Henry! Men det maa du naturligvis selv om — jeg vil bare raade dig til at passe paa! Hun laver Øjne til baade den ene og den anden, og en skønne Dag snyder hun dig — —“

„Vil du saa holde inde, Eva!“ afbrød Møller hende. „Siger du et eneste ondt Ord til om Marie, er vi to færdige!“

„Pyt, det er vi jo alligevel!“ svarede Eva næbbet. „Men naar du er skør nok til hellere at tro hende end mig, fordi du ikke har Øjne i Hovedet, saa vær'sgo! Gør dig bare til Grin!“

„Hold Kæft!“ Møller var nu vred, vendte Eva Ryggen og gik over mod Gæsterne, der slog Terninger. I det samme ringede Telefonen, Eva tog den, svarede et Par Gange og hængte atter Røret paa Plads.

„Aa, hvor er det Synd for dig, Henry, men du kommer alligevel ikke ud med Marie i Aften. Det var Bud fra din Moster i Vedbæk, hun er blevet syg og vil have dig og din Mor ud med det samme!“ — Møller bandede stille.

„Ja, det gør mig saamænd ondt, men tag I blot af Sted. Jeg faar min ældste Søster herved, og saa skal vi to nok ordne Butikken!“ Eva lo ondsksfuldt. „Gud ved, hvem der saa faar Tjansen hos Marie!“

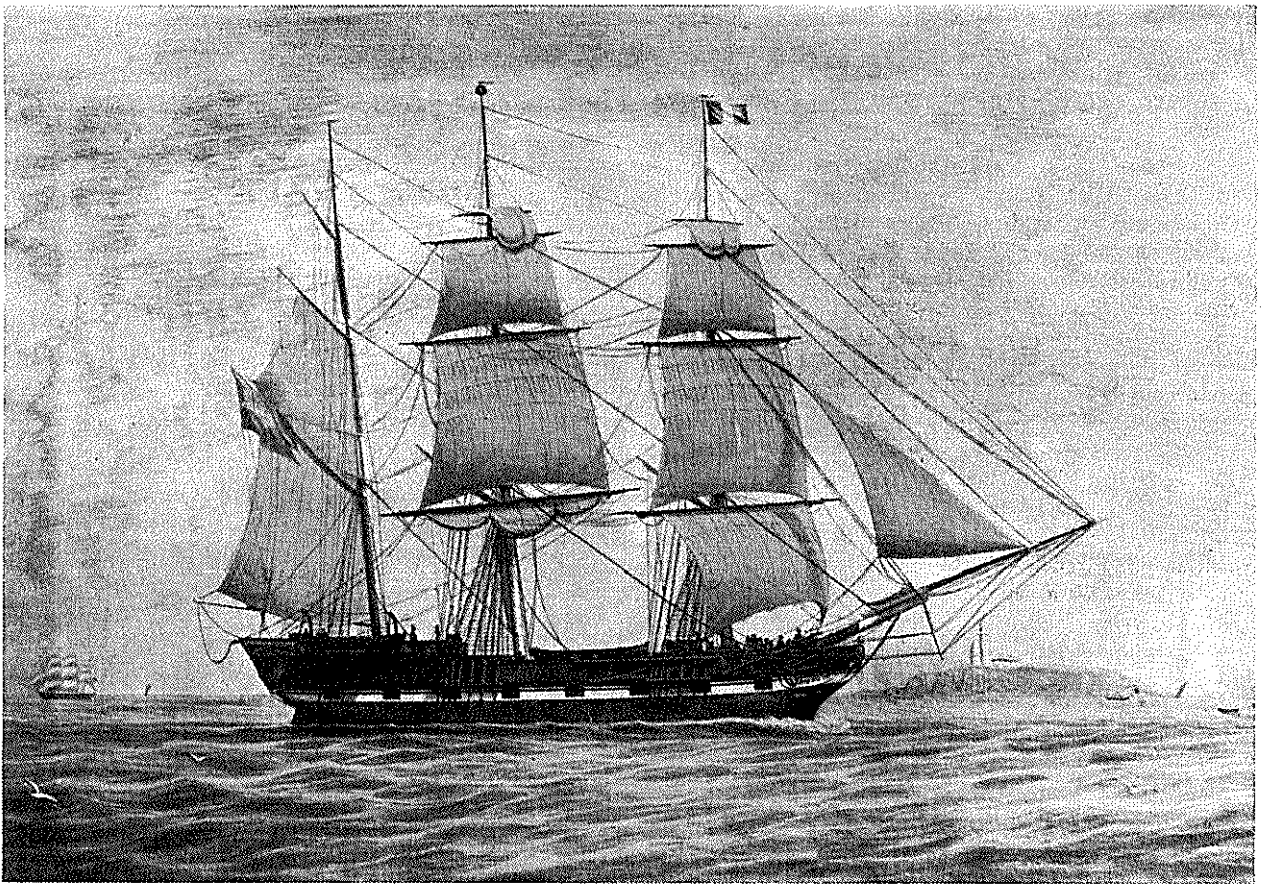
Møller gad ikke svare, men skubbede ublidt til hende og gik ind i Køkkenet.

Busse-Jensen spiste færdig, sad saa og røg lidt, men da alt nu var roligt, og der ikke syntes at ville ske noget mere, han kunde have Interesse af at overvære, rejste han sig og gik.

Han forstod, at Skipper Lambertsens Datter og den unge Møller var Venner, medens Eva, som antagelig var jaloux, vilde søge at skille dem ad. Det var blot lidt mærkeligt, at Møller slet ikke havde indladt sig med Lambertsen, men maaske Skipperen havde noget imod ham, saa det var Aarsagen til, at denne var gaaet saa hurtigt. Naa, helt spildt havde Tiden da ikke været, han havde faaet lidt for Pengene foruden Biksemaden og Øllet, og ret tilfreds med dette Resultat gik han tilbage til Højbroplads. — —

„Her har De Skuden, Fuldmægtig!“ sagde Mogensen, da han om Aftenen, som Mørket var ved at falde paa, sammen med Busse-Jensen drejede fra Børsbroen ned langs Kajen mod Holmens Kirke. Der stod en Kran tæt ved denne, og her havde Lambertsen losset noget svarere Gods af, men var nu ved at forhale et Stykke nærmere hen mod Broen. Da Skonnerten var blevet færtøjet, gik en Havnearbejder, som havde hjulpet med ved dette Arbejde, i Gang med at lægge en Landgang ind, medens Skipperen spyttede sin Skraa ud og drev agter over, med begge Hænder dybt begravet i Overall-Lommerne.

„Hallo, Slambertsen — her kommer jeg med en Gæst!“ prajede Mogensen.



Bark „Earl of Shaftesbury“ af København, bygget i Sunderland 1853, 530 BT., købt i London 21. Januar 1861 til Rederiet P. C. Knudtzon i København fra et London Rederi. I Told betales 2510 Rigsdaler. Efter P. C. Knudtzons Død ejer Enken, Fru Lucinde Knudtzon, Skibet, der den 29. Juni 1868 sælges til Skibsfører C. Olsen af Tangen ved Skien i Norge for 15500 Rigsdaler. — Fra Lods Gruelunds Samling.

„Værsgo' — kom om Bord! Gæsten skal være velkommen!“

Da Kranførerer havde præsenteret Busse-Jensen for Skipperen, bød denne dem ned i den lille Kahyt agter. Der var halvmørkt i det trange Rum, Luften tung, indelukket og parfumeret med Duft af Madvarer, gammelt Tovværk og Osen fra et Primusapparat, hvorpaa der kogte en Kedel Vand, men lunt var der.

„Tag De Stolen, Herr — saa kan du klappe til paa Køjekanten, Mogensen!“ sagde Lambertsen, idet han tændte en Skotlampe. „Jeg ved ikke bedre—“ fortsatte han, da Gæsterne havde taget Plads, „for vi to skal vel ha' det sædvanlige varme, Mogensen, men om Herren der ogsaa kan labbe en saadan en i sig — det er ellers god, gammel „Ørnerom“ fra Strøh, 85 Procent — — —“ Skipperen gik pludselig i Staa og stirrede forbavset paa Busse-Jensen. „Men hvad Pokker er det,“ fortsatte han saa, „var det ikke Dem, der sad lige over for mig i „Kvasen“ i Dag?“

Busse-Jensen lo. „Jo, akkurat! Nu kan jeg ogsaa kende Dem igen. Tak for Invitationen til Toddy!“

„Ikke noget at takke for! Romtoddy er en saa velsignet sund og nærende Føde, at det ligefrem er en Kristenpligt at gøre andre delagtige i Nydelsen. Her er Rom og Sukker, værs'go' — nu maa De selv blande Miksturen, som De kan li' den!“

Lambertsen skænkede imens Vand i Glassene.

„Hvor er Marie henne i Aften?“ spurgte Mogensen.

„Hun skulde udrette et Par Ærinder for mig, men da Butikkerne nu har lukket, saa tænker jeg, at hun render om med ham, Snøbelen henne fra „Kvasen“.“

„Hvad har du egentlig imod ham, Lambertsen, jeg synes godt om ham og vil kalde ham en helt flink Fyr!“

„Du synes, og du vil kalde — ja, og hvis jeg vilde kalde dig for en Torsk — — —“

„Uha, Skipper,“ afbrød Busse-Jensen, „det vilde rigtignok være en fæl Fornærmelse!“

„Ja, men mod Torskene! — Skaal!“

„Har man Lov at spørge om, hvad den unge Møller har gjort Dem, Skipper?“ fortsatte Busse-Jensen, da de havde smagt paa den duftende varme Drik.

„Han har s'gu ikke gjort mig noget, hvordan skulde han komme til det? Men jeg vil Dælen knage mig ikke finde mig i, at han evig og altid render Tøsen i Kølvandet og sætter hende Fluier i Hovedet, det vil jeg ikke! Som nu i Eftermiddags, bedst som vi er i Gang med Losningen, kommer Fyren farende om Bord og spørger efter hende, men De kan bande paa, at han blev viftet væk! Marie hører til her i „Enigheden“, og jeg kan ikke undvære hende og vil ikke af med hende til saadan en Opvarternude! Det er det, jeg har imod ham!“

„Det er unægtelig en noget prekær Situation, især hvis den unge Dame holder af Møller!“ bemærkede Busse-Jensen.

„Der er ikke noget med at holde a', Herr! Pigebarnet er ikke fyldt tyve Aar endnu, saa det haster ikke med det Vrøvl. Og naar Tiden kommer, saa har jeg en bedre Mand til hende hjemme i Stege.“

Mens Skipperen talte, hørtes Trin hen over Dækket.

„Naa, der har vi nok Tøsen!“ udbrød Lambertsen — og i det samme skete det.

Der lød et Skrig — Kahytsskappen blev skubbet haardt tilbage, og Marie mere faldt end løb ned ad Trappen. Mændene fór op, og Busse-Jensen, som sad nærmest, naaede først op paa Dækket, lige tidsnok til at se en Mand forsvinde i Løb op ad Havnegade mod Holmens Kanal.

„Efter ham — av for Pokker!“ raabte Mogensen, som ogsaa havde set et Glimt af Manden, og nu, ved at løbe hen mod Landgangen var stødt mod Lugekarmen i Mørket.

„Opgiv det blot,“ sagde Busse-Jensen roligt og greb Kranmanden i Armen, „han har for stort Forspring! Lad os hellere komme ned og høre, hvad der er sket!“

Nede i Kabytten stod Lambertsen og forsøgte at faa den grædende unge Pige beroliget, men først da de to andre kom til, tog hun sig saa meget sammen, at hun kunde give en nogenlunde forstaaelig Forklaring. Hun havde udført forskellige Ærinder, nun skulde, og var gaaet hen i Kiosken paa Kongens Nytorv, hvorfra hun havde ringet til „Kvasen“ for at faa Møller i Tale, uden at dette dog var lykkedes.

„Hvad Dælen skulde du ogsaa ringe til ham for?“ busede Skipperen ud. „Er det ikke nok, at han render efter dig, saa snart han faar Fært af, at vi er kommet ind! Skal Du saa oven i Købet opmuntre ham?“

„Jeg maatte jo tale med ham, Far!“ sagde Marie grædende. „Du havde jo jaget ham bort i Eftermiddags, og der var noget, noget, jeg absolut maatte sige ham — — —“

„Der har v. det igen!“ afbrød Lambertsen rasende. „Du skulde Fanden, skulde du! Du havde bare at udrette dine Ærinder og saa komme om Bord saa hurtigt som muligt, for-

staar du. Jeg vil Dælen smadre mig ikke ha', at min Datter render i Vinden med saadan en Tallerkenvadsker!“

„Saa, Skipper — tag det nu roligt, ellers faar vi ingen ordentlig Besked om, hvad der er i Vejen!“ sagde Busse-Jensen beroligende.

„Den er rigtig, Fuldmægtig — det kan s'gu ikke nytte noget, at du skræmmer Livet af Pigen, Lambertsen. Tør bare Øjnene, Marie, og fortæl Fuldmægtigen, hvad du har været ude for!“

„Det var jo det, at — at — jeg ved ikke, hvordan jeg skal forklare det, men der var kommet os noget imellem —“

„Spring kun det over, lille Frøken!“ sagde Busse-Jensen venligt. „Hvad gjorde De saa, da De ikke fik Forbindelsen?“

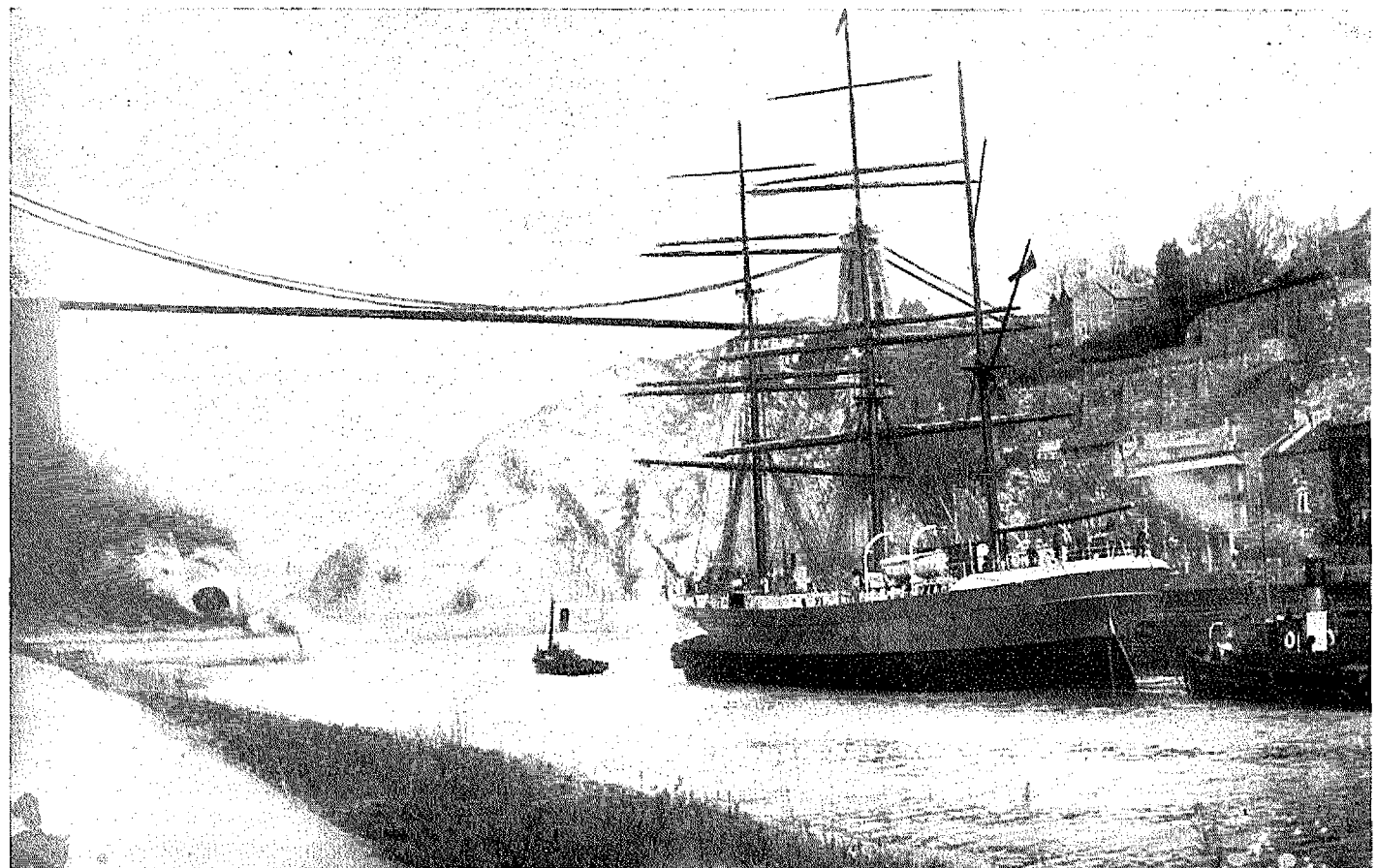
Marie tog sig sammen. „Saa gik jeg lige herved. Lanternen ved Landgangen var slukket, saa jeg kunde ikke se noget, og saa — — —“

„Hvad var den?“ udbrød Skipperen. „Jeg havde s'gu da selv tændt den, og den brændte ogsaa godt nok for lidt siden, det kan du da bevidne, Mogensen!“

„Svart er det — det har sin Rigtighed!“ erklærede denne.

„Men saa — fortsæt, Frøken! Lanternen var slukket, og De gik om Bord, hvor De daarligt kunde se en Haand for Dem?“

„Ja — og saa — saa stod Henry der pludselig — og kastede noget vaadt paa mig, noget af en Flaske, og ramte mig her paa Kinden — og det svider saadan, og saa blev jeg saa angst — og skreg! Aa Gud, jeg forstaar det slet ikke — hvad gik der dog af ham!“



Bark „Calcutta“ af London, bygget til American Oil Co. under Navn „Unionen“ af Vickers, Barrow o/F, 1892, 1947 BT. Var hovedsagelig i Trans-Pacific Oil Traden til Japan, fik senere Navneforandring til „Calcutta“. Skibet var forsynet med 2 meget kraftige Pumper og havde elektrisk Lys. Under Verdenskrigen blev den rekvireret af Admiralitetet, afrigget og brugt som Oliedepot for Destroyers i Devenport, Syd-England. I 1925 blev „Calcutta“ solgt til Ophugning i Holland. — Fra Lods Gruelunds Samling.

„Og han sagde intet, men bare løb!“

„Ja — han smed Flasken og løb!“

Busse-Jensen trak den unge Pige nærmere hen til Skotlampen og saa nøje paa hende. Derefter bøjede han sig ned og lugtede til de store, vaade Pletter paa hendes Tøj.

„De er sluppet heldigt fra det Styrtebad, Frøken Lambertsen, det meste af det har da kun ramt Deres Kaabe. Jeg tror, det er Eddikesyre eller noget i den Retning, saa vær De glad for, at De ikke har faaet det i Øjnene!“

„Sikke dog en Laban, den Knægt — men jeg skal Dælen splintre mig Skuden nok faa ham under kyndig Behandling! Han ku' jo ha' ødelagt hele Fjæset, den raa Sjover! Kom her, Marie —“ Skipperen halede et ikke helt rent Lommetørklæde frem, vædede det godt med Rom og gned Maries Kind. „Svinder det — naa ja, skidt med det, men det renser og læger!“

„Det var s'gu dog en forbandet Streg af Møller! Hvem skulde dog ha' troet det om ham, men der kan man se!“ sagde Mogensen.

„Ja netop — lad os nu blot se!“ svarede Busse-Jensen.

„Se?“ spurgte Skipperen.

„Ja — se, om det nu ogsaa virkelig er unge Møller, der er Forbryderen!“ svarede Fuldmægtigen.

„Aa ja — De tror det altsaa heller ikke! Men — men jeg saa ham jo selv — det var jo alligevel ham!“

„Nej, det var ikke ham!“ sagde Busse-Jensen bestemt. „Jeg ved tilfældigvis, at han i Aften er i Vedbæk med sin Mor!“

„Hvad for noget — var det ikke ham?“ Lambertsen gloede forbavset fra Busse-Jensen til Mogensen. „Hvem Dælen har det saa været?“

„Aa, nej, nu render det hele rundt for mig! Det var jo dog Henry, jeg saa!“

„Nej — det var hans Tøj paa en anden. Tænk Dem nu nøje om, Frøken. Saa De hans Ansigt tydeligt?“

„Hans Ansigt — nej, det gjorde jeg ikke. Men jeg kendte hans Skikkelse og Tøj, og jeg greb ham da i Armen!“

„Hvilken Arm?“

„Den — den højre!“

„Er det nu absolut sikkert — husk Dem godt om!“

„Ja, det er det, for det var med venstre Haand, han kastede Vædsken efter mig!“

Lambertsen og Mogensen stod tavst maabende, mens Busse-Jensen saaledes overtog Ledelsen og ligefrem forhørte Marie.

„Passer udmærket! Vær rolig, Frøken, jeg ved nu, at det ikke var Møller — og jeg tror endda, at jeg ved, hvem det var!“

„Aa Gud ske Lov! Jeg forstaaer ikke hvorfor et Menneske har været saa ond ved mig, men jeg bryder mig heller ikke om at faa det at vide — og heller ikke om at vide, hvem Mennesket var, naar blot jeg er sikker paa, at det ikke var Henry!“

„Naa ikke — men ser De, Herr, det vil jeg s'gu vide! Og hvor kan De for Resten være saa sikker i Deres Sag? Han var jo allerede langt inde i Mørket, da De kom op paa Dækket.“

„Jo — læg Mærke til, hvad her er sket! For det første — skønt De selv havde tændt den for kort Tid siden, saa var Lanternen ved Landgangen slukket. Hvorfor? Fordi den, som slukkede den, kunde dække sig i Mørket, til det belejlige Øjeblik kom. For det andet, hvorfor var Vedkommende saa fuldstændig tavs? Fordi Frøken Lambertsen ikke skulde genkende Stemmen! Naar vi saa hertil føjer, at Møller efter al Sandsynlighed for Øjeblikket er i Vedbæk, kan vi gaa ud fra, at en anden har iført sig hans Dagligtøj for at blive antaget for ham. Saa kommer yderligere det vigtige, at denne Person rimeligvis har været kejthaandet og desuden meget nervøs, da Vædsken blev kastet, saa at Sigtet blev daarligt!“

„Det var som bare Pokker — sikken Fuldmægtigen kan klare det hele ud!“ udbrød Mogensen.

„Ja, men Navnet — Navnet paa ham!“

„Det var ingen ham, Skipper, men en Kvinde!“

„En Kvinde!“ raabte de tre andre i Kor.

„Ja! Jeg saa Personen løbe bort, kun et Øjeblik, men længe nok til at jeg kunde se, at det var en Kvinde, der løb. Der er stor Forskel paa en Mands og en Kvindes Maade at løbe paa. Og i Middags, da jeg var nede i „Kvasen“, lagde jeg Mærke til, at Opvartningspigen var kejthaandet! Saa kan De vist selv klare Resten, Skipper!“

Med disse Ord tog Busse-Jensen sin Toddy og tømte Glasset i eet Drag, mens Mogensen beundrende stirrede paa ham.

Gl. Hestehauge Skibsværft

Selv om de fleste Baadeværfter ligger ved Havet, saa er der dog faa, der har saa smukke Omgivelser som Gl. Hestehauge Skibsværft ved Svendborg Sund.

Direktør Sophus Weber oplyser, at Værftet for Tiden arbejder med 40 Mand, og at Travlheden er paa Højdepunktet.

Den mest bemærkelsesværdige Nybygning er en Motorkrydser til Grev Schimmellmann Lindenberg. Den maaler 24 m × 5 m × 1,3 m og bliver paa 60 ts. — 2 Stk. 200 Hestes Dieselmotorer leveret af Møller og Jochumsen, Horsens, vil give den en Fart paa 15 kn. Krydseren bygges til Lloyd's højeste Klasse og bliver udstyret med moderne Komfort i alle Retninger. En noget mindre Krydser bygges til Hr. Harris Weber, Gl. Hestehauge Frugtplantage. Den bygges af Mahogni og bliver forsynet med en 150 H. K. Motor og ligesom den ovennævnte meget komfortabelt udstyret.

Et andet større Arbejde er Reparationen og Ombygningen af en engelsk Skonnert, der var havnet hos Petersen og Albeck, men som viste sig at være saa god, at den nu efter Ombygningen for svensk Regning kommer i Lloyds højeste Klasse.

Gl. Hestehauge Skibsværft er anlagt 1877 af Skibsbymester Sophus Weber og har nu naaet Nybygningsnummer 280. Det er en anselig Række Fartøjer af mange forskellige Typer, der har set Dagens Lys her. Cris-crafts med 34 kn Hastighed, hvoraf der er bygget 28, Motorbaade af næsten alle mulige Størrelser og Former, og sidst, men ikke mindst en Række Kapsejlere, af hvilke flere blev meget kendte som Præmie slugere, f. Eks. „Embla“.

Hr. Sophus Weber er agtet og kendt i Scjlerkredse. 61 Aars Arbejde med at konstruere og bygge Baade vil vi tro betegner en Rekord, som bliver vanskelig at slaa. Det er ikke saa mærkeligt, at Hr. Weber nu ved at knytte Hr. Skibskonstruktør Ferd. G. Hansen til Værftet vil sørge for, at der findes yngre Kræfter, som kan føre de gode gamle Traditioner videre.

Kraftig Støtte fra Staten

overalt i Udlandet

ROM telegraferede for nogle Dage siden, at *Mussolini* havde en Plan under Forberedelse om Bygning af nye Handelsskibe paa tilsammen 2 Millioner Tons. Der foreligger nu nærmere Enkeltheder om denne fantastiske, men sikkert alligevel ikke utopiske Plan. Den gaar ud paa i første Etape at bygge 44 Ruteskibe paa tilsammen $\frac{1}{4}$ Million Tons, Af særlig Interesse her for os er en Passus om Indretning af 11 nye Motorskibe, hvert paa 2750 Tons, i den italienske Rute paa Nord-Europa og Østersøen. Det er ikke utænkeligt, at de italienske Redere vil prøve at udstrække denne Rute ogsaa til andre Havne, og derved kommer man ind i et direkte Konkurrenceforhold til danske Interesser. I næste Omgang vil *Mussolini* tage sig af Trampskibsflaadens Nybygningskrav, heder det.

Dernæst paakalder Japans vældige Skibsbygningsaktivitet særligt Opmærksomheden. Ifølge autentiske Oplysninger var der ved Aarsskiftet kontraheret eller under Bygning paa japanske Værfter — praktisk talt altsammen for japanske Redere — Handelsskibe paa tilsammen 1.100.000 Bruttotons.

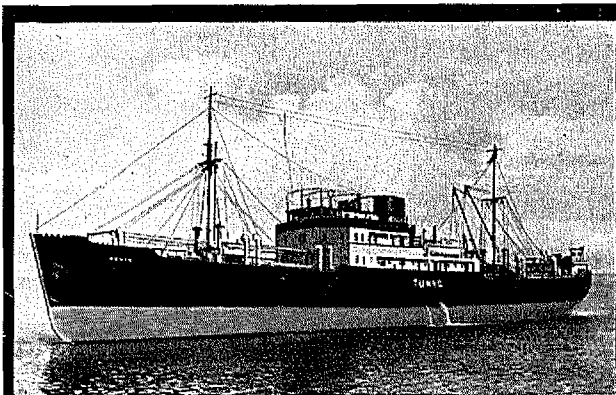
Det oplystes forøvrigt forleden Dag, at Japan var i Markedet ogsaa for ældre Tonnage. De japanske Myndigheder har ellers i de sidste Par Aar lagt Vanskeligheder i Vejen for

Import af ældre Skibe, dels af valutamæssige Grunde og dels for at stimulere Rederne til at dække deres Tonnagebehov ved Nybygninger. Men tiltrods for den vældige Tilgang paa nye Skibe, som denne Politik har ført til, har Flaadens Vækst aabenbart ikke været saa rask som ønskeligt. Derfor bebudes der nu visse Lettelser i Importrestriktionerne. Det gælder her større Skibe, og der antydes en Betaling i Afdrag med 100.000 Kroner pr. Maaned i Tillæg til en Kontantbetaling paa 400.000 Kroner pr. Baad. Overførelsen til japansk Flag skulde saa først blive foretaget, naar alle Forpligtelser var fuldt indfrie.

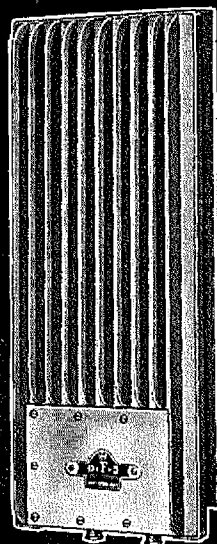
Omtrent samtidig med de italienske Sensationsmeddelelser blev der rapporteret, at det omsider var lykkedes den energiske Leder af det amerikanske Skibsfartsdirektorat, *Joseph Kennedy* — som forøvrigt i disse Dage vil gaa over i sin nye Stilling som Amerikas Ambassadør i London — at stille et storslaaet Nybygningsprogram paa Benene under Deltagelse af private amerikanske Rederi-Interesser, men dog for den overvejende Del ved Statens Finansiering. Der er truffet Aftale om Bygning af 30 nye Handelsskibe, hvoraf 10 Baade for den saakaldte Eksport-Line. Dette Selskab bliver til Gengæld — foruden store Nybygningstilskud — sikret et Driftsbidrag fra Staten paa henvend 5 Millioner Kroner pr. Aar.

Der forhandles nu om Bygning af yderligere 23 Skibe. Det samlede Nybygningsprogram i U. S. A. ventes at ville koste 440 Millioner Kroner og medføre en aarlig Udgift for Staten paa over 30 Millioner Kroner.

Ogsaa en Række mindre Lande er stærkt optaget af at forøge deres Handelsflaade. Blandt disse er Portugal, hvis Regering nylig er gaaet med paa et Subsidioprogram, som vil gøre det muligt at bygge ialt 11 Skibe for et af de ledende portugisiske Rederier. Fire af disse Skibe bliver paa 10.000 Tons hver og vil faa en Fart af 16—17 Knob. Det samlede Byggeprogram i Portugal er beregnet at ville koste 46 Millioner Kroner.



ANKER



ELEKTRISKE
RIBBEOVNE
FOR
SKIBS-
OPVARMNING

D ♦ F ♦ J
DE FORENEDE JERNSTØBERIER %
HOVEDKONTOR
FREDERIKSVÆRK — TEL. 400

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen
Amaliegade,
Tlf. Palæ 1262

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

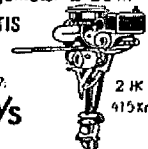
GØTA

Baadmotor 2½-7HK



ARCHIMEDES

Paa-hængsmotor 2-20HK



FØRLANG GRATIS
KATALOG

2½HK 357 Kr. m. Tilbeh. EHLFORHANDLER.
SVENSK MOTOR A/S
HAYNEGADE 41, KØBENHAVN K.

2 HK
415 Kr.



„Mat Ali“ blev bygget af Inderne 40 Miles fra Malayas Kyst.

Agterstavnen er den vigtigste Del af Yachten - og den, der byder paa de fleste Variationer

Det stadig aktuelle Spørgsmaal om Spidsgatter eller Spejlgatter har gennem Amerikaneren Maurys Artikel i „Vikingen“s Nr. 8 vakt stor Interesse og vi giver her Ordet til Englænderen Simple Simon, der i „Yachting Monthly“ behandler samme Emne.

INDIENS indfødte Sømænd har deres egen Maade at maale et Skibs Egenskaber paa. Læg Mærke til en Inder, der undersøger en Baad, og han vil uden at tøve undersøge den agterste Del først. Hans Opmærksomhed er ikke rettet mod den Forstyrrelse, Forstavnen frembringer, men derimod mod den Tilstand, Vand efterlades i, naar Skroget passerer fremad. Et glat Køl-vand giver et godt Løb. Han ved, at heraf afhænger hans Fart og i den sidste Ende hans Sikkerhed.

Jeg har aldrig sejlet i en indisk dhow, men en af mine Sejlkammerater, der har krydset det indiske Ocean i en, fortæller mig, at disse Fartøjer, selv bedømt efter europæisk Yacht-Tegnings-Standart, er sødygtige og ofte smukke, og at den Klogskab, deres Bygherrer udviser, er bemærkelsesværdig.

En berømt Konstruktør har sagt, at enhver kan tegne en god Bov. Man kan vist med lige saa megen Ret sige, at det kun er de færreste, der kan tegne en perfekt Agterstav.

En Yachts Bov betyder ikke alt paa Godt og Ondt. Ro engang rundt i en Lystbaadehavn i en lille Baad og læg Mærke til, at de fuldendte Forstavne (og det er den største Del) i sig selv ikke giver noget virkeligt Begreb om Form eller Karakter af den Yacht, de tilhører.

Glem hvad du har set, og undersøg saa hver Agterstav. En saadan Undersøgelse vil bringe Succes eller Fiasko, for med Agterstavnen træder Yachten frem i hele sin Pragt eller Umulighed.

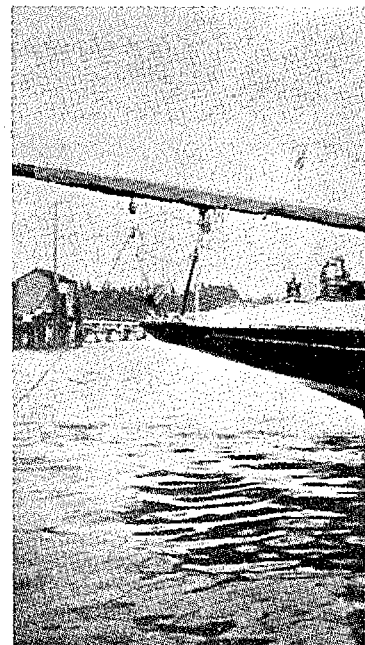
Jeg har mange Gange passeret en lovende Bov og Forparti, kun for straks at tage mine forfærdede Øjne til mig efter et hastigt Blik paa Agterstavnen. Eller

ogsaa er mit Blik blevet holdt fast med hypnotisk Henrykkelse, og jeg har følt som Barnet i Zoologisk Have, der ser Giraffen, at jeg ikke troede, hvad jeg saa.

Naar man studerer en ny Yachttægnning, er det almindeligvis let at „se“ Fartøjets Bov i to Dimensioner (navnlig hvis man vender op og ned paa Tegningen). Agterstavnen er sværere, paa Grund af Længden af Overhang og medfølgende Afkortning, som Tegningerne ikke kan bibringe Indtryk af. Værst af alt er de hvælvede Bord, hvis Vinkel, der er forskellig fra Agterstavnen, kræver endnu en anden Maade at betragtes paa.

At opdage Uoverensstemmelser mellem Tegningerne og den færdige Baad kræver et øvet Øje. I mangfoldige Tilfælde er Agterstavnen tydeligvis ikke faldet ud, som selv Konstruktøren havde ment det, hvilket ikke behøver at være Baadebyggerens Fejl, selv om Anbringelsen af Plankerne ofte maa være et Problem. Den virkelige Konstruktør forestiller sig Fartøjet som et fuldendt Hele, før nogen Tegning overhovedet er paabegyndt.

„During er bygget i 1880, og dens Overhang er typisk for den Tid.“



En 34 Tons
Langtursbaad
med moderne
Agterspejl.



Dets Overførelse til Papiret vil følge naturligt, skønt nu og da paavirket af anerkendte Metoder, som det metacentriske Skrog, og være af Værdi. En inspireret Tegning vil sikkert kun behøve en mindre Afpuddning for at være i nøjagtig Overensstemmelse med Teoriene. Hvis Konstruktørens oprindelige Undfargelse af Løen til Baaden er uheldig og drastiske Rettelser er nødvendige, vil Forvirringen blive værre og Resultatet blive en Fejltagelse, en Slags Marine-Centaur med Hovede af een Slags og Krop af en anden, selv om hver enkelt Linie i sig selv er syndefri.

Det virkelige Talent for Yachttegning er meget sjældent. Et Sejlskibs Linier er i Fostertilstanden højst flygtige, og Konstruktørens Dygtighed viser sig i hans Evne til at gøre dem til Virkelighed, før de fordamper. Det er frem for alt et Instinkt for Form forbundet med Opdragelse og Erfaring.

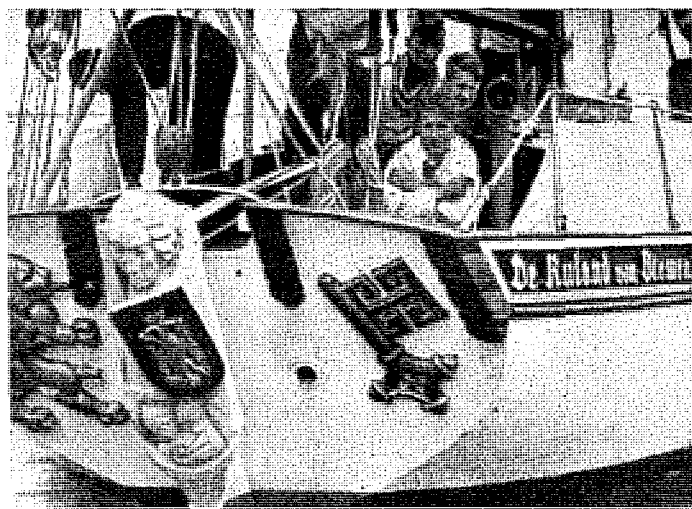
Hvis en Undersøgelse af en Yacht, som den ligger paa Vandet, er en Nøgle til dens Egenskaber, saa er

det ogsaa et Fingerpeg om Yachtens Nationalitet. Og her er det igen i Agterstavnen, at Svaret findes. Nationalitet, ubevidst, men ufejlbarligt, kan spores i et Lands arbejdende Fartøjer.

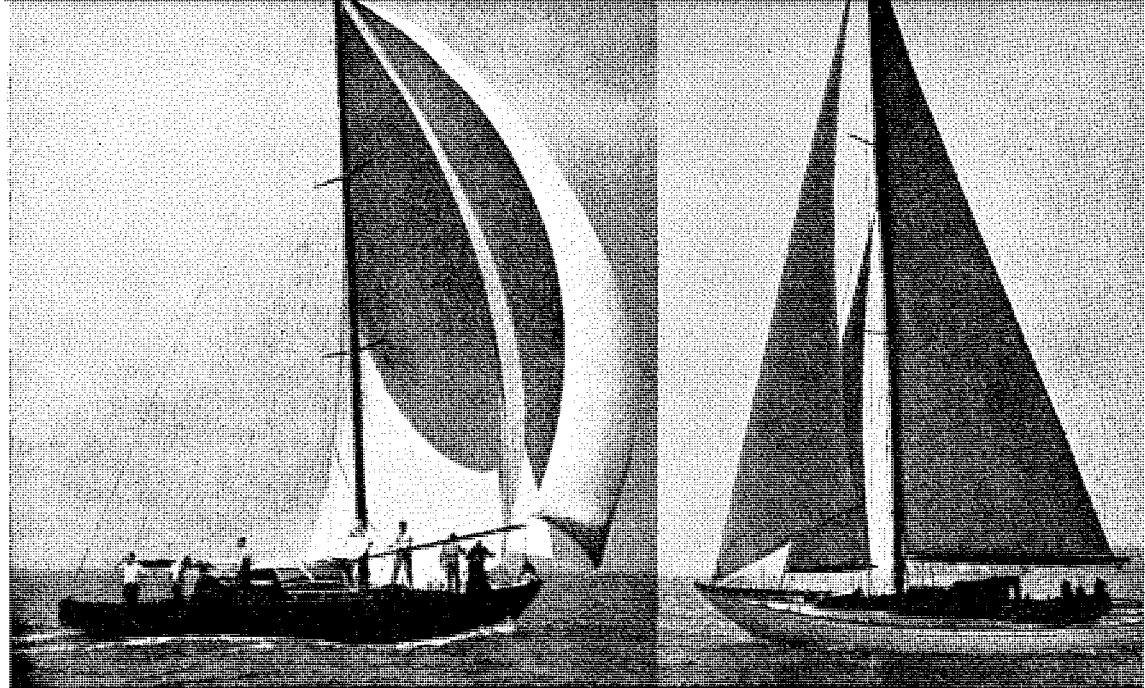
Saaldes er den firkantede Redelighed og sund Sans det karakteristiske for Brixham Trawlerne. Frans Arkitektus fantasirige Egenskaber er fremhævede i den franske Crabbers barokke Agterstavn, akkurat som en Bluenose's brede, uforstyrrelige Agterstavn svarer til de flegmatiske Amerikaneres urokkelige tage-Tingensom-de-kommer-Væsen.

Det er muligt, at Palmerne tilfalder Franskmændene for tiltalende Agterstævne, og deres Kvalitet er ikke begrænset til Sejlskibe alene. En Lighed i Linier kan spores mellem Agterstavnen af en Jolie Brise og Agterstavnen af „Normandie“ eller „Champlain“. Andre moderne Liners har umiskendelige Linier af deres eget Lands, den perfekt kalkulerede Runding af „Europa“'s Agterstavn og „Queen Mary“'s barske, kæmpende Egenskaber er sikkert forbundet med hver enkelt nationale Stil.

Vender vi tilbage til Indvirkningen af Omstændigheder og Omgivelser paa Sejlskibes Form, synes de nordlige Lande, Skandinavien og Skotland at have kastet deres Kærlighed paa Spidsgatteren. Hvadenten dette skyldes lokale Forhold, saasom den Sø, der skal sejles i, eller slet og ret et tilfældigt Valg, ved jeg ikke. Den virkelige Spidsgatter har muligvis den letteste Agterstavn at bygge, da der er god Lejlighed til at fæstne Plankeenderne i selve Stævnen; og den skulde være god i forfølgende Sø, da den ikke kan



Tyskerne dekorerer deres Agterspejl.



sætte. Denne Type Agterstavn ses bedst i de norske Lodsbaade og i Colin Archers Tegninger, der er baseret paa disse Lodsbaade. Den meget høje Bund midtskibs medfører fladere Afdelinger ved Stævnen, skønt Vandlinjen i sig selv er forholdsvis fin, og den Opdrift, det giver, maa hjælpe Baaden til at bære oppe, naar den lægger over, uden at give den unødvendigt tunge Bord. Men det er ikke en Agterstavn for Fart. Som Livbaade omtrent hele Verden over har adopteret det, og aldrig haft Lejlighed til at skifte Anskuelse, kommer man til det Resultat, at Kravet om et fint Kølvand under Pres holder Stik. For det er under disse Forhold, at Agterstavnsens daarlige Egenskaber viser sig.

Selvfølgelig, en Livbaad er ikke et Sejlfartøj par excellence. I gamle Dage var det en Robaad, nu er det almindeligvis en Motorbaad, saa det er i opretstaaende Stilling, at denne Agterstavn viser sine bedste Egenskaber. Et smukt Eksempel paa en yacht-tegnet Spidsgatter med udfladet Agterparti er den 12 Tons Ketch „May“, som Mr. Rees fornylig krydsede Atlanten med.

Hvor Byggegeomkostningerne er saa betydningsfulde, som de er det for Ejere af Fiskefartøjer, deler et stort Aktiv med Spejlgatteren, nemlig at al Roranretning er anbragt udenbords. Det betyder nemt tilgængelig, ingen lækken Rorstamme og stor Økonomi i første Omgang.

Dette er uden Tvivl en af Grundene til Spejlgatternes Eksistens overhovedet, for i sig selv synes det at være en kunstig Afslutning og at være i Strid med Naturens Love. Det kan aldrig have været Hensigten, at Skibe pludselig skulde holde op lige saa lidt som noget Dyr, der skal bane sin Vej gennem Vandet. Der

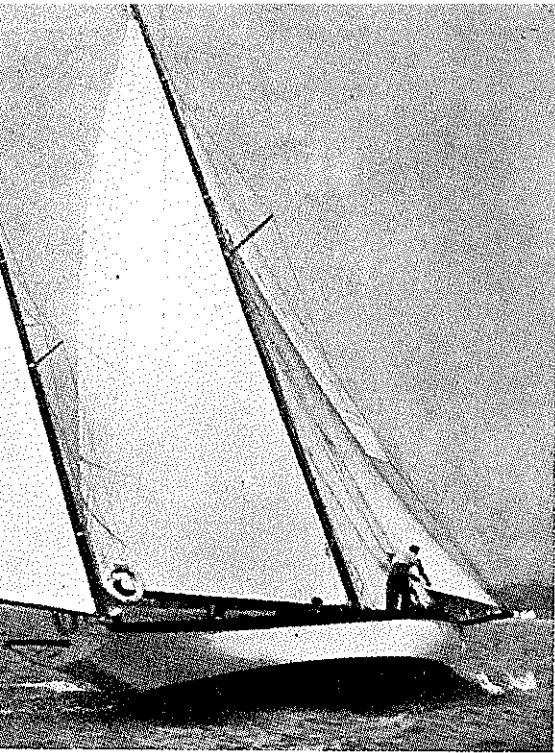
eksisterer ikke nogen Fisk med Spejlstævn, saa vidt jeg ved, skønt der er i Bunkevis af Spidsender, og Overhang er ikke ukendt. Og Fugle med firkantet Agterstavn som Hønen er afgjort en daarlig Flyver.

Til Trods for dette er vi naaet til at udstyre Spejlgatteren med dens egne Dyder. I en Kunstners Haand kan Spejlstævnen endog blive smuk, skønt den i sin elementale Form ikke er muk. Spejlet har Tilknytning til Vest-Landet, for Vest-Landet har et Antal meget smaa Havne, hvorind et stort Antal Fiskefartøjer om nødvendigt maa sluses. Derfor maa hver Baad være saa kort som muligt. Pladsbesparende Hensyn af en anden Art er Hensynet til Kajplads. Her har lokale Bestemmelser derfor direkte paavirket Skibsvidenskaben. Ligesom Spidsgatteren er Spejlet ikke nogen Agterstavn for Fart, og et bredt, lavt Spejl vil sandsynligvis slæbe Vandet, naar Baaden lægger over, og det vil være uhandleligt i haardt Vejr.

Bristol Kanalens Lodser havde almindeligvis elliptiske Overhang, men en af de bedste af dem, nu kaldet *Dyarchy*, har et virkelig velproportioneret Spejl. Laurent Giles har tegnet vidunderlige Spejlstævne til de smaa Yachter „*Andrillot*“ og „*Wanderer II*“.

Giles' Idéer om Agterstavn er altid interessante og





Den let hulede Spejlgatter.

skotsk 38 Fcds WL Ketch, der var i Stand til at have to Agterkahytter, hvoraf den agterste igen havde en anden Indgang via Kockpit'et. Kano-Agterstavnen i lille Format har Tilbøjelighed til tunge Borde eller gaar til den modsatte Yderlighed og bliver for spids ovenbords.

At der er mere i Kano-Agterstavnen end lige Liniernes Charme kan man forstaa af den Omstændighed, at Admiral Turner, Tegneren af saa mange vellykkede Modeller, finder Kano-Agterstavnen bedst egnet for den perfekte Balance af Enderne af hans Konstruktioner. Resultatet er en tiltalende Bættethed, der er en Fryd for Øjet. Uffa Fox erklærer ligeledes som en af Teoretikerne, at Kano-Agterstavnen foruden at være den mest naturlige og sødygtige, byder mindre Modstand mod Vinden end nogen anden

Form af Agterstav. Dens

udbuede Form kan være en Reaktion efter 90'ernes hule udartede Overhang, der er ude af Stand til at modstaa kraftig Huggen. I hvert Tilfælde fulgte der en Flugt mod den modsatte Yderlighed, og vi oplever nu Afslutningen af en tilsvarende Tidsalder, i hvilken Overhanget er blevet „smøget godt op“. Denne „Opsmøgning“ af Agterstavnen berøver Skibet den betydningsfulde Fordel ved et Overhang, som de fleste anser for den mest logiske og nyttige Afslutning paa et Sejlskib.

Et Ønske om Dæksplads paa Overhanget kan lokke Konstruktøren til at brede Agterpartiet ud Tallerken-formet, muligvis udhule det. Set fra omtrent 30 Procent fra Boven pynter det ikke paa Agterstavstens Linier.

De seneste Tendenser i Yacht-Konstruktioner er til Fordel for Overhang. Stigningen er mindre stejl, muligvis paa Grund af Amerikanernes Indflydelse og deres Baadtyper bedst udregnede til at sejle med forfølgende Sø og forlænge Vandlinjen, naar de lægger over. For saa vidt Overhang er den logiske Fortsættelse af et Skibs Linier, kan der ikke rejses Indsigelse mod dets Længde, og indenfor Rimelighedens Grænse er de kendt for at være bedst til aabent Hav. Konstruktørerne af Ocean-Kapsejlere gaar i Retning af større Længde af Hensyn til Sødygtighed. Og naar de ser en Yacht i den lykkelige Tilstand af bestandig at trykke Forkanten af sin egen Kølvaandsbølge ned, vil de sikkert holde med i, at den indiske Sømand trods alt ikke er saa tosset endda.

En Kano-Agterstav.

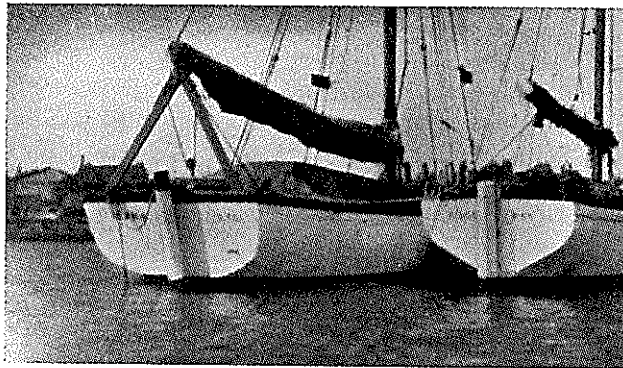
efterhaanden ganske særprægede. 12 Tonneren Helen synes for ham at have betydet en Skillevej, for mens den rummer meget, der er vedtaget, kan dens Agterstav nu klart ses som Udviklingen hen mod det næste Skridt af hans Selvstændiggørelse, som, om end forsøgende, i hvert Fald er dristig og velment. Dette var gjort med den lille *Cleomene* og har for sit Vedkommende vist sig at være et Springbrædt til hans sidste Tegninger, hvoraf de fleste har, hvad man kalder en Giles Agterstav.

I disse Baade er Laarings-Linien holdt meget lav og flad og trukket ud til Længden af et langt Overhang. Det saaledes opstaaede Overhang er næsten firkantet og slutter med et lodret, og i visse Tilfælde et virkelig ombøjet Spejl.

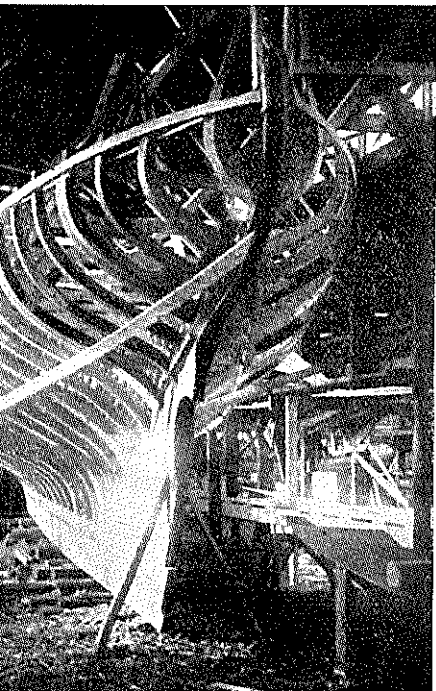
Denne Agterstav er tegnet til at give stor Fart under Løb, og det er interessant, at V-formet Forparti og U-formet Agterparti kan blandes med et saadant Held og opnaa den ekstra Bæreevne og Længde, som en hurtiggaaende Baad maa have. Om disse Baade betyder Oprindelsen af en ny Tid for Yacht-Tegning, maa Tiden vise. De kan i alle Tilfælde nemt kendes fra Resten af Flaaden.

Hvis Giles Agterstav er et Produkt af Syden, er Kano-Agterstavnen et Produkt af Clyde. Det vilde være interessant at kende Oprindelsen til Kano-Agterstavnen, om den har været anvendt i skotske Fiskefartøjer før i Yachter eller omvendt. Værende bred i Planen byder Kano-Agterstavnen store Muligheder for Bekvemmeligheder.

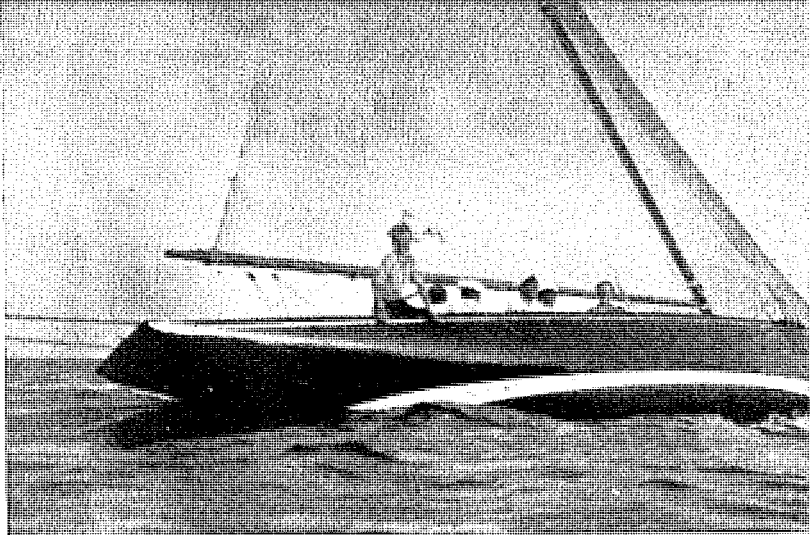
Jeg kendte en



God og dårlig Spejlgatter: den venstre er for fuld og tung og vil trække „dødt“ Vand, naar Baaden lægges over. Den højre er en god, ren Form.



Spidsgattere i Danmark



Overhang med smuk Linie.

Nr. 8 af nærværende Blad bringer en Artikel til Forsvar for Kutteren som Langfartsbaad.

De i Artiklen fremhævede Argumenter kan naturligvis for større Fartøjer af oceangaaende Typer ikke bestrides, særlig da ikke af en fredelig Indhavssejler, men for at bringe Klarhed over Problemets Aktualitet i Farvande indenfor Skagen vil jeg prøve at vise, hvor lidt Artiklen har at gøre med de Forhold, der gør sig gældende for mindre Fartøjer herhjemme.

Lad mig straks tage Afstand fra eventuelle Vikingspekulationer; *Maurry* har ganske Ret i, at Koketteri med Oldtidsfartøjer intet har at gøre med moderne Yachtkonstruktion. Noget anderledes stiller Sagen sig vel for Fiskerfartøjernes Vedkommende, og noget Argument er det vel næppe, at en spidsgattet Baad er mindre værd paa Oceanet end en Hækbaad, fordi sidstnævnte ogsaa eksisterer!

Lige saa forfejlet er vel Argumentet, at en Spidsgatter sjældent udviser god Fart; tværtimod. De moderne Konstruktioner har vist sig jævnbyrdige, om ikke overlegne, overfor selv fine Overhangsbaade selv i let Vejr. Og den lange Køl er ogsaa snart et Fænomen, der hører Fortiden til; jeg vil endda hævde, at en moderne Spidsgatter kan gøres fuldt ud saa manøvreedygtig som en Kutter.

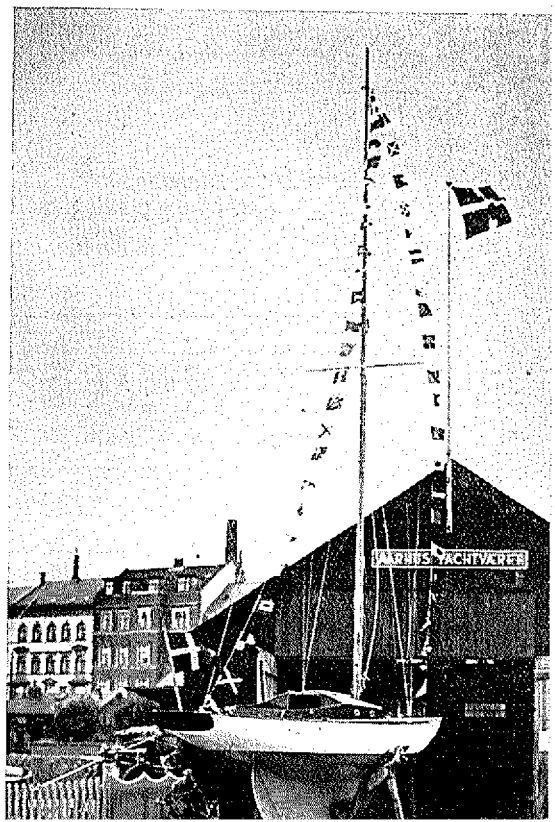
Artiklen fortsætter med at paavise Fejlen ved det sammentrykkede Spidsgatterdæk agter, og her er vi ved et springende Punkt. Ifølge Illustrationen med de to Fartøjer i høj Sø kan det se ud, som om *Maurry* havde Ret, men dels har han valgt en usædvanligt agtersmal Spidsgatter, (bortset fra, at Rorgængerens ganske overdrevet sidder „med Enden i Vandskorpen“) og dels er vi faktisk herhjemme naaet til en Konstruktion, som giver langt bedre Agterplads og dermed Beskyttelse end de amerikanske og engelske Typer.

Denne Type, hvis Agterstævn omtrent forløber halvcirkelformet i Fribordets Overkant, med Diameter næsten som Fartøjets største Bredder, kan fortrinligt forenes med gode Sejlegenskaber, idet Laaringen er stærkt udfaldende, og Baaden under Vandet næsten antager en underløben Kutters Linier.

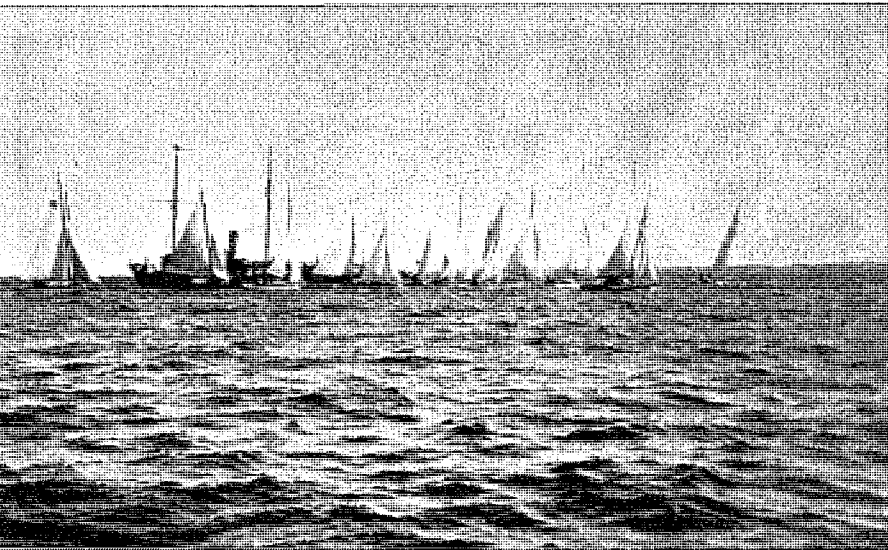
Og netop denne brede Agterstævn burde tage Livet af *Maurrys* Myte om manglende Bærekraft. Denne saa vigtige Egenskab har den rigtigt konstruerede Spidsgatter i lige saa høj Grad som en normal Kutter, og naturligvis specielt som den saa stærkt anbefalede Type III,

hvilken den i Virkeligheden kommer nær op ad i Løftevirkning. Og saa kløver en Spidsgatter iøvrigt faktisk Vandet baade for og agter paa en Gang for Videnskaben har nemlig for længe siden bevist, at en Bølges Partikler virkelig ruller fremad, saaledes at en agterfra kommende Sø kan have større Fart mod Baadens Agterstævn end det Vand, Boven befinder sig i.

Til Slut et Par almindelige Betragtninger. Studerer man for Eksempel „Vikings“s Brevkasse, vil man finde, at Læserne indenfor Sejlsportsverdenen beskæftiger sig meget mere med Spidsgatter end med Kuttere. Det er i det



En typisk dansk Konstruktion.



Eskadresejlad under Jyllandsugen.

hele taget et Tidens Tegn, at der er langt større Gang i Spidsgatterbyggeriet end i Kutterbyggeriet, da det jo nemlig viser sig, at Spidsgattere baade er lettere at


ter og Østersø, de Farvande, som vi danske Cruising-folk oftest befarer.

L. Finn Borberg, „Jenny“ H.S.

manøvrere og har anderledes regulære Pladsforhold end Kuttere af tilsvarende Dimensioner.

Og at der herhjemme i Danmark bestaar en Strid om Sagen, skyldes vist nok saa meget skønhedsmæssige som Sikkerhedsgrunde. Mange Kuttertilhængere indrømmer oven i Købet aabent, at den omstridte Type faktisk er sikrest. — Og det ved jo enhver af os.

Ovenstaaende giver sig naturligvis ikke ud for at være et Indlæg i en international Diskussion om Spørgsmaalet, men de fremhævede Synspunkter dækker vist ganske godt de Forhold, der gør sig gældende i Kattegat, Bæl-



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
 KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adresse: "Holmsild"
 Amaliegade 36

**NORDJYLLANDS
 KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
 NØRRESUNDBY**

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

Brug dog
**Cornelius Knudsens
 HVILEBRILLER**
 Kikkerter og
 Sekstanter



Rosenborg
Apollinaris
 Rosenborg Brøndanstalt

HOBRO SKIBSVÆRFT
 K. A. TOMMERUP
 bygger Baade indtil 300 Tons
Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade
 Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

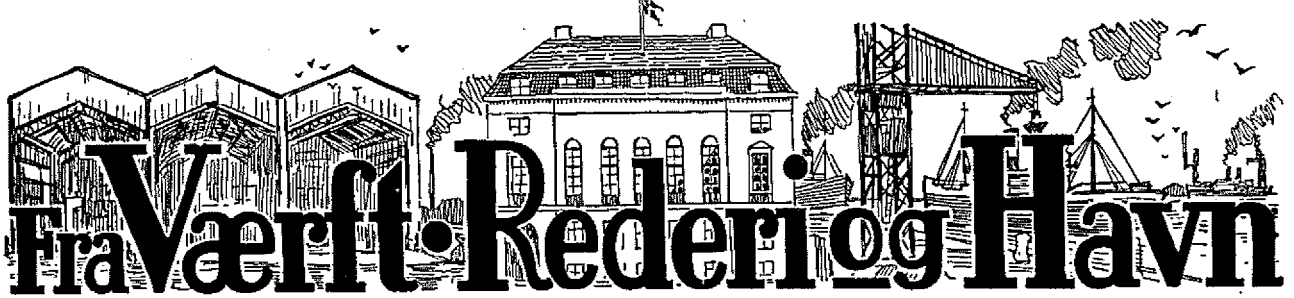
S. Christoffersen & Co. *Losning og
 Lastning*
 Stevedores — Tlf. Randers 2663

Husk, Hr. Hovmester!
 Pølser og Paalæg samt Kød er kun 1. Kl. hos
Henry Thomsen
 „Borgporten“ — Telf. 1691 — Horsens

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S
 HOLMBLADSGADE 47
 KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
 i alle Størrelser
 Forlang Katalog
 Telefon Central 1630



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juli 1938



Medlemmer pr. Januar 1938.

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 Danis
 D/S Heimdal
 Anders Christensen
 D/S Pacific
 A/S Det Danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stenaved
 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

M/S Transilvania

Den 20. Maj 1937 straktes Kølen til M/S „Transilvania“, det første af de to Søsterskibe med Dieselmotorer, som af det rumænske Handelsministerium for Havne og Vandveje (P. C. A.) er ordret til Serviciul Maritim Român, Bukarest, hos A/S Burmeister & Wain's Maskin- og Skibsbyggeri, København. — Stabelafløbningen fandt Sted den 11. Februar 1938, og de tekniske Prøveture afholdtes den 28. Maj og 8. Juni 1938.

M/S „Transilvania“ er et moderne Diesel-Passagerskib, bestemt for fast Fart paa Sortehavet og i Middelhavet i Ruten Konstantza-Istambul-Piræus-Haifa-Beiruth-Alexandria.

M/S „Transilvania“'s Hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	131,82 m
Længde mellem p. p.	123,44 m
Bredde	17,60 m
Sidehøjde	9,22 m
Brutto Tonnage	6672,31 Tons
Netto Tonnage	3917,54 Tons
Dødvægt	2150 Tons
Lastrum	100000 cb. ft.
Oliebeholdning	ca. 800 Tons
Fart ved normal I.H.K.	14400
	22½ Knob

Passagerantal:

1ste Klasse: 80
 2den Klasse: 100 og
 3die Klasse: ca. 230.

Foruden 1. Klasses Passagerer i Tomands-Kamre har Skibet en Luksus Suite paa 8 Kamre til 2 Passagerer hver samt 2 Super-Luksus-Suiter, hver for 2 Passagerer, beliggende paa Baadedækket. Skibet er bygget til *Bureau Veritas'* højeste Klasse „with special survey“ og opfylder i alle Henseender *International Convention's* Bestemmelser for Passagerskibe i den paagældende Fart.

Skibet er i Stand til at flyde med hvilke som helst to Rum aabne til Søen.

Alle Saloner og Kabiner med tilhørende Udstyr er i alle Henseender udført af kostbare, udsøgte Materialer, og Værftet har udført Udsmykningen af Skibet paa den særlige Maade, som Rederiet har ønsket, idet man har bestræbt sig for paa passende Maade at kombinere moderne Smag med Orientens Trang til Farver og Ornamentering.

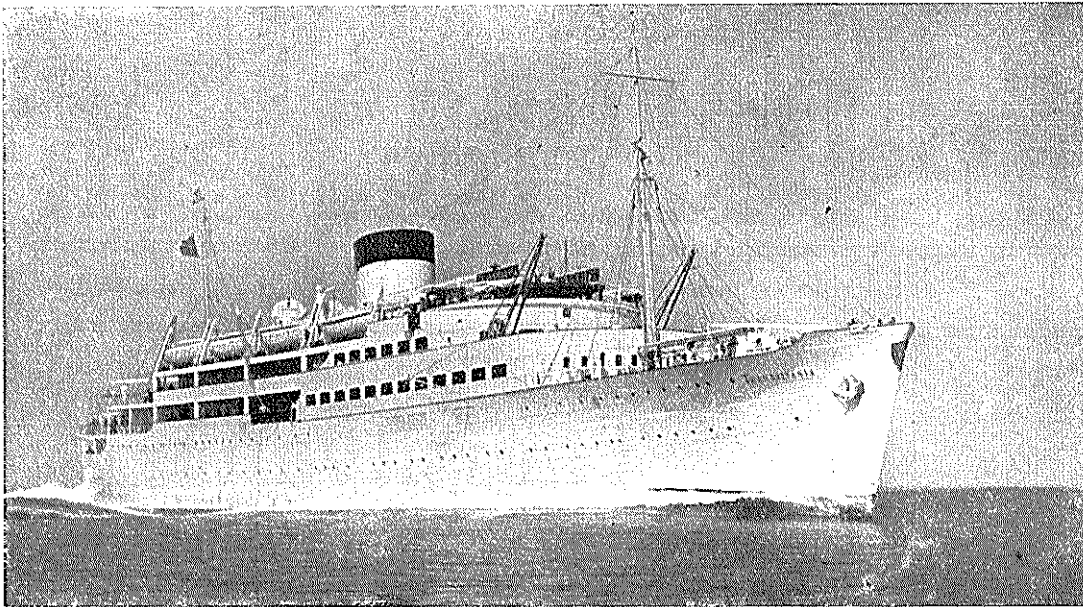
I den store 1. Klasses Spisesalon, hvor alle Passagerer kan spise paa



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



M/S
„Transilvania“
paa Prøvetur
ved Bornholm.
Fart 24,5 kn.

een Gang, er Paneler og Møbler udført i poleret, flammemat Birk. Overalt i Salonen er anvendt indirekte Belysning fra smukt farvede og formede Skaale og Reflektorer.

Agten for Spisesalonen strækker sig de store Pantries i Forbindelse med 1. og 2. Klasses elektriske og oliefyrede Køkken, som er monteret i rustfrit Staal, og elektrisk drevne Køkkenmaskiner, der opfylder alle moderne hotelmæssige Krav.

2. Klasses Spisesalon, der ligger paa samme Dæk, er udført i poleret Ask og er næsten lige saa elegant udstyret som 1. Klasse. 3die Klasses Spisesalon, der ligger i Agterskibet paa Hoveddækket, har Spiseplads til ca. 150 Passagerer. Salonen er udført i poleret Birkefiner og er tonmalet og svarer nærmest til en stor Paketbaads Turistsalon, hvad Udførelsen angaar.

Den smukke 1ste Klasses Rygesalon har Plads til 65 Passagerer og er forsynet med en „American Bar“. Paneler og Møbler er udført i poleret Mahogni med Læderbetrukne Stole og Sofaer. Agten for Broen ligger Skibets Musiksalon, som er udført i poleret Nøddetræ med Birkerodsfiner.

Væggene er dækket af Intarsiaarbejder udført af Rumæneren *Stefanescu*, visende gamle Slotte og Bygninger fra Provinsen *Transilvania*, hvorefter Skibet har faaet Navn.

I Midten af denne Salon findes et Dansegulv udført som et poleret Skibsdæk med indlagte Billeder, og Belysningen er ogsaa her indirekte.

Musiktribunen er arrangeret for et moderne Jazzorkester, og Musiksalonen saavel som de øvrige Saloner er forsynet med Højtaleranlæg, Radio etc.

Rygesalonen paa 2. Klasse ligger med Udsigt agterover og er ligeledes forsynet med en „American Bar“ og udført i smukke polerede lyse Træsarter.

Alle disse Saloner er forsynet med store, moderne Vinduer, Ventilatorer, Kalorifereropvarmning, og der er gjort alt for at gøre Sejladsen under de varierende

Temperaturforhold, hvorunder Skibet skal sejle, saa behagelig som mulig for Passagererne.

I 1ste Klasses Spise- og Rygesalon er der anvendt Luftkonditionering, saa at man kan afkøle og fugtgøre Luften i Rummene, eftersom Forholdene kræver det.

Luksuskamrene er udført i polerede Træsarter i smukke Farver, og hvert Rum har sit Særpræg.

Super-Luksus-Suiterne er udført i behandlet Satin Nøddetræ og er forsynet med svære Tæpper. Den tilstødende Spisesalon er udført i poleret Citrontræ og Opholdssalonen i Peroba.

Disse Super-Luksus-Suiter er ligeledes forsynet med Luftkonditionering og indirekte Belysning.

1. Klasses Kabiner, der bestaar af Tomands-Kabiner, er alle forsynet med fritstaaende Senge og Toiletborde. Væggene er beklædt med Lincrusta Tæpper i smagfulde Farver og Gulvene med en Belægning, der er afstemt efter de øvrige Farver.

2. Klasses Passagerkamre er i Retning af Udstyr paa Højde med 1. Klasses, men Køjerne er udført i forchromet Staal.

3die Klasses Kabinerne svarer til Paketbaadens Turistklasse; de er rummelige og har forchromet Udstyr, Servanter, etc. samt udmærkede Ventilationsforhold.

I 1. Klasses Kabinerne findes en Mængde smukke Akvareller udført af Fru Advokat *Robson*, født *Scavenius*. Paa 3die Klasse er der anbragt en Del smukt udførte Fotografier fra Rumænien, visende Landskaber og Bygninger, hvilket sikkert vil bidrage stærkt til at øge Interessen for det smukke Land Rumænien.

For M/S „Transilvania“s Besætning, der udgør 120 Mand, er Kahytsindretningen overordentlig moderne og smagfuldt udført med gode Ventilations- og Sanitetsforhold. De fleste Kamre er Tomands-Kamre med Pegamoidsæder paa Bænke og Stole og med Linoeumsbeklædning paa Gulvene. I Agterskibet under 3. Klas-

ses Kabys og Pantries forefindes store Kølerum for Proviant, Kød og Frugt, endvidere Icecreamfryseri og Køleskabe for Vin etc.

Skibet er indrettet til at befordre og ekspedere en betydelig Mængde Post, og for Transport af Frugt og Kød er der 3 store Lastkølerum. Hele Køleanlægget er udført af *AS Thomas Sabroe & Co.*, Aarhus.

De afkølede Dum omfatter 370 m³ Lastrum, fordelt i tre Rum for Transport af Kød og Grøntsager, og 57 m³ Proviantkølerum, ligeledes fordelt i tre Rum; alle Rummene er beliggende i Underlasten agten for Maskinrummet.

— Desuden leverer Køleanlægget den nødvendige Kulde til Luftkonditionering af 1. Kl. Spisesalen paa C-Dækket, 1. Kl. Musikværelset og Rygesalonen paa D-Dækket og en speciel Luksussuite paa A-Dækket. Totalt Rumfang af de luftkonditionerede Rum udgør ca. 850 m³.

Kølemaskineriet er et CO₂ Anlæg med direkte Fordampning for Last- og Proviantrummenes Vedkommende, og med Brinekøling for Luftkonditioneringen.

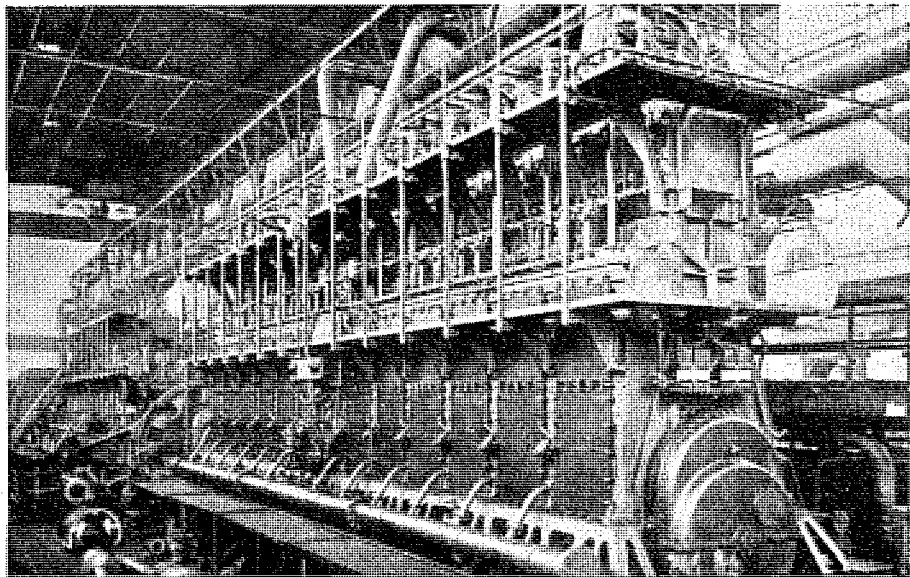
Tre lige store Kompressorer er installeret, en for Køling af Lastrummene, en for Proviantrummenes og en for de luftkonditionerede Rum. Alle Kompressorerne er af den vertikale dobbeltvirkende Type med direkte koblet 15 HK Elektromotor med 270 Omdrejninger pr. Minut; dog er Motoren for Luftkonditioneringskompressoreren regulérbar fra 270 til 320 Omdrejninger pr. Minut.

Skibets egentlige Lastrum består af 3 Underlaster, hvortil Godset føres igennem Trunkluger, der betjenes af 4 elektriske Kraner, leveret af *A/S Titan*, København. De elektriske Spil er udført af *Thomas B. Thrige*, Odense.

Den meget kraftige Styremaskine samt Ankerspillet er udført af samme Firma.

Skibets 8 Redningsbaade er bygget paa B. & W.s Værft, og Skibet er endvidere udstyret med en elegant Motorlaunch, leveret af *Engelhardt Decked Life Boat Co.*, København, og forsynet med *Penta Motor*. . . .

Det nautiske Udstyr, *Husun* Ekkoloddeapparat etc.



Hovedmotorerne paa Prøveplanen.

er leveret af *Iver C. Weilbach & Co.*, og Skibet er selvsagt udstyret med Radio-Pejleapparat.

Skibsventilationsanlægget er leveret af *De Forenede Jernstøberier*.

Brandslukningsanlægget består af et Kulsyreanlæg fra *Lux Brandslukning*, Oslo, og Skibet har et passende Antal Brandskodder samt asbestisclerede Skodder, Røgdetektorer, Skumslukkere etc. Der er saaledes taget alle Forholdsregler i Henhold til den internationale Konventions Forskrifter for at undgaa Brand om Bord.

Paa Baadedækket findes endvidere en Nød-Dynamo, som giver Strøm til Nødbelysning, Radiostation, Nødpumpe etc., saaledes at *International Convention for Safety of Lives at Sea* i denne Henseende er opfyldt.

Med sit smukke, hvide Skrog, sin grønne Boottop, lave kraftige Skorsten og lange horizontale Vinduer paa Kommandobro og i Overbygning fremtræder Skibet som en moderne Lystyacht med krydseragtigt Præg.

Maskineriet er installeret i to Maskinrum. I det agterste er anbragt Hovedmotorerne med deres tilhørende Pumper og i det forreste Hjælpermotorerne, de oliefyrede Kedler samt Skibspumperne.

Hovedmotorerne er 2 Stk. 12-cylindrede B. & W. 2-Takt, enkeltvirkende Trunkmotorer af Typen 1262-VF-115, der tilsammen normalt udvikler 14400 I.H.K., svarende til ca. 11500 E.H.K.

Der er 3 Stk. 6-cylindrede B. & W. 2-Takt, enkeltvirkende Hjælpermotorer af Trunktypen 622-VH-37. Hver af disse Motorer udvikler 360 E.H.K. ved 400

(Fortsættes Side 40).

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
		<h2>Proviant, Dæk- og Maskin-Stores</h2>	<h2>Nyhavn 45-47, København</h2>
		Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«



Skibsbygning i Frederikshavn for 70 Aar siden.

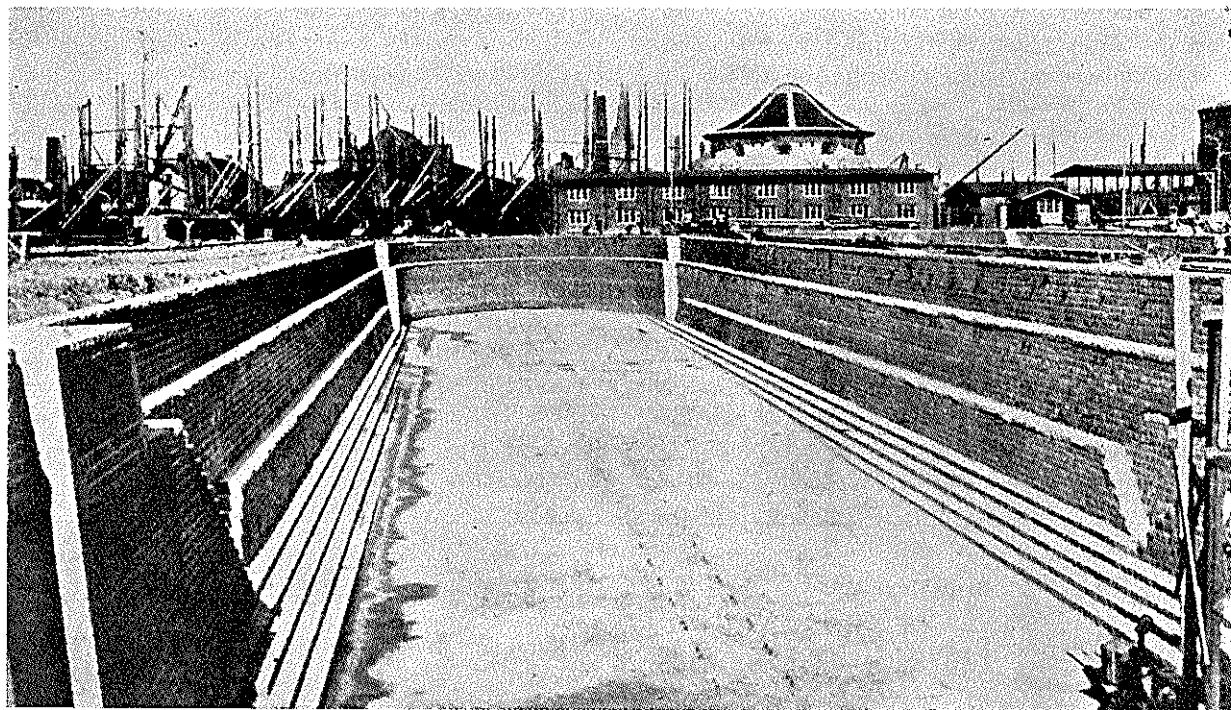
Frederikshavns Værft og Flydedok ^{A/S}

1913 - 12. Juni - 1938

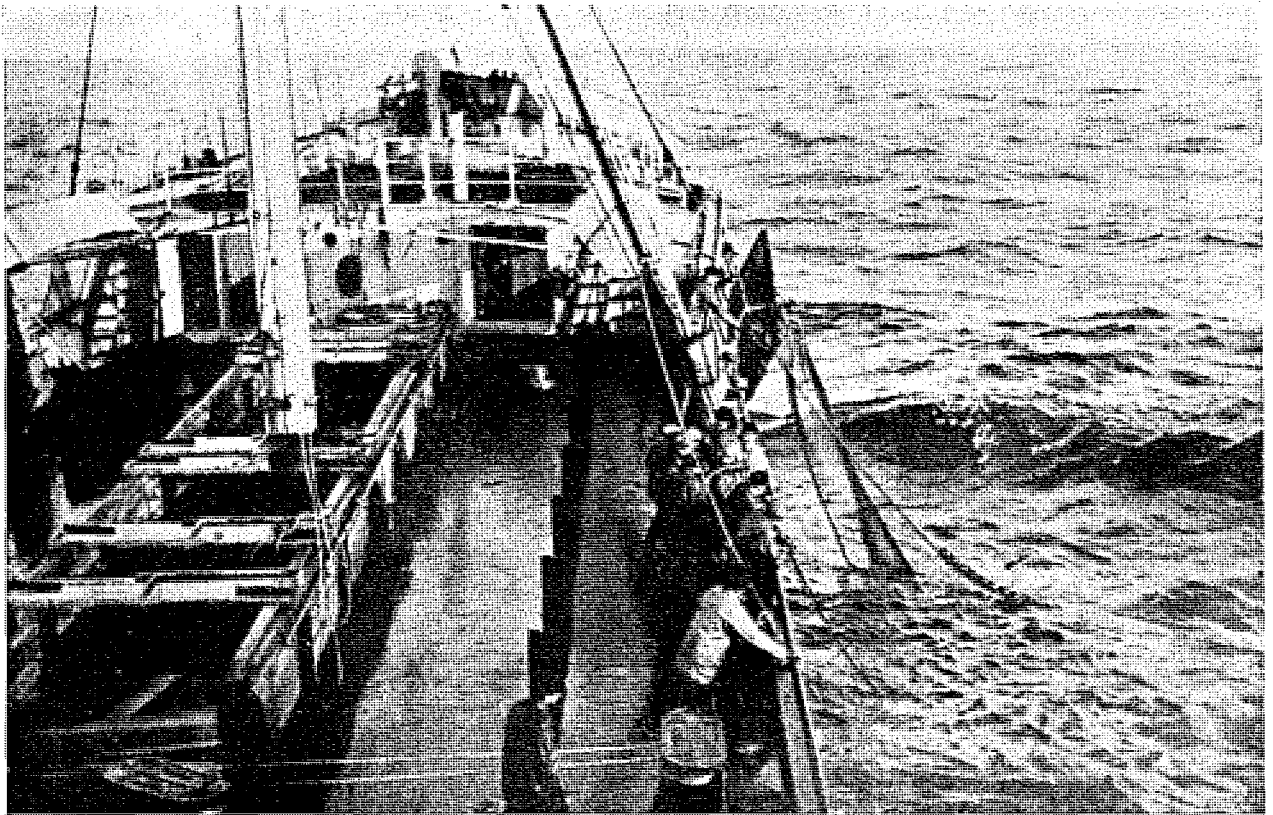
For at mindes 25-Aarsdagen har Frederikshavns Værft og Flydedok A/S udsendt et lille Hæfte til sine Forretningsforbindelser, hvori der gives en Række Billeder fra Værftets Produktion og Udvikling gennem et kvart Aarhundrede.

Allerede i 1870 begyndte man at bygge og reparere Træskibe paa det samme Sted, hvor der nu er en Virksomhed, der beskæftiger op mod 1000 Mand.

Værftet har i Aarenes Løb skaffet sig en trofast Kundekreds ogsaa udenfor Landets Grænser og har



Tørdokken i Frederikshavn bygges 1919.



Trawlet sættes ud ved New Foundland.

været til Gavn ikke blot for den By, det ligger i, men ogsaa for Landet.

Vi bringer nogle Billeder fra Bogen.

Paa Billedet fra 1870 ser man en Fiskeskonnert klar til Afløbning. Den byggedes til en Reder i Sydamerika. Fæstningstaarnet, som ses i Baggrunden til højre er fra 1686.

Flydedokken blev i 1928 forsynet med særlige mekaniske Kølbløkke, hvorved man blev sat i Stand til at dokke Skibe med en større Dybgang, end det ellers vilde være muligt.

I de senere Aar har man i Frederikshavn bygget en Del store Motortrawlere til franske og spanske Redere. De er paa 1200 ts og vil paa Grund af deres store Beholdninger af Olie og Ferskvand kunne holde Søen i omtrent 5 Maaneder.

Jubilæet indtraf paa en Tid, hvor god Beskæftigelse giver Glæde og Mod til at møde Fremtiden, hvad den end vil bringe. „Vikingen“ føjer ogsaa sine Lykønskninger til de andres og ønsker Værftet med dets energiske Direktør, Hr. Fr. Thomsen, Held og Fremgang i de kommende Aar.

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur
Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. ·· FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Omdrejninger og er direkte koblet til en 240 Kw. Dynamo med 220 Volts Spænding.

Alle Pumper er elektrisk drevne. Hovedmotorernes Stempler er oliekoede, medens Cylindrene med Dæksler er ferskvandskoede. Hver Hovedmotor har sit eget Kølevands- og Smøreliesystem.

Hjælpe-motorernes Cylindre er ligeledes ferskvandskoede.

Paa Forkanten af Hjælpe-motorrummet er indbygget 2 Stk. Settlingstanke, der hver rummer tilstrækkelig Olie for 12 Timers Forbrug, og fra disse Tanke pumpes Olien op til en 2 Timers Forbrugstank, anbragt i Casingen.

Der findes 1 Stk. 50 Tons Brændselolie-Transferpumpe og 1 Stk. 15 Tons Brændselolie-Servicepumpe.

Til Skibets Brug er installeret: 1 Stk. 200-Tons Ballastpumpe, 2 Stk. 2 × 20-Tons Last- og Sanitær-pumper, 4 Stk. 10-Tons Ferskvandspumper og 1 Stk.

Nødløsepumpe. Der er installeret 2 Startluftbeholdere og 2 elektrisk drevne 5 m³ B. & W. Kompressorer. Kedelanlægget bestaar af 4 Stk. La Mont Kedler, nemlig 2 Stk. oliefyrede Kedler samt 1 Stk. udstøds-gasfyret Kedel for hver Hovedmotor. Alle 4 Kedler er forbundet til en fælles Dampbeholder. Skibets 2 Skruer, der er udført af Spezialbronze, er konstrueret med særligt Henblik paa at undgaa Vibrationer og Rystelser, og Værftets tekniske Prøveture bekræftede, at dette var lykkedes.

De tekniske Prøver har ligeledes vist, at Skibet fuldtud opfylder de Krav, som fra Rederiets og Myn-dighedernes Side er blevet stillet med Hensyn til Fart, Sikkerhed og moderne Indretning.

M/S „Transilvania“ var kontraheret til en Prøvetursfart af 21,5 Knob, men paa de endelige Prøveture opnaaedes en Maksimalfart af 24,5 Knob med en total Hestekraftydelse paa 19.450 I.H.K.

Stabelafløbninger - Prøveture

NAKSKOV

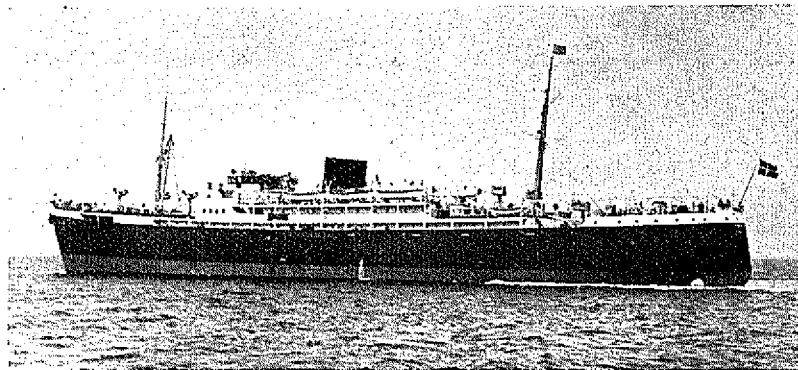
Fredag den 3. Juni 1938 afholdtes Prøveture med Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 84, Motorskibet „Imperial“, bygget til Rederiet: Compania Sud-Americana de Vapores, Valparaiso.

Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Lgd. mell. Perpendikulær 410' 0"
Bredde paa Spant 58' 0"
Dybde til Shelterdæk 33' 9"
Lasteevne ca. 6.050 Tons D.W.

Skibet er bygget til Lloyd's højeste Klasse og efter Reglerne i den internationale Konvention om Sikkerhed for Memmeskeliv paa Søen, og det er indrettet som et Fragt-, og Passagerskib med Plads til 34 Passagerer paa I Klasse, komfortabelt indrettet med 1 og 2 Personers Kamre med tilhørende Bade- og Toiletrum, i et stort Hus paa Promenadedækket. I Forenden af dette Hus findes en stor Spisesalon og Damesalon med Møbler af poleret Mahogni samt en Rygesalon og Bar med Paneler og Møbler af poleret Nøddetræ.

For Turistklassen er der i et Hus paa Shelterdækket indrettet store 4-Personers Kamre til 116 Passagerer, Baderum og Toiletrum. Udstyrelsen er som til



I Klasse, kun noget enklere. Der findes for Turistklassen en stor hyggelig Spisesalon og Bar.

Skibet har 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 elektrisk Lossespil. Lossespillene, det elektriske Ankerspil, et 7 Tons Varpespil og den elektriske Styremakine er leveret af Thomas B. Thrige, Odense.

Skibet er endvidere forsynet med 10 Stk. 3 Tons elektriske Lossekraner af Fabrikat „Demag“.

Beboelse for Dæksofficererne og Kaptajnen findes paa Baadedækket og Kommandobroen.

I Huset paa Shelterdækket findes Apterling for Ma-

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft

AALBORG VÆRFT ^{A/S}

Telefon: 4101 — Statstelefon: 9 — Telegram-Adr.: „YARD“

skinofficererne og Restaurationspersonalet. — I Bak og Poop er der Beboelse for Mandskab.

Mellemdækket agter er udstyret til Kreaturtransport, med Plads til 190 Stk. Kvæg.

Skibet har 2 Lastkølerum paa ialt 1133 m³ for Transport af Bananer. Køleanlægget er leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus.

Køleanlægget er udført for CO₂, og Brine-Systemet er baseret paa Tretemperatur-Systemet, saaledes at forskellige Temperaturer kan opnaaes i de forskellige Rum ved Cirkulation af Frysebrine, Kølebrine eller Tøbrine, alt efter hvad der forlanges.

Temperaturen i de forskellige Rum kan nemt kontrolleres i Maskinrummet ved Hjælp af et elektrisk Fjerntermometer, og en CO₂ Indikator sætter Personalet i Stand til at holde Luftens Kulsyreindhold indenfor de foreskrevne Rammer, idet der indblæses frisk Luft og udblæses daarlig Luft, naar dette er nødvendigt.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. Burmeister & Wain dobbeltvirkende, 2-Takts Dieselmotor paa 7.400 I. H. K., der vil give Skibet en Fart i Søen af 16 Knob fuldt lastet.

I Prøveturen deltog: Den chilenske Gesandt i København, Minister H. L. Wessel, den chilenske Konsul i København, Skibsreder Kn. Lauritzen, Mr. E. A. Barrit fra Rederiets Agentur i London, Mr. H. Dilworth, Liverpool, Rederiets Maskinkonsulent, Chefen for de herværende chilenske Inspektører, Fregatkaptajn F. Figueroa Olea, samt de øvrige herværende chilenske Inspektører, Repræsentanter for Lloyd's Register i Kø-

benhavn samt Værftets Ledelse og nogle indbudte Gæster.

Efter Prøveturen afsejlede Skibet via Rotterdam og Panama til Valparaiso.

KØBENHAVN.

Nybygning Nr. 635 blev den 2. Juni Kl. 12,30 sat i Vandet fra B. & W.s Skibsværft paa Refshaleøen.

Skibet bygges til Compagnie Générale d'Armement Maritimes, Paris, og er konstrueret til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Dets Hoveddimensioner er følgende:

Længde	96,01 m
Bredde	13,87 m
Sidehøjde til øverste Dæk	8,79 m
Dødvægten bliver paa ca.	2250 Tons
Farten ca.	15½ Knob i Søen.

Skibet bygges til Bureau Veritas Klasse + I 3/3 L. I. I., A. & C. P. + R. M. C.

Det skal fremdrives af 1 Hoved-Dieselmotor af B. & W.s enkeltvirkende, to-takts Trunktype, udviklende ved normal Fart ca. 3950 IHK. ved ca. 160 Omdrejninger pr. Minut.

Skibet blev døbt af den franske Ministers Frue Madame A. G. A. Bonnefoy-Sibour, og det fik i Daaben Navnet „Barfleur“. Afløbningen overværedes endvidere af den franske Minister A. G. A. Bonnefoy-Sibour, Direktør Albert Dompierre d'Hormoy, Ingeniør G. G. Scherffenberg og B. & W.s Direktion, alle med Fruer.

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

^{A/s} **J. FREYTAG, Seilmager**

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Esbjerg

Tovværksfabrik ^{A/s}

Alt Skibstovværk

Specialitet Manila-tovværk.

Husk vor HERKULES

Kvalitet med den indlagte

røde Traad

Telefoner:

399 — 400

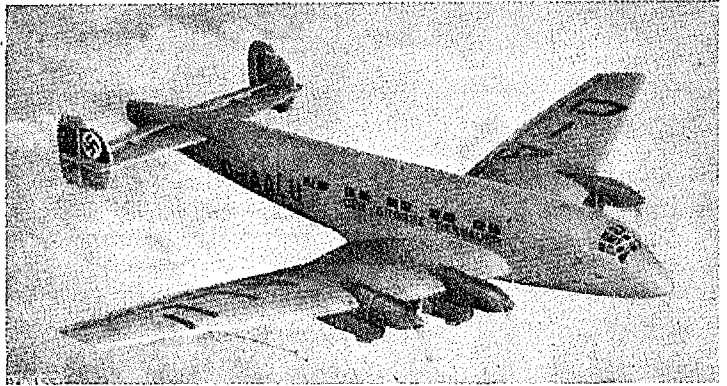
Trafikflyvemaskinen af i Dag

Fordringerne til Trafikflyvningens Hurtighed stiger stadig. Man er nu oppe paa Rejsehastigheder, der er 50 % større end for blot et Par Aar siden. Af Hensyn til Farten maa man dog ikke glemme Hensynet til Sikkerheden. Hensynet til Økonomi kommer i sidste Række og er ikke foreneligt med de store Hastigheder.

Junkers Flyvemaskinfabrik i Dessau har i mange Aar hørt til de førende paa dette Omraade. Den nye Type „Ju 90“ er en yderligere Forbedring af Firmaets Maskiner baade med Hensyn til Fart og til Økonomi.

Junkers har altid betragtet Sikkerheden som det vigtigste ved en Flyvemaskine. Det var det første Firma, der fremstillede 3-motors Maskiner og er gaaet i Spidsen med 4-motors Maskinerne. Den første Type, „Junkers G 38“, har nu været i Drift i 6 Aar og har i den Tid ikke foretaget en eneste Nødlanding, da Erfaringerne viser, at to Motorer aldrig sætter ud paa samme Tid, og da Maskinen selv med kun 3 Motorer har et tilstrækkeligt Overskud af Kraft.

For Økonomien er Valget af Byggemaaden af stor Betydning. Den maa være robust og let tilgængelig for Eftersyn og Reparationer. Desuden maa den være saa-



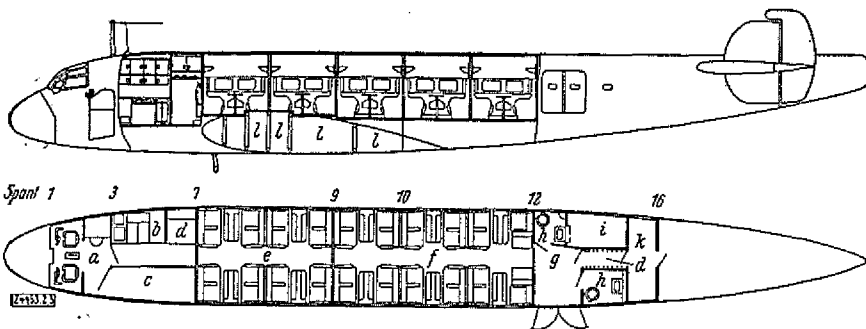
4-motors Trafikflyvemaskine „Junkers Ju 90“.

ledes konstrueret, at man til Indbygning kan anvende de Motorer, som foretrakkes af Køberen. Økonomi med Brændstoffet er ikke foreneligt med de store Flyvehastigheder. Her er det andre Overvejelser, der vejer mest til.

Passagerernes Fordringer til Bekvemmelighed maa der ogsaa tages Hensyn til. De magelige Stole maa være anbragt saaledes, at alle har Udsigt gennem de lavtsiddende Vinduer. Derfor kan Pladserne kun være i 2 Rækker langs Siderne.

Desuden maa der til Bekvemmelighederne høre: Garderobe, Toiletrum, Bagagerum, Køkken og helst ogsaa en Afdeling for Rygere.

Den nye „Junkers Ju 90“ har følgende Hoveddata: Landingsstellet trækkes op under Flyvningen, Spændvidde 35 m, Bæreflade 182 m², Vægt i flyveklar Tilstand 21000 kg. Normaludrustning: 4 Motorer à 820 HK., men Motorer indtil 1200 HK. kan indbygges. Tilsvarende Hastighed mellem 350 og 410 km pr. Time efter Motorstørrelsen, Rejsehastighed 325 km pr. Time. Aktionsradius 3000 km. Passagerantal 40.



Kroppen set fra Siden (øverst) og set ovenfra.

- | | | |
|------------------------------|---------------------------|-------------------------|
| a. Manøvre- og Telegraftrum. | e. Salon for Rygere. | i. Postrum. |
| b. Anretterum. | f. Salon for Ikke-Rygere. | k. Agterste Bagagerum. |
| c. Forreste Bagagerum. | g. Entré | l. Rum for større Gods. |
| d. Garderobe. | h. Toilet- og Vaskerum. | |

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

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

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 39, København.

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

Peder Skramsgade 7. Telef. Sundby 757

København K. — Telegram-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
Telegr.-Adr.: „Holzandia“

A. P. MØLLER

ISBRANDTSEN-MOLLER COMPANY, Inc.

TELEGRAM-ADR.: „ISMOLCO“

NEW YORK U. S. A.

26. BROADWAY

KØBENHAVN K.

KONGENS NYTORV 8

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN

Telefon Central 72

(10 Ledninger)



Rejs altid med ØRESUNDSBAADENE

De sover mens De sejler





VIRKLINGEN

Øre
ili

Københavns Havn
Maleri af V. Qvistorf

1938 - Nr. 11
15. Aargang



fra Søen bringer Vikingen de bedste og interessanteste Virkelighedsskildringer,

De bedste Illustrationer

faas hos


BRØDRENE BÆRENTZEN

Cliché og Reproduktionsanstalt

GL. MØNT 39

Telefon C. 9822 og Byen 8040

Vi samarbejder

*med de bedste Tegnere og Malere
paa det marilime Omraade*

GÖTA

Baadmotor 2½-7HK



2½HK 357 Kr. m. Tilbeh.

SVENSK MOTOR A/S

HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K.

ARCHIMEDES

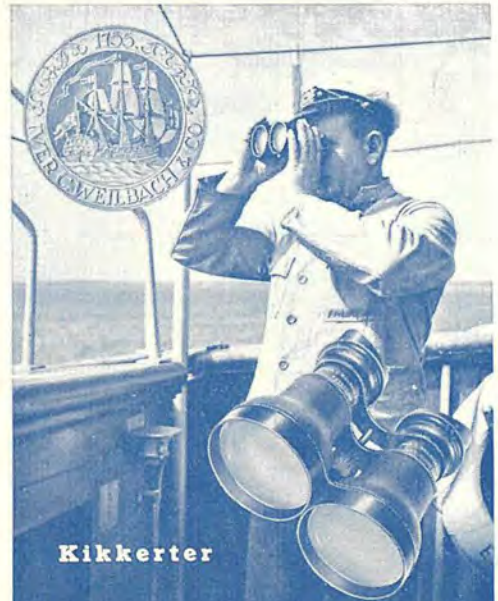
Paahængsmotor 2-20 HK

FÖRLANG GRATIS
KATALOG



2 HK
415 Kr.

ENEFÖRHANDLER.



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

Amaliegade 30 - København K.

Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627

Forlang vort ill. Katalog



M/S „HAMMERSHUS“, Dampskibsselskabet paa
Bornholm af 1866, Rønne, er udrustet med THRIGE
helelektriske Styremaskine og THRIGE Dæksmaskineri,
Dynamoer og Motorer

Lossespil, Ankerspil,
Capstans, Styremaskiner,
Skibsdækkraner, Optiske
Maskinrumstelegrafer,
Dynamoer, Motorer, m. m.

THOMAS B. THRIGE

København

Odense



THRIGE Skibsdækkran

som leveret til

M/S „HAMMERSHUS“

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

KØBENHAVNS HAVN AF I DAG



Havneløbet udfor Kvæsthusbroen.

Af TAGE NISSEN

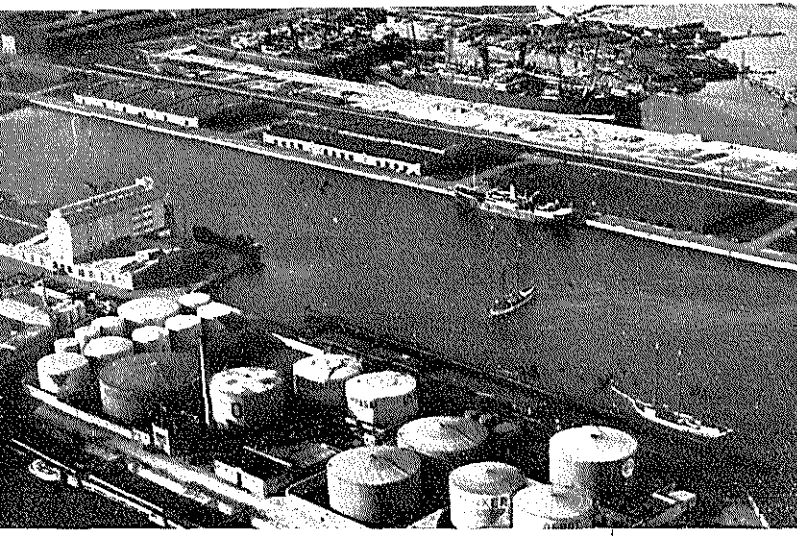
HVIS MAN satte sig for, at man vilde spadsere langs hver eneste Kaj og hvert eneste Bolværk i Københavns Havn, saa fik man en Spadseretur paa 36 Kilometer. Der er kun to nordeuropæiske Havne, der i Kajlængde overgaar Københavns Havn, og det er London og Liverpool.

Men denne 36 Kilometer lange Spadseretur vilde ikke paa nogen Maade virke trættende eller kedelig, for en mere afvekslende Havn skal man lede længe efter. De fleste moderne Storhavne er ensformige med lange Kajer og Rækker af Dokker, indrammet i ens Pakhuse. Københavns Havn er en hel Række Havne, hver med sit selvstændige Fysiognomi. Det beror paa, at Københavns Havn er bygget op efter vekslende Tarv og Trang i Løbet af højst forskellige kulturelle og kommercielle Forhold. Den er simpelthen opstaaet gennem otte Aarhundreder ved Opfyldninger i det Sund, der skille Amager fra Sjælland, og som paa Byens Grundleggers, Biskop Absalons Tid var næsten halvanden Kilometer bred. Lige ude fra Svanemøllebugten i Nord til den sydligste Del af Sydhavnen er alt Havneterræn Opfyldninger, og det samme gælder Christianshavn og

Islands Brygge. Herigennem er Havnen opstaaet som et næsten ti Kilometer langt Sejlløb med Kajer og Havneafsnit paa begge Sider. Søfartsmæssigt er et saadant langt Havneløb ikke særlig heldigt, da det giver lang Sejllads for den indre Trafik i Havnen, men paa den anden Side skaber det en mere intim Føling mellem Havnen og Storbyen ved de lange Vandfronter udfor Valby, Enghavekvarteret, Vesterbro, den indre By og Østerbro, og paa den anden Side udfor Christianshavn og Islands Brygge, hvorved blandt andet Afstandene fra Byen og dermed Transporten af Gods forholdsvis kortere, og denne intime Føling mellem Havn og By har skabt de store Afvekslinger i Havnens Fysiognomi.

Københavns Havn kan deles i tre Afsnit: Yderhavnen, Inderhavnen og Sydhavnen.

Yderhavnen, der rækker fra Svanemøllebugten ind til Toldboden, omfatter Kalkbrænderihavnen, Skudehavnen, Frihavnen, Benzinhavnen, Redhavnen og 10 m Bassinet paa Sjællandssiden, og Revshaleøen paa Amagersiden med Burmeister & Wain og Bunkerkulstationerne. Hvert af disse Havneafsnit har sit eget



Redmolen, Kronløbsbassin.

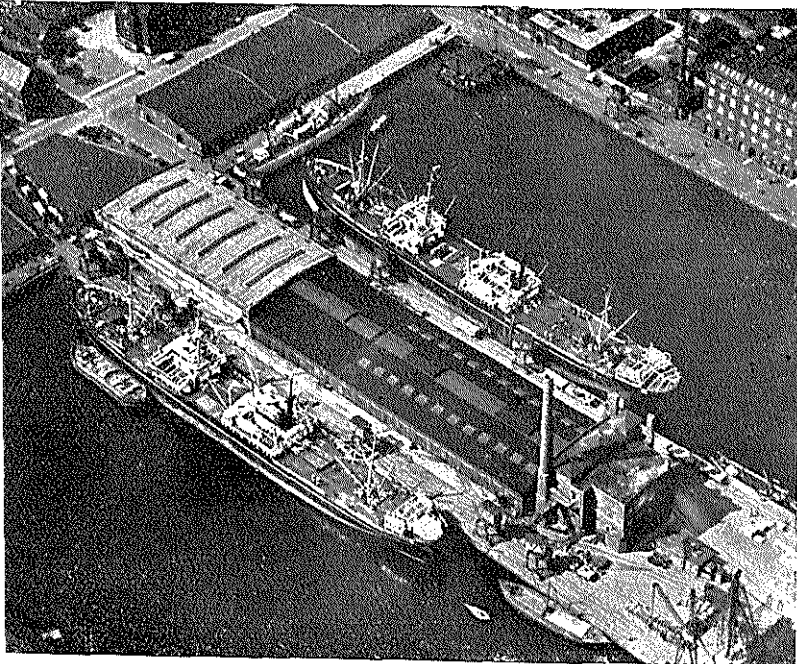
Fysiognomi, bestemt af den specielle Trafik paa hvert af dem: Kul, Kalk og Bygningsmaterialer til Kalkbrænderihavnen. Smaafartøjer og Baadebyggerier i Skudehavnen osv. Frihavnen, der er et selvstændigt Omraade, aabnet for Trafiken i 1894, var den første Frihavn i Skandinavien. Efter Verdenskrigens Udbrud, da der syntes at frembyde sig betydelige Udsigter for Københavns Havn som Knudepunkt for

bassinet blev anlagt. Det blev imidlertid saa som saa med den forventede Transithandel.

10 m Bassinet, der endnu hører under Toldhavnen, venter paa sin Indlemmelse i Frihavnen, hvor det blandt andet paa Grund af Spor- og Vejforbindelsernes bedre Beliggenhed kan forventes at finde en Udnyttelse, der svarer til dets store Vanddybde og dets Bekostning. Havnevesenet har gennem mange Aar haft en ringe



Turistdamper ved Langelinie.

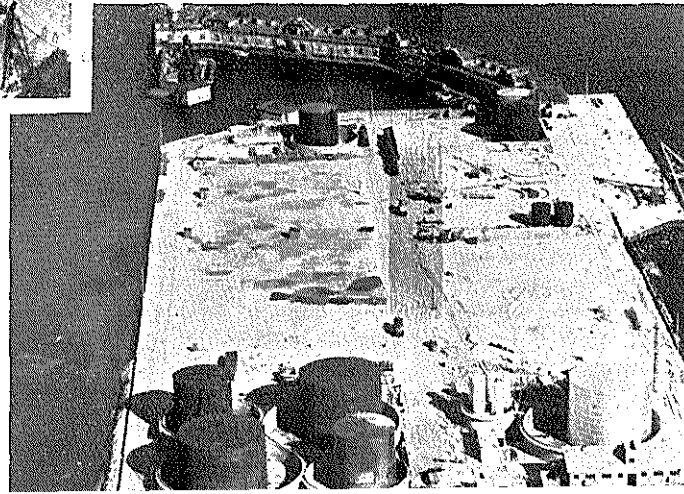


Ø. K. Skibe i Frihavnen.

Verdensomsætningen paa Østersølandene, ansaa man Frihavnen allerede eksisterende sydlige Bassiner for utilstrækkelige til at varetage den forventede store Transithandel, hvorfor Kronløbs-

Forrentning af de store Beløb, som 10 m Bassinet har kostet, men dette har takket være Havnens gode økonomiske Kaar ikke virket trykkende. Og den Betragtning vil med Rette kunne gøres gældende, at Havnen altid maa være noget forud med sine Anlæg, for hurtigt under en pludselig Ændring af Forholdene at kunne efterkomme Erhvervenes og Trafikens Krav.

Mens Yderhavnen er af forholdsvis ny Dato og derfor et rent Havneanlæg og selvstændigt beliggende, saa er Inderhavnen, som



Mole 1. Provstenshavnen.

strækker sig fra Toldboden til Langebro, den ældste Del af Havnen, og dens Fysiognomi er stærkt præget af en intim Tilknytning til selve Københavns Bebyggelse. Inderhavnen Afsnit er: Søndre Toldbod, Larsens Plads, Kvæst husbroen, Nyhavn, Havnegade, Stoltsholms-Afsnittet med Christianskajen paa Sjællands-siden og Flaadens Leje, Grønlandske Handels, Kroyers og Wilders Pladser, Pakhuset »Den gamle Grynmølle«, De forenede Handels- og Oplagspladser, Burmeister & Wains Anlæg ved Strandgaden, Appelbys Plads med »De danske Sukkerfabrikker«, og inde bag alle disse Pladser, der hver især taler sit Sprog om dansk Handelsforetagsomheds Afhængighed af



Fra Frihavnens Østbassin.

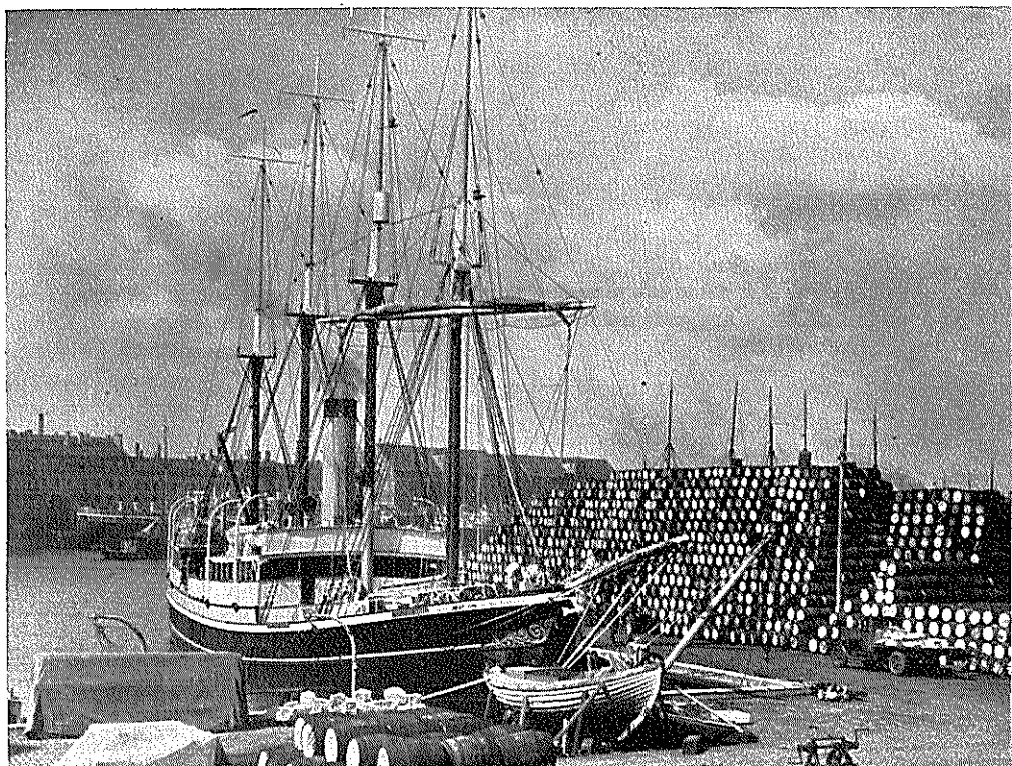


Nyhavns Kanal.

Søfarten og dermed af den rigtige Havn, ligger Christianshavns Kanaler. — Det er væsentligst Indenrigsfarten (Kvæsthusbroen), Europafarten (Larsens Plads og Toldboden), Grønlands-, Islands- og Færø-Trafiken (de nævnte Pladser paa Christianshavns-siden) samt Landbrugseksperten paa England (Christiansgade-Kajen), der præger Livet i den indre Havn, mens den store oversøiske Trafik holder til ude i Yderhavnen og Industrien i Sydhavnen.

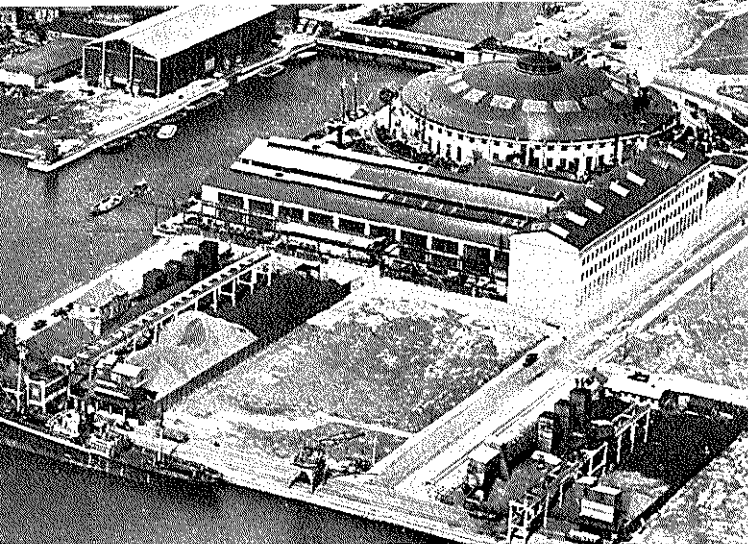
Sydhavnens Anlæg var første Gang paa Tale i 1857, men det var først efter Fæstnings-

Fra Grønlands Handels Plads.



terrænets Nedlæggelse og følgende Bebyggelse i Slutningen af forrige Aarhundrede, at Fladvandet paa Sjællandssiden umiddelbart syd for Langebro tilfyldtes, og den første Gasværkshavn byggedes. Da Godsbanegaarden i 90'erne blev anlagt paa Opfyldninger i Kalvebodstrand, tilfyldtes den første Gasværkshavn, og til Erstatning herfor udførte Statsbanerne den nuværende Gasværkshavn. Dermed var Udbygningen af Sydhavnen i fuld Gang og efterfulgtes af store Kajanlæg paa Opfyldninger ved Islands Brygge, Enghave Brygge, Teglholmen og Teglværkshavnen.

Langs de vældige Kajer og Bolværker i Sydhavnen ligger Industrivirksomhederne, og det store Opsving, Danmarks Industri har taget i de sidste Aartier tyder paa, at selv Sydhavnen ikke er tilstrækkelig, og at man stadig maa tænke paa Udvidelser af Industrihavnen. Der har i Aarenes Løb været fremsat mange Projekter desangaaende. Ko-



B. & W.'s Støberi paa Teglnholmen.

benhavns Havn har Udvidelsesmuligheder baade mod Nord, mod Syd og mod Øst, og alle tre teder er Mulighederne store, for saa vidt som der disse Steder findes betydelige Vandarealer, som vil kunne inddrages i Havneområdet og omdannes til Havneanlæg med Bassiner og Brugsarealer, forholdsvis nær Byen, og som vil kunne knyttes til denne ved gode Vej- og Jernbaneforbinder.

I Forbindelse med det nedlagte Fort Prøvestenen er en ny Oliehavn paabegyndt, idet Mole I staar færdig, og Mole II er under Opførelse. Denne Havn, der kan besejles af stor søgaaende Trafik, vil ialt koste 6,9 Mill. Kr.

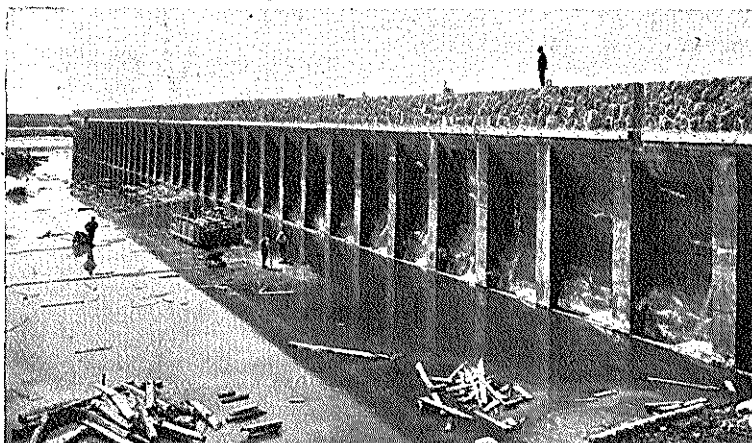
Københavns Havn har ved sin Beliggenhed og den danske Skibsfart og Industri alle Betingelser for en sund og naturlig Vækst, og de store Fladvande i Byens Nærhed muliggør saa billige Udvidelser, at Konkurrencen med andre Storhavne lette.

Københavns Havn blev i 1937 anløbet af 24,809 Skibe med tilsammen 8,005,498 net. reg. Tons. Godsomsætningen beløb sig til 6,542,036 Tons, heraf var 5,094,982 Tons Import. Eksporten androg 1,447,054. Den samlede Stigning var i Forhold til 1936 256,803 Tons. Og Københavns Havn har foruden sin store Import og Eksport en anden stor Opgave. Det er at byde den forbigaaende Skibsfart i Øresund Service i Retning af Bunkers, Proviantering, Reparationer o. l. I 1937 har ikke mindre end 1,436 Skibe søgt ind til København i saadanne Ærinder.

Københavns Havn kan vi med al mulig Grund være stolte af. Selv om man nok rent havneteknisk kunde

ønske forskellige Ændringer, saa er der dog her ved Hovedfærdselsaaren fra Østersøen ud til Omverdenen skabt en Havn, der har alle Betingelser for at hævde sig ikke alene mellem de store kontinentale Havne, som København gennem Ø. K.'s Virksomhed er blevet stillet paa lige Fod med med Hensyn til Fragtrater, hvilket gør København konkurrencedygtig som Stabelplads, men ogsaa mellem de nyopdukkende Havne rundt om langs Østersøen, som f. Eks. Gdynia, der med deres kostbare, højt moderne Anlæg vilde være haarde Konkurrenter til Københavns Havn, hvis denne ikke havde sin fremragende Beliggenhed. Og i Forbindelse med sin fordelagtige Beliggenhed har Havnen et andet stort Fortrin, idet det har været muligt at holde Havnetaksterne nede som nogle af de billigste Havnetakster i Europa. — Endelig har Københavns Havn et meget stort Fortrin frem for de

fleste andre Havne. København er en smuk By at komme sejlene til. Det er ikke alene den vidunderlige Sejlads ned ad Øresund, men Byen selv dukker frem med sine mange skønne Taarne og ligefrem lokker den Rejsende til sig, og selve Indsejlingen til Hav-



Kajmur under Opbygning (Sydhavnen).

nen er i Skønhed og Orden enestaaende. Dette har Havnemyndighederne da ogsaa i vid Forstand forstaaet og udnyttet. I de sidste Aar er de store Turistrejser jo blevet saa populære overalt i Verden, og de store Havne kappes om at trække Turistskibene til sig. Men Turisterne vil have noget, der fryder Øjet, og da samtidig Turistskibene er meget store Fartøjer, der kræver store Dybder i Havnen, saa har Opgaven ikke været helt let.

Naar Fremmede kommer sejlene til København, møder de ved Indsejlingen det smukke Syn af de Hundreder af Lystsejlere, der netop for nylig har faaet deres store Lystbaadehavn i Svanemøllebugten. De hvide Sejls muntre Tumlen sammen med den store, travle Trafik er den Slags Ting, der tilfredsstiller en Søfarendes Øje.



Nordre Toldbod ca. 1850.

Da vi asede paa

„AURORA“

Af Reserveløjtnant A. BUSCH

Ved KAY LARSEN

I ondt og skummelt Vejr strandede Natten mellem d. 4. og 5. December 1871 den store nybyggede Damper »Aurora« paa Jægens Rev ved Nordøstpynten af Læsø. Skibet var paa Rejse fra Riga til Hull med Planke, men den naaede aldrig længere end til Kattegatsøen. Ganske vist kom Dykkerdamperen »Hertha« hurtigt til og gjorde sammen med Læsøboerne ihærdige Anstrengelser for at faa Skibet flot igen, men »Aurora« havde taget saa meget Skade i Bunden, at den ikke var til at redde. Dækslasten og Halvdelen af Forlasten flaadedes i Land — og dermed Basta.

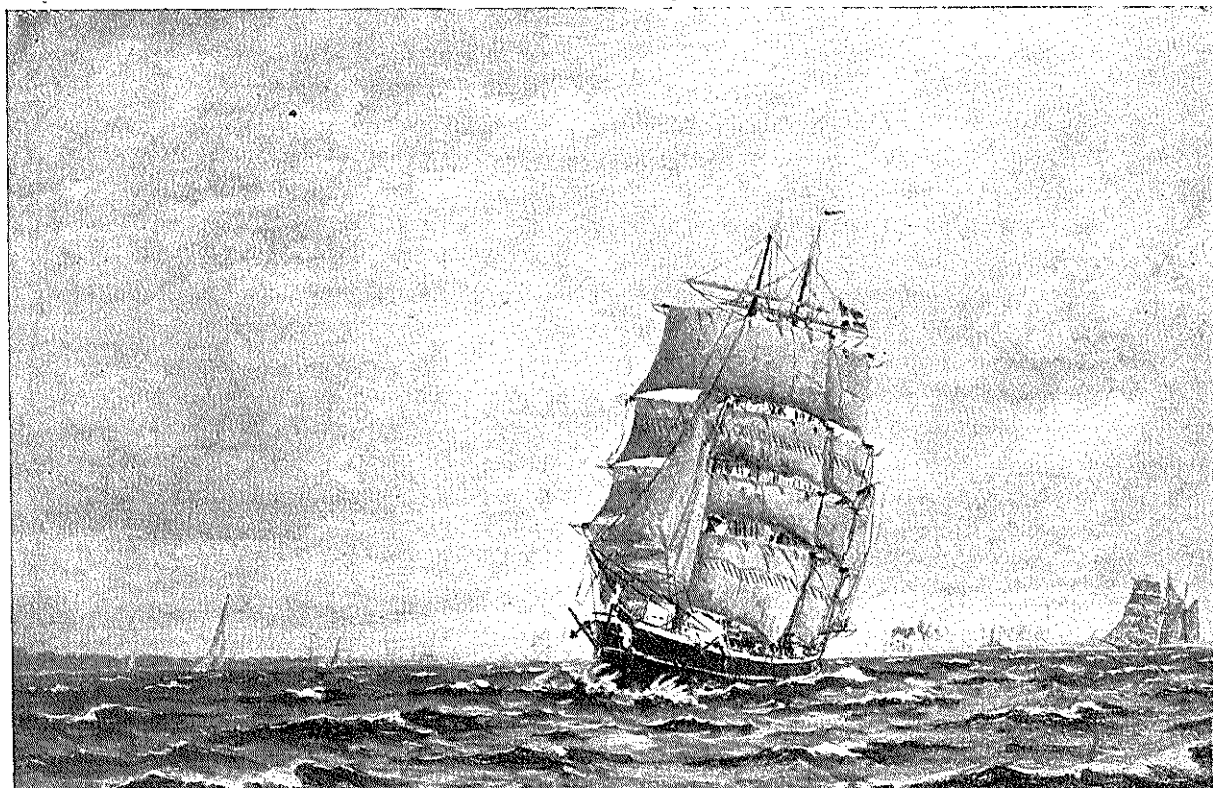
Det store Skib var længe pænt at se paa, men Snestormene i Marts 1872 tog det pæne af det. Det krængede over, og Styrbords Ræling kom under Vand. »Hertha« kom senere til og bjærgede Resten af Inventaret, Dampspillet og en Kran, og saa købtes Vraget med sin tilbageværende Plankeladning af et Interessentskab, der bestod af en Tømmermester, en Smedemester og mig selv.

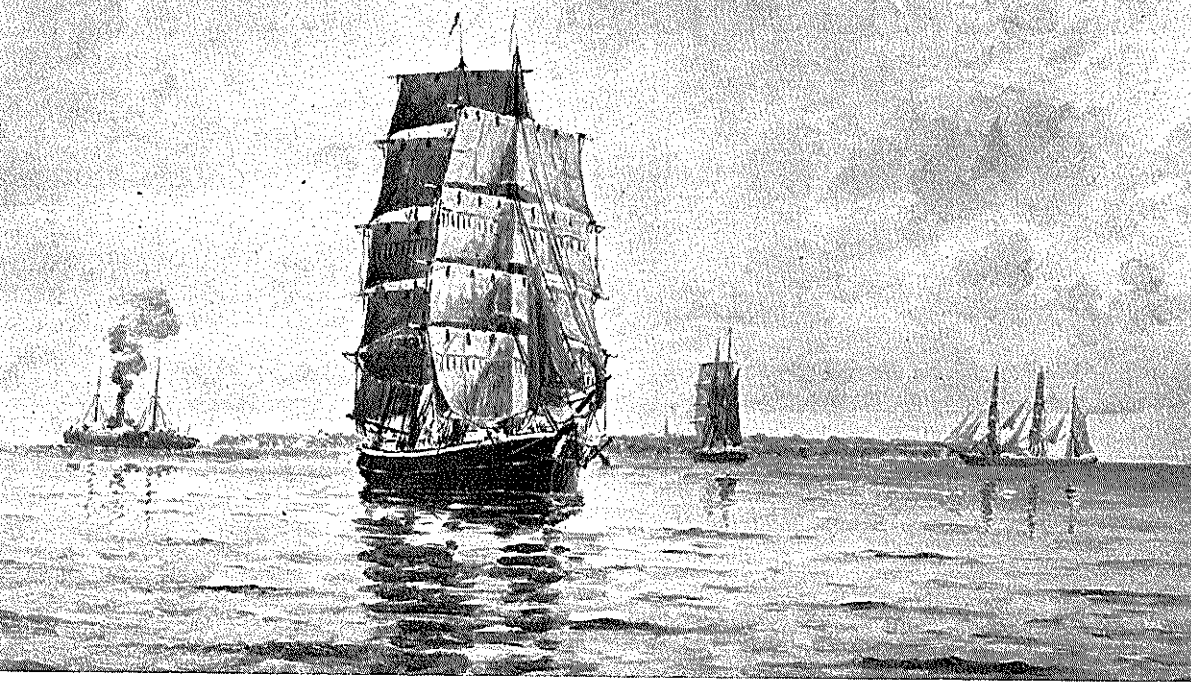
Den 10. Juni mødte jeg op i Frederikshavn med Dykkerapparat og Dynamit, og mine Fæller kom til fra

Randers med Værktøj, en fritstaaende Smedesse — og nogle Haandværkere. Vi forsynede os med Gier, Tallier og Proviant, lejede en Dæksbaad og sejlede over til »Aurora«.

Der saa ikke hyggeligt ud. Kun lidt af Dækket om Bagbord var oven Vande. Vi krøb om Bord, anbragte vort Gods paa Orkandækket og indlogerede os i Dæks-Husene og i Forlukafet saa nogenlunde efter Rang, Stand og Lejlighed. Haandværkerne kom søsyge om Bord, men rettede sig hurtigt efter en god Frokost med en god Snaps. Saa gik de straks i Arbejde, og jeg sejlede med Dæksbaaden rundt til Østerby for at hverve Arbejdsfolk og hente en mindre Baad, som vi havde Brug for. Jeg fik kun 1 Mand, og da jeg kom om Bord med ham, fandt jeg Stemningen mat.

To Mand havde faaet slemme Saar paa Fingrene, og Halvdelen af Mejslerne var allerede slidt ubrugelige. Det vilde blive et haardt Arbejde at komme ind til Lasten og faa Plankerne fri. Smedemesteren maatte i Lag med Essen.





Læsøboen skulde i Land om Aftenen, og jeg maatte sætte ham ind. Medens jeg var i Østerby for at slutte endelig Aftale med andre 4 Mand, sprang Vinden op til en haard Nord-Øst. Jeg maatte blive i Land, — og »Aurora« var uden Baad.

Næste Morgen var jeg klar med de 4 Mand, — men Baaden var ikke klar! Den var om Aftenen ikke blevet trukket højt nok op paa Land, og nu laa den i Strandkanten og var fuldstændig indviklet i en Masse vaad og tung Tang. Dagen gik, og jeg overvejede, om jeg skulde sammenkalde Redningsmandskab for at bringe Haandværkerne i Land. Det kunde jo være, at Søen skyllede Dækshusene over Bord.

Henimod Aften løjede Vinden noget, og jeg gik til Østerby Kro, hvorfra man kunde se Vraget. Der var ikke hejst Faresignal! Næste Morgen slap jeg om Bord med mine fire Mand, og der fik jeg en længere Begrædelseshistorie. To af Haandværkerne, som havde slaadt sig ned i Forlukafet, havde faaet Panik om Natten ved Søens Larmen om Skibet og paa Dækket — og var faret op paa Orkandækket, hvor efterhaanden alle de ombordværende, lidet søvanle som de var, samlede sig, tæt pakkede, i det agterste Hus, alle i sort Humør eller aldeles uden Humør. De havde bestemt, at de, hvis de overlevede Natten, aldrig mere vilde blive paa Vraget ved Nattetid! Men hvis der var kommet en Redningsbaad ud efter dem, vilde de heller ikke have betroet sig til den.

Folkene gik dog gladeligt i Arbejde igen. Maaltiderne var rolige, men uden varm Ret. Vi spiste tør Kost og drak Brændevin, sort Kaffe eller kogt Øl til. Om Efter-

middagen foreslog jeg at leje et lille Hus, som var opført inde paa Stranden til Brug for Hummerfiskerne, men nu mente Haandværkerne, at »Aurora« havde staaet sin Prøve i den — efter deres Mening — forrygende Storm det foregaaende Døgn og ønskede at blive om Bord. Saa undgik de jo ogsaa den uhyggelige Baadsejlad frem og tilbage hver Dag.

Og saa sled vi i det. Sjette Dagen efter vor Ankomst havde vi samlet en Masse Jern- og Træværk, som jeg med Læsøboernes Hjælp fik indskibet i en Jagt, der lige var kommet hjem. Den tiende Dag skulde vi prøve en Sprængning med Dynamit, og i den Anledning fik vi Besøg af Kaptajn Larsen fra Læsørende Fyrskib og Kommissionær Ørum fra Sæby.

Minen bestod af en 2 Pots Flaske med 7 Pund Dynamit. Vi gik helt agter paa Orkandækket, da Stupinledningen tændtes. Og det blev en Eksplosion af Rang. Vi havde godt kunnet nøjes med 4—5 Pund Dynamit. Vi slap mærkeligt nok godt fra det. Det susede i Luften om os med Jernstykker. En Klump røg over Fokkemasten og røg ned i Storlugen. — Det gav Luft. Vi sprængte næste Dags Formiddag paa 6 Steder, men med smaa Miner, og vi hyttede os bedre end første Gang, medens det stod paa.

Fjortende Dagen efter vort Arbejdes Begyndelse vendte Jagten tilbage efter ny Last, og en Skonnert blev hyret til at udlade Planker. Vi fortsatte med Sprængninger, nu kun hver Gang med $2\frac{1}{4}$ Pund Dynamit, og vi fik Erfaringer med Hensyn til Anbringelsen af Minerne. I Løbet af de næste 14 Dage fik vi tre Ladninger af Sted med Skonnerten, — og saa kappede vi »Au-

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

rora's store Jernmaster, der, delt i to Dele, blev indskibede i Jagten. Mange værdifulde Genstande blev bjærget og sendt til Frederikshavn, medens alt Træværk indflaadedes til Læsø Strand.

Saa kneb det efterhaanden med Plads. Foraaret var kommet, men en skønne Dag opstod en stiv Kuling fra Nordvest, — og den varede i tre højst ubehagelige Dage. Ikke engang Kaffekedlen kunde bringes i Kog, for det maatte ske paa den fritstaaende Smedeesse. Og saa slap Skibsbrødet op. Folkene blev aldeles slukørede, og jeg maatte alene gaa i Baaden og lade mig — ved Hjælp af alle vore Tove — fire hen til Skonnerten og anmode om Brød. Skipperen kastede to hele Brød ned til mig. Jeg blev halet om Bord i »Aurora« igen og fik tilfredsstillet Brødhungeren foreløbig.

Kulingen medførte høj Vandstand, og en Morgen fandt nogle af Haandværkerne sig afskaaret fra deres Fæller. Svømme kunde de ikke og vade heller ikke, for Dækket var slibrigt, og det skraanede græsseligt. Vi fik kastet en Ende Tov til dem og fik dem halet op til os

andre. Nogle Dage efter rokkede Vraget saa voldsomt, at en Mængde Planker af sig selv dukkede op af Lasten, — og Skonnerten fik fuld Ladning igen!

I alt det Held med de opdukkende Planker kom der Uheld. Skonnertens Fortøjning sprang, og et Par Minutter efter ragede den paa Stengrund og blev læk. Den fortsatte dog Rejsen og naaede ind til Frederikshavn med Ladningen, men maatte saa undergaa en grundig Reparation.

Paa det Tidspunkt laa over 350 Tylvter Planker fri til Afskibning, og der blev rekvireret nye Fartøjer. To Jagter fik Ladning, men saa kulede det op igen. Søen rejste sig, og Resten af Plankerne gik i Drift, uden at vi kunde gøre noget som helst.

Vraget var nu saa lemlæstet, ikke mindst ved Sprængningerne, at Huset paa Stranden maatte lejes og lages i Brug. Det blev møbleret med Køjer, Skabe og Borde, ja endda med Paneler fra Vraget.

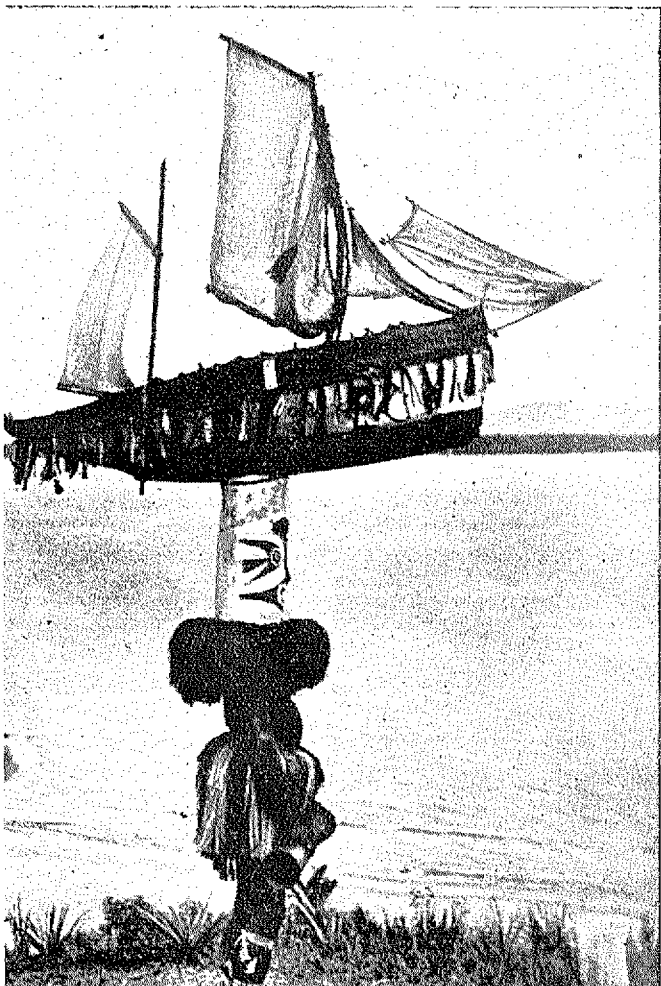
Samme Nat spyede Vraget 300 Tylvter Planker ud, og de drev ind paa Stranden! 40 Læsøboere blev sat i Arbejde med at bjerge dem.

Storlugen var nu tom, men Agterlasten var tilbage, og vi gik om Bord igen, saa snart Vejret bedredes. Sprængningerne genoptoges, og snart fik baade Jagten og Skonnerten igen Ladning af Planker og Jernværk. En Blæsevejrsgang maatte vi blive i Land, men saa skyllede Søen 40 Tylvter Planker ind, saa der blev nok at tage vare. Men da vi næste Morgen kom om Bord, var »Aurora« gaaet midt over, og der var kun en sølle Bunke tilbage af den nylig saa smukke, velholdte Damper.

Selv Haandværkerne, som havde skuilet saa ondt til Skibet de første Dage, var helt kedde af det. Vi gik i Land igen og klarede op efter os, og saa afgik vi fra Læsø i Sejlbaad den 22. August og besteg det jyske Fastland paany i Frederikshavn. Der skiltes vi, men ofte mindes vi Sommeropholdet paa det Skib, der havde ophørt at sejle, det Skib, vi selv ødelagde, medens det husede os.

»Aurora« gav os et haardt Job, — men et godt!

En Papua paa Ny Guinea forsynet med en Dansemaske, der forestiller en af de europæiske Kuttere, der benyttes af Perlefiskere og Handelsmand. — Sejlene er noget medtagne efter at have været igennem de ceremonielle Danse.



EN FREMMED

NORDSØEN synger mange Sange. Fra Britanniens Skær til Jyllands Klitrækker bruser Orgeltonen i vilde Nætter og barske Dage. Stormen, som hujer hummelhøjt og frækt, og Vinden, der smyger kærtegnende mod mit brunbarkede Storsejl, bærer med til mit lyttende Sind Genlyden af utalte Skæbners Kamp, Livsglæde og Lidelse gennemlevet herude paa de store Vidder.

Gennem vekslende Sange, i skiftende Syner fornemmer jeg Glimt af hedengangne Slægters Færden herude paa det store Revier — om Mænds Sejr og Nederlag, om Had og Længsel, om ung Glæde og gammel Træthed. —

Men naar Nordsøen i Vindstille ligger blank, saa langt Øjet rækker, og kun Dønningernes ømme Kærtegn søger at lulle Fred i mit Sind, naar fjerne, tyste, kolde Stjerner stirrer ned over mig og et drømmende alvidende Hav, da tænker jeg altid paa Lars Hansen.

Saadan en Nat var det, han — —. Saadan en Nat er det igen, som om hans Skæbne strejfer min — tæt ind paa Livet af mig — men jeg, jeg forstaar den ikke, før Skyggerne er gledet saa mange Hanefjed, at det er uigenkaldeligt for sent. —

Jeg husker, da jeg saa ham første Gang, det var en Aften med stille, silende Regn, vi var flere, der gik og drev rundt paa Kajen, røg Tobak og holdt Udkig efter indgaaende Kuttere og drøftede Nyheder fra Fangstpladserne. Lygterne formaaede kun at oplyse en lille Cirkel rundt om hver Lysmast, de samtalende Grupper søgte ind i Lygtens Skær for at holde Øje med hverandres Minespil, og vi stod der som paa en lille Lysø, udenfor Kredsen kunde vi overhovedet ikke se.

Pludselig stod der en Fremmed ved Siden af mig. Han var kommet ude fra Mørket, ingen havde lagt Mærke til ham, før han stod helt inde ved Kredsen. Samtalen forstummede et Øjeblik; man tilkastede den Fremmede forbavsede, nysgerrige, misbilligende Blikke, saa fortsattes den afbrudte Samtale, medens vi sikkert alle spekulerede paa, hvem denne Mand kunde være.

Han var større, end Mænd er flest, og hans daarligt siddende Tøj formaaede ikke at skjule en sjældent velproportioneret Skikkelse.

Hele hans Holdning udtrykte baade Ærbødighed og Aabenhed. Havde han brugt den Slags Talemaader, vilde hans første Ord sikkert have været en Undskyldning for at trænge sig ind i vort Lag; i Stedet for henvendte han sig med et Spørgsmaal til mig, der stod ved hans Side yderst i Kredsen.

Skønt der nu er gaaet flere Aar siden da, husker jeg tydeligt Spørgsmaalet og Tonen, hvori det blev fremsat. Maaske kan dette synes uvæsentligt, men jeg synes nu, det giver et godt og rigtigt Billede af Manden og hans beskedne Væsen.

»Jeg kommer oppe nordfra,« sagde han. »Tror du, jeg kan komme med en Kutter ud at sejle her?«

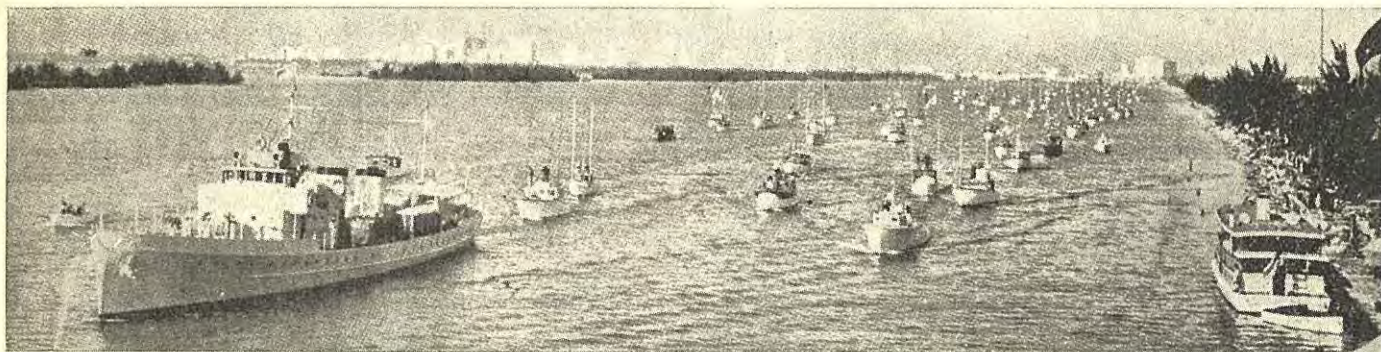
Tonen, hvori Spørgsmaalet blev fremsat, lignede i høj Grad den, jeg anvendte over for min Lærer, da jeg var Dreng.

Venlig stemt og noget forlegen over den Ærbødighed, han viste mig, svarede jeg ham, at jeg ikke vidste nogen ledig Hyre i Øjeblikket, men at der sikkert ret hurtigt vilde tilbyde sig en Lejlighed for ham, om han blot flittigt forhørte sig paa Havnen.

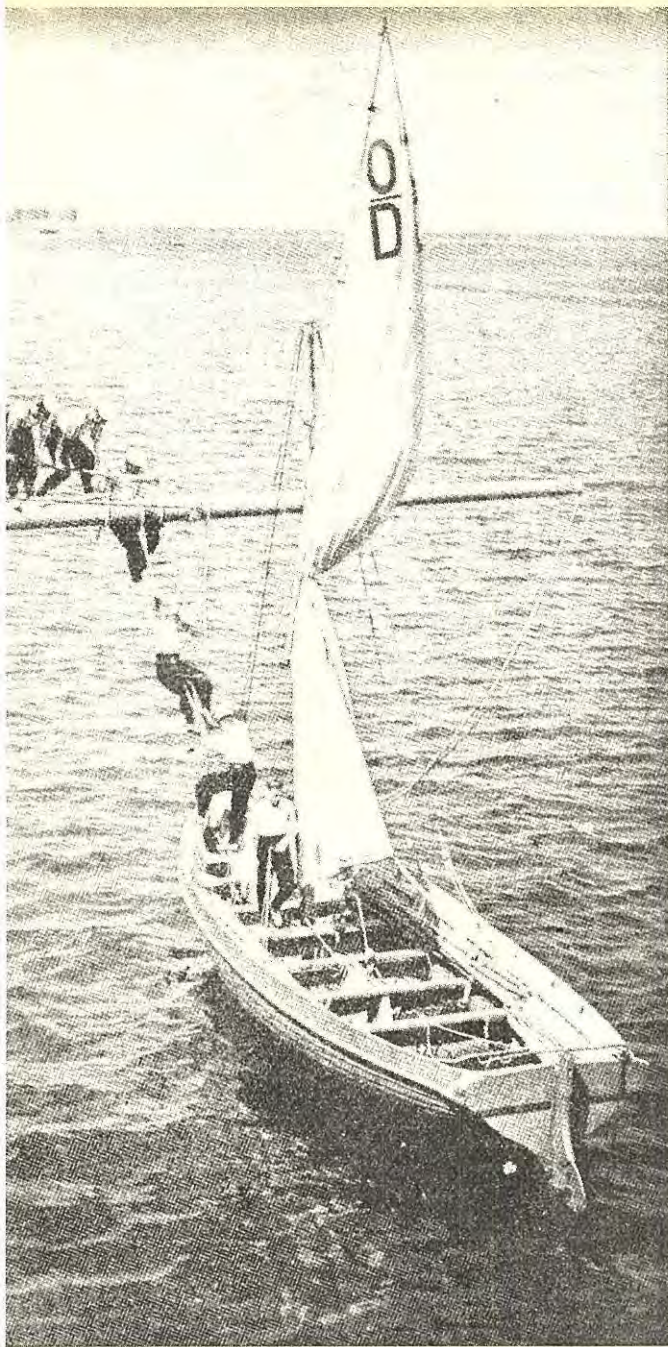
Han blev staaende endnu en Stund hos os, hørte paa Samtalen og besvarede forskellige Spørgsmaal, der rettedes mod ham af en og anden. Vi fik at vide, at han var oppe fra Aalborgkanten, havde tjent paa Herregaarde, arbejdet ved forskelligt, men altid haft Lyst til at prøve Fiskeriet, og nu vilde han altsaa søge sig en Hyre.

Flere af de omkringstaaende, som nu var velstaaende, agtede Mænd, smilede nok i deres stille Sind genkendende til hans Beretning. Det var, som om det var deres Historie, der her blev fortalt; engang var de som han ogsaa kommet til Fiskerbyen, Danmarks Klondyke — uden anden Ballast end et Par haarde, arbejdsvante Næver, et frimodigt Sind og en paa jordisk Gods fattig, men børnerig Moders Velsignelser med paa Vejen. —

I den følgende Tid traf jeg jævnlige Lars Hansen.



Over 150 Yachter og Cruisers, muntert pyntede med Vimpler og Flag, i Række og Geled ved Miamis aarlige Parade.



Sejlere gaar om Bord.

Hans Forsøg paa at faa en Hyre faldt i lang Tid uheldigt ud, og en Dag hørte jeg, at han havde faaet Arbejde hos en Slags Handelsmand — en Mand med et rigtigt skidt Rygte, Ras hed han, og i Krogene føjede Folk gerne »Langfinger« til, og det Tilnavn havde han selvfølgelig ikke erhvervet for sine gode Dyders Skyld; reelt Arbejde laa ikke og havde aldrig ligget for ham, og hans Adfærd laa altid paa Grænsen — eller udenfor Grænsen af det tilladelige. At Havnens Folk overhovedet handlede med ham skyldtes dels alle Søfolks til Tossegodhed grænsende Tolerance, dels en vist Lyst til at prøve egen Snuhed mod en professionel.

En Lurendrejer var han, men han tog sig i mærkværdig Grad af den store Nordbo og indviklede ham

tilsyneladende heller ikke i sine mere tvivlsomme Af-færer.

Lars fandt sig med sindig Ro i alle Hentydninger til sin nye Vens ikke altid lige korrekte Transaktioner, han besad det gode Sindelags Evne til altid at finde frem gode Egenskaber hos en Mand, selv om det var en Slynge.

Men det var nu ikke Lars Hansens Mening at blive gaaende inde paa Kajen, mens andre tog Verden i Besiddelse udenfor, og en Dag lykkedes det ham da ogsaa at blive mønstret om Bord paa en af Havstrygerne.

Jeg blev glad paa hans og egne Vegne, da jeg erfarede det, for jeg følte mig i nogen Maade skyldig overfor ham — følte at jeg mere skulde have taget mig af ham, saa han havde undgaaet Kammeratskabet med Ras, for det havde ikke gavnet ham i Folks Øjne. Jeg var lettet og tænkte, at nu var Lars, hvor han skulde være — anbragt i Nordsøfiskeriets skrappe Skole — det han selv havde ønsket.

Saa blev det Højsæson med Travlhed og Fiskeri uden Lige, knap kunde vi faa Fangsten solgt og de uegegale Skægstubbe revet af, før vi igen stod til Søs, derfor saa jeg ikke noget til Lars i lang Tid, men jeg mente ham ogsaa vel anbragt og tilfreds.

Jeg blev ikke lidt forbavset og stødt, da jeg nogle Maaneder senere erfarede, at han langt fra var glad for Tilværelsen som Fisker; han havde ret hurtigt indset, at de Krav, Nordsøfiskeriet stiller til sin Udøver, er nogle af de haardeste, der stilles til et Menneske. Fisker vilde han nok være, men paa en anden og mere bekvem Maade — kunde tænke sig at have en Kutter selv, men større og maaske under helt andre Forhold.

Forbløffet og ærgerlig saa jeg paa ham. »Sikke nogle fjollede, indbildske Tanker,« sagde jeg til mig selv, men han fortsatte: »Mulighederne her hjemme er for smaa, man skal rejse til »Staterne« eller til Sydamerika og sætte Fiskeriet i System der, men der skal Penge til,« sluttede han.

Jeg havde et rigtigt godt hidsigt Udtryk paa Læben, men et Blik paa Lars fik mig til at holde inde. — Stod Drengen ikke der og snakkede, som om det var en udenad lært Lektie, han plaprede frem, uden Glød og Overbevisning stod han her og fordømte det Liv, som jeg den Dag i Dag tror, han elskede, men som den anden med en stærkere Personlighed havde forledt ham til at tro var foragtelig. »Det var Pokkers,« tænkte jeg, men ogsaa den Dag havde jeg travlt, og jeg gik videre. —

Drengen kaldte jeg ham, ja selv om han var en Kæmpe ved Siden af mig, var han dog i Besiddelse af et næsten barnligt Sind, han var et Menneske, som var let at lede i hvilken som helst Retning.

Hans første Ærbødighed overfor mig, som han havde betragtet som hørende til en udvalgt Flok, var nu afløst af en venlig, naturlig Høflighed; han vidste, at han allerede var sine Kammerater jævnbyrdig i Dygtighed, hvad han manglede i Erfaring, satte han al Energi ind paa at lære. Han lyttede interesseret til de ældres Samtale, han lærte sig at sætte Kurser ud, huskede de forskellige Fiskebankers Navne, Belligenhed og Bundforhold, og saa sparede han.

Naar han gik i Land, var det enten for at besøge meget nødvendige Ærinder eller for at besøge Ras.

Denne Herre havde trods sin Snuhed og Hensyns-

løshed ikke spundet Guld, han behøvede en gammel Bygning nede ved Havnen, og her var Lars en stadig Gæst om Aftenen, naar hans Skib laa i Havn, og medens Ras sad bøjet over en gammel Regnskabsbog eller systede med et Redskab, studerede Lars Avisen, »Fiskeritidende« eller »Aarvog for Fiskere«, men naar den dampende Kaffekande stod paa Bordet, hvilede al Beskæftigelse, og Fantasien tog Flugt — baade den gamle, forhuggede Stratenrøver og den unge, haabefulde Fisker lagde Fremtidsplaner.

Det drejede sig altid om stort anlagt Fiskeri med moderne Baade, Konservesfabrikker o. s. v., men det nederdrægtige var altid, at alle Planerne krævede Kapital for at kunne realiseres, og stillet overfor alle disse Krav og ved velvillig Belæring fra Ras gik det efterhaanden op for Lars, at den trangeste Vej til Mammon var Arbejdets. Rigdom erhverves hurtigst og nemmest ved at lade andre tjene Pengene ind til sig eller ved at lave et Kup.

Og da Ras gennem lange Tider havde præpareret Lars tilstrækkeligt samfundsbittert, kom han en Aften med sin store Plan.

Først fremsatte han Idéen halvt spøgefuldt, til han mærkede, at Lars var levende interesseret. »Men det tør du nok ikke indlade dig paa,« forsøgte han, og iagtog lurende den unge.

Lars stirrede ufravendt mod Gulvet. »Tja,« sagde han, »kunde man slippe godt fra det, saa hvorfor ikke?«

»Ja, det er netop det,« svarede Ras, »jeg garanterer for min Part, kan du garantere for din, saa fanger vi an.«

Lars var endnu for overrasket over det uventede Forslag til at kunne tage det alvorligt, han gik tidligt om Bord den Aften, men længe laa han vaagen og spekulerede.

Det var jo Bedrageri, det som Ras havde foreslaaet og paa det nøjeste forklaret ham; men paa den anden Side — Aarene kunde gaa, han kunde slide og spare, det gav dog ingen Garanti for Uafhængighed inden for et overskueligt Tidsrum, og han vilde fremad; havde han først Kapital, laa Verden aaben for ham, hvor han saa kom hen.

Her standsede han et Øjeblik. Hvis han gik ind paa Forslaget, maatte han for altid sige Farvel til Danmark, det var jo en Betingelse for Bedrageriets Gennemførelse; men med de mange Penge, han vilde faa mellem Hænder, naar Forbrydelsen var lykkedes og Forsikringssummen udbetalt, skulde Livet nok lykkes for ham, hvor han saa siden kom hen, og var der egentlig noget, som bandt ham til Danmark? Nej, faktisk ikke — men saa Risikoen da. — »Ja, du risikerer intet,« havde Ras sagt — men jeg risikerer alt, hvis jeg ikke sender dig Halvdelen af Pengene, naar jeg har faaet din Livsforsikring udbetalt, saa kan du jo bare sende Politiet et lille

Brev, og jeg er sikker paa Tugthuset.« — Nej, det var vist rigtigt, han havde Krammet paa Ras, og i Morgen, ja i Morgen vilde han slaa til, saa kunde de i Ro og Mag ordne det fornødne, saadan at alt var klart, til den gunstige Lejlighed kom.

Han vendte sig uroligt i den snævre Køje og kastede et Blik udover Lukafet, det var nu ikke indbydende, en Stank af Lampeos, Fisk, fugtigt Tøj og forraadnet Bundvand fyldte Rummet. Søstøvler, Olie-tøj og andre Beklædningsgenstande laa henslængte paa Dørk og Kistebænke, en Spyttebakke var Midtpunktet i det hele; i de andre Køjer snørkede Mænd, der i aarevis havde boet forude og som vilde blive boende her, til de var opslidte — nej, han hørte hjemme i Skipperens Kahyt, den vilde han bebo, det drømte han om, da han endelig faldt i Søvn. —

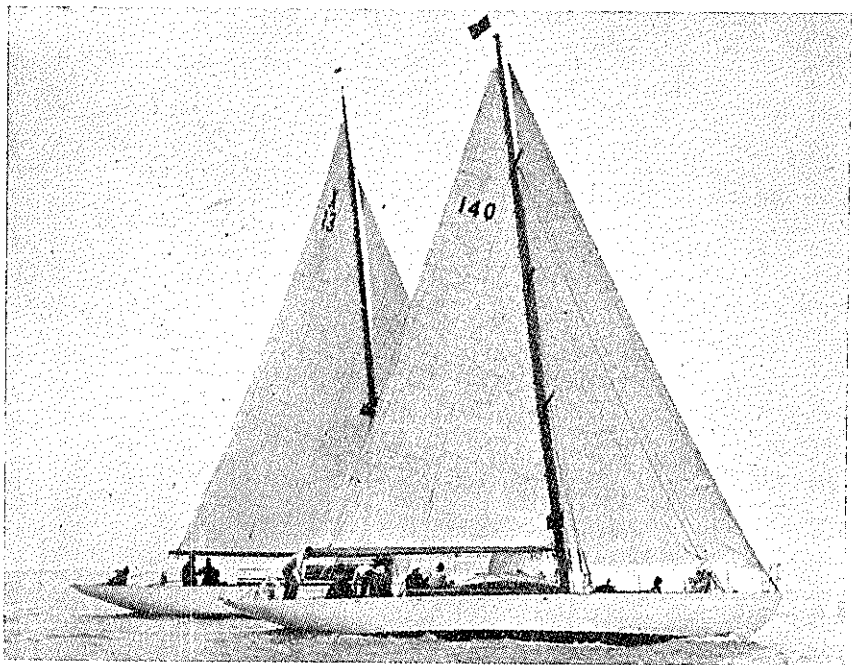
Jeg kan tænke mig, at det var en tre Maaneder efter den Nat, jeg saa ham for sidste Gang.

Han kom ned om Bord en Formiddag, da vi laa og var klar til at tage ud at sejle; jeg havde meget at tage vare paa og skænkede ham ikke synderlig Tid. Han stod og saa paa mig, medens jeg gik hid og did og var travlt optaget. Da vi skulde tage Fortøjningerne, kom han hen til mig.

»Naa,« sagde han, »jeg vilde have snakket med dig, men nu faar du jo ikke Tid, saa maa — naa, det kan være,« afbrød han sig selv, »nu skal jeg kaste los.«

Han sprang op paa Kajen og kastede Fortøjningerne los, derefter blev han staaende ved en af Fortøjningspælene og saa efter mig, medens vi gled ud fra Kajen.

Først da saa jeg rigtigt hans Ansigt, det var sørgmodigt, skuffet, og udtrykte tillige Raadvildhed og Ensomhed. Det slog mig, at jeg vist alligevel skulde have givet mig Tid til at snakke med ham — som en Slags fattig Undskyldning vinkede jeg til ham. Han vinkede igen, og der gik et rigtigt trist Smil over hans Ansigt — saa forsvandt vi bag Sejl og Master, og jeg saa ham aldrig mere. — Naar jeg nu siden



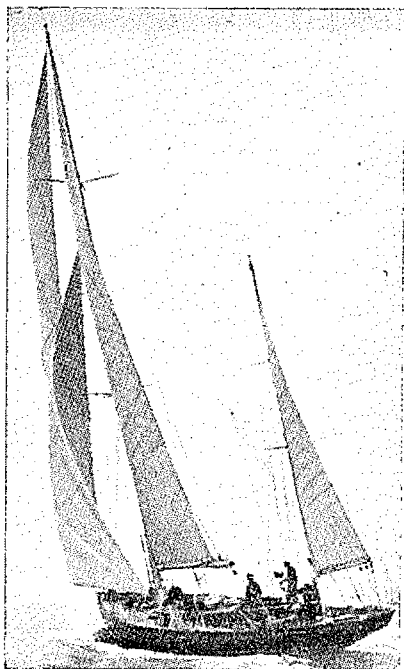
Den engelske »Ortac« og den tyske »Pelikan«.

mindes ham, er der altid to bestemte Situationer, jeg tænker paa: Den taagede stille Aften, da han sagte og ærbødigt traadte ind i vor Kreds fra Mørket, der omgav os. Den anden: Hans raadville, bedrøvede Øjne, der ser frem ved Siden af en Fortøjningspæl — ser efter mig med de dybeste Tegn paa Skuffelse og Forladthed — en Haand, der vinker, men jeg forstaar ikke dens tragiske Hilsen — en Skæbne, der strejfede min — tæt ind paa Livet af mig, uden at jeg fattede hans Tragedie, før det var for sent.

Jeg ser ogsaa en tredie Situation, ser den med Visionens Klarhed: En Mand springer en maanelys og stille Nat over Bord fra en Kutter, der passerer den øde, ubeboede Sandhalvø, kaldet Skallingen; han var alene paa Dækket, før han sprang. Rattet har han surret, som man gør det, naar man under Enmandsvagt maa ud af Styrehuset, og Kutteren fortsætter støt sin Kurs med bankende Motor ind gennem Fjorden med den rivende Strøm. Manden, der sprang ud, svømmer ind mod Sandstranden med lange, øvede Tag, han er en sjælden Svømmer, og han er tryk. — Da mærker han, at Strømmen er stærkere, end han havde troet, og pludselig bliver han bange.

Han pejler det ensomme Sømærke inde i Sandørkenen overet med en fjern Klittop og ser, at han langsomt føres udefter, saa svømmer han for Livet, alt hvad han orker.

Hjertet hamrer i Livet paa ham, Armene trættes, han hører Strømmen klukke mod Sandstranden, men han kan ikke naa den. Maanestriben lyser saa idyllisk paa kaade Smaabølger, Støjen fra en Motor fjerner sig mere og mere, ellers er alt saa vidunderligt stille. Han vil skribe, men tør endnu ikke lade Rødselen faa Lyd. Endnu kæmper han, klanrer sig til



Mr. Bell's »Trenchener« kommer muldvois til København.

Livet, svømmer saa Fraaden staa ham om Munden, og Øjnene bliver blodskudte og vilde, men da Kræfterne svinder mere og mere, og Kysten fjerner sig længere bort, brister det for ham i et skingrende, fortvivlet Skrig mod Døden.

Atter skrider han vildt og rødsomt mod den blege, kolde Maane. Han hulker som et Barn, der er bange for den store Ensomhed — saa lukker Vandet hans Mund, og Stilheden hviler igen over de maanebelyste Vidder. —

Det gav Folk meget at snakke om og mig noget at tænke paa, da det blev bekendt, at Lars Hansen var faldet over Bord og druknet en Nat over Barren i fint Vejr.

Paafaldende var det ogsaa, at han — en ung, ugift Mand efterlod sig en Livsforsikring paa 20,000 Kroner lydende paa Ras Langfingers Navn — naa hvad — Ras havde jo været god ved den unge Mand.

Under Søforhøret oplystes intet, som kunde kaste Lys over den sørgelige Ulykke. Den øvrige Besætning var vaagnet, ved at Kutteren skurede mod en Grund; de var straks faret op paa Dækket i den Tro, at Lars, der havde Enmandsvagt, var faldet i Søvn. De fandt imidlertid Røret surret og blev grebet af en frygtelig Anelse, som hurtigt blev til Vished, da Lars ikke var at finde nogen Steder. Det saa ud, som om han havde villet ordne et eller andet paa Dækket og saa var faldet ud over Lønningen.

Det mystiske ved hans Forsvinden greb alle dybt; hans Lig fandtes aldrig, men derimod en Søstøvle og et Par Benklæder, som havde tilhørt ham. — De var flængede itu, og det var øjensynligt, at han havde frigjort sig for disse Beklædningsgenstande i sin sidste store Kamp.

ADOLF HANSEN.

LADEGAARD OG CO. A|S ODDER

Spl. Fabrikat *Ankere - Wejerstrammer
Baadshager - Mergelspir
Vaadtougsled*

NYBORG SKIBS- OG BAADBYGGERI GRUNDLAGT 1870

Fisker- Motor- og Sejlbaade

saavel Lyst- som Brugsbaade til 100 Tons. — Alle Reparationer af enhver Art udføres omgaaende.

C. F. K. JENSEN TELF. 200 (2 Linier)

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmegade 55.

SØMANDSVISER

V

Ved BROBY JOHANSEN



George Simon tog ømt i Fav-
nen sin Kærest da han stak ud af Hav-
nen og sagde: Naar atter her jeg staar
da med dig glad jeg til Kirken gaar.

George Simon
tog ømt
i Favnen . . .

GEORG SIMON tog ømt i Favnen,
sin Kærest, da han stak ud af Havnen
og sagde: »Naar atter her jeg staar,
da med dig glad jeg til Kirken gaar.«

Saa sejled han med den Skønnert »Sallie«,
et dejligt Fartøj med Reb og Taille.
Den syttende September stod
jo Vinden brav og de Land forlod.

Fra Charlestown til New York de skulde,
og Sejlene booned stramt og fulde.
Dog otte Dage derefter stod
de Storme svært og gik plat imod.

De kæmped længe frem og tilbage,
de kæmped' i fem og fyrretyve Dage.
Den stolte Sejler da fik et Knæk,
itu var Sejlet og Skuden læk.

Og alt slap op. Stormen den blev værre
og Hungersnøden stod frem som Herre.
Kun Vand de havde, men intet Brød.
Da se de Stakler den visse Død.

Og Skibet kastes omkring for Voven,
mens Regnen styrter som Strøm fra oven.
Der ramte Ulykken Pigens 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 skal du af Verden ud.

En Kamp opstaar — og et Skud der knalder
og i sit Blod han paa Dækket falder.
Han straks udaander og som et Lyn,
de andre raser ved dette Syn.

Forpint af Hunger de Liget skære
itu og det i Kabyssen bære,
de laver et Maaltid og glemmer
at de har fortæret en Kammerat.

Og Resten salter 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'r reddede, ak men Sindet
forbitres græsseligt 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, ak den stakkels Mø,
ved øj at Brudgommen maatte dø.

AMERIKANSKE

Af Kina-Clippernes Historie

THE CLIPPER

Ved OSCAR JENSEN

„THE NIGHTINGALE“ og „THE SUNNY SOUTH“

Fortsættelse fra forrige Nr.

»The Nightingale« havde hidtil udelukkende været under Kaptajn Mather's Kommando; men efter Ejer-skiftet i Rio, skiftede Clipperen ogsaa straks Besætning baade For og Agter. Dens nye Kaptajn var ogsaa Amerikaner, — en udpræget Negerpisker fra Sydstatene ved Navn Bowen, som kunde prale med sit Kendskab til Forholdene i Alverdens Fængsler. Dens Styrmand var Portugisere og udprægede Knivstikkere, og Resten af Besætningen var af ubestemmelig Nationalitet, men hørte for øvrigt hjemme i samme Galge som Kaptajn og Styrmand. De var med andre Ord haarde Halse, som kun kunde knækkes med en Rendeknude paa et forsvarligt Reb. Men Rebene til disse Halse var ogsaa allerede spundet.

Som Clipperen havde skiftet Ejer og Besætning, havde den ogsaa skiftet Udseende. De luksuriøse Kahytter og Saloner paa dens Mellemdæk var forlængst fjernede og havde maattet afgivet Plads til Last. Og denne Del af Skibets Indre, som siden da havde været et eneste stort Rum, blev nu inddelt i smaa Baase med Spilbomme og Ringbolte og andre Indretninger som til Kreatur-Transport, og som altsammen kunde rives ned og stuves bort i en Haandevending. Paa Dæk var Hvidmaling og Lak bleven sort og graa, og løsslupne Kofilnagler havde overalt slaaet Buler i de før saa skinnende Messingbeslag, som nu var irgrønne af Ærgrelse over en saa elendig Vedligeholdelse. Selv Jenny Lind i Clipperens Stævn græmmede sig skabet og gråd rustrode Taarer over den Tilværelse, Clipperen var gaaet ind til under det brasilianske Flag, som smældeede lystigt over Slave-Trafikkens Tidsaand.

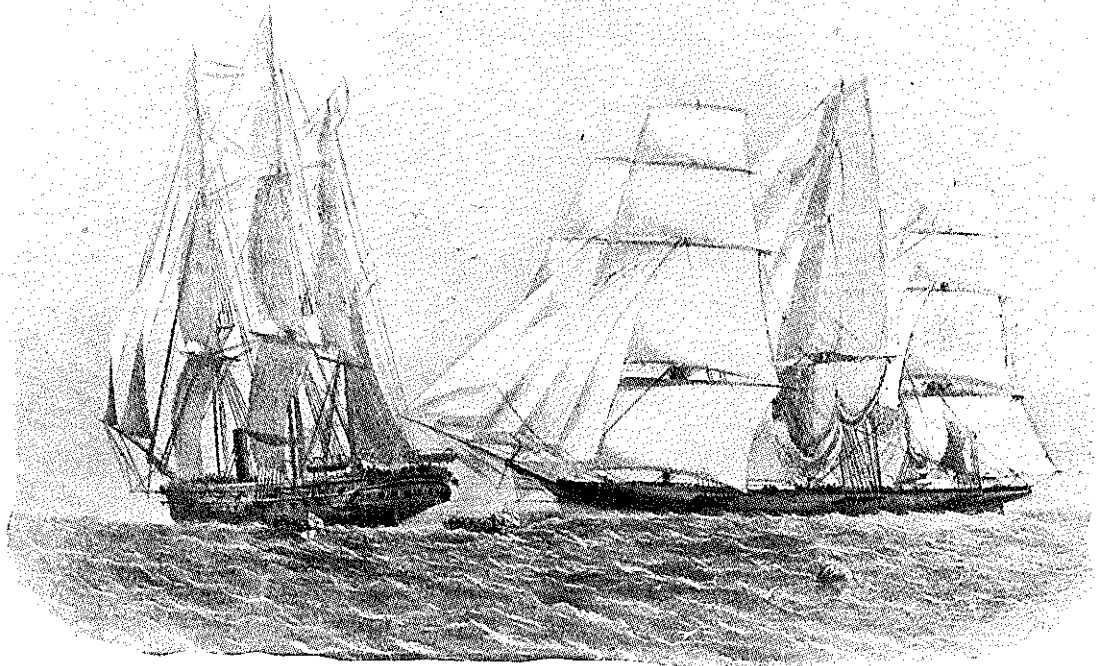
Rejse efter Rejse gjorde »The Nightingale« frem og tilbage tværs over Atlanten mellem Rio de Janeiro og sejlede bestandig tom Øst Guinea-Kysten. Clipperen over — med Undtagelse af 600 Tons Sten Ballast, som den konstant førte med sig i begge Retninger, og som aldrig blev skiftet. Men Vest over var dens Mellemdæk

hver Rejse tæt pakket med »sort Elfenben« — Mænd, Kvinder og Børn imellem hverandre og lænkede to og to sammen — en Last af levende Elendighed, som pintes og plagedes og piskedes af den Bande Bødler, der til Stadighed vagede over dem. Havde Prisen paa Slaver ikke været afhængig af den Foderstand, disse var i, naar de fremstilledes paa Markedet i Rio, vilde Sult og Tørst ogsaa have været disse Menneskestaklers Lod paa Overfarten. Og dog var deres Levemaade saa umenneskelig, at mange af dem bukkede under paa Vejen og blev givet til Føde for de Havets Sjakaler, som instinktmæssig fulgte i ethvert Slave-Skibs Kølvand.

Havde »The Nightingale«s tidligere Tilværelse været præget af Uheld, maa det vist til Gengæld for en Del tilskrives Heldet, at Clipperen klarede sig i denne miserable Fart gennem flere Aar. Slave-Fart var paa den Tid forbudt ved international Lov, og de forskellige civiliserede Lande havde til Stadighed Krigsfartøjer i Søen, som afpatrullerede de Farvande, hvor Trafikken trods alle Forbud florerede, og som energisk jagede Lovens Overtrædere. Mange af disse blev grebne paa fersk Gerning med fuld Last af Slaver, og i saa Tilfælde blev der gjort kort Proces med baade Skib og Besætning, og Slaverne transporteredes tilbage til deres Hjemsted. Men mange blev ogsaa attrape-rede paa Vejen Vest over, uden at det var muligt at finde Spor af »sort Elfenben« om Bord. Hvorledes dette forholdt sig, var i de fleste Tilfælde kun Gisninger; og disse professionelle Lovovertrædere klarede



»Surprise«.



»The Nightingale« og »The Sunny South«.

sig i Reglen ud af Kniben med falske Papirer. Enhver dreven Slave-Skipper havde mindst to Hold forskellige Papirer paa sit Skib, og dette var som oftest forsynet med løse Navnebræter, som hurtigt kunde skiftes. »The Nightingale« havde i Vindstille under Linien ogsaa været ude for at blive overhalet af en engelsk Kanonbaad og havde givet John Bull en lang Næse.

Saa skete det imidlertid, da Clipperen i Oktober 1860 strøg Vest over gennem Sydost-Passaten med 961 Slaver om Bord, at der en Morgen i Solopgangen observeredes en medgaaende Sejler ca. fire Kvartmil agterude. Passaten var løj. »The Nightingale« gjorde kun otte Knob i Timen med alle Sejl til, og det saa ud, som om Clipperen med denne labre Vind har var kommen ud for en Overmand. Den fremmede Sejler tonede tydeligere og tydeligere frem. Først havde kun dens Sejl været synlige over Horisonten, men lidt efter lidt kom ogsaa dens Skrog op over Synskredsen, og under en lille Giring tegnede den sig klart som et fuldrigget Skib.

En Kollega i den noble Fart blev Sejleren straks antaget for af Slaveskibets Besætning; men da den paagaende Kavalier saa pludselig begyndte at vifte med en sort Røghale, skiftede man hurtigt Antagelse.

Død og Helvede! En Orlogsfregat!

Denne Opdagelse vakte øjeblikkelig Røre om Bord i »Nightingale«, hvor hver Mand med sin sorte Samvittighed straks var klar over, at i hvert Fald Død — og maaske Helvede — vilde følge i Opdagelsens Spor, dersom Clipperen blev overhalet med sin levende Last om Bord.

Kaptajn Boven brændte en Ed af, der slog ud af Halsen paa ham som en Flamme, og saa satte han sin Raaber for Munden og kvalte den med et Brøl. Alle Mand blev pebet paa Dækket; og eftersom denne amerikanske Slave-Skipper udslyngede sine Komman-

doer paa Engelsk, lod hans Portugiser-Styrmand dem gaa videre i alle Verdens Tungemaal. Og Folkensprang som de halv vilde Farvelade-Matrosere, de var, og de sled og slæbte, som det kun var tiltænkt de vordende Trælle, de havde stuvet sammen i Clipperens Lastrum. Femten Favne Ankerkæde blev halet op fra hver Kædekasse og sjækket ud, og disse to Længder blev manet udenbords langs begge Lønninger fra For til Agter og blev løseligt bundet fast langs Finke-nettet.

Saa blev den levende Last i Huj og Hast og med Slag af nihalede Flodheste-Piske over de nøgne, sorte Rygge drevet op paa Dækket; og i Grupper paa seks eller syv Stykker blev disse ynkværdige Efterkommere af Cham lænkede til de to udsjæklede Lænker af Ankerkæderne. Der stod de saa — eller hang — de, der ikke orkede at holde sig oprejste paa Benene — som vridende Masser af laset Menneskekød — og var sløvede af Pinsler og uforstaaende med, hvad der foregik, og hvad man foretog sig med dem. Og mens dette stod paa, var en halv Snes Mand af Besætningen i travl Aksivitet med at rive Baasene paa Mellemdækket ned og spule ud og klare af Vejen alt det, hvad der kunde tale for, at dette Skibs Lasterum havde været Opholdssted for Slager.

Imidlertid var Fregatten halet betydeligt ind paa »The Nightingale«, som ved en hastig Ombytning af Navnebrættet Agter lige haa hastigt havde skiftet Hjemsted. Denne Ombytning var dog kun foretaget for alle Tilfældes Skyld; thi Kaptajn Bowen gav endnu ikke op. Han haabede trods alt at slippe bort fra Forfølgeren uden at blive overhalet og undersøgt; og var Passaten frisket op, saa »The Nightingale« havde faaet tilstrækkelig Luft under Vingerne, vilde denne Fregat med alle dens Sejl og dens Dampfugle ogsaa have været nødsaget til at lade Sangfuglen flyve. Men Passaten friskede ikke op. Den løjede tværtimod endnu.

mere, som om den var i Færd med at ebbe ud, og ved seks Glas paa Formiddagsvagten var Fregatten saa klods inde paa Clipperen, at man fra denne tydeligt kunde skelne det amerikanske Flag under dens Gaffel.

Saa indsaa endelig Slave-Skipperen, Kaptajn Bowen, at han for denne Rejses Vedkommende kom til at skyde en hvid Pind efter Fortjenesten. Han gav op i Kapløbet, men han opgav ikke at hytte sig og sines Skin. Som Hvin af Sværdslag slyngede han sin Ordre ud over Stordækket:

»Klar ved Kæderne!«

Og med Skub og Spark trængte hans Folk sig øjeblikkelig ind mellem de lænkede Slaver og placerede sig langs begge Lønninger.

Saa slog denne Djævel i Menneskeskikkelse ud med Haanden som en anden Nero, og i samme Nu gik hans Farvelade-Matrosers Knive hen over Bindslerne, som holdt de 30 Favne Ankerkæde. Og med et Dømedagshyl og et Plump udenbord gik 961 af Afrikas Sønner og Døtre ned til det sunkne Atlantis. Og til Erindring om denne Verdens Jammerdal blev alt, hvad der fandtes om Bord af Fodbøjler og Halsjern, Haandjern og Flodhestepiske og andre Tortur-Redskaber hevet bag efter dem.

Hermed var ethvert Spor af denne Slave-Transport udslettet, og nu kunde Orlogsmanden komme og visitere saa meget, han lystede.

Den kom ogsaa for fuldt Sejlpres og med en malende Skruer i Agterenden — den amerikanske Fregat »Saratoga« — men den sendte først sit Visitkort. Forberedelserne til Modtagelsen om Bord i »The Nightingale« var næppe til Ende, før en Ildtunge og en hvid Røgsky slog ud fra Fregattens bagbords Bov. Et Knald fulgte umiddelbart efter, og en Kanonkugle slog Smut gennem Søerne langs Clipperens styrbords Side.

Om Bord i »The Nightingale« fløj det engelske Flag op under Gaffelen som Svar. Men dette Svar var antagelig ikke tilfredsstillende; thi Fregatten nyste igen, og denne Gang gik Kuglen lige lukt igennem alle »The Nightingale«s tre Mærsejl.

Hvor lidt Respekt Kaptajn Bowen end havde for Myndigheder og Love, dristede han sig dog ikke til at ignorere et saa utvetydigt Stopsignal. Clipperens Stortop blev øjeblikkelig braset bak, og nu laa »Nattergalen« og duvede som en Svane i de jævnt rullende Passat-Søer, mens dens Yankee-Skipper spankulerede op og ned ad Halvdækket med en Uskyldsensengels Masket uden paa sin beskidte Samvittighed og ventede paa, hvad der vilde komme.

Ventetiden blev ikke lang. I Løbet af faa Minutter laa Fregatten bak i en Kabellængdes Afstand til Luvert af Clipperen, og et Øjeblik efter var to tæt bemandede Chalupper paa Siden af denne. En Stormlejer, der vel nærmest var hængt ud over Skibssiden som en Slags Tillids-Vækker, blev fuldstændig ignoreret af de amerikanske Orlogsmatrosers, som under Anførsel af to Løjtnanter entrede op over Clipperens Stortop og Kryds-Røster og væltede ind over dens Dæk — hver Mand som et helt Arsenal.

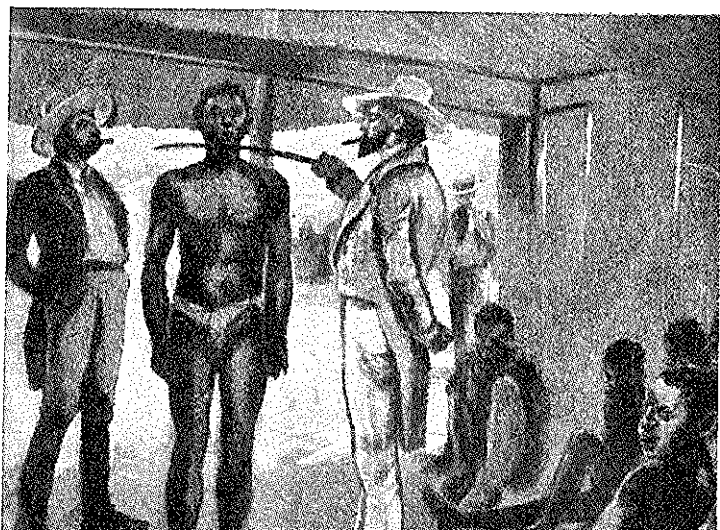
Kaptajn Bowen tog imod paa Forkant af Halvdækket med en Rulle Dokumenter i Haanden. Han spillede først indigneret og uforstaaende. Saa kæftede han op som en gammel Sørover og som den gudsforgaaende Bandit, han var; og han vilde være evig fordømt, og han ikke skulde sørge for, at dette blev en dyr Historie for den amerikanske Regering saaledes at forulempe et fredeligt engelsk Skib, der sejlede i sit lovlige Ærinde paa et frit Hav. Og værsgo — her kunde d'Herrer Officerer selv se Skibets Papirer, hvis de tvivlede. Her stod vel klart og tydeligt, at det britiske Skib »The Nightingale« af Belfast den 3. September 1860 var udklareret fra Cadiz til Rio de Janeiro i Ballast.

Men de amerikanske Marine-Officerer vilde ikke se »The Nightingale«s Skibspapirer. De havde set tilstrækkeligt gennem Kikkerter fra Fregattens Formærseraa, og de havde faaet deres Instruksers. Med dragne Hugerter og spændte Pistoler og med Raabet »hands up« gik Orlogsgasterne løs paa Slave-Skibets Besætning, og saa klappede Haandjernene. I Løbet af en Times Tid hang »The Nightingale«s to Portugiser-Styrmænd og alle Farvelade-Matrosers og dingledes under Clipperens Raanokker, og som Slut paa denne Tragedie blev det misbrugte engelske Flag under Clipperens Gaffel afløst af den amerikanske Slave-Skipper, som klynget op ved sin Hals hang og rakte Tunge ad hele Verden.

Saa blev »The Nightingale« med Prismandskab om Bord ført til New York, hvor Myndighederne straks beslaglagde Clipperen og gjorde den til amerikansk Statsejendom.

Dette skete som sagt i Slutningen af Aaret 1860. Da Borgerkrigen brød ud Aaret efter, blev »The Nightingale« armeret som Hjælpkrydser og gjorde under hele denne Krig god Fyldest som Blokade-Skib.

Efter Fredsslutningen i 1863 blev Clipperen igen afrustet og solgt til et New York-Rederi, som sendte den ud til Australien. Og paa denne Udrejse blev »The Nightingale« drevet frem, som om det gjaldt om at indhente det, Clipperen tidligere havde forsømt. Den gjorde Rejsen fra New York til Melbourne paa 75 Dage, men den sejlede sig ogsaa en Pukkel til paa Vejen. Den havde været lastet med Bygningsmaterialer, og denne Last havde været uheldigt fordelt — med Mursten For og Agter og med Huller til Vinduer og Døre Midtskibs; og dette i Forbindelse med den haarde Sejlads havde bevirket, at Clipperen blev kølsprængt.



Slavemarked i Rio de Janeiro.

Denne hurtige Udrejse havde i den Grad vakt Forhaabninger om Vinding hos »The Nightingale«s nye Redere, at disse uden Hensyn til Clipperens vanføre Tilstand ikke tog i Betænkning at sende den ud paa en Rejse til Californien og Kina. Dette blev dog et saare mislykket Eksperiment. Clipperens Pukkel voksede under Stormene ved Kap Horn, og da den efter en Udrejse paa 122 Dage naaede San Francisco, lignede den mere en Dromedar end en Nattergal. Ikke desto mindre fortsatte den Rejsen til Kina; men selv om de kinesiske Købmænd ikke var uvant med at sende deres Te landværts til Europa ad Karavanevejen med Kameler, faldt det dem dog ikke ind at lade den transportere søværts med en Dromedar, og i Stedet for Te fik »The Nightingale« Ris til sin Pukkel.

Efter denne Rejse blev »The Nightingale« solgt til Europa som uværdig til længere at repræsentere Stjernebanneret. Køberen var et Liverpool-Rederi, som erhvervede den for 15,000 Dollars, men som hurtig blev ked af Handelen og straks igen solgte Clipperen til Tønsberg for en Slik. Og denne en Gang saa pragtfulde amerikanske Clipper, som i Daaben havde faaet Navn efter en »svensk Sangfugl«, henslæbte sine sidste Dage i Tømmer-Fart under norsk Flag med en lille Mindelse om Sangfuglens nationale Farve i det ene Hjørne og med Mølle paa Pukkelen.

I Forbindelse med denne Beskrivelse af »The Nightingale« som Slaveskib vil det maaske være af Interesse ogsaa at nævne den ualmindelig lange, slanke og skarpe New York-Clipper »The Sunny South«, som i 1854 blev bygget for Californie- og Kina-Farten.

Denne Clipper maalte kun 703 reg. Tons, men skønt den var almindelig anerkendt som en hurtig Sejler og ogsaa gjorde hurtige Rejser, opnaaede den aldrig at gøre sig gældende som Rekord-Jager; og da det snart viste sig, at den heller ikke pekuniært set tegnede til at blive nogen Succes, blev den i 1859 solgt til en ubekendt Køber i Habana. Her blev dens Skysejls-Stænger og -Rær og dens Røjl-Læsejls-Bomme rigget ned for bestandig, og samtidig fik den Navneforandring.

»The Sunny South« blev døbt om til »Emanuela«. Saa hørte man ikke noget til Clipperen, før der Aaret efter indløb Melding til det engelske Admiralitet fra Chefen paa den engelske Orlogsfregat »Brisk«, Kaptajn De Horsey, som rapporterede, at han den 10. August 1860 i Mozambique Kanalen efter en hidsig Jagt for Sejl og Damp havde overhalet og prisedømt det kubanske Fuldskib »Emanuela« af Habana førend chilensk Flag og med 850 Slaver om Bord.

Denne Opbringelse adskiller sig saaledes fra »The Nightingale«s ved, at ingen Slaver i dette Tilfælde mistede Livet. Hvilken Straf Besætningen fik er lige saa ubekendt som Clipperens senere Skæbne.

Den svenske Amerikalinie

Den svenske Amerikalinie blev stiftet 1914, hvorved Svenskerne fik deres første direkte Passagerfart til de forenede Stater, senere blev den udvidet til Canada ogsaa. Den drivende Kraft i Foretagendet var afdøde *Dan Broström*, som allerede var Herre over Skibsfarten i Göteborg, men han havde flere dygtige Shipping-Mænd ved sin Side. Alligevel blev Foretagendet startet meget forsigtigt, og Begyndelsen var meget vanskelig, indtil Linien dristigt byggede de to smukke moderne Motorskibe, som har gjort Navnet kendt: »Gripsholm« og »Kungsholm«, der dog nu anvendes ikke alene til Amerikafarten men hyppigt ogsaa til Turistture i de saakaldte »Cruises« rundt paa forskellige Have.

Nu bygges i Triest en tredje stor Damper til Liniens hvide Flaade. Den skal hedde »Stockholm« og bliver færdig næste Aar.

Aktieselskabet **METRO** Aarhus-Danmark

Instrumenter til Kontrol af Diesel-motorer og Temperatur i Lastrum.

Nye Yachter

Den kendte Sejlsportsmand, Godsejer Sophus Weber i Svendborg har antaget den københavnske Yacht-konstruktør G. Hansen som Leder af Skibsværftet i Gl. Hestehauge.

Konstruktør Hansens Tilknytning til Værftet i Svendborg vil sikkert betyde en ny Æra for dette. I Øjeblikket beskæftiger Værftet 40 Mand, idet der er en Række større Arbejder i Gang; bl. a. den elegante Motorkrydser til Lensgreve Schimmelmann og Ombygningen af den svenske Forlægger, Malmødirektøren Hansens store Skonnert foruden flere Nybygninger af Motorbaade.



TEXACO **MARINE PRODUCTS**

THE TEXACO COMPANY A/S

Amaliegade 35 • Telf. Central 16,516

U-Baadshajer

DET var i Dagene op mod Julen i Aaret 1917. Ude i Verden rasede Krigen nu paa fjerde Aar. Kæmpemæssige Transporter strømmede stadig over det oprørte og stormpiskede Atlanterhav mod Havnene i den gamle Verden. Brest, Sankt Nazaire, Bordeaux og flere andre Havne var som et Anneks af »Gods own Country«, Uncle Sams Land, Amerika.

I den senere Tid var dog Konvoyerne til Ægypten og det sydlige Frankrig blevet forurologet af U-Baade i den vestlige Del af Middelhavet, flere Skibe var sænkede og en Del stoppede og opbrændte, bl. a. den danske 3 mst. Skonnert »Ansgar« af Marstal, som var paa Rejse fra Jacksonville til Barcelona med en Last Træ. Sænkningen og Ødelæggelsen af Skibet, der blev udført 15 Sømil N.O. af Cap San Antonio, kostede til alt Held ingen Menneskeliv.

De Allieredes Admiraliteter var nok klar over, at den tyske Kontraspionage var endog særdeles godt organiseret, men at enhver Konvoy var under deres Kontrol endnu inden Afgang var dog for meget af det gode, og efter flere forurologende Rapportter fra Konvoyerne paa Middelhavsruterne besluttede det amerikanske Admiralitet at tage U-Baadsjagten op i Middelhavet. Efter et hastigt sammenkaldt Møde i Admiralitetet med engelske og franske Kapaciteter enedes man om at sende 10 U-Baadsjagere over »Dammen« for at tage Station i Gibraltar, som mentes at være den bedste Basis for et godt Resultat af Jagten, da Omraaderne lige Øst og Vest for Strædet var de mest kritiske Steder for Konvoyerne. De 10 Jagere, som skulde afgaa til Gibraltar, blev samlede i Norfolk. Det var mindre, hurtiggaaende Baade med kraftige Marinemotorer, der kunde give dem en Fart af 30—35 Knob. De var bemandede med

ca. 10 Mands Besætning og var armeret med en hurtigskydende Maskinkanon paa Fordækket og var desuden forsynet med nogle enkelte Dybvandsbomber. De første Dage af December forlod Jagerne Norfolk enkeltvis for senere at samles, da Formaal og Bestemelsessted skulde være hemmeligt.

Ledsagede af to Destroyere ankom de efter en haard og stormfuld Overfart midt i Maanedens til Gibraltar. Efter et hastigt Eftersyn paa det derværende Marineværft gik Jagten paa U-Baadshajerne ind. Store Omraader Øst og Vest for Strædet blev afpatrulleret Nat og Dag, men den første Tid uden Resultat. U-Baadene var som fejtet væk fra Søen. Endelig skete der noget. En Uge før Jul kom Jageren »Hawk« ind med nogle grimme Huller i Skroget og en Mand lettere saaret. Skaden havde den faaet ved en lille Dyst med en fjendtlig U-Baad, der laa uddykket i Færd med at op-

brænde en lille fransk Skonnert, som ballastet var paa Vej til Oran. U-Baaden dykkede hurtigt, men fik dog Tid til at affyre sin Dækskanon mod Jageren. Skaden var dog kun ringe. Et Par Dybvandsbomber udkastedes fra Jageren, men uden Resultat. Efter at have optaget Skonnerten Besætning om Bord returneredes til Gibraltar for Reparation, og Juleaftens Dag var Jageren klar til Jagten igen.

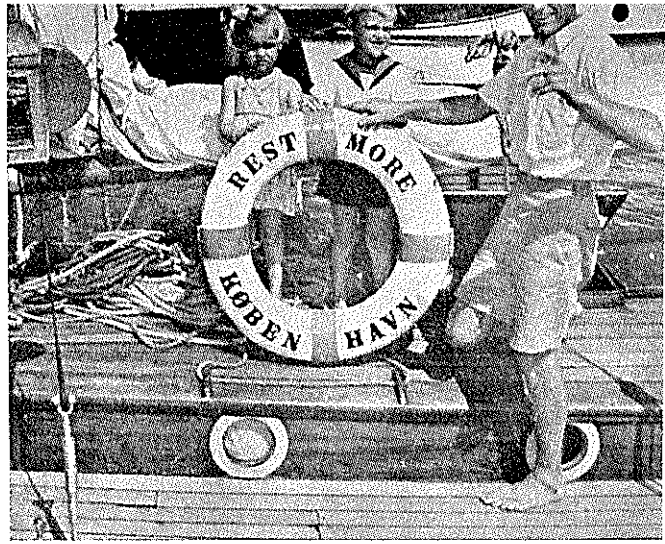
Forhalingen fra Værftet foregik under Ledelse af Chefen, Løjtnant Mac Carthy, og Baadsmanden, Danskeren Peter Sørensen, hjemme i Adelgade aldrig kaldt andet end »Peter Sivsko«, hvilket Navn sigtede til Peter Sørensen senior, der som Pærepranger altid var iført et Par Sivsko paa Størrelse med et Par almindelige Violinkasser.

Under alskens Spøg og Tilraab fra de engelske Soldater, som promenerede paa Kajerne, forhaledes Jageren ud til sin



Den danske Yawl »Restmore« ankom nylig til Miami i Florida efter et Verdenskryds paa 4 Aar med Udgangspunkt i København.

Dansk-Amerikaneren Peter Dohm med sine to smaa Børn om Bord i »Restmore«, fotograferet i Miami, Florida.



Bøje og fortojede. Da Arbejdet var færdigt, lod Chefen fløjte til Samling paa Dækket. Da Folkene var samlede med Baadsmanden paa Fløjen, traadte Chefen frem med Front mod den opstillede Besætning, og efter et hastigt Blik hen over Rækken af Mænd foldede han et Telegram, han havde staaet med i Haanden, ud og begyndte at tale:

»Ser I, Gutter,« begyndte han, »det er Juleaften, men Juledinéen kommer vi til at gemme til en anden Gang; jeg har her et Telegram fra det engelske Admiralitet, der beordrer Jagerne »Seagull« og »Hawk« til Patrouille fra den 24. Kl. 6 Eftermiddag til den 26. Kl. 6 Eftermiddag. Jeg er ked af, at det er os, der faar Tørn i Julen, men Ordren byder det. Vi gør nu klar og sejler fra Stationen hurtigst mulig.« Roligt foldede han Telegrammet sammen og stak det i sin Trøjelomme.

»Fanden skulde staa i det sure Middelhav og de plاتفodede Prøjsere. Nu faar vi ikke engang Fred en højhellig Juleaften«, lød det i den herligste Adelgadejargon fra Baadsmanden. »Jah, och saa æter dom jævla Landkrabbesoldaterne all Maten innan vi kommer igen,« fnyste den unge Stockholmermarinesoldat Kalle Jönsson.

»Ja, ja, min Gut, spyt bare ud; det letter Hjertet at blive af med Galden, men husk, du er »in the Navy« nu, og der parerer vi Ordrene, saa snart de falder,« lød Baadsmandens sindige Svar paa Kalles Vredesudbrud, der hentydede til den kulinariske Nydelse, som stegt Kalkun og Plumbudding nu engang er, men som Besætningen nu blev snydt for, eller i hvert Fald fik udskudt et Par Dage.

Den feberagtige Travlhed greb imidlertid dem begge, saa Temaet hurtigt blev glemt.

Proviant og Ammunition langedes om Bord, Motoren varmedes op, og snart gled Jageren fra Bøjen ud mod det mørke Hav.

Paa den lille snævre Kommandobro herskede Stillehed. Chefen stod i den bagbords Brovinge og stirrede ud over de skumtoppede Søer, medens Kalle sled med at holde en støt S.S.V. Kurs ud gennem Minespærringen foran Havnen. Snart passeredes det slukkede Fyr paa Europas Point. Kursen sattes mere sydover, Jagten var begyndt.

Julemorgen prajedes Hospitalsskibet »Charring Cross«, der var paa Vej til London med Saarede fra Ægypten. Juledag visiteredes en skandinavisk Baad med Kul, bestemt for Dakar.

Klokken 6 Aften ændredes Kurs til retvisende Øst, og faa Timer senere var Strædet passeret. Jageren var i Middelhavet.

2. Juledags Formiddag passeredes en Del Vraggods, bl. a. en Jolle, hvis Sider var sprængte. Den viste sig at have tilhørt den engelske kullastede Damper »City of Hull«, som havde været paa Vej til Malta, men nu havde mødt sit Endeligt ret nær Bestemmelsesstedet. Ved Vagtskiftet Kl. 1 prajedes den norske Damper »Sekstant« af Haugesund i Ballast fra Alexandria til Cadiz for at laste Frugt til London. Damperens Kaptajn rapporterede en U-Baad i uddykket Tilstand 20 Kvartmil østligere. Ordrene smældede nu ud over Jagerens Dæk, Fløjterne lød til »klart Skib«, Lademekanismen i Maskinkanonen prøvedes og Ammunition gjordes klar til en eventuel Bataille med Fjenden.

For brummende Motorer løb Jageren østover. Mændene var spændt til det yderste, selv Baadsmanden, der stod bag den lille hurtigskydende Kanon, fløjtede utaalmodigt.

Efter en udløben Distance af 16 Kvartmil kom U-Baaden i Sigte. De duvede fredeligt paa Overfladen af Havet, som om intet var den fjernere end Krig og Fordærv. »Stars and Stripes« sattes under Gafflen, Motorerne varskoedes »stand bye«, og faa Sekunder efter smækkede Kanonens Bundstykke i efter den første Eksplosionsgranat, alt medens Kanonen indstilledes efter den opgivne Elevation.

Dødsstillehed herskede paa Dækket af den lille Jager, alles Øjne var rettede mod den graamalede U-Baad. Snart blev der Liv ovre paa U-Baadens smalle Dæk, en Mand af Besætningen svingede den lange Kanon i Stilling, og faa Sekunder efter vandede det første Projektil en lille Kabellængde fra Jagerens Bov.

Jagerens Kanon blev dog ikke Svar skyldig. Lynhurtigt udløstes Mekanismen, et Brag lød, og Melinitgranaten eksploderede over U-Baaden. Hurtigt ladedes paany, et nyt Brag tordnede over U-Baadens forrevne Kommandotaarn ved Granatens Eksplosion,

atter fløj en ny Granat ind i Løbet, Elevationen rettedes, og for fuld Speed stod Jageren op mod Fjenden.

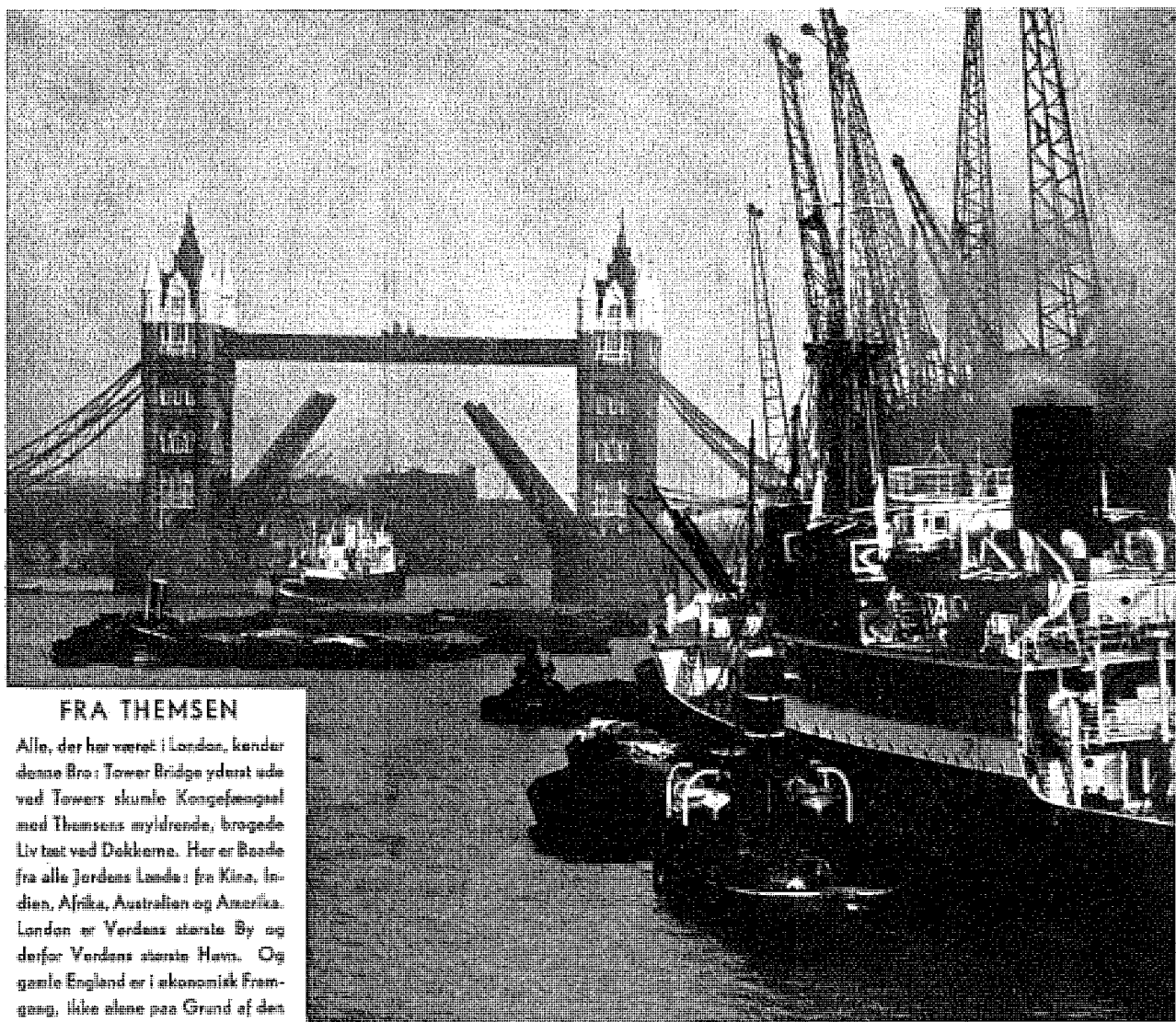
Da Jagerens Ild ikke mere blev besvaret fra U-Baaden paa Grund af Kanonens Demolering, kommanderedes »Holdinde med Skydningen«. Skydningen indstilledes fra Jageren, men Kanoneren holdt stadig U-Baaden dækket med den ladte Kanon.

U-Baadens Besætning kom nu paa Dækket og begyndte at springe i Vandet iført Kapokveste, og som sidste Mand jumpede en ganske ung Løjtnant paa Hovedet ud. Faa Øjeblikke efter hørtes et dumpt Drøn fra U-Baadens Indre, en let Dirren i Skroget, og U-Baadshajen foretog sin sidste Dykning, sendt til Bunds af en af sine egne Sprængbomber.

Maskintelegrafene klingrede om Bord i Jageren, Motorerne stoppedes, Bjergningen af U-Baadens Besæt-

ning begyndte. Jagerens lille Baad sattes ud, og snart var de fjorten Fanger, hvoraf flere var saarede, om Bord. Efter en hastig Visitation indespærredes de under Dæk.

Baaden blev nu hejst om Bord, Farten gik mod Gibraltar for at afgive Rapport til Admiralitetet og for at landsætte den fangne U-Baadbesætning. Snart passeredes det engelske Vagtskib ved Indløbet til Havnen, og i en flot udført Manøvre løb Jageren op til Bøjen og fortøjede. Jagten var endt for denne Gang. Videre er kun at fortælle, at Kalle alligevel fik Julemad, selv om det blev 2 Døgn efter den hellige Aften og at »dom jævla Prøjserne«, som Kalle kaldte de fangne Tyskere, fik en bedre Ende paa Krigen end mange af deres Landsmænd i de vand- og mudderyldte Skyttegrave oppe i Flandern.



FRA THEMSEN

Alle, der har været i London, kender denne Bro; Tower Bridge yderst ude ved Towers skumle Kongefængsel mod Thamsens myldrende, brogede Liv tæt ved Dokkerne. Her er Baade fra alle Jordens Lænder: fra Kina, Indien, Afrika, Australien og Amerika. London er Verdens største By og derfor Verdens største Havn. Og gamle England er i økonomisk Fremgang, ikke alene paa Grund af den vældige Oprustning til Søs og til Lands, der giver Arbejde til mange

Hænder og sikrer Imperiet Sejren i næste Krig, men ogsaa paa Grund af et energisk udholdende Arbejde i det daglige Slid paa alle Omraader med Tro paa Fremtiden. Der arbejdes —

Skoleskibet

„DANMARK”

Skoleskibet og Flyveren

*Den hvide Svane løfter sine Vinger.
Et Skoleskib staar ud fra hjemlig Havn
og fanger Fartens Lyst af Søndenvinden,
saa Sangen vaagner om den skarpe Stavn.*

*Da kommer Flyveren i dristig Krængen
og svinger sig omkring den slanke Rig,
med Lyset flammende paa blanke Flader
og med Motorens drønende Musik.*

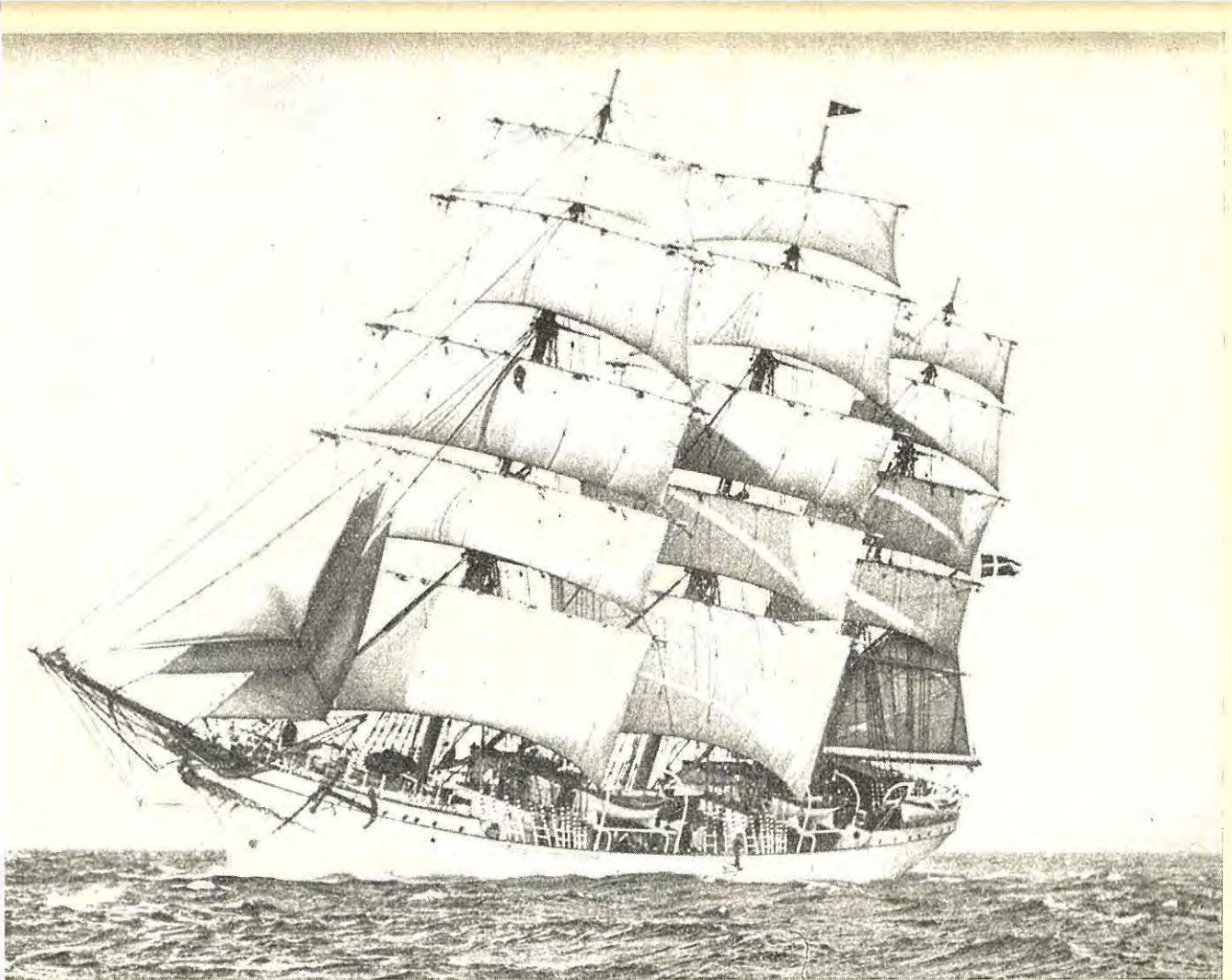
*De hilser kammeratligt paa hinanden,
den unge Svane og den unge Ørn.
Kækt møder Luftens Søn og Havets Datter,
og Solen favner dem som sine Børn.*

Erik Bertelsen.

Aarsberetningen for Statens Skoleskib »Danmark« i 1937—38 foreligger, og det er Beretningen om et nyt Hold dansk Ungdom, der har faaet Lov at give sig deres Længsler i Vold og er blevet ført ud over de store Have for at prøve Kræfterne og — ikke mindst — prøve om de Drømme, de har nærret i Drengaaarene, om Sø og Hav og fremmede Lande, Livet i Kamp med Elementerne, i Virkeligheden er det Liv, deres Evner og Lyster passer til. Gør de det, saa er det en vejledet og sømandsmæssig skolet Ungdom, der forlader Skoleskibet »Danmark« for at gaa over i Handelsflaadens Travlhed og Alvor.



De unge Mennesker, der samtidig har set



Skibet, der byder dansk Sømands ungdom paa rige Oplevelser.



og lært Grundreglerne i Sømandsskab.

NICHOLSENS

sidste nye

MOTOR-YACHT

NAAR en Sejlsportmand i 10 Aar har ejet en smuk Skonnert, og han saa bygger sig en ny, stor Motor-Yacht, saa plejer man at spørge om Grunden til at han gør denne Forandring.

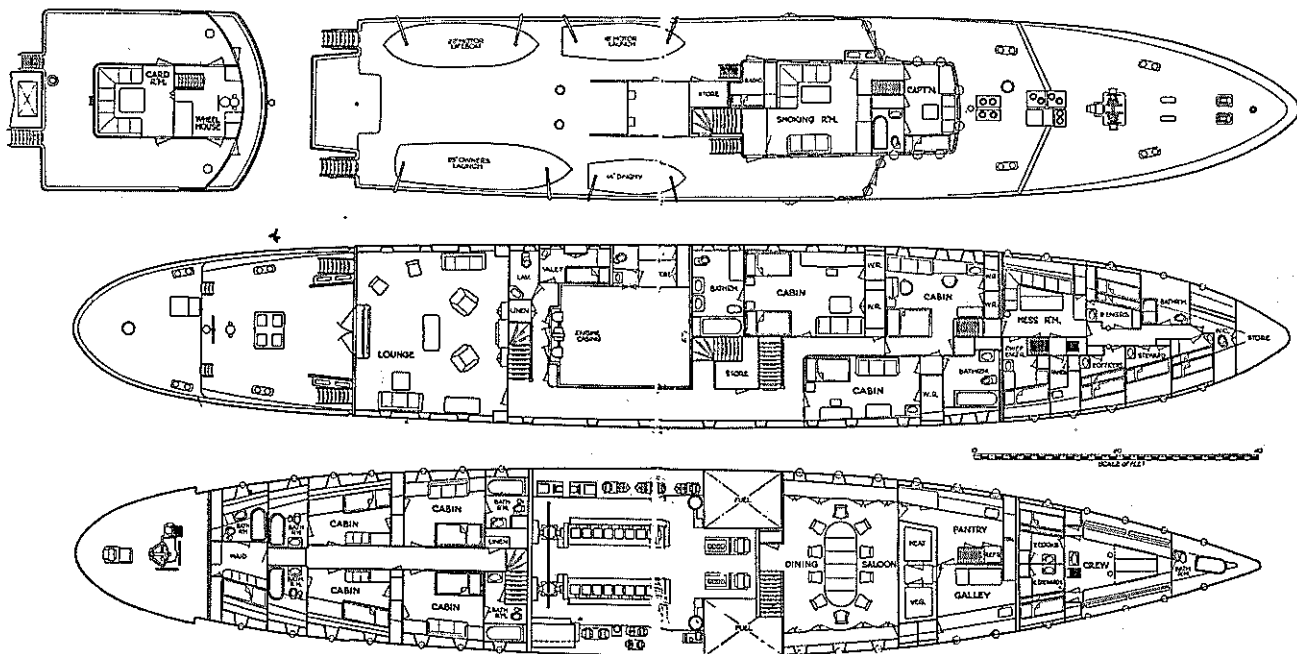
Da den engelske Rigmand Sir *Harold Bowden* placerede sin Ordre hos den berømte Bygmester *Nicholsons* i Southampton paa en smuk 500-Tons Motor-Yacht, som skulde afløse den 225-Tons Ekonnert, som han havde ejet næsten ti Aar, sagde han selv:

»Jeg maa rent ud sige, jeg maa bekende, at jeg er bedrøvet over at skifte fra Sejl til Maskinkraft, fordi der er intet saa dejligt som Sejlads. Sejl er og bliver Nummer et med Hensyn til Fornøjelse paa Søen. Men i dette engelske Klima, særlig i de sidste to Aar, har Vejret været saa nederdrægtigt, at ordentlig Sejlads viste sig at være en sjælden Ting. Mange Gange har jeg paa Grund af Storme maattet holde mig inde, medens jeg med et Motorskib kunde have gaaet, hvorhen jeg vilde. Ven mange Lejligheder, naaar Vinden har været kontrær, har jeg heller ikke kun-

net være i Stand til at komme hjem i rette Tid fra Falmouth og andre Steder ned langs Kysten.«

Saa var der en Ven, der en Dag tog Sir Harald med om Bord paa »Viva II«, en 500-Tons Motorbaad, bygget af Nicholsons i 1929. Den imponerede ham saa voldsomt, saa han bestilte en lignende Baad, forbedret i alle Detailler efter de nyeste Erfaringer. Den er tegnet af Mr. Nicholson selv og bygget af Staal til Lloyds 100 A¹-Klasse. Nu er Nicholson død, saa denne fine Baad er den berømte Bygmesters sidste Værk.

Ved fuld Udnyttelse af de to Dæk, der strækker sig over to Trediedele af hele Skibets Længde, har det været muligt at give endnu mere Plads, end der findes i de fleste 500 Tonners. Der er meget smukke Opholdsværelser og en stor Spisesal. Man kan gaa fra den ene Ende af Skibet til den anden uden at behøve at komme op paa Dækket i daarligt Vejr. Officerernes og Mandskabets Rum er overordentlig gode i enhver Henseende.



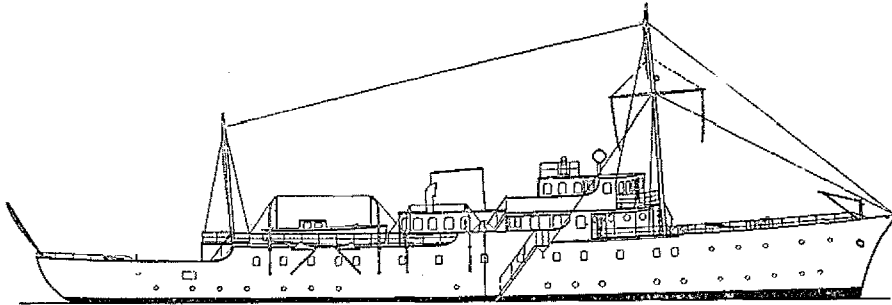
Overalt paa Dækkene er der rigelig Plads.

Sir Harold fortæller til »Vikingen«:

»Hvad jeg har lagt mest Vægt paa er Komfort og ingen Vibration — Hurlighed kommer for mig kun i anden Række. Hvad der har slaet mig hos alle de store Motoryachter med stærk Kraft, som jeg har været om Bord paa, er deres Vibration. Hvis man

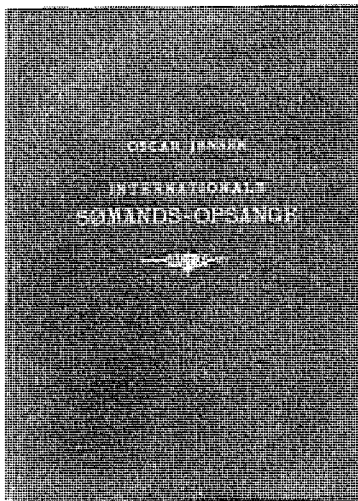
driver Yachtsport for sin Fornøjelses Skyld, saa synes jeg det er bedre man nøjes med 10 eller 11 Knob og Komfort, end at fare afsted med 15 Knob under en Masse Vibration og Ubehagelighed.«

Navnet paa den nye, flotte Yacht er »Maid Marion«.



Dækket strækker sig over $\frac{2}{3}$ af Skibets Længde.

EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG



Forsiden Bogens Størrelse 25X18 cm

OSCAR JENSEN:

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

Shirtingsbind med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7.50

Nedsat til

Kr. 3,75

Faas hos

Vikingens Forhandlere

eller paa

Bladets Ekspedition

Central 9822

Gangspil-Chanties.

Gangspil-Chantien har ligesom Brødspil-Chantien to Solo-strofer og to Kor-strofer; men efter sidste Korstrofe følger tilføjede et langt Refrain, som ogsaa synges af alle.
Som for Brødspillets Velkomnede begyndes her ogsaa med *Outward bound*-Chanties.

Rio Grande I.

Allargretto. Solo: Kor:

Solo: Kor:

50

En Side i Bogen



Det rigtige Fotografi — »Yvalda«, Dir. Ozholm, Rønskov.

SEJLSPORTSMAND -

tag Fotografiapparatet med

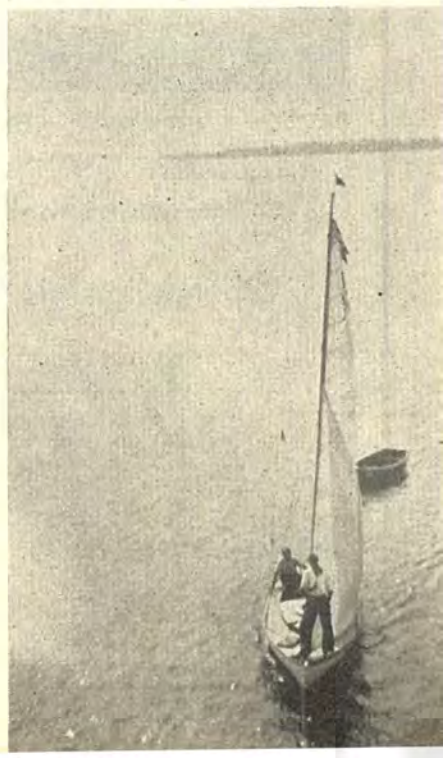
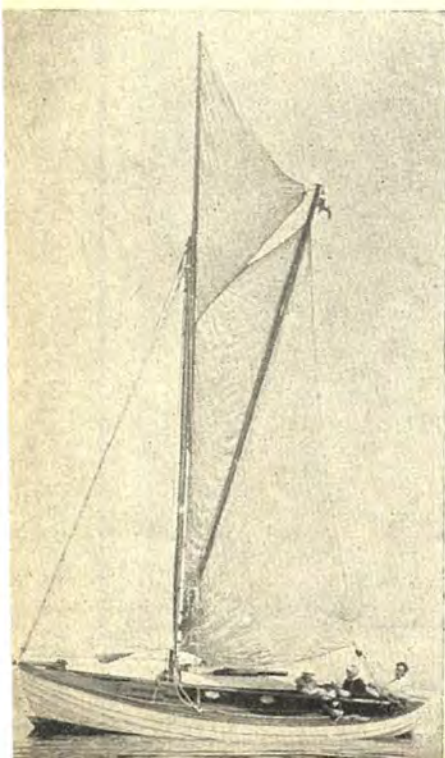
— og en Notitsbog, saa De bagefter kan give en god Beretning af Deres Ture

SEJLSPORTSSÆSONEN er i fuldt Sving, og vi skynder os derfor at erindre vore Sejlsportsvenner om, at naar Sæsonen igen om nogle Maaneder er Slut, Baaden halet paa Land, og Fritiden maa tilbringes indendørs, saa melder Trangen sig til at meddele Venner og Bekendte om Bedrifterne, man har udført i Sommerens Løb om Bord paa det kære Fartøj. Og til at klargøre sine Beretninger er der ikke noget som et godt Fotografi.

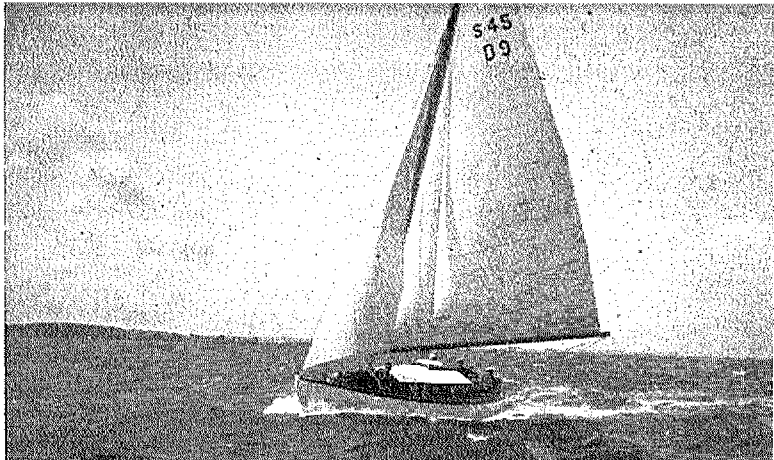
»Vikingen« har, som Læserne sikkert har bemærket, anstrengt sig for

Baaden toves.

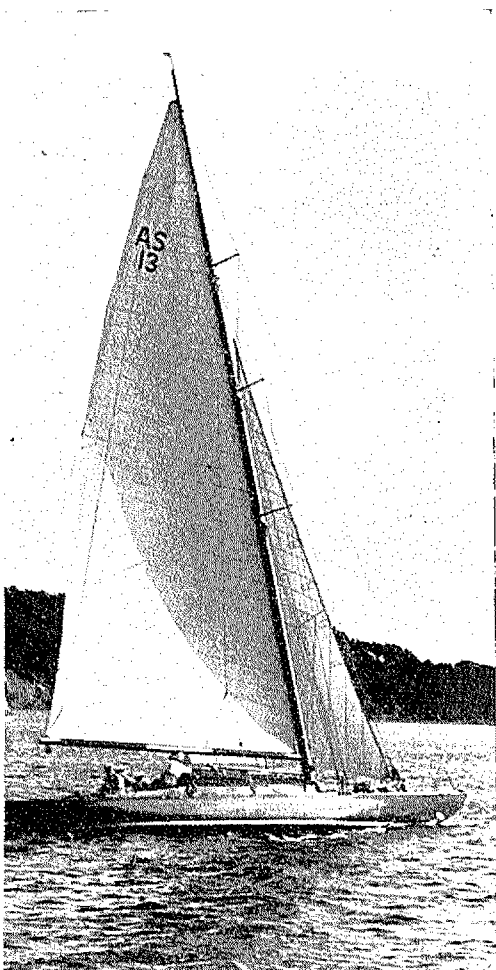
»Snarken«, Mikkelsen, Aarhus.



at bringe gode fængslende Billeder. Men det er en ubegribelig vanskelig Ting at faa fat i de helt rigtige Fotografier til at illustrere Langfarts- og andre Ture med. Det er over-



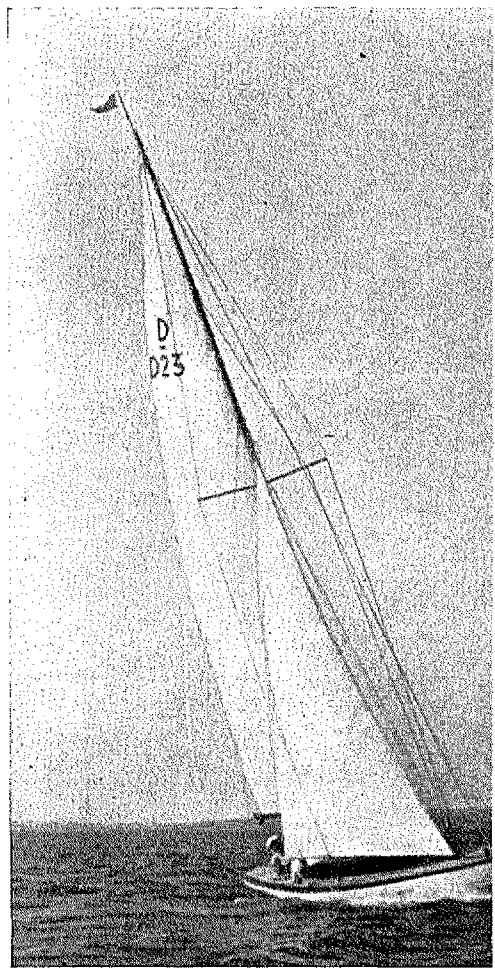
Skarp, men lidt for fjern Optagelse.



»Hei-3« — Gross. Viggo Østergaard, Aarhus.

raskende faa Baadeejere, der gør sig den Ulejlighed at optage virkelig gode Billeder af deres egen Baad. Vi modtager alt for mange Beretninger med saakaldte Fotografier, der viser sig at være fuldstændig ubrugelige til Reproduktion: Baade i fuldstændig fejlagtige Stillinger, som Regel taget uden Hensyn til Afstanden, nærmest tilfældige Optagelser, der intet som helst fortæller, men blot viser en fjern Klat hvide Sejl og en Baad, hvis Konstruktion man intet Begreb faar om.

Fotografering er en herlig Kunst, og Sejlsports- og Søfartsmotiver byder paa de vidunderligste Billeder. Den Yachtejer, der er i Besiddelse af et Apparat med en god Linse gør rigtigt i at anstrenge sig virkelig for at tage et helt rigtigt Billede af sin Baad. Alt, hvad han behøver, er en Pram, en Jolie, eller blot en Fortøjningsbøje og lidt Taalmodighed, og Resultatet vil som Regel være tilfredsstillende.

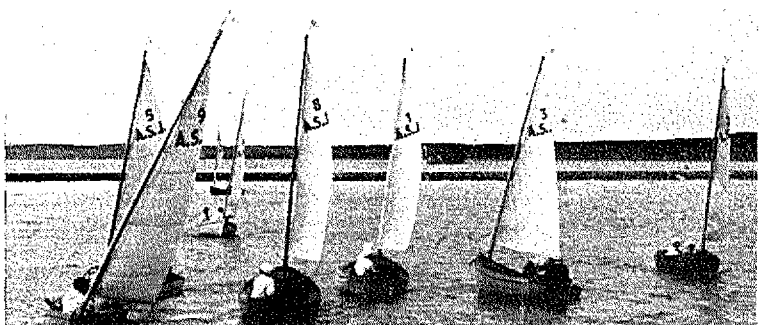


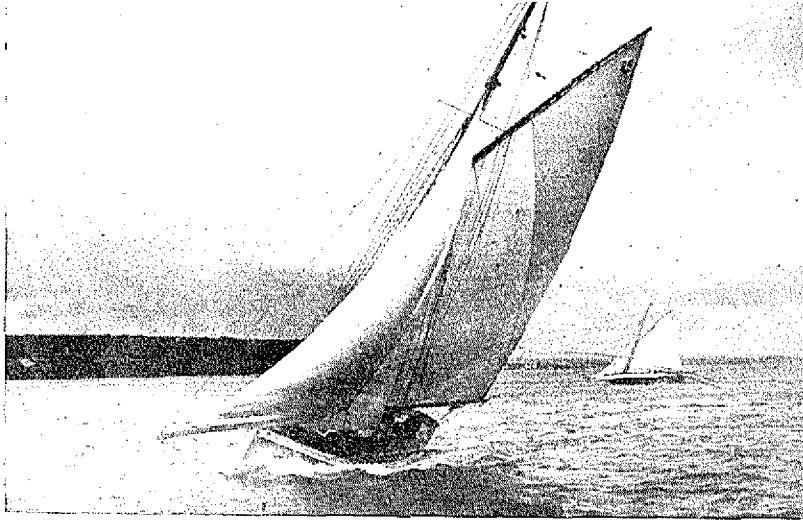
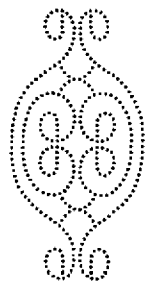
En elegant Optagelse.



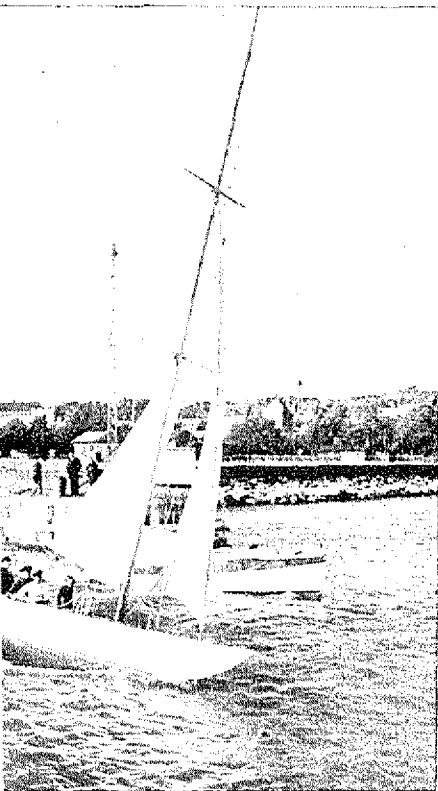
Snapshot fra Fællesture er altid morsomme. Christensen, Weitzmann, Petersen og Mikkelsen, Aarhus.

Junior-Baade i Æbeltoft Havn.



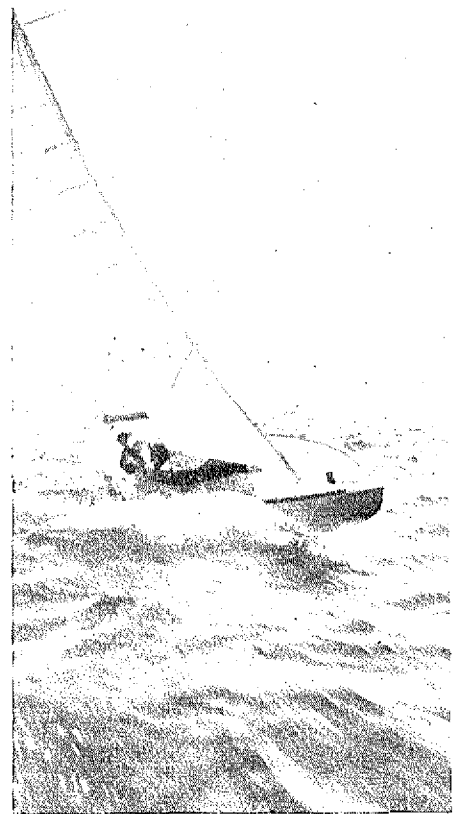


»Mignon« og »Albingia«, Aarhus.



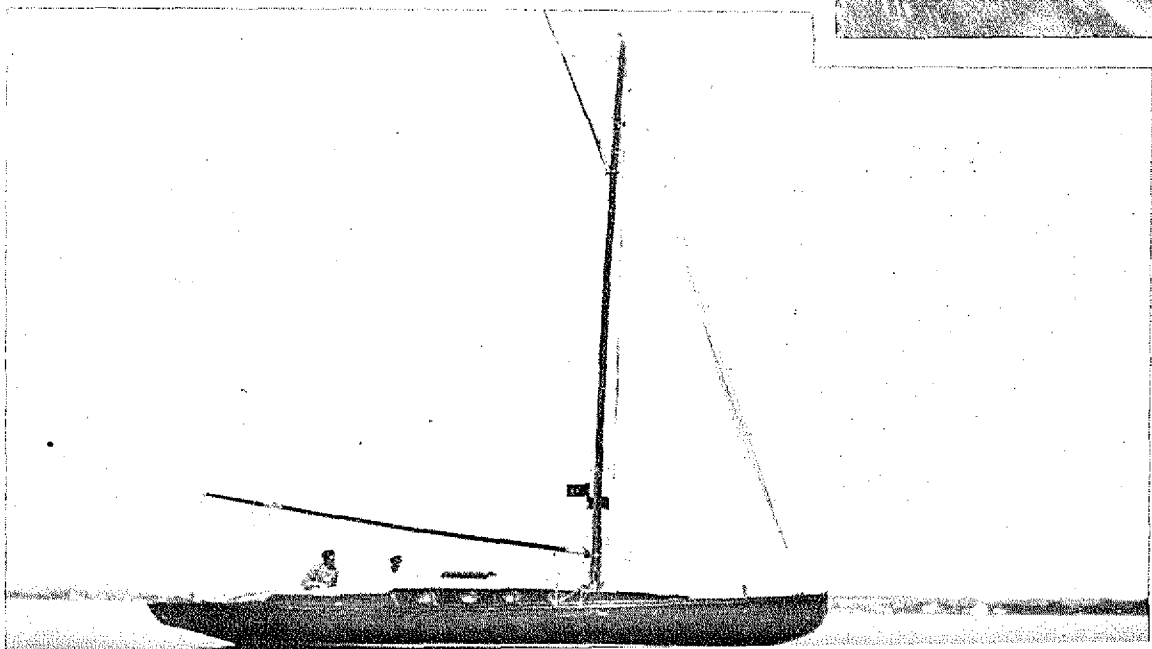
»May-be«
taar ud.

Hvad angaar Beretninger fra saavel lange som korte Ture, saa er der selvfølgelig blandt vore Læsere Uenighed om, hvilke Slags Beretninger, man helst vil have. Vi kan bringe en Beretning, hvorom nogle Læsere erklærer, at »det er den bedste Ting, vi nogensinde har bragt«, mens andre om den samme Beretning meddeler, at hvis vi fortsætter med at offentliggøre den Slags Vaas, saa »maa jeg og min Ven opsigte vort Abonnement«. Størsteparten af Læserne ønsker Beretninger fra Solivet, og det er derfor de Mænds Sag at skrive disse Beretninger, som tilbringer deres Tid paa Søen. Beretningerne behøver aldeles ikke at omfatte store og farlige Ture, de er altid gode, blot de er rigtigt fortalt.



En Situation
der er godt
taget.

»Dicky«
af
Aarhus.



En udmærket
Optagelse
bedre, hvis
afskåret
foroven.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Lidt elementært om Frimærker

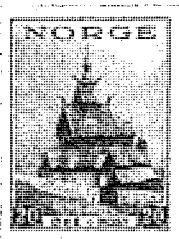
(Fortsat.)

NU ER DER altsaa ca. 65.000 forskellige Slags Mærker at vælge imellem — et meget stort og uopnaeligt Antal for en Samler, der ønsker at samle alt. De Tider er forbi, hvor det kan anbefales en Begynder at samle Mærker fra alle Verdensdele. Mit Raad til et Menneske, der har faaet Interesse for Filatelen, kommer derfor til at lyde saaledes: Vælg eet eller flere Specialer!



Der er nok at vælge imellem!

Foruden de egentlige Frimærker kan man f. Eks. samle paa Krigsmærker, Luftpostmærker, Velgørenhedsmærker, Helsager, Annuleringsstempler og andre Specialer indenfor Filatelen, men jeg vil dog tilraade en begyndende Samler at vælge at samle Frimærker fra et Land med ikke altfor kostbare Mærker, og helst et, man af en eller anden Aarsag — Forbindelser derovre, historisk Interesse, Mærkernes Skønhed eller hvad det nu kan være — virkelig kan faa Glæde af at samle Mærker fra. Skandinavien, det vil altsaa sige Island, Sverrig, Norge og Finland, er taknemmelige Lande at vælge, men samles naturligvis ogsaa mest her hjemme. Mærkerne er overkommelige, selv om de ældste Mærker, særlig for Finlands Vedkommende, ikke er helt billige. Saaledes er det forøvrigt for næsten alle Lande — de ældste Mærker er de sjældneste og dyreste, men selv om man ikke kan gøre sig Haab om at faa fat i alle Sjældenhederne, er der dog Stof nok til en smuk Samling. Tag alle Varianter med — Fjøltryk, omvendte Vandmærker, speciel Takning, Farvenuancer, det er mest fornøjeligt. Jeg skal senere nærmere omtale disse forskellige Afarter.



Dansk Vestindien er et smukt og interessant Speciale, og der findes med Varianter kun ca. 80 Mærker ialt. Priserne er endnu overkommelige, men naturligvis i god Stigning.

Der findes saa mange Lande med smukke og fornøjelige Mærker. Belgien, Frankrig, Schweiz, Sovjet-Rusland og Italien har nogle af de smukkeste, men det er ikke let at anbefale eet Land fremfor andre. De ældre Mærker fra Schweiz og Rumænien er meget kostbare, de gamle tyske Rigers Mærker ligeledes. Det kan maaske lønne sig at samle Mærker fra de nye Stater som Polen, Tjekkoslovakiet, Litauen, Letland

og Estland med flere; disse Lande har ogsaa interessante og overkommelige Mærker.

Op saa er der jo alle de oversøiske Lande — her er Materiale nok til at finde et Speciale frem. Een foretrækker asiatiske, en anden afrikanske og en tredje amerikanske Mærker. Hovedsagen er, at man vælger et Land, man har Interesse for, og saa arbejder bevidst paa at faa en smuk Samling hele og rene Mærker.

En smuk Samling er ikke alene et Aktiv, i mange Tilfælde endda et særdeles godt Aktiv, men ogsaa en Kilde til Kundskab. Man kan af Frimærkerne lære meget om de forskellige Landes Historie og Geografi, om deres Industri, deres Planter og Dyr, Kultur og fremragende Mænd. En virkelig Samler lærer Orden og Akkuratesse, faar Lyst til at vide mere om de Lande, han samler paa. Og endelig er jo Samlingen og Arbejdet med at rense, sortere, undersøge og placere de enkelte Mærker en stor Fornøjelse, der udfylder mange ellers ledige Stunder.

(Fortsættes.)

Skandinaviske Mærker.

Norge har som Turistpropaganda udsendt tre Frimærker med forskellige Landskabsmotiver, takket 12½—13½.

- 15 Øre, Brun,
- 20 » Rodbrun,
- 30 » Ultramarin.

Sverige har i Anledning af Kong Gustav V.s 80-aarige Fødselsdag udsendt et Sæt Frimærker, hvor Tegningen for hele Sættet er Kongens Billede en face, med Navnetræk og Aarstallene 1858—1938.

- 5 Øre, Grøn,
- 15 » Brun,
- 30 » Blaa.

Takningen er 2-sidet 12½, for Værdierne 5 og 15 Øre desuden 4-sidet 12½. Mærkerne udkom d. 16. Juni.

Danmark. I Anledning af 150 Aars Stavnsbaands-Jubilæet udkom den 20. Juni et Frimærke i Staalstik med Billede af Frihedsstøtten, takket 12½.

- 15 Øre, Rød.

Endvidere er der udsendt et Postfærgemærke, ligeledes i Staalstik, takket 12½.

- 10 Øre, Brun.

Spørg — vi svarer!

Under Adressen »Vikings«s Filatelist« modtager Redaktionen gerne indsendte filatelistiske Spørgsmaal og besvarer dem, saa vidt muligt i det førstkommande Nummer af Bladet.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



1 Hvis at Frøken vil med ud og vifte med Ørene i Rio - saa gir altsaa, Far her--



2 Ja, Tak, Hrr Pral - men jeg skal møde Styrmand Jackson - Præcis Kl. 8
Naa!



3 Jeg tar' og gir Skipper et lille Vink om det her Stævne - møde - Hee!

Dette er en Historie om, hvad Aabenhed og Ærlighed betyder mellem to Venner, og - om de frygtelige Følger af ikke at benytte disse to fortræffelige Egenskaber i bemeldte Forhold. - Kort, jeg havde besluttet mig til at invitere Malene - De husker... De husker nok...

... Malene, Kaptajnens Datter, med ud at se paa Rio Grande. Og af Malenes Svar paa min chevaleresque Invitation anede jeg, at Jackson, min brave Ven, allerede havde været der, som man siger til Søs. Naa, dette syntes jeg nu aldeles ikke om - aldeles ikke!

Ikke, at jeg paa nogen Maade var jaloux - denne modbydelige, lavstammede Egenskab er en Mand som jeg naturligvis højt hævet over, - Verdensmand, De ved! Nej, men jeg syntes aldeles ikke om, at Jackson, dette ellers saa fortræffelige Stykke Mandfolk, gik bag Ryggen af Malenes Far - -!



4 Hi-- Sinken en skaq ler bier
Bank Bank



5 Hvad vil du - Peter?
Tjah-h



6 Se hvis at Kaffejnen vil... Lytte til-mit Raad - saa er den altsaa gal med Styrmand - og Jackson - og

Hvorledes jeg nu viste, at Jackson gjorde dette, vil De spørge mig? Ja, det er en af de uforklarlige Forudanselser fra Følelseslivets Overdrev, som Videnskabsmændene kalder det, - Spektralanalyse, tror jeg, det hedder. - Kort og godt, jeg besluttede at tale med Malenes Far... som den ene Gentleman om den anden!

Altsaa, jeg opsøgte Skibets hæderkronede Chef med de ærligste Hensigter til at bringe Klarhed i Sagen. For de unges egen Skyld: - (god Samvittighed, o. s. v.); for Chefens Skyld: - (rolig Nattesøvn, o. s. v.); for min egen Skyld: - (eftersdi jeg ikke syntes, at Jackson havde opført sig overfor mig som en Ven kan kræve det). - Alle gode Gange tre!

Jeg kunde se paa den gamle, brave Sømand, at dette kom ganske bag paa ham; - ha, Tilliden til hans Datter og til hans Styrmand var ved at vakle. Jeg kunde øjne en dæm'ende Forstaaelse i hans havblaa Ørneøjne, medens jeg saa diplomatisk som muligt...



7 Saadan en....



8 Bang Bumm!



9 Naa - Naa - Ja - Altsaa!!

... forsøgte at lægge Kendsgerningerne til Rette for ham: nemlig, at Jackson havde inviteret hans Datter i Byen uden først at have indhentet hans faderlige Tilladelse. - Jeg bebrejder ikke den gamle Hætte, at han blev rasende, da Sandheden endelig dukkede op for ham.

Ak ja, hvis de to unge Mennesker, der glæde og fornøjede forlod »Perseus« denne Aften, anede, hvilken haard Dyst, der udkæmpedes i Chefens stille Kahyt! Jeg maatte bruge alle Kneb for at holde den udmærkede Kaptajns Harm i Tømme. - Han vilde absolut ned og have fat i Jackson

Og saa, - det var det værste af det hele, ser De, - ingen havde jo naturligvis fortalt mig, at de to unge Mennesker var blevet forlovede Dagen i Forvejen. - Tjah, det kalder jeg Venskab - Tillid - Fortrolighed, o. m. m. m. - »Jo, gute Morgen, meine Kluge, Styrmanden...«



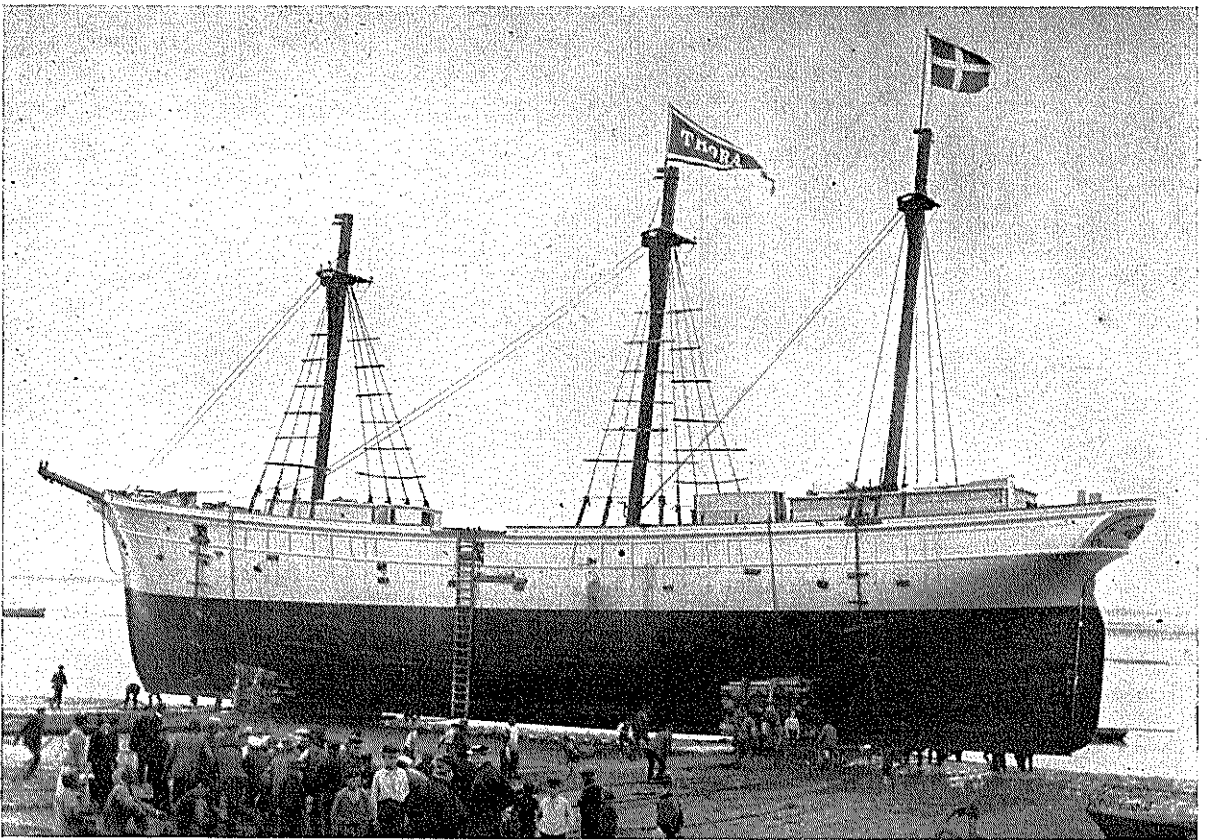
Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

Erindringer fra Hav og Land (Forts. fra 1. Juli).

EN Ugestid ind i Januar 1894 laa vi krydsende ved Kysten af Sydvest-Irland, vi var for hjemgaaende og skulde anløbe Quenstown for Ordre, og en god Dags Sejlads kunde føre os dertil. Vi var urolige i Sindet, thi Barometret stod meget lavt, og Vejret saa truende ud, og det er underligt, hvilken Uro man kan føle, før et Uvejr bryder løs, ret som var man selv et Barometer og ængstedes over, hvad som vilde komme. Snart blæste Vinden op til Storm, og ret paa Land, og tyk med Sne. Vi kunde lige holde vor Kurs langs Landet og sejlede haardt for ikke at drive mod Land og for at naa til Havn, før det blev for slemt. Vi havde set et Fyr, da der var en Klaring, og næste Fyr skulde være Quenstown. Vi sejlede haardt den hele Nat. Søen væltede over Skibet, og alle Mand var paa Dækket hele Tiden, gennemblødte og forfrosne. 2. Styrmand maatte staa hele Natten med sin Sydvest for at skærme Kompasslampen, som vilde blæse ud. Ved Midnatstid saa vi et Fyr; det vilde være vor frelsende Havn, om vi kunde holde os fri af Landet, til det blev Dag. Af Fyret saas kun lidt i nogle Øjeblikke, naar der var lidt Klaring. Ligeledes saa vi stundom Lanternen fra et medgaaende Skib. Vi holdt samme Fart, han var i Læ af os, altsaa nærmere Land. Det var en lang og drøj Nat. Hvor vilde en Kop Kaffe dog have gjort os godt, men vi kunde ikke faa Ild i Kabysen for Vand, og desuden turde ingen af os forlade Dækket. Vilde Dagen aldrig gry? Saa kunde vi da styre mod Havn. Kl. 9 Morgen brændte vor Lanterne endnu, og alt var som i en Røg, og Søen var i voldsomt Oprør, det var, som Bølgerne væltede op fra Havbunden. Landet kom tydeligt frem. Vi stirrede omkring for at orientere os, og hvor bliver Lods-kutteren af, de store, sødygtige Fartøjer, som skulde holde Søen i al Slags Vejr, men vi saa ingen. Er da Vejret saa haardt, at selv Lods-kutteren er gaet i Havn? Saa maatte vi se at klare os uden Lods. Nu kom Landet mere tydeligt frem, saa vi saa et Højland med et Fyrtaarn, som godt nok tog sig ud som Indløbet til Quenstown, og vi styrede mod Land.

Det medgaaende Skib fra i Nat var nærmere Land og havde for end vi set Faren og at noget var galt. De halsede rundt, medens vi fortsatte indefter, og Landet blev mere tydeligt og tog sig helt anderledes ud

end fra først, og hvad vi mente var et frit og stort Indløb, blev til lave Klipper og voldsom Brænding. »Dette er ikke Quenstown!« raabte jeg til Kaptajnen. »Hvad er det da?« Han havde ikke været der før. »Ja, hvad det er, ved jeg ikke, men det er ikke Quenstown.« »Hvad skal vi nu?« var hans Spørgsmaal. Mit Svar var, at vi vist maatte tage Chancen og holde ind. Der syntes at være ligesom et Hul, hvor det ikke bryder saa haardt, maaske kan vi slippe ind; at halse rundt og klare Kysten vil være den visse Undergang for os, og vi fortsatte vor Fart ret imod den vilde Brænding. Vi mælede ikke et Ord til hinanden. Jeg havde sat vor bedste Mand til Roret med Paalæg om at give nøje Agt paa mine Ordre. Saa sprang jeg op i Rigningen om Bagbord og Kaptajnen om Styrbord. Der havde vi et bedre Overblik, og vi saa de nøgne Klipper, naar Bølgerne var skyllet over dem, lige Plads til Skibet at komme imellem, og vi ligesom red over det farlige Sted paa Toppen af en Bølge, og saa var vi i Læ af Brændingen og i roligt Vand. Der laa Redningsbaaden, man havde observeret os og hejst Signal, at I stævner mod Fare, men vi havde andet at tænke paa end Signaler og de vilde i al Fald ikke være os til Nytte. Det lykkedes Folkene i Redningsbaaden at gribe det Tov vi kastede dem og et Par Mand kom straks om Bord. Hurtigt, lød det, begge Ankre klare, det var atter, som man arbejdede i Feber. Snart laa vi sikre for begge Ankre, frelste paa underlig Vis og vi kunde spørge, hvor er vi? Bally Cottan, et Fiskerleje nogle Mil nord for Quenstown. Vi var med det usigtbare Vejr sejlet Queenstown forbi uden at se Fyret. Det samme var Tilfældet med Skibet i Følge med os, hvorledes saa med ham? Jo, da han saa Fejltagelsen halsede han rundt, for at sejle tilbage, han skulde ogsaa til Quenstown, men naaede den ikke. Ikke to Timer efter, at vi ankrede havde Storm og Bølger kastet Skibet ind mod de stejle Klipper, hvor det gik til Grunde. Saasnat Skibet stødte med Forenden mod Klipperne løb alle Mand forud, kun een naaede ikke at komme med, en vældig Bølge brød over Skibet, brækkede det midt over og skyllede Agterskibet ovenover Forskibet, hvor alle Folkene var løbet hen. Alle omkom, druknede eller sloges ihjel mod Klipperne, kun den Mand, som var Agter blev bjerget af Fiskerne oppe fra Klippen ved at fire et Reb ned, som han blev halet op med. 17



Barkskibet »Thora« af Fanø. Søsæt fra Fanø Strand 1895. Bemærk den sidelæns Søsætning.

Mand omkom, Skibet forliste paa Hjemlandets Kyst, det var hjemmehørende i Belfast og kom med en Last Hvede fra Kalifornien.

Da Kaptajnen havde sovet lidt, kom Redningsbaaden ud til os for efter Aftale at bringe ham i Land, for at han kunde rejse over Land til Quenstown og melde Ankomsten hertil. Da Kaptajnen kom i Land, stod der mange Kvinder og vilde lykønske ham, og en af dem sagde: »De maa være en særdeles lykkelig Mand, Kaptajn, thi aldrig nogensinde før kom et Fartøj over Revet.« Lykkelig, javel, lykkelige var vi alle, og det var et Guds Under og Naade, og endnu staar det for mit Blik, hvorledes vi styrede ind og kom over de Klipper, som ved Lavvande var tørre og stod langt oven Vandet. Vi havde vel nok god Grund til at takke Herren vor Gud for den vidunderlige Frelse. Mens vi laa der til Ankers, kunde vi orientere os og saa da, at det slet ikke var nødvendigt at gaa over det farlige Rev, der var Plads nok foruden, men det kunde vi ikke se fra Søen, fordi alt gik ud i et i Braad og Brænding.

Kaptajnen havde været i Quenstown og faaet Ordre at gaa til Liverpool at losse, og da Stormen havde lagt sig, lettede vi vore Ankre og sejlede ud gennem det Løb, som vi ikke i Stormen kunde se.

Saa gik atter et Par Aar, hvori intet særligt forefaldt, og nu var det 3 Aar siden, jeg var hjemme. Intet Under, at man længtes efter sine Kære, og desuden stod mit Haab til atter at faa et Skib at føre, hvorfor jeg forlod Skibet, som jeg sejlede med i 4 Aar. Søen slider alligevel paa en, især de lange Tider borte fra Hjemmet, og Strabadserne, man efter-

haanden kommer ud for, ligger som en tung Haand paa en Mand, og Begejstringens Ild slukkes, eller i hvert Fald bliver man ikke let begejstret som i Ungdommens Aar. Jeg husker engang under en hvinende Sejlads, Skibet rasede frem gennem Vandet og ligesom legede Kis-pus med Søen og ligesom rystede Vandmasserne, som skyllede over os, fra sig som en kaad Hvalp. Jeg hoppede af Glæde og klappede Skibets Sider og raabte: »Løb, du dejlige Skib, løb.« Men Søen er lumsk; siden saa jeg mit dejlige Skib saaret af dens knusende Magt. Da var det bitter Alvor.

Efter en kort Tid i Hjemmet maatte jeg atter ud som Styrmand, og jeg rejste til Marseille, der laa Skibet »Gladstone«, dengang Danmarks største og hurtigste Sejler, et prægtigt Skib, som nok kunde fryde en Sømands Hjerte, men det er ikke alt Guld, som glimrer: Dette gamle Ord passede ogsaa her. Det var Mandskabet, som ikke var godt. Besætningen, 24 Mand, var blandet af 11 forskellige Nationer, og der var nogle slemme Karle iblandt. Man kunde vel sige: Hvorfor tager man saadanne Folk om Bord? Ja, man tager dem nu ikke, de sendes af Forhyringsagenter og Logiværterne, saadanne som ingen Penge har, og som Logiværter og Agenter ønsker bort, for at de kan faa fat i et Par Maaneders Forskud paa Hyren. Sker det, at Kaptajnen gør Vrøvl og siger, at saadanne Folk vil han ikke have, saa skal Forhyringsagenterne nok fortælle, at saa faar Skibet ingen Folk. De Herrer dominerer. I et stort Skib med saa mange forskellige Nationer er det ikke let at være Styrmand, og det kan ogsaa være far-

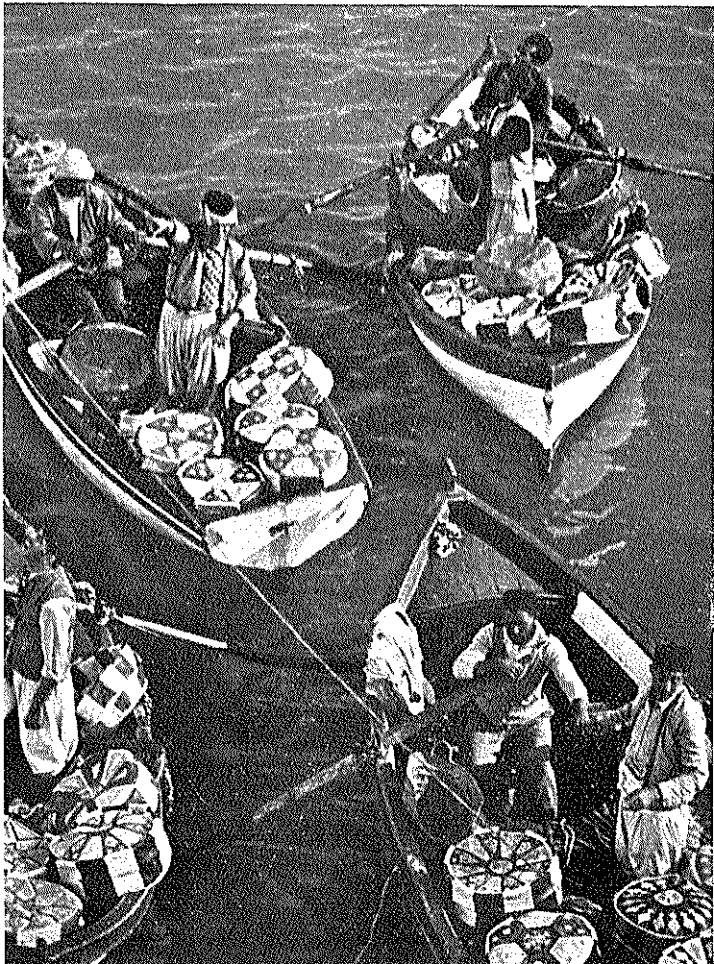
ligt, flere Gange stod Folk og truede mig med Kniv.

I Marseille lastede vi Salt og forskellige Bygningsmaterialer til Santos i Brasilien. I de Tider var Santos en meget farlig Plads. Gulfeberen rasede frygteligt ogsaa om Bord i Skibene, ja saa slemt at hele Skibsbesætninger døde, og mange dejlige Skibe laa der, hvorfra alle var døde. Skibene blev da solgt ved Auktion til Spotpriser og blev benyttede som Pakhuse. Saa kunde disse Pakhusskibe lejes og mødtager Lasten, til den ved Lejlighed kunde føres i Land, men der var store Udgifter, og Kaptajnen ømmede sig derved. Kaptajnen boede ikke om Bord, men ude ved Kysten, hvor Søbrisen blæste, og hvor der var sundt at være. Styrmanden passede saa Skib og Arbejde, enkelte Kaptajner sendte sit Mandskab op i Højlandet til Sct. Pauli, medens Skibet blev løst ved Hjælp af Negre. Det gjaldt om at drive paa med Arbejdet for hurtigst muligt at komme til Søs. Noget Dødsfald havde vi ikke, alligevel skiftede vi flere Folk, nogle døde, andre blev taget af Politiet, fordi de havde truet mig og 2. Styrmand paa Livet. Vi fik saa andre af samme Slags, 5 storsnude Negre. Efter, eller rettere inden Lasten var udlosset, tog vi Ballast for at gaa rundt Kap Horn til Iquike i Chile for at laste Salpeter til Falmouth for Ordre. Under Kap Horn mødte vi svære Storme og megen Sne og Kulde; da blev de stortalende Negre til usle Søfolk. Det kunde nok ærgre og ængste en Styrmand i farlige og stormfulde Farvande, hvor enhver Mand tiltrænges. Vi slap vel rundt Hornet og ind i bedre og mildere Vejr, og Negrene lavede op paany.

Iquike er et trist Sted at se, men et imponerende Skue med de mange store Skibe, men ellers øde at se.

Intet grønt til at fryde Øjet, kun høje, graa Bjerge; aldrig falder der Regn, og fersk Vand findes der ikke. Tankdampere forsyner Byen med Vand fra Peru. At nogen vil bo saadant et Sted? spørger man sig selv. Jo, er end Landet trist at se, saa er det dog rigt. I Bjergene findes rige Kobber- og Sølvminer og saa Salpeter i Mængder, og naar der er godt med Penge, vil Folk nok bo der; men jeg skal ikke opholde mig længere over Stedet.

Vi fik snart Lasten om Bord og styrede atter mod Kap Horn og slap særdeles heldigt rundt med en god Vind og veg ikke fra Kursen, før vi krydsede Ækvator. Det tegnede til at blive en hurtig Rejse, og vi kunde maaske naa Falmouth før Jul, og vi drev paa Sejl; men i Nord-Atlantehavet fik vi slemme Storme, og en Dag tegnede det til at blive særligt slemt; Stormene øgedes og Barometret faldt, saa talte jeg og Kaptajnen sammen, at vi vist ikke turde lænse længere. Det besluttedes at bjerge Fokken og gøre klar til at dreje Skibet til Vinden. At dreje et Skib til Vinden er en meget farlig Sag, og man gør det nødig. Da alt var klart, gik jeg op paa Halvdækket for at meddele: Alt klart«. »Ja,« sagde Kaptajnen, »men siden vi fik Fokken gjort fast, synes jeg, hun løber mere behageligt, og Vinden er god. Vi kan endnu naa Havnen til Jul, om Vinden holder; men hvad vil De gøre i mit Sted?« spurgte han. Jeg tænkte paa en Nat i Nord-Atlanten for 5 Aar siden, da Braadsøen faldt knusende over mit dejlige Skib. Mit Svar til Kaptajnen var, at jeg vilde dreje Skibet til Vinden; snart falder Natten over os, og Barometret falder stadigt. Veiret vil blive værre, og saa vil det maaske ikke være muligt at dreje til. Kaptajnen trak paa Skuldrene: »Skibet løber godt, vi lader hende løbe.« Jeg gjorde ikke flere Indvendinger, vilde selv nødvendig dreje bi. Mit Raad til Kaptajnen havde jeg givet, belært af Erfaring. Saa fo'r vi ind i Natten og den tiltagende Storm. Ved 10-Tiden tiltalte Kaptajnen mig: »Hvorledes skal det gaa os? Havde vi dog bare drejet Skibet bi, medens det endnu var Dag. Tror De ikke, Styrmand, at det endnu kan lade sig gøre?« »Nej,« var mit Svar. »Ingen Mand kan komme til Braserne.« Ja, det kunde han da selv se og forstaa; hele Skibets Besætning var paa Halvdækket. De surrede sig fast til Vant og Ræling, og der forblev de til næste Dags Eftermiddag. Gennem en Lem i Kahytten fik vi en svær Kabeltang frem, som vi stak ud agter i Haab om, at den kunde dæmpe lidt paa de kommende Bølger, Olie blev brugt i Klosetterne, desuden løb Baadsmanden fra den ene Side til den anden i Strømpesokker. Han havde en Spand med Olie og Kugler af Værk deri, som blev kastet ud for at dæmpe paa Bølgerne. Lidt eller intet hjalp det; Søerne væltede ind over Skibet. Et Par Gange saa det især farligt ud; da var hele Skibet under Vand, og det føltes, som laa vi stille. Min Tanke var: Synker vi, kan dette 300 Fod lange Skib med 6 Fod høj Skansebeklædning bære den uhyre Vægt af Vand, dybt lastet som vi var af Salpeter. Er Søfolk et ukristeligt Folkefærd? Nej, næppe



Et malerisk Skue er det første Gang man kommer til Østen og ser Kardjerbaadene kæmpe om at faa afsat deres Varer.

vægre end andre. Naar Faren er overhængende, saa kan de brovtende og stortalende blive saa smaa. Da det saa ud, som Skibet vilde synke, raabte den mest stortalende, en Neger fra St. Thomas: »God safe us poor Sailors!« Ja, Negeren havde god Grund til at raabe: »Gud frels os«; thi vi var i stor Fare, og vi iagtog ængsteligt de svære Bølger og Vandmasserne, som væltede over Skibet. Min største Angst var altid Lugerne; blev de slaaet i Stykker, saa vilde vi i Løbet af nogle faa Øjeblikke synke. Mangt et godt Skib sank, fordi Lugerne blev slaaet i Stykker. Vi havde faaet et nyt Sejl op, som vi fik ud over Agterenden at slæbe som en Flaade efter os. Deri brød Søen saa godt, at ingen Braad kom over Agter. Jeg havde faaet Sejlmageren til Roret; han gik ellers ikke i Vagt, men han var en god Sømand, som man kunde have Tillid til, og under en saa farlig Sejlads gælder det især om, at der bliver styret godt. Det meste af Natten stod han der. Engang imellem raabte jeg til ham: »Kan De holde det ud, Sejlmager; thi jeg tør ikke betro en anden Roret?«

En lang og drøj Nat blev det for os alle, og hvor ventede man dog paa, at Dagen skulde gry, og da Dagen omsider kom, rasede Stormen endnu lige haardt, og Folkene stod endnu fastsurret og kunde ikke komme forefter for Vand før om Eftermiddagen ved 3-Tiden, da Vinden lagde sig noget. Da vovede Kokken sig forefter; det lykkedes ham at faa Ild paa Komfuret og faa lavet Kaffe, hvortil alle højligt trængte. I 20 Timer havde vi staaet paa eet Sted, vaade og forfrosne, og de stakkels Folk, kun lidt Tøj havde de, og det var gennemvaadt. Folkelukafet var forude under Bakken, men i Nattens Løb, da Dækket var fuldt af Vand, trængte det ind og fyldte Køjerne. Ja, det var vel nok haarde Kaar for de trætte, forkomne Folk. Vejret var koldt, det var kun en Uge før Jul, og nogen Kakkellovn fandtes ikke. Foreløbig logerede Folkene i Sejlkøjen, og siden glemte man den Storm som saa mange Gange før; men vi naaede ikke Havn den Jul. Vi var under Stormen sejlet langt ud af Kurs, fordi vi maatte holde Vinden agterind, og den havde skiftet Retning.

Da Stormen havde udraset, fik vi omskiftende Vin-

de. Vi ankom til Falmouth Dagen før Nytaar og laa der nogle Dage, til Ordre kom om, at vi skulde sejle til Landskrona, hvor Lasten skulde losses. Vi var ikke glade derved, hverken Kaptajnen eller jeg. Op i Kattegat paa denne Aarstid og i snævre og vanskelige Farvande med dette store Skib, som vi vidste ikke kunde stagvende.

Vi maatte endnu tage mod en haard Storm i Nord-søen, og vi mistede et Par nye Mærsejl, som blæste i Stykker. Vi maatte i Nattens Mørke og i den pibende Storm slaa nye Sejl under. Vi skulde sejle for at klare os fri af Horns Rev; men ogsaa den Storm fik en Ende uden andet Uheld, og en Dag befandt vi os i Kattegat. Kullen var netop passeret, og den gode Vind døde bort, og vi kunde, som Vinden var, ikke stævne ind Sundet. Saa kom en Damper nordfra. Det viste sig at være et af D. F. D. S.'s Skibe. De passerede os helt nær, de vilde dog nok se det store Skib, der førte dansk Flag, paa nært Hold. Mens Damperen rask sejlede forbi, raabte min Kaptajn: »Vil De være saa god at rapportere ved Helsingør, at vi ønsker en Slæbedamper.« Jo, det skulde han nok besørge. Vi fik dog ingen Damper eller Slæbehjælp Brug for; thi Vinden friskede, samtidig som den rummede lidt. Vi tog endnu et Tag i Læbraser og pinte Ræerne saa haardt langskibs som muligt. Vi kunde lige pege mod Kronborg med Sejlene blafrende i Vinden; men vi begyndte snart at gøre Fart, indhentede Damperen og sejlede ham forbi, som laa han stille. Han var langt agterude, da vi passerede Kronborg. Da var man igen be-begejstret og nær ved at raabe Hurra og klappe Skibets Sider, som engang før sket. Ja, »Gladstone« kunde sejle. Et Par Timer senere laa vi fortøjet i Landskrona Havn.

Rejsen var endt.

(Forts. 1. August.)

I Anledning af

D. F. D. S.'s Begravelseskasse's 50-Aars Jubilæum er der udsendt et smukt udstyret Jubilæumsskrift, der bringer en udførlig Skildring af Begravelseskassen gennem det forløbne halve Aarhundrede.



**SABROE
KØLEANLÆG
KØLESKABE
OG
LUFTKONDITIONERINGS-ANLÆG**

TLF. 370

A/S THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

**Skibsværftet i Gamle Hestehauge
Svendborg**

Indehaver SOPHUS WEBER. Ledelse FERD. G. HANSEN

Konstruktion - Nybygning - Reparation

Overvintring i Hus og paa Plads

Telf. Svendborg 67 Soph. Weber
" " 1299 F. G. Hansen
" " 858 Fmd. Nielsen

„Dragør“ Motoren

Dansk Arbejde i danske Baade.

5-10-20 Hestes Kraft. - Forlang Tilbud og Brochure.

Dragør Jernstøberi & Maskinfabrik,

W. Heincke. - Telf. Dragør 337.



En Sømands Breve

III.

Over Bølgen den blaa

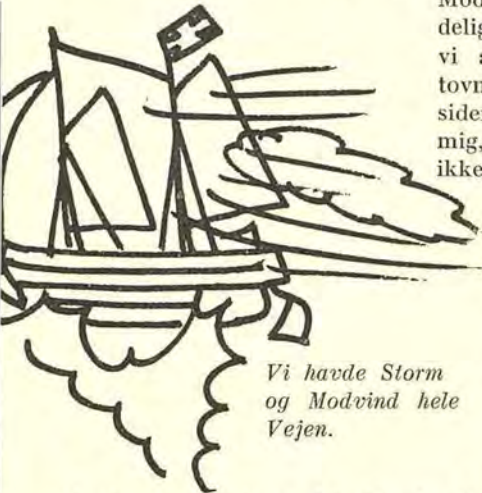
Peter Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

Kære Moder!

Tak for Brevet. Jeg havde nær aldrig faaet det. Det var næsten ikke og se, at det var til mig, saadan havde Postvæsenet svinet Komfelutten til med deres Stemp-ler, og det var fordi det havde været i saa mange Byer, som det slet ikke skulde til, sagde Kaptajnen, fordi at Adressen havde været utydeligt. Pas endelig paa, kære

Familiens Haab,
Sjarlestovn, Skaatland.

Moder, og skriv tydelig udenpaa. Nu er vi altsaa i Sjarlestovn, og det er længe siden, Du hørte fra mig, men Du maa ikke tro, det er min Skyld, kære Moder. Vi er nemlig først kommen ind i Dag, fordi vi har haft Storm og Modvind hele Tiden, saa vi var nød til at krydse os Tværs over



Vi havde Storm og Modvind hele Vejen.

Nordsøen, som jo er det vi kalder Vesterhavet i Danmark, og Familiens Haab er ikke saadan, hvad man kalder en første Klasses Krysser. Den sejler bedst for en Slør. Ja, det ved Du naturligvis ikke hvad er, kære Moder. Det vil sige med Vinden skraas ind bagfra — eller fra Agtern a, som det hedder til Søs. Vi Søfolk har jo saa mange Maader at utrække os paa, som i andre ikke forstaar. I Førstningen kneb det jo ogsaa lidt for mig, som foreksempel den Dag i Skien, da vi var færdig med at hive Baglast overbord, da Styrmanden gav mig Ordre til og rense ud under Kølsvi-

net. Jeg vidste jo ikke, vi havde andre Svin ombord end som Kokken og Hunden, og saa troede jeg selvfølgelig, at han mente Hunden, og jeg gav mig til og skruppe ud i Hundehuset. Men saa begyndte Jungmanden straks at skvalre op, og de andre grinede ogsaa, saa jeg blev helt flov; for forstaar Du, kære Moder, det var jo nede i Lasten, jeg skulde rense ud under den Bjælke, som ligger indenbords oven paa Kølen, som kalles Kølsvinet. Naa, men den Gang havde jeg jo heller ikke været saa længe til Søs, som jeg har nu. Nu kender jeg alting, og Jungmanden er færdig med og spillede vigtig overfor mig. Han har forresten ikke talt til mig i flere Dage, for nu skal Du bare høre, kære Moder. Det var den Dag, vi fik Land i Sigte, som altsaa

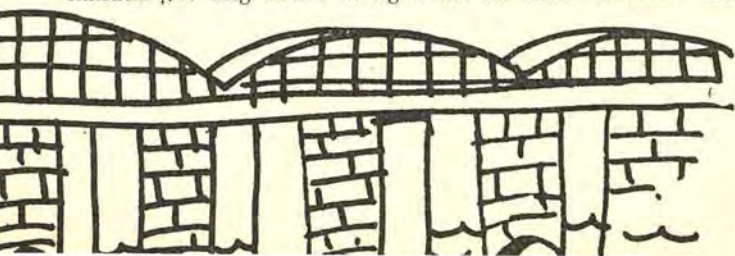
Man kommer forbi en grøn Ø med et Fyrtaarn paa.



var Skaatland, og som jeg maatte tage Hatten af for, fordi jeg aldrig havde set det før; saa skulde Jungmanden splejse en ny Ende i Slavpøsen, som bruges til og hale Vand op med. Men saa kom Styrmanden og rev Pøsen fra ham og sagde, hvad Fanden kan Du ikke engang spejse en Øjesplejs, og Du er Jungmand.

Saa kaldte Styrmanden paa mig. Og saa blev det nok mig, der maatte lave Splejsen, og det blev Jungmanden gal for. Men jeg er da ligeglad, for naar Styrmanden siger jeg skal, saa skal jeg selvfølgelig. Jeg er slet ikke gal paa Styrmanden mere

Det er en ordentlig Bro kan du tro.



for den Lussing, som han stak mig, den Nat Du ved nok, da han troede jeg sov paa min Udkig, fordi jeg var Søsyg. Nu bliver jeg hældigvis ikke Søsyg mere.

Jeg har ikke fejlet det mindste paa hele Rej-sen uden nogen Rævner paa Fingrene, som kalles Søfitter, som man faar af og hale i Tovværket, naar det er koldt, men det er ikke noget og tale om. Jeg smører bare en Stump frisk tjæret Sejlgarn fast om, saa det kommer rigtig ind i Rævnerne, og det skal nok hjælpe. Det er ogsaa noget Styrmanden har raa-det mig til.

Her er meget pænt her ovre i Skaatland, men al-ligevel ikke nær saa pænt som i Norge. Det er en Skam, at vi ikke blev der noget længere. Jeg fik ikke rigtig lært at tale Norsk, og nu har jeg glem't det igen, men her har jeg jo heller ikke Brug for det, for Skaatlænderne taler allesammen Engelsk. Sjarlestovn

den var klædt med Skibsmandsgarn, og det opdagede de naturligvis heller ikke. Da de saa var gaaet, skældte Kaptajnen os Huden fuld, og sagde vi skulde allesammen en Tur i Trampemøllen, og saa kom der en Lods og en Bugserdamper og slæbte af med os.



Sjarleston ligger ved en lang Fjord.



Toldvæsenet snusede alle Vegne.

Og nu kom vi under en Bro, som jeg sender Dig her et Billede af. Det er en ordentlig Bro, kan Du tro. Den er en hel Mil lang og saa høj, at jeg tror nok, der kunde gaa fire Familiers Haab under oven paa hinanden uden og røre ved den. Resten af Vejen er der ikke noget ved, og nu er vi altsaa i Sjarlestovn. Det er en lille beskidt By, ser det ud til. Vi ligger i en Dok som er lukket med en Port, for at Vandet ikke skal løbe ud af den, naar det er Lavvande, for her er stor Forskel paa det. Naar det er Lavvande er det hell tørt udenfor Porten. Naar vi har losset skal vi til en anden Plads og laste Kul. Den hedder Bonæs, og den ligger ogsaa her paa Litsfjorden, og saa skal vi til Island. Det bliver en ordentlig Tur, som jeg glæder mig til.

Kære Moder, nu faar Du ikke mere i Dag for det er Kokkens Pæn jeg har laant, og han skal til og skrive til Kæresten, siger han, og modtag derfor en kærlig Hilsen fra Din hengivne Søn

Peder Køje

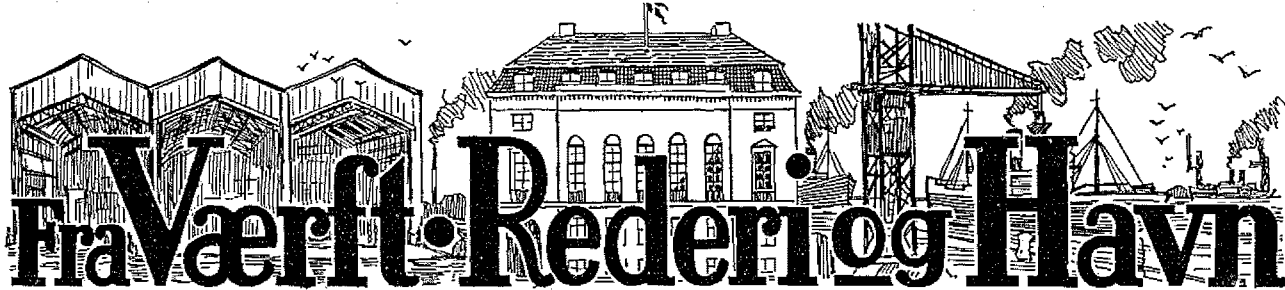
Min Adresse er:

Skibsdreng Peter Køje,
Dænis Skuner Familiens Haab af Turo.
Kæpten H. P. Pedersen, Dænis Konsulat.
Bonæs, Skaatland.

ligger ved en lang Fjord, som gaar langt ind i Lan-det som kalles Litsfjorden. Det er en meget ingter-essant Sejlads herop. Der ligger mange Byer paa begge Sider. Der ligger ogsaa en stejl Klippe om Bagbord, naar man kommer ind i Fjorden, som hedder Basserok, og som er helt hvid af Fuglemøj. Saa kommer man forbi en grøn Ø med et Fyrtaarn paa, som hedder Maj, ligesom den Maaned, det er Din Fødselsdag i, og naar man har passeret den, kommer man til en stor By, som hedder Lit.

Det er den, Fjorden er kaldt op efter, og ved Siden af den ligger Hovedstaden Edinborg. Da vi kom der til gik vi til Ankers, og saa kom Toldvæsenet ombord og snagede allevegne efter vores Tobak. Men Du kan tro vi snød dem, kære Moder, for vi havde jo rullet det altsammen ind i Sejlene, da vi gjorde dem fast. Og Matrosen havde viklet et helt Pund Skipperskraa om en Bardun, saa det saa ud som om

„VIKINGEN“ er et 14 Dages Blad



Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Juli 1938.



Medlemmer pr. Januar 1938.

Det forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torrn
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 D/S Nyren
 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 Kulkompani
 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 af 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 Telegraf-selskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phonix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugser-selskab, A/S
 D/S Draco
 D/S Samsø
 Aabenraa Rederi A/S
 D/S Hetland

PRØVETUR

HELSINGØR

Med det ved Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri til Compagnie Marseillaise de Navigation a Vapeur, Marseille, byggede Frugt-Dieselmotorskib »Benty« afholdtes Onsdag den 18. Maj 1938 Prøvetur i Sundet. Skibet er Søsterskib til det i 1935 byggede Frugt-Motorskib »Cap des Palmes«.

Skibets Hoveddimensioner er: Længde mellem P. P. 100,58 m, Længde overalt 106,52 m, største Bredde 13,41 m, Sidehøjde 8,31 m, Højde af Mellemdæk 2,44 m, Højde af Lastrum 5,18 m, totalt Rumfang af Lasterne om Mellemdækkene for Bananer ca. 4350 m³, Kapacitet af Brændselolietanke ca. 440 m³, total Kapacitet af Vandballasttankene ca. 405 m³, Dødvægt 1950 ts, Dybgang lastet 5,23 m.

Skibet er bygget med 2 Dæk og Mellemdæk i Lasterne, indrettet specielt for Transport af Bananer og er bestemt for Fart mellem de franske Kolonier og Frankrig. Det er bygget til Bureau Veritas' Klasse (I) 3/3 L.R.M.C.

Skibet har 4 isolerede Lastrum, inddelt i 12 særskilte Afdelinger, og det totale nyttige Rum for Frugttransport andrager ca. 4350 m³.

Til Afkøling af Lastrummene er installeret et Køleanlæg af A/S Atlas' Fabrikat, og Afkøling af Lasterne foretages ved afkølet Luft, som cirkuleres ved Hjælp af Luftkanaler og elektriske Centrifugalventilatorer.

Køleanlægget er i Stand til at nedkøle Lastrummene til 0°—+2° C., men Anlægget skal normal arbejde med en Lasttemperatur af +12° C.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af 1 Stk. Hovedmotor af B. & W.'s Type, bygget af Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri, direkte omstyrbar, enkeltvirkende Trunktype med 9 Cylindre, Cylinderdiameter 500 mm, Slaglængde 900 mm, som kan give Skibet en Fart af 17½ Knob. Desuden findes 3 Stk. Hjælpemotorer af B. & W.'s enkeltvirkende, 3-cyl. Trunktype. Cylinderdiameter 220 mm, Slaglængde 370 mm. De tre Hjælpemotorer er hver forsynet med direkte drevet Manøverluftkompressor, samt med en Ligestrømsdynamo paa 120 KW.

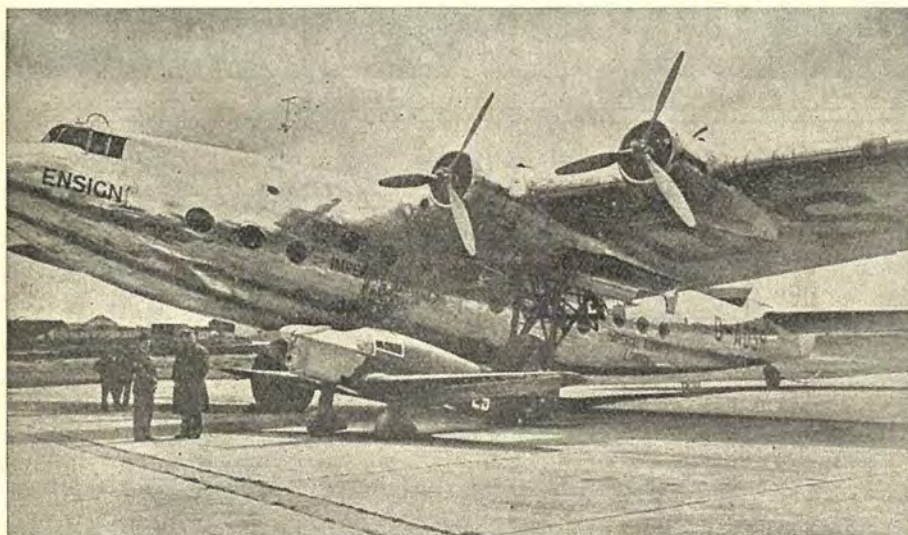
Dæksmaskineriet er elektrisk, af Thomas B. Thriges Fabrikat.

Skibets Lasteevne er ca. 9050 Tons d. w.

Skibet har Pladestævn og strømlinieformede Dækshuse og er iøvrigt konstrueret efter de nyeste Principer for at opnaa den højest mulige Hastighed med størst mulige Økonomi for den Fart, hvori Skibet skal beskæftiges.

Der findes rummelige, smukt og komfortabelt udstyrede Kamre for 12 Passagerer samt Spisesalon og Rygesalon. Aptereringen for Dæks- og Maskinofficerer er anbragt midtskibs og for Besætningen agter.

Den største og den mindste Flyvemaskine



Billedet viser Englands største Passagerflyvemaskine. Under dens ene Vinge staar den mindste Maskine, der skal deltage i Kapflyvningen England rundt. Billedet er taget paa Flyvekorpsets Indflyvningsplads paa Martlesham Heath, hvor alle, baade civile og militære, Landflyvemaskiner bliver prøvede, før de faar Luftcertifikat.

VIGGO JENSEN, Aarhus

Skibsreparationer - Telefon 2437 - Grundlagt 1908

*Sct. Nicolauskilde
Aarhus*

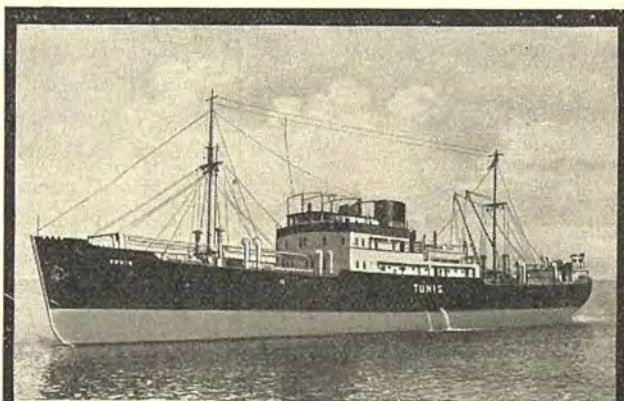


*Nicolaus
Vand
for
Kendere*

*Uovertruffen
i
Velsmag*



„AARHUS VAND“



ANKER



**ELEKTRISKE
RIBBEOVNE
FOR
SKIBS-
OPVARMNING**

D ♦ F ♦ J
DE FORENEDE JERNSTØBERIER A/S
HOVEDKONTOR
FREDERIKSVÆRK — TEL. 400

TRYKLUF^T som Drivmiddel i Motorskibes Hjælpemaskineri

V I skal i det følgende give en nærmere Omtale af Ingeniør O. E. Jørgensens Undersøgelser vedrørende Trykluf^ts Anvendelse til Drift af Hjælpemaskineriet i Motorskibe.⁷ Det første Anlæg er det i B/B »Gorm« opstillede, og da man venter sig betydelige økonomiske Fordele, vil en Sammenligning med de nu anvendte Metoder kunne paaregne Interesse.

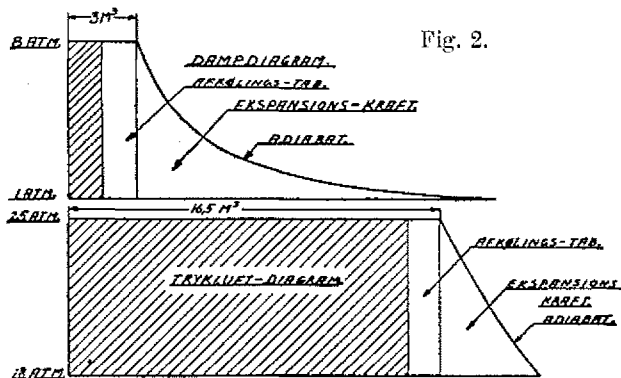


Fig. 2.

Fig. 3.

Motorskibenes Hjælpemaskineri drives enten af Damp eller Elektricitet. Damp egner sig til Drift af enkle Stempelmaskiner, som fremstilles billigt og arbejder sikkert, og Elektricitet til Fremstilling i Dieselmotorer med høj Økonomi. Vil man skaffe en anden Balance mellem Hjælpemaskineriets Fortrin og Mangler, maa man vælge et andet Medium dertil. Et saadant er Trykluft.

I trykluftdrevet Hjælpemaskineri søger man at bevare det dampdrevne Maskineris Enkelthed, billige Fremstilling og Sikkerhed, men at undgaa Dampens store Tab. Dampens Ekspansionskraft tabes i enkle Stempelmaskiner, fordi de arbejder med fuld Fyldning. Dampen er 170° varm og er ustabil og lider derved ca. 25 % Tab ved Cylinderkondensation og et lignende Tab ved Kondensation i Dæksledningerne. Spilddampens Rumfang er 7 Gange Kedeldampens og giver store Tryktab i Dæksledningerne. Tabene skyldes Dampens høje Temperatur, og tilsvarende Tab vil ogsaa fremkomme ved Trykluft med lige saa høj Temperatur. Ophedningen afhænger ikke af

den Trykforøgelse, man giver Luften i Kompressoren, men af det Antal Gange man forhøjer Luftens Tryk. Man kan derfor frembringe et passende Arbejdstryk med Luft uden synderlig Opvarmning, hvis man hæver Kompressorens Begyndelsestryk. Forøger man Luftens Tryk fra 1 Atm. til 8 Atm., har man frembragt 7 Atm. Arbejdstryk med 8 Gange Trykforøgelse, der giver 217° Opvarmning. Frembringes de samme 7 Atm. Arbejdstryk ved at hæve Trykket fra 18 til 25 Atm., anvender man kun 1.39 Gauges Trykforøgelse og opvarmer kun Luften 29°. Derved kan man undgaa Dampens store Tab i Hjælpemaskineriet.

Ved Forbrændig af 1 kg Olie frembringes 3 m³ Damp med det i Fig. 2 viste Energiindhold, men efter Tabet af Ekspansionskraften og ved Kondensation i Rør og Cylindre er der kun det skraverede Areal tilbage til Udnyttelse i Hjælpemaskinerne. En Dieselmotor vil med 1 kg Olie kunne frembringe 16,5 m³ haandvarm Trykluft med det i Fig. 3 viste Energiindhold. Efter Tab af sin Ekspansionskraft og ved fuldstændig Afkøling til kuldebestandig Form har Trykluftens endnu det skraverede Areal tilbage til Udnyttelse i enkle Stempelmaskiner. Dette Areal er 10 Gange saa stort som Dampens skraverede Diagramareal. Af disse Arealers Højde taber Dampen en meget stor Del i Spilddampprøret, hvorimod Trykluftens taber meget lidt, fordi Spildeluftens Rumfang kun er 1,29 Gange Højtrykluftens og fordi Dampspil reguleres ved Haartrækning, men Trykluftspil med variabel Fyldning.

Til Drift af Hjælpemaskiner med Trykluft skal man bruge et lukket System. Grundlaget herfor findes i ethvert Motorskib, hvor Startsystemet bestaar af en Kompressor med Indsugning fra Atmosfæren, en Hjælpemotor til at drive den, en Startebeholder til at opbevare 25 Atm. kold Trykluft, en Højtrykluftledning til Hovedmotoren og Startventiler, som gør den egnet til at løbe som Trykluftsmaskine under Starten. Det

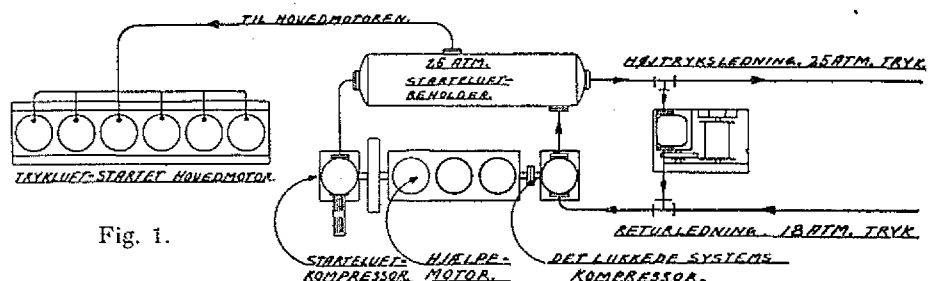


Fig. 1.

lukkede Trykluftsystem føjer hertil en entrins Kompressor, drevet af Hjælpemotoren, som derfor forøges i Størrelse, en Højtryksledning til Hjælpemaskinerne og en Returledning tilbage til Kompressorens Indsugning. Derved lukkes Systemet, og Modtrykket kan derefter hæves til 18 Atm.

Startsystemet arbejder med 25 Atm. Trykluft, som udnyttes helt ned til Atmosfærens Tryk med 24 Atmosfærens Arbejdstryk, der forudsætter en Tilbagepumpen med 25 Ganges Trykforøgelse. Det lukkede Trykluftsystem bruger ogsaa 25 Atm. Trykluft, men udnytter kun de 7 Atm., idet Spildluften vender tilbage med 18 Atm. i Behold. Systemet bruger altsaa kun Startluftens øverste Trykzone og stadig den samme Luft, som ved Arbejdets Begyndelse findes i Beholderen, og som Startekompressoren en Gang for alle har bragt gennem den nedre Trykzone. Kompressorens Ydelse afpasses automatisk, saaledes at det 7 Atm. Arbejdstryk stadig holdes konstant.

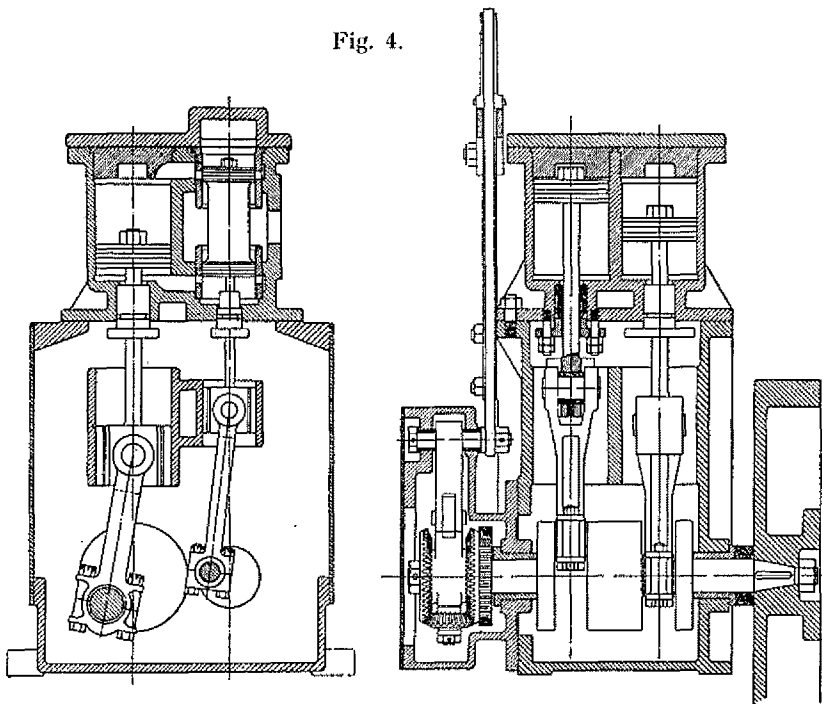
Hovedresultatet af nogle Forsøg var, at Kompressoren omsatte 100 B.H.K. til 88 HK. Trykluftenergi i haandvarm Trykluft, at Trykluftmaskinen omsatte 100 HK. Trykluftenergi til 81,5 B.H.K. og at en Duplexpumpe omsatte 100 HK. Trykluftenergi til 74 Pumpehestekræfter maalt i løftet Vand.

Fig. 4 viser en Trykluftmaskine med 2 dobbeltvirkende 115 × 115 mm Cylindre med Stempelglidere, drevne af en Krumtapaksel. Maskinen er indkaps-

let og tryksmurt, men let tilgængelig. Det specielle ved den er dens simple Gliderstyring, der varierer Fyldningen fra fuld Fyldning i Hejseretningen til Nul og til fuld Fyldning i Fireretningen ved Instilling af det viste Haandtag.

Med Trykluft opnaar man ganske de samme Fordele i Enkelthed, Prisbillighed og Sikkerhed som med Dampdrift, men Kraftanlægget er lille og billigt og Olieforbruget lille. Til Dampdriftens praktiske Fordele føjer Tryk-

Fig. 4.



luftens sin Kuldebestandighed, der tillader, at Ledningerne lægges uden Dækket uden Isolation, Varmesprænginger, Vandsamlinger, Isdannelse eller Fare for Skoldninger. Derved undgaaes ogsaa Rørens Korrosion.

Den elektriske Drifts Hovedfordel er dens Økonomi, der hovedsagelig skyldes Dieselmotoren. Med Trykluftdrift opnaaes

den samme Økonomi, men tillige at den elektriske Fordelelstavle falder bort uden Erstatning, at Startbeholderen kan udjævne Hjælpemotorens Belastning og ofte formindske dennes Størrelse og Pris og at Trykluftspil kan forceres til hurtig Udlosning uden Hensyn til Spillenes Sikkerhed.

Trykluftsystemets Fordele vil sikkert snart skaffe det Indpas mange Steder. Det er kun glædeligt, at det er en dansk Ingeniør, der først har undfanget Idéen og først har ført den ud i Praksis paa et dansk Skib, bygget paa et dansk Værft.

AARHUS YACHTVÆRFT

v. J. P. PETERSEN,

Skibs- & Baadebyggeri.

Telf. 5298.

Lystbaadehavnen.

Telf. 5298

A/S MONTANA

Kul, Koks,

Telefon 9246

Cinders

PETER AEN VAADBINDER

Telefon 696.

FREDERIKSHAVN.

Telefon 696.

RØDSPÆTTE, TORSK OG KULLERVAAD

Altid omgaende Levering.

Prov mit nye Trawl til Islands-Fiskeriet.

Tjæring af Tovværk. — Kunstig Tørring.

INDHENT TILBUD!

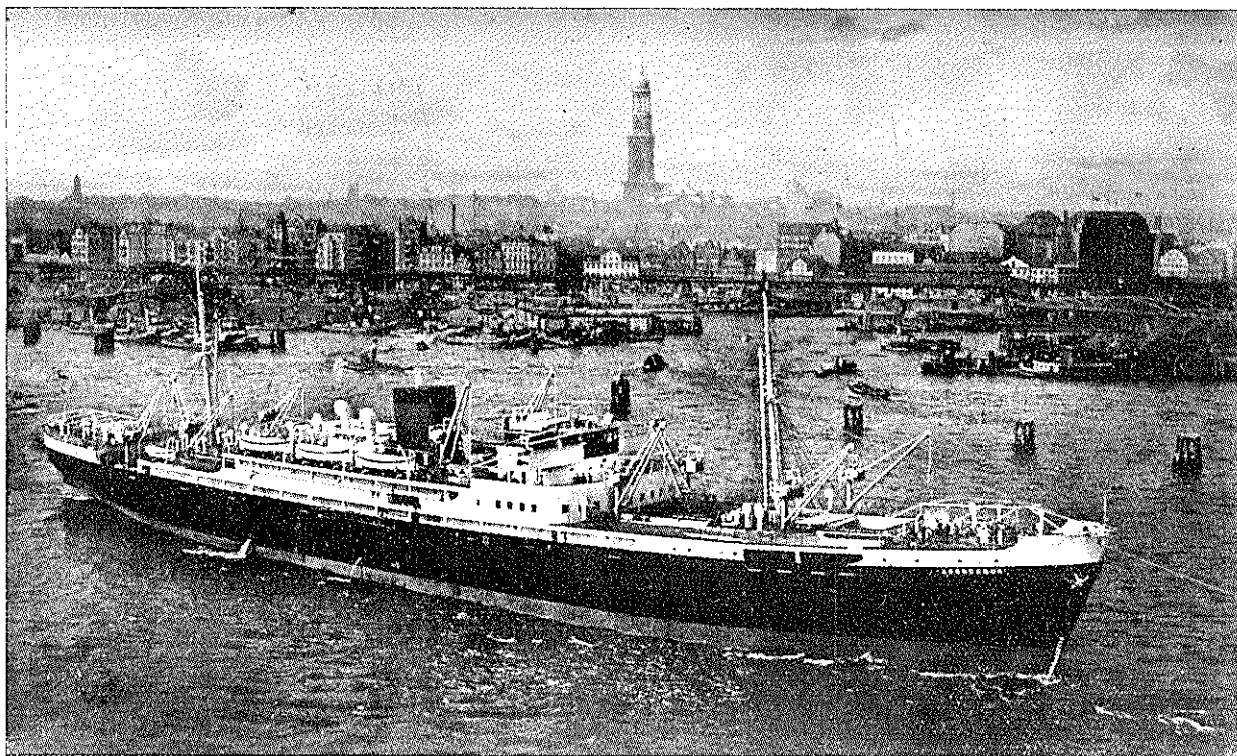
HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202



M/S »Aconcagua«, bygget paa Nakskov Skibsværft. Man ser tydeligt de 10 »Demag« Dæskraner.

MODERNE

LOSSEGREJER

MEDENS de fleste Maskiner og Udrustningsgenstande i Skibene i Aarenes Løb har gennemgaaet en større eller mindre Udvikling, saa foregaar Lastning og Losning med Skibets Grejer den Dag i Dag som paa vore Bedsteforældres Tid ved Hjælp af et Spil og en Bom paa Masten, som svinges frem og tilbage ved at en Mand haler i Gjerderne. Man forstaar, hvorfor Tiden i Havn koster Rederne saa mange Penge og undres over, at der intet gøres for at vinde nogle af dem ind.

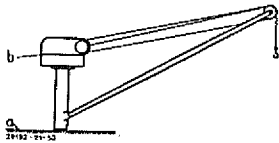
Firmaet »Demag« installerede i Aaret 1931 Vippekraner i tre tyske Skibe, hvilket blev mødt med megen Skepsis baade af Redere og Ingeniører. »Arbejderne var vant til at bruge de almindelige Grejer, Ladebomme og Spil, som er simplere og mere økonomisk. Det vil ogsaa være umuligt at faa en Drejekran betjent forsvarligt af ufagkerte Folk, som er vekslende fra Havn til Havn. Kort sagt, det var ikke noget om

Bord-i Skibe«. Man glemte ganske vist, at de samme Argumenter i sin Tid blev brugt mod Indførelsen af elektriske Spil. Nu er der ingen, der skænker Arten af Spillene i en Nybygning en Tanke med Hensyn til Betjeningen.

Den første Udviklingsperiode er forbi, og forskellige Erfaringer, som er indhøstet af »Demag«, præger nu Konstruktionerne. Ordrene indgaar i stadig stigende Mængde, hvilket viser, at Rederne har faaet Øjnene op for den økonomiske Fordel ved Anskaffelsen. Man kan overse de forskellige Spørgsmaal, der kan opstaa i denne Sammenhæng, og som vi skal redegøre for.

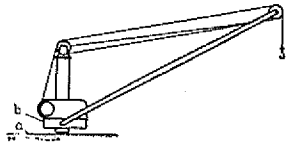
Der har udviklet sig to Hovedtyper af Kraner, en med højliggende og en med lavliggende Betjeningsplatform. Den første har den Fordel, at den ikke optager nogen Dæksplads. Desuden har Kranmanden en god Oversigt over Arbejdet. Typen har den Fejl, at

Tyngdepunktet af den ligger meget højt, hvilket har en uheldig Indflydelse paa Stabiliteten og kan forhindre Anvendelse af den i mindre Skibe. Den lavtliggende Platform fjerner den sidste Mangel, men belemrer Dækket, og man har derfor opsaa bygget en Type, hvor Platformen ligger et Stykke oppe paa

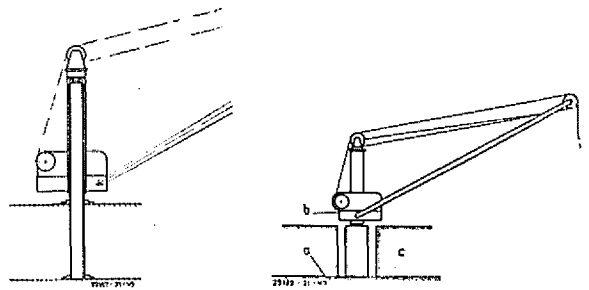


Kran m. Betjeningsplatform oven paa Søjlén.

Kransøjlen. Kranerne bygges som Regel til Stykgods-last, men kan ogsaa være forsynet med en Grab. Den store Fordel, som de byder, ligger i at Udlæg-geren kan hæves eller sænkes, medens Godset hæves eller sænkes. Derved kan et meget stort Rum bestryges af

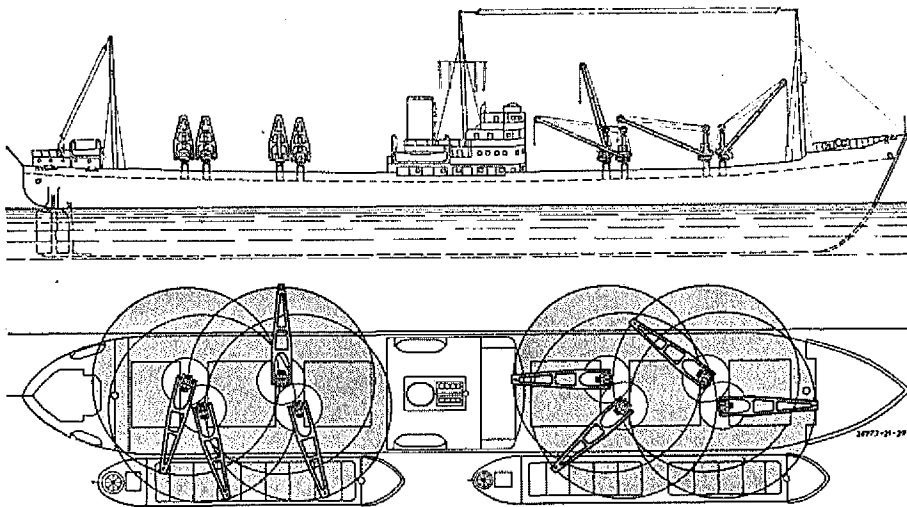


Kran m. Betjeningsplatform nede ved Dækket.



Kran med Betjeningsplatform midt paa Søjlén.

Krankrogen. Paa Passagerdampere og paa Skibe med smaa Luger er Kraner med lille Udlægning anbragt paa begge Sider af Lugerne det fordelagtigste. Paa rene Fragtskibe maa Kranerne anbringes, saa de betjener Lugerne bedst muligt. Ved mindre Skibe kan de staa midtskibs, ved større er et Arrangement som det viste det fordelagtigste. Kranerne er her forsat for hinanden, saa de alle kan naa ud over begge Sider af Skibet. (Fortsættes).



Lade- og Lossegrejer bestaaende af 8 »Demag«-Kraner, som parvis kan arbejde ved samme Luge og Skibsside saavel som ved forskellige Luger og modsatte Skibssider.

Frimærkeside findes i hvert Nr. af »Vikingen»

Brøndsodde Skibsværft pr. Vejle

Brugsbaade - Lystbaade - Motorbaade
Værftet berømt for sit 1. Kl. Arbejde

SKIBSVÆRFTET „LILLEØ“ KORSØR
v. TUXEN PETERSENS EFTF. A. NIELSEN & TH. OLSEN

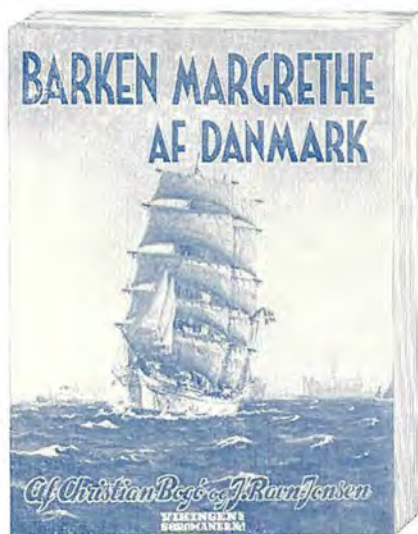
Skibs- og Baadebyggeri
Ny Ophalerbedding for Skibe indtil 450 Tons Egenvægt
Telefon: 452

Alle Henvendelser til »Vikingen« bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: 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.

1. Bind.



2. Bind.



3. Bind.



4. Bind.



BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bogø og J. Ravn-Jensen

udsælges fra »Vikingen«s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6,00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3,50 for alle 4 Bind.

Gang paa Gang er »Vikingen« blevet opfordret til at forfølge den store Succes som Bogen »Barken Margrethe af Danmark« er blevet, med at udsende en ny Bog, men vi har et lille Restoplag, som først skal ud.

Derfor benytter »Vikingen« sine 15 Aars Bestaaen til at realisere dette Restoplag til halv Pris, saaledes at alle nu kan erhverve denne spændende Bog om den danske Sømands Liv.

Da Oplaget kun er begrænset, sælges kun alle 4 Bind samlet til Kr. 3,50.

„VIKINGEN“s Ekspedition,
Gammel Mønt 39.
Byen 8040

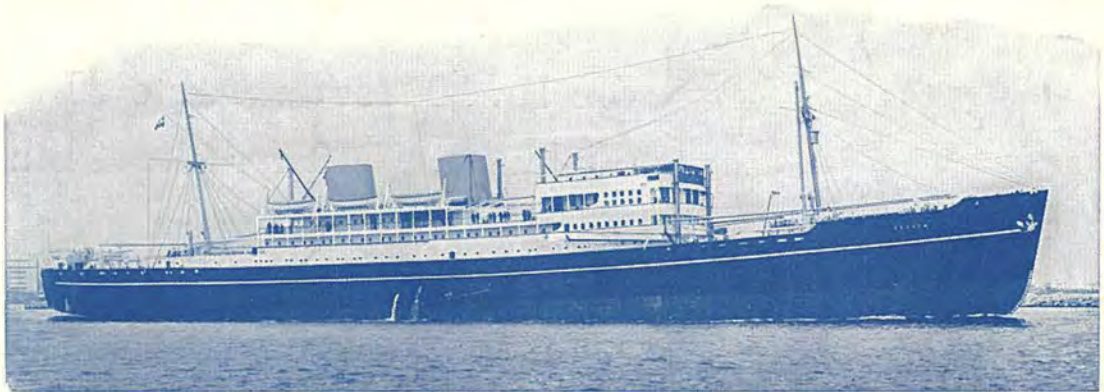


AKTIESELSKABET

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

Nr. 12 - 1. August 1938 - 15. Aarg. - 60 Øre

Sejlsport

Akvarel af S. Kielland Brandt



DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB



Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437

— — 16570

Statstelefon..... 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Efft.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

Den stigende Efterspørgsel er Bevis for

Kolding Motorens Kvalitet

Benzin Baadmotorer 3, 6 og 12 HK. — Dæksmotorer
6 HK., Diesel-Motorer fra 10-450 HK., saavel til Lyst-
baade som Fiskeri m. m. Forlang Tilbud.

Telefon

633

H. H. Nielsen, Kolding Maskinfabrik

Esbjerg Tovværksfabrik A/S

Alt Skibstovværk

Specialitet Manilatovværk.

Husk vor **HERKULES**

Kvalitet med den indlagte
røde Traad

Telefoner:
399 — 400



ANKER



ELEKTRISKE
RIBBEOVNE

FOR

SKIBS-
OPVARMNING

D ♦ F ♦ J

DE FORENEDE JERNSTØBERIER %
HOVEDKONTOR
FREDERIKSVÆRK — TEL. 400

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Brogede Aar

Af *KAY LARSEN*

(Efter utrykte Kilder)

for den danske Skibsfart

Beslaglæggelser i stor Stil omkring 1703

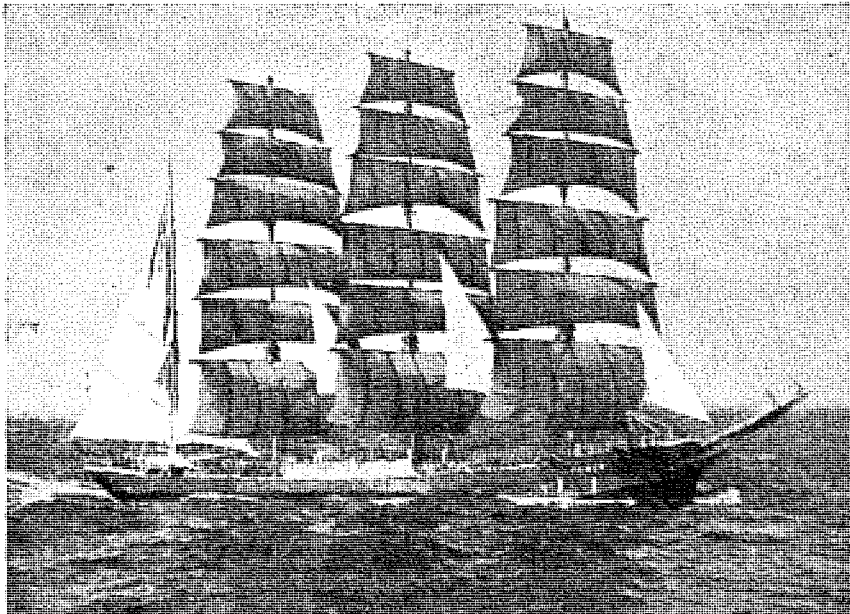
DE TALRIGE Beslaglæggelser af danske Skibe ved Spaniens Kyst har ikke alene voldt forskellige Rederier Tidsspilde og Tab, men ogsaa vakt Forundring i de brede Lag af Befolkningen. Danmark har jo dog Fred med Spanien! Som vi ofte har fortalt om, behøver der ikke at være Krig mellem Nationer, for at Beslaglæggelser kan være beretigede. Grunden kan være Blokadebrud, Transport af Krigskontrabande o. s. v., men det skal vi ikke komme ind paa her. Beslaglæggelser kan finde Sted ved Fejltagelser — og ved Overgreb, og der har været flere Perioder i dansk Skibsfarts Historie, hvor vore Skibe har været Genstand for Overgreb.

Nylig fortalte vi her i „Vikingen“ om de danske Vestersø-Fareres Besværigheder i Aarene omkring 1690, og i Dag skal vi give en Skildring af Tilstanden i Aaret 1703, der ogsaa var Fredsaar for Danmarks Vedkommende. Da gik det løs med Overgreb mod

danske Skibe — særlig fra engelsk Side. Resultatet var ikke saa slemt som i 1690. Der blev nok taget en Mængde Skibe, men de fleste blev dog retsligt frigivet igen. Alt i alt voldtes der imidlertid alligevel store Tab, ogsaa i de paafølgende Aar, og i 1713 ned-sattes der en Kommission, som gjorde Regnskabet op. Den afgav sin Opgørelse d. 18. Febr. 1718, og Regeringen sendte saa Regningen til England, og der fandt saa visse Udligninger Sted.

Under Krigen mellem Holland—England og deres galliske Naboer blomstrede den danske Skibsfart, og det blev en Torn i Øjet, særlig paa den dengang meget robuste Nation, Englænderne. Dansk-norske Skibe blev hemmede, hvor det kunde lade sig gøre. Kaperne fik Lov til at opbringe vore Skibe „paa Mistanke“, og det blev i høj Grad misbrugt, da Kaperne havde Ret til Erstatning for Opbringelsesomkostninger, selv om Mistanken viste sig at være ubegrundet. Der kunde saaledes altid tjenes noget ind paa den Konto.

Selv ude i Vestindien gik det løs. Vor unge Koloni paa St. Thomas (dengang var St. Croix endnu ikke erhvervet) profiterede af Krigstilstandene ude omkring. Det blev billigt at købe Skib og let at faa Fragt. Handelen fra den neutrale Havn gik strygende, særlig paa Curacao, men saa mødte John Bull op, og fem Skibe blev opbragt, deraf to af Kaperkaptajn Frank Janson fra Jamaica. Det ene, „Robbert og Mathæus“, plyndrede han i aaben Sø og tog bl. a. 500 Stk. van Achten i rede Penge. Skibet „Schütborg“, der var opkaldt efter den først anlagte Fæstning paa St. Thomas, blev paa Rejsen til St. Domingo taget af en Kaper fra London og ær-



Bark „Pamir“. Bygget 1905. Tilhører Kaptajn Eriksson, Mariehamn.

ligt anmeldt til Autoriteterne, men Kaptajnen havde dog først nappet en Neger til sin personlige Tjeneste. Negeren staar i Regnskabet opført til kun 100 Daler, saa det har ikke været en synderlig fin Slave. Et af de tagne vestindiske Skibe hed iøvrigt nok saa hjemligt „Den norske Løve“.

Værst gik det naturligvis til i Kanalen, hvor Engländerne rumsterede voldsomt. Der passerede jo de mange danske Skibe, som bragte Vin, Brændevin og Salt fra franske Havne til de nordiske. Et af dem hed „Det kronede Vinfad“; paa Hjemrejsen fra Bajorne mødte det den engelske Paketbaad „The Bridgemans Sloop“, der ganske simpelt, vistnok aldeles uden Kaperbrev, bragte det ind til Portsmouth. Det blev dog snart frigivet, men først efter Proces, og de engelske Sagførere skrev Regninger, der battede noget. En „Reklamation“ paa et opbragt Skib kostede gerne ca. 600 Daler.

Den københavnske Krejert „Haabet“ blev bragt ind til Guernsey af Kaperen „La Revange“ og frigaves ganske vist et Par Maaneders Tid efter, kort efter Jul, men saa maatte den alligevel ikke sejle, „for at han ikke skulde give Francosserne Tidende om den engelske Flaade“. Endnu 4 Maaneder surede Skipperen og Mandskabet som fri Fanger ved Guernsey. Endelig ved Udgangen af April 1704 slap de afsted, og „Haabet“ naaede velbeholden Bordeaux med sin Ladning Planker. Krejerten indtog sin Hjemladning af Vin og fransk Brændevin og hjemgik, men blev igen opbragt i Kanalen, den negang af Kaperen „Industria“ — og lagt under Beslag i Dover. Allerede 14 Dage efter, usædvanligt hurtigt, frikendte Retten i London Skibet, d. 1. August, men inden „Haabet“ naaede hjem, var der gaaet næsten 1 Aar med Rejsen — fra København til Frankrig og Retur. Tabet ved Ekstraudgifter, Folkehyre, Kost og Sagførersalær blev opgjort til 3546 Rdlr.

Ved Opgørelsen af Erstatningsbeløbene var der flere Redere, som smurte meget tykt paa overfor Kommissionen, og denne maatte tit for Skams Skyld nedskrive Beløbene, dømmende efter Skøn. Undertiden var det opsigtsvækkende Nedskrivninger, f. Eks. m. Hensyn til Ostindiefareren „Prius Georg“! Denne blev paa Hjemrejsen ved Modvind tvunget til at søge Ankerplads ved Plymouth (1710), og der blev den arresteret! Uden nogen Motivering. Kaptajnen rejste til London og talte med Gesandten. Protest, Proces, Reklamation — og Frigivelse. Arrestationen varede fra 6. Maj til 4. Juli, og Omkostningerne derved opgjordes af Rederiet til 52,559 Rdlr! Kommissionen havde ikke noget imod, at alt toges med paa Regningen, ogsaa Renter af den i Skib og Ladning bundne Kapital, men ligefrem befordre Gridskhed skulde den heller ikke. Den opgjorde de samlede Udgifts- og Tabsposter til 15,595 Daler, det vil sige, at Rederiet mentes at have krævet 36,766 Daler (mindst 100,000 Kr. i vore Penge) for meget.

Det var ikke alle de anholdte Skibe, der blev frigivet, og det maatte den københavnske Vingrosserer Peter Abbestee sande. Hans Skude „Jomfru Catharina“ hentede 260 Oksehoveder Vin i Bordeaux. Vinen var bestilt af det danske Hof, og Skibets Papirer var i skønneste Orden. Da det i Kanalen blev stoppet af fire hollandske Kapere, slap det da ogsaa godt fra dem, blot tvang Hollænderne ham til at tage

nogle Fanger ombord. Det blev „Jomfru Catharina“s Ulykke, for, da det et Par Dage efter (April 1705) blev overhalet af en engelsk Kaper, var der jo franske „Passagerer“ ombord. Skibet blev prisedømt i Dover uden Hensyntagen til Besættningens edelige Vidnesbyrd. John Bull vilde ikke af med Oksehovederne, selv da Gesandten tog Affære. Vinen blev drukket i England og ikke ved det danske Hof.

Tab kunde opstaa paa mange Maader. Der var saaledes en lille Stavanger-Skude, som blev opbragt paa sin Rejse med Trælast. Skipperen havde næsten ingen rede Penge med sig, og for at skaffe Dækning for Procesomkostningerne maatte han sælge væk af Lasten, og det voldte Rederiet et Tab paa næsten 2000 Daler.

Der kom mærkelige Ting paa Kommissionens Regning til den engelske Regering, saaledes en Indisning gennem Sundet! Skibet „Concordia“ blev opholdt i engelsk Havn næsten et halvt Aar, og da den omsider (i Februar 1705) kom til Helsingør, maatte den ises ind, ligeledes et Par Dage efter til København. Det kostede flere Hundrede Dalere, og dem syntes Kommissionen, at England skulde betale. Forresten havde Opbringeren, Kaperen „Industria“, holet 20 Oksehoveder Vin og ligesaa meget Brændevin fra „Concordia“, saa der var ingen Grund til at tage med Silkehandsker paa den Affære.

Aaret 1705 var det værste i denne Periode, men de paafølgende Aar blev ikke meget bedre. Der var da særlig én engelsk Kaperkaptajn, James Lingoe, som plagede de danske Skibe. Han var tilmed unødigt haard mod Besætningerne. Med sin Kaper „The postillon“ tog han alene i 1704 Krejerten „Sankt Jacob“, Galioten „Madame Sophia“ og Skibet „Christianshavn“. Brutal, som han var, kastede han Skipperen, Styrmand og Matroser ned i Lasten, og skødesløs, som han ogsaa var, sejlede han to af Skuderne paa Grund. Ved Ankomsten til Dover lod han Besætningerne sætte i Fængsel. Fra Skibene tog han baade Vin og Proviant. Han brugte alle Kneb for at mele sin egen Kage, men opnaaede ikke nogen Prisedom. Alle tre Skibe blev frikendt. „Christianshavn“ og „Madame Sophia“ havde taget saa megen Skade ved Grundstødningerne, at de grundigt maatte repareres, før de kunde fortsætte Rejsen.

I 1705 var den ubehagelige Herre (eller rettere: Søbisse) ude med Kaperen „Greyhound“ og tog „Jomfru Giertrud“. Sammen med Kaperen „The flying horse“ opbragte han „Jomfru Catharina Lisbeth Kreyer“. Begge „Jomfruer“, slap fri igen, men stadig var Lingoe ude efter danske Skibe, og han foraarsagede Tab paa mange Tusinde Daler.

— Langt om længe ebbede Uvæsenet ud. Den danske Regering gjorde naturligvis sit til at sætte en Stopper derfor. Det er imidlertid værd at lægge Mærke til, at hverken vore Redere, Navigatører eller Mandskaber opgav Evret i den trange Tid. Ligesom under Verdenskrigen drog vore Skibe tappert ud og lod sig ikke skræmme af de „Genvordigheder og Strabadser“, som Farten Vester paa gav saa rigeligt af.

MOTORBAAD med 3-4 gode Køj-
pladser ønskes til Leje
i ca. 14 Dage i August. Henvendelse: Fabrikant Vald.
Hansen, Købmagergade 31, Tlf. Central 4151.

HØJDE 0.

VI nærmede os Ækvator. Solen steg for hver Dag højere op over Himlen, saa vore Skygger tilsidst blev til Gnomer, som krøb sammen for vore Fødder. Fra min Skolegeografi havde jeg bevaret noget om, at Solen ved Ækvator skulde staa lige over Issen, og at Varmen som Følge deraf var noget trykkende, og det passede jo egentlig ret godt paa de foreliggende Forhold, naar saa dertil kom, at „Skipperen“ desforuden havde ladet falde et Par Ord om, at vi snart vilde passere Grænsen for den nordlige Halvkugle, ja, saa kunde der ikke være nogen som helst Grund til at tvivle.

Det undrede mig ikke, at de første portugisiske Søfolk, som forsøgte at sejle Syd om Afrika, blev mere og mere betærlige, jo varmere det blev, idet de jo led af dette Kompleks — ogsaa den Gang kendte man til at have Komplekser — at Jorden var flad som en „Sixpence“, og at der som Følge heraf maatte være et Sted, hvor den hørte op, og der nedenfor var Helvede, og naar det nu for hver Dag blev varmere og varmere, saa kunde det kun være, fordi de nærmede sig dette Sted og til Slut vilde fare ud over Kanten og lige ned i den evige Ild.

Skønt jeg ikke var plaget af saadanne Forestillinger, saa var der dog flere Ting, som holdt mig i en vis Spænding. — I sig selv er det jo en Oplevelse at passere „Linien“, selv om der ikke, som Kokken forsøgte at indbilde mig, ligefrem skulde være en rød Stribe i Vandet, hvor Neptun med sine Mænd holdt

Vagt for at forhindre, at udøbte Novicer overskred Grænsen.

Nu havde jeg af „Skipperen“ erfaret, at der ifølge strenge Bestemmelser fra Rederiet ikke maatte foretages nogen „Daabshandling“ af den traditionelle Art, dels fordi man ved saadanne Lejligheder ofte tog for haardt fat paa de stakkels ugarvede Skibsdrenge, — en Sømand har barkedede Næver, — saa de undertiden bagefter maatte rekrereres i Land paa Rederiets Regning, og dels fordi man mente, at Værdigheden og dermed Respekten vilde lide under, at Kaptajnen, som til daglig optræder med blanke Sko og hvide Flipper, ved saadanne Lejligheder optraadte med nøgne Ben i Badetøfler, Manilla Skæg og Papkrone, og Værdigheden er den halve Myndighed; det, det gælder, er først og fremmest at holde Masken.

Alligevel havde jeg hørt nogen hviske om, at der nok skulde blive sørget for min tilbørlige Daab, saa at jeg maatte blive sørenset for Fejl medtaget fra den nordlige Halvkugle, som der smukt staa skrevet paa enhver rigtig Sømands Daabsattest, og hist og her stak man Hovederne sammen og gjorde malende Haandbevægelser, naar jeg tilsyneladende var optaget af at tælle paa Fingrene eller lignende matematisk Beskæftigelse.

Puh ha! Varmen var snart næsten uudholdelig. Matroserne, der gik med nøgne Overkroppe og tjærede Dækket, var brune som Negre paa Ryggen, men forinden havde de haft nogle slemme Ture med For-

Et Billede af Leixces Havn lidt Nord for Oporto efter en voldsom Storm, som rasede der i Vinteren 1937, under hvilken mange Skibe blev kastet ind paa Kysten og blev Vrag. Paa Billedet ses det norske Motorskib „Ingría“, som senere blev hjerget af Switzers Dampers „Geir“.





Fra Liniedaeb ombord i 4-mst. Bark „Pommern“. Betjentene henter næste Daabskandidat.

brændinger og Ømhed, men hvad — saa sov de paa Maven, — en Sømand er ikke raadvild, naar han ingen Hyre har, saa gaar han i Land. Skipperen, som var en „fin“ Mand, gik hver Dag i skinnende hvidt Tropetøj med blanke Knapper og gyldne Snore, og to Gange om Dagen maatte jeg hænge hans drivvaade Uldtrøje til Tørre, men overfor den reglementerede Paaklædning gav han ikke Køb, Værdigheden

fremfor alt skulde bevares. — Om Eftermiddagen, naar Middagens Opvask var tilside, laa vi „Dreng“ paa Lugen og lod os stege af Solen. Skipperen havde rigtignok advaret os og sagt, at Hjernen vilde smelte i Hovedet paa os, men vi trøstede os med, at vi i Forvejen var temmeligt bløde i Knolden, saa Forandringen vilde ikke blive stor. Nu maa man jo tage i Betragtning, at det altid lufter lidt paa Havet, saa Varmen ikke bliver saa enorm, for paa Landet tror jeg ikke, vi kunde have holdt til at ligge ubeskyttet i Solen.

Undertiden stod vi ved Rælingen og arrangerede Væddeløb mellem Delfinerne, det vil sige, vi holdt paa hver sin Favorit, der var bare den Hage ved det. at vi ikke kunde skelne det ene Nummer fra det andet; eller vi betragtede Flyvefiskene, der som en Flok Graaspurve, men med en underlig svirrende Flugt hæver sig fra Bølgerne, flyver en halv Snes Meter over Havfladen for saa atter at lande i en Bølge og forsvinde, Matroserne paastod, at det var Delfiner eller Tumlere, som de ogsaa kaldte dem, der jagede dem. Om Natten blev der hængt en stor Projektør ud langs Skibssiden for at lokke Flyvefiskene til, de flyver efter det klare Lys og lander paa Dækket. De skal være aldeles fortrinlige at spise og smager noget i Retning af stegt Sild, altsaa hvis de bliver stegt, men denne Gang blev det ikke noget stort Dræt, da Baaden laa for højt paa Søen, det blev kun til et Par Stykker, som blev lagt ned i Fryserummet og senere foræret til Skoler og lignende opdragende Institutioner.

Skibe saa vi ikke meget til i disse Dage, en enkelt Gang en Strime Røg i Horisonten; Afstandene var store, og Skibene smaa paa det uendelige Hav. Havet har en dyb, vidunderlig blaa Farve, som vi ikke ken-

der paa de nordlige Breddegrader, saa ren og fristende, saa man hele Tiden har Lyst til at springe paa Hovedet i Baljen og boltre sig i det hvide Skum, der som Skyer paa en Junihimmel bræmmer de blide, lette Bølger, som leger Tagfat hen over Havfladen eller kaster sig med monotone Brus mod Skibssiden og vugger Fartøjet med en beroligende Regelmæssighed; naa, man maa jo til Tider bekæmpe sine Lyster, saa — jeg sprang altsaa ikke i.

Dagen for den store Begivenhed oprandt. I Følge Traditionen bliver denne Dag betragtet som en mindre Helligdag med dertil hørende Festretter som Flæskesteg og Linesuppe. Den første, den gode Danskers Nationalret, behøver vist ikke særlige Kommentarer, men saa meget mere den sidstnævnte, en særlig Ret, som maa være komponeret af en søsyg Skipper eller en fuld Bartender, og hvis nøjere Sammensætning iøvrigt er en Hemmelighed. Det fremgik dog saavel af Smagen som af nogle tomme Flasker, „Høkeren“ betroede mig til Opbevaring, at der til „Sødsuppen“ bl. a. var medgaaet tre Flasker Portvin, en halv Flaske Rom og en Snes „Tuborer“, og det undrede mig slet ikke, at yngste Mand om Bord, en Knægt paa femten Aar, blev noget lallende og egentlig ikke vaagne rigtigt op før Dagen efter, for det var en Ret, som kun passede sig for gamle Sørovere og Bersærker.

Jeg var begyndt at spejde ud over den endeløse Flade, det kunde dog være, at der trods alt var en rød Stribe, som Kokken havde fabuleret noget om, men naturligvis, — det gjaldt om ikke aabenlyst at stille sin Tvivl til Skue, saa jeg forestillede mig at følge en fjern Damper med Øjnene. — Efter Middag og hvad dertil hører belavede jeg mig paa min sædvanlige Hvilepause og skulde netop til at begive mig til mit sædvanlige Yndlingssted Stævnen, da Høkeren (Hovmesteren) stak Hovedet indenfor og bad mig udføre et Ærinde for ham, hvilket jeg ikke fandt nogen Grund til at nægte. Jeg skulde bringe Kokken noget „Vakuum“ til Fyret i Kabyssen. Det var der fra min Side ikke nogetsomhelst mistænkeligt i, men senere viste det sig at være et „Nummer“, endda et Dobbelt-



Carvelin
BOAT VARNISH

Kultorvets Farvehandel
Kultorvet 12. København K.
Telefoner: Central 521 og 541

Carvelin faas ogsaa hos Deres Farvehandler

AALBORG VÆRFT A/S

Telefon: 4101 — Statstelefon: 9 — Telegram-Adr.: „YARD“

nummer. Jeg havde ikke været længe ombord, før saavel Kok som Hovmester forsøgte det sædvanlige Trick med at sende „en ny Mand“ hen efter et eller andet mystisk som f. Eks. en „Kartoffelsi“ eller en „Smørskraber“, men enhver Læredreng er jo fra sin Prøvelsestid kendt med Begreber som „svensk Øjemaal“ og „fortyndet Blysovs“ eller lignende Fænomener, saa jeg havde altid ombord vidst at undgaa at blive til mere Grin end det, min ringe Fremtoning kunde forårsage, men selv den klogeste kan narres. — Naa, jeg fik udleveret en Flaske med en ubestemmelig Substans, men forestillede mig noget i Retning af en Slags Olie, hvormed man kunde animere Kulfyret i Kabysen; Vakuum — det Ord havde man jo da før hørt i Forbindelse med Olie. Jeg slentrede af uden at tænke paa Svig og onde Hensigter, først skulde jeg over den store Luge, saa gennem en lang Gang med Officerernes Kamre og Baderum.

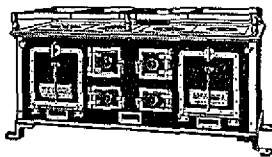
Idet jeg passerer en Dør, bliver den aabnet, og en lang behaaret Arm griber mig bagfra i mit flipløse Kravetøj og haler mig venligt, men bestemt indenfor i Baderummet. Jeg faar lige Tid til at bemærke en fire—fem Personer, repræsenterende alle Lejre ombord, og indse, at al videre Protest er overflødig, saa bliver jeg atter venligt, men bestemt puttet med Hud og Haar ned i Badekarret, som er fyldt til Randen med Vand af et egenartet Udseende, det ligner dog svagt meget tynd Kaffe, og jeg erfarer senere, at det er ganske almindeligt Atlanterhavsvand tilsat Kulør og Soya. Efter en tre, fire Dukkerter og efter at have smagt rigeligt paa det ubestemmelige Fluidum, faar jeg Lov at puste og udtale min Foragt for de anvendte Metoder, saa griber Kokken, som naturligvis ogsaa dér

er paa Færde, — oh Skæbne, den Flaske, jeg selv har medbragt, og som viser sig at indeholde god dansk Salatolie, og idet han mumler Fragmenter af Daabsritualer og hjemmelavede Ordsprog, tager han Proppen af den mørke Flaske og gyder dens Indhold ned over mit syndige Hoved, „medbragt fra den nordlige Halvkugle“. Jeg gør fortvivlede Forsøg paa at vride mig løs og udstøder forblommede Trusler om Hævn, hvilket kun resulterer i, at man gyder en forøget Strøm af Olie over mig for at dæmpe de oprørte Bølger, der raser i mit Sind, og sluttelig bliver jeg atter „dypet“. Dermed er den højtidelige Daabsceremoni til Ende, og jeg bliver hjerteligt lykønsket ligesom efter en anden Konfirmation — uden dog at besvare de velmente Ønsker med nogen overstrømmende høflig Tak. Nærmest som en vaad Hund trækker jeg mig tilbage til mit Lønkammer, og finder nogle tørre Klude frem fra Kisten. Haaret maa jeg næsten vride, jeg sparer Brillantine i flere Maaneder, men det sidder efter denne Oliekur saa flot, som det aldrig før har siddet, jeg ligner en hel Alfonso, da jeg atter viser mig for den jublende Skare af skikkelige, godmodige Gutter.

Neptun ser jeg ikke noget til og heller ikke den „røde Stribe“ i Vandet, men Dagen efter faar jeg, som Tegn paa hans Anerkendelse af mig som Undersaat, overrakt et fint Dokument med hans egenhændige Underskrift og forsynet med et stort rødt Laksejl bærende hans Vaaben og Initialer.

Knud Larsen.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMPLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

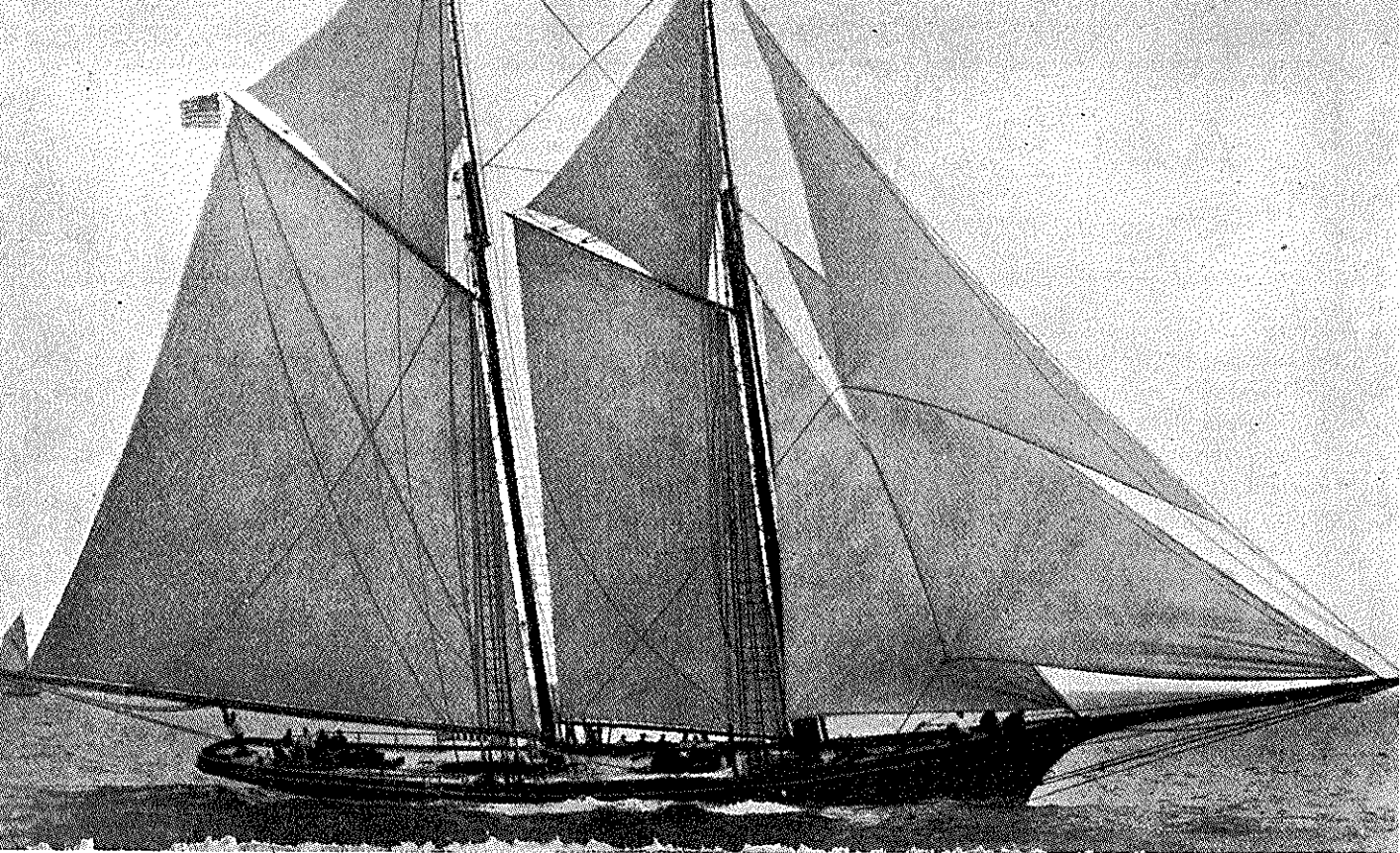
Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital



„AMERICA.“

Historien om Yachten, der gav Navnet til

AMERIKA-POKALEN

En Gruppe rige Amerikanere slog sig 1851 sammen for at vinde store og ærefulde Præmier i de engelske Regattaer. De byggede og sejlede en Yacht tværs over Atlanterhavet, for at den skulde deltage i Kapsejladserne i de britiske Farvande. Navnet paa den berømte Skonnert var „America“.

I dens første Race paa denne Side Atlanten slog den en Flaade af britiske Yachter og vandt en Pokal „vurderet til 100 Pund“. Sejlsadsen gik rundt Øen Wight.

Seks Aar senere overgik Pokalen til New Yorks Yachtklub som Gave, saaledes at den skal altid holdes aaben for international Konkurrence i den ædle Yachtsport. Og Pokalen blev derefter kendt som „America-Pokalen“.

16 Gange har der været gjort Forsøg paa at vinde denne Pokal tilbage for England, og der kunde fortælles en lang Roman om disse 16 spændende, altid interessante Kampe.

Millioner af fede, engelske Pund er bleven udgivet med rund Haand for at bygge og ekvipere Yachter til at kæmpe om denne Pokal, og Snese af Millioner Mennesker har fulgt Kapsejladserne i den højeste Spænding. Der er en Glans over disse Kampe, som gaar langt ud over de to Nationers Yachtsports-Interesserede. Det er Forsidestof i Aviserne, som diskuteres og kritiseres endog af Folk, for hvem

Kunsten at sejle en Yacht er et lukket Mysterium.

Her er Historien om „America“, den første Yacht, der vandt America-Pokalen, som siden er bleven opkaldt efter den.

Amerikanerne havde valgt George Steers til at tegne deres Yacht, som skulde være en Skonnert, og den blev bygget af William Brown, i hvis Værft Steers var ansat som Formand. Det blev en af de mest berømte Yachter i hele Verden.

Den maalte 170 Tons, den Længde var 101 engelske Fod 9 Tommer, Vandlinien 90 Feet 5 Tommer, Bredden 25 Feet og 11 Feet. Den havde 5265 Kvadratfod Sejl paa Hovedmasten, der var 81 Fod høj, og en Formast paa 79 Fod 6 Tommer.

Datoen i Kontrakten for Udlevering fra Værftet var 1. April 1851, men som det saa ofte er Tilfældet med Yachter, blev den ikke færdig i Tide. Det blev 3. Maj, før den kom i Vandet, og først nogle Uger senere var den helt i Orden. 21. Juni 1851 begyndte den sit Kryds over Atlanten. Den gjorde en smuk og hurtig Rejse til Le Havre paa tyve Dage, og 31. Juli smuttede den ud af Frankrigs Havn paa Vej til Cowes.

Det var en taaget Aften med meget lidt Vind, og „America“ var nødt til at gaa til Ankers omtrent syv Miles fra Cowes Roads.

Den følgende Morgen deltog den i sin første Kap-



Hvorledes Verden fik at vide, at »Endeavour I« var i Sikkerhed.

Mødet med Tankbaaden „Cheyenne“, efter at den berømte Atlanterhavs-Yacht var gaaet i Drift i en Orkan og havde tilbagelagt 2500 Miles over Atlanten alene.

Som bekendt gik „Endeavour I“, der havde været i Staterne som Træningsskib for „Endeavour II“ til Amerika-Pokal-Løbet, under en Orkan i Drift fra „Viva II“, Motor Yachten, der skulde tove den tilbage til England. Det skete 170 Miles Øst for Nantuchet Fyrskib. I mange Dage savnedes Efterretninger om den store Yachts Skæbne, indtil den engelske Tankbaad „Cheyenne“ den 27. September sigtede den 260 Miles Sydvest for Fartnes. Fra Tankbaaden fik man

Yachten i Sigte tidligt om Morgenen og ændrede straks Kurs for at nærme sig den. Yachten signaliserede „GWSF-MIL“ (Code-Betegnelsen for „Endeavour I“) — „Rapporter mig til Ejeren over Lloyd's“. — Yachten gjorde da en Fart paa otte Knob paa Bagbords Bov med Vinden Nordøst.

Mødet mellem Tankbaaden og Yachten er her paa Billedet skildret af den engelske Tegner Frank H. Mason.

sejlads, skønt det ikke var officielt endnu. En engelsk Yacht, „Laverock“, sejlede ned for at møde den. Mr. Stevens lod „America“ gaa alt, hvad den kunde, og de to Yachter racede om Kap tilbage til Cowes.

„America“ kom langt foran „Laverock“. Det var et godt Tegn for Amerikanerne.

Resultatet af denne første Matsch med „Fjenden“ syntes at aabne Øjnene paa Englænderne. De havde været saa tillidsfulde og sikre paa, at deres Yachter var saa gode, bedre end andre Landes, og her var en Skønnert fra Amerika hurtigere end en af deres bedste. I Løbet af et Par Timer efter „America“s Ankomst til Cowes var alle klar over Faren . . .

Om Morgenen den 22. August var „America“ paa Startlinien med de andre Yachter. Indbefattet den amerikanske Yacht var der 8 Cutters og 8 Skonnerter, varierende i Størrelse fra „Brilliant“ paa 392 Tons til „Aurora“ paa 47 Tons.

Det var et imponerende Syn. Og det maa huskes, at fra „America“s Synspunkt var det 15 imod 1.

Det var Skik og Brug den Gang at starte fra Anker. Man laa i to Rækker med 500 Yards imellem, Skonnerterne i sidste Række. Med første Kanonskud skulde de alle gøre Sejlene klar, og fem Minutter efter faldt Startskudet.

„America“ gjorde en daarlig Start. Den var langsom til at faa Sejlene klar og blev derfor den sidste Yacht i Starten.

Men allerede det første Stykke fra St. Catherines til Needles viste „America“ sine fine Kvaliteter og løb fra Resten af Flaaden med nogle Miles, og det var, da den saas komme til Syne op forbi West Solent i næste Strækning, at den berømte Bemærkning faldt, som næsten er bleven en Legende i de forenede Stater. Det var til Dronning Victoria, den blev sagt. Hun var ved Cowes i den kongelige Yacht, og det var en Signalmand, som gav hende Rapporten om Resultatet af Kapsejladsen: „America“ først, Deres Majestæt! Der er ikke nogen Nr. 2.“

Faktisk var der en Nr. 2, og en tapper een. Den lille „Aurora“ var fulgt pænt efter og krydsede Linien kun 8 Minutter bag Skonnernten.

Det var det Stævne, der siden efter har ført til saa mange Forsøg paa at genvinde Pokalen. „America“ havde en bedre Tegning end nogen af de britiske Yachter, den havde et renere Løb og var bedre balanceret.

Den følgende Skæbne for denne berømte Yacht er en Roman for sig selv fra Søen. Da Englænderen Lord de Blanquiere købte den, skar han dens Master

ned med 5 Fod, skønt det ikke var nødvendigt. Det var ikke til Gavn for den. Dens nye Ejer tog med den i 1852 paa et Kryds i Middelhavet.

I 1855 blev den solgt til en anden engelsk Lord, Templetown, som gav den et nyt Navn: „Camilla“. Han krydsede rundt med den i et Aar, og den blev lagt op ved Cowes, hvor den blev liggende til 1858, langsomt raadnende væk.

Derefter blev den ombygget i Northfleet paa Pitchers Værft, og i 1860 blev den købt af en tredie Englænder, Mr. Henry Decie. Han deltog med den i August samme Aar i Kapsejladsen ved Plymouth, og den slog de to engelske Yachter „Wildfire“ og „Galatea“. Men den var ikke længer den rigtige „America“. Den var blev ødelagt efterhaanden i engelske Hænder.

Næste Gang hører vi om den i Foraaret 1861 i Savannah i U. S. A. Dens Ejer, Mr. Decie, havde — som saa mange andre rige Engelskmænd den Gang — Sympati for Sydstaternes Sag i den amerikanske Borgerkrig, og der er ingen Tvivl om, at dens Optraeden der var af politisk Natur.

I April 1861 finder vi den til Søs igen paa sin tredje Tur over Atlanten, paa Vej til Liverpool med politiske Agenter fra Sydstaterne om Bord. Den tog dog Del i en 2 Dages Regatta ved Queenstown.

I Oktober 1861 krydsede den igen Atlanten, og dens Bestemmelse var atter Savannah. Her blev den solgt til en Gentleman fra Sydstaterne, Gazaway B. Lamar, som monterede den med et Par Kanoner paa Dækket og brugte den til at bryde Blokaden. Medens den var ude i Krigstjeneste paa en af disse farlige Ture, blev den jaget af en Kanonbaad fra Nordpartiet op ad St. Johns River, Florida, og løb frivilligt paa Grund for at undgaa at blive fanget. Her blev den senere fundet af Nordstaternes Skib „Otta- wa“, hævet og sat i Fart mod Sydpartiet.

I denne Periode blev dens Navn forandret fra „Camilla“ til „Memphis“. Endnu i Dag staar paa dens Skibsklokke indgraveret dette Navn.

Medens den var i Tjeneste for Nordstaternes Flaade, havde den flere spændende Eventyr.

Med sit oprindelige Navn „America“ igen tjente den i Blokaden af Byen Charlestown, og den fangede en Skonnert, „David Crockett“, som forsøgte at bryde ud af Blokaden. Og i 1863 fangede den tre andre

Skibe. Den var ogsaa med i Jagten efter Kapergasten „Tacory“.

I 1864 blev den sendt til Annapolis og brugt som Skoleskib for Midshipmen i U. S. A.s Marine. Og her blev den i adskillige Aar i nyttigt, men ikke saa spændende Arbejde. Dog var det gamle Skib ikke færdig med at tumle rundt i Verden.

U. S. A. besluttede at lave den om til Yacht igen og bevilgede 20,000 Dollars hertil. Atter tog den Søen i sin oprindelige Dragt og under sit Fødenavn: „America“

Men i 1875 blev den sat til Auktion af den amerikanske Regering. Den var alligevel bleven for gammel. Den blev købt for 5000 Dollars af General Benjamin F. Butler, som brugte den mest til Fornøjelsesejlad.

I 1880 blev den ombygget og forandret, og i 1885 blev den igen sendt til et Værft, hvor den blev moderniseret og fik ny Rig.

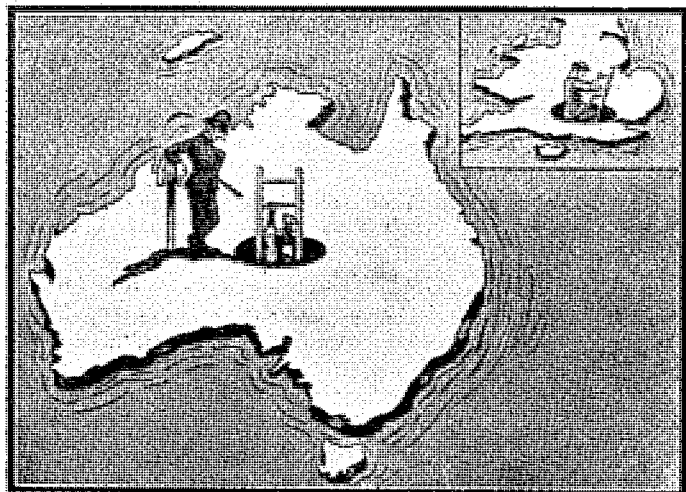
I 1897 vandt den en Kapsejlad for Nash Pokalen, den store Bladejer i U. S. A., men der var ingen Tvivl om, at den havde levet sin bedste Tid. Der var sket store Fremskridt i Tegning af Yachter, og „Britannia“ og „Valkyrie“ havde vist sig

Da „Valkyrie II“ deltog i Kampen om Pokalen i 1895, var „America“ til Stede bare som Tilskuere ved Sandy Hook med et Selskab om Bord. Den gamle Pige var den Gang 42 Aar, men der skulde gaa endnu yderligere tyve Aar, før den blev lagt op for godt. I disse Aar blev den brugt til Fornøjelsesture for Butlers Familie. Til sidst blev den lagt op i Boston.

Men i 1917 under Verdenskrigen skiftede den Ejer igen. Den blev købt af en anden Amerikaner, Mr. Charles Foster, og dens Blykøl blev skrællet af den og brugt til Krigsmateriale.

1921 blev den skænket til Yachtklubben i Marblehead, som senere solgte den til den amerikanske Admiral Henry Wilson for den store Sum af een Dollar. Salget fandt Sted i Nærværelse af alle Søkadetterne fra Annapolis, hvor den 57 Aar i Forvejen havde tjent som Skoleskib.

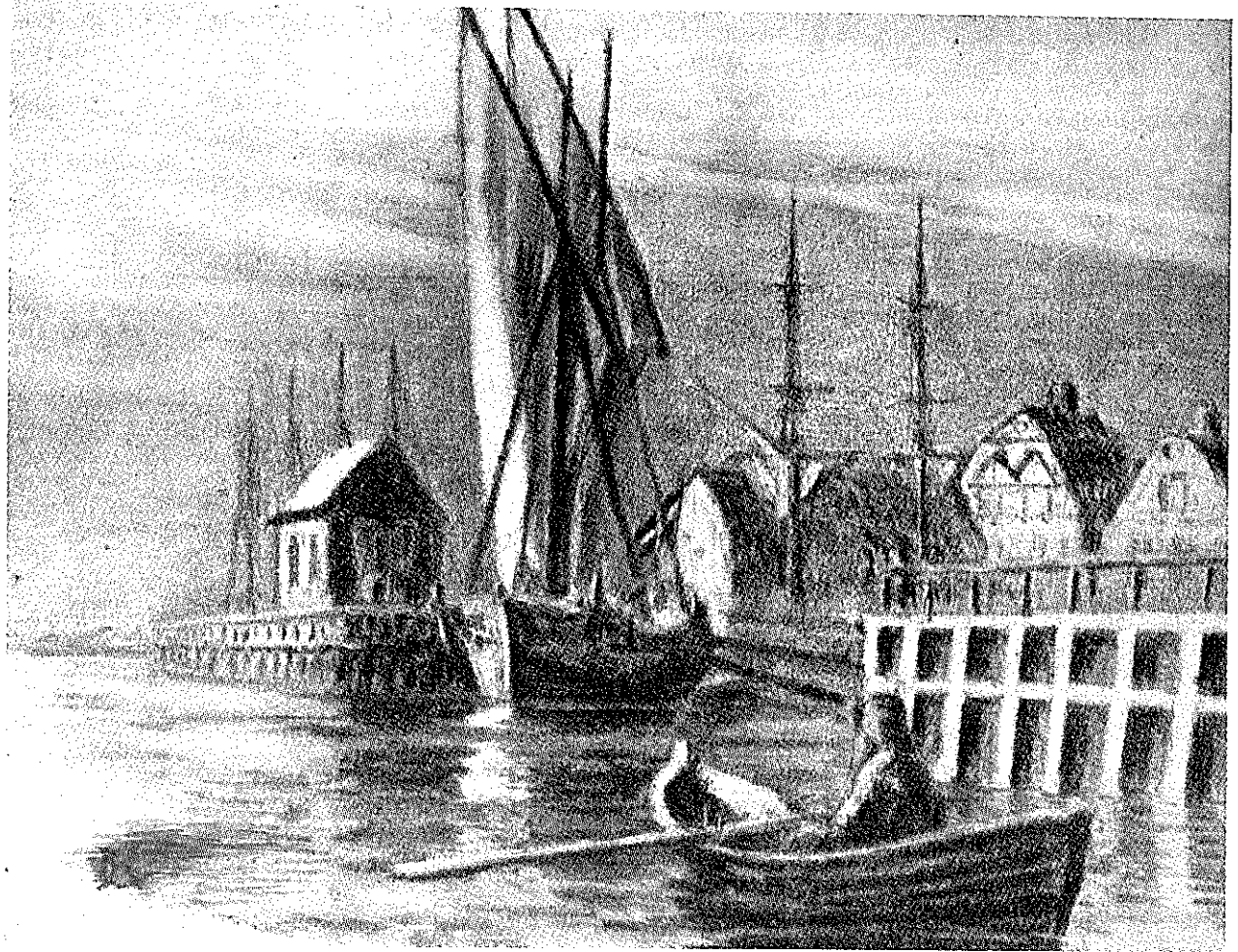
Og der ligger „America“ i Dag i den amerikanske Marines By Annapolis. — Den er permanent fastliggende i Dewey Bassinet og bruges nu som Søfartsmuseum. — Saadan er Historien om den mest berømte Yacht, der nogen Sinde har sejlet paa Havet.



En Tur gennem Jorden.

Hvis et Menneske stiger ned i England under Jorden, hvor kommer han saa op, hvis han kan blive ved og komme ud paa den anden Side? Kommer han saa op med Hovedet eller med Benene først?

— Det kan overhovedet ikke lade sig gøre. Han vil blive brændt op eller forvandlet til Gas nede i Ilden i Jordens Indre, — og hvis han kom over Midten, vilde han stadig blive trukket tilbage til Midten. Hvis det overhovedet kunde tænkes, at han kom igennem, hvad det altsaa ikke kan, saa vilde han komme op med Benene først. Vor Tegning viser øverst i Hjørnet Nedstigningen i England og Opstigningen i Australien.



Kaperchaluppen staar ud fra Frederikshavn.

En Beretning om Kapergaster

„Hører I, Peter og Jens, — nu faar vi Nyt om Ole Norrin! Fortæl videre, Oldermænd, — den Fyr har vi Lyst til at snakke med!“

„Ja, hvis I kan lade være med at afbryde mig, unge Mand, saa skal jeg fortælle, hvad jeg ved. Min Baad laa nede i Sviringen, omtrent udfør Hals, og der fik den Kig paa et Par Sejl oppe Nord i. Da der var lidt Vind, saa holdt Baaden op efter Sejlene for at se, om der skulde være noget at gøre. Naa, efterhaanden som de to Skibe kom hinanden nærmere, opdagede min Kaptajn jo snart, at det var for stor en Mundfuld at gabe over, og da den anden Baad — som altsaa var denne „Lycklig“ — oven i Købet syntes at have Lyst til at bides med min, vendte han Agterenden til og forsøgte at naa ind under Land. Men Svenskeren sejlede langt bedre, og det havde set galt ud, hvis ikke Vinden var begyndt at løje, saa det snart blev Blikstille. Det gik saa i en Fart at faa Sejlene bjergede og Aarerne ud, og da min Baad var meget lettere at ro end Skonnerten, slap den velbeholden ind under Skanserne ved Limfjorden, endskønt svenske Ole skød med Kardætsker efter den!“

„Ved I noget om, hvorvidt „Lycklig“ holder til deroppe endnu?“ spurgte Jonas.

„Det tror jeg næsten, for jeg hørte just i Eftermiddag, at han lige for nylig skulde have taget en dansk Jagt oppe udfør Vorsaa.“

Jonas rejste sig hurtigt.

„Hvis ikke det er et synderligt Held, saa ved jeg ikke, hvad man skal kalde det! Naa, I to, — skal vi saa ikke gaa om Bord med det samme og fortælle Kaptajnen, hvad vi har hørt?“

„Jo,“ svarede Jens Duus, — „det er klart! Og Vinden er endda sydlig, selv om der ikke er meget af den, saa vi kan jo faa en fin Lejlighed op gennem Bæltet. Tak for Skænken, Oldermænd, — nu maa vi afsted!“

„Selv Tak,“ unge Mand, — og god Lykke naar I kommer ud!“

De tre Kapergaster tog nu Afsked med det glade Selskab og gik, fulgt af Haandværkersvendenes Hurraraab og gode Ønsker, hurtigt om Bord i Chaluppen.

Da Kaptajn Duus, som Jonas straks purrede ud, fik Nyhederne om Kaperen „Lycklig“ at høre, sendte han nogle Folk ind for at opsøge de af Besætningen, der havde Landlov, og gav sin Næstkommanderende, Overstyrmand *Anker*, Ordre til at gøre klar til at gaa til Søs. Der blev almindelig Glæde

blandt Folkene, da de fik at vide, hvad det drejede sig om, thi alle var begærlige efter at komme i Kast med den berygtede svenske Kaper, og de ventede, at der maatte findes baade Penge og andet værdifuldt Bytte om Bord. Ved Daggry var „Sophus“ klar til at gaa, og under Hurraraab fra den store Mængde Fiskere og andre Nysgerrige, der ved Rygterne om Kaperens Afgang var strømmet til, stod Kaptajn Duus til Søs.

Der var ikke et Sejl at se hele Horisonten rundt, og da Vinden, som var vestlig, begyndte at løje, besluttede Kaptajnen at gaa over til Læsø, hvor Kaperen derfor ankrede ved Midt-dagstid i Jegens Bugt paa Øens Nordside.

„Jeg har Brug for et Par raske Gutter til en Tur i Land,“ sagde Overstyrmanden, da Folkene havde skaffet, — „hvad mener du, Jonas, om sammen med Jens at tage den Tjans?“

„Jeg er klar, naar det skal være. Forresten tror jeg nok, at jeg ved, hvad det drejer sig om!“

„Det regnede jeg ogsaa med, da jeg foreslog dig det, Jonas. Ser du, det vilde være rart at faa at vide, om nogen af Beboerne derinde har hørt eller set noget til Svenskeren. Nu kan I gaa ind, og imens Jens ser, om han kan faa nogen Underretning, maa du gaa over til Vesterø, hvorfra du kan se ned over Renden, og holde Udkig med Farvandet. Naar Jens har udrettet sit Ærinde, kommer han om Bord og giver Besked, og har du ikke inden Solnedgang opdaget noget, kommer ogsaa du om Bord!“

„Den Besked er tydelig nok,“ svarede Jonas, — „nu faar jeg fat i Jens, og saa gaar vi ind!“

Lidt efter roede Jollen i Land med de to Kapergaster, og da de var kommet op til den nærmeste Gaard, gik Jens ind for at tale med Folkene der, imedens Jonas hurtigt travede afsted imod Vesterø. Det var en varm og anstrengende Tur; Solen stod højt paa Himlen og udbredte en trykkende Hede; Støvet paa Vejen, der var knastørt og fint som Mel, stod i Smaaskyer omkring ham og pudrede hans glødende Kinder og nøgne Bryst, hvor Sveden trængte sig frem og dannede rislende Smaabække. Jonas pustede og følte, hvorledes hans Tunge og Gane efterhaanden blev smertende tørre; men Lysten til om muligt at faa Øje paa det Skib, han hadede saa inderligt, gjorde, at han ufortrødent fortsatte sin Vandring. Først, da han stod ved den lille Kirke i Vesterø, gav han sig Tid til at puste; tørrede Ansigtet med Trøjærmet og gik hen imod en gammel Mand, der laa ved Kirkegaardsdiget og strikkede paa en Strømpe.

„Hvor faar man Lov til at gaa op i Kirkens Taarn?“ spurgte Jonas, efter at han havde hilst paa den gamle.

„Der kan I frit gaa op,“ svarede Manden og kikkede forundret paa Jonas, — „men der er ellers ikke noget at se deroppe!“

„Men maaske meget at se deroppe fra! Har I forresten hørt noget til den svenske Kaperkaptajn Ole Norrin, der efter Sigende skal have krydset omkring her?“

„Det ved jeg ikke noget om, — men det kan Præsten sige Jer!“

„Naa ja, ham kan jeg senere snakke med, nu har jeg først Lyst til at kikke lidt ud fra Kirketaarnet. Kan jeg faa noget at drikke her i Nærheden?“

Manden viste Jonas ind til et lille Hus ved Foden af Kirkebakken, hvor en venlig Bondekone bød ham et Krus Øl. Dermed slukkede han sin Tørst og gik saa op i Taarnet, hvor han satte sig til at holde Udkig. Det var en trættende og anstrengende Post; Varmen oppe under Taarntaget var ualmindelig søvndyssende. Havet var efterhaanden blevet ganske spejlblankt, og intet var at se paa dets Flade, undtagen et

Par Smaabaade, der laa og fiskede ude ved Nordvestrevet. Den ene Time forløb efter den anden, og Jonas kæmpede haardt imod den sløvende Dødsighed, der tilslut var ved at overvælde ham. Da fik han pludselig Øje paa et lille mørkt Punkt, der tonede frem helt ude i Horisonten, og straks var hans lysvaagen. Han stirrede og stirrede, men det mørke derude voksede kun langsomt. Minutterne syntes ham som Timer, og først henad Aften var han sikker paa, at det var en Sejler, der med Sejlene opgivne blev roet ind imod Øen. Efterhaanden som den nærmede sig og fremtonede tydeligere, kunde hans skarpe Øjne gennem Skumringen skelne, hvad han saa længselsfuldt ventende at faa Vished for — en høj Mast, et slankt Skrog og mange Aarer, der taktfast blev bevæget gennem Vandet. Fiskerne ved Revet havde nu ogsaa opdaget Fartøjet; de skyndte sig at faa bjerget deres Grejer og roede hastigt ind til Stranden. Jonas mærkede, hvorledes Blodet steg ham til Hovedet, og Hjerteret bankede hurtigere, da han genkendte Kutteren, der havde ført de ondsindede Strandhugstmænd til hans fredelige Fødeø; og han knyttede uvilkaarligt Næverne, da han saa, at den styrede ind imod Vesterøbugten, øjensynlig for at ankre for Natten.

Der var lang Vej tilbage til Kaperchaluppens Ankerplads paa Nordsiden, saa det var Midnat, inden Jonas naaede Stranden og fik prajet en Jolle. Kaptajn Duus var meget glad for de vigtige Efterretninger, han fik om „Lycklig“, og da der efterhaanden var kommet en svag sydlig Brise, gav han Ordre til at purre ud overalt for at lette og ro ned imod Fjenden. Det blev et drøjt Stykke Arbejde at drive den svære Chalup frem, men den kække Besætning var ivrig efter at komme i Kamp, og sled haardt i det med de tunge Aarer. Det gik derfor alligevel raskt fremad, og da de ved Solopgang var ved at runde Nordre Rønner, kunde de se den svenske Kaper, som havde lettet og stod Nord i. Lidt efter lidt blæste det mere op, og Kaptajn Duus lod Folkene lægge Aarerne ind, sætte Sejl og forsøge at krydse ned Syd efter. Men Svenskeren havde ogsaa set den danske Kaperchalup, og da Ole Norrin ikke havde Lyst til at indlade sig med et saa stort, armeret Skib, satte han saa mange Sejl som muligt og fortsatte sin Kurs for at slippe bort.

„Se den fejge Karl!“ raabte Jonas, der opfyldt af Kampiver stod ved sin Kanon, — „gaa i Land og plyndre fredelige Folk tør han, — overhale smaa, forsvarsløse Koffardimænd er han ogsaa modig nok til; men vore en Dyst med en jævnbyrdig Fjende, det kan han ikke indlade sig paa!“

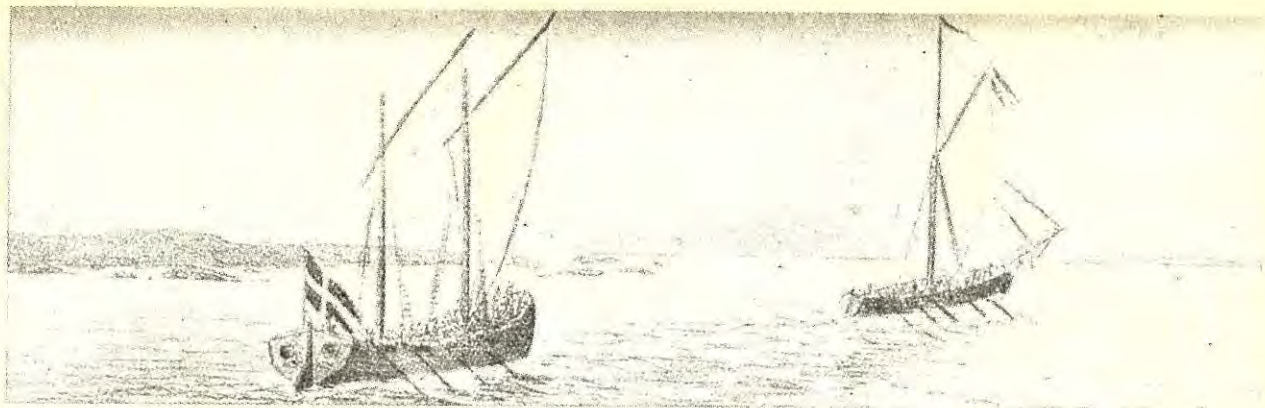
„Maa vi prøve at række ham med Kanonerne?“ spurgte Lindquist, der havde været rundt og set efter, om alt var klart til Kamp.

„Nej, Afstanden er for stor endnu, og vi vil ikke spille vort Krudt til ingen Nytte. Hvis han ikke slipper fra os, faar vi Brug nok for det!“ sagde Kaptajn Duus, der sammen med Overstyrmanden stod agter ved Rattet. „Men Vinden lader til at løje igen, — lad os faa Aarerne ud paa læ Side, at vi kan holde den oppe!“

Den svenske Kaper var den danske underlegen i Fart, og Afstanden mellem de to Skibe blev hurtigt mindre. Da „Sophus“ fik sine Aarer ud, gjorde „Lycklig“ det samme; men skønt de svenske Kapergaster roede væk af yderste Evne, vedblev det danske Skib at hale ind paa den. Folkene sled i de tunge Aarer, saa Sveden sprang frem, og opmuntrede hinanden med raske Tilraab; — Kaptajnen passede selv Manøvreringen og var deri sin Modstander betydeligt overlegen.

„Klar ved Bovkanonerne, Lindquist, — om lidt har vi den saa nær, at vi kan bruge vort Krudt uden at spille det!“

„Klart overalt!“ svarede Peter tilbage, og tog selv Kom-



Afstanden mellem de to Skibe blev hurtigt mindre.

mandoen over den ene af Kanonerne, medens Jonas betjente den anden. Jonas næsten rystede af Spænding og Ivær efter at komme til at fyre løs paa den forhadte Kutter. Han følte det, som om de var ham forbeholdt at hævne sin Moders Død ved at udføre et eller andet, der vilde bringe Uheld over Ole Norrin og hans Folk. Han kunde næsten ikke vente, til Kaptajn Duus gav Ordre til at fyre, og var ligefrem angst for, at Peter Lindquist eller en anden af Kammeraterne skulde være saa heldig at tilføje „Lycklig“ mere Skade end han selv.

Den svenske Kaper førte svensk Orlogsflag; men da den mærkede, at den ikke kunde undslippe, strøg den dette og højste i Stedet for dansk Flag og Vimpel, i Haab om at det danske Skib skulde antage den for en dansk Orlogskutter. Men Kaptajn Duus lod sig ikke narre, og da han mente, at Afstanden var tilpas, gav han Ordre til at begynde Skydningen med de to Bovkanoner.

„Sigt efter Rejsningen, Jonas!“ raabte Lindquist, og som for at foregaa sin Ven med et godt Eksempel lykkedes det ham ved det første Skud at knække Kutterens Gaffel. „Sophus“ Besætning jubede højt over dette Held og halede væk paa Aarerne for at gøre Afstanden saa lille som mulig. Jonas tog omhyggeligt Sigte og fyrede; men han havde holdt lidt for højt, for hans Kugle fløj over Kutteren uden at gøre nogen Skade. Svenskerne svarede tilbage med Kardæsker og Skraasække, men de skød daarligt og ramte ikke den danske Kaper.

„Paa'en igen, Jonas, — du naar ham nok!“ prajede Lindquist, idet han trak i Aftrækkerlinen og sendte sit Skud gennem Storsejlet. Jonas bed Tænderne sammen og rettede atter omhyggeligt Kanonen, men holdt nu betydeligt lavere, og denne Gang havde han Held med sig. Hans Kugle skød Kutterens Topsejlsfald over og ramte derefter noget Opstaaende, saa Træsplinterne røg om Ørerne paa de svenske Matroser. Flere af disse slap Aarerne og søgte Beskyttelse om Læ, og som Følge heraf naaede „Sophus“ tæt op paa Siden af „Lycklig“. Lindquist og Jonas ramte nu med hvert Skud, og efterhaanden kom de øvrige Kanoner ogsaa til at bære, saa de danske Kugler faldt tæt ned over Kutteren. Om Bord i denne opstod vild Forvirring, Ilden fra dens Kanoner ophørte og Besætningen syntes helt at have tabt Modet. Da Kaptajn Norrin saa dette og frygtede, at de danske Kapergaster skulde forsøge en Entring, gav han Ordre til at stryge Flaget.

„Hold inde, Gutter, nu er den vor!“ raabte Kaptajn Duus. — Læg Aarerne ind og lad os faa Jøllerne ud!

Ingen af „Sophus“ Besætning var blevet ramt af de fjendtlige Kugler, og sejersberuste over den hurtigt og heldigt overstaaede Kamp begyndte de at sætte de to Baade i Vandet.

Da, imedens de var i Færd med dette Arbejde, fik de pludselig et Lag Skraakugler tværs ind over Dækket, og samtidig med at den lumske Svensker sendte dem den Hilsen,

røg hans Flag atter op under Gafflen, og for Aarer og Sejl søgte Norrin igen at slippe bort. Forbitret over denne tventede Optræden befalede Kaptajn Duus at begynde Skydningen igen, og det varede kun faa Minutter, før det lykkedes Jonas at sende en velrettet Ladning Skraa ind mellem de svenske Roere. Dette var dem for hedt; og skønt Ole Norrin, der nu saa, at „Lycklig“ var prisgivet Fjenden, vilde forsøge at sætte Ild paa sit Skib for at sprænge det i Luften, tvang hans Folk ham til at opgive sin Plan. De firede nu Sejlene ned, strøg Flaget og raabte, at de overgav sig. Denne Gang var det Avor, og da de danske Baade var sat i Vandet, røede Overstyrmanden over for at tage Prisen i Besiddelse. Jonas havde været den første til at springe i Baaden, og med en Følelse af vild Jubel og tilfredsstillet Hævntørst var han ogsaa første Mand om Bord i den svenske Kaper.

Dennes Besætning havde samlet sig agter og stod tavs, afventende den Skæbne, den ikke kunde undgaa. Imellem sig holdt de Ole Norrin, der rasende over at været blevet forhindret i sit Forsæt: at ødelægge Kutteren, skulede ondt til de danske Kapergaster. En for en blev Svenskerne trukket frem og bundet, og der blev ikke taget blidt paa dem; deres brutale Optræden overfor de fredelige Øboere var i friskt Minde, og Tovværket om deres Hænder blev derfor surret godt t.l.

Da Jonas fik Øje paa Kaperkaptajnen, greb han sammen med Peter Lindquist fat i ham; men Ole Norrin rev sig fri med et kraftigt Ryk, og idet han slog om sig med knyttede Næver, forsøgte han at bane sig Vej ud til Lønningen for at springe over Bord.

„Holdt, din Røver!“ skreg Jonas og sprang ind paa ham, — „det var for let en Død for dig at slippe fra Livet paa den Maade!“ Og samtidig med at Lindquist kastede sig over ham bagfra, slog Jonas ham sin knyttede Næve i Ansigtet.

„Tag det, din Hund! Det er ikke noget imod den Medfart, I lod min Moder faa!“

Jonas havde ladet sit rasende Had faa Overhaand, og ved hans ubeherskede Angreb tumlede Ole Norrin bagover. Men straks efter rettede han sig, og inden Lindquist kunde forhindre det, rev han en Pistol frem fra Brystet og sendte paa klos Hold Jonas en Kugle i Hovedet. Jonas udstødte et Skrig, og med Blodet strømmende ned over Ansigtet sank han om for Fødderne af Lindquist.

— — —

Ugedagen efter løb „Sophus“ med den svenske Kaper efter sig ind til Aalborg. Fra begge Skibes Gaffler vajede „Dannebrog“, — men agter i Chaluppen dækkede et tredje Flag en simpel Trækiste. Og medens Aalborgs Borgere glade modtog de hjemvendte Kapergaster og nysgerrigt betragtede deres berygtede Fanger, holdt Jens Duus og Peter Lindquist deres sidste Vagt over den saa hurtigt vundne og hurtigt mistede Ven.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
by „VIKINGEN“ KBHVN.



Jackson var nu en rigtig Kærnegut — en rigtig Prop var han, nu jeg sidder og tænker tilbage paa svandne Dage mellem Himmel og Hav. Jeg sad paa en af de fornemme Strandpromenader i Rio og nød et Glas „Vino negro“. — Jeg sørger altid for at sætte Smag paa de forskellige Landes Nationalspirituosen, — en kultiveret Fornøjelse, forekommer det mig.



Ligesom jeg har rejst mig for at gaa, faar jeg Øje paa Styrmand Jackson ude i den flimrende Sol, — og hen imod ham kommer en ung Mand, der aabenbart har taget lovligt rigeligt til sig af Sydens Druer, — en rigtig skummel Karl, der nok kunde se ud til lidt af hvert. — Et uhyggeligt Syn! Jeg fulgte Jackson med Øjnene.



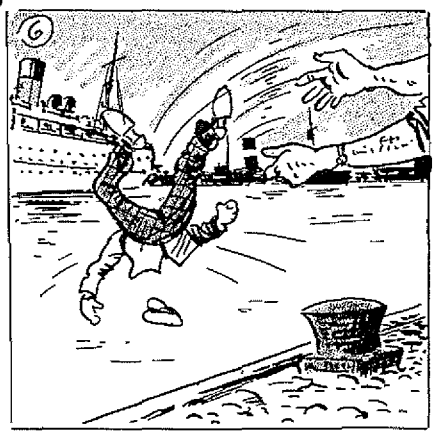
Fyren var aabenbart oplagt til lidt Klammeri, Hans Bemærkninger var i hvert Fald, hvad man kalder let uhelderskede — en lille Smule uparlamentariske!! Og Jackson snurrede da ogsaa rundt paa Hele som en Snurrepot. En behændig Fyr, den Jackson — altid slagklar — en ægte Nordens Son under Palmers Skygge (Poest). — Hvad vilde der nu hælde?



Jeg var hele Tiden nær nok til, at jeg kunde følge Optrinet paa nærmeste Hold, og jeg maa sige, at nu bagefter forløbtes jeg virkelig over de Frækheder, den unge Bisse tillod sig over for en Skidsøfficer af Jacksons Format. — Spændt jagtrog jeg, hvorledes hans Ansigtstræk langsomt formørkedes — blev harde som Staal — som Sten — som Jern — som o. s. v.



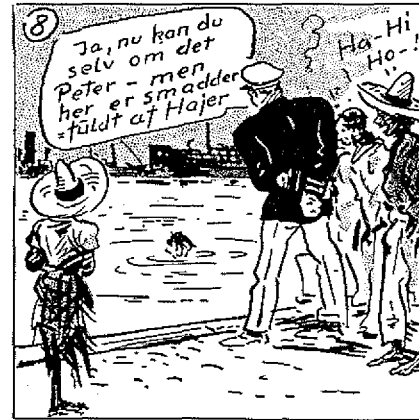
Langsomt lagde han sin Uniformsfrakke fra sig, — og langsomt, ganske langsomt begyndte han at smøge sine Ørmer op, — et frygteligt Syn. — At den unge Sjøver ikke stak af, kan kun skyldes, at han var saa omtaenget af sit modbydelige Drikkeri, at han ikke var ved sine Sansers fulde Brug. — Uha, — hver lastefuld.



Det var et gribende, et opløstende, — ja, et henrivende Syn at se Jackson slaa en Klo i den unge Laban og med et enkelt kraftigt Tøg slænge ham ud over Kajens Kant — paa Hovedet i de baa Bølger. — Et Kolbebad, som Knægten sandelig kunde trænge til, ha



Jeg er af den Opfattelse, at Fyrens Brandert har fortaget sig aldeles omgaaende efter den Dukkert. — „Vand er godt, og Vand er billigt,“ som den engelske Vismand Sokrates skrev. — Og den forsamlede Menneskemængde jubledede højt. — Men — et Øjeblik faldt der mig en frygtelig Tanke ind: Hajerne? — Maaske var der Hajer! Var den unge Slynge i Livsfare? Det var dog et



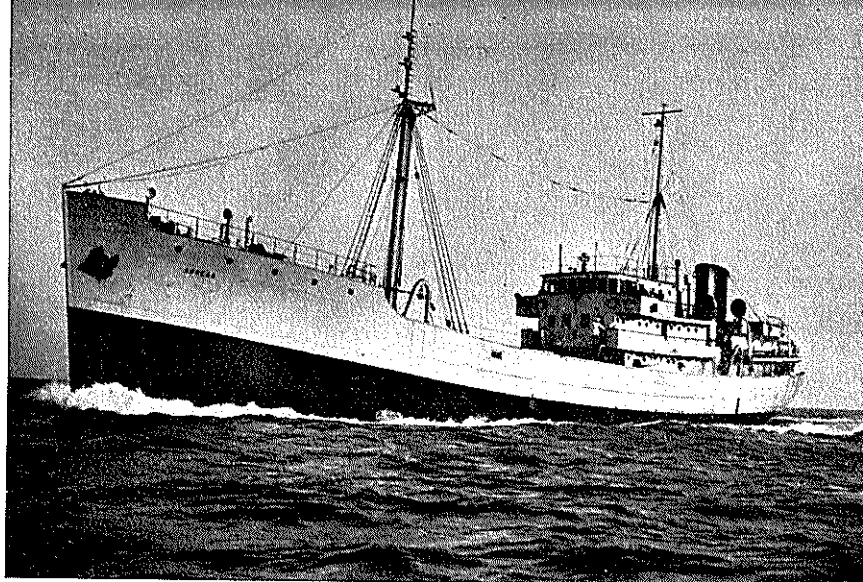
Men jeg blev ganske beroliget, da jeg bemærkede Jacksons rolige, — man kan næsten sige pinligt rolige Maade at tage Sagen paa. Den Mand vidste, hvad han gjorde — og var i Stand til at gennemføre det!! — Han stillede sit Ultimatum til det unge Menneske roligt og let forstaaeligt — som kun en virkelig dannet Mand er i Stand til at formulere sine Krav til en



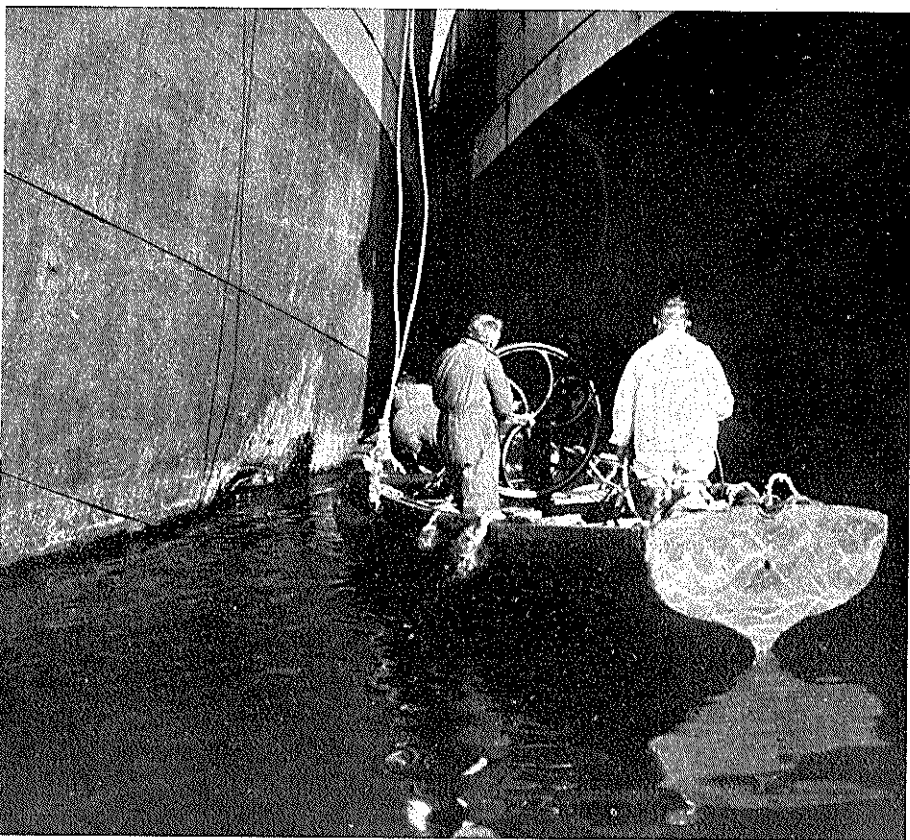
Punkt 1: Uforbeholden Undskyldning. Punkt 2: ligesaa-dan. Punkt 3: genau das samme (tysk). Den unge Mand tovede ikke, det maa jeg iadromme, han smudskede Undskyldningen frem som Lyn og Torden og absolut uforbeholdent. — Saa kunde han endelig sjøkke op paa det tørre og skamme sig. — Hvad jeg ogsaa er temmelig tilbøjelig til at gøre at Styrmand Jackson

Selv udenfor Spanien giver Borgerkrigens Lidenskaber sig Udslag

Fot. Herluf W. Jensen



„Abrego“, der blev ramt ved Bombe-
attentatet.

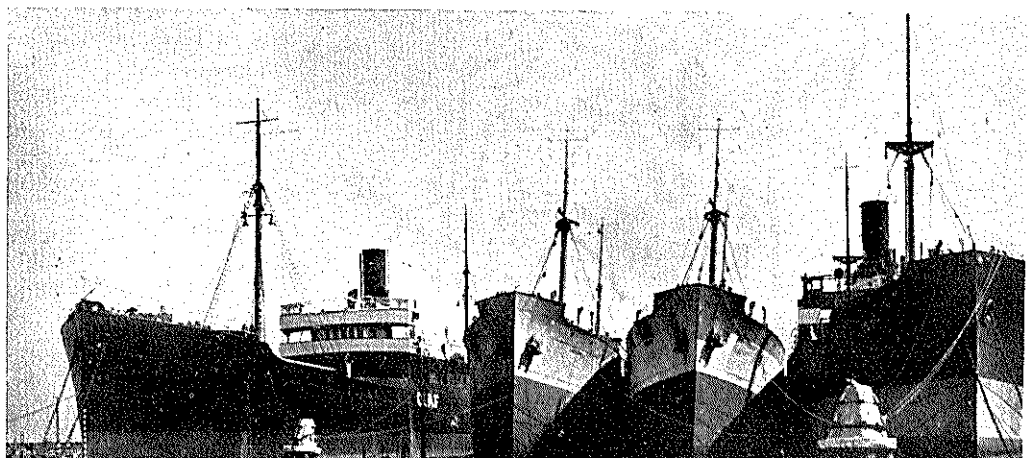


...keren gaar ned for at undersøge
...sbunden og eventuelt opdage flere
Bomber.

Den spanske Borgerkrig har, skønt den burde være et rent indre spansk Anliggende, været til overordentlig stor Gene for den internationale Skibsfart. Historien om Piraterne i de spanske Farvande og Beskydningen af fredelige Handelsfartøjer vil en Gang i Fremtiden blive en spændende — men ogsaa beskæmmende Del af den Historie, der skal skrives om vor Tid.

Men det er ikke alene i de spanske Farvande, at Lidenskabernes Rasen gaar ud over fredelige Fartøjer. Oppe i den uhyre fredelige danske Provinsby ligger to nybyggede Trawlere, der er bygget for spansk Regning, men som paa Grund af Borgerkrigen ikke har kunnet afleveres. For nylig blev Sindene i Frederikshavn opskræmt ved et tilsyneladende meningsløst Bombeattentat.

Vi bringer her nogle Nærbilleder fra den ejendommelige Begivenhed.



...to midterste Skibe er de spanske
...tlere, der var Genstand for Atten-
tattet.



En Sømands Breve

Over Bølgen den blaa

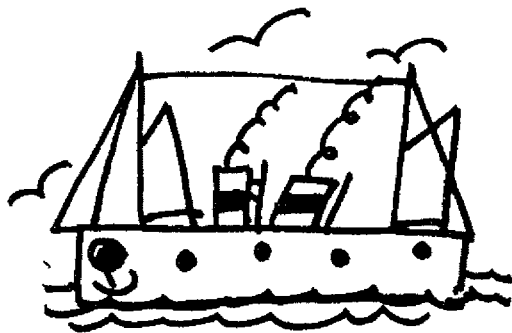
Peter Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

III

Familiens Haub, Bonæs.

Kære Moder!

Tak for Brevet. Du skriver, at Du ikke kan forstaa det med Adressen paa Dit sidste Brev, fordi Du har skrevet, som jeg har. Men saa maa det jo være Postvæsenet, kære Moder, som ikke kan læse. Jeg ved nemlig bestemt, at den Adresse er rigtig, som jeg har sendt Dig, for det er Styrmanden selv, der har skrevet den op til mig. Der har vist ogsaa været noget i Vejen denne her Gang, for Komfelutten ser farlig ud af Stempler, men nu har jeg jo faaet Brevet, og saa nevermejn med det. Det glæder mig, at Du har det godt, kære Moder. Jeg er ogsaa selv aalrejt. Vi har allerede lagt her i Bonæs i fire Dage. Det er ogsaa kuns en lille By ligesom Sjarlestovn, og den er ogsaa ligesaa beskidt. Alle Husene ligner hinanden, og alle Mennesker ogsaa, for de ligner allesammen Kul-



Dampene kommer først.

sjoevere, men det er jo ogsaa det de lever af. Vi andre gaar ogsaa omkring og ser ud som nogen Skorstensfejere, som Kokken er helt vigtig over; men det kan ikke undgaas, kære Moder, for Kullene bliver styrtet ned i Lasten gennem en Rende, som kaldes en Sprut, som hænger højt oppe over Skibet, i hele Jernbanevognladninger ad Gangen, og jeg skal lige love for, at det er noget, der kan møje os til. Kære Moder, jeg har nu købt en Porselæns Hund til og stille derhjemme paa Komoden, som Du bad mig om i Dit sidste Brev. Jeg har givet to Skilling for den, som jeg synes er meget for saadan en Hund. Du synes naturligvis ikke det er saa meget, men Du maa huske paa, kære Moder, det er ikke den samme Slaks Skilling, som I kender hjemme i Danmark, som kuns gælder for to Øre. Nej de her gælder skam for næsten en hel Krone Stykket. Letmatrosen var ogsaa i Land i Aftes og købe en Hund. Matrosen grinede af ham, da han gik, og sagde, at han kom nok ombord med en Bjørn i Stedet for. Men Letmatrosen kom skam godt nok med en Hund, som han desværre havde slaaet Hovet af paa Vejen. Jeg har ogsaa købt mig en Harmonika til ti Skilling med Klokkespil paa. Jungmanden siger, det er en værre Skraldekasse, som selvfølgelig er Misundelse, for Matrosen siger den er aalrejt, og han har Forstand paa det. Han spiller saa pænt, og jeg kan ogsaa allerede næsten hele det første Vers af en Sømandsbrud og ogsaa noget af Ak Du liber August din. Styrmanden siger, at han vil slaa mig ihjel, hvis jeg ikke holder op lige med det samme, naar jeg begynder; men de andre siger, at det skal jeg ikke bryde mig om, for det er kuns Sjøv. Jeg tror ogsaa nok, jeg skal komme efter det, blot



Matrosen er blevet forlovet her i Bonæs.



Jeg har købt mig en Harmonika.

den Sanofortits af en Hund ville lade være med og stille sig op og hyle med hver Gang jeg spiller. Kokken siger, det er fordi den lukter Lig. Han tror naturligvis, han kan gøre mig bange for Styrmanden. Jeg sagde ogsaa til ham i Aftes, da han kom med sit Vrævl, at var der nogen der luktede, saa var det nok ham. Vi har slet ikke noget med Lasten og gøre her, for det ordner Kulsjoverne altsammen. Vi bestiller ikke andet end som og forhale frem og tilbage, for hver Gang der kommer en Damper og skal til Sprutten, saa maa vi væk. Familiens Haab er jo kuns et lille Sejlskib, og Damperne kommer først, selv om de ogsaa kommer bagefter. Det er vores Kaptajn ogsaa gal for. Han skælder Damperne ud for nogen forbandede Sporvogne, og han siger, dem kan enhver Bondekæl sejle med. Og han sagde ogsaa til mig i Dag, da han havde skælt en Damper ud, som skulle til. Peter, sagde han, hvis du vil regnes for en rigtig Sømand, saa gaar du aldrig ombord i saadan en Møjevogn, og det sagde jeg aalrejt til, for Du kan jo nok forstaa, kære Moder, det er det jeg helst vil. Vi mangler kuns fire Vognladninger, saa er vi færdige, og dem faar vi nok i Nat; saa stikker vi af i Morgen tidlig med Højvande, og saa siger vi gutbej til Skaatland for denne Gang. Jeg længes ogsaa efter og komme til Søs igen, for dette her Kulsjov, det er der nu alligevel ingen Grin ved, og det er ogsaa noget Svineri, som man ikke lærer noget af, og som jeg hele Tiden faar ind i Rævnerne paa mine Fingre, saa jeg ikke kan faa dem helede. Jeg har jo fortalt Dig, at vi skal til Island. Det lyder nok lidt koldt, men Styrmanden siger, det er lige omvendt, og jeg tror heller ikke, det er saa slemt, som det lyder, for der er jo da baade ildspruttende Bjerge og Killer med kogende Vand i, som jeg kan huske fra Skolen. Ellers ved jeg ikke noget Nyt. Jo, det er sandt, jeg kan da fortælle Dig, at Matrosen er bleven forlovet her i Bonæs. Hun

hedder Darling Svithart. Synes Du ikke det er et kunstigt Navn, men det er jo ogsaa Engelsk. Jeg saa hende i Aftes, da hun kom og besøgte Matrosen lige efter at vi var skejlet ud. Hun er en morderlig pæn Dame, og hun lukter saa fint af Ortekolonje. Jeg maatte i Land og hente Øl, og jeg fik ogsaa selv en Taar med. Bagefter fulgte Matrosen hende hjem, men hun bor vist langt udenfor Byen, for Matrosen kom først ombord igen i Morges. — Nu faar Du ikke mere i Aften, kære Moder, for Tejm is Monni, som Engelskmanden siger, det betyder Klokken er mange, og jeg skal ogsaa skrive et Par Ord til Fætter Christian, som jeg har lovet ham inden jeg ligger mig, derfor en kærlig Hilsen til Dig fra Din hengivne Søn



Jeg har købt en Porcelæns-hund.

Peder Kjøje
Skibsdreng.

DANSK RADIO

Aktieselskab

Fabrik:

Elektromekano ^{A/S}

Aarhusgade 88

Radio- og Forstærkeranlæg
for ethvert Formaal



DAMP SKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Lidt elementært om Frimærker

(Fortsat).

Har man valgt et Speciale, begynder det fornøjelige Arbejde med Mærkerne, og det første Spørgsmaal, der da melder sig, er Anbringelsen af disse. Der er begyndende Samlere, som omhyggeligt lægger Mærkerne i Konvolutter og Smaaæsker, hvor de muligvis bevares ret godt; men praktisk og overskuelig er denne Fremgangsmaade nu ikke. Værre er det dog, naar Samleren finder paa at oplæbe Mærkerne med Klister, Gummi, Dekstrin eller lignende Binde-midler i f. Eks. en Stilebog! Dette er ligefrem at ødelægge Mærkerne.

Mærkerne bør altid indsættes ved Hjælp af Frimærkehængsler, som kan købes hos enhver Frimærkehandler for ca. 25 Øre pr. 1000 Stykker. — Hængslerne anbringes saaledes, at den ene Trediedel klæbes paa Mærket og den resterende Del paa Papiret. Mange begyndende Samlere har en Svaghed for at flytte om paa Mærkerne, f. Eks. ved først at anbringe dem i een bestemt Orden i et Kollegiehæfte, en Dubletbog eller lignende, for derefter siden at placere dem om i et andet Hæfte eller et Album. Saa finder man, at dette heller ikke er godt nok, tager Mærkerne ud og anbringer dem efter et andet Princip i et andet Hæfte o. s. v. For hver Gang bliver Laget af det paa Mærket klæbede Hængsel tykkere, og det har Mærket ikke godt af. For saa at faa dette Lag af, skraber man det væk eller opløser det i Vand, hvad Mærket ogsaa kan lide under. Har man een Gang anbragt sit Mærke i en Bog eller et Album, bør man lade det blive siddende her, til den Dag kommer, hvor man anskaffer sig det rigtige, fuldstændige Album, hvorfra Mærket ikke skal fjernes.

Albums, egnede for en Specialsamlere, er ret kostbare og dog ikke fuldstændige. Jeg vil derfor stærkt anbefale en omhyggelig Samler selv at lave sig sit Album. Anskaf et Springbind og sæt heri Blade af svært, kvadreret Papir — saadanne Blade kan iøvrigt købes som Løsblade, smukt udstyret og specielt egnet til Opklæbning af Frimærker — og indsæt heri Mærkerne efter et Katalog. Afsæt Plads

til de manglende Mærker, men saaledes, at der ikke kommer saa mange Mærker paa een Side, at denne virker overfyldt. Anbring helst større Sæt paa en Side for sig, og sørg for, at hvert Mærke kommer helt til sin Ret. Man kan tegne en Ramme om hvert Mærkes Plads, saaledes som man ser det i Albums med Fortryk — paatrykte Billeder af Mærkerne; det er pænt, dersom det kan gøres fikst og akkurat. Mange Samlere foretrækker at anbringe Mærkerne uden en saadan Ramme, og da Papirets Kvadrering letter en smuk og nøjagtig Anbringelse, bør man, saafremt man da ikke har særlige kunstneriske Anlæg, benytte denne Opsætning. Eventuelt kan man saa foroven eller forneden paa Siden anføre Mærkernes Aargang eller en anden kort Oplysning om, hvad Siden indeholder.

Foretrækker man at købe et Album, vil jeg anbefale at købe et uden Fortryk. Man har i sit Katalog langt flere fyldestgørende Oplysninger om hvert eneste Mærke, end Fortrykkene i Albumet kan give, og der er i et Album uden Fortryk langt flere Muligheder for at kunne ordne sin Samling smukt og personligt end ved at sætte Mærkerne op Side om Side med de ret uskønne Fortryk.

De i Handel værende billige Frimærkealbums med Fortryk bør man aldrig ofre Penge paa, de er altid højst ufuldstændige og egner sig kun for Skolebørn. Jeg kan som Eksempel nævne, at jeg i et stort Schaumbek-Album saa, at der var Plads til 8 Mærker fra den indiske Stat Travancore — for øvrigt et meget interessant Land at samle, idet Mærkerne er overkommelige og dog ret vanskelige at faa fat paa — og der findes i Dag ialt 97 Mærker og Varianter herfra!

Inden et Mærke indsættes i Albumet, maa man først nøje undersøge det paa følgende Maade:

- 1) Efterse om det er helt og rent.
- 2) Se om det er et Fejltryk, hvilket vil sige, om der er Fejl i Mærket, hidrørende fra fejl Graving eller Unøjagtigheder i Klichéen, fejlt Overtryk,

Fejl i Udførelsen, fremkommet ved for megen Anvendelse af Farve.

- 3) Undersøge Vandmærket, der ved mange Mærker ogsaa kan sidde omvendt.
- 4) Undersøge Takningen. Mange Mærker af samme Type har forskellig Takning og dermed ogsaa forskellig Pris.
- 5) Undersøge Mærkets Papir og Farve.

(Fortsættes).

Skandinaviske Nyheder.

Island. De smukke „Geysir“-Frimærker, udført i Dybtryk, udkom den 1. April. Der findes 4 Værdier, alle med Billede af Geysir i Udbrud. De tre laveste Værdier har samme Tegning, den fjerde, 50 Aurar, afviger lidt fra de andre. Mærkerne er takket 14 og er uden Vandmærke.



Værdierne er:

- 15 Aurar, rødviolet.
- 20 Aurar, karmin.
- 35 Aurar, ultramarin.
- 50 Aurar, mørk-olivengrøn.

Publikationer om Østgrønland

Nr. 6. 150 Sider, 2 Kr. Levin & Munksgaard.

„Kaptajn Alf Trolle og Hustrus Legat til Minde om Danmarks-Ekspeditionen 1900—1908“ har udsendt sin Publikation Nr. 6, hvis Hovedindhold er en Afhandling om og et Forslag til Fredning af Dyrebestanden i Nordøstgrønland. Den prydes med en Række enestaaende gode Illustrationer, — Zoologen Alwin Pedersens Originalfotografier af Polardyr og Fugle. I Piecen findes Østgrønlandstraktaten gengivet (Side 8—12), den mærkelige Traktat af 1924 med den danske og den norske Protokol-Tilførsel, som mange har talt om, men kun faa kender til Bunds. Fredningsforslaget synes at være gunstigt til en Løsning ad frivillig Vej, og der skulde jo gerne naas til en Løsning paa Fredningssagen, inden det bliver for sent, inden de Dyr, der tales om, helt eller delvis er udryddet.

Hr. Kaptajn Trolle bør have Ære for de 6 smukke Publikationer, og hans højre Haand i dette Arbejde, Løjtnant Chr. Bendix Thostrup, ligeledes.

Kay Larsen.

Vikingsens Forside

Den smukke sommerlige Forside denne Gang er, som man vil bemærke, malet af den kendte Marinemaler Kielland Brandt. Det er en Maler, hvis Billeder

Spørg — vi svarer!

Svar til Argus.

1) Jeg har en Del svenske Frimærker, som kun er takkede paa de to Sider. Er Takkerne afklippede, eller skal Mærkerne kun have to Sider Takning ligesom de fra U. S. A.?

2) Jeg har nogle meget smukke russiske Frimærker som vedlagte Prøve, nogle ogsaa firkantede, alle med Landskaber og Dyr, men de er ikke til at finde i mit Album. Er det nye russiske Mærker, da mit Album er fra 1910?

ad 1) Mærkerne er gode nok. Siden 1920 er de svenske Frimærker normalt kun takket paa de lodrette Sider, de saakaldte Rullemærker. De lavere Værdier op til 50 Øre findes desuden som Rege. ogsaa 4-sidet takket, Mærker fra Ark og Hæfter.

ad 2) Mærkerne er ikke fra Rusland, men fra Tannu Touwa, et mongolsk Land, afhængigt af Sovjet-Rusland. Landets første Mærker udkom i 1926 og var ret groft udført i Stentryk, men siden 1934 er de meget smukke Mærker udført i Helio Gravure.

Det indsendte Mærke er returneret efter Deres til „Vikingen“ opgivne Adresse.

Under Adressen „Vikingen“s Filatelist“ modtager Redaktionen gerne indsendte filatelistiske Spørgsmaal og besvarer dem, saa vidt muligt i det førstkomende Nummer af Bladet.

er anerkendte som noget af det mest maritime Marine, man kan forlange. Og det er ikke alene Publikum, der nærer Respekt for Kielland Brandts Evner til at skildre Søens Liv. Forleden fik „Vikingen“s Redaktion Besøg af en Maler, der foreslog et af sine Billeder til Forsiden, noget, der heldigvis meget ofte hændes. I Samtalens Løb bemærkede Redaktøren, at Kielland Brandt havde tilsagt Bladet sin værdifulde Støtte. Da Maleren hørte det, tog han sit Billede under Armen igen, ide han erklærede, at naar „Vikingen“ kunde faa Billeder fra en saa fremragende Maler, saa vilde det være Synd at bruge hans Billede, der ikke paa nær kunde staa Maal med Kielland Brandts. Det var en velment Hyldest til Kielland Brandt og en prisværdig Selvkritik. Men „Vikingen“ er altid glad for Forslag om Malerier til Forsiden.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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

Et Syn, der fryder Øjet



Dette Billede er taget under Kapsejls i Bermuda om Prince of Wales Trofæet. Baadene er naaet til den Side af Banen, hvor de løber for Vinden, og de udspilede Spinnakere danner i Samling et stolt Syn.

Man kan finde daarligt Udstyr selv paa de finest konstruerede Yachter

Det er ikke altid Plimsolleren,
der er daarligst udstyret.

HVOR ofte læser vi ikke i Aviserne om de saakaldte Bilvrag, Køretøjer, der har' Bremser, Lygter og alt andet Tilbehør i den sørgeligste Uorden, og som frembyder en uhyggelig Fare for Landevejstrafikken. Men hvis man gik alle de Fartøjer igennem, der udgør Trafikken paa Havene, saa vilde man overraskes over, hvor mange af dem, der befinder sig i en tilsvarende farlig og fordømmelig Tilstand som de berygtede Bilvrag. Og det er ingenlunde altid de gamle og maaske flere Gange udrangerede Fartøjer, de saakaldte Plimsoller, der er de daarligst udstyrede. Forbavsende mange virkelig gode og sødygtige Fartøjer sejler rundt med Grejer, der forlængst burde have været kastet over Bord. Dette gælder ikke mindst Lystfartøjer, skønt der i de sidste Aartier har været foretaget alle mulige Forbedringer paa næsten ethvert Stykke af den moderne Yachts Udstyr.

Al Verdens Sejlsportsblade har offentliggjort Tegninger og Beskrivelser af alle disse Forbedringer af Grejer og Detaljer af Rigninger for Langtursbaade. De mere fremsynede Yachthandlere har indset disse Forbedringer og indført dem i deres Kataloger. Og alligevel stikker hvert Aar mange iøvrigt udmærket konstruerede Langtursbaade i Søen med Rig- og Dæksgrejer af Konstruktion og Brugelighed, der hører til i Katalogerne fra for fyrretyve Aar siden.

Hvad der synes netop lige akkurat Tingen til Ens nye Fartøj, kan i det første haarde Vejr, Yachten møder, vise sig at være aldeles ubrugelig. Forholdene til Søs i haardt Vejr er saa fuldstændig forskellige fra Forholdene i godt Vejr, at der kæves en klar Fantasi til at forudse, hvorledes de enkelte Dele af Grejer og Tilbehør vil arbejde.

Vi har for nylig i et amerikansk Blad læst en Beretning om



Selv en saa elegant Yacht kan have en Svaghed paa Grund af mangelfuldt Udstyr.

et Vinterkrydstogt paa 900 Miles tværs over Golfstrømmen ned til Vestindien i en 72 Fods oceangaaende Yawl. Forfatteren beskrev Baaden som et vidunderligt Eksempel paa den ultra-moderne Type, der er anbefalelsesværdig for Havkapsejladser og Langture, og hvis Tegning var udgaaet fra en berømt Yacht-Konstruktørs Tegnebræt.

Baaden var udstyret med alle de Grejer, der hører til Udstyrelsen af en moderne Yacht af den Størrelse, og der synes ingen Grund til, at den ikke skulde vise sig som en fin og sødygtig Baad i alle Maader.

Hvad angik dens Skrog, saa viste det sig

*Prøv at gaa
hele Flaaden
igennem og se,
hvor mange der
er komplet
udrustet.*





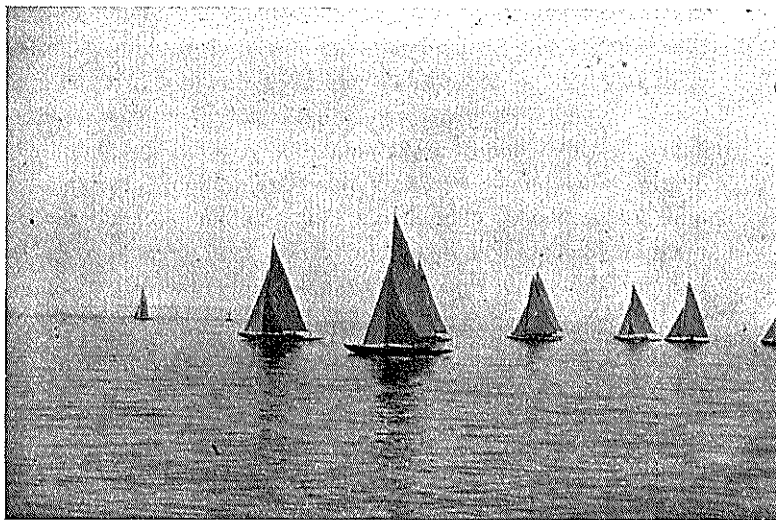
En Brise som denne kræver Grejerne i Orden.

at være en fin og sødygtig Baad. Haardt Vejr med farefuld Sø paa tværs i Golfstrømmen og en Vindhastighed, der nærmede sig Orkan i Styrke, mødtes, og Baaden klarede det fint. Skroget modstod den haarde Sø's Hamren og Vælten og Huggen uden at lække, den 90 Fod høje hult opbyggede Stormast blev staaende og udviste irgen Tegn paa Svagheder, Vanter og Stag var ubeskadigede. De talrige Winches til Skøder

og Fald var alle af god Konstruktion og viste sig hensigtsmæssige til Arbejdet og til stor Velsignelse for en træt Besætning.

Det var mange af de mekaniske Grejer paa Dæk og til Vejrs, der en efter en slog fejl. Ankergrejerne bestod af et utilstrækkeligt Kabel paa kun 30 Favne, der bearbejdedes af et sindrigt lille elektrisk Ankerspil, der ikke var kraftigt nok til at hale Kablet ind, naar der var den mindste Smule Brise. I Tilfælde af, at den elektriske Strøm svigtede, savnedes Grejer til at arbejde med Haandkraft — og Strømmen svigtede. Gaflerne paa saavel Storbom som Mesanbom begyndte at flække i den første kraftige Brise, man mødte, fordi de var for svage. Styregrejerne med Kompas overordentlig snedigt indsat var saaledes arrangeret, at Rorsmanden kun kunde styre i en højst ubehagelig Stilling; mens Stillingen af Nathuset og dets elektriske Lys bevirkede, at Lyset Gang paa Gang svigtede paa de mest uheldige Tider af Natten, fordi Ledningerne kom i Klemme.

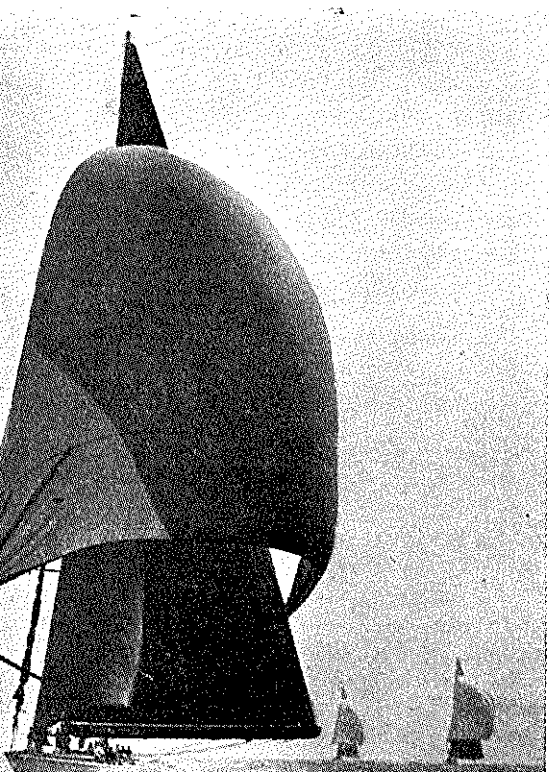
Skønt denne 72 Fod Yawl var blevet konstrueret for Kryds-



Den, der har Udstyret mest komplet, har størst Chance

togter i aaben Sø, var dens eneste Læsepumpe en lille Type med Plungerstempel, anbragt saaledes, at den kun kunde anvendes med stort Besvær, og dens Kapacitet vilde have været fuldstændig utilstrækkelig, hvis der under en Golfstrømstorm var sprunget en Læk. Utilstrækkelige Pumper anbragt paa Steder paa Dækket, der gør det omtrent umuligt at benytte dem i daarligt Vejr — netop naar Pumpen er allerhaardst tiltrængt — med Sugeender, der er utilgængelige for Undersøgelser og Rensning, er desværre alt for hyppigt at finde om Bord i selv de bedst konstruerede Yachter for Langture over det aabne Hav.

De to 100 Gallon Petroleums-Tanke om Bord i denne 72 Fods Yawl havde været forbundet med Carburatoren med stive Rør. Et af disse Rør var blevet erstattet med et bøjeligt Blyrør. Skrogets normale Elasticitet — der for en Baad af denne Størrelse beløber



En Fryd for Øjet, som ingen anden Sportsgren kan opvise.

sig til flere Tommer — knækkede det stive Rør, og Petroleumen sivede ned i Skibsbunden. I tre Døgn var Salonen fyldt med farlige Petroleumsdampe, indtil Yachten naaede i Havn.

Andre Grejer knækkede eller slog Fejl i deres Arbejde, efterhaanden som Forholdene blev mere og mere krævende og Fartøjet presset til det yderste, men et af de første og alvorligste Uheld var i Forbindelse med Sejlets Gliderende paa Masten. Løberne kom i Klemme, og Gliderenden begyndte at trækkes ud fra Masten, og Vanskelighederne — for ikke at tale om Faren — ved at prøve at faa Storsejlet ned under disse Forhold maa gøre Indtryk paa selv den mest fantasi-løse. — Dette var ikke en Fejl i Takkelagen. Havde den været forsynet

med hensigtsmæssige Grejer, vilde der tilsyneladende ikke have været noget at udsætte paa denne moderne Bermuda-Yawl-Rig til Sejlads i aaben Sø. Men Gliderenden var simpelthen af det Mønster med udvendige Løbere, der, hvor mærkeligt det end kan lyde, stadig er almindeligt anvendt i amerikanske Yachter, og denne Gliderende var yderligere alt for let og spinkel for et Stor-

sejl paa 70 Fods Højde. — Den mere solide og afgjort stærkere C-formede Gliderende med indvendige Løbere har omtrent overalt i Europa afløst denne mindre stabile Løberende med udvendige Løbere, og naar den C-formede Løberende har den tilstrækkelig Størrelse, vil den under selv de haardeste Forhold ikke udsætte Yachtejeren for Vanskeligheder.

De Erfaringer, der er indhøstet med denne fine 72 Fods Yawl, hvis solide og dog yndefulde Skrog vilde paakalde Beundring overalt, hvor det viste sig, beviser, hvor uhensigtsmæssige mange af Grejerne om Bord paa selv den bedst tegnede Yacht kan være, naar de udsættes for den haarde Prøve i daarligt Vejr. Og enhver Forbedring i Tegning og Konstruktion af saadanne Grejer bør i Fremtiden opmuntres til Fordel for Sejlsporten i Almindelighed. — — —

Og saa er der Historien fra en Bar i en Yachtklub.

Du vil vel ikke fortælle mig, at hvis du giver en Baad, der maaler tyve Fod baade over Dæk og i Vandlinie Overhangs-Bov og Agterstavn, at den saa ikke skulde blive hurtigere sejlene? —

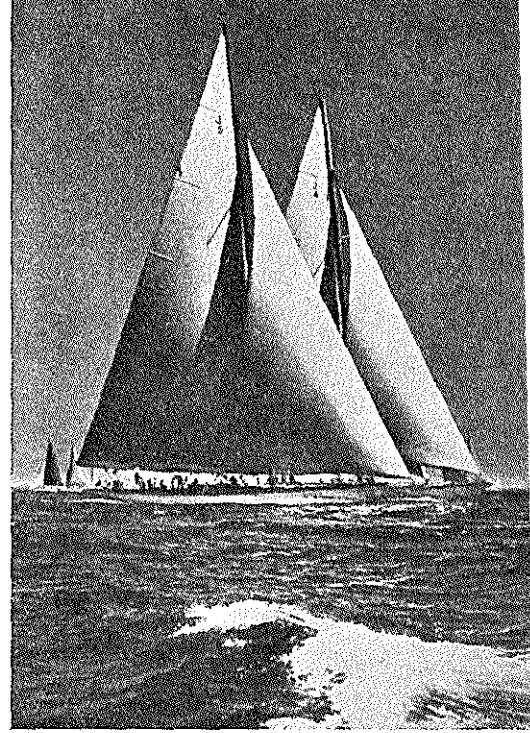
— Det vil jeg ikke paastaa — men hvis du forsyner den med Overhang, hvor lang

vil den saa blive? — — Aah, maaske syvogtyve Fod —

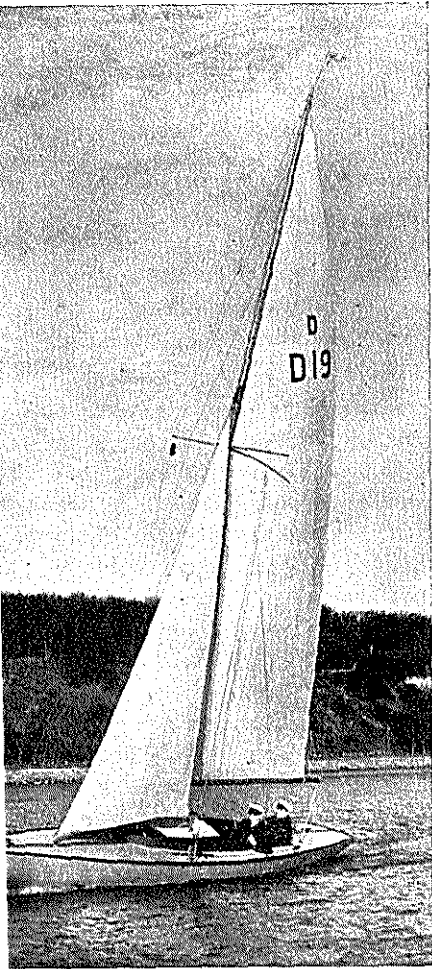
— Javel, men hvis du nu har en Baad, der er syvogtyve Fod over Dæk og tyve Fod i Vandlinien, saa paastaa jeg, at det vil være en bedre og hurtigere Baad, end hvis den var syvogtyve Fod baade over Dæk og i Vandlinien. —

— Du har muligvis Ret. Men naar vi taler om en saadan Baad, saa paastaa jeg, at det vilde være en bedre og hurtigere Baad, hvis den havde Overhang.

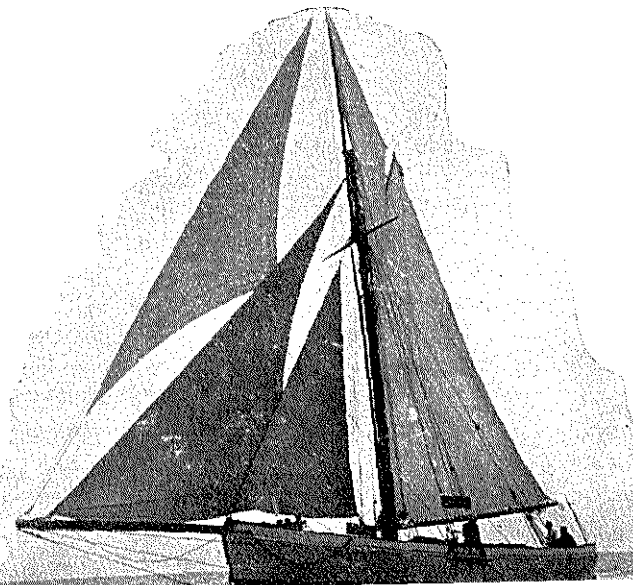
„Dryaden“, Aarhus.



Middelhavssejlad.

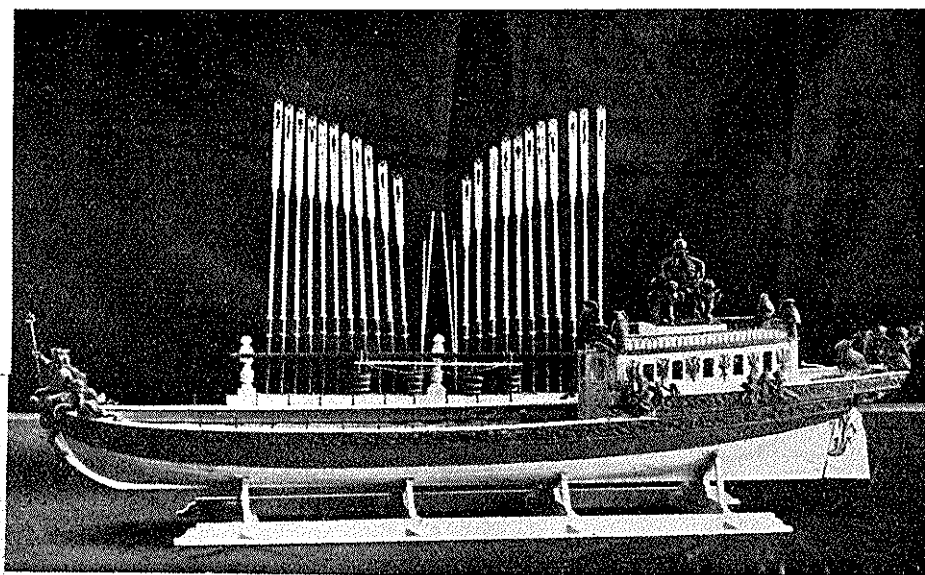
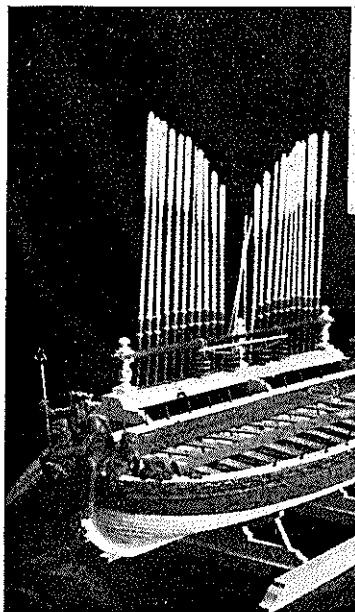


Poul Nielsens Drage „Bajads“, Aarhus.



Et Minde fra Napoleonstiden

Da Napoleon i Aaret 1810 kom til Antwerpen for at overvære Stapelafløbningen af det stolte Linieskib „Friedland“, beredte den gamle flamske By ham en pragtfuld Modtagelse; thi man hædrede ikke alene den store Hærfører, men ogsaa — og



bedre, hvad der var ved at gaa tabt, — hvorefter han i Arkiverne fik fremgravet de paagældende Planer og Beskrivelser. Saa gav han, der foruden at være en dygtig Maler tillige er en fremragende Billedskærer, sig i Gang med at lave en Model af Chaluppen, og efter mange Maaneders ihærdigt og taalmodigt Arbejde er denne Model nu klar til at afleveres til den franske Stat.

Modellen — der har en Længde af 72 cm — er snittet af Lind, Mahogni og Buksbom, og den er indtil de mindste De-

maaske især — den udmærkede Kunde for Byens store Skibsværfter.

Netop denne Omstændighed var i hvert Fald Aarsagen til den ovenud flotte Gave, man længe havde arbejdet med, og som ved Besøget blev afleveret til Napoleon: en med overdaadig Pragt iudstyret Chalup, — et værdigt Sidestykke til de berømte romerske Kejsergalejer.

I denne Chalup besøgte Napoleon Havnen og de derværende franske Krigsskibe, — og saa gemtes og glemtes Fartøjet, indtil Napoleon en skønne Dag lod det oppudse, hvorefter han benyttede det, da han i Aaret 1858 inspicerede den paa Rheden ved Brest opankrede Flaade.

Derefter gled Chaluppen ganske stille ud af Sagen, hen i en afsides Krog ved Arsenalet, og der ligger den endnu — men i en Tilstand, der knapt lader ane den fordums Herlighed — dette historiske Minde.

Imidlertid fik en skønne Dag tilfældigvis den franske Kunstner V. D. Batard Kig paa Chaluppen, og da han selv havde startet som Sømand, forstod han

saavel hvad angaar selve Fartøjet som dets Tilbehør — i formindsket Maalestok en nøjagtig Kopi af den kejserlige Chalup som den saa ud, da Napoleon modtog den. Desværre tillader Pladsen her ikke en detailleret Beskrivelse, men det bør dog eksempelvis nævnes, at selv Salonen er fuldt monteret, og at der i denne bl. a. findes en ca. 7 cm. lang Empiresofa!

Som sagt, det er ikke muligt at gaa i Detailler, — men det fremgaar iøvrigt allerede af de to Illustrationer, at der her er skabt et Mesterværk, som i høj Grad tjener Kunstneren til Ære, og som kan staa som et lysende Eksempel for Modelbyggeri. —

Sluttelig kan det have sin Interesse at nævne, at Hr. Batard egentlig har nogen Tilknytning til Danmark, som han kender og holder af siden et længere Besøg for et Par Aar siden, — under hvilket han iøvrigt udstillede en Del udmærkede Tegninger. Denne Tilknytning skabtes først ved danske Kammerater fra Kunstnerens Sømandstid, senere gennem Venner af hans Kunst og endelig — sidst, men ikke mindst ved „Vikingen“, som han regelmæssigt faar sendt.

Amerikanske Te-Clippere

Af Kina-Clippernes Historie

Ved Oscar Jensen

„THE SWEEPSTAKES“

var bygget 1855 paa Jacob A. Westerwelt's Værft i New York og tilhørte Rederiet Grinnell Minturn & Co., New York.

Denne Clipper, som maalte 1735 Registertons, var en af Westerwelt's smukkeste Frembringelser. Dens sortmalede Skrog med den gængse forgyldte Stribe langs Skandækslisten havde meget slanke Linier. Dens Stævn var meget langstrakt og skarp som en Ragekniv. Dens Hæk var et Orgie af Guldornamenter, der dannede Ramme om Clipperens Navnetræk, og dens himmelstræbende Master tog sig ud, som om de var ved at gaa bagover af Forbavelse over deres egen dristige Hældning. For øvrigt var Clipperen en tro Kopi af den tidligere beskrevne „N. B. Palmer“, som ogsaa var bygget af Westerwelt, men som var et Par Hundrede Tons mindre.

Under Kaptajn George Lane's mangeaarige Kommando blev „The Sweepstakes“ ikke den store Gevinst i Væddeløbene over the seven seas, som Clipperens Redere havde ventet sig, da de gav den dette Navn. Hermed er dog ikke sagt, at Clipperen var en daarlig Sejler; men den kunde langt fra maale sig i Hastighed med de tre foregaaende Aars Racere i Californie- og Kina-Farten, og Kaptajn Lane var heller ikke nogen udpræget Rekord-Jager som f. Eks. Kaptajn Creesy paa „Flying Cloud“, Kaptajn Dumaresq paa „Surprise“ eller Kaptajn Nickles paa „Flying Fish“ og flere andre, som drev disse Clippere frem med Brutalitet og en hensynsløs Sejlføring, der ikke stod i noget rimeligt Forhold til, hvad der ellers bydes Mennesker og overmastede Skibe. Dette vil dog ikke sige, at Kaptajn Lane tog med Fløjlschandsker paa sine Folk eller sparede dem for Manøvrer. Nej, tværtimod. Han og hans tre Styrmand formelig hundsede med Mænnenne Dag og Nat i Fald og Braser, i Giv-

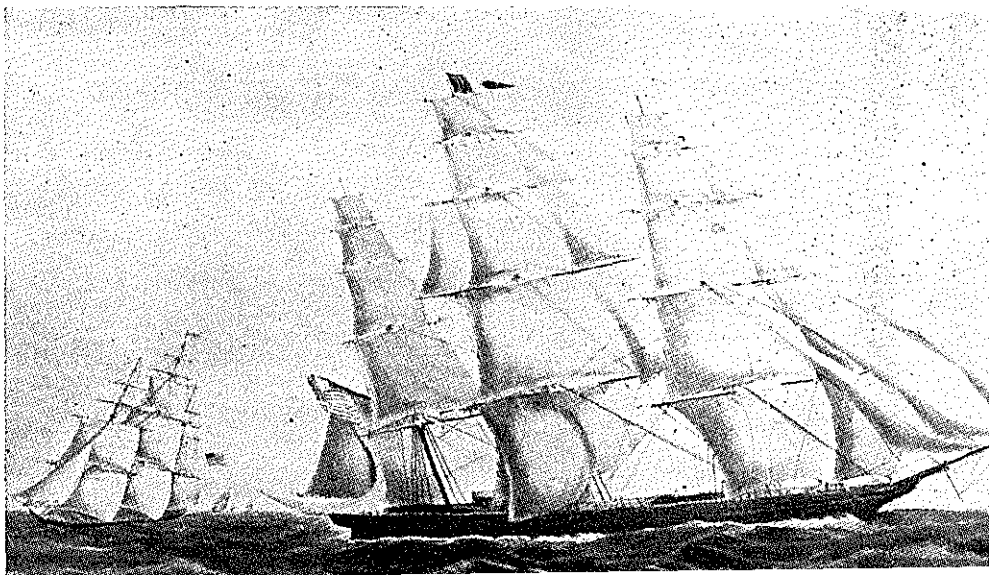
tov og Nedhalere i Gaardinger og Rebtaljer, og han lod dem tage Sejl ind og sætte igen, efter som Vinden blæste — og ikke som de udprægede Rekord-Jagere, der lod deres Sejl staa, til Fanden tog dem, og der kun var Lig og Laser tilbage.

Bortset fra et Par sortsmudsede Italienerne, som ved deres Ankomst om Bord straks geraadede i Raseri over, at Spiderne var blevet brækket af deres Knive, havde „The Sweepstakes“ en nogenlunde god og medgørlig Besætning foran Masten, da den sejlede ud fra New York paa sin Jomfrurejse til Californien. Og Kaptajn Lane drev Clipperen ud til San Francisco paa 106 Dage uden Havari paa Skib eller Gods og uden anden Skade paa sit Menneske-Materiale end den, de obsternasige Italienerne havde lidt for deres evindelige Tværhed og Surmuleri. Men den Skade var ogsaa saa stor, at de ved Ankomsten til San Francisco maatte sendes til et Hospital i Stedet for til det Fængsel, der var tiltænkt dem, og hvor de med Rette hørte hjemme.

Fra San Francisco sejlede „The Sweepstakes“ i Ballast direkte til Shanghai, og Kaptajn Lane gjorde Rejsen over Stillehavet paa 38 Dage — et glimrende run, men ikke en Præstation, der skabte Virak om Clipperens Navn i Shanghai. Ved Ankomsten hertil viste det sig, at Fragtmarkedet dér var nede i en Bølgedal, og kun Clippere, som var anerkendt for hurtig Sejls og hurtige Rejser, kunde opnaa Te-Fragter til amerikanske Østkyst-Havne til over 2£ pr. Ton.

„The Sweepstakes“ kunde endnu ikke opvise særlige Præstationer med Hensyn til hurtige Rejser. Men for at bøde paa denne Mangel besluttede Kaptajn Lane at forsøge det samme Trick, som Kollegaen Kaptajn Rogers paa Clipperen „Witchcraft“ to Aar tid-

„The Sweepstakes“.





Canton 1840.

ligeré havde haft stor Succes med i Kanton — et Trick, som for øvrigt senere blev brugt af andre — baade med og uden Held — i flere af de kinesiske Te-Pladser.

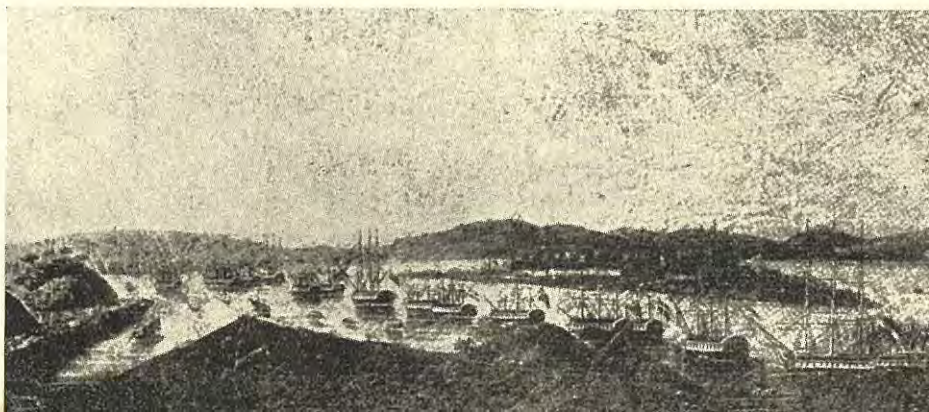
Kaptajn Lane gav en bedre Middag om Bord i „The Sweepstakes“ for alle de amerikanske Clipper-Kaptajner, som paa det daværende Tidspunkt laa med deres Skibe i Shanghai. Under denne Middag drejede Konversationen sig naturligvis særlig om høje Fragter og hurtig Sejlads. Og da Talen saa ogsaa blev ført ind paa Kapsejlad, var der ingen Grænser for, hvad Kaptajn Lane paastod at kunne præstere med „The Sweepstakes“. Dette resulterede tilsidst i, at han bød den mest anerkendte Rekord-Jager blandt sine Gæster op til en Kapsejlad hjem til New York. Han satte 500 £ ind paa, at han skulde komme først med „The Sweepstakes“, og den udfordrede Kollega slog øjeblikkelig til.

Rygtet om dette Væddemaal spredtes hurtigt og diskuteredes livligt i alle Shanghai's shipping interesserede Kredse, og Kaptajn Lane sørgede selv for, at der blev skreget rigtig højt op om det i de stedlige Aviser.

Dette var rent ud sagt falsk Reklame, men den virkede efter Kaptajn Lane's Forventninger. Skibsmæglere og Købmænd spidsede Øren og satte Øjnene paa Stilke, og de tænkte, som andre havde tænkt ved lignende Lejligheder før dem, at her var en ny Clipper, som de ikke kendte, og som havde hemmeligholdt sin Fart, hvilket ofte skete, naar en Clipper-Kaptajn var ude efter et privat Væddemaal med en Kollega. Og paa den Konto fik Kaptajn Lane en Ladning Te for New York til en Fragt, der laa 2 £ højere pr. Ton, end han ellers vilde have faaet; og der blev straks sat dobbelt Kraft paa Indladningen af de 2,000 Tons, som „The Sweepstakes“ kunde rumme, saa Clipperen kunde blive sejklar samtidig med den udfordrede Kollega.

De to Clippere afsejlede og

Whampoa paa Canton Floden.



saa fra Shanghai paa samme Dag, og de fulgtes troligt ad et Stykke ned gennem Kina-Søen, til de var naaet sønden for Formosa. Her strejfede de begge Kanten af en Tyfon med haarde Byger og heftige Regnskyl, under hvilke de tabte hinanden af Syne. De mødtes dog igen i Sunda Strædet og passerede samtidig Java-Head; men saa var det ogsaa forbi med Følgeskabet. Og da „The Sweepstakes“ ankom til New York og halede ind til Pieren, havde Kon-

kurrenten allerede ligget der i 10 Dage.

Kaptajn Lane betalte dog gladelig de 500 £, han havde tabt ved dette Væddemaal; og Rederiet refunderede ham dem lige saa gladeligt. De 2 £, han ved sin Udfordring havde faaet lagt paa Fragten pr. Ton, gav Clipperen en Fortjeneste paa 4,000 £ mere, end den ellers vilde have sejlet ind paa denne Rejse.

Dette var „The Sweepstakes“ eneste Deltagelse i Kapsejlad, hvor Indsatsen var Penge, og i dette Tilfælde tabte Clipperen Spillet, men tog Gevinsten hjem.

Paa „The Sweepstakes“ anden og tredie Rejse til San Francisco gjorde Clipperen et Par bemærkelsesværdige run — eet fra Sandy Hook til Ækvator paa 18 Dage og eet fra 50° Syd i Atlanten til samme Breddegrad i Stillehavet paa 10 Dage, og Clipperen naaede paa begge disse Udrejser — ligesom paa dens første — til San Francisco paa 106 Dage uden noget Havari, hvilket ikke blev udlagt for noget daarligt Resultat — og i Særdeleshed ikke, naar det toges i Betragtning, at Clipperen paa denne Rejse havde en meget daarlig Besætning — for største Partens Vedkommende et Sammensurium af Bowery's Bundfald, som var skrabet sammen fra New York's mest berygtede Boardinghuse, og som havde fem Tommelfingre — og Hjerner, der var fyldt med alt muligt Djævelskab.

I Shanghai var der imidlertid opstaaet Tvivl om Clipperens Evner. Det var gaaet op for Købmænd og Mæglere, at Kaptajn Lane havde bluffet dem; og paa disse to Hjemrejser opnaaede han kun middelmaadige Fragter. Men saa oprandt Aaret 1856, i hvilket Kaptajn Lane fik al Tale om Bluff i Forbindelse med sig selv og „The Sweepstakes“ til at forstumme.

„The Sweepstakes“ afsejlede dette Aar fra New York til San Francisco den 21. Februar, og Clipperen havde paa denne Udrejse en Besætning, som hovedsagelig bestod af Skandinaver — Søfolk, som efter Kaptajn Lane's egne Udtalelser gik paa med Dødsforagt under de mest halsbrækkende Situationer, og som aldrig knyede — hverken over Kost eller Metoder. Under en Sky af Sejl passerede Clipperen Sandy Hook og stod for en stiv Norden Syd over; og her skal i det følgende gengives nogle Data efter dens Logbog fra denne Udrejse:

- Afsejlede fra New York den 21. Februar i Skud-aaret 1856. Passerede Ækvator den 10. Marts, 18 Dage. Passerede 50° Syd i Atlanten den 2. April, 25 Dage. Passerede 50° Syd i Stillehavet den 17. April, 15 Dage. Passerede Ækvator i Stillehavet den 4. Maj, 17 Dage. Ankom til San Francisco den 25. Maj, 21 Dage. Ialt 94 Dage.

Dette var Aarets Rekord for de 18 Clippere, som 1856 fuldførte Rejsen fra New York og Boston til San Francisco. Disse var følgende:

„The Sweepstakes“ fra New York til San Francisco 94 Dage. — „Antelope“ fra New York 97 Dage. — „Phantom“ fra New York 101 Dage. — „David Brown“ fra New York 103 Dage. — „Electric Spark“ fra Boston 106 Dage. — „Flayaway“ fra New York 106 Dage. — „Ringleader“ fra Boston 106 Dage. — „Reporter“ fra New York 107 Dage. — „Young America“ fra New York 107 Dage. — „Wild Hunter“ fra Boston 108 Dage. — „Don Quixote“ fra Boston 108 Dage. — „Mary L. Sutton“ fra New York 110 Dage. — „North Wind“ fra Boston 110 Dage. — „Red Rover“ fra New York 110 Dage. — „Tornado“ fra New York 110 Dage.

Af Rekorderne i hele Perioden fra 1850 til 1857 har kun fire Te-Clippere gjort den samme Rejse hurtigere end „The Sweepstakes“, „Flying Cloud“ 89 Dage. „Sword Fish“ 90 Dage, „Flying Fish“ 92 Dage og „John Gilpin“ 93 Dage.

Som det fremgaar heraf, hørte The Sweepstakes ikke til Middelmådighederne, naar Clipperen havde den rette Besætning foran Masten og de rette Mænd til at lede Sejladsen. Men desværre stak alle de rette Mænd foran Masten af i San Francisco, og til Erstatning for disse maatte Kaptajn Lane tage, hvad han kunde faa — en Flok havarerede Guldgravere, der hverken vilde lyde eller yde, og som først skulde hamres i Faccon, før de var nogenlunde anvendelige til Sømandsarbejde.

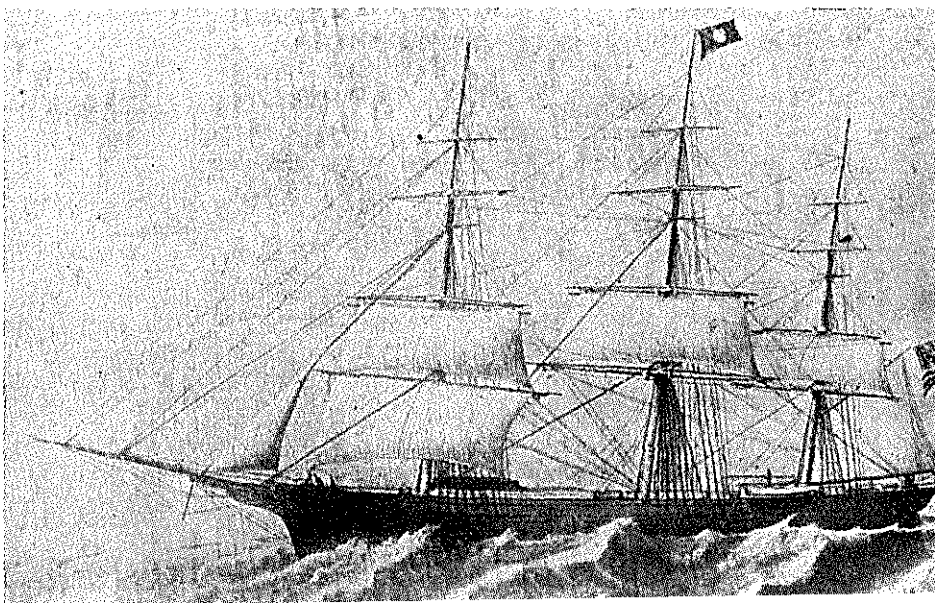
Fra San Francisco sejlede „The Sweepstakes“ paa denne Rundrejse direkte til Kina. Kaptajn Lane havde dog foreløbig faaet nok af Shanghai, og han vilde nu forsøge Lykken

i Kanton. Rejsen over Stillehavet kom til at staa i Forhold til den menige Besætnings Kvalitet og Vindens Styrke og Retning. Vind var der nok af, og stærk var den ogsaa; men baade den og Mandskabet foran Masten var kontrær. Kaptajn Lane og hans Styrmand havde straks ved Afrejsen kastet al Sentimentalitet over Bord, og de første fjorten Døgn i Søen maatte de bruge de kraftigste Midler og sætte alt ind paa at skabe Orden i d'Herrer Guldgraveres Begreber om Sømandsarbejde og Disciplin om Bord i en Te-Clipper. Der forløb ikke en Vagt uden Uoverensstemmelser mellem Før og Agter, og der skete voldsomme Sammenstød baade Dag og Nat, saa Haandspager og Kofilnagler ogsaa blev brugt til andet end til det, disse Grejer oprindeligt var bestemt til.

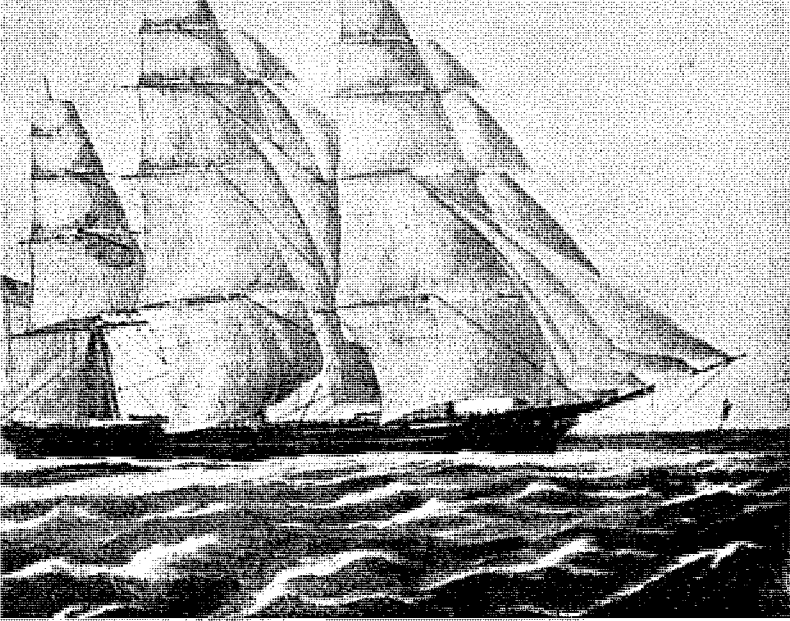
Naturligvis havde disse uheldige Forhold paa Rejsens første Dag ikke fornuet Sejladsen, og „The Sweepstakes“ brugte 40 Dage om Turen over Stillehavet. Men Kaptajn Lane kom alligevel tids nok til Kanton; thi denne Sæson's Te-Høst var omtrent afskibet ved hans Ankomst, og for det, der var tilbage, var Fragterne lige saa elendige, som de havde været i Shanghai under hans tidligere Besøg dér.

Naar her tales om Kanton, skal dette forstaaes som Kanton's Afskibningsplads Whampoa, der ligger 12 miles nærmere Tschukiang's Udmunding i det sydkinesiske Hav. Ingen Te-Clipper kunde paa Grund af Flodens lave Vandstand sejle helt op til Kanton.

I Whampoa laa saaledes „The Sweepstakes“ og flere andre Clippere, som ogsaa var Efternølere, og ventede paa Last. Uge efter Uge gik, og da Kaptajn Lane saa endelig fik en Fragt, som dog næppe vilde kunne dække Omkostningerne ved Sejladsen hjem, kom Te-Kasserne ned fra Kanton i smaa Partier, men i store Sampaner, som hver var bemanded med en Fører og fem eller seks lasede Kulier, der alle havde skæve Øjne og lange Fingre, og som neglede alt, hvad de ubemærket kunde faa fat paa om Bord. Og disse Sampan-Førere havde god Tid, og de passede den, saa de altid ankom med deres Last tæt op ad Udskejning; og da deres kinesiske Guder naturligvis vil-



„Witchcraft“.



„N. B. Palmer“.

igen, og Kaptajn Lane troede til at begynde med, at Styrmanden var gaaet fra Snøvsen og stod og lavede Løjer og holdt igen paa Loglinen, for den maalte kun en Fart af 7 Knob i Timen. Men ved et tredje Forsøg, som Kaptajn Lane selv foretog, viste det sig ogsaa umuligt for ham at faa Clipperen drevet frem med større Fart, og den skulde dog under disse Vindforhold og med denne Sejlføring mindst gøre sine 12 Knob.

Dette kunde naturligvis kun forklares ved, at Clipperen under den lange Liggetid i Whampoa — trods sin Kobberforhudning — var blevet ualmindelig snavset under Bunden. Men Kaptajn Lane formodede, at dette Snavs ikke kunde sidde særlig fast paa Kopperpladerne og derfor hurtigt vilde blive slidt af ved Farten gennem Vandet.

Men Kaptajn Lane tog fejl i sin Formodning. Clipperens Fart blev ringere og ringere Dag for Dag. Den sneglede sig over det indiske Ocean, som om den slæbte af med hele Tschukiang's Mudderbund, og da den endelig kom luntende ind til New York, havde den brugt 150 Dage om denne Hjemrejse.

Da „The Sweepstakes“ saa kom i Dok, hævdedes Mystikken. Hele dens Bund var overbegroet med Langhalse og andre Skaldannelser saa store som knyttede Næver, og efterhaanden som disse blev mejslet af, kom Clipperens bare Bundplanker til Syne. Det meste af dens Kobberforhudning fra fire Fod under Vandlinien var skrællet af — et propret Stykke Nat-arbejde foretaget i Whampoa af kinesiske Dykkere, der aabenlyst optraadte som Sampan-Kulier — og i det skjulte som Tyveknægte, og som havde ladet de afskrællede Kobberplader gaa til Bunds paa Tshukiang for senere — efter Clipperens Afsejling — at fiske dem op igen og gøre dem til kinesiske Dollars.

Efter denne Rejse, som begyndte saa lovende, men endte saa elendigt, blev „The Sweepstakes“ sat ind i den direkte Kina-Fart, og her gjorde Clipperen sig saa nogenlunde gældende, indtil den i 1864 paa Hjemrejsen fra Macao forsøgte at flytte den store Sundæ Sumatra. Under tæt Taage sejlede den paa Grund i Caspar Strædet og fik sin Køl sprængt og megen anden Bundskade.

Kaptajn Lane fik dog Clipperen af Grunden igen med Varp og Strømme af Matrossved, og skønt den lækkede som en Si, lykkedes det ham ogsaa at faa den ind til Batavia paa Pumperne. Her viste det sig imidlertid, at dens Bund var saa molesteret og saa pilraadden, at en Reparation ikke kunde betale sig. Saa blev Clipperen kondemneret, og hermed var „The Sweepstakes“ for bestandig sat ud af Spillet — for urent Løb.

Oscar Jensen.

de se skævt til dem, dersom de arbejdede efter Solnedgang, blev Resultatet altid, at de maatte ligge Natten over ved Clipperen, saa Indladningen kunde paa-begyndes sraks den følgende Morgen.

Dette var alt andet end behagelige Nattegæster at have liggende langs Siden; og skønt der hver Nat holdtes væbnet Vagt paa Dækket, forsvandt snart een og snart en anden af de løse Genstande om Bord, og det gik i Særdeleshed ud over det løbende Tovværk.

Kaptajn Lane og Styr mændene rasede omkap over disse uhyggelige Tilstande og over, at de ikke kunde faa Ram paa de gule Tyveknægte; og da det saa ogsaa begyndte at spøge om Bord, bredte Uhyggen sig til Folkelukafet.

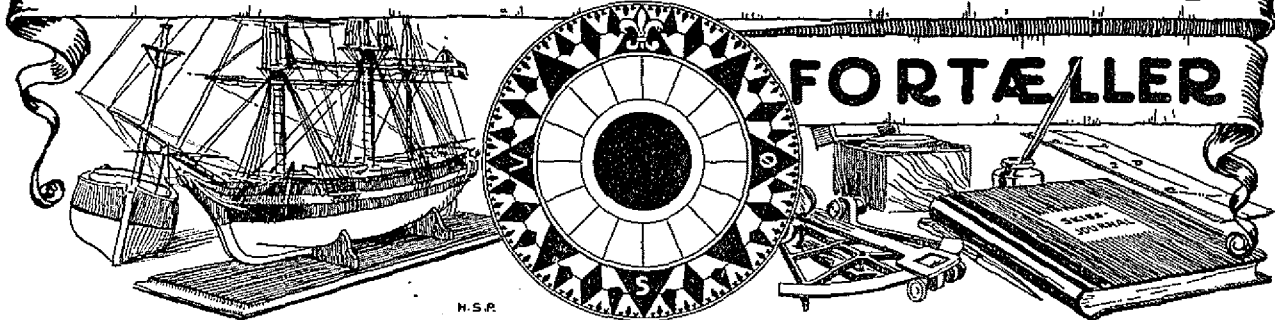
Nattevagten havde ofte hørt nogle mystiske Lyde nede fra Lasterummet, og der yntedes i Lukafet om Bankeaaander. Det lød virkelig, som om der blev banket paa Tekasserne nede i Bunden af Skibet, og undertiden efterfulgtes denne Banken af en vedholdende Skramlen og Skraben. Dette gentog sig hver Gang, der laa Sampaner ved Clipperen; men ved gentagne natlige Undersøgelser og Aflytninger i Lasterummet konstateredes det, at disse Lyde maatte stamme fra noget, der berørte og slog imod Clipperens udvendige Plankebeklædning, og at Ekkoet i det til Dels tomme Lasterum forplantede Lydene, saa de snart syntes at komme fra lidt under Vandlinien og snart helt nede fra Skibets Bund, og tilsidst slog man sig til Taals med, at det maatte være Sampanerne, der laa langs Siden og gnubbede sig op ad Clipperen.

Efter 2½ Maanedes Ophold i Whampoa havde „The Sweepstakes“ endelig faaet sin Last ind og stod saa til Søs. Clipperen var dog aldrig saa saare kommet ud i Kina-Søen, før Mystikken begyndte igen, men paa en anden Maade. Vinden var frisk fra Nordost og et Par Streger ind paa bagbords Laaring, og „The Sweepstakes“ slædede ned mod Sunda Strædet med alle Klude til og med en Fart, som ikke stod i noget Forhold til dens tidligere Præstationer under lignende Betingelser. Der blev logget, og der blev logget om

S. Christoffersen & Co. *Losning og Lastning*
 Stevedores — Tlf. Randers 2663

DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



(Fortsat)

Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

Erindringer fra Land og Hav.

III Del.

Tiden gik. Mine Forhaabninger om atter at faa Skib at føre trak i Langdrag. Vel var der lovet mig et Skib ved den første Lejlighed, men den Lejlighed var aldrig til Stede den korte Tid, man var hjemme,



Et nyt Flag har vist sig. For Fremtiden er Philippinerne en fri Republik efter den Folkeafstemning, der nu har jundet Sted. De er dog stadig „under Beskyttelse af U.S.A.“ Vort Billede viser det nye Flag, der nu vajer over Øerne: Øverst Stjernebanneret, nederst Philippinernes eget Flag.

og man havde ikke Tid eller rettere Raad til at vente. Hyrerne var lave i de Dage — 80 Kr. pr. Maaned med de største Skibe — altsaa sejlede jeg fremdeles som Styrmand, ventende og haabende.

Omsider kom Lejligheden. Det blev dog ikke fra Fano, men Skib fra København, et godt og smukt Skib, 3-mastet Skonnert „Ragnhild“, Rederiet: Det østasiatiske Kompagni. Det var vel nok en Lykke — ind i Danmarks fineste Selskab. Nu var man da vist kommen op i Træets grønne Top. „Ragnhild“ var i Fart ude i Østen i den Tid, jeg var Fører. Men hvad der tegnede sig saa godt, blev mig en bitter Skuffelse — ja en Katastrofe.

Nu begynder Beretningen om min værste Rejse paa Søen. Jeg tager de gamle Blade frem, Uddrag af Skibets Journal. Sælsomme Følelser griber mig, Tanker om udstaaede Strabadser og dyre Skuffelser, og dernæst en Tak til Herren min Gud, som trods alt bevarede mig og lod mig blive gammel.

At jeg har taget de Uddrag af Journalen frem er ikke for at vejlede mig; thi Begivenhederne er dybt prentet i min Bevidsthed. Disse Uddrag af Journalen er kun beregnet for nogle Datoer, som jeg maa følge i min Beretning.

I Begyndelsen af Juni 1902 laa jeg med mit Skib „Ragnhild“ i Nagasaki (Japan). Vi havde losset en Parlladning Teaktræ, en Del var i Forvejen losset i Shanghai (Kina). Rejsen fra Bangkok til Shanghai havde været noget lang, fordi vi maatte krydse os frem mod Nordøst-Monsunen. Efter endt Udlosning i Nagasaki modtog vi en Ladning Kul for Østasiatisk Kompagni til Bangkok, men nu var Monsunen skiftet, Sydvest-Monsunen var sat ind, og jeg tænkte med nogen Ængstelse paa den forestaaende Rejse. Jeg havde nogen Kendskab til Sydvest-Monsunen og vidste, at selv under de gunstigste Forhold maatte Rejsen blive lang og besværlig. Ja, de Besværligheder begyndte straks med, at vi under en hivende Kuling maatte krydse os ud fra Land, og vi blev godt indøvet med at krydse, tænke sig at krydse den lange Vej mod Vind og Strøm fra Japan til Siam.

Saa var der indført i Skibets Journal, at den 14. Juni 1902 krydsede „Ragnhild“ (i Eastern Sea) mod Formosa, Vinden Sydvest og stormende. Skibet arbejdede haardt og tager meget Vand over, Fokken skørnede, og den baghords Side af Sejlet blæste helt bort. Staalwiren til Undermærs-Braser sprang, lige-



Søen løber ud om Bord i 4-mastet Bark „Pommern“ paa Rejse fra Australien til England.

ledes Staaifaldene til Klyver og For-Stagejl. En ny Fok blev slaaget under og nye Staaifald skaaret ind. Skibet arbejder tungt.

Saaledes gik Dagene med Storme og svær Sø, som skyllede over Skibet overalt og anrettede adskillige Skader. Den 19. Juni melder, at de Staaifald, som for 3 Dage siden blev skaaret ind som nye, atter er sprængt og igen fornyet. Skibet arbejder voldsomt i det oprørte Hav.

Den 21. Juni stadig samme Vejr og Sø. Skibet arbejder haardt. Klokken 9½ Aften tog Skibet en voldsom Overhaling, man hørte et Brag og saa, at Bramstangen knækkede. Bardunerne var sprængt. Den knækkede Stang med Røjltraen hang i Godset og slog faretruende — den maatte og skulde gøres fast, før der skete flere Ulykker; men Styrmanden turde ikke gaa op i den mørke Nat, saaledes som Vraggodset svingede og slog. Ja, vel var det farligt; men derfor kunde vi dog ikke risikere, at Godset faldt ned og voldte store Ulykker. Saa forsynede jeg mig med et Stykke Tov og gik alene op for at faa Stangen surret fast, og det lykkedes mig, uden at der skete nogen Skade. — Saasnart Dagen gryede, var alle Mand i Arbejde med at nedtage Stang og Ræer.

Den 23 Juni. Vejret som Dagene før med Storme og svær Sø. Under-Rigningen arbejdede sig løs og slog under Skibets vedvarende, voldsomme Bevægelse, hvorfor vi svigtede Fokkevandt. Ordet at svigte et Vandt vil for de allerfleste nu om Dage være ukendt. Naar et Skib arbejder haardt, saa Rigningen blev slap, og der var Fare for, at Masten kunde knække, naar ikke Vandtet øvede tilstrækkelig Støtte, saa surrede vi med Tov fra Vandt til Vandt tværs over Skibet og strammede paa den Maade Vandt og Barduner. Det er, hvad man kalder at svigte Vandt. — Mangfoldige Gange maatte den Metode anvendes paa Rejsen, ja, det begyndte at blive trættende og uhyggeligt med den vedvarende Storm, og det voldte os megen

Besvær og Arbejde med at udbedre al den Skade og Skamfering, som Skibets stadige og haarde Arbejde i Søen forvolder. Vore Sejl blæser i Stykker et efter andet, og det er ikke fordi de er gamle, daarlige Sejl, for Skibet var vel udrustet paa enhver Maade.

Den 24. Juni. Vind og Sø mere moderat, skar 5 nye Taljereb i bagbords Fokkevandt, da de gamle var sprængt. I Dag havde vi Forlugen aaben for at skaffe frisk Luft ned i Lasten, hvor vi havde vore Kartoffler. I Nagasaki havde jeg købt et Par Tusinde Pund, dels fordi de var billige, men mest fordi mine Folk skulde have Lov at spise saa mange de ønskede, og fordi de var en sund og god Føde; thi saalænge vi havde Kar-

toffler, behøvede vi ikke at være bange for Skørbug eller Beri-Beri. Men ak, ve! Vi fandt alle vore dejlige Kartoffler opløst af Raaddenskab, saa vi maatte kaste alt over Bord. Der blev ikke en Spandfuld levnet os. Den hede, klamme Luft fra Kullene havde ødelagt dem. Vi havde paa Grund af det haarde Vejr ikke kunnet aabne en Luge før.

Derefter fulgte atter Stormdage. Langsomt og besværligt arbejder vi os frem. Den 28. er vi naaet ind i Formosa Strædet, hvor vi fik et Par Dage med godt Vejr. Da riggede vi den reparerede Bramstang op og Bramraaen og fik Sejlet sat. Vi maa med megen Paa-passelighed udnytte det gode Vejr. I saadanne Dage har vi travlt med at sy paa vore sønderrevne Sejl og gøre os klar til følgende Stormdage, vel vidende, at det gode Vejr snart vil høre op. Vi var dog avanceret gennem Formosa Strædet og ned i China Søen, før det atter blev rigtig slemt.

I Kina Søen.

Torsdag den 10. Juli melder meget høj og urolig Sø fra Sydvest, og Skibet arbejder haardt. 2 Taljereb i Styrbords Fokkevandt blev sprængt, skar to nye ind, alle Mand paa Dæk til Arbejde, vi har travlt,



Japansk Aftenstemning. (Fot. P. Hansen, Thyborøn).

svigtede Vandt og Barduner i alle tre Toppe og lægger ekstra Surringer paa Baade og Reservespis; thi slemt Vejr er i Vente, Kuling og Sø i Tiltagende med stærkt faldende Barometer. Vi sejlede haardt, fordi Vinden skagede sig noget, og vi havde Stræk paa vor Kurs; men Vinden tog til i Styrke, og Sejl efter Sejl maatte gøres fast. Alt tyder paa, at en Tyfon er ved at opstaa, og at vi stævner mod dens Centrum, noget vi for enhver Pris maa søge at undgaa, hvilket vi kun kan gøre ved hurtigst muligt at halse rundt.

Det var med tungt Sind, man tog den Beslutning. Nu havde man saadan sejlet og arbejdet for at komme saa langt, og at løbe tilbage, hvorfra vi var kommet, var trist at tænke, og man nølede til man tilsidst var tvungen til en Beslutning, og da var det paa høje Tid. Nu blæste det, saa man maatte holde sig fast for ikke at blæse omkuld. 2 Sejl fløj ud af Liget, der blev ikke en Trævl tilbage. Himmel og Hav var som i eet, Vinden piskede Søen til Røg, og Regn styrtede ned i Strømme. Skibet jages frem med yderste Fart, svære Vandmasser væltede over os, samtidig som Søsprøjtet hele Tiden fløj om os som Røg. I 4 Timer gik den vilde Sejlads, til Barometret begyndte at stige, et Tegn paa, at vi fjernede os fra Stormcentret. Det mærkedes da ogsaa, at Vindstyrken var i Aftagende, og vi burde saa dreje Skibet til Vinden. Jeg tænkte med Bekymring paa, at vi sejlede tilbage, og hvor nødvendigt det var snarest muligt at dreje Skibet bi, men jeg turde ikke, da der paa begge Sider af os laa farlige Grunde og undersøiske Rev, som desuden i Kortet var anført: „Belligheden upaalidelig“. Dertil kom, at vi heller ikke var sikre paa Skibets Sted, eftersom vi i flere Dage ikke havde haft nogen Observation af Solen. Vi sejlede altsaa videre, til jeg følte mig forvisset om, at de farlige Steder var passeret, hvorefter vi drejede til Vinden for atter majsommeligt at kæmpe os frem. Det tog 3 Uger, før vi naaede Stedet, hvor vi begyndte at flygte for Orkanen.

Orkanen var vi sluppet fra med Tab af et Par Sejl, men godt Vejr fik vi ikke. Kulingen var endnu stormende med haarde Byger, Lyn og Torden samt Strømme af Regn.

Den 15. Juli klagede Styrmanden sig over at være syg med Smerter i Ryggen, hvorfor han maatte til Køjs. Mange haarde Dage og Nætter gik, og jeg var træt og overanstrengt. Uvejret rasede Døgn efter Døgn, og jeg maatte være paa Dækket næsten Dag og Nat, fordi Styrmanden laa syg, og vi havde alle fuldt op at gøre med at passe Sejladsen og reparere den Skade, som dette vedvarende Uvejr forvoldte. Sommetider maatte jeg tage mig lidt Hvile og lagde mig da paa Kabyttens Gulv iklædt Olietøj. Min Køje har jeg ikke været i længe, man er altid drivende vaad. Søvand vadsker over os Dag og Nat, og desuden kom der en Mængde voldsomme Regnskyl. Intet Olietøj kan holde al den Væde ude. Styrmanden er den 20. Juli endnu syg og havde stærke Smerter i Benene, som er meget ophovnede og med store Vandblærer om Anklerne. Jeg frygter, at det er Beri-Beri, Styrmanden er angrebet af, ja, vi mangler vore Kartoffler.

Dagene kommer og gaar, den ene er den anden lig med voldsomme Byger, Lyn og Torden. Dag og Nat med Strømme af Regn. Vore Sejl blæser i Stykker, og Rigningen arbejder sig løs og slæk, altid har

vi noget at reparere, og intet Under saadan som Skibet arbejder i den haarde Sø og tumler, saa man knapt ved, om man staar paa Hovedet eller paa Benene. Der gaar mange Dage imellem, at vi ser Solen og kan faa en Observation. Det gør Navigationen saare vanskelig. Fra den 11. Juli til den 30. Juli holdt dette slemme Vejr sig uden Ophold Dag og Nat.

Den 30. Juli. Endelig en Dag med godt Vejr og Dækket fri for Vand. Kalfatrede flere Steder, hvor Naaderne var sprungen aabne af Skibets voldsomme Arbejden. Vi arbejder alle med Feberhast. Vi har Sejl paa Dækket, og alle som kan bruge Sejlnaal er i Gang med at udbedre de værste Skader paa vore mange sønderrevne Sejl. Styrmanden føler sig i Dag bedre og tager atter sin Vagt paa Dækket. De ophovnede Ben er atter normale, kun føler han Træthed. Det er godt, at han kan hjælpe mig lidt, saa jeg kan faa lidt Hvile, hvilket jeg trænger til efter den lange Tid med Uvejr.

Den 1. August er Vejret igen slemt, haarde Byger med Lyn og Torden, atter blæste Sejl i Stykker.

Den 5. August er Styrmanden atter syg, han klager over Mathed og Smerter for Brystet. Han tager derfor ingen Vagt, men holder sig i Ro. Han har ingen Feber og ved forøvrigt ikke, hvad han fejler. Medicin gives ikke, Maven er i Orden og Appetitten god.

Den 9. August føler Styrmanden sig mere livlig, har ingen Smerter, men Benene er svage, og han har Besvær med at gaa. Nu begynder hans Ben atter at svulme op.

Til Afkøling

brug

KRYSTALIS

Hold Fødevarerne friske

i Is-Køleskabet

ISKOL

KRYSTALISVÆRKET A/s

* C. 6292

Den 15. August er Styrmandens Tilstand meget værre. Han ser lidende ud, men nu kan han ikke gaa uden Hjælp. Hans Tunge er belagt og Temperaturen kun 37,3°. Han har nu Kvalme og Opkastning, fik noget kondenseret Mælk og Kødekstrat. Jeg studerede i Lægebogen, hvordan jeg skulde hjælpe ham til at dølgde de voldsomme Smerter, som kom over ham. Lægebogen gav ingen Anvisning af den gode Grund, at Beri-Beri var en ny Sygdom, som Lægerne stod fremmede overfor, og derfor fandtes der heller ikke nogen Medicin i Kisten til Brug og Hjælp i et saadant Tilfælde, kun nogle Opiumsdraaber for at dulle Smerterne, de gjorde forøvrigt ingen Nytte. Jeg føler mig trist til Møde og spørger: „Hvad kan jeg gøre for Dem, Styrmand?“ — „Intet,“ var hans Svar, „thi det er Døden, som kommer.“ En Mand var sat til hans Leje. Eftermiddag Kl. 3,30 døde han under store Smerter.

Lørdag den 16. August var Vejret moderat. Kl. 1,50 tog vi Liget paa Dækket, hvor man syede det ind i Sejldug sammen med noget Jern ved Fodenden, for at det kunde synke.

Da Liget af Styrmand Vroldsen var blevet indsyet, blev en Agterluge anbragt, som Liget lagdes paa, saa blev Flaget hejst paa halv Stang, og alle Mand blev kaldt sammen paa Halvdækket. Det var min Agt at tale lidt til Folkene, men jeg kunde ikke. Det var, som en Klump sad mig i Halsen. En trykkende Tavshed herskede, at tale og synge var ingen oplagt til. Saa læste jeg en Salme for de forsamlede Folk og bad Herrens Bøn, hvorpaa Liget blev baaret til Faldrebet, og Lugen løftedes i en skraa Stilling, saa Liget sagte gled i Vandet og sank — en Sømands simple Begravelse. Maatte Gud være Styrmand Vroldsens Enke og Børn i Norge en Trøst og Hjælper. Tunge Tanker behersker mig og alle om Bord, hvorledes skal det ende, hvor meget ondt skal vi endnu gennemgaa. Langsomt, meget langsomt arbejder vi os frem, og jeg føler mig syg og overanstrengt. Mine Ben, som allerede før Styrmandens Død var ømme og svage, forværres nu daglig og svulmer op. Jeg ser Tiden i Møde med Uro. Hvis jeg bliver alvorlig syg, hvorledes vil det da gaa med Skib og Folk. Jeg er den eneste Navigator.

Den 25. August. Den japanske Sømand Cisa har lagt sig til Køjs klagen over Smerter i Benene, men de er ikke svulmede, og han har ingen Feber. Saa fik han en Dosis engelsk Salt og Lov til at ligge i 4 Timer, hvorefter jeg ordrede ham paa Dækket til Arbejde. Han efterkom min Ordre med megen Forundring og Protest, men jeg kan ikke tillade, at nogen lægger sig syg for Ubetydeligheder, hver Mand høves til Skibets Arbejde og Manøvre. Sejlsadsen maa nøje passes.

Det har i den senere Tid vist sig, at hele Mandskabet lider af Maveuorden, jeg selv indbefattet. Vi trakterer daglig med amerikansk Olie, desværre har vi snart ikke mere, hverken til mig eller mine syge Folk.

Letmatros W. Weichardt, forøvrigt den eneste



Hund og Kat som gode Venner om Bord.

Dansker om Bord, agerede siden Styrmandens Død 2. Styrmand. Han har nu ogsaa faaet daarlige Ben.

Den 28. August begyndte Dagen med meget ustadigt Vejr, slemme Byger kommer jagende i hurtigt Følge. Kan ikke udrette andet end bjerge og sætte Sejle.

Letmatros Joh. Jakobsen er syg. Han har daarlige Ben og Smerter for Brystet, har Kvalme og Opkastning. Han fik en Dosis engelsk Salt, Olien er sluppet op. Mine Ben forværres daglig. Med Ængstelse ser jeg Tiden i Møde. Vi er kommen over under Kysten af Annam og prøver om vi nær under Land kan faa nogen Mulighed for bedre Fremgang, og med skiftende Vinde lusker vi os langs Kysten. Vi passerer Saigon. Vi var saa nær Land, at vi kunde se Fyrskibet paa Barren, længe stod jeg med Kikkerten og stirrede længselsfuldt mod Land. Skulde vi søge derind? Jeg kunde vel være i min gode Ret dertil, saaledes som vi var stillet, men saa tænkte jeg: Det vil koste mange Penge, og desuden nærmer vi os Siam Golfen, og jeg haabede, at nogle heldige Dage snart kunde ende Rejsen, og vi sejlede derfor forbi.

Den 29. August er vi kommet ind i Siam Golfen og pejlede Kl. 8 Morgen Øen Polo Obi i Nordøst, Afstand 12 Kvartmil. Vi skulde nu ændre Kurs og Nordvest op og havde haabet at kunne sejle for en god Vind og i Løbet af en 5 Dage løbe til Bangkok. Men vi blev bitterlig skuffet. Vi modtoges af hyppige og haarde Byger, som kom jagende fra Nordvest, altsaa stik imod os. Nu er alle syge og gaar med ophovnede Ben. De har Kvalme og Opkastning, og jeg trakterer mig selv med engelsk Salt og deler ud til alle Mand. Hvad andet kan vi bruge, alle har Maveuorden. Stillingen er ved at blive kritisk for os. De haarde Byger og megen Regn forværre yderligere Stillingen. Mine Ben er ophovnede som Elefanthen og føles tunge som Bly.

Den 30. August. Som Dagen i Gaar, haarde Byger, stærk Lynen og Torden, Strømme af Regn. Vi gør ingen Fremgang. Ind imellem Bygerne er det Stille. Snart er en anden Byge i Anmarch, og voldsomt kommer de susende hen over Vandet. Vi maa i Tide bjerge Sejle for ikke at faa alt revet i Stykker. — Haardt sejler vi i Bygerne for ikke at fire Mærsejlet, som vi nu, da alle Mand er syge, ikke kan faa op igen. Hvorledes skal dette mon ende for os.



En Aften paa Golfen.
(Fot. Sofus Petersen, Kbhvn.).

et helt Sejrs-Trofæ. Selv om Krukken havde været fuld af Guld, saa vilde det ikke have glædet mig saa meget som Fundet af dette ellers saa foragtede Salt. Det kniber snart for os. Alle kommer haltende og slæbende langs Dækket, og Arbejdet med den hyppige Bjergning og sætten Sejl overanstrenger os alle meget.

O, Gud! Hvad skal det blive til med os, vi kan ingen Fremgang faa, mellem Bygerne er det blikstille. Alle Mand er syge, og daglig forværres det. Letmatros Johan Jakobsen er især meget syg, han har Smertes i Hoved og Bryst og har ogsaa stærk Kvalme og Opkastning. Tunge Tanker beskæftiger mit Sind, hvad kan jeg gøre for at bevare Folkene? Rend Skibet i Land, lyder en Stemme i mit Indre. — Hvem kan bebrejde mig, vi er stedt i Nød. Sludder og Vrøvl, intet saadant maa ske, og desuden, om Skibet strandede, hvor kan man da vide, om Mandskabet kom frelst i Land, saa syge og afkræftede som alle er, og Kysten er øde, der er store Afstande til beboede Steder. Vi slider og slæber med at bjerge og sætte Sejl. Ind imellem Bygerne, naar vi har Pustetrum, driver vi modstandslose, hvorhen Strømmen fører os. En Dag var vi saaledes kommet ubehageligt nær en lille Klippe, der var en meget farlig Nabo, da Natten stundede til. Ved 10-Tiden overfaldtes vi af en voldsom Byge, og som Vinden var, kom vi til at støvne mod den farlige Klippe. Vi kunde i det vældige Vejr ikke ændre Kurs. Jeg sprang til Storskødet for at fire noget af og derved bringe en Del af Vindens Pres ud af Sejlet, en Metode jeg ofte benyttede i de haarde Byger, men som jeg ikke betroede nogen anden til. Skibet dreves frem i rasende Fart med Lælønning under Vandet, der lyste som det bare Ild. Da tænkte jeg: Løber vi med denne Fart mod Øen, da mases Skibet til Pindebrænde, og det vil blive vor visse Undergang. Saa raabte jeg til Herren vor Gud i min Angst. Bygen varede kun kort, og da Vejret lagde sig, satte jeg Storskødet fast og faldt derefter en kort Tid sammen paa Dækket af Overanstrengelse og Spænding. Derefter gav jeg Ordre til Rormanden om at styre plat af for Vinden,

Nu har vi ikke mere Salt eller Olie i Medicinkisten — men man maa søge, om ikke noget skulde findes? Saa fandt jeg i en Skuffe under Sofaen en Krukke fuld af engelsk Salt, der var vel 3-4 Pund, nok til mig og mine syge Folk. — Aldrig nogen-sinde blev jeg saa glad over et Fund eller en Gave som over dette Salt — det var mig

saa vi kunde fjerne os fra det farlige Sted, før den næste Byge kom. Jeg ængstes saare over min egen Tilstand og over Folkene, da den forværres Dag for Dag. Vi maa bort fra dette Sted, her kan vi ikke komme frem. Vi har efter 4 Dages Møje Øen Poli Obi i samme Retning og Afstand, vi maa se at komme over paa Vestsiden af Golfen, men for at komme der, skal vi først langt mod Syd. Det vil tage os flere Dage, og kan vi holde til det? Forsøget maa gøres, og vi sejler nu ud af Golfen.

Den 1. September var Vejret til vor store Glæde godt, og det var en Lettelse for os alle at have en klar og skyfri Himmel og en frisk og stadig Vind. Mandskabets Tilstand har tilsyneladende ikke forværret sig, men for mit Vedkommende er det maadeligt, jeg kan kun støtte Benene med Besvær, de er ogsaa meget ophovnede op gennem Laarene, og der er store Poser ved Hofterne. Maven er i Uorden til Trods for, at jeg flere Gange har taget Salt, jeg har Hovedpine og Kvalme, slemme Brystsmerter og Besvær med at drage Aande, jeg maa holde mig i en siddende Stilling, for ligger jeg, saa vil jeg kvæles, jeg kommer ikke i Kahytten, da jeg ikke kan komme ned ad Trappe. En Dag faldt jeg ned og slog en Skulder ret slemt, saa det tog Aar og Dag, før jeg forvandt det. Jeg er elendig og helt overtræt, men Vejret er bedre nu, dog kan der ikke blive nogen Ro og Hvile, for Navigationen og Sejladsen skal passes, og saa eksperimenterer jeg med Sygdommen. Først viklede jeg Fødder og Ben ind i tjæret Værk, men det gjorde ingen Nytte, saa prøvedes varme Fodbade, dernæst Bade og Frotering med varm Kognak, derefter Senneplaster, men intet hjalp. Saadan som Underkroppen er svulmet op, maa der jo være Vand, og hvis man kunde faa det fjernet, saa var det maaske bedre. Jeg lagde derfor et spansk Flueplaster paa Laaret, og det trak en stor Blære op, som jeg saa klippede op, hvorved der kom en stor Kop Vand ud, men hvad forslog det, nu var der et Saar paa Størrelse med en Haand, og det maatte ikke heles, for der skulde meget Vand trække til, og for at holde Saaret aabent lagde jeg et Plaster af Kongesalve paa. Imidlertid blev Saaret ikke passet, og der gik Betændelse deri. Den unge Sømand Vilhelm Weichardt, som trods det, at han selv er slemt angrebet af Sygdommen, er mig til megen Hjælp, og han er lærenem, han er blevet undervist i at trække Chronometret og tage Tiden, naar jeg maaler Solhøjden. Han kan ogsaa selv maale en Højde.

Den 4. September. Vi er kommet tværs over Golfen og styrer Nord efter. Vi er kommet halvvejs op i Golfen, og atter er Vinden imod. Vejret er daarligt med voldsomme Byger, hvori vi har maattet bjerge omtrent alle Sejl. Vi fik Mesanen revet i Stykker. Hvor godt kender vi dog til sønderrevne Sejl, hvor ofte skete det ikke paa denne Rejse? Jeg tilbringer Dag og Nat paa Dækket, sover lidt siddende paa Rorbænken ved Siden af Manden, som styrer, kan forøvrigt knapt flytte en Fod eller trække Vejret. Alligevel er jeg med i Arbejdet med at bjerge og sætte Sejl; naar Bygerne kommer, maa vi hjælpe hinanden. Naar Byge og Spænding saa er forbi, falder jeg sammen.

Den 5. er det stille hele Dagen. Det er meget nedslaaende. En Dag med god Vind kunde bringe os i Havn, og dertil trængte vi alle saa haardt, selv nu,

da vi er saa nær Maalet, tvivler jeg om, at vi naar frem. Jeg skrev den Dag Afskedsbreve til min Hustru og Rederiet samt Kurser at styre efter og Signaler at hejse, om noget Skib kom i Sigte, i Tilfælde af, at jeg gik bort. Mine Ben er dobbelt saa tykke som normalt, jeg kan ikke bruge Benklæder, men har et Stykke Bomuldstøj om Livet og gaar barfodet, da jeg heller ikke kan faa Fødtøj paa.


Den 7. September. Land i Sigte, det er Øen Koh Chuen. Der tændtes et Haabets Lys for os alle.

Den 9. September ved Dagens Frembrud, omtrent Kl. 5,15, styrede vi mod Ankerpladsen ved Øen Koh si Chang. Der skulde vi losse en Del af Lasten for at flyde over Barren ved Bangkok. Kløkken 6,30 ankrede vi i 4½ Favne Vand. Saa naaede vi alligevel frem efter 91 Dages Rejse fra Japan. Det var en haard Rejse, da vi i al den lange Tid hverken saa Damp- eller Sejlskib.

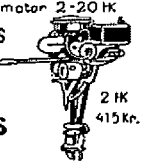
Nu vilde vi snart faa Hjælp og Hvile, alligevel kunde jeg ikke ret takke Gud og glædes over, at vi naaede frem. Jeg var meget syg og medtaget, og skønt saa nær mente jeg ikke, at vi kunde naa Bangkok. Den Dag lod jeg Kokken brænde alle mine Breve. Vore Kaar bedredes nu snart. Der blev sendt os Medicin, Beri Beri Mikstur og en stor Kurv med Frugt og Grøntsager. Hvor var det ikke en Begivenhed, alles Øjne straaledede af Glæde og Begær efter de livgivende Sager, selv følte jeg mig draget til med begge Hænder at gribe et Kaalhoved og straks æde det. Da vi efter nogle Dages Ophold ved Koh si Chang blev slæbt op til Bangkok, var alle i kendelig Bedring, men i lang Tid tog vi Mikstur og spiste al den Frugt, vi kunde overkomme. Selv om Hævvelsen i Benene svandt, saa var der stadig en Svækkelse tilbage. Et Par af Mændene, som blev om Bord, maatte flere Gange indlægges paa Hospitalet, de øvrige var afmønstret og afrejst til Singapore. Vi laa længe i Bangkok og drak en Mængde Mikstur og spiste megen Frugt. Alligevel vilde Sygdommen ikke forsvinde. Omsider skulde vi begynde at tænke paa Rejsen til Europa, Skibet var sluttet til at indtage en Ladning Teaktræ til Lissabon. Lægen kom om Bord og spurgte mig: „Kaptajn, tænker De at gaa til Søs med Skibet den lange Vej til Europa?“ „Ja,“ var mit Svar, „hvad andet kan man gøre?“ „Lad det være,“ sagde Lægen, „De vil aldrig være i Stand til at gøre den Rejse, og De vil ikke komme levende til Land.“ Ja, det følte jeg ogsaa selv, ikke desmindre var det min Beslutning at fortsætte, det gjaldt jo min Stilling. Lægen forelagde Sagen for Direktøren, og det blev besluttet, at jeg og den norske Letmatros Johan Jakobsen, som stadig var saa syg, at han efter Lægens Udsagn ikke vilde komme sig, skulde sendes hjem som Passagerer



GØTA
Baadmotor 2½-7 HK



ARCHIMEDES
Paghængsmotor 2-20 HK



FØRLANG GRATIS
KATALOG

2½ HK 357 Kr. m. Tilbeh. ENIFØRHANDLER. 2 HK 415 Kr.

SVENSK MOTOR A/S
HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K.

med Ø. K.s nye Dampskib „Prinsesse Marie“. Kun Tanken om Forpligtelse overfor Hjem og Familie bevægede mig til at forlade Skibet, man havde ikke Lov til at kaste sig selv bort.

„Hvad er Beri-Beri, og hvad er Sygdommens Aarsag?“ spurgte jeg en Dag Lægen, en Tysker. „Ja, sig mig det, Kaptajn, og jeg vil være verdensberømt.“ Han fortalte mig, at han var udsendt fra Berlin netop for at studere Sygdommen, han var Militærlege i Bangkok og havde Beri-Beri Patienter i stort Tal; thi mangfoldige Soldater fik Beri-Beri, ogsaa i Japan var Sygdommen meget udbredt. I min Ungdom var denne Sygdom ukendt, hvad var Aarsagen til dens pludselige Fremkomst og voldsomme Hærgen, især blandt Søens Folk. Sygdommen begynder i Fødderne med en prikkende Fornemmelse, saa man ingen Ro kan faa, men ligger og sparker og bevæger Tærerne, derefter begynder Fødderne at svulme op og dernæst Benene, som bliver ømme og svage. Trykker man paa de ophovnede Legemsdele, er det som Kit at føle paa, og naar man trykker med en enkelt Finger derpaa, saa bliver der et Hul, som længe ikke rettes ud. Eftersom Sygdommen kommer op i Underlivet, svækkes Hjertet, og Manden dør.

En Dag kom jeg saa til mit Hjem paa Fanø, mismodig og syg, jeg havde Besvær med at gaa og maatte straks søge Læge. Han forstod sig meget paa Beri-Beri, han havde behandlet saa mange, som kom hjem i lignende Stilling, han spurgte mig ud om Rejsen og mange andre Ting. Han spurgte ogsaa, om vi havde spist meget Ris hver Dag som Erstatning for Kartoffler. „Ja,“ sagde Lægen, „der har vi vist Sygdommens Aarsag.“ „Ris kan da aldrig skade,“ var mit Svar, „en Gang var jeg med til at leve helt af Ris i to Maaneder, og det bekom os alle vel.“ „Naa, det var vel ikke samme Slags Ris? Vi ved endnu ikke,“ fortsatte Lægen, „men vi Læger mener, at Risen har meget at gøre med Beri-Beri. Naar den yderste haarde Skal er fjernet, er Kernen gul, det er en tynd Hinde, som sidder paa Risen, men den er af stor Værdi som Næring. De moderne Møller fjerner den gule Hinde og giver os en fin hvid Kerne, som nu har tabt sin Næringsværdi.“

Det gik langsomt med min Helbredelse, Svagheden i Benene blev ved at holde sig, og jeg var trist til Mode, mine Penge var faa, og man trængte til at tjene noget. I de Tider var der ikke noget, som hed Pension eller Understøttelse. Trist i Sind var jeg, og Spørgsmaalet: Hvad skal man tage sig til, var altid i mine Tanker. At tage ud med Sejlskib paa en lang Rejse turde jeg ikke, dertil egnede jeg mig endnu ikke, men hvad saa?

Fortsættes 15. August.

SPØRGSMÅL OG SVAR

Besvares af den erfarne Master

Spørgsmaal og Svar er aaben for alle

„Vikings“ Abbonenter og Læsere

Kan en Dreng paa 14 Aar — naar han bliver 15—16 — komme ud med og skabe sig en Fremtid i Ø. K.s Skibe. „Styrmand“ Drengen er rask, kvik og opvakt, men har kun almindelige Skolekundskaber.

Hvis muligt, hvornaar da Indmeldelse — og Betingelser.

Man forlanger, at Drengen er søstærk og har sejlet 2—3 Maaneder, saa han har noget Begreb om Livet til Søs. For at blive Styrmand i Ø. K. skal man have Styrmandseksamen. Man behøver ikke at melde sig Aar i Forvejen. Skriv til Ø. K.s Forhyringskontor, Holbergsgade 4, København K.

Som gammel Holder af „Vikings“ tillader jeg mig at forespørge, om „Vikings“ kan skaffe mig Oplysning om „Fregatten Dannebrog“, og om den eventuelt kan bringe et Billede af samme, helst paa Forsiden. Aarsagen til, at jeg er interesseret i at faa nærmere Oplysning om den gamle Fregat, er den, at min Fader var til Orlogs med den i Aaret 1869 eller 70 og var paa Krydstogt med den om Sommeren i Østersøen omkring Bornholm. Samtidig vil jeg gerne henvende mig til den ærede Redaktion, om ikke det var muligt, at Farvebillederne, som følger med Julenummeret,

var indlagt løse eller til at afrive, saaledes at man kunde sætte dem i Ramme. Saaledes var det vistnok i Julenummeret for 1936.

K., Randers.

De spørger om Oplysninger, men ikke om hvilke. Vi skal give nogle og haaber, at de vil tilfredsstille: Kølen til Orlogsskibet „Dannebrog“ blev lagt 28. April 1845, Stabelafløbningen fandt Sted den 25. Septbr. 1850. Udgaet af Flaaden 1875.

Hoveddimensionerne var: Længde over Stævnene 58,2 m, Største Bredde paa Tømmeret 15,7 m, Dybgang agter 6,7 m, Dybgang for 6,5 m, Deplacement 1427,16 Læster, ca. 2855 ts. — Armering: Underste Batteri 50 Stk. 30-pundige Kanoner, øverste Batteri 50 Stk. 30-pundige Kanoner, Dækket 12 Stk. 30-pundige Kanoner. — Krigsbesætning ca. 700 Mand.

I 1862 blev „Dannebrog“ ombygget til Panserfregat; det førte nu 14 Stk. 60-pundige Fuldkuglekanoner og havde faaet indsat en Maskine paa 400 HK. Pansertykkelsen var 115 mm. I 1864 hørte „Dannebrog“ til Østersøeskadren, og den preussiske Flaade var saa bange for den, at den forblev i Havn. Efter at den var udgaet af Flaaden, aftoges Panseret, det indrettedes til Eksercer- og Logiskib og blev første Gang brugt dertil 1880. Det blev ophugget i 1897—98.

Skoleskibet „Fanø“s Togt 1937

Rederiet J. Lauritzens Skoleskib „Fanø“ afsluttede i Fjor sit ottende Driftsjaar, idet Skoleskibet gik i Fart i Foraaret 1930, og i den mellemliggende Tid hvert Aar har sejlet som Skoleskib i Tiden fra omkring Midten af April til Slutningen af December.

Eleverne, som har Realeksamen — eller i enkelte Tilfælde Mellemskoleeksamen — faar en grundlæggende Uddannelse ombord i dette fragtførende Skoleskib og opnaar hurtigt Færdighed i Skibsarbejdet og Kendskab til Principperne for Navigering, Søvejsregler og Afmærkning, idet Drengene selv udfører alt Arbejdet ombord, saasom Vedligeholdelse, Lastning, Losning etc., foruden at Sejlsadsen, særligt i Begyndelsen af Togtet, hovedsageligt foregaar i Nord- og Østersøen med hyppig Passage af vanskelige Farvande, f. Eks. de danske Gennemsejlingsfarvande, de finske og svenske Skærgaarde o. s. v.

Efter fuldendt Togt med Skoleskibet „Fanø“ ud-mønstrer Drengene sædvanligvis et halvt eller et Aar med Rederiets Dampere for derefter at overgaa til Gustav Eriksons bekendte finske Sejlskibe, hvormed de foretager en Rundtur til Australien.

Rederiet har i de forløbne 8 Aar uddannet 50 Drengene paa Skoleskibet „Fanø“, foruden at ca. 100 Drengene

er blevet uddannet som Dampskibslærlinge, sædvanligvis med paafølgende Sejlskibstid i Gustav Eriksons Kornsejlere. Af det første Hold Elever fra Fanø er 4 blevet ansat for nylig som Anden- og Trediestyrmand i Rederiet.

Eleverne mødte til Paamønstring i Marstal den 12. April. — Efter endt Oprigning og Klargøring gik „Fanø“ i Fart den 15. April. — Der er udført ialt 17 Rejser med Besejling af 35 Havne, og Skibet har ialt haft 11 forskellige Ladningsarter inde.

Skibet har været i Søen i 124 Døgn og 6 Timer og udsejlet en Distance paa ca. 17.155 miles.

Fremdriften var følgende: For Sejl alene 21 Døgn 2 Timer = 17 pCt., for Motor alene 51 Døgn 18 Timer = 25,5 pCt., for Sejl og Motor 71 Døgn 10 Timer = 57,5 pCt.

Togtet var begunstiget af Vind og Vejr, og „Fanø“ har derfor gennemgaaende haft meget hurtige Rejser over Søen.

Sejlsadsen har som sædvanlig strakt sig over Nord- og Østersøen, samt Island og Vestfrankrig under Sommermaanederne.

Efter at den sidste Last, en Ladning Asfalt fra Ostermoor til Kastrup, var udlosset, afgik Skibet til

**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“



Der var ikke Grænser for, hvad en første Klasses fransk Haarkunstner som den berømte Leonard under Ludvig den 15. kunde faa anbragt i en saadan Frisure: Landskaber med smaa Huse og en Mølle, der drejede rundt(!), Familiegrupper af Voksne og Børn, Amme og Negerdreng, men den berømteste var vel nok den, hvor Damsens Hoved til Minde om en fransk Fregats Sejr over en engelsk bar hele Skibet en miniature med udspilede Sejl, Kanoner og smaa bitte Matroser.



Hurra! endelig frelst!

Skoleskibet „Fanø“s Togt 1937.

(Fortsat fra Side 35).

Københavns Red, hvor Skibsrederne Ivar og Knud Lauritzen samt Navigationslærer K. Hansen og Inspektør Gunnar Petersen gik ombord. — Under Ophold paa Reden og Sejlads i Sundet blev de 8 Elever eksaminerede og aflagde de reglementerede Prøver, som de alle bestod tilfredsstillende.

Derefter afgik „Fanø“ til Marstal for Oplægning, hvorfra Eleverne hjemsendtes den 21. December. — Togtet har saaledes strakt sig over et Tidsrum af godt 8 Maaneder.

Fiskeriets Skadedyr



Ulken synes at være i stærk Aftagende. For 30 Aar siden vrimlede det i vore Farvande med denne Fisk, men nu er den sjælden. Den er frygtelig væbnet med Pigge, som den spiler ud, og som man let stikker sig paa, naar den redes ud af Garnet. Fisken er uspiselig, men har man mange, og man vil have Ulejligheden med at skære dem op — da har den røde Ulkelever et delikate Udseende og smager godt.

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. ·· FREDERIKSGADE 1

TELEFONER: C. 2537 - 2538

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1938



Medlemmer pr. Januar 1938.

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 Kulkompani
 A/S Motortramp, Stenaved
 Rhederi M. Jøhansen, 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 Vestsjysk 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

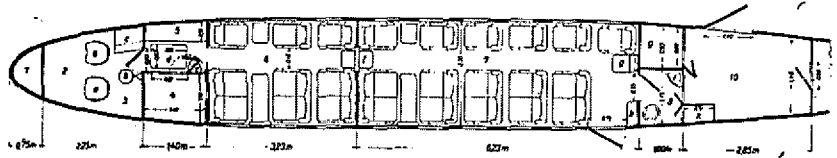
D. D. L.s

nye Trafikflyvemaskine til

26 Passagerer

Med den nye Passagerflyvemaskine, som D. D. L. fik leveret d. 14. Juli, har Det Danske Luftfartsselskabs Materiel kvalitetsmæssigt faaet en meget væsentlig Forøgelse.

Condoren er en 4-motors Trafikflyvemaskine for 26 Passagerer og



Plan af Flyvemaskinens Krop.

- | | |
|---------------------------|--------------------------|
| 1. Forrum med Radiopøjer. | 6. Forreste Passagerrum. |
| 2. Forerrum. | 7. Store Passagerrum. |
| 3. Radiorum. | 8. Toilettrum. |
| 4. Forreste Pakrum. | 9. Postrum. |
| 5. Anretterrum. | 10. Store Pakrum. |

Maskinen, der er af en ny og moderne Konstruktion, er en Fv 200 „Condor“ bygget af Focke-Wulf, Flugzeugbau G. m. b. H., Bremen, og har følgende Hoveddata:

Vingebredde 55,00 m, Længde 25,85 m, Højde 6,10 m, Bæreflade 120,00 m², Afstand mellem Hjulene 5,87 m. — Rumindhold: Passagerrum 40,60 m³, forreste Pakrum 2,25 m³, store Pakrum 8,50 m³, Postrum 1,53 m³.

en Besætning paa 4 Mand. Ved Bygningen er opfyldt alle de Fordringer, som man maa stille til en moderne Trafikflyvemaskine i Retning af Sikkerhed, Økonomi og Bekvemmelighed.

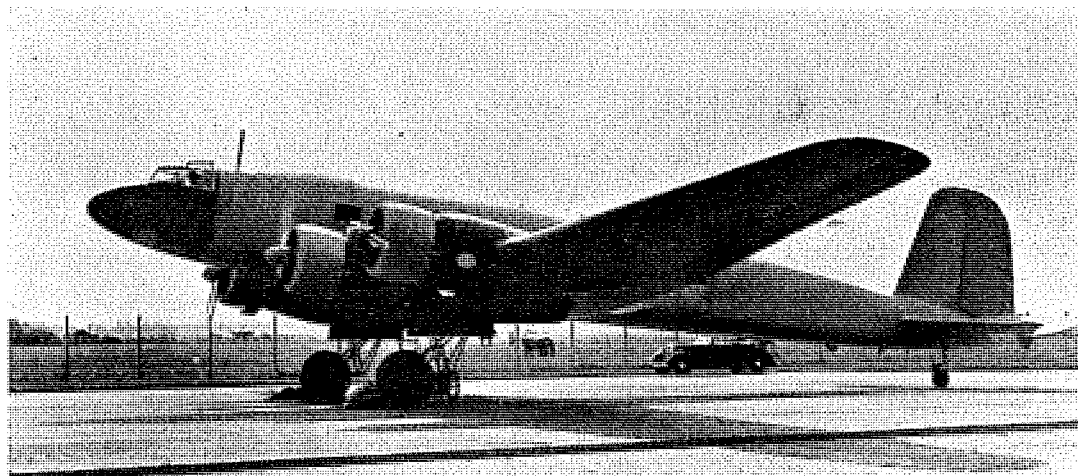
De 4 af hinanden uafhængige Motorer forøger Sikkerheden saa meget, at man kan sige, at den er 14.450 Gange saa stor som ved en 1-motors Maskine. Selv om 2 Motorer sætter ud paa én Gang paa



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



„Condoren“
startklar.

samme Side, saa sker der ikke noget af den Grund. Maskinen flyver videre med de 2 Motorer. Landingsstellet er af en særlig Konstruktion i Henhold til de sidste Erfaringer. Baade Hjulene og Haleslæberen kan ved hydraulisk Kraft trækkes ind under Flyvningen. Hvis det hydrauliske skulde svigte, vil Vægten og Luftmodstanden bevirke, at de indtager Landingsstillingen.

For Passagerernes Bekvemmelighed er der sørget paa forskellig Maade. Stolene er magelige Øreklapstole. Hver Passager har et Klapbord, 1 Læselampe og en Slange til Friskluft samt en Klokke til Stewarden. I den forreste Kabine, som er Rygesalon, findes desuden en elektrisk Cigartænder og et Askebæger. For

at dæmpe Motorlarmen er der anbragt Gummimellemlæg i Motorernes Ophængning. Passagerummene har i Væggene indbygget lyddæmpende Materiale, saa det er muligt med almindelig Stemmeføring at kunne tale med en Medpassagerer flere Stole borte. Friskluft føres i en Kanal ude fra Spidsen af Maskinen og ind til hver Plads foruden til de Steder, hvor den almindelige Ventilation af Rummene foregaar. Om Vinteren kan Rummene opvarmes til 20 Grader ved Hjælp af varmt Vand, som opvarmes af de 2 inderste Motorers Udstød i to Varmekedler. Stewarden betjener Varmeanlægget og desuden de Aftræk i Loftet, som fuldstændiggør Varme- og Ventilationsanlægget.

Maskinen er baade for Planernes og Kroppens Vedkommende hovedsagelig bygget af Letmetal, Dural. I Næserummet er Radiopjelerens Ramme anbragt, hvorfor Klædningen her er af Træ. Rummet derefter er Førerrummet, hvor Fører, Reservefører og Radiotelegrafist har deres Plads. Her findes alle Betjeningshaandtag og Instrumenter. Maskinen har Dobbeltstyring, men under normale Forhold er det Styrbords Sæt koblet ud. Naar Radiostationen er anbragt her, er det paa Grund af den Fordel, man har i, at Fører og Radiotelegrafist er i Kontakt med hinanden under Blindflyvning. Foruden Nøddudgangen i Førerrummet er alle Vinduer i Kabinerne indrettet saaledes, at de med deres Rammer i Nødstilfælde hurtigt kan fjernes, saa man derved faar Nøddudgange.

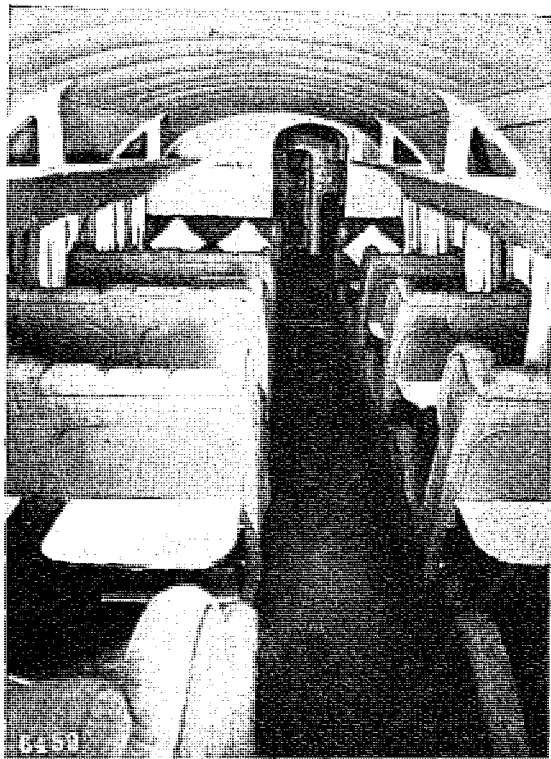
De 4 Motorer har hver en Maximal-



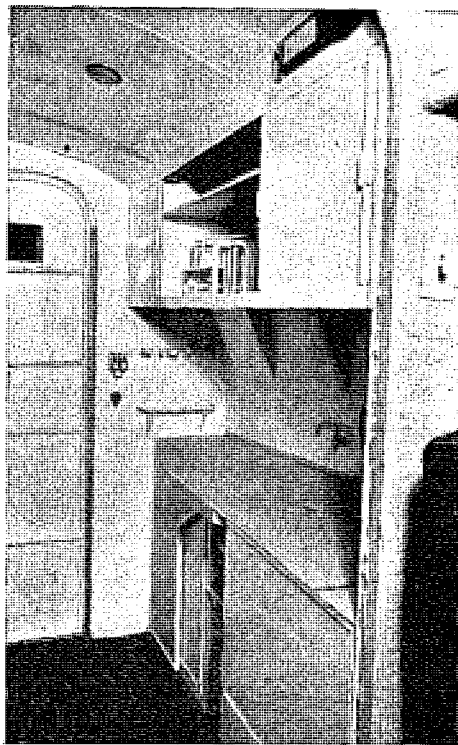
Forreste Passagerum (Rygesalon).

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft



Store
Passagerrum
(Ikke Rygere).



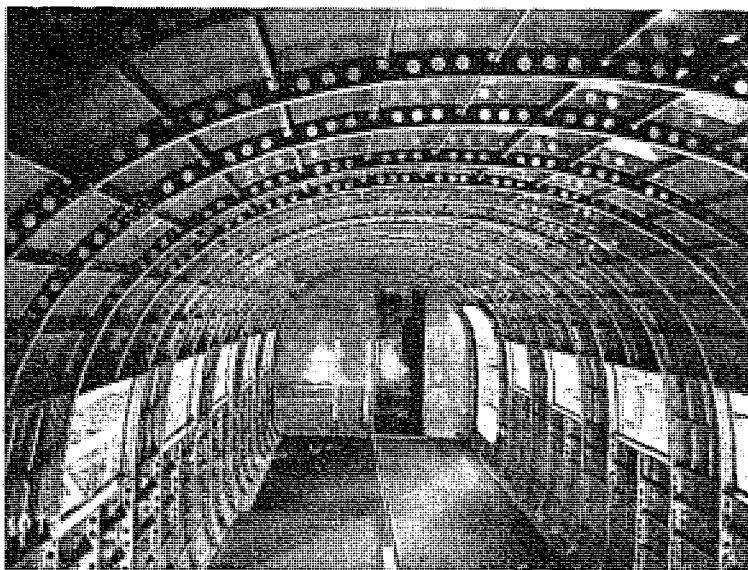
Anretterum.

ydelse paa 720 HK. Den tilsvarende Hastighed i Nærheden af Jordoverfladen er 365 km/Tim. Ved daglig Flyvning bliver Rejsehastigheden 335 km/Tim. med 4×500 HK., medens den mest økonomiske Hastighed er 318 km/Tim. ved 4×450 HK 1820 O/M. Stigehastigheden ved Jorden er 7,5 m/Sek. Tiden til 1000 m Højde 2,5 Min, til 4000 m Højde 15 Min. Største Højde 6100 m. Landingshastighed med fuld Last 105 km/Tim. Med et Benzinformbrug paa 440 kg/Tim er Aktionradien 1250 km. Med fuld Last er Vægten i flyvefærdig Stand 14.400 kg. Skruerne er af Junkers Hamilton Konstruktion. Bladene, der kan indstilles, er dog konstrueret af Focke-Wulf. Diameteren er 2,9 m.

Hver Motor har sine egne Benzinbeholdere, én til Start og én til Drift. Hvis én eller 2 af Motorerne sætter ud, kan Føreren dog koble Beholderne sammen efter Behov.

En Bosch-Generator paa 1200 Watt, der drives af den højre inderste Motor, giver Strøm med 24 V. Spænding. Desuden fin-

des et Akkumulatorbatteri paa 2×12 V., 48 Amp. Tim. — Radioudstyret bestaar af: 1 Stk. 900 m — 150 Watt Senderstation og en tilsvarende Modtager, en Mod-



Skelettet til Kroppen under Bygning. I Baggrunden til højre Indgangsdøren.



Beug kun

SINCLAIR

MARINE ENGINE OILS

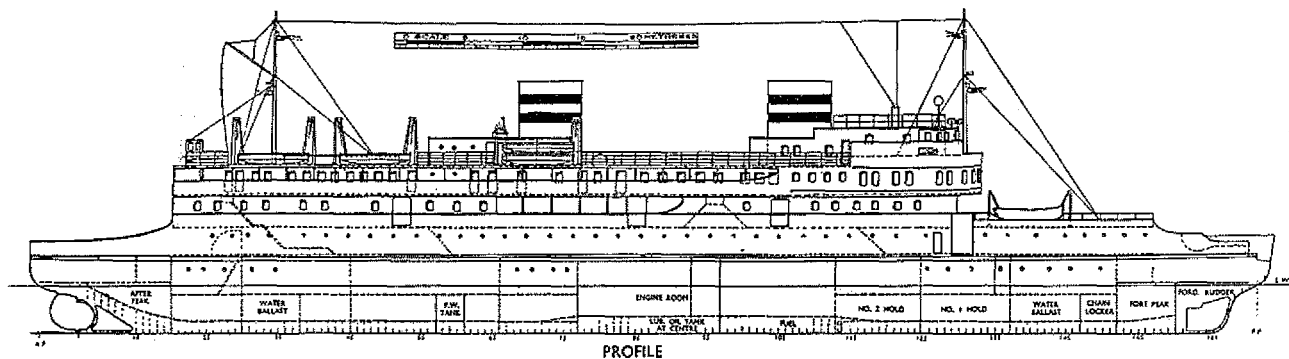
DIESELMOTOROILS
and BOATMOTOROILS!

— — THE WORLDS BEST! — —

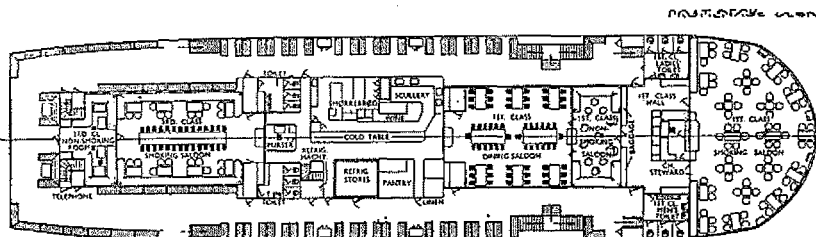


UNION PETROLEUM COMPANY, Vodroffsvej 26, København. Telef. Central 14.774-14.775

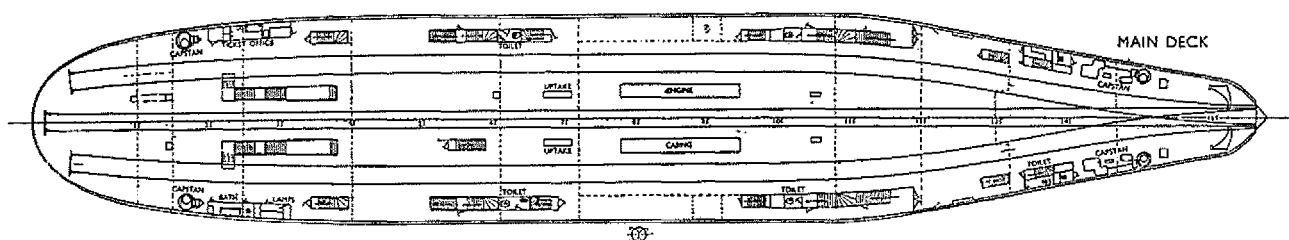
Statsbanernes nye Motorfærge



PROFILE



Length, o.a. .. 345 ft. 10 ins.
 Breadth 56 ft. 8 ins.
 Draught 13 ft. 2 ins.
 No. of passengers .. 1,500
 Rail car capacity .. 520 tons



MAIN DECK

Den nye Motorfærge, som De danske Statsbaner har bestilt paa Helsingør Skibsværft, bliver omtrent som de store Færger, der allerede er paa Ruten Korsør—Nyborg.

Siden „Korsør“ i 1927 blev sat ind i Driften, er der bygget yderligere 2, nemlig „Nyborg“ og „Sjælland“. Med den nye vil der altsaa være 4 store Færger, hvoraf den sidste bliver den største i Europa. Den bliver 1 m længere end „Sjælland“, men i alt væsentlig som denne.

Den største Forandring bliver med Maskineriet, som i Modsætning til de andre Færger skal være to-takts Motorer, enkeltvirkende B. & W. De 2 Motorer faar hver 6 Cylindre med en Diameter paa 500 mm og 900 mm Slaglængde. Ved 165 O/M yder de hver 2825 I. HK. Farten forventes at blive 15,25 kn. 4 Stk. Frichs 3-cyl. Dieselmotorer paa 220 B.H.K. ved 425 O/M skal levere den nødvendige elektriske Strøm og Trykluft.

Færgen skal være færdig til Foraaret 1939.

D. D. L.s nye Trafikflyvemaskine til 26 Passagerer

(Fortsat fra Side 39).

tager til Egenpejler og en 9 m og 7,9 m Modtager til Blindlandingsanlæg.

Endnu en Maskine af samme Slags er bestilt og ventes leveret i September. Prisen for de 2 Maskiner er ca. 1,5 Mill. Kroner.

„Vikingen“ lykønsker D. D. L. til Nyerhvervelserne, der er Europas største og mest moderne Maskiner,

og udtrykker Haabet om, at dansk Trafikflyvning derigennem gaar en ny Æra i Møde.

Moderne Lossegrejer.

Fortsættelsen af Artiklen „Moderne Lossegrejer“ er grundet paa Pladsmangel udskudt til næste Nummer.

P. Rudbeck-Larsen, Mariager

Indehaver: V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
 Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“ — Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

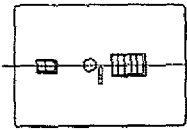
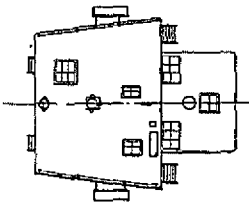
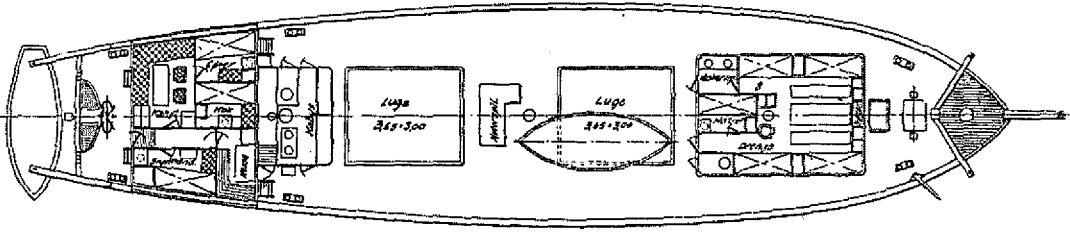
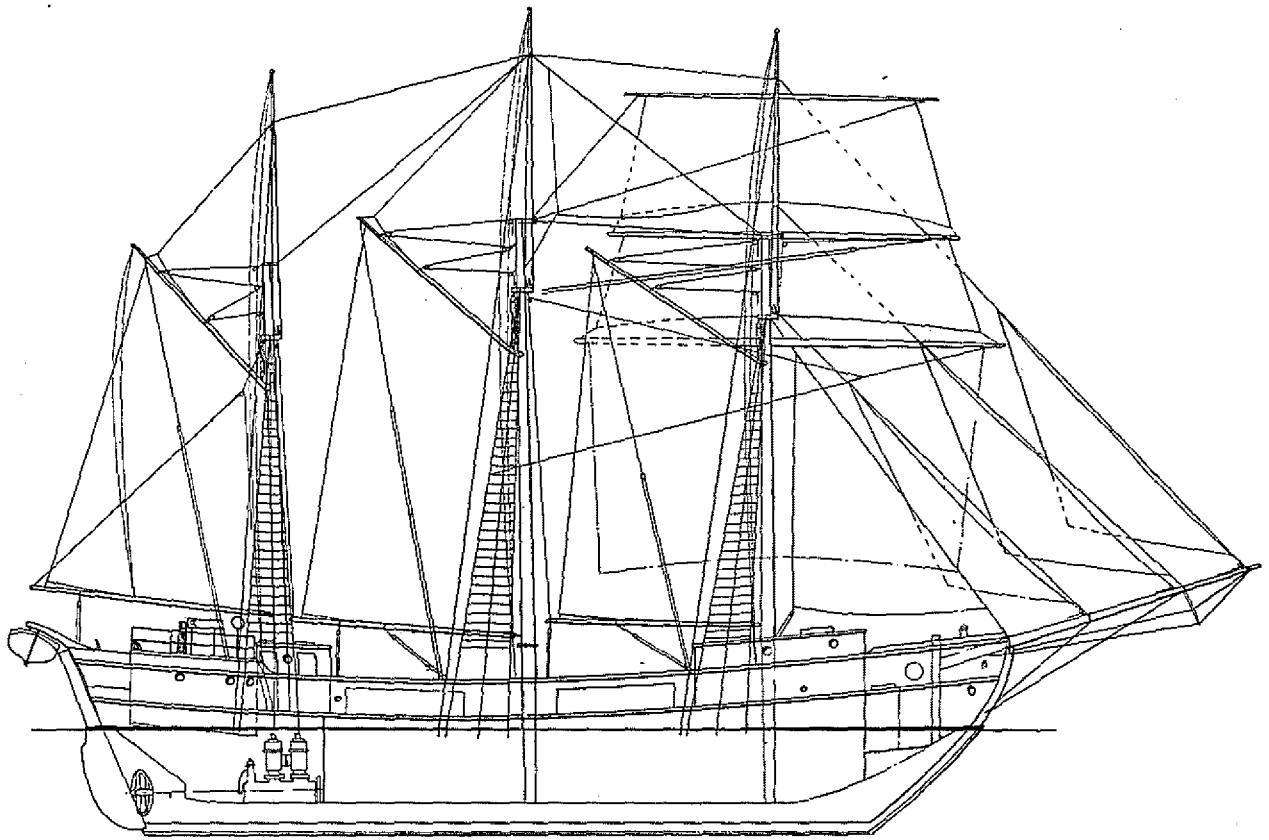
Brug dog

Cornelius Knudsens

HVILEBRILLER

Kikkerter og

Sekstanter



Skolesejlskib

med Hjælpemotor

Hoveddimensioner

Længde mellem P.R. 28,00 m

Bredde paa Spant 7,20 m

Dybde paa Spant 3,45 m

Skala 1:100

J. Lauritzen Copenhagen

Rederiet J. Lauritzen bygger et nyt Skoleskib

Rederiet J. Lauritzen har paa Gammel Hestehauge Værft ved Svendborg bestilt et nyt fragtførende Skoleskib.

Det bliver praktisk talt et Søsterskib til Rederiets nuværende Skoleskib og bliver paa 195 ts.

Hoveddimensionerne bliver følgende: Længde over Stævne ca. 30,0 m, Længde mellem Perpendikulærerne

28,0 m, Største Bredde paa Spant 7,2 m, Dybde paa Spant 3,45 m, Højde af Poop 1,5 m, Højde af Huse 2,1 m, Fribord fuldt lastet ca. 0,4 m.

Skibet bygges af Eg og Bøg med Maskinskod og Lugekarme, Motorcasing og Kabyskud af Staal til Bureau Veritas Klasse B. V. 16+ 3/2. I. I. GA. & CP. Det skal opfylde dansk Lov om Tilsyn med Skibe for

Tropefart, B. O. T. Fordringer for udenlandske Skibe i engelske Havne samt Havnereglementer i europæiske Havne.

Tømmerne udføres af Eg, Klædningen af Eg og Bøg, Dækket af Fyr.

Det rigges som 3-mastet dobbelt Topsejlskonneret med Mellemstagej. Desuden forsynes det med en 120 HK Fremdrivningsmotor, der kan give det lastede Skib en Fart paa ca. 7 kn. Desuden installeres i Motorrummet en mindre Hjælpmotor.

Skibet indrettes til at føre Dækslast.

I Poopen indrettes Beboelse til Fører, Styrmand og Kok. Her bliver ogsaa en smagfuld udstyret Salon og en Messe, der i Søen kan benyttes som Bestiklukaf. De 8 Elever underbringes i en fælles Messe i Dækhuset, hvor der ogsaa findes et Lukaf for Matrosen. Hele Apteringen bliver, som sædvanlig i Rederiet J. Lauritzens Skibe, udstyret med Gardiner for alle Koojne, Køjeforhæng etc.

Der anbringes 2 Lossebomme for 1,5 ts. Løft, be-tjent af et Motorlossespil med Spilkopper.

Hjælpmotoren driver en 2 KW Dynamo, medens Hovedmotoren har en anden Dynamo. Der findes og-

saa et Accumulatorbatteri til Lys og Radiostationen, naar Dynamodrift ikke haves.

For Brandslukning anbringes Skumslukkere i Motorrum, Poop, Kabys og Dækhus.

De 2 Fartøjer, 5 m lange, udstyres begge som Redningsbaade.

Det kan hun hilse med Glæde, at Rederiet J. Lauritzen stadig vil gøre en Indsats for unge Menneskers Uddannelse i Sejlskibsfarten og gør det paa denne udmærkede Maade.

Det nye Skoleskib skal være færdigt til Aflevering den 1. Marts 1939, saa de 8 Elever, der bliver Plads til, kan paamønstres samtidig med de 8 Fanø-Elever.

Prøvetur

Den 14. Juli foretoges Prøvetur med Nybygning No. 637, Motorskibet „Høegh Silvercrest“.

Skibet er bygget til Skibsreder Leif Høegh, Oslo, og er bestemt til Fragtfart. Det er bygget til Lloyd's Registers Klasse X 100 A. 1. og er af „open shelter-deck“ Typen. Det har desuden komfortable Kamre og Indretning for et mindre Antal Passagerer.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 151,1 m × 17,57 m × 11,75 m til Shelterdæk, og Bæreevnen er ca. 9300 Tons d. w. Skibet drives frem af een 8-cylindret totakts, dobbeltvirkende Burmeister & Wain Dieselmotor, der vil kunne udvikle ca. 5500 I. H. K., og som paa Prøveturen gav Skibet en Fart af ca. 15½ Knob.

I Prøveturen deltog Skibsreder Leif Høegh samt Repræsentanter for Rederiet og Værftet.

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR er en stor, stærk paalidelig Haandlygte

HELLESENS SENIOR giver blændende Lys Aar efter Aar med **HELLESENS** verdenskendte Tørellement

HELLESENS SENIOR i Regn og Blæst uden at blinke

absolut farefri i Garager, Stalde, Pakhuse og i Hjemmet.

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Førlang Tilbud — Telf. Hobro 202

Husk, Hr. Hovmester!

Pølser og Paalæg samt Kød er kun 1. Kl. hos

Henry Thomsen

„Borgporten“ — Telf. 1691 — Horsens

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

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

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 39, København.

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
 Peder Skramsgade 7. Telef. Sundby 757
 København K. — Telegram-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
 Telegr.-Adr.: „Holzandia“

A. P. MØLLER

ISBRANDTSEN-MOLLER COMPANY, Inc.
 TELEGRAM-ADR.: „ISMOLCO“
 NEW YORK U. S. A.
 26. BROADWAY

KØBENHAVN K.
 KONGENS NYTORV 8

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon Central 72
 (10 Ledninger)



Rejs altid med ØRESUNDSBAADENE

De sover mens De sejler



D.F.D.S.



VIKINGEN

Øre
ugust

Hundested Havn
Maleri af Fr. Landt

1938 - Nr. 1.
15. Aargang



De bedste Illustrationer

faas hos


BRØDRENE BÆRENTZEN

Cliché og Reproduktionsanstalt

GL. MØNT 39

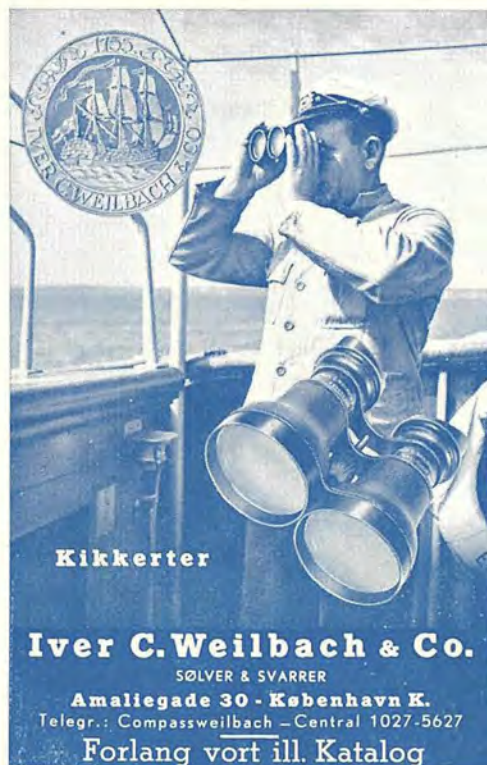
Telefon C. 9822 og Byen 8040

Vi samarbejder

*med de bedste Tegnere og Malere
paa det maritime Omraade*

LADEGAARD OG CO. A|S ODDER

Spl. Fabrikat *Ankere - Wejerstrammer
Baadshager - Mergelspir
Vaadtougsled*



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

Amaliegade 30 - København K.

Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627

Forlang vort ill. Katalog



M/S „HAMMERSHUS“, Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Renne, er udrustet med THRIGE helelektriske Styremaskine og THRIGE Dæksmaskineri, Dynamoer og Motorer

Lossespil, Ankerspil,
Capstans, Styremaskiner,
Skibsdækkraner, Optiske
Maskinrumstelegrafer,
Dynamoer, Motorer, m. m.

THOMAS B. THRIGE

København

Odense

THRIGE

ELEKTRISKE SKIBS- UDRUSTNINGER



THRIGE Skibsdækkran

som leveret til

M/S „HAMMERSHUS“

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDÉ MAGASIN

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

13-1938

„Gader“ og „Veje“

over Havene

*Vi benytter kun nogle meget smalle Striber
af Havenes vældige og øde Flader*

Ved TAGE NISSEN

DET ER DEN engelske Radiotelegrafist Gardiner, som fortæller løst og fast om Emnet: Vi var ved at være lumsk kede af denne Krydsen Atlanten. Min Kahyt var blevet skyllet ud tre Gange i Løbet af de fire sidste Dage, og Skibet huggede sig stadig frem i den svære Sø. Jeg havde netop sluttet en Vagt og skulde fra min Radiokahyt ned i Salonen, da The old man dukkede frem. Han var rasende — og det samme var jeg, for da han aabnede Døren, væltede en halv Fod Vand ind og skvulpede frem og tilbage med hver af Skibets Bevægelser.

Om jeg havde hørt nogen Skibe? Om jeg havde! Tons og Tons af dem, men de befandt sig nordpaa, huggende sig frem gennem Storme mindst lige saa

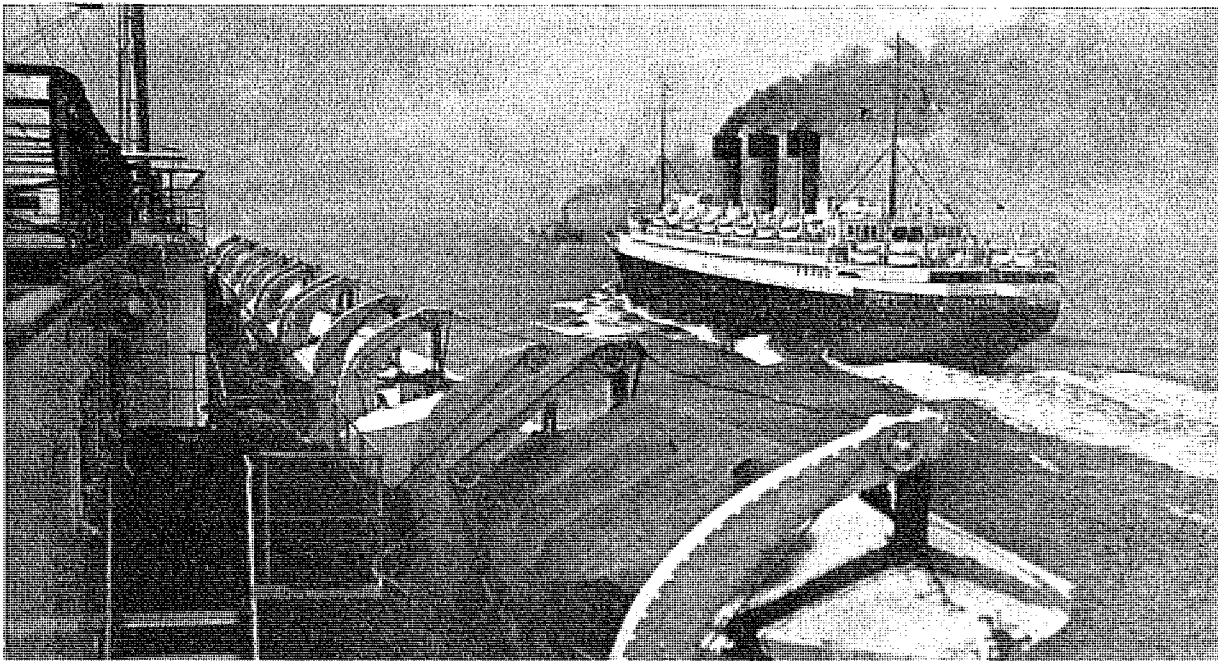
voldsomme som den, vi var ude for. Jeg nævnede Navnene paa nogle af de Passagerskibe, der befandt sig nærmest vor Position, dem der gik deroppe nordpaa — — Olympic, Berengaria....

»Hvad for noget — her igen?« snurrede Kap-tajnen.

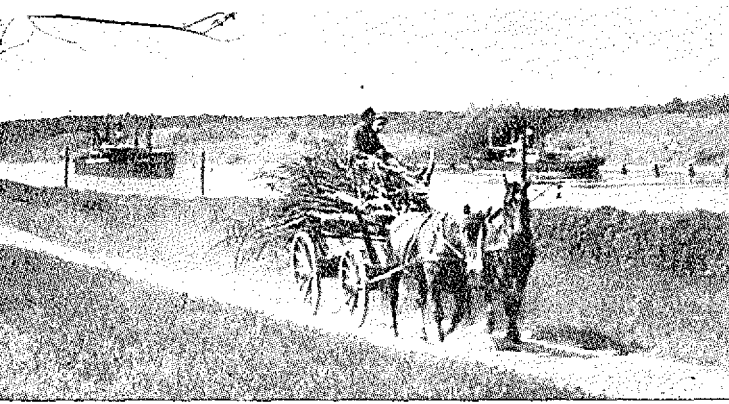
»Ja, Hr. —«

»Det er den Slags, De har for Vane at faa fat i, min Herre — slet og ret Færger, der faar Magsvejr ud af selv den værste Storm — Skibe, der ikke ruller rundt i en Smule Storm saadan som vor Potte her gør det.«

Netop som han talte, lod Rorgængerens Skibet falde lidt ud af Kurs, og en enorm Vandmasse brød



To Kæmper
møder hinan-
den paa Atlan-
tens »Hoved-
gade«.



Kieler-Kanalen — den af Søfartens Genveje, der er os nærmest, og som vi bedst kender.

ind over Radiohuset med et Spektakel som af tusinde Hamre. Kaptajnens Udbrud var afgjort i Sømands-udtryk, og i næste Øjeblik var jeg alene og vidste, at en stakkels Rørgænger kunde vente sig en regulær Overhaling.

Man kunde trods alt ikke bebrejde den Gamle hans Arrigskab, for vi var allesammen arrige, lede og kede af denne tilsyneladende uendelige Krydsen og det frygteligt daarlige Vejr, vi var ude for. Lige siden vi forlod Europa for at gaa til Amerika, havde vi holdt sydover og havde været tre Uger om ikke at naa frem.

Gennem Radioen havde jeg hørt Berengaria smutte over Dammen for udgaende. Havde hørt den, da den igen nærmede sig de britiske Øer; havde modtaget Berengarias Budskab, da den var halvvejs over Atlanten for udgaende igen — og nu, paa denne særlige Dag, da den Gamle spurgte mig, om jeg havde hørt nogen Skibe, havde jeg fortalt ham, at Cunarderens igen var paa Vej hjem fra New York.

Og vi selv laa stadig her og sloges med Vejret og kom ingen Vegne.

Imidlertid, Berengaria benyttede sig af en anden Gade end den, vi benyttede; den afkortede sine Sømil ved at løbe nordover, men vi, i en Potte af en Lastbaad, rullede af Sted langs en sydlige Vej.

Vidste De, at der var Gader tværs over Atlanten? Vidste De, at Skibsfarten forventes at følge ganske bestemte Veje? Og at disse Veje ændres paa bestemte Tider af Aaret efter en international Overenskomst?

Udmærket! Prøv blot at krydse Atlanten midt om

Vinteren, og De vil se. Prøv at rejse over i en 1ste Klasses Passagerbaad, og kom saa tilbage med en samvittighedsfuld Skipper om Bord i en Trampbaad, der burde have været hugget op for ti Aar siden. I selve Vandet vil De vel ingen Forskel opdage, men det vil De derimod i Rejsens Længde

Paa denne Tid af Aaret er det, at følgende Bekendtgørelse fremkommer:

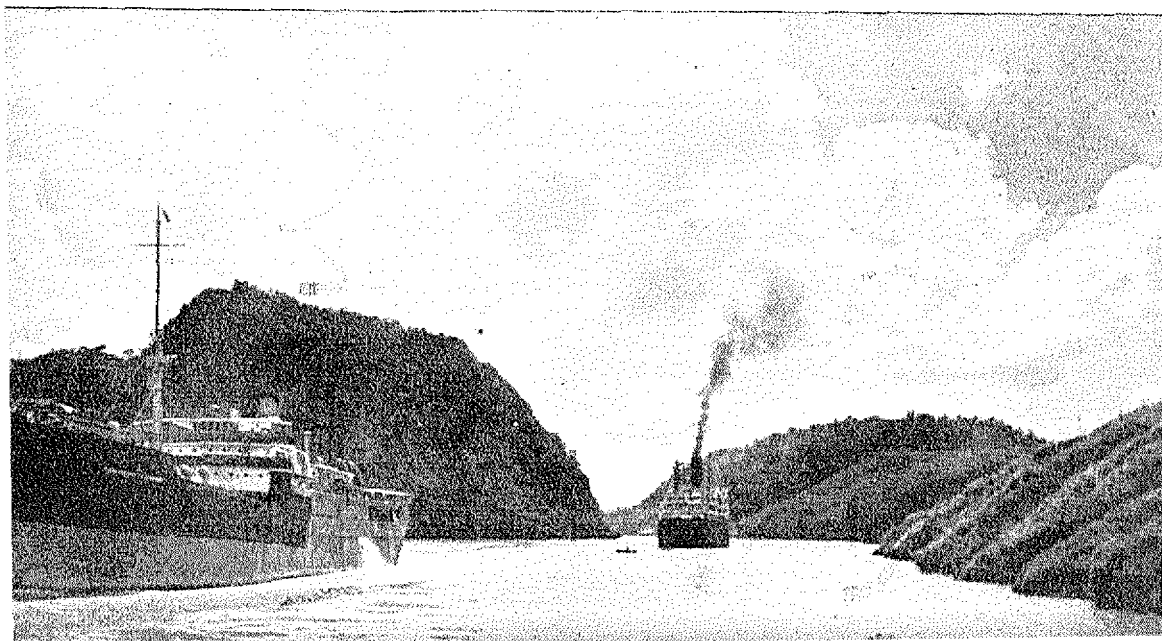
»Følgende Dampskibsselskaber meddeler, at deres Passagerskibe, der løber mellem England og Atlanterhavshavne i De forenede Stater, vil holde sig til nedennævnte Rute. Skibe fra Cunard-White Star, Cie. Generale Transatlantique, Hamburg—America Line, Holland—America Line o. s. v. vil holde følgende Kurser:

Vestgaaende: styrer fra Fastnet paa en Store Cirkel Kurs, men ikke længere sydover, end at den 47. Længdegrad skæres paa 41 Grader 30 Minutter nordlig Bredder og derefter — — —

Ja, og Bekendtgørelsen vil fortsætte paa den mest søfartsmæssige Maade gennem mange Paragrafer oplysende om, at Vinterruten for Postskibe, Passagerskibe og alle hurtiggaaende Skibe »er aabnet«. Det betyder, at Skibene vil krydse Atlanten ad den nordlige »Gade«, hvorved de naar op i de kolde Regioner, men ikke desto mindre gør Sejladsen kortere end ad den Vej, der skal følges gennem Sommermaanederne.

Paa denne særlige Tid af Aaret, naar »Hovedlandevejen« til Staterne er aaben, foretrækker jeg at faa Rejser til Tropenhavne, foretrækker at overlade det frysende Nord til dem, der vil have Blodet afkølet. Og alligevel er jeg blevet fanget ind et Par Gange; har været nødt til at tilbringe det meste af en Maaned med at blive mishandlet af et Skib, der stædigt kaster sin Vægt ind overalt i Oceanet, selv naar det anvender den sydlige »Gade«.

Smaa Skibe har en mere elastisk Rute, en der undertiden kan skaane dem for det vilde Vejr, der raader langs den nordlige »Landevej« — men ikke altid, husk det.



Panama-Kanalen — den Genvej, der har kostet Menneskeliv og krævet den største Ofre i Menneskeliv og krævet den største Indsats af Ingeniørkunst.

Sluseport i Panama-Kanalen. De smaa Lokomotiver, der kryber op og ned, holder Skibet nøjagtig midt i Slusen.

Der er ensrettet Trafik over Atlanten. Østgaaende Skibe har en »Landevej« ca. 60 miles syd for de vestgaaende Skibe, paa hvilken Maade man undgaar Faremomenter, der ellers paa anden Maade kunde opstaa. Atlantens særlige Love eksisterer, selv om enhver Navigator selvfølgelig maa lyde de Love, der behersker Skibes Bevægelser — Vejenes Love, som man ved.

Det Sæt Love foreskriver, hvad der skal gøres under forskellige Omstændigheder, og bliver internationalt fulgt, men de Veje, der betegner Skibes Ruter tværs over al Verdens Have, er ikke internationalt vedtagne, undtagen dem, der gælder for Atlanterhavet.

Hovedparten af disse Dampskibsruter følges af alle, fordi de gennem Brug, gennem Undersøgelser og stadige Rejser er afprøvet som, de sikreste og korteste. De korteste Ruter følges naturligvis, fordi det sparer Penge for Rederiet, og ogsaa fordi det skaaner Passagerer, der lider af Maver, som gaar i Drift paa Grund af høj Sø og en Svinekotelet.

For at bibringe Dem Forstaaelsen af, hvorledes den samme smalle Stribe Vand benyttes Dag ind og Uge ud af en aldrig standsende Række af Skibe, skal jeg nævne et meget omtalt Emne blandt Søfarende.

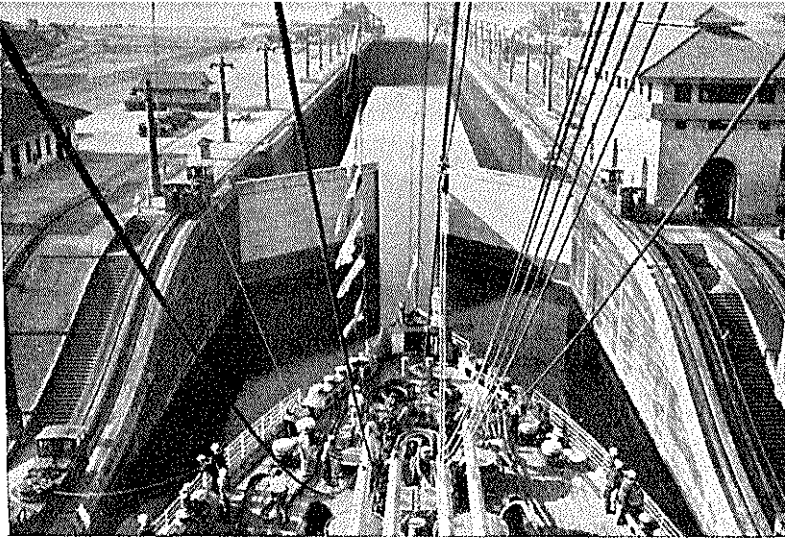
I Hundevagten opstaar ofte Diskussioner om dette at rejse rundt om Jorden. I den Diskussion fremsætter alle gamle Saltvandsgubber gerne mere Formodninger end Kendsgerninger, men alle er de enige om, at den Mand, der opfinder undersøiske Spadsereture, vil blive i Stand til at finde Vej fra den engelske Kanal til Ambrose-Fyrskibet ved blot at følge den smalle Stribe Aske, Kul, ødelagte Skibsgrejer og hvad der ellers er kastet over Bord fra Skibe, der har krydset Atlanten.

Der var en tysk Sømand, der førte Sejlskibet *Seeadler*, da dette Skib under Krigen anvendtes som Rekognosceringsskib. For at slippe ud af de tyske Farvande og klar af den engelske Blokade, havde denne Kaptajn sat Kursen stik mod Nord og op i de arktiske Egne, idet han gjorde sit yderste for at undgaa alle anerkendte Skibsruter- og Veje.

Dette er et af de meget faa Tilfælde, hvor Kaptajner gør deres yderste for at finde Jordklodens mest øde og forladte Havstrækninger — maaske endda det eneste, medmindre der skulde hænde at være lidt Søroveri med i Spillet eller et vanskeligt Stykke Smuglerarbejde skulde være under Udførelse.

Almindeligvis skal Skibene holde

Passagerer iagttager interesseret Panama-Slusernes imponerende Ingeniørværk.



sig tæt til eller endda nøjagtigt paa de anerkendte »Gader«. For i Tilfælde af Skibbrud eller Forlis er der her altid en Chance for, at et eller andet Skib hurtigt naar frem til at yde den første Hjælp. Paa en Rejse, jeg gjorde engang til Perus Kyst, sejlede jeg sammen med en rigtig gammel haardkogt 1ste Mester.

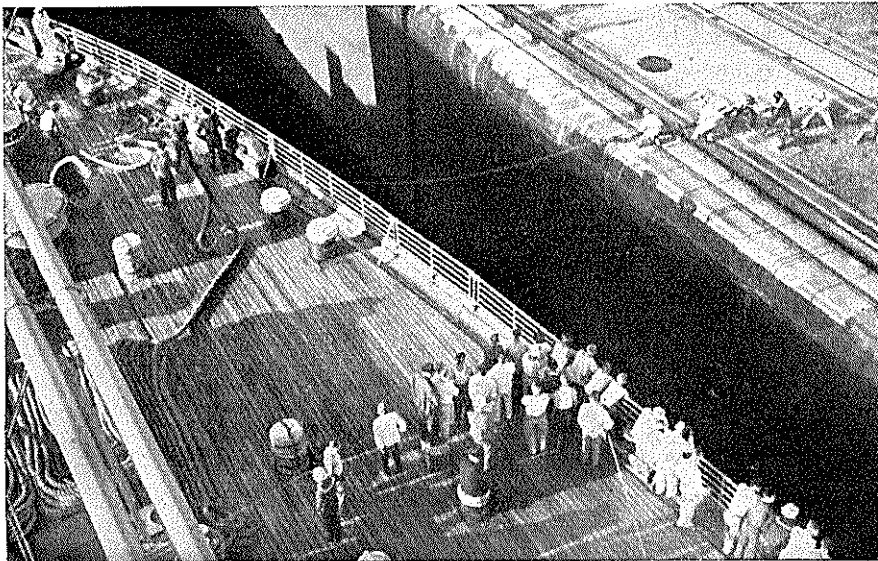
Saa snart vi var kommet bare noget udenfor Skibsruterne, plejede han at komme op til mig i Radiokabinen og med et fortrædeligt Ansigt sige til mig:

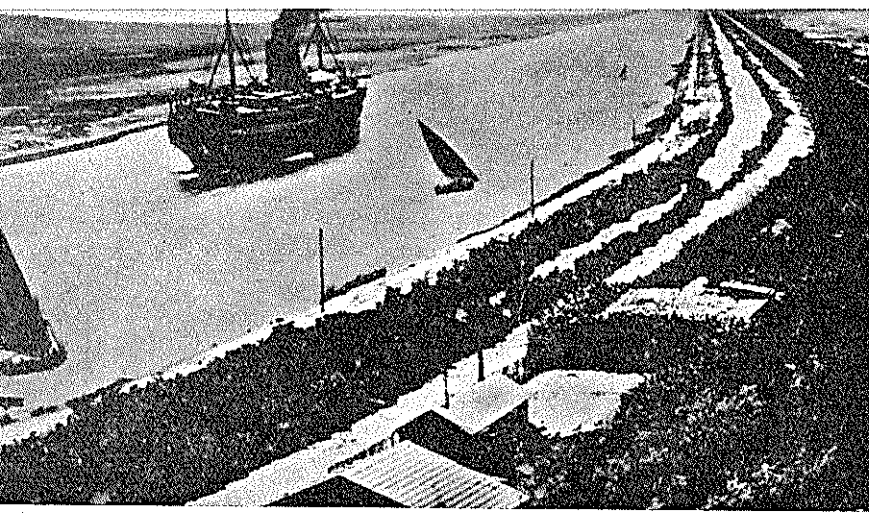
»Det er ad Helvede til at fjerne sig for meget fra Ruterne. Hvad vil der ske, hvis Skruen falder af? —«

Gang paa Gang svarede jeg, at min Radio hurtigt vilde tilkalde Hjælp, men han »havde ingen Tillid til saadan noget Bras« og plejede at gentage Historien om den Gang, da han var yngste Maskinist. Han var om Bord i et Skib der skabte Søfarts-Historie.

Flere hundrede miles borte fra enhver travl Skibsfartsrute mødte hans Skib en brølende Orkan, og Skruen drattede af paa et Par miles Dybde. Ingen Radio, intet Land indenfor flere hundrede miles og ingen Skibe i Nærheden.

Skibet kunde drive rundt i maanedsvis under saadanne Omstændigheder — og jeg tænker ofte paa, at mangan Damper har gjort det, er blevet kastet hid og did af den ene Storm efter den anden, drevet læn-





Suez-Kanalen — ikke noget særlig vanskeligt Ingeniørarbejde — men den yder Skibsfarten en enorm Service.

gere og længere bort fra enhver Chance for Undsætning, Besætninger har sultet, er blevet vanvittige eller har prøvet at slippe bort i smaa Baade — muligvis holdt sig i Live Uger og Maaneder efter, at Skibet i Lloyds Register er blevet offentliggjort som totalt forlist.

Jeg tænker, at saadanne Eventualiteter ligefrem var blevet en fiks Idé hos den gamle 1ste Mester, jeg sejlede med, skønt hans personlige Erfaringer paa dette Omraade nærmest var noget, man kunde glæde sig over. I Uger sled Mændene om Bord i hans skibbrudne Damper som Heste — flyttede Lasten, saa Agterstavnen løftedes ud af Vandet (en farlig Manøvre selv langs Kaj og endnu farligere ude midt i aabent Hav), fik Reserveskruen gjort klar og fik den paa en eller anden Maade enten ved Hjælp af Spil eller udviklede Metoder i Rigning løftet udenbords og ved et mægtigt Lotterispil bragt paa Plads.

Risikoen var forfærdelig, for var den Reserveskrue sluppet løs, mens den hang udenbords — eller var det blevet nødvendigt at lade den gaa paa Grund af daarligt Vejr — vilde Spillet have været tabt, og den Damper vilde maaske den Dag i Dag have drevet rundt paa Havenes øde og forladte Flader, raadnende, rustende, forglemte.

Nej, det er sikrere altid at holde sig nøje til de anerkendte »Veje« og »Gader« over Havene, skønt mange af dem kan være øde nok, som jeg godt har erfaret. Længe før manglebølget Radiomodtagere kom i Brug, maatte jeg undertiden sidde mange, mange Vagter igennem uden at høre noget. Paa saadanne Tider plejede alle de Skippere, jeg sejlede med, at sige:

»Der kan De selv se, Gnist! Saadan var det ogsaa før den traadløse blev opfundet.«

Altsaa ikke mange Chancer, hvis der skulde tilstøde Skibet noget — selv ikke naar et S. O. S. kan afsendes.

Husk f. Eks. Travessa-Ulykken. Den sank midt ude i det Indiske Ocean, en overordentlig øde og ensom Rute, som jeg ogsaa har erfaret. Travessas S. O. S. blev afsendt, og ogsaa opfanget. Men Travessa satte Baade i Vandet og brugte dem — var nødt til at bruge dem, hele Vejen ind til Øerne ved Fastlandet. Der var for øde og ensomt i det Indiske Ocean selv for Hjælp at naa frem i Tide.

Paa en Rejse med en Oljetanker fra Buenos Aires til San Pedro i Californien via Magellan Strædet sej-

lede vi i fyrretyve Dage uden at se noget andet Skib. Hele Rejsen igennem aflyttede jeg de internationale Radiovagter, og i samfulde atten Døgn hørte jeg ingen Lyd, intet Tegn fra noget andet Skibs Radio.

Vi var fjernt fra alle Stillehavets travle Ruter. Saa fjernt, at Kaptajnen plejede at sige til os Unge, at vi maaske kunde blive lige saa heldige, som han havde været i sin Ungdom, da hans Skib mistede Masterne paa nøjagtig samme Rute og tilbragte tre Maaneder med at drive rundt med en Rigning, der i Følge hans Beskrivelse var eventyrlig.

Men Hovedruterne over Havene er ikke de virkelige interessante, medmindre De ønsker Tilfredsstillelsen ved at vide, at der dér altid er en god Chance for Hjælp, dersom De skulde komme ud for Skibbrud. Jeg foretrækker de afsides liggende Steder, de lidet benyttede Veje over Havene. Tag f. Eks. Magellan Strædet nede for Sydspidsen af Syramerika. Se Skibet blive styret rundt i Haarnaale-Bøjninger, med Styrmand og Tømrer forude parat til at lade gaa Ankeret, hvis Roret skulde svigte og Skibet glide lige ind mod et vældigt Bjerg.

Magellan Strædet bruges som en Genvej mellem Atlanten og Stillehavet, og ogsaa for at slippe for det frygtede Kap Horn. Stejle Bjerge kanter Sejlrenderne, skarpe Klipper udraaber de smalle Vandvejes Forrædderi, og dog er det et herligt Sted — et af de herligste, jeg nogensinde har set. Vi løb derigennem for at undgaa Kap Horn. I gamle Dage var mange Skibe vante til at gaa gennem de snævre Løb. Men nu, da Panama Kanalen danner en langt vigtigere Genvej, benyttes Magellans Opdagelse kun sjældent. Trafiken paa Sydamerikas Vestkyst, der havde mest Grund til at benytte Strædet, gaar nu gennem Panama Kanalen.

Man har saaledes en Genvej baade nord for og syd for Sydamerika. Med Suez Kanalen har Afrika halvt saa meget. Tænk engang paa den enorme Forskel, som Suez Kanalens Eksistens har betydet for Italien under Abyssinien-Affæren. Da Italien ikke havde nogen Rute over Land at benytte, maatte Mussolini altsaa have sendt Krigsmateriellet Tusinder af Sømil, først vestpaa til Gibraltar, saa sydpaa langs Afrika, rundt Kap Det Gode Haab, og saa igen op langs Afrikas Østkyst.

Der er ingen Romantik over Suez Kanalen, ingen interessante eller imponerende Ingeniørarbejder — men tænk, hvilken Service den byder paa.

Men Suez Kanalen, Panama Kanalen og Kieler Kanalen har Mænd skabt, og De kan ikke sammenligne dem med Magellan Strædets vilde Primitivitet. De gavner Søens Trafik, javel, men det gør Helvedes-Porten i Røde Havet ogsaa — og gavner med en farefuld og hajbefængt Kanal. Alle Genveje, udførte af Menneskehænder, er sikre; men de Genveje, Naturen har skabt, er det modsatte.

At prøve at sparé nogle faa Sømil ved at benytte andre end anerkendte Ruter, betyder som Regel at udæske Faren, for den anerkendte Rute er paa Grund af Udforskninger og Praksis trods alt den korteste.

Over hele Jorden er der fuldstændig kortlagte, sikre Ruter for Skibe, og det er Skipperens Sag at holde sig til de Ruter, selv om der er mange af dem, der stadig kræver forsigtig Navigeren.

Skibsfart nu til Dags er paa det nærmeste Færgesfart — den samme Rute, den samme »Gade« hver Gang — undtagen for Trampskibet. Ingen mere eller mindre tilfældig Krydsen rundt paa Havene paa Jagt efter fordelagtig Vind. Vi er Trafik-indstillede, og hvis vi ikke netop kan holde til venstre, holder vi i hvert Fald til »Stien«.

Tag en Rejse til Australien via Kap det gode Haab. Ret sydpaa til Afrikas Kyst, derfra ret ned til Kapstaden — ingen Cirkel-Sejlads, ingen Genveje nødvendige dér. Fra Kapstaden lad os sige til Albany i Vestaustralien tænker jeg ikke, der er mange Kaptajner, der søger sydpaa væk fra den lige Linie. Rejsen til

Australien er omtrent saa interessant som en geometrisk Opgave.

Moderne Navigation har taget noget af Romantiken fra Sørejserne; og ogsaa noget af Risikoen, Gudske-lov. Tag Turen til Australien igen. En let Afkortning af Afstanden kan opnaas ved at tage Vejen nedad mod Sydpolen (her har vi igen Store Cirkel-Sejlads —). Men et Blik paa et hvilket som helst ordenligt Kort vil vise Dem, at ved at gaa direkte fra Sydafrika til Australien langs den 40. Breddegrad, vil man møde det bedste Vejr. Dette Raad gives paa vore Admiralitetskort.

Hvis De faar Lejlighed til at se paa et Admiralitetskort, læg saa Mærke til, hvor fuldstændigt Skibsruterne er afsat. Selvfølgelig, Brugen af dem er ikke tvungent, men enhver Sømand, der er sin Hyre værd, ved, at de tynde Linier er anbragt paa Kortene til netop hans eget specielle Brug, og — vell! Han vil altid gøre sørgelige Erfaringer, hvis han drister sig til at skyde Genvej og spare Sømil ved at lade haant om de Vejledning og Oplysninger, der er samlet af Ekspertes.



San Francisco Broen ved Nat viser sig som et 8½ mile langt Lysbaand, højt over Vandet i Bugten, med Lysene fra Oakland til højre i Baggrunden. Billedet er taget medens Krigsskibene paa Bugten holder Projektørprøve.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Det har altid mozt mig at kigge i, hvad jævne Folk læser i deres Fritid. Og en Dag, da jeg kommer ind i Jacksons Lukaf, ser jeg en Bog, ligge paa Bordet. Øjeblikkelig kom Litteraturen op i mig, og jeg begyndte at blade i Værket. Bordet fanger: - Ja, De smiler maaske; men.....

... Bordet fanger, siger jeg med fuldt Overlæg, for jeg er en Hund efter god Digtekunst. Naar jeg faar saadan en lækker lille Poesibog i Haanden, skal der meget til, før jeg river mig los igen. Saadan er det jo; nogle sværmer for - naa ja, - Boksning, andre for at spille - (Janter f. Eks). For mit Vedkommende er det altsaa Digtekunsten, der er Alma og Bodega (Latin).

Jeg havde fuldstændig glemt, at jeg skulde være sammen med Jackson forude; der var forskellige sømandsmæssige Forhold, jeg havde lovet at gennemgaa sammen med ham. Men Digtekunstens Muse havde slaaet sin Klo i mig, og jeg mægtede ikke at rive mig løs. Snart svavede jeg paa Poesiens Vinger - højt - højt.... og endnu højere.....



... op over »Perseus's Dæk og alle de dags ligedags Foreteelser om Bord, - Jeg var i Litteraturens vidunderlige lysblaa Verden. Snart bævede min Sjæl i Glæde eller i Sorg, snart svang den sig som en frigjort Fange ud over alle Menneskelivets smaalige Grænser. - Langt borte fra trængte en menneskelig Stemme frem til mit Øre.....

Men jeg hørte den ikke! Ja hvad er en god Kunst ikke i Stand til at give den, som forstnar/ Imidlertid tror jeg nok, at den gode, gamle Jacksemænd var ved at blive lidt utaalmodig. I hvert Fald var han begyndt at kigge rundt efter mig. - Det var jo ogsaa lidt hensynsløst at mig saadan at glemme ham helt, den kære Fyr.....

Det gav et helt Sæt i mig, da hans venlige, unrente Stemme rev mig ud af den henrivende Passage i Digterværket, som jeg lige var ved at nyde i fulde Drag. Jeg tror, han kunde se paa mig, at jeg faktisk var langt, langt borte i det Øjeblik; men det varede ikke længe. - Jeg vendte tilbage til Virkeligheden.



Og saa var vi inde i en lang Diskussion om Litteratur og Kunst og deres indbyrdes Forhold til det legemlige Arbejdes vulgære Krav, specielt til Søs. - Yderst lærerigt og interessant! Jackson er en glimrende, en fremragende Debator -

Hver Gang jeg har været i Diskussion med Jackson om et eller andet ekstremt Emne, er der altid et eller andet, der har slaaet mig i Forbindelse med hans Argumentation. Og nojagtig lige saadan gik det mig denne Gang, - hvor det

Debatten endte saamand med, at Jackson, det store Barn han er, foreslog mig at tage Professorgaden i Digtekunst, - altsaa naar vi kom hjem igen, naturligvis. - Naa, saadan noget tænker jeg selvfølgelig et ikke naa. Ja, ja, ja

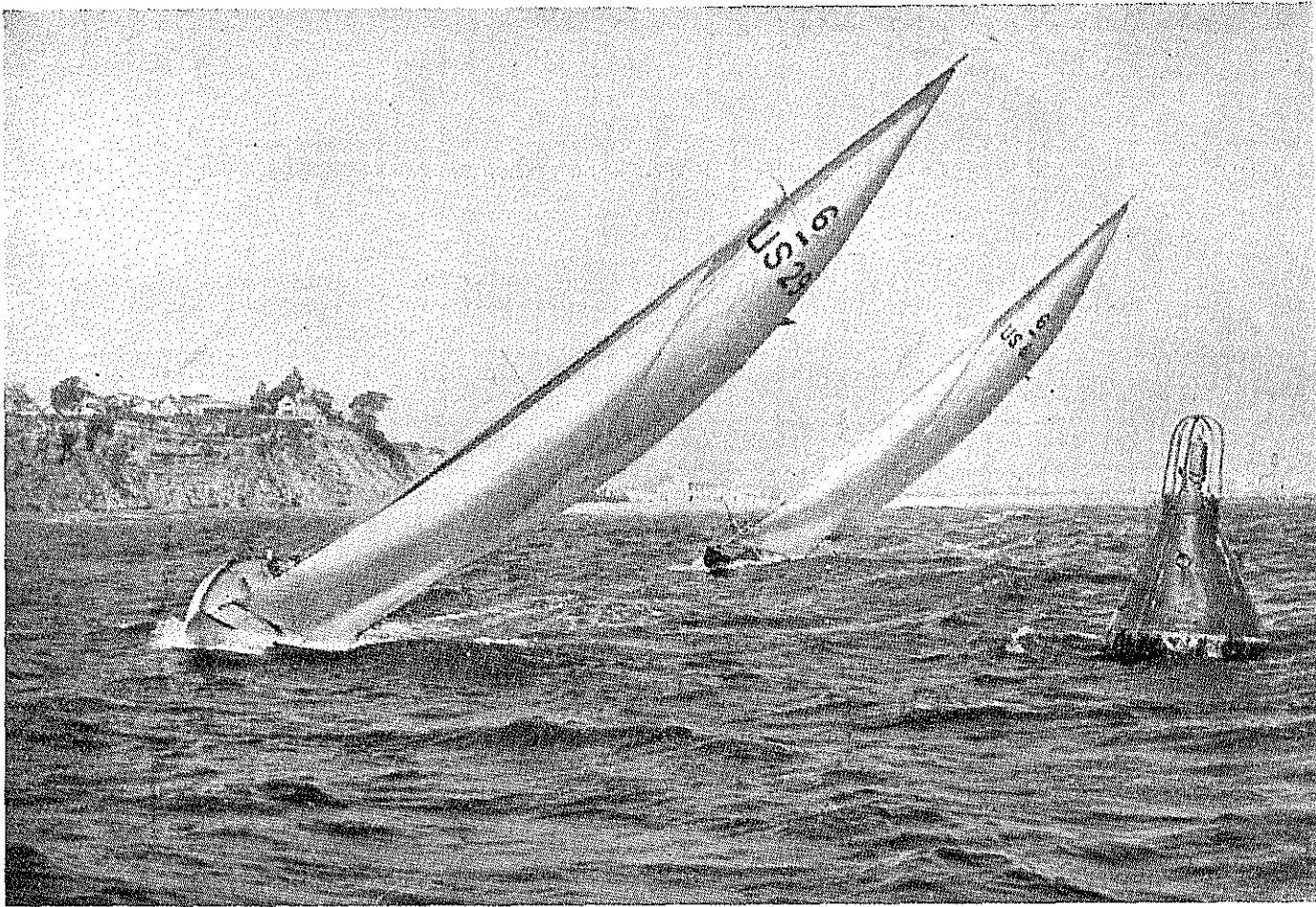
Det har jeg oplevet —

I Nordøfart om Vinteren og Hvidehavet om Sommeren

Af Brofoged F. LØNSBO

JEG blev i Efteraaret 1889 afmønstret i Marstal fra en gammel kølsprængt Bark »Johanne Marie«, hjemmehørende i Skelskør; forresten en af de gamle Ostindiefarere, hvilket betød, at vi havde Lov til at føre Splitflag under Gassen, naar vi skulde stadse i Havn, hvilket vi unge var helt stolte af. Jeg rejste til København, og da jeg havde ligget i Logi nogle Dage der, sagde min Vært, at der var Bud fra Jepsen, at han havde en Hyre for 2 Mand i en fin Skonnertribrig, som laa i Randers; den var kobberforhudet, og, som altid i de Tider, gav det lidt Haab om at komme paa Langfart. En Svensker og jeg var udpeget til Hyren (han var for Resten et prægtigt Menneske ved Navn Johan, hjemmehørende i Høganæs) og vi blev rigtig Kammerater, som man kan blive det til Søs; men det varede kun kort; derom senere, vi blev skilt ved et Tilfælde. Vi skulde med Damper til Randers samme Dag, og næste Dag var vi der. Vi traf ombord i Damperen vor tilkommende Styrmand og to andre af vore Kammerater, som skulde med Skonnertribriggen »Condoren«. Det første vi saa i Randers var en stor, gammel Skonnertribrig, og det eneste, som var fint, var Gallionsfiguren, som forestillede en stor Fugl, en Condor. Det var en Tysker af Bygning, og vi saa straks, da vi kom langs Siden, at der ikke var Kobber, men kun Sømhuller i Plankerne, som engang havde holdt Kobberet. Naa, vi kom om Bord med Klunset; der var et stort Ruf agter, som spændte tværs over Skibet, der var Lukaf paa Forkant og Kahyt paa Agterkant; der var kun den Fejl, at det kunde høres, hvad der blev talt om i Kahyt og Lukaf, og vi skulde over Ruffet, naar vi skulde agter ud, meget besværligt i Storm og Sø; især naar vi skulde rebe eller bjerge Storsejl, var det ikke ufarligt; men jeg maa sige, at Kaptajnen, en lille rask ældre Mand, en gamle Yankeesailor, nok selv kunde tage et Nap med, naar det kneb med at bjerge Sejl, hvad vi ikke var vant til. Han tog flink imod os, og det hjalp lidt paa Humøret efter Skuffelsen. Naa, den var klar til at sejle, og vi blev næste Dag slæbt til Udbyhøj af Slæbedamperen »Uller«. Vi skulde til Halmstad og laste Træ til Portsmouth i den engelske Kanal. I Halmstad var vi lidt i Land; men vi maatte nøjes med at gaa i Frelserhæren, da Pengene var smaa. Den første Maanedshyre fik vi i København til lidt Klums, og de unge Svenskere skulde nok sørge for, at vi ikke løb med noget af deres. En Søndag Formiddag, Johan og jeg gik en lille Tur over Tømmerpladsen til en lille Bar, for at faa en Forfriskning, fandt vi en Mand i et lille Vandhul. Han laa med Ansigtet nede i Vandet og var kvalt,

formodentlig faldet og har ikke kunnet rejse sig, saa i Stedet for Forfriskning maatte vi paa Politikontoret til Forhør, og der blev ikke mere af Søndagsturen. Naa, vi fik Last og efter 14 Dages Sejlads med ondt og godt, kom vi til Portsmouth og fik losset. Vi gik i Land, og Kaptajnen havde altid Fremmede ombord, saa det gik godt, til en Dag vi laa oppe i Bugten og lastede Beg til Swansea, da der kom Bud at vi skulde standse Lastningen og gaa fra Borde alle Mand med en lille Dampbarkasse, som blev ført af Marinere. Der skulde være Prøveskydning med nogle svære Kanoner om Bord i en gammel Krydser, og vi laa i Skudlinien. Da saa vi først Kaptajnen i Krigshumør; han skældte ud paa Engelsk, men tilsidst maatte vi alle følge med og han fik Garanti for at intet om Bord tog Skade. Vi blev slæbt 100 m agten for Krydseren, og 12 Skud blev afgivet mod nogle tykke Jernplader paa Fordækket af Krydseren, og for hvert Skud fløj smaa Jernstumper om Ørene paa os. Vi protesterede, men det hjalp ikke, vi maatte pænt blive der, og senere talte vi om, at nu havde vi da oplevet et rigtigt Søslag, for det gik varmt til, men ingen blev ramt. Naa, vi blev færdige med at laste, men ikke sejlklar. Der kom en Damper og slæbte os ud til Øen udenfor Portsmouth, og vi satte alle Sejl for en sydlig Vind; vi fik Slæberen ind og Baaden paa Dækket, men Lugerne var ikke lagt paa eller skalket, og før vi var færdige med Sejlene og skulde klare Luger og Dæk, begyndte Vinden at skralde mod Sydvest og friske op, og vi kunde snart ikke ligge Kurs mod Vest mere og havde for meget Sejl til. Søen begyndte at rejse sig og brække ind mod den aabne Luge, og Jollen begyndte at sejle rundt paa Dækket, saa vi havde Besvær med at undgaa at blive ramt af den. Hver Gang den tordene mod det Opstaaende, blev der et Hul deri, og alle Planke fra Fokkeriggen til Ruffet agter var slaaet ud, og Kofilnagler sprængt under Forsøg paa at gøre Jollen fast. Vi maatte op at bjerge Bramsejl og Storsejl, og medens vi laa til Vejrs, knækkede Klyverbommen, og Klyver og Jager fløj udenbords, og Slæberen, en svær Kokustrosse, som laa paa Dækket, løb ud af et Hul i Skanseklædningen med Undtagelse af nogle faa Favne, som havde haget sig fast paa Dækket. Med alt det udenbords nægtede »Condoren« at styre; vi havde Land i Læ, og vi skulde ogsaa tage et Tag i Pumperne, for Læk var den altid. Der blev gjort alt, hvad der kunde gøres for at klare os fri af Land, Trossen blev kappet, og vi fik Baaden gjort lidt fast til Fokkeriggen; men vi drev stadig tættere ind mod Klipperne, og det stod Kaptajnen klart, at vi vilde drive i Land. Han



Pacific-Kyst »Sæxere«.

gav os Ordre til at forsøge at bjerge os op paa Klipperne, naar vi tørnede, men da raabte Styrmanden pludselig: »Skal vi i Land, kan vi ligesaa godt sejle i Land«, og han foreslog Kaptajnen at prøve paa at halse. Vende kunde vi ikke i den høje Sø, uden Forsejl, det var kun at spille Tid, og vi lod falde af mod Land. »Condoren« blev ved at faldt helt rundt klods op ad Klipperne; men vi fik derved Vinden agter ind og brasede rundt og fik Sejlene til at fylde, hvorved vi gled klar af Klipperne, og nu kunde vi styre tilbage til Portsmouth, hvortil vi ankom næste Formiddag. Vi bjergede nu Sejl og Klyverbom, som hele Tiden havde slæbt langs Siden, fik Lugerne skalket og Klyveren anbragt paa Sprydet, saa vi igen kunde bruge den. Jageren fik vi ikke mere Brug for, saa længe jeg var om Bord. Nu fik vi østlig Kuling og fortsatte til Swansea. Det friskede efterhaanden til Storm, og vi lænsede Vest over, hvor det blev Snetykning og usigtbart. En Nat, omtrent ud for Landsend, fik vi en stor Damper i Sigte, ret agterude lige i vor Kurs, og det saa ud til, at den ikke havde set os. I en Fart fik vi fat i noget Værk og Petroleum og lavede Baal paa Ruftaget i en Gryde. Først da han var tæt inde paa os, drejede han af, og løb op paa Siden af os med fuld Fart, saa Vandet fra Boven og Søen satte ind over vort Dæk, og vi fik travlt med at komme til Vejrs. Naa, vi kom til Swansea Juleaften, og Kaptajnen vilde gerne gøre lidt for os denne Aften, med det lidet han havde om Bord. Det var for sent at

hente Proviant, men til alt Held stod et Par unge »Girls« paa Kajen; dem fik Kaptajnen til at hente et Hvedebrød, et saakaldt loaf, hvorfor de fik Lov at spise med os. Kokken kogte en Budding, som bestod af Mel, Sukker og Rosiner med Sirupssauce til, og saa en Bøf. Kaptajnen havde altid godt med det saakaldte Negerrom, saa vi fik plenty med Romtoddy. Vi spiste allesammen i Kahytten, saa vi havde en fin Juleaften i Selskab med The Girls. Naa, Johan og jeg skulde jo engang op og se Byen. Nu ved jeg ikke, hvorfor der altid var nogen, der lagde Mærke til os, om det var fordi Johan var en høj, flot Fyr og jeg noget mindre og lidt bred; om vi lignede Fy og Bi, ved jeg ikke, men jeg har et Billede af os to hængende i min Stue, og jeg ser ofte hen paa det, naar jeg tænker paa gamle Dage. Nok om det, vi kom i Land den sidste Aften, vi var der, og maatte give Karussel- og Gyngeture til »Bekendterne«. Der maa imidlertid have været nogen, der ikke syntes om det, for pludselig var der nogle unge Mænd, som kom og truede os, hvilket resulterede i, at vi kom i Haandgemæng, og der saa jeg en rigtig Kammerat i Johan. Det bemærkes, at en anden dansk Sømand fra en anden dansk Skonnert kom til og vilde hjælpe os, men han var ikke saa fin, han trak Kniv og huggede om sig, hvad kun gjorde Engelskmændene rasende, og saa stak han af, da han havde saaret een i Haanden. Vi var nu alene, men hver Gang Johan saa, det kneb for mig, var han der straks og slog dem i Jorden. Nu

kom Politiet og greb ind, men saa traadte The Girls til og fik os ind i en Baggaard, og da havde vi kun en laset Skjorte og Benklæder paa. De gemte os en Tid ud paa Natten, indtil der blev Ro i Gaden, og skaffede os en Trøje og Hue til næste Dag. Da vi skulde tilbage, kom en ung Mand hen til os og tilbød en Drink; Klokken var da 2 om Natten, saa vi var klare over, at vi vilde blive lokket i et Baghold og blive klapset af igen, og da vi ikke vilde gaa med, kom der ogsaa flere løbende hen ad Gaden; vi løb efter Dokken, men kunde ikke straks komme igennem ved Vagtmanden, saa vi sprang over Stakittet uden om Dokken. Der tog en lang Pig i mine Benklæder og flaaede dem fra øverst til nederst. Endelig kom vi om Bord, og næste Morgen skulde vi ud af Dokken ved Doktid, hvilket vi var meget kede af, da vi saa ikke kunde faa det laante Tøj afleveret. Vi kom igen i Kanalen paa Vej til Kingslyn paa Østkysten med Gaskul. En Nat i Kanalen havde vi Sneykning og kunde intet se, og vi laa for smaa Sejl; min Vagtkammerat og jeg var til Køjs, og da vi helst skulde være klar til at komme hurtigt ud, laa vi med Tøjet paa. Med et blev der raabt ned i Lukafet, at vi var blevet oversejlet og straks skulde komme paa Dækket, saa vi sprang op i det Tøj vi havde paa, uden Støvler og Overtøj, saa det blev en kold Tur at staa i Vand til Knæene i en Snestorm. Søerne væltede ind mellem Skibene, og vi fik travlt med at klare os fri af Barken. Braser, Ræer og Tovværk var infiltreret, og Skibene huggede slemt mod Siderne, Braser blev skaaret ud, der blev kappet, naar der var noget, vi ikke kunde faa klar, men Skibene kom klar af hinanden. Der blev skældt ud, den ene gav den anden Skylden for fejl Manøvre. Det var en norsk Bark, vi kunde høre, at de talte norsk. Vi var lige bleven gjort klar og havde prøvet Pumperne, da der igen lød et Raab, og et stort Skib kom igen lige ned paa os fra Iuv Side. Til alt Held kunde han luve lidt op, og vi falde af, saa det gik lige klar af vor Agterende. Det var den samme Bark som vi kolliderede med før. Den var vendt og kommet paa en anden Bov. Vi saa ham ikke mere, hørte kun Skraal og Kommandoraab, og vi kunde gaa ned og faa noget tørt Tøj paa. Vi kom et Par Dage efter ud for Modvind og maatte gaa til Ankers ud for Dover. Der laa saa mange Skibe i Bugten, at vi maatte ankre lidt uden for Havnemolen i Dover. Det blæste op til Storm fra Øst, og Søen stod ret ned paa os, ind fra Nordsøen. Der fik vi en haard Tørn; begge Kæder paa Tamp og Tørn omkring Fokkemasten for ikke at rive Ankerspillet løs, og Søen stod ustandselig ind over Forskibet i 2 Døgn — i en gammel læk Skude —. Dersom noget var sprunget, var vi hurtigt drevet i Land paa Bølgebryderen og bleven knust.

Naa, det fik Ende, og vi kom til Kingslyn, et Fiskerleje, hvor vi var det eneste Skib, hvorimod en Del Fiskerkuttere kom og gik. Befolkningen var glade for at se Fremmede, saa vi blev snart inviterede i Land. Der var vist kun eet Dansehus, og der samlede de unge sig om Aftenen og morede sig med Dans og Step. Naar vi skulde have Øl, gik Hatten rundt, og for Pengene blev der købt en Gallon, som saa gik rundt i Salen, og baade Kvinder og Mænd drak af et Bæger, og der var aldrig trouble.

En Dag vi lossede Kul, faldt der et stort Stykke ned og slog Hul i Hovedet paa mig, saa jeg besvi-

mede. Jeg maatte hejses op i Tønden, og en Læge kom og forbandt mig; men efter et Par Dages Forløb var jeg rask igen.

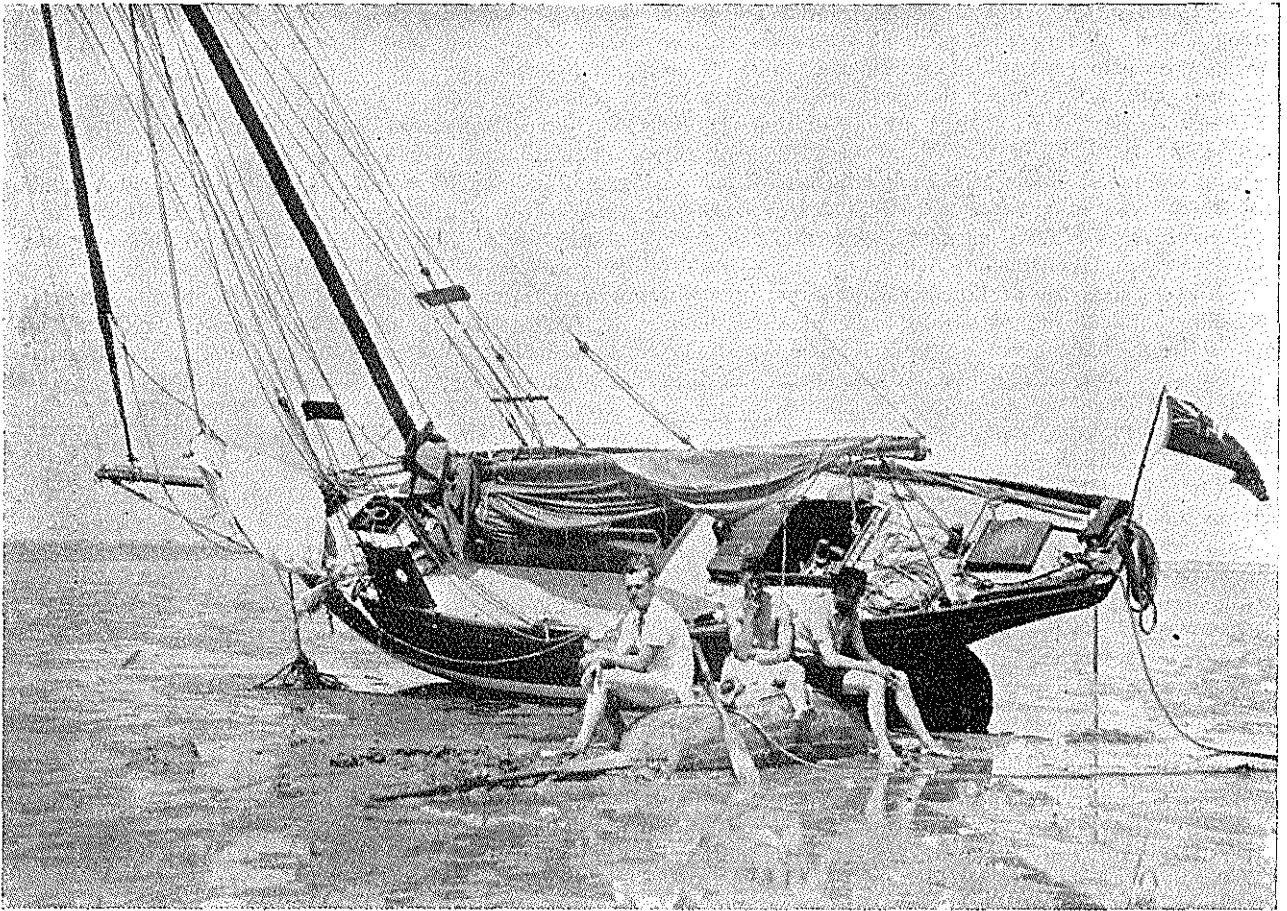
En Aften, jeg kom gaaende alene paa Vej mod Dokken, kom, bedst som jeg gik, en stor Butiksrude flyvende ud paa Gaden bag ved mig. Det var et vældigt Rabalder, og en stor Ildsjøle slog ud af Vinduet. Straks kom en Politimand hen til mig og begyndte at gestikulere og raabe op om, at det var mig, der havde foraarsaget Eksplosionen; samtidig kom heldigvis 2 unge Damer ud fra Gaarden og raabte om Hjælp, og det opklaredes saa, at det havde været en Gaseksplosion; de havde glemt at lukke for Gassen, og da de saa kom hjem og vilde tænde, skete Eksplosionen. Damerne tog ingen Skade, og Ilden blev begrænset til nogle Gardiner i et Vaskeri. Jeg fik saa Lov at gaa om Bord, og vi blev færdige med at laste Kul til Helsingborg, hvortil vi kom efter 10 Dages Sejlads. Styrmanden og to Mand blev der afmønstrede, og Kaptajnen og Kokken rejste hjem; det blev aftalt, at Johan og jeg skulde blive om Bord, til vi kunde komme i Østersøen for Is, mod at vi fik halv Hyre for at efterse Riggeren og holde Vagt; til Gengæld fik vi Lov at spise af Provianten, saa længe der var noget. Vi havde en god Tid paa 7 Uger, hvorefter Kaptajnen og Kokken igen kom om Bord sammen med en ny Styrmand — en ung Københavner, som skulde have sin første Tur som Styrmand — og 2 Mand til. Vi fik Ordre for Memel for at laste Staver til Liverpool, kom godt ud af Sundet, men maatte gaa til Ankers ud for Snekkersten for Modvind. Kaptajnen gik i Land, og det blæste op til en Storm fra Land. Han fik et Par gamle Kadrejer til at sætte sig om Bord, men de kunde heller ikke ro i Land igen mod Sø og Vind, saa de drev over mod Svenskekysten, og vi saa dem ikke mere.

Vi kom til Memel og fik Last; Johan og jeg var i Land og fik at se, hvordan Prøjerne behandlede Søfolk. En dansk Sømand kom for vare at stikke en Prøjer med en Kniv, og han blev arresteret. Soldaterne trak blank og drev os ud af Lokalet.

Vi kom til Søs, og efter 23 Dages Rejse kom vi til Liverpool. En Dag, mens vi laa der, fik Johan og jeg Ordre til at følge med Kaptajnen i Land efter Proviant. Han tog os med op i Park Lane og viste os rundt i Byen, hvor han gav os noget at drikke. Da Kaptajnen syntes, det kunde passe, fik vi Besked om at gaa om Bord, han vilde blive i Baren. — Der blev ingen Proviant købt den Dag. Vi skulde laste Salt til Putnatski i Hvidehavet. Vi var ved at blive kede af Skuden, som var meget læk, saaledes at vi, naar vi ikke var til Rors, skulde staa ved Pumperne; men saa rettede vi lidt paa Humøret ved at synge:

Den gamle Skude fra Hæk og til Spil
er læk — »Condoren« er dens Navn;
engang gaar det vel ad Helvede til,
i Morgen mod Liverpools Havn.
Hu — hej, Liverpool hej, my boy.

At rømme i Land paa en fremmed Grund
er Livet paa Eventyr,
at komme i Land med en tredive Pund
g' r Luft for en Yankeeefyr.
Hu — hej, Liverpool hej, my boy.



Der er intet andet at gøre end at vente.

Og saa blev vi kaldt agter til Storskødet og fik en gammel Rommer. Johan og jeg besluttede at rømme for at komme paa Langfart, og vi aftalte med en Irlænder om at hjælpe os i Land. Vi tog det Tøj paa, vi kunde, og efterlod Resten; om Aftenen fik vi Landlov og blev borte. Skæbnen vilde, at Irlænderen var et slet Fyr, og han gik til Kaptajnen og tilbød at skaffe ham hans Folk igen mod Betaling, og 2 Dage efter kom Kaptajnen med 2 Politifolk og tvang os om Bord. Det var sidste Dag, vi var der, og der var Politivagt om Natten, for at vi ikke skulde stikke af igen. Da vi næste Morgen sad og drak Kaffe, fortalte Kaptajnen Lodsens, at han var glad for at have sine Folk igen; men med eet sprang Johan op og sagde: »Det skal blive Løgn; nu er Nattevagten gaaet. Vil du med Kammerat?« Men jeg fattede mig ikke hurtigt nok, og Johan sprang op paa Kajen og stak af, lige som vi var blevet tørnet til og skulde smide los. Først efter at vi var ude af Dokken, blev Kaptajnen klar over, at Johan var væk; kun jeg vidste Besked og var i daarligt Humør over at miste en god Kammerat.

Jeg blev truet med alt muligt: ingen Hyre og Arbejde for to Mand. Naa, vi kom op i Kanalen mellem Hebriderne og Skotland og laa underdrejet. En Dag kom en stor Dæksbaad sejlende ud fra Klipperne imod os med 10—12 Mand paa Dækket. De skævede grimt efter den gamle Skude og ventede vel paa, at vi skulde drive i Land, saa der kunde blive lidt Rov. Kaptajnen var ikke glad for dem og fortalte, at det før var sket, at Skibe var blevet overfaldet i Farvandet der om-

kring; men de nøjedes med at se paa os og stak atter ind mellem Fjeldene. Vi arbejdede os op til Orkney-øerne og traf der en skotsk Fisker, som vi gjorde en Handel med. Vi fik en Helleflynder paa 200 Pund for en Flaske Rom og lidt Tobak; saa stod den paa fersk Fisk i 14 Dage, saa kunde vi ikke døje den længere. Nu fik vi en Nordøststorm og laa underdrejet i 3 Uger for Styrbords Halse og maatte pumpe hele Tiden. Det eneste, vi saa i den Tid, var en stor norsk Stavanger Jagt, som lænsede sydover for den bare Rig — formodentlig til Spanien med Klipfisk fra Island.

En Dag sagde Kaptajnen til mig, at hvis vi blev ved paa den Bov, drev vi snart i Land paa Grønland, og det passede godt, for vi fik pludselig vestlig Vind og styrede østover. Da var det, da jeg 2 Dage efter om Natten stod til Rors i diset, men lyst Vejr, fik Øje paa en hvid Stribe ret forude og straks varskoede Styrmanden. Jeg fik det Svar: »Hvad rager det dig?« Og han vilde ikke engang se, hvad det var. Da jeg paa Styringen kunde mærke, at vi var paa grundere Vand, og at det blev mere graat i Farven, præjede jeg Kaptajnen, som laa i Kahytten. Han kom straks paa Dækket og raabte til Styrmanden: »Hvordan Fanden er det, De gaar og sover? Det er jo Vestmannøerne.« Det blev til Skænderi, som endte med, at Styrmanden blev sat fra Bestillingen, og Forholdet mellem Kaptajnen og Styrmanden blev ikke godt mere. Vi fik nu brasert rundt og kom under Vinden og lod »Condoren« gaa sydover en Dags Tid, saa kunde vi atter styre østover mod Nordkap. Det var ikke morsomt; ingen Styrmand og

en læk Skude, saa vi blev snart trætte. En Nat, vi var oppe at bjærge Overmærsejl, faldt en ung Mand ned fra Stængevantet; idet han traadte fra Raaen ind i Vantet, gik en Vævling itu. Han faldt ned paa Jollen, som laa paa en Galge forude, og med de tunge Træskostøvler knækkede han et Par Bord i Jollen og faldt derfra ned i Hovedet paa Kaptajnen, som var i Færd med at rebe Storstagejlet. Vi kom hurtigt ned og fik ham til Køjs. Han kunde ikke gaa, da han havde forstuvet Hofterne og maatte holde Køjen i flere Dage — atter en Mand mindre. En Dag fik vi en Bark i Sigte — en norsk Hvalfanger; vi havde Islag og Haglbyger. Kaptajnen spurgte om Position, og vi var 40 Mil nordvest for Nordkap. Vi styrede saa sydøstover og fik ogsaa Nordkap i Sigte og gled forbi det høje Forbjerg og kom ud for det Land, hvor vi skulde ind. Da vi kom nærmere, kunde vi se et Par norske Ishavs-jagter ligge i Bugten, og nogle Mænd kom ud og hjalp os til Ankers. Vi var glade for at komme i Ro efter 62 Dages Sejlads fra Liverpool. Vi lossede Saltet i nogle Pramme; men da vi kom til Bunds, manglede der 2—3 Fod Salt ved Kølsvinet. Det havde vi pumpet op, saa vi havde til Tider haft godt med Vand i Lasten.

Naa, vi blev færdige og fik Ballast for Archangel, hvor vi skulde laste Tjære til Dublin i Irland, og da vi gik op ad Floden, saa jeg en Mand staa og vinke i en gammel norsk Brig, og jeg kunde ikke forstaa, hvem det kunde være, men efter Fyraften fik jeg det at vide. Johan stod et Stykke inde paa Land og raabte mit Navn. Glæden var stor, da jeg igen kunde trykke min gamle Ven i Haanden, og vi havde mange gode Timer sammen i Land. De fik en daarlig Kost i Nordmanden, og Johan kom om Aftenen om Bord til os og fik lidt til Føden. Kaptajnen havde ogsaa opdaget ham og tilbød mig, at hvis jeg kunde faa ham om Bord igen, skulde jeg faa fuld Hyre for hele Rejsen; men Johan var et Mandfolk og lod sig ikke lokke. Vi skiltes for stedse, jeg saa ham aldrig mere; kun et Brev fra Amerika, og en god Kammerat var borte. Vi fik en Russer om Bord, men han var ikke Sømand, saa vi havde ikke meget godt af ham. Hans Fader var Reder for nogle Skibe i Hvidehavet, saa det var vist nærmest for at lære lidt om Søen. Han kom i Land i Dublin. Naa, vi kom til Søs og kom ud for Lofoten i fint Vejr. En Dag saa vi en sort Ting i Vandet, lig et Vrag. Vi holdt ned mod det, og det viste sig at være en mægtig, død Hval, lige saa lang som Skibet, og endda kunde vi ikke se Hoved og Hale. Vi lod »Condoren« drive ned paa Siden af den; en norsk Brig, som vi var i Følge med, kom ogsaa til og vilde have, at vi i Forening skulde slæbe Hvalen til Trondhjem, men

det vilde Kaptajnen ikke; vi nøjedes med at stikke en Stige ind paa Skroget og flænsede 4—5 Kødtonder fulde af Spæk, og nu smurte vi Stænger og Rak og alt, hvad der kunde smøres, i Tran; saa da vi kom til Dublin efter 28 Dages Rejse, lugtede vi som en gammel Hvalfanger. Arbejderne var lige ved at nægte at gaa om Bord, og vi maatte smide Trankødet i Vandet om Natten for at undgaa Vrøvl.

Vi fik Ordre for London og lastede Koks for Flensborg; paa Themsen fik vi Bunden skrubbet paa Bank. Da vi gik ned ad Themsen for god Vind, kom en Damper saa nær paa os, fordi han maatte vige for en anden Sejler, som laa og krydsede, at han tog Næcken af vor Fokkeraa, og den knækkede i Skivgattet, hvori Undermærsejlskødet skærer. Naa, vi baatte næje Skødet fast paa Raaen med en Kæde, saa vi kunde ikke give det op, før Kæden blev løsnet.

Vi kom godt over Nordsøen; men en Nat, vi var ud for Hirtshals, blæste det op fra Land, saa vi maatte bjærge alle Sejl — Undermærsejl ogsaa, og jeg fik Ordre til at gaa op og løsne Skødet ved at gaa op og fire Kæden langsomt af, og saa skulde de paa Dækket hale Givtovet igennem; men da jeg fik en Tørn af, fløj Skødet løs, og de fik ikke halet igennem paa Dækket, saa Kæden fløj om Ørene paa mig og slog Ansigt og Hænder til Blods; jeg holdt fast ved Tcp-lenten til jeg kunde komme ind paa Raaen. Jeg saa ikke godt ud, da jeg kom ned paa Dækket, og Humøret var gnavent; men jeg fik en stor Rommer og Hænderne forbundet. Et Par Dage efter kom vi til Flensborg, og »Condoren« skulde lægges op der. Da vi blev afmønstret gav Kaptajnen mig 15 Kr. mere i Hyre for den Tid, vi var en Mand for lidt, det, i Stedet for at blive trukket fra i Hyre, satte Humøret lidt op. Jeg fik Hyre med en Damper »Julia« af Flensborg paa Nordsøen for Vinteren 1891, og jeg saa aldrig Kaptajn Nielsen mere, endskønt jeg havde god Lyst til at hilse paa ham igen. Naa, ombord i Damperen gik det ogsaa lystigt til. Jeg skulde møde om Natten, som den skulde være udlosset og sejle Kl. 4 om Morgenen. Da jeg kom om Bord var hele Mandskabet fulde og i vældigt Slagsmaal, saa Blodet flød. Styrmanden havde brugt Haandspage til at slaa ned med. Det var alle Projere i Lukafet, saa jeg tænkte, hvordan mon den spænder af mellem alle de fulde Mennesker. Naa, de kom til Køjs og jeg fik Rørtørn og stod i 6 Timer til Rors. Saa var de kommet til Hægterne igen, og jeg blev afløst. Det viste sig at de alle var flinke mod mig; jeg var ene Dansker ombord, saa jeg havde ingen at tale Dansk med, og jeg var ikke stiv i det tyske, men det gik godt. Alle vilde de lære mig Tysk, hvad jeg senere havde godt af.

TEXACO
MARINE PRODUCTS
THE TEXACO COMPANY A/S
 Amaliegade 35 • Telf. Central 16,516

En Tyrefægtning

Af OSCAR JENSEN

i Meksiko

VI laa for smaa Sejl og krydsede i den californiske Havbugt. Vi søgte efter Indsejlingen til Guaymas. Der fandtes hverken Fyr eller Sømærker, men Skipperen havde været der før, og han havde bidt sine egne Mærker i Landet.

Det var Morgen. Jeg sad nede i mit Lukaf og trak i Tøjet — rigtig gnaven og utilfreds med Tilværelsen. Her laa vi og rodede og kunde ikke finde i Havn, fordi Solen havde svigtet, og Loggen viste falsk, og fordi Skipperen stadig tog forkert af Mærkerne; og var der noget, jeg længtes efter, saa var det at komme i Havn. Saa havde jeg ogsaa drømt — vidunderligt, men det var selvfølgelig ogsaa lutter Løgn og Sansbedrag alt sammen. Det er sindsvagt, hvad man kan bikse sammen i Søvn, naar man har været fire Maaneder i Søen.

»Fanden ogsaa!« sagde jeg og sparkede Støvlen af mit højre Ben igen, for det var den venstre, jeg havde faaet paa. »Alting er da ogsaa forkert.«

Saa stak Skipperen Hovedet ned gennem Kappen og kaldte:

»Kom op og se, Styrmand! Nu har vi dem!«

»Har vi dem nu igen?« sagde jeg, og jeg tænkte mit; for jeg vidste, han mente Mærkerne paa Landet.

Jeg skyndte mig alligevel paa Dækket, for Skipperen havde de to sidste Etmaal talt saa meget om sine Mærker, at de tilsidst havde gjort et mægtigt Indtryk paa mig. Det var ligefrem, som om Billedet af dem havde gravet sig fast i min Hjerne. Jeg saa dem vaagen, og jeg saa dem i Søvn, og det var ikke saa underligt, at jeg havde drømt sindssvagt; for Skipperen kaldte dem Nonne-Titterne.

»Hvor?« sagde jeg, da jeg kom op. »Hvor er de?«

Skipperen saa paa mig fra Siden og rystede paa Hovedet. Saa pegede han ind mod Land:

»Der!«

Jeg betragtede Landet, og jeg betragtede Skipperen — og Landet igen, og saa slog Knæene Kniks under mig.

»Er det Nonne-Titterne?« udbrød jeg. »Er det virkelig Nonne-Titterne?«

Jeg følte selv, hvor lang jeg blev i Ansigtet; men det vilde andre ogsaa blive, dersom de forestiller sig det, jeg havde forestillet mig, og i Stedet for bliver brændt af med to sorte Bjergknuder, der rager halvvejs op til Himlen. Men jeg slugte Skuffelsen paa fastende Hjerte og gik ned og skyllede efter med Kaffe.

Denne Gang havde Skipperen ikke taget fejl. Om Eftermiddagen lænsede vi ind gennem en lang, smal Rende — mellem høje, lodrette Klippevægge, hvor Nattens-Dronninger og andre Kaktus kravlede om-

kring og stiklede til hinanden — ind i et cirkekrundt Bassin som en Gryde, og der laa Guaymas. Ankeret raslede i Bund, og det vrimlede ind over Dækket med Meksikanere — Toldere og Farisæere imellem hinanden og i alle tænkelige Changeringer. Der var hvide og røde og sorte, og der var nogle, som var bronze-farvede — og atter andre med en Hud som Citronsuppe; og de avede Maria og skabede sig, saa det var til at blive katolsk af. Tolderne vilde forsegle Lugerne, og Farisæerne vilde have dem aabnede.

»Det er den nye Kirke,« sagde Skipperen.

»Aa-aah — det er rigtigt!« udbrød jeg. »Hvem i Alverden tænker ogsaa paa, at vi er kommen rundt Kap Horn med en Kirke i Lasten.«

Skipperen tog en skinhellig Mine paa.

»Man skal ikke tale haanligt om den Slags, Styrmand. Enhver er salig i sin Tro.«

»Jeg haaner aldeles ikke nogen,« sagde jeg. »Men naar jeg tænker paa denne her Kirke — *made in Germany* — til at skille ad og sætte sammen som en Æske Byggeklodser fra en Legetøjsbasar, og jeg rigtig betragter Kanutterne der, saa er det ligesom jeg mister Respekten for al deres Hellighed — endskønt — det kan maaske tænkes, at Fjølserne virkelig tror, at Tabernaklet staar nede i Lasten fikst og færdigt med Orgelmusik og Korsang og hele Pibetøjet; men jeg tvivler alligevel. Og ved De, hvad jeg nu gør?«

»Nu gør De ingen Vrøvl med dem,« sagde Skipperen.

»Ikke Spor,« sagde jeg. »Jeg jager dem i Land, gør jeg.«

Saa gik jeg ned paa Stordækket, og da Tolderne havde forseglet Lugerne og var gaact fra Borde, gik jeg løs paa Farisæerne.

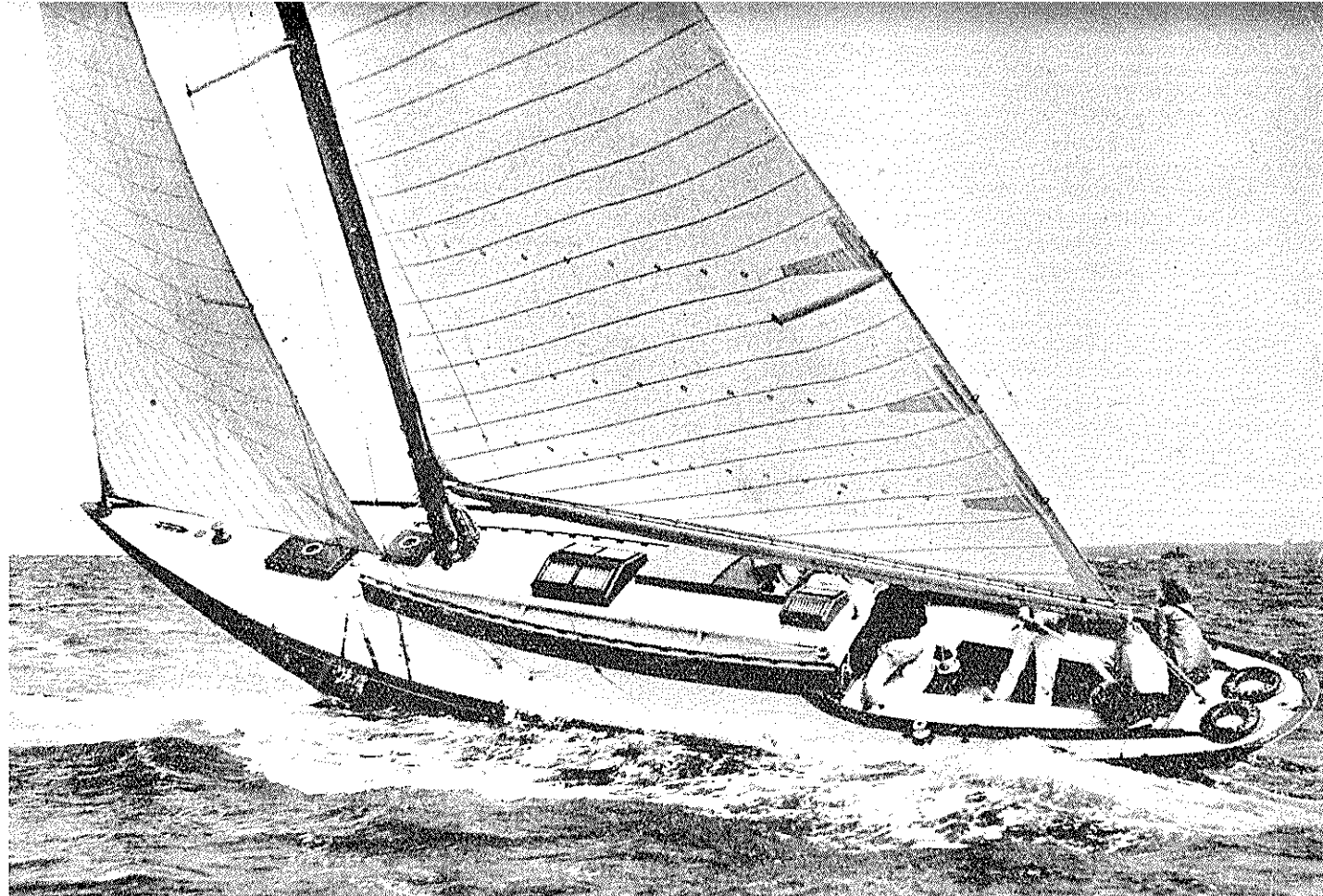
»Pasar! Afsted!« sagde jeg og viste ud over Siden. »Skrub af med Jer — Hamburgo, Kolera!«

Jeg har aldrig været stiv i det Spanske; men det kan nok være, de forstod mig. De jumpede over Siden som Græshopper, og væk var hele det hellige Kor, som var kommen om Bord for at indvie den nye Kirke med Bøn — og stjæle af Lasten.

Jeg var da ikke klogere, end at de alle var stukket af; men da jeg tilfældig kom hen paa Fordækket, hørte jeg noget pusle inde under Bakken.

»Hvad er det? — Er der flere endnu?«

Saaledes tænkte jeg uvilkaarligt. — Og ganske rigtig — finder jeg ikke en lille, modbydelig En, der sidder og gemmer sig helt oppe i Stævnen — en rigtig væmmelig Tingest med onde Øjne og Kniv i Skærfet og alt andet til Bandit-Faget henhørende; og saa sad han og luskede med noget inden for Skjorten.



New York Yacht Club »32« ve Long Island. Ejes af John B. Shethar.

»Kan du komme ud, din Tyveknægt!« sagde jeg.
»Lad mig se, hvad Du har stjålet.«

Saa kom han kravlende frem paa alle fire, mens han brugte Kæft af en anden Verden, og jeg stod klar til at tage imod ham, for nu havde jeg opdaget en af mine nyvaskede Skjorter inden for den snavsede Las, han havde paa. Men netop som jeg skulde slaa min Klo i ham, hoppede Bæstet op som en Kænguru — lige over Hovedet paa mig — og ud over Skibssiden.

»Tyveknægt!« raabte jeg nok engang. »Vent til du kommer om Bord igen, din væmmelige Bandito!«

»Dito, dito!« sang det ud over Gryden.

»Ja, vent, Kanalje!«

Men han havde Hastværk med at komme i Land. Han svømmede paa Maven og paa Ryggen og klaskede sig i Bagen og rakte Tunge ad mig, og han svømmede som en Hund. Jeg skældte ham ud for det værste, men fik samme Konfekt tilbage, og tilsidst gik det op for mig, at det var Ekkoet, der svarede igen. Saa vendte jeg mig om, og nu blev jeg endnu mere ærgerlig: for der stod Andenstyrmand og fniste omkap med alle Folkene.

»Skal vi saa se at faa Sejlene gjort fast, saa vi kan faa Udskejning?« sagde jeg. »Jeg synes ikke, han var saa morsom.«

Men hvad Folkene syntes, var jeg ikke i Tvivl om; for de laa oppe paa Ræerne og grinede, saa hele Riggen rystede. — Resten af Eftermiddagen skrubbete de udenbords.

Skipperen havde brændt den af — og mig med. Han skulde komme tidlig om Bord med Penge; men han kom Klokken et om Natten med Banditten fra om Eftermiddagen, og der laa de langs Siden og vrælede: »Dæk ohøj!«

Jeg var edderspændt.

»Tak skal De ha',« sagde jeg, da jeg kiggede udenbords og saa, hvorledes det var fat.

»Aa jeg be'r,« sagde Skipperen. »Giv mig en Haandsrækning.«

Saa halede jeg ham op over Stormlejderen. Jeg havde den største Lyst til at lade ham dumpe paa Halvvejen til Tak for Afbrynderen; men mit bedre Jeg sagde: Nej, og Meksikaneren kravlede bagefter og skubbede paa.

»Hvad skal han?« spurgte jeg, da Banditten stod paa Dækket og grinede ad det hele.

»Det er min gode Ven, Diego,« sagde Skipperen. »Han har lodset mig om Bord, og han skal have en lille een paa Falderebet.«

»Det har han Faneme ogsaa fortjent,« sagde jeg og kastede Trojen.

Saa laa Meksikaneren igen og rumsterede nede i Baaden, og Skipperen sad paa Halen paa Dækket og saa fjøllet ud.

»Bevares vel, Mand,« sagde Skipperen. »Hvor blev han af?«

»Han gik down,« sagde jeg — »ned at lede efter en bedre Moral, antager jeg.«

»Jamen Menneske dog! Sæt De har slaet ham fordærvet. De bliver skudt.«

»Saa er det ikke første Gang,« sagde jeg; og jeg sagde det uden at overdrive og uden Frygt; for jeg hørte allerede Skipperens gode Ven hale ud paa Aarerne af alle Livsens Kræfter, mens han tog, Gud ved hvem det var, til Vidne paa, at han nok skulde finde mig med sin Kniv, naar jeg kom i Land.

Skipperen var kommen paa Benene igen. Han stod og stivede Mesanmasten af, og han havde Taarer i Øjnene — eller saadan noget.

»Hvor er De dog haardhjertet, Styrmand,« sagde han.

»Det er De den første, der har sagt,« sagde jeg — »af dem, der har talt om Hjerteanliggende med mig.«

Saa hjalp jeg ham ned og puttede ham til Køjs — sikker paa, at Diego havde besørget Afklædningen.

Den næste Dag var det Søndag med høj Himmel og Fridag over det hele — undtagen for de Tømmermænd, Skipperen havde sat i Arbejde, og de skejede først ud hen ad Middag.

»Jeg kan ikke forstaa,« sagde Skipperen, da vi sad paa Halvdækket under Solsejlet og skaffede. »Der var noget jeg skulde huske paa, men se om jeg kan komme i Tanker om det.«

»Det var vel Pengene,« sagde jeg som en lille Paamindelse, endskønt jeg gerne havde taget Gift paa, at Diego havde stjaalet dem allesammen.

»Pengene,« gentog Skipperen og rystede paa Hovedet. »Nej, det var slet ikke det. Pengene kommer Clerken med efter Middag.«

»Aah Gudskelov!« sagde jeg, og halede en Mundfuld Vejr op helt nede fra Støvlerne. »Saa kan man da alligevel komme i Land i Dag. Det er næsten mere, end jeg havde ventet.«

»Ja saa!« udbød Skipperen og slap Skeen og saa skarpt paa mig. Saa slog han pludselig en Halvtørn paa sig selv. »Kan De se, om der staar »Fjols« paa Ryggen af mig, Styrmand?«

»Der er ikke noget at se, Hr. Kaptajn,« sagde jeg.

»Uhm.«

Saa ledte Skipperen videre efter det, han skulde huske paa, mens jeg ledte efter flere Boller i Suppeterrinen.

En Damper kom ind. Den gav et Brøl fra sig med Fløjten, og Skipperen sprang op.

»Nu har jeg det!« udbød han, og det kom som en Eksplosion. »Det var godt. Det var sandelig godt, han kom, ellers var jeg aldrig kommen i Tanker om det.«

»At han skulde komme?« sagde jeg.

»Nej, at der skal være Tyrefægtning — rigtig Tyrefægtning, Styrmand — i Eftermiddag. Hvad siger De til det?«

»Jeg siger: hvor Fanden bliver Clerken af med Dollarserne?«

Skipperen og jeg stavrede rundt inde i Land og ledte efter Tyrefægtning. Det var, som vi gik i en Bagerovn.

»Puh-ha!« stønnede Skipperen.

»Ja, Puh-ha.« gentog jeg. »Jeg tror, det er Løgn. Hvor har De det fra?«

»Diego,« kom det som et Gisp fra Skipperen.

»Det er en Vildmand — en regulert Vildmand. han har faaet os paa. Men lad os spørge os for.«

Det var uden for en tiende Rangs Beværtning med *English spoken* i Vinduet, jeg kom med dette Forslag, og Skipperen var ogsaa tør i Halsen. Vi gik ind.

»To Glas *vin*,« forlangte Skipperen. »*Vino negro*.« Værtshusholderen sprang som en Snurretop. Han hed Pedro — en fuldblods Meksikaner med en Halmstak af en Hat paa Hovedet.

»You speak English?« spurgte han.

»Si, Senor,« svarede Skipperen.

»Me speak Mexicana,« sagde Pedro.

»All right,« sagde jeg, og saa blev jeg stum, for henne bag Skænken fik jeg Øje paa noget i Lighed med det, jeg havde forestillet mig, før Skipperen præsenterede mig for Nonne-Titterne.

Sikken Hals — og sikken et Hoved — for ikke at tale om en Krop — kulsort Haar — Øjne med Ild i, og saa spillede de. Men jeg spillede med, medens Skipperen og Pedro stangede Buh med hinanden, for det var deres Maade at tale om Tyrefægtning paa.

Saa gik vi igen, og Pedro fulgte med som Cicerone.

Luften skoldede. Jorden brændte, og Solen sad paa Himlen og gjorde os Helvede hedt; og mens Pedro gik og spanskede, gik Skipperen og jeg og flød ud over hele Byen som to Klatter Margarine.

»Bare,« tænkte jeg — »bare jeg dog havde ladet dem gaa alene.«

Vi kom langt uden for Byen — til en stor, aaben Plads, hvor der var rejst et Cirkustelt. Det vrimlede med Børn — halvnøgne og med næsten ingenting paa, og de skraalede alle sammen omkap med en spraglet Udraaber og et fire Mands Hornorkester. Det forekom mig, at jeg havde set noget lignende før, og alle de mange Rifter og Stopninger i Siden paa Teltet mindede mig om Cirkus, da jeg selv var Dreng og havde faet min første Svanekniv.

»Nu skal vi saa se,« sagde Skipperen. »Hvad mon det koster?«

Pedro talte paa Fingrene: en, to, tre Dollars.

Jeg saa paa Skipperen. Han saa paa mig, og vi saa begge to paa Pedro.

»Skal vi tage ham med?« sagde jeg.

»Skidt, vi splejser,« sagde Skipperen og gik hen og købte Billetter.

Pedro lo over hele Ansigtet og slog mig venskabeligt paa Skulderen.

»Ja, Du er dejlig,« sagde jeg. »Men jeg synes alligevel bedre om din Kone.«

Saa masede vi os ind i Mylderet af højroastede Tilskuere. Der var Masser af Kvinder imellem, og de var allesammen barhovede, men saa havde Mændene til Gengæld Hatte paa, som var store nok for to.

»Det er nok den omvendte Verden,« sagde jeg.

»Det er en Demonstration,« sagde Skipperen.

»Mod hvem?«

»Franskmændene.«

»Den kan jeg ikke,« sagde jeg.

»De kender nok Napoleon,« sagde Skipperen.

»Ham med Sct. Helena?«

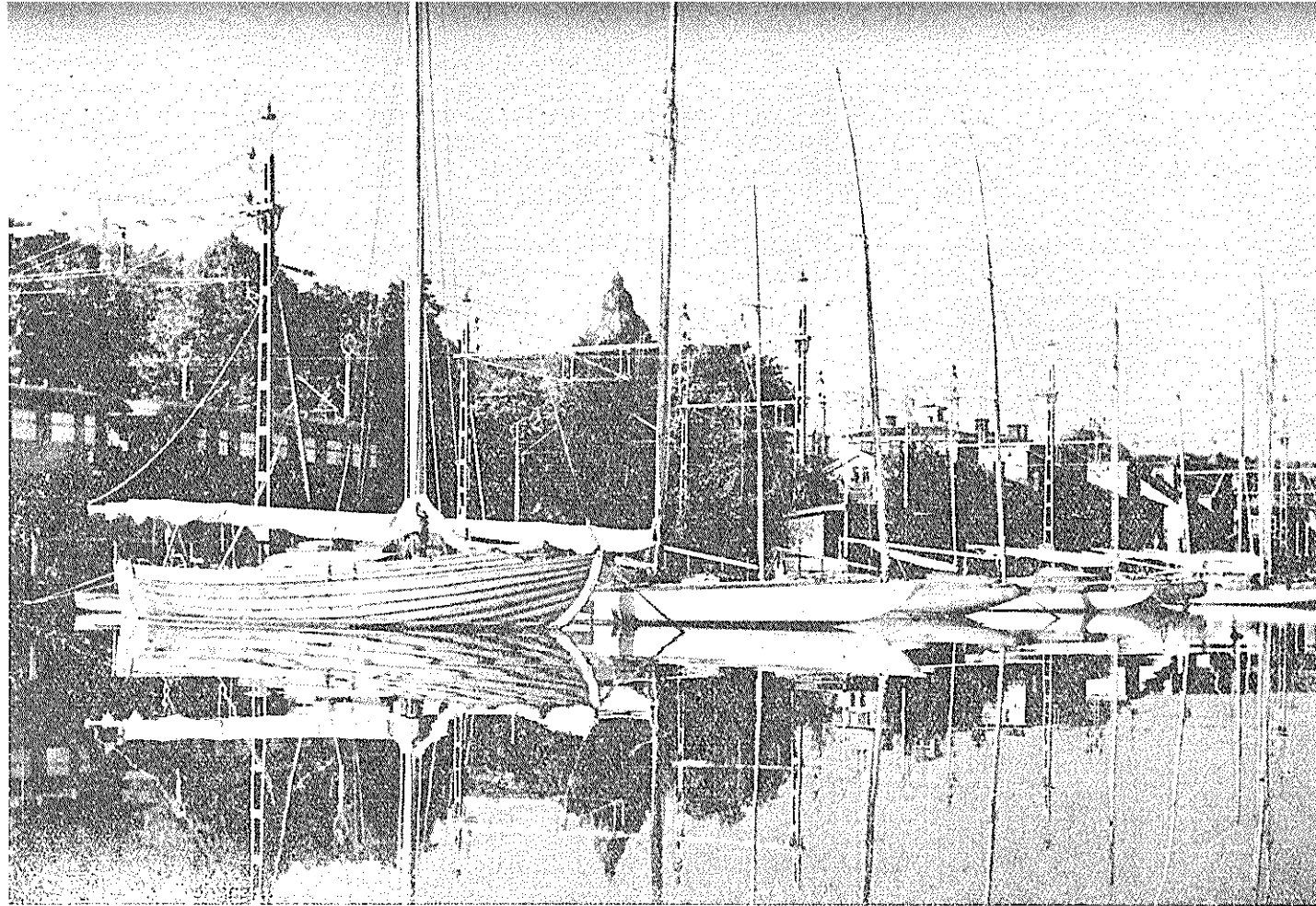
»Nej, ham med Eugenie.«

»Naa, ham,« sagde jeg. »Nej, ham kender jeg ikke, men jeg har været paa Sct. Helena.«

»De er nok ikke rigtig med,« sagde Skipperen. »Nu skal jeg forklare Dem det.«

»Tak,« sagde jeg. »Skal det være en anden Gang?« Men det skulde det ikke.

»Ser De, Styrmand,« sagde Skipperen, »den Na-



Udenfor Jönköping Yacht Club i Sverige.

poleon, jeg mener; det var ham, som opfandt det fredie Kejserdømme, og hans Kone hed Eugenie, og hun opfandt de store Damehatte.»

»Det var Fandens,« sagde jeg.

»Ja, set med Mandfolkeøjne,« sagde Skipperen. »Men det var ikke nok med det. Nej, Konen opfandt en ny Mode hver Dag, og Manden vilde ikke staa tilbage, saa opfandt han til sidst det nye Kejserdømme, og det var Mexiko. Men Mexikanerne var ikke med paa Moderne, Styrmand; for Mandfolkene tog Livet af Kejseren, og Kvindfolkene tog Hatten af Hovedet, og de har aldrig haft dem paa siden.«

Jeg sad ganske stille og hørte paa Skipperen, mens jeg spejdede efter Damehatte, men jeg opdagede ikke en eneste. Saa kom jeg uvilkaarligt til at se paa den Halmstak, Pedro havde paa Hovedet, og nu slog det ned i mig, at de store Mandehatte maaske ogsaa havde deres Historie.

»Hvorfor i Alverden er de dog saa kolossale?« sagde jeg.

»Det vidste Skipperen ikke. Saa spurgte jeg Pedro, men han blev lynende trekvar; for han troede, jeg mente Panden og det, der skulde være indenfor den, da jeg pegede paa Halmstakken.

»Caramba, Piloto!« bandede han.

»Jeg vil blæse dig et Stykke,« lo jeg.

Saa faldt Musikken i, og Forestillingen begyndte.

Først kom der to opløbne Lømler ridende paa to Mulæsler. De mulede Manegen rundt og hvinede og

skreg, som om de havde en Kniv i Halsen, og saa havde de en Pigkæp i Haanden.

»Bravo! Bravo!« hylede Tilskuerne.

»Det er Pikadorerne,« sagde Skipperen.

»De ligner Banditfrø,« sagde jeg.

Saa kom der en paa den mest gebræklige Rosinante, jeg nogensinde i mit Liv havde set. Han havde Kaarde ved Siden og en lang Lanse i Haanden, og han red rundt og hilste med Lansen, saa Mexikanerne blev fjollede.

»Det er Toreadoren,« forklarede Skipperen videre.

»Han ligner Diego,« sagde jeg.

Men nu kom der noget andet — først et langt Brøl som fra en Damper i Havsnød, og jeg saa paa Skipperen, og jeg kunde se, han tænkte det samme som jeg. Saa kom der en stor, uformelig Bylt vraltende — antagelig paa fire Ben; for den havde da et Oksehoved, kunde jeg se. Resten var dækket til med et guldfrynset Dækken, som naaede helt til Jorden.

»Hvad er dog det?« sagde jeg.

»Tyren,« svarede Skipperen.

»Er det virkelig Tyren?« sagde jeg, og nu følte jeg, som da Skipperen præsenterede mig for Nonne-Titterne; for i Panden paa Oksehovedet sad to Gran-kogler, kunde ogsaa var broncerede. »Jamen den har jo ingen Horn.«

»Vent bare,« sagde Skipperen. »Den er god nok. Kan De se, hvor rasende den ser ud?«

»Det maa være indvendig,« sagde jeg.

Saa mulede Lømlerne hen til den Ende af Tyren, hvor der slet ingen Horn var, og de stak til den med Pigkæppene og raabte noget, som jeg ikke forstod.

»M-bu-uh!« brølede Tyren, og den saa ogsaa uforstaaende ud, og saa flyttede den sig ganske langsomt midt ind paa Arenaen.

»Ih, hvor den ser rasende ud,« sagde jeg — »ulykkelig«.

»Vaas,« sagde Skipperen.

»Bravo!« raabte Mexikanerne og svingede med Halmstakkene, og Tyren faldt paa Knæ og takkede for Bifaldet; men den rejste sig ikke igen, for den havde faaet Benene uklare af Dækkenet.

»Den lurser,« sagde Skipperen.

»Den hvad?« sagde jeg.

»Haa-va! Haa-va!« raabte Tyrefægteren og lavede Kaprioler med Rosinanten og svingede Lansen i Luften. Saa sprang han af og trak Kaarden og begyndte at danse Cancan for Tyren.

»Saa!« sagde Skipperen. »Pas nu op. Nu farer den paa ham.«

»Mon,« sagde jeg.

»Khy!« sagde Tyrefægteren og jog Kaarden i Tyren lige til Skæftet.

»M-bu-uh!« brølede Tyren, og den væltede om paa Siden og laa og spjættede.

Tyrefægteren bukkede. Mexikanerne raabte: Bravo! og paa mere, og Skipperen og Pedro raabte med. Men jeg sad og ærgrede mig over den Dollar, jeg havde spenderet paa Forestillingen, og jeg ærgrede mig endnu mere over den halve Dollar, jeg havde spenderet paa Pedro, men jeg ærgrede mig allermest over, at jeg ikke havde Kræfter til at spendere en Omgang Tamp paa alt det Tyve- og Røverpak, der fandtes i Mexiko, og jeg havde ondt ved at holde mig i Skindet.

»Hvordan er det, De sidder og rækker?« sagde Skipperen. »Sid dog rolig, Mand. Vi risikerer jo, at Bænken braser sammen med os.«

»Jeg kan ikke holde mig længere,« sagde jeg. »Lad mig komme ud, ellers svarer jeg ikke for Følgerne.«

»Skynd Dem saa,« sagde Skipperen. »Der kommer mere endnu.«

Jeg saa paa Skipperen, og jeg kunde se, han mis-

forstod mig, men jeg lod ham blive i Misforstaaelsen, og saa gik jeg ud, og jeg stak af ind ad Byen til.

Skipperen havde bidt sine Mærker i Landet ved Indsejlingen til Guaymas. Jeg havde bidt mine i Vejen til Pedro's Beværtning, og da jeg naaede op paa Højde med den, blev jeg lodset i Havn af to flammende Blinkfyre.

Hun var dejlig — Pedro's Kone. Hun gnistrede med Øjnene og drak Ispunsch til, og jeg drak vino negro og kroede mig som en spansk Hane.

Men bedst som vi sad, kom Diego og stak sit væmmelige Tyvefjæs ind ad Døren.

»Aah-ah, Piloto!« sagde han, og saa havde han Kniven i Haanden. — Men han glemte at tage den med sig, da han gik.

Hvor var jeg øm i Knoerne, og hvor var jeg glad for Pedro's Kone; for hun nussede dem, og saa flyttede Ømheden sig andre Steder hen, og dér blev den siddende, til Døren brasede ind, og Pedro fulgte efter med Diego i Hælene.

»Caramba!« bandte Pedro.

»Krak!« sagde mit ene Stoleben, og Konen hvinede omkap med det.

Men Stolebenet, som tilhørte Pedro, fik Tyveknægten, Diego, og saa fløj det ud gennem Vinduet, og jeg sprang bagefter. Resten gik hurtigt.

»Hvor blev De af?« sagde Skipperen, da jeg dryppende af Sved og forkradset i Ansigtet kom asende op over Stormlejderen. »Og hvordan i Alverden er det, De ser ud, Mand?«

»Jeg har været til Tyrefægtning, sagde jeg.

»Ja, det har jeg ogsaa,« sagde Skipperen. »Men derfor behøver man da ikke at se saadan ud.«

»Nej, Kaptajn,« sagde jeg og lagde Vægt paa mine Ord. »De har ikke været til Tyrefægtning; men det har jeg, og jeg har saagar selv fægtet med to Tyre paa én Gang.«

»De har fægtet med Fanden,« vrængede Skipperen haanligt.

»Ja,« sagde jeg. »Den ene havde i hvert Fald Horn. Og nu ved jeg ogsaa, hvorfor Mandehattene er saa store her til Lands.«



SABROE
KØLEANLÆG
KØLESKABE
OG
LUFTKONDITIONERINGS-ANLÆG

SABROE KØLDE
til alt og alle.

TLF. 370

A/s THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL
Medlem af Bestyrelsen.
Stockholmsgade 55.

ERINDRINGER

ET ældre Barkskib, der engang for længe siden var løbet af Stabelen et eller andet Sted i Finland, bred til Bougen og med et Agterspejl saa stort som mindst to Ladeporte paa en Herregaard, nu hjemmehørende i en Havneplads ved Øresund og med Dannebrog under Mesangeffelen, laa oppe i den finske Skærgaard paa en lille ubeboet Lasteplads og indtog Planke til en fransk Kanalhavn. Det var i Slutningen af Oktober 1888; Vinteren havde dette Aar meldt sin Ankomst meget tidligt som saa ofte før saa langt mod Nord, — Isen rundt om os blev tykkere for hver Dag, og vi, der var ombord paa Barken, tog lange Skøjture efter Udskejning og ligeledes den sidste Søndag, vi laa paa Lastepladsen.

Endelig den 5. November fik vi den sidste Planke stuvet ind, Dækslasten forsvarelig fastsurret og tørnede til Køjs for at faa den sidste rolige Nat, inden vi skulde ud at sejle.

Næste Dag gik med at gøre Skibet søklart, og den 7. Novbr. om Morgenen kom Slæbedamperen langs Siden for at slæbe os ud af Skærgaarden, Vejret var, efter Aarstiden, smukt med østlig Vind. — Efter et Par Timers Bugsering var vi til Søs og satte alle Sejl og passerede, kort efter at have kvitteret Slæbedamperen, Hangø, hvorefter Kursen med god Brise sattes ned gennem Østersøen.

Efter en Dags god Sejlads friskede Vinden, saa vi maatte beslaa Bramsejlene. Røjlerne var taget til Dæks, inden vi stod fra Land. Det var jo en Vinterrejse, vi skulde ud paa, og paa denne Aarstid er der sjældent Brug for Røjlen i Nordsøen. — Efter et Par

Dages Sejlads med udmærket Fart løjede Vinden af, da vi var passeret Øland, og da vi naaede ned under Bornholm, blev det helt stille.

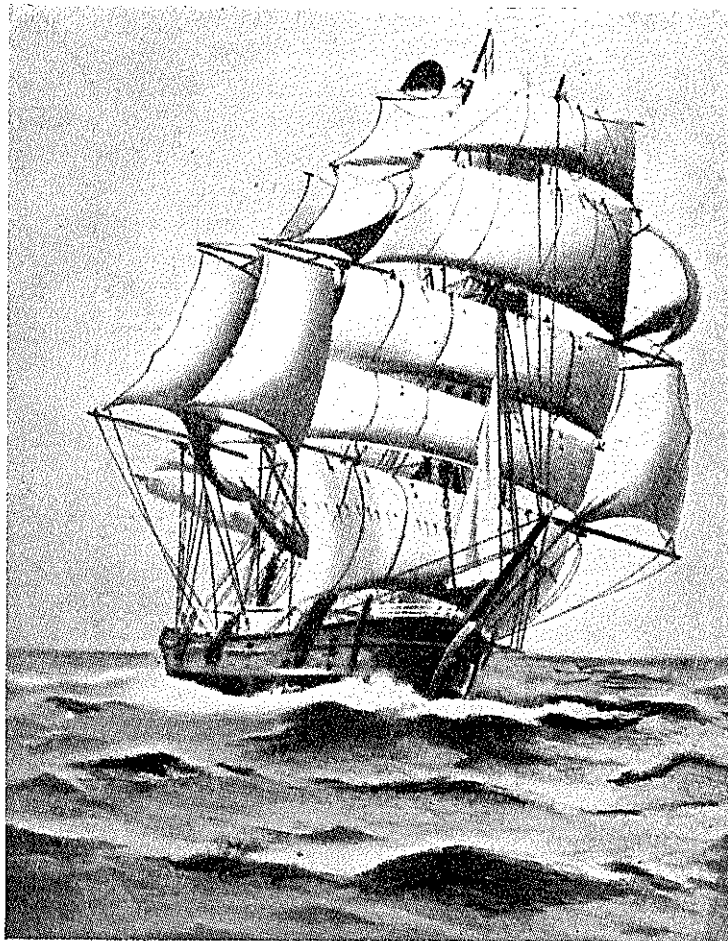
Der nede samledes efterhaanden et Par Hundrede Sejlskibe, som alle skulde op gennem Øresund. Vi laa og drev en Vagt eller to, saa fik vi Vind fra ØSØ. — Der blev Travlhed med at faa brasat Firkant, og nu gik det med god Fart langs den svenske Kyst, forbi Ystad, mod Falsterbo, som vi passerede, ligesom Fyret paa Fyrskibet blev tændt.

For stiv Kuling stod vi nu op mod Drogden, hvor vi tog Lods om Bord Sundet op.

Det var Mening, vi skulde ankre op paa Helsingørs Red for at proviantere, men da Vinden friskede mere og mere, besluttede Føreren at fortsætte. Det var en stolt Sejlerflaade, der den Aften og Nat passerede op gennem Øresund, et kosteligt Syn, som ingen af vore unge Sømand nogensinde

vil faa at se. Mange prægtige Skibe var der, nogle der skulde paa Langfart, andre der kun skulde over Nordsøen, men alle higende efter at komme frem. Vor gamle finnebyggede Bark var, trods sin brede Forende og endnu bredere modsatte Ende, en udmærket Sejler. Den var skarp i Bunden og havde et Dybtgaaende paa Last af 17—18 Fod. Det var af den Slags, der taalte et Pres af Sejl.

Ved Dag gry passeredes Kullen, og da var de fleste af den store Flaade nede fra Bornholm agterude, og da vi passerede Anholt Knob Fyrskib, havde vi kun 1 Skib i Sigte. Vi løb fra dem alle.



Femte Dagen efter vor Afsejling fra Finland passerede vi Hanstholm Fyr, der den Gang endnu ikke var elektrificeret. Det skete først Aaret efter. Hermed var det forbi med Medgangen. Vi fik nu VSV Kuling, der efterhaanden tiltog til Storm. Vi laa nu underdrejede for Stumperne og drev nordefter, indtil vi kom op under Lindesnæs, kovenkte saa og drev ned langs i Nordsøen, Vinden havde skaget sig mere nordlig til omkring VNV, men det blæste stadig en haard Storm.

En Nat Kl. 2 blev alle Mand kaldt paa Dæk, Ordren lød: »Alle Mand op at rebe.«

Mens vi kom i Kludene og Olietøjet, spekulerede hver især paa, hvad det skulde betyde, der var jo intet Sejl at rebe, idet de alle, paa nær Stumperne af et Forstagesejl, var gjort fast, men vi blev hurtig sat ind i Situationen, da vi tørnede paa Dæk. Ordren lød: Gør Stor-Overmærsejle los og stik Reb i det, derefter Reb i Storsejl og Fok, gør los Stor-Strengestagesejl, stik 2 Reb i Mesanen!

Da alt dette var udført, blev der varskoet: Klar til at vende, og derefter kom vi ud for en Sejlads, som aldrig glemmes. Læsiden af Dækslasten laa stadig under Vand, og frem gik det med en Fart, saa det knagede i alle Sammenføjninger. Saaledes fortsattes til 8 Morgen, hvorefter Sejlene atter blev beslaaede, og vi laa nu atter og drev nordpaa. Tømmermanden fik Ordre til at pejle Pumperne og varskoede: »6 Fod Vand i Lasten. Alle Mand til Pumperne«. Vor gode Hjælper »Møllepumpen« blev sat til fuld Kraft, og nu gik det Slag i Slag 2 Timer, hvorefter Pumperne lensede. Dermed var vi klar over, at vi kunde holde den gaende, og nu fik vi en tiltrængt Hvile efter det haarde Tag, der havde varet siden Kl. 2 Nat. Om Eftermiddagen tiltog Vinden til orkanagtig Storm, saa vi lagde den for svikede Under-Mersejle, og saaledes laa vi, til vi den næste Dag lidt før Middag fik en lille Sejlbaad i Sigte, styrende ned mod os.

Vi var forinden bleven gjort bekendt med, at Aarsagen til den haarde Sejlads Natten forinden var, at vi var ved at gaa ind paa Horns Rev, og dermed forstod vi, at det var Livet, vi havde kæmpet for. Baaden kom hurtig nærmere og viste sig at være en norsk Lodsbaad. Den løb op under Agterskibet og prajede, om vi vilde i Havn.

Der parlamenteredes lidt om det, hvorefter det blev besluttet at søge Nødhavn.

Forinden Lodsbaaden bordede os, gav han Ordre

til at sætte Sejl, saa fik vi en Fart af 7 Knob. — Der blev Liv i Gutterne, da vi blev klar over, at det var Havn det gjaldt, og inden ret længe løb vi langs i Søen med 7 a 8 Knobs Fart.

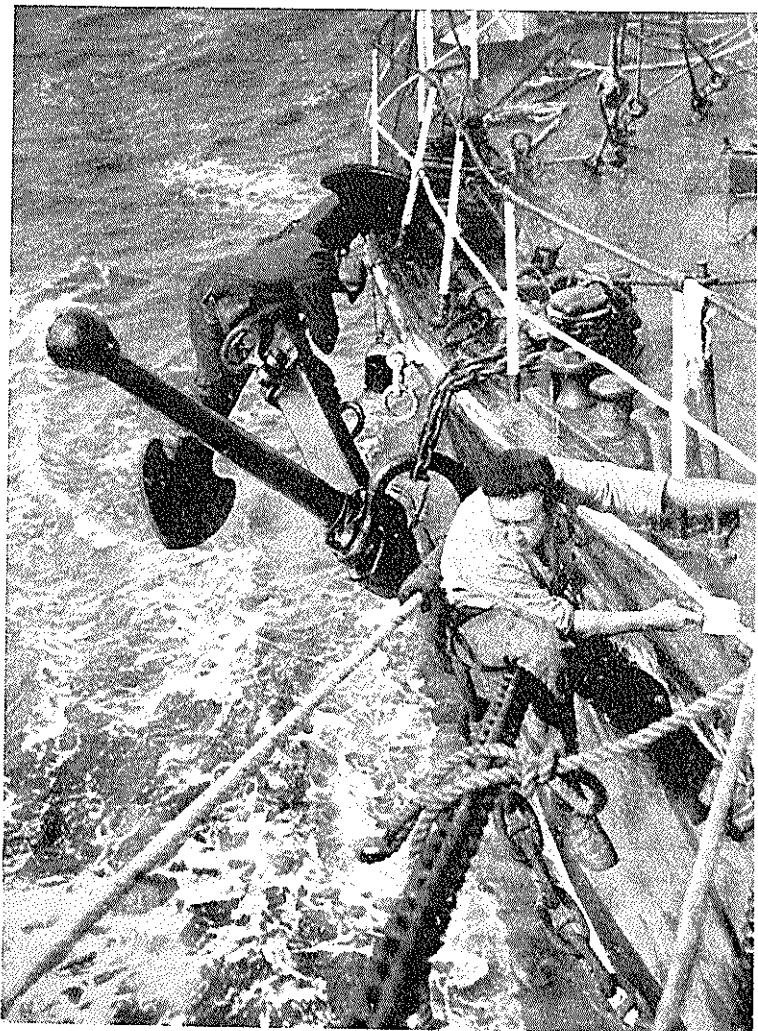
Lodsbaaden løb nu op under Læ, og i et Nu hængte Norske Lodsbaaden i Røstet, hvorefter Baaden i samme Øjeblik var langt fra Skibssiden. Det var en af de stoute, vejrbitte norske Lodser med graasprængt Therje Vigen Skæg, der gik helt ned paa hans Bryst, ret en Sømandsskikkelse at se.

Kursen blev sat for »Kleven«, Havnepladsen for Mandal. Vi laa 10 danske Mil til Søs, da Lodsbaaden kom om Bord, saa det varede noget, inden vi fik Land i Sigte, men lidt før Mørkets Frembrud lod vi Ankeret falde i Kleven Havn.

I Havnen laa der over 100 Vinddrivere, saa det var en livlig Plads, vi var ankommen til.

Vi laa saa der i ca. 14 Dage og havde det godt ovenpaa den haarde Tørn, vi havde taget med Nordsøen, men en skønne Dag fik ogsaa det Ende.

En December Morgen 14 Dage før Jul hev vi ind Anker og stod til Søs med smukt Vejr og nordlig Vind. Vi glædede os til at faa en god Rejse ned gennem Nordsøen, men det skulde ikke blive saadan.



Den finske Bark »Pommern« males paa Vej hjem fra Australien.

En 3—4 Mil til Søs fik vi Modvind, stod over mod Jyllandskysten med opfriskende Kuling, der atter gik over til Storm, klodsrebede igen og vendte med Hanstholm i Sigte, drev atter Nord over, men kom denne Gang udenom Lindesnæs, saa nu havde vi Plads at drive paa. Vi naaede op i Linie med Bergen, hvor Vinden traks sig mere nordlig, og vi stod nu Syd over igen med et par Streger i Sejlene. Vinden holdt sig, saa vi Juleaften laa udfor Themsen, hvor vi atter mødte Storm og Modvind.

Kl. 8 Juleaften havde vi Julelysene tændt, det vil sige St. Elmsild paa alle Nøkke, det er et enestaaende Syn at se, men det varsler jo ikke godt Vejr. Kort efter brød et Uvejr løs med Torden og Lyn og et Skybrud af Regn, som næppe kan beskrives. Men derefter rummede Vinden, og vi stod ned mod Kanalen, passerede Galopperne og Godvinsand og gik for fuldt Sejlpres langs Kridtklipperne ved Dover i et vidunderligt Vejr.

Vinden holdt sig, indtil vi fik Dungeness Fyr i Sigte, saa sprang den pludselig om til Storm af VSV, hvorefter vi atter drev ud i Nordsøen.

Dette gentog sig to Gange, indtil vi endelig kom Dungeness forbi. Der laa vi og holdt os med nordlig Kuling i 3 Dage, indtil der endelig blev Lejlighed til at gaa over til Dieppe, hvortil vi ankom og blev forløjet Nytaarsaften.

Endelig var den Rejse tilende, der trods en udmærket Begyndelse dog blev slidsom og langvarig.

Efter endt Udlosning indtog vi en Ladning Flintsten, hvorefter Skibet skulde gaa hjem for Oplægning for senere ud paa Foraaret at gaa til Riga med Flinten, der skulde anvendes paa Glasværkerne der.

Den 29. eller 30. Januar 1889 fik vi Hanstholm i Sigte og pejlede Hirtshals Fyr lidt efter Midnat. Ved Vagtskifte Kl. 4 Morgen toges der Lodskud med 30 Favne Vand, hvorefter der drejedes SSØ over, idet Kaptajnen antog vi var nord for Skagen og nu kunde ligge Kattegat ind. — Kl. 5 Morgen strandede Skibet paa Skagens Nordstrand og blev Vrag.

Kl. 8 Morgen kom Redningsbaaden ud, og vi forlod Skibet og kom lykkelige og vel i Land. Vejret var haardt, men det er dygtige Mænd, der betjener det danske Redningsvæsen, det erkender man bedst, naar man selv har været med til at blive reddet.

Vi blev i Skagen 3—4 Dage indtil alle Formaliteter

med Søforklaring med videre var bragt i Orden, hvorefter vi fik vor Afregning, og en tidlig Morgen Kl. 5 forlod vi Skagen for at rejse enhver til sit Bestemelsessted.

Befordringen den Gang var ikke saa komfortabel som nu, 5 stive fjederløse Arbejdsvogne var stillet til vor Raadighed, vi gik det meste af Vejen ved Siden af Vognene, det var biterlig koldt med Frost og nordlig Blæst, men Kl. 2 kørte vi ind gennem Frederikshavn, og dermed skiltes vi, som nu havde traadt Dækket paa den gamle Bark i 10 Maaneder. Der er nu gaaet snart 50 Aar siden da. Jeg har aldrig truffet nogen af Kammeraterne siden, de fleste er maaske døde, og selv er jeg snart en gammel Knark, men den Tid gaar jo aldrig af Minde. Det var disse Skibe og disse Strabadser, der dannede Sofolk, noget haardhudet blev man jo den Gang, det fulgte med, men vi, der den Gang var unge, gennemgik en god Lære i Sømandsskab, som aldrig senere er glemmt.

Flintestenslasten ligger vel endnu deroppe som en Revle, de franske Sten har faaet en omtumlet Tilværelse, og det samme har maaske en Del af den Besætning, der var med, ogsaa faaet. Jeg ved det ikke, kun har jeg kunnet følge Kaptajnens og Styrmandens Veje og ved, hvorledes det gik dem, inden de i en høj Alder fik Ordre til at gaa ud paa den sidste Rejse.

Selv havnede jeg efter flere Aars Sejlads, først med Sejlskibe, senere med de da ildsete Dampskibe, ved Fyrvæsenet, hvor jeg nu har gjort Tjeneste i snart 42 Aar, og snart falder for Aldersgrænsen.

Men tidt og ofte, naar jeg sidder heroppe paa min ensomme Nattevagt, mens Fyret sender sine elektriske Straaler ud over Havet, mindes jeg de urge Dage og de Sejladser, jeg da var ude paa og ønsker at jeg — nej, det vil jeg ikke nærmere ind paa, men jeg er glad ved, at min Livsgerning er bleven, at jeg er med til at lyse op for vore Søfarende, saa de trygt kan stole paa Fyrets vejledende Blink.

Men et Savn er det alligevel, at man aldrig ser en af de stolte Sejlere mere. De enkelte, der er tilbage, har pillet Ræerne ned og i Stedet anbragt en osende Motor Agter til Fremdrift med den Skrue, der nu stikker ud gennem Agterstavnen foran Roret. Mon der er mere Lykke og Tilfredshed nu, end der var en Gang, jeg tvivler derpaa.

En gammel Fyrmester.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

Dybsindige

Betragtninger

paa en

Week-end-Tur

Ud over det blaa med „Bandido II“

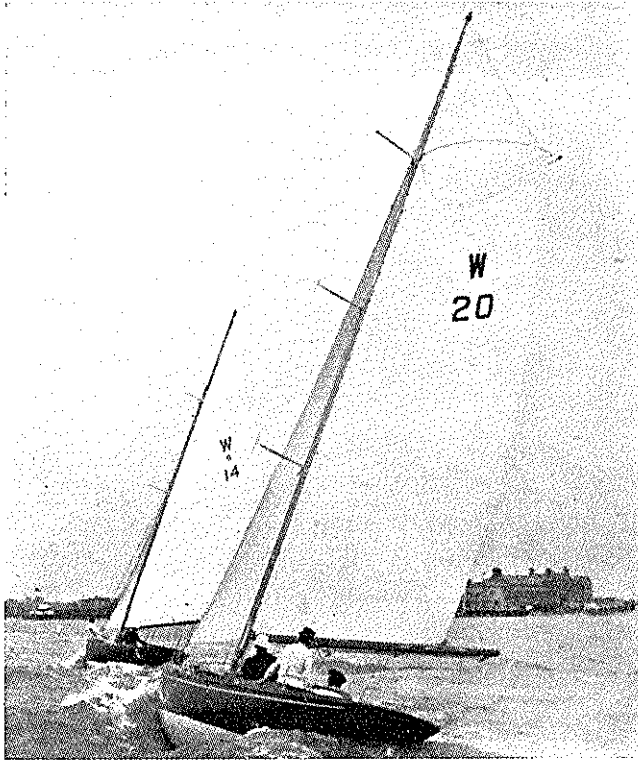
Af Tøffelhelten

MIN Erhvervelse af »Bandido II« staar i direkte Forbindelse med min Kones afgjorte Skræk for alt, hvad der smager af Saltvand, samt hendes udprægede Trang til at forbyde mig alt det, jeg har størst Lyst til. Jeg har en lumsk Mistanke om, at det egentlig skyldtes Medlidenhed med min Person, der fik mine Naboer til, naar min Kone ikke var til Stede, at antyde overfor mig, at Hr. N. N., der boede der og der, havde en ganske fortrinlig lille Baad til Salg — billigt. Det var som at saa Forbrydelsens spæde Spire i mit uskyldige Sind, for efterhaanden blev den Baad en Tvangstanke hos mig, og jeg luskede rundt nede ved Stranden for at stjæle mig til at undersøge den, uden at min Kone opdagede det. Jeg turde jo ikke fortælle hende, at Ekstrafortjenester, som jeg paa det Tidspunkt netop havde en Del af, i Stedet for at vandre ind paa den sædvanlige Sparekassebog, blev anbragt paa en hemmelig Konto, jeg havde oprettet udelukkende med Erhvervelse af »Bandido II« for Øje. Egentlig var jeg lidt flov over mit uægtskabelige Luskeri, men hvis nogen har set »Bandido II«s vidunderlige Linjer og Rig, forstaar de mig sikkert.

Jeg husker ikke mere, hvilken overordentlig vigtig Generalforsamling, jeg bildte min Kone ind, at jeg skulde til, da jeg en Vinteraften listede ned paa Kroen for at »handle Skiv« med Hr. N. N. Derimod husker jeg tydeligt, at det blev sent, før jeg vendte hjem, at den eneste Udvej til at forklare min stærkt alarmerede Kone de mangfoldige Toddyer, der hang usynlige, men mærkbare omkring



Rolvand



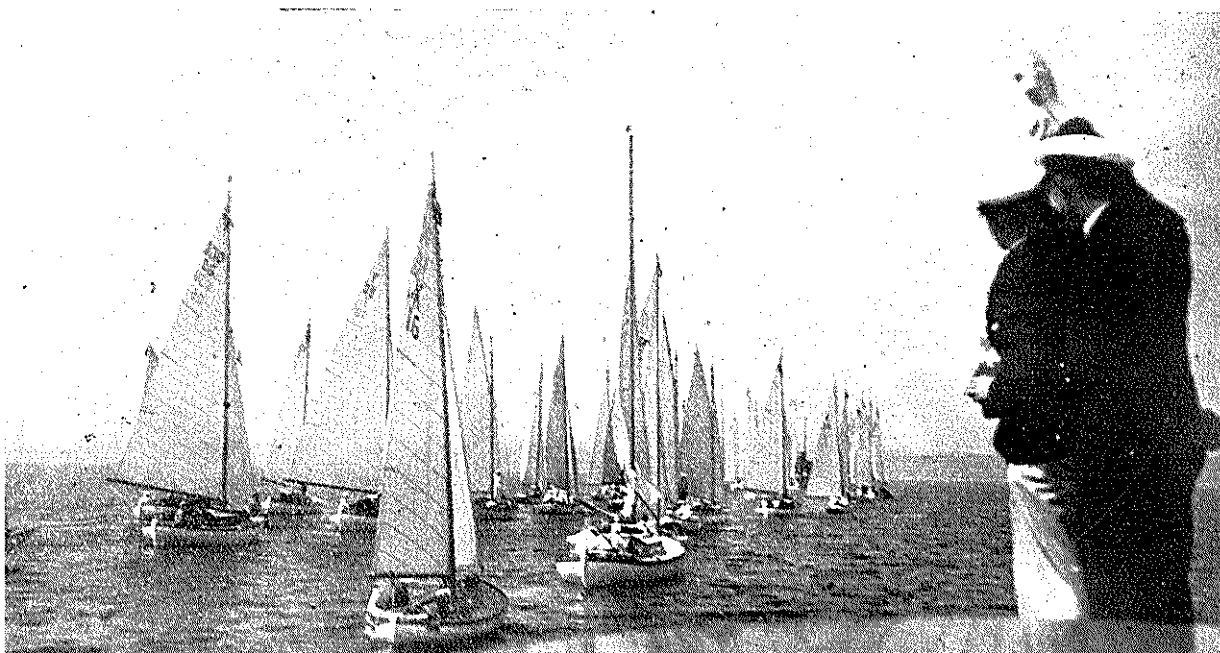
En ny Type Sejl — de saakaldte »Wiskbone«-Sejl.

mig, var at sige, at Formanden for Bestyrelsen havde holdt mig tilbage for at raadføre sig med mig om uhyre vigtige Forretningssager.

Men jeg var den lykkelige Ejer af »Bandido II«. Og overfor denne pludseligt opdukkende Kendsgerning meldte min Kone Pas, det vil sige, ikke hverken straks eller stilltiende, det skal Guderne vide, men altsaa saadan lidt efter lidt, uden at jeg dog derfor nogensinde følte mig helt sikker, undtagen naar det under et eller andet Paaskud er lykkedes mig at slippe om Bord i »Bandido II«, hejse Anker og forsvinde et eller andet

ubekendt Sted hen. Første Gang var selvfølgelig i Foraaret, eller strengt taget allerede sidst paa Vinteren, før nogen anden Sejlsportsmand endnu havde tænkt paa at stikke i Søen. Jeg havde besluttet at indvie »Bandido II« med en Tur Sjælland rundt for at hilse det kommende Foraar. Udgangspunktet var den lille nordsjællandske Havn, hvor jeg havde erhvervet »Bandido II«. Jeg havde provianteret, efter i nogle alt for fine Martsdage at have gaaet Fartøjet efter fra Køl til Mastetop. Nu laa den for Anker og ventede, mens en ondskafuld Nordvesten, der truede med Sne, hylede i Rigningen og tog til i Styrke. Den gjorde den tidlige Paaske mere isnende kold end nogen Julenat, men samtidig ogsaa Kahytsovnens Varme mere indbydende end Tanken om at staa til Rors. Forøvrigt var det heller ikke Vejr til at strække nye Sejl i.

Uden nogen større Fortrydelse havde jeg opgivet at komme af Sted, indtil Vejret havde lagt sig noget, og derfor havde jeg lukket Kahytzdøren tæt i for Vinden, der skar som en Slagterkniv. Siddende foran min lille Ovn med en uopskaaret Bog i Haanden begyndte jeg at spekulere over, hvad det egentlig kunde være, der saa uimodstaeligt holdt En fast i det at — — sejle, er et utlstrækkeligt Ord — — Langfart er for overdrevet, for det omfater ikke den store Skare af Kapsejlere, hvis Ejere er dygtige og energiske Søens Tilhængere. Jeg ved knap, hvormed jeg skal betegne dette at rumstere nede under Dækket, mens Ovnen buldrer lystig og Vejret gør sit værste. Nej, denne mærkelige og verdensfjerne Maade at eksistere paa, der til Baggrund har Baade og Sejl og Hav og Vind og Luft, og denne Følelse af Fuldkommenhed, af fuldstændig Uafhængig-



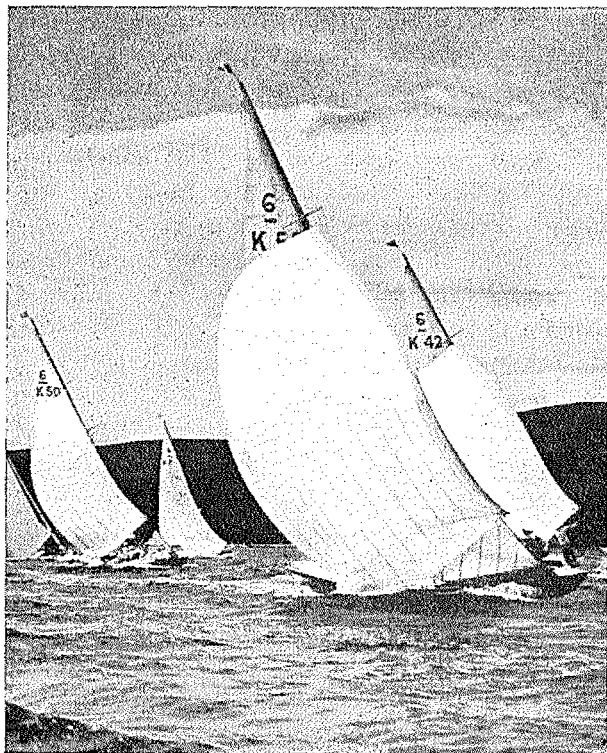
Afsejling i den jydsk Fællessejlsads.

hed af Bekymringer og Forviklinger i Land, maa have en bedre Betegnelse.

Her i min lille Verden, rullende og svingende mellem Molerne i en lille nordsjællandsk Havn, falder jeg til Ro i den sikre Overbevisning, at det næste, jeg foretager mig, den næste Begivenhed i min Tilværelse, fuldstændig hviler i min egen Haand. Jeg føler mig ikke mere som Offer for en karakterfast Ægtehustrus Paabud eller Genstand for internationale Traktater eller prisgivet Handelsverdenens Lunefuldhed: Jeg kunde kort sagt selv bestemme min egen lille flydende, gyngende Verden og indrette den nøjagtigt, som jeg ønskede den og lægge mig tilbage og nyde min Fred.



Naar man ligger for Anker paa en saa idyllisk Plads, kan man faa Ro til at tænke.

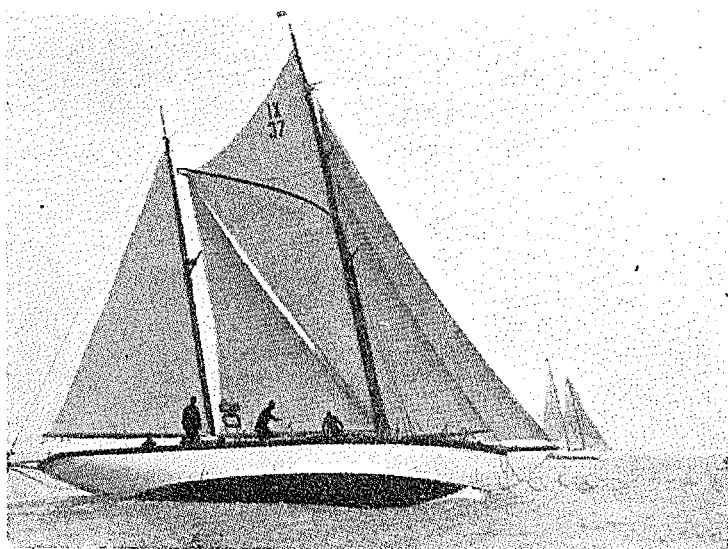


iagde en hurtig Visit paa Baadepladsen, hvor deres Yachter blev gjort klar til dem. Selv havde jeg nydt disse Ugers Forventning, mens min egen lille Baad nærmede sig Fuldførelsen og Sæsonens første Sejl nærmede sig. Og jeg havde tænkt: hvilken vidunderlig Ting maa en Yacht ikke være, at den kan bringe en Mand saa meget mere Tilfredsstillelse, blot ved at den er *hans egen*.

En Kyniker vilde sige, at ingen kan stole paa nogenting, at Skuffelse lurur omkring hvert et Hjørne, og hver Dag har sit Tilfælde af Forræderi. Men Baade forraader ikke En; og Baade forandrer ikke Anskuelse paa uforstaaelige Maaader, og de svigte ikke En, naar det ser sortest ud. Baade bliver noget, som Mænd begærer mere en noget andet her i Verden — — noget de kan have Tillid til — — noget, der altid vil gengælde deres udelle Kærlighed og forblive deres under det daglige Livs Omskiftelser. Det kan være en fin stor Diesel-Motorbaad, hvis Bov udviser den højeste Elegance; det kan være en slank svimlende høj Skønhed beregnet paa at vinde en Havkapsejls; eller det kan være den hjemligt omdannede Redningsbaad, hvis Bemaling

I Ugevis havde jeg iagttaget unge og gamle Mænd, der med et lykkeligt opløst Udtryk malede og skrabede og ferniserede deres Baade. Jeg havde set det Udtryk af Glæde lyse op i overanstrengte, nervøse Forretningsmænds Ansigter, naar de af-

*Tre kendte engelske Yachter:
»Senta«, »Ilex« og »Ella«.*



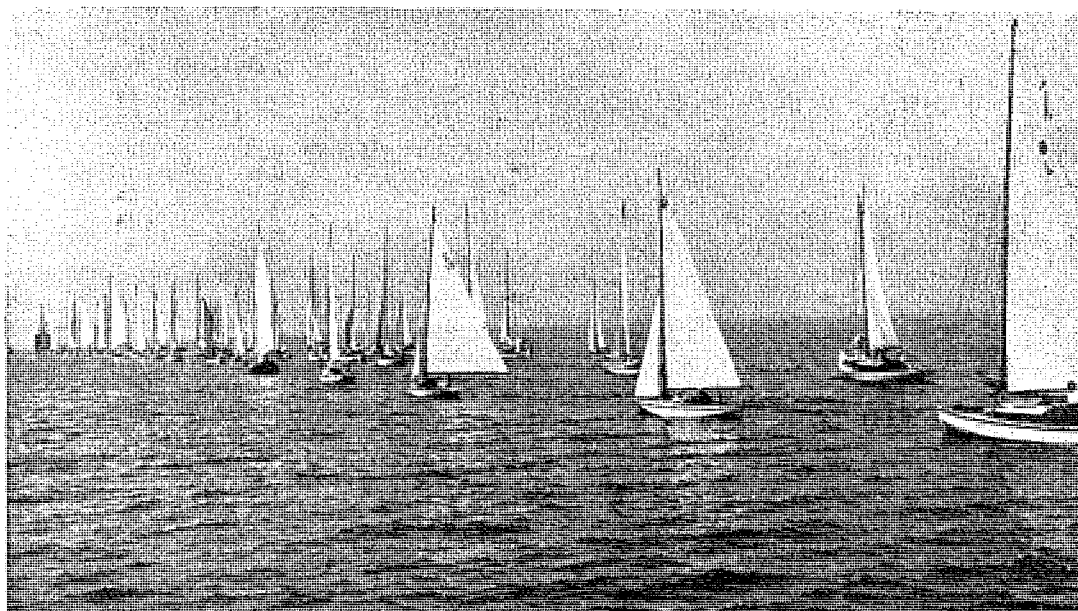
tyder paa dens ungdommelige Ejers Uerfarenhed. Det er ligegyldigt, hvad det er. Et Fartøj er straks et af de mest behagelige, mest tilfredsstillende og mest misundelsesværdige Besiddelser, en Mand kan være Ejer af.

Det er ganske ligegyldigt, hvad han planlægger at foretage sig med sit Fartøj. Den Mand er lykkelig, der finder Tilfredsstillelse i blot at nusse omkring om Bord paa sit elskede Fartøj, ligegyldig overfor Skoser fra Folk, der sejler for at vinde Kapsejladser, eller sejler deres Baade til udenlandske Havne, blot for at styrte hjem igen over Hals og Hoved. Og uendelig lykkelig er den Mand, der til fulde nyder alt, hvad hans Skib kan byde ham i Forbindelse med Søen, Vinden, Himlen, de aabne Vidders herlige Frihed. Med mindre han er en Umulius, en Skabning uden Sjæl, vil han kende hele den gysende Følelse af Frygt, naar han har bragt sit Skib i en farefuld Position. Og han vil kende den rent ud ekstatiske Glæde ved en fin Dag under Sejl paa et Hav, der ligefrem glimter og smiler med hans eget gode Humør. Han vil kende Raseriet over at komme for sent til et Højvande, over et indviklet Sæt nye Sejl, eller over en Grundstødning under Lavvaude. Han vil kende Flovheden ved en forkert Manøvre midt mellem andre Fartøjer, og den pludselige Overraskelse ved et slæbende Anker midt paa sorte Natten. Utaalmodigheden ved et uendeligt Vind-

stille eller en standset Motor vil nage ham indtil han i Erfaringernes Skole lærer at tage Tingene, som de kommer, lærer at antage de gamle Sømænds aarhundredgamle Filosofi.

Heri ligger sandsynligvis Forskellen paa det ordnede og vanemæssige Liv i Land og det uhemmede Liv til Søs — Antagelsen af en Filosofi, en Værdsættelse af alle de smaa Goder, hvis blotte Eksistens glemmes i det moderne Livs tossede Travlhed. En Solnedgang, der varsler en god Vind den næste Morgen — Sol, der pludselig spreder Skyerne og omdanner et sortegraat Hav til det livligste Grønne — Smaabølgernes Klukken i Skibssiden efter en al for lang Tids Vindstille, en Vindmølle, der svinger sine lange Arme ovre bag Engene, der ligger langs Bugten — en enlig Maages Flugt, og Trillerne fra en Lærke inde over Engene — Maanelysets Troldeskygger i Fartøjets Rig og Grejer — en god Skibskammerats glade Passiar — Søens Kalden, naar Floden gaar ud til Søs: saadanne Ting, ukendte for Manden derinde paa Brostenen, bliver til Glæder, man ser hen til, Glimt fra den store Verden, der ligger udenfor Forstæderne, for den Mand, der har sin egen Baad.

Skønt simple Glæder, er de dog Dele af det Liv, der bliver Mænd til Gode, som gaar ned til Søen i smaa Fartøjer for at søge Eventyr, Helbred, Fred og Tilfredshed i Sindet, som er Mandens naturlige Krav.



Eskadresejlds.

Aktieselskabet **METRO** Aarhus-Danmark

Instrumenter til Kontrol af Dieselmotorer og Temperatur i Lastrum.

**HUSK at fortælle Deres Venner, at
»Vikingen« nu er et 14 Dages Blad**



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Lidt elementært om Frimærker

Til at foretage de i forrige Nummer omtalte Undersøgelser er nogle Rekvisitter absolut nødvendige.

En Filatelist berører nødigt et Frimærke med Fingrene, men benytter en *Pincet* — et lille Værktøj, som hurtigt bliver ganske uundværligt, og som kan købes hos enhver Frimærkehandler for Kr. 0,75—1,50.

Til at undersøge Mærkerne er en *Lupe* nødvendig. Denne kan ligeledes købes hos Frimærkehandlerne, og Prisen afhænger af Lupens Størrelse og Forstørrelsesevne, men man kan udmærket klare sig med en Lupe til 3—4 Kroner.

En lille, mørk Ebonitplade eller en flad, sortlakeret Metalskaal benyttes til Undersøgelse af Vandmærker og kaldes naturligvis en *Vandmærkesøger*. Man lægger Mærket paa Pladen med Billedsiden underst og drypper fra en lille Flaske med Benzin en Draabe ned paa Mærket. Naar dette er gennemtrængt af Benzinen, viser Vandmærket sig straks tydeligt.

Til Bestemmelse af Takningen anvendes en *Takningsnøgle*, der bestaar af et Stykke Karton, hvorpaa er trykt, an givet ved Streger og Punkter, de forskellige Takningsarter i Tal fra 7 til 16½. Ved f. Eks. Takning 14 forstaar man en Perforering, hvor der er 14 Huller paa en Længde af 20 Millimeter. Paa Takningsnøglen er desuden som Regel trykt en Maalestick i Kvart-Millimeter aal Maaling af Tal og Bogstavers Højde, Afstand mellem Linier i Overtryk o. lign. En Takningsnøgle koster 10—20 Øre.

Til Opsætning af Mærkerne bruger man *Frimærkehængsler*, som er smaa, gennemsigtige Stykker tyndt Papir, ca. 15—20 Millimeter i Firkant og gummeret paa den ene Side. Mærkerne fastnes ved, at Hængslet højes saaledes, at den ene Trediedel kan klæbes paa Mærket og Resten paa Albumbladet. En Pakke gode, engelske Hængsler, ca. 1000 Stykker, faas for 25 Øre.

Foruden Katalogen maa disse Rekvisitter anskaffes, dersom man alvorligt vil dyrke Filatelen; men Udgiften er dog overkommelig, og baade *Pincet*, *Lupe*, *Vandmærkesøger* og *Takningsnøgle* holder i Aarevis, hvorimod Katalogen helst bør fornyes hvert Aar.

Af andre, dog mindre nødvendige Hjælpemidler, skal jeg nævne Farvetavler, Overtryksmaalere, Mærkepressere, Traadtellere — der findes nemlig Frimærker med Silketraade i Papiret — samt Cellofanbeskyttere til sjældnere Mærker. (Fortsættes).

Spørg — Vi svarer!

K. S., Vangede.

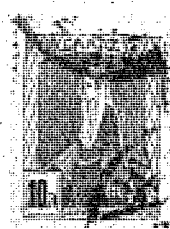
1. »Vikingen« bedes oplyse mig, om vedlagte Frimærker er russiske og ægte. Jeg har fra en Slægtning i Rusland faaet tilsendt næsten 500 Stykker, men disse her kan jeg ikke finde i mit Katalog.
2. De bedes desuden opgive mig, hvor jeg kan faa nogle af dem solgt, da jeg har mange Dubletter.

ad 1. Mærkerne er alle ægte og fra Rusland undtagen det ene, vi gengiver her, som er fra Grækenland, 1927. Vi har privat tilsendt Dem yderligere Oplysninger om de øvrige 17 Mærker, som vi har returneret, men vi gør Dem her opmærksom paa, at der til Oplysninger, som ønskes tilsendt pr. Post, ligesom til Frimærker, der der skal returneres, maa vedlægges dobbelt Returporto til Dækning.

ad 2. Forsøg hos en Frimærkehandler. »Vikingen kan naturligvis ikke opgive Dem nogen Adresse, men se efter i Vejviseren eller Telefonbogen.

»Suomi«.

De spørger, om det danske 5-Øres Frimærke af 25 Aars Jubilæumsudgaven med Billede af Marseillesborg Slot, og hvor Slottet er meget svagt skraveret, er af større Værdi end de øvrige Mærker, hvor Slottet er kraftigt skraveret. Der findes af disse Mærker nogle, hvor Slottet er helt hvidt, vist paa den øverste af Gengivelserne her. Af disse Mærker har der antagelig kun været eet Ark af et bestemt Oplag, og det er derfor muligt, at Mærkerne med det hvide Slot vil faa større Værdi end de almindelige. Dette gælder derimod næppe de Mærker, hvor Skraveringen er mere eller mindre svag. Foreløbig findes de ikke opgivet i noget Katalog, men gem Mærket og se Tiden an!



E. E., Gilleleje.

De spørger: Er det rigtigt, at ustemplede Frimærker skal være forsynet med Originalgummi, saaledes at ustemplede Mærker, der er rensset i Vand og altsaa uden Gummi, er af ringere Værdi end Mærker med den originale Gummi?»

Ja, her rører De ved et vanskeligt Spørgsmaal! Den almindelige Mening er sikkert, at ustemplede Mærker bør være forsynet med Originalgummi, og er de ikke det, forringes deres Værdi.

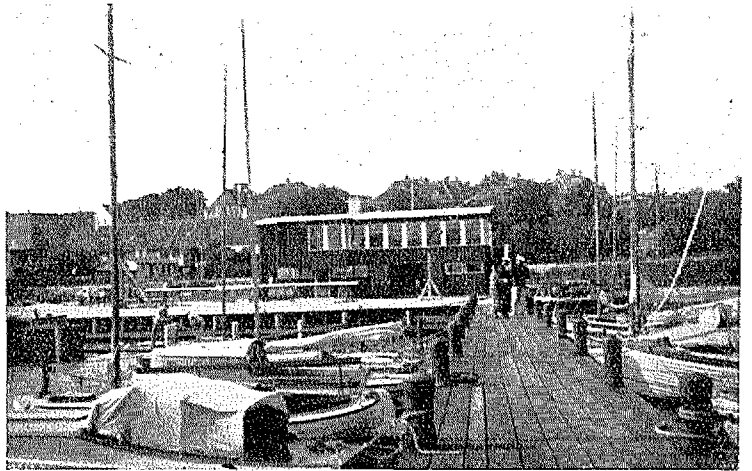
Der er dog en stor Del Samlere, og hertil hører jeg, som ser anderledes paa Dette Spørgsmaal og mener,

at ubrugte Mærker uden Gummi er de rigtige. Gummien ødelægger nemlig i Tidens Løb Mærket, dels ved at den gennem kemisk Indvirken paa Papiret danner mørke Pletter paa dette, dels ved at den efterhaanden bliver saa haard, at Mærket knækker. Endelig sker det, at Gummien paa Mærker, der hører hjemme eller samles i Lande, som ligger betydeligt nærmere Ækvator end vort, hyppigt angriber Mærkets Papir saaledes, at der i dette fremkommer Masser af fine, mikroskopiske Huller. Jeg foretrækker at bevare selve Mærket og afvasker derfor altid Gummien paa mine ustemplede Mærker. Men Enighed om Spørgsmaalet er der altsaa ikke!

Under Adressen »Vikings«s Filatelist modtager Redaktionen gerne indsendte filatelistiske Spørgsmaal og besvarer dem saa vidt muligt i det førstkommande Nummer af Bladet.

Vi gør opmærksom paa, at saafremt Oplysninger ønskes tilsendt pr. Post, eller indsendte Frimærker skal returneres, maa dobbelt Returporto vedlægges til Dækning af Forsendelsesomkostningerne.

Ny Lystbaadehavn i Vordingborg



Klubhuset.

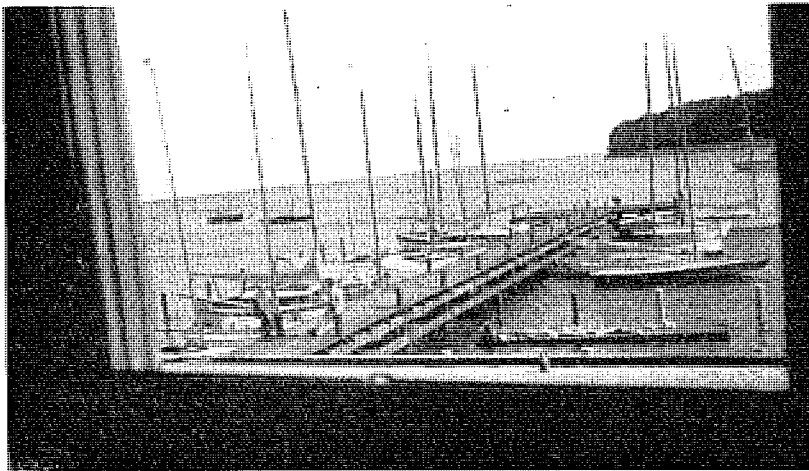
SEJLKLUBBEN »SNEKKEN« har i de sidste Par Aar ført en Del Forhandlinger med Vordingborg Byraad om Bygning af en ny Lystbaadehavn, idet Klubbens Plads nærmest var faldefærdig, og Klubben havde ikke Raad til at bygge en ny Havn. Forhandlingerne med Byraadet, som har været meget interesseret i at skabe gode Forhold for Sejlsporten, endte med, at Byen

overtog Sejlklubbens Plads, for paa denne at bygge den nye Lystbaadehavn. Paa denne Plads er der i Foraaret rammet et Bolværk og en Bro samt udført et stort Opfyldningsarbejde. Desuden er Havnen blevet uddybet til 2,5 m. I Stedet for det gamle primitive Klubhus har Klubben ladet

opføre et toetagers Hus med store lyse Lokaler, Køkken, W. C. og Materielrum. I Huset er indlagt elektrisk Lys og Vand. Foran Klubhuset er rejst en Signalmast.

Vordingborg er nu klar til at modtage de mange fremmede Sejlere, der hver Sommer passerer Sydsjælland.

Op hermed »Velkommen til Vordingborg«!



Udsigt fra Klubhuset.

Nogle Smaatræk fra Englændernes

Ophold i Køge 1807

ved KAY LARSEN

Fjenden fra Havet

DER er det mærkværdige ved det kære, gamle Køge, at Byen med Hensyn til Krigsulykker til en vis Grad har haft København til Lynafleder. Det var dør, det foregik, det var dør, det gik løs.

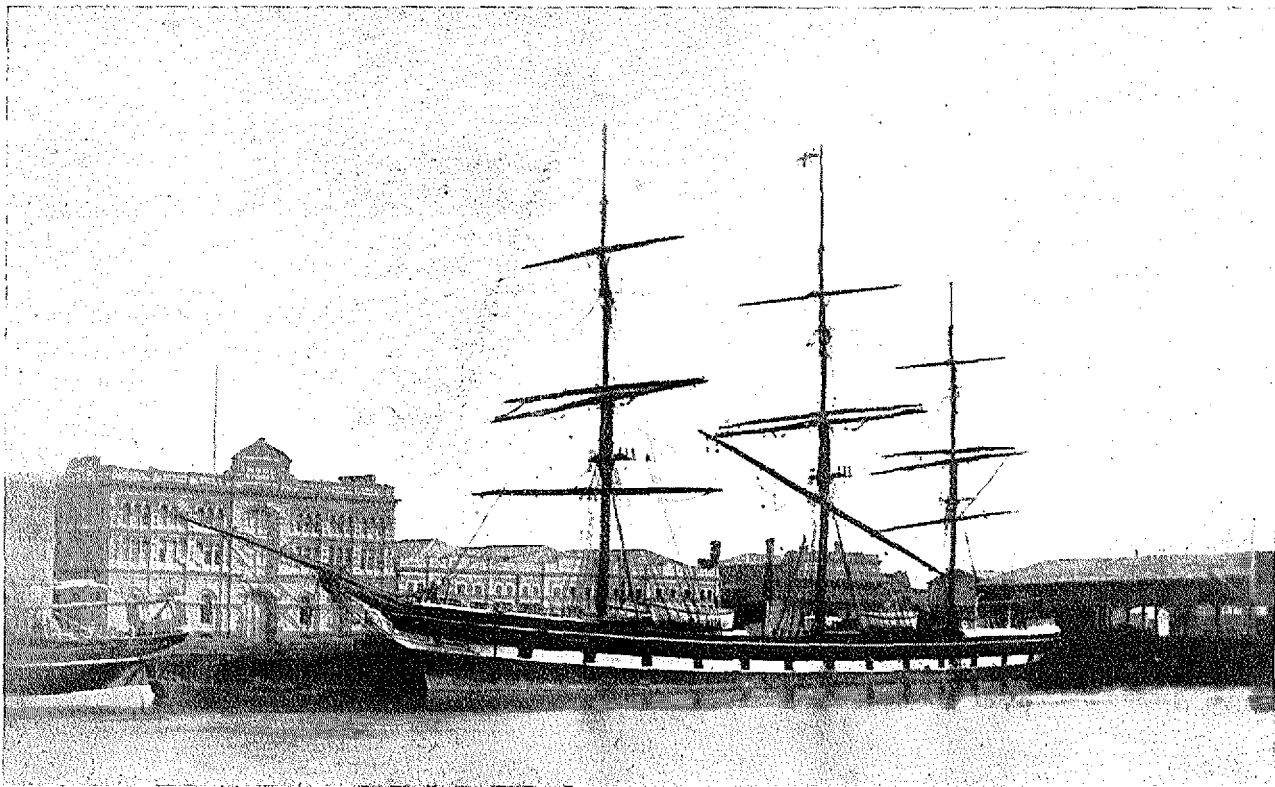
Med Hensyn til Køges Navn i Krigshistorien er der ogsaa noget besynderligt. De Slag, der bærer Køges Navne, er slaæet uden for Byen; — det ene var en straalende Sejr i Køge Bugt 1. Juli 1677, Niels Juels Hædersdag, det andet ogsaa ude i Bugten den 4. Oktober 1710, da Iver Hvitfeldt havde sin store (og sidste) Dag, det tredje *inde i Landet*, og da var det Fjenden fra Havet, Englænderne, som gav os et »for-srædeligt« Nederlag, den 29. August 1807.

Britten havde ikke formaaet at knække os ned i 1801. Ved Slaget paa Reden den 2. April viste vore

Skibe og vore Søbatterier den overmægtige Fjende saadan Kampessighed og Kampevne, at han, da han maatte og vilde have Bugt med os, tyede til det lumpne Overfald til Lands i 1807.

Vi husker alle fra Skolelæsningen om den mægtige engelske Flaade, der kom til Sundet Eftersommeren 1807. Vi var da, ligesom nu, lullet i Ro. Flaaden laa i sit Leje, og Hæren var ved Grænsen i Jylland.

Englænderne landsatte en Hær ved Vedbæk den 16. August og rykkede mod Hovedstaden. København blev omringet og bombarderet, og trods tappert Forsvar og gentagne Udfald opnaaede Englænderne deres Hensigt. Flaaden udleveredes. Bælter og Sunde lukkedes af Fjenden fra Havet; Hæren maatte blive i Holsten.



»Waimete« var bygget af J. Blummer i Sunderland 1870 for New Zealand Shpg. Co. i London. 1158 Brutto Tons. »Waimete« holdt Rekorden for den hurtigste Rejse fra London til New Zealand fra 1870 til 1900, 74 Dg. I 1881 loggedes p. R. Lyttleton NZ. 354 miles i 24 Timer; dette var paa 47° sydlig Bredde. Den bedste Uges Run var denne Rejse 1807 Sømil fra 27. Nov. til 3. Dec., ca. 255 Sømil pr. Dg. »Waimete« solgtes 1896 til Finland og fik Navnet »Valkyrien« af Aabo. »Valkyrien« afsejlede fra Newcastle, N. S. W. — Iquique i August 1898, men naaede aldrig frem og blev tilført den lange Liste af »dortblevne« Skibe.

(Fra Lods Gruelunds Samling).

Endnu medens Hovedstaden holdt sig, samlede det sjællandske Landeværn. Ingen havde regnet med det. Det var nok samlet i Kompagnier, hvoraf 4 skulde udgøre en Bataillon, og flere Batailloner et Regiment, og det havde sine Befalingsmænd. Selveste Generalløjtnant Castenskjold var Chef for den tusindtallige Styrke, men det var og blev en Hob Træskomænd, delingsvis »indøvede« rundt omkring ved Kirkerne engang imellem, naar der var Tid og Lejlighed.

Der var langt fra Uniformer til alle Folkene, og Geværerne var gamle Flintebøsser. De fleste havde kun én Flintesten, og Ammunitionen var det endnu værre beventt med. Da Folkene ringedes sammen, manglede der i de fleste Tilfælde Kugler, og mangen en sjællandsk Borger og Bonde maatte ofre Blylodderne fra Stueurene til det Brug.

Generalløjtnant Castenskjold fik den nærmeste Omegns Landeværnsfolk samlet i Kornerup, en Mils Vej Vest for Roskilde, og det blev til en broget Hær. Efter Ordre fra Kronprinsen rykkede han med den til Køgeegnen den 26. August og forenede sig med Generalmajor Oxholm, der havde faaet samlet en Del Landeværnsmandskab fra Lolland, Falster og Møen. Egentlig var det ikke lovligt, for Landeværnsfolkene derfra havde kun Pligt til at forsvare deres egne Landsdele. Modvillige var de gaaet fra Høstarbejdet, og adskillige mødte i Træsko og Bondetøj.

Trods alt blev »Styrkerne« opstillede i Batailloner, hvad de aldrig havde været før. Dengang skulde og maatte der være Musikkorps til hvert Regiment. Der var Folk, som var særlig udtaget til det, og da de ikke kunde faa Trommer og Horn, eller saa godt som ingen, kom Musikkorpserne hovedsagelig til at bestaa af — Violinspillere!

Denne Hær, som talte 5000 Mand Fodfolk fordelt i 11 Batailloner, 600 Mand regulært og irregulært Kavalleri, 100 Artillerister med 13 Kanoner og henimod 2000 Mand Kystmiliti, ialt ca. 8000 Mand, skulde nu undsætte København og bortjage Brittens trænedesoldater.

Det er ikke godt at vide, hvad der kunde være udrettet i Ryggen paa Fjenden, hvis den var dukket uventet op, hvis de københavnske Styrker samtidigt havde gjort Udfald, og hvis — hvis — hvis. Englænderne udelukkede ethvert Hvis. De havde deres Spioner ude og handlede straks. En Styrke paa 6000 prøvede Tropper under Sir Arthur Wellesley (Wellington) blev sendt Syd paa for at gøre det af med Bondehæren. Undervejs deltes Styrken i to Dele, der hver marcherede sin Vej. Wellesley vilde angribe i Fronten, og den anden Afdeling under Generalmajor v. Linsingen skulde omgaa Bondehæren.

Castenskjold kommanderede en Afdeling med 2 Kanoner til at tage Stilling ved Skillingskroen, men inden den havde faaet Samling paa sig og faaet uddelt Ammunition, rykkede en engelsk Styrke ind i Stillingen og besatte den. Da saa Landeværnsinfanteriet rykkede frem, blev det beskudt af et engelsk ride Batteri med 12 rifledes Kanoner.

Skydningen blev optaget fra dansk Side, men da der skulde bringes mere Ammunition frem, viste det sig, at Ammunitionsvognene var lukket inde i en Kirke, hvis Døre ikke var til at faa op.

Kavalleriet blev kommanderet frem. Bønderhestene

var aldeles uvant med Kanonskyderi og vilde — ganske naturligt — ikke gaa frem mod larmende Ildsvælg, der spredte Død og Ødelæggelse.

Vi skal ikke brede os længere om dette taabelige Slag, 8000 daarligt bevæbnede, utrænede, udisciplinerede Mennesker, delvis i Træsko, mod 6000 første Klasses Krigsfolk, anført af verdenserfarne Officerer af Fag. Naturligvis led vi et »forsmædeligt« Nederlag, skønt mange, særlig Officererne og ikke mindst Generalløjtnant Castenskjold viste stort personligt Mod. Da Linsingen dukkede op i Flanken, maatte Bønderne fly. Paa Herfølge Kirkegaard kæmpede Oxholm en sidste tapper Kamp.

Vi mistede 100 Døde, 150 Saarede, ca. 1150 Mand Fanger og ni Kanoner. Fjendens Tab var langt mindre; man mener, at Englænderne kun havde en Snes Døde og et lille Hundrede Saarede.

Castenskjold samlede Resten af »Hæren« ved Næstved Dagen efter, men den manglede Ammunition. Han lod hver Mand gaa hjem til sit.

Saadan gaar det, naar en Stat leger Pindsvin uden Pigge. Vi burde have draget Lære af 1807, men vi har ikke gjort det. Dansken skal have Lussinger, før han vaagner. Dansken er ude efter Lussinger igen. Vi har de valne Hænder i Skødet. —

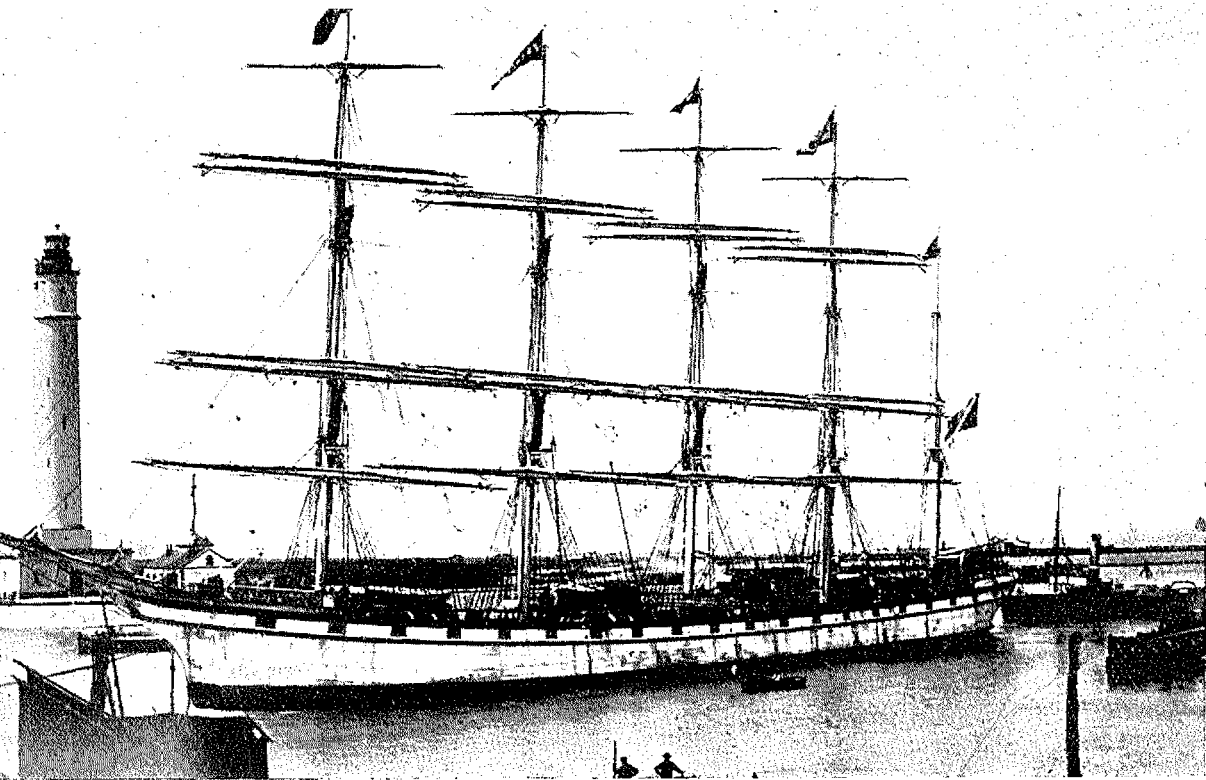
Men nu skal vi fortælle, hvordan det gik til i Køge, da de Fremmede legede Herrer dér. Dagen efter »Slaget« gik det rask til i Byen. Og Englænderne var endda ikke særlig onde, langtfra som Tyskerne under Verdenskrigen: helt og holdent ødelæggende, hvor de kom frem.

Britten vilde ikke erobre Landet til stadig Besiddelse, blot sikre sig og nyde lidt godt af Opholdet. I Hovedsagen tog de kun Statsejendom, forsaavidt lov-



Typisk Thames Barge, en Slags Skibe, som fortrinsvis hører hjemme paa Themsen, de fleste bruger endnu Sejlkraft. Fra Tid til anden arrangeres Kapsejlad med den Slags Fartøjer. Som det vil ses af Mærket i Topsejlet, tilhører eller sejler dette Fartøj for en Cementfabrik, og samtidig med at det transporterer Fabrikens Produkter, reklamerer det for den.

(Fra Lods Gruelunds Samling.)



5mst. Bark »France« (Nr. 1). Dimensioner: 361 × 48,8 × 25,5 Fod, 3784 Btrutto Tons, 6200 Tons DW. Sejlareal 49,000 Kvadratfod. »France« var bygget af Henderson i Glasgow, løb af Stabelen 2. Sept. 1830, det havde to Dæle og Dobbeltbundtanke til 2000 Tons Vandballast. Masterne var ikke særligt høje, kun 160 Fod, Underræerne 85 og Røjræerne 48 Fod. Skibet havde fire Dampwincher og var bygget til Rederiet A. Bordes. Der var 46 Mands Besætning. Den 18. Marts 1901 afsejlede »France« fra Tynen med 5108 Tons Kul til Valparaiso, 2 Maaneder senere blev det passeret af Barken »Josepha«, det laa da ud for La Plata delvis kæntrret og forladt af Mandskabet, som var optaget af 4mst. Bark »Hebe« af Hamburg. Skibet var paa dete Tidspunkt overskyllt af høj Sø og antagelig senere sunket. Fotografiet viser »France« slæbende ud fra Dunkerque Havn i Frankrig.

(Fra Lods Gruelunds Samling).

ligt Krigsbytte, men da Skibene i Havnen — Baadene og Fartøjerne — rummede en vis Fare for Sikkerheden, blev der om Eftermiddagen den 30. August sat Ild paa dem alle. Kun et Fartøj blev sparet, og det var det, som Englænderne brugte til at udskibe røvede Statssager til Orlogsskibene ude paa Bugten.

Udfra kom en lille britisk Orlogsmænd ind »the Sloop« »Billet«, og Mandskabet fra den snappede alle de Ænder og Gæs, som gik ved Stranden, gjorde dem et Hoved kortere under alskens Sjøv og spiste løs. Et og andet Plankeværk huggedes til Pindebrænde, og Fjerkræet druknede velstegt i Brittens Svælg; hvad Gæsterne ikke kunde overkomme at spise i Land, tog de med om Bord.

Soldaterne gjorde sig paa samme Maade til gode med Høns. Officererne lukkede gerne Øjnene, men hvor det blev for broget, skred de ind. Værst var Orlogsgæsterne, og det kom til at koste to af dem Livet. Det var en Tømremester Chrane, som voldte det. En Aften mellem Kl. 10 og 11 blev han vækket af sin Husholderske, der hviskede: »Mester, der er Englændere i Andehuset.«

Mester Chrane brasede ud til Andehuset og raable brøsig: »Er der nogen, saa svar.« I det samme kom en Orlogsgast farende ud og løs paa ham. Chrane fik ham stødt fra sig, nappede en Spade og daskede Anderøveren saa ublidt med den, at Britten »faldt død overende«.

I samme Nu gled en anden Orlogsgast ud af Ande-

huset og sprang paa Tømremesteren, men denne havde faaet Sving i Spaden, og Nr. to segnede med knust Hoved. Saa fik Chrane sin Nabo, Børgesen, til at hjælpe sig med at grave et Hul, hvori de lagde Englænderne. Da der saa var blevet Ro ved Andehuset, gik de to Køgeborgere i Seng.

Samme Nat savnedes de to Landlovsgæster. De var sidst blevet set i Nærheden af Aastedet. Og næste Morgen gik Skibschefen, Kaptajn Philimore i Land med en stor bevæbnet Styrke og arresterede Chrane, Børgesen og en Del andre Borgere fra Naboskabet. Fangerne blev ført om Bord.

Øvrigheden i Køge sendte straks efter en »Rekvizition« ud til Skibet for at faa Borgerne udleverede. Hvis der var sket noget med de to Englændere, skulde den rette Øvrighed nok straffe. Det endte med, at Kaptajn Philimore lod Borgerne slippe i Land, men med den Klausul, at Byen, hvis Gerningsmændene ikke blev opdagede og afstraffede, skulde blive brændt af.

Nogle Orlogsgæster gav sig virkelig — efter Ordre — til at smøre Beg og Tjære paa nogle Plankeværker rundt omkring, men Borgmester Crell inviterede Kaptajn Philimore hjem til sig, og det lykkedes ham »at faa Tigreren i sit Hus« og ved Overtalelser og megen god Mad og Drikke at faa svalet hans Ildhu.

Dagen efter modtog »Billet« Ordre til at tage anden Station, og Kapt. Philimore kom ikke tilbage til den lille Stad Køge.

Efter Løfte indledede Borgmesteren Undersøgelse, og da Fjenden var borte, tilstod Chrane straks og fortalte Sagens rette Sammenhæng. Baade han og Børgesen blev frifundet.

Et Sted nede i Køge ligger saaledes de to Anderøvere uhævnede i deres Grav. Naa! Englænderne røvede jo mere end Høns og Ænder her fra Landet, blandt andet vore stolte, kære Svaner — de danske Krigsskibe!

Krig gaar ikke af uden Uretfærdighed!

Det fik ogsaa den tapre, ærlige Castenskjold at føle. Folket, der i Forvejen var forbitret over Landets Afmagt, Tabet af Krigsflaaden og Størstedelen af Handelsflaaden, slog ned paa Hovedstadens Forsvarer,

General Peymann, og mange andre kom under Forfølgelse. Vi var jo som Kineserne ved Begyndelsen af dette Aarhundrede. Vi vilde ikke ofre paa Militærvæsen, vi vilde kun have det godt og rart, men naar Nationen fik Lussinger, maatte den dele ud igen, efterhaanden som Kræfterne samledes, til Fjenden, men først og fremmest til de af vore egne Kinesere, som man kunde slaa paa.

Castenskjold kunde ikke »hænges op«, men saa trøstede Folket sig med en Nidvise om ham. Den havde til Omkvæd:

Ja, han var fejj,
ja, han var fejj,
ja, han var Fejjhedens Fjende.

EN MÆGHEIT SMUK CHANTIE-BOG



Forsiden Bogens Størrelse 25x18 cm

OSCAR JENSEN:

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

Shirtingsbind med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7.50

Nedsat til

Kr. 3,75

Faaes hos

Vikingens Forhandlere

eller paa

Bladets Ekspedition

Central 9822

Gangspil-Chanties.

Gangspil-Chantien har ligesom Brødpil-Chantien 10 Solfæroer og 10 Korfæroer men efter sidste Korfæro følger til lige et langt Refrain, som ogsaa synges af alle.
Som for Brødpillets Vedkommende begyndes her ogsaa med *Onheard bound Chanties.*

Rio Grande I.

Alligretto.

Solo. Kor.

The men you are of the Grand Old Ship

Solo. Kor.

The men you are of the Grand Old Ship

Refrain:

Who will not be a sailor, who will not be a sailor,
who will not be a sailor, who will not be a sailor.

50

En Side i Bogen

AARHUS YACHTVÆRFT
v. J. P. PETERSEN,

Skibs- & Baadebyggeri.

Telf. 5298.

Lystbaadehavnen.

Telf. 5298

A/S MONTANA

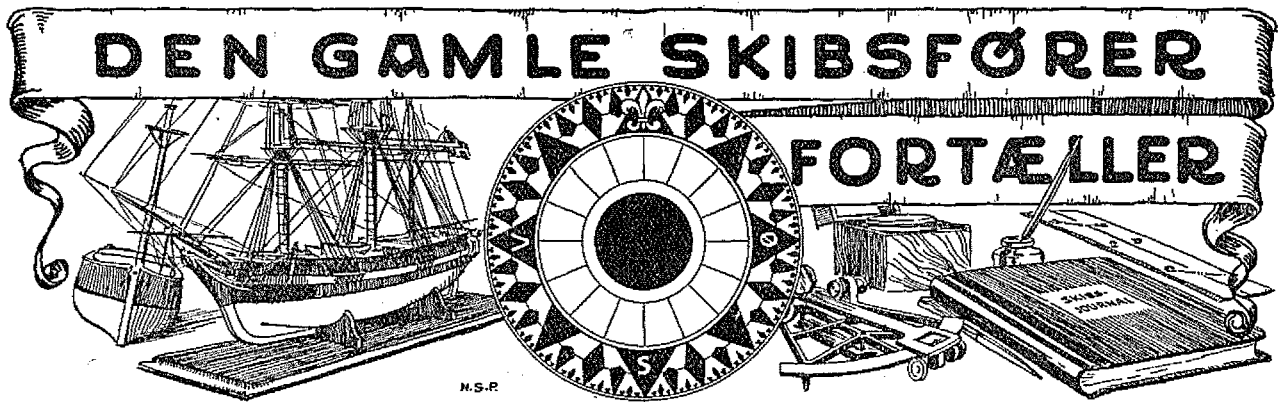
Telefon 9246

Kul, Koks,

Cinders

DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

(Fortsat.)

Erindringer fra Land og Hav.

IV. Del.

Ude i Sydafrika var der sluttet Fred efter Boerkrigen. Mon man ikke derude kunde bane sig en Levevej? Jeg var ret godt kendt derude fra før, og Landet var godt og dejligt stort, saa der maatte vel være Muligheder efter Krigen. Jeg rejste saa til London, søgte og fandt en Dampfer for at arbejde Rejsen ud som Matros. Jeg skulde jo spare, for at min Hustru og Familie kunde leve. Atter ventede der mig en stor Skuffelse. Da Damperen efter en Maanedes Rejse ankom til Port Natal og blev fortøjet ved Kajen, kom 3 Politibetjente om Bord for at holde Vagt Nat og Dag, saa at ingen fra Skibet kom i Land. De gode Tider, som saa mange ventede vilde komme efter Krigen, udeblev. Ja tværtimod, de var elendige, alt var Kaos, derfor havde Regeringen set sig nødsaget til at udstede en Lov, som forbad Folk at komme i Land. Man skulde være i Besiddelse af 25 £ i Penge, og en fastboende Mand i Land skulde garantere een 6 Maaneders fast Arbejde. Det var det værste, thi Arbejde var ikke at faa. Desuden var der efter Fredslutningen Tusinder af frivillige Soldater fra New Zealand, Australien og Kanada sluppet løs, og dem havde Regeringen først Forpligtelser for. Denne Skare af Folk var kun kommen til Afrika, for at de, naar Krigen var forbi, kunde fange Guldkalven i Transvaal og andre Steder. For de fleste var det vel en Skuffelse.

Jeg maatte arbejde min Rejse af med samme Dampfer tilbage til London. Endnu havde min Hustru Penge at leve for, og selv om min Skuffelse havde været stor, saa haabede jeg endnu og vilde gøre et Forsøg mere, og efter 3 Ugers Ophold i London stævuede jeg atter mod Sydafrika i samme Dampfer, men ankommen dertil fandtes Forholdene endog værre end første Gang, og jeg maatte med Bedrøvelse atter gaa til London, og nu maatte jeg give fortabt. Min Hustru havde ikke flere Penge, og med mit Helbred gik det ikke godt. Mine Ben var svage, og jeg følte, at jeg ikke kunde taale det tropiske Klima.

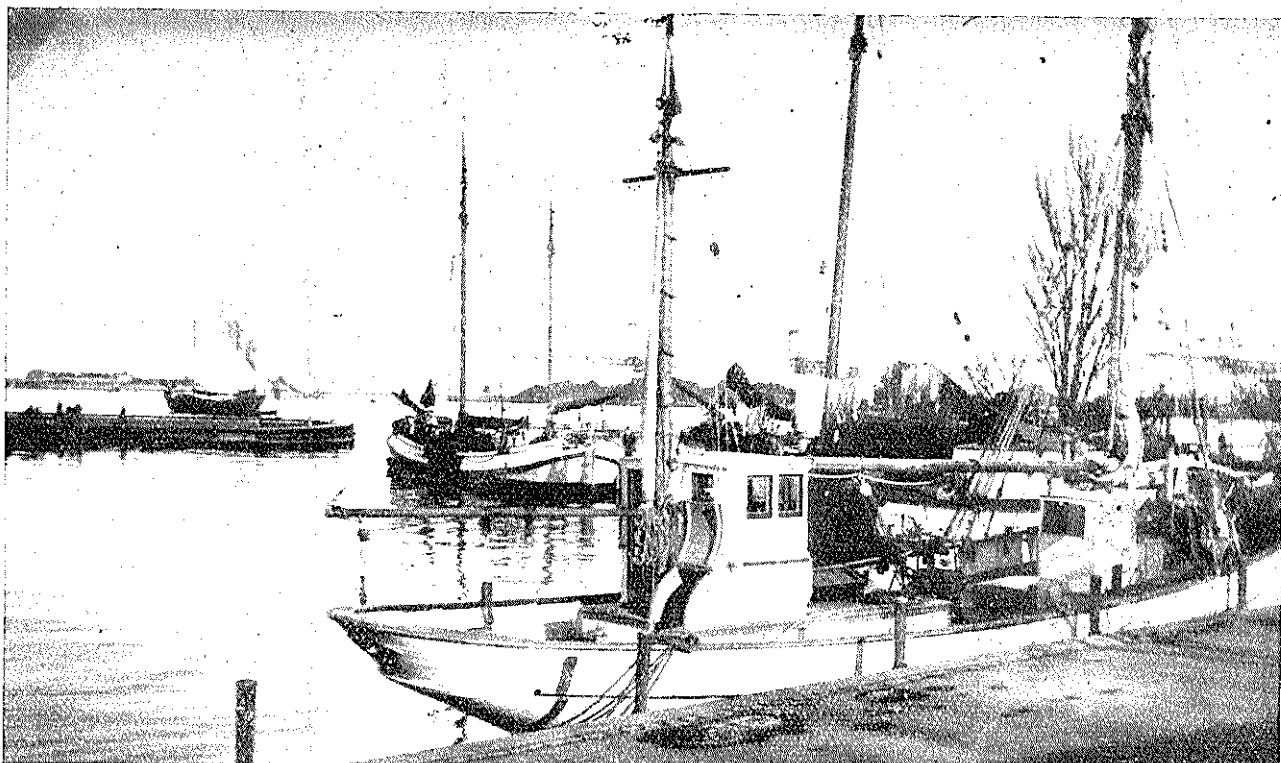
Saa stod jeg alter en Dag i mit Hjem, fattig som en Kirkerotte og yderst nedslaaet. Det gjaldt om hurtigst muligt at tjene lidt Penge. Badetiden paa Fanø skulde snart begynde, og jeg skovlede Sand paa Stran-

den, som i Vinterens Løb var føjet over Gader og Veje. Da Badegæsterne begyndte at komme, blev jeg antaget som Konduktør ved Strandhotellet og rejste hver Dag til Esbjerg, for paa Banegaarden at kapre Gæster, men jeg opdagede snart, at jeg ikke egnede mig til den Beskæftigelse. Min Løn skulde væsentlig være Drikkepenge, men de kom meget sparsomt ind, saa jeg kunde paa ingen Maade ernære min Familie dermed. Saa prøvede jeg at fiske, men det vilde heller ikke gaa, en Maanedes Fiskeri gav mig kun 30 Kroner, saa fik jeg et mindre Fartøj fra Esbjerg at føre, men ogsaa det var yderst ringe og varede kun ca. 4 Maaneder. Vi havde i Hamborg indtaget en Ladning Oliekager til Lemvig, men ud for Horns Rev i Nordsøen fik vi en Storm, som gav Skibet en slem Læk. Trods udstandselig Pumpning øgedes Vandet i Lasten, og for at bjærge Liv og Fartøj løb vi for at søge Havn i Esbjerg.

Det var ved Nattetid, vi kom Graadyb ind i synkefærdig Tilstand, og der løb vi op paa en Banke og stod tør ved Lavvande, men ved Flodtid slæbte Havnens Slæbedampfer os i Havn. Skibet skulde losses. Ladningen var ødelagt og Kagerne var en Vælling. Skibet skulde derefter paa Bedding for Reparation, og dermed var den Rejse Slut.

Jeg blev saa en Tid Matros i Lodskutteren. Det var kun som Reservemand i Pladsen for en, som var syg. Ja, det gik noget knudret for mig. Saa fik jeg Arbejde ved Havneankæg, og naar det slap op, og der ikke var andet at finde, saa tog jeg ud som 2. Styrmand med Dampskib; men 2. Styrmand og Dampskib passede mig kun lidt, og saasnart anden Beskæftigelse kunde faas, gik jeg i Land. I mange Havne arbejdede jeg, snart som Formand eller som Fører af Muddermaskine eller Sandpumper, man maatte vel vænne sig til Alsidighed.

Saaledes gik Tiden til Verdenskrigen brød ud. Det blev snart vanskeligt og farligt for Skibe at sejle, og Hyren steg. Nu kunde man tjene mere ved Sejlads end ved haardt Havnearbejde, og saa lod jeg mig forhyre som Styrmand med Sejlskibe. Dampskibe blev man aldrig fortrølig med. Først var det i Nord- og Østersøfart, men ingen Undervandsbaad fandt Skibene, hvor jeg var om Bord. I Efteraaret 1916 blev jeg forhyret som 1. Styrmand med et stort Jern-



Parti fra Lystbaadehavnen før Sejlsportssæsonen gaar ind.

skib, som laa i Aalborg og var købt fra Norge; et dejligt Skib, som var købt af et Rederi i København for 780,000 Kr. Skibe var kommet op i fantastiske Priser. Efter nogle Reparationer begyndte vi at laste Cement, bestemt for Argentina.

Kaptajnen var en ung Mand, Adolf Hansen, en god og dygtig Mand, en udmærket Mand at sejle sammen med, og vi fik en god Besætning af unge danske Søfolk om Bord. Alt var i bedste Stand og Orden, da vi den 2. Januar 1917 forlod Aalborg paa Slæb af Slæbedamper. Vi slæbte til Skagen; thi Vinden var os imod, og da vi havde kvitteret Damperen, sattes Sejl, og vi styrede Vest efter, alt imens en Vinterstorm blæste op. Sejl efter Sejl maatte bjerges, og Vandet væltede ind over Skibet, saa alle Mand havde travlt med at lægge ekstra Surringer over alt. En Sø brød over og fyldte Dækket. Dørene ud til Dækket blev slaaet op, og store Vandmasser trængte ind i Kabytten og løb ned i Proviantkælderen, hvor meget blev ødelagt. Nu turde vi ikke læse længere, men maatte dreje Skibet til Vinden, derved blæste et Par Sejl i Stykker. Stormen var ret slem, men blev heldigvis ikke af lang Varighed, dog nok til at have forvoldt megen Skade. Der var trængt Vand fra Kabytten ned i Lasten, og det havde ødelagt et Par Hundrede Tønder Cement. Kaptajnen besluttede da at søge ind til Norge for at faa losset den beskadigede Cement og faa Proviant til Erstatning for det, som var ødelagt. Desuden var en Mængde Cementtønder slaaet løse og maalte omstuves. Vi anløb Mandal. Da alt var bragt i Orden, satte vi Sejl for næste Havn, Kirkwall, som vi havde faaet Befaling til at anløbe for Inspektion. Englænderne vilde undersøge alle Skibe for at forvise sig om, at man ikke førte Varer fra Tyskland

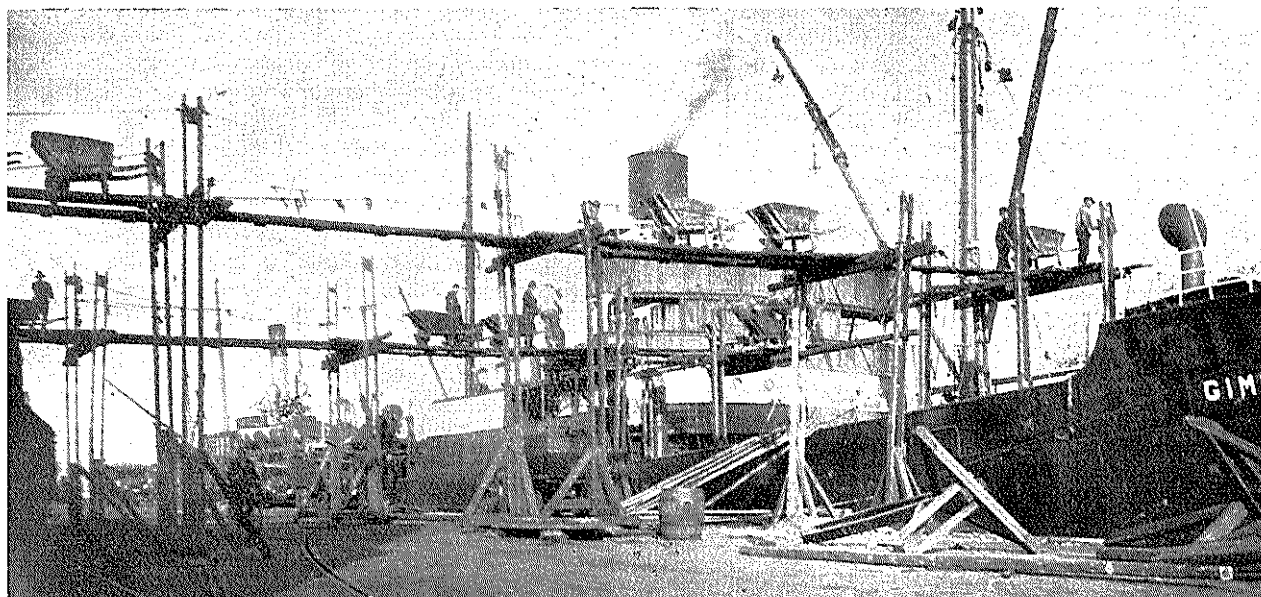
eller havde noget, man kunde tænke sig skulde være til Brug for fjendtlige Undervandsbaade.

Det var ikke alene Tyskland, som fyldte Søen med Miner og Undervandsbaade, der vanskeliggjorde Sejladsen, men ogsaa England lagde ud med mange Paa-bud, som var til megen Forhindring og Bekostning for neutrale Skibe; alene det, at Skibene saaledes fik Ordre til at søge bestemte Havne for Undersøgelse, var en stor Fare, da de tyske Undervandsbaade lurede ved disse og sænkede Skibene, naar de søgte eller gik ud af Havn.

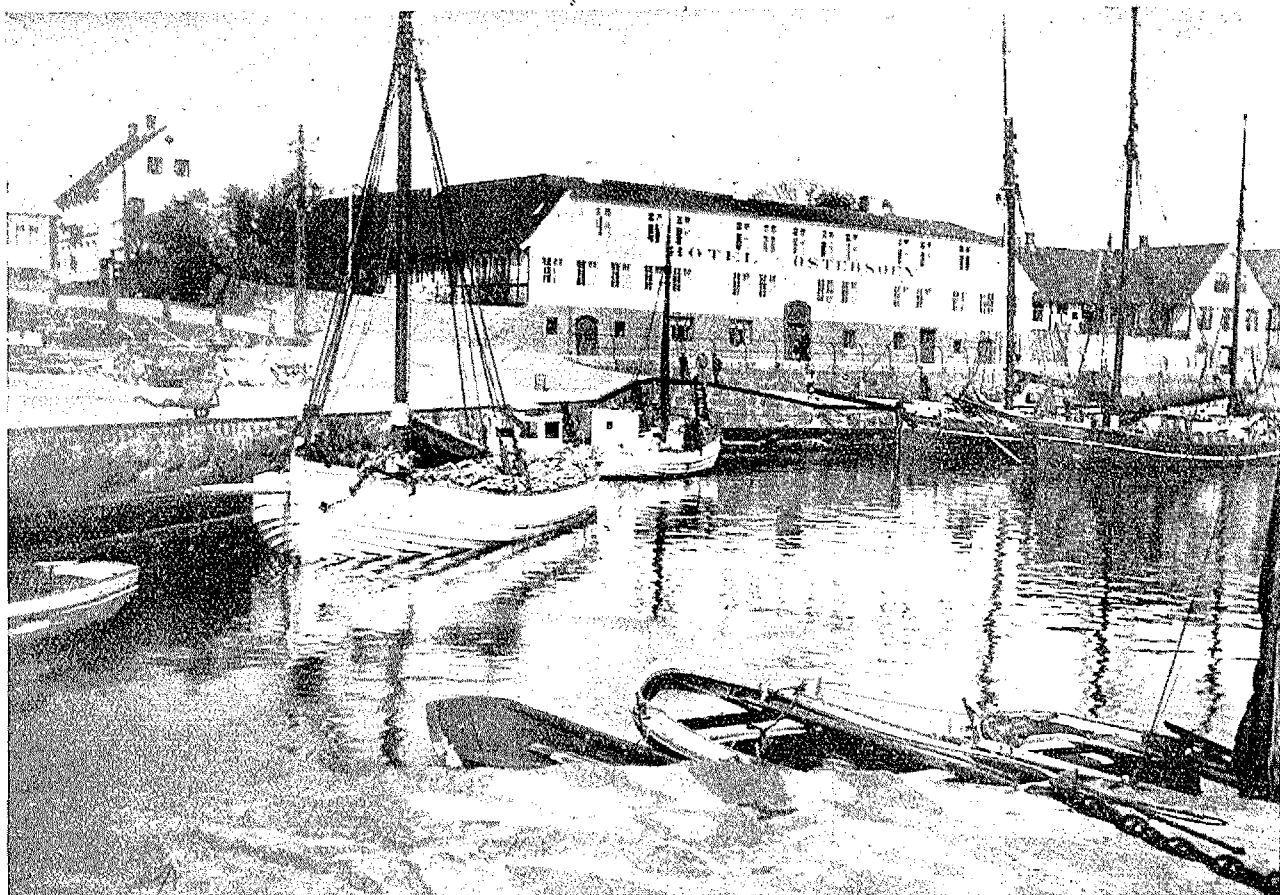
Da vi nærmede os Ørkenyøerne, blæste det en Storm af Øst og det var farligt at søge mod Land. Saa drøftede Kaptajnen og jeg Situationen. Kan vi ikke søge Kirkwall, saa maa vi prøve Stoneway paa Shetlandsøerne, og det tør vi ikke i dette Vejr, da vi intet kender til Minefeltet. Der hvor der i Gaar var farbart, er der maaske i Dag spækket med Miner. Hvad skal vi saa, turde vi trodse Ordre? Lad os blæse den Ordre et Stykke! Vi farer frem med Stormen agter ind, lad os se at komme Vest over, medens Lejligheden er god, maaske kan vi narre Englænderne, saa at de ikke finder os. Saa fortsatte vi paa vor Kurs Vest over og var kommet saa langt, at vi begyndte at styre sydefter, og vi troede, at det var lykkedes os. Men saa en Søndag Morgen, da Dagen brød frem, laa en engelsk Krydser tæt ved os, og vi blev ved Signaler ordret til at brase Bak, derefter kom en Baad til Siden med bevæbnet Mandskab. Officererne undersøgte Skibet og Papirerne og gav os gode Forhaabninger om, at vi fik Lov til at sejle fri, vore Papirer var gode. Nu skulde de om Bord i Krydseren og melde til Kommandøren, hvorledes Sagerne stod. Afsted fo'r Baaden med Officererne og et Par

Kasser gode Cigarer og et Par Flasker Vin, en Gave fra min Kaptajn. Hvis vi kunde løskøbe os dermed, saa var vi sluppet billigt. Vi blev imidlertid liggende med bakkede Sejl og ventede i Spænding paa Tilladelse til at brase fuldt og fortsætte vor Kurs. Kommandøren i Krydseren turde imidlertid ikke selv bestemme, man telegraferede til hans Admiral, hvis Svar først indløb efter flere Timers Forløb og lød saaledes: »Tag Skibet ind til en engelsk Havn«. Saa kom Baaden tilbage med 6 bevæbnede Marinere og en Løjtnant, og i Stedet for at fortsætte Rejsen med den gode Vind, maatte vi op mod Vinden, hvor vi var kommet fra. Det var os en bitter Pille at sluge. Vi var kommet langt vesterud og langt fra nærmeste Havn i Skotland. Den østlige Vind, som havde begunstiget os, skulde vi nu krydse op imod, alt mens det blæste op til Storm. Vi formaaede ikke at krydse os frem, men dres længere og længere bort. Saa prøvede vi at naa en Havn i Irland, og først efter 18 Dages møjsommelig Sejlads kom vi ind til Galway, Irland. Løjtnanten var meget ængstelig, da vi nærmede os Kysten, og dertil havde han gode Grunde, da den uindskrænkede Undervandskrig var i Virksomhed, og de tyske Undervandsbaade sænkede alle Skibe, som de fandt. Løjtnanten spurgte min Kaptajn, om han ikke kunde skjule ham og hans Mænd, hvis en Tysker kom, for han vilde ikke til Tyskland i Fangenskab. Min Kaptajn svarede, at det var der ikke Tale om. Forraade ham vilde han ikke, men at skjule ham vilde betyde Skibets øjeblikkelige Sænkning. Nær under Kysten fik vi Stille, og Løjtnanten havde ingen Ro hverken Dag eller Nat. Han ordrede sine Folk op paa Halvdækket med skarpladte Geværer. Om trent et Døgn laa vi i den yderste Spænding, stadig spejdende efter en Fjende eller Ven. Vennen kom, det var en fredelig Fisker, en Damptravler, men han kunde maaske slæbe os. Han nærmede sig langsomt, og tilsidst var hans os saa nær, at Løjtnanten kunde raabe til ham og spørge, om han kunde hjælpe ham at slæbe Skibet i Havn. Jo, det kunde han og vilde ogsaa. Det viste sig iøvrigt, at det slet ikke var en al-

mindelig Fisker, som han saa ud til at være. Baadene paa Broen var malede paa Sejldugsskærme, som bagved skjulte store Kanoner. Vi fik travlt med at faa bjerget Sejl, og vi fik Slæbetovet om Bord. Imidlertid var en anden lille Damper kommet til Stede, og medens den første slæbte os, kredsede den anden hele Tiden rundt og rundt om os som Værn med U-Baade. Løjtnanten, som havde været i største Angst og Nervøsitet, gik nu ned i Kalytten for at frisere sig og kom derefter paa Dækket, klædt i Galla. Manden var aldeles forandret, nu knejste han som en Kamphane og promenerede paa Halvdækket, saa man kunde blive bange for, at han kunde falde bagover af Hovmod. Glade var min Kaptajn og jeg, da Ankeret var faldet, og vi kunde blive den Løjtnant og hans Mænd kvit. I 18 Dage havde de spist vor Mad, Skibets Rejse var forsinket, og det havde slidt paa vore Sejl og Rig under de mange Stormdage, alt uden nogen Erstatning. Saa kom der en Inspektion. Skibet var undersøgt og Papirerne gennemgaaet. Alt blev fundet i den bedste Orden, og Kaptajnen blev spurgt om, hvad han vilde der. Ja, det var saa sandelig ikke med vor gode Vilje, og nu var vi bragt i en meget farlig Stilling. Udenfor sværmede U-Baadene og sænkede alle Skibene, som de fandt, og at vi slap godt hertil og vel herfra, var Herrens Beskærmelse for os. En Eftermiddag lettede vi Anker og styrede udefter med en stærk Østenvind, som øgedes til Storm, og Sneen faldt tæt, saa det var et uhyggeligt Vejr; men netop det var vel en Lykke for os, saa at ingen Fjende fandt os. Da Dagen brød frem, var vi langt til Søs. Snart var vi kommet saa langt mod Syd, at Vinter og daarligt Vejr afløstes af straalende Solskin og Varme. Hvor kan det være dejligt at sejle i Nordøst-Passaten, naar det er Solskin og Varme, Havet er blaat som Himlen, og en jævn Vind med bugnende Sejl driver Skibet frem Dage og Nætter. Da kan Sømanden have herlige Dage, og man bliver betalt for Strabadserne, som gik, og for dem, som vil komme. Vi havde i det hele en særdeles god Rejse ud. Selv under Ækvator var det smukt, og vi havde Lejlighed til at holde en større Daabsfest. Vi



Et haardt Job i Sommervarmen.



Idyl fra en dansk Provinshavn.

havde mange unge Folk, som aldrig før havde passeret Ækvator, og de maatte modtage Neptuns Daab, der er interessant at overvære, naar man ikke selv skal døbes.

Ankommen til Buenos Aires fik vi Ordre til at gaa op ad Floden til Rosario for at losse og derefter at modtage en Ladning Majs for København. Det tog lang Tid at blive færdig til Hjemreisen, ikke fordi Losning eller Lastning forvoldte særligt Besvær, men der blev saa mange Formaliteter at ordne, før vi kunde faa Lov til at sejle. Den store Krig forvoldte saa mange Vanskeligheder. Majs plejede man ellers altid at faa i Sække, og vi skulde derfor have Ladningen løs i Underrummet, noget jeg og Kaptajnen var meget ængstelige over, fordi der var stor Fare for, at det vilde forskubbe sig i Søen.

Ved den Tid blev der sejlet under Konvoj, Dampskibe vel at mærke, Sejlskibene maatte klare sig selv, som de bedst kunde; ikke desmindre maatte Sejlskibene sejle hen til de Steder, hvorfra Konvoien skulde gaa; man skulde undersøges, for at faa Lov til at sejle videre. Stederne, hvor Skibene samledes, var Sierra Leone, Afrika, Jamaika i Vestindien og for det nordlige Atlanterhav, Halifax. For Nordsetrafikken var Bergen Samlingssted. Et af disse Steder fik Kaptajnen saa Ordre til at anløbe; vor Ordre lød paa Sierra Leone. »Er de da skrup skøre,« var mit Svar, da Kaptajnen fortalte mig Rederiets Ordre. Hvorledes skal vi komme der? Tværs over Atlanten under Ækva-

tor med Sejlskib, hvor Stille og omløbende Vinde er fremherskende, men vi maatte adlyde Ordre. Derne Gang kunde vi ikke snyde, sidst bekom det os ogsaa ilde.

Omsider forlod vi Rosario og slæbte ned ad Floden. Under Slæbningen ned blev en af Matroserne syg, og vi ankrede da paa Reden ved Buenos Aires, for at faa Manden paa Hospitalet. Han havde Tyfus. Saa kom Kaptajnen om Bord med en ny Mand og Lødsen. Vi skulde straks lette Anker; men nu var 2. Styrmanden blevet syg, tilsyneladende ogsaa af Tyfus. Kaptajnen maatte saa atter i Land. Dagen derefter havde vi en Tyfon eller Pampero, som de voldsomme Storme der kaldes. Skibene drev for deres Ankre. Endnu holdt vore, men saa kom en stor amerikansk Damper drivende ret for Boven af os og knækkede Sprydet, og Forstavnen blev højet og trykket ind. Den ene Ankerkæde blev sprængt. Ankeret med 80 Favne Kæde gik tabt, og vi drev rask med det andet Anker. Stormen havde dog naaet sit højeste, og før vi drev paa Grund holdt Ankeret fast.

(Fortsættes 1. Septbr.)

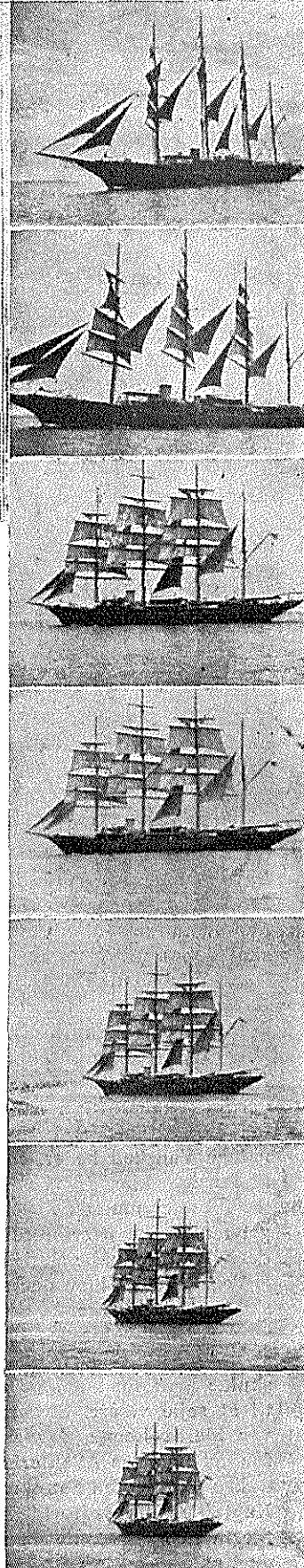
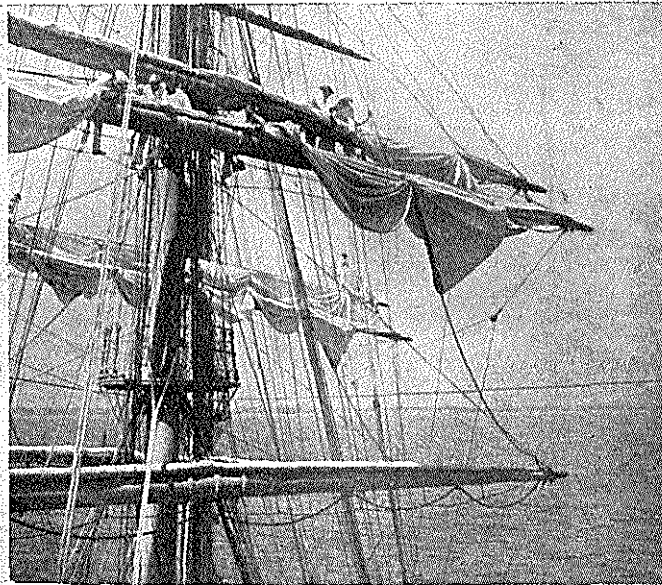
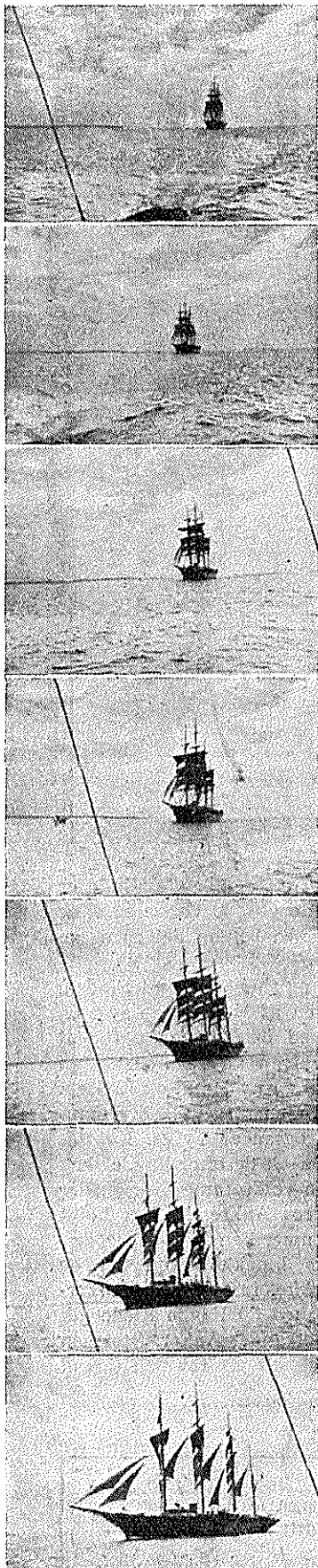
HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

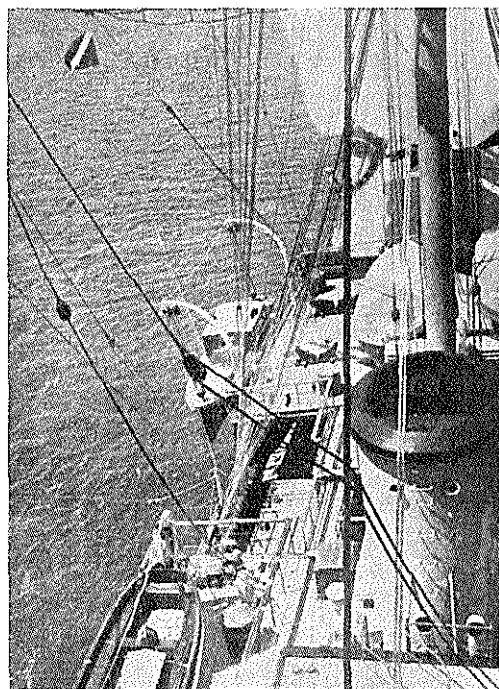


“Sea Cloud”

Paa disse Billeder ser man den berømte 4-m Bark nærme sig med opgivne Bramsejl blafrende i den lette Brise.

De to Billeder i Midten er taget om Bord og giver et godt Indtryk af Skibets Størrelse.

Man følger Skibet, der kommer mod En paa Billederne i venstre Side og sejler forbi og videre ned ad Sundet paa Billederne i højre Side. Sea Cloud er 316 Fod lang. Den er tegnet hos Cox & Stevens Inc, i New York og er bygget i Tyskland. Den har Diesel-elektrisk Installation og hed tidligere Hussar. Som en af de største Yachts i Verden maaler den 2,323 gross. Tons.





En Sømands Breve

v.

Over Bølgen den blaa

Peder Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

Familiens Haab,
Rejkjavik, Island.

Kære Moder!

Nu vil jeg skrive til Dig igen, endskønt jeg næsten ikke kan holde paa Pennen for mine Fingre, som jeg ikke kan blive af med Rævnerne paa; men det hjælper jo ikke jeg venter længere, for Damperen gaar i Morgen med Posten, og det varer maaske længe, før der gaar en igen. Tak for Dit kære Brev og Hilsenerne. Vi har allerede lagt her i Rejkjavik i otte Dage. Det var en være Tur herop, kan Du tro, kære Moder, med Storm og Aarkaner,

og vi har ikke bestilt andet end som og reve og gøre Sejl fast hele Tiden og dreje under og

gaa over Stag og kovende og saa meget andet, som Du selvfølgelig nok kan forstaa er noget Skidt for daarlige Fingre med Rævner i. Og

saa har vi ogsaa haft en Mand forlidd og en til Køjs næsten hele Rejsen, for nu skal Du bare høre en Relig-

hed. Jungmanden stak af i Bonæs. Han rømmede, kære Moder, med hele Klunset om Natten før vi sejlede, Du ved den Nat, jeg skrev til Dig om Aftenen, og om Morgenen, da Styrmanden kom og tørnede til, var han væk. Det gjorde nu ikke saa meget med ham, for han var alligevel ikke ret meget værd. Det var meget være da Matrosen gik hen og blev syg og maatte gaa til Køjs, og det var han nød til, da vi havde været kuns tre Dage i Søen. Han var saa daarlige, at han næsten ikke kunde staa paa Benene i den Slingerasje vi havde, og jeg skal love for at Kaptajnen var gal i Hodet. Han skældte Matrosen ud for det værste og gjorde Nar og sagde det var sgu en køn Sygdom og baade det ene og det andet og det var hans egen Skyld; men det er nu Løjn, for Matrosen siger selv, han er uskyldig, og han ved slet ikke hvad han



Matrosen gik hen og blev syg.



Nu vil jeg skrive til dig igen.



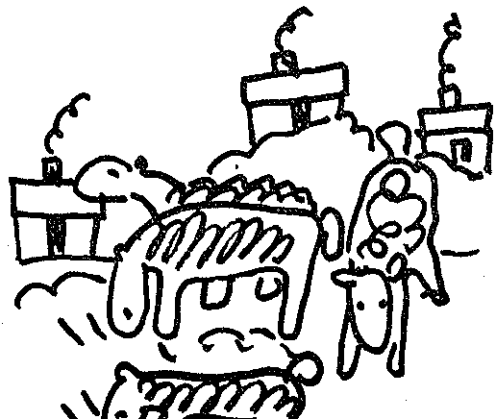
Vi har faaet en Dreng som er Islænder.

har faaet det af. Jeg tror nu han har faaet det af og gaa den lange Vej, da han fulgte Frøken Darlig Svithart hjem den Aften han først kom ombord om Morgen. Det er jo nemlig ikke saadan med vi Søfolk, kære Moder, som er vant til og gaa paa et Skibsdæk, naar vi kommer paa Landjorden. Jeg kan mærke det i mine egne Ben fra i Søndags, da jeg var i Land her i Rejkjavik. Nu er Matrosen heldigvis aalrejt igen, men han har ogsaa lagt i Køjen i fjorten Dage. Vi har ogsaa faaet en Dreng i Stedet for Jungmanden, som er en Islænder, og nu er jeg avangseret til Jungmand. Det er jeg morderlig glad for, kære Moder, for nu er det ikke længere mig,

der maa holde for, naar Svup har lavet noget. Desværre faar jeg ikke mere i Hyre for det. Jeg spurgte Kaptajnen, men han spurgte om jeg ikke var rigtig klog, og om jeg ikke var tilfreds med Æren, og han sagde ogsaa, at jeg maatte huske paa, at nu kunde jeg mønstre ud som Letmatros med den næste. Det syntes jeg ogsaa var aalrejt nok, men de andre sagde, at det kunde Kaptajnen sagtens sige, for det kostede ikke ham noget, og jeg var dum, hvis jeg lod mig nøje med det. Men jeg vil ikke tigge for det Par Kroner, for naar jeg bliver mønstret af, mønstrer jeg ud som Letmatros, og saa er den ikke længere.

Der er heller ikke noget ved den Dreng vi har faaet. Han kan ikke engang tale ordentlig Dansk, og saa tror han alligevel, at han er meget klogere end som en anden En. Men du kan tro, kære Moder, hvis han bilder sig ind, at Peder Køje er et Fjols, saa er han kommen til den rigtige. Han hedder Torgrim, og saa lukter han som jeg ved ikke hvad. Det er noget Styrmanden har smurt ham ind i Hodet med, fordi han gaar og kratter sig hele Tiden. Der er ellers morderlig pænt her oppe. Island er meget højere end Norge, og der ligger Sne og Is paa Bjergene, som aldrig smelter. Jeg har ogsaa set det ildspruttende Bjerg Hekla, som vi sejlede forbi paa Vejen. Det er der nu ikke noget ved, for det sprutter slet ikke mere. Kokken siger, det er fordi der er for lidt Spiritus paa Island, men han er nu ogsaa altid fuld af den Slaks.

Rejkjavik er kun en lille By. Den ligner Dragør. Der er kuns den Forskæl, at der ikke er saa mange Gæs, men saa er der saa mange flere Faar. Jeg var jo som sagt en Tur i Land i Søndags sammen med Letmatrosen. Vi var henne og se nogen



Her er saa mange Faar.

varme Killer udenfor Byen, hvor Islænderinderne vasker Tøj, og det var meget sjovt. Saadan en Grukedel skulde Du have, kære Moder, naar Du gaar ud og vasker for Folk med evigkogende Vand i. Der ligger ogsaa et spedalsk Hospital udenfor Byen. Islænderne er rigtig flinke Mennesker, synes jeg, bare jeg kunde forstaa, hvad de siger, men det kan jeg ikke, for Islandsk er ligesaa svært og forstaa som Kinesisk, og det tror jeg ikke, jeg vil ligge mig efter. Jeg kan ikke forstaa, hvorfor Islænderne gaar med Strømperne udenpaa Støvlerne og med Bælvanter i varmt Vær af den Slaks, Du ved nok med to Tomelfingre i, som de altid har paa, naar de arbejder. De Tommelfingre har jeg nu saa tit haft i mit Hode. Jeg har aldrig kunnet blive rigtig klog paa, hvorfor der skal være to. Jeg har ogsaa spurgt Styrmanden, men han siger, han kan heller ikke forstaa at Islænderne kuns har to Tommelfingre i hver Vante.

Nu vil jeg slutte for i Dag, kære Moder, for jeg kan daarligt holde mine Øjne aabne længere, og der er heller ikke mere Plads paa Papiret, førend jeg faar købt noget andet. Vi skal til en anden Plads og laste Klipfisk, som hedder Hvalfjord. Det skal være et være Svinehul, siger Styrmanden, der altid lukter overalt af raaden Hvalfisk og Tran, som Islænderne koger der.

Og nu kære Moder, sitter jeg Proppen i Blækflasken og ligger Pænnen med en kærlig Hilsen fra



Jeg har set det ildsprudende Bjerg »Hekla«.

Din hengivne Søn

Peder Køje

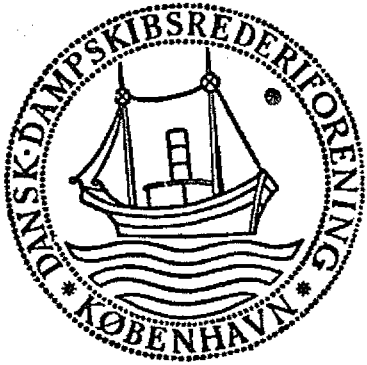
Jungmand.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

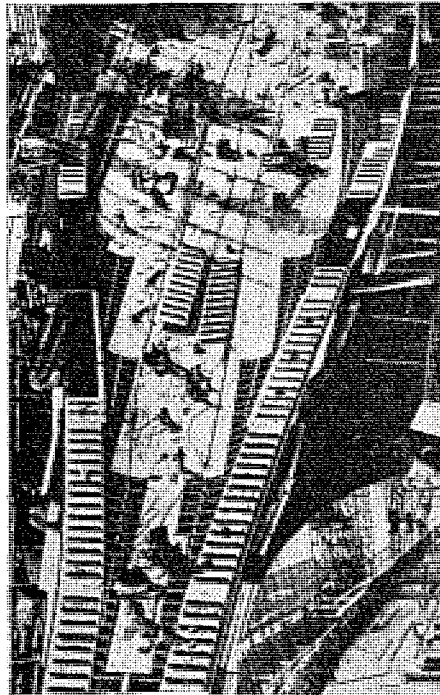
15. August 1938.



Medlemmer pr. Januar 1938.

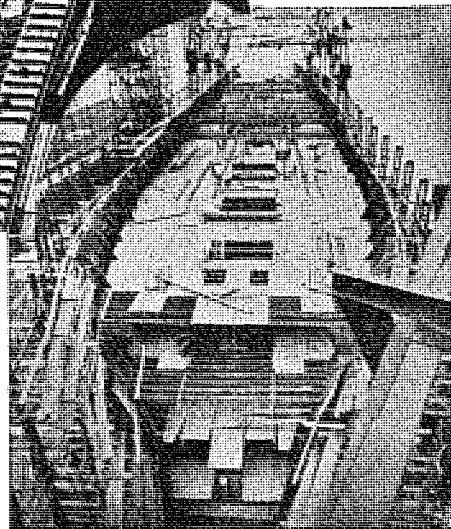
Det forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møllers-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det Danske Petroleums A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det Danske-Franske D/S
 D/S Vendila
 D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas 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 af 1866, Rønne
 D/S Baltic
 D/S Øresund
 A/S Dampskibet Finland
 D/S Nautic
 D/S Als
 Det Danske-Norske D/S
 A/S De Danske Sukkerfabrikker
 D/S Jyden, Esbjerg
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugsererselskab, A/S
 D/S Draco
 D/S Samsø
 Aabenraa Rederi A/S
 D/S Hetland

To af de kommende Navne under Bygning



Til venstre ses
 »Queen Eliza-
 beth«, Søster-
 skibet til
 »Queen Mary«
 paa Beddingen
 ved Clyden.

Til højre Ar-
 vingen til det
 berømte Navn
 »Mauretania«.



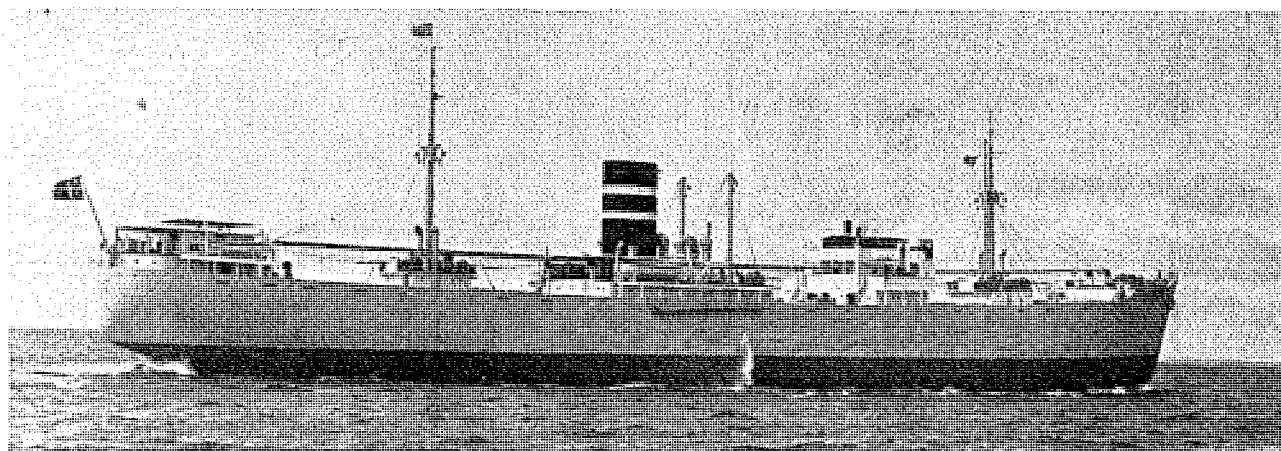
„Dragør“ Motoren

Dansk Arbejde i danske Baade.

5-10-20 Hestes Kraft. - Forlang Tilbud og Brochure.

Dragør Jernstøberi & Maskinfabrik,

W. Heincke. - Telf. Dragør 337.



PRØVETUR

NAKSKOV

Dampskibsselskabet »Norden«s nye dobbelt-skruede Motorskib »Nordvest«, der er bygget ved Nakskov Skibsværft, var d. 17. Juni paa Prøvetur i Langelandsbæltet.

Skibet har følgende Dimensioner:

Største Længde	131,1 m
Længde mellem Perpendikulærer	121,9 -
Bredde paa Spant	17,4 -
Dybde i Hoveddæk	8,4 -
Lasteevne	8,300 Tons D.W.,

og det er bygget til Lloyd's højeste Klasse med aabent Shelterdæk 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 Samsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 1 med 20 Tons og 10 med 5 Tons Løfteevne, der betjenes af 10 Stk. 5 Tons elektriske Lossespil fra Thomas B. Thrige, Odense. Endvidere findes der ligeledes af Thomas B. Thrige's Fabrikat elektrisk drevne Ankerspil, Forhalingspil og elektrisk Styremaskine.

I Salonhuset er der, foruden en stor, smukt udstyret Salon, indrettet 2 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 Sovelukaf

med tilhørende Toiletrum, indeholder endvidere 3 Passagerkamre. Paa Kommandobroen findes Bestikhus og Radiostation med Radio-Pejleapparat.

I Maskinhuset findes Kamre for Mestre, Assisterter, Restaurationspersonalet og Lærlinge, og her findes endvidere Officerernes Messer og Kabys med Komfur og Bageovn indrettet til Oliefyring.

Mandskabskamre for 2 Mand i hvert Kammer er indrettet i et Dækshus agter, medens Messer for henholdsvis Dæks- 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.

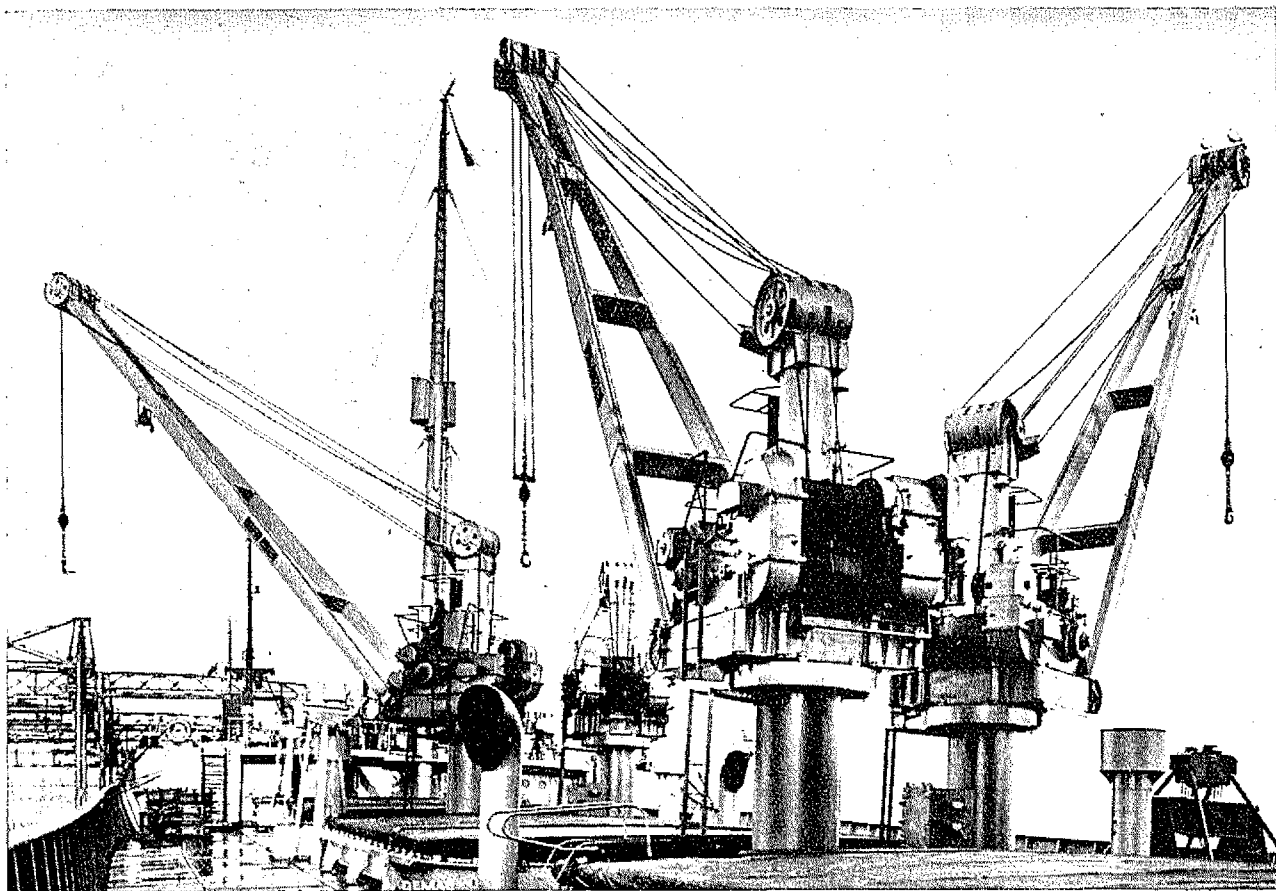
Til Opbevaring af Skibets Proviant findes et stort Kølerum med dertil hørende Kølemaskineri, leveret af Thomas Ths. Sabroe & Co., Aarhus. I Toiletrum og Badeværelser findes varmt og koldt Vand.

Skibets Maskineri bestaar af 2 Stk. 6 cyl. Burmeister & Wain 2-Takt enkeltvirkende Dieselmotorer paa tilsammen 4,300 I.H.K., der giver Skibet en Fart af ca. 14 Knob. 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 mineralsk Olie foruden naturligvis af andre Slags Ladninger. Alle Skibets Lasterum er forsynet med CO₂ Ildslukningsapparater.

Brøndsodde Skibsværft pr. Vejle

Brugsbaade - Lystbaade - Motorbaade
Værftet berømt for sit 1. Kl. Arbejde

PETER AÆN VAADBINDER
Telefon 696. FREDERIKSHAVN. Telefon 696.
RØDSPÆTTE, TORSK- OG KULLERVAAD
Altid omgaaende Levering.
Prøv mit nye Trawl til Islands-Fiskeriet.
Tjæring af Tovværk. — Kunstig Tjæring.
INDHENT TILBUD!



»Demag«-Kraner klar til Brug.

MODERNE LOSSEGREJER

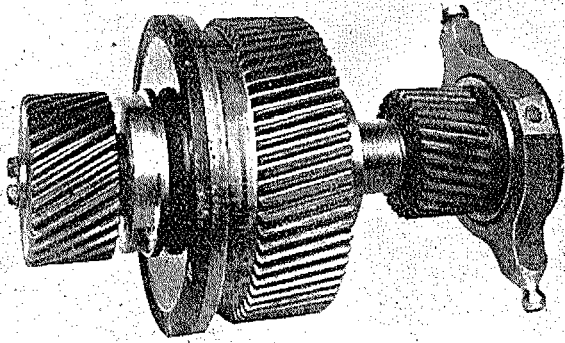
(Fortsat fra Nr. 11).

VED Konstruktion af Kraner til Brug i Skibe maa der tages mange særlige Hensyn. Alle bevægende Dele maa være beskyttet mod Søvand, fuldstændig vandtæt indkapslet. Det opnaar Demag ved at sammenbygge alle Gearhjul i en Blok. Elektromotorer og elektriske Apparater bliver indbygget paa tilsvarende Maade. Det er meget vigtigt, at Vægten af Kran og Maskineri er saa lille som mulig. Det opfyldes ved at gøre Konstruktionen sammentrængt og i udstrakt Grad at anvende Svejsning. Indbygningen i Skibet maa være simpel. Kransøjlen anbringes svejst til 2 Dæk, og Kranen bygges op herom. Desuden er det ogsaa nødvendigt, at de enkelte Dele er tilgængelige for Eftersyn og Reparation.

Der er 3 Bevægelser at udføre, Hejsning og Affiring, Vipning af Udlæggeren og Svingning af Kranen

omkring Søjlen. Anvendes 2 Elektromotorer, kan man opnaa at hejse og at forandre Kranens Udlægning paa samme Tid. Da det som Regel kun har mindre Betydning, vil man som oftest nøjes med 1 Motor, hvorved Driftssikkerheden ogsaa bliver større. Demag anvender i det sidste Tilfælde mekanisk Overføring til de 3 Bevægelser, idet Motoren saa kan løbe med konstant Omdrejningstal. Demag har konstrueret sit eget særlige Gearsystem. Det har den Fordel for Betjeningen, at Hastigheden altid er den samme, naar de enkelte Haandtag staar i samme Stilling.

De af Demag byggede normale Kraner kan efter Ydelsen deles i 3 Grupper med 1,5, 3 og 5 a 6 ts Løfteevne, og efter Udlægningen i 2 Grupper med største Udlægning indtil 10 og 11 a 14 m. Hejsehastighederne med fuld Belastning varierer fra 60 m/Min til 28



En Enhed af Gearet.

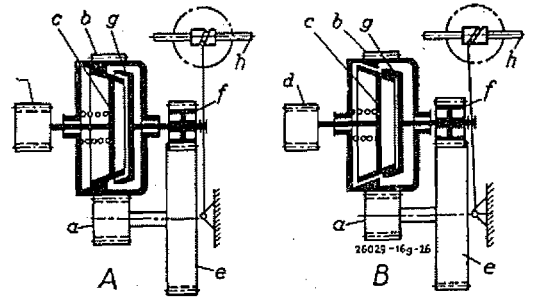
m/Min. Drejningen sker med en Hastighed svarende til 1,5 højst 2 Omdrejninger pr. Min., ved de største Udlægninger dog sjældent ud over 1,3 Omdr/Min.

Eftersyn og Pasning er den simpleste, man kan tænke sig. Man behøver kun at sikre sig, at der er Olie i tilstrækkelig Mængde paa Tandhjulene. Kuglelejerne behøver kun Tilsyn en Gang om Aaret. Gearerne er delt i Enheder, som er lette at udveksle. Man behøver kun at have en enkelt Reservedel om Bord.

Om Økonomien har man diskuteret meget. Den er

første Række afhængig af den rigtige Placering paa Dækket og det rigtige Valg af Løfteevne og Hastigheder. En Kran skal altid kunne erstatte 2 Bomme med tilhørende Spil og undertiden 3. Den noget højere Anskaffelsespris opvejes ved de lavere Driftsomkostninger, idet 1 Kran skal kunne udføre indtil 40 a 50 % mere end 2 Spil med Bomme. Dertil kommer saa Besparelsen i Liggetid.

Alt i alt kan det siges, at »Demag« er inde paa den rigtige Vej, hvilket Firmaets store Er-ring tydeligt viser.



Skematisk Fremstilling af en Enhed i Gearet.

I Fig. A. sker Overføringen fra a over b og c til d, i B sker det fra a over e, f, g og c til d.

Til Afkøling brug

KRYSTALIS

Hold Fødevarerne friske
i Is-Køleskabet

ISKOL

KRYSTALISVÆRKET A/s

★ C. 6292

VIGGO JENSEN, Aarhus

Skibsreparationer - Telefon 2437 - Grundlagt 1908

SKIBSVÆRFTET „LILLEØ“ KORSØR

v. TUXEN PETERSENS EFTF. A. NIELSEN & TH. OLSEN

Skibs- og Baadebyggeri

Ny Ophalerbedding for Skibe indtil 450 Tons Egenvægt

Telefon: 452

NYBORG SKIBS- OG BAADBYGGERI

GRUNDLAGT 1870

Fisker- Motor- og Sejlbaade

saavel Lyst- som Brugsbaade til 100 Tons. - Alle Reparationer af enhver Art udføres omgaaende.

C. F. K. JENSEN

TELF. 200 (2 Linier)

GØTA

Baadmotor 2½-7 HK

ARCHIMEDES

Paahængsmotor 2-20 HK



FORLANG GRATIS
KATALOG



2½ HK 357 Kcm. Tilbeh.

ENFØRHANDLER:

SVENSK MOTOR A/s

HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K.

2 HK

415 KR

Skibsværftet i Gamle Hestehauge

Svendborg

Indehaver SOPHUS WEBER.

Ledelse FERD. G. HANSEN

Konstruktion - Nybygning - Reparation

Overvintring i Hus og paa Plads

Telf. Svendborg 67 Soph. Weber

" " 1299 F. G. Hansen

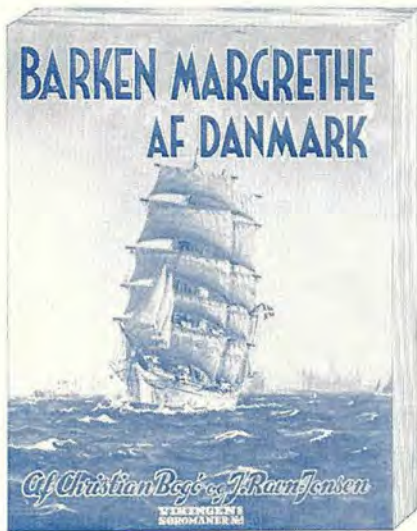
" " 858 Fmd. Nielsen

Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 - Central 9822. - Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: 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.

1. Bind.



2. Bind.



3. Bind.



4. Bind.



BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra »Vikingen« Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6,00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3,50 for alle 4 Bind.

Gang paa Gang er »Vikingen« blevet opfordret til at forfølge den store Succes som Bogen »Barken Margrethe af Danmark« er blevet, med at udsende en ny Bog, men vi har et lille Restoplæg, som først skal ud.

Derfor benytter »Vikingen« sine 15 Aars Bestaaen til at realisere dette Restoplæg til halv Pris, saaledes at alle nu kan erhverve denne spændende Bog om den danske Sømands Liv.

Da Oplaget kun er begrænset, sælges kun alle 4 Bind samlet til Kr. 3,50.

»VIKINGEN«s Ekspedition,
Gammel Mønt 39.
Byen 8040



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.



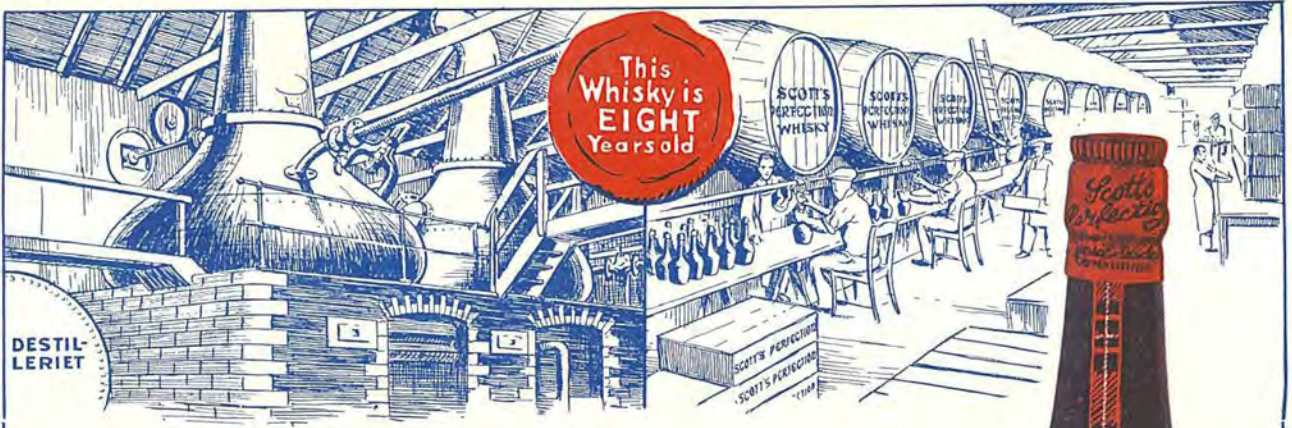
VIKINGEN

10 Øre
September 1938

Ferie - over Bølgen den blå

1938 - Nr. 14
15. Aargang





DESTIL-
LERIET

Forlang den original aftappede

SCOTT'S PERFECTION

Blended scotch Whisky. 8 Years old

eller:

KING EDWARD WHISKY

en god og respektabel Kvalitet.



Grundlagt 1888

Deres Skibsprovianteringshandler fører.

Jesper Christensen & Co.s

Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.



Esbjerg Tovværksfabrik A/S

Alt Skibstovværk

Specialitet Manilatovværk.
Husk vor **HERKULES**
Kvalitet med den indlagte
røde Traad

Telefoner:
399 — 400

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

Husk, Hr. Hovmester!

Pølser og Paalæg samt Kød er kun 1. Kl. hos

Henry Thomsen

„Borgporten“ — Telf. 1691 — Horsens

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjyds Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

SØRØVERI i Middelhavet

var en indbringende Forretning
gennem 400 Aar

FRANKRIGS Erobring af Algier for 100 Aar siden og den tilsvarende Erobring af Marokko i vore Dage under den geniale Guvernør, GeneralLeauty, har bragt Ro og Orden til det hidtil ellers saa farlige Hjørne af Afrika, hvor Middelhavets frygteligste Sørøveri gennem lange Tider var en Trusel mod al fredelig Skibsfart.

De algierske Sørøvere opererede her i et Distrikt, hvor de havde let Spil ved det snævre Indløb til Middelhavet.

Medens vore Bedsteforældre kunde være et Par Uger om at naa fra Marseilles til Algier, løber en moderne Passagerdamper den samme Strækning paa ca. 26 Timer. Nærmer vi os Afrikas Kyst Nord fra, kommer vi ind i en herlig Havbugt, hvis Baggrund er nogle amfiteatraliske Bjerge, Sahel, som fortsætter sig vestpaa langs Kysten. I dette naturlige Amfiteater af Bjerge ligger Hovedstaden Algier, som en Gang var Korsarernes Hovedkvarter. En af deres Høvdinger forbandt en lille befæstet Ø, El-Djezaïr (5: Øen), med Fastlandet ved en Steanmole, og derved fremkom den Havn, hvorfra saa mange Rædsler spredtes gennem de næste fire Hundrede Aar. Navnet forvandlede til Algier, blev knyttet til den tyrkiske By, som groede op, og derefter til hele det mægtige Rige, der nu er paa Størrelse med Frankrig.

En arabisk Digter har sammenlignet El-Djezaïr med en hvid Burnus, udbredt over Bjergskraaningene, Hættene hvilende paa Bjergets Top. Denne er kronet af Kasbah, Deyens Slot og Tilflugtssted. Fra hans Borg strakte sig to lange Mure ned til Havet, omsluttede den hele Røverrede. Den hvide Burnus ligger ogsaa udbredt for os nu om Dage, naar vi nærmer os Byen nordfra, om end noget afstumpet og væsentlig



formindsket, idet Franskmændene har ryddet godt op i de gamle Kvarterer, foretaget en omfattende Planering, anlagt smukke, brede Gader og derved givet den nederste Bydel et helt moderne Tilsnit.

De Indfødtes Bydel, det ældgamle Kasbah, ejer en dragende Magt, som ingen Fremmed, der besøger Algier, kan unddrage sig. Den tyrkiske Pirathøvding Horuk Barbarossa, som omkring 1500 opkastede sig til Sultan over Algier, byggede den sekssidede, dystre Borgkerne, som siden voksede til et vidtstrakt Fæstningsanlæg. Omkring Resterne af dette ligger den gamle By. Gaderne er smalle og mørke og snor sig ganske planløst ud og ind paa Bjergskraaningene. Det hele er som en Ormegaard. Farer man yld, har man dog altid een Udvej: at gaa nedad, saa kommer man til mere civiliserede Egne.

Kun de Gader, der løber parallelt med Hovedgaden, kan benyttes som Kørebane, alle andre er Trapper, da Bjergskraaningene er meget stejle. Husene er høje og ofte saa udkrogede, at de mødes foroven og danner dybe Buegange, som selv midt paa Dagen er mørke. Herhjemme ynder vi at bo paa Solsiden, dernede foretrækker man Skyggesiden. I mange af disse Labyrinter kigger Solen kun ind nogle faa Minutter daglig. Det er unægtelig en Behagelighed i den hede Sommertid, men for Sundhedstilstanden er det ikke heldigt, saa meget mere som de Indfødte ikke har megen Sans for Renlighed. De sanitære Forholdsreg-

ler indskrænker sig til, at Affaldet fyldes i Bærekurve, som af Æsler slæbes ned ad de ujævne Gader. Det er uundgaaeligt, at de overfyldte Kurve slingrer, og Affaldet flýder over, men det ænses den søvnige Æseldriver ikke; maaske et Par skabede Katte i næste Øjeblik kaster sig over det; de skal jo ogsaa leve.

Husenes Vinduer ser man ikke fra Gaden. Kun et Glughul hist og her. Dørrindfatningerne ved Hovedindgangen er som Regel smukt udskaarne, og Døren forsynet med forsirede Messingdørhamre. Husene er næsten alle hvidkalkede. Butikerne er som dybe, mørke Huller ind i Husene; her er Varerne stablet op eller lagt frem, men det kunde ikke falde den indfødte Købmand ind at aabne sin Mund eller røre en Finger for at anbefale sine Ting; han sidder flegmatisk og ser til. Der skal heller ikke handles meget, for at han kan opretholde Livet; hans Levevis er, i Sammenligning med vor, yderst nøjsom. Kød nyder han næsten ikke, hans Maaltider bestaar af Grøntsager, dertil nyder han kun Vand, undertiden stærkt fortyndet Vin. Gaar man hen paa Algiers Grønttorv om Morgenen, vil man se en Overflod af allehaande Urter og Frugter. Sydfrugter en masse, Citroner, Apfelsiner fra Blidas Orangerier, friske Figner fra Oran, Dadler fra Saharas Oaser og fra den røde, frugtbare Jord i Algiers Dalstrøg. Grøntsager saa fuldkomne, at vi ikke finder dem tilnærmelsesvis saa smukke selv hos vore hjemlige Amagerkoner. Vindruerne faas for næsten intet, og nyder man Middag paa Restaurant, faar man i Algier Vin i Tilgift, ganske som i Frankrig i de gode, gamle Dage.

Et Skær af romantisk Mystik hviler for mange Nutidsmennesker over Piraternes Land; men hvad der især over Tiltrækning er det fremmedartede ved dets Natur og Folkeliv, det milde, sunde Klima og Luftens enestaaende Gennemsigtighed, som giver det algierske Landskab sin særlige Charme.

Allerede i den graa Oldtid plagedes de Søfarende paa Middelhavet af Sørøvere fra Nordafrikas Kyster, og kun Romerriget formaaede for et længere Tidsrum at holde Sørøveriet nede. En omfattende Kolonisation fandt Sted, og et beundringsværdigt Arbejde blev gjort for at frugtbar gøre Landet og udnytte dets Muligheder. Derom vidner de mange romerske Ruiner fra den Tid, som findes ved Lambese, Timgad og mange andre Steder.

Paa lignende Maade er Frankrigs energiske Indgriben for at tilintetgøre Sørøverierne i den nyeste Tid blevet fulgt af en fortsat kulturel Udvikling af Landet. Fredelige Ekspeditioner har gradvis flyttet Grænsen længere og længere mod Syd, Øst og Vest, og i det store Kolonirige, hvor Tricoloren nu vajer, har Franskmændene ved en human Behandling af de Indfødte og ved en klog og venskabelig Forhandling med de muhammedanske Shejker forstaaet at vinde Befolkningen for sig. I Paris er det ikke saa sjældent at se burnusklædte arabiske Høvdinger ledsaget af franske Officerer bese Byens Herligheder. De er Nationens Gæster, behandles med udsøgt Høflighed, sidder paa de fornemste Pladser under Festlighederne paa Bastilledagene, dekoreres af Præsidenten og vender tilbage til deres Stammer som gode, trofaste Venner af Frankrig.

Men i gamle Dage var det anderledes. Da var disse Egne Piraternes sidste Paradis.

Algier og Tunis var et Rendez-vous for Pirater fra Alverdens Lande, for største Delen fra de kristne Lande, men Maurere var der ogsaa mange af iblandt dem; disse tog gennem mange Generationer en frygtelig Hævn over de vantro Hunde, som under stor Grusomhed forjog dem fra Andalusiens Stepper, som de ved mageløs Flid og Dygtighed havde forvandlet til frødige Marker og Haver. Var de før bleven rige ved redeligt, ihærdigt Arbejde, blev de det nu ved Rov og Plyndring. Efter Granadas Fald kom der Fart i Sørøveriet. Piraternes store Galajer var evindeligt paa Færde; Skjulesteder og Smuthuller var der nok af langs de klippefulde Kyster. De havde som Ror-karle Slaver, seks ved hver Aare. De roede staaende, lænket til deres Bænke. Brød, som var oplødt i Vin, blev stukket i Munden paa dem under Roningen; halvanden Alen Bænk var Dag og Nat, ofte i Aarevis, deres eneste Hvilested, og „Romestrene“ med deres svingende Piske skulde nok sørge for at faa Slavernes Kræfter udnyttet til det yderste.

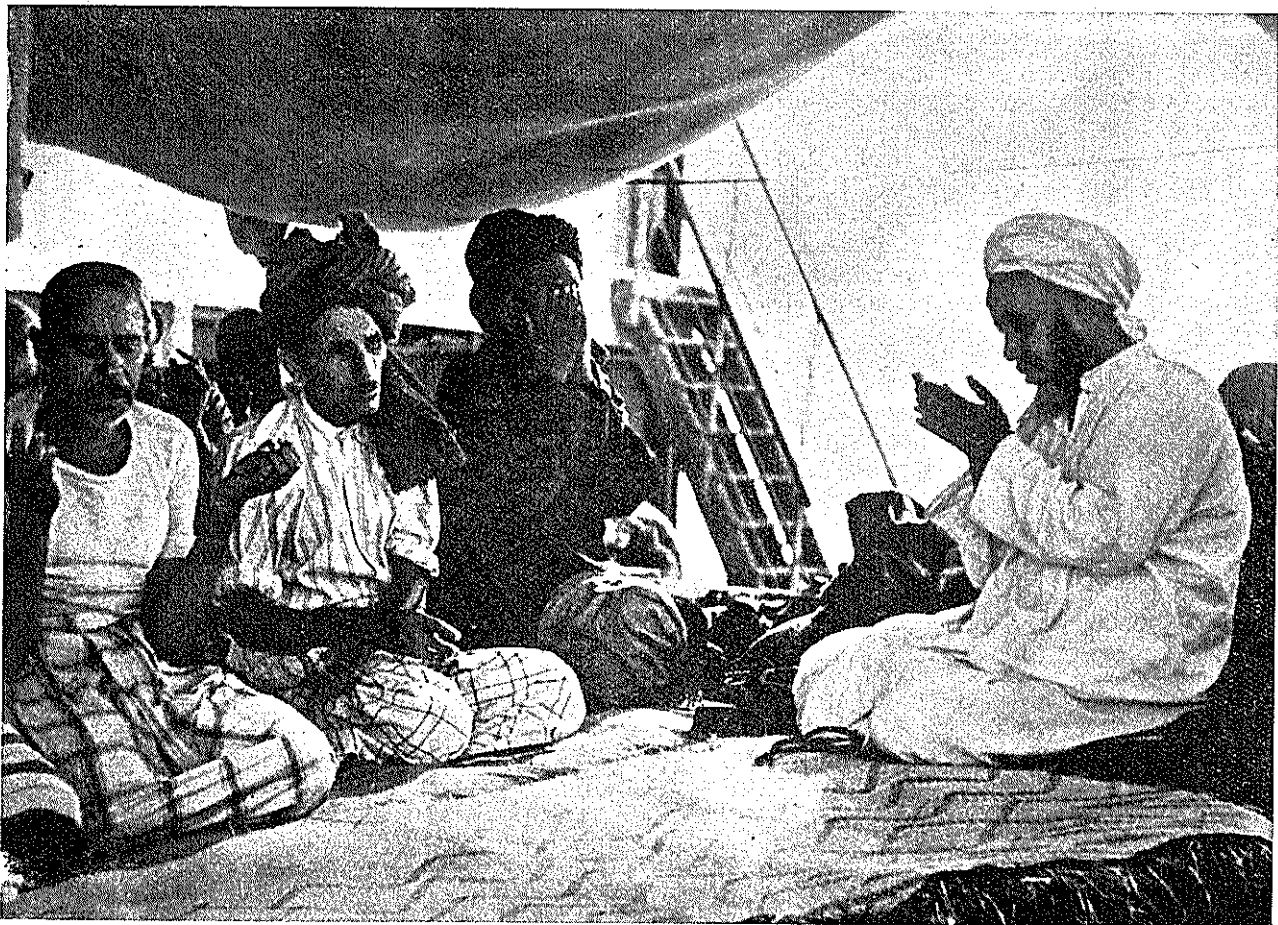
Det var gyldne Tider for Sørøverne. Togterne bragte rigeligt Bytte og blev Algiers Rigdomskilde. Deres Noblesse havde foruden anselige Huse i Byen pragtfulde Landsteder i den smukke Omegn. Skjult bag Havernes halvtropiske Frødighed laa deres skønne mauriske Huse. Forbilledet var altid klassisk: en indre firkantet Gaard, omgivet af Søjlerækker, uden om den fire Fløje, hvis Døre og Vinduer aabner sig ind mod Gaarden; de smukt ciselerede Marmorsøjler var forbundet med det flade Tag ved Sparrer, som dækkedes af Slyngplanternes blændende Farvepragt. Fra de rigt udskaarne Loftter hang fint forarbejdede Olielamper. Gulvliserne dækkedes af kostbare Biskratapper, Møblerne var af Sandel eller Cedert træ, indlagt med Perlemor og Elfenben. Hvilende paa Divanens bløde Hynder nød Husherren Røgen fra sin Nargileh. Hans Harem, hans Børn og Tyende var et lille Samfund for sig, over hvilket han herskede uindskrænket.

Alt det ydre var i den skønneste Orden, og gjorde han sig nogen Tanker om, hvorledes han kom til al denne Rigdom og Luksus, fik han ingenlunde Skrump; det var jo de vantro Hunde, det gik ud over, og det kunde da kun være Allah velbehageligt....

En Novembernat i 1694 bordedes et dansk Koffardiskib af Korsarer i Middelhavet.

Som tusind Djæville myldrede de vilde Sørøvere op over Lønningen; en kort, hidsig Kamp fulgte, og Skib og Ladning var gjort til Pris. Fangernes Lod blev ved Ankomsten til Algier som de fleste andres, der var saa ulykkelige at møde Galcjerne: Deyen udtog hver ottende Slave, de øvrige tilfaldt Sørøverne som Bytte, de udstilledes nogle Dage paa Slavemarkederne, hvorefter Auktionen fandt Sted; Køberne drog saa af Sted med dem og behandlede dem, som de vilde. Blandt dem, der ved denne Lejlighed blev Fanger, var en Mand, hvis Navn næsten hvert Barn i Landet kender, Christen Drakenberg (f. 1626, d. 1772), som maatte tilbringe seksten Aar i Slaveriet. Man undres end mere over denne stoute Sømands fabelagtige Levedygtighed, naar man hører, under hvilke Forhold Barbareskstaternes Slaver levede, naar de tilhørte Regeringen.

Naar Solen stod op, blev de drevet til det haardeste Arbejde i Stenbruddene, og ved Solnedgang blev de



Fælles Bøn til Allah om Bord paa en algiersk Dampers.

drevet hjem til Cellerne i snavsede, stinkende Stenfængsler, hvor de stuedes sammen, seksten Mand i hvert lavloftet, fugtigt Fangehul. Den saakaldte Kost var tre Skiver sort Brød daglig. Som det gik vor Landsmand Drakenberg, er det gaaet Tusinder andre, ja værre endnu i de fleste Tilfælde, thi det var kun de færreste, der blev løsladt, og som han intet Mén havde af en saa umenneskelig Tilværelse. Ingen af Europas Nationer gik fri. Gennem fire Hundrede Aar var Korsarerne en Svøbe for de Søfarende paa Middelhavet. I Englændernes kendte stolte Digt: „Rule Britannia“ hedder det bl. a. „Britannia rules the waves, Britons never shall be slaves“. („Britannia hersker over Bølgerne, aldrig skal Briter blive Slaver!“), men for Korsarerne gjaldt ingen Persons Anseelse.

Piraterne var samlede i Laug, hvert under en Høvding. Et saadant var faktisk som en lille suveræn Stat, idet de tyrkiske Beyer eller Deyer, der siden 1500 var Algiers Herskere, som oftest ikke havde nogen virkelig Magt over dem.

Overfor de indfødte Stammer anvendte de tyrkiske Beyer Principet „divide et impera“ (del og hersk), de opøggede Stammerne til indbyrdes Strid og støttede deres Magt til visse af dem, som de favoriserede ved at fritage dem for Skat.

Ganske det samme Princip anvendte Barbaresk-staterne i deres Udenrigspolitik overfor de forskellige Nationer, og de manøvrerede med en saadan Behændighed, at det lykkedes dem at opretholde den sær-

deles indbringende Forretning, Søroveriet var, gennem fire Hundrede Aar. Som Romerne i Oldtiden ødelagde deres Konkurrenter paa Mare Nostrum („vort Hav“: Middelhavet), Carthago og Korinth, saaledes saa Europas Statsoverhoveder deres Regning ved at opbidse Korsarerne mod Medbejlere paa Middelhavet.

Konsulerne dernede var meget emsige — især Frankrigs og Englands — for under Krig og Fred at mele deres Landes Interesser; den ene Magt undsaa sig ikke for at spille under Dække med de grusomme Søroverstater mod den anden.

England, Frankrig og Spanien følte sig mægtige nok til ikke at betale en aarlig Tribut til Barbarerne; mindre søfarende Nationer var nødt til det, ellers blev deres Konsuler omgaaende lagt i tunge Jernlænker og anvendt til det strengeste Slavearbejde. Hvor magtpaaliggende det var selv for Stormagter som England og Frankrig at staa paa en god Fod med Piratsaterne, ser vi af, at de ikke saa sjældent sendte kostelige Gaver til Deyen af Algier.

Paa deres Togter vovede Piraterne sig langt udenfor Middelhavet; Irlands og Islands Kyster blev bl. a. Genstand for deres Plyndringer. Vi har en historisk Beretning om et natligt Angreb paa den irske Havneby Baltimore i Juni 1651.

„Galejerne fik ved Bestikkelse en Fisker til at lodse sig ind til Byen. Overfaldet kom ganske bag paa de fredelige Borgere, som blev vakt af deres gode Søvn ved Raabene: „Brand, Brand.“ Et Par

Hundrede Mænd, Kvinder og Børn toges til Fange og førtes til Slavemarkedet i Algier. Byen, som dengang regnedes for en af de mest velstillede Byer i Irland, fik sit Knæk ved denne Begivenhed og sank ned til en ussel Flække."

Blev der da intet foretaget over for Piratuvæsenet af de europæiske Sømagter? Jo, med Mellemlum blev der udsendt maritime Straffeekspeditioner. Saaledes sendte den danske Regering i Juli 1770 en Flaadeafdeling af Sted, som uden nævneværdigt Resultat bombarderede Algier i fem Dage. Ligesaa resultatløse var adskillige Angreb fra andre Magters Side. I det store og hele lod de forskellige Sømagter fem være lige, indtil Forholdene i Barbarekstaterne udviklede sig paa en saadan Maade, at Nødvendigheden af en kraftig Indgriben, som kunde afføde en varig Ordning af Forholdene, paatvang sig den offentlige Mening i Europa. Ved Forholdenes Magt blev Afgørelsen lagt i Frankrigs Haand.

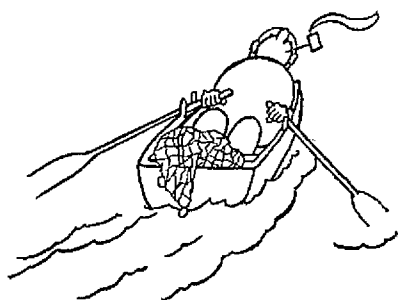
I 1827 faldt den noksom kendte historiske Lussing, som imidlertid ikke var nogen Lussing, men Episoden fik saa vidtrækkende Følger, at man med Rette kan

sige, den gav Stødet til Frankrigs Kolonisation af Nordafrika.

Ved en Modtagelse, Dey'en af Algier gav for forskellige Landes Repræsentanter, kom det til vrede Ord mellem Dey'en og den franske Generalkonsul Deval. Dennes Optræden var ikke præget af Besindighed, og Dey'en blev i Samtalens Løb saa opbidset, at han gav Franskmanden et Slag med sin Paafuglefjers Vifte. Da Dey'en blev opfordret til at give Satisfaction, og denne ikke opnaaedes, tilspidsedes Situationen. Der blev fra Frankrigs Side gjort flere Forsøg paa at slutte Krisen paa fredelig Vis. Da dette ikke lykkedes, foretog franske Tropper i 1830 en Landgang i Algier, indtog Hovedstaden og Dey'ens Slot, og efterhaanden underlagdes hele Landet. Hermed begyndte en ny Æra i Nordafrikas Historie. Frankrigs store Indsats for at hjælpe det skønne, rige Land op af de middelalderlige, barbariske Tilstande.

Den totale Omstøbning af Landet fra Kaos til Orden og rig Udvikling, vel at mærke under den største Hensyntagen til den indfødte Befolknings Levesæt og Tankesæt, er en storslaet Bedrift.

Prøv alt - og behold det bedste



1



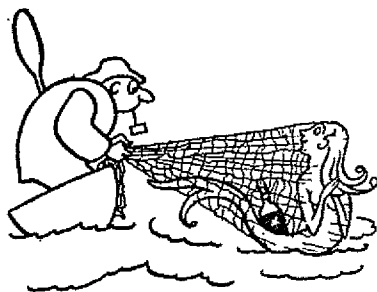
2



3



4



5



6

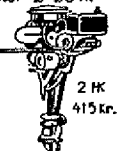
GÖTA

Boadmotor 2½-7 HK



ARCHIMEDES

Paahængsmotor 2-20 HK



FÖR LANG GRATIS
KATALOG

2½ HK 357 Kr. m. Tilbeh. **SVENSK MOTOR A/S**
HAYNEGADE 41, KØBENHAVN K.

2 HK
415 Kr.



Redningsvæsenets Oprettelse

I

Justitsraad Claudi.

VORT lille Folk har Grund til at glædes over, at det har frembragt Mænd og Institutioner, som kaster Glans over Fædrelandet og bærer dets Navn ud over Verden. Til de sidstnævnte hører *vort Redningsvæsen*, der i rigt Maal har nydt Ry blandt de søfarende Nationer og fremdeles gør det med Ære.

Den jyske Vestkyst har gennem Aarhundreder været en Rædsel for Søens Folk og som een stor Sømandsgrav, ikke alene for dens farlige Naturforhold. Der ligger sikkert kun alt for meget til Grund for de mange Sagn om, hvorledes Datidens Ejere af Strandretten, Herremændene, ved deres Hjælpere søgte at faa de flest mulige Skibe til at strande, og om den frygtelige Skæbne; der ventede de Skibbrudne, som kom levende i Land for kun at lide Døden under hjerteløse og begærlige Voldsmænds Hænder. Men medens disse Forholds Barbari og Gru i et kristent Land ligger Aarhundreder tilbage, er det ikke hundrede Aar siden, at der kun kunde ydes de i Nød stedte Medmennesker anden Hjælp end den, der af Havfiskere blev præsteret med deres primitive Baade. Først for 86 Aar siden, da Staten ved Loven af 26. Marts 1852 tog den humane Opgave op til Løsning ved at organisere et Redningsvæsen, sattes Kystbefolkningen i Stand til med Kraft og Held at kunne raade Bod paa Fortidens Forsømmelse.

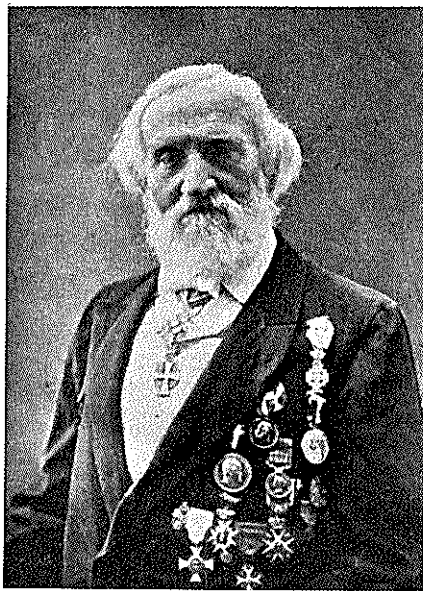
Danmark var tidligere med i dette smukke Arbejde end de fleste andre og større Lande, idet det første organiserede Redningsarbejde kom frem i England 1824 og lidt senere samme Aar i Holland. Som Nr. 3 i Europa kom Danmark med i 1852, derefter Tyskland i 1865 og Frankrig Aaret efter.

Den Mand, der særlig gav Stødet til Oprettelsen af vort Redningsvæsen, var Strandingskommissær, Justitsraad *Claudi*, „Grydsbæk“ ved Lemvig, og Offentlighedens Kendskab til hans Liv og Virksomhed bør være langt større, end det kan faas gennem de korte biografiske Data, der først for faa Aar siden er kommet frem i et Par af vore nyeste Leksika.

Christopher Berent Claudi er født i Brøndbyøster

og dets to første Bestyrere

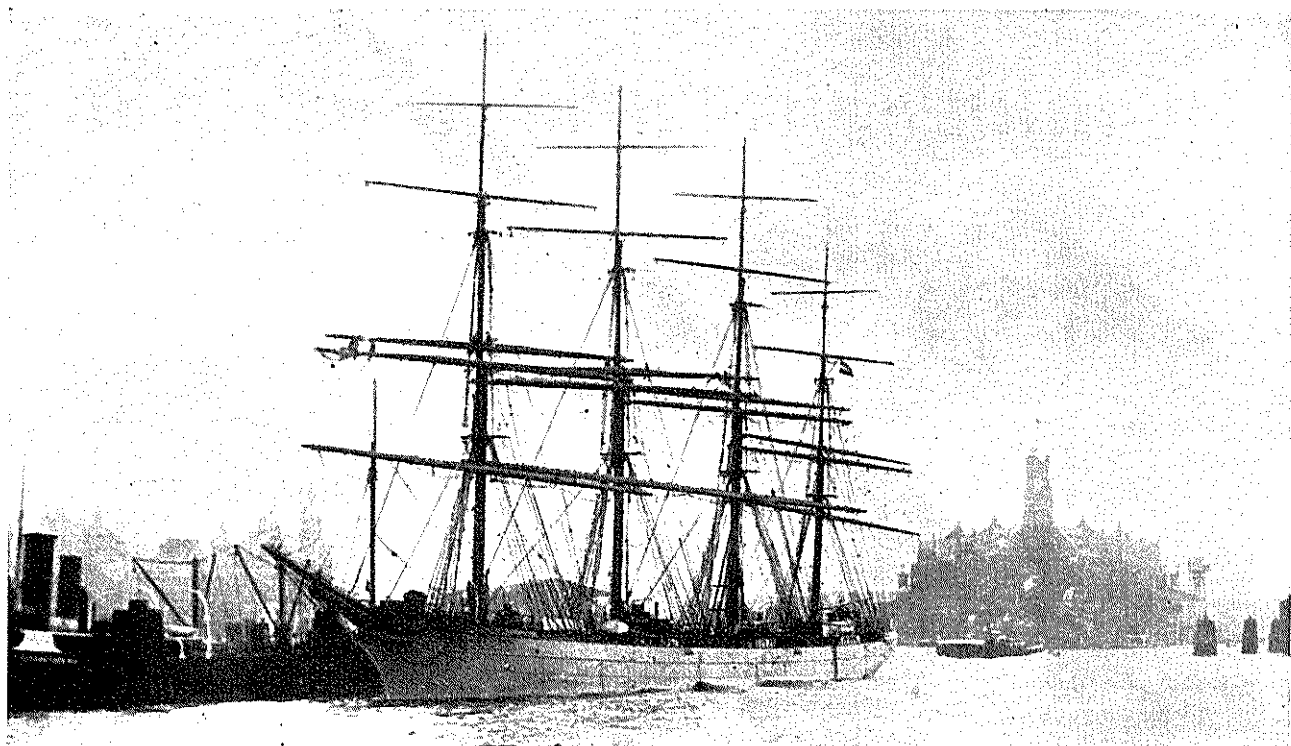
1799. Han uddannedes først til Handelen; men da Faderen blev Birkedommer i Ryssensteen Birk ved Lemvig, overtog Sønnen fra 1824 Bestyrelsen af og Oplysnet med den kgl. Ryssensteen Forstrand og blev bl. a. Strandingskommissær i 1838 og Sandflugtskommissær i 1841. Han købte Bondegaarden „Grydsbæk“ i



Justitsraad Claudi.

Vandborg Sogn, der ligger ca. 3 Km. fra Havet. Under sin Virksomhed kom han til at overvære adskillige Strandinger paa denne lange Kyststrækning og blev Øjenvidne til store Tab af Menneskeliv, fordi der, udover hvad der af Hjælp kunde ydes med Fiskernes Baade, aldeles manglende Midler til Redning af nødstedte Sømænd. Det blev ham magtpaaliggende at raade Bod paa disse beklagelige Omstændigheder, og i den Hensigt søgte han at erhverve sig Underretning om, hvorledes Englands Redningsvæsen virkede. Han opnaaede Forbindelse med den engelske „kgl. nationale Institution til Redning af Folk i Havsnød“ og fik Oplysning om de Apparater, der med Held anvendtes til Ar-

bejdet. Navnlig indsaa han Betydningen af, hvad der vilde kunne udrettes ved Raketkasteapparater, idet saadanne var særlig egnede til Benyttelse paa den jyske Vestkyst, hvor Skibene oftest strandede nær under Land. Derefter henvendte han sig til Amtet med Forslag om, at dette tog sig af Sagen. Som Resultat deraf blev det ordret, at enhver Strandfoged skulde være forsynet med en smækker Line til Redning i Strandingsstilfælde. Han fortsatte sine Bestræbelser ved for egen Regning i Aaret 1845 at rejse til England for at studere dettes Redningsvæsen. Under denne Rejse besøgte han flere engelske Redningsstationer og indsamlede forskelligt oplysende Materiale, og efter sin Hjemkomst fremsatte han et motiveret Forslag til en Organisation af et jysk Redningsvæsen. Interessen for den nye Landsopgave blev voksende. Fra Østifternes og Nørrejylland's Provinsialstænder indgaves der 1846 et Andragende til Regeringen om Anskaffelse og Anbringelse af Apparater til Skibbrudnes Redning paa forskellige Steder af Landets Kyster. „Foreningen for Søfartens Fremme“ skænkede samme Aar en større



4-mastet Fuldskib „Frida“ af Hamburg, bygget af Barclay & Curlr i Glasgow 1885 under Navn „County of Edinburgh“ for R. & J. Craigs bekendte „County Line“ i Glasgow til deres Calcutta Fart. Solgt 1910 til A. Witte i Hamburg og fik Navnet „Frida“. — Eksisterede efter Verdenskrigen, videre Skæbne ubekendt. (Fra Lods Gruelunds Samling).

Redningsbaad til Vestkysten, hvor den blev stationeret i Agger Kanal, og det følgende Aar fik Kysten fra „Frimurerlogen“ en lettere, med lufttætte Kobberkasser forsynet Redningsbaad, der stationeredes ved „Flyvholm“ paa Harboøre, samt et Raketkasteapparat, som anbragtes i Klitmøller.

Strandingen af det engelske Barkskib „Vertumnus“ ud for Sydharboøre 12. April 1847 satte forøget Fart paa Opgavens Løsning. Om denne Tragedie hedder det bl. a. i Redningsvæsenets første Beretning, at Skibet stod fast paa midterste Revle, omtrent 300 Alen fra Land. Søen brød over det og bortskyllede Baadene samt alt paa Dækket, og alle Forsøg paa at faa et Tov i Land ved dertil at fastgøre letflydende Ting mislykkedes. Fiskerne prøvede ved Daggry forgæves at faa Forbindelse med Skibet. Claudi, der var kommet til Stede Kl. 7, satte sig i Spidsen for Redningsarbejdet og var personlig med i Baaden under dens fire mislykkede Forsøg paa at naa Vraget; men den maatte stadig vende tilbage, ramponeret og halvt sunken. Under sidste Forsøg lykkedes det ved Hjælp af et lille Dræg at kaste en Line om Bord i Vragets Rejsning, og ved Hjælp af denne fik Mandskabet en sværere Tresse halet ud og gjort fast omkring Messanmasten. Men da Trossen skulde hales stiv fra Land, sprang den, og et nyt Forsøg paa at faa Forbindelsen genoptaget mislykkedes. Solen var imidlertid gaet ned, og yderligere Bjergningsarbejde maatte indstilles. I Nattens Løb faldt Masterne, og Vraget skiltes i to Dele. Paa den ene Del saas i Morgengryet 9 Mand,

der endnu holdt sig fast. Under Claudis Anførsel genoptoges nu Redningsforsøgene; men først efter at Baaden fire Gange næsten var vandfyldt, saa at den hver Gang maatte landsættes for at øses læns, lykkedes det at kaste et Dræg fast i den faldne Fokkemast. Kun fire af de Overlevende havde endnu saa mange Kræfter, at de med den største Møje kunde krybe i Land. De øvrige 5 var saa udmattede, at de ikke kunde røre sig eller foretage sig noget til deres Frelse, og da det paa Grund af det oprørte Hav var umuligt at komme hen til dem, maatte man være Vidne til, hvorledes den ene efter den anden af disse Ulykkelige gav Slip paa den Vragstump, hvorved de holdt sig, og forsvandt i Bølgerne, saa kun fire af den 13 Mand store Besætning blev reddet. —

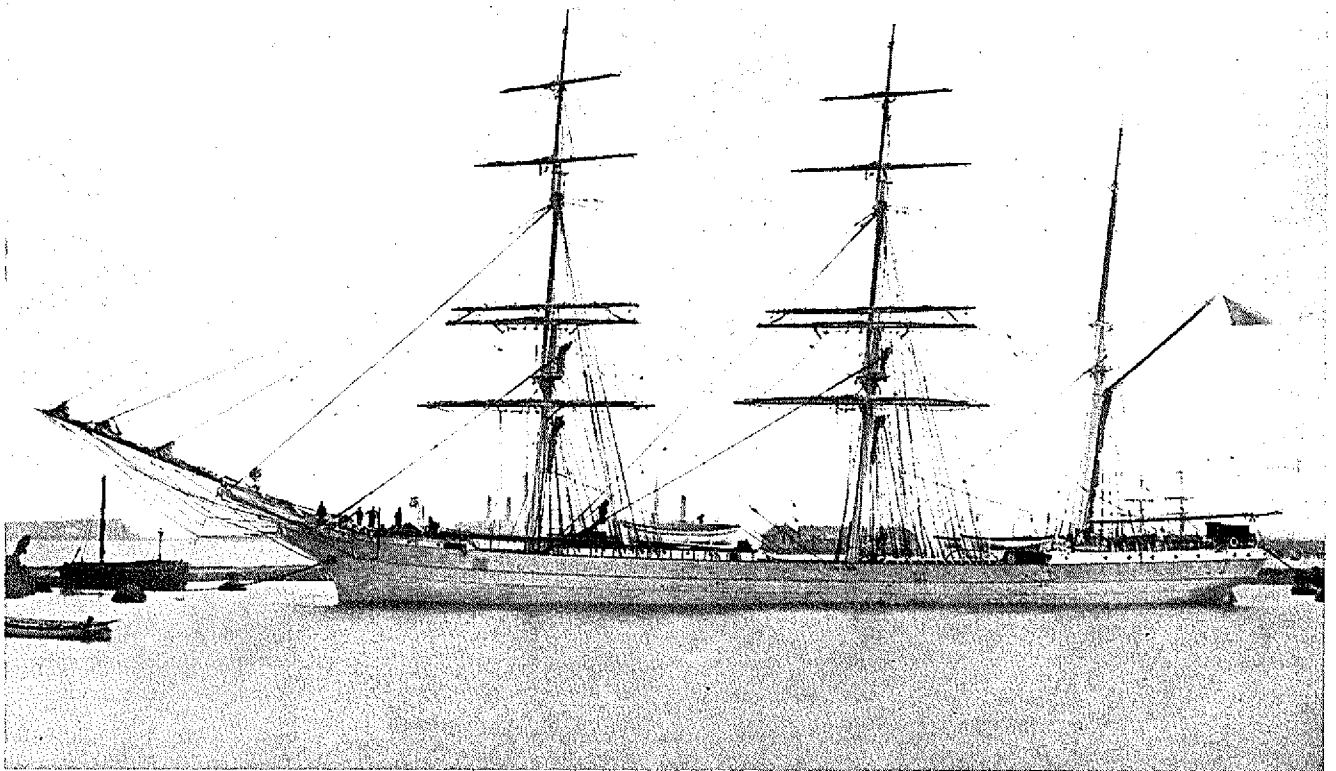
Samme Aar den 9. Juni imødekom Regeringen Proviensialstændernes Andragende ved at bevilge 5000 Rdl. til et forberedende Arbejde, og Claudi rejste til England for yderligere at sætte sig ind i Forholdene vedrørende Redningsvæsenet dersteds. Han købte forskelligt Redningsmateriale, som under hans Ledelse blev prøvet herhjemme, saaledes bl. a. to Raketkasteapparater. Det ene stationeredes ved Flyvholm, hvor Frimurerlogens Baad var placeret, og det andet ved Tuskjær i Fjaltring. Til sidstnævnte Station byggedes der en ca. 8 m lang Fyrretræsbaad, fladbundet og med høje Stævne som de lokale Fiskerbaade, men gjort synkefri ved nogle under Tofterne anbragte lufttætte Gummicylindre af engelsk Konstruktion. Til Prøvelse af Claudis Foranstaltninger og til Afslutning af hans

forberedende Arbejder nedsatte sluttelig Indenrigsministeriet i Oktober 1849 en sagkyndig Kommission, bestaaende af Artillerikaptajn Lundbye, Marinekapitajnløjtnant Ipsen og Claudi, og dennes Opgave var, foruden at fortsætte med Forsøgene, at fremkomme med detailleret Forslag til en Organisation af Redningsvæsenet, baade med Hensyn til Stationernes Antal og Plads, Materiel og Betjening, og dette indgaves i Marts 1850. Efter Forslaget skulde der paa Jyllands Vestkyst fra Skagen til Blaavandshuk bygges ialt 21 Redningsstationer, hvoraf de 14 skulde have baade Baad og Raketter, de 6 kun Raketter og den ene (ved Aggerkanal) kun Baad. Baadene skulde være synkefri og Raketterne skulde kunne føre Linen ud over Skibene i en Afstand af indtil 500 Alen (ca. 340 m). Til Betjening ved hver Baadstation skulde ansættes en Opsynsmand og 12 Baadmænd, ved Raketstationerne en Opsynsmand og 4 à 6 Mand. Til Transport af Apparaterne langs Kysten i Strandingstilfælde skulde der sluttes Overenskomst med Beboerne om at staa til Raadighed med 2 Spand Heste ved Baad- og et Spand ved Raketstationerne. Med Hensyn til Overtilsynet foresloges ansat en Bestyrer, der skulde føre lokalt Tilsyn med Stationerne, ordne det nødvendige med Øvelserne, aflægge Regnskab og afgive Indberetninger om Virksomheden. Samtlige Omkostninger ved Stationernes Etablering ansloges af Kommissionen til 24,784 Rdl. og deres aarlige Udgifter til 4,083 Rdl. Mandskabet

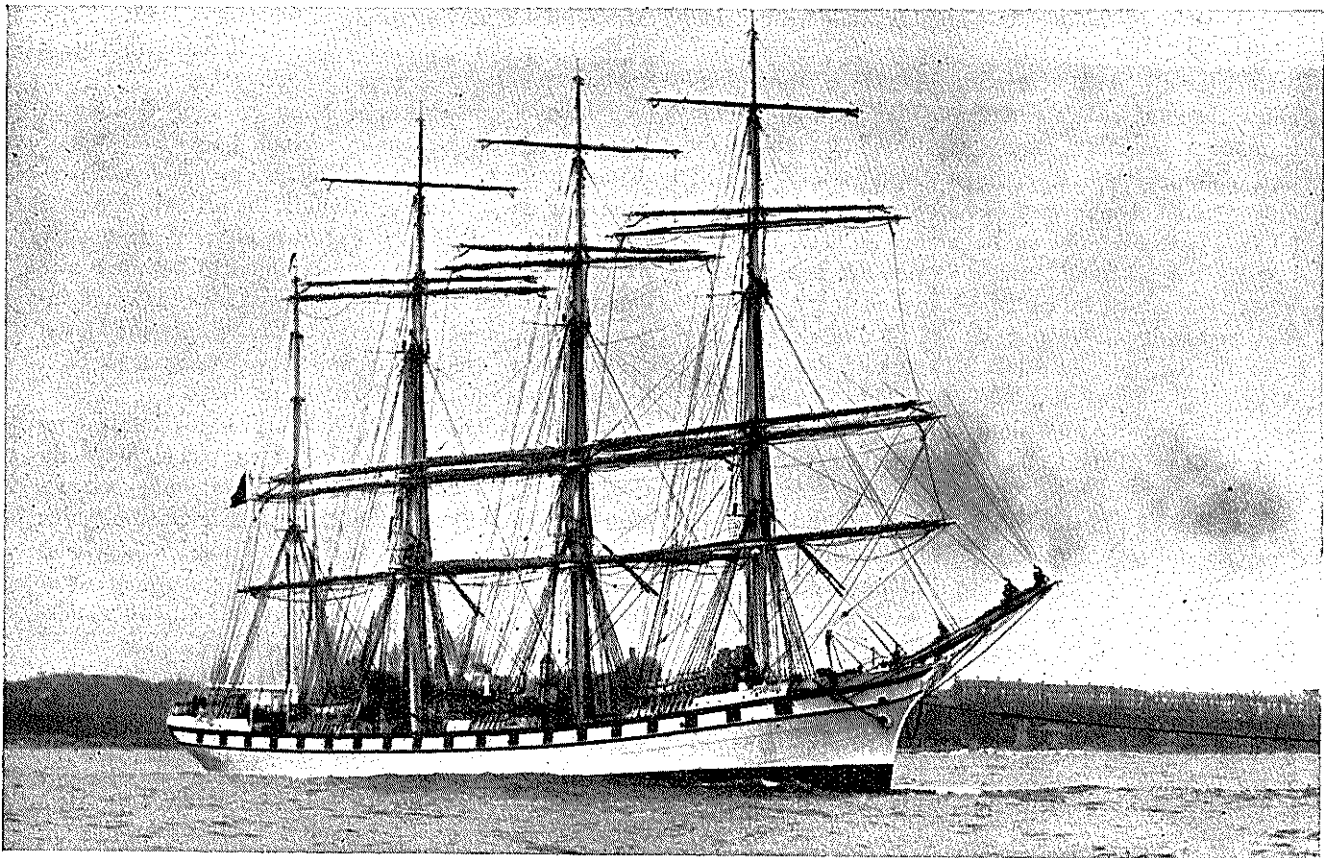
skulde lønnes med en Godtgørelse paa 4 Mark (1 Kr. 33 Øre) for Deltagelse i Øvelser og Redningsforsøg og 8 Mark for Redningsforetagender.

Forslaget godkendtes af Ministeriet, og Ordningen gennemførtes under Kommissionens Medvirken og med Claudi som midlertidig Bestyrer. De nødvendige Raketapparater indkøbtes i England, Baadene byggedes i København, Baadhusene opførtes efterhaanden, og i Løbet af 1851 var de foreslaaede 21 Stationer alle klar til at træde i Virksomhed. Med kun faa Ændringer blev Kommissionsforslaget, Grundlaget for Leven om Redningsvæsenets Organisation, vedtaget, og den fik Kongens Underskrift 26. Marts 1852.

Under Justitsraad Claudis energiske og interesserede Ledelse til 1869 foregik der en meget betydelig Udvikling af Redningsvæsenet. Ikke alene oprettedes efterhaanden 11 nye Stationer, men ældre Stationer blev ogsaa kompletteret med forbedret Materiel. Ligeledes skete en gennemgribende Omordning og Forbedring af Lønningsforholdene. Mandskabet, der som nævnt udelukkende var lønnet med Dagbetalinger, fik fra 1857 udover disse en særlig Løn, der for Baadstationsformændene var 16, for Baadfolkene 12 og for Raketmandskabet 8 Rdl., og Opsynsmændene ved Baad- og Raketstationerne fik henholdsvis 50 og 35 Rdl. foruden 1 og 2 Rdl. for Deltagelse i Øvelser og Redningsforetagender. — Bestyrerens aarlige Løn, der var 500 Rdl., forhøjedes til 800 Rdl., senere med et Til-



Barken „Adolph Harboe“ af Skelskør, 1154 BT. Bygget i Greenock 1876 under Navn „Inchgreen“ til D. Mac Dougal i Greenock til Passagerfart paa Australien. Købt fra dem 1889 for ca. 185,000 Kr. til Rederiet Harboe i Skelskør. Foto visende Skibet i Tyne Dock, klar til at gaa ud paa sin første Rejse under dansk Flag til Valparaiso. Solgt 24. Aug. 1903 for 76,500 Kr. til Larvik i Norge, fik Navnet „Alf“. Strandede 23. Nov. 1909 paa Hasboro Sands i Nordspen—3 Mand af Besætningen druknede ved Redningsbaadens Udsætning. Kaptajnen fik en Bøde paa 200 Kr. for mangelfuld Navigering. (Fra Lods Gruelunds Samling).



4-mastet Bark „Atlantique“ af Dunkirk. Foto visende Skibet slæbende ud fra Tynefloden. Bygget i Nantes 1897 til Rederiet Bordes & Fils i Dunkirken. — 3094 BT. — Gjorde mange hurtige Salpeterrejser fra 67—68 Dage Øst eller Vest bound. Ophugget i Nantes 1926. (Fra Lods Gruelunds Samling).

læg af 200 Rdl., og Størrelsen af hans Diæter og Befordringsgodtgørelse, der var 2 Rdl. daglig og 4 Mark pr. Mil, ændredes til 3 Rdl. og Befordring efter Regning. Da Forretningerne, og navnlig Tilsynet med Redningsstationerne, stedse krævede forøget Arbejde, ansøgte om Ansættelse af en Assistent, og paa Finansloven 1862—63 optog Ministeriet dertil et Beløb af 500 Rdl. til aarlig Lønning. Rigsdagen nægtede dog denne Bevilling, hvorfor Bestyreren for egen Regning antog en Mand — den senere Bestyrer, Consul A. Andersen — til Assistance.

Hvad angaar Redningsvæsenets Virksomhed i nævnte Periode, reddedes der ialt 1781 Skibbrudne, hvoraf ved Baade 703, ved Rakter 1067 og ved begge i Forening 11. Af Ulykker indtraf der tre Kærringer, deraf den ene under Øvelse, ved hvilken 5 Mand druknede, og to under Redningsforsøg, der kostede 9 Baadmænd og 3 Skibbrudne Livet.

Claudi, der var blevet Kammerraad 1852, Justitsraad 1858 og dekoreret med flere inden- og udenlandske Ordener, søgte og erholdt Afsked fra 1. Juli 1869. I Redningsvæsenets Aarsberetning for 1868—69 findes bl. a. følgende Bemærkninger om hans Afgang: „Ligesom Redningsvæsenets Indførelse her i Landet for en stor Del skyldes denne Mands kraftige Bestræbelser, saaledes har han senere uafbrudt med stor Dygtighed og utrættelig Nidkærhed virket i Rednings-

væsenets Tjeneste, for hvilken hans Afgang derfor er et Tab, som Ministeriet ikke har kunnet andet end højlig beklage.“ —

Justitsraad Claudi afgik ved Døden 6. Maj 1880 i København.

I Aaret 1829 købte den da trediveaarige Forstrandsbestyrer Claudi Bondegaarden „Grydsbæk“ i Vandborg, hvilken Ejendom han beboede, indtil han solgte den 1869 og flyttede sit Kontor til Lemvig. Skønt de forlængst er døde, der har haft personligt Kendskab til ham under hans Virksomhed som Ejer og Bruger af denne Gaard, er hans Minde dog endnu levende i Vandborg Sogn og Lemvigegnen. Han maa have været relativt velstillet, idet han meget forbedrede Ejendommen og holdt den i fin Drift. Især imponerede det Sognemændene, at han aarligt havde 10—12 store Stude af de allerbedste paa Stald til Salg til Holsten. Han lod ogsaa med betydelig Bekostning den godt 60 Tdr. Land store Ejendom omgive af et højt Jorddige, meget større end de da almindelige Skeldiger, idet der i Bredden medgik 3 Alen Jord. Hvor Sognevejen fra Nord afbrød Diget og gik ind over Ejendommen, anbragte han en Seværdighed, af hvilken der gik Ry viden om. En mægtig Hval — Kystboerne troede ved første Øjekast, at det var et Skib — drevet ind paa Ferring Strand. Claudi lod to af dens Kæben transportere til „Grydsbæk“ og anbragte dem som

Ledstolper over Vejen. De var 7—8 Alen høje og dannede en Bue. „Hvalporten“ maatte dog efter nogle Aars Forløb saves noget ned, fordi et strandet Skibsruf ikke kunde transporteres igennem. I Aaret 1895, da den ene af Stolperne var falden om og laa i Vejgrøften, kørte den daværende Ejer af Gaarden Hvalbenene hjem til Haven, hvor de endnu danner Indgangen til et Lysthus.

„Grydsbæk“s Stuehus var, da Claudi købte Gaarden, ca. 50 Alen langt og betydeligt større og aneligere end almindeligt der paa Egnen. Han førte efter Forholdene et stort Hus; der kom mange fine Fremmede paa Besøg, og Husets Frue var saa anset for sit Husvæsen, at de bedre stillede Familier Egnen over kappedes om at faa deres Døtre anbragt hos hende for at blive uddannet. — Justitsraaden erindres som en „fin og fornem“ Mand i sin Fremtræden, dog ikke afmaalt eller overlegen eller, som det udtryktes, „saa vigtig og hoven, som de kunde være det paa Kontorerne i Lemvig.“ Han kom dog ikke meget sammen med Naboerne eller Sognefolkene; men henvendte man sig til ham, var han flink, ligefrem og vindende og med et venligt Smil, og næppe nogen værdig gik uhjulpen fra Gaarden. Af Tjenestefolk var der to Piger, to Karle og en Dreng, og de skiftede ikke hyppigt, da de, som det hed sig, „fik en god Behandling“. Justitsraaden synes ikke at have haft særlig Interesse for Gaardens Drift — hans Tid var jo ogsaa fuldt optaget af Virksomheden med Redningsvæsenet. Det var Forkarlen, der havde hele Ledelsen af og Ansvar for Landbruget, men en Hovedfordring til ham var, at der til enhver Tid skulde staa et meget fint Spand Køreheste til Disposition. Derimod syntes Claudi at have haft betydelig Omhu for Gaardens Have, som han fremelskede til at blive en af de største og smukkeste i Egnen, ligesom han har haft stor Kærlighed til Naturen. I sin Fritid holdt han af at spadserere over Markerne, og han frydede sig, naar Afgrøderne stod godt.

Paa Egnen lever et Skæmtesprog, der knytter sig til denne betydelige Personlighed. Det lyder saaledes: „Han er som Claudis Vædder — han gør ikke Forskel paa Folk!“

Om Oprindelsen dertil fortælles følgende:

En Sommerdag, da Claudi gik en Spadseretur paa

P. Rudbeck-Larsen, Mariager

Indehaver: V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“ — Post-Adresse: „Gimbrø“ pr. Mariager

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB



Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437

— — 16570

Statstelefon..... 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

sin Mark og var hensunken i Tanker, undgik det hans Opmærksomhed, at Gaardens store gamle Vædder havde revet sig løs. Da den beredte sig til at angribe ham, søgte han at redde sig ved Flugt; men Vædderen indhentede sin Herre og bibragte ham respektløst et saa kraftigt Stød paa hans unævnelige, at den høje Husbond faldt omkuld.

Avlskarlen, der arbejdede tæt ved Valpladsen, skyndte sig til Undsætning; men medens Justitsraaden baglæns retirerende søgte at værgе for sig med sin Spadserestok mod den vedholdende og overmodige Angriber, hørte Karlen ham indigneret raabe:

„Kan du da ikke gøre Forskel paa Folk, dit Bæst!“



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. : FREDERIKSGADE 1

TELEFONER: C. 2537—2538

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

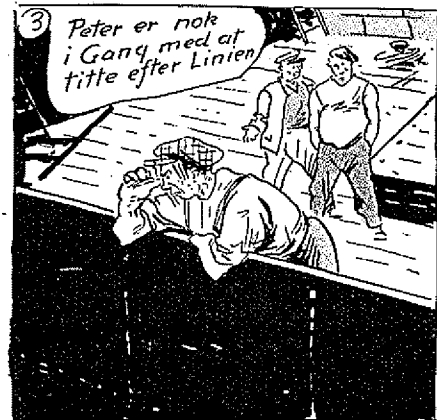
COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Var De nogensinde vidst, kære Læser, at Ækvatorlinien virkelig eksisterer? — Logn, — siger De, — Logn! Jo, jeg kan ganske tydeligt høre Dem sige det: Det har vi da allesammen lært i Kernen, at Ækvator er et abstrakt Begreb, — et Falsum, — et naa ja, — altsaa noget, der kun eksisterer i den menneskelige Bevidsthed, — altsaa et Begreb.



Og dog, højtrædede samme Læser, — og dog har jeg selv med egne Øjne set dette Falsum, — dette „Begreb“, som De kaldte det. Set det klart og tydeligt, som De nu ser dette fortræffelige Nummer af „Vikingen“ for Deres Øjne. Men jeg indrømmer, at jeg selv — den Gang — sagde „Logn“, da „Baadsen“ prajede mig



..... om, at Ækvator var i Nærheden, og at jeg skulde passe godt paa at fna den at so. Jeg stillede mig skeptisk, men kunde dog ikke dy mig for at kikke mig lidt omkring paa Tropehavet. Erfaringen har lært mig, at man staar sig ved at lytte lidt efter, hvad disse gamle Soulke siger.



Altsaa lyttede jeg godt efter og gengiver her, hvad jeg horte: I klart Veje kunde man, sagde den gamle Gut, se Linjen strække sig som en skarpt afteget sort Streg gennem de skumrende violblaa Bølger, — især hvis det var lige omkring Skt. Hans, — som han føjede til med et smøret Grin. — Og det var netop noget hennad Skt. Hans, dette her.



Saa langt Havet strakte sig, — og det var langt, — kunde jeg kun se Bolgedal efter Bolgedal rulle i uendelige Rækker efter hinanden, — nogle foran, nogle bagofter! Men det var mig komplet umuligt at faa Øje paa Linien. Men Søndagens Øje er trænet ganske anderledes op end vi Landboeres. Den gamle Baadsmænd havde forlængst faaet Øje paa Kalorius (Linien).



Da vi havde faaet Fart paa (henved et Par Hundrede Knob) og snart vilde have paaseret Ækvator og ladet den agterud, skyndte „Baadsen“ sig op i Nathuset efter en Kikkert, som han rakte mig, for at jeg endelig skulde naa at faa set Fænomenet, inden det var agterudskjulet. Jeg knaldede den skyndsomst for Øjet



..... og kunde ikke tilbageholde et Udtryk af den højeste Forundring, — for ikke at sige Overraskelse. — For der, igennem Kikkertens slebne Glas, saa jeg Ækvatorlinien strække sig som en skarp, sort Kontur fra Horizont til Horizont. — Et vidunderligt Syn — forunderligt! — (Jeg kunde blive ved, — men jeg vil ikke).



Paa Mandskabets ivrige Forespørgsel kunde jeg med frelst Samvittighed svare, at jeg havde set Linien, — endda ualmindelig klart. — Saa kom ikke til mig, min gode Læser, med Deres Snak om Ækvator som et „Begreb“. — Det er et Falsum eller Faktotum, — altsaa en Kendegjerning. — Slaaet fast — uigendriveligt.



Men jeg skal indrømme, at fra det Øjeblik af har jeg altid haft en Svagthed for at lytte efter de utallige, forunderlige Æventyr fra Havets Vidunderverden. — Æventyr om Havmand og Havdamer, om Slangemennesker og Søslanger. — Ja! Søslanger! Men det bliver der ikke Plads til denne Gang, — men næste Gang, Herr, Fru eller

Amerikanske Te-Clippere

Af Kina-Clippernes Historie

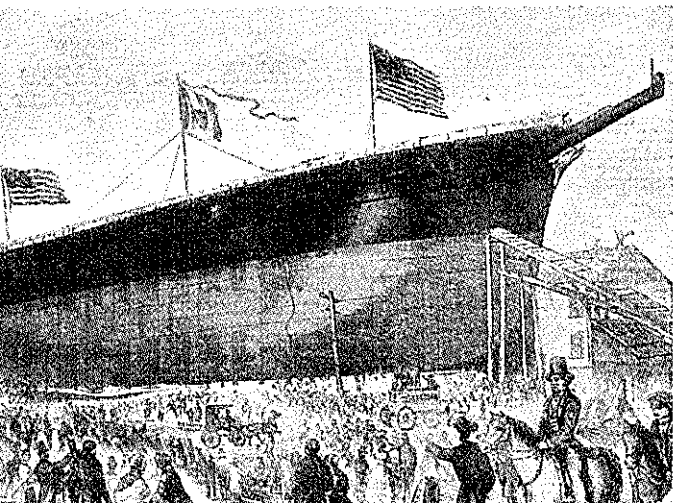
Ved Oscar Jensen

„GREAT REPUBLIC“

DONALD MACKAY, Amerikas navnkundigste Skibsbygger i Clipper-Tiden, lagde i 1853 Kølen til et Skib, som efter hans Mening ikke alene skulde overgaa alt, hvad man tidligere havde kendt af hurtig Sejlads, men som ogsaa skulde være Verdens største Skib.

Det var Mackay's Hensigt, at denne Nybygning skulde sættes i Fart mellem England og Australien for at afsvale det engelske Hovmod over de Rekorder, de britiske Clippere var begyndt at sætte i denne Fart. Han havde længe forinden gaaet svanger med denne Idé og havde ogsaa forsøgt at gøre forskellige Skibsredere pekuniært interesseret i Foretagendet. Men da dette ikke lykkedes, fuldførte han Skibet for egen Regning. Dette blev ogsaa det største Handelsskib, som hidtil var konstrueret, og det fik Navnet „Great Republic“.

„Great Republic“ maalte 4555 reg. Tons og var 335 Fod lang fra Hæk til Forstav. Clipperens største Bredde midtskibs var 53 Fod, og fra øverste Dæk til Køl maalte den 38 Fod. Til Trods for dens hidtil ukendte Størrelse havde denne Nybygning meget slanke Linier i Lighed med alle Mackay's tidligere Clipper-Konstruktioner. Den havde 4 Dæk, hvoraf det øverste var et saakaldt *spar deck*, hvad man nu kalder hurricane deck — eller for at bruge en dansk Benævnelse „Stormdæk“. Som saadan var dette ikke indrammet af Skanseklædning med Finkenet, men kun af en Række drejede Egetræstøtter fra Forstav til Forstav hele Skibet rundt, og paa disse Støtter var fæstnet en Ræling, som ogsaa gjorde det ud for Naglebænk.



Clipperens hvælvede og skarpe Forstævn afsluttedes med Hovedet af en Ørn som Galionsfigur. Dens Agterspejl var ornamenteret med hele den amerikanske Ørn holdende et Skjold i sine Klør, og denne Ørn maalte mellem Vingspidserne 36 Fod.

Den 4. Oktober 1853 var en stor og en stolt Dag for Boston. Alle Forretninger var lukkede, og Skolerne havde fri, saa enhver kunde faa Lejlighed til at se Verdens hidtil største Skib „Great Republic“ løbe af Stabelen. Folk fra Nær og Fjern stimlede sammen omkring Værftet. Man anslog, at 30,000 Personer kom med Færgen over til East Boston, og at mindst lige saa mange i Forvejen havde taget Opstilling paa Chelsea-Bridge, paa Orlogsværftet og paa alle omliggende Kajer.

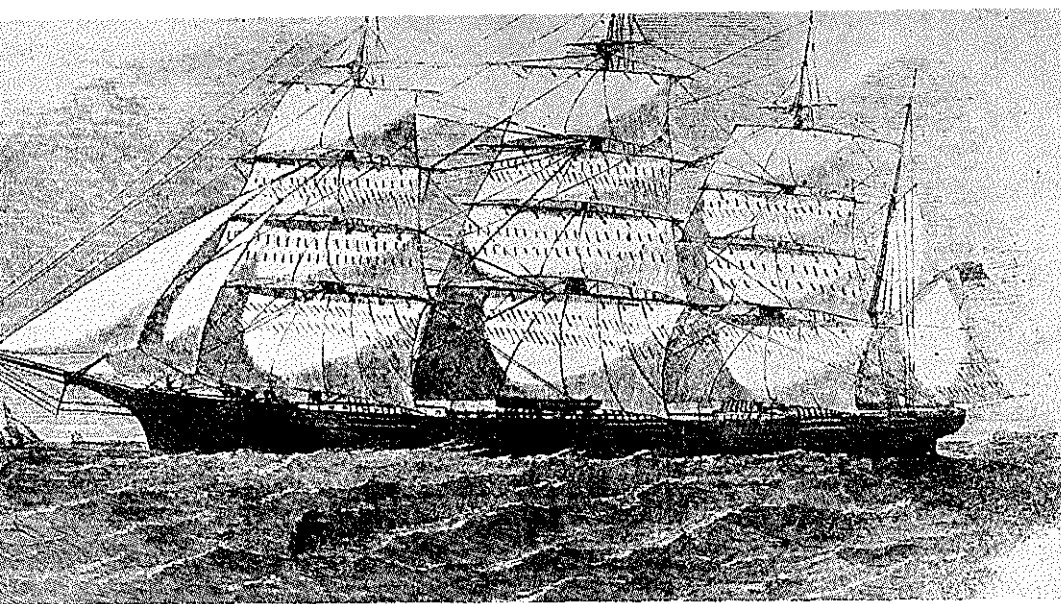
Alle Stilladser, som var benyttet under Skibets Bygning, var fjernede, saa det kolossale, lange, slanke og sorte Skrog hvilede frit paa sine Slæder og var synligt i hele dets Struktur. Det var „Stag-Hound“, „Flying Cloud“, „Bald Eagle“, „Westward-Ho“, „Flying Fish“ og „Sovereign of the Seas“ om igen, men i meget større Dimensioner. Hvor Clipperens Master skulde anbringes, var der rejst lange Flagstænger, hvorfra der vajede mægtige „Stars and Stripes“, og fra Nummer to fra Forstavnen smældede en lang Vimpel og under den en stor, hvid Fane med De forenede Staters Vaaben i Midten.

Solen glitrede og funkede i Clipperens blanke, gule Kobberforhudning, da Signalet til Stabelafløbning lød Kl. 12, og Afstivningerne faldt til et vildt Akkompagnement af Hammerslag. Saa knuste Kaptajn Alden Gifford — Donald Mackay's Værftmester — en Flaske Lemonsquash mod Clipperens Forstævn og døbte den „Great Republic“. Og nu gled det store Skrog — først ganske langsomt — men med eet tog det Fart, og i Røg og Damp fra de brændende Slæder, som Gnidningen havde antændt, løb det i Vandet under fuld Musik fra et 100 Mands Orkester, under Kanonsalut fra Orlogsværftet og et Kor af øredøvende Jubel fra den begejstrede Skare af Tilskuere.

At døbe en Clipper med en Afholdsdrink var i disse Dage noget ganske uhørt og en ny Metode, som Mackay vilde indføre, og som de særlig indbudte ogsaa skulde trakteres med; og dette rejste megen Kritik blandt de gamle Kaptajner og deres Damer, som ved denne Lejlighed havde sat Næsen op efter Champagne.

I Løbet af Eftermiddagen blev „Great Republic“ slæbt hen under Orlogsværftets Mastekran for der at modtage sine Master, Ræer og Rig, og Clipperens Tilrigning foretoges her under Ledelse af Bygmesterens

„Great Republic's Stabelafløbning d. 4. Oktober 1853.



„Great Republic“
for Branden.

Mesanimasten, som var bom- og gaffelrigget, og som nu til Dags kaldes Jiggermasten, var 26 Tommer i Diameter og 110 Fod lang inklusive 14 Fod Stump. Den tilsvarende Stang var 44 Fod lang og over Æselhovedet delt i tre Afdelinger à 15, 10 og 5 Fod henholdsvis til Gaffeltopsejl, Overgaf-

Broder — den fra „Sovering of the Seas“ bekendte Kaptajn Lauchlan Mackay.

Da intet Skib — hverken før eller senere — har haft saa enorme Rundholter som „Great Republic“, skal disses fulde Dimensioner anføres her:

Fortop	Diameter Tommer	Længde Fod	Stump- og Top-Længde Fod
Undermast	44	130	36
Mærsestang	24	76	12
Bramstang	18	28	0
Røjlstang	15	22	0
Skysejlsstang	11	19	Top 12
Stortop			
Undermast	44	131	36
Mærsestang	24	76	12
Bramstang	18	28	0
Røjlstang	15	22	0
Skysejlsstang	11	19	Top 12
Krydstop			
Undermast	40	122	33
Mærsestang	22	69	10
Bramstang	16	22	0
Røjlstang	10	19	0
Skysejlsstang	8	15	Top 8
Ræer			
	Diameter Tommer	Længde Fod	Nok-Længde Fod
Fokkeraa	26	110	6
For Undermærseraa	24	90	5
„ Overmærseraa	19	76	4½
„ Bramraa	15	62	4
„ Røjlraa	12	51	3½
„ Skysejlsraa	9	40	3
Storraa	28	120	6
Stor Undermærseraa	24	92	5
„ Overmærseraa	19	76	4
„ Bramraa	15	62	4
„ Røjlraa	12	51	3½
„ Skysejlsraa	9	40	3
Berginerraa	24	90	5
Kryds Undermærseraa	19	76	4½
„ Overmærseraa	15	62	4
„ Bramraa	12	51	3½
„ Røjlraa	9	40	3
„ Skysejlsraa	6	29	2

feltopsejl og Top. — „Great Republic“s største Masthøjde fra Køl til Fløjknap — fraregnet Fordobling ved Stumperne — var saaledes 240 Fod og dens Underræers største Længde 120 Fod.

Til Sammenligning skal her anføres, at den danske 5 Mast Bark „Kjøbenhavn“s største Masthøjde fra Køl til Fløjknap var 197 Fod, og at dens Underræers største Længde var 86 Fod.

„Great Republic“ havde som sagt 4 Master med Ræer paa de 3. Den blev rigget med dobbelte Mærsejl efter Forbes System, som allerede 1841 blev opfundet af Kaptajn R. B. Forbes. Efter dette System var Mærsestangen anbragt agten for Undermastens Stump, og Undermærseraaen blev hejst paa Stumpen fra Mær til Æselhoved. Dette Undermærsejl havde to Rebbaand og var forsynet med Rebtaljer, Gaardinger og Givtov i Lighed med det enkelte Mærsejl. Overmærsejlet, som blev hejst paa Stangen fra Æselhovedet til Godset, havde de samme Antal Rebbaand og de samme Gaardinger og Givtov som Undermærsejlet. Dette System blev i 1854 ændret af Kaptajn Howes, som placerede Mærsestangen foran Undermastens Stump og forbandt Undermærseraaen til Æselhovedet ved en Jernkonstruktion, som kunde drejes baade i horisontal og i vertikal Retning. Paa dette System udtog Kaptajn Howes amerikansk Patent, og skønt man aldrig hører hans Navn i Forbindelse med det dobbelte Mærsejl, er det dog hans System, der benyttes den Dag i Dag.

Det var som sagt Donald Mackay's Hensigt at sætte „Great Republic“ i Fart paa Australien for at konkurrere med de britiske Clippere, som var begyndt at gøre sig gældende i denne Fart. Og saa snart Clipperen var tilrigget, afsejlede den til New York for at laste til Liverpool — og derfra til Australien.

I New York vakte „Great Republic“ ogsaa megen Opmærksomhed, og man var ikke i Tvivl om, at den vilde gøre en Rekord-Rejse over Nord-Atlanten.

Den 26. December 1853 var Clipperen fuldt lastet,

og alle Sejl var slaaet under. Besætningen — ialt 130 Mand — var om Bord, og til Hjælp for den under Hejsning af Sejl og Pumpning var Clipperen ogsaa udstyret med en 15 Hestekraft Dampmaskine paa Dækket. Dette var første Gang, en Donkey var anbragt om Bord i et Sejlskib.

Afsejlingen var fastsat til den følgende Dag. Men lidt over Midnat udbrød en stor Ildebrand i Front Street — en Husblok fra Clipperens Afsejlingsplads; og da Vinden bar lige paa, blev den snart indhyllet i en Regn af Gnister. Besætningen blev straks placeret rundt om paa Dækket og i Riggen med fyldte Vandpøse. Men trods alle forebyggende Foranstaltninger varede det ikke længe, før Ilden fik fat i Sejlene. Først fængede den i Fokken, og den sprang fra Raa til Raa, saa hele Riggen snart var et eneste Flammehav. Forgæves søgte man at kappe Sejlene løs fra Ræerne, men Heden drev Folkene ned, og Brandvæsnet, som imidlertid var arriveret, nægtede at arbejde om Bord af Frygt for nedfaldende Blokke og Spær.

Efter en hurtig Raadslagning mellem Donald Mackay og Assurandørerne blev det besluttet at kappe Riggen for om muligt at redde Skrog og Ladning. Men under dette Ødelæggelsesværk blev alle Baade og Dækshuse knust af den nedfaldende Rig, og For-Mærsestang, som brækkede kort af ved Æselhovedet, kom ned paa Enden og gik som en brændende Raketstok igennem de tre øverste Dæk. Paa dette Stadium var Dækket et Virvar af brændende Master, Ræer, Sejl og Tovværk, og nu blev Brandvæsnet mere modigt og kom om Bord, saa Ilden paa Dækket hurtigt blev slukket.

Man følte sig allerede sikker paa, at Skrog og Ladning var saa nogenlunde undgaaet Ødelæggelsen, da der pludselig begyndte at trænge Røg op fra Lasterummet, og ved nærmere Undersøgelse viste det sig, at den nedstyrtede Mærsestang, som var gaaet igennem de tre øverste Dæk, havde antændt Ladningen. Denne Ild havde grebet saa hastigt om sig, at det var umuligt at faa den under Kontrol; og saa blev det besluttet at sænke Skroget og slukke Ilden paa den Maade. Men nu viste det sig, at Vandstanden var for lav til, at Skroget kunde komme helt under Vand; og i to samfulde Døgn var Lasterummet et eneste Baal, der først blev slukket, da Skroget var brændt ned til Vandlinien.

Saa blev Vraget hævet med Pontoner, og da det nu viste sig, at Ladningen, som hovedsagelig bestod af Korn, var bulnet ud og havde sprængt Skroget, blev dette

kondemneret og overladt til Assurandørerne. Disse solgte derefter de sørgelige Rester af Donald Mackay's store Forventning til Kaptajn N. B. Palmer, som fik Vraget slæbt til Long Island, hvor det paa Sneedens og Whitlock's Værft blev bygget op paany efter Kaptajn Palmer's Anvisning.

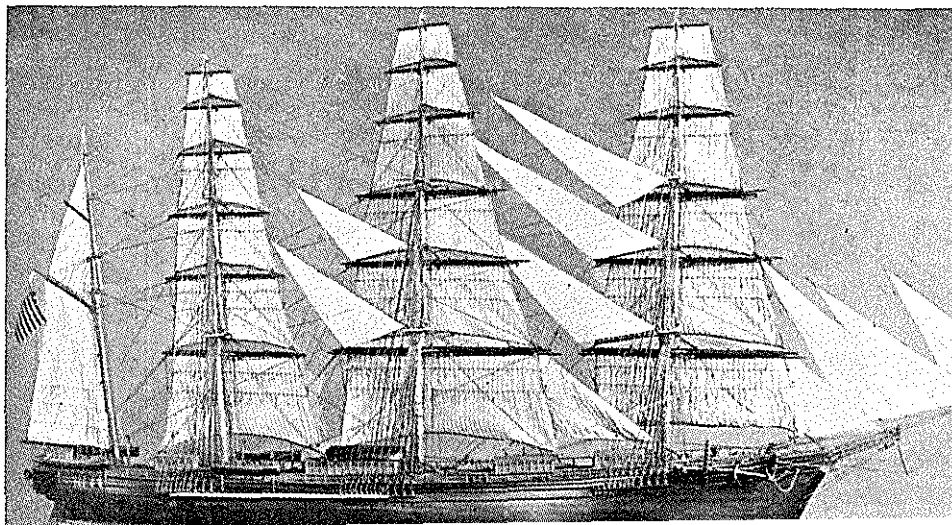
Det varede det meste af et Aar, inden „Great Republic“ som en anden Fugl Fønix steg op af Asken igen, men da var den ogsaa undergaaet en væsentlig Forandring. Clipperen havde de samme skønne Linier, men dens Skrog var nu skaaret ned til 3 Dæk, idet dens *hurricane deck* var strøget, uden at dette dog havde formindsket dens Fribord. Dens Fokke- og Stormast var gjort 17 Fod kortere, dens Storraa 20 Fod, og alle dens øvrige Spær var afkortet i Forhold hertil, saa dens Sejlareal ogsaa var betydeligt formindsket. Clipperen havde dog stadig fire Master, men dens dobbelte Mærsejl var nu ændret fra Forbes til Howes' System. Ombygget maalte den kun 3357 reg. Tons, men var dog stadig sin Tids største Handelsskib.

Man beklagede meget, at Clipperen ikke havde faaet Lejlighed til at vise sine Evner i sin oprindelige Skikkelse; thi at dømme efter dens serere Præstation med dens reducerede Rig og Sejlareal var man ikke i Tvivl om, at den vilde have vist sig at være det, Donald Mackay havde ventet sig — det hurtigste Sejlskib, der nogensinde var bygget.

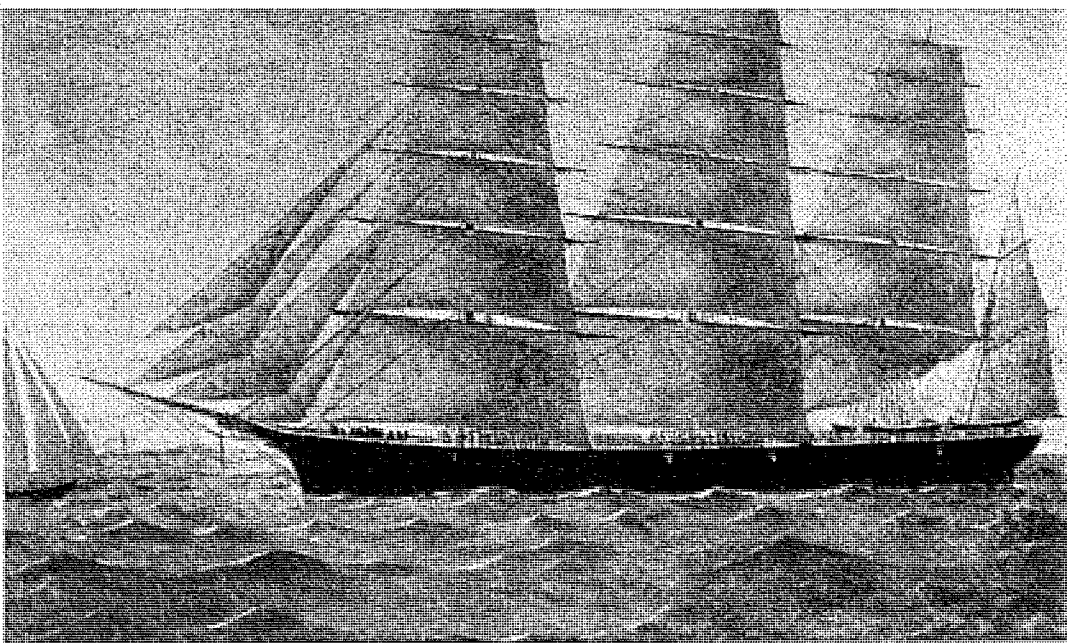
Den 21. Februar 1855 afsejlede „Great Republic“ fra New York til London under Kaptajn Limeburner's Kommando. Dens Besætning var nu reduceret fra 130 til 65 Mand. Clipperen gjorde Atlanten fra Sandy Hook til Landsend paa 13 Dage. Ved dens Ankomst til London tre Dage senere maatte den blive liggende paa Themsen og lægte en Del af sin Last, da ingen af Londons Dokker var dybe nok til at kunne tage den med fuld Last.

I Stedet for nu at blive sat i Australie-Fart blev Clipperen *chartered* af den franske Regering som Troppetransport-Skib under Krim-Krigen. Da den Historie hørte op, gjorde Clipperen et Par Rejser frem og tilbage over Nord-Atlanten, hvorefter den i 1857 blev dirigeret ud til San Francisco. Og nu viste „Great Republic“ sig i sit rette Es.

Det var stadig Kaptajn Limeburner, der førte den.



Det franske Søfarts Museum's Model af „Great Republic“ i Clipperens originale Konstruktion.



„Great Republic“
efter Ombygningen.

I 1862 blev „Great Republic“ igen chartered som Troppettransportskib og førte General Buller's Hær til Ship Island. Der kolliderede Clipperen med et andet Transportskib og løb paa Grund, og den kom først flot igen en hel Maaned efter. Saa kom Clipperen igen i Californie-Fart, og i 1865 gjorde den Udrejsen

og dens Førstestyrmand var den i Te-Farten bekendte Montgomery Parker — en habil Navigator og Sømand til Fingerspidserne, men en haard Hals. Mandskabet foran Masten var den sædvanlige Blanding i denne Fart — 15 eller 20 gode Sømænd og Resten et Sammensurium af Eventyrere og Bastarder af forskellig Kvalitet.

Kaptajn Limeburner og hans Styrmand viste sig aldrig paa Dækket uden at være bevæbnede, og det maa vist nærmest være at betragte som et Under, at Clipperen med denne Besætning ikke havde sine Bramsejl givet op paa hele Rejsen, og at Cap Horn blev rundet med alle tre Skysejl sat, og endelig at den gjorde hele Udrejsen paa 92 Dage, hvilket blev dette Aars Rekord mellem New York og San Francisco. Der var paa denne Udrejse impliceret i Kapsejlad med „Westward-Ho“, og de Folk, der havde holdt paa „Great Republic“, tjente store Summer. „Westward-Ho“ brugte 100 Dage.

Great Republic's specificerede Tider efter Clipperens Logbog ser saaledes ud:

Fra Sandy Hook til Ækvator	16	Dage
Fra Ækvator til 50° Syd i Atlanten	25	„
Fra 50° Syd i Atlanten til 50° Syd i Stillehavet	9	„
Fra 50° Syd i Stillehavet til Ækvator	23	„
Fra Ækvator til San Francisco	19	„
<u>Ialt</u>		<u>92 Dage</u>

Det var oprindelig Hensigten, at „Great Republic“ skulde have fortsat denne Rejse til Kina; men den Bestemmelse blev ændret, og Clipperen blev beordret til Honolulu efter en Ladning Tran til New York.

Efter endnu en Rejse til San Francisco og tilbage gik „Great Republik“ igen ind i Nord-Atlantehavs-Fart, og da Majoriteten af dens Ejere nu var fra Sydstaterne, blev den ved sin Tilbagekomst fra Liverpool i 1861 efter Borgerkrigens Udbrud beslaglagt som Prise og solgt ved Auktion.

til San Francisco paa 111 Dage. Derefter gjorde den en mindre bemærkelsesværdig Rejse til Kina og fastslog hermed, at den var for stor og uhandig for denne Fart.

Efter Hjemkomsten fra denne sin eneste Kina-Rejse blev „Great Republic“ solgt til *Merchant Trading Co.* i Liverpool og kom under engelsk Flag. Den blev samtidig døbt om og fik Navnet „Denmark“. Men hvorfor denne „store Republik“ ved Navneforandring blev opkaldt efter et af Verdens mindste Kongeriger, gives der ingen Forklaring paa.

I 1868 sejlede Clipperen fra St. Johns til Liverpool paa 14 Dage. Saa hørte Efterretningerne om den op, indtil den i 1872 paa Hjemrejse fra Rio sprang læk under en Orkan ved Bermuda og blev forladt.

Alle blev reddede.

Oscar Jensen.

AKTIESELSKABET

**DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**

Telegr.-Adr.: „Robertus“

Amaliegade 33 Tlf. Central 6357*

DANSK RADIO

Aktieselskab

Fabrik:
Elektromekano ^A/_S

Aarhusgade 88

**Radio- og Forstærkeranlæg
for ethvert Formaal**

OLIE-EVENTYRET

Kokosnøddernes vidunderlige Rejse fra Malayernes Palmetræer i hollandsk Indien til København og Aarhus, hvorfra de som Olie og Margarine atter sendes ud til Verdens fjerneste Egne.



ET DIESELSKIB af Ø. K.s Flaade glider ind i Aarhus Sydhavn og lægger til ved Oliefabrikens cementgraa Taarn-Silo. Der fortøjes. Slidsker bringer Forbindelse mellem den svømmende Ladning og Kajen. Og Udlosningen af 5000 Tons sødtduftende Kopra begynder.

Lossespillene synger. Transportbaandene i Siloens underjordiske Hal sættes i Bevægelse. Kopraen, der i Skibets Bug ligner en Slagmark af sønderbrudte Kranier, føres paa de levende Baand til hurtige Elevatorer, som bringer Raavaren 25 Meter i Højden. Her paa Siloens vidtstrakte Loft fordeles den atter paa nye, ilende Baand, for omsider at styrtes ned i Taarnets Dyb.

Paa Administrationskontorerne i Hovedfabriken ved Aarhus Banegaard klaprer Skrivemaskiner, kimer Telefoner, Telegrammer modtages og afsendes. Der il-korresponderes med London og Berlin, Ceylon og Celebes, Sydafrika og Manchuriet. Der købes Soyabønner i Wladiwostock, Jordnødder i Dakar og Kopra i Hollands Indien. Telegrafene tikker. Ordre, Ordre! Lagrene maa ikke blive tomme, men heller ikke overfyldes. Der sluttes Salgskontrakter om hurtig Levering af Olie, Skraa og Foderkager. Virksomheden skal have Penge hjem. Arbejderne skal have Løn. Tre Millioner Kroner om Aaret! Og de indkøbte Raastoffer skal betales.

Fabriksfløjter skingrer. Afløsning. Arbejdshold myldrer ud af Møllerier, Raffinaderier og Laboratorier. Nye Hold strømmer gennem Porten, faar kontrolleret deres Ankomst og forsvinder i Fabrikkompleksernes Indre. Lastbiler kører ud og ind med Raastoffer til de krævende Kværne og Presser. Maskinerne skal have Næring: Raastoffer, Raastoffer!

I alle Etag'er brummer og summer det. Der vejes og vales, presses og renses, filtreres, kontrolleres og ekspederes. Hurtigere, hurtigere! Tempoet skal holdes! Helst sættes op! Tiden iler. Og Tid er Penge!

Og mens Raastofferne ustandselig tilføres i den ene Ende af Virksomheden, strømmer den rene, neutrale Olie som en farveløs, tommetyk, plastisk Glasstang ud i den anden, aftappes paa Tønder og Fade, der sendes ud til Verdens fjerneste Egne.

Galionsfigurer

Hotel Skagen har en enestaaende Samling af Galionsfigurer fra strandede Skibe. Flere af dem har et ædelt Præg; de menes at være skaaret af Thorvaldsens Fader. Der gaar Ry af den Samling langs

hele Kysten. Men mange ytrer Forargelse over, at Byboere og Badegæster, for hvem Havet ikke er Alvor, danser mellem disse Minder om dystre Tildragelser: Skibenes Forlis.



En Løjtnants Breve

Over Bølgen den blaa

Peder Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

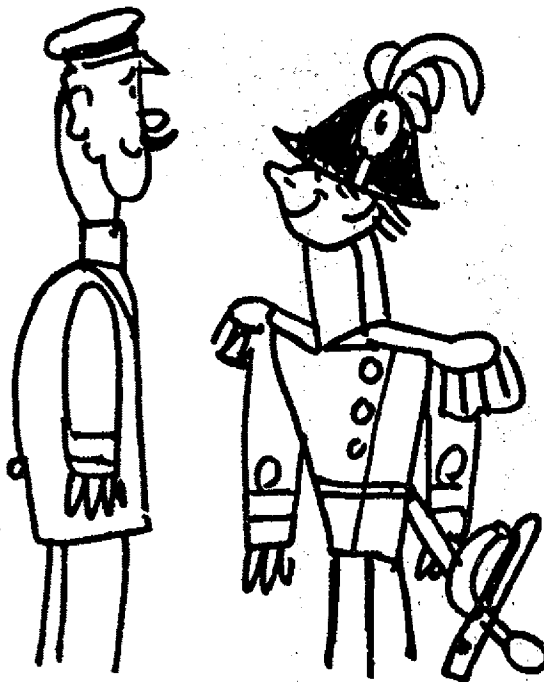
VI

Familiens Haab, Hvalfjord, Island.

Kære Moder!

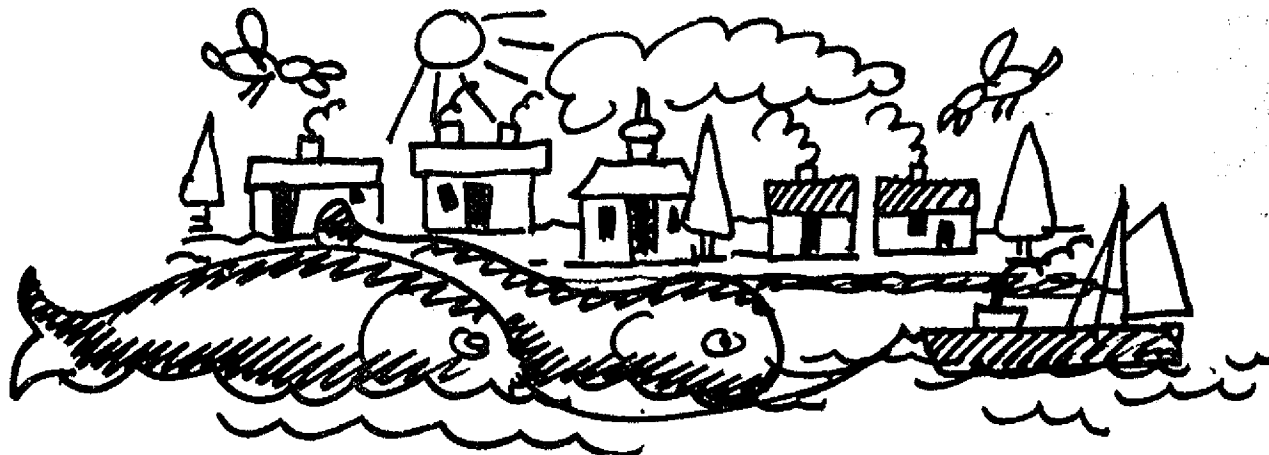
Nu er vi kommen til Hvalfjord eller Hvalfjerder, som Islænderne siger, og jeg skal ogsaa lige love for, det er en svær Parfyme, vi maa gaa og lukte til her, som Styrmanden ogsaa rigtignok sagde i Forvejen. Det er kuns en lille bitte Plads med en fem seks smaa Træhuse mage til Onkel Hanses Kolonihavelysthus og saa et lidt større, hvor Islænderne smelter Tran af de Hvalfisk, der bliver slæbt ind af Hvalfangerne. I Dag kom der en med to. De ligner nogle store gule Luftbalonger, der flyder paa Vandet, og i Morgen skal de smeltes, saa bliver der nok meget være og være her. Men saa stopper vi Værk i Næsen, som Styrmanden siger, vi bliver nød til for og trække Været for Stank.

I Gaar laa der en dansk Mannovaar her med en gul Skorsten, som er, vad man paa Landjorden kaller et Krigsskib. Og da vi kom ind om Aftenen, kom der straks en Løjtnant ombord og spurgte, om vi ikke havde set nogen fremmede Fiskefartøjer paa Vejen. Vi havde jo set mange, kære Moder, som laa og pil-



Løjtnanten grinede og gik igen.

kede Torsk og fangede Røspætter tæt inde ved Land, vad de sælfølgelig ikke maa, fordi alle de Torsk og Røspætter, som lever tæt ved Kysten, er ligesom Islænderne under vores Beskyttelse. Styrmanden siger, det vilde være meget bedre, hvis hele Island vilde synke ned til Havsens Bund, for saa var vi Danskere da fri for alle de Udgifter til Mannovaarer og Vrøvl



I Dag kom der en Hvalfanger med to Hvalfisk.



Der er Blus langs Kysten.

nede Klipperne i Land, og det var kuns Pressenninger, som var dækket over, fordi at Fiskerne ikke skulde opdage den for tidligt, naar den kom og overraskede dem. Det kaller jeg og være durkdreven, kære Moder, men det er alligevel for lidt her oppe paa Island, naar det gælder om og fange de Tyveknægte af udenlandske Fiskere, som næsten allesammen er Islændere, der fisker under fremmed Flag, for lige saasnart Mannovaaren gaar ud fra en Havn, saa brænder Folk inde i Land Blus af langs Kysten for og gøre Tegn til Fiskerne, og saadan gjorde de ogsaa i Aftes, saa langt vi kunde se, og hvem der kom ind med en lang Næse i Morges, det var nok Mannovaaren.

Kære Moder, jeg er kommen galt afsted med min højre Stortaa. Det var Letmatrosen, som smed en Luge ned over Foden paa mig i Morges. Det gjorde morderlig undt, og min Stortaa er bleven helt hoven og saa øm, saa jeg næsten ikke kan taale og træde paa den. Jeg viste Styrmanden, hvordan den saa ud i Middags, og han sagde, den saa væmmelig ud og jeg skulde passe paa, at det ikke blev til Podegra. Han raadede mig til og tage den i Munden og suge paa den en halv Time i Træk tre Gange om Dagen, for jeg kunde jo ikke saa godt gaa og arbejde med varmt Omslag paa, og der skulde jo fugtig Varme til for at faa Hævelsen til og falde. Nu har jeg suttet paa den en halv Time til Middag og en halv Time til Aften, og det linder ogsaa saalænge jeg har den i Munden, men det er morderlig anstrængende og sitte saadan, og de griner allesammen af mig. Men jeg er da ligeglad bare det hjælper. Kokken har lovet at give mig et rigtigt varmt Omslag til og ligge med paa i Nat. Vi skal kuns ligge her i Hvalfjord en Dag til, og jeg siger det er godt det samme, saa vi kan

og Spektakel, og saa var der heller ingen Forskæl paa Torskene, hvor de blev fanget. Det sagde han ogsaa til Løjtnanten, men han grinede bare, og saa gik han straks igen. Og lidt efter dampede Mannovaaren af. Men kan Du tænke Dig, kære Moder, dens gule Skorsten var pludselig bleven graa, og al det andet lyse Maling ombord var ogsaa graat, saa det lig-

komme væk fra disse her Hvalfjerder, som Du jo nok kan forstaa er noget værre noget og faa puttet i Næsen. Jeg ved ikke rigtig, hvor vi skal hen herfra, men vi skal vist nok ned paa Sydsiden af Island og laste fuldt i nogen andre smaa Pladser, som jeg ikke ved vad hedder. Jeg skal nok skrive igen, naar vi træffer en Damper, som tager Breve med, mer jeg bliver nu nød til at holde op for i Dag, kære Moder, for jeg kan daarligt se. Jeg skriver nemlig ved Nordlys, som Du vel aldrig har hørt tale om, fordi vores Pitrolium er sluppen op, og selv om det ogsaa nok er elektrisk Belysning, saa er det jo alligevel ikke saa godt og se og skrive ved som Lampelys. Jeg skal nemlig sige



Jeg har suttet paa Stortaaen en halv Time.

Dig, kære Moder, Nordlys er elektriske Flammer, som slaar op fra Nordpolen og springer rundt paa Himlen i alle mulige Kulører, og det kommer af, at Jorden render rundt om sin Aksel og laver Magnetisme ved at den gnider for stærkt, fordi Akslen staar lidt skævt. Styrmanden har forklaret mig det hele, som det gaar til, og det er jo ogsaa meget selvfølgelig, som Du nok kan forstaa. Du skal endelig ikke skrive til mig til Island mere, for det er ikke sikkert, det naar mig, ved det at jeg ikke kan sige Dig, hvær vi skal hen, men jeg skal nok skrive, naar Du skal. Og hiils saa dem der hjemme og modtag selv, kære Moder, den kærligste Hilsen fra Din hengivne Søn

Peder Køje

Skibsdreng.

**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«

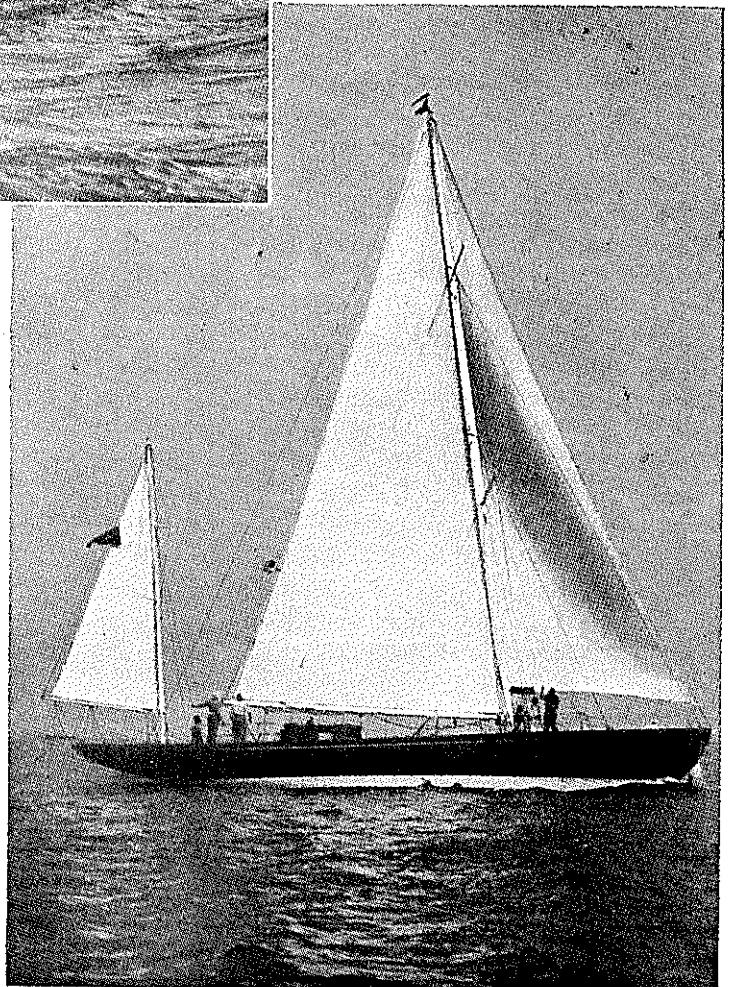
Langturs- Baad

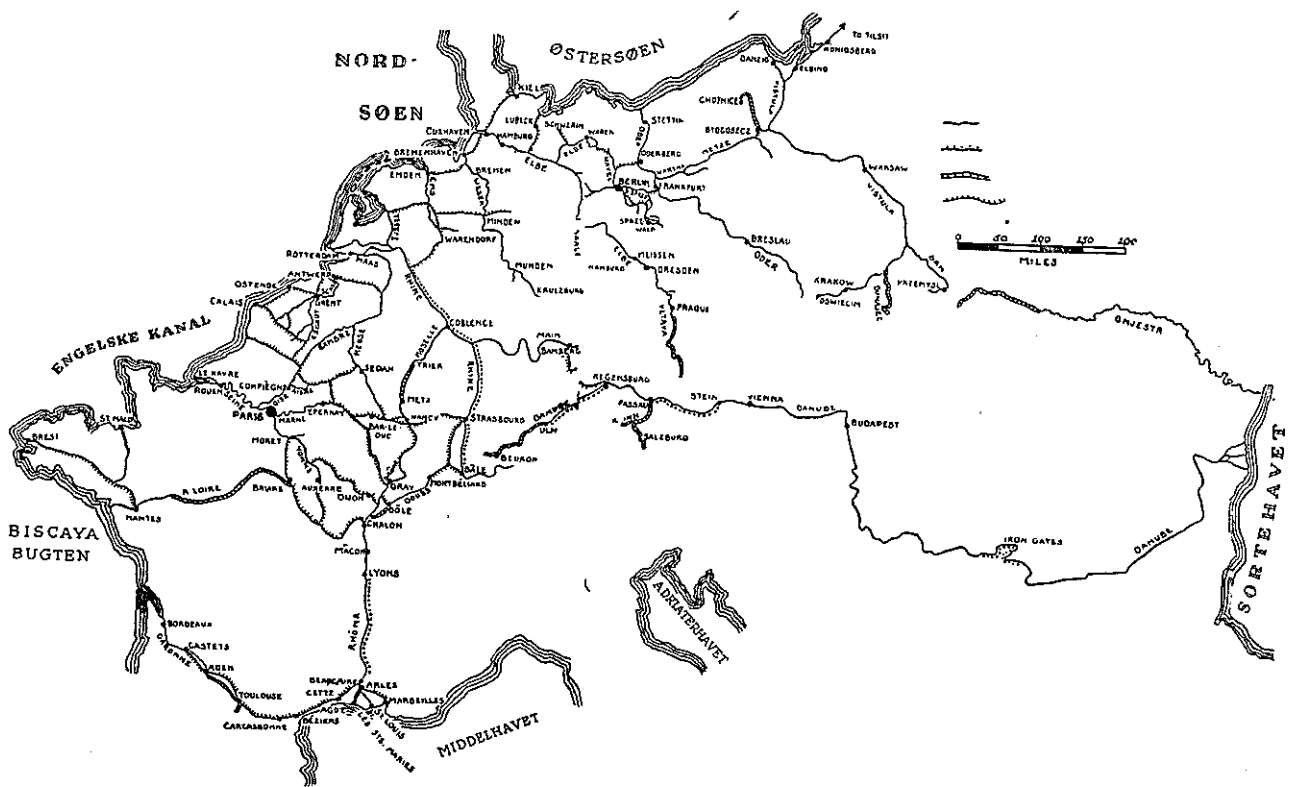
Den engelske 40 Fods WL
Langtursbaad »Yeoman«,
der er tegnet af C. A. Nichol-
son junr. og bygget sidste
Aar. — »Yeoman«, der er
31 Tons T. M., ejes af
Mr. Owen Aisher.



Kapsejler

Billedet viser den kendte engelske
Kapsejler »Trenchemer«. Det er
en 50-Tonner, der er bygget i
Aberdeen til Mr. Walter D. M. Bell.
Den maaler 54 Fod W. L. og del-
tager i R. O. R. C.s store Klasse.





Europas Vandveje.

Europas indenlandske Flod- og Kanalnet

Et Eldorado for Kanoer og Motoryachter og Kajaker

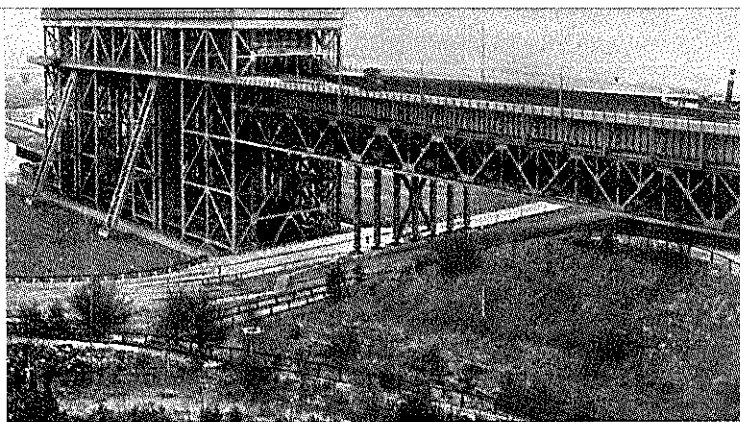
DET kan naturligvis have sin meget store Charme at ligge og fare af Sted i sin Motorbaad eller at ligge og plaske rundt i sin Kano eller Kajak. Men for mange Udøvere af Motorbaads- og Kajaksporten er der noget utilfredsstillende i, at de paa Grund af deres Fartøjers mangelfulde søgaaende Egenskaber er bundet til omtrent de samme Farvande, de samme Kyststrækninger Aar ud og Aar ind. Der er mange, der kunde tænke sig at udøve deres Sport i fremmede Omgivelser, opleve nye Egne og se nye Mennesker, og for dem er der ubegrænsede Muligheder i Europas indenlandske Kanal- og Flodnet.

For Eksempel: Hvis vi tager Le Havre som Udgangspunkt, saa strækker hele Europa sig indbydende ud for Ejerne af mindre Motorfartøjer. Ruterne tegner sig for ham som en Vifte — til Ostende, Antwerpen, Rotterdam, Emden, Bremen og Hamborg, allesammen

ved Nordsøen. Til Kiel, Lübeck, Stettin, Danzig og Königsberg ved det baltiske Hav. Til Berlin, Breslau, Prag, Dresden, Kaunas, Warschav og Krakau inde i Landet. Til Sortehavet ad Donau. Til Middelhavet ad Rhone. Til Atlanterhavet ved Bordeaux, Nantes eller Saint Malo.

Selvfølgelig er det ikke alle Ruter, der er lige lette at befare, de er ikke alle lige tilgængelige for Motorfartøjer af større Dimensioner. Og de byder ikke alle paa lige stor landskabelig Skønhed. Men de er der allesammen. Kano-Manden vilde aldrig benytte visse Afdelinger af dem. Takket være den Letned, hvormed den moderne sammenfoldelige Kano transporteres, kan kedsommelige Floder og Kanaler let undgaas og give Tid for de mere interessante.

Lad os gennemgaa Europas Vandveje, saaledes som de breder sig ud fra Le Havre. Det er let at komme



*Skibselevatoren ved Oderberg — omtrent enestaaende i Verden.
(Bemærk Skibet, der er paa Vej ind i Elevatoren).*

op til Ostende: op ad den uventet skønne Seine (Kano-Manden vil gøre Afstikkere ind i Bagvande, hvor større Fartøjer ikke kan komme), videre ad den noget kedsommelige Oise saa langt som til Compiègne. Derfra ad Kanaler til Escaut, Scarpe eller Lys, der alle vil bringe Dem ned til Gent. Der er ikke megen Forskel paa dem. Lys løber for Størstedelen igennem Verdenskrigens Slagmarker og Byer som Armentières, Menin og Ypres. Fra Gent fører en anden Kanal til Brügge, som selv ikke Turisterne kan spolere, og til Ostende. Eller, hvis man fortsætter ned ad Escaut, der her bliver til Schelde-Floden, kommer man til Antwerpen.

Til Rotterdam er der to Hovedruter. Den ene, som fører op ad Seinen og Oise til Compiègne, saa ad den skovkantede Aisne gennem Krigszonen og op gennem Arcenner-Kanalen, en vidunderlig Klatren opad (maa-ske lidt kedelig i Kano) til Meuse nær ved Sedan, og ned ad Meuse, der virkelig er vidunderlig som den nærmer sig den belgiske Grænse. Den anden Rute til

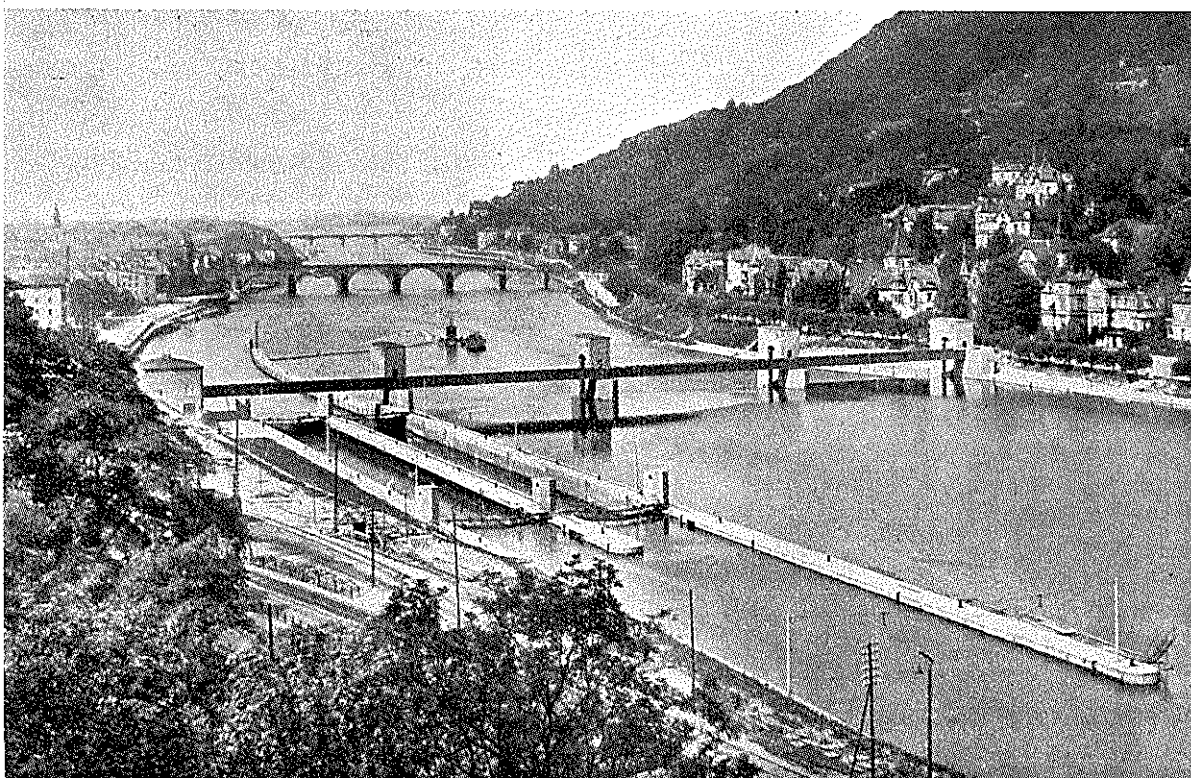
Rotterdam er langt mere fordringsfuld. Man fortsætter ad Seinen gennem Paris (og ligegyldigt hvor godt man kender den By, saa vil den fremtræde som helt ny set fra Vandet, med den franske Historie bredt ud for Ens Øjne) og videre op ad Marne op i Champagne forbi lave Høje og stille Byer. Ved Epemay tager man saa Kanalen tværs over til Bar-le-Duc, Nancy og Strassbourg, derfra ind i Rhinen og ned ad denne.

Denne sidste Rute vil blive valgt af Kano-Manden for at undgaa den belgiske Meuse, hvor der er alt for mange Sluser — og Sluser, der i Modsætning til de franske ikke vil lade ham komme igennem.

En anden mulig Rute for Kano-Manden vilde være at tage Moselle ved Nancy gennem Metz og Trier til Rhinen ved Coblens, men Stykket fra Metz til Trier egner sig egentlig kun for meget lidt dybt-gaaende Fartøjer. For Kano-Manden er det en fornøjelig Tur fra Metz til Rhinen, fri for Sluser, men det tyske Stykke er saa overtrafikeret, at det næsten ødelægger Landskabet og Byerne (men ikke Vinene).

Paa den anden Side vil Strassbourg—Rhinen-Ruten egne sig bedre for de større Motorfartøjer, da det er godt at have et Overskud af Kraft i Reserve paa den Flod, saa man kan holde tilbage mod Strømmen, hvis for Eksempel en Pontonbro er lukket eller en Tovbaad for et Øjeblik blokerer Floden. Kano-Manden behøver ikke at bekymre sig om denne Strøm, da han altid vil kunne finde Bagvande; hans Hovedbekymring vil være disse Pontonbroer, der ikke aabnes for ham, og som kun byder ham en smal Passage inde nær Bred-den mellem de yderste Pontoner.

For at fortsætte vor Vifte kan Emden naas enten ved at komme ned ad Rhinen efter at have naaet den



*Rhin-Broerne —
en skønnere
Sejlads kan
vanskeligt
tænkes.*

ved Strassbourg eller Coblens eller ved at komme op ad den fra Rotterdam (selv om der endnu helt dernede er en ret stærk Strøm. I begge Tilfælde er Duisburg Maalet, hvor man drejer ind i en Kanal. Der er muligvis ogsaa en Rute fra nedre Rhinen ad Ijssel og Kanaler gennem Holland, men den savner vi nærmere Oplysninger om. Alle disse Ruter naar tilsidst Ems og fortsætter ad den til Emden. Kano-Manden kan tage en Tur med Toget fra Köln eller Düsseldorf til Warendorf ved Ems for at se den bedste Del af denne Flod, der ikke kan passeres af større Fartøjer, og for at undgaa Duisburg-Kanalen og Rhinens sammenhobede Trafik der i Nærheden.

Denne Rute til Ems ligger ogsaa paa Vejen til Bremen, idet man drejer af ind i Hunte-Ems Kanalen, før man naar Emden. Der er yderligere endnu en Rute, der er værd at tage i Betragtning, idet man benytter den samme Duisburg Kanal, men fortsætter langs en anden Arm af den, nord for Münster, til Minden, hvor mægtige Sluser sænker En ned til Weser, og denne store og statelige Dame til Flod bringer saa En ned til Bremen. Man kan ogsaa gaa et langt Stykke opad mod Strømmen fra Minden, og denne Del er at foretrække for den nedre Del, forbi sovende, gamle stolte Byer som Höxter, Hameln og Bodenwerder til München; derfra er den mindre og endnu dejligere Werra ogsaa navigabel — det vil sige navigabel for mindre Motorfartøjer og ikke for Kanoer alene. Kano-Mandens Rute til Bremen vilde i Virkeligheden blive meget forskellig. Det vilde blive en Tur med Toget fra Coblens eller Köln til Kreuzburg, saa han kan benytte Werra og Weser nedad Strømmen. Og hvis han agtede sig til Hamburg vilde han „græshoppe“ til Naumburg i Stedet for til Kreuzburg og derfra gaa ned ad Saale, forbi Halle, og saa

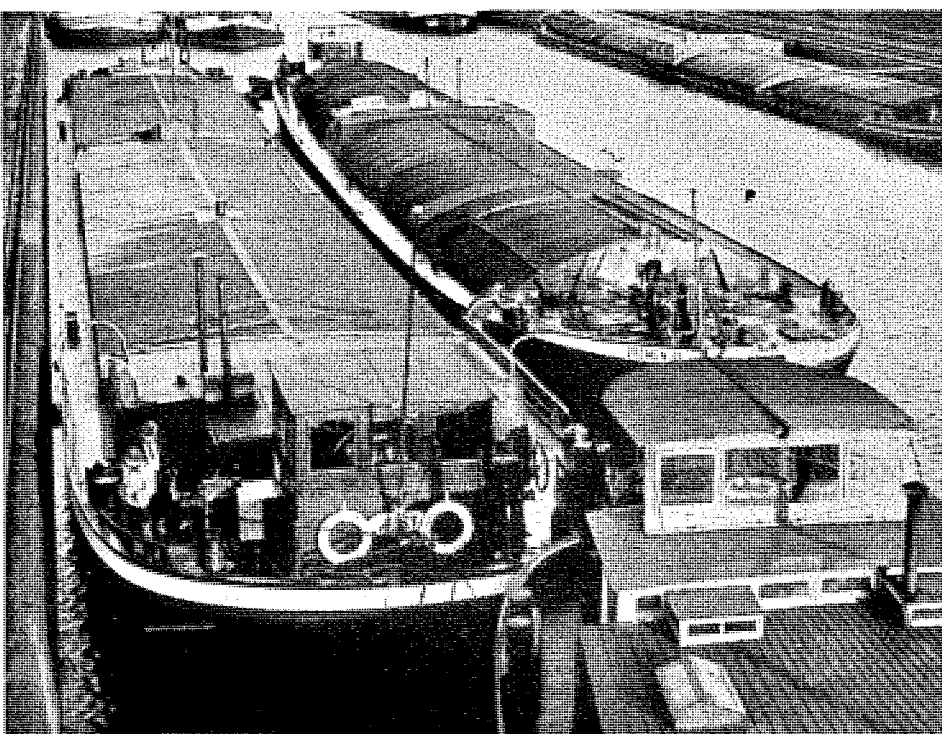
ad den bredere og luftigere Elben — med mindre han har Tid til at tage den vidunderlige Tur Europa halvt rundt ad Donau og Vltava og øvre Elben.

Forbindelsen fra Bremen til Hamburg, Weser til Elben, er for Motorfartøjerne det svageste Punkt i hele Viften af Ruter. Der findes en Kanal fra Bremerhaven til Elben, men Fartøjer med mere end 18 Tommer Dybtgaaende vil ingen Chance have for at slippe igennem. For alle større Fartøjer er den eneste Rute ud i aaben Sø, en kort Sejlads rundt Cuxhaven. En skønne Dag vil den Kanal, der i Øjeblikket forbinder Ems med Weser, ogsaa naa Elben; den er allerede naaet forbi Hannover, og det siges, at den skal være fuldført med Udgangen af 1938. Maaske.

Men naar man først befinder sig paa Elben, gaar alting godt igen. Naar man kommer op ad den fra Hamburg, kan man dreje op ad en Kanal til Trave og ligeledes til Lübeck, en af de smukkeste Havne i Verden. Eller op ad Elde, en langsom lille Flod, forbi Skove og smaa Landsbyer, der betragter Floden som deres Hovedlandevej, til Waren, og tværs over Müritz Søen ind i Havel og ned ad den til Berlin; eller man kan naa Berlin ved at fortsætte længere op ad Elben, og saa gaa opad Havel. (For Berlin gør man bedst i at vælge denne sidste Rute; den vældige Müritz Sø kan være meget vanskelig at passere, og paa de Kanter kan man risikere at løbe ind paa nogle af de militære „Verbotens“, hvoraf det sværmer i Dag i Tyskland). Men det er ingen Nytte til at forlade Elben; man kan fortsætte op ad den, uden at møde Sluser, og med meget lidt Strøm at kæmpe med før oven for Meissen, og naa Dresden og fortsætte gennem det bedste af Elbelandskabet til Grænsen og forbi dette ind i Vltava og paa den Maade til Prag. Hvis Kano-Manden ønsker at naa Prag (og hvis han kender Prag, vil han ønske



*Mundingen af
Rhin-Herne-Kana-
len, hvor der ofte
finder en Ophob-
ning af Lægtene
Sted.*



Havnen i Hannover-Linder der ved en Sidekanal er forbundet med Mittelland-kanalen,

af Spree og naar Oder ovenfor Frankfurt. For Motorbaade er der ikke stor Forskel paa disse to Ruter. Kano-Manden vilde vælge Spree af Hensyn til Spreewald, dette landbrugsmæssige Venedig, et Netværk af skovrandede og skovoverdækkede Vandveje. Baade Motorbaad og Kano kan gøre utallige Sidespring paa begge Ruter for at naa enlige Skovsøer som de ved Dubrow og smaa Byer, hvortil ingen synes at ankomme ad Landevej.

Oder vil bringe En op til Breslau og videre til Grænsen — eller ned til Stettin. Det er ikke nogen særlig opsigtsvækkende Flod, men

det), maa han tage en helt anden Rute, ned ad Donau til Stein eller Wien og saa med Tog til Vltava ved Budweis eller Jetetice, ned ad Vltava. Og han vil faa Landskaber at se, der i Skønhed ikke overgaas af andre i Europa — mørke Pinjeskove over mørkt, hurtigt Vand, forbi Borge og gæstfri Landsbyer og venlige Herregaarde.

Berlin er Centrum for et Net af Vandveje, saa indviklet, at det er umuligt her at nævne nogle af de tilgængelige Ruter. Fra disse Berliner Netværk er der to Hovedruter videre ud: den ene bøjer af fra Havel og naar Oder ved Oderberg, idet man passerer igennem den omtrent enestaaende Skibselevator, der har erstattet en Kæde af Sluser. Den anden benytter en Del

den har sin egen stille Skønhed og nogle fremragende Skovpartier. Den har ogsaa de nordligste Vine i Verden, og de smager derefter. Men den betyder noget som Mellemed; thi ind paa den ved Küstrin, op ad Strømmen fra Oderberg og ned ad Strømmen fra Frankfurt, kommer Warthe. Den kan man gaa op ad til Netze, en kedsommelig Sejlads, over Grænsen til Polen, hvor en kort Kanal giver Forbindelse til Brda i Nærheden af Bydgoszcz. Her hoverer Kano-Manden igen; det bedste af Brda er op ad Strømmen fra Kanalen, men kan ikke naas af Motorbaade. Kano-Manden naar den med Jernbane fra Stettin til Chajnice og jubler i de ensomme, pinje-kantede Søer og den lykkelige Brda selv — sort, klart Vand.

Hobro Skibsværft

I et søfarende, fiskende og lystsejlende Land som Danmark er det en Selvfølge, at der maa fremelskes dygtige Baadebyggere. Landet over findes Baadebyggerier, der ikke alene leverer Fartøjer til vort hjemlige Forbrug, men ogsaa til Udlandet, og de indhøstede Erfaringer nedarves gennem Generationer. Blandt de mange Baadebygger-Familier herhjemme ska. vi denne Gang nævne Tommerup paa Hobro Skibsværft. Værftet blev grundlagt i 1912 af Skibbygger A. Tommerup, der straks fik Succes paa sit solide Arbejde, bl. a. Baade til Cementfabriken i Mariager.

A. Tommerup døde i 1930, og Værftet føres nu videre under Sønnens Ledelse og beskæftiger i Øjeblikket ca. 30 Mand, der kan arbejde i al Slags Vejr, da Værftet er forsynet med en lukket Hal samt en

saa stor Bedding, at selv meget store Fartøjer kan hales op.

Hobro Skibsværft ledes efter afdøde A. Tommerups Princip, at Værftet skal levere saa solidt og gennemført Arbejde, at Sømanden kan være sikker paa, at det Fartøj, han sejler med, er til at stole paa under alle Forhold.

S. Christoffersen & Co. *Losning og Lastning*
 Stevedores — Tlf. Randers 2663

Brug dog

**Cornelius Knudsens
 HVILEBRILLER**

**Kikkerter og
 Sekstanter**



Redigeret af GUSTAV KRAGH

Lidt elementært om Frimærker

(Fortsat)

Skal man rense Mærker for Papir, Hængselrester o. l. vil jeg anbefale følgende Fremgangsmaade:

Afklip eller afriv det Stykke Kuvert, hvorpaa Mærket sidder, i saa rigelig Afstand fra dette, at Takkerne ikke beskadiges. Læg derefter de afrevne Stykker — saavel som løse Mærker, der skal renses — i et Vandfad eller en passende Skaal med rent, koldt Vand; strø en Spiseskefuld Køkkensalt i Vandet og rør med Haanden godt rundt mellem Mærkerne, saaledes at de alle bliver vaade. Mærkerne skal staa i Vandet i en halv Times Tid, og der maa gerne af og til røres rundt mellem dem for at undgaa, at de klæber sammen. Tag et Par Stykker Trækpapir — jeg køber altid et Ark tykt, hvidt Trækpapir, som jeg deler i fire Plader — og tag derefter med Pincetten forsigtigt Mærkerne op af Vandet og læg dem paa Trækpapirpladerne med Billedsiden nedad. Mærkerne er som Regel selv gledet fra Papiret, de har siddet paa, og er de det ikke, kan de let løsnes. Husk stadig, at Mærkerne er meget skøre, naar de er gennemvaade! Enkelte Mærker, som f. Eks. ældre Mærker fra engelske Kolonier og Britisk Indien, er ofte forsynet med et saa tykt Lag Gummi, at man forsigtigt maa skrabe dette af med en sløv Kniv. Andre Mærker, især fra Østrig, er ofte vanskelige at faa fra Papiret og maa derfor behandles særlig forsigtigt, da Papiret er ret tyndt og let gaar i Stykker.

Man bør ikke udvaske for mange Mærker ad Gangen, idet Mærkernes Papir og Farve kan tage Skade af at ligge for længe i Vandet. Jeg renser som Regel aldrig mere end ca. 3—400 Mærker samtidig, og det er en passende Portion til fire Plader Trækpapir. Det er meget vigtigt nøje at efterse, om der findes Rester af kulørt Silkepapir mellem Kuvertstykkerne, da dette Papir smitter stærkt af, farver Vandet og navnlig stærkt og uafvaskeligt farver de Mærker, det kommer i Berøring med. Et lille Stykke saadant Silkepapir kan ødelægge mange gode Frimærker.

For at forhindre Mærkerne i at rulle sig sammen under Tørringen, hvilket særlig de nyere tyske Mærker er meget tilbøjelige til, lægger jeg, naar Mærkerne er halvtørre, et porøst Stykke Papir — Duplikatorpapir, rent Avispapir o. l. — over hver Plade, lægger Pladerne ovenpaa hinanden og slutter med en Plade Pap, hvorpaa jeg anbringer en lettere Vægt, som Regel nogle Bøger. Naar Mærkerne saa er tørre, er de rene og glatte, lige til at indsætte i Samlingen eller magasinere i smaa Konvolutter.

En Del Frimærker kan ikke taale at udvaskes, da Farven ikke er vandstærk. Saadanne Mærker er f. Eks. alle ældre Mærker fra Rusland, Mærker fra de engelske Kolonier, fra Hollandsk-Indien, fra indiske Smaastater og isøvrigt alle Frimærker, trykt paa krideret Papir. Ligeledes er Mærker, trykt paa farvet Papir, som f. Eks. Rupieværdierne af Ceylonmærkerne fra 1910—11 og senere, meget ømfindtlige overfor Vand og taaler ikke at ligge ret mange Minutter i dette. Alle saadanne Mærker renses ved, at man holder Afklippets eller Mærkets Bagside mod Dampen fra en Kedel Vand, til Mærket kan løsnes.

Forsøg aldrig at løsne eller pille et tørt Mærke fra Kuverten. I de ni af ti Tilfælde vil Mærket blive beskadiget, enten ved at der kommer Smaarifter i det, ved at Takkerne ødelægges, eller ved at Mærket bliver „tyndt“, hvilket vil sige, at Dele af selve Mærkets Papir bliver siddende paa Kuverten. (Fortsættes)

Skandinaviske Nyheder.

Finland.

I Anledning af Grundlæggelsen af den første svenske Koloni i Delaware har Finland udsendt et Frimærke, fordi der mellem Udvandrerne ogsaa fandtes Finner. Mærket viser to Skovarbejdere og er udført i Staalstik, uden Vandmærke og takket 14.

3½ Mark Mørkbrun.

Norge.

Den nye Udgave af Nordkapmærkerne udkom den 20^e Juni. Mærkerne er udført i Dybtryk, takket 12¾ : 13½, med samme Tegning som tidligere, men i Formatet 27,6×21,1 mm. Farverne er noget mørke og uklare.

20 + 25 Øre Rød.
30 + 25 Øre Blaa.

Spørg — vi svarer!

„En Læsøbo“.

Deres mange Spørgsmaal kan ikke optages i „Vikingen“; de vilde, selv meget kortfattet besvaret, fylde hele Frimærkesiden. Det er Meningen med denne Rubrik at hjælpe vore Læsere ved at besvare specielle filatelistiske Spørgsmaal, særlig saadanne, der ogsaa har Interesse for andre Læsere, men ikke at fungere som Katalog. Anskaf Dem et saadant, deri kan De læse alt det, De spørger om!

E + E.

Jo, Finland har ogsaa udsendt et Delawaremærke — se foranstaaende Side under *Skandinaviske Nyheder*.

Trykfejl.

Vi beder vore Læsere undskylde de mange Trykfejl i forrige Nummers Frimærkeside. Den værste af disse, i Svaret til „Suomi“, rettes her: *Marseillesborg* skal selvfølgelig være *Marselisborg*, og naar der paa Linie 13 i Stykket staar følgende mærkelige Sætning:

„Af disse Mærker har der antagelig kun været eet Ark af et bestemt Oplag —“

skal dette læses som:

„Af disse Mærker har der antagelig kun været eet i hvert Ark af et bestemt Oplag —“

Vi beklager, at Sætternissen har været paa Spil, og skal sørge for, at dette ikke oftere sker.

Under Adressen „Vikingen“s Filatelist“ modtager Redaktionen gerne indsendte filatelistiske Spørgsmaal og besvarer dem saa vidt muligt i det førstkommende Nummer af Bladet.

Vi gør dog opmærksom paa, at saafremt Oplysninger ønskes tilsendt pr. Post, eller indsendte Frimærker skal returneres, maa dobbelt Returporto vedlægges til Dækning af Forsendelsesomkostningerne.

Frimærkeudstilling i Slagelse

I Tiden fra 2^e—6^e September afholdes den 10^e danske „Filatelistdags Udstilling“ i Slagelse, arrangeret af „Denmarks Filatelist-Union“, en Sammenslutning af 40 danske Frimærkeklubber.

Unionen meddeler, at der til denne Udstilling er indsendt et saadant Materiale, baade fra Ind- og Udland, at det omfatter ca. 11000 Kartons og er af en saadan Kvalitet, at det baade kan tilfredsstille de mest kræsne Specialister og glæde alle Samlere, der samler Frimærker paa den gamle Maade. Alle danske Samlere vil her kunne finde deres Samlemaader rigeligt repræsenteret.

Paa Udstillingen sælges et specielt Udstillingsfrimærke, fuldt officielt udsendt af Postvæsenet og anmeldt til Verdenspostforeningen. Mærket sælges kun paa Udstillingen og bliver det nu gældende grønne 5 Øre i Bølgelinietyper, men med rødt Overtryk: *D. F. U. — FRIM.-UDST. — 1938*, i tre Linier. Arkene er paa 100 Stk., men kun hvert andet Mærke jaal Overtrykket.

Samlere gør vel i at sikre sig Eksemplarer af disse Mærker, der sikkert hurtigt vil stige i Pris. Mærkerne kommer til at koste Kr. 7,50 pr. Ark, og det mindste Antal, der sælges, bliver 20 Mærker.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

“MYREN”

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: “Holmsild”

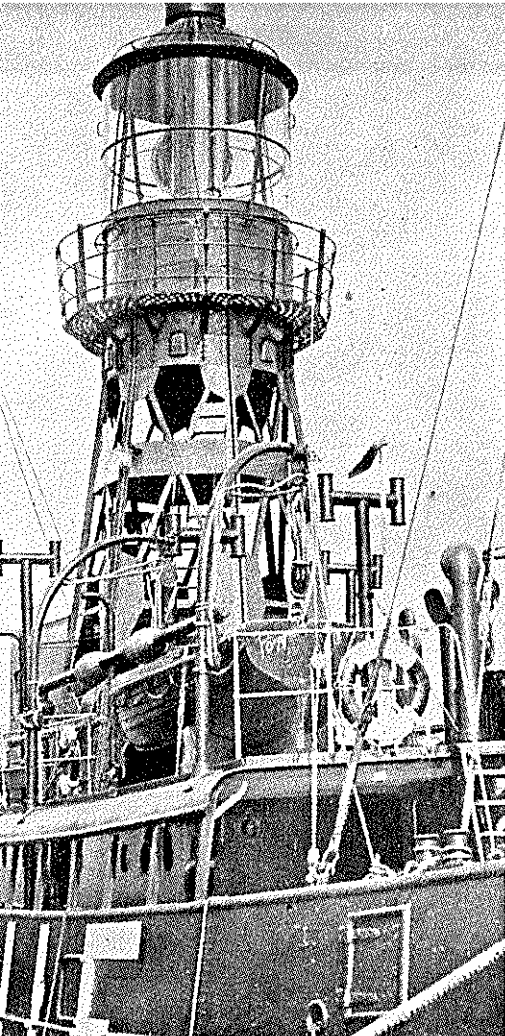
Amaliegade 36

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

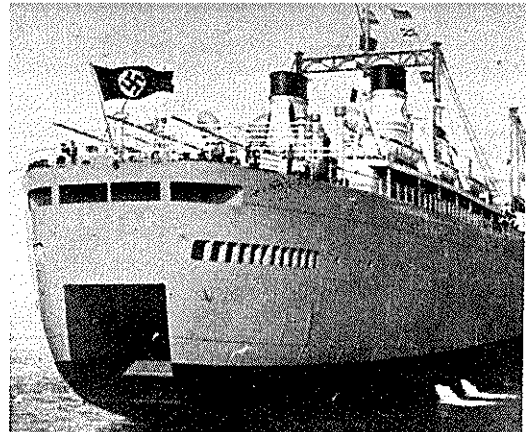
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



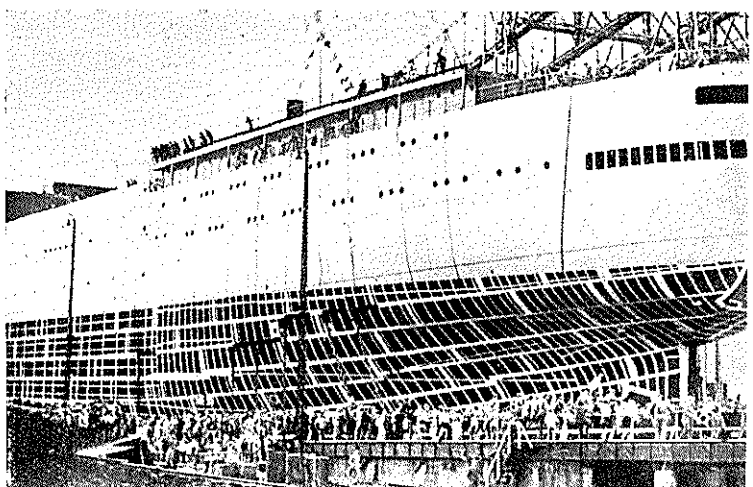
Husk at forny Deres Abonnement!



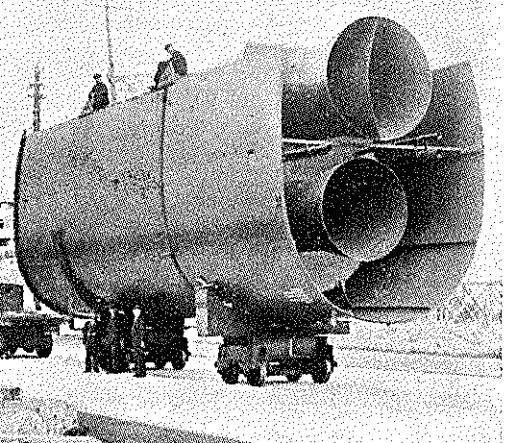
Det første hel-moderne elektriske Fyrskib bygget under det engelske Fyrvæsen, Trinity House, efter en Plan om at forny alle Fyrskibene.



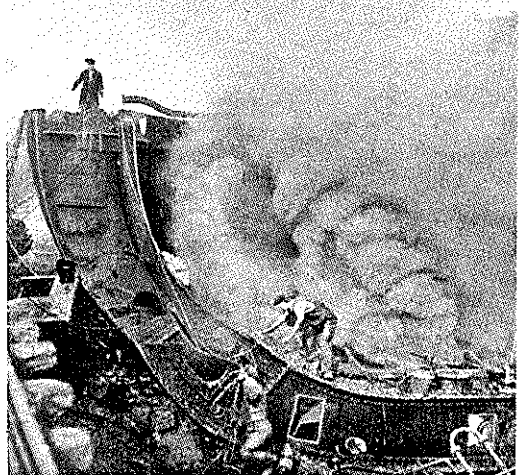
Tyskland er Indehaver af Verdens største Hvalfangerskib, „Unitas“. Det er søsat i Bremerhafen og overgaar med sine 30.000 Tons det andet store tyske Hvalfangerskib „Walter Rau“ med 8000 Tons.



Pladerne paa „Unitas“ blev sat paa fra oven.

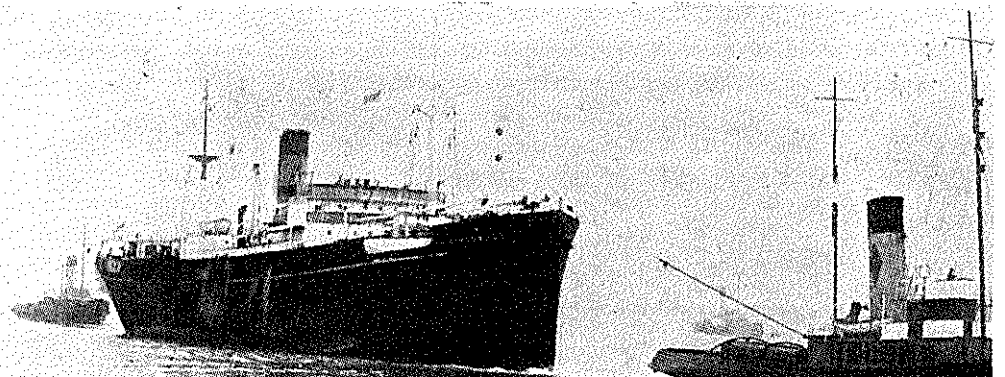


I Port Glasgow er Arbejderne i Gang med Ophugningen af det franske Luksusskib „L'Atlantique“, der kom i Brand i den engelske Kanal i 1933.



Der er 26 Tons i denne Sektion af den nye Skorsten til Union Castles Liner „Windsor Castle“, der for Tiden faar nye Maskiner indsat i Belfast.

S/S „Kingswood“ ankommer til Tyne efter at være blevet tovet hele den 15.000 Miles lange Rejse fra Australien, et af de største Bugser-Arbejder, der nogensinde er udført.



„STORFANGEREN“

En Erindring fra Grønland

Af GUSTAV KRAGH

DET havde været en ualmindelig beskidt Dag! Nu sad jeg og hyggede mig sammen med Kolonibestyreren og nød Kaffen til en god Cigar, medens Frøken Møller, Husbestyrerinden, ryddede op efter Middagen. Godt træt var jeg efter tre sure Døgns Opmaaling, afbrudt af Taage og Storm ude omkring Kakerlankussakulak, saa jeg følte rigtig Velværet ved at sidde stille, ryge og fordøje de lækre grønlandske Østers, Rensdyrsbøffen og Frøken Møllers fortræffelige Svedsketærte.

Kolonibestyreren var saa hyggelig at tie stille med!

Det var løjet helt af og kun to Graders Frost udenfor. Gennem Vinduet kunde jeg se hen over Næsset, hvor Kretora, Husets Tjenerinde, sammen med en anden Grønlænderinde ventede paa Pavia, min Kajakmand, der var paa Vej indefter.

Jeg brød Tavsheden.

„Det er et smukt Par, Pavia og Kretora!“ sagde jeg, idet jeg rejste mig og gik hen til Vinduet. „Se, hvor stolt han sidder i Kajakken. Der skulde blot have været en Sæl eller to bag den!“

„Naa — Pavia har jo ikke været ude paa Fangst! Og hvad det angaar med at have Sæler paa Slæb, saa er der ingen Fanger her paa Pladsen, der kommer paa Siden af ham — det kan De roligt bande paa! De ved da ogsaa selv, hvor dygtig en Fanger han er, siden han har skaffet saa rigelig Føde til Deres Konebaadsbesætning!“

„Naturligvis — han er baade flink og villig, ligemeget, om det er Nat eller Dag. Jeg sætter stor Pris paa Pavia.“

„Det kan De ogsaa trygt gøre! Kender De forøvrigt hans Historie?“

„Nej, intet udover, at han har fortalt mig, at han er fra Nordgrønland. Er der da noget særligt om ham?“

„Aa ja, en Historie er der da! Men sæt Dem igen, saa faar vi en Cognac til, og mens den glider ned, skal jeg fortælle Dem lidt om Kretora og Pavia!“

Lige ved Fjordens Indløb laa Bopladsen — skærmet mod vestlige og nordlige Vinde af de høje Indlandsfjelde, som bag den skød en Arm frem, der ligesom beskyttende lagde sig om de smaa, lave Grønlænderhytter.

Langt ud over Havet kunde man se, naar man stod ved Pladsens Landingssted, og endnu længere ud i det uendelige Havøde oppe fra de lave Forfjelde. Altid laa der Isbjerger — større, mindre og ganske smaa, der kom sejlene ned fra Jakobshavns Isbræ; nogle af de største strandede altid paa de to Fiskebanker lige tværs ud for Fjordmundingen. Og en lille Kilometer Nord for Fjorden gik Indlandsfjeldet helt ud

til Havet, hvor det stoppede brat og dannede et højt, stejlt Fuglefjeld, beboet af Millioner Maager, Tatteratter og Alker.

Bopladsen var kun lille; men der var dog en Ud-stedsbestyrer og en Kateket. Disse to delte Herredømmet over en lille Træbygning, som laa længst inde mod Fjeldene, og i hvis ene Ende Butikken fandtes, medens den anden var indrettet til Kirke. Folkene var nøjsomme, barnlige og glade, ret uberørte af Civilisationens Velsignelser. Der var for lang Vej til den nærmeste Koloni.

Og derfor var Mændene dygtige Fangere.

Den dygtigste var Pavia, Aparam's Søn; man kunde se paa ham, at han var Storfanger. Der var noget stolt og selvbevidst over ham, og han var alvorligere og tavsere end Pladsens øvrige Fangere. Han var ogsaa dens stærkeste Mand, og han ejede det bedste Hundespannd. Man skulde derfor tro, at han maatte føle sig fuldtud tilfreds; altid håvde han Føde nok, og paa hans Briks i Aparam's Hus var der dejlige, bløde Skind og varme Dunpuder, saa han magelig kunde strække sig og fordøje, naar han efter vel udført Dagværk havde proppet sig med friskkogt, fedt, dampende Sælkød.

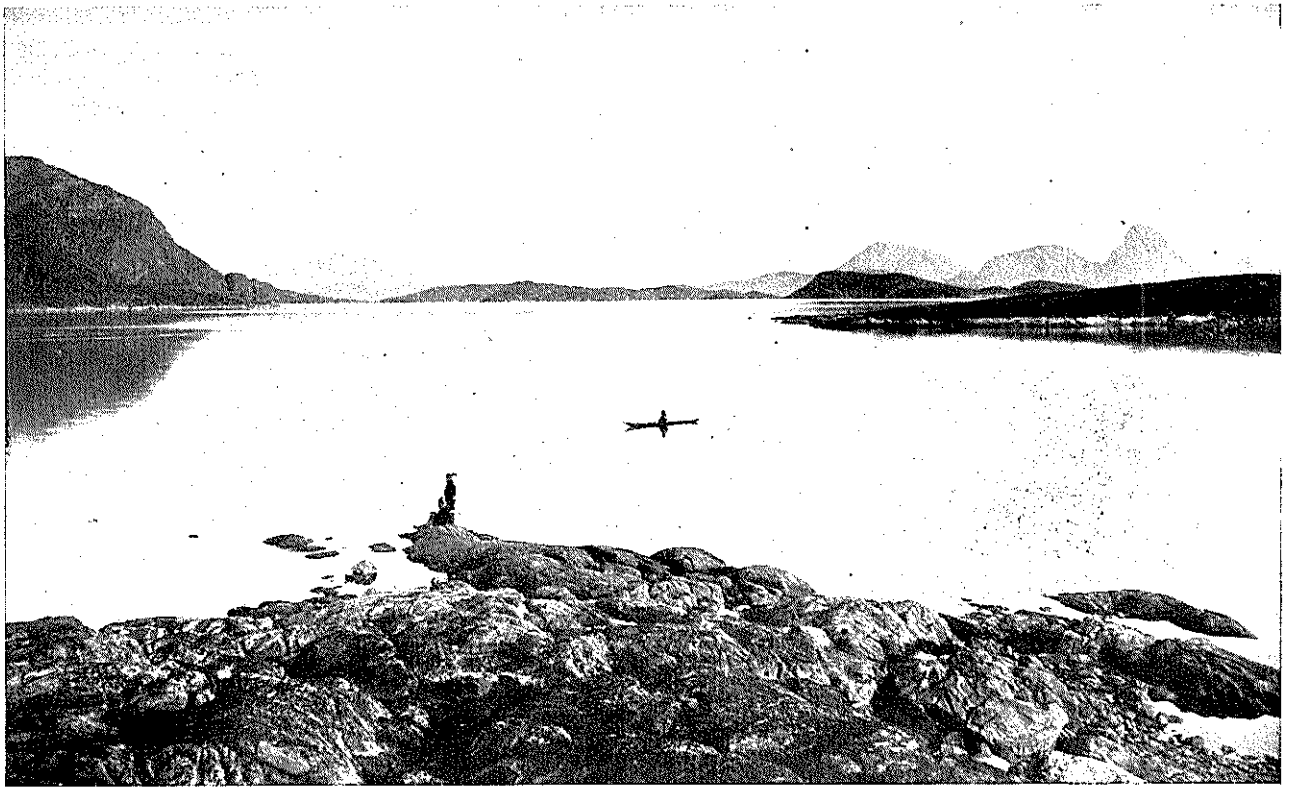
Men alligevel var Pavia ikke lykkelig.

Øvre ved Siden af Kirken og Butikken laa Udliggerens Hus, og der boede Kretora. Hun var den smukkeste Pige i hele Distriktet, og der var mange unge Mænd, som gerne vilde tage hende til Nullia. Pavia elskede ogsaa Kretora, elskede hende med Naturmenneskets ærlige, sunde Begær, og da han var den dygtigste og stærkeste, kom ingen af de øvrige Bejlere i Betragtning.

Kretora brød sig heller ikke om andre end Pavia — indtil Edvard kom. Edvard var den unge Kateket, og han blev Pavia en farlig Konkurrent.

Kretora delte tilsyneladende ligeligt sit Venskab mellem de to. Naar Pavia kom hjem fra Søen, altid med to, tre Sæler bag sig, var hun den første til at trække Fangsten i Land og den villigste til at flænse, og da kunde hun le højt af Glæde og Stolthed over at være den, Pavia helst vilde dele Briks med. Men om Aftenen, naar Pavia sov, træt efter Dagens Anstregelser, kendte hun ingen større Glæde end at sidde oppe paa Fjeldet i Klokkelyngen ved Edwards Side og høre ham fortælle om alt det, der var at se ude i den Verden, hvor Kravdlunak'erne kommer fra.

Men derfor var der Fjendskab mellem Pavia og Edvard, og derfor var Pavia ikke tilfreds og lykkelig. Hvad nyttede det ham, at han var Ejer af alle de



Herligheder, en Grønlander sætter størst Pris paa, naar den unge Kvinde, han ønskede i sit Hus, var vægelsindet og ikke vilde bestemme sig?

En tidlig Morgen stod Pavia med sin Kajak ude paa det yderste Næs ved Bopladsen, mørk og tavs. Aftenen i Forvejen havde Kretora ved Daabsgildet hos Malakias været ualmindelig venlig mod Edvard, og det var mere, end Pavia kunde taale. Uden at sige et Ord var han gaaet fra baade Kaffe og Dans op til Fjelds og havde tilbragt hele Natten der. Og i den lange, søvnløse Nat var der saa i hans Hjerne opstaaet en Idé om, at han for at faa Overtaget og slaa Kateketen af Marken maatte udføre et eller andet, som ingen af Pladsens andre Mænd kunde gøre. Hvad dette skulde være, var han ikke klar over, men at det maatte udføres paa Havet, var sikkert. Og at han kunde udføre det, var han ikke et Øjeblik i Tvivl om.

Derfor havde han i den tidlige Morgenstund taget sin Kajak ned fra dens Stolper, hvor han opbevarede den, for at Hundene ikke skulde forse sig paa dens vel indfedtede Skind og Remme, og havde baaret den ned til Vandet.

Alle sov, kun den gamle Malakias stod nede ved Strandbredden, røg sin Pibe og saa paa Vejret. Himlen var mørk og truende, store graa Skymasser samlede sig sammen i Horisonten ude over Havet, der ogsaa begyndte at røre paa sig. Men inde ved Land var det endnu roligt; kun de uregelmæssige Dønninger rullede deres Væde frem og tilbage over Stenene.

„Gaar Du paa Søen i Dag, Pavia?“ spurgte den gamle.

„Ja!“ Svaret kom bestemt, men mut.

„Det trækker op til Uvejr. Det kan være farligt, maaske bliver Du derude.“

„Maaske bliver jeg derude. Hvad der skal ske, det sker!“ Pavia var, som de fleste Fangere, Fatalist. Og hurtigt kom han i Kajakken, som han med kraftige Aaretag drev gennem det klare, dybblaa Vand.

Malakias saa lidt efter ham, rystede paa Hovedet, spyttede eftertænksomt i Vandet og gik langsomt hjem til sit Hus.

Men der var een til, som var tidligt oppe.

Udenfor Udliggerens Hus stod Kretora og saa Pavia drage bort. Ogsaa hun havde tilbragt en søvnløs Nat. Da hun om Aftenen gik til Gildet hos Malakias, var hun klædt i sin smukkeste Anorak med en pragtfuld Perlekrave, hvide broderede Søndagskamikker og et flunkende nyt højrødt Silkebaand om Haaret; hun vilde være smuk, som det sømmede sig for Udliggerens Datter. Og saa havde hun danset glad og fornøjet med Edvard, skønt hun godt saa, at Pavia blev mørkere og tavsere for hver Gang, hun stillede sig op til „Arfinekpingasut“ eller „Sisamat“ med Kateketen. Men hvorfor stod den dumme Pavia ogsaa der i Krogen og mulede? Havde han grebet hende i Armen og taget hende til Dans, var hun jo mere end villig til at følge ham!

Og fra det Øjeblik, Pavia forlod Gildet og gik til Fjelds, var Kretoras Glæde ogsaa ødelagt. Hun dansede ikke mere og gik, trods Edwards Bønner, hjem til sin Faders Hus, hvor hun rev Pynten af sig, smed sig paa Briksen og græd. Ved Daggry var hun gaaet udenfor Huset og saa da, at en Kajak forlod Boplads-

sen. Hun vidste ogsaa, hvem Kajakmanden var, for Pavia Maade at ro paa var kendt af alle — og hun vidste ogsaa, hvorfor han var taget ud paa Havet, stolt, stærk og ene.

Dagen gik. Andre Fangere havde senere været ude, men kom atter hurtigt hjem, kun Pavia lod sig ikke se. Det blæste stadig op, der var ogsaa kommet en De Sø; men dog ikke saa meget, at det kunde genere ham. Og ude, til begge Sider af Fjormundingen, var der Steder nok, hvor han i Tilfælde af alvorligt Uvejr kunde søge Læ, om han da ikke var roet lige ud i det store, aabne Hav. Men hvorfor skulde han det, Pavia var jo en klog og dygtig Fanger, han kom nok hjem inden Aften.

Men Pavia kom ikke.

Om Aftenen samledes Bopladsens Befolkning oppe paa Fjeldet og stirrede ud over Havet for at se, om ikke Kajakken som en lille sort Prik skulde dukke frem mellem de hvide Isfjelde. Og det blev sent, inden de sidste Fængere gik hjem til Husene med de lune Sovebrikse, urolige over, at Pavia vilde blive ude, naar Vejret var saa truende.

Næste Dag blæste det stærkt op. Alle Fangerne blev hjemme, nu var de ængstelige for Pavia. Sæt nu at han, den dristige, stærke Pavia, skulde have givet sig i Kast med en gammel, ond Hvalros, der maaske havde hugget sine store Tænder gennem hans Kajak — eller om han var kommet for nær et Isfjeld — eller Kajakken var kæntrret, der stod jo svære Søer derude!

Dagen igennem blæste det, om Aftenen var Blæsten blevet til en Storm. Tavse og bange sad Grønlænderne rundt om i Smaaklynger og turde ikke betro hinanden deres Angst og Sorg. Men saa løjede det af i Løbet af Natten, og næste Morgen, den tredje Dag, Pavia holdt sig ude, laa Havet atter roligt og smult. Fangerne fik Kajakkerne i Vandet og samledes ude paa Næsset, for under Aparams Ledelse at gaa ud og søge efter Pavia.

Da hørtes pludselig oppe fra Fjeldet bag Udliggereens Hus Raabet: „Kajak — Kajak! Pavia!“ Alle saa

op, og der stod Kretora, som vedblev at raabe og pege ud imod Havet. Ængstelig havde hun spejdet og stirret, nu fik hun som Løn Æren af at være den første, der opdagede Kajakken.

Kretora havde haft en underlig Drøm om Natten.

Hun havde ligget søvnløs af Angst for Pavia, og da hun langt om længe faldt til Ro, sov hun kun en lille Stund. Saa fo'r hun forskrækket op — hun havde drømt, at Pavia stod ved hendes Briks og kaldte paa hende. Og saa tydeligt viste denne Drøm sig for hende, at hun var ganske forhavset over, at det kun var en Drøm. Hun rejste sig fra sit Leje, gik hen til Vinduet og saa ud i den lyse Nat. Stormen var løjet, og Havet bruste ikke saa faretruende og uroligt. Lidt efter lagde hun sig igen og begyndte at spekulere over, hvad mon denne Drøm kunde betyde. Var Pavia maaske i Fare derude? Omsider sov hun dog atter ind, træt som hun var. Men saa gentog Drømmen sig, hun saa atter Pavia staa foran hendes Briks og hørte ham sige: „Kretora — bed for mig!“ Og igen var Drømmen saa uhyggelig levende — det forekom hende, som om Pavia virkelig havde staaet og talt til hende.

Nu kunde Kretora umuligt sove mere. Aldrig nogensinde havde hun oplevet at drømme paa en saa mærkværdig, virkelig Maade — hvad var det dog for noget? Der maatte jo være noget galt, Pavia maatte jo være i Fare, siden hun skulde bede for ham.

Den stakkels Pige tænkte ikke nøjere over det forunderlige i, at hun saaledes gennem en Drøm var blevet paavirket til det — hun havde ingen Forstaaelse af supernormale Fænomener — men bad blot, bad saa enfoldigt og ærligt, som saadanne primitive Naturer beder.

Og derefter havde hun fra den tidlige Morgenstund staaet udenfor Huset oppe paa Fjeldet, spejdet og spejdet, til Øjnene blev trætte og ømme, og nu, nu havde hun endelig opdaget den længe savnede.

Efterhaanden kunde Folkene nede ved Stranden ogsaa se Kajakken. Aarebladene glinsede i Solen, og snart kunde man skelne Pavia, der tungt roede ind efter med nogle mørke Genstande bag sig. Saa blev der livligt paa Bopladsen. Med Raab og Glædeskrig animerede de den trætte Mand, og nogle unge Fængere skyndte sig at faa deres Kajakker i Vandet for at komme ham til Hjælp.

Og saa kom han ind. Kretora, der var styrtet ned til Landingspladsen, lo og græd samtidig, da et højt, jublende Glædesraab skingrede gennem Luften fra de mange Struber, idet Bopladsens Stolthed, den store dristige Fanger, kom frem mellem de nærmeste Isklodser, træt og udmattet; men med syv fede, glinsende Sæler efter sig. Enhver vilde være den første til at række ham en hjælpende Haand og bjerge den kostbare og velkomne Fangst i Land; men glædest og stoltest var Kretora. Nu tvivlede hun ikke mere om, hvis Hustru hun vilde være, men løb ham glad og lykkelig i Møde og standsede først, da Vandet skyllede over hendes Kamikker. Og da hun lagde sin Arm om Pavia Liv for at støtte ham, medens han vaklede frem

Den stigende Efterspørgsel er Bevis for

Kolding Motorens Kvalitet

Benzin Bandmotorer 3, 6 og 12 HK. — Dæksmotorer
6 HK., Diesel-Motorer fra 10-450 HK., saavel til Lyst-
baade som Fiskeri m. m. Forlang Tilbud.

Telefon

533

H. H. Nielsen, Kolding Maskinfabrik

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eff.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur

Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

over de vaade, glatte Sten, fortalte hans straalende Smil hende, at ogsaa han nu følte sig fuldstændig lykkelig.

Senere paa Aftenen, da Pavia havde sat sin Kajak op paa Stolperne, stod han og betragtede den, med Kretoras Haand i sin.

„Jeg skurede op ad en skarp Kant paa en Isskodse, Kretora. Da troede jeg, at Kajakken var ødelagt, og at jeg maatte dø. Og saa tænkte jeg paa Dig!“

Kretora stirrede et Øjeblik paa ham, saa gled der et stort Smil over hendes Ansigt.

„Var det i Nat, Pavia?“

„Ja, hen ad Morgenstunden. Jeg havde lige faaet den sidste Sæl og var paa Vej herind.“

Kretora svarede ikke, men gik hen og betragtede nøje det lette Fartøj. I højre Side var der en lang Afskrabning, som næsten gik gennem Skindet; men alligevel var der ikke kommet noget Vand ind i den. Saa drejede hun sig om imod Pavia, lo som et stort Barn og sagde glad:

„Naar Du vil det, maa Du tage mig hjem, Pavia!“

Samme Aften fraadsede hele Bopladsen i lækkert, fedt Sælkød. Straalende af Velvære og glinsende af Spæk aad de alt, hvad de orkede, til Ære for Pavia og Kretora.

Men Kateketen gik til Fjelds og plukkede Klokke-lyng — alene!

Drømmen om at sejle under Vandet

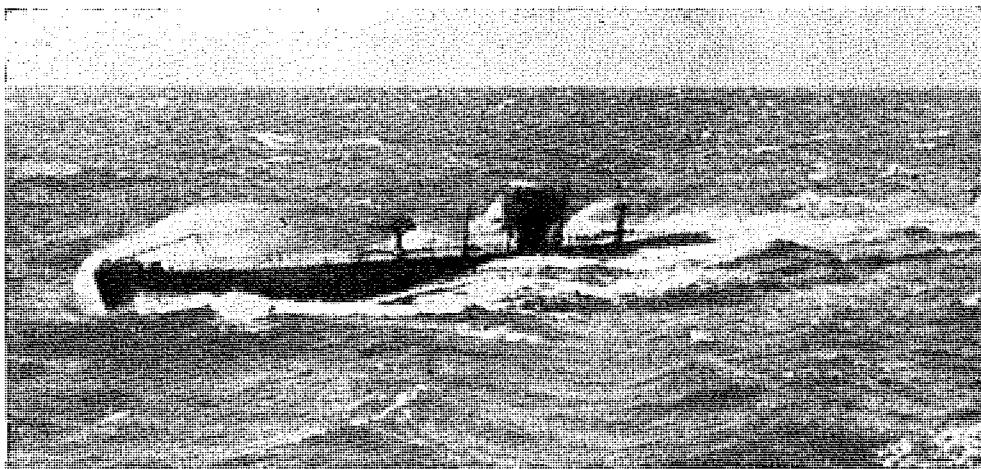
Drømmen om at kunne sejle under Vandet er snart lige saa gammel som Drømmen om at kunne flyve gennem Hvælvet. En gammel Historieskriver beretter saaledes, at Alexander den Store havde ladet en undersøisk Baad bygge, og at han virkelig i nogen Tid kunde opholde sig under Vandet med den, men det hører vel sagtens til de mange historiske Myter, der har mere med Tro end med Virkelighed at gøre,

men det er derimod en Kendsgerning, at Folkene langs Sortehavets Kyster i det 16. Aarhundrede havde Fartøjer lavet af udhulede Træstammer, med hvilke de kunde dykke ned under Vandfladen og blive dernede i nogen Tid for at undgaa følgende Fjender.

Fra den Tid levede Tanken om U-Baaden videre i Menneskesindet, og talrige Forsøg blev gjort for at løse Problemet, men først omkring 1750 lykkedes det Amerikaneren Davis Bushnell at konstruere den første virkelig brugbare Baad „American Turtle“, med hvilken en Sergent Lee forsøgte at sænke et engelsk Skib „Eagle“. Forsøget mislykkedes imidlertid totalt, og Problemet hvilede nu i nogle Aartier, indtil Robert Fulton, Dampskibets berømte Fader, tog det op igen. Det lykkedes Fulton at bygge en Baad, der kunde holde sig fire Timer under Vandet, men ogsaa hans Forsøg ebbede ud uden blivende Resultater. Tanken var endnu ikke moden til at kunne løse Spørgsmaalet.

For os danske har den Baad, en bayersk Artillerikaptajn Bauer konstruerede i 1849, og som var bestemt til Angreb paa de danske Skibe ved Sundeved, jo en stor historisk Interesse. Baaden var 26 Fod lang og 6 Fod bred og blev drevet frem ved Hjælp af et Trædehjul, der kunde give den en Fart af højst 1½ Knob. Ved den første Prøvetur rendte den imidlertid ned i Mudderet i Kielerfjord, og først den 5. Juli 1887 blev den fundet igen, da Fjorden blev mudret op.

Omkring 1900 var „den undersøiske Baad“ imidlertid ble-



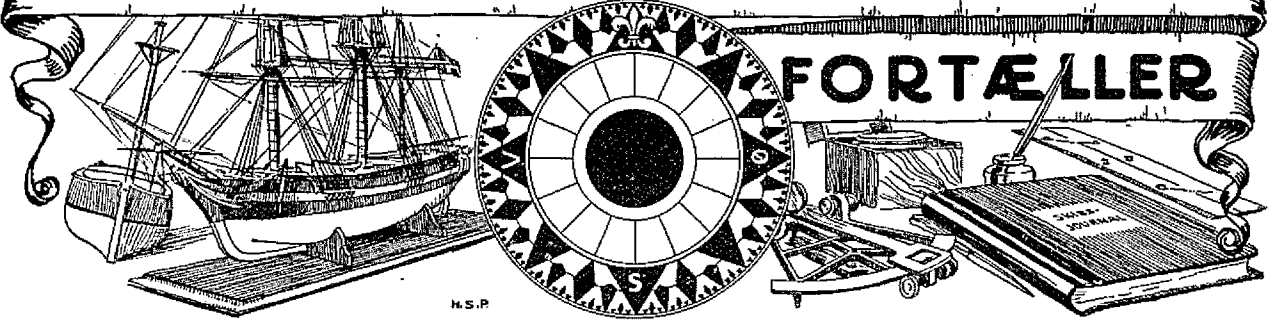
vet saa driftsikker, at den kunde anses for at være brugbar, og den ene Baad efter den anden løb af Stabelen rundt om paa Verdens Værfter. Herhjemme fik vi den første Undervandsbaad, den italienskybyggede „Dykkeren“ i 1909 — „Dykkeren“ blev som bekendt senere under Krigen sejlet i Sænk udfor Taarbæk, hvorved Chefen, Premierløjtnant Christiansen, mistede Livet. Aar efter Aar udbyggedes nu den danske U-Baadsflaade.

Undervandsbaadene er jo et fortrinligt, et uundværligt Led i vort maritime Forsvar — som skabt til at optræde i vore snævre, vanskeligt navigable Farvande, hvor de — i tilstrækkelig Mængde — vil være en overordentlig farlig Trusel mod fremtrængende Fjender, men U-Baadene er ogsaa kun et Led i Søforsvaret, ligesaavel som Hærens Artilleri er et Led i Landforsvaret.

U-Baade er overordentlig saare, naar de sejler i Overfladen — de kan plaffes ned af en hvilken som helst Jager eller armeret Trawler, og de maa altsaa „føres“ frem til de Steder, hvor der er tilstrækkelig dybt, til de kan dykke. Det er jo ikke nok, at der er Vand, der skal ogsaa være tilstrækkelig dybt, for ellers hopper Baaden henover Bunden med det halve af Overbygningen ragende op over Overfladen. Det er naturligvis lidt „populært“ sagt, men det er for nærmere at anskueliggøre, at der skal en vis Minimumsdybde til, for at Baadene overhovedet kan benytte et af deres bedste Vaaben: Usynligheden.

DEN GAMLE SKIBSFØRER

FORTÆLLER



(Sluttet)

Af Skibsfører Bertel Clausen Jensen

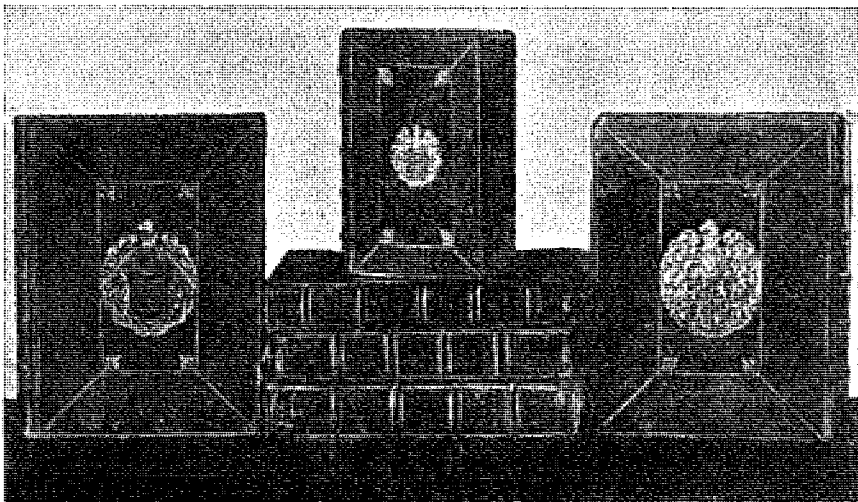
Dagen efter kom Kaptajnen atter om Bord med en ny Mand og en Lods. Han blev ilde berørt ved at finde Skibet saaledes havareret. Det var da ogsaa sært, som Uheld og Forhindringer var efter os. Nu gjaldt det et langt Ophold, og Kaptajnen maatte straks i Land for at faa Slæbedamper og faa Skibet i Havn til Reparation. Det tog en Maaned, og endelig kom vi da til Søs. Nogen Storm havde vi ikke mærket, siden vi fik Havari; men nu begyndte Luften at se faretruende ud, og snart var Uvejret over os. En Tid lænsede vi for Vejret, men turde ikke fortsætte, og saa blev Skibet drejet til Vinden. Under denne Manøvre tværs i den svære Sø skred Ladningen over i Læ; den skred mere og mere, og Skibet fik en faretruende Slagside. Vi maatte igen holde af for Vinden, og nu maatte det enten bære eller briste. „Bagbord med Roret," lød Kaptajnens Ordre. Skibet vilde ikke falde af, men løb med en stærk Fart hen under den svære Sø. „Sæt Klyveren," raabte Kaptajnen gennem Raaberen. Klyveren blev sat, og vi ventede ængstelig paa at se Skibet dreje, men det drejede ikke. „Sæt Fokken," brølede Kaptajnen, da Skibets Læside

nu laa dybt under Vand. Saa dykkede Sejlmageren under Vandet for at faa fat i Fokkeskødet. Den Mand voldte mig megen Ængstelse ved Land for sit Drikeri; men i Søn var han en herlig Sømand. Medens Sejlet blev sat, kom en svær Braadsø rullende, og det fo'r igennem mig, at den vilde slaa alt i Stykker eller ogsaa vælte Skibet. — Da raabte jeg i Angst: „Hjælp os nu, vor Gud; thi ellers gaar det os ilde.“ Saa brød Søen over Skibet og satte Vandet op i Formærsejl, hvorfra det strømmede ned som fra et Vandfald. Søen havde givet Skibet et saadant Slag, at det drejede plat af for Vinden. Aa, hvilken Lettelse! Gud være lovet og takket!

Det var, som den svære Braadsø dæmpede Stormens Vælde. Skibet fo'r roligt og støt gennem Vandet, og Stormen begyndte at lægge sig, saa vi allerede et Par Timer efter kunde tage en Luge af og komme ned i Lasten for at lempe Skibet paa ret Køl. Snart havde vi det dejligste Vejr, man kunde ønske sig, og vi arbejdede Dag og Nat i 5 Døgn. Saa var Ladningen ogsaa lempet og saa godt sikret, som vi kunde gøre det. Jeg takker Herren, som gav os det gode Vejr, saa at vi nu fik Ladningen sikret saa godt, at vi ikke behøvede at ængste os for enhver Storm. Jeg takkede Herren, fordi det skete her, hvor Vejret var godt. At den Forskydning maatte komme, ventede jeg. Hvis det ikke var sket her paa sydlig Bredder, saa var det sket paa nordlig i Nordatlanten, hvor hyppige Storme vilde hindre os i at faa Skibet bragt paa ret Køl. Jo, Herren kan nok hjælpe i Nød, om bare man vil se — og forstaa — og saa sige Tak for Naaden.

Heldige med Vejr og Vind kom vi snart tæt til Ækvator, og vi tænkte med Bekymring paa, hvorledes vi skulde komme over til Afrika. Men i Stedet for den megen Stille, som jeg ventede at møde, fik vi en frisk, støttig og god Vind, som gav os en herlig Sejlad ret over til Afrika,

Samuel Pepys Dagbøger

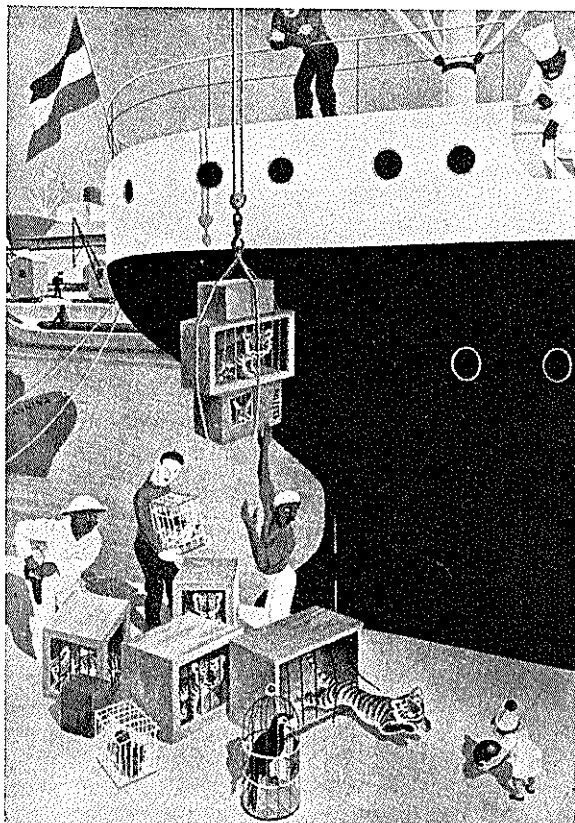


Der. udødelige Pepys Dagbøger i den originale Udgave med hans egen Haandskrift. Disse 6 ubetalelige Stenografibøger gemmes lige saa omhyggeligt i London som de kostbareste Malerier.

noget som forbavsede mig meget. — Ca. 40 Gange havde jeg passeret Ækvator, men aldrig før truffet en saadan Vind. Vi anløb Sierra Leone med „Alt vel“ og blev undersøgt der af engelske Officerer, som stillede os mange Spørgsmaal. Skønt man ingen Indvendinger kom med, fik vi ikke straks Lov til at sejle. I 10 Dage laa vi der, hvilket var alt andet end lysteligt, da det var i Regntiden. Det regnede hver Dag, og desuden var Stedet meget slemmt med Malaria, „Den hvide Mands Grav“ blev Stedet kaldt. I disse Krigstider var der megen Trafik paa denne Plads, fordi Skibene skulde samles her, naar de skulde sejle under Konvoj til England.

Omsider fik vi Tilladelse til at sejle, og vi var glade for at komme ud fra dette sundhedsfarlige Sted. Vi laa et Par Dage og drev i Nærheden af Kysten for Stille, og en Morgen paa min Vagt havde vi en lille Oplevelse. Lige som Dagen brød frem, kom en stor Dampner til Syne gennem Morgendisken. Den var os ganske nær, og dens Fremkomst var ret pludselig. Den maa heller ikke have set os, thi pludselig drejede den rundt og styrede med fuld Fart til Søs i den Retning, hvorfra den var kommen. Hvad mon der gaar af dem der om Bord, var min Tanke, men saa faldt det mig ind, at de var bange, og det var heller ikke uden Grund. Den tyske Hjælpekrydser „Seadeler“ saa ud som et andet fredeligt Sejlskib, men den var vel bevæbnet og havde en kraftig Motor. Nede paa La Platafloden hørte vi om sære Bedrifter, som denne moderne Sørøver forøvede, saa det gjaldt om ikke at komme for nær. Da den fremmede Dampner var kommet noget paa Afstand, vilde man dog nok vise, at bange var man ikke. Dampnerens Agterende vendte imod os, og Farten var standset. Jeg saa gennem Kikkerten en stor Kanon og 4 Mand staaende klar til at skyde, men for at vise dem, at vi slet ikke tænkte at volde dem noget ondt, hejste vi vort Flag. Saa svingede han rundt og fortsatte paa sin Kurs — og vi paa vor, saa godt som Vinden tillod, men mange gode Dage fik vi ikke paa denne Rejse. Storm og Regn var næsten Hverdagsbegivenheder, længe før vi var ude af de tropiske Farvande.

Det blev en stormfuld og besværlig Rejse, især var det slemmt i det nordlige Atlanterhav. Det var blevet Efteraar, og vi maatte langt mod Nord for at sejle klar af Minefelterne. Hele Nordsøen var et stort Minefelt helt op til Færøernes nordligste Pynt. Vi maatte derfor op mellem Island og Færøerne, og vi havde svære Storme, og koldt var det med Sne og Haglbyger. Desuden var vi i en stadig Ængstelse for Undervandsbaade og Miner, især ængstedes vi, naar Vinden var os imod, og vi skulde krydse. Hvor let kunde vi ikke af Stormene drives ned blandt Minerne til den visse Undergang. I de Tider gik man ikke til Køjs eller klædte sig af, men søgte sig Søvn og Hvile fuldt paaklædt paa sin Bænk eller Skibskiste. Vore Papirer laa altid paa Bordet klar til at snuppe, da vi vidste, at om et eller andet uforudset skete, saa vilde man ikke faa Tid til at bjærge noget. En saadan Spænding Døgn efter Døgn gaar paa Nerverne, og saa er det godt at faa lidt Opmuntring. Kaptajnen var en god og troende Mand, vi holdt altid Andagt i Kahytten om Søndagen. Det staaer endnu saa klart for mig, hvorledes vi alle en Søndag i en pibende Storm var samlet i Kahytten, alle i Olive-



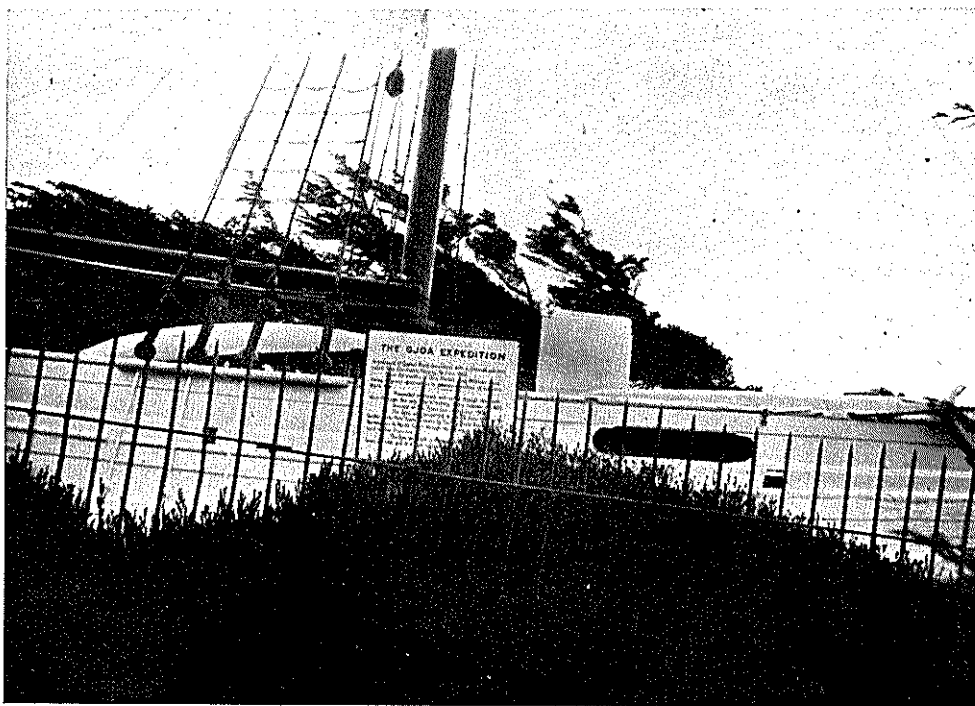
Havneliv i Bombay.

klæder og Søstøvler. Vandet drev af os, men naar man er i Angst og Bekneb, saa er Guds Ord godt at høre. Jeg trippede af Utaalmodighed, for vi skulde ud at bjærge Sejl; dog, Kaptajnen bragte os trøstende Ord. Lad os være frimodige og ikke ængste os, vi skal nok komme vel i Havn; thi Herren er med os om Bord, og der er mange Folk i Land, som beder for dette Skib.

Omsider nærmede vi os Norge, og Kaptajnens Agt var at søge ind til Bergen. Længere Syd kunde vi ikke sejle, thi Søen var belagt med Miner, og al Sejlads foregik indenskærs. Imidlertid var Vinden imod, og vi kunde ikke naa Bergen, hvorfor Kaptajnen efter 3 Dages Forløb med forgæves Forsøg bestemte, at vi skulde søge ind til Aalesund, hvor vi ankrede. Saa var det dejligt at komme til Køjs og sove roligt en Nat, og saa kunde vi takke Herren, som friede os af saa mange Farer paa denne besværlige Rejse.

Vi var kommet til Ankers ved Aalesund ved Nattetid. Næste Dag gik Kaptajnen i Land for at telegrafere vor Ankomst til Rederiet i København. Hvor var det dejligt at komme i Havn efter en besværlig Rejse, og hvor man længes efter godt Budskab fra Hjemmet, især som det var Tilfældet med os, der ikke havde hørt noget i flere Maaneder. Det blev mig en stor Sorg, da jeg Dagen efter modtog Telegram fra min Søn: „Moder døde i Juni Maaned.“ Nu var vi sidst i November, altsaa ca. 6 Maaneder siden. Det var saa vanskeligt med Forbindelsen den Gang. Breve og Telegrammer var under streng Censur, og Postskibene blev ogsaa ofte sænkede.

Kaptajnen havde fra Rederiet modtaget Besked



„Gjøa“, Amundsens Skib.

Fot. P. Hansen, Thyborøn.

om, at en Slæbedamper skulde komme for at slæbe os til København. 50.000 Kr. vilde det koste, men Lasten var vel i de Dage et Par Millioner Kroner værd. Under Slæbningen anløb vi Kristianssand. — Slæbedamperen maatte have en Forsyning af Kul, og saa sattes Kursen for Skagen. Der saa vi et Par af de Havuhyrer — drivende Miner — som vi ikke ved hvormange af, vi havde passeret i Løbet af Natten, da det var blæst stormende op, og Minerne sled sig løse. Da vi kom til København, blev det os fortalt, at talrige Miner den Nat var drevet i Land paa Sverrigs Kyster.

Dagen, da vi anløb København, oprandt, og vi fortøjede i Frihavnen, hvor Ladningen skulde losses. Mandskabet blev afmønstret, og jeg forblev ene om Bord for at varetage Skibet og Losningen af Lasten. Nu maatte man takke Herren, som havde været med os og friet os fra saa mange Farer. Efter endt Udlosning skulde Skibet i Tørdok og derefter sejle ballastet til Amerika, men da der ikke var Tid under Skibets Losning og ej heller under Eftersynet i Tørdokken for mig til at rejse hjem, saa besluttede jeg mig til at forlade Skibet. Hjem til Fanø maatte jeg for at ordne adskilligt efter min Hustrus Død. Desuden var der ogsaa en anden alvorlig Sag, som Kaptajnen og jeg drøftede nøje, nemlig Skibets Forsyning med Proviant til Rejsen. Kaptajnen og Rederiet kunde i den Retning ingen Bestemmelse tage. Myndighederne bestemte, hvor meget vi maatte faa, og det fandt Kaptajnen og jeg aldeles utilstrækkeligt. Sejlskibene kunde jo faa en lang Rejse og særlig for vort Vedkommende, som skulde slæbes op til Norge, hvor vi maaske kunde komme til at ligge længe og vente paa god Vind til at sejle ud fra Kysten og klar af Minefeltet. Over Atlanterhavet kunde det ogsaa tage lang Tid med ballastet Skib og mod Vestenstormene i Vinterens Hjerte. Hvad om man en Dag ude midt i Atlanterhavet ikke havde Mad til Skibets 22 Mands

store Besætning. Vi turde ikke tage den Risiko, hvorfor vi begge forlod vort store, dejlige Skib.

Saa rejste jeg hjem til Fanø. Det var 2 Dage før Jul 1917. — Det var trist for mig at komme til mit Hjem; der var tomt, og der var ingen Hustru til at tage imod mig. Det overvældede mig saadan, at jeg satte mig i en Stol med Ansigtet skjult i mine Hænder og græd som et Barn. — Tankerne strømmede til — Ungdoms- og Manddomsaarene var nu svundne paa Søen og i fremmed Land; kun meget lidt havde jeg været hjem-

me, og nu var man ved at blive gammel — 60 Aar. Hyren havde været ret god de sidste Par Aar, og mine økonomiske Kaar var bedre end nogensinde før, saa nu vilde jeg realisere Tanken, som var saa mangen Sømands Maal og Stræb — at holde op at sejle — saa at jeg paa mine gamle Dage kunde pusle med Jord og Have.

Jeg købte et Stykke Land, som grænsede til min Have, som saaledes blev udvidet. — Jeg plantede mange Frugttræer og Buske og lagde an med Havesager, som det var mit Haab at kunne sælge, saa jeg kunde faa det til at løbe rundt; men det blev mig en Skuffelse, jeg kunde ikke sælge mine Produkter. Jeg egnede mig ikke til at gaa fra Hus til Hus og falbyde mine Sager. Jeg havde ingen Handelstalent og havde lettere ved at give det bort end at sælge det — og det var daarlig Økonomi.

Iøvrigt var der saa meget at gøre i min store Have, at det var ved at overstige mine Kræfter. Jeg manglede Hjælp, og jeg følte mig ensom, for jeg savnede min Hustru. Ordentlig Mad fik jeg ikke. Jeg havde ingen Indtægter, men hele Tiden kun Udgifter, og saaledes kunde det ikke vedblive. Aaret 1918 var forløbet, og i Foraaret 1919 solgte jeg mit Hus. Jeg rejste til København for atter at tage ud at sejle, men saaledes skulde det ikke være. Jeg fandt ingen Sejlskibe i København paa den Tid, og derfor tog jeg Plads som Natvagt. Mine Planer om langvejs Sejlskibe maatte opgives. Jeg var saa heldig at blive Skipper paa en Lægter. Den tyske Industribaron Hugo Stinnes havde blandt sine mange Virksomheder en hel Flaade af store Lægtere, der var beregnet til Fart paa Rhinen. Ved Fredslutningen skulde Tyskerne udlevere deres Skibe, men Hugo Stinnes havde i Tide faaet 25 af disse store Lægtere til København, hvor der var god Brug for dem. Spekulationen rasede vildt, og Bjerge af Varer kom til København. Pakhusene kunde ikke rumme den

Mængde Varer, og saa blev disse Lægtene anvendt til Pakhuse, indtil der kunde skaffes Rum. Min Lægter „Camma“ kunde laste 500 Tons. Lægterne blev ogsaa slæbt til Provinsen og til Havne i Østersøen.

Pladsen som Lægterskipper var ret god, men varede kun kort; for allerede før Aaret 1920 var ude, kom en pludselig Standsning i den hæsblesende Handel og Trafik, og baade Københavns Havn og Provinshavnene fyldtes med oplagte Skibe; for Lægtene var der ingen Brug mere, og jeg blev arbejdsløs som saa mange andre af Søens Folk. Saa drev jeg om i Maaneder og ventede og haabede paa bedre Tider og paa Beskæftigelse. Men Tiden gik, og nogen Bedring var ikke at øjne. Nej, jeg maatte bort fra København, hvor der var dyrt at leve. Der var der intet at gøre for de unge og dygtige og langt mindre for de gamle. Nej, bort fra København og tilbage til Jylland for at finde et Sted, hvor der var billigere at leve, og hvor man maaske kunde faa Arbejde ved et eller andet.

Saa rejste jeg til Esbjerg. Der haabede jeg at finde Arbejde ved Havnen, men Arbejdsløshed og Bolignød var slem. En Lejlighed var ikke til at opdrive, ligesaa lidt som Arbejde. Saa rejste jeg til Ribe for at besøge en Søster og var saa heldig at faa en Lejlighed der. Det var ikke min Agt at bo i Ribe, for hvad skulde jeg der, der var der ingen Sandsynlighed for at finde Arbejde. Jeg havde dog fundet et Sted at bo, og maaske fandt jeg saa ogsaa noget at bestille. Til at begynde med gik det ret trevnt; thi jeg var fremmed, en Løsgænger uden noget Haandværk, og det var ret trist at se mine smaa Sparepenge formindskes.

Ved den Tid modtog jeg nogle Indsamlingskort fra Pastor Aschenfeldt Hansen (Gjern), som da var Formand for Indenlands Sømandsmissionen. Formaålet med Kortene var at samle nogle Penge til Afdrag paa en tyngende Gæld paa Sømandshøjskolen i Svendborg. Som Medlem af Broderkredsen paa Havet var jeg meget interesseret i Sømandshøjskolens Trivsel. Det var en god Gerning, Skolen havde taget op til Gavn for unge Sømænd, og jeg vilde gerne hjælpe, men jeg vidste ikke mine levende Raad for, hvorledes jeg skulde gribe Sagen an, helt fremmed som jeg var. Men saa var det som om en Stemme sagde til mig, at jeg skulde gaa til Stiftsprovsten. Ja, selvfølgelig, al Tvivl og Ængstelse forsvandt. Nu skulde alt nok ordne sig, derom var der ingen Tvivl. Et Par Gange havde jeg hørt Stiftsprovsten i Domkirken og derved faaet Forvisning om, at han var en Mand, som vilde og kunde hjælpe.

Saa indfandt jeg mig og stod Ansigt til Ansigt med Stiftsprovst O. Olesen og forklarede ham mit Ærinde. Jeg spurgte, om han kunde hjælpe mig, og han svarede: „Jo, meget gerne.“ Saa paakaldte han Menighedens Støtte i Domkirken og Missionshuset. Resultatet blev en god Gave, som jeg kunde sende Sømandsmissionen.

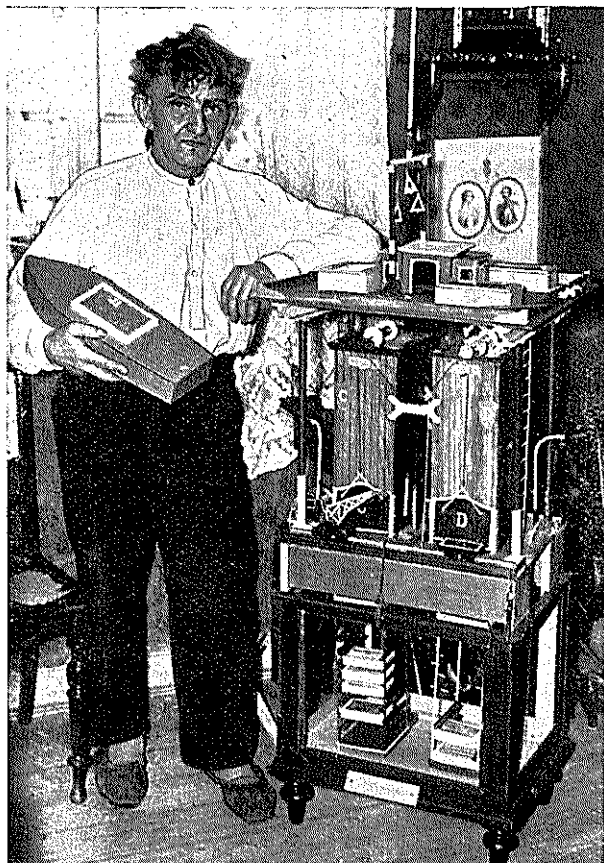
Denne vor første Sammenkomst gav Anledning til flere. Jeg blev udspurgt om min Stilling, og jeg fortalte ham, at jeg manglede Arbejde og Fortjeneste. „Hvad kan De,“ spurgte Provsten, „Ja, vi gamle Søfolk er i Reglen „Altmuligmænd“, jeg kan male og tømre noget og jeg kan passe en Have. Kan jeg ikke faa Lov til at grave Stiftsprovstens Have?“ — „Jo,

vilde De gerne det?“ — „Ja, Deres Have og andres, saa mange jeg kan overkomme.“ Saa gravede jeg Stiftsprovstens Have og udførte forskelligt Reparationsarbejde. Jeg blev udspurgt om mine Rejser og alt muligt, og om jeg havde noget at leve af. Nej, det havde jeg ikke; men kunde jeg faa Arbejde, saa skulde jeg nok klare mig. Hvad saa med Husholdningen og Mad? Ja, det klarede jeg selv. Og Middagsmad spiser De paa Pensionat? Nej, det har jeg ikke Penge til, men derfor lider jeg dog ingen Nød.

Saa sagde Stiftsprovsten: „Min kære Søn, som var Styrmand, er død. Kom og tag hans Plads ved vort Bord, en Kuvert vil altid være rede til Dem.“

Det var et saare stort Tilbud for mig, som var helt fremmed, og jeg havde intet gjort for at gøre mig fortjent til en saadan Godhed. Nej, det var mig ufatteligt, jeg kunde ikke tage imod saa stort et Tilbud. Saa holdt jeg mig borte i flere Maaneder.

Imidlertid var Stiftsprovst O. Olesen blevet Biskop og var flyttet ind i Bispegaarden. En Dag kom der saa Bud til mig om at komme til Bispegaarden i Anledning af noget Arbejde. Arbejde var det nu ikke. Jeg blev ført ind i Dagligstuen og anmodet om at tage Plads i Sofaen, og saa satte Biskoppen sig paa den ene Side af mig og Bispinden paa den anden. At flygte var ikke muligt; thi foran Sofaen stod et tungt Bord. „Naa,“ spurgte Biskoppen, „hvad er Aarsag til, at vi ikke har set Dem saa længe?“ — „Ja, jeg har skammet mig og har ikke kunnet modtage det store Tilbud, De har givet mig.“ Efter nogen Diskussion derom slog Biskoppen mig paa Skulderen og sagde: „Nu skal De lade være med at være stor-



Sømanden med sine Husflidsarbejder.

snudet, gamle Kaptajn Jensen, men De skal blot komme her for at spise hver Dag. Saaledes vil min Hustru have det, og hende maa vi lystre. Er De med paa den!" (Atter et Dask paa Skulderen). Jo, jeg forstod, at de elskelige Bispefolk vilde gøre godt imod mig, og efter den Dag kom jeg daglig i 7 Aar og spiste ved Biskoppens Bord, lige til hans Død, hvorefter jeg søgte ind paa Alderdomshjemmet.

Minderne om de 7 Aar i daglig Samvær med Bisp og Bispinde Olesen er mig dyrebare, og intet Under; thi den Godhed, som vist mig, var ubegribelig. — Hvem andre end netop de højsindede Bispefolk kunde finde paa at antage en dem aldeles fremmed Mand og gennem alle de Aar holde mig i Ære som om jeg var Medlem af Familien, og aldrig var der nogen Festlighed i Bispegaarden, uden at jeg jo var med. Til Ansgar Festen, hvor alle Nordens Biskopper var samlet, sad jeg til Bords iblandt dem.

Foruden al den Godhed, man viste imod mig, var det ogsaa en Hjerteglæde at erfare den Godhed, som ogsaa udvist mod saa mange andre. — Bispefolkenes Godgørenhed syntes ubegrænset. — I nogle Aar efter den store Krig var der megen Arbejdsløshed, og saa mange maatte trampe Landvejene fra By til By for at søge Arbejde og Fortjeneste. Mange kom i Nød og maatte næsten tigge sig frem. Saaданne hungrige Folk kom ofte til Bispegaarden for at bede om Mad, og der gik ikke en Dag, uden at der kom nogen — sommetider 5—6. De kunde ske, at Maden slap op, for vejfarende Folk plejer at have god Appetit; men saa gik Bispinden selv i Køkkenet og saa til, at noget blev beredt, for ingen maatte gaa hungrige fra Bispegaarden. I de Tider var Bispegaarden i Ribe kendt af Landvejens Folk lige fra Skagen til Padborg, for det var i Hundreder, der fik Mad der.

Der var næsten ingen Grænse for Gavmildheden, især Biskoppen gav Penge og Klæder. Han kunde give sine bedste Støvler og Klæder bort, for saa selv at gaa med gammelt og slidt. Jeg husker en Efteraarsdag, da det blæste og regnede, at en enlig Mand kom ind i Gaarden for at faa Mad. Biskoppen saa ham komme og ynkedes over Manden, som var vaad og tyndklædt. Saa gik Biskoppen ud i Gangen og tog en næsten ny Overfrakke, som han forærede Manden, der lykkelig forlod Gaarden, mens Biskoppen gned Hænderne og smilede lykkeligt. Han havde gjort en god Gerning og bortgivet sin bedste Frakke. Jeg frydede mig over Biskoppens Storsind og kunde godt have faldet ham om Halsen derfor.

Biskop Olesen var en jævn og folkelig Mand, som lige saa godt kunde tale med en Arbejdsmand som

med Stiftamtmanden. Han kunde være meget slagfærdig og gemytlig, og mange Anekdoter fortaltes om ham. Som Ordets Forkynder var han stor og højt skattet af alle, ude som i Hjemmet, men ved daglig Omgang med Biskoppen fandt man, at Gemytligheden kun var overfladisk; han var en saare alvorlig Mand, naar det gjaldt hans Kald og Guds Ord.

En lille Hændelse vil jeg ikke undlade at fortælle. Det var i Aaret 1925. Et Havdige blev anlagt fra Vester Vedsted og sydefter. Trods det, at Sommeren endnu ikke var forbi, kom der en meget haard Storm, og Vandet steg meget højt, saa det satte Enge og Kornmarker under Vand, og meget af det nye, opkastede Dige jævnedes med Jorden. Ude ved Diget boede en Del Arbejdere i Barakker. Vandet naaede Barakkerne og bortskyllede dem, og 22 Mand druknede ved denne Katastrofe. Da Stormen var forbi, strømmede mange Folk til for at se Skaden, som var sket. Biskop Olesen var ogsaa en Dag taget ud i sin Bil, men Engvejene fra Rejsby og ud til Havet var atter meget daarlige, og nu, da Vejen havde været under Vand, var den yderligere forringet. Det var da ogsaa mere, end Bilen kunde holde til, og den gik i Staa. Saa krøb Biskoppen ind under Bilen for at finde Skaden og eventuelt udbede den. Medens han laa slem tilsolet under Bilen, kom en Arbejdsmand fra Diget hen til Stedet. Han stod lidt og saa til og spurgte saa, om han skulde hjælpe. — Jo, svarede Biskoppen, det maatte han gerne, hvis han vilde. I Forening blev Skaden rettet, og før Biskoppen kørte videre, gav han Manden en Dusør og takkede for Hjælpen, maaske var Dusøren større end almindelig. — „Hvem er du?“ spurgte den fremmede. — „Jeg er Biskoppen fra Ribe!“ Manden maabede, denne gamle, tilsolede Mand, som krøb under en Bil. Nej, det kunde ikke tænkes, og han bandede da ogsaa paa, at det var Løgn.

En lille Solstraale-Fortælling her fra Ribe. En Dag havde Biskoppen været ude at gøre Indkøb. Han havde en større Papirpose med Appelsiner, som han vilde tage med hjem, men paa Torvet saa han nogle legende Børn. Biskoppen gav sig saa til at trille Appelsiner, og der blev snart et stort Opløb. Biskoppen morede sig, men han havde ingen Appelsiner med hjem den Dag.

Nu er de ikke mere her, de kære Bispefolk, men hjemme hos Gud i de evige Boliger. Maatte Herren lønne og glæde dem for alt godt, som de øvede mod mig og andre. Hjertenskære var de mig, og Børnene var kære som Forældrene, og selv nu, naar jeg mødes med disse Børn, taler de med mig, som om jeg var en gammel Onkel. Min hjertelige Tak til alle Biskop Olesens Børn, som altid og endnu er saa gode mod mig.

Gode og rolige var Aarene i Ribe. Tak til Bisp og Bispinde Olesen, som gav mig blide Kaar og Tak til Herren min Gud, som førte mig.

Alt længe har jeg haft Frivagt og gør endnu som i de unge Aar nogen Nytte. Den Gang ude paa de lange Rejser arbejdede man paa Frivagterne til Tidkørt, og saaledes nu. — Jeg bygger mine Kirkeskibe. Herren har været mig naadig og givet mig en lang Frivagt. Mit Skib Nr. 19 er snart færdigt, og Nr. 20 paabegyndes, om Gud vil. Saa gaar Frivagten saa godt, medens jeg sagtelig driver med Strømmen ned ad Floden.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkørs:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag.
Telegram-Adresse: KUL

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. September 1938



Medlemmer pr. Januar 1938.

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, Steensved
 Rhederi M. Jebsen, A.S., Aabenraa
 D/S Hafsla
 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 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
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 A/S Draco

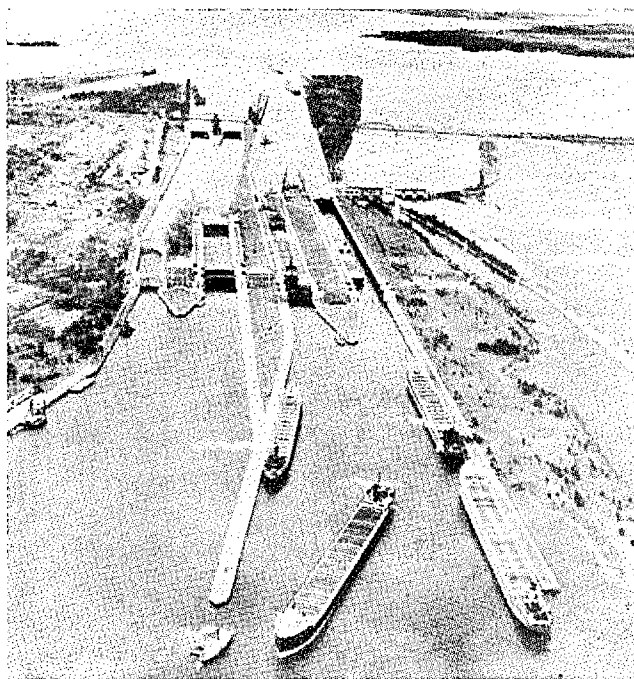
SØFARTEN

paa de store Indsøer i Amerika

Enhver ved fra et Atlas, at der paa Grænsen mellem U.S.A. og Canada ligger 5 store Søer, der er indbyrdes i Forbindelse med hinanden og har fælles Afløb til Atlanterhavet gennem Niagara Faldene og St. Lawrencefloden. Søerne var i mange Aar Skuepladsen for store Kampe om Herredømmet paa dem. De er nu forbi, idet U.S.A. og Canada (Storbritannien) har afsluttet en Overenskomst, efter hvilken Sejlladsen er tilladt begge Staters Indbyggere paa samme Betingelser. Freden paa Søerne er saa fuldstændig, at ingen af Staterne har Krigsskibe paa

dem. De benyttede Sejlruiter, Kanaler og Forbindelsesfloderne skærer Landegrænserne flere Gange uden nogen Hindring for den frie Udnyttelse af dem.

I Søernes Omegn findes store naturlige Rigdomme. Mod Nord og



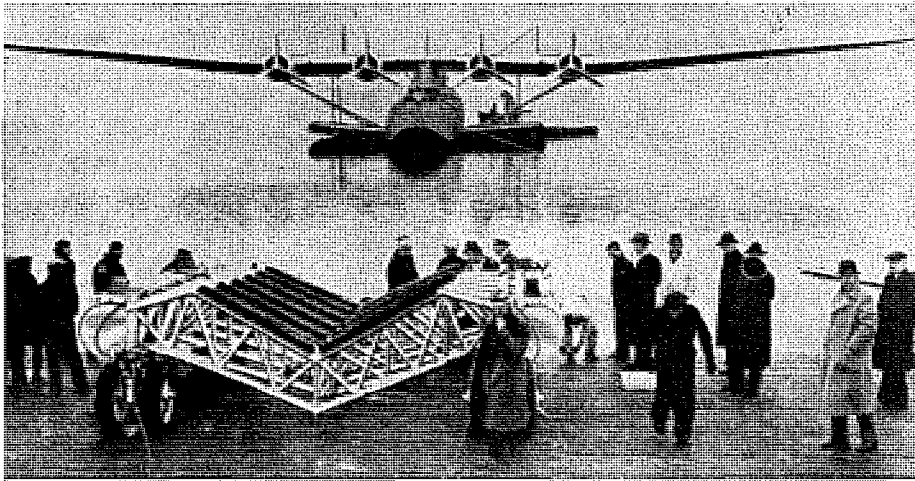
En af de store Sluser ved de amerikanske Indsøer.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



En 4-motors Flyvebaad til transatlantisk Trafik.

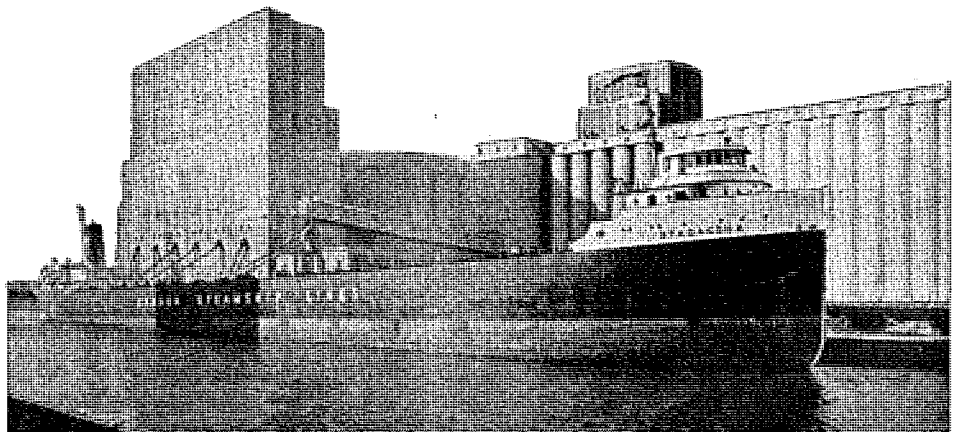
Vest findes Hvede, Tømmer, Erts og Kalksten, mod Syd er der Kul. Mod Øst er der en tæt Befolkning, vi kan nævne Byer som Chicago, Detroit, Toronto, Cleveland og Buffalo. Her findes et udviklet Jernbaneanet, hvis Godsmængde kommer fra Skibene paa Søerne. Da Sejladsen kun er aaben ca. 7 Maaneder, og da der beføres 100 Millioner Tons Last om Aaret, saa vil man kunne forstaa, at der i Sæsonen arbejdes Dag og Nat, Hellig og Søgn for at naa det, som skal naas.

Det bedste Indtryk af Travlheden vil man faa ved at tage en Rundtur paa Søerne, og man vil forbavses. Der møder man f. Eks. Korndampere som „Stadacونا“, tilhørende Canada Steamship Lines, som hver Sæson bringer Millioner af Tønder Hvede fra Fort William og Port Arthur til Port Colborne eller Buffalo. Der ser man Siloerne stikke deres Sugerør ned i Lasterne, hvorfra det gule Korn forsvinder hurtigt og lydløst. Man ser ogsaa Ford Motor Companys Baade, som paa Grund af deres Konstruktion er i en Klasse for sig selv. De er elektrisk svejste og har kun et ringe Dybgaaende for at kunne passere Kanalerne og gaa helt ud til Atlanterhavssystemen. Styrhusene er anbragt saaledes, at de kan forsænkes, naar

skibets Parti af Skroget er fuldstændig retlinet. For- og Agterskibet har derimod smukke Linier. Styrhuset staar forude, og Maskinen, en Tregangsmaskine, helt agter. Skibet har 32—36 Luger med teleskopiske Dæksler, som aabnes og lukkes ved Hjælp af Wirer, der bevæges af et Dampspil. Naar Dækslerne er fjernet, er praktisk talt hele det Indre af Skibet aabent for Lastning eller Losning.

Hvert Aar i April sættes Dampen op paa disse Kæmpere, og de baner sig Vej gennem den sidste Is i Kapløbet om, hvem der kan bringe den første Ertsladning ned til Gary, Toledo, Cleveland eller de andre Byer, hvor der findes Staalværker.

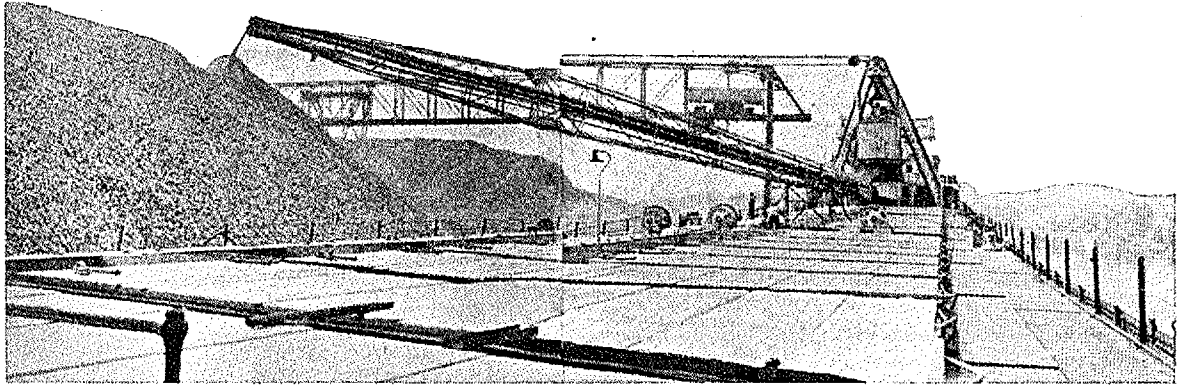
Paa de store Søer har man en „gammeldags“ Vinter. I Slutningen af Oktober fryser Vandene til, og Sejladsen er standset til April. I 1937 blev der paa denne korte Tid transporteret 134.688.239 Tons Gods.



En Korndamper ved de store Siloer.

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft



Selvlossende Damper losses Kalksten.

Rekorden stammer fra 1929 og er paa 138.574.441 Tons. Man undres ikke over, at Arbejdet holdes i Gang Dønet rundt.

Klokken er 2 Morgen. En Damper har netop gjort fast ved Jernbaneselskabets Kaj. I samme Øjeblik bliver der levende paa Sporene. Et Træk Jernbanevogne kommer ned. Den forreste gribes som af mægtige Hænder, løftes op, og Indholdet tømmes med et Brag ned i Lasten, idet Hjulene et Øjeblik vender op i Luften. Støvsyken har ikke sat sig, før Vognen atter staar paa Sporet, hvor den faar et Puf af den næste fulde Vogn, som skal tømmes. Saaledes gaar det ustandseligt hele Natten, og ud paa Morgenen er Lastningen endt. Medens den sidste Støvsyke endnu staar i Luften, er der kastet los, og Damperen er ved at forhale ud af Dokken. Kranen, der kipper Vognene, er i Stand til at laste 45.000 Tons Kul paa 24 Timer.

En Sommernat ser man en Lysstraale bevæge sig frem og tilbage ude over Floden. Det er en Damper med en Ladning Kalksten, der er ved at gaa ind i Dokken. Klokken 3 Morgen er den fortojet. En Ladebom svinger ind over Land, og i samme Nu begynder Kalkstenen at vælte ind over Kajen. Selvlosserens Bom ligner en Bro, der fører fra Skibet ind over Land. Transportøren fører ustandselig Ladningen ind over denne Bro, fra hvis inderste Ende den som en rivende Strøm staar ud over Oplagspladsen. Skibet varpes hyppigt langs Kajen for at fordele Lasten jævnt. Ved Frokosttid er Lasten tom, og før den er spist, har Damperen bakket ud paa Strømmen og er paa Vej efter en ny Ladning. Dampere med Jernerts losses med Grabs, der tager Mundfulde paa 17 Tons.

Der er ingen Tidevande paa Søerne, men Vandstanden er afhængig af lokale Forhold og Storme og derfor vanskelig at forudse. Navigationen paa Søerne

har flere Vanskeligheder, end man er tilbøjelig til at tro. Der er smalle, snoede Kanaler, Sandrevler, Mudderbanker og overfyldte Havne og Sluser. Taage forekommer hyppigt, og selv i aaben Sø findes Rev, Grunde og farlige Strømme.

Skibsførerne maa trods alt dette være baade Lods og Kaptajn. Mange af dem transporterer i en enkelt Sæson henved 300.000 Tons Fragt og gennemsejler en Distance paa omtrent 50.000 Sømil. De har en mærk værdig Evne til i tæt Taage at løbe paa langs gennem Michigan-, Øvre- og Huronsøen og alligevel komme planmæssig ind. Der er fastsat nøjagtige Kurser for Op- og Nedrejser, og de overholdes nøjagtig af Hensyn til Kollisionsfaren i Taage.

Manøvreringen af disse Skibe paa Floder, i Sluser og Havne er en hel Kunst for sig. Ingen andre Steder i Verden vil man se en Skibsfører tage sit 20C m lange Skib op gennem snoede Kanaler, gennem Broer med næsten ingen Spillerum og ind i Dokker, Dag eller Nat, næsten altid uden Slæbebaadsassistance. En Svajning af et saadant Skib paa en smal Flod er en særlig Kunst, og mange Steder er der skarpe Indskæringer i Mudderbankerne, hvor Stævnen er rendt ind for at benytte den som en Tap til at dreje om paa en Plads, der ikke er stort længere end Skibskroget.

En nøje Planlæggelse af Trafikken for hele Sæsonen er nødvendig, saafremt der ikke skal blive Forvirring i hele Omraadet. Forsinkelser paa Grund af Taage kan let nødvendiggøre Udarbejdelsen af en helt ny Plan.

Skibenes Udrustning, Havnene og Sluserne udgør en Mekanisme, hvis friktionsløse Arbejde er Forudsætningen for, at man i den korte Sæson kan naa det, som skal naas.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



STABELAFLØBNINGEN

forløb glat

Paa Platformen foran Skibets Stævn samledes Selskabet sammen med Værftets Bestyrelse og Direktion. Den statelige Fru X (den yndige unge Frk. Y) døbte Skibet, idet hun med Udtalelse af nogle smukke Ønsker for det knuste den traditionelle Flaske Champagne mod Boven. De sidste Støtter blev slaaet fra, langsomt satte det mægtige Skrog sig i Bevægelse og gled majestætisk ned mod sit rette Element.

Saa omtrent er Dagbladenes staaende Kliché for Stabelafløbninger. Det ser saa nemt og ligetil ud som andre Kunstpræstationer, men, som Drengen sagde: „Forberedelserne er de værste.“

Med den voksende Størrelse af Skibene er Stabelafløbningerne blevet et Problem, som det koster megen Omhu og Forudseenhed samt mange Penge at løse. Man maa huske paa, at ingen andre Konstruktioner bliver udsat for en lignende Behandling. Naar Skibet er begyndt at glide, har ingen menneskelig Haand Magt til at gribe ind i dets Bevægelser. Derfor maa intet overlades til Tilfældigheder. Alt maa være beregnet forud. Den mindste Forglemmelse kan blive skæbnesvanger. Risikoen er saa stor, at der altid tegnes en Assurance mod den. Trods alt dette vil vi gerne se den Værftsdirektør, der ikke drager et Lettelsens

Suk, naar det hele er vel overstaaet, og Skibet flyder i „sit rette Element“.

Lad os se lidt paa Forberedelserne til en Stabelafløbning.

De begynder allerede, naar det første Projekt udarbejdes. Man maa være sikker paa, at Beddingen er stærk nok til at tage de Paavirkninger, som den bliver udsat for. Der maa ogsaa være tilstrækkelig Vanddybde, og den nødvendige Længde for Skibet at løbe ud paa. Disse to Betingelser har man ikke altid let ved at opfylde, hvis Værftet ligger ved en Flod med utilstrækkelig Bredde og vekslende Vandstand. Bundforholdene kan ogsaa forandre sig meget i Løbet af et halvt eller helt Aar.

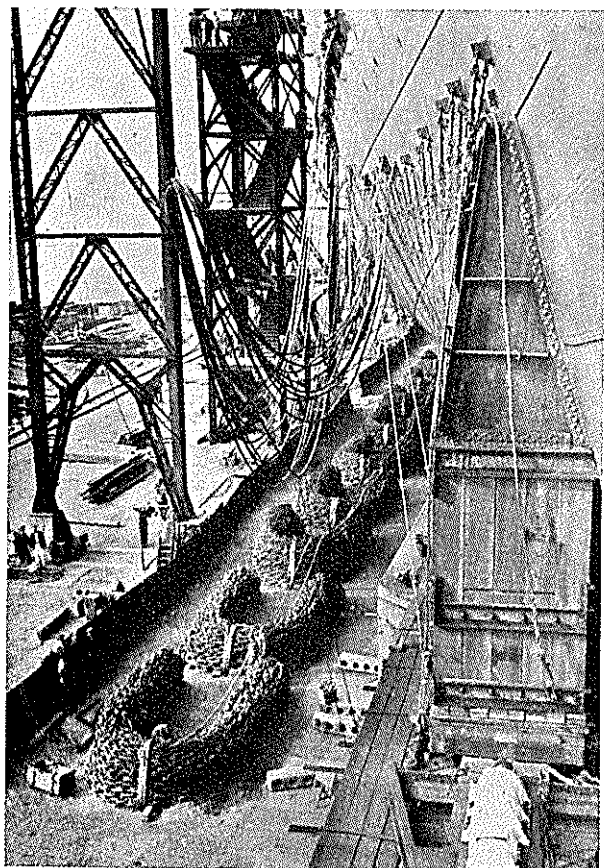
Naar Skibet stilles op paa Beddingen, maa man sørge for, at der er tilstrækkelig Højde til Afløbnings tømmerne. Her maa man ikke glemme den Hældning, som er nødvendig for, at Skibet kan glide ned i Vandet. Den maa være ca. 1:24 uanset hvilken Hældning Overfladen af Beddingen maatte have. Ved mindre, lette Skibe som Torpedojagere gøres Hældningen noget større, f. Eks. 1:16, da det ellers volder Vanskeligheder at faa Baaden i Gang.

Skroget staar under Bygningen paa Klodser, saa Vægten fordeles paa en passende Maade paa Beddingen.

Begyndelsen til Afløbningen sker ved, at man i passende Afstand fra Skibets Midte bygger et Slæb, som bestaar af svære Tømmerer, der lægges i Forlængelse af hinanden, saa de danner en sammenhængende Glidebane, der fortsættes noget ud i Vandet, Slagbeddingen. Denne Konstruktion maa være meget solid og forstøttes saaledes, at man er sikker paa, at den ligger fuldstændig urokkelig. Oversiden gøres retlinet eller formes som en Cirkelbue med meget stor Radius og vandret Tangent ved Forenden. Man opnaar derved, at Hastigheden stiger mere ved Afløbningens Slutning, saa man hurtigere overstaar det kritiske Punkt, som indtræffer i det Øjeblik, Skrogets Agterende bliver vandbaaret.

Ovenpaa Slæbene lægges Puderne, der ogsaa bestaar af svære Tømmerer. I Sideretningen sørger man for, ved at bolte Styrelister paa Slæbene, at Puderne ikke under Afløbningen kan glide ud. Mellem Slæbene og Puderne smøres der med Talg og blød Sæbe, saa man faar en glat Løbeflade.

Skrogets Vægt skal nu overføres fra Beddingen til Puderne. Det sker ved, at man mellem disses Overside og Skibets Bund driver lange Trækiler ind. Det foregaar samtidig paa begge Sider af Skibet, og man



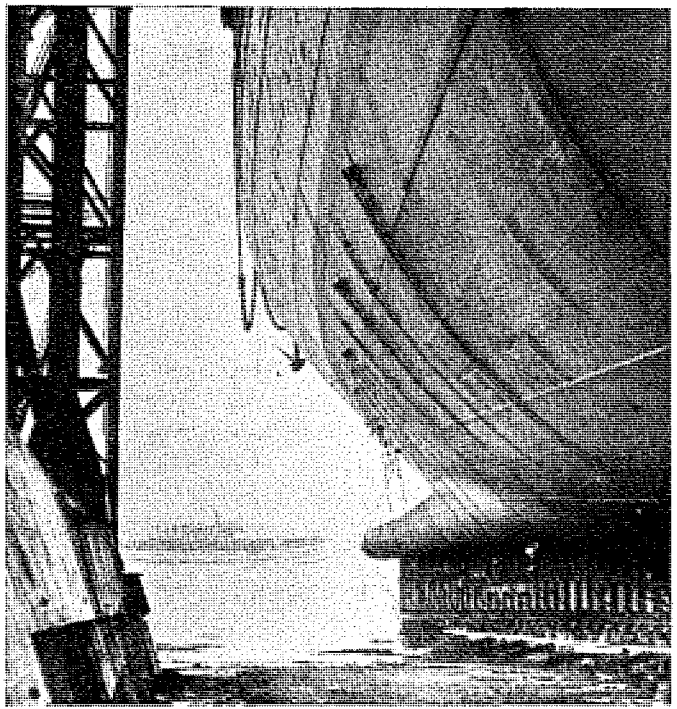
Den forreste Forstøtning og Kædebunkerne med deres Forbindelser til Skibssiden.

begynder agterfra. Helt for og agter, hvor Skibets Form er slankere, maa der anbringes Støtter, der med Overenden hviler i Beslag, nittet til Skibssiden. Den forreste Forstøtning skal desuden kunne optage det store Tryk, den bliver udsat for, naar Agterenden flyder op. Det er den sidste Del af Opkilingen, Tilskuerne hører som taktfaste Slag lige før Afløbningen.

Naar Skibet ligger rede til Afløbningen holdes det paa Plads enten af Stopstøtter, hvis det er et mindre Skib, eller af en hydraulisk Cylinder. I sidste Tilfælde frigøres Skibet ved at lukke Trykvandet ud.

Naar Skibet løber ned mod Vandet, besidder det en stor Energi, som skal tages fra det, indtil det stopper. Det kan gøres ved Hjælp af et Bremseskjold, som er en tværskibs Væg, der anbringes agter, og som yder en stor Modstand ved at drives frem i Vandet. Det kan ogsaa gøres ved Hjælp af Knæktove, som er svære Trosser, der rives over paa forud beregnede Steder. Endelig kan man ogsaa lade Skibet slæbe svære Vægte hen ad Jorden. Man ser paa Billedet saadanne Kædebundter ligge parat. — Naar Skibet flyder op, kan man desuden lade Ankrene gaa. Man maa ogsaa have Slæbebaade liggende parat for hurtigst muligt at faa Skibet under Kontrol.

Desuden er der endnu flere Ting, som maa være



Forstøtningen agter ved Afløbningen.

i Orden, før Højtideligheden kan finde Sted, men som det vilde føre for vidt at komme ind paa her. Vi haaber at have givet Læserne et lille Indtryk af, hvad der skal til, for at Stabelafløbningen kan forløbe glat.

Stabelafløbninger - Prøveture

NAKSKOV

Onsdag den 27. Juli 1938 løb Nakskov Skibsværfts Nybygning Nr. 86, Motorskibet „Selandia“, bygget til Aktieselskabet Det Østasiatiske Kompagni, København, af Stabelen paa Nakskov Skibsværft.

H. K. H. Prinsesse Margaretha døbte Skibet ved at knuse den traditionelle Flaske Champagne mod dets Bov.

„Selandia“ er et Passager- og Fragtmotorskib bestemt til Kompagniets Bangkok Rute og indrettet paa at medføre ialt 54 Passagerer.

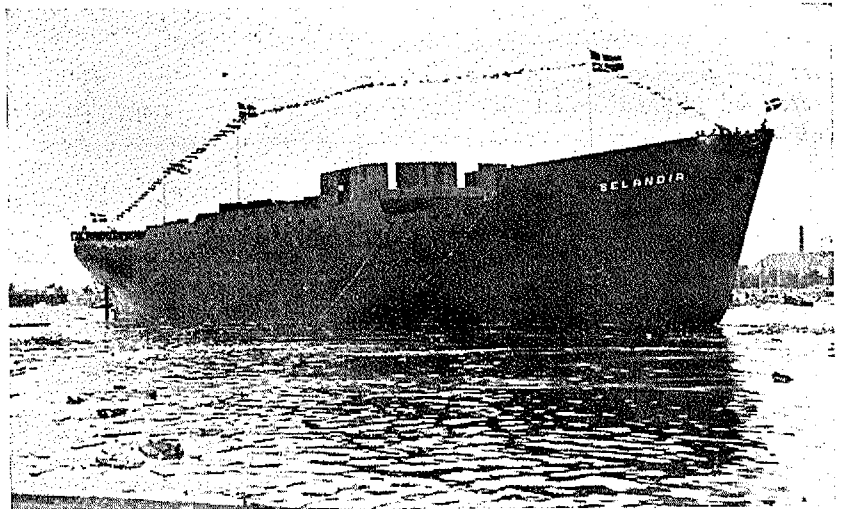
Skibet har følgende Hoveddimensioner:

Længde	137,87 m
Bredde	19,20 m
Dybde til øverste Dæk	10,97 m
Lasteevne	ca. 8150 Tons

Skibet bygges til Lloyds højeste Klasse samt i Overensstemmelse med de internationale Reg-

ler for Passagerskibes Indretning og Udstyr. — Skibet er af „Complete Superstructure“-Typen med lang Bro og Bak. Det har 7 vandtætte Skodder, alle ført op til øverste Dæk, og Dobbeltbund i hele Skibets Længde.

Skibet indrettes med 5 Luger, 4 Master og 2 Samsonposter, 11 Ladebomme, hvoraf 8 Stk. 5 Tons, 2 Stk.



10 Tons og 1 Stk. 40 Tons samt 4 Stk. 3 Tons elektriske Kraner. Bommene betjenes af 10 Stk. elektriske Lossespil, hvoraf 4 Stk. 3 Tons, 2 Stk. 5 Tons og 4 Stk. 7 Tons.

Skibet er endvidere forsynet med 1 elektrisk Varpe-spil paa Agterdække og elektrisk Ankerspil, alle fra Thomas B. Thrige, Odense, der ogsaa leverer den elektriske Styremaskine.

Saloner og Sovekahytter bliver indrettet og udstyret endnu mere komfortabelt end i de andre nye Skibe, bygget af Værftet til denne Rute, bl. a. har hver Kahyt fritstaaende Senge og eget Badeværelse, Spisesalonen er anbragt paa øverste Dæk, Rygesalonen, Damesalonen og Baren paa Brodækket. Disse Rum vil i enhver Henseende være paa Højde med de tilsvarende Rum i de nyeste udenlandske Linere.

Der indrettes en særlig Barnespisesalon paa øverste Dæk i Forbindelse med Spisesalonen.

Kabys og Bageri er forsynet med elektriske Komfurer og Kedler, etc., og der findes ombord et meget stort Køleanlæg til Skibets Proviant.

Hovedmaskineriet bestaar af 1 Stk. B. & W. dobbeltvirkende to-Takts Dieselmotor paa ca. 7300 IHK,

som vil give Skibet en Fart af 15.25 Knob i lastet Stand.

Afløbningen forløb glat, og Skibet fortojedes derefter ved Værftets Udrustningskaj for at faa Maskineriet installeret og Udrustningen færdiggjort.

Stabelafløbningen overværedes af: Formanden for Det Østasiatiske Kompagni's Bestyrelse: H. K. H. Prins Aksel, Medlemmerne af Kompagniets Bestyrelse og Direktion: tidligere Gesandt i London, Grev P. F. Ahlefeldt-Laurvig, Direktør C. C. Hansen, Direktør V. Jacobsen, Direktør, Kommandørkaptajn N. Juell-Brockdorff. Endvidere fra Kompagniet: Skibsinspektør, Kaptajn F. Tillisch, Maskininspektør, Ingeniør G. Jacobsen. Den tekniske Direktør fra Alfred Holt & Co., Liverpool, (Blue Funnel Line) Mr. Sterry B. Freemann og Inspektør A. C. Arnold. Fra British Lloyd's, København: Inspektør C. Kruhøffer og Inspektør W. D. Lydersen.

I Motorskibsfartens Historie vil Navnet „Selandia“ altid staa særligt fremhævet, og det er glædeligt, at Ø. K. gennem sin Nybygning har givet Skibet en Efterfølger, der paa værdig Maade vil bære det berømte Navn videre.

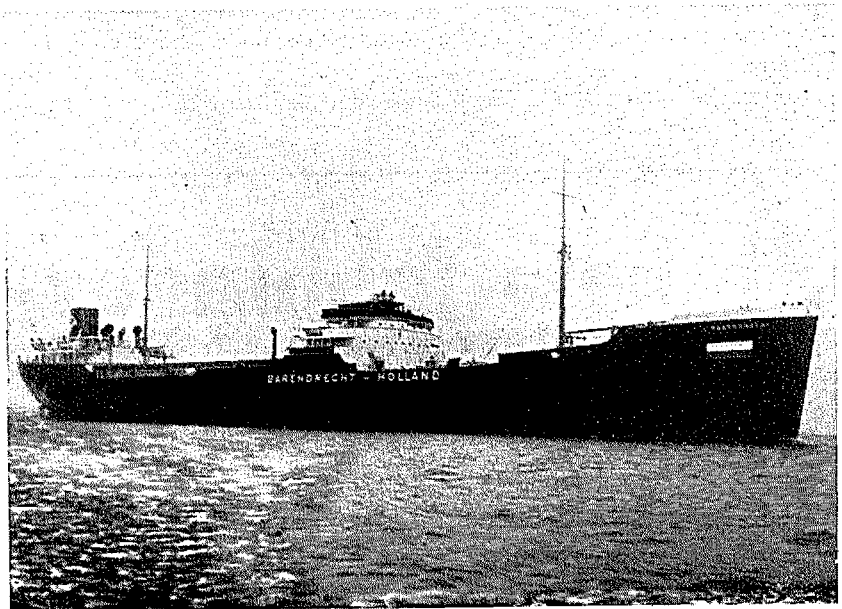
ODENSE

Efter en vellykket Prøvetur, der fandt Sted i Storebælt Tirsdag den 12. Juli, afleverede Odense Staal-skibsværft sin Nybygning No. 71, Motor-Tankskibet „Barendrecht“, til Rederiet Phs. van Ommeren's Sheepvaartbedrijf N. V., Rotterdam.

Skibet, der er bygget til Lloyd's højeste Klasse, laster ca. 14.450 Tons Olie i Tanke og har følgende Maal:

Længde mellem Perpendikulærer 146,30 m
Bredde paa Spant 18,88 m
Dybde til øverste Dæk .. 10,92 m

Maskineriet er leveret af Burmeister & Wain og bestaar af en 7-cylindret Dieselmotor, der udvikler 3800 EHK ved 110 Omdr./Min. — — I Prøveturen deltog fra Rederiet Mr. Bernard van Ommeren,



Rederiets tilsynsførende Inspektører og Ingeniører samt Repræsentanter for Lloyd's Register og Værftet.

AALBORG VÆRFT A/S

Telefon: 4101 — Statstelefon: 9 — Telegram-Adr.: „YARD“

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

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 39, København.

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

Peder Skramsgade 7. Telef. Sundby 757

København K. — Telegram-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

Telegr.-Adr.: „Holzandia“

A. P. MØLLER

ISBRANDTSEN-MOLLER COMPANY, Inc.

TELEGRAM-ADR.: „ISMOLCO“

NEW YORK U. S. A.

26. BROADWAY

KØBENHAVN K.

KONGENS NYTORV 8

AKTIESELSKABET
Dampskibsselskabet
»**DANNEBROG**«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN

Telefon Central 72

(10 Ledninger)

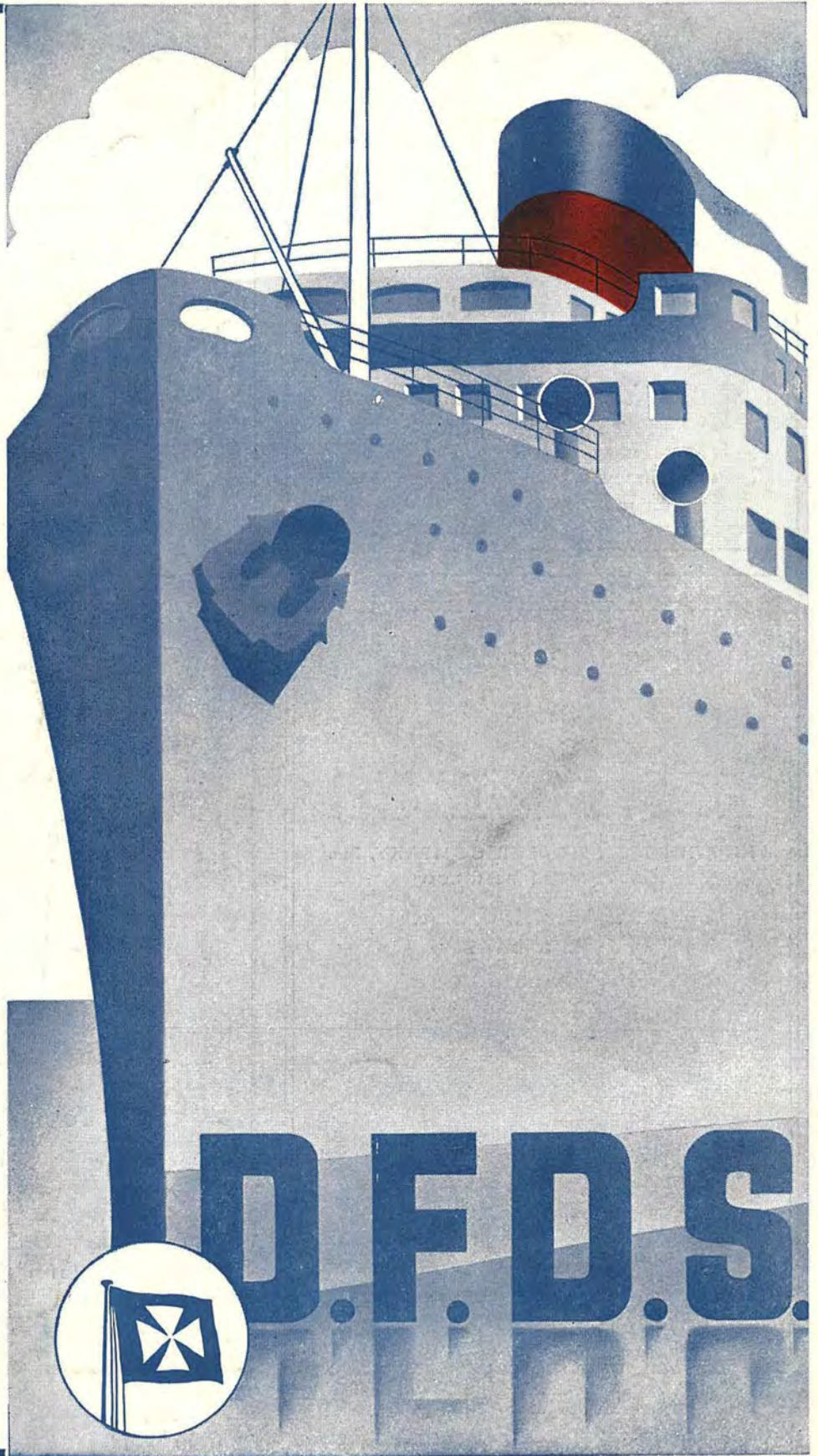


Rejs altid med ØRESUNDSBAADENE



**DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR**

De sover mens De sejler





VIKINGEN

Øre
Septbr.

Taage over Sundet

Maleri af Quistorff

1938 - Nr. 15
15. Aargang



De bedste Illustrationer

faas hos


BRØDRENE BÆRENTZEN

Cliché og Reproduktionsanstalt

GL. MØNT 39

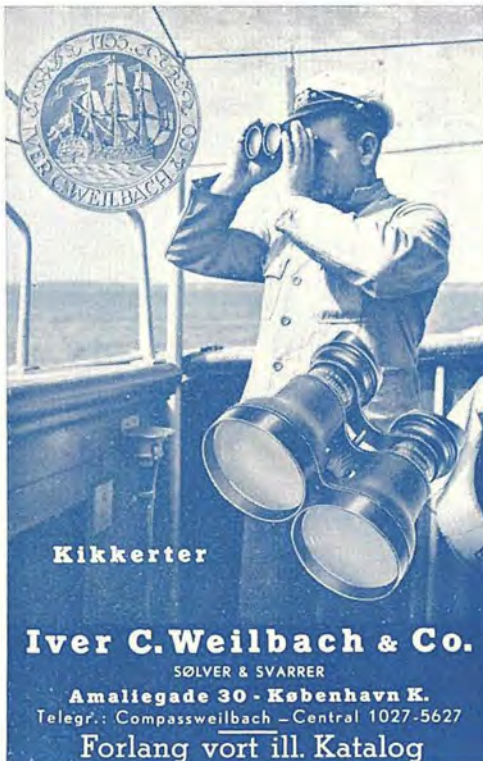
Telefon C. 9822 og Byen 8040

Vi samarbejder

*med de bedste Tegnere og Malere
paa det maritime Omraade*

LADEGAARD OG CO. A|S ODDER

Spl. Fabrikat *Ankere - Wejerstrammer
Baadshager - Mergelspir
Vaadtougsled*



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.
SØLVER & SVARRER
Amaliegade 30 - København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627
Forlang vort ill. Katalog



M/S „HAMMERSHUS“, Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866, Rønne, er udrustet med THRIGE helelektriske Styremaskine og THRIGE Dæksmaskineri, Dynamoer og Motorer

Lossespil, Ankerspil,
Capstans, Styremaskiner,
Skibsdækkraner, Optiske
Maskinrumstelegrafer,
Dynamoer, Motorer, m. m.

THOMAS B. THRIGE

København

Odense

THRIGE

ELEKTRISKE SKIBS- UDRUSTNINGER



THRIGE Skibsdækkran
som leveret til
M/S „HAMMERSHUS“

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

SKIBSRIEDIERIEN.

der skal navigere Europa ud af FAREZONEN

Lord Runciman i Czekoslovakiet

Af Aage Heineberg

Den tidligere engelske Handelsminister, Skibsrederen Lord Runciman, har faaet overdraget det utaknemligste Hverv, der tænkes kan. England, ikke alt for direkte at forstaa den engelske Regering, har sendt ham til Czekoslovakiet, til den nyeste Farezone i Europa, og her skal han søge at mægle mellem den czekoslovakiske Regering og Sudetertyskerne paa en saadan Maade, at den engelske Regering ikke bliver indblandet deri. Opgaven maa paa Forhaand betragtes som næsten uløselig, for hver Gang Regeringen i Prag gør en Indrømmelse, kommer Modparten med to nye Krav. Den czekoslovakiske Regering og ikke mindst Landets Præsident og Premierministeren Dr. Hodza er kloge og besindige Mænd, besjælet af den afdøde Præsident-Befrier Masaryks Aand, og de ved godt, at Europas Fred er afhængig af Udviklingen i Czekoslovakiet.

Fra den czekoslovakiske Regerings Side hævder man, at man er gaaet saa vidt som overhovedet muligt, hvis Landets Integritet skal bevares, med de nye Nationalitetsstatuter. Man har givet Tyskerne, Ungarnerne, Ruthernerne og de andre Folkeslag, der hører ind under den unge Stat, de vidset mulige Indrømmelser, og i Virkeligheden maa det siges, at det Forslag, som vistnok særligt skyldes Ministerpræsident Hodza, der selv er Slovak og altsaa tillører en anden Folkegruppe end Czekerne, og hvis hidtidige Leder, Prælaten Hlinka har fremsat meget vidtgaaende Krav, som den czekoslovakiske Regering ikke kan gaa ind paa, hvis Landet skal bevare sin Selvstændighed. Spørgsmaal er nu, om Lord Runciman vil være i Staud til at mægle her.

Walter Runciman, den altid korrekte, men samtidig smidige Forhandler, Englands tidligere Handelsminister og Danmarks, Sveriges og Norges gode Ven gen-

nem mange Aar, møder til sin svære Opgave med et langt Livs Erfaringer — men rigtignok Erfaringer, der er indhøstet i England og i Imperiet. Han er Søn af den gamle Skibsfart, den første Lord Runciman, der døde i Fjor, næsten 90 Aar gammel, og hvis Formue var en af de største i England. Den unge Runciman, som den nuværende Lord en Tid lang altid kaldtes, er nu øverste Chef for den store Runciman'ske Skibsfartskoncern, men han er ikke ung længere, han er op i Tredserne, men han har paa en lang Række Omraader erhvervet sig en indgaaende Indsigt. Han er en typisk Engländer, hvis man dermed tænker paa en all-round Sportsmand, han sværger til Golf og ikke mindst til Sejlads med Yacht, med hvilken han tit har besøgt Danmark — han var ofte Gæst hos sin og Faderens meget nære Ven afdøde Etatsraad H. N. Andersen — og Sverige, hvor den ligeledes nylig afdøde K. A. Wallenberg var en af hans nærmeste Venner. Han har faaet en indgaaende Shipping-Uddannelse, men ved Siden af har han i over en Menneskealder interesseret sig for Politik og altid været at finde blandt Englands mest fremstaaende Liberale. Han er selvfølgelig Frihandelsmand, men Tiderne har jo unægtelig ikke fulgt hans Ønsker i saa Henseende. Han var en trofast Ven af Folkenes Forbund, men ogsaa her er han blevet dybt skuffet. I Øjeblikket staar han udenfor Regeringen, ja nærmest udenfor Politik, er kun en saglig, moden Jagttager af det mærkelige Spil, der drives for vore Øjne rundt om i Europa. Han er en ægte engelsk Demokrat i Ordets bedste Betydning. Ven med alle, ingens Fjende, udtrykte han det ved sin Ankomst til Prag.

Han har før været stillet overfor vanskelige Opgaver. Han maatte som Skibsfartsminister i sin Tid delvis gaa imod sit eget Erhvervs Forlangender, hvad

der ikke gjorde ham særlig populær i Rederkredse, men til sidst gav man ham dog Ret, da man indsaa, at det var England og Imperiet, det gjaldt, ikke det enkelte Erhverv.

Han har ikke selv anmodet om at maatte komme til som Mægler. Rejsen til Czekoslovakiet skal ikke betragtes som nogen officiel Udsendelse, og den engelske Regering har klogt nok paa Forhaand desavoueret ham, — men alligevel tror han vel paa, at hans Opgave skal lykkes. Det maa alvorligt haabes, at hans Opgave skal lykkes. Det maa alvorligt haabes, for ellers vil dette Mæglingsforsøg sikkert kun gøre ondt værre.

I Øjeblikket er baade den czekoslovakiske Regering og Sudetertyskerne ivrige efter at tækkes ham. I hans Kontorer i Prag er Resolutioner, store Memoranda om Situationen, alle mulige Arter af Tryksager hobet op, og hvis han skulde læse det alt sammen, vilde han ikke faa Tid til andet. Men Lord Runciman vil sikkert ikke nøjes med at studere Spørgsmaalet gennem Tryksager. I videst mulig Grad vil han søge at komme paa Talefod med de forskellige Parter. Hodza og Benes er begge Demokrater ligesom han selv, ægte Demokrater saaledes som Masaryk var det. De maa naturnødvendigt holde paa, at den Statsordning, som de Allierede i sin Tid gav deres Sanktion, maa holdes, og at et Mindretal indenfor Landets Grænser ikke kan bestemme hele Landets Udenrigspolitik. Det er jo nemlig Sagens Kerne: vilde Czekoslovakiet opgive Traktaten med Frankrig og Sovjetrusland, vilde de af Sudtertyskerne fremsatte andre Krav let kunne ordnes. Men Czekoslovakiet nærer, og man synes ikke med Urette, en alvorlig Angst for at komme til at dele Østrigs Skæbne, Østrig, der var saa ganske uden Forbundsfæller i det Øjeblik, da det gjaldt Landets Selvstændighed.

Vanskelighederne behøvede ikke at fremstaa, fordi der var $3\frac{1}{2}$ Million Sudetertyskere i Czekoslovakiet. De allerfleste af disse Mennesker var i de første 15 Aar af den unge Stats Liv lovlydige og meget fornuftige Borgere i Landet. De var i mange Tilfælde det velhavende Element i de store Industribyer, de havde det gennemgaaende godt og passede sig selv. De Omraader, de levede i, var næsten helt og holdent tyske, det vil sige, det var tysktalende tidligere Østregere, der boede her, og fra Regeringens Side blev der ikke lagt dem Hindringer i Vejen. Anderledes var det selvfølgelig i det Øjeblik, de kom uden for deres Ene-mærker og vilde gøre sig gældende i Prag, Praha, der var blevet til en fuldstændig czekisk Nationalby ligesom saa mange andre store Byer i Landet. Mange har undret sig over, at det virkelig var nødvendigt at czekisere disse Byer saa stærkt, at ethvert tysk Ord forsvandt. Men selvfølgelig, Pragerne havde taalt

Aarhundreders Undertrykkelse, nu vilde de vise, at de var Herrer i deres egen By. I de sudetertyske Omraader var der derimod intet af denne Aand. Tyskerne fik Lov at have deres Skoler og deres Sprog i Fred, og alt vilde formodentlig være gaaet roligt og fredeligt videre, og Czekoslovakiet have udviklet sig til en Stat som Schweiz, hvor tre forskellige Sprog og Nationaliteter trives fredeligt Side om Side, om ikke Nazismen og Hitler var begyndt i Tyskland. Fra da af var Freden forbi. En Del af Sudetertyskerne, der slet ikke havde kendt til den Nød, som Tyskerne under deres Fjenders Naalestik havde maattet lide, og som havde udviklet det ulyksalige Mindreværds-kompleks hos mange af dem, var straks blevet klar over, at det gjaldt om at fiske i rørt Vande, og en skønne Dag fremstod Gymnastiklæreren Konrad Henlein som Fører, efterlignede slavisk Hitler og benyttede alle de kendte nazistiske Metoder.

Det farligste ved Situationen i Czekoslovakiet er, at man maa regne med den mest vidtgaaende Hædfuldhed fra Sudetertyskernes Side, — ikke mod den czekoslovakiske Regering og mod Landet i sin Helhed, men mod de ca. 25 % Tyskere — Socialdemokrater, Liberale, Kommuniste, Jøder og Klerikale, der nok er Sudetertyskere, men absolut ikke er for en nazificering af Landet. Disse Mennesker kan aldrig prisgives de tre Fjerdedele, der slutter Kreds om Konrad Henlein. De vil nemlig ikke blive glemt, hvis Sudtertyskerne en Dag skulde blive Eneherskere i Landet, og disse tyske, ikke-nazistiske Elementer har da ogsaa afleveret et Utal af dokumenterede Oplysninger om Forholdene, om de Overgreb, som de nazistiske Sudetertyskere allerede gennem længere Tid har gjort sig skyldige i.

Spørgsmaalet forandres meget let fra et nationalt — om tysk eller czekisk — til et rent politisk: for eller imod Nazismen, for Demokrati eller for Diktatur. Og det er et stort Spørgsmaal, om den engelske Skibsreder, der er i Besiddelse af saa megen sund Sans og saa store Forhandlingsevner, vil være i Stand til at gennemføre en Mægling her. Det er jo nemlig det samme Spørgsmaal, som er blevet brændende overalt i Europa, og som man har set udvikle sig paa en tragisk og katastrofal Maade i Spanien. Det er det samme Spørgsmaal, der en Dag stilles alle, og som ethvert Menneske maa tage Stilling til. Her er næppe nogen Mægling mulig. Her gælder det et klart: enten — eller. Og det vil den engelske Skibsreder og forhenværende Handelsminister erfare, hvis han ikke allerede ved det. Kan han bringe Europa ud af Farezonen, har han unægtelig gjort Menneskeheden en større Tjeneste end maaske nogen tidligere Statsmand. Men kan han det?

Aage Heinberg.

Træk fra Kapertiden

Brogede Blade fra Krigen 1807—14

AF KAY LARSEN

FØR TIDEN forberedes der i Norge Udgivelsen af et Værk om Norges Kapervæsen 1807—14, noget i Retning af min Bog om Danmarks Kapervæsen. Jeg har faaet det ærefulde Hverv at gøre Eftersøgninger i vore Arkiver, og medens jeg atter gennemgaar de gulnede Akter, studser jeg Gang paa Gang over den mærkelige Tids utallige Æventyr.

Dygtighed var ikke nok, — Held maatte der til, og man mindes den gamle Skippers drastiske Udtalelser om Held og Uheld: Jah! Nogle kan hænge deres Hat paa en Solstraale, andre kan ikke faa den til at staa i en Kokasse. Der var fine, prøvede, kyn-dige Kaptajner, som sejlede Vandet tyndt uden at faa andet end Omkostninger. Og der var Kaperførere, som daarligt kunde læse og skrive, men de næsten snublede over Priser og Prisepenge.

Den store, smukke, vel-armede Kaper »Pauline« brillerede en kort Tid i Kattegat og tog et Par »fede« Bidder; den løb saa under Kaptajn Jørgen Jørgensen ud i Nordsøen og blev taget af Fjenden efter et langt, meget mislykket Kryds. Jørgen Jørgensen blev senere uhyggeligt berømt som »Konge« paa Island, hvor han skaltede og valtede paa en tragi-komisk Maade, indtil han maatte ombytte sin Tronstol med en Briks.

Vi har fortalt en Del om de store Navne fra Tiden, f. Eks. Wolfsen, Raabert og Lind, men skal i Dag fremdrage nogle mindre kendte, jævne Tilfælde.

Den velsejlende københavnske Kaper »Jægeren« fik i April 1810 den raske Nordmand Ole Andersen til Fører, og han hørte til dem, der snublede over Priserne og tog dem ind uden Skydning eller Hugning. Næppe var han kommet op i Sundet, før han

mødte Kuffen »Caterina Elisabeth«, der samme Dag blev bragt ind og kort efter prisedømt paa Grund af falske Papirer. Det gik saa glat, at det rimeligvis har været større Besvær for Ole Andersen at skrive Indberetningen til Admiralite-

tet end at præstere Sejlsads, Kryds, Overhaling og Indbringelse. Den gode Ladning, skrev han, bestod af »Sokker og Kaffe«. Den anden Dag løb han med »Jægeren« ned ad Dragør til og fik straks Nap. Skibet »Toujours fidele« havde »urektige« Papirer. Den 29. April indberettede han til Admiralitetet: »I Morges Kloken 9½ Andholdte ieg et tre Maste Skib....« Det var Dantzigeren »Hassard« paa 306 Tons. Den 10. Maj udskar han af en Konvoj lige Nord for Helsingør en engelsk Brig »Camilla« med Saltladning, og næste Morgen snappede han Briggen »Argo« (284 Tons) fra Nordfolk. Alene Skibet ind-



Typisk Kaperskib.

bragte 30,000 Rdlr., Ladningen en tilsvarende Sum. De smaa Aktier i »Jægeren« steg til en Værdi af 1000 Rdlr. Ole Andersen maa have skovlet Penge hjem. Han tog endnu en amerikansk Brig »Nereid« — og saa hører man ikke mere om ham. Rimeligvis er han med spækket Børs vendt hjem til Norge — uden en Bule eller en Rift. Han har kunnet hænge sin Hat paa en Solstraale.

Nu skal vi nævne et Eksempel med Brushovederi og Klø i brede Baner.

Den lille Kaper »Æolus« fra Nibe, 3 Tons, løb ud med en Besætning paa 12 Mand, og 3 af dem var paa Sygelisten. Kaptajnen, Christen Kock, blev uvist af hvilken Grund, hjemme; det var Styrmanden Sigbrant Mathiasen, som førte denne Nibe-Dreadnought, og han havde intet Kaperbrev. Naa, »Æolus« var en

Kaper, og den krydsede en Tid i Kattegat og Skagerrak. Den 27. August 1809 gav den sig til at jage en Amerikaner paa næsten 600 Tons! Denne flygtede ad Svenskekysten til.

»Æolus« drev frem under et saadant Pres af Sejl, at den sprang læk, og to Mand maatte saa stadig pumpe. Mathiesens Styrke talte derved kun 7 Kombatlanter. Under Vinger ved Svenskekysten entrede han Amerikaneren. Dens Besætning var paa 20 Mand, men Yankeerne blev saa forundrede over de Danskes Frækhed, at de hjalp til med at faa Skuden vendt. Mathiesen tog alle sine Folk om Bord, lod Kaperen slæbe og styrede ad Læsø til.

Paa Højden af Læsø gik han ind mod Land med Kaperen, selv tredie, for to Mand maatte med for at pumpe. Han maatte skaffe Folk ud til Hjælp, hvis Yankeerne skulde prøve paa at tage sig selv til Rette. Baadsmanden Fecht med 6 af de gæveste og bedst bevæbnede var blevet tilbage i Prisen.

Næppe var Mathiesen kommet et Par Hundrede Meter fra det store Skib, før han hørte et forfærdende »Vraal« derfra. Pistolskud, dumpe Slag, Eder og Raab, Klirren af Klinger, og samtidig faldt det store Skib af. Sejlene blafrede for Vinden.

»Æolus« blev vendt i Hast, men da Mathiesen kom paa Siden af det store, bredbugede Skib, stod der Matroser parat til at tage imod ham med Økser. Han kunde umulig komme op ad den høje Skibsside; han maatte sakke agter ud, — og imens gik det løs paa Dækket af Amerikaneren, mere end tre mod een, men vore Jyder havde flere Skydevaaben end Yankeerne. De tre sygemeldte af »Æolus«s Folk blev hurtigt slaaet i Dækket, Fecht og de andre sloges i over en halv Time. Skibets Kaptajn fik en Kugle igennem Armen og et Sabelhug i Hovedet, Styrmanden et Skud gennem Laaret og gennem Siden, to af Skibets Matroser blev dræbt og fire svært saarede. Mørket faldt paa, og de stedkendte Folk fik omsider helt Overtaget, og vore blev slaaet ned og anbragt i Lasten. Ingen af dem var døde, men alle havde faaet mere, end de havde godt af.

»Æolus« fortrak, da der blev stille paa Dækket, og det amerikanske Flag fløj til Tops igen. Sigbrant Mathiesen kom næste Morgen i Havn med sine to udasede Gaster og den synkefærdige Kaperbaad.

Den store Amerikaner naaede ind til Gøteborg, og alle Jyderne maatte paa Hospitalet, hvor Vildbasserne for Resten blev plejet »med tilbørlig Omhu«. Der vankede ikke store Procenter, men vældige Dask paa det Togt.

— Sidste levende Billede. Her er det ikke Vinding, ikke Slagsmaal, det drejer sig om.

Kaperbaaden »København« begyndte tidligt om Morgenen den 12. Juni 1809 et Kryds fra Skagen og sejlede Øster paa, ført af den brave Sønderborger Chr.

Fr. Møller. Den var endnu mindre end »Æolus«, men førte dog 2 Svingbasser. Besætningen var paa 12 Mand, men de fyldte godt i den 2 Tons Baad. Der var saa sandt ikke nogen Skanse at trave op og ned ad, ikke nogen Salon af nogen Art. De 12 Mand med deres Geværer, Huggertter og Pistoler, Svingbasserne, Ammunitionen, Vandtønden, Øltønden og Fartøjets Redskaber, levnede ikke den mindste Smule Plads i den lille Demi-Orlogsmænd med Splitflaget vajende paa den lille Mast.

Om Formiddagen optog »København« Jagt paa to Koffardibrigger, der luntede sydpaa med alle Sejl oppe. Nu Knald eller Fald! Der var Dukater i Fjervandet; de skulde blot hentes hjem. Kaperen vandt godt ind paa de to rundbugede Skuder, — men det blev dog kun til Knald! Pludselig dukkede to engelske Orlogsmænd frem af Sommerdisen en 7—8 Kilometer borte i Ost-Syd-Ost.

Det var en Fregat og en Kutterbrig, der kom fra Kattegat og formodentlig søgte at komme Skagen rundt. Saa snart Englænderne observerede Kaperen, satte de Kursen efter den. Ganske vist var saadan en lille Smuthans ikke mange Prisepenge værd, men en engelsk Skibschef høstede altid Anerkendelse af sin Regering, naar han kunde rapportere om Erobringen af en dansk Kaperbaad.

»København« havde vendt og kilede Vester paa. Det engelske »Prison« var saa berygtet, at alle Mand nu blot higede efter at naa en hjemlig Havn. Kulingen var flov — og aftagende! Efter en Times skrap Sejlad lagde Vinden sig helt. Det blev næsten Vindstille. De to store Havørne satte Baade ud for at snappe den lille Søhane.

Paa Kaperen stak man Aarer ud og roede til, men de fjendtlige Fartøjer, to store armerede Barkasser og tre Chalupper, kom nærmere for Sejl og Aarer. De var bemandede med 10 Gange saa mange Gaster som Kaperen, men denne var en skarptbygget, god Sejler, og Kaperne var en Samling usædvanlig gode Søfolk.

Ved 12-Tiden kunde man om Bord i »København« tydeligt høre Knagen og Knirken af Englændernes taktfaste Roning, men da tog lykkeligvis Kulingen til, og der kom Fart i Kaperen; den fjernede sig tydeligt nok fra de engelske Fartøjer. Nu vilde der blive vundet Tid. Ogsaa de engelske Orlogsskibe fik jo Vind i Sejlene. De skød frem med god Fart, men maatte jo brase op for at tage Baadene med. Søen havde rejst sig, og de kunde ikke udrette noget.

Søgningen var imidlertid ikke gunstig for den lille Kaper, der huggede voldsomt og derved sinkedes i Sejladsen. I Løbet af endnu en Time havde Fjenden halet halvt ind paa den. Kutterbriggen var nærmest og begyndte Skydning med svært Skyts. Heldigvis

var Kaperen saa lille, at den var et vanskeligt Maal at træffe, og hverken Fører eller Mandskab lod sig bevæge til at give op. En eneste Træffer vilde have gjort det af med Kaperen og dens Folk.

Ved 3-Tiden løb Fregatten forbi Kutterbriggen og overtog Skydningen. Den kom saa nær, at de ombordværende Marinere afgav Geværskud mod den arme Baad, men Søgangen, som hemmede den, gjorde den samtidig til en saare usikker Skive, og Kuglerne gik over den. Sejlene blev gennemhullede — og den øverste Del af Topstangen blev skudt bort af en Kanonkugle. Flaget faldt; Linen holdt imidlertid, og Kaptajn Møller hev ind paa den, tog Dannebrog i Haanden og agerede saaledes selv Flagmast.

Nu var Kysten ret nær, og ved Firetiden mindskede Fregatten Sejl og begyndte at vende. Idet den svajede rundt, gav den vor Kaper det glatte Lag med Kardæsker, der suste og peb om Kapergaster som store, onde Hagl, men uden at træffe nogen! »København« hoppede videre over Bølgeklammerne, ind mod Kysten, og Møller viftede med Flaget; selv det var gennemskudt, og Sejlene var flere Steder helt i Laser.

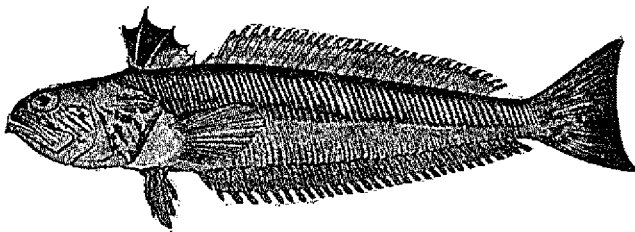
Fregatten stod igen ud i rum Sø, men inden Kutterbriggen fulgte dens Eksempel, lod den endnu en Gang høre fra sig og gav »København« en Afskeds-Granat, der nær havde gjort Ende paa dens forvovne Sejlads og kvaset Fartøj og Folk. Granaten faldt saa tæt agter for Baaden, at Sprøjtet stod ind i den. Saa stod ogsaa Kutterbriggen ud fra Kysten. Dette skete knapt 4 Kilometer ud for Skagen By.

Kaperen viste nu en priselig Hensynsfuldhed. Kaptajn Møller styrede nordpaa langs Kysten — for ikke at udsætte Byen for Beskydning af den formentlig harmfyldte Fjende og ankrede ved Revet, indtil begge de engelske Orlogsmænd var helt ude af Syne. Først da det var blevet mørkt, sejlede han sin flinke Kaper ind til Skagen.

— — —
Kaperfører Christian Frederik Møller var dygtig og modig, men hængte sin Hat paa en So-straaale, det kunde han altsaa ikke. Alt hvad han fik ud af det Kryds, var en afskudt Topstang og lasede Sejl og saa den omtvistelige Fornøjelse at have været ude for det glatte Lag af en engelsk Orlogsfregats Bredside.

Fiskeriets Skadedyr

Fjæsingen kan blive opimod 40 Centimeter lang, men er i Reglen kun godt det halve. Den forekommer fra Bergen til Afrikas Vestkyst og i Middelhavet. I Vesterhavet er den almindelig og særlig i visse Aar til-



Fjæsing.

lige i Kattegat. Om Sommeren holder Fjæsingen sig paa lavere Vand, men søger den øvrige Tid af Aaret ud paa større Dybder. Den ynder at skjule sig i Sandbunden, saa kun Snude og Øjne rager frem. Fjæsingen er Fiskernes Fjende Nr. 1. Naar der drages Sildegarn, sidder den ofte i Nettet imellem Silde- ne, fra hvilke den ikke kan skelnes i Mørket. Den har giftige Pigge, og dens frygtelig smertefulde Stik

kan foraarsage Krampe og Raserianfald. For et Par Aar siden fik en Fisker en Finger amputeret efter et Fjæsings- Stik, og omkring samme Tid stak en Fisker sig paa en Fjæsing ved en Fiskeauktion i Nord-

sjælland. Han besvimede og efter at være kommet til sig selv var han lidende et helt Døgn. Fjæsingens Lever lagt paa Saaret har en smertestillende Indflydelse, men almindeligvis finder man ikke Fjæsingen imellem Sildene, hvorfor Fiskerne ofte anvender Skorpionolie, som ogsaa efter deres Udsagn skal være et fortræffeligt Middel. Videnskabsmændene trækker dog paa Smilebaandet ad Skorpionolien.

„Dragør“ Motoren

Dansk Arbejde i danske Baade.

5-10-20 Hestes Kraft. - Forlang Tilbud og Brochure.

Dragør Jernstøberi & Maskinfabrik,

W. Heincke. - Telf. Dragør 337.

NYBORG SKIBS- OG BAADBYGGERI

GRUNDLAGT 1870

Fisker- Motor- og Sejlbaade

saavel Lyst- som Brugsbaade til 100 Tons. — Alle Reparationer af enhver Art udføres cmgaaende.

C. F. K. JENSEN

TELF. 200 (2 Linier)



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Lidt elementært om Frimærker

(Sluttet).

Jeg har tidligere nævnt, at det ikke er de forholdsvis faa dyre Frimærker, som bestemmer Samlingens Kvalitet, men de enkelte Mærkers Udseende i Forbindelse med den Orden og Akkuratesse, hvormed de er opsat i Albumet eller paa Arkene.

Sæt derfor aldrig et Mærke op, naar det ikke er fejlfrit. Først og fremmest skal Mærket naturligvis være helt, altsaa uden Rifter, Huller eller Revner efter haard Stempling, og det maa heller ikke være »tyndt« nogen Steder. Takkede Mærker skal have alle Takkerne hele — pas paa, at Hjørnerne ikke er »runde«! Utakkede Frimærker bør helst have 1 mm Rand uden om selve Mærkebilledet, men maa i alle Tilfælde aldrig være klippet saa tæt af, at dette er berørt.

Et smukt Mærke skal være ordentligt centreret, det vil sige, at Mærkebilledet skal være trykt midt paa Papiret. Stemplet skal være tydeligt, men dog ikke saa svært, at Mærkets Farve og Tegning forsvinder under bare Svæerte, saaledes som det hyppigt er Tilfældet med f. Eks. engelske Frimærker. I Modsætning hertil bør et stemplet Mærke heller ikke være saa let stemplet, at man kun ser et enkelt lille Stykke Cirkelbue, der lige saa godt kunde være paasat Mærket ved Hjælp af Svæerte eller Blæk, smurt paa Randen af et Snapseglass! Man skal kunne se, at det virkelig er et Annulleringsstempel.

Mærker, der bærer tydelige Spor af at have været bøjet skarpt sammen, og Mærker, som under Rensningen er plettet af Farve fra Kopiblyanter, kulørt Silkepapir e. lign., bør heller ikke opsættes.

Det hænder ikke saa sjældent, at man finder et Mærke, særlig mellem de ikke helt billige, der er »repareret«. Dette kan desværre være gjort saa godt, at man kun ved en kraftig Forstørrelse eller kemisk Behandling kan konstatere det; men som Regel vil et repareret Mærke dog kunne opdages, naar Mærket renses i Vand eller med Benzin. Det er sørgeligt at maatte sige det, men der findes Mennesker, som lever af at reparere Mærker, og som forstaar at gøre dette saa godt, at kun meget rutinerede og fine Kendere kan se det. Alle gode, ældre Frimærker bør man derfor undersøge nøje, inden man køber dem og anbringer dem i sin Samling — er man Medlem af en Frimærkeklub, kan man faa dem undersøgt der.

Ved Opsætningen maa man paase, at Mærkerne kommer til at sidde smukt lod- og vandret paa Ar-

ket; et skævt opsat Mærke pynter ikke. Mærker med omvendt Vandmærke er det klogt at opsætte modsat de øvrige Mærker, saaledes at de »staar paa Hovedet«, man ved da straks, at de har omvendt Vandmærke.

Og saa til Slut: Spørgsmaalet om, hvorledes og efter hvilken Linier en Begyndersamling skal anlægges, maa blive Samlerens egen Sag — det er deri Charmen ved at samle ligger! En ældre Samler kan sagtens give gode Raad og yde kyndig Vejledning, men ud over at følge de ganske bestemte nødvendige Fordringer til Orden og Akkuratesse, maa enhver Samler lægge sine specielle Evner i det Arbejde og faa sit specielle, individuelle Resultat ud deraf.

Spørg — Vi svarer!

Esben.

Naar De kun samler Danmark og Island, kan De udmærket klare Dem med et Katalog over Skandinavien, som De kan købe hos enhver Frimærkehandler for Kr. 1,00.

Hovmester N. J.

»Jeg har nogle blaa 1 Cents Frimærker fra U. S. A. 1870—71, hvorledes kan jeg se, om deres Papir er »National Bank Note« eller »Continental Bank Note«?

Det er ikke let at besvare Deres Spørgsmaal her, Papiret ligner hinanden meget. De finder bedst Forskellen paa Mærkerne ved Hjælp af Afvigelserne i deres Tegning, som findes aftrykt i ethvert større Katalog. Send os Mærkerne vedlagt dobbelt Returporto, saa skal vi gerne undersøge dem og returnere dem med Svar.

N. S. Møller.

»Kan Blækannulleringer tages af Frimærker ved Hjælp af Radérvand?«

Nej, det vil vi bestemt fraraade!

Under Adressen »Vikingens Filatelist« modtager Redaktionen gerne indsendte filatelistiske Spørgsmaal og besvarer dem saavidt muligt i det forstkommende Nummer af Bladet. Vi gør opmærksom paa, at saafremt Oplysninger ønskes tilsendt pr. Post eller indsendte Frimærker skal returneres, maa dobbelt Returporto vedlægges til Dækning af Forsendelsesomkostningerne.

»Pourquoi Pas ved Ang-
magsalik 1934
Fotograferet af Kaptajn
Ejnar Mikkelsen.



Medaljon til Minde om Charcot,
udsendt af »Yacht Club de France«.

Til Minde om

Dr. Charcot

BLANDT alle Polarha-
vets Opdagelsesrejsen-
de fra alle Lande er der en
enkelt Franskmand, som paa-
kalder Opmærksomheden ved
sine Bedrifter og ved sit tra-
giske Endeligt. Det er Dr.
Charcot.

»Yacht Club de France«,
som han var Æresmedlem af,
har for nylig udgivet et stort
flot Mindeskrift om ham,
hvori vi genfinder hosstaaen-
de Fotografier taget af vor
danske Grønlandsfarer, Kap-
tajn Ejnar Mikkelsen.

Charcot var Søn af den ver-
denskendte Sindssygelæge af
samme Navn, som var Lærer



Charcot ombord paa »Pourquoi-Pas?«
sammen med Ejnar Mikkelsen.

for og Forløber for Dr. Freud,
selv blev han ogsaa Doktor,
men helligede sig efterhaan-
den helt til Søens Liv, til
Havforskning og til Opdagel-
sesrejser i Havene ved Polen.

Hans Skib havde det mær-
kelige Navn »Pourquoi-Pas?«,
der betyder: »Hvorfor ikke?«. Vi
Danske mødte hans Køl-
vandslinie saa ofte i vore Far-
vande omkring Island, ved
Grønland og omkring Jan
Mayen Øen. Disse Steder gik
han ofte i Land.

Denne fremragende Fransk-
mand var Sømand og Opda-
gelsesrejsende, Forfatter og
Videnskabsmand, en af Nu-

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

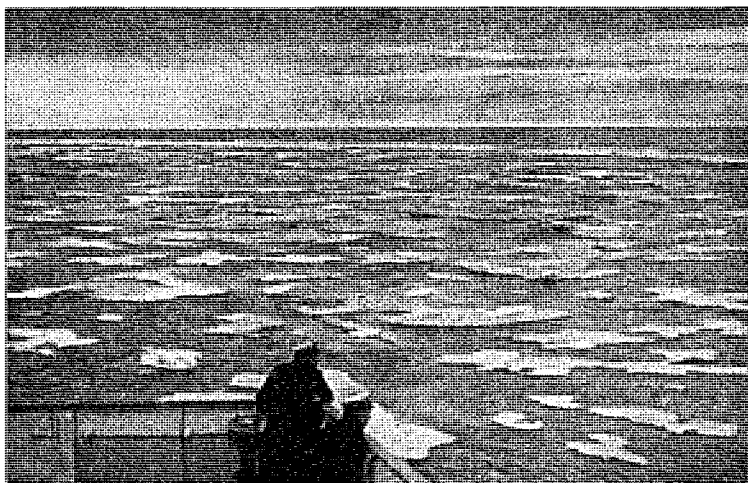
Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital



Pak-Isen i Ishavet.

tidens Banebrydere i Havdybets Geologi. For Verdenskrigen havde han udforsket Sydpolen Egne, men i de senere Aar var det Nordpolen, der tiltrak ham. Scott, den store engelske Opdagelsesrejsende, gav ham Titten »Polar-Gentleman«.

I Bugten ved Reykjavik ramte en Storm hans Skib den tragiske Nat i September 1936, hvor han fandt sin Død i Havet sammen med 39 af sine 40 Ledsagere. Kun een blev reddet.

Frankrig har æret hans Minde i Aar ved at sætte hans populære Portræt paa sine Frimærker.

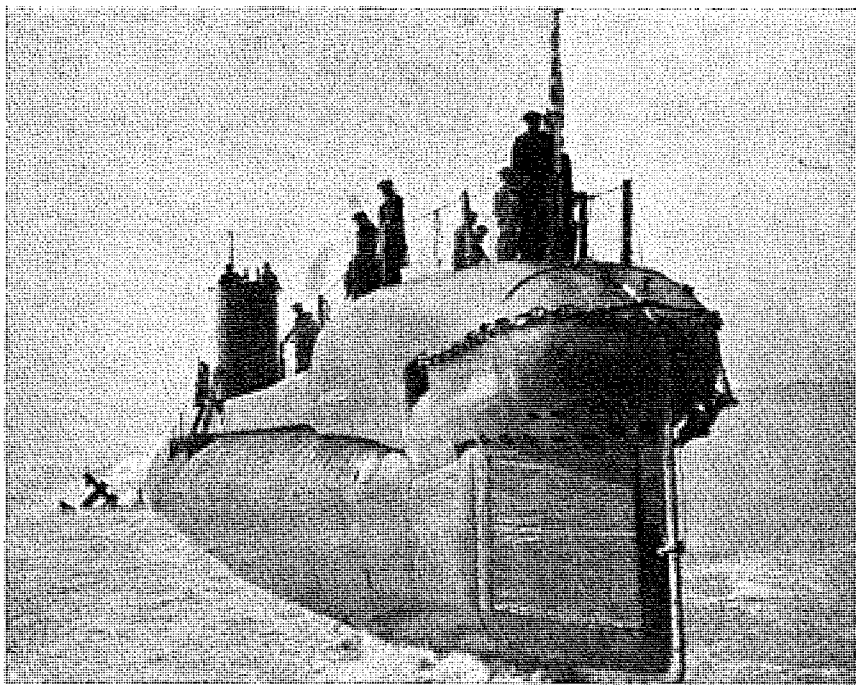
Englands Oprustning til Søs

Paa Vickers-Armstrongs Værft blev den 16. Februar søsat 3 Undervandsbaade, én af T-Klassen og to af U-Klassen.

T-Klasens Baade har med Dimensionerne 80,77 m \times 8,08 m \times 3,66 m et Deplacement i Overfladen paa 1095 ts og neddykket 1575 ts. Armeringen bestaar af én 10 cm Kanon og 4 Torpedoudskydningsrør for 53 cm Torpedoer. —

Om U-Klassen kan der kun oplyses, at de er beregnet til Kystforsvar og har et Deplacement paa 540 ts i Overfladen og

741 ts neddykket. Man tør efter Billedet at dømme dog antage, at de har 4 Udskydningsrør, som T-Baa-



H.M. submarine »Unity« løber af Stabelen.

dene. En Antiluftkanon faar de vel ogsaa, men noget officielt ønsker man ikke at oplyse herom.

Det gaar tilbage for fransk Skibsfart

„CHAMPLAIN“ brænder

Le Havre, 1938.

DET begyndte med en Tændstik — en lille, bitte Tændstik, som foraarsagede en mægtig Ildløs om Bord paa en af Frankrigs store Atlanterhavsdampere »Champlain«, mens den laa i Le Havre — heldigvis uden Passagerer og næsten uden Mandskab. De faa af Besætningen, der var om Bord, sov alle.

Franskmænd kan være saa nonchalante. Der var en eller anden, der havde kastet en brændende Tændstik, og en halv Time efter stod Skibets Indre i Flamme. Det brændte i alle Gange, i Saloner og Kahytter, saa det var haabløst at redde noget. Det dejlige Skib blev fuldstændig ødelagt indvendig.

Som om denne Ildebrand ikke var Ulykke nok for den franske Skibsfart, kom hertil ogsaa den tidligere omtalte store Strejke paa alle de øvrige af »Transatlantic«s Baade — denne meningsløse Strejke, som begyndte blandt Tjenerpersonalet over et ubetydeligt Uniformsspørgsmaal og bredte sig til de øvrige menige Mandskaber, og som udartede til et Spørgsmaal om, hvem der havde den øverste Myndighed om Bord i Skibene — Kaptajnen eller Fagforeningslederen i Land.

Efterhaanden som de franske Atlanterhavsdampere kom ind til Le Havre, gik de menige Besætninger i Land og sluttede sig til de Strejkende, og saa laa Skibene og kunde ingen Vegne komme.

Det var et sørgeligt Syn for fransk Skibsfart at se alle de store, dejlige Skibe lagt op langs Kajerne i Le Havre; men det var endnu mere beskæmmende for Frankrig, at Passagererne, som havde købt Billetter i Paris og intetanende var gaaet om Bord i Le Havre, nu maatte gaa i Land igen og rejse til



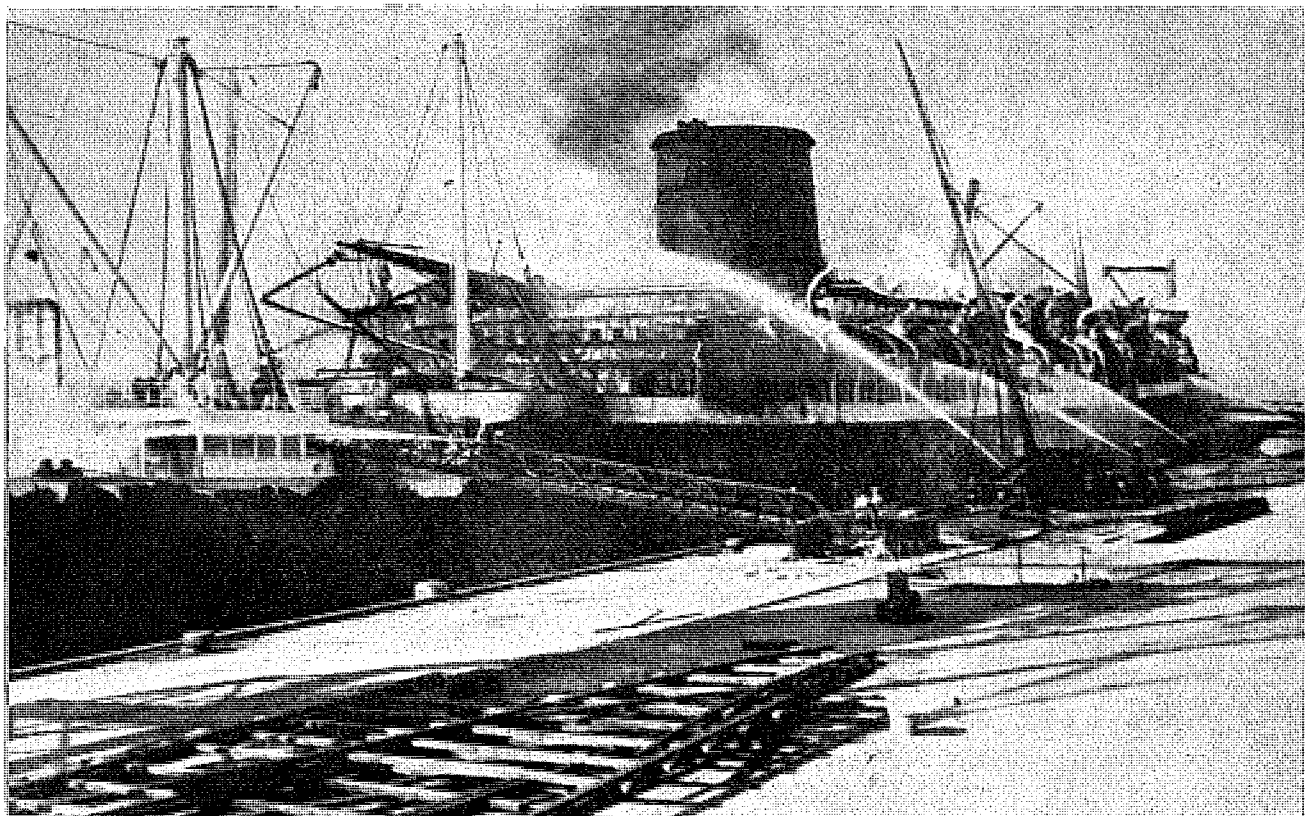
Rorsmanden paa »Champlain«.

Cherbourg, hvor især de tyske Atlanterhavsbaade med Henrykkelse aabnede Favnen for dem. Saaledes rejste 400 Amerikanere hjem med »Deutschland«.

Franskmændene skammede sig aabenbart ogsaa, da de Dagen efter læste herom i Aviserne, og der er ingen Tvivl om, at de har følt det som en Skæbnens Ironi.

En hel Uge varede Strejken. Kaptajnerne og de øvrige Officerer fra alle Skibene rejste til Paris — ind til Ministeriet og til Rederiets Hovedkontor, og anførte af den populære Kommandant paa »Normandie«, som i øvrigt havde Ferie, men som afbrød denne for Sagens Skyld, nægtede de at fortsætte som Officerer, hvis Fagforeningslederen i Land skulde være Herre om Bord.

Efter megen Diskussion frem og tilbage lykkedes det endelig Handelsministeren at skabe Forlig, saaledes at Søens Herreløst blev respekteret og Kaptajnernes Myndighed stadfæstet. Og om Uniformerne blev man enige om at tale sig til Rette, hvilket man lige saa godt kunde have gjort straks.



»Champlain« brænaer.

Saa begyndte de store Skibe at sejle igen. Der var tabt mange Penge, og det havde været en sort Uge — en daarlig Turist-Reklame for Frankrig.

Der skulde dog ske endnu en Ulykke. Atter lød Raabet: »Champlain« brænder!« Atter kom Sprøjterne kørende ned mod Havnen.

Denne Gang var det en Steward, der havde sat Ild paa for at skjule, at han havde stjalet af Skibets Pengekasse.

Saa var »Champlain« endelig helt ødelagt, og forleden blev den slæbt til Holland, hvor et Ophugningsfirma har købt den som gammelt Jern.

2den Styrmand.

Brøndsodde Skibsværft pr. Vejle

Brugsbaade - Lystbaade - Motorbaade
Værftet berømt for sit 1. Kl. Arbejde

PETER AÆN VAADBINDER

Telefon 696. FREDERIKSHAVN. Telefon 696.

RØDSPÆTTE, TORSK- OG KULLERVAAD

Altid omgaaende Levering.

Prøv mit nye Trawl til Islands-Fiskeriet.

Tjæring af Tovværk. — Kunstig Tjæring.

INDHENT TILBUD!

TEXACO
MARINE PRODUCTS
THE TEXACO COMPANY A/S
Amaliegade 35 • Telf. Central 16,516

AMERIKANSKE

Af Kina-Clippers Historie

Ved OSCAR JENSEN

THE CLIPPERIE

„SOVEREIGN OF THE SEAS“

SOVEREIGN OF THE SEAS« var bygget paa Donald Mackay's Værft i East Boston og tilhørte Rederiet Grinnell, Minturn & Co. i New York. Clipperen løb af Stabelen i Juni 1852 og var med sine 2421 Register Tons paa den Tid Verdens største Kofardiskib. Den 4. August 1852 sejlede »Sovereign of the Seas« ud paa sin Jomfrurejse fra New York til San Francisco med fuld Stykgodslast til en Fragt af 84,000 Dollars og under Kommando af Kaptajn Lauchlan Mackay, en yngre Broder til Clipperens Bygmester.

Paa denne Rejse havde »Sovereign of the Seas« kun nogle faa Passagerer med; men til Gengæld havde den en Besætning paa ialt 105 Mand, som foruden Kaptajn Mackay bestod af 3 Styrmande, 2 Baadsmænd, 2 Tømmermænd, 2 Sejlmagere, 3 Stewarder, 2 Kokke, 10 Dreng og 80 mere eller mindre befarne Matroser, der, som en hujende Horde af Bacchi trofaste Tilhængere, umiddelbart før Clipperens Afsejling blev drevet om Bord af en Flok Boardinghus-Runnere.

Tilskuere i Hundredevis var mødt op for at se Clipperens Afsejling, og denne blev ogsaa en sand Folkeforlystelse baade med Opsang, Bawl og Boksning. Men til Trods for, at de fleste af Folkene var fyldt til Halsen med Spiritus og i en miserabel Forfatning, lykkedes det dog hurtigt — med lidt god Vilje fra Styrmandenes Side og med megen Haandkraft — at faa Clipperen under Sejl.

For en frisk Nordvesten strøg »Sovereign of the Seas« forbi Sandy Hook med Skysejl i Top og Læsejl til, og paa den 25de Dag i Søen passerede Clipperen Ækvator — et glimrende Resultat paa denne Aarstid. Fra Ækvator til 50° Syd i Atlanten brugte den 23 Dage og herfra til 50° Syd i Stillehavet 9 Dage. Alt tegnede saaledes heldigt for Clipperens Udrejse, og Kaptajn Mackay saa sig allerede i Tankerne komme ind gennem den gyldne Port med en Rekord.

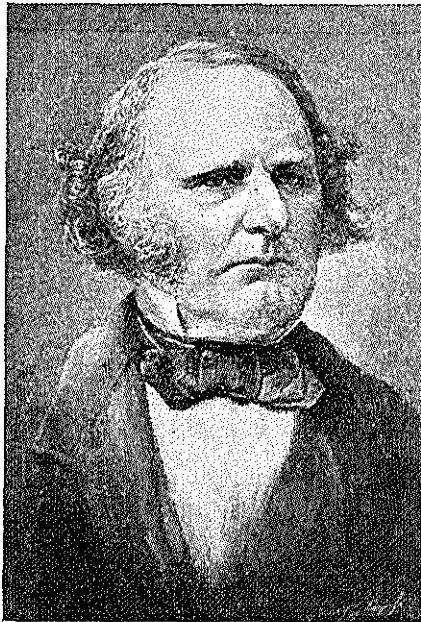
Men kort efter at Clipperen saaledes heldigt havde rundet Kap Horn, blev den en Nat pludselig og uventet overfaldet af en hvid Byge, som den tog imod med alle Sejl til, og som smed den over paa dens Bjælke-

ender. Med denne Krængning var det umuligt at faa Raasejlene ned, og før Clipperen rejste sig igen, var hele dens Fortop og Storlop fra Undermasternes Æselhoveder gaaet over Bord, og dens Fokkeræa var brækket. Dette var et kolossalt Havari, og det slap øjeblikkelig Helvede og tre Styrmande løs om Bord i

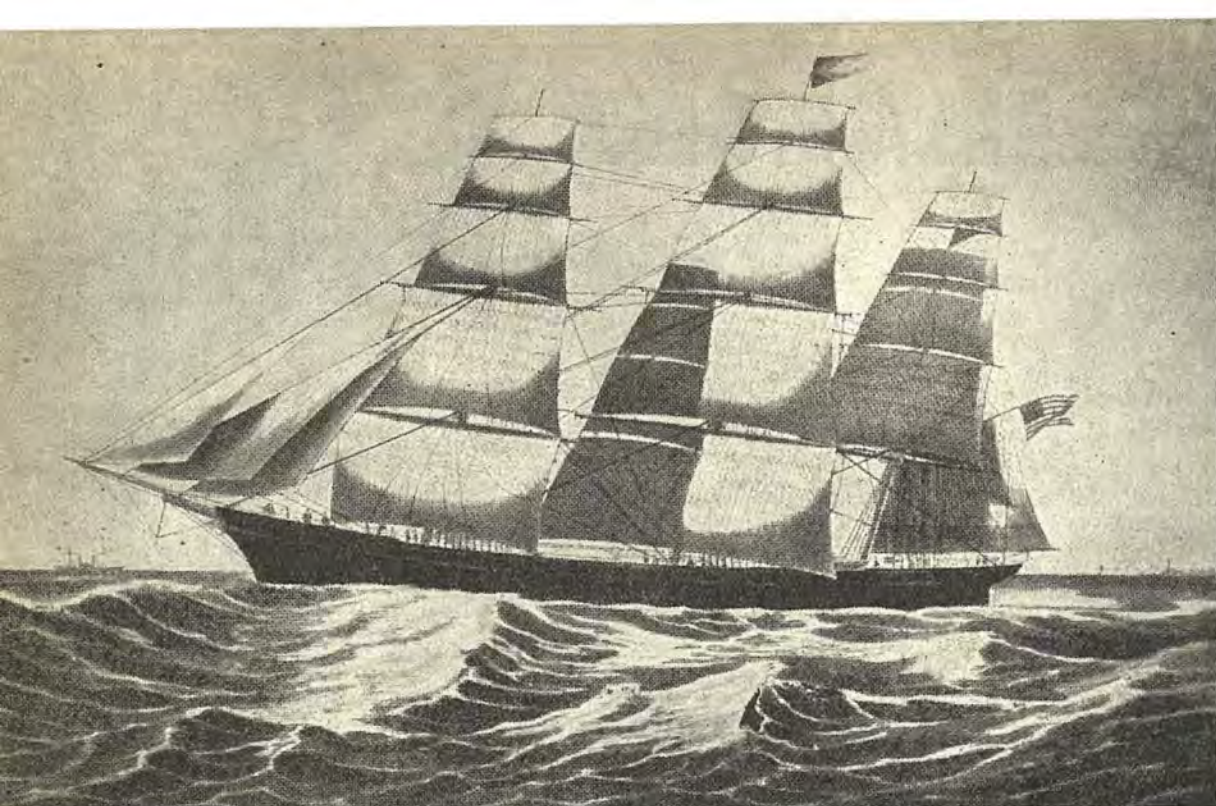
»Sovereign of the Seas«. Denne Overhaling havde faaet Frivagten ud af Køjerne og paa Dækket uden noget andet Varsko og uden ret meget Tøj paa Kroppen, og alle Mand kom straks i Aktivitet med at bjærge, hvad bjærges kunde af den havarerede Rig, der slæbte udenbords i et Kaos af Sejl og Spær. De sled som Bryggerheste — nogle fuldt paaklædte og andre i de bare Underbukser, og Styrmandene og Baadsmændene levnede dem ikke Pusterum. Bygen var dog hurtig blæst af, og saa sprang Spaanerne fra Reservespirene for Tømmermændenes Økser, og Sejlmagerne brugte Naalene, saa de fik Brandvabler paa Fingrene. Det faldt ikke Kaptajn Mackay ind at søge Nødhavn i Valparaiso, som andre Clipper-Kaptajner ofte havde gjort efter store Havarier under Kap Horn. Han holdt Clipperen paa dens Kurs

og fortsatte Rejsen for de faa Sejl, han kunde hænge paa dens kullede Toppe, og imens asede Besætningen med at faa Skaden udbedret. Efter 14 Dages Slid Dag og Nat med skiftende Arbejdsvagter stræbte »Sovereign of the Seas« Rig mod Himlen som den Dag, den afsejlede fra New York, og i disse 14 Dage havde Kaptajn Mackay ikke forladt Dækket. Her havde han indtaget sine Maaltider, og af Søvn havde han nøjedes med de korte Blund, han nu og da havde kunnet faa i en Flugtstol bag et Skjulsejl, som var spændt ud i det luv Mesanvant.

Skønt meget forsinket ved dette Havari brugte »Sovereign of the Seas« kun 29 Dage fra den 50. sydlige Breddegrad i Stillehavet til Ækvator, og herfra gjorde den Resten af Udrejsen paa 17 Dage. Den ankom til San Francisco den 15. November og havde saaledes været 103 Dage om hele Rejsen fra New York, hvilket i Betragtning af Aarstiden og Havariet ved Kap Horn maatte anses for en glimrende Præstation. Dette blev



Lauchlan Mackay.



»Sovereign of the Seas«.

ikke mindst anerkendt af Clipperens egen menige Besætning; thi da »Sovereign of the Seas« havde lagt til ved Pieren i San Francisco, hvor mange Mennesker var mødt op for at modtage den, stillede alle Mand foran Masten sig op langs Lønningen og sang i vilde Sky:

Oh, Susannah, darling take your ease.

For we have beat the clipper-fleet.

The »Sovereign of the Seas«!

Denne Lovsang var naturligvis en stærk Overdrivelse, og den kan absolut ikke have givet Udtryk for disse Søfolks Kærlighed til Clipperen; thi samme Aften skuldrede de fleste af dem deres Sække og drog ind i det forjættede Land mod Minerne. Saa gravede de efter Guldklumper i en Maanedes Tid, men fandt antagelig kun Sten; thi da Sovereign of the Seas« den 20. December var klar til at afsejle, blev de uden Skrupler shanghaiede om Bord i deres gamle Skib og i en Forfatning, som tydeligt tilkendegav, at de ikke havde været tilsmilet af Lykkens Gudinde.

Det var oprindeligt Meningen, at »Sovereign of the Seas« skulde sejle ballastet fra San Francisco til Kina og der hente en Ladning Te. Men i San Francisco var der paa den Tid oplagret et større Parti Guldstøv, som hurtigst muligt skulde til New York. Og hurtigst muligt var ensbetydende med, at »Sovereign of the Seas« skulde sejle hjem som Guld-Clipper. Men for ogsaa at faa noget til at stive Clipperen af med paa Rejsen rundt Kap Horn blev det besluttet, at den skulde anløbe Honolulu for dør at faa sine Lasterum fyldt med Tran, som amerikanske Hvalfangere havde oplagret dør for videre Transport.

Rejsen ned til Sandwichs-Øerne forløb uden nævneværdige Begivenheder, Og den 13. Februar 1853 afsejlede saa »Sovereign of the Seas« fra Honolulu med sit Guldstøv forsvarligt bortstuvet i Postrummet under Kahytten og med fuld Last af Spermacetolie.

Mellem Honolulu og Kap Horn udsejlede Clipperen nogle bemærkelsesværdige Etmaalsdistancer, som her gengives efter dens Logbog:

11.	Marts udsejlet Distance	332	nautiske Mil.		
12.	— — —	312	— —		
16.	— — —	396	— —		
17.	— — —	311	— —		
18.	— — —	411	— —		
19.	— — —	360	— —		

Disse Distancer blev udsejlet for en stærk Vind agten for Tværs og en svær medgaaende Sø, som til Tider drev Clipperen frem gennem Vandet med en Fart af 19 Knob i Timen.

Efter at have rundet Kap Horn fik »Sovereign of the Seas« fint Vejr op gennem Troperne, og Clipperen ankom til New York den 6. Maj 1853 efter en Rekord-Rejse fra Honolulu paa 82 Dage.

I New York høstede Kaptajn Mackay megen Anerkendelse, fordi han efter Havariet ved Kap Horn havde faaet Skaden udbedret uden at søge Nødhavn, og Assurandørerne skænkede ham til Tak herfor et pragtfuldt Sølvservice.

Imidlertid havde »Sovereign of the Seas«s Redere faaet den Opfattelse, at Clipperen var for stor baade til Californie-Fart og Kina-Fart og næppe vilde kunne gøre sig mellem de allerede kendte Rekord-Jagere. Saa blev den lastet til Liverpool for derfra at faa Andel i den blomstrende Emigrant-Fart paa Australien. Og den 18. Juni 1853 afsejlede den saa fra New York til Liverpool og fuldførte denne Rejse paa 13 Dage og 23 Timer.

Clipperens Bygmester, Donald Mackay, gjorde som Passager Rejsen med til Liverpool, og han tilbragte sin Tid om Bord med i al Slags Vejr og under alle Sejlføringer nøje at overvaage alle Clipperens Bevægelser. Efter Sigende skal hans Iagttagelser her have haft stor Betydning for alle de Clippere, han senere

byggede, og med hvilke han havde saa stor en Succes.

Ved Ankomsten til Liverpool blev »Sovereign of the Seas« straks chartered af det engelske Black Ball Rederi, hvorefter Kaptajn Mackay fratraadte og rejste tilbage til New York sammen med sin Broder. Og saa blev Kommandoen over »Sovereign of the Seas« overdraget til Kaptajn Warner, som hidtil havde været Clipperens Førstestyrmand.

Den 7. September 1853 afsejlede saa »Sovereign of the Seas« fra Liverpool til Melbourne med 25 Passagerer paa 1ste Kahyt, 40 paa 2den Kahyt og en Last til en Værdi af 200,000 Pund Sterling.

Clipperen havde en jævn god Udrejse med meget let Vind. Den brugte 31 Dage til Ækvator og havde sine Skysejl til i 65 Dage paa hele Rejsen. Kun nede i de stormende Regioner sønden for Kap Haab havde den et Par enkelte særlig gode Stræk — et paa 1275 nautiske Mil i 4 Dage og et paa 3375 Mil i 12 Dage, og den ankom til Melbourne efter en ensformig Rejse paa 77 Dage, under hvilken den dog overhalede alle de medgaaende Skibe, den faldt i med.

Clipperen afsejlede igen fra Melbourne med en Last Uld, Post og et stort Parti Guldstøv. Seks Mand af Besætningen var under Opholdet i Melbourne deserterede, og da det var meget vanskeligt at faa disse erstattede, maatte Kaptajn Warner tage til Takke med, hvad en ilde berygtet Boardingmester i sidste Øjeblik før Afsejlingen tilbød ham, og dette blev seks skummelt udseende Fyre, som kunde se ud til hvad som helst — undtagen til Erstatning for Søfolk.

Clipperen var aldrig saa saare kommen godt klar af Landet, før de sælsomste Rygter kom Kaptajn Warner for Øre. Drengene havde set de seks nye Mænd paa Frivagten stikke Hovederne sammen og holde hemmelighedsfulde Raadslagninger, og de havde opfanget nogle mystiske, truende Udtalelser, som kunde tyde paa, at de havde onde Hensigter.

Kaptajn Warner havde Ørerne vidt aabne for alt, hvad han hørte. Han nøjedes dog foreløbig med at instruere sine Styrmand om at være paa deres Post og straks lade ham vide, dersom de bemærkede noget mistænkeligt. Men da en af Drengene saa den tredje Morgen i Søen meddelte, at han ved et tilfældigt Kig

ind i en af de nye Mænds Køjer bestemt troede at have set en stor Pistol mellem noget Ragelse paa Mandens Køjehylde, mente Kaptajn Warner at have gyldig Grund til at gribe ind.

Efter Frokost blev de seks nye Mænd under Andenstyrmands Ledelse beordret ind i Sejlkøjen for at stuve Reservesejlene om. Medens dette stod paa, blev Folkelukafet grundig undersøgt, og det kom hurtigt for Dagen, at de nye Mænd var vel forsynede med baade Pistoler og Stiletter.

Alle disse Vaaben blev bragt agterud i Kahytten, hvorefter Kaptajn Warner, Første- og Trediestyrmand samt begge Baadsmænd stillede sig op uden for Sejlkøjen. Saa blev de seks Mand efter forudgaaende Aftale med Andenstyrmand een efter een og med korte Mellemrum sendt ud paa Dækket, og lige saa hurtigt de kom ud, klappede Haandjernene om dem, hvorefter de blev laaset inde i de tomme Passagerkahytter.

Det opklaredes senere, at det havde været deres Hensigt at myrde hele Besætningen og stikke Clipperen i Brand, hvorefter de med det Guldstøv, der var indladet i Melbourne, vilde søge at naa tilbage til Australien i en af Clipperens Baade. De blev holdt i Jern og under Laas og Lukke hele Hjemrejsen, og da Clipperen efter en Rekord-Rejse paa 68 Dage ankom til Liverpool, blev de overgivet til Myndighederne.

Efter dette Australien-Eventyr sejlede »Sovereign of the Seas« til New York for igen at blive overtaget af sine Ejere, Grinnell, Minturn & Co., som imidlertid havde skiftet Mening og nu sendte Clipperen direkte ud til Kina efter Te. Men den gjerde sig ikke i denne Fart, og efter nogle faa Farter mellem New York og Shanghai og retur blev den i 1858 solgt til London for 40,000 Dollars. Samme Aar blev den videresolgt til Hamburg, og den endte sine Dage i Malakka-Strædet den 6. August 1859, da den sejlede op paa Pyramide-Revet og forliste.

»Sovereign of the Seas« havde saaledes gennemgaaet alle Clippertidens Grader. Den havde været Guld-Clipper, Uld-Clipper og Te-Clipper, og den endte som Vrag.

OSCAR JENSEN



Rundt om Jorden

i en lille Baad

Englænderen Dwight Long fortæller og giver gode Raad.



Englænderen Dwight Long, som sejlede Jorden rundt med »Idle Hour«.

i Oceanet?» — Nu til Dags er Spørgsmaalet om Foderet dog ikke saa slemt, naar man kan faa alt, hvad man vil have, i Tindaaser, saa man kan spise det næsten ligesom det var friskt. Tindaaserne bringer En i Stand til at medtage enorme Mængder af Føde til en lang Rejse i en endnu lille Baad.

Naar jeg var i Havn, undgik jeg naturligvis Tinføde. Saa spiste vi altid alt, hvad vi kunde faa af Frugt, Grøntsager og friskt Kød, og vi tog altid rigeligt med os til den første Uge. — Man skal nu holde Orden paa sine Tindaaser og passe paa, at der ikke kommer Vand eller Damp i dem, for en Overgang havde vi den beklagelige Oplevelse, at Fugtighed havde faaet Etiketterne vasket af en stor Portion af dem, saa vi ikke vidste, hvad de indeholdt. Middagen blev som et Hazardspil. Naar vi skulde have Bønner, fik vi Laks. Og med Appetit paa Pærer fik vi Sardiner.

Man kan maaske lære noget af mine Erfaringer, saa derfor stiller jeg dem gerne til Raadighed for »Vikingen«, hvis der er nogle af Læserne, der har Lyst til at tage en lille Tur.

Da jeg forlod Seattle paa Nord-Amerikas Vestkyst, og indtil jeg tre Maaneder senere naaede Honolulu, var en Trediedel af de tilbageværende Tindaaser blevet rustne. Det lærte mig noget, for jeg bryder mig ikke om at faa det mindste Angreb af giftige Bakterier ude til Søs.

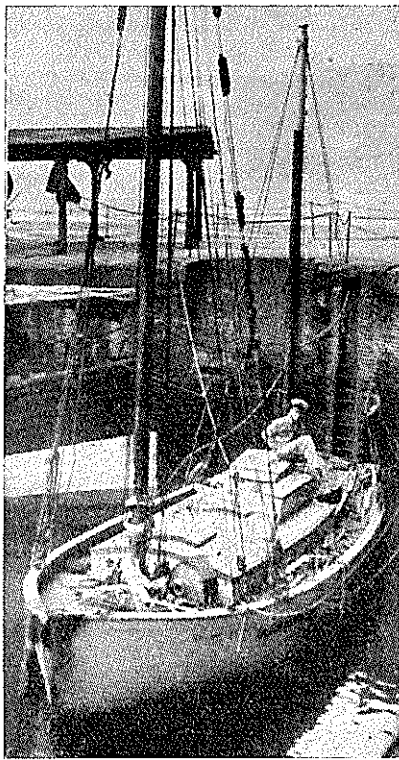
Tin, normalt behandlet, plejer ikke at ruste let, men om Bord paa

At tage et Kryds rundt om Jorden i Ens egen lille 3 Tons Baad? — Hvis man skal dømme efter Antallet af de Breve, »Vikingen« har faaet i Anledning af vore Artikler fornylig om »een Mand og en Baad« ude paa det store Hav, saa maa der være Tusinder af Mænd og Kvinder, som drømmer denne Drøm.

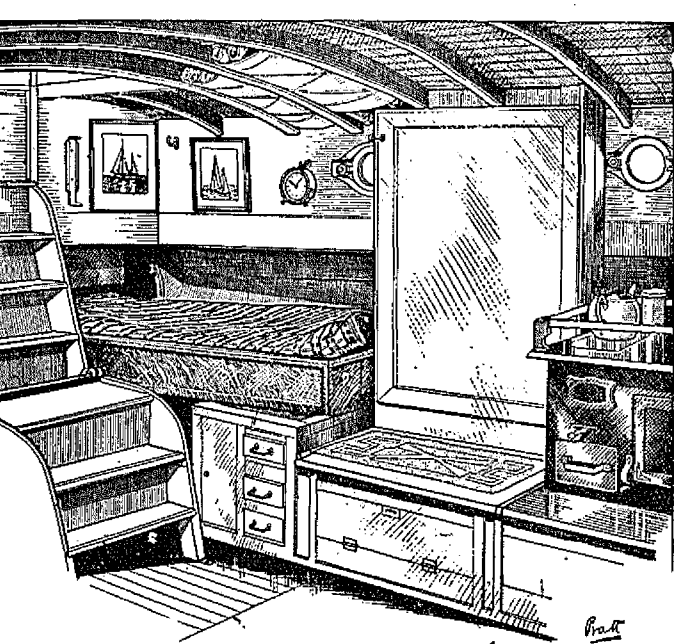
De fleste af Spørgsmaalene er praktiske nok, og meget hyppigt staar der: »Hvordan klarer man det med Føden saa lang Tid ude

et Skib, og især i et lille Skib, staves de ikke altid normalt. Jeg har faaet den Erfaring, at man skal sætte sine Konservesdaaser inden i endnu større lufttætte Beholdere for at holde Fugtighed ude. Det er godt med Biscuitdaaser, hvis Laagene lukker godt. Mere end det: Man skal male dem med Mønje, saa man holder Rusten væk. Og hver Gang man kommer til en Havn, skal man tage sine Daaser ud — vi havde 150 — skrabe Rusten af og male dem igen. Skønt vi gjorde det regelmæssigt, maatte vi alligevel kaste flere væk, som der allerede var gaaet Mug paa. Indbyggede galvaniserede Jernskabe, som er absolut vandtætte, er naturligvis endnu bedre, men de koster. Jeg har faaet lavet nogle, og hvor godt de opfylder deres Hensigt, viser bedst den Kendsgerning, at der ligger nogle Daaser med Sardiner og Frugt og Suppe, som jeg har købt i Singapore, og det er lige saa godt i Dag, som da jeg fik det om Bord.

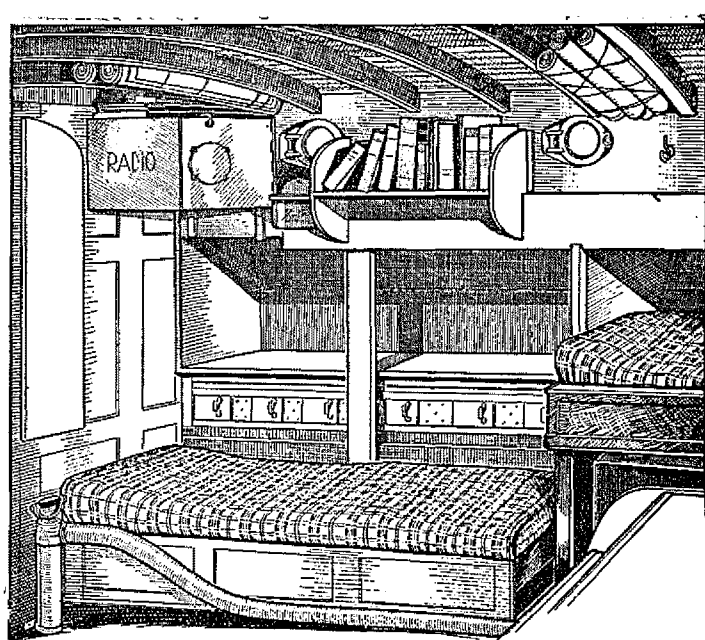
I Singapore fik jeg endnu et galvaniseret Aflukke bygget ind i Baaden til at opbevare Sukker, Mel, Ris og Soda — Rationer som er nødvendige dagligt og derfor bør være let tilgængelige. — Maaske vil det undre mange, at jeg maaske ofrer for megen Opmærksomhed paa Madspørgsmaalet. Men det er Resultatet af Erfaringer. Det er nødvendigt, det er praktisk, og det er billigst paa denne Maade. Jeg opdagede snart, at det var billigere at købe rigelige Kvantiteter i de større Havne. Naar man kun køber lidt ad Gangen, bliver det allfor dyrt. Al europæisk Føde koster det dobbelte ude i de andre Verdensdele. Paa Sydhavsøerne kan det ligefrem ikke betale sig at købe Konservesdaaser, for der er de saa dyre, at de er den rene Luksus. I Samoa fandt jeg Priserne saa høje, at det kunde betale sig for mig at tage med Damp til Australien og tilbage igen med Forsyninger fremfor at betale de høje Priser. Men da det næsten ikke er til at faa Mælk og Smør paa Sydhavsøerne, er det nødvendigt, at man tager Daaser med Smør og Mælk — i Pulverform — med sig. Alt dette med Føden paa en lille Baad bliver der i Reglen ikke tænkt tilstrækkelig over inden Starten. »Idle Hour« havde ikke saa lidt af forskellige Slags om Bord. For-



»Idle Hour« i Katharines Dock.



»Idle Hour« er praktisk udstyret.



»Idle Hour«.

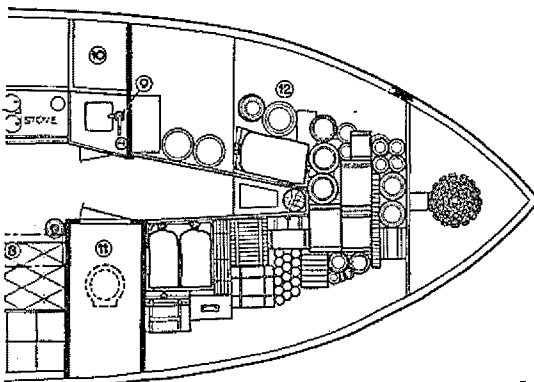
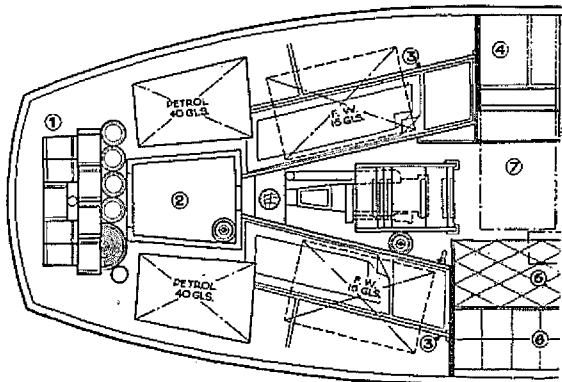
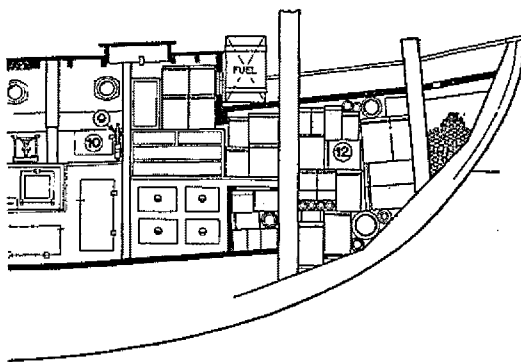
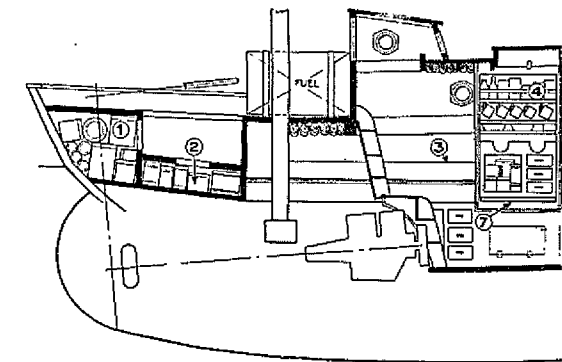
uden Føden havde vi lette Klæder, der passede til Troperne, sværere Tøj til de kolde Breddegrader, Redskaber til at fiske med, Tobak, Juveller, Parfumer etc. til Handel med de Indfødte, Skrivemaskine, Fotografiapparat, Apotek, extra Sejl, Kort og Navigationsinstrumenter, Bøger, Radio etc. . . . Denne Liste viser, at Baaden næsten var overfyldt, saa det gjaldt derfor om at beregne hver Kubiktomme rigtigt, hvilket bedst ses af de ledsagende Tegninger. Man maa huske paa, at vi var to om Bord.

Foruden Madforsyninger til 6 Mdr. havde »Idle Hour« Vand til fire Maaneder i to Beholdere. Jeg ra-

tionerede dog ikke Vandet. Enhver af os kunde faa saa meget, han vilde drikke, men ikke en Draabe maatte gaa til spilde. Hvis man kun vilde drikke en halv Kop Vand, maatte man ogsaa kun tage en halv Kop. Naar vi skulde koge Grøntsager, brugte vi halvt friskt og halvt Søvand. Vi barberede os ogsaa og børstede Tænder i Saltvand.

»Idle Hour« er lille, og dog kunde vi have alt, hvad der var nødvendigt og nyttigt om Bord. Skønt den paa sine Oceanrejser kun har haft to Mand om Bord, kan der sove 9, naar vi flytter lidt om paa Sagerne.

Dwight Long.



SCALE OF FEET

Plan over »Idle Hour«.



En Dykker gaar i Land i sin besværlige Dragt; En Ledsager holder meget omhyggelig Livlinen og Lufttrøret.

DYKKERENS

farlige Liv

FOR DEN UINDVIEDE maa Dykning synes at være et let Stykke Arbejde. Man trækker i en vandtæt Dragt, forsynet med Blylodder, der skal forhindre, at man flyder; saa fires man ned til Havbunden, mens Kammeraterne ovenover pumper Luft ned, for at man kan aande. Naar man er færdig, trækker man i Rebet, kaldet Redningslinen, og Drenge ovenover haler én op til Overfladen.

I Virkeligheden er Dybhavsdykning kun et Job for Staalnerver, Jernhelbred, omhyggelig Agtpaagivenhed for Detailler og konstant Aarvaagenhed.

Ingen fordums Ridder var klædt mere omhyggelig til Kamp end den moderne Dybhavsdykker før Nedstigningen i Dybet.

Det er koldt paa Havbunden, og Dykkerens Arbejde er haardt. For at beskytte sig mod Lungebetændelse har en Dykker ikke mindre end tre Sweaters og tre Par tykke, uldne Strømper paa. Dykkerdragten er spændt omkring ham paa samme Maade, som Rustningen blev det paa de gamle Riddere. Der er efter Traditionen et Ritual for Paaklædningen, som altid bliver fulgt. Først bliver Skulderunderlaget bundet fast for at tage Vægten af Kobberhjælmen. Derefter hjælper en Assistent ham selve Gummi-Dragten paa, idet han løsner de stramme Manchetter for at faa hans Hænder igennem. Dykkeren sidder ned, medens Assistenten lukker den inderste Krave paa Dragten og ordner de forskellige Skrueer, der findes for at fastgøre Hjælmen. Derefter stikker han i Støvlerne, begge forsynet med 35 kg Bly.

Saa kommer Hjælmen. Den bliver altid sat paa

med den yderste Omhu, thi Dykkerens Liv afhænger af dens rigtige Fastgørelse. Slangen skal føres fra Bagsiden af Hjælmen op under hans Arm, frem foran, saaledes at Dykkeren let kan naa den, uden den dog er ham i Vejen. Ventilene i hans Hjælm er meget omhyggeligt afprøvet, for at de altid kan arbejde tilfredsstillende.

Derefter bevæger Dykkeren sig ubehændigt hen til Stigen og klatrer ned ad den, indtil han staar i Vand til Livet. Et Blylod, der vejer 80 kg, bliver fastgjort over hans Ryg og et andet over hans Bryst. Saa bliver Glasset paa Hjælmen skruet fast, Pumpen sat i Gang, Dykkeren vinker for at tilkendegive, at alt er i Orden, og de Tilstedeværende giver, efter en sidste Undersøgelse, Dykkeren et lille Bank paa Hjælmen for at lade ham vide, at nu kan han gaa ned.

Derefter beror Dykkerens Liv paa Hjælperne, som aldrig giver Slip paa Redningslinen og Slangen, førend Dykkeren kommer op til Overfladen igen. Han mærker stadig Dykkeren i Enden af Slangen, akkurat som en Fisker mærker, at der er en Fisk paa hans Krog, idet han tager den slappe Slange ind for at undgaa, at den indvikles i Skær og Vragstumper og giver los, naar Dykkeren forlanger det.

Naturligvis beror Dykkerens Liv ogsaa paa ham selv. Nogle unge Mænd er unødvendig dristige, naar de først begynder denne Profession, men paa en eller anden Maade har den mudrede Verden paa Havbunden en beroligende Virkning paa dem. De opdager snart, at en tankeløs Handling kan koste dem deres Liv, og Forsigtighed bliver deres Kendetegn.

Dybhavsdykning er et meget vanskeligt Arbejde. Det kræver umaadelige Kræfter at aande i en Dybde af 50 Fod eller at være stærk nok til at bryde en Glasplade. At gaa er en Færdighed, der kræver kraftige Anstrengelser og lang Øvelse, hvis den skal opnaas uden unødvendig Kraftudfoldelse. En Dykker skal være trænet som Sportsmand og have sunde Lunger og Lemmer samt et sundt Hjerte.

Den vældige fysiske Anspændelse, som Legemet er udsat for blot ved en Nedstigning til en Dybde af 100 Fod, tænker man sjældent paa, og det er meget faa Mænd, der kan taale det.

At bevæge sig i denne Dybde kræver et umaadeligt Forraad af Ilt, og Dykkerens Hjerte maa slaa med en

betydelig forøget Hastighed. Hele Tiden indaander Dykkeren naturligvis komprimeret Luft, thi Lufttrykket inden for Dragten maa være det samme som Vandets. Vandets Tryk i en Dybde af 100 Fod vilde i modsat Fald være tilstrækkelig til at presse ham flad. At aande sammentrængt Luft udsætter Legemet ikke alene for et voldsomt Pres, men fylder ogsaa Legemet med et Overskud af Kvælstof. Dette Kvælstof kan danne smaa Bobler i Blodet, og hvis disse naar Hjertet, resulterer det enten i Dykkerens Død eller i den frygtelige Lammelse, som bliver kaldt »Dykkersyge«, en Sygdom, som gør den nederste Del af Legemet fuldkommen ubrugeligt.

Mærkelig nok truer denne Fare kun Dykkeren ved Opstigningen. Han kan gaa ned i en Dybde af 100 Fod paa faa Sekunder, men Opstigningen maa foretages meget langsommere. Ellers har det stigende Vandpres i Forbindelse med Trykket inden for Dykkerdragten den samme Virkning som at trykke Hanen ned paa en Sifon, og de frygtelige Kvælstofbobler dannes. — Hvis en Dykker har været i en Dybde af 100 Fod, maa han ikke komme op paa mindre end 57 Minutter. Han maa komme 40 Fod op i Minuttet, men til Gengæld maa han hvile og sætte sine Arme og Ben i Bevægelse i mindst 5 Min., inden han stiger de næste 10 Fod. Ved 30 Fodsmærket skal han hvile yderligere i 15 Min og gøre flere Bevægelser for at befri Musklerne for deres Overskud af Kvælstof. Ved 10 Fodsmærket maa han standse endnu 25 Min., og saa kan han først naa Overfladen.

Opfindelsen af den undersøiske Telefon af Mr. R. H. Davies nedsætter Dykkerens Risiko betydeligt, thi nu kan han tale med sine Kammerater ovenfor og fortælle dem, hvad han ønsker. Sker der noget, f. Eks. hvis Linerne bliver indviklet i hinanden, kan en anden Dykker øjeblikkelig blive sendt ned for at hjælpe ham.

Men der sker stadig Ulykker. Fornylig var en Dykker i Arbejde paa 100 Fods Dybde i en skotsk Sø. Pludselig telefonerede han op.

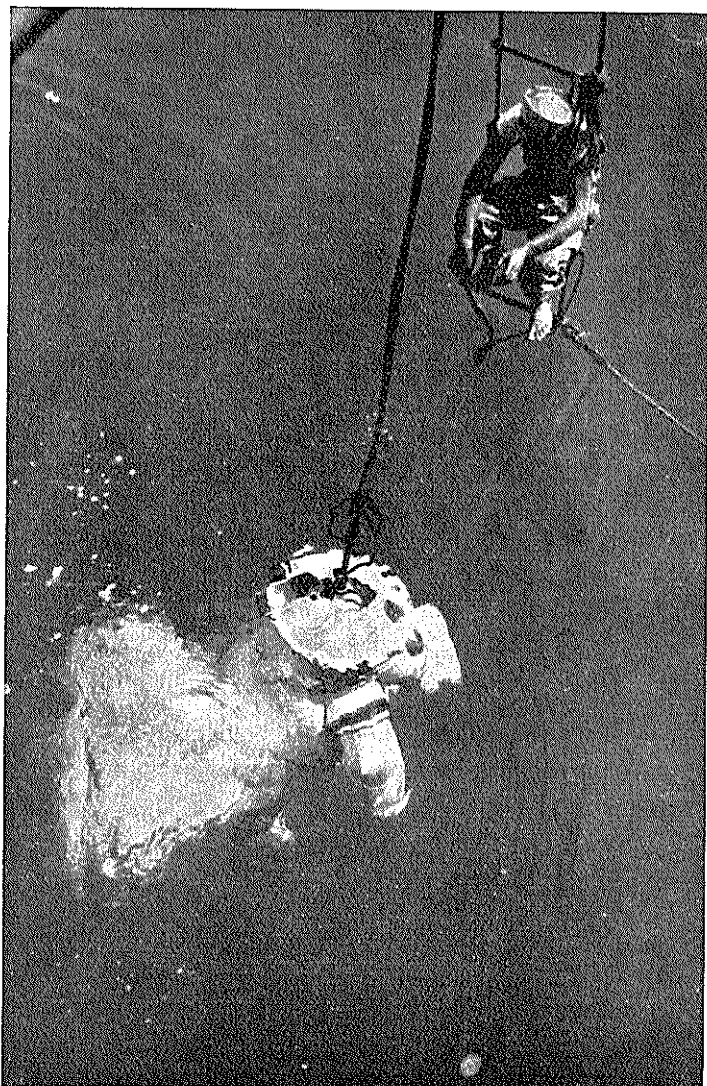
»Der er kommet Vand ind der er ingen Luft.« En Flænge i hans Dykkerdragt havde ladet Vandet strømme ind og afbrudt hans Luftforsyning.

Han var næsten 200 Fod nede, og Trykket var forfærdeligt. Normalt skulde han have været over en Time om Opstigningen, men i Løbet af faa Minutter vilde han være druknet. Han maatte hurtigt hales op til Overfladen, og hans Tilstand var yderst daarlig, da han naaede op. Han var lige akkurat ved Bevidsthed. Han blev i en Fart iført en nyt Dykkersæt og igen firet ned til en Dybde af 80 Fod. Saa blev han ganske langsomt halet op.

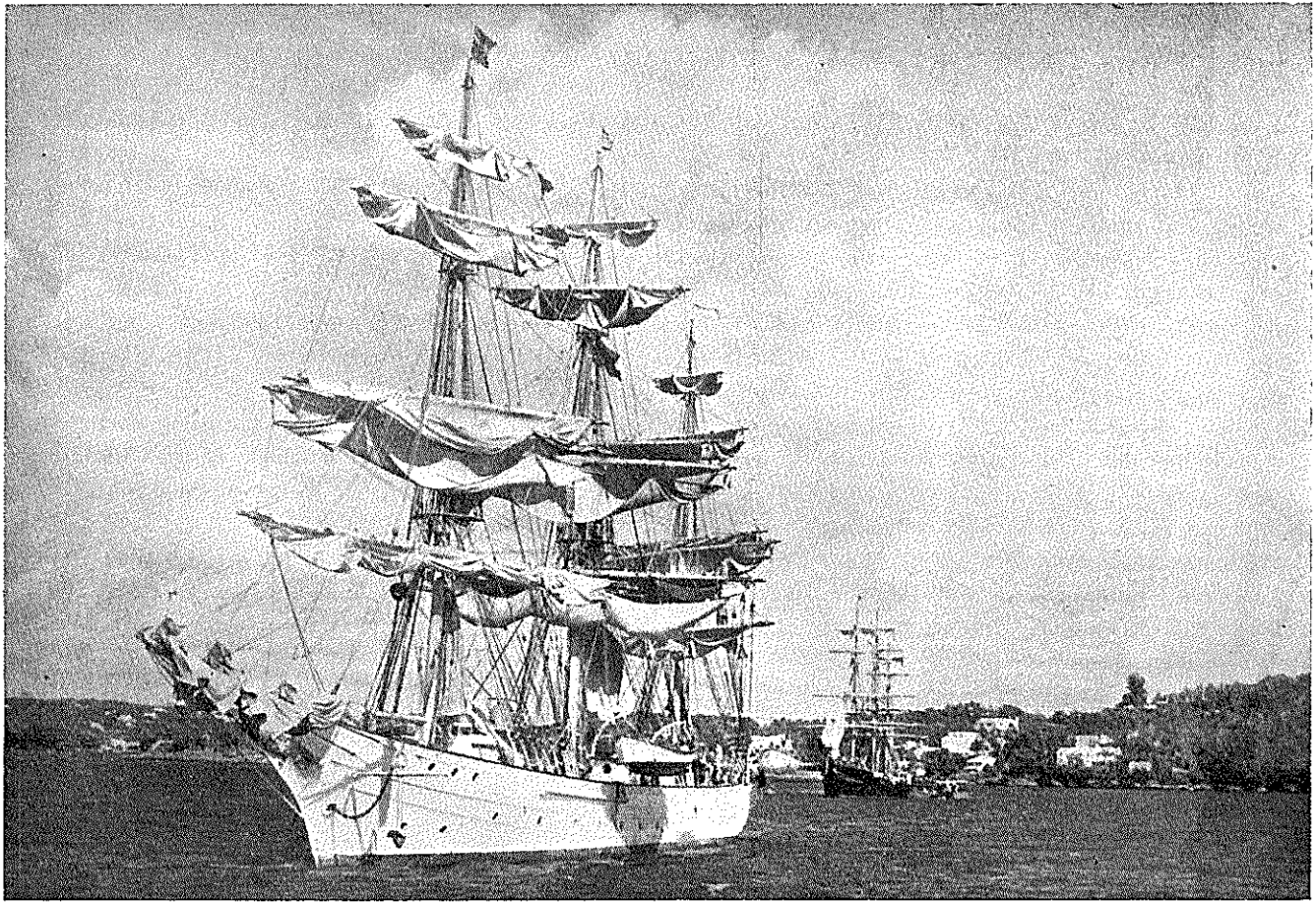
En Time senere blev han forsigtigt bragt op i Baaden. Han var frygteligt kvæstet og meget svag, og han havde mistet Førligheden.

En Ambulance kørte ham til Stationen, hvor han blev anbragt i et Tog til London og derfra kørt til et Hospital for at faa en speciel Behandling i et lufttryksreguleret Rum.

Efter 5½ Times Behandling reagerede han over for Behandlingen. Han havde genvundet sin Førlighed. Smerten var væk, og Helbredelsen var kun et Spørgsmaal om Tid og Hvile. Dykkerens Gerning er ikke let.



En Dybvandsdykker i Færd med at blive hejset ned fra Ledsagerskibet »Artiglio« i en speciel Dragt beregnet til at modstaa det enorme Pres i Dybder, hvor ingen før har gaaet.



»Seven Seas« og »Joseph Conrad« (den gamle danske »Georg Stage«) til Ankers ved Bermuda Øerne.

Allan Villiers skriver om

JOSEPH CONRAD

Skibet var bygget af et Folk, der elskede Søen, det danske Folk. Det var et sikkert Skib, solidt. Hun kunde staa imod al Slags Vejr. Hun saa lille ud i Forhold til saadanne Kæmper som den 3000 Tons »Parma« og Barken »Penang«.

»Hvad for en Flaske har du faaet den ud af?« spurgte en ung Mand, som jeg havde faaet over til mig fra »Plandome«, et af de store Kornskibe fra Australien. Ikke alene han, men mange andre, som havde været paa Kornskibene, tilstod aabent, at de frygtede Tanken om, at en saa lille Baad skulde gaa ud paa en Jordomsejling. Men jeg lærte efterhaanden at se paa

den ikke som en lille Baad, men som et stort Skib. . . .

Mine Drengene var all right. Skønt mange af dem var grønne af Søsøge, vaade og kolde, var de flinke og modige her til deres første Erfaringer om Livets Realiteter. Vi var langt ude af Kanalen, før de var bleven rigtig klare i Hovedet om, til hvilke Vagter de hørte. Vi havde passeret Ushant, før nogle af dem overhovedet vidste, at der var nogle Vagter.

To Dage efter hørte jeg paa min lille Traadløse i Salonen om to Mænd, som var fløjet var England til Australien i et Aeroplan paa tre Dage. Dette var utvivlsomt et stort Fremskridt. Men der var meget

mere personlig Tilfredsstillelse i vor langsomme Vandring fremad gennem Søen, antikveret, primitiv og hundrede Aar bag den Tid, vi lever i. Jeg kan ikke se saa meget i det, vi lærer at betragte som Fremskridt i vort daglige Liv. Vi vilde have mere Komfort, hvis Skibet havde været forsynet med Centralvarme, og vi vilde have faaet bedre Maaltider, hvis vi havde haft et elektrisk Køkken med Frigidaire. Men vi klarede os godt uden disse Ting og savnede dem aldrig. Der er mange Ting i Livet nu til Dags, som — saa vidt jeg kan se — bare forøger vore Bekymringer. Livet bliver blødt og fløjelsagtigt, fuldt af Trivialiteter. Men jeg havde et Skib at sejle, og jeg er ingen Filosof. Der var faldet en Spand ned paa Køkkens Hoved, og jeg skulde sy Hullet sammen. Det gjorde jeg uden Cloroform og saadanne Ting, og han gjorde ingen Vråvl. Søen sprøjtede op i hans Ansigt, og Havets Lugt fyldte hans Lunger; han gik videre til sit Arbejde....

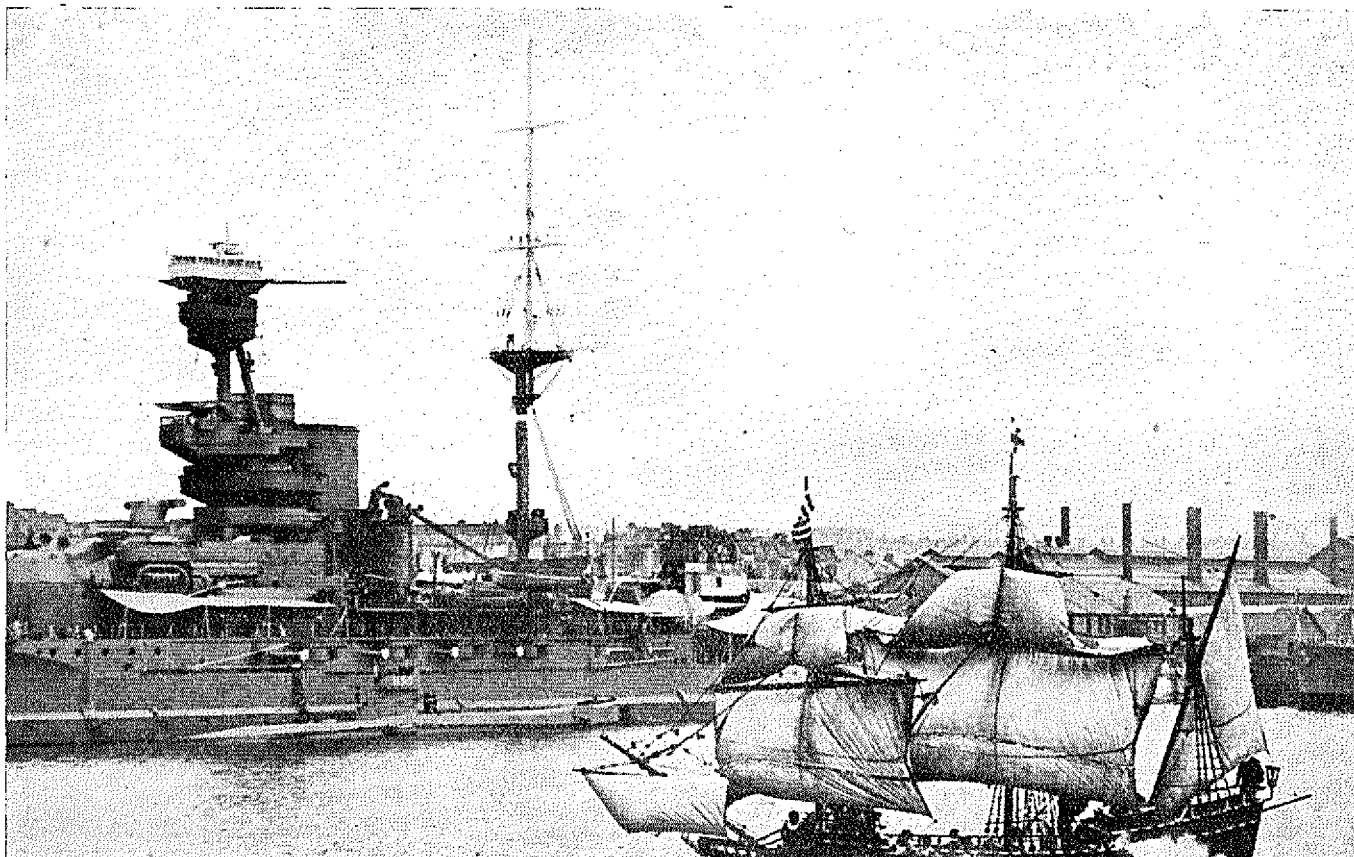
Mange af Drengene kendte intet til Søens Liv, da de kom. Men de lærte, — lærte i Sandhed godt. Der var nogle, som mukkede, højt og længe, men at mukke har altid været den Søfarendes Privilegium. Jeg

vidste, at hvis jeg ikke kunde holde dem sammen, vilde intet eller ingen hjælpe mig. De fleste af Kadetterne havde betalt. Jeg mente, det var fair nok, at de skulde bidrage noget til Rejsens Udgifter, hvis de da ønskede at blive Sømand. Jeg satte dette Beløb lavt. Jeg skulde holde dem i to Aar hele Verden rundt. Vi var ingen Bande Driverter, og det var heller ingen Diskussionsforening, der skulde bestemme, hvad der skulde gøres. Skibe, der skal ud paa den Maade, kommer i Reglen ikke langt. Hvis der er noget, jeg vidste fuldstændigt, frem for noget andet, saa var det dette — at Skib og Hav kan man ikke lege med, ellers dræber de os. Her var ingen Diskussioner. Jeg havde Ansvaret alene for 22 Menneskeliv.

Der var Dage i Sydhavet, hvor Stormene hylede, og Bølgerne piskede hen over Skibet, og min ereste Bøn var: Gud hjælpe os alle! Det kunde meget vel have været Enden paa det hele for os alle. Men den lille, gamle »Georg Stage« klarede sig mod de rasende Vande rundt om Cape Horn i den lange, vilde Nat —



Den gamle og den ny engelske Marine ved Plymouth Marine Uge. En Model i halv Størrelse af Drake's berømte »Golden Hind« passerer det 30,000 Tons store Slagskib »Revenge«.





Østgrønlandsk Eskimoboplads. Nede i Strandkanten ligger Kajakkerne klar til Brug for det Tilfælde, at et Stykke Vildt dukker op indenfor Synskredsen.

Blandt østgrønlandske

FANGERE

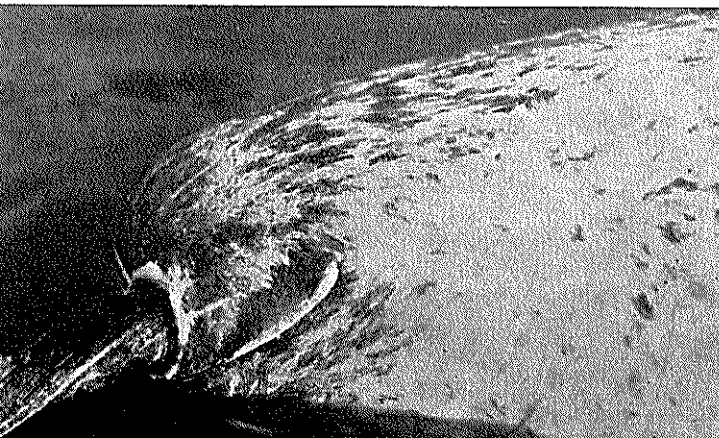
En Narhvaljagt

MEDENS Havdyrfangsten i de senere Aar er gaaet væsentlig tilbage i den vestlige Del af vor højnordiske Kolonis vidtstrakte Kystomraade, har dette gamle eskimoiske Erhverv i Østgrønland bevaret sin oprindelige Betydning som de Indfødtes forremste Beskæftigelse og hævder sig endnu som Midtpunktet i disse fordringsløse Menneskers daglige Liv.

Som et interessant Træk af dette ældgamle eskimo-

iske Fangstliv skal jeg i det efterfølgende berette om en Jagt paa en af Ishavets mindre Tandhvaler, den ejendommelige Narhval, hvis mægtige Stødtand har givet Anledning til vore Forfædres Fabel om Enhjørningen.

Ved Sommerens Slutning havde jeg for kortere Tid slaaet min Teltlejr op i Nærheden af en Eskimoplads ved Munden af den store Scoresbysundfjords mange Forgreninger. En sen Aften, jeg laa allerede i min Sovepose, hørte jeg Stemmer udenfor Teltet, og kort efter kom en ung Grønlander tilsyne i Teltaabningen. Af alt det, han i sin synlige Op-hidelse sagde, forstod jeg kun det ene Ord »Kilaluvak«, som betyder Narhval. Jeg kom hurtigt ud af Soveposen, og et Blik ned til Stranden overbeviste mig om, at alle Kajakker var borte; de laa allerede et Stykke fra Kysten og gled hurtigt frem mellem Isflagerne i Retning



Narhvalens Hoved med den ejendommelige, snoede Stødtand, der rager frem af Overkæben.



To af de største Narhvaltænder.

mod to store Isfjælde. Kort efter hørte jeg ogsaa Hvalerne, men disse befandt sig endnu i betydelig Afstand fra Jægerne.

Det syntes at være en større Flok Narhvaler, der paa sin Jagt efter de velmagende Polartorsk havde været dybere inde i Fjorden og nu stod i Begreb med at forlade den, for igen at søge ud til Ishavet. Hvalerne svømmede i en bred Front i Retning mod Kysten.

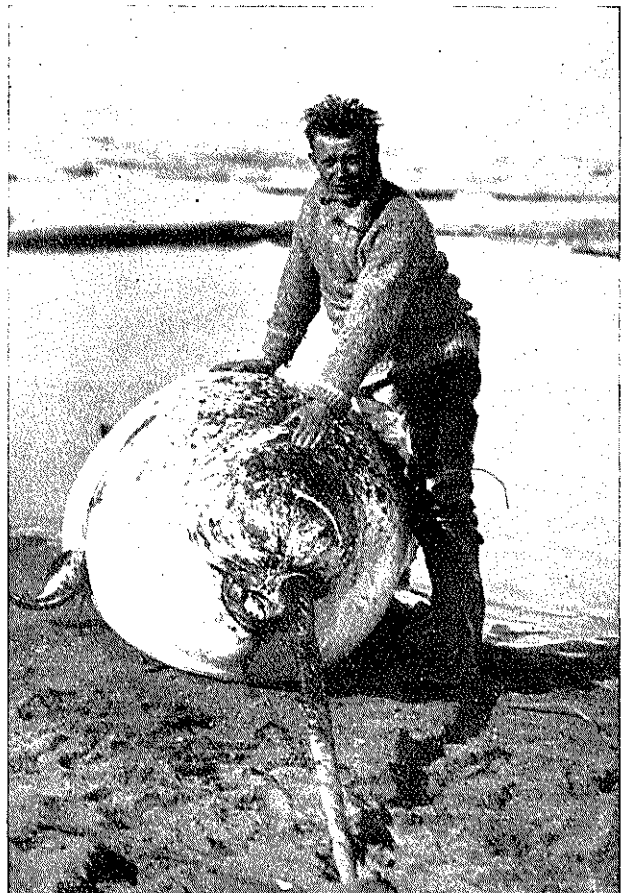
Afstanden mellem Jægerne og deres intetanende Vildt blev hurtig mindre. Pludselig holdt Eskimoerne op med at ro og dannede en lang Front — der var ialt seks Kajakker — for at afvente Hvalernes Ankomst. Endnu en Gang dukkede disse op i Nærheden af et Isfjæld; et efter et kom de store Hoveder til Syne. Kun een Gang tømte de Lungerne og fyldte dem igen sugende med frisk Luft, et Tegn paa, at de følte sig sikre og veltilpas. Nu var Tidspunktet kommet. Naar de næste Gang dukkede op, maatte de være tæt foran Kajakkerne. En Stund endnu laa Eskimoerne stille. Saa skød pludselig de to midterste Kajakker frem med kraftige Aaretag, og næsten samtidig dukkede midt imellem dem en lang Støtdand op af Vandet, og med et dumpt Brøl kom et formløst, glinsende Hoved til Syne. Paa nøjagtig samme Maa-

de fulgte den næste Hval, saa den tredje og fjerde. Imedens rykkede de to Eskimoere nærmere hinanden, lagde deres Aare foran sig paa Kajakken og greb efter Harpunen, dette farlige Vaaben i en øvet Eskimos Haand.

Hvad der nu skete, gik for sig med en saadan Hurtighed, at jeg ikke formaaede at følge Enkelthederne. Jeg hørte et højlydt Plask, en Skumbølge sprøjtede op mellem Jægerne, og en bred Halefinne susede igennem Luften og svævede et Øjeblik over Hovederne paa de dristige Jægere. Lynsnart vendte den ene Eskimo sin Kajak og kastede Svømmeblæren paa Vandet, hvor den øjeblikkelig blev trukket ned i Dybet af den harpunerede Hval. Saa blev det stille. Eskimoerne roede fra hinanden og fordelte sig over et stort Omraade.

Vel var Hvalen harpuneret, men een Svømmeblære var ikke tilstrækkelig til at hindre den i at dykke, der-til hørte mindst tre, og hvis det var en stor Hanhval, fem. Foreløbig kunde Hvalen rase ud i Dybet. Svømmeblæren hindrede den i at følge de andre Hvaler, der ogsaa forlængst var udenfor Synsvidde.

Næsten en halv Time holdt den harpunerede Hval det ud under Vandet. Paa et helt andet Sted end



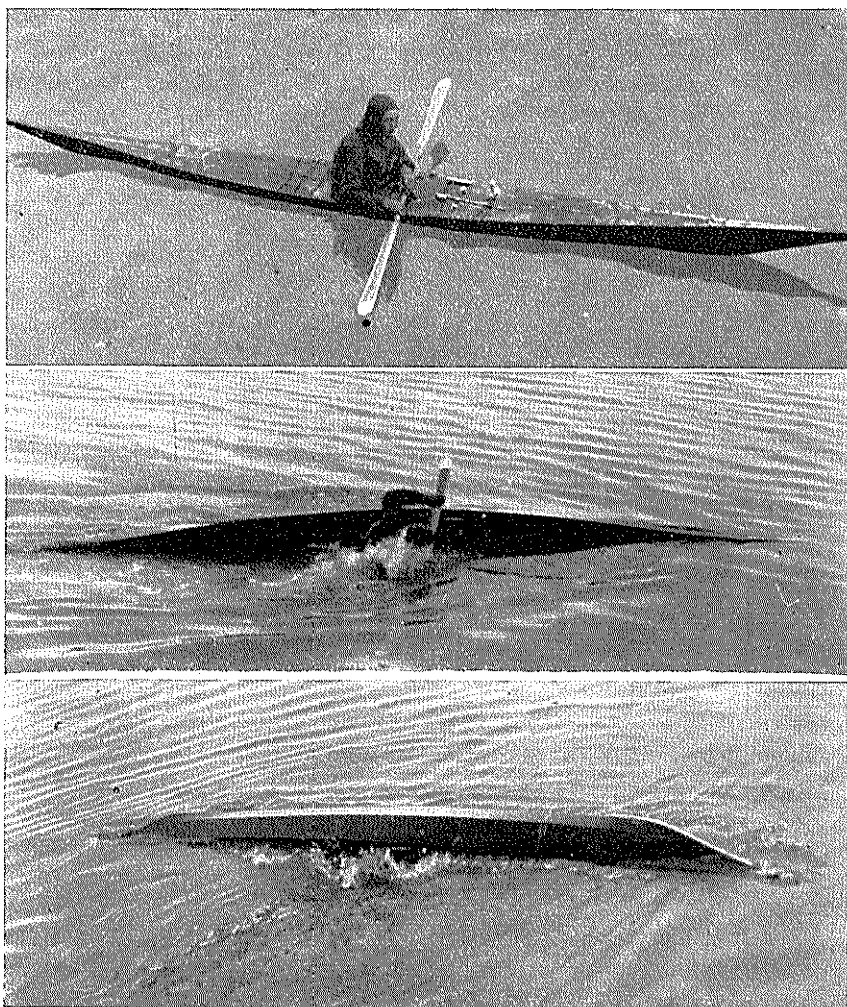
En stor, velvoksen Han-Narhval.

formodet dukkede pludselig Svømmeblæren op, og med en højlydt Stønnen kom Hvalen igen til Overfladen. De to nærmeste Esikmoer roede til, alt hvad de kunde, men endnu før de naaede Stedet, var Hvalen dykket igen. Faren for, at den nu igen fjernede sig langt fra Jægerne, var ikke stor. Det langvarige Ophold under Vandet og dens fortvivlede Anstrengelser for at befri sig for den generende Svømmeblære havde udmattet den saa meget, at den snart maatte dukke op igen. Men denne Gang kom Hvalens Forehavende ikke til Udførelse. Endnu før den kunde trække Vejret, havde den en ny Harpun i Nakken, der tilmed blev ført med saa stor Kraft, at dens Skaft et Øjeblik blev siddende i Huden.

Med et mægtigt Spring, saa at Halefinnen stod lodret over Vandet, skød det skræmte Dyr igen ned i Dybet. Jeg skal indskyde her, at Harpuneringen næppe voldte Hvalen nogen Smerte. Den lette grønlandske Harpun trænger ikke dybere ind end til Hvalens tykke Spæklag, hvor den hager sig fast.

Nu var Eskimoerne sikre paa deres Bytte. Jagten havde udmattet Hvalen saa meget, at den nu kun kort Tid ad Gangen kunde opholde sig under Vandet, og da den efter et Kvarters Tid igen kom til Syne, laa den en Stund stønnende i Overfladen. De hurtigt tililende Jægere benyttede denne Lejlighed til at jage den endnu to Harpuner i Ryggen, og nu var det forbi med at dykke. Hvalen forsøgte igen paa det, men blev hindret deri af de fire Svømmeblærer, som den ikke kunde trække under Vandet. Men endnu var det store Dyr i Besiddelse af sine Kæmpekræfter. Med en høj Bølge foran sig arbejdede det sig stødvis frem gennem Overfladen for paa denne Maade at befri sig for sine Plageaander.

Men Eskimoerne lod den foreløbig i Fred, vel vidende, at de fire Svømmeblærer, som den maatte trække efter sig gennem Vandet, hurtigt vilde udmatte den.



Ikke sjældent sker det, at Fangerne under Jagten tvinges til at kæmpe deres lette Kajak, enten for derved at redde sig ud af en farlig Situation, eller for ubemærket at nærme sig Vildtet. Paa disse tre Billeder ser man en Fanger udføre dette Kunststykke.

En hel Time fulgte de i Kølvet af den flygtende Hval. Lidt efter lidt blev dens Bevægelser svagere, og den forsøgte igen at dykke, men kom aldrig dybere, end den ca. fem Meter lange Fangeline tillod det. Denne Lejlighed benyttede Jægerne. Hver Gang Hvalen kom op til Overfladen, roede de tæt hen til den, og endelig lykkedes det en af Jægerne at give den en Kugle i Hovedet.

Som ramt af et Lyn stoppede det mægtige Dyr i sin Flugt og laa uden Bevægelse i Overfladen.

Eskimoerne trak sig nu skyndsomt tilbage i respektfuldt Afstand, thi ved den snart indtrædende Døds kamp var det livsfarligt at opholde sig for nær ved Hvalen. En rum Stund laa det tilsyneladende døde Dyr endnu ubevægeligt. Saa løftede det langsomt Hovedet, indtil Støtdanden stod i en spids Vinkel over Vandet. Som om det endnu en Gang vilde vise sine Kæmpekræfter, krummede det Ryggen, lod samtidig Hovedet synke og begyndte nu

med sin brede Halefinne at piske Vandet, saa Bølgerne skyllede op paa Stranden, og Eskimoernes lette Kajakker blev kastet op og ned som Nøddeskaller. Pludselig blev det stille. Endnu en Gang løftede Hvalen sit Hoved, en Rysten gik gennem dens Krop og forplantede sig let henover Vandets Overflade, og saa var det forbi. Langsomt sank det livløse Dyr, indtil Svømmeblæserne holdt det oppe.

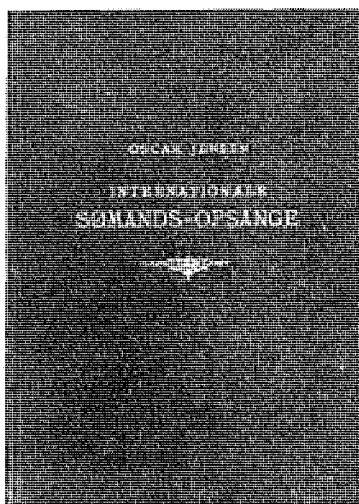
Med stor Jubel modtoges Jægerne af Kvinderne og Børnene. Hele Natten igennem havde de siddet dels paa Stranden, dels udenfor deres Jordhytter og med den største Spænding fulgt alle Jagtens Enkeltheder. Hvalens Dødskamp havde de hilst med et stort Glædeskrig, og da nu Jægerne med deres Bytte nærmede sig Stranden, løb de dem i Møde i det iskolde Vand, hver bevæbnet med en stor Kniv, for at sikre sig et Stykke af den velsmagende Hud.

To Timer senere laa Hvalen paa det tørre, og et Kæmpemaaltid efter gammel eskimoisk Skik tog sin efter at blive kogt og spist. Længe, til langt hen paa Begyndelse.

Store Stykker Hud og Spæk med Kødklumper blev slæbt ind i Jordhytterne, hvor Mænd og Kvinder grupperede sig omkring de dampende Kødgryder og afvekslende fortærede raa Hud med Spæk og halvkogt Kød. Alt af Hvalen blev benyttet, selv Blodet, som først en Time blev stillet i Solen for derefter at blive kogt og spist. Længe, til langt hen paa Morgenen, varede dette Gilde, og hele den følgende Dag var ikke et Menneske at se udenfor Hytterne. Alle sov de Rusen ud ovenpaa den kraftige Kost, kun nede ved Stranden sloges Hundene om de tiloversblevne Rester.

Atwin Pedersen.

JEN MÆGHEJ SMUK CHANTIE-BOG



Forsiden Bogens Størrelse 25x18 cm

OSCAR JENSEN:

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

Shirtingsbind med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7.50

Nedsat til

Kr. 3,75

Faas hos

Vikingens Forhandlere

eller paa

Bladets Ekspedition

Central 9822

Gangspil-Chanties.

Gangspil-Chantien har ligesom Bradspil-Chantien to Solo-
strofer og to Korstrofer; men efter sidste Korstrofe følger til-
lids et langt Refrain, som ogsaa ryges af alle.
Som for Bradspillets Vedkommende begynder her ogsaa
med *Outward Bound Chanties.*

Rio Grande I

Allegretto.

Solo: Solo: Kor: Kor:

30

En Side i Bogen



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Hvor slap vi sidst? — Naa, det var ved det med Søslanger. Ja, nu skal De høre. Vi laa ved Kysten af Sumatra og lastede Cobra (Brilleslanger) Jeg har altid været uhyre interesseret i akvariske Fænomener og laa derfor som oftest inde paa Stranden og rodede i Vandet efter alle de smaa tekniske Vidundere, der lever deres skjulte Liv i Strandkanten.



Jeg havde lige trukket en lille, søvglinsende Skabning, der nærmest lignede en almindelig Hundestejle, op af det klare Vand, da »Baadsen« og Kokken Andersen, — eller »Gumme«, som vi kaldte ham, — kom forbi. De standsede brat, og »Baadsen«s Ansigt blev, saavidt jeg kunde se, ganske blegt af en sølsom Ophidselse.



Stammende og hakkende fik han omsider forklaret mig, at det lille Væsen, jeg havde fisket op ikke, — som jeg havde tænkt, — hørte til Sildeslagten, men at det, — ja, tænk Dem, jeg troede næppe mine egne Øren, da Baadsmanden med en af Spænding skælvende Stemme forklarede mig, at det var en ung Søslange. Ja, nu ser jeg Dem igen, kære Læser, trække paa Skuldrene og ganske stille hviske »Svips hen for Dem. Det har mange hvisket for Dem, og mange vil hviske det efter Dem.



Men jeg har hele Skibets Besætnings Underskrift paa, at det var en ægte Søslangeunge, jeg havde været saa ubegribelig heldig at faa fat i. — Lykken følger den frække, og blind Høne kan ogsaa finde et Korn, som Ordsproget siger. — Dyret blev omhyggeligt bragt om Bord og anbragt i en Gaskumme med Feskvand. — Aarhundredets Sensation!



Jeg glædede mig til at hjembringe den uhyre Sjældenhed. Jeg saa i Anden mit Navn prange paa Forsiden af alle Verdens Blade og Aviser: »Søslangens Ophinder«, »Søslangianus Peteri Pralhus«, som dens latinske Navn antageligt vilde blive i Fremtidens Zoologer for Mellemskolen og Gymnasiet.



Sjov var det med Dyret, for det voksede »springvis«, som man siger. En Morgen var den saa ledes pludselig blevet en halv Snegs Gange saa stor og lignede paa dette Tidrum af sin Udvikling til Søslange nærmest en Torsk. Hvad den dog ikke var. — Det var umaadeligt interessant.



Hele »Perseus«s Besætning fulgte med Spænding Sagens videre Gang. Vilde det lykkes at bringe Sjældenheden velbehødent hjem? Første Gang — for første Gang i Verdenshistorien: den rigtige, spillevende Søslange fra Verdens-



Hele Besætningen styrtede skyndsomst agterud, naar jeg kaldte for at vise dem, hvor stor Havuhyret nu var blevet. De smed alt, hvad de stod med, og kom styrtende nedenunder. — Kun var der een Ting, der forundrede mig: Dyret



»Det kommer, — det kommer«, sagde han. Han forklarede mig, at han havde set saadanne halvvoxsne Søslanger hos de indfødte paa Philippinerne, og at de først antog Slangefacon, naar de var 14 Dage gamle. — Altså maa De vente

St. George's Dag 1918

ET 20 AARS MINDE

Ved Ing. AAGE OLSEN

»St. Georg for England«. Det var Signalet, der blev hejst om Bord i Destroyeren »Warwick« lige før Solnedgang den 22. April 1918. Daværende Commodore Sir Rodger Keyes (nu Admiral) havde hejst sin Stander om Bord i »Warwick« og kommanderede en blanded Eskadre paa Vej til Zeebrügge for at blokere den derværende Kanal, som Tyskerne benyttede som Basis for Torpedo- og Undervandsbaade til stor Gene for de engelske Marinefartøjer, der patruljerede i Nordsoen og Kanalen.

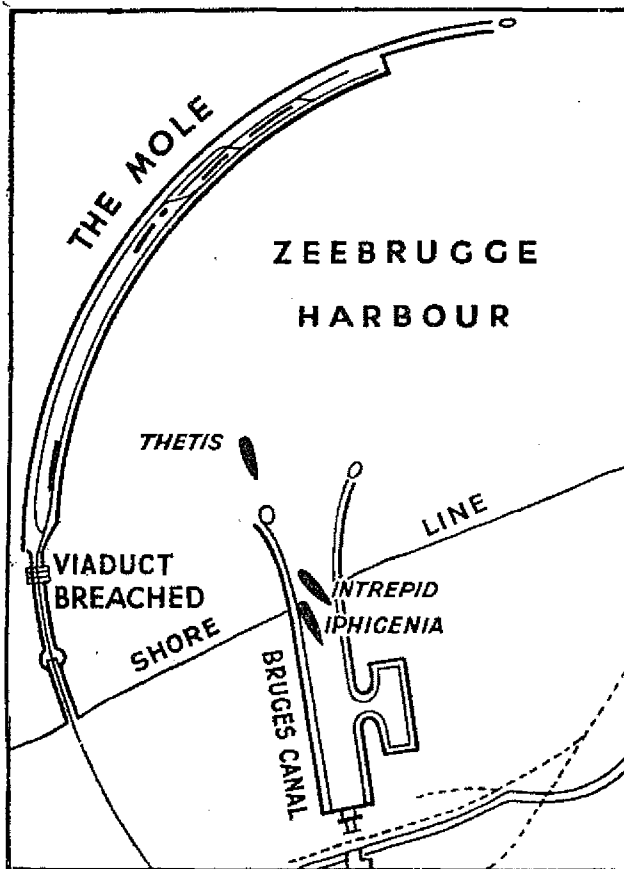
I mange Maaneder havde Commodore Keyes arbejdet paa denne Plan, bistaaet af en Stab af særligt udsøgte Officerer. Planen gik ud paa at blokere Ostende og Zeebrügge, der begge var besatte af Tyskerne og stærkt befæstede. Angrebet skulde sættes ind paa begge Steder samtidig. Da Commodore Keyes ikke selv kunde være begge Steder, besluttede han sig for selv at lede Angrebet paa Zeebrügge, medens Angrebet paa Ostende blev betroet til Commodore Herbert Lynes. Dette Angreb blev paa

Grund af svigtende Held ikke gennemført og maatte opgives. Det engelske Flyvevæsen havde en streng Tid forud for Angrebet. Mange Luftfotografier maatte tages af Zeebrügge og Omegn, og disse i Forbindelse med Commodore Keyes' personlige Lokalkendskab lod ingen Tvivl mulig om Opgavens Vanskelighed, og mange rystede paa Hovedet og hævede, at det var Galskab at forsøge et saa dumdrigt Foretagende.

Ved Zeebrügge var der bygget en Mole, ca. 2 km lang, der næsten omklamrede Havnen. Den havde en Bredde paa ca. 70 m og var spækket med Kanoner, Maskingeværer og andre Forsvarsmidler, der sikrede enhver Angriber en varm Modtagelse. Naar det betænkes, at de Blokskibe, det var Meningen at anvende, skulde passere denne Mole for at naa ind til Kanalmundingen, maa det synes, at Chancen for en hel-

dig Ekspedition var meget lille. Til alt Held var Sagen i de rigtige Hænder. Commodore Keyes var i Besiddelse af et ukueligt Mod, og det kunde ikke et Øjeblik falde ham ind at opgive sin Plan eller nære

nogen Tvivl om dens Gennemførlighed. Det var hans Hensigt at besætte Molen, bringe Forsvaret til Tavshed ved Overrumpling, men selv dette vilde næppe mange Øjeblikke sikre ham Arbejdsro, idet Forstærkninger meget snart vilde ankomme fra Fastlandet, og alt maatte derfor sættes ind for om muligt at forhindre dette. Tilfældet kom her Keyes til Hjælp, idet der et Stykke fra Kystlinien var en Gennemsejling i selve Molen, ikke større end at den kunde befares med mindre Fartøjer, men tilstrækkelig for Keyes og hans Mænd. Denne Gennemsejling maatte ødelægges, og Forstærkningerne kunde da ikke naa frem til Molen til Hjælp for den paa Molen værende Besætning. Det næste Problem var, hvorledes de mange Fartøjer kunde bringes frem til Zeebrügge uden at blive splittet af Fjendens Stry-

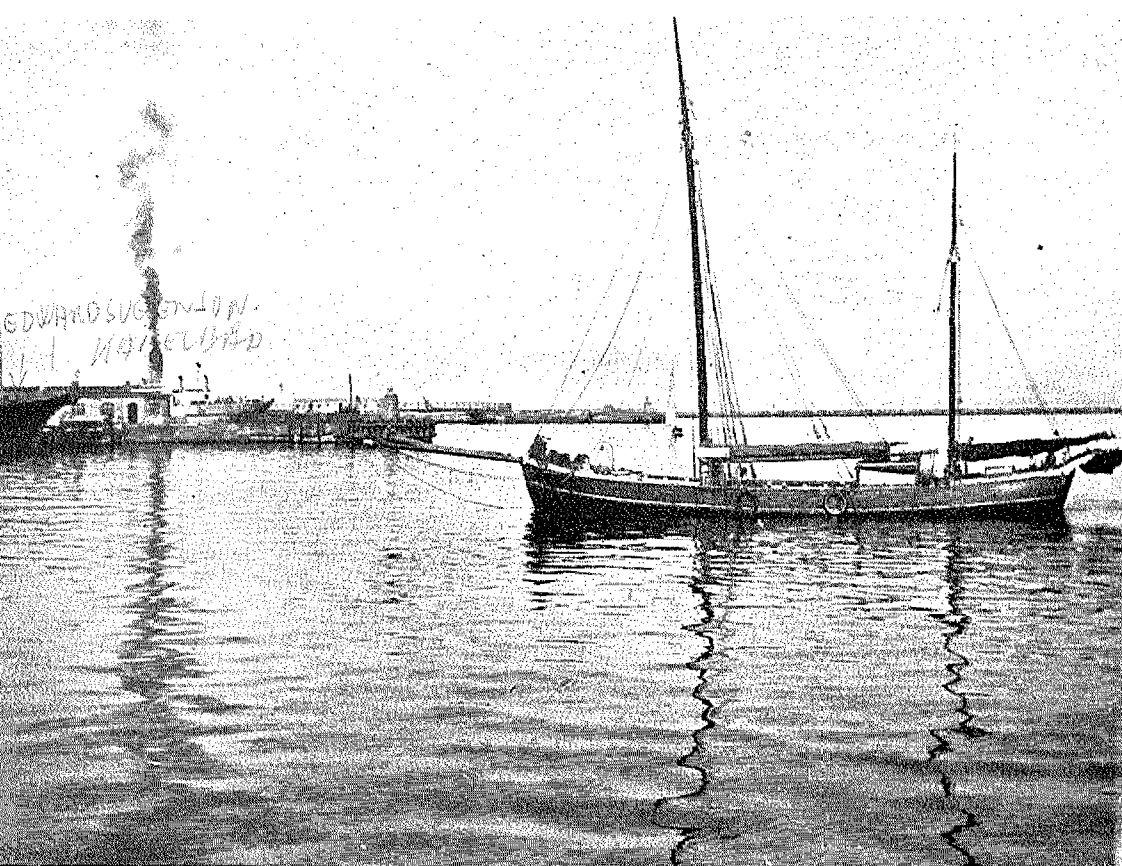


Kort over Havnen.

ker, der maatte antages at være paa deres Poster, en Risiko der steg, jo nærmere man kom ind under Kysten. Commodore Keyes henvendte sig igen til Flyvevæsenet, og Ving-Commander Frank Brock paatog sig at organisere Udlægning af Taage for derved at skjule Ekspeditionen, naar den nærmede sig Flanderns Kyster. Selve Ekspeditionen var i haard Træning ved Dover, Chatham og ved Themsmundingen.

Medens Forberedelserne stod paa, udførte Dover-Patroljen sin Tjeneste paa normal Maade. Monitorerne bombarderede Belgiens Kyst, der udlagdes Minefelter, der var beregnet paa at være ude af Funktion efter et nærmere fastsat Tidsrum. Flyvemaskiner og hurtiggaaende Motorbaade udfoldede en livlig Aktivitet langs de fjendtlige Kyster baade ved Dag og ved Nat. Det vilde derfor ikke vække særlig Interesse, naar

Indsejlingen
til Københavns
Frihavn med den
yderste Ende af
Langelinie-Molen.



EN GÅLENS FOR UDSEENDELSE - SE HJERTE STREKKE FOR STØBET I
DE ...

en Nat et større Antal Skibe pludselig mødte op udenfor Zeebrügge.

I Mellemtiden blev tre gamle Krydsere, »Thetis«, »Intrepid« og »Iphigenia« udrustede som Blokskibe. Alt indenbords, der maatte antages at have Interesse for Fjenden, og som ikke var strengt nødvendigt for Tjenesten, blev fjernet. Maskinrummet og Kommandopladsen blev ekstra forstærket ved Hjælp af Betonblekke, ligesom Skibets Rum i videst mulig Udstrækning blev fyldt op med Beton, saaledes at det vilde afstedkomme de størst mulige Vanskeligheder at fjerne Skibene, naar de var sænket ved Kanalmundingen. Der var gjort særlige Foranstaltninger til hurtigt at sænke Skibene ved at sprænge Bunden ud, naar de var paa Plads, ligesom der var bibeholdt nogle faa Kanoner til Besætningens Forsvar, og endelig Røgudviklingsapparater, som kunde dække Besætningens Tilbagetog, naar den forlod Vraget. Under alt dette maatte det ogsaa tages i Betragtning, at Skibenes Dybgaende ikke blev for stort, og der medførtes ikke mere Bunkers end højst nødvendigt for at dampe over Kanalen. Den berømte gamle Krydser H. M. S. »Vindictive« blev udtaget til at føre Stormtropperne, der skulde sætte sig i Besiddelse af Molen. »Vindictive« efterfulgtes af to Liverpool-Færger, »Iris« og »Daffodil«. Disse to skulde føre Stormtroppernes Reserve og om nødvendigt hjælpe til med at trykke »Vindictive« ind til Molen. For at lette Besætningens Adgang til Molen og landsætte den hurtigst muligt var der bygget særlige Dæk og Løbebroer paa bagbords Side. Dette Dæk var omtrent i samme Højde som Molen. 18 Broer var fastgjort til Dæk og Løbebroer og kunde lægges over, naar Skibet var langs Molen, ligesom der i saa vid Udstrækning som muligt

var sørget for Dækning for Besætningen længst muligt. Haubitsere, Morterer og Flammekastere var anbragt paa særlige Steder, saaledes at »Vindictive« var i Stand til at tage Kampen op med de tyske Befæstninger, medens der blev lagt til. Store Fendere hang langs Bagbordsside, og Masten, der var fjernet fra sin normale Plads, var rigget ud som Beskyttelse for bagbords Skrue.

»Iris« og »Daffodil« blev ogsaa særligt udstyret til Togtet, og alle tre Skibe var rigeligt forsynet med Entrehager og Kroge, som sikrede, at Skibene kunde holdes paa Plads langs Molen.

Commodore Keyes havde forskellige Planer for Gennemsejlingens Odelæggelse, saaledes at Forstærkningernes Ankomst kunde forhindres eller i hvert Fald vanskeliggøres. Imidlertid blev det en af Leut. Commander F. H. Sandford udarbejdet Plan, der blev den gældende. Commander Sandford, der allerede havde en lang Krigserfaring bag sig og bl. a. havde gjort Tjeneste ved Dardanellerne, foreslog, at der medbragtes to gamle Undervandsbaade, og at disses Stævne blev fyldt med Sprængstoffer. Baadene skulde udstyres med Gyroskopstyring, der vilde sætte Chefen i Stand til at rette Baadene ind paa Maalet og saa forlade dem i et medbragt Fartøj, hvorefter Besætningen vilde blive optaget af en Motorbaad. Saa fremt Proverne viste, at Gyroskopstyringen var upaalidelig, maatte Baadene føres helt ind til Gennemsejlingen, og Besætningen først forlade disse efter at Sprængmekanismen gennem Tempering var sat i Funktion.

De medfølgende Destroyers, Monitører og Kystmotorbaade, Motorbarkasser og Luftfartøjer, der var en Del af Commodore Keyes' Eskadre, blev af Wing-

Commander Brock mesterligt udstyrede med Taageapparater.

En mere vovelig Færd er sjældent bleven bragt til Udførelse, og det var under dette Indtryk, at Commodore Keyes havde fortalt sine Officerer og sit Mandskab, at det eneste Haab de havde om at slippe fra dette Foretagende med Livet, var at ende Krigen som tyske Krigsfanger, Chancen for at komme tilbage var — — ringe.

Det er givet, at Mandskabet til denne Ekspedition maatte være særlig udsøgt. Officerer og Mandskab maatte være Mænd med Nerver af Staal, Initiativ og personligt Mod for at sikre et heldigt Resultat. Forberedelserne maatte gøres i største Hemmelighed, og naar Keyes talte med de forskellige Officerer, var det eneste, han spurgte dem om, om de var villige til at deltage i og lede en særlig vanskelig Opgave, hvor Risikoen var stor.

Som Chef paa H. M. S. »Vindictive« blev udnævnt Kaptajn, nuværende Kontreadmiral A. F. Carpenter, der var Medlem af Keyes' Stab. Som Næstkommanderende fik han Kaptajnløjtnant R. Rosoman. Som Chef paa »Thetis« ansattes Kommander R. S. Sneyd, paa »Intrepid« Løjtnant Stuart Bonham Carter, og »Iphigenia« kommanderedes af Løjtnant E. W. Bilyard Leake. »Iris« og »Daffodil« kommanderedes af henholdsvis Kommander Valentiner Gibbs og Løjtnant H. G. Campbell (nu Adjutant hos H. M. Kong George VI). Kaptajn H. C. Halahan og Oberstløjtnant B. N. Elliott blev udpeget til at lede Stormafdelingerne. Løjtnant Kommander A. G. Harrison var Chef for Landgangstropperne fra »Vindictive«, og Løjtnant C. C. Dickenson havde Ledelsen af Sprængstofkompagniet. Det var udelukkende Frivillige, der blev medtaget, og de blev hovedsagelig taget fra Hjemmeflaaden og trænet i Dover og Chatham. Man gik grundigt til Værks. Der blev bygget en Model af Zeebrügge med Molen, saaledes at man nøjagtigt kunde instruere saavel Stormtropper som Sprængkompagniet i det Arbejde, der forestod. De vidste, hvor de skulde søge de strategisk vigtige Partier, saa snart de var landsat paa Molen. Der blev dog intet sagt om Formaalet med disse Forberedelser, derimod udspreddes det Rygte, at Marinen var i Færd med at uddanne et Ekspeditions-

korps, der skulde forstærke den haardt trængte Hær, der kæmpede i Frankrig, et Rygte der ikke syntes usandsynligt paa det Tidspunkt.

Det gamle Slagskib »Hindustan«, der var under Kommando af Kaptajn A. P. Davidson, anvendtes som Depotskib for Blokskibenes Mandskab. Om Bord i »Hindustan« var tilkommanderet en Skibspræst Rev. C. Peshall, der forstod at vinde Mandskabet for sig og opmuntre dem i denne vanskelige og nervepirrende Periode. Og først da Afsejlingens Time slog, aabenbarede Commodore Keyes sin Plan for Besætningen — Formaalet med den forestaaende Rejse — og gav enhver Lejlighed til at gaa i Land igen, saafremt de ikke ønskede at være med. Det eneste Svar, han modtog, var et enstemmigt »Leve for Konge og Fædreland«.

I Begyndelsen af April var alt klart til Afrejse. Kun to Ting var nu nødvendige, nemlig et fordelagtigt Vejr og en maaneløs Nat. Det første var indlysende af Hensyn til den kunstige Taage, der skulde anvendes, og Maanen maatte helst holde sig i Skjul, saa Flaaden dækket af Mørket kunde naa sit Maal. . . .

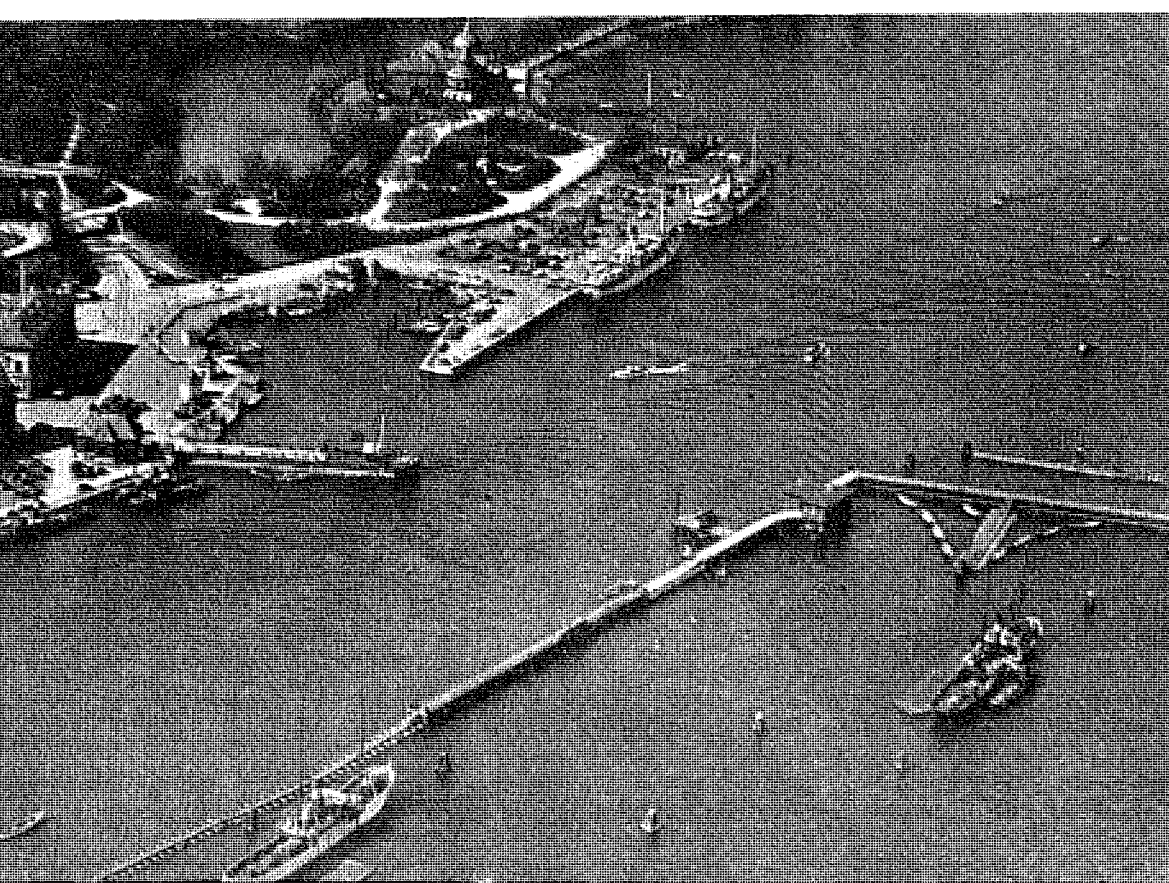
To Gange forsøgte Keyes at tage af Sted med sine 74 Skibe af forskellig Art, dækket af Admiral Tyrwhitts Nordsøpatrulje, der havde sit Patruljeomraade mod Nord, og to Gange maatte han vende om paa Grund af ugunstige Vindforhold. En mindre beslut-som Mand vilde i disse Tilfælde have fortsat, og Ekspeditionen vilde have været mislykket. Men Keyes var besluttet paa at gennemføre sit Foretagende og maatte derfor afvente det rette Øjeblik. Selvfølgelig var Officerer og Mandskab skuffet, naar der blev givet Ordre til at vende om, men de forstod, at Keyes' Skuffelse var ikke mindre end deres, de kendte hans Tanker, og Aanden og Moralen forblev uberørt heraf.

Skuffelserne viste imidlertid, hvor gennemtænkt og gennemorganiseret Ekspeditionen var. Signalet til at vende om blev kun givet med et enkelt Ord pr. Radio eller Projektør, og 74 Skibe vendte paa modsat Kurs, som om Manøvren udførtes ved højlys Dag.

De mørke Nætters Tid var forbi, og det syntes, som om Udsigten for at komme af Sted nu var ringe. Admiralitetet pressede paa, ogsaa fordi man ikke turde tage Risikoen for at bevare Hemmeligheden me-



Turistskibe
ved Lange
linies Kaj



get længere, og overfor Presset fra Admiralitetet besluttede Keyes at begive sig af Sted ved første Lejlighed uden at afvente de maaneløse Nætter.

Den 23. April var Tidevandet fordelagtigt, og Tidspunktet varslede godt, for man havde netop ødelagt en tysk U-Baad i Minefeltet ved Dover. Kl. 13 afsejlede Eskadren i to Afdelinger. Keyes ledede sevl styrbords Deling, medens »Vindictive« havde Kommandoen over bagbords. Keyes havde saaledes personlig Opsigt med Blokskibene og Stormskibene, der fulgte i »Vindictive«s Kølvand. »Iris« og »Daffodil« blev bugseret af »Vindictive« en Del af Vejen, da de ikke kunde medføre tilstrækkelig Kulbeholdning, og selvfølgelig nedsatte dette Marchfarten betydeligt. De to Undervandsbaade, C. 1 og C. 3, der kommanderedes af Løjtnanterne A. C. Newbold og Sandford, bugseredes af en Destroyer og eskorteredes af en Vedetbaad med Kaptajnløjtnant F. H. Sandford om Bord.

Kort efter Solnedgang stod Fuldmaanen op og gjorde Nat til Dag. Men Keyes havde Selvtillid og stolede paa sine Besætninger, skønt det var en frygtelig Risiko, de løb, da Luftfartøjer med Lethed kunde observere hans Flaade og slaa Alarm i Tide. Imidlertid blev det diset Vejr, og det begyndte at smaaregne. Bedre Held kunde man ikke ønske sig, og man naaede ogsaa den første Bøje udfør Zeebrügge ca. 17 miles ude, uden at der var set det mindste til Fjenden. Her blev den Del af Blokskibenes Besætninger, der ikke var strengt paakrævede om Bord, overført til Motorbaade. »Entrepid« havde imidlertid Vanskeligheder med sin ene Motorbarkasse og maatte forsætte med 34 Mand mere om Bord end beregnet. Den næste Bøje passeredes Kl. 23,30, og her skiltes man fra den

Del af Flaaden, der skulde til Ostende. Vejret var som sagt fordelagtigt for Skibene, men meget ugunstigt for Luftfartøjerne, saa det Luftangreb, der skulde dække Flaadens Ankomst, kunde ikke bringes til Udførelse. Det usigtbare Vejr havde ogsaa forsinket den Beskydning, som Monitorerne havde til Op-gave at paabegynde. Keyes ledsaget af 5 Destroyers forcerede nu frem, klar til at hindre Fjendens mulige Fremtrængen og forhindre et Angreb paa Blokskibene. Motorbaadene, der hver havde sin særlige Mission, løb nu frem for fuld Kraft og udlagde deres kunstige Taage. To af Baadene løb helt ind til Havnen og affyrede Torpedoer mod de der liggende tyske Torpedojagere. Paa dette Tidspunkt var man i Land klar over, at der forestod et Angreb. Lysgranater blev opsendt i alle Retninger og gjorde endnu en Gang Nat til Dag, men den lavt liggende Taage skjulte Angriberne. Snart begyndte Skydningen, og Granaterne slog ned mellem Skibene.

Faa Minutter før Midnat var »Vindictive« fremme ved Molen, ca. 300 yards ude. Chefen havde sit Artilleri klart til Skud, men afventede endnu i det Haab, at han ikke var opdaget fra Land. Han slog fuld Kraft frem for at lægge til ved Molen, men endnu før han var ved Molen, aabnede Tyskerne Ilden paa ham med alt, hvad der kunde bære, og Artilleriofficeren, Kommander Osborne, var ikke sen til at besvare Ilden. Kl. 0,01 laa »Vindictive« ved Molen, og man lod straks et Anker gaa for at holde Skibet paa Plads. Imidlertid var Kaptajn Carpenter paa Grund af Skydningen kommet lidt længere ind end beregnet og havde vanskeligt ved at orientere sig. Uheldigvis klarede det samtidigt op, og Maanen afslørede Skibet fuldstændigt, hvorefter en heftig Beskydning straks fortsattes

med det Resultat, at Oberst Elliot, Major Cordner og Kaptajn Halahan dræbtes i det Øjeblik, de var i Færd med at føre deres Mandskab ind paa Molen, men ca. 3 Minutter senere var »Daffodil« til Stede uden at være ramt, og Chefen, Løjtnant Campbell, skønt saaret, førte straks sit Skib ind paa Siden af »Vindictive« for at trykke det ind paa Plads, og fortsatte med denne Manøvre i ca. 1 Time. Hans Maskinbesætning udmærkede sig ved denne Lejlighed, for til Trods for en Træffer i Kedelrummet med stor Fare for Eksplosion, forblev de paa deres Post, og det er et Under, at Skibet undgik total Ødelæggelse. I sin Rapport til Admiralitetet beretter Keyes da ogsaa, at uden »Daffodil«s Tilstedeværelse vilde »Vindictive«s Angreb være mislykket. Stormtropperne om Bord paa »Daffodil« sprang om Bord i »Vindictive« og derfra ind paa Molen.

Til at begynde med var det kun muligt at faa to Landgange ført ind til Molen i Stedet for de paatænkte fire, paa Grund af, at »Vindictive« slog ud i Landingsøjeblikket. Mandskabet, der skulde i Land med Maskingeværer, havde derfor den største Vanskelighed med at komme i Land. Kaptajnløjtnant A. L. Harrison, der skulde i Land med første Afdeling, blev haardt saaret og Kommandoen maatte afgives til Kaptajnløjtnant B. Adams, hvis Afdeling allerede havde lidt store Tab. Imidlertid var »Iris« (Chef Commander Gibbs) kommet frem. Dette Skib var noget forsinket grundet paa, at Slæberen sprang, men »Iris« naaede desuagtet frem ca. 10 Minutter efter, at »Vindictive« havde lagt til Molen. »Iris« landede haardt mod Molen, og Chefen havde megen Vanskelighed med at faa sit Skib paa Plads. En enkelt Landgang blev lagt over til Molen, og Løjtnant C. Hawkings, der skulde lede Landsætningen, blev dræbt i samme Øjeblik han satte Foden paa Molen. Kaptajnløjtnant Bradford forsøgte at faa en Fortøjning bragt i Land og sprang fra en Kran ombord i Land med en Trosse. Under sit Forsøg paa at gøre den fast, blev han opdaget af Fjenden og udsat for en hæftig Beskydning med det Resultat, at han faldt ned mellem Skib og Mole. Der blev gjort store Anstrengelser for at bjerge ham, og Underofficer Hallihan satte Livet til under

dette Arbejde. Commander Gibbs saa, at det var haabløst at holde sit Skib paa den tiltænkte Plads, og lod falde af agten for »Vindictive« hvor han forblev under Expeditionen.

Under alt dette kæmpedes der kraftigt paa selve Molen. Da det første Landsætningshold kom i Land, mente man, at Molen var forladt, men blev snart belært om det modsatte og led i Løbet af faa Øjeblikke store Tab. Wing-Commander Brock løb ind til en tilsyneladende forladt Udkigspost for at skaffe sig Oplysninger om Situationen, men vendte aldrig tilbage. Han havde udtrykkeligt bedt om at faa Lov til at ledsage Stormafdelingen, og efter den Andel, han havde i Togtets Tilrettelæggelse, var det Keyes umuligt at nægte ham dette. Det var et stort Tab for Keyes. Imidlertid havde Harrison, til Trods for at han var alvorligt saaret, fulgt efter Adams, og Landingsholdet under Major Weller mødte nu op med Forstærkninger. Kaptajn Sandford RM. avancerede paa Molen og foretog et Modangreb, men store Tab reducerede de allerede stærkt svækkede Stormafdelinger. Ikke alene havde »Vindictive« lidt store Tab, medens den lagde til Molen, men Afdelingerne fra »Iris« og »Daffodil« var forsinkede. »Vindictive« var meget aktiv med sit Artilleri og forhindrede saaledes at de tyske Destroyers kunde tage Del i Aktionen. Løjtnant S. Rigby og hans Deling, der forsøgte at holde Fjenden fra at entre »Vindictive« blev udsat for saa stærk Ild, at de alle dræbtes. Carpenter blev saaret, Rosoman blev to Gange saaret i Benene, Commander Hilton Young (nu Lord Kennet) blev haardt saaret i Armen, og Sergeant N. Finch vedblev ene Mand at betjene sit Lewis Gevær i haardt saaret Tilstand, medens hans Kammerater udførte deres Del af Tjenesten.

Pludselig lød der et Jubelraab fra »Vindictive«s Besætning. Der hørtes en mægtig Eksplosion, og et blændende Lyn oplyste hele Kampladsen ved den inderste Ende af Molen. Gennemsejlingen var sprængt i Luften. U-Baad C 3 under Kommando af Sandford jun. havde gjort Arbejdet ganske solo. Uheldigvis havde U-Baad C 1 mistet sin Slæber for tidligt og var ikke i Stand til at følge med i Angrebet, og Sandford havde derfor fortsat ganske alene med C 3.



Islandsdamperen ved
Forenede Handels- og
Oplagspladser.

*06. Bødenhamer
B. Dorn...*

Projektørerne spillede paa C 3. Uden Tvivl mente Fjenden, at den engelske U-Baad sejlede ind i Fælden, og man kunde høre, hvorledes den tyske Besætning gjorde sig lystig over, at Baaden gik sin formodede Undergang i Møde. Imidlertid fortsatte Sandford sin Kurs med stor Koldblodighed, og for at være sikker paa Resultatet førte han sin Baad helt ind i Gennemsejlingens Jernkonstruktion med 10 Knobs Fart, hvor Baaden blev siddende. Saasart Baaden sad fast, blev Lanterne tændt, og Sandford og hans Mandskab, seks ialt, forlod Baaden i den medfølgende Motorbaad. For fuld Kraft gik Vejen tilbage under heftig Beskydning, hvorunder Chefen saaredes, men det lykkedes dog at komme af Vejen, forinden den store Eksplosion ødelagde Gennemsejlingen.

Hvad der hidtil var foregaaet var kun Forspillet. Paa fastsat Tid førte Commander Sneyd om Bord i »Thetis« de tre Blokskibe paa Plads i Havnen. Skjult bag et Røgslør, lige til han rundede Fyrtaarnet paa Enden af Molen, lykkedes det Commander Sneyd for fuld Fart at naa ind i Havnen, hvor han modtoges af en heftig Beskydning, som omgaaende blev besvaret. »Thetis«, der havde Tidevandet med sig, brød igennem Netspærringen i Havnen, men det hjalp ikke ham personligt. Derimod fik de efterfølgende Blokskibe Ordre til at passere styrbord om, og deres Passage var sikret. »Thetis« havde allerede lidt en Del ved Beskydningen, der kom fra alle Sider, men Commander Sneyd manøvrerede sit Skib sikkert og koldblodigt ind i den gravede Rende og gav her Ordre til at sprænge Skibet i Luften. Besætningen havde opført sig upaaklageligt og fik nu Ordre til at forlade Skibet. Mandskabet gik i Baadene, og som sidste Mand om Bord satte Chefen Sprængmekanismen i Gang, og et Øjeblik efter sank »Thetis«. Fartøjerne blev angrebet og noget beskadigede, Chefen selv fik en lettere Gasforgiftning, men de allesteds nærværende Motorbaade var ogsaa her og bjærgede Besætningen ud af Ilden.

Turen kom nu til »Intrepid«, og Løjtnant Bonham Carter strøg for fuld Kraft forbi Thetis med Kurs lige mod Kanalmundingen. Til Trods for, at Skibet blev udsat for en heftig Beskydning, led Skib og Besætning ingen eller ringe Skade. Ved Indsejlingen til Kanalen svajede han sit Skib tværs og sprængte det, endnu inden Besætningen var kommen fra Borde. De blev alle bjærgede paa en mirakuløs Maade. En Del af Besætningen mente, at Baadene var overfyldte, og forblev om Bord, men atter kom Motorbaadene til Hjælp, ligesom en Destroyer deltog i Bjærgningen. Chefen og seks Mand maatte bjærge sig paa en Flaade, men blev kort efter optaget af en Motorbaad.

»Iphigenia« var det sidste af Blokskibene, der skulde paa Plads, og den unge Løjtnant Billyard Leake, der var Chef, mødte her en heftig Beskydning i det Øjeblik han passerede Molehovedet. Han fik »Intrepid« i Sigte og manøvrerede sit Skib ind paa den bedst mulige Plads, hvorefter han gav Ordre til at forlade Skibet og sprængte det.

Denne Beretning kan ikke slutte uden at nævne det udmærkede Arbejde, der blev udført af Motorbaadene. Skulde en Baad fremhæves frem for de øvrige, maatte det blive Nr. 282, der førtes af Løjtnant Percy

Dean. Han forlod de synkende Blokskibe under den heftigste Beskydning med næsten 100 Mand om Bord, hvoraf mange var saarede.

De medfølgende Destroyers havde heller ikke liget paa den lade Side under Angrebet. Chefen for Expeditionen, Commodore Keyes, var selv om Bord i HMS »Warwick«, der under hele Affæren havde været snart her og snart der, til Trods for, at Sigbarheden var besværliggjort paa Grund af Røgsløret, der forhindrede ham i at have Overblik over hele Situationen. Han undersøgte Tilstanden paa og ved »Vindictive«, og han hjalp til med at dække Blokskibenes Ankomst. Han havde mødt Fartøjerne, der forlod de synkende Skibe i Havnen, og fik Rapport af dem, og kort sagt, han var i Berøring med alt og alle under hele Angrebet og rede med en hjælpende Haand eller et opmuntrende Ord, hvor det var nødvendigt.

Kl. 12,50 (0,50) havde Blokskibene udført deres Mission, og Signalet for Tilbagegang blev givet. Stormtropperne begyndte med det samme at vende tilbage til deres Skibe, medtagende saa mange saarede som muligt, Captain Carpenter tøvede med at lægge fra, indtil han var sikker paa at alle, der kunde bjærges var bjærget. Først Kl. 1,10 gav han Ordre til at kaste los og til at bugsere Skibet ud. Imidlertid brast Slæberen næsten med det samme, men Carpenter dækkede sig bag et Røgslør indtil han kom klar af Molen. Daffodil fulgte efter, men Iris var knap saa heldig. »Iris«' Røgudviklingsapparater var beskadiget, og Skibet udsattes for en heftig Beskydning fra Land. Chefen blev dødelig saaret, og Major Eagles dræbtes. »Iris« kom i Brand, og det var med største Vanskelighed, at Ilden blev dæmpet. Var en Motorbaad ikke kommet tilstede i det afgørende Øjeblik og havde lagt et Røgslør, havde det sikkert været nødvendigt at efterlade Skibet paa Stedet. Nu mistede man otte Officerer og 69 Mand, medens tre Officerer og 102 Mand saaredes.

Det var en stærkt reduceret Flaade, men en sejrrig Flaade, der kom tilbage Dagen efter. Keyes sejlede hjem for fuld Kraft og passerede alle sine Skibe, hvor han overalt modtoges med Jubel. Han løb paa Siden af »Vindictive« og signalerede »Vel gjort«.

St. Georges Dag 1918 vil altid mindes i den kongelige Marine som en af Flaadens store Dage. Næsten 800 Officerer og Menige blev dræbt eller saaret under Expeditionen, hvori deltog alle Kategorier indenfor de britiske Søstridskræfter.

Som Tak for sit Arbejde blev Keyes adlet, og mange Dekorationer uddeltes til Officerer og Mandskaber. Løjtnanterne Sandford og Dean modtog Viktoriakorset, og yderligere blev der ved Afstemning uddelt 4 af denne eftertragtede Dekoration.

Kong Georg den V. sendte sin Lykønskning i følgende Ord:

»The splendid gallantry displayed by all under exceptionally harzardous circumstances fills me with pride and admiration«

og til disse Ord kunde hele den britiske Nation slutte sig af ganske Hjerte. A. O.

*Hvor
Sommerens
hvide Sejl
bliver til*

Ved TAGE NISSEN



SEJLMAGERKUNST — i gamle Dage Romantik — i vore Dage praktisk Videnskab

I en gammel Ejendom nede i Nærheden af Havnen stiger jeg op ad nogle smalle Trapper, som mange Generationer har slidt hule, og der hviler en Lugt over Trappegangen, der bliver stærkere, jo højere jeg kommer op. Lugten er en herlig Blanding af Tjære, Tovværk og Sejldug, og den viser Vejen til mit Maal — Sejlmagerens Loft. Jeg har lidt sidende i Blodet endnu af den Respekt og Romantik, der i min Barndom hvilede over Sejlmagerens Loft, og jeg kan ikke lade være at forestille mig, at naar jeg nu om lidt træder ind paa Loftet, saa sidder der nogle gamle saltvandshærdede Gubber med Snadden i Munden og syr store tunge Sejl til den næste Langfart, og som modtager den nysgerrige med en gevaldig Beretning om dengang ude paa Kinakysten....

Selvfølgelig ved jeg godt, at det hører Fortiden til. Jeg ved, at jeg er paa Vej op til et moderne Sejlmageri for at faa lidt at vide om Sejl af unge moderne Sejlmagere, der har gjort det gamle Haandværk til Videnskab.

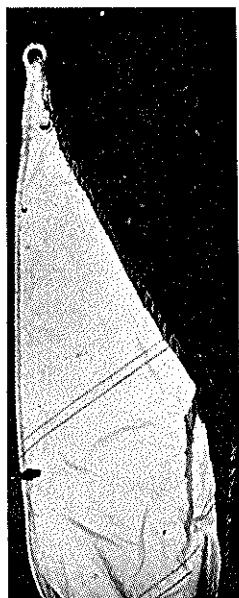
Selv om man ikke kan sige, at Sejlene har naaet den højeste Grad af Fuldkommenhed, hverken i Tegning eller Skæring, saa har videnskabelige Undersøgelser i de senere Aar gjort meget til at forøge deres Ydeevne. I Dag er Sejlmagerkunsten en Videnskab, thi hvor det gælder Sejlfartøjer betyder Sejlmageriet lige saa meget som Baadkonstruktionen, for et forfejlet Sejl vil ødelægge selv den fineste Yachts Fremtræden.

Naar jeg her prøver at fortælle lidt om, hvordan et Sejl bliver til, er det selvfølgelig ikke Hensigten at forsøge at forklare Sejlmagerens Kunst og Arbejde eller at dvæle ved Sejlens Aerodynamik. Det vilde i bedste Fald kræve hele Bøger, og saa alligevel være

omtrent umuligt. Men det kan vel være af Interesse at høre lidt om, hvilke Materialer, der bruges til Sejl, hvorledes Sejlene skæres til, Sejlens Tilbehør og Beskrivelsen af, hvorledes en Sejlmager vilde udføre en Ordre paa for Eksempel et nyt Gaffel-Storsejl.

Sejldugen væves nu til Dags hovedsagelig af Bomuld. I tidligere Tider vævedes Dugen af Hør, men med de Handels-Sejlskibes Forsvinden er Efterspørgslen efter Hørdug dalet betydeligt. Hør kom fra Holland, Letland, Rusland og Estland og forarbejdes i England i forskellige Kvaliteter, af hvilke den brune eller ublegede, den halvblegede og den helblegede var de tre Hoved-Kvaliteter. Den ublegede og den halvblegede Dug giver gode stærke Sejl, knap saa tæt vævede som den helblegede og af en noget mørkere Farve. De bruges endnu i de faa tilbageværende Handels-Sejlskibe, Skonnerter, Pramme og Fiskefartøjer. Den helblegede Hørdug bruges til Langturs-Fartøjer.

Bomuldsdug kan deles i to Slags, Ægyptisk og Amerikansk, af hvilke den første afgjort er den bedste i Kvalitet. Brugen af Bomuldsdug stammer fra Amerika, idet Bomuldsdug først er blevet almindelig anvendt i europæiske Sejlsportsfartøjer efter Skonnernten Amerikas Besøg i England i Anledning af det første Cup Race. Grunden til, om Bomuldsdug nu anvendes overalt i Lystfartøjer er, at skønt Bomuldsdug ikke er saa stærk eller holdbar som Hørdug, holder Sejl af Bomuldsdug deres Form bedre. Dette skyldes den Omstændighed, at Bomuld paa Grund af sin Struktur maa væves mere tæt. Hørsejldugen vævet af lange, bløde Fibre slides tyndt og taber i Vægt gennem ustandselig indre Gnidning, en Faktor, der ikke gælder for Bomuld, hvis korte uldagtige Fibre



Faldbarmen eller Toppen af et Forsejl.

kan være tættere og gribe fastere ind i hinanden. Paa den anden Side flænges og sønderrives Bomuldsdugen lettere end Hørdugen, og ødelægges lettere af Jordslag. Et Hørdugssejl kan siges at have tre Gange saa lang Levetid som et Bomuldssejl. Som man vil se, er et Bomuldssejl afgjort at foretrække, hvor der stilles store Fordringer til Sejlets Ydeevne, mens Hør er at foretrække, hvor Styrke og Holdbarhed er vigtigst.

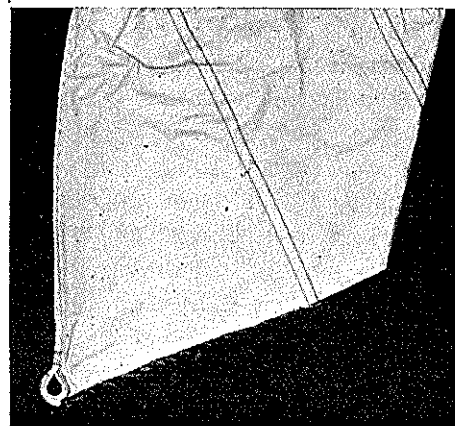
De forskellige Kvaliteter af Hørsejldug beregnet for Brug i Handelsfartøjer er nummereret fra 1 til 8 efter deres Vægt pr. Kvadrat-Yard. Nr. 1 er den tungeste, Nr. 8 letteste. Den forhandles i Ruller paa 40—60 Yords med Brede af 15 Tommer, 18 Tommer og 24 Tommer.

Sejldug, saavel Hør som Bomuldt specielt vævet for Yacht-Brug, nummeres forskelligt, idet hver Fabrikant har sin egen Metode, hvilket kan virke noget forvirrende for hvem der ikke er kendt med at købe Sejldug. Yacht-Sejldug fremstilles i Stykker paa op til 100 Yards med en Vidde af 15 Tommer, 18 Tommer og 36 Tommer (engelske), og selvfølgelig af forskellig Vægt.

Det kan nævnes, at Hørsejldug er dyrere end Bomuldssejldug, og at Ægyptisk Bomuldsejldug er mere kostbar end den amerikanske.

For lettere Sejl og Sejl som Spinnakers, Genoas, Klyver-Topsejl og lignende bruges ofte et Materiale kendt som Union Silk. Det er en Blanding af ægyptisk Bomuld og Silke og faas i forskellige Vægte. Det er unødvendigt at sige, at denne Slags Sejl kræver den største Omhu i Behandling.

Den Maade, Dugen skæres til paa afhænger af Sejlets Formaal. Af de tre Maader, lodret skaaret, tværskaaret og



Halsbarmen paa et Forsejl.

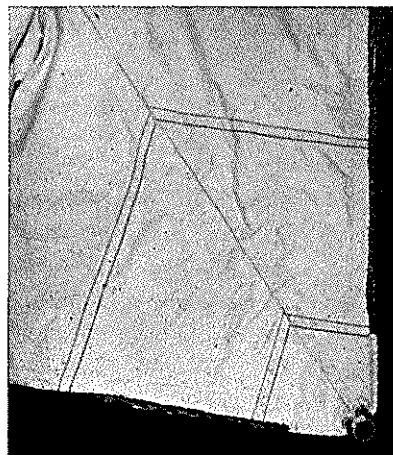
diagonalt skaaret, har hver sin Anvendelse efter Trykket paa Sejlet.

Det lodret skaarne Sejl, i hvilken Dugen løber parallelt med Agterliiget er den ældste Maade. I tidligere Tider blev alle Sejl skaarne paa denne Maade.

I et vandret eller tværskaaret Sejl løber Dugene tværs over Sejlet i rette Vinkler paa Agterliiget ovenfor Diagonalen, og i rette Vinkler til Underliiget under Diagonalen.

Eftersom alle Slags Sejldug strækker mere i Længden end i Bredden bør det lodret skaarne Sejl vælges til bomløse Gaffel- eller Bermuda-Sejl. For det største Tryk paa et saadant Sejl løber fra Masteliig til Agterliig, med andre Ord tværs over Dugene i det lodret skaarne Sejl.

Det har ved Undersøgelser vist sig, at et korrekt poset Sejl er mere ydedygtigt end et udfladet, og endvidere at et Sejl, hvis Underliig ikke er udfladet ved at blive lidset til Bommen har mere Kraft end et Sejl, der er lidset, fordi det kan indtage sin naturlige Buening. Det er ogsaa bevist, at et lidset Underliig frembringer en trykkende Kraft, mens det fra et Langturs-Synspunkt kan hævdes, at en hvilken som helst Vægt af Vand, der maatte bryde ind i et saadant Sejl er dømt til at gøre langt mere Ulykke end i et bomløst Sejl. Umuligheden af Rullebe-Grejer i et Bomløst Sejl opvejes af den Lethed hvormed et saadant Sejl formindskes ved at hale Halsen i Vejret og om nødvendigt sænke Gaffen.

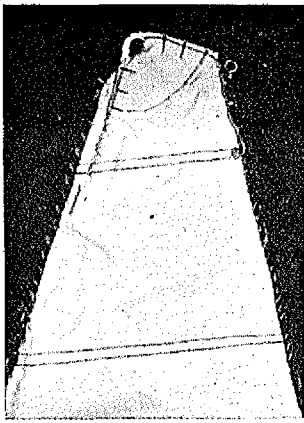


Skødebarmen paa et Forsejl.

I Tilfælde, hvor det lidsede Sejl foretrækkes, og det gør det ofte, anvendes det vandret skaarne Sejl. Det tværskaarne Sejl, der er almindeligt anvendt til Kapsejlere af alle Typer, fjerner ogsaa Grunden til den Gnidning mellem Fibrene, idet Naad'ene løber i samme Retning som Vinden strømmer i Sejlet.

Mens Rebbenslerne i et lodret skaaret Sejl passerer gennem Naaderne hvor Sejldugen er dobbelt, maa der i det tværskaarne Sejl anbringes en ruderformet Lap for hver Bendsel, en Metode, der er knap saa solid. Et bomløst Bermuda-Storsejl kan godt være tværskaaret, og et saadant Sejl er almindeligvis forsynet med et Wire-Masteliig.

— Sig, De har læst det i »Vikingen«!



*Faldbarm eller Toppen
af et Storsejl
med hul-Kehl-Mast.*

Falds-Øjebolt til Bombeslaget; fra Klo-Falds Øjebolt paa Gaffel til Nok Lidsehul; fra Beslaget paa Bom til Lidsehul for Enden af Bommen, og det diagonale Maal fra Klo-Falds-Øjebolt til Enden af Bommen. Dette sidste Maal bestemmer den ønskede Højde af Bommen ved Skødet. Fra disse Maal tegner Sejlmageren en Plan over det færdige Sejl, og fra denne Plan tager han igen alle de nødvendige Maal og Sejlets Strækken og Dugens Skraaning.

De endelige Maal afsættes paa Loftets Guld med Kridt.

Saa rulles Sejldugsrullerne ud paa Loftets Gulv, den ene oven paa den anden. Nogle Sejlmagere begynder ved Masteliiget, andre ved Agterliiget. Her skal den sidste Maade beskrives.

Først skæres Skøde-Skraaningens Overskud for Sømning af Underliig, derefter skæres Agterliig-Dugen med Overskud til Sømning af Agterliig og Gaffel. De følgende Duge skæres efter den foregaaende med Overskud til Naad i hver Dug indtil Masteliiget er naaet.

Mens den forreste Tredjedel af Sejlet skal tillades at pose, skal de agterste to Tredjedele sættes fladt for at tillade Vinden uhindret at flyve ud af Sejlet igen.

Naar Dugene er skaaret til, afmærkes Naaderne. Et Sejl syet i Haanden er selvfølgelig stærkere end syet paa Maskine. Sejlmageren har bestemte Antal Sting pr. Naalelængde, 8—10 Sting »paa Naalen«.

Naar Dugene er bredt ud paa Gulvet og Naaderne afmærket, syes de sammen parvis. Bred Naad anvendes næsten altid i Yachtsejl, mens runde Naad nu betragtes

Klyver, Stagsejl og Topsejl er almindeligvis diagonalt skaaret.

Vi vil nu følge, hvorledes et Gaffel-Storsejl bliver til.

— Naar Sejlmageren modtager Ordre paa et nyt Sejl, skal han have de nøjagtige Maal paa Rundholter, samt hvilken Maade, man ønsker Sejlet skaaret paa og hvilken Vægt af Sejldug man ønsker.

Maalene for et Gaffelstorsejl er fra Klo-

som gammel-dags. Bred Naad bruges aldrig paa Bomuldsdug, da Dugen saa ikke vil rubbe ud eller udflade, efter at Naaderne er syet. To Duge syes sammen til fire, fire til otte o. s. v., indtil hele Sejlet er syet sammen.

Derefter skæ-

res Sømmene undtagen Agterliig-Sømmen i et lodret skaaret Sejl, fra og anbringes ovenpaa den styrbords Side af Sejlet, og Sejlet sømmes hele Vejen rundt.

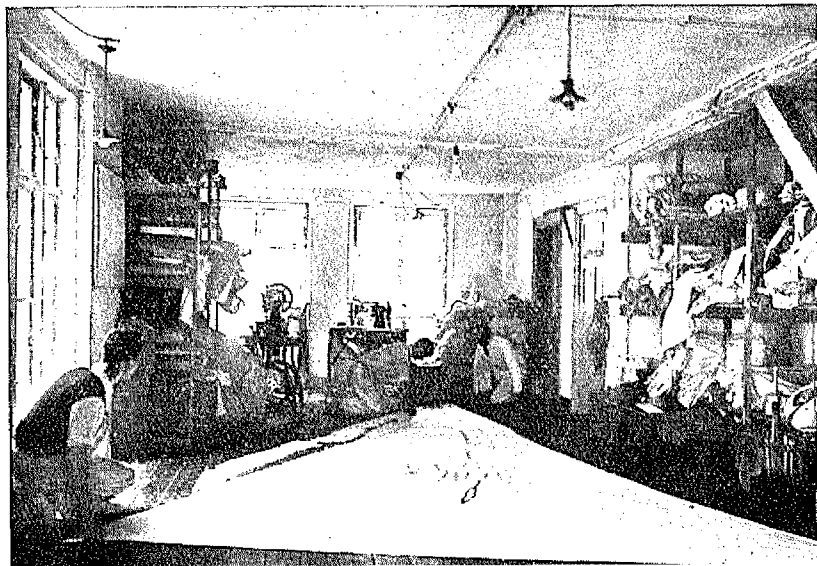
Derefter maa Hjørnerne forstærkes. En saakaldt Bolt eller Forstærkning anbringes paa Nok, Klo, Hals og Skøde.

Saa syes Lapper paa til at styrke Sejlet ved Rebkauser paa Masteliig og Agterliig. Derefter indsyes Huller dannet af flere Traade fra en Kordel af Liigtovet (Antallet af Traade i Forhold til det ønskede Huls Størelse) i Overkanten af Sejlet og i Masteliiget. Ligeledes laves Huller i Nok, Klo, Hals og Skøde til Rebning.

Saa er Sejlet klar til Liigning. Et Kampereb behandlet med Stockholm Tjære er almindeligt anvendt. Rebet anbringes paa den bagbords Side af Sejlet og syes til mellem Kordelerne. Mens Liigtovet i et svært arbejdende Sejl føres helt rundt om Sejlet, er det i Yacht-Sejl mere almindeligt at liige Overkant og Masteliig, idet Liigtovet føres et kort Stykke ned ad Agterliiget fra Noken og langs Underliiget fra



*Skødebarm paa et Storsejl med
hul-Kehl-Bcm.*



Freytags Sejlmagerloft i Nyhavn.



Halsø paa et Storsejl

Halsen. Skødeliget føres fra et Punkt lige over den øverste Rebkaus rundt Skødet og et Stykke hen langs

Underliget. For et Syns Skyld udspidnes Liigtovet i Enderne.

Saa arbejdes Hals-, Skøde- og Rebkauser ind i Sejlet. Disse laves af en enkelt Kordel af Liigtov, og naar de er formet, aabnes de med en Tærs, og en Kause tvinges ind.

Det sidste Arbejde er at lave Rebhuller og sy Rebbendsler paa. I et lodret skaaret Sejl laves Rebhullerne i Naadernes dobbelte Dug i en Linie parallel med Sejlets Underlig og i en Højde maalt fra Underkanten af Rebkauserne i Agterlig og Mastelig. Dette gøres for at det haardeste Pres paa Sejlet, naar det rebet, skal falde paa Kauserne og ikke paa Rebbendslerne.

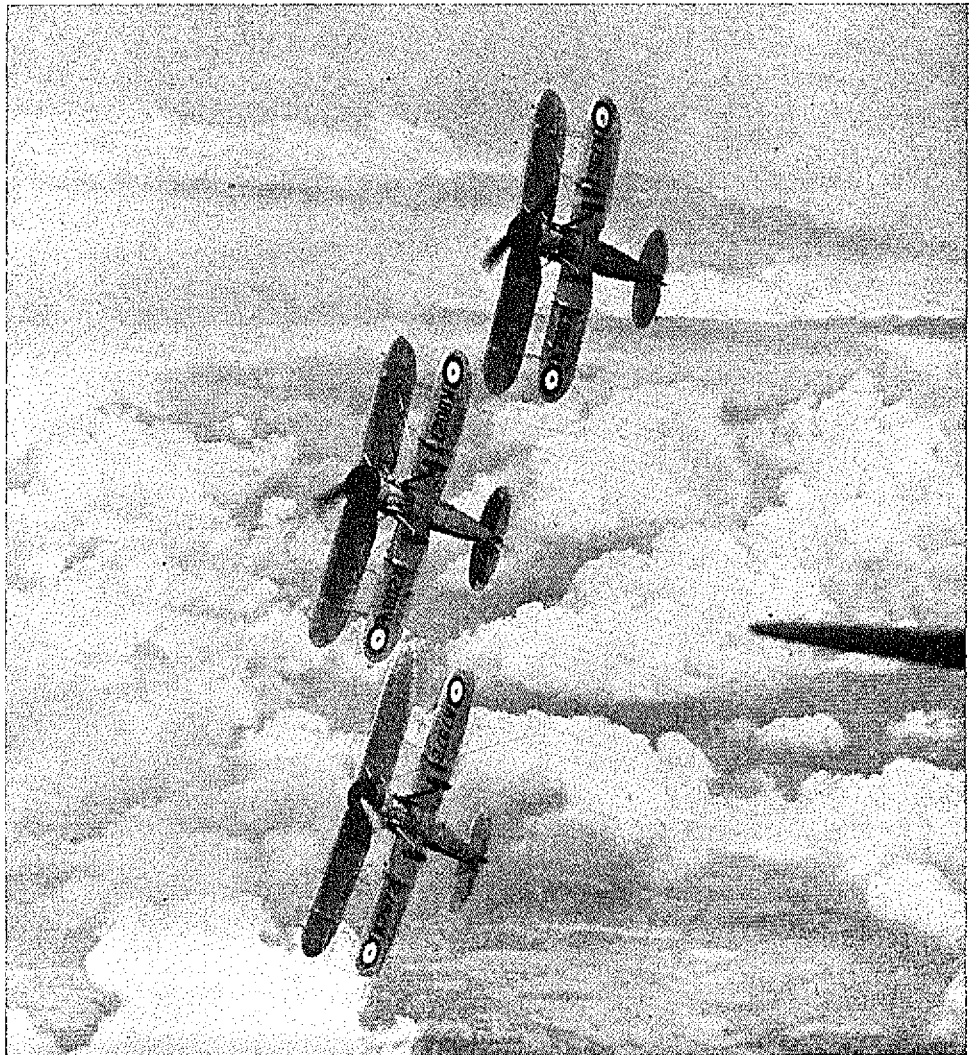
Selve Rebbendslerne stikkes gennem smaa Huller i Naaderne og fastgøres til Sejlet enten ved at sy dem til Naad'en under Hullet eller ved at danne en »Kra-gefod« i Enden af Bendslet og sy hver enkelt »Taa« fast til Naad'en.

— — —
Saa er Sejlet færdigt til Levering.



En flot Manøvre

Vi bringer her et ualmindelig godt Billede af en flot Manøvre. Det er tre engelske Militærmaskiner, der under et Besøg i Frankrig giver Opvisning i Formationsflyvning. Alle Manøvrerne foregaar samtidig. De er som man kalder det »bundet sammen«.





En Sømands Breve

VII

Over Bølgen den blaa

Peder Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

»Familiens Haab«,
Vestmanøerne,
Island.

Kære Moder!

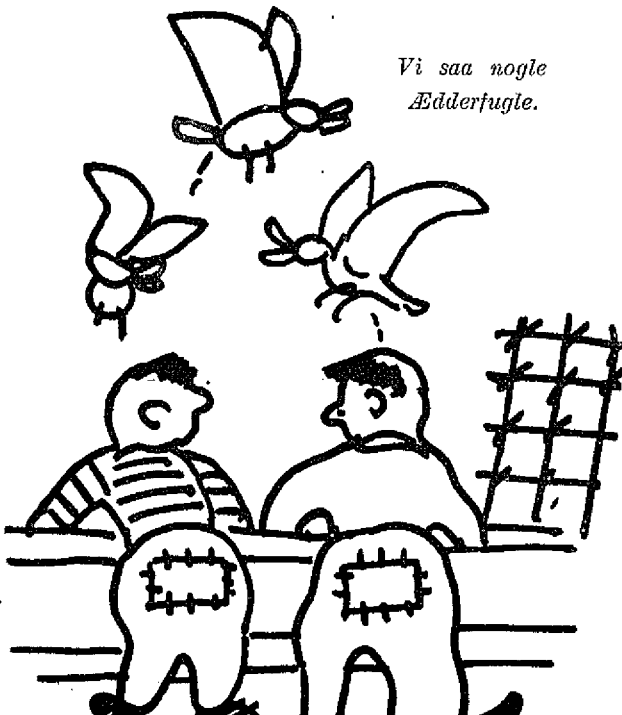
Nu skriver jeg atter for at fortælle Dig, at nu er vi færdig her paa Island, og naar Du modtager dette Brev, er vi under Vejs til Portugal. Det har ogsaa været et værre Djob, kære Moder med den skallede Klipfisk. Vi har lagt og rakket fra det ene Hul til det andet for og faa den Smule Last, men nu er »Familiens Haab« da hældigvis ogsaa fuld. Jeg siger, det er godt det samme, for er der noget, jeg er led og ked af saa er det Island. Det er strække mit Topsejl og spalte min Klyverbom rigtignok ikke det, som jeg havde tænkt mig, da jeg første Gang saa Sagøoen, som den jo ogsaa kaldes, fordi Islænderne skal være

rent fjollede efter den Slaks Gryn, siger Styrmanden. Han siger de sluger dem raa, men han siger jo saa meget sjovt. Han siger ogsaa de æder raa-den Havkallekød, og det er derfor de er saa spædsalske. Det har jeg nu heller aldrig set, men jeg har set de æder Krudt, som næsten alle Islændere gaar med i et Horn i Siden. Matrosen siger jo nok det er Snus, men Styrmanden siger, det er Krudt, og det er derfor Islænderne springer saa let i Luften. Jeg har ganske vist aldrig set en Islænder springe let i Luften, men jeg har set en falde tungt i Dækket, og det skal Du ogsaa nok faa og høre. Styrmanden kan nu ikke li Islænderne, kan jeg tydelig mærke. Han gaar hele Tiden og skæller nd over dem, baade naar de hører paa det og naar de ikke. Jeg kan ikke blive rigtig klog paa Kaptajnen, for han holder med Islænderne, naar de hører paa det, og bagefter holder han med Styrmanden. Jeg har selv hørt med mine egne Ører hvordan han har staaet og fettet for en Islænder, og bagefter gjorde han Nar af ham til Styrmanden og sagde, han havde Spat. Matrosen siger, det er fordi Kap-



Islænderne springer
saa let i Luften.

Vi saa nogle
Ædderfugle.





Det er saa morsomt
at synge.

tajnen har saa meget Hemmelighedskræmmeri for med Islænderne med Sprut, fordi de har Forbud, og at Spat er en megen sjælden Slags Sten som er genemsigtig, og som naar man ser igennem den ser alting dobbelt. Hvis det er sandt, saa tror jeg nok det er Løjn det hele, kære Moder, for Spat er Spat, og det er da noget enhver Grønnegad dreng ved, vad er, som har set en Skraldevognshest.

Jeg kan ikke nær saa godt li
Kaptajnen nu som i Førstningen.

Jeg havde ogsaa Ballade med ham forleden Dag, og det var Skibsdrengens Skyld, ham Torgrim Du ved nok. Vi stod jo og hang over Lønningen, Torgrim og mig og saa paa nogen Ædderfugle paa en Roks, som var helt hvid. Saa var det, at jeg ligesom i Tanker kom til og sige, at Island var et rigtigt Møjland, men saa siger Torgrim, Island er et dajligt Land. Det er Løjn, siger jeg, det er Danmark, og Island er et Møjland, som kuns er Is og Sne og Sten og Fuglemøj, men saa siger han strække mit Topsejl, at Danmark er kuns et lille Land, og Island er meget større, og at Island har Alting, som vi slet ikke har i Danmark. Det er ogsaa Løjn, siger jeg saa, for Danmark er Hovedlandet, og Island er kuns et Biland, som ikke har andet end som Klipfisk og varme Killer, og saa blev jeg gal og sagde, at han var ikke andet end en sølle Bilænder. Men saa blev Svinet jo næbbet, og saa smak jeg ham sælfølgelig en paa Godaen, saa han skvattede i Dækket, som jo var det Du skulde høre, og tror Du saa ikke, Pjokket rendte agterud og slaçrede. Men Du kan tro, kære Moder, jeg sagde Kaptajnen min Mening, at jeg ikke vilde finde mig i og gaa her og tage imod Næshvigheder af den Dreng, for det behøvede jeg jo ikke som Jungmand. Matrosen og Letmatrosen holdt ogsaa med mig. De kan heller ikke li Torgrim, for han har jo fyldt os allesammen med disse her graabenede Skilpadder, Du ved nok med Sporer paa Ryggen. Om det saa er Svup, saa har den ogsaa faaet dem. Styrmanden har klipet den helt skallet, og den er ogsaa bleven vadsket med det samme som Torgrim oveni Hodet, som er noget, der kalles Faarevadsk, men jeg tror ikke det hjælper. Svup er meget pænere uden Haar end med. Nu ligner den grangivelig den Porselæns Hund, jeg har købt til Dig. Jeg har ogsaa købt to Hvalfiskeører til Dig, kære Moder. Jeg fik dem af en Islænder for 50 Øre. Han forlangte en Krone, men jeg pruttede jo. De ligner nogen vældig store Kongkylier, men de er af Ben, og saa ligner de ogsaa

Menneskeansigter, naar man ser dem fra Siden af. Styrmanden sagde, jeg skulde hellere have købt en hel Hvalfisk, men han skal nu altid overdrive, og det skal Du ikke bryde Dig om.

Kære Moder, nu er det gaaet rent tilbages med mit Harmonikaspil, som jeg ogsaa kan takke Ræverne i mine Fingre for. De er bleven saa tossede i den senere Tid af at de salte Klipfisk æder sig ind i dem. Men nu har jeg ogsaa lagt mig efter og synge, og saa gaar Tiden jo med det, til jeg kommer til



Jeg har set en,
der æder Krudd.

Portugal i Varmen og faar mine Fingre helede. Det er forresten ogsaa morsomt at synge. Jeg kan flere sjove Sømandssange; der er særlig en som lyder saadan:

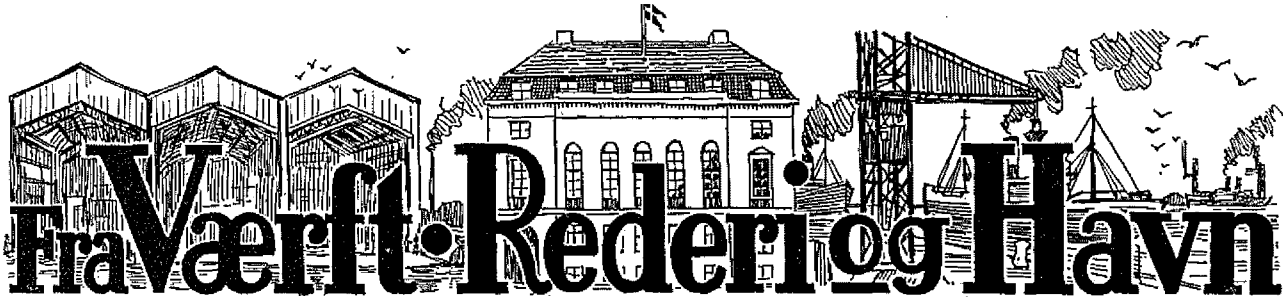
Der bor en Fru i Ki - ka - Køje.

Hun er den største Ski - ska - Skøj —
Skøje, mener Du.

Nej, Skøjteløber er den Køje-Fru'.

Den synes jeg er vældig sjov. Jeg skal nok lære Dig den, naar jeg kommer hjem. Vestmænneøerne er ellers nogen rigtig pæne Øer, men det er jo heller ikke andet end som Sten og Fuglemøj, og det kan man ogsaa faa for meget af i Længden. Jeg har det ellers rigtig godt, kære Moder, og min Stortaa ogsaa, og med Haabet om at Du har det som mig slutter jeg mit Brev med en kærlig Hilsen til Dig og alle fra
Din hengivne Søn

Peder Køje
Jungmand.



Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. September 1938.



Medlemmer pr. Januar 1938.

Det forenede Dampskibs-Selskab, A/S
A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
D/S af 1912
D/S Svendborg
J. Lauritzen
D/S Dannebrog
D/S Norden
D/S Progress
D/S Torm
Det Danske Petroleums A/S
D/S Orient
D/S Myren
Det Danske 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 af 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
Rederitaktieselskabet Transporter, Odense
A/S Det store Nordiske Telegraf-selskab
A/S Vestjysk Dampskibsselskab
D/S Phoenix, Esbjerg
J. Saabye & O. Lerche
D/S Viking
D/S af 1925, Esbjerg
Det Forenede Bugser-selskab, A/S
D/S Draco
D/S Sainso
Aabenraa Rederi A/S
D/S Hetland

Opbygning af Amerikas Flaade

Skibsfarten i U. S. A. modtager stor Statsstøtte til Fart paa Udlandet (f. Eks. Danmark). Uden den vilde de amerikanske Rederier ikke kunne konkurrere. Der var tidligere den Betingelse for Statsstøtten, at den kun gaves til Skibe, bygget i U. S. A.

Dette er nu forandret ved en ny Lov. En Undersøgelse viste nemlig, at i 1942 vilde 92 % af de ialt 400 Handelsskibe være over 20 Aar. I Loven siges det, at af Hensyn til det nationale Forsvar vil det være nødvendigt at bygge 500 Skibe i Løbet af de næste 10 Aar til et Beløb af 5,75 Milliarder Kroner. Da Amerikas Værfter ikke kan overkomme det, ser man flere Steder bl. a. i England med Forventning hen til Ordre fra U. S. A. Der er dog den Betingelse knyttet til Loven, at Skibene udefra ikke maa koste mere end 50 % af, hvad et amerikansk Værft vilde forlange.

Den første Serie, bestaaende af 4

Dampere og 8 Motorskibe, er allerede bestilte til en Pris af omkring 1000 Kr. pr. ton Deadweight. Senere Kontrakter f. Eks. med Sun Shipbuilding and Dry Dock Co. har vist en højere Pris, ca. 1200 Kr. pr. ton Ladning.

Rent bortset fra Bekostningen skulde det synes umuligt at gennemføre dette Byggeprogram uden at bestille Skibe udenlands. Der er for Tiden 400,000 ts Handelsskibe under Bygning og alle Værfter er overbebyrdede hermed og med Nybygninger for den amerikanske Marine. Dertil kommer den nye Lov om Oprustningen til Søs, der forudsætter et Beløb paa 5,5 Milliarder Kroner anvendt til Bygning af Krigsskibe. Hvis ikke Færdiggørelsen af denne enorme Produktion skal trække saa længe ud, at de sidste Skibe er forældede, før de er færdige, maa Amerika have bygget i Udlandet.

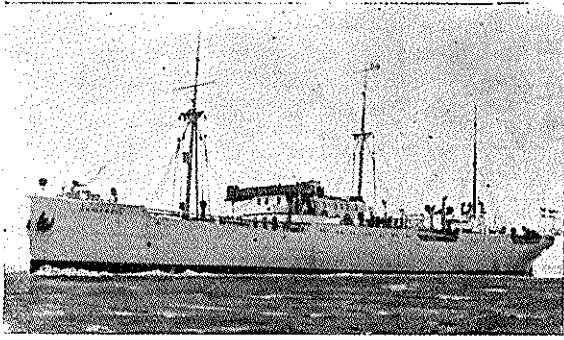
»Mayflower« skal genopbygges

Det historiske Skib »Mayflower«, som førte de første Udvandrere til det nuværende U. S. A., og som sejlede ind ved Plymouth, Massachusetts, en Vinterdag i December 1620, skal nu atter ligge i Bugten ved Plymouth.

Det lokale historiske Selskab vil

lade lave en Model af det 27,4 m lange, 7,9 m brede og 180 ts Skib. Skibet skal ligge paa det Sted, hvor »Pilgrimmene« grik i Baadene for at gaa i Land i den nye Verden.

Besøgende ombord vil faa Lejlighed til at bese Skibet og Forholdene, hvorunder man rejste i de Tider.



M/S. »Jutlandia« under Ø. K.'s Flag.

Den gamle

„Jutlandia“s

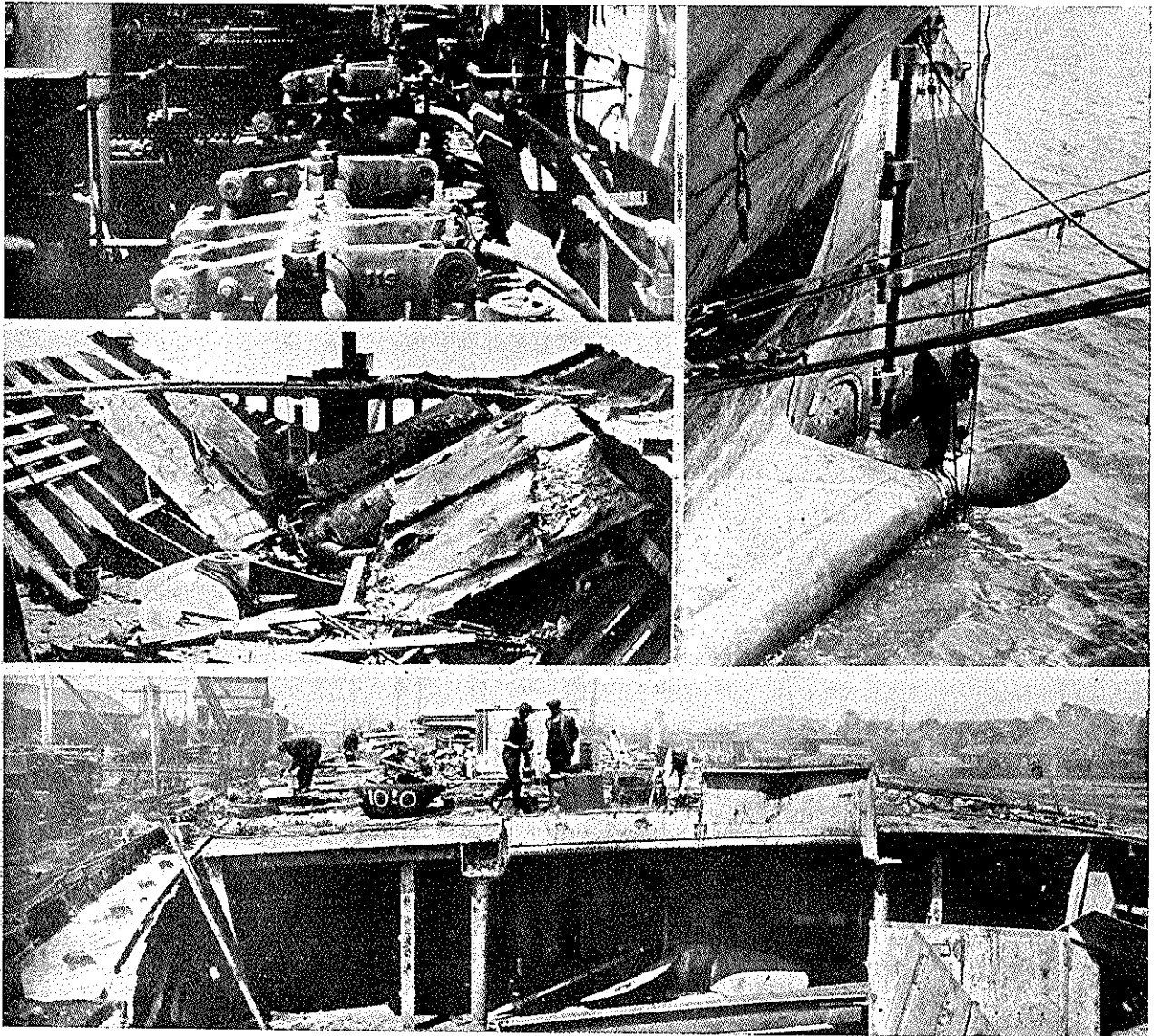
Endeligt

2 8-cyl. 4-Takts Barclay og Curle-B. & W. Motorer paa tilsammen 2500 I.H.K.

I sin Levetid tilbagelagde den ca. 1.250.000 Sømil. Endnu efter 15 Aars Tjeneste holdt den konstant 10 kn med et Brændselsforbrug paa 8 tons pr. Etmaal.

For 4 Aar siden solgte Ø. K. den, da en ny og større »Jutlandia« skulde bygges. Den fik Navnet »Noumea«, men endte som »Dan«, da den blev solgt

EFTER 26 Aars god Tjeneste er »Jutlandia« gaaet til Ophugningsværftet T. W. Ward ved Themsen. Den blev bygget samtidig med »Selandia« i 1911—12 hos Barclay, Curle og Co. i Glasgow og færdiggjort nogle Maaneder efter dette. Maskineriet var



»Jutlandia« under Ophugning.

endnu engang. Efter en Stranding ved den finske Kyst er den nu gaaet til Ophugning.

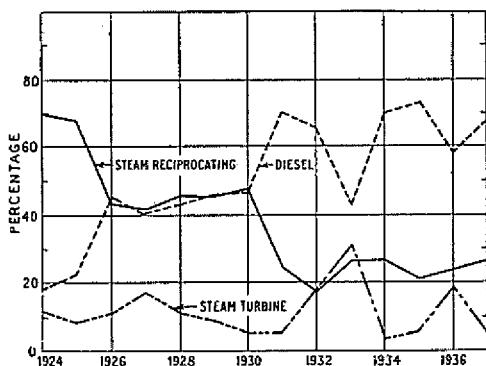
Den vil erindres som det første engelskbyggede, søgaaende Motorskib, men ogsaa fordi den sammen med »Selandia« med Hensyn til Apterungen bragte

noget helt nyt. De var nemlig indrettet til at medføre et Antal Passagerer, der var underbragt lige saa godt som ombord i Passagerskibe. Det var dengang noget nyt, medens det nu er saaledes, at mange foretrækker Turen med en Fragtbaad i Stedet for de moderne Luksusskibe.

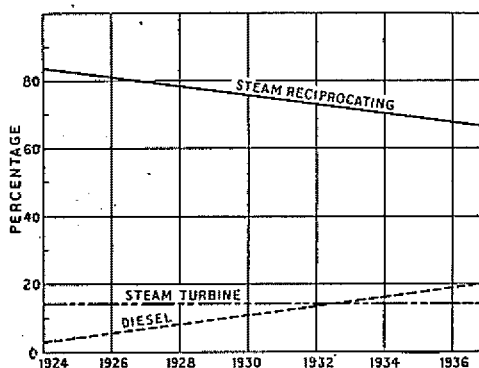
Retningslinierne i Skibsbygningen

Nedenstaaende grafiske Fremstillinger af Forholdet mellem Motorskibe og Dampskibe med henholdsvis Turbiner og Hammermaskiner viser paa en slaaende Maade de senere Aars Udvikling. Fra 83 % af Ton-

nagen i 1924 udgør Tregangsmaskinerne nu kun 66 %, medens Motorerne er vokset til 20 %. Tonnagen for Turbineskibe er uforandret.



Tonnage klasset i Lloyds Register procentvis fordelt mellem Dampmaskiner, Damp-turbiner og Motorer.



Den samlede Verdenstonnage procentvis fordelt mellem Dampmaskiner, Damp-turbiner og Motorer.

SKIBSVÆRFET „LILLEØ“ KORSØR
v. TUXEN PETERSENS EFTF. A. NIELSEN & TH. OLSEN

Skibs- og Baadebyggeri

Ny Ophalerbedding for Skibe indtil 450 Tons Egenvægt

Telefon: 452

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

Verdensskibsbygningen d. 1. April 1938

Lloyd's Register of Shipping har som sædvanlig foretaget sin Opgørelse over Verdensskibsbygningens Stilling pr. 31. Marts 1938.

I Storbritannien og Irland byggedes ialt 239 Skibe paa 1.089.077 ts og i andre Lande 588 Skibe paa ialt 1.805.619 ts, eller tilsammen 827 Skibe paa 2.894.696 ts. Heri er ikke medregnet Rusland og Spanien. Totalsummen er 5488 ts mindre end for Oktober Kvartal 1937 med højere end noget Kvartal fra Juni 1930 til Juni 1937.

Der blev i Kvartalets Løb søsat 87 Dampere paa 266.794 ts og 130 Motorskibe paa 348.605 ts, medens der paabegyndtes 81 Dampere paa 153.847 ts og 171 Motorskibe med 436.385 ts.

Som man ser af Tallene er Arbejdsindsatsen for Skibsværfterne endnu god, større end ved samme Tid i Fjor.

Danmark og Sverige staar stadig fint m. H. t. Skibsbygning Nr. 4, 5 eller 6, hvilket maa siges at være pænt i Kappelstrid mellem alle Verdens Nationer.

STABELAFLØBNING OG PRØVETUR

Helsingør

Lørdag den 20. August 1938 søsattes ved A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri et nyt Dieselmotor-Lastskib til A/S Det Dansk-Franske Dampskibsselskab, Rederiet A. N. Petersen, København.

Ved Søsætningen døbttes Skibet af Fru Befragter L. Hahn-Petersen med Navnet »Slesvig«. Tilstede ved Afløbningen var Skibsrederne A. N. Petersen, E. Hahn-Petersen, Direktør J. Filskov, Admiral C. Carstensen, Skibsreder Stig Gorthon, Landsretssagfører Friderichsen, Mr. Norman Salvesen, Mr. Rotschild, Grosserer H. H. Nissen m. fl.

Skibets Hoveddimensioner er:

Største Længde	83,21 m
Bredde	15,67 -
Dybde	9,68 -
Bæreevne	6000 ts. dw.

Maskineriet bliver 1 Stk. Hoveddieselmotor af Helsingør Skibsværfts Fabrikat, Type B. & W., 2-takts, enkeltvirkende, 7-cylindret, med Cylinderdimensioner: 500 mm Diam. og 900 mm Slaglængde. Maskineriet udvikler 2700 IHK og er i Stand til at drive Skibet fuldt lastet med en Fart af 12 Knob.

Skib og Maskineri bygges til British Corporations højeste Klasse.

København

Den 25. August foretoges Prøvetur med B. & W.s Nybygning Nr. 635, Dieselmotorskibet »Barfleur»

Skibet er bygget til Compagnie Generale d'Arme-ments S. A., Paris. Det er bygget til højeste Klasse i Bureau Veritas og er bestemt til Transport af Frugt i isolerede og luftkølede Lastrum.

Dets Hoveddimensioner er følgende: 96,01 m × 13,87 m × 8,79 m til øverste Dæk, og Bæreevnen er ca. 2425 Tons.

Det er forsynet med en 2-takts, enkeltvirkende Hoved-Dieselmotor af B. & W.'s Type, der udvikler ca. 3950 IHK ved 160 Omdrejninger pr. Minut. Alt Dæksmaskineri og Kølemaskineri er elektrisk drevet.

I Prøveturen deltog Commandant Henry, Direktør for Rederiet, Konsul Jean le Forestier, Messieurs Dompierre d'Ormay og E. Maillard, Repræsentanter for henholdsvis Compagnie Générale Transatlantique og Air France i København, Skibsrederne Sigurd Herlofson og Gunnar Hvattum, Oslo, Skibsreder Knud Lauritzen, København, Ingeniør G. Scherffenberg fra Bureau Veritas, samt Burmeister & Wain's Direktion.

Udtieselskabet **METRO** Aarhus-Danmark

Instrumenter til Kontrol af Dieselmotorer og Temperatur i Lastrum.

AARHUS YACHTVÆRFT

V. J. P. PETERSEN,

Skibs- & Baadebyggeri.

Telf. 5298.

Lystbaadehavn.

Telf. 5298

VIGGO JENSEN, Aarhus

Skibsreparationer - Telefon 2437 - Grundlagt 1908

Skibsværftet i Gamle Hestehauge

Svendborg

Indehaver SOPHUS WEBER. Ledelse FERD. G. HANSEN

Konstruktion - Nybygning - Reparation

Overvintring i Hus og paa Plads

Telf. Svendborg 67 Soph. Weber

" " 1299 F. G. Hansen

" " 858 Fmd. Nielsen



SABROE KULDE
til alt og alle.

SABROE
KØLEANLÆG
KØLESKABE
OG
LUFTKONDITIONERINGS-ANLÆG

TLF. 370

A/S THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

GÖTA

Baadmotor 2½-7HK

ARCHIMEDES

Paahængsmotor 2-20HK



FÖR LANG GRATIS

KATALOG



2½HK 357 Kr. m. Tilbeh. ENFORHANDLER.

SVENSK MOTOR A/S

HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K.

2HK
415Kr.

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud - Telf. Hobro 202

A/S MONTANA

Kul, Koks,

Telefon 9246

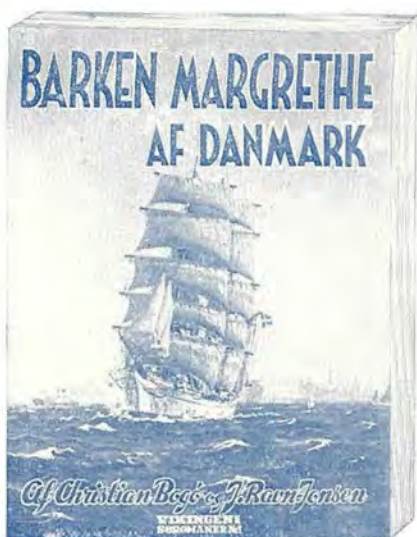
Cinders

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 - Central 9822. - Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

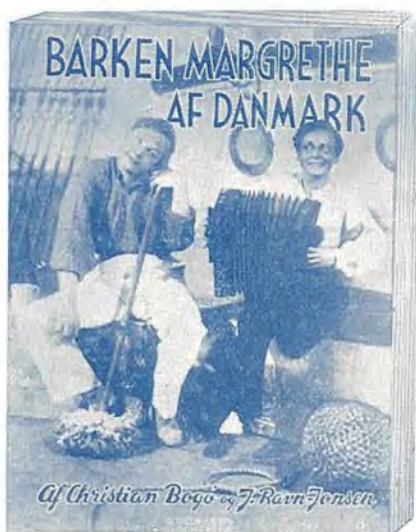
Annonceafdelingen: Gammel Mønt 39, København. Tlf. 9822.

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.

1. Bind.



2. Bind.



3. Bind.



4. Bind.



BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra »Vikingen«s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6,00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3,50 for alle 4 Bind.

Gang paa Gang er »Vikingen« blevet opfordret til at forfølge den store Succes som Bogen »Barken Margrethe af Danmark« er blevet, med at udsende en ny Bog, men vi har et lille Restoplag, som først skal ud.

Derfor benytter »Vikingen« sine 15 Aars Bestaaen til at realisere dette Restoplag til halv Pris, saaledes at alle nu kan erhverve denne spændende Bog om den danske Sømands Liv.

Da Oplaget kun er be-
grænset, sælges kun
alle 4 Bind samlet til
Kr. 3,50.

„VIKINGEN“s Ekspedition,

Gammel Mønt 39.

Byen 8040



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

Øre
ber 1938

Livet i Havnen

1938 - Nr. 16
15. Aargang

Maleri af V. Qvistoff



DAMPSKIBSSELSKABET

TORM

AKTIESELSKAB



Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437

— — 16570

Statstelefon..... 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Esbjerg

Tovværksfabrik A/S

Alt Skibstovværk

Specialitet Manilatovværk.

Husk vor **HERKULES**

Kvalitet med den indlagte

røde Traad

Telefoner:

399 — 400

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud — Telf. Hobro 202

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

Husk, Hr. Hovmester!

Pølser og Paalæg samt Kød er kun 1. Kl. hos

Henry Thomsen

„Borgporten“ — Telf. 1691 — Horsens

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

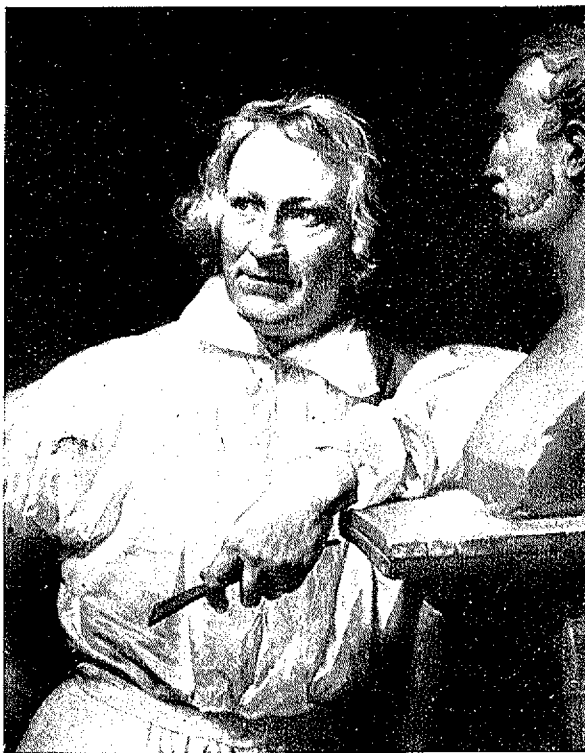
Thorvaldsen om Bord i Fregatten „Rota“

Af Gustav Kragh.

Fregatten „Rota“, ført af Kaptajn H. B. Dahlerup, stod den 9. August 1858 til Søs fra Livornos Red.

Sammen med Kadet-Korvetten „Flora“ og de to til Vestindien bestemte Brigger „Alart“ og „St. Croix“ var den gaaet fra København den 11. Maj og ankom, efter at den havde detacheret de andre Skibe, til Livorno den 9. Juli. Fregatten var udrustet med den specielle Opgave at afhente Danmarks verdensberømte Søn, Bertel Thorvaldsen, og føre ham samt hans Kunstværker hjem til Fædrelandet.

Thorvaldsen havde da opholdt sig i Rom i over en og fyrrer Aar. Ofte havde man haabet at faa den store Kunstner hjem til Danmark, men Gang paa Gang var Hjemrejsen blevet udsat. Han kunde ikke læsrive sig fra det skønne, elskede Rom, hvortil han var kommet som en seks og tyveaarig ung Mand, hvor han havde set den herlige, klassiske Kunst, lært og arbejdet, til han nu, otte og tres Aar gammel, stod som Verdens største Billedhugger siden Oldtidens Dage. Endelig lovede han at komme og testamenterede samtidig alle sine Værker og Samlinger til Danmark, mod at den danske Regering vilde bygge et Museum til dem. Kong Frederik den Sjette var meget villig hertil og skænkede selv Grunden til



Museet, hvorefter Thorvaldsen nu gennem flere Aar sendte store Dele af sine Arbejder hjem, hovedsagelig med danske Orlogsskibe.

„Rota“ havde i nogen Tid ligget og ventet paa ham, men stadig kneb det for ham at beslutte sig til at rejse hjem. Nogle af Fregattens Officerer besøgte ham i Rom, hvor de tilbragte en fornøjelig Tid sammen med ham og en Del andre Kunstnere, af hvilke Histriemaleren Blunch og den tyske Billedhugger Matthiæ ogsaa skulde sejle hjem med „Rota“. Flere Gange lovede Thorvaldsen nu at gøre Alvor af Rejser, men stadig blev Tidspunktet udsat — den store, elskelige, men

beskedne og ubesluttsomme Kunstner fandt den ene Undskyldning efter den anden for ikke at tage af Sted og var ængstelig og urolig for, hvad der ventede ham hjemme. Blunch sagde derfor ogsaa til „Rota“s Officerer, at det var meget tvivlsomt, om de kunde „faa den gamle ud af Hulen“.

Imidlertid blev dog hans sidste Værker og Ejendele pakket i 62 store Kasser og bragt til Livorno, hvor de blev taget om Bord og stuvet af Vejen. Kaptajn Dahlerup bestemte sig nu til at tage til Rom for at paavirke Thorvaldsen og faa en endelig Afgørelse. Kommandør A. Wilde, der som ung Løjt-

nant var med paa Togtet og var en af de Officerer, der havde besøgt Thorvaldsen i Rom, skriver herom i sine Erindringer:

„Chefen blev ikke forundret over, at vi betvivlede, at Thorvaldsen gik hjem med Fregatten, og fortalte os om den diplomatiske Fiffighed, hvorved den gamle havde besvaret flere skriftlige Spørgsmaal om Hjemrejsen. Samtalen endte med, at Chefen sagde, at han selv rejste til Rom og kom ikke tilbage uden at have vor Kunstner med, og han holdt Ord.

Efter at have vekslet endnu flere resultatløse Breve, gik Chefen med Løjtnant Kinch som Adjutant til Rom, hvor han traf Thorvaldsen i alt andet end godt Humør, tildels af Frygt for, at forlod han Rom, var det ude med hans frie, ugenerte Liv, og deri havde han vel ikke Uret. Hvad han lovede den ene Dag, tog han den næste tilbage, og den gamle Mand var rørende som et Barn i at finde paa Udflugter for at kunne blive, hvor han var, og gav ikke efter, uagtet man foreholdt ham, at Konge og Folk ventede ham og saa ud efter ham. Men heldigvis fik Blunch ham til at le ved at tilføje, at hele København stod paa Tærerne for at kigge efter Fregatten. „Det var Synd!“ sagde Thorvaldsen, pakkede sin Vadsæk og rejste.“

Thorvaldsen gik om Bord i „Rota“ den 8. August. Chefen vilde helst lette med det samme, men den svage Brise var efterhaanden blevet til Vindstille, og han maatte derfor vente til næste Formiddag.

Og nu stod Thorvaldsen paa Fregattens Skanse sammen med Blunch og Matthiæ og betragtede vemodigt og stille Landet, det skønne, elskede Land, han næppe turde haabe at se mere.

Til at begynde med blev det en fin Hjemrejse. Middelhavet igennem var Vejret roligt, med en svag Brise agter ind, ofte saa svag, at det næsten var Vindstille. Men det gik ogsaa kun smaat fremover, og det kunde derfor hænde, at Thorvaldsen blev gnaven og utaalmodig, fordi han „spildte saa megen Tid med den Sejlads“. Hans Gnavenhed varede dog aldrig ret længe, og saa snart han atter kom i godt Humør, var han hyggelig og rar, fortalte Erindringer og Historier, og fik sig ofte en lun, lille Passiar med en eller anden Skibskammerat.

Den 25. August ankom Fregatten til Malaga for at tage Vand og friske Provisioner om Bord. Thorvaldsen havde, som alle andre, glædet sig meget til at komme en Tur i Land og røre Benene, men det blev der ikke noget af. Opholdet varede kun i to Dage, idet de spanske Myndigheder forlangte en Karantænetid paa fem og tyve Dage. Det vilde Chefen ikke gaa med til, og da Vinden var frisket godt op fra Nord-Nordost, lettede Fregatten og stod med Vind og Strøm med sig videre mod Gibraltar, som den passerede med en Fart af tyve Knob, hvoraf Strømmen gav de fem.

Thorvaldsen boede og spiste hos Chefen, de to andre Kunstnere havde Lukaf i Messen og spiste med Officererne. Alle tre følte sig godt tilpas om Bord, hvilket naturligvis for en stor Del skyldtes det gode Vejr, men saavel Kaptajn Dahlerup som Officererne var ogsaa glade for de elskværdige Kunstneres Selskab og ikke saa lidt stolte over at have faaet den Ære at føre Thorvaldsen hjem. Denne var aldrig selv stor paa det. Han holdt sig ikke for god til at passiare med en eller anden af Besætningen og kunde le hjerteligt af de saftige og ramsaltede Historier, de gamle Nybodersgaster forstod at stikke ham ud. Han var jævn i sit Væsen, brød sig ikke om, at der blev gjort Stads af ham, men holdt mest af at gaa og passe sig selv.

Over den spanske Sø løjede Vinden atter, og først ved Indløbet til Kanalen blæste det op til en stiv Kuling af Nord-Nordvest. Samtidig var Strømmen saa haard, at Fregatten „gjorde“ Kanalen i to og tyve Timer. Nu var det ogsaa blevet koldere, og i Nordsøen var det forbi med det gode Vejr — Modvind og flov Kuling kom i Stedet for.

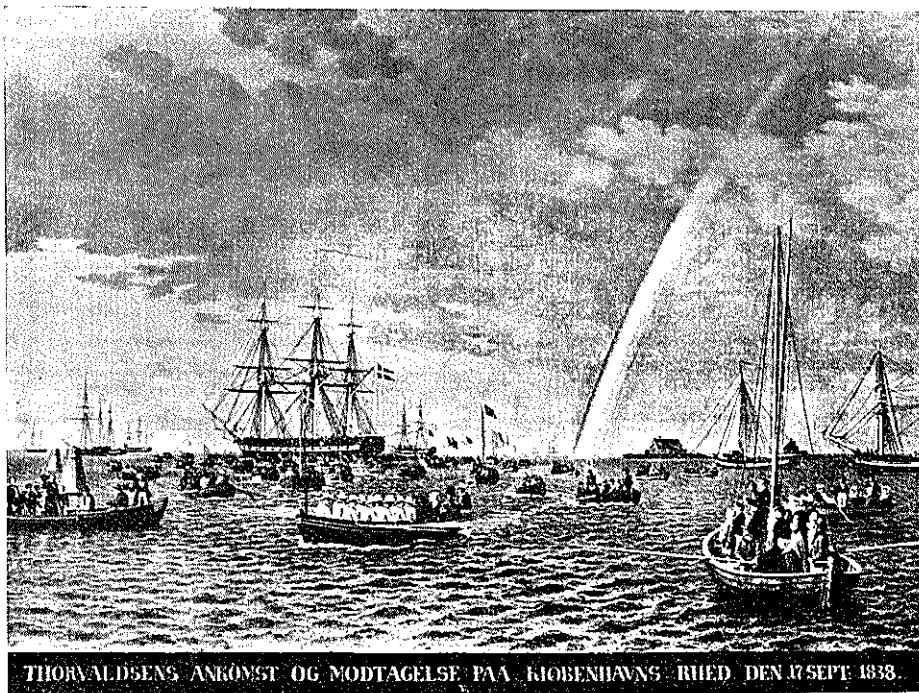
Wilde fortæller, hvorledes det her, medens de laa og huggede i Søen, en Dag gik galt med Thorvaldsens Benklæder. Bortset fra en Galladrugt, havde han kun det ene Par, og de var efterhaanden blevet saa møre og slidte, at de ikke godt kunde taale at blive rensede. Hans Oppasser, der hed Mads, bad ham derfor om at tage et Par andre frem, men Thorvaldsen lod, som om han ikke hørte det, saa Mads maatte i Gaeng med at børste dem rene, medens den gamle Kunstner hvilede sig i Køjen.

Desværre traf det sig saa uheldigt, at en Pøs med Vand under Rengøringen blev furet hen ad Dækket, medens den brave Mads varsomt holdt i det nederste af Benklæderne og børstede løs. Pøsen ramte Mads over Benene, og bestyrtet gik den stakkels Fyr bagover, idet han samtidig holdt saa fast i Bukserne, at han beholdt den ene Trediedel af dem i Haanden, og Resten blev hængende der, hvor han havde anbragt dem. Skibsskrædderen blev straks tilkaldt for at reparere dem, og dette gjorde han saa mistænkelig hurtigt, at det hed sig, at en eller anden velvillig Sjæl havde ofret et Par andre Benklæder til dette Brug. Sandheden blev aldrig opklaret, men i hvert Tilfælde trak Thorvaldsen i Bukserne uden at protestere, og det var i dem, han holdt sit Indtog i København.

Den 17. September om Formiddagen stod „Rota“ Sundet ind i regntykt, taaget Vejr, efter at have vekslet Salut med Kronborg. Fra Helsingør kom Fartøjer ud for at hylde Thorvaldsen, men Taagen var saa tæt, at man fra Skibet ikke kunde se dem, men kun høre Sangen, hvormed Kunstneren blev hilst velkommen.

Hen paa Eftermiddagen naaede Fregatten ind paa Reden, saluterede og fik Salutten besvaret fra Batteriet „Sixtus“. Hele Byen — alt, hvad der kunde

krybe og gaa, var paa Benene og modtog Thorvaldsen med en Jubel og Begejstring, der var saa stormende og ustandselig, at den ikke kan beskrives. I flere Timer havde de mange Tusinde Mennesker ventet paa den store, højtidelige Stund, hvor de skulde modtage og hylde deres verdensberømte Landsmand, som med sin Kunst havde kastet Glans og Ære over Danmarks Navn. Paa Nikolaj Kirkes flade Taarn var rejst en Mast, for at man kunde hejse et Flag i Top, saasnaart Fregatten var under Opsejling. Og næppe var dette sket hen imod Klokken fire, før Strømme af Mennesker



THORVALDSENS ANKØNST OG MODTAGELSE PAA KØBENHAVNS RIIED DEN 7 SEPT. 1833.

skyndte sig ud til Toldboden og dens Omgivelser, raabende til hverandre: „Thorvaldsen kommer, Thorvaldsen kommer!“ eller „Fregatten er for indgaaende!“ Alle Vegne stod Folk i tætte Skarer — paa Orlogsværftet, Fortet „Trekroner“, Landbatterierne, Skibene i Havnen — overalt, hvorfra man ventede at kunne se noget, men især paa Toldboden og Langelinie. Af og til regnede det, en svær Byge med Torden drog ogsaa over Byen, men Københavnerne stod troligt paa deres tilkæmpede Pladser, skærmede under Paraplyer og ventede i Feststemning, glade og stolte over at skulle se Thorvaldsen.

Da Fregatten stod ind mod Ankerpladsen, roede en stor Flotille Fartøjer ud, smykket med Flag og Blomster, flere ogsaa med Billeder af Kunstnerens mest kendte Værker. I nogle af Baadene var der Musikkorps, Sangere og forskellige Deputationer, som skulde byde Thorvaldsen velkommen, andre var fyldt med jublende og begejstrede Mennesker, der raabte Hurra og svingede med Hattene. Og netop som „Rota“s Anker faldt, skete det mærkelige, men vidnefast sande — saaledes som det ogsaa tidligere siges at være sket i andre store, historiske Øjeblikke — at Regnen holdt op og en prægtig Regnbue viste sig paa Himlen.

Den første Baad, der lagde til langs Siden af Fregatten, medførte en kongelig Lakaj med et stort, forseglet Brev fra Kongen, som heri udnævnte Thorvaldsen til Konferentsraad. Wilde fortæller herom, at han af Chefen fik Ordre til at overrække Thorvaldsen det, hvorfor han søgte denne i Kahytten. Kunstneren var imidlertid ikke her, men kom i det samme ud fra Galleriet, et lille nødvendigt Appartement ved Siden af Kahytten. Thorvaldsen var i Underbenklæder og Slobrok, og idet han samlede Tøjet om sig, spurgte han: „Hvad nu?“ Dybt bukkende svarede saa Wilde:

„Et Brev fra Kongen til Hr. Konferentsraaden!“ — med særligt Tryk paa det sidste Ord. Uden at forandre en Mine aabnede Thorvaldsen Brevet, læste sin Udnævnelse, lagde Brevet sammen igen og sagde roligt og uimponeret: „Saa sked Herr Konferentsraaden da for første Gang!“

Da Thorvaldsen var blevet fuldt paaklædt, gik han op paa Dækket for at tage imod Deputationerne — ikke stolt over at være den, det hele drejede sig om, men som altid ligefrem og beskeden. Saa snart Folkene i Fartøjerne fik Øje paa den høje, smukke Mand med det lange, hvide Kunstnerhaar, hilste de ham med Musik og Hurraraab, afsang en Velkomstsang og vedblev at vifte med Huer, Hatte og Flag, saa længe Deputationerne blev om Bord. Hele Indreden var eet jublende, sydende Menneskehav.

Straks efter Modtagelsen var overstaaet, tog Thorvaldsen Afsked med Officererne, hilste fra Falderebet med Haandkys Besætningen og gik ned i Chefs-sluppen, fulgt af Kaptajn Dahlerup, Blunch og Matthiæ. Paa Vejen ind rejste Sluproerne Aarerne, medens „Rota“, afgav Salut, mandede Ræer og gav Thorvaldsen et rungende, nifoldigt Hurra til Baadsmaudspibernes skingrende Triller. Denne Hyldest glædede den gamle Kunstner meget.

Paa Toldboden ventede en Vogn, hvori Kunstakademiets Direktør, Arkitekten Professor C. F. Hansen, ad, for at bringe Thorvaldsen til Charlottenborg. Vognens Forspand havde de begejstrede Københavnerne imidlertid spændt fra, for at hædre deres store Landsmand ved selv at trække den. Da Sluppen lagde til ved Toldbodtrappen, var det ganske umuligt for Thorvaldsen at komme i Land, saa stor var Trængslen. De tæt sammenstimlede Menneskemasser masede og trykkede mod hverandre, og naturligvis kunde det ikke undgaas, at nogle ogsaa faldt i Van-

det i deres Iver for at komme i første Række; men de blev hurtigt halet op igen under Mængdens muntre Tilraab. Kaptajn Dahlerup maatte kommandere sine Sluproere op fra Fartøjet for at bane Vej gennem Stimlen, og saa kneb det endda for disse haandfaste Gaster at faa Thorvaldsen lodset hen til Vognen. Under æredøvende Jubel, Hurraraab og Hyldest trak de ellevilde Mennesker nu denne ad Toldbodgade, Amaliegade, over Amalienborg Slotsplads og gennem Bredgade saa hurtigt, som de tæt sammenstimlede Tilskuere tillod det, til Kunstakademiet paa Charlottenborg.

Thorvaldsen vidste ikke, at det var hans Landsmænd, der hædrede ham ved at trække Vognen, og da han senere fik det at vide, blev han gnaven over, at „Godtfolk saaledes vilde agere Heste!“

Efter at Vognen var sluppet ind gennem Akademiets Port, blev Folk staaende paa Kongens Nytorv, hvor de raabte Hurra, hujede og skreg paa Thorvaldsen, til denne maatte frem paa Balkonen og takke. J. M. Thiele, der har skrevet Thorvaldsens Biografi, fortæller, at da Kunstneren kom frem og saa ud over Menneskemasserne, følte han sig saa stærkt bevæget over al den Hyldest, at han stille sagde, at „det er jo akkurat, ligesom naar Paven skal uddele Velsignelsen!“

Paa Ydersiden af Thorvaldsens Museum har Maleren Jørgen Sonne fremstillet hele Landstigningen i en sammenhørende Række Optrin. Disse Freskobilleder — som enhver dansk Kvinde og Mand burde kende — viser Reden med „Rota“, selve Landstigningen, Fartøjerne med Deputationerne, Musikken og de mange glade Mennesker samt Udlosningen af Kunstværkerne. Billederne er nu stærkt medtaget af Vejr

og Vind, men givert et levende og fornøjet opfattet Indtryk af Begivenheden.

Bortset fra en Rejse til Rom i 1841 levede Thorvaldsen nu her hjemme Resten af sine Dage, højt agtøt og æret. Den skønne hellenske Kunst, som han havde elsket og stræbt at efterligne fra sin Ungdom, fyldte stadig hans Sind; flittig og i fuld Arbejdskraft virkede han til sine sidste Dag. Den 24. Marts 1844 spiste han Middag sammen med Baronesse Stampe fra Nysø, og om Aftenen gik han i det kongelige Theater, hvor han havde Friplads ved Siden af Oehlschlæger og meget hyppigt kom. Da han traadte ind, hilste han venligt og smilende til alle Sider, men straks efter at han havde taget Plads, faldt han sammen med lukkede Øjne. Oehlschlæger greb ham, i den Tro, at han var besvimet; men før der kom Hjælp til, havde han allerede udaandet — en herlig Død, let og hurtig, uden forudgaaende Sygdom. Musikken var begyndt at spille, og han blev baaret ud til Orkestrets brusende Toner.

Faa Dage senere blev han bisat fra Fruø Kirke, som han selv havde smykket saa skønt. Fire Aar efter, da hans Museum stod færdigt, flyttedes hans Støv her til, hvor han nu hviler midt i Museumsgaarden, omgivet af alle sine Værker. Med Vemod sang det danske Folk i hans Mindekvad:

„Den Helt ej stred med Sværd og Skjold
og ej med Staalets Handske,
men Sejrvandt han, stærk og bold,
som Kunstens Holger Danske.
Af Livets Træ han greb en Gren
til Kamp mod Dødens Vælde —
han hugged' Guder ud af Sten,
og Liv af Marmorfjældel!“

Et sjældent Jubilæum

Lederen af Takkeladsmagasinet, Sejl- og Flagmagasinet samt Skomagerværkstedet ude paa Holmen, Mester K. C. Borrild, har den 1. Oktober i Aar gjort Tjeneste i Flaaden i 50 Aar. Denne dygtige og meget afholdte Embedsmand, der er en af de bedst kendte indenfor Marinen, fejrer saaledes et Jubilæum, som kun de færreste faar Lejlighed til.



Mester K. C. Borrild.

Født i September 1873 blev Borrild den 1. Oktober 1888 antaget som Elev paa Søværnets Underofficersskole og gennemgik derefter denne strenge Uddannelsesanstalt i de reglementerede seks Aar. Ved

Udgangen af September 1894 blev han udnævnt til Overmatros i Matroskorpset, og avancerede gennem Aarene videre frem, samtidig med at han hvert eneste Aar blev udkommanderet til Søs i Marinens forskellige Skibe. Om Vinteren 1908—09 var han om Bord i „Hejmdal“, hvor han deltog i Hjælpeekspeditionen til Messina, der var ødelagt efter det store Jordskælv, og modtog herfor af den italienske Regering Erindringsmedaillen. Efter 1909 gjorde Borrild stadig Tjeneste ved Undervandsbaadene, først i „Dykkeren“ og senere i saa godt som alle de efterfølgende, afbrudt af en Tjenesterejse til Fiume.

Mester Borrild, der er Dannebrogsmænd og dekoreret med Holmens Hæderstegn for god Tjeneste m. m., modtog den 1. Juni 1920 Udnævnelse som Mester i Orlogsværftets Fabriksafdeling, og har siden ledet de ovenfor nævnte Værksteder, afholdt og anset af saavel Over- som Underordnede.

„Vikingen“ bringer Jubilaren vor hjerteligste Lykønskning og haaber, at Marinen endnu længe maa høste Gavn af hans store Erfaring, dygtige Arbejde og udmærkede Evne til at lede de ham betroede Virksomheder.

Brød. Det er derfor, du kan lide hende!“ — Han havde Ret, fuldstændig Ret. Der er noget businesslike ved dette Skib. Man gaar saa fortroligt ind til det, ligesom om man kender det straks med det samme. Vi kan meget bedre tænke os det til Ankers i Newcastle eller en anden rigtig Menneskehavn end i Cowes.

Fuglen er tegnet af *G. L. Watson & Co.*, hvilket er overflødigt at bemærke, naar man ser paa Tegningerne, for hun har den karakteristiske Linie, som man ikke kan tage Fejl af, og som kun Mr. Watson kan give. Hun bliver bygget paa Goole Skibsværfts Kompagni under den berømte Skibs-Tegners personlige Ledelse.

Det er klart, at Sir Malcolm Campbell er en Elsker af Søen og Skibe. Han er tillige en praktisk Sømand, for han har selv været med mange Gange som Kaptajn, og det er ikke hans første Yacht. Ligeledes har han selv været med til at tegne den, som han vil have den. I Juli Maaned i Aar skal den gøre sin Tur fra Southampton til Cowes paa sin Jomfrurejse.

Hans forrige Yacht var ogsaa bygget af Watsons — en 71 Tons „Bluebird“. Det nye Skib vil bære det samme Navn, men være en 160 Tons. Enhver lille og stor Ting i Skibet er omhyggeligt blevet gennemgaaet af Sir Malcolm Campbell selv og udvalgt af ham.

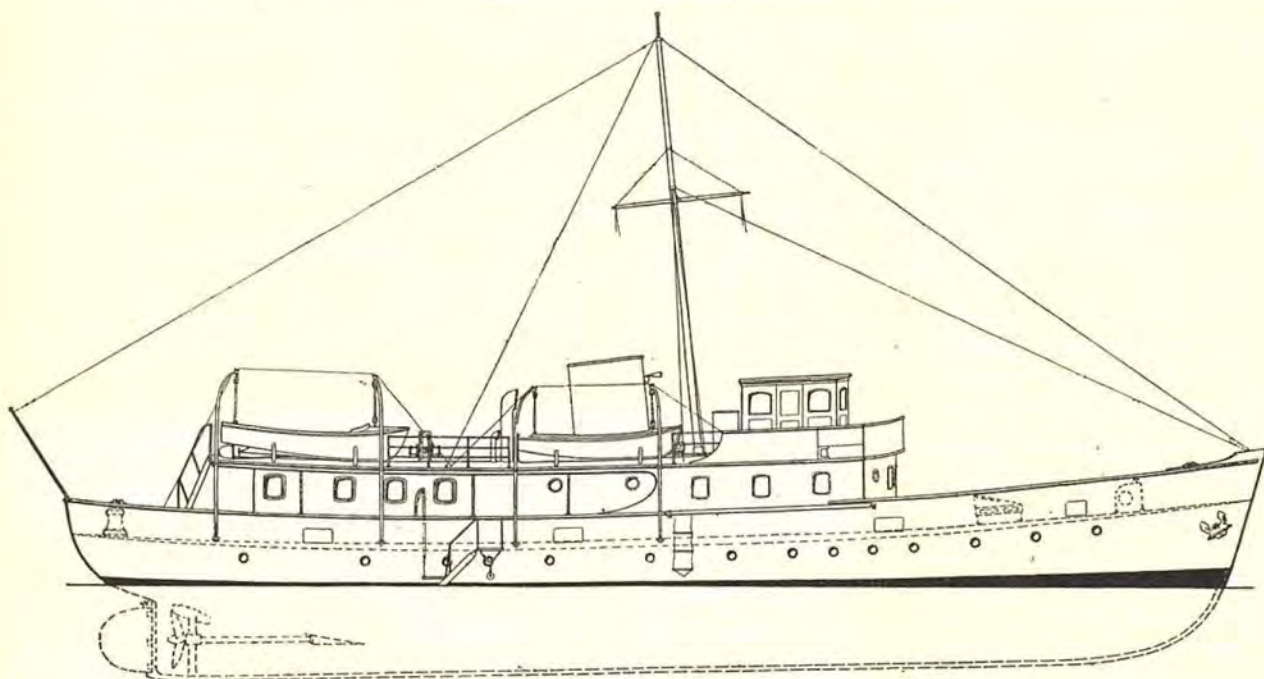


Malcolm Campbells nye Yacht, som er under Bygning.

Meget af Tegningen er afgjort hans eget Værk. — Hendes Længde er 97 Feet øverst, og hun er 90 Feet i Vandlinie. Den er ikke, hvad man vil kalde „moderne“. Det er en smuk Baad, og den er behagelig at sejle i.

Maaske er Masten lovlig høj, men det er en personlig Smag. Maskineriet bestaar af 250 HK Diesel, hver med 5 Cylindre.

Bygningen er allerede godt fremskredet, saa den nye „Bluebird“ bliver en af de første store Yachter, som søsættes i dette Foraar.



Tegningen til Sir Malcolm Campbells nye Yacht »Bluebird«.

P. Rudbeck-Larsen, Mariager

Indehaver: V. FROM BARTRUMSEN

Statsautoriseret Skibsmægler

Telf.: Cementcentralen Nr. 1 — Samtaler paa lang Distance: Telf. Mariager 114
Telegram-Adresse: „Chartering Mariager“ — Post-Adresse: „Cimbria“ pr. Mariager

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

En tysk Sømand og en dansk

Købmand

En Hændelse

Det var under Verdenskrigens haarde Tryk. Vort sydlige Naboland var allermest i Bekneb, og Husmødrene i de større Byer kæmpede fortvivlet for Føden.

Det var hen under Aften i en jydsk Havneby inde hos Købmanden. Skipperen fra et tysk Fartøj stod i Butikken for at faa gjort op. Købmanden stod bagved Disken og glattede nervøst paa en tom Regningsblanket, mens han søgte at samle sine Tanker.

Den aldrende, lidt tunge Sømand saa roligt paa Købmanden, hvis Person og Forretning det skarpe Skipperøje forlængst havde gennemskuet.

Skipperen havde lige før Middag været en Vending i Butikken og købt en Bagatel. Der havde været mange Mennesker og megen Handel, det gik langsomt med at ekspedere og notere.

Skipperen havde hurtigt faaet, hvad han ønskede, og en Cigar og et venligt Ord oven i Handelen, men uvilkaarligt havde han trukket Tiden lidt ud. Han hyggede sig i denne venlige, danske Butik. Nogen Forskel blev ikke gjort her, og Salget gik strygende

med lige Hensyn til alle, skønt det aabenbart var smaat med Kontanter for manges Vedkommende.

Skipperen havde pludseligt bestemt sig til at proviantere ordentlig ud her, i Stedet for i næste større Havn, hvor Restladningen skulde udlosses.

Nu var Dagen gaaet, og han stod iger i Butikken, denne Gang alene med Købmanden for at betale Varerne med klingende Mønt.

„Et Øjeblik,“ sagde Købmanden, „saa er jeg klar.“ Kladdebogen var imidlertid temmelig uklar, men de mærkelige Streger blev efterhaanden tydet, og Skipperen vidste iøvrigt nøjagtigt, hvad han havde faaet. Posterne blev skrevet ud og salderet, og Pengene lagt kontant paa Disken. Det var et temmeligt stort Beløb, og Købmanden gik uvilkaarligt Regningen efter. Midt i Sammentællingen blev han adspredt. Skipperen havde rent forbigaaende nævnet, at han forgesves havde forsøgt at faa en Klump Fedt eller Talg med sig hjem.

Købmanden talte sammen og talte sammen, bare for at vinde Tid. Efter fjerde Sammentælling tog han en rask Beslutning, skubbede Brillerne op paa Panden, snappede en lang Kniv og et Stykke Papir og gik ned i Kælderen til sit private Saltkar.

De var hver Dag mange omkring Bordet, men de havde da spist sig mætte til Dato, og den fremmede Skipper havde faktisk ladet ham faa en god kontant Handel. Det var da ogsaa noget grimt noget, at Folk ligefrem skulde gaa og sulte dernede i Tyskland.

Han fiskede et godt Stykke stribet Flæsk, det eneste han havde, op af Karret og lagde det paa Laaget. Med Kniven viste han sig selv, hvormeget han mente, de kunde undvære, og skar derefter Stykket nok saa stort.

Oppe i Butikken lod han med en vanemæssig Bevægelse Stykket klaske i Disken, skubbede Brillerne fielt op i det tynde graa Haar og spurgte, lidt forpustet af Kældertrappen, den tyske Skipper, om han vilde sætte Pris paa et saadant Stykke.

„Hvad koster det?“ Stemmen var unaturlig høj og haard og med en Kommando, der daarligt skjulte Mandens Ophidselse.

„Det koster ikke noget,“ sagde Købmanden sagtomdigt, „jeg maa ikke sælge det. Men jeg vil med Glæde forære Dem det, hvis De sætter Pris paa det.“

Han kom tilfældigvis til at se op paa den tyske Skipper og fik pludseligt travlt med at pakke Flæsket rigtigt ind. Det er saa sært at se en stor stærk Sømand faa Taarer i Øjnene.

Døren til Gaden var sprunget op, og der hørtes Brænding fra det urolige Verdenshav, men i Butikken var alt vel. To Mænd i Bekneb havde hjulpet hinanden, stille og fint.

O. B. L e m b o.

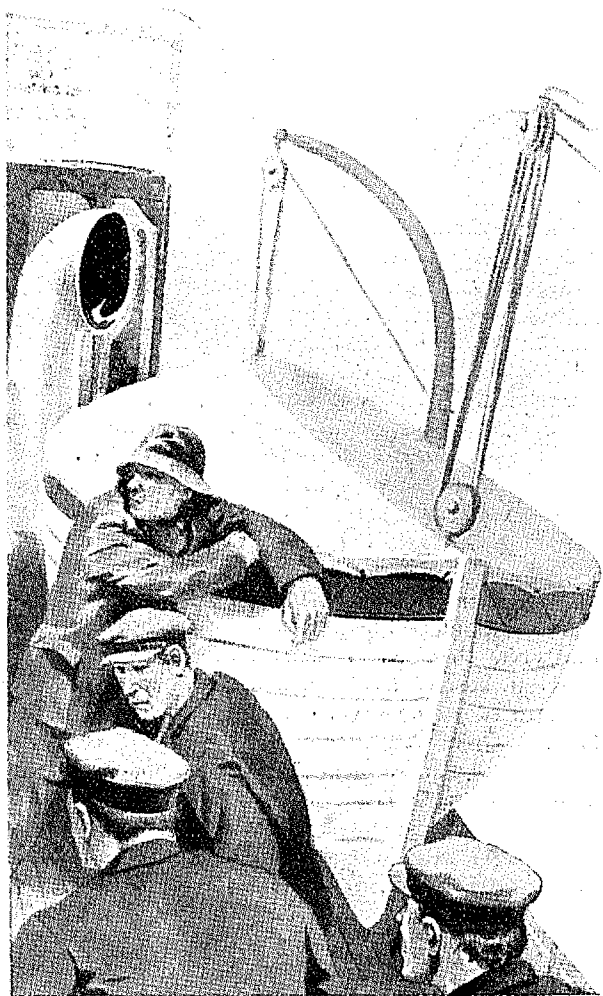


„Satr of France“. Fuldskip fra San Francisco, bygget 1877 i Belfast hos Harland & Wolff, 1766 B.T., Reder Alaska Packers Assctn. Foto visende Skibet strandet paa Alaska Kysten, men kom igen flot; vistnok nu en Fiskelægter ved Redondo Beach, Californien. (Fra Lods Gruelunds Samling).

Da Bølgerne brændte . . .

Det er alle Pengene værd at høre „Fjerde-Styrmand“ fortælle denne Historie. „Martiban“ var et Skib paa 12,000 Tons og havde fire Styr-mænd. Hele Kinakysten kender ham og den Ende, han altid spandt. Men hvis man ikke har hørt ham fortælle Historien selv, saa er man gaaet Glip af noget. De sagde, han var bange for sin egen Skygge. Tænke sig ham sejle uafbrudt i femten Aar den halve Jord rundt og stadigvæk som Fjerde-Styrmand. Saa var der en Aften i Hongkong paa Hotel Savoy . . . der gav vi ham en Sjus, og han fortalte, saa vi var ved at sprænges, men vi gjorde alt for ikke at grine. Men Historien viste sig nu alligevel at være alvorlig. Hør derfor her, hvordan det udviklede sig:

— Ja, De kan tro, at der er en Grund til, at jeg, som er saa gammel paa Søen, alligevel maa sejle som Fjerde-Styrmand, sagde den lille Mand. Han hed Durang og var en mærkelig Fyr. — Der er en for-dæmt god Grund. Jeg er ude efter en bestemt Mand, en Kaptajn, jeg engang sejlede med. Og De kan bande paa, at jeg finder ham nok engang. Saa skal han rense mig — det er, hvad han skal. Hele min Karrière afhænger jo af det. Jeg er ligeglad ellers med, hvad der sker. Men jeg skal have renset mit Navn og have fjernet den Plet, der er paa mit Styrmandsbevis. Han er den eneste, der kan gøre det. Den eneste! Hvilken Skibsreder vil give Kommandoen over sit Skib til en Mand, der paastaas at have 40 druknede Passagerer paa sin Samvittighed? Nej, det er der ingen, der vil. Forresten er det ikke saa meget for min Ærgerrigheds Skyld, men det er, fordi jeg gerne vil kunne se mine Skibskammerater lige i Øjnene. Jeg vil gerne være hæderlig og pleftri og ren, som en Sømand skal være. Og det kan jeg ikke, som det er nu. Ingen tror paa mig, før han renser mit Navn. I véd ikke, hvor slemt — — Jeg kan ikke sige, hvad han hedder. Det vilde ikke være hæderligt. Jeg afslører ikke hans Navn, før jeg træffer ham og faar ham til at sige Sandheden. Det kan De da nok forstaa? Det skal jo foregaa aabenlyst og efter hæderlige Regler. Har jeg ikke Ret? Jeg har fulgt efter ham over det meste af Verden i næsten 15 Aar. Det er derfor, jeg er Fjerde-Styrmand paa „Martiban“ nu. Han sejler nemlig paa disse Ruter, og derfor er jeg ogsaa nødt til at være her. For hvis jeg møder ham og faar Lejlighed til at tale med ham, saa skal han ogsaa nok komme til at fortælle Sandheden og rense mig. . . . Hør engang — saadan ser jeg paa dette: En Officer paa et Skib er noget særligt. Han har det ikke f. Eks. som en Kontorist paa Landjorden. I Land bliver man maaske afskediget fra een Stilling, men saa finder man sig en anden. Dér betyder Fejltagelserne ikke saa meget. Men, saadan er det ikke paa Søen. Da han sendte — ja, jeg vil ikke sige Navnet — da han sendte mit gamle Skib mod Fox-Klipperne og knuste det og var Skyld i, at 40 Mennesker omkom, reddede han sin egen Pels ved at skyde Skylden paa mig. Og det var ikke min Skyld. Jeg kan overhovedet ikke fordrage Whisky. Jeg var ikke beruset paa Broen. Jeg forandrede ikke Kursen uden at raadføre mig med Kaptajnen. Han gjorde det selv. Kaptajnen selv, forstaaer I. Men han troede jo, jeg skulde omkomme. Det gjorde jeg bare ikke. Jeg var nemlig en glimrende Svømmer den Gang, og jeg kom i Land. Men han løj ved Søforhøret. Da var jeg der ikke. Jeg havde Lungebetændelse, og da jeg blev rask og prøvede at sige dem Sandheden, saa grinede de af mig. Han var imedens taget afsted med et helt nyt Skib, og jeg kunde ikke faa fat i ham. Men jeg fulgte efter ham,



Et Øjeblik senere gled Redningsbaad Nr. 1 udenbords med fire Mænd ved Aarene.

og jeg finder ham ogsaa nok en skønne Dag, for jeg ved nu, at jeg sejler paa de samme Ruter som han. Og saa bliver jeg rensket. For det skal han gøre. Og saa avancerer jeg og kan se alle Mennesker lige i Ansigtet igen. Er det ikke rigtigt? Aah, I tror altsaa heller ikke paa mig, sluttede han med grødet Stemme?

Latteren eksploderede. Den rullede og gav Genlyd under Kahyttens lave Loft. Første-Styrmand Willard rystede ligefrem over hele Kroppen af Latter.

Durang vendte sig bort fra den firskaarne Mands ubarmhjertige Latter. Syg om Hjertet aabnede han Døren og gik ud. Men medens han vaklede ned gennem Korridoren med tunge Skridt, naaede Første-Styrmands drønende Latter ham som Piskeslag, han ikke kunde undslippe fra.

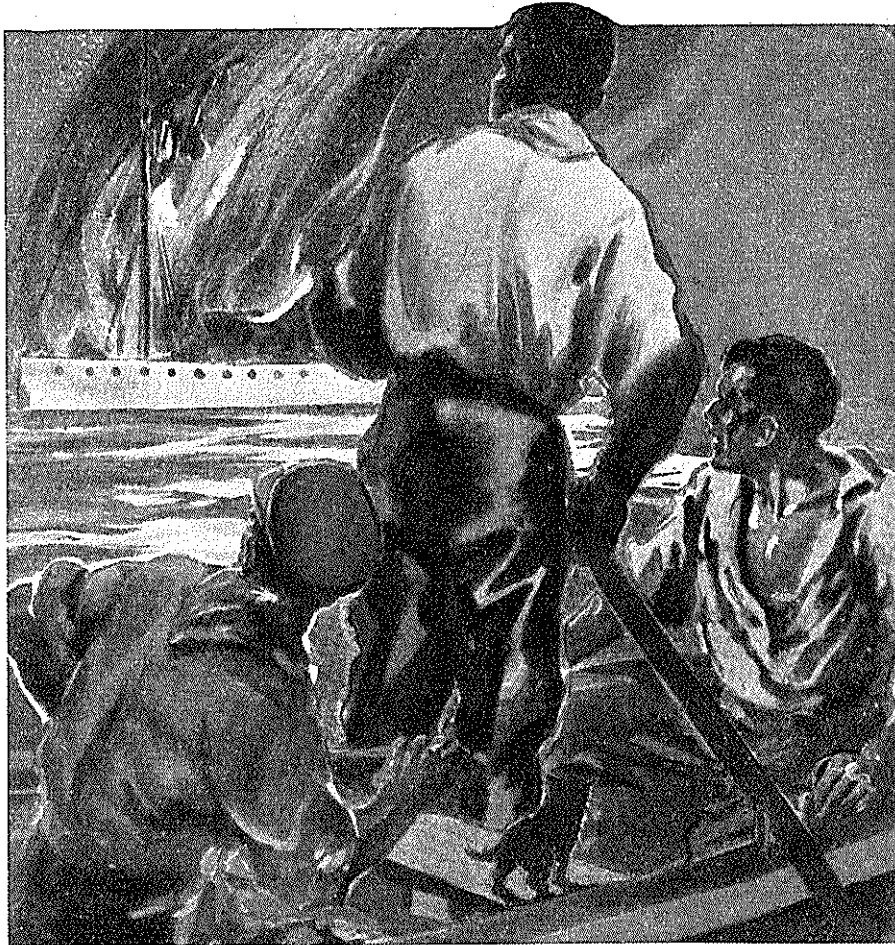
Gilbert, der kom op paa Dækket næste Morgen, før Solen endnu var staaet op, skuttede sig i det lune Halvmørke og lod Blikket glide ud over det stille Hav.

Da han klatrede op ad Trappen til Broen, saa han to sorte Silhouetter mod den graa Himmel: det var Kaptajnen og Første-Styrmand Willard, begge med Kikkerter for Øjnene. Gilbert stirrede fremad. Han saa dansende Flammer slikke op over Horisonten, røde og gule, tegnede i et fantastisk Mønster imod den mørke Linje mellem Hav og Himmel. Tredie-Styrmand kom hen imod ham. Det er et Tankskib, hviskede han alvorligt, det er sprunget i Luften, jeg saa det selv. Det var som et Vulkanudbrud. Den staar paa et Rev i Gasparstrædet. Se, hvor den brænder!

Med hamrende Maskiner arbejdede Skibet sig nærmere ved Tankskibet. Det hele var efterhaanden een flydende Flammemasse, der oplyste Søen i vid Omkreds. Gilbert saa efter Redningsbaadene, men de var ikke til at se. De splintrede Rester af Daviderne fortalte tydeligt nok, hvad der var blevet dem. Sorte Skygger fo'r frem og tilbage over Agterdækket. Hvorfor sprang de ikke? Hans Øjne søgte ned til Vandet og begreb Grunden: Skibets Last — Olien — var strømmet ud paa det omgivende Vand og var øjeblikkelig antændt. Havet rundt omkring Skibet var i Brand.

Nu var de saa nær, at de ligefrem kunde føle Heden i Ansigtet. Willard beordrede: „Stop“. Det var simpelt hen ikke tilraadeligt at sejle nærmere. Man kunde nu høre Flammernes Syden — og se den brændende Olie kravle hen over Vandet.

— Hvordan i Alverden skal vi kunne sende en



Tværs gennem Ildkorset saa de pludselig nogle sorte Skikkelser...

Baad over til Skibet? raabte Willard til Kaptajnen. Havet brænder! Hvis vi gaar i en Baad, fænger den, og vi gaar til Bunds, før vi har taget ti Aaretag.

Kaptajnens Ansigt var sammenbidt og saa næsten graat ud i den spøgelsesagtige Belysning.

— Jamen, de derovre bliver jo stegt, eksploderede han. Jeg sejler „Martiban“ lige hen....

— Nej, nej, Kaptajn, det maa De ikke gøre — jeg ved en anden Udvej!

Gilbert fo'r sammen, for Kaptajnen og Styrmandene vendte sig om og saa paa Durang. Ingen havde set ham komme op paa Broen, men nu stod han lige ved Siden af Kaptajnen, og med sin ene magre Haand greb han om Skibsførerens Albue.

— Jeg kan gøre det, skreg han. — Jeg ved, hvordan det kan gøres, siger jeg Dem.

— Jamen, saa ud med det! Sig det dog!

— Jeg maa bruge Jollen. Det kommer til at koste Jollen.

— Fanden staa i Jollen. Sig, hvad De vil gøre! Durang forklarede feberagtig næsten hysterisk: Jeg vil sætte en Redningsbaad ud. Og Jollen. Saa skal jeg vise Dem det. Jeg vil skære en Rende ind gennem Ilden, men det maa gaa hurtigt.

Kaptajnen forstod, hvad han mente. Willard løb hen efter Jollen. Durang fulgte efter ham. Gilbert saa paa Kaptajnen, men sagde ikke noget. Et Øjeblik senere gled Redningsbaad Nr. 1 udenbords med fire Mand ved Aarerne. Første-Styrmand sad ved Roret.



Skoleskibets Elever gaar til Vejrs.

Lille Durang, der stod op foran ham, skreg op til „Martiban“s Dæk:

— Sæt Jollen i Vandet! Men skynd Jer, for Pokker!

Han blev staaende og ventede paa dem. Da den ramte Vandet, sprang han over i den og gjorde Talterne fri. Det var en lille, let Baad, der blev brugt, naar der skulde skrubes Rust af Skibssiderne eller males. Durang trak den hen ved Siden af den større og tungere Redningsbaad og kastede et Reb derover.

— Træk mig derind, raabte han til Willard. Saa tæt som muligt!

Baaden fo'r fremad, trækkende den lette Jolle efter sig. Willard manøvrerede saa tæt ind til Brandomraadet som paa nogen Maade forsvarligt.

— Stop, brølede han endelig. Hold hende saa stille. En af Jer sørger for, at Boven hele Tiden er vaad. — Han vendte sig om mod Durang: — Naa, din forvirrede Idiot — hvad er det saa, du vil?

Durang havde rejst sig. Han havde en Line liggende sammenrullet foran sig, parat til at rulles ud.

— Lad Tovet gaa, skreg han og kastede sin Ende af Linen derover i Stedet for. — Hold Linen slak, saa den bliver under Vandet, ellers brænder den op. Lad den løbe forsigtigt ud. Jeg arbejder Jollen ind ved Siden af Tankskibet. Naar jeg saa giver Signal, saa skal I hale den tilbage. Forstaet? — Fart paa, Fart paa.

— Din Idiot, du brænder jo op levende

Det var Willard, der kom med den Bemærkning, men Durang var sprunget i Vandet.

Durangs Hoved viste sig et Sekund senere ved Jollens Agterstavn. Han rakte Haanden op og greb om Roret, mens han bevægede Benene med øvede, plejllignende Bevægelser. Jollen gled let frem foran ham. Dens Bov naaede til Kanten af den brændende Olie, men Durang sparkede videre fremad. Ledet af Svømmeren styrede det lette Fartøj tværs gennem Ilden; det skar sig gennem Flammerne og efterlod en smal Kanal af blankt Vand bag sig — en Kanal, der lukkede sig næsten med det samme, men dog tillod Durang at fortsætte sin Svømmetur. Han holdt Hovedet lavt, svømmede saa dybt som muligt. Det var hans eneste Chance. Den sidste Mulighed. En Gang imellem maatte han løfte Hovedet for at snappe en Mundfuld stinkende Luft. Jollens Bov ulmede allerede; der var gaaet Ild i Træet . . .

Det hastede — det hastede. —

Willard saa efter Durang i ligefrem forstenet Tavshied. Han sad paa sin Post i Redningsbaadens Agterstavn og iagttog den tynde Line, der langsomt rullede sig ud og gled ned i Vandet. Den var det eneste Bindeled mellem lem og Durang. Mændene var ogsaa tavse. Sveden rislede ned over deres Kinder. De stirrede ind i Flammehavet for at opfange et Glimt af Durang og Baaden, men Ild og Røg spærrede nu Udsigten.

Tværs gennem Ildhavet saa de pludselig Mændene paa Tankskibets Agterdæk vakle hen mod Rælingen. Jollen var naaet hen til Skibets Side. En sort Skikkelse viftede med Armene, afsindigt, bønfaldende. Nu sprang Skikkelsen. Endnu en fulgte efter, endnu en. Den sidste Mand kom ned; han stod et Øjeblik ved det itubrudte Rækværk, bøjede sig saa ned og løftede noget op. Det var en Mands slappe Legeme. Han løftede det møjsommeligt, fik det over Rælingen, og kastede det endelig ned. Saa fulgte han selv efter. Willard ventede. Det var vanskeligt at tro, at der foregik noget ved den modsatte Ende af den slappe Line, men nu bevægede den sig i hans Haand svagt, men mærkbart.

— Hal til, skreg Willard.

Fire Par Hænder greb Linen og halede. Favn for Favn trak de Linen ind; den var tung; der var noget fastgjort til den. Første-Styrmanden fra „Martiban“ saa Jollen bevæge sig langsomt gennem de slikkende Flammer.

— Hurtigere, hurtigere! Hal til!

Jollens Forstavn kom med eet ud af Ilden. Det røg fra den; Ildtunger slikkede op over Siderne, men den var fri af Ilden nu. Den var tom.

Bag ved den viste en ildfri Kanal sig et Øjeblik, før den igen lukkedes. De halede stadig til.

Saa kom lille Durang, der stadig klamrede sig til Roret med den ene Haand. Hans anden Haand greb fast om Haandleddet paa den forreste af de reddede. Resten fulgte bagefter, krampagtigt klynkende sig til hverandre, — forkomne, forbrændte Mennesker men levende endnu.

Willards Folk halede dem om Bord, den ene efter den anden.

Durang ventede til sidst; han var tung og slap; der var et Brandsaar paa hans Kind. Hans Øjenbryn var svedet bort. Haaret paa hans Hoved lugtede

brændt. Han forsøgte at smile. Han saa næsten lykkelig ud.

— Svømme gispede han, mens han kæmpede for at faa ren Luft ned i Lungerne. — Jeg har en Gang kunnet svømme langt

Saa knækkede han sammen og blev liggende paa Banjebredderne.

— Ro væk, kommanderede Willard.

Og Redningsbaaden gled bort fra Ildhavet.

Da de alle var om Bord paa „Martiban“, sørgede Willard for alle de reddede Mænd undtagen Tankskibets Kaptajn, som i bevidstløs Tilstand var bleven baaren ind i Kaptajns Kahyt, og Tankskibets Styrmand, som ikke behøvede nogen Hjælp.

Da det var besørget, kom Willard ind i Kaptajns Kahyt.

— Var de otte Mand alle dem, der kunde begynde Gilbert.

— Ja, nikkede Styrmanden fra Tankskibet. — De andre de havde overhovedet ingen Chancer.

Durang hørte denne korte Samtale, men kun som en uforstaaelig Mumlen bag sig. Han knælede ved Siden af Divanen og stirrede ind i en bevidstløs Mands rødblaas Ansigt. Ingen havde lagt Mærke til lille Durang mere. Anspændt, dirrende laa han der og betragtede den fremmede Kaptajns vansirede Ansigt. Kaptajns Øjenlaag løftede sig endeligt, faldt atter i. Aabnedes igen og afslørede et Par vandblaa Øjne.

De to saa paa hinanden.

Durang, hvis rynkede Ansigt glødede, — og Tankskibets forkomne Kaptajn. Der kom en Trækning ved Kaptajns Mund. Det kunde være et Smil. Han vilde sige noget. Durang bøjede Hovedet længere ned for at høre.

— Hvad Pokker — er det Dem, Durang? Hvad laver De her? spurgte Kaptajnen med usikker Stemme.

— Det ved De sikkert bedst.

Durangs Stemme kom kun som en Hvisken, men Vreden gjorde den hørlig.

Det trak igen omkring Kaptajns Læber.

— Pokker til Uretfærdighed, Durang

Det var kun som et Aandepust, men Durang opfattede hvert Ord. Kaptajnen fortsatte hviskende:

— Jeg gjorde Dem en Pokkers Uretfærdighed. — — Det var mig!

Durang sprang op. Han hvirvlede rundt. Hans Øjne skød Lyn. Det røde Saar paa hans Kind glødede. „Martiban“s Kaptajn vendte sig forundret om, og Willard og Gilbert vendte sig maabende.

Durangs Mund aabnede sig. Han kunde ikke finde Ord. Alt, hvad han formaaede, var at pege hjælpeløst paa den stønnende Skikkelse paa Divanen.

„Martiban“s Kaptajn saa paa den anden, bøjede sig ned, lagde Øret til den forslaaede Brystkasse. Han rettede sig straks op igen.

— Nej, det hjælper ikke, sagde han. — Han er døende.

— Det er nok ogsaa bedst for ham, at han dør, sagde Styrmanden fra Tankskibet skarpt.

Durang gik forbløffet et Skridt tilbage — og faldt igen paa Knæ ved Divanen. Men Stemmen fra Tankskibets Styrmand naaede ham — ligefrem gennemtrængende:

— De kan tro, han maa være glad for det, hvis han dør, sagde Tankskibets Styrmand, jeg skulde hellere have lad ham blive derovre. Se her! Journalen! — Han tog Skibsjournalen frem. Den var indpakket i et Stykke Voksdug, for at Vandet ikke skulde hviske Blækket ud. — Jeg sagde ham jo, at Skibet aldrig kunde klare Strædet med den Kurs, han tog. Men han vilde ikke høre paa mig. Han drak som en Svamp. Saa stødte vi og eksploderede, og det hele røg ad Helvede til. Han var saa fuld som en Allike. Jeg var henne i Folkelukafet for at se, om der var nogen overlevende, men de var færdige alle sammen. Da jeg kom tilbage til Bestiklukafet, stod han der og vrølede med sig selv og skrev op i Journalen. Han skrev, at jeg var beruset paa Vagten, og at det var min Fejl. Er jeg beruset, maa jeg spørge? — Han saa udfordrende paa de tilstedeværende. — Nej, se paa den Side af Skibsjournalen. Man kan jo se, at han har skriblet det ned, da Ulykken var sket. Kan De se, at han vilde frelse sig selv ved at gøre mig til en Slyngel? Jo, De kan tro, han kan være glad for at dø nu. Ellers

Durang hørte det. Han hørte hvert Ord. Han dirrede

Her var Beviset for, at hans egen Historie var Sandhed ogsaa. Han rejste sig op. Den døende Kaptajn havde haft de Ord, der skulde rense ham, paa Læberne. Han behøvede kun at faa de andre til at komme tæt over til den døende, saa kunde han faa ham til at gentage det, og saa kunde de høre det.

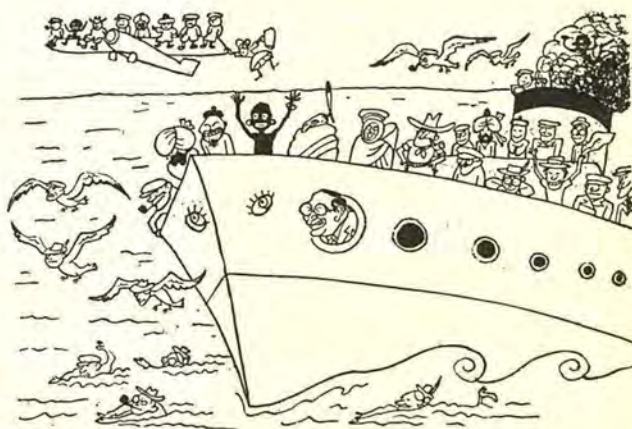
Durang gik hen imod dem, usikkert, svajende. Det var den Triumf, han havde drømt om saa længe. Men pludselig standsede han brat. Kaptajnen paa „Martiban“ sagde noget

— Hvad var det, han sagde til Dem, Hr. Durang?

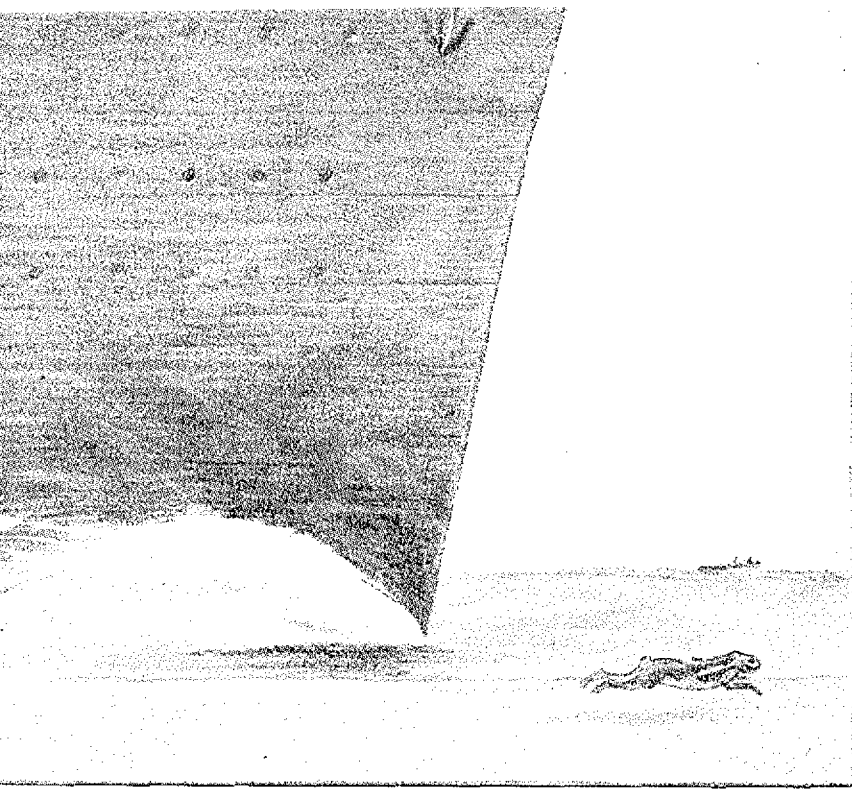
Lille Durang stirrede ned paa et forslaaet, stønnende Bryst og saa et Par blodige Læber begynde at danne de Ord, han havde ventet paa at høre i femten Aar. „Martiban“s Kaptajn stod ved Siden af

— Uretfærdighed jeg har begaaet mod Durang min Skyld tilgiv!

Og saa lukkede han sine Øjne i Døden.



Turister fra Alverdens Lande ankommer til Le Havre.



Hvem er hurtigst?

flyver i de 15 Aar, den lever, gaar op i Astronomiens svimlende Tal.

En Slægtning af den en lille Fugl i Sydasiens ejer den hidtilværende Verdensrekord for levende Muskler, nemlig 144 Kilometer i Timen, det er 40 Meter i Sekundet. Ja, fornylig blev der i et enkelt Tilfælde maalt det fantastiske Tal paa 273 Kilometer i Timen i en Strækning af 3,2 Kilometer. Det er 76 Meter i Sekundet.

Den nordamerikanske Guldregni-ber flyver i Efteraaret fra Alaska over Stillehavet til Hawaii, det er over 3000

Kilometer. Den tilbagelægger denne store Strækning paa 35 Flyvetimer; det vil sige, den flyver uden Pauser med en Hurtighed af 93 Kilometer i Timen og holder dette Tempo i 35 Timer.

Der gives Fugle, som med en Ydelse af 760 Meter i 10 Sekunder flyver forbi det hurtigste Iltog, der kun kan naa op paa 500 Meter i 10 Sekunder. Sommer-

Hvem er hurtigst ... Kømpedamperen eller en Hare? De store Dampere, som Menneskets Srille har skabt, „Normandie“ og „Queen Mary“, løber 15 Meter i Sekundet. Men en Hare løber paa samme Tid 22 Meter.

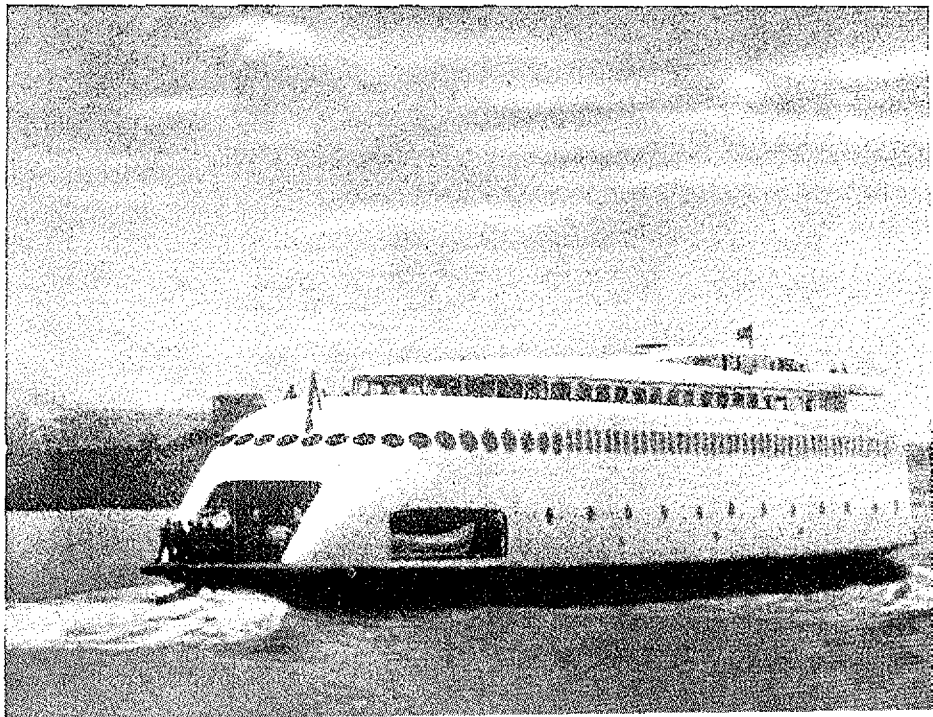
FARTEN sættes daglig op paa Havene og i Luften. Vi har her i „Vikingen“ bragt mange Artikler om den stadig forøgede Hastighed i Vandet og i Luften, baade om „Normandie“s og „Queen Mary“s Kapløb og Flyvernes Fart over Atlanten.

Naturen selv har enorm Fart paa. Vi tænker ikke altid over, at Jordkuglen uafsladelig ruller rundt om Solen med vældig Hast og drejer rundt om sin egen Akse i susende Fart. Vi suser bare uden at tænke over det

En Svale stormer af Sted hver Dag efter Insekter, gennemsnitlig 900 Kilometer uden Pauser. Det er 27.000 Kilometer maanedlig, paa et Aar 324.000 Kilometer det samme som otte Gange Jorden rundt.

Den Vejlængde, den gennem-

Denne amerikanske Færge er bygget efter det samme Strømlinie-Princip, som man anvender paa Sports-Automobiler, konsekvent gennemført paa Vandet for første Gang. Den hedder „Kala-kala“, et indiansk Navn, der betyder „Flyvende Fugl“. Modstanden i Luften er gjort saa lille som mulig.



fugle med 300 Meter i Sekundet kan let overflyve et frembrusende Hurtigtog paa en kort Strækning. Graagæs flyver lige saa hurtigt, som Strudsen løber.

De hurtigste Løbere er Dyrene paa Steppen.

Manglen af Steder, hvor de kan gemme sig, Manglen af Træer og til Tider Mangel paa Næring tvinger disse Dyr til Hurtighed. De hurtigste blandt dem er Hovdyrene, og de smaa er i Reglen hurtigere end de store. Paa 10 Sekunder løber Løve og Giraf over 100 Meter, Strudsen 250 Meter og Gazellen 270 Meter.

Den hurtigste Løber i de olympiske Lege er kun lige saa hurtig som en Elefant eller et Næshorn, men vil blive indhentet af en Løve. Et Menneskes højeste Hurtighed er kun ca. 100 Meter i 10 Sekunder.

Strudsen kan lige følge et Hurtigtog, som løber 90 Kilometer i Timen. Men Gazellen kan løbe foran Toget og slippe bort fra det.

Hvem vinder saa Kapløbet paa Vandet?

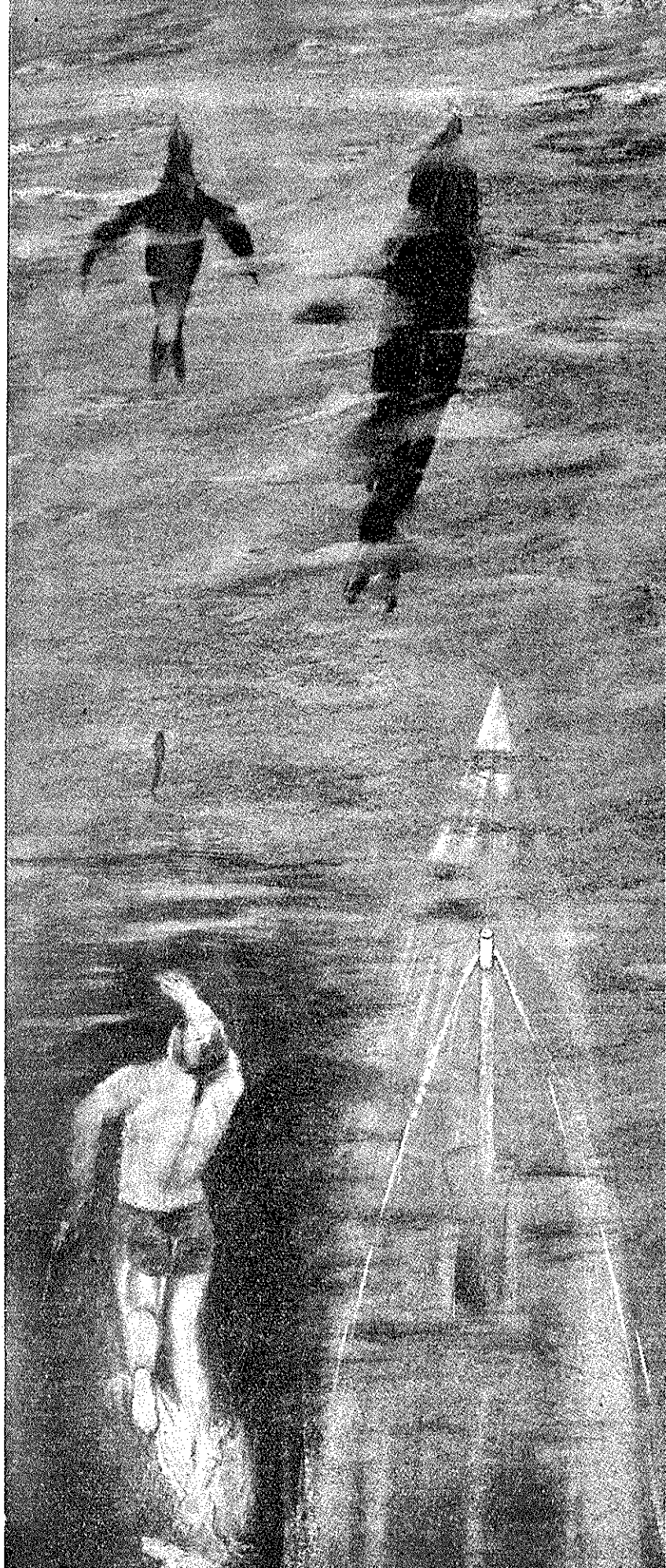
Langsomst svømmer Mennesket. Verdensrekorden i Svømning er ikke meget over 18 Meter i 10 Sekunder. Den hurtigste Undervandsbaad tilbagelægger under Vandet en Strækning paa ca. 60 Meter i 10 Sekunder. Delfinen og den paa Landjorden saa plumpe Pingvin svømmer 100 Meter paa 10 Sekunder; endnu hurtigere er Sværdfisken og Thunfisken.

Men hurtigst er dog nu de vældige Kæmpedampere „Normandie“ og „Queen Mary“, der løber 150 Meter paa 10 Sekunder.

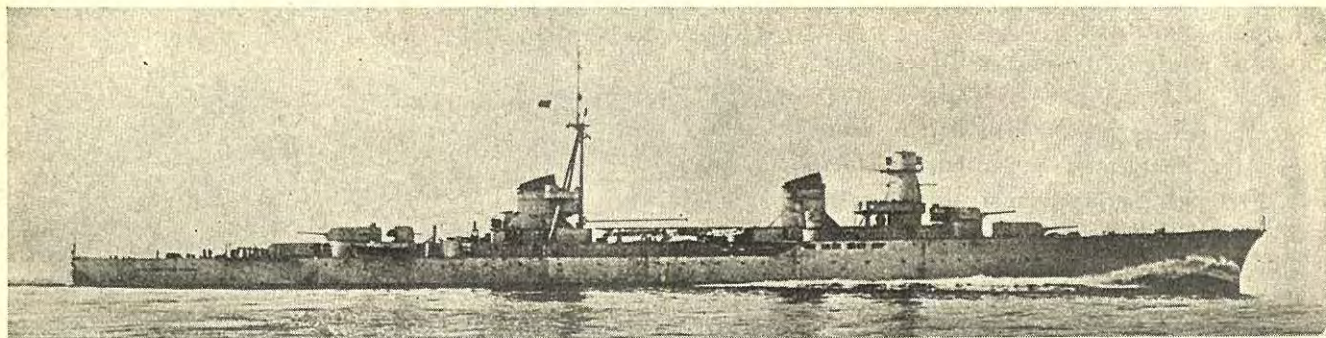
Ved Sammenligninger mellem Teknik og Organisme bør man dog erindre, at Motorens Udholdenhed altid vil være stærkest.

Og Farten øges stadig. Nye Motorer konstrueres, og det hører Fremtiden til at erfare, hvor store Hastigheder det vil lykkes at komme op paa.

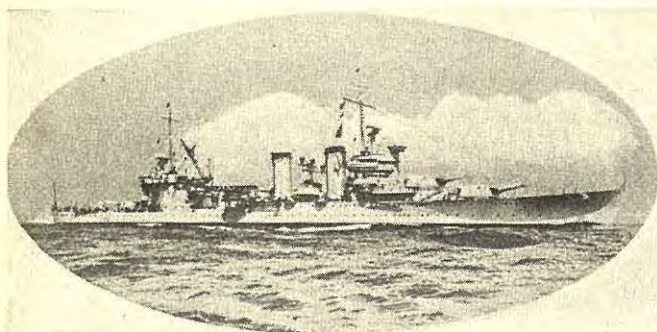
Hvem vinder Løbet under Vandet? — Langsomst svømmer Mennesket ... med samme Fart som de fleste Fisk. — U-Baaden gaar hurtigere. — Hurtigere endnu svømmer Delfinen og Pinguinen. Allerhurtigst Sværdfisken og Thunfisken.



Alle Stater opruster til Søs



Italiens nyeste Krydser »Emanuel Filiberto Duca d'Aosta«, Krigsskibet med det længste Navn.



U. S. A.s nyeste Krydser: »Tuscaloosa« (9975 Tons)



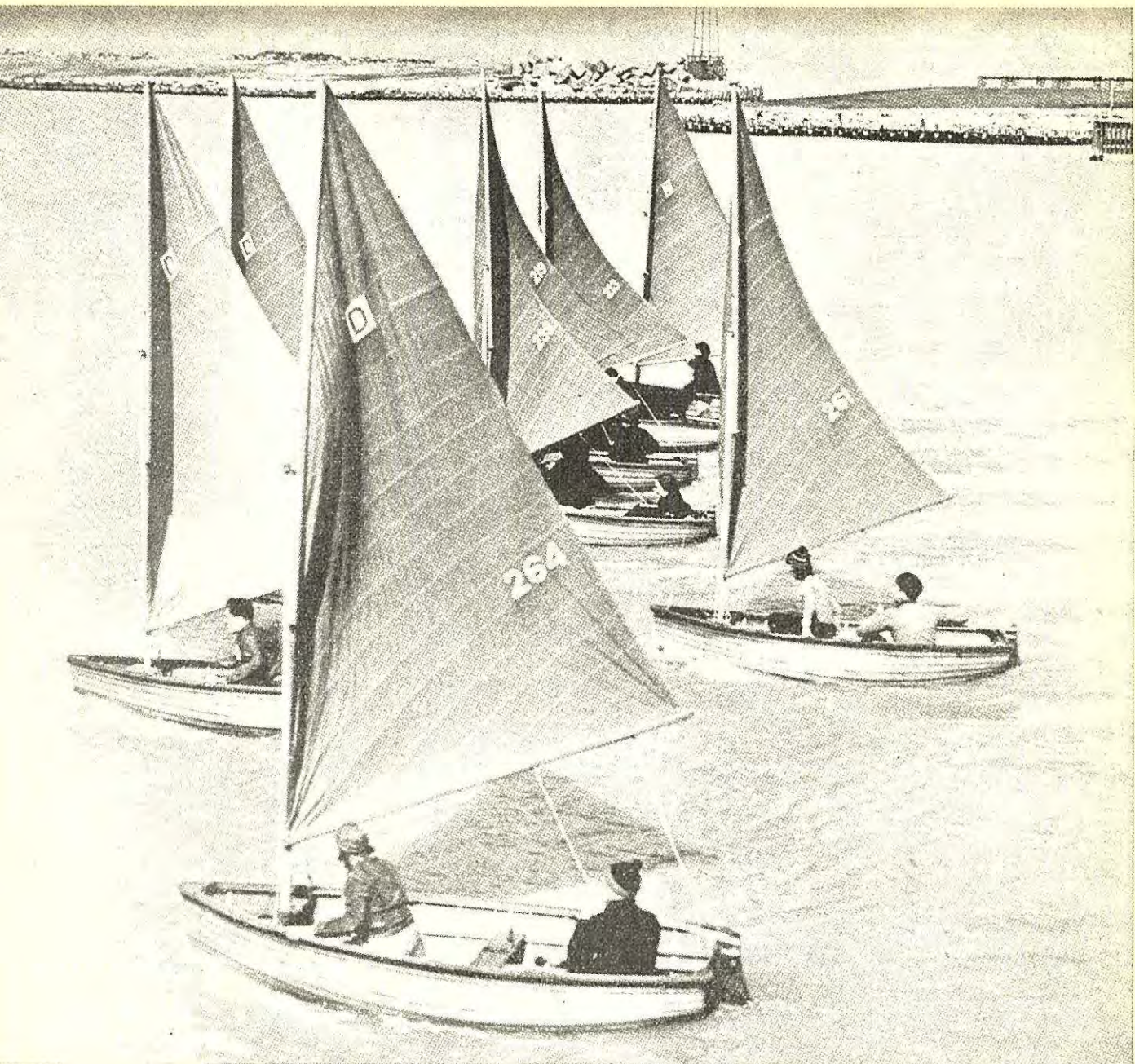
Den japanske Torpedobaad »Hatsukari«.



Det meget omtalte tyske »Lomme-Slagskib«: »Admiral Scheer« (10.000 Tons), Søsterskibet til »Deutschland«.



U. S. A.s Slagskib »Arizona« (32.600 Tons), der har faaet nyt Maskineri.



Amerikansk Ungdom

I Amerika har man Øjnene aabne for Sejlsportsungdommens Uddannelse. Der ved man, at det ikke kan nytte at opmuntre Ungdommen til at deltage i Sejlsporten uden at man ogsaa forsyner dem med et Baadmateriel, som Ungdommen virkelig selv kan tumle — baade økonomisk og sejlsportsmæssigt. Ingen store, dyre Baade, men smaa billige og lethaandterlige Baade — de saakaldte Frostbites. Her ses de kæmpe om Mitchell Trofæ'et ved Chicago.

EN LANGTUR

til Kænguru-Øen

Denne Langtur begyndte i Virkeligheden i en Jernbanekupé, hvor jeg gjorde Bekendtskab med George. Vi var paa Vej fra en af Forstæderne ind til vore respektive Kontorer i Adelaide, Hovedstaden i Sydaustralien. Paa det Tidspunkt var der ingen af os, der var Baadejere, men jeg udgjorde hver Week-end Besætningen paa en smart Kapsejler, og George udfyldte en lignende Plads om Bord i en større Kutter, der ejedes af en Mand, der var heldigere stillet end vi.

I Marts Maaned (som jo er den sidste Ende af Sommeren i denne Del af Verden) fik George Tilbud om at laane Kutteren en Uge, og jeg var saa heldig at kunne arrangere min Sommerferie paa det Tidspunkt. Vi besluttede at begynde vor Langtur, saa snart Klubbens Kapsejlers var afsluttet, hvilket vi haabede vilde ske Søndag Middag.

Vor Ledsager paa Langturen var Harry, der var en af de fineste Yacht-Skipperne i Sydaustralien, og som ejede og sejlede den bedste og hurtigste Yacht indenfor Klubben.

„Miranda“, som var 6 Tonner hed, var bygget omkring 1950. Den var 25 Fod LWL, 8 Fod 6 Tommer bred og 5 Fod 6 Tommer dybtgaaende. Den havde

Det er egentlig ikke, fordi denne Langtursberetning indeholder særlig spændende Begivenheder, men den er et glimrende Eksempel paa, hvordan den rigtige Langtursberetning skal skrives.

en 560 Kvadratfod Kutterrig uden Topsejl, som vi havde besluttet at lade blive hjemme. Og den havde ingen Hjælpemotor.

Efter at Proviant og Vand var taget om Bord, stak vi ud gennem Yderhavnen mod en let Søndenvind og var hurtig klar af Bølgebryderen, men vi gjorde ikke megen Fart med den lette Vind op mod Dønningerne, der var Efterslet efter en haard Syd-Vester, der havde blæst hele Morgenen.

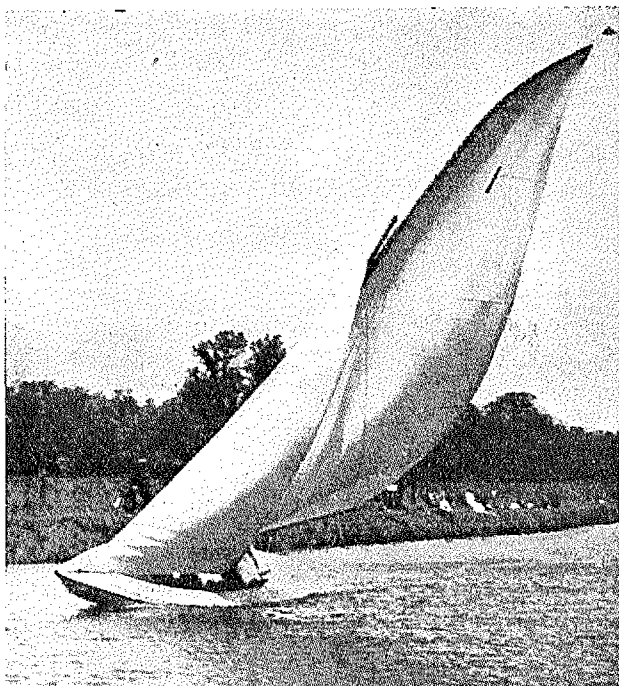
Det var en herlig Dag, og idet vi efterlod Harry paa Dækket, gik jeg med George ned for at gøre Kutteren rigtig søklar, for ønsker man i en lille Yacht at have det blot nogenlunde komfortabelt, er det af største Betydning, at der er Plads for alting, og at alting er paa Plads. Mens vi var nede, fik vi begyndt at lave Aftensmaden, og snart hvæsedes vor Primus forjættende. Vinden friskede imidlertid op, og „Miranda“ lagde sig saa stærkt over, at vi begyndte at tænke paa at surre Stegepanden. Men Maden blev vi i hvert Fald ikke tvunget til at indtage paa Dørken.

Da vi igen kom paa Dækket, fandt vi Forholdene ideelle med en god Brise, saa Kutteren gjorde god Fart og ikke kastede sig ret meget i Søen, som vi havde ret forind.

Naar man gør Turen fra Adelaide til Kænguru-Øen, sejler man almindeligvis langs den østlige Kyst af St. Vincent's Gulf, hvor der i vort almindelige Sommervejr blæser en kraftig Sydøster, der tiltager i Styrke jo længere man kommer sydpaa. Her kan der sættes Sejl, og man har en herlig Sejlsads ned langs denne Kyst tæt under Land, hvor der ikke er Plads for Søen at arbejde sig op.

Kænguru-Øen, der er 92 Miles lang og beliggende tværs over St. Vincent's Gulf, danner en herlig Bølgebryder mod det sydlige Oceans vældige Bølger. Denne Ø har længe været de sydaustralske Sejlsportsfolks Paradis.

Efter at vi i et Par Timer havde krydset os frem, indsaa vi imidlertid, at der ingen Sydøster vilde blive den Nat, og da vi begyndte at blive kedde af den



„Cigaretter“ hedder den - og det passer. Den er lige saa let som en Cigaret.

korte Krydsen, besluttede vi at faa det bedst mulige ud af det ved at falde af i et lige Stræk paa 70 Miles.

Vi var allesammen trætte af den foregaaende Dags Kapsejladser, hvorfor vi satte Vagt for Natten, hver Mand to Timer til Rors og fire Timer under Dækket. Paa Kortet kunde vi regne ud, at vi skulde være ved Troubridge Fyr omkring Midnat, saafremt Vind og Strøm ikke ændrede sig. Vinden var begyndt at friske, og hastige Skyer dækkede Maanen. Baaden blev presset saa haardt, at den læ Lønning laa i Vandet, hvorfor Stagejlet blev bjerget, og Baaden opførte sig straks betydeligt bedre.

Da min Vagt var forbi, gik jeg ned, men Luften var tyk, og den læ Køje var beslaglagt af Harry, der allerede var langt inde i Drømmeland. Jeg forsøgte at klatre op i den luv Køje, men havnede paa Dørken. Saa forsøgte jeg at arrangere Madras og Køjeklæder paa Dørken, men Kahytbordets Ben tvang mig til at forsøge at forme min Krop som et S. Da jeg hverken hører til Slangemennesker eller Letvægterne maatte jeg hurtigt opgive dette Natteleje, og saa gik jeg atter op paa Dækket for at sludre med George, der nu var godt gennemfrosset, da Brien var ret kold.

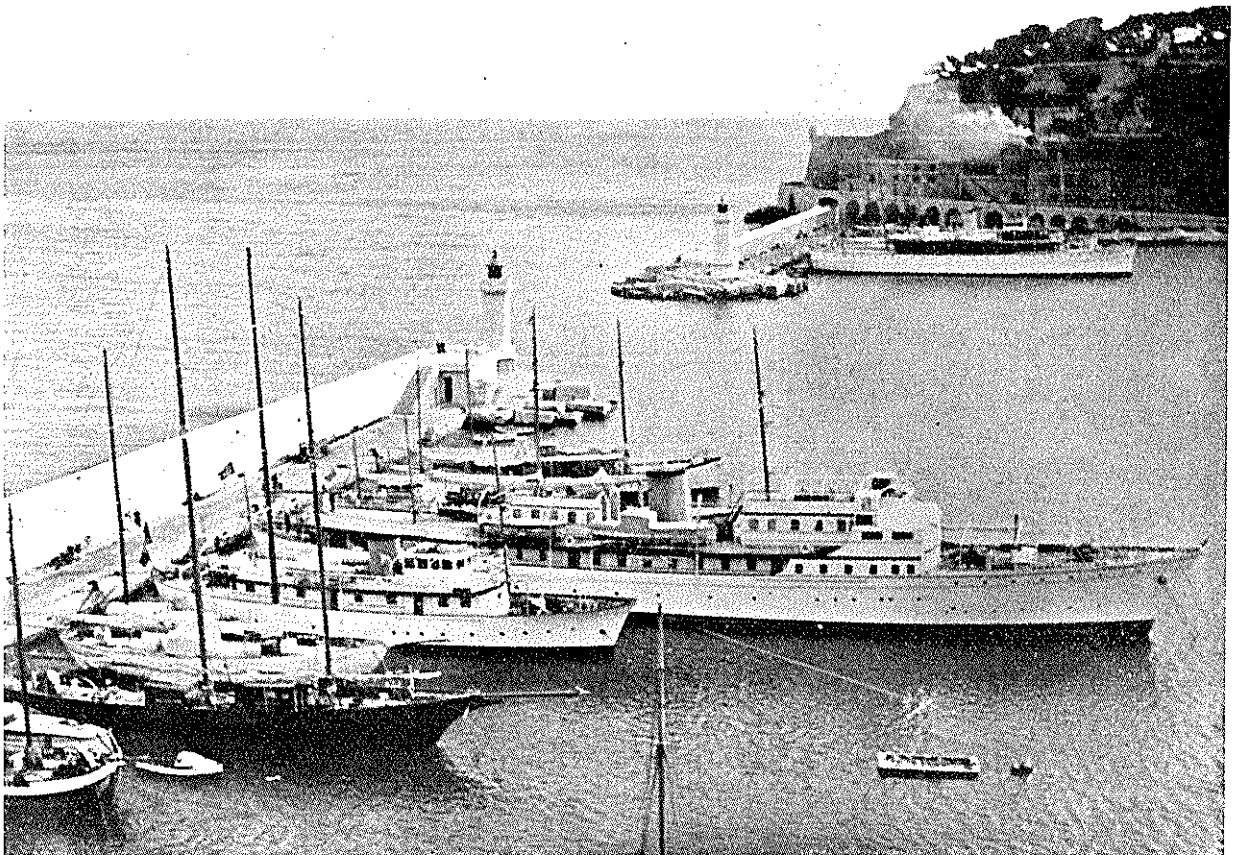
Troubridge Fyr staar paa en lille Sand-Ø, og Fjervandene deromkring er hovedsagelig Fladvand. Men da vi var baade gennemfrosne og trætte, holdt vi et Krigsraad om Tilraadigheden af at fortsætte og kaste Anker i Læ af Øen og faa en rolig Nattesøvn. Vi

monte, at vi kunde finde frem til en betryggende Ankerplads ved omhyggeligt Brug af Lod. Troubridge Fyr var nu i Sigte paa vor Styrbord Bov, men Harry, som vi havde purret, var sandsynligvis ikke i det bedste Humør, han vilde have Lov til at sove sin Vagt ud. Da Diskussionen var overstaaet, laa Troubridge allerede agten for tværs og Søerne blev kortere. Det var derfor givet, at vi snart vilde være over Revet, hvorfor vi lagde over paa sydøstlig Kurs og fortsatte uden Uheld til Daggy, da vi befandt os tilbage udfor den lille Koloni Normanville paa Østkysten af Gulfen. Vinden løjede af.

Vort Maal, American River, laa endnu 50 Miles over Styrbord Bov. Da Vinden stadig løjede af, blev det besluttet at sætte Kursen mod Kingscote, den største By paa Kænguru-Øen, hvortil vi ankom tidligt om Eftermiddagen.

Jollen blev sat i Vandet, og Georg blev om Bord, og laa og sejlede rundt med Baaden, mens Harry og jeg roede ind for at telegrafere vor Ankomst til de nervøse Koner derhjemme. Da vi trængte stærkt til en god Søvn, søgte vi en velbeskyttet Ankerplads i en nærliggende Bugt, og efter et godt varmt Maaltid, tørnede vi ind og sov til den lyse Morgen.

Solen strømmede gennem Skylygten, og der blæste en frisk Sydøster, og vi sprang lige fra Køjerne ud i det klare Vand. Jeg føler mig forpligtiget til at bemærke, at da vi hørte, at Vandene heromkring husede mange Hajer, gjorde jeg et alvorligt Forsøg



Lystsejlere i Havnen ved Monte-Carlo. (Udsigt fra Sofartsmusert).

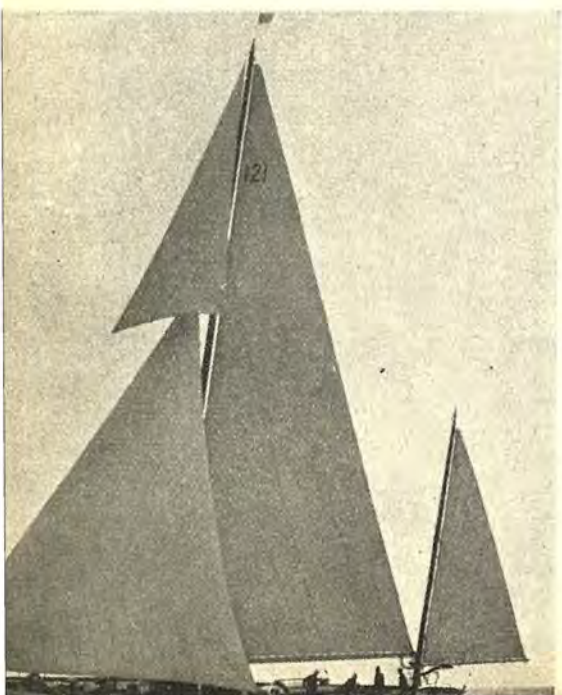


en smukke tyske Langtursbaad „Roland v. Bremen“.

paa at klatre om Bord i Jollen over Lønningen i Stedet for over Stævnen. Det lykkedes mig, selv om jeg var meget nær ved at kæntré Jollen til mine Kammeraters store Fornøjelse.

Efter en Kamp med Ankeret fik vi det svære Monstrum om Bord, og snart var vi

„Latita“, Vinderen af Ex-Dronning Mary's Pokal ved Cowes.



paa Vej til de beskyttede Farvande ved Eastern Cove og American River, der er alle Sejlsportsfolks og Lystfiskeres Paradis. Udfor Kingscote løb vi op paa Siden af en Fisker, der med Glæde forsynede os med Madding, for der var mere end Fisk nok i de Farvande.

Med den sydøstlige Brise var vort Maal stadig i Luvart, men vi var udhvilede og nød hvert Minut af den Sejlads. Søen var rolig og over den hævede sig de grønne Kyster, mens „Miranda“ med Lønningen under tydeligt nød denne Sejlads i straalende Sollys.

Imidlertid døde Brisen snart hen, og vor Fart op ad Eastern Cove var yderst langsom, og sent paa Eftermiddagen lod vi gaa Anker ved Picnic Point inde paa American River, og her var vi i Stand til at fange tilstrækkelig Fisk til vor Aftensmad. Den næste Morgen kunde vi se, at vi vilde blive velsignet med endnu en vidunderlig Dag. Denne Morgen bestod min Svømmetur af at jeg ude paa Agterdækket hældte en Pøs Vand over Hovedet. Mine to Kammerater var imidlertid ikke bange for Hajer, og da Vandet var skinnende krystalklart, tog de sig en Svømmetur uden at der indtraf fatale Begivenheder.

Mens vi indkøbte noget fordæveligt Proviant, opdagede vi, at vi havde vanskeligt ved, naar vi ikke vilde være brutale, at slippe bort igen fra Købmandens Maskingeværkonversation. George hviskede ophidset, at Manden jo maatte være vaccineret med en Grammofonstift.

Med en let Brise var vi snart undervejs, og vi drejede bi udfor Muston, fra hvilken Koloni man for nogle faa Aar siden udskibede store Kvantiteter af Salt til det australske Fastland. Dette Salt skrabedes af Bunden af en stor Sø, der udtørres hver Sommer. Vi gik i Land og fandt et Tipvognespor og et lille Motorlokomotiv, og vi forsøgte at starte Motoren, men vore mekaniske Talenter rakte ikke saa langt.

Efter at vi havde indtaget Ferskvand fra en Regnvandsbeholder ved en nærliggende Hytte (Regnvand opsamlet i Tanke er saa noget nær det eneste Ferskvand i den Del af Øen) forsatte vi vor Opdagelsesekspedition ind til Pelikan-Søen, men løb uheldigvis paa Grund paa en Sandbanke.

Pelican-Søen er nu reserveret som Yngleplads for Fiskene, som man ser mange forskellige Slags af saavel som Hajer, Rokker og mange andre af Dybets Uhyrer.

Siddende paa Dækket nød vi en vidunderlig stille Aften. Med Snadderne i Munden iagttog vi Lyskeglen fra Cape Willoughby Fyr omtrent 50 Miles borte. George var meget ivrig for at vi skulde sejle rundt Pynten til en ualmindelig smuk Plet, kaldet Antechamber Bay, og da Vinden nu var svunget mere ned i Syd, blev det besluttet at starte næste Morgen.

Et graat Dagry brød frem, den sydlige Brise friskede op, og vi startede for Antechamber Bay, idet vi vilde lave Frokost undervejs. Det lykkedes os efter megen Balanceren og vælten rundt, men dog først da vi satte os paa Dørken at faa Frokosten til at ramme Munden, idet den opfriskende Sydvest arbejdede en kort Sø op agten for tvært. Med Vinden vel agtenind for vi over Eastern Cove under Storsejl alene, og ved at holde tæt ind under Land undgik vi den svære Sø, der presses op af Højvandet, der kom ind mod Vinden. Det var en herlig Tur, da vi fløj forbi Hog Bay og Cape Coutts og ankom til Antechamber Bay efter at have sejlet 18 Miles i 2½ Time.

I den smukke Antechamber Bay kastede vi Anker, men en svær Dønning gjorde Opholdet mindre behageligt, saa da vi havde spist fortsatte vi til det roligere Vand inde under Ky-

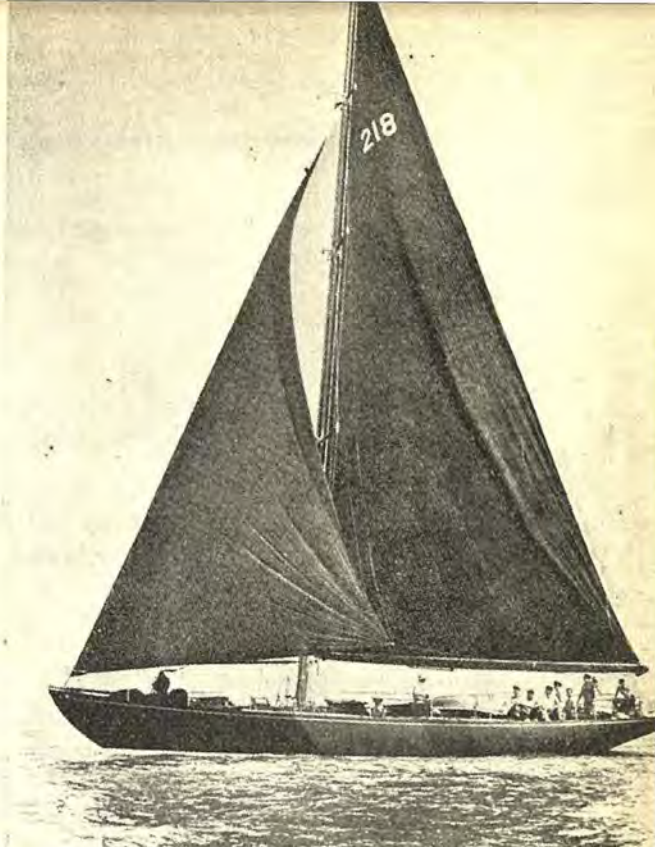
sten. Vi tilbragte en fornøjelig Eftermiddag med at undersøge den vidunderlige Chapman River. Det er kun en lille smal Strøm, men vidunderlig smuk, og jeg haaber endnu engang at besøge den.

Aftenen tilbragte vi siddende og sludre i Kokpitet og føle at vi var vel beskyttet med Lysene fra Cape Jervis, Cape St. Alban og Cape Willoughbay alle i Sigte, og med en let Søndenvind, der havde erstattet Morgenens haarde Sydvester.

Efter en tidlig Frokost lettede vi saa Anker og begav os paa Hjemvejen, med en let Brise agten ind. I Dag var Sejladsen glat som paa en Mølle-dam, og da vi var kommet halvvejs over saa vi tilbage gennem Kikkerten Brændingen over de farlige Skær ud for Cape Willoughby.

Vi fortsatte langs St. Vincent Gulfens Østkyst uden nogen Begivenhed og ankom til Yderhavnen omkring Kl. to Søndag Morgen og ankrede op for Natten. Da „Miranda“ ingen Hjælpemotor havde, maatte vi næste Morgen sætte Sejl for at naa ind til Klubbens Ankerplads. Morgenen gik med at spule indvendig og udvendig og fylde Ferskvandstankene op, saa alt var klar til „Miranda“s Ejer, der ligeledes ønskede at gøre Turen til Kænguru-Øen.

Og saadan gaar det. Vi Sejlsportsfolk stikker i Søen og opdager skønne Steder og dejlige Sejladser, og saa er det vor Pligt at meddele andre vore Oplevelser, saa de ogsaa kan begive sig ud paa samme Tur.



„Bigara II“. En af den store Klasses smukke Fugle.

Øen i Atlanten

Den store „Livs-Linie Nr. 1“ for England er den til Indien. Men som alle vød, er den nu alvorligt truet. Derfor tænker Hans Majestæts Regering helt naturligt paa den gamle Magellan-Linie rundt om Afrika til det indiske Ocean.

Det er derfor, Capetown nu skal have sin Havn fuldstændig moderniseret, og det er derfor, de to Stoppesteder undervejs, Ascension-Øen og St. Helena, ligeledes skal moderniseres til gode Anløbshavne, som vil kunne tage store Skibe — Paketbaade og Krydsere, naar disse bliver nødt til at følge „Livs-Linie Nr. 2“.

Medens man arbejder i Capetown for at bygge en ny Havn, og medens Ascension-Øen omformes Dag for Dag ved Dynamitsprængninger og ved Cementopbygninger, bliver St. Helena en mægtig Havn for Hans Majestæts Flaade.

Det er altsammen et Led i Flaadeprogrammet som en Part af Storbritanniens Oprustning.

Der var en Mand, der tænkte paa St. Helena som Krigshavn for alle Englands Ingeniører. Det var Napoleon, da han selv sad derude. Det fremgaar af hans Papirer. Hans Hus paa Øen bliver nu lavet til Radio-station for Englands Flaade og kommer til at hedde: „Radio-Napoleon“.

Man kan undertiden have god Brug for en lille Ø, siger England. Gennem mange Aar har der været gjort Forsøg paa at hæve Skatten fra den berømte britiske Fregat „Lutine“, der i 1799 under en Storm sank ud for Terschelling med Guld og Sølv for 1 Million Pund Sterling om Bord. Hidtil har Forsøgene ikke bragt store Resultater; det er dog lykkedes bl. a. at bjerge den berømte Skibsklokke, „the Lutine Bell“, der nu har sin Plads i den store Sal hos Lloyd's i London. I Aar gøres der et nyt Forsøg, idet man vil lade den store Sandsuger „Karimata“ suge Guldet op gennem sine Rør. „Karimata“, der betegnes som Verdens største Sandsuger, er nu i Arbejde paa det Sted, hvor „Lutine“ sank.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

Telefon 211

Holmens Kanal 5

Telefon 211

Dansk Firma

Største Salg i Danmark

Dansk Kapital

Paa Forsiden er gengivet et smukt og stemningsfuldt Maleri af Oscar Knudsen:

Søofficerens Hjemkomst efter afsluttet Togt.

Paa næste Side findes Hæftets enestaaende fyldige Indholdsfortegnelse med Akvareller af H. Schøsler Pedersen og S. Kielland Brandt.

Saa følger Hæftets Titelblad med et farvelagt

Motiv fra Grønland,

hvor man ser Marinens Flyvebaad „Perssuak“ i Kingsbay under Lauge Koch's Ekspedition, malet af H. Schøsler Pedersen.

Derefter indledes „Jul paa Havet“ med 3 af Hæftets mange pragtfulde, farvetrykte Sider:

En af Rederiet Lauritzens moderne Frugtbaade under Fart.

Maleri af H. Schøsler Pedersen —

Grønlands Handels Plads

med Grønlands-Farerne „Godthaab“, „Disko“, „Hans Egede“ — i Baggrunden „Gertrud Rask“ og til højre i Billedet en af D. F. D. S. Dampere, efter Maleri af Fr. Landt, samt et stemningsfulde Billede, der forestiller

Krydseren „Valkyrien“ passerende en af de vestindiske Øer.

efter Maleri af H. Schøsler Pedersen.

Hæftets Læsestof indledes med

En Legende om Ladby-Skibet

— en Hyldest til Apoteker P. Helweg-Mikkelsen for hans store Indsats ved Fremdragningen og Bevaringen af dette Oldtidsminde, fortalt og illustreret af Christian Bogø — levende skildret i en underholdende og overbevisende Fremstilling af Datidens Milieu. Man føler sig under Læsningen sat tilbage i Tiden og lever med i denne smukke Fortælling.

Dernæst følger

Skæbne laver man selv.

— en fantastisk Fortælling om en amerikansk Søofficer, der blev Kokain-Smugler, fortalt af Peter Freuchen i denne Forfatters raske og bramfri Stil og illustreret af Oscar Knudsen.

Alfred Holm Laursen har skrevet

Saagusaamændsaa

— en rystende grinagtig Fisker-Historie fra Hvide Sande, illustreret af H. Schøsler Pedersen.

Saa følger igen 2 meget smukke Malerier af Fr. Landt:

Galease i flovt Vejr

i en beroligende og blid Farve-Kombination, og

Ericsons Flaade i Sundet

hvormed Fr. Landt med megen Dygtighed har gengivet et Syn, som i vore Dage er en stor Sjældenhed.

Derefter følger et Maleri af „Vikingen“s nye Medarbejder S. Kielland Brandt — et tro Billede af Fordækket paa en mindre Raasejler med Kabysen, hvor Kokken har travlt med Julemaden — et Stemningsbillede, som smukt fremhæves i lyriske Vendinger ved et Digt af Scout.

Jul paa

udkommer atter i Aar som en flot Numm Kølvand. Men dette Julehæfte maa ogsaa fjerne Egne paa vor Klode inden den tils Hefte som en smuk Hilsen fra Danmark for enhver, der har Interesse for Søen og S

Som en flot Nummer Eet — bogstavelig t Kunsttryk-Papir, med mange ypperlige og kendte maritime Forfattere, med 16 prag af Tegninger af vore mest betydede mar

Gustav Kragh møder Læserne med

Jernringen

— en Juleerindring fra Pompeji, illustreret af Oscar Knudsen — et meget smukt og interessant Marine-Minde fra „Valkyrien“ Middelhavstogt, hvori Forfatteren deltog; og han lader her si Fantasi gaa tilbage til det gamle Italiens Storhedstid.

Af vor ypperlige Marine-Lyriker, Axel Juel, følger herefter et herligt Minde-Digt over Fregatten „Jylland“:

Den sidste Fregat

— indrammet i en Hæderskrans af Galionsfigurer fra dansk Orlogsskibe, som de to sidste Aarhundreder har pløjet Codan Bølger.

Floden og Havet.

Oscar Knudsen har her i ren Kipling-Stil skrevet og illustreret en lille Perle, en Fortælling, som giver den tænksomme Læse Stof til Eftertanke.

„Jul paa Havet“ bør ikke gaa i Trykken uden ogsaa at bringe et Indlæg fra Kirkens Mænd, og i

Jul paa Grønland

har Pastor Erik Jespersen, der i mere end 20 Aar har virket som Præst deroppe, fortalt om sine Erindringer fra denne Danmark store Koloni.

Gamle Poul Green

er skrevet af Axel Heidam og illustreret af Oscar Knudsen. En hver, der har læst „Vikingen“s Julehæfte fra forrige Aar, ved hvor mesterligt Axel Heidam forstaar at skildre den danske Fisker stands Folk; og i denne Fortælling genfinder vi den hyggelige og brave Tone, som hersker blandt den danske Fiskerbefolkning, en Fortælling, som trods sine 8 Sider er alt for kort.

Havet



en Vrimmel af Julehæfter, der følger i dets
alligt paa Færde, at det kan naa ud til alle
tid, saa Slægt og Venner derude kan faa
en kærkomne Julegave, det altid vil være
og alt, hvad der har Forbindelse hermed.

„Vikings“s Julehæfte, trykt paa fineste
de Fortællinger og Artikler af vore mest
ider med Emner fra Sølivet og et Væld
ere.

Julenat i Passaten

et friskt Digt med Julestemning under hvide, sejlene Passat-
yer af Gustav Kragh.

en bringer „Jul paa Havet“ en Række afvekslende, smukke
rvebilag — først et Maleri af Johan Koch:

En fremmed Fugl i danske Farvande

et Billede, der ved sin Komposition har frembragt en Farve-
kning, som giver Beskueren et levende Indtryk af en hollandsk
if's Sejlads i de danske Farvande.

dobbeltsidet Maleri af H. Schøsler Pedersen:

Der Stormen staar Fiskerflaaden ud paa Esbjerg.

der Stormen har en Del af den jyske Fiskerflaade været
erret inde i Esbjerg Havn; men ved det første Tegn paa
ndring i Vejret kappes Kutterne om at komme ud paa Fisker-
adserne — en Situation, som H. Schøsler Pedersen nøjagtigt
r taget paa Kornet.

der næst et Maleri af V. Qvistorf:

Den Stordækket under Rumskødssejlad er en stiv Kuling over Atlanten

et Billede lige til at hænge op paa sin Væg, og som levende
minde enhver, der har sejlet, om den herlige Fart paa de
re Have, naar gamle Graaskæg af og til vasker ind over Løn-
ngen og spuler Dæk.

„Vikings“s gamle Medarbejder, Kay Larsen, som graver i de
nske Arkiver, har i

Jul paa Heimey

et en autentisk Beretning om de algierske Søprøvers Besøg paa
stmannøerne 1627, hvor disse vilde Maurer røvede og plyn-
dede danske Bygder og bortførte i Hundredvis af danske Mænd,

Kvinder og Børn til Slaveriet under Korsarernes Pinsler — en
grufuld, realistisk, men fuldt sandfærdig Beretning — mesterligt
illustreret af Oscar Knudsen.

Den af hele den danske Sømandsstand kendte Kirkens Mand,
Pastor Fr. Vilh. Eilschou Holm, har fra sin fleraarige Virksom-
hed som Sømandspræst i Gent i Artiklen

Han sejler derude

fortalt om sin Gerning, og efter at have læst denne Artikel vil
enhver forstaa Betydningen og Nødvendigheden af, at vi har saa-
danne Mænd, der støtter den danske Sømandsstand ude i Verden.

Peder Køje's Far, den gamle Kap Horner og Chantymand,
har fortalt en Ungdomsoplevelse fra de hvide Sejls Dage, hvor
han maatte dele den Lod, som saa mange danske Søfolk har
maattet — med Livet som Indsats og under Snestormens uhygge-
lige Rasen tilbragte

En Julenat i Mesantoppen

som ogsaa er blevet Titlen paa denne Beretning, der af H. Schøsler
Pedersen er illustreret med store og smukke Tegninger.

Enhver gammel Mariner vil med Rynke-Vifter ved Øjenkrogene
og et lunt Smil om Munden læse

Baadsmændens Juleprædiken

af Gustav Kragh. Her er samlet alt, hvad en pæn og høflig
Baadsmænd kan henstille til en almindelig Knoldesparker, der
kommer om Bord og tror, han er Sømand.

Peter Pral

mangler selvfølgelig heller ikke i „Jul paa Havet“, og da Læs-
ningen af dette Hæfte helst skal slutte med godt Humør, har vi
formaaet Forfatteren Sigfred Pedersen til at fortælle

En rigtig Skipperhistorie

fra Dragør — om hvordan de gamle Ulke pudsede hinanden —
fantasifuldt illustreret af Kjeld Simonsen.

Peder Køje skriver hjem —

— en Farveside, illustreret af den kendte humoristiske Tegner
Osvald Jensen.

„Jul paa Havet“s sidste Side gengiver et Farvebilag — lige-
ledes af Osvald Jensen — Peter Skibsdreng lader Tankerne fare
hjem over, og selv om han til daglig er opvakt og næsvis, kniber
det dog for ham at holde Humøret oppe paa en Juleaften — langt
borte fra Hjemmet.

Jul paa Havet

udkommer den 15. Oktober,

koster 2 Kroner og

kan købes hos alle

„Vikings“s Forhandlere.



En Lømands Breve

Over Bølgen den blaa

Peder Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

VIII

Familiens Haab, Lissabon Portugal.

Kære Moder!

Tak for Dit Brev og alle Dine gode Raad og Formaninger. Du skal slet ikke være bange for mig, kære Moder. Jeg er i godt nok Selskab, og vad det angaar med at gaa paa gale Veje, som Du ogsaa er bange for, saa gaar jeg jo netop paa den rigtige Vej til Danskens Ros og Magt, som Du ved nok staar skrevet er Søvejen. Det glæder mig at i alle har det godt der hjemme i Danmarks gamle Hovedstad. Her i Portugals Hovedstad har vi det med en Voldsom Varme, saa vi næsten ingen Tøj gaar med paa, men det ligger jo ogsaa i de varme Lande. Jeg kan fortælle Dig den glædelige Nyhed, at nu er vi da heldigvis bleven af med disse hersens væmmelige Gnavere, som Du ved



I Portugals Hovedstad har vi næsten ingen Tøj paa.

nok, ham Torgrim forærte os. Du kan rigtig nok ogsaa tro, det var en drøj Omgang, førend vi fik dem udrøddet. Vi gik jo der og skurede og skrumpede os med Sevelud og Faarevadsk og striglede os oveni Hodet lige fra Island og ned til Spanske Søen, uden at det hjalp saa meget som en Døjt, og Styrmanden bandte paa, at han vilde smøre os ind i Pitrolium i Hodet allesammen og stikke Ild paa, hvis han fandt en eneste Graaben i Kahytten. Men saa var det den Søndag, da vi op-



Jeg stod til Rors.

dagede Spanien, som var et højt Forbjerg, der hedder Kap Finestær, at Matrosen kom med det Forslag, at vi skulde barbære hinanden oven i Hodet. Det gjorde vi ogsaa, og saa skulde Du have set et Syn, kære Moder. Jeg siger Dig, vi gik rundt med nogen Hoder, saa vi knap nok vidste hvad for en Ende der var hvilken, men jeg skal lige love for det hjalp, og nu har vi ogsaa faaet Haar igen. Jeg kan forresten fortælle Dig en glædelig Nyhed til. Svup gik overbord ud i Atlanterhavet og drognede, saa nu er vi da et Svin mindre, som Kaptajnen vistnok er den eneste, der er ked af. Jeg tror ialtfald, at han hellere vilde have haft, at det var Torgrim, der var gaaet overbord, som vi ogsaa først troede det var, for nu skal Du bare høre, kære Moder. Det var jo om Natten forstaar Du, da jeg stod til Rors, og det var saadan, vad man kaller en stiv Mærsejlskuling med Rev i Fokken og bælravende mørkt. Saa bedst som jeg staar og styrer, kommer der en Braadsø over og fylder hele Kassen lige op

til Lønningen, og lige straks efter hørte jeg et Hyl agterude i Køl vandet, og det lød akkurat ligesom den Gang, Du ved, da jeg smak Torgrim i Dækket, saa jeg troede sælfølgelig det var ham, der var skvattet udenbors og laa og vrælede, og saa raabte jeg jo Mand overbord. Styrmanden kommanderede straks alle Mand paa Dækket og klar til og Vende. Men saa kom Kaptajnen op, og han sagde, at det nyttede ikke noget med det Vær, for vi fik alligevel aldrig Torgrim igen i den Søgang. Men ligesom han havde sagt det, kom Torgrim brandstagemen selv kravlende paa alle fire fra Foren af som en drognet Mus og sagde, at det vistnok var Svup som var skøllet overbord, for han havde netop set den havde sat og gjort henne paa Stordækket, da Brækkeren kom, og bagefter var den væk. Og saa kan Du tro, kære Moder, der blev noget og gøre med og brase og faa Skuden vendt i en Hurtighed, da Kaptajnen hørte det. Men det er jo ikke saadan og finde en Pudelhund ude i Atlanterhavet, naar man ikke engang kan finde et Menneske, og hvem vi aldrig saa mere, det var Svup. Nu er mine Fingre hældigvis kommen sig, saa jeg kan spille paa min Harmonika igen, og det er jeg glad ved, for min Stemme er nemlig gaaet i Overgang, siger Matrosen, og jeg kan ogsaa selv høre, at det ikke lyder nær saa pænt som før, naar jeg synger. Maden er bleven ganske forfærdelig sløj i den senere Tid, og det Smør vi faar er heller ikke andet end som Margarine. Vi har ogsaa været agterude og klage, men Kaptajnen siger, vi faar det, der staar i Søloven. Det er nu Løjn, for Søloven siger, vi skal have rigtig Smør, det siger Matrosen, og han har ogsaa gemt en Klat, som han vil sende ind til Frøken Anna Lyse paa Professor Stejns Labratorium, som undersøger den Slaks, naar vi kommer hjem, og saa faar Kaptajnen en Mulkt, hvis Frøken Lyse siger at Smørret er Margarine, og



Jeg skal op og se paa, at Kokken og Letmatrosen slaas.

det har han godt af. Naar vi kommer hjem, vil jeg ikke med mere. Jeg vil se og komme ombord i et stort Skib til Avstralien eller Kina eller der omkring, for dette her er alligevel noget Rakkeri, og Familiens Haab er jo ogsaa kuns en lille Smadderkasse. Nej saa skulde Du se nogen Skibe, der ligger her, kære Moder, det er Skibe, kan Du tro, baade Barker og Firmastere og Fuldriggere som er kommen ind for Ordre, som vil sige, at de kommer saa langt borte fra, at de ikke ved, hvor de skal hen, fordi den Last, de har, kan være solgt mange Gange, siden de gik til Søs med den.

Lissabon ser ud til og være en rigtig pæn By. Jeg har ganske vist ikke været i Land endnu andet end lige inde med Jollen med Kaptajnen, for vi ligger til Ankers ude paa Flo den som hedder Reværet, og som ogsaa kalles Tako, men herfra ser den meget pæn ud. Kaptajnen vil heller ingen Penge give os og gaa i Land for. Han siger, vi sitter dem bare i Spiritus alligevel eller i Tøsesjov, men det kan han slet ikke nægte os, for det staar ogsaa i Søloven, siger Matrosen, og det er ogsaa noget godt Svineri, for jeg vil skam gærne i Land og se Byen og købe mig en Erindring om Lissabon. Det har jeg ogsaa sagt til Kaptajnen, men han siger, saadan en kan jeg tsnok faa. Det er sælfølgelig noget Sludder, for det er jo slet ikke sikkert, jeg kommer til Lissabon mere. Men nu skal vi se paa Søndag, maa ske kommer jeg saa i Land alligevel, for Styrmanden har halvt om halvt lovet og tage mig med et lille Svip. Han skal nemlig ind og se paa nogen Maggeritter, som jeg ikke ved hvad er, for jeg kan jo ikke saa meget Potugisisk endnu. Vi skal kuns losse det halve af vores Last her i Lissabon, og saa skal vi til en anden Plads med Resten af Klipfisken som hedder Gran Kanæria. Styrmanden har lige skrevet Adressen op til mig. Han siger, den ligger paa nogen Øer ude i Atlanterhavet nede ved Afrika.

Nu faar Du ikke mere i Dag, kære Moder, for Kokken og Letmatrosen skal op og slaas nu, og det maa jeg ud og se paa, og jeg har heller ikke mere og fortælle, andet end at Matrosen har afbrudt sin Forlovelse med Frøken Darling Svithart, og undskyld derfor at jeg ogsaa afbryder med en kærlig Hilsen fra Din hengivne Søn

Min Adresse er:

Jungmand Peder Køje,
El Bastamento Danimarkæs Familiens Haab af Thurø,
Kapitano H. P. Pedersen. Konsulato Danimarkæs,
Gran Kanæria.
Kanæria Ejlands via Lissabon.



Matrosen siger, vi skal have Smør.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
by „VIKINGEN“ KBHVN.



Kan De huske fra sidst, at jeg fortalte Dem om „Søslangungen“, og at den var ved at aninge rigtig Slangefacon. Nu, 14 Dage senere, var der ingen Tvivl mulig; den lignede nu fuldstændig en formlidstet Udgave af det frygtelige Uhyre, der i gamle Dage kaldtes for Middagsormen (Oldnordisk).



„Baadsen“ var helt stolt af den Andel, han havde i, at Søslangen var blevet skaffet til Veje. — Han pralede temmelig højlydt deraf, selv om det jo egentlig, fra Begyndelsen af, var mig, der havde fanget Ruden. Men jeg undte ham snarmand gerne den lille Glæde, den hyggelige, gamle Fyr. — Jeg er ikke smaatig;



Men efterhaanden antog Føretagendet en noget makaber (d. v. s. saadan noget som: uhyggelig [oprindelig et indisk Ord]) Karakter. Ganske umærkeligt sneg en Uhyggestemming sig som en mørk Skygge hen over S/S „Perseus“'s solbeskinne lille Verden. — Rædselen, — den kolde Rædsel sneg sig frem fra Mørkets Dybder.



Rent ud, — Folkene begyndte at blive ængstelige for Dyret. — En Søslange er jo ikke nogen Katteskilling og har jo fra gamle Dage ikke noget godt Ry paa sig mellem Søfolk. — Og nu, da den første Overraskelse havde lagt sig, begyndte Betænknelighederne at melde sig. Naar den nu blev større hvad saa?



Der mumledes efterhaanden aabenlyst om det fra for til agter. Jeg hørte det godt, men sagde ikke noget til det. — For det første, fordi Folk jo har Lov til at mumle om, hvad de vil. For det andet, fordi det strengt taget kunde være ganske berettiget at mumle om det, de mumlede om. — Og saa skete det, der slog Hovedet paa Sømmet!



En af Mandskabet kunde ikke tænde den ustandselige Snakken om Søslanger og fik Maroridt i samme Anledning! Han kastede sig vildt i sin Køje (Seng) og raabte skingrende om Hjælp; han troede, at Søslangen var over ham og vilde slugte „Perseus“ i en Mandfuld. — Altsaa jeg siger endnu engang: Altsaa



Dette gik ikke an! — Jeg tog koldblodigt den Beslutning at skaffe Aarsagen til Uroen af Vejen, — at sende Væsenet tilbage til det Element, hvor det efter al Sandsynlighed ogsaa vilde befinde sig bedst: I Havets kolde, urolige Dybder, nemlig. — I en sen Nattotime skete det saa



Farvel, videnskabelig Ære og Berømmelse, — farvel, Penge og Guld — Farvel, farvel altsammen! Og endelig: Farvel „Søslangians Pateri Pralius“, og underlige Fyr, der kunde have slaaet mit Navn fast for alle Tider og mellem alle Folkeslag som „Søslangens Opdager“.



Jeg maa sige, at Folkene tog det pænt. De var øjensynligt glade og lettede over at være blevet befriede for det knugende Tryk. Og karakteristisk nok for Sø- og andre Mandfolk forsøgte de at slaa det hele hen i Spøg. Vittigheder som „stegt Aal“, „Aal i Cole“, „røget Aal i Chocolade-sauce“ og lignende sprang fra Mand til Mand. Jeg var den eneste, der ikke helt kunde forsones

Kay Larsen

GENNEM en længere Aarrække har „Vikingen“ bragt Artikler fra den flittige Forfatters Haand. Vi har gjort det med Glæde, fordi det Stof, han har draget frem, ikke er det evige „Kogen Suppe“ paa de gamle Helte, Cort Adeler, Niels Juel, Willemoes o. s. v., men en Række af Billeder i Ord om Søfarten i ældre Tid, som ikke har været kendt før. Til Grundlag for disse Artikler har der ofte ligget grundige Studier i vore Arkiver.

Forfatteren har fortalt om Orlogstogter, fredelig Koffardifart, brogede Stunder for vor Søfart, om Slaveri og Søroveri, Kaperfærd og Kinafart, altid om *dansk* Virke og Stræb, Vinding og Tab ude til Søs, og han har gjort det saaledes, at vi med Glæde fulgte med i Skildringerne. Man mærker mere Fortælleren end den lærde Historiker. For Historiker *er* han. Hans Hundred-Tusind Kartoteksedler i Rigsarkivet, Det kgl. Bibliotek og forskellige Museer vidner derom.

Redaktionen har flere Gange tænkt sig at fortælle Læseren noget om Forfatteren selv, men den graanende, stiltfærdige Skribent har stadig faaet det udsat. Færingerne kalder ham „Sjögugranskarin“, og Marineministeriet benævner ham officielt „Marinehistorikeren“, men kom ikke til ham i Almindelighed med saadanne Betegnelser. Saa „stritter Skægget“. Vi har ingen at sætte paa hans Plads, han *er* Marineministeriets Konsulent i Eftersøgning om „gamle“ Sager, men han vil kun kaldes „Forfatter“.

I det sidst udkomne Bind af Dansk Biografisk Leksikon findes en længere Biografi om Forfatteren, — og saa er „Slaget frit“. Det er kun faa givet at komme i *det* hæderværdige Monument-Skrift i levende Live. „Arkivrotten“, som han engang har kaldt sig her i „Vikingen“, er gravet ud af sin Hule og stillet offentlig til Skue.

At det ikke blev saa slemt, vidste vi jo godt her oppe paa Redaktionen, hvor han altid har været velkommen. Det var heller ikke hemmelighedsfuldt med ham. „Krak“s blaa Bog har „haft“ ham siden 1919, da han blev R. af Dbg. Dansk Biografisk Haandleksikon og flere udenlandske Leksika „har“ ham, men nu benytter vi ugenert det berømmelige Værk Dansk Biografisk Leksikon som Kilde, om saa „Skægget stritter“.

Kay Larsen blev som knapt 20-aarig sendt til Ud-

landet for at studere — Handel og Industri. Nogle Aar efter Hjemkomsten — 1912 — tog han Grossererborgerskab i København, og en Aarrække drev han en ret stor Forretning med Domicil i Frihavnen. Længere havde han haft litterære Sysler for, og han deltog ivrigt i Arbejdet for at faa „Dansk Forfatterforening“ op fra at være en Slags Klub til at blive noget mere end en faglig Forening. Det skyldes Kay Larsen, at „Nordisk Forfatterforening“ gik op i „Dansk Forfatterforening“, saa at Forfatterne kunde samles i én Organisation, hvilket senere har haft stor Betydning i økonomisk Henseende. Han var ivrigt medvirkende til Etableringen af det første nordiske Forfatterstævne i København og af de første Hamlet-Spil paa Kronborg. Fra 1915 var han Bestyrelsesmedlem, fra 1916 tillige Sekretær for Foreningen.



Forfatteren Kay Larsen.

Allerede 1907 havde han udgivet „De dansk-ostindiske Koloniers Historie“s I Del, Trankebar, i 1908 II Del: De bengalske Loger, Nikobarøerne. Derefter fulgte en Række Bøger: „De Danske i Guinea“, „Krøniker fra Trankebar“, „Krøniker fra Guinea“, „Danmarks Kapervæsen 1807—

14“. „Dansk-Vestindien 1666—1917“ (en Bog paa 400 Sider og over 100 Illustrationer), „Den danske Kinafart“ og flere andre lodige Værker.

Ude i sin Hjemegn i Gentofte Kommune blev Kay Larsen den mest ydende til Skildringer af Livet i „Sognet“ i gamle Dage, men, næst Kolonihistorien, blev det dog mest Søfarten til Orlogs og Koffardi's, som fangede Forfatterens Sind og Pen ind.

Forfatteren beskæftiger sig nu med et Arbejde om „Den danske Grønlandsfart“ for at slutte Bindene om dansk Kolonihistorie.

Bøger kan affalmes. De kan være for meget præget af sin Tid og derfor blive forkastede af en nyere og friskere Tid. Kay Larsens Bøger er saa „gedigne“, at de kan holde sig. *Det* vil i hvert Fald hans mægtige alfabetiske Kartoteker kunne. De vil ikke alene i vid Udstrækning blive benyttet nu, men blive langt mere benyttede, jo bedre de bliver kendt. Der findes mange Mennesker, som søger Oplysning om deres heden-gangne Slægtninge, og det vil der til enhver Tid blive ved med at være.

I Rigsarkivet findes Kay Larsens „Dansk-ostindiske Personalialia og Data“, i Det kgl. Bibliotek „Søfarten

(Fortsattes Side 36).

Amerikanske Te-Clippere

Af Kina-Clippernes Historie

Ved Oscar Jensen

„DASHING WAVE“

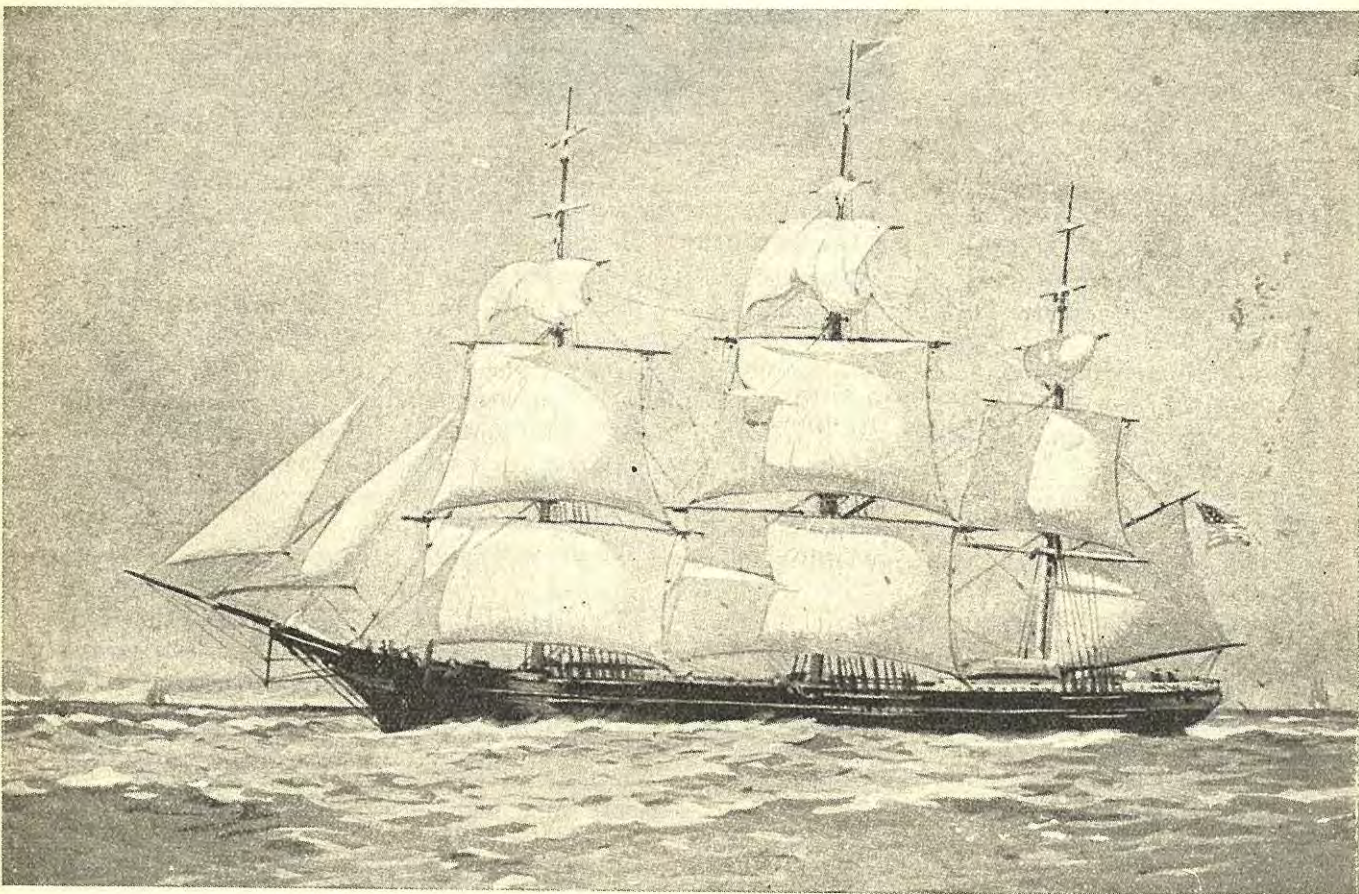
I Tiden fra 1845 til Suezkanalens Aabning 1869, som regnes for Te-Clippernes Glansperiode, var der som tidligere nævnt paa amerikanske Skibsværfter bygget i Hundredevis af disse skarpe og hurtigt sejlene Clipper-Skibe, og hvert eneste af disse havde en mere eller mindre bemærkelsesværdig Historie. Men at komme ind paa en Beskrivelse af hver enkelt kan let blive for trættende for Læserne; thi i mange Tilfælde er der kun lidt Forskel paa, hvad der vides om disse Skibe og deres Rejser. Jeg har derfor i mine Beskrivelser af amerikanske Te-Clippere i „Vikingen“ nøjedes med at omtale de mest berømte og mest berygtede af disse Skibe. Men forinden jeg forlader dette Emne og gaar over til en Beskrivelse af britiske Te-Clippere og Clipper-Skibe af andre Kategorier, skal jeg slut-

te dette Afsnit med en kort Omtale af den amerikanske Te-Clipper, jeg som ung Sømand selv har sejlet med.

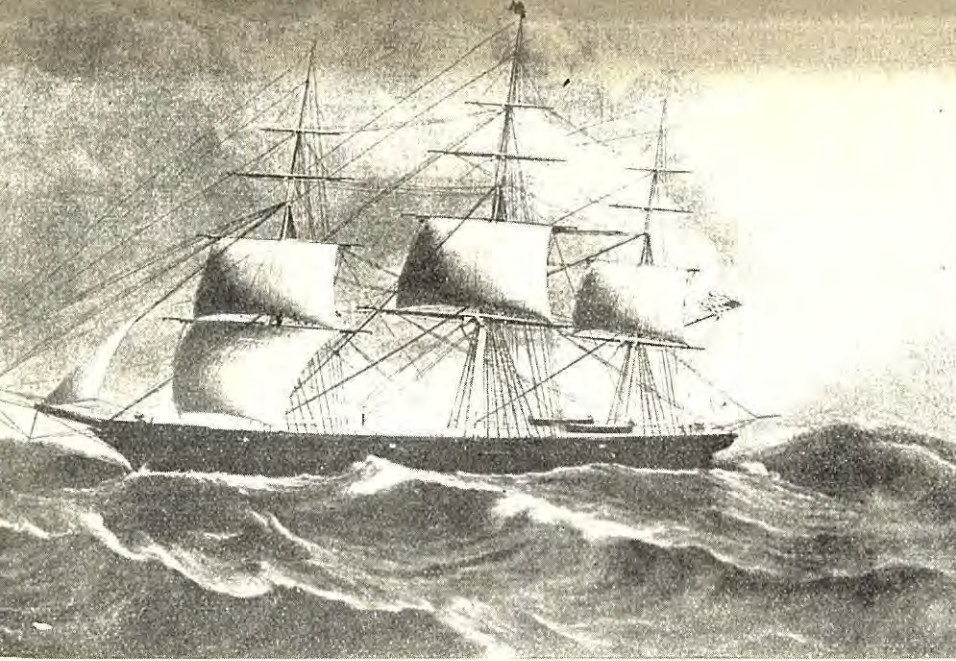
„Dashing Wave“ var bygget paa Fernald & Pettigrew's Værft i Portsmouth, New Hampshire 1853 og tilhørte Rederiet Stephen Tilton & Co i Boston, som foruden flere Ost- og Vestindie-Farere ogsaa ejede Te-Clipperen „Water Witch“.

„Dashing Wave“ maalte 1239 reg. Tons, var 181,8 Fod lang fra Forstævn til Hakkebræt, 39,6 Fod bred Midtskibs og 21,3 Fod fra Hoveddæk til Køl. Den var rigget som de fleste af Datidens Te-Clippere med Skysejlsræer paa alle tre Toppe, og den førte Læsejl fra Røjlræerne og ned.

Clipperens første Fører var Kaptajn Young. Der vides ikke noget særligt om ham og heller ikke om Clipperens første Rejser i Te-Farten — udover, at den nu og da laa og kappedes med andre Te-Clippere om at komme først ud til San Francisco. Den høstede dog ikke Laurbær under disse Kapsejladser, selv om dens Præstationer set med Nutidsøjne nok kunde kaldes første Rangs; men dem, den sloges om



American Clipper-Ship „Dashing Wave.“



American Clipper-Ship „Northern-Light“.

Æren med paa disse Rejser, var blandt andre ogsaa de udprægede Distance-Slugere „Northern Light“ og „Tornado“ — den berygtede „Tornado“ som paa sin første Rejse under en hvid Byge vest for Kap Horn sejlede hele sin Fokkerig og sit Bovspryd over Bord og ikke desto mindre fuldførte sin Hjemrejse derfra og til New York paa 51 Dage — en Distance paa 8000 Somil.

Man nærrede dog stadig Forhaabninger til „Dashing Wave“, og i 1858 lykkedes det virkelig ogsaa Clipperen at indskrive sit Navn blandt Rekord-Jægerne, iden den dette Aar gjorde Rejsen fra New York til San Francisco paa 107 Dage. Hvor lang Tid den brugte derfra og til Kina og hjem igen, melder Historien ikke noget om; men dens senere Resultater har aabenbart ikke tilfredsstillet Stephen Tilton & Co; thi efter endnu en Rundrejse i Te-Farten blev Clipperen sat i Fart paa Ostindien.

Paa Hjemrejsen fra Calcutta 1865 — under Borgerkrigen — faldt „Dashing Wave“ i Atlanten i med Sydstaternes Krydser „Alabama“, som straks indledede en Forfølgelse af Clipperen.

Denne Episode er i Korthed indført i „Dashing Wave“s Logbog, som tillige med en Del andre af Rederiets gamle Skibspapirer ved Aarhundredeskiftet blev draget frem for Dagens Lys under Restavrering af Tiltons gamle Kontorbygning. Milch

American Clipper-Ship „Tornado“ i en hvid Byge under Kap Horn.

Street Nr. 10 i Boston — det tidligere Central Warf Nr. 10, hvor dette Rederi havde haft til Huse siden 1850.

I det følgende gengives Ordlyden af Indførelsen i „Dashing Wave“s Logbog for Eftermiddagsvagten den 12. Marts 1865:

March 12. 1865.

Ships position at noon:

Latitude 18° 24. South.

Longitude 10° 17. West.

Southeast-trade very strong. Hove the log at 12 and found the ship going 14 knots. Distance run in twenty-four hours, 298 miles. At 12,50 p. M. took in skysails and royal-and topgallant stunsails. Continued washing paint work. At 1,15 p.

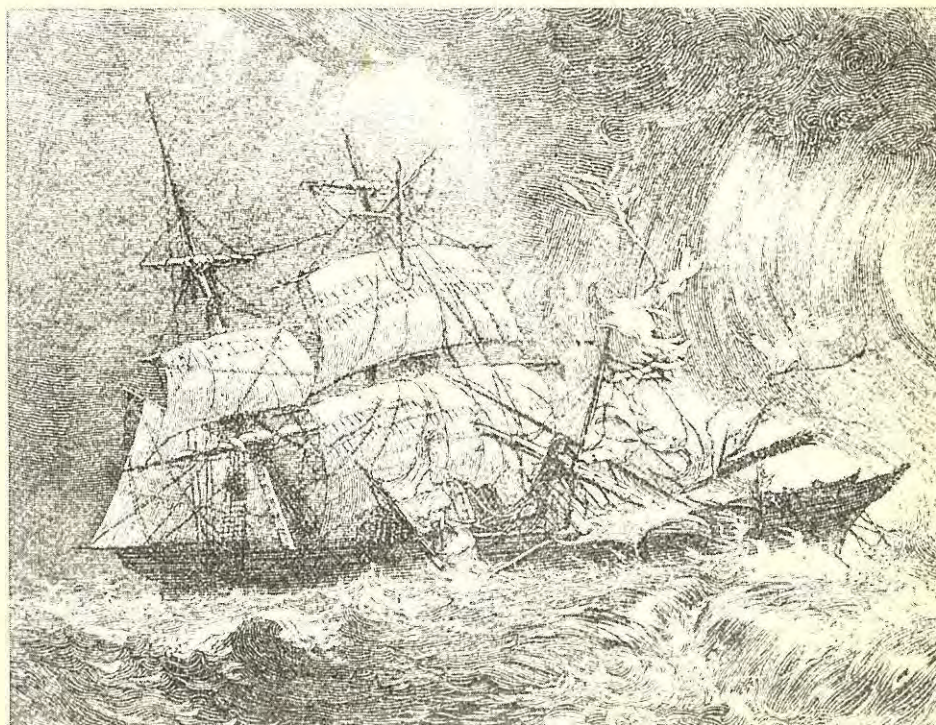
M. sighted a barque-rigged ship with steam on our weather beam three points ahead and bearing down upon us. It proved to be the confederate cruiser „Alabama“ with colous flying and signal for heaving to. Called all hands on deck. Set skysails and royal-and topgallant stunsails again and bore away on our course. The cruiser took up a chase and fired a shot without any effect. Another shot smashed a plank on our starboard quarter above the waterline. A third shot didn't reach, and at 4 o'clock p. M. the war ship was out of sight astern. Hove the log. The ship going 14 knots. The watch relieved.

Paa Dansk ser denne Indførelse saaledes ud:

Marts den 12. 1865.

Skibets Position ved Middag:

Bredde 18° 24. Syd.

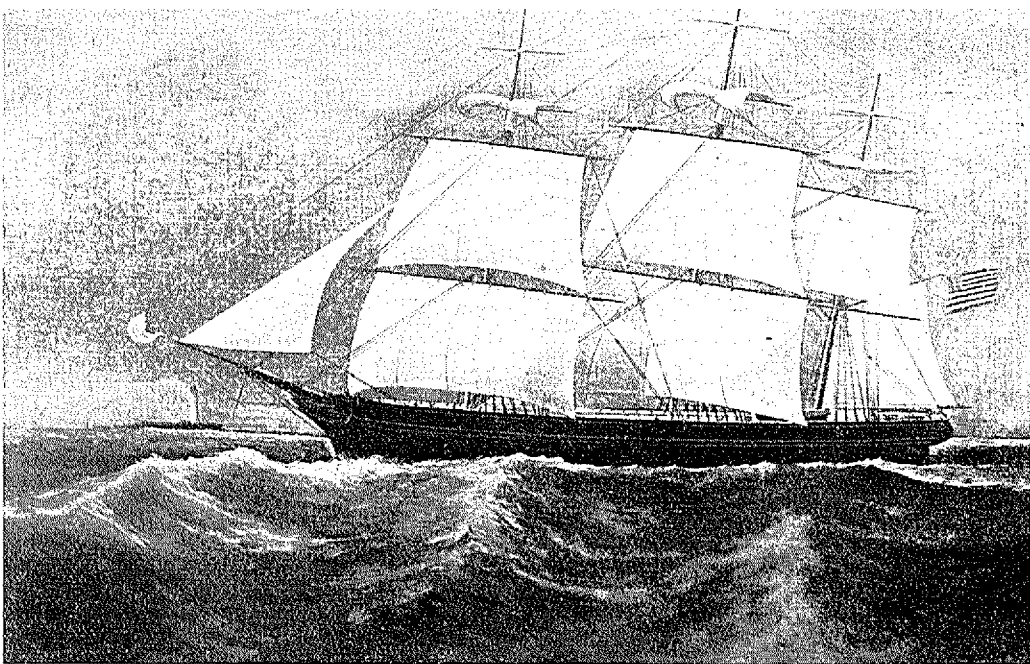


Længde 10° 17. Vest

Sydost-Passaten meget frisk. Loggede Farten Kl. 12 til 14 Knob. Udsejlet Distance i 24 Timer, 298 Sømil. Kl. 12,50 Em. bjærgede Skysejl samt Røjl- og Bram-Læsejl. Fortsatte med at vaske Maling. Kl. 1,15 Em. fik et barkrigget Dampskib i Sigte til Luvart, tre Streger foran for tværs, styrende ned imod os. Det viste sig at være Sydstaternes Krydser „Alabama“ med Flag oppe og Signal til os om at brase bak. Beordrede alle Mand paa Dækket. Satte Skysejl samt Røjl- og Bram-Læsejl igen og fortsatte paa vor Kurs. Krydseren optog en Forfølgelse og affyrede et Skud uden Virkning. Et andet Skud knuste en Planke paa vor styrbords Laaring over Vandlinien. Et tredje Skud naaede os ikke, og Kl. 4 Em. var Krigsskibet ude af Syne agterude. Hev Loggen. Skibets Fart 14 Knob. Vagten afløst.

Saaledes undgik „Dashing Wave“ ved sin Hurtighed den sørgelige Skæbne, som under denne Borgerkrig ramte mange af de amerikanske Te-Clippere, og som Dagen efter den her nævnte Episode ogsaa ramte New York-Clipperen „Winged Racer“, som under Forsøg paa at flygte fra „Alabama“ sejlede sin Forbramstang og sin Klyverbom over Bord, og som derfor blev et let Bytte for Krydseren. „Winged Racer“ blev skudt i Brand og sank.

Ud over den ovennævnte Beretning om Episoden den 12. Marts 1865 gengiver den maritime Historie ikke noget af „Dashing Wave“s Logbøger, og den Smule, der ellers vides om denne Clipper — bortset fra personlig Viden — kan kun udledes af Lloyds



American Clipper-Ship „Winged Racer“.

Register fra 1853 til 1904 og af State Street Trust Company's collection of sketches in the commerce and shipping of Boston.

Ifølge Lloyds blev „Dashing Wave“ i 1886 solgt til Tacoma, Washington Territory, som denne Stat den Gang benævnedes. Clipperen ejedes af Tacoma Mill Company, som ogsaa paa den Tid havde erhvervet den berømte engelske Te-Clipper „Thermopylæ“, og den blev fra nu af ligesom „Thermopylæ“ sat i Fart mellem Puget Sund og San Francisco.

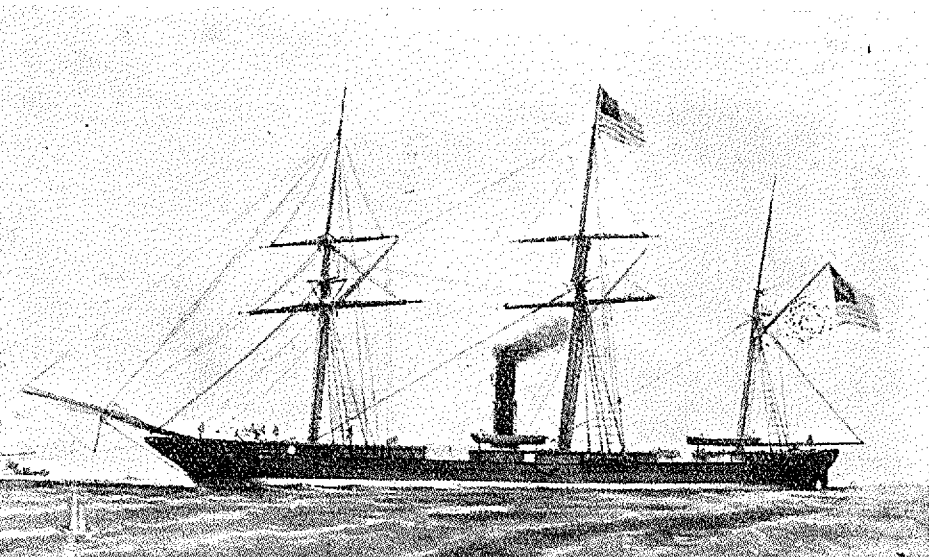
Fra 1886 til 1895 førtes „Dashing Wave“ af Kaptajn Conner, og det var paa et Par Rejser i den Periode, at mit Navn kom til at staa paa Clipperens Bemandingsliste.

Jeg havde fisket efter Perler ved Paumotu Øerne, men havde kun faaet Skaller. Jeg havde studeret Venus-Passage paa Tahiti, saa jeg mistede Syn og Hørelse for alt andet; og da jeg endelig kom til mig selv igen, befandt jeg mig om Bord i den amerikanske Passager-Clipper „City of Papeete“, Kaptajn Beruda, paa Vej til San Francisco. Det var i 1891 — i

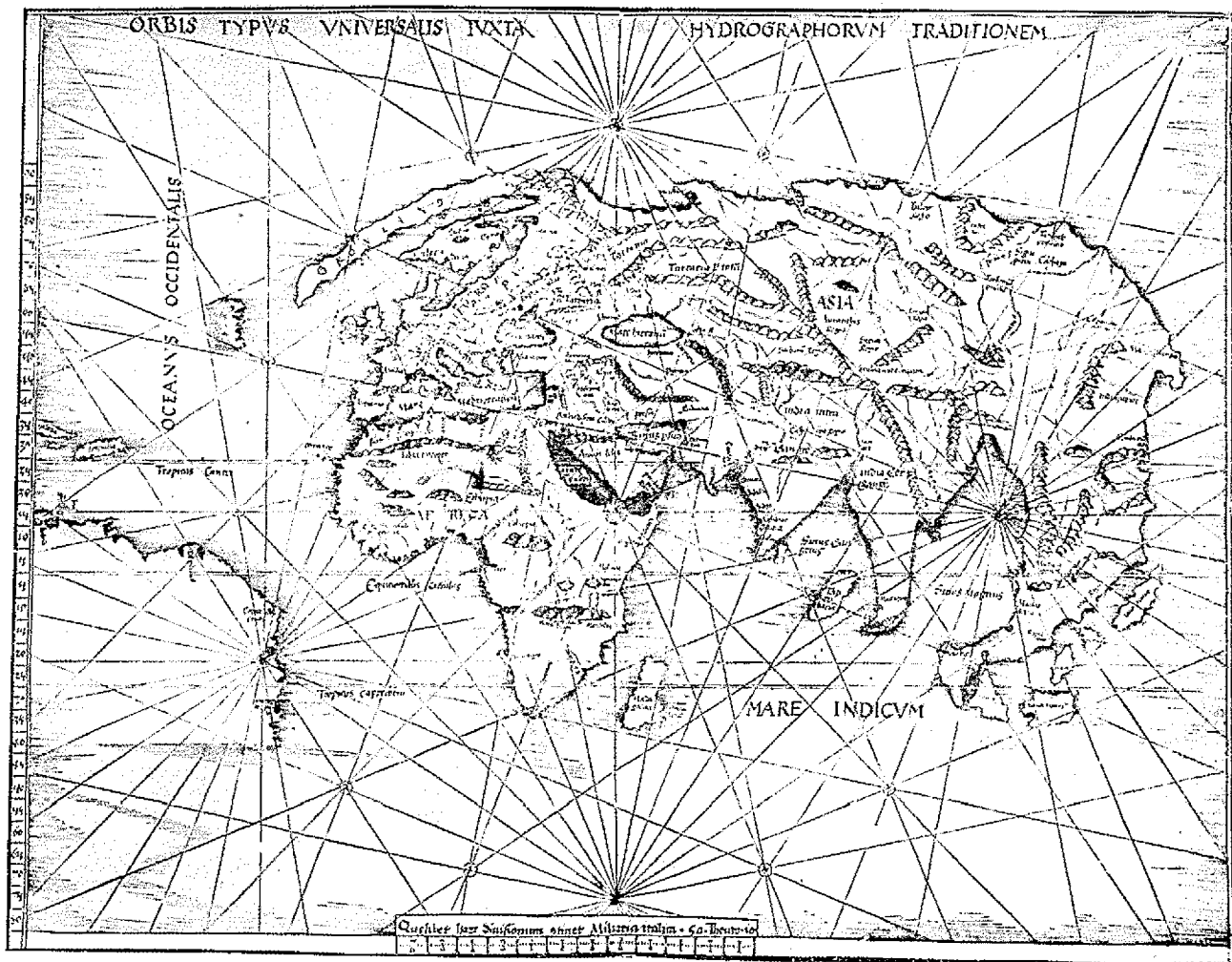
det Herrens Aar, da San Francisco's Sailors Union blev stiftet.

Efter Afmønstring i San Francisco meldte jeg mig straks ind i Foreningen, men det viste sig umuligt for mig at faa nogen Hyre paa Langfart gennem den; thi i Langfart fra San Francisco ønskede man ikke union-men.

Efter en Maanedes „polsk Tigergang“ fra Skib til Skib som hard up beachcomber fik jeg endelig en Tjans med en ameri-



Sydstaternes Krydser „Alabama“.



Ptolemæus' Verdenskort.

kansk Bark ved Navn „Sumatra“ — en gammel Ost-indiefarer, som tidligere havde været fuldrigget, og som nu sejlede i Tømmer-Fart paa Puget Sund. Med den gjorde jeg en Rejse til Port Blackly og tilbage til San Francisco. I Port Blackly havde jeg for øvrigt den Oplevelse at træffe sammen med „Thermopylæ“, som nu var rigget om til Bark.

Ved Tilbagekomsten til San Francisco med „Sumatra“ blev hele Besætningen, som Skik og Brug var i Kyst-Farten efter hver Rejse, mønstret af, og saa var jeg lige vidt, indtil jeg en Dag paa min Vandring Pier op og Pier ned slumpedede om Bord i en gammel Fuldrigger, hvis ualmindelig høje Rig med enkelte Mærseræer havde tiltrukket sig min Opmærksomhed.

Det var „Dashing Wave“.

Den gamle Clipper havde netop udlosset sin Last af Tømmer og var nu klar til at gaa til Søs igen. Der var i hvert Fald Besætning om Bord, og der stod en liflig Mados ud fra Kabysen, saa der var kun ringe Haab om en Tjans for mig. Men Madosen trak, og Sulten drev paa, saa jeg alligevel gik løs paa begge Styrmand, der stod og passiarede sammen Midtskibs.

„A job before the mast,“ gentog Førstestyrmand — en middelhøj og svær Mand med Patriarkskæg

og et Par underfundige Øjne, der undersøgende løb op og ned ad mig, da jeg havde forebragt mit Ærinde. „Kan Du arbejde med Trælast uden at faa Splinter i Fingrene?“

„Jeg kan arbejde baade med Træ og med Sejldug,“ svarede jeg. „Og jeg kan gaa over Fløjknappen uden at blive svimmel, om det skal være — og ogsaa uden at dratte ned.“

„Spørg den Gentleman der,“ sagde Førstestyrmand, idet han slog et Slag med Hovedet mod sin Sidemand. „Det er Anenstyrmand, og det er ham, der bestemmer.“*)

„Hvad har Du sidst sejlet med?“ spurgte Andenstyrmand — en Kæmpe af en Irlænder med ildrødt Haar, og Tonen i hans Spørgsmaal var alt andet end venlig.

„Sumatra“, svarede jeg. „Kaptajn Norvick.“

„Har Du sejlet med „Sumatra“ — mit gamle Skib?“ udbød han, og nu var Tonen i hans Spørgsmaal en helt anden. „Og Du er Skandinav, kan jeg høre.“

„Dansker.“

„Ja, det er godt, unge Mand,“ fortsatte han. „Jeg

*) I Kystfarten fra San Francisco var det i Reglen Andenstyrmand, der antog Folkene.

har altid godt kunnet lide Danskerne. Og har Du kunnet klar Dig om Bord i „Sumatra“, saa kan vi sikkert ogsaa bruge Dig om Bord i „Dashing Wave“.

Om det nu var, fordi jeg var Dansker, eller fordi jeg havde sejlet med „Sumatra“, eller endelig fordi der manglede en Mand i, at Besætningen var fulltallig, skal jeg lade være usagt. Men jeg fik min Tjans med den gamle Te-Clipper, og vi afsejlede Dagen efter til Tacoma.

Da „Dashing Wave“ blev bygget, kendte man ikke Rig af Staalwire, men brugte udelukkende Hamp, og den gamle Clippers Vanter var saa tykke som en fattig Mands Laar. Den førte som sagt endnu enkelte Mærsejle, og den eneste Forandring, dens Rig havde undergaaet, siden den sejlede i Te-Farten, var, at dens Skysejlsræer var strøget, og den førte nu kun Læsejl fra Bramræerne og ned.

Vi var 18 Mand foran Masten. I Te-Farten havde den haft 48; men til Erstatning for de 20 Mand havde den nu en Donkey med 20 Hestes Kræfter, og den havde Damp oppe baade Nat og Dag, naar den ikke var under Reparation; og den blev benyttet til at sætte Sejl, til Ankerhivning og Pumpning, saa Besætningen var rigelig stor — tilmed, da vi der om Bord — som i de fleste amerikanske Sejlskibe — sjældent gjorde Sejlene fast i Søen. Disse var nemlig saa spækket med Kloder, at Sejlene hang klods under Ræerne som Pølser, naar de var givet op. Og der fik de ikke Lov til at hænge længere end højst nødvendigt, for der skulde sejles, og der blev sejlet haardt.

Kosten var som i alle amerikanske Kystere ypperlig — varm Mad tre Gange om Dagen foruden Kaffe og Te — til Middag to Retter med efterfølgende Dessert — Pie eller Pudding og altid blødt Brød, men ingen Spiritus; og Hyren var 40 Dollars om Maanedelen.

Saaledes var Reglerne i Kystfarten fra San Francisco i 90'erne. Noget helt andet var gældende i amerikanske Skibe paa Langfart rundt Kap Horn til Østkysten eller Europa. Der var Hyren kun 20 Dollars, og Kosten sløj. I Fart paa Sydhavsøerne og Kina-Kysten var Hyren derimod 50 Dollars, og Kosten var middelmaadig. Jeg nævner kun dette for senere at vise, hvor stort en amerikansk Skibskaptajn og hans Rederi i disse Tider kunde se paa Forholdene.

Det var fint Vejr, da vi afsejlede. „Dashing Wave“ havde ligesom alle andre Tømmerlæbere fast Stenballast, og den strøg for en agterlig Vind ud gennem San Francisco Bugten med alle Sejl til. Men vi

havde aldrig saa saare passeret Den gyldne Port, før det faldt i med tæt Taage, og samtidig skagede Vinden sig om til Nord-Nord-Vest og friskede op. Vi bjærgede Røjler og Læsejl. Røjlerne fik Lov til at hænge opgivet under Ræerne, indtil Vinden slækkede hen ad Aften. Saa sate vi dem igen; og nu gik det Slag i Slag op langs Kysten. Vi gik **about ship** ved hvert andet Vagtskifte, og da Taagen stadig holdt sig saa tæt, at vi bogstavelig talt havde Indtryk af at være indhyllet i Vat, sejlede vi paa Log og Lod og saa godt som i Blinde.

Saaledes siksakkede vi os Nord over Etmaal efter Etmaal, og ingen kunde med Bestemthed sige, hvor vi befandt os. Jeg var paa bagbords Vagt. Under Vending havde jeg mit Job ved Forsejlskøderne, og min Kammerat ved Jobbet dér var gamle Bill — en Skotte med firsindstyve Aar paa Bagen og med et Ansigt saa rynket som et overgemt Æble, men saa let til Bens som den yngste Mand om Bord.

Bill havde i sine unge Dage været med i det store Kapløb om at komme først til Californiens Guldminer, og han kendte hele Rummelen fra den Tid. Han havde logeret om Bord i Fuldriggeren „Niantic“, som i Folkemunde var døbt om til „Noah's Ark“. Han havde drukket sig fuld om Bord i Barken „Apollo“ og havde sovet Kæferten ud om Bord i Briggen „Euphemia“ — disse tre navnkundige Skibe, som under det store **gold rush** var sejlet paa Grund ved Sacramento's Munding, og som tidligere beskrevet endte deres Dage dér henholdsvis som San Francisco's første Boardinghus, første Saloon og første Fængsel.

Jo, gamle Bill kunde tale med om den Tid. Han kunde baade synge en Sang og spinde en Ende, og han kunde ikke have fundet nogen opmærksommere Tilhører end mig. Han havde oplevet en Del i sit lange Liv som den Søens Vagabond, han havde været — og som Guldgraver, og han havde maaske ogsaa til Tider haft Heldet med sig. Efter hvad han selv fortalte, kunde han i hvert Fald have været Millionær mange Gange; men han var alligevel ikke naaet længere end til Matros i Kyst-Farten for 40 Dollars om Maanedelen. Og nu stod han og jeg som Ligemænd klar ved „Dashing Wave“s Forsejlskøder og ventede paa, at Skuden skulde løbe i Vinden. Det var den trettende Dags Morgen i Søen under **'bout ship** paa Strækket ind mod Land.

Pludselig hørte vi Hundeglam ret For. Vi lyttede begge, og saa kom det med eet som en Sangstrofe fra Bill:

„And the little black dog he started to bark!“

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft

Jeg spurgte ham, hvad det var for en Sang, men han fik ikke Tid til at svare mig, for i det samme slog Forsejlene bak. Skuden løb i Vinden. Sejlene begyndte at rovse ned paa alle tre Toppe, og Førstestyrmand kom løbende for efter og varskoede: „Klar ved Ankeret!“

Saa skete der noget, som i høj Grad forundrede mig; men som jeg senere fik at vide ikke hørte til Sjældenhederne i denne Fart, hvor Kaptajnen og Styrmandenes Kendskab til Navigationen undertiden ikke strakte sig stort længere, end man ved højlys Dag og i klart Vejr kunde se i en middelmaadig Kikkert. Vi dryppede Krogen og satte Baad i Vandet, og saa roede vi ind til Kysten for at stedfæste Skibets Position.

Dette er ikke sagt til Forklejnelse af „Dashing Wave“s Officerer paa denne Rejse. Kaptajn Conner og hans Førstestyrmand var i hvert Fald habile Navigatører — efter mine Begreber at dømme. Min Ven Irlænderen kan jeg ikke svare for. Ud over at han nu og da læste af paa Kronometeret, saa jeg ham aldrig observere andet end uopkvejlde Sejsinger og Skamfiling til Vejrs, og hans Beregninger drejede sig hovedsagelig om Tab eller Gevinst i Poker-Spil med Tømmermanden og Sejlmageren. Dette var i hvert Fald min Opfattelse.

Inde i Land fandt vi efter nogen Tids Søgen — og ledet paa Spor af et Kobbel halsende Hunde — nogle Indianer-Hytter, hvis Beboere fortalte os, at vi befandt os under Kap Flattery, og med den Besked roede vi om Bord igen.

Saa blev Ankeret lettet og Sejlene sat igen — desværre med Haandkraft; for Donkeyen havde gjort Strike, og Tømmermanden havde den under Reparation. Og da Turen kom til Stor-Mærsejl, fik jeg Svar paa det Spørgsmaal, jeg ved Forsejlskøderne havde stillet gamle Bill. Han jumpede op paa Lønningen og greb om Faldet i Forhaanden, og med et lunt Blik i sine brune Gammelmands-Øjne sang han ud; og Sejlet blev chanted op med „In Frisco Bay“.*)

At gamle Bill i dette Tilfælde stemte i med denne Chanty skyldtes uden Tvivl, at Hundeglammet i Land havde vakt Minder til Live i ham om egne Oplevelser i Guldfundets første Dage.

Efter 15 Dages Rejse ankom vi til Tacoma, og det var jo Meningen, at vi i Lighed med „Dashing Wave“s Traditioner i Kyst-Farten skulde laste Træ tilbage til San Francisco. Denne Fart var vi mønstret til for den omtalte maanedlige Hyre af 40 Dollars. Men i Stedet for at laste til San Francisco indtog vi en Last Brædder til Shanghai, og nu opstod der i Lukafet et Tvivlsspørgsmaal, om man kunde tvinge os til at gaa med for 30 Dollars om Maaneden, hvilket jo var Hyren mellem Staterne og Kina-Kysten, eller om vi kunde forlange Afmønstring og fri Rejse tilbage til San Francisco. Efter nogen Diskuteren blev en Deputation sendt agterud for at faa Spørgsmaalet klarlagt. Men Kaptajn Conner afskar enhver

Diskussion ved at vise sig lige saa **large** som den oldægyptiske Astronom og Geograf Ptolemæos, som paa sit berømte Verdenskort — foruden mange andre Misforstaaelser — gjorde hele det ostindiske Arkipel og Japan landfast med det øvrige Asien. Kaptajn Conner regnede — naturligvis indforstaaet med sit Rederi — Sejlads mellem de vestlige Stater og Kina som amerikansk Kyst-Fart; og vi beholdt vore 40 Dollars om Maaneden.

Vi afsejlede fra Tacoma samtidig med den femmastede Slettopper „President“, som ogsaa skulde til Shanghai med Træ. Vi fulgtes ad Sundet ud for en fin Landbrise; men efter at være kommet klar af Kap Flattery fik vi en stiv Nordvesten, der gav haard Bidevind-Sejlads, og under den kunde den gamle skværiggede Clipper ikke klare sig over for Slettopperen, som naaede Shanghai 4 Dage før „Dashing Wave“.

I Shanghai fik „President“ under Losningen igen et Forspring for Afsejling paa 10 Dage. Men tilbage til Tacoma gennem det fremherskende Vestenvindsbælte, sejlede „Dashing Wave“ Stillehavet tyndt og Slettertoppen 4 Dage agterud. Vor Tilbagerejse tog 36 Dage. Slettopperen brugte 48.

I Tacoma lastede vi igen Træ, men denne Gang til San Francisco. Og det traf sig saaledes, at vi passerede ind gennem Den gyldne Port Side om Side med „City of Papeete, som i Mellemtiden havde gjort to Rejser til Tahiti. Under et Besøg dér om Bord for at hilse paa gamle Kendinge fik Kaptajn Beruda Øje paa mig og tilbød mig Hyre. Jeg tog imod hans Tilbud; men „City of Papeete“ kommer ikke ind under Kategorien Te-Clippere, og min Sejlads med dette Skib skal derfor ikke omtales i denne Forbindelse.

Ved Aarhundredeskiftet ejedes „Dashing Wave“ stadig af Tacoma Mill Company, men var nu hjemmekrevet i Port Townsend og førtes af Kaptajn Morehouse. Den blev ved den Tid omrigget til Bark, og den gamle Clipper, som aldrig syntes at skulle forgaa, fortsatte fremdeles i Tømmerfart mellem Puget Sund og San Francisco — ogsaa efter at den 1904 var slettet af Lloyds Register.

Efter 63 Aar Sejlads under hvide Sejl blev „Dashing Wave“ endelig i 1918 afrigget og lavet om til Lægter; og under denne gennemgribende Forandring fandt man mellem dens Bundtømmer den Kanonkugle, hvormed Sydstaternes Krydser „Alabama“ den 12. Marts 1865 forgæves havde forsøgt at standse Clipperen paa dens Fart over Havet.



*) Se Vikingen Nr 7, Aargang 1938



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

En lærerig Historie

En værdig ældre Herre kom en Dag ind til en af vore Frimærkehandlere og købte for ikke saa faa Kroner bedre skandinaviske Mærker.

„Nu faar jeg et fornøjeligt Arbejde i Aften med at sætte dem paa Plads!“, sagde Herren, idet han betalte.

„De har maaske Hængsler?“ spurgte Frimærkehandleren høfligt.

„Hængsler — hvad skulde jeg dog bruge dem til?“

„Til Indsætningen — — —“ begyndte Frimærkehandleren, men blev straks afbrudt af Herren, der i en overlegen Tone fortsatte:

„Tror De, jeg sætter mine Mærker op med Hængsler? Nej, min gode Mand, hos mig kan De ikke faa afsat noget af det Skidt!“

„Saa bruger Herren maaske Instikbøger?“

Instikbøger — ha, ha! Nej, jeg sætter rigtignok Mærkerne ind i mit Album paa en langt bedre og solidere Maade!“

„Tør jeg spørge hvorledes?“ spurgte Frimærkehandleren i Haab om at lære noget nyt og praktisk.

„Det skal jeg gerne sige Dem. Jeg sætter dem fast med en lille Klat god Segllak!“

„Men Gud bevares!“ udbød den Handlende, dybt rystet. „Saa faar De jo aldrig Mærkerne hele ud igen!“

„Hvad Fanden skulde de ogsaa ud efter? Tror De, at jeg sætter mine Mærker ind, for at pille dem ud igen?“

„Men hvis De nu engang vilde bytte eller sælge nogle af dem — — —“

„Jeg sælger ikke mine Mærker!“ afbrød Herren vredt. „Naar jeg har sat et Frimærke ind i mit Album, saa sidder det der, forstaar De. Saa De skal ikke regne med at kunne gøre Forretning ved at købe Mærker af mig, det kan De stole paa!“

„Bevares vel, jeg mente ogsaa kun — — —“

„Hvad De mener er mig ganske ligegyldigt, ganske ligegyldigt! Og for øvrigt kommer det vel ikke Dem ved, hvad jeg gør med mine Mærker, naar blot De har faaet Deres Penge for dem! Farvel!“

Herren gik, idet han smækkede Døren haardt i efter sig. Og Frimærkehandleren mistede en Kunde!

Skandinaviske Nyheder

De sidste norske Frimærker i Dybtrykudgaven kan ganske vist ikke regnes for Nyheder, da de udkom forrige Aar; men da de ikke har været omtalt her, og da der kun er ringe Forskel paa disse og de tidligere Mærker af samme Typer, skal vi her paa- vise denne Forskel.

Udgaven omfatter to Typer, Løvetypen og Talty- pen. Ved Løvetypen er det vanskeligere at skelne Bogtrykket fra Dybtrykket, medens det ved Talty- pen er betydelig lettere.

Forskellen i Løvetypen er følgende:

- 1) Billedfladen paa den ældre Udgave er $19\frac{1}{2} \times 16$ mm; men paa den nye 21×17 mm.

- 2) Saavel Løven som Tal og Bogstaver paa den nye Udgave er større og tydeligere, end paa den ældre



Ældre Type.

Ny Type.

Forskellen i Taltypen er følgende:

- 1) Billedfladen paa den ældre Udgave er $20\frac{1}{2} \times 16\frac{1}{2}$ mm; men paa den nye 21×17 mm.

- 2) Tal og Bogstaver paa den nye Udgave er større og tydeligere, end paa den ældre.
- 5) Den indre Oval er skraveret med lodrette Streger ved den ældre Udgave, men uden Skravering ved den nye.



Ældre Type.



Ny Type.

- 4) Den indre, tynde firkantede Ramme og den tynde ovale Ramme uden om Navnebaandet paa den ældre Udgave findes ikke paa den nye.
- 5) Vingeornamenterne i Hjørnerne er større og tydeligere paa den nye Udgave.
- 6) Bunden i Billedfladen er ved de ældre Udgaver hvid, men ved den nye svagt lysbrun, saaledes at kun Cirklen med Tallet er hvid.
- 7) Posthornet, der ved de ældre Udgaver er skraveret, er ved den nye chatteret.

Spørg — vi svarer!

Frk. Ulla.

De spørger om saa meget, at vi ikke kan aftrykke Spørgsmaalene; men i et af de første Numre af „Vi-

kingen“ skal der fremkomme nogle Meddelelser om disse Mærker. Saavidt jeg husker, findes der i samtlige Tal- og Bølgelinietyper i Bogtryk med saavel Krone- som Korsvandmærke ialt hen imod 150 forskellige Varianter, hvoraf dog kun de færreste har filatelistisk Interesse.

R. B. S.

Vi kan ikke anbefale Dem en bestemt Frimærkehandler, men der er da ellers nok af dem. Slaa op i Telefonhaandbogen!

En Taarbækfisker.

1) Er Knud Rasmussens Thulemærker rigtige Frimærker?

2) Kan de købes paa Posthuset, eller hvor?

3) Hvor mange er der, og hvor meget koster de?
ad 1) Ja, men kun til Brug ved Forsendelser Kjøbenhavn—Thule—Kjøbenhavn.

ad 2) og 3) Ja, paa Hovedpostkontoret, Grønlands Styrelse i Slotholmsgade 10 og hos alle større Frimærkehandlere. Prisen for samtlige 5 Mærker er Kr. 1,75.

Under Adressen „Vikings Filatelist“ modtager Redaktionen gerne indsendte filatelistiske Spørgsmaal og besvarer dem saa vidt muligt i det førstkomende Nummer af Bladet. Vi gør opmærksom paa, at saafremt Oplysninger ønskes tilsendt pr. Post eller indsendte Frimærker skal returneres, maa dobbelt Returporto vedlægges til Dækning af Forsendelsesomkostningerne.

Spørgsmaal og Svar

Vil De være sa venlig at svare mig paa disse Spørgsmaal i „Vikingen“, da det er min Interesse at blive Dykker.

Findes der Dykkerskole i Danmark, hvad er da dens Adresse, hvad fordres der for at blive optaget i en saadan, hvor gammel skal man være og hvor tit og hvornaar begynder den, hvor længe varer det og hvad koster det.
En Læser.

Vi har svaret paa dette Spørgsmaal i „Vikingen“ 1937 Nr. 1. Man skal være sund og rask og desuden kraftig bygget. Navnlig Ører og Aandedrætsorganer skal være helt i Orden. De bliver underkastet Lægeundersøgelse inden Optagelsen. Skolen begynder hvert Aar d. 1. Marts paa Holmen. Første Afdeling varer 6 Uger og koster 200 Kr. De maa selv bekoste Opholdet i København. Den giver, naar den er bestaaet, Ret til Dykning i 12 m Dybde. 2. Afdeling varer i 2 Uger og koster 300 Kr. (incl. Kost og Ophold ombord). Der dykkes her i 40—50 m Dybde. Indsend Ansøgning til Chefen for Undervandsbaadsdivisionen, Holmen, København K.

De bedes venligst oplyse mig om, hvorledes man faar Tilladelse til at føre Splitflag paa et Lystfartøj. Er det nødvendigt, at Baaden underkastes Skibs-

tilsynet? Har de forskellige Lystsejlere og Motorbaade, der fører Splitflag (med eller uden Mærke) en saadan Tilladelse?
K. M.

Lystfartøjer kan faa Tilladelse til at føre Splitflag med Bogstaverne Y. F. i øverste, inderste Felt (Yachtflag). Splitflag uden Mærke føres kun af Marinens Fartøjer. Deres Baad skal have Lystfartøjs-certifikat. Indsend Ansøgning til Statsministeriet, København K.

1. Hvor stor er Dansk-Amerikaneren Peder Dohms Yawl „Restmøre“?

2. Er det rigtigt, at Kaj Elbo, der forsøgte at sejle Jordan rundt i „Nøddeskallen“, er paa Langfart igen?

3. Hvor stor er den Jolle, som Tyskeren lige har sat Verdensrekord med, ved at sejle over Atlanten i fra Øst til Vest?

4. Er der ikke Tale om, at den meningsløse Sejltilid skal afskaffes, som Styrmandselever skal have i Sejlskibe?
Ung Matros.

1. 9 Tons.

2. Kaj Elbos Adresse er ubekendt.

3. Vi maa have nærmere at vide hvornaar og hvilken Tysker, der tænkes paa.

4. Der arbejdes paa nye Regler for Sejlskibsdannelsen, men noget officielt foreligger ikke.

Forfatteren Kay Larsen.

og dens Mænd“ og „Dansk-vestindiske Personalia og Data“, paa Kronborg „Dansk Søfart“ og paa Dragør Museum „Dragør Skibe og Skibsfolk“. Det er ikke saa lærde Værker, at de afskrækker. Tværtimod. Prøv det! De alfabetiske Seddelrækker er overkommelige for enhver. Søens Folk vil kunne finde Oplysninger om deres Forfædre saa let som Fod i Hose, om de blot ulejliger sig — og hvis de paagældende Forfædre har været i Kaperfarten, Ostindiefarten, Vestindiefarten, Guineafarten eller i Søfarten overhovedet.

Naar vi her fortæller om Forfatteren Kay Larsens

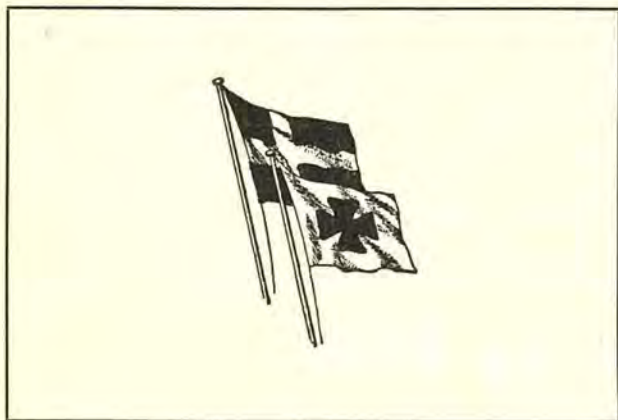
Virke, er det ikke blot for at skildre *det*, men ogsaa for at nævne, hvad Oplysningssøgende kan høste af det. Det gamle Ord: „Om Hundred Aar er alting glemmt,“ passer ikke længer om Søfartens Mænd, takket være Kay Larsen.

Med Hensyn til „ham selv“ ønsker vi, at han endnu i mange Aar maa kunne virke paa sin Plads. Vi ønsker det baade af personlige Grunde og — om saa end „Skægget stritter“ — ogsaa fordi vi ikke har nogen anden til at sætte i „Sjøgugranskerin“s eller „Marinehistorikeren“s — undskyld: Forfatterens Sted.

A. B.

Et Skoleskibs Skæbne

Paketbaaden „Leuna“ af Hamburg-Amerika-Linien har faaet Ordre til at eftersøge det tyske Skoleskib



Dampskibsselskabet "VENDILA"
Svendsen & Christensen
KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538

S. Christoffersen & Co. *Losning og Lastning*
Stevedores — Tlf. Randers 2663

„Admiral Karpfänger“, som har 60 Elever om Bord, og som man ingen Nyheder har hørt om i 4 Maaneder.

„Leuna“ forlod Adelaide den 16. Juli og tog Ruten mod Europa om Cap Horn i Stedet for gennem Suez.

Det eftersøgte Skoleskib var sejlet fra Sydaustralien og skulde til Falmouth med samme Rute som Kornsejlerne. Det forlod Australien 8. Februar. Sidste Gang, man hørte fra det, var 1ste Marts ud for New Zealand . . .

DANSK RADIO

Aktieselskab

Fabrik:

Elektromekano A/S

Aarhusgade 88

Radio- og Forstærkeranlæg
for ethvert Formaal

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

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



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«

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Oktober 1938



Medlemmer pr. Januar 1938.

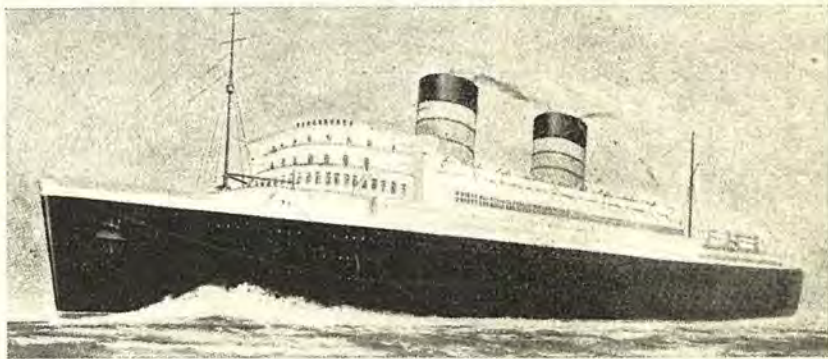
Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 D/S af 1929
 A. P. Møller
 J. Lauritzen
 D/S Dannebrog
 D/S Norden
 D/S Progress
 D/S Torm
 Det Danske Petroleum A/S
 D/S Orient
 D/S Myren
 Det Dansk-Franske D/S
 D/S Vendila
 D/S D. F. K.
 D/S Dania
 D/S Heimdal
 Andreas Christensen
 D/S Pacific
 A/S Det Danske Kulkompagni
 A/S Motortramp, Stensved
 Rhederi M. Jehsen, 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 Telegraf-selskab
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phonix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugser-selskab, A/S
 A/S Draco

Det nye „Mauretania“

Det nye „Mauretania“ er nu søsat fra Cammel Laird & Co. Ltd.s Værft i Birkenhead. Det gamle, hæderkronede Mauretania er død, det nye leve.

Da det gamle „Mauretania“ løb

skibet, blev som Læserne maaske erindrer, torpederet af Tyskerne under Krigen. Men alt har en Ende, og selv et godt Skib bliver til sidst slidt op, saa Reparationer ikke længere kan betale sig. For et



af Stabel i 1906, var det sammen med „Lusitania“, der blev bygget paa samme Tid, men paa et andet Værft, Skibsbygningens sidste Skrig. Det var ikke blot de største og flotteste, men ogsaa de hurtigste Skibe paa den Tid. „Mauretania“ var i mange Aar Indehaver af „Atlantens blaa Baand“, og selv efter Krigen gjorde den sig bemærket efter en Modernisering, hvor den bl. a. fik installeret Oliefyring. „Lusitania“, som hele Tiden syntes at være stillet i Skyggen af Søster-

Par Aar siden gik det gamle „Mauretania“ paa sin sidste Rejse til Skibsofhuggeren, og nu er det nye ved at genopstaa i samme Størrelse, men i en forynget Skikkelse.

„Mauretania“s Længde er 235 m, Bredde 27,52 m, Højde fra Køl til Top af Overbygningen 54 m, Dybgang 9,4 m og Rumfang af Lastrum 11,000 m³.

Dobbeltbunden er delt i 37 vandtætte Rum, medens 15 vandtætte Skodder deler den øverste Del af Skroget. Dørene i Skodderne kan



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

lukkes fra Kommandobroen ved hydraulisk Kraft paa ca. 1 Minut efter et Varselssignal med en elektrisk Klokke paa 7 Sekunder.

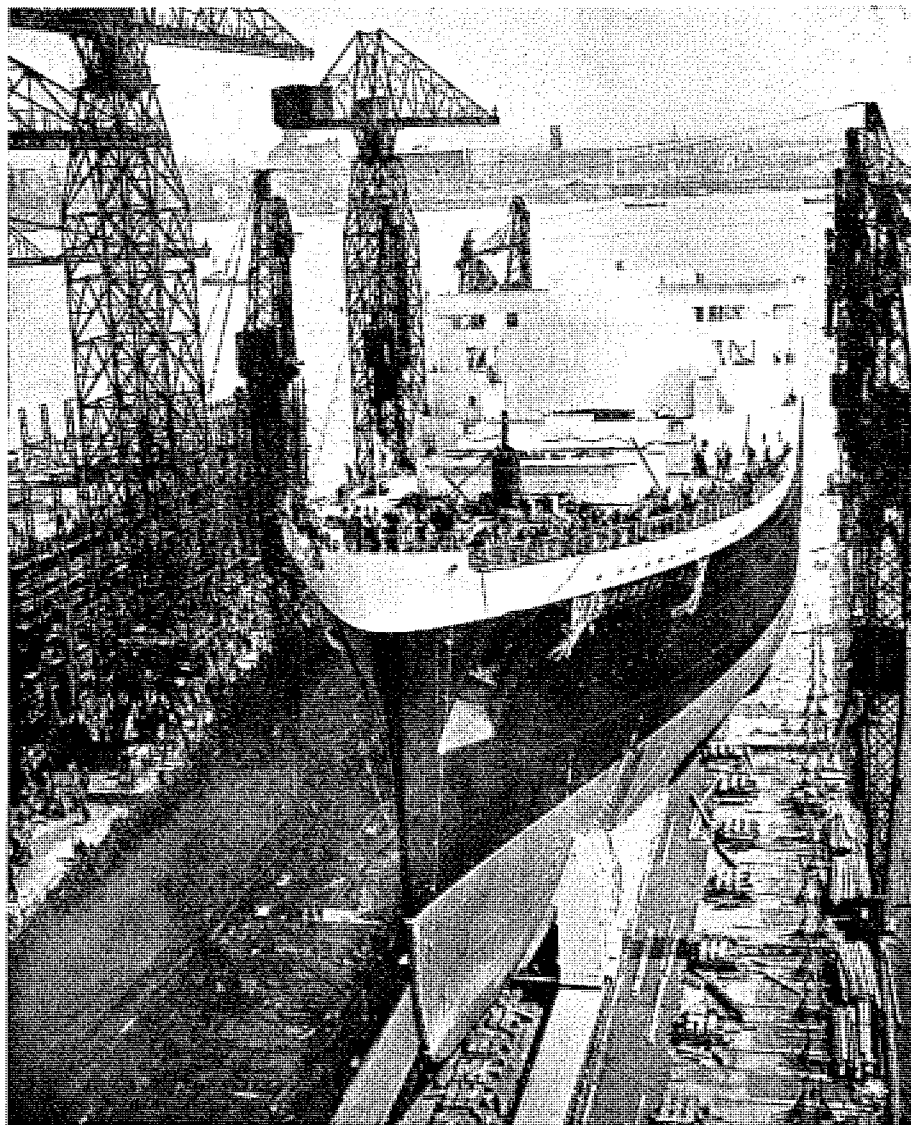
Skibet faar 10 Dæk, hvoraf 3 bliver indrettet til Passagerer, hvoraf der bliver 3 Klasser — Kahyts-, Turist- og 3. Klasse. Alle Klasser bliver indrettet up to date. Der bliver saaledes 22 Saloner, deriblandt Dansesal og Biograf. En stor Svømmehal med Massagerum og elektriske Bade indrettes paa et af Mellemdækkene.

Det er ikke Meningen, at det nye „Mauretania“ skal kæmpe om „det blaa Baand“. Maskinanlægget bliver derfor af „moderat“ Størrelse. Det skal have 2 firebladede Bronceskruer, der hver drives af et Sæt Parsons-Turbiner, bestaaende af Høj-, Mellem- og Lavtryksturbiner. Bakturbiner indbygges i Mellem- og Lavtryksturbinerne.

Damp leveres af 6 Yar-row-Vandrørskedler med Overhedere, anbragt paa 2 „lukkede“ Fyrpladser. Kedlerne er oliefyrede. Spildgassen gaar gennem to Støvseparatorer, anbragt ved Skorstenenes Bund. Luft til Fyrpladserne leveres fra 6 Blæsere.

Til Brandslukning paa Fyrpladserne installeres Rør til Pyrene-Skumslukning, medens Lastrummene kan

fyldes med Kulsyre i Tilfælde af Brand. — „Mauretania“ bliver et i alle Maader moderne Skib, indrettet for Rejsende, der vil rejse komfortabelt, men for hvem Hastigheden kommer i anden Række.



„Mauretania“ under Stabelaflojningen.

Cunard-Liniens Skibsnavne

Da mange Læsere maaske undrer sig over de mærkelige Navne, Cunard-Liniens Skibe har, skal vi her givet en kort Forklaring paa nogle af dem.

Mauretania var Navnet paa en romersk Provins i Nordafrika, svarende til det nuværende Marokko.

Lusitania var det romerske Navn for Portugal. Aquitania, Navnet paa den romerske Provins, det nuværende Frankrig.

Franconia var i Romertiden Navnet paa en Del af det nuværende Bayern.

Berengaria var Navnet paa Richard Løvehjertes Dronning.

Scythia var Navnet paa Egnene omkring Sortehavet, nu Sydrusland.

Laconia var en Del af det gamle Grækenland, hvor Folk var kendt for deres korte — lakoniske — Svar.

Den stigende Efterspørgsel er Bevis for

Kolding Motorens
Kvalitet

Benzin Bødmotorer 3, 6 og 12 HK. — Dæksmotorer 6 HK., Diesel-Motorer fra 10-450 HK., saavel til Lystbåde som Fiskeri m. m. *Forlang Tilbud.*

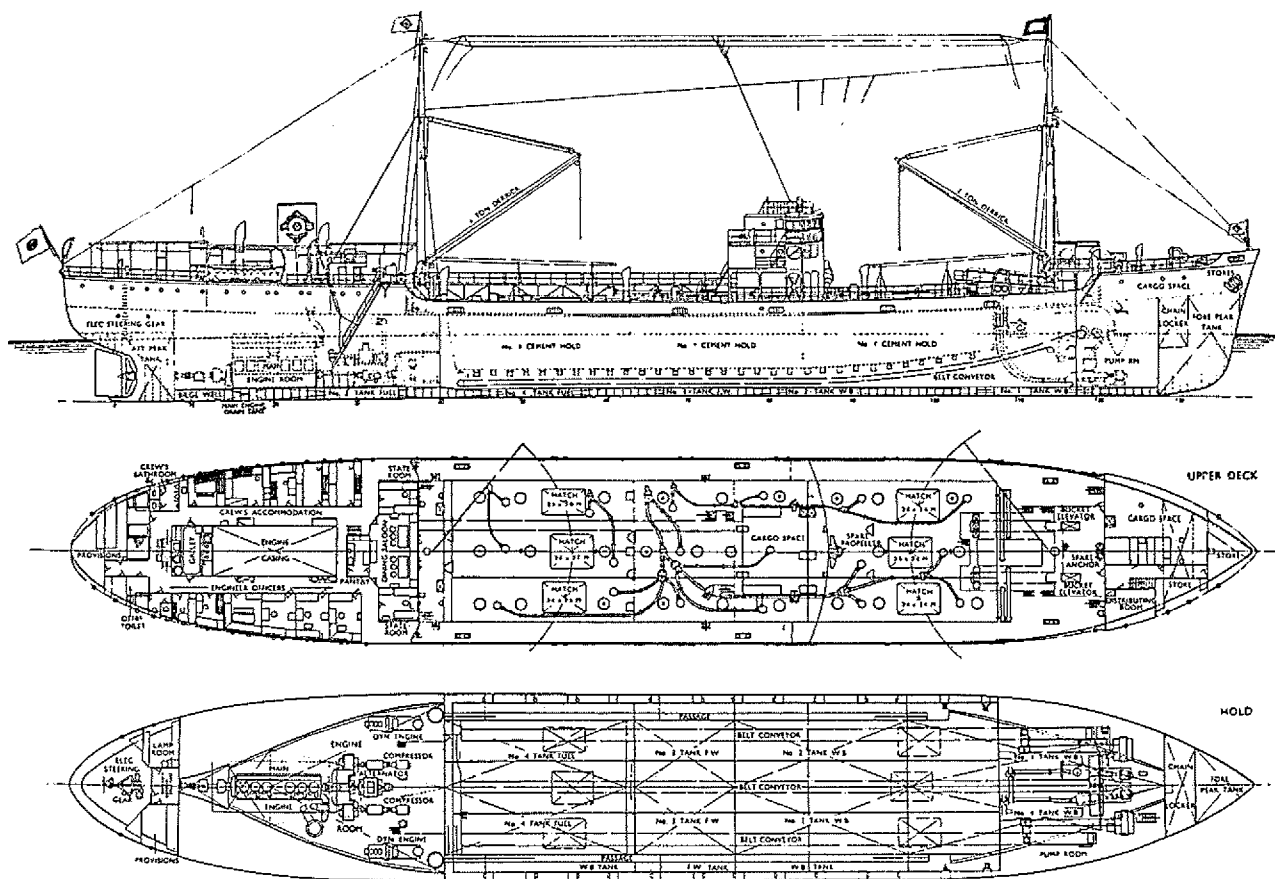
Telefon
633

H. H. Nielsen, Kolding Maskinfabrik

Et usædvanligt Motorskib

I Japan er Behovet for Cement steget umaadeligt, særligt efter Jordskælvet omkring Tokio. En hurtig Transport af store Kvantiteter er blevet en Sag af yderste Vigtighed. Ube Cement Compagni, som i Japan er kendt for at have det mest moderne Maskineri, har derfor ladet bygge et Motorskib hertil.

gennem Støvfiltre ud i Atmosfæren. Ved Losning bringer roterende Maskiner Cementen ned til Transportørerne, som fører den hen til en Tragt i Pumperummet, hvorfra Trykluft paa 3—4 kg/cm² gennem Ledninger blæser den i Land. Den kan paa denne Maade transporteres 150 m og i en Højde af 30 m.



Det er bygget til Transport af Cement løs i Lasten. Cementen bringes ombord i varm Tilstand — 120° — direkte fra Cementfabrikerne, og afleveres paa lignende Maade til Fordelingscentraler i Tokio, Osaka og andre større Byer.

Motorskibet, der hedder „Kiyotada Maru“, har en Længde paa 95 m, Bredden er 15,24 m, Dybden 6,71 m, Dybgangen 5,2 m, 1796 ts Cement, d.v.s. 2635 m³.

Der findes 5 Cementlaster, der ved langskibs Skodder hver er delt i 5 Tanke, hvor Siderne for neden har en Hældning paa 45°, saa Cementen af sig selv kan glide ned. Under Lasterne findes der i hele deres Længde 5 Baandtransportører, som kan føre Cementen hen til et Cementpumperum foran.

Cementen føres fra Fabrikken ved Hjælp af komprimeret Luft gennem Rør ombord i Tankene, hvor Cementen skiller sig fra Luften og falder ned. Luften passerer gennem Huller i Overenden af Skodderne

Hvis Transportørerne bringer mere Cement, end Pumperne kan tage, og Tragten derfor løber over, føres dette af en Spandeelevator til en Snegl paa Dækket, som leverer det tilbage i forreste Last.

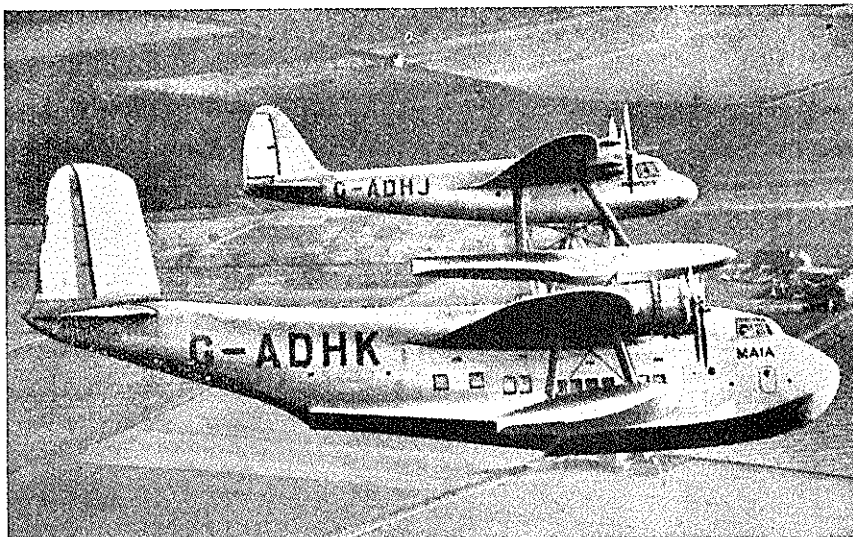
Hoveddieselmotoren er en enkeltvirkende 4-Takts omstyrbar Motor med Trykforstøvning. Den har 6 Cylindre med en Stempeldiameter paa 550 mm og 950 mm Slaglængde. Ved 190 o./M. yder den 1650 B.H.K. og kan give Skibet en Fart paa 13,2 kn. Under Losning kobles den fra Skrueakslen og kan nu gennem Vulkankoblinger drive en Vekselstrømgenerator, der leverer 5-faset Strøm ved 2200 Volt 60 Per. og 2 Kompressorer, der hver giver 53 m³ fri Luft pr. Minut ved 5 kg/cm².

De 2 Pumper i Cementpumperummet drives hver af en 275 H.K. 2200 Volts Synkronmotor, medens Strømmen ellers til andet Brug i Skibet transformeres til 220 Volt.

Tvillingflyvemaskinen

En af Fordelene ved Flyvemaskinen som Trafikmiddel er, at den kan tilbagelægge store Strækninger selv over uvejsomt Terræn. Med den i de senere Aar stærkt forøgede Ydeevne af Maskinerne kan man næsten tale om en verdensomspændende Trafik. Kun Trafikken over Nordatlanten lader endnu meget tilbage at ønske til Trods for, at der her er det største Behov for en saadan Flyvning. Grunden hertil er den store aabne Strækning over Havet og de vanskelige Vejrforhold. Begge Dele fordrer særlig store Flyveegenskaber af Maskinerne. For Tiden kan man regne, at Trafikflyvemaskiner har en Virkningsradius, der for Landmaskiner er 5000 km og for Vandflyvere 4000 km. De sidste er nemlig paa Grund af, at de skal bygges vandtætte, tungere, men yder til Gengæld større Sikkerhed ved Nødlandinger paa Havet.

For at give Vandflyvere den nødvendige Virkningsradius til at naa over Nordatlanten, har man maattet gribe til forskellige Hjælpemidler ved Starten af dem. En Vandflyver kan nemlig i fuld lastet Tilstand være i Stand til at flyve, men kan ikke paa Grund af den store Vandmodstand hæve sig fra Vandoverfladen. Man maa derfor enten give den en forøget Hastighed paa Vandet eller lade den starte paa anden Maade end fra Vandoverfladen. Man kan



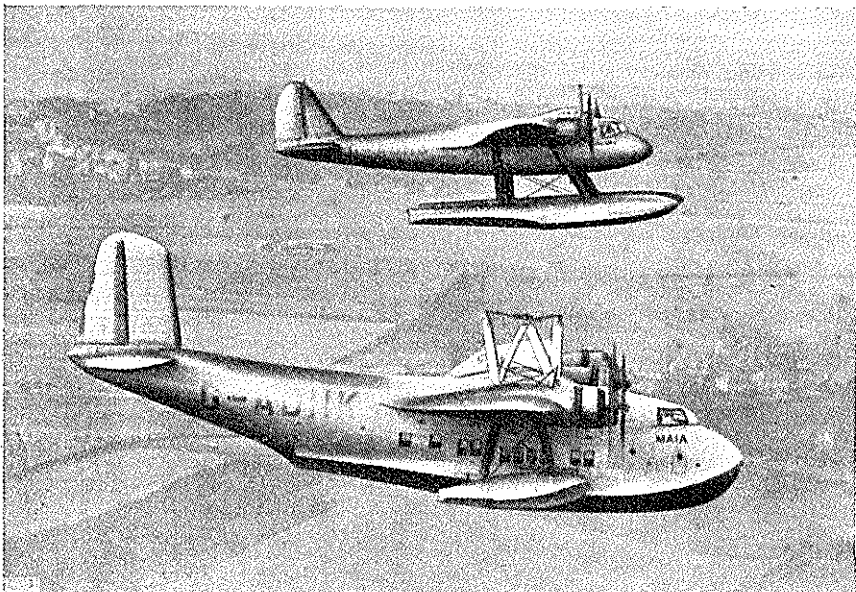
Tvillingflyvemaskinen kort for Udløsningen.

starte den med Hjælp af en anden Flyver eller en hurtiggaaende Motorbaad eller ved Hjælp af en Kaptult ombord paa et Skib eller i Land.

En engelsk Major Majo har imidlertid konstrueret en Koblingsanordning mellem to Maskiner, saaledes, at en større Maskine tager den mindre „paa Ryggen“, hvorefter de skilles i en passende Højde og med en passende Fart. Maskinerne maa være bygget til hinanden. Indstillingen af Bæreplanerne skal for dem begge være saaledes, at den store Maskine ved de mindre Hastigheder bærer den største Del af den samlede Vægt, indtil Hastigheden bliver saa stor, at den lille Maskine selv bliver flyvedygtig.

Oven paa den store Maskine er der bygget et Stativ, som bærer Udløsningsmekanismen. Desuden findes der paa Siderne Understøtninger for Pontonerne. Udløsningshagen er tredobbelt sikret. Førerne af de to Maskiner udløser hver for sig. Den sidste Udløsning sker automatisk, naar der er tilstrækkelig Bærekraft for den lille Maskine. Piloterne er i Forbindelse med hinanden ved traadløs Telefon. Den lille Maskines Ror er fastlaaset og gives først fri, naar Maskinerne skilles.

„Maia“, den store Maskine, har en Bæreflade paa 162,5 m² og 4 Motorer, hver paa 960 H.K. Flyvevægten andrager 12,500 kg. Postflyvemaskinen „Mercury“ har en Bæreflade paa 56,75 m², 4 × 500 H.K., Flyvevægt 9550



Maskinerne flyver hver for sig. Man ser tydeligt Stativet oven paa den store Maskine.

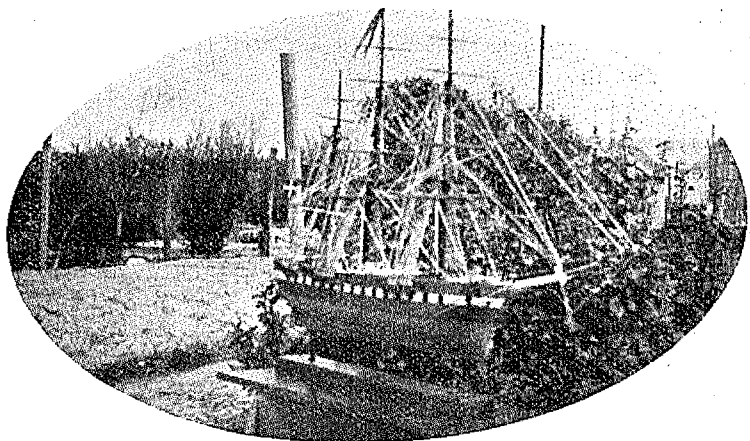
To smukke Skibsmodeller

Fra en af vore trofaste Læsere, Hr. Møbelsnedker Hagbard Rasmussen, Havnevejen 145, Grenaa, har vi modtaget Billeder af disse to smukke Skibsmodeller.

Om Fiskekutteren „Neptun“ skriver Hr. Rasmussen:

„Jeg har udført den efter „Vikingen“ Nr. 6, 1938. Den er udført tre Gange saa stor som Tegningen. Skibet har fire Sejl og Skrue af Metal. Paa Dækket er der Styrehus, paa Agtterruffet Spil med Stopmaskine, Luge til Isum, Skydekappe, Palstøtte, Ankerklyds, Udstødsrør, Skylighter til Lukaf og Maskinum og Pullerter.

Helt uden Indflydelse paa det gode Resultat af dette Fritidsarbejde har det vel ikke været, at Hr. Rasmussen, som han skriver, har arbejdet paa et Baadebyggeri i 4 Aar, men det glæder



os derfor ikke mindre, at en af de mange af vore Læsere, der ikke har direkte Tilknytning til Søen, interesserer sig i saa høj Grad for „Vikingen“, som det fremgaar af Billedet, hvor man ser forskellige Numre af Bladet for de sidste 7 Aar.

Samtidig med, at vi gratulærer Hr. Rasmussen for detsmukke Modelbyggeri, udtaler vi Haabet om, at han vil have varig Glæde af dem. Vi takker for Interessen for „Vikingen“ og glæder os over, at vi er i saa nøje Kontakt med vore Læsere.

Skulde der være andre Læsere, der har bygget Skibsmodeller, vil vi gerne bringe Billeder af dem, saafremt de indsender dem sammen med en kort Beskrivelse.



Tvillingflyvemaskinen.

kg, Rejsehastighed 290 km/Tim. og Virkningsradius ca. 6000 km.

Forsøget har sin store Interesse, men om det bliver Fremtidens Løsning, er en anden Sag. I Tyskland har man bygget en Vandflyver med Dieselmotorer. Den kan selv starte fra Vandoverfladen og siges at have en Virkningsradius paa 9000 km.

Myrdet mange Gange —

men aldrig nok

sætter Olaf Gynt som Motto i sin nye Digtsamling „Den røde Stjerne“, der er udgivet af Humoristlegatet. Den kendte Digter er her gaaet i Land for med sin fremragende Versekunst at behandle Folk, han har kendt fra Fyn — og sjette Afdeling. — Prisen er kun 5 Kr.

GØTA
Baadmotor 2½-7HK

2½HK 357 Kr. m. Tilbeh. ENEFORHANDLER:
SVENSK MOTOR A/S
HAVNEGADE 41, KØBENHAVN K.

ARCHIMEDES
Paaheengsmotor 2-20HK

2HK 415Kr.

FORLANG GRATIS KATALOG

Rechnitzer, Thomsen & Co.s Eftf.

(Norman H. Hansen, aut. Skibsmægler)

AALBORG

Lloyds Agentur
Befragtning, Klarering, Assurance

Telegrammer
„MARITIME“
Telefon 4120
Statstelefon 16

Redningsvæsenet

Marineministeriet har udsendt Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra d. 1. April 1937 til d. 31. Marts 1938.

Vi citerer følgende, som vil have særlig Interesse for „Vikings“ Læsere:

Medens Redningsvirksomhed ved de danske Kyster indtil henimod Midten af det forrige Aarhundrede udøvedes af Kystbeboerne under tilfældig Form (uden særligt Redningsmateriel og uden egentlig Organisation), blev der i 1846 og nærmest følgende Aar, dels ved privat Virksomhed og dels fra Regeringens Side, iværksat forskellige Foranstaltninger til sigtende at fremme skibbrudnes Redning. — Herved lagdes Grunden til Oprettelse af et organiseret Redningsvæsen, der ved Lov af 26. Marts 1852 fik faste Former.

Den nævnte Lov danner endnu i det væsentlige Grundlaget for det nuværende danske Redningsvæsen; enkelte supplerende Bestemmelser — særlig vedrørende Understøttelsesforholdene — findes i Tillægslovene af 4. Marts 1857 og 17. Marts 1882.

Redningsvæsenet henhørte oprindeligt under Indenrigsministeriet, overgik ved dettes Deling i 1896 til Landbrugsministeriet og henlagdes fra 1. April 1906 under Marineministeriet.

Ledelsen af Redningsvæsenet varetoges indtil Udgangen af Marts 1928 under Marineministeriets Overtilsyn af 2 Bestyrere, en for det nørrejydske Redningsvæsen og en for Bornholms og Møens Redningsvæsen. Fra 1. April 1928 varetages Ledelsen af Redningsbestyrer C. V. Fabricius med Kontor i København.

Tjenesten ved Redningsvæsenet er at opfatte som en Bibeskæftigelse, da Personalet i Forbindelse dermed i overvejende Grad driver Fiskeri saavel som andet Erhverv.

Redningsvæsenets samlede Legatkapital udgjorde d. 31. Marts 1938 ca. 198,800 Kr. samt en aarlig Ydelse af 1000 Kr. fra Civilingeniør Adolph Keiflers Legat.

Den 31. Marts 1938 fandtes under Redningsvæsenet ialt 57 Redningsstationer og 5 Bistationer. Heraf er 37 Baad- og Raketstationer, 8 Baadstationer og 12 Ra-

ketstationer. Af Bistationer har 5 Roredningsbaade og 2 Motorredningsbaade. Antallet af Roredningsbaade er 56 og af Motorredningsbaade 22.

Redningsvæsenets Materiel, Baad- og Opbevaringshuse samt Telefonanlæg har en Værdi af over 2,5 Mill. Kroner.

Statens samlede Udgift til Redningsvæsenet androg i Finansaaret 661750 Kr.

I Aarets Løb er der tildelt nedennævnte Dannebrogsmændenes Hæderstegn:

Baadformand ved Stationen „Torup Strand“ Lars Sand Kristensen, Baadmand ved Stationen „Grenaa Havn“ Hans Peter Viggo Hansen, Baadmand ved Stationen „Rønne“ Peter Andreas Kjøller, Baadmand ved Stationen „Flyvholm“ Anton Nielsen Vinkel, Opsynsmand ved Stationen „Torup Strand“ Anton Chr. Christensen, Baadmand ved Stationen „Tyborøn“ Mads Sørensen Madsen, Baadmand ved Stationen „Hanstholm“ Niels Andreas Christensen, Baadmand ved Stationen „Liløre“ Marinus Jensen Knak, Baadmand ved Stationen „Flyvholm“ Jakob Olesen, og flv. Baadmand ved Stationen „Esbjerg“ Joen Joensen.

I Aarets Løb var der 7 Redningsforetagener, hvorved der blev reddet 22 Menneskeliv.

I 45 Tilfælde har Redningsbaadene været søsat for at assistere nødstedte Fiskerbaade under Landingen paa Kysten eller ved Indsejling til Havn. Det drejede sig om ialt 99 Fartøjer med 360 Mennesker ombord. I 25 Tilfældet har Redningsapparaterne været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinger.

Ved Hjælp af de paa de danske Kyster anbragte Redningsapparater er der indtil Udgangen af Marts Maaned 1938 ialt reddet 11498 Mennesker.

Brug dog

Cornelius Knudsens

HVILEBRILLER

Kikkerter og

Sekstanter

AALBORG VÆRFT ^{A/S}

Telefon: 4101 — Statstelefon: 9 — Telegram-Adr.: „YARD“

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

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822, Gammel Mønt 39, København.

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
 Peder Skramsgade 7. Telef. Sundby 757
 København K. — Telegram-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
 Telegr.-Adr.: „Holzandia“

A. P. MØLLER

ISBRANDTSEN-MOLLER COMPANY, Inc.
 TELEGRAM-ADR.: „ISMOLCO“
 NEW YORK U. S. A.
 26. BROADWAY

KØBENHAVN K.
 KONGENS NYTORV 8

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet
»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN
Amaliegade 35 • København

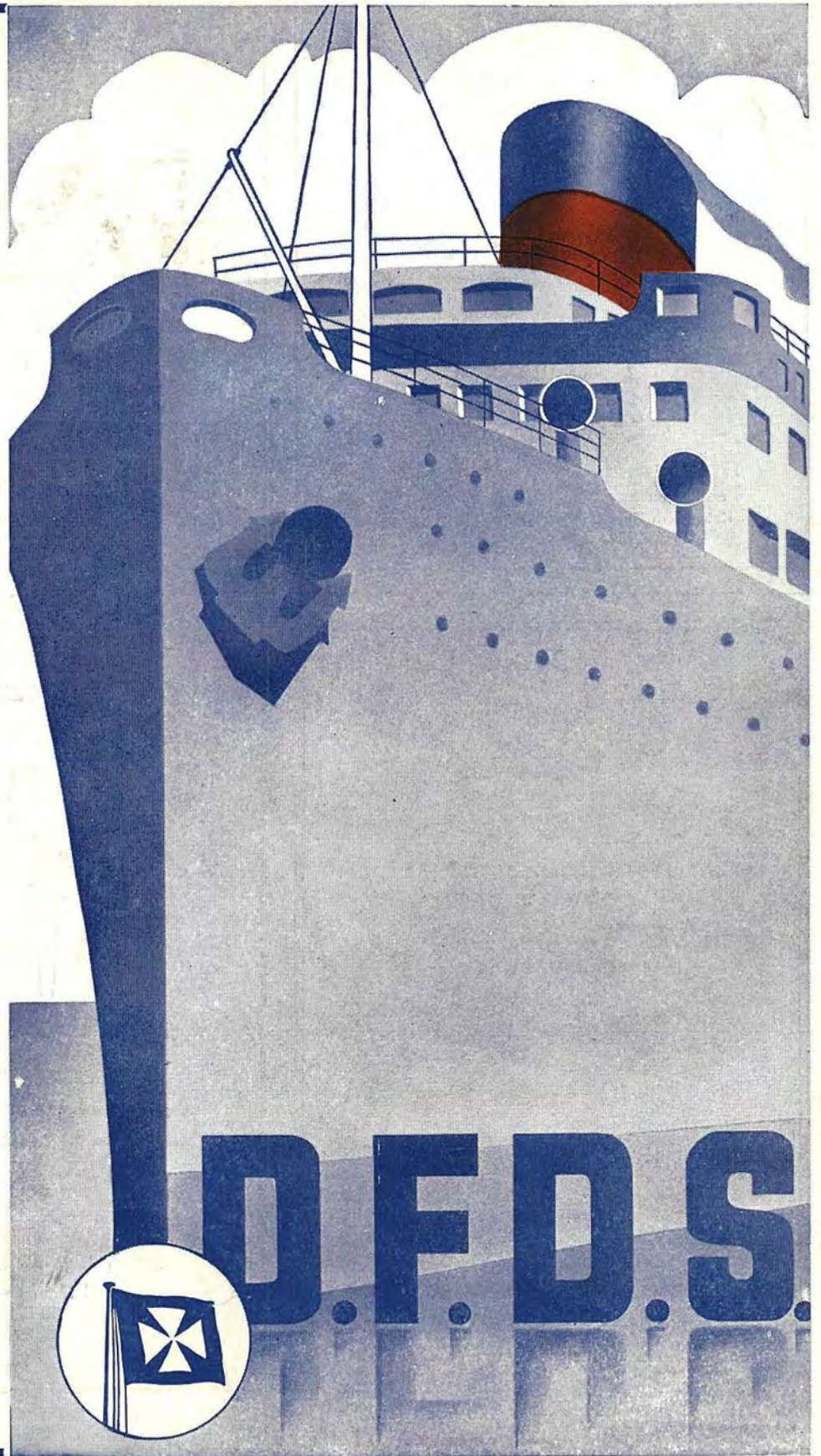
Telegr.-Adr.: HANSEN
 Telefon Central 72
 (10 Ledninger)



Rejs altid med ØRESUNDSBAADENE



De sover mens De sejler



VIKINGEN

10. Øre
Oktober.

Fiskere paa

New Foundlands-Bankerne

1938 - Nr. 17
15. Aargang



De bedste Illustrationer

faas hos


BRØDRENE BÆRENTZEN

Cliché og Reproduktionsanstalt

GL. MØNT 39

Telefon C. 9822 og Byen 8040

Vi samarbejder

*med de bedste Tegnere og Malere
paa det maritime Omraade*

LADEGAARD OG CO. A|S ODDER

Spl. Fabrikat *Ankere - Wejerstrammer
Baadshager - Mergelspir
Vaadtougsled*



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

Amaliegade 30 - København K.

Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627

Forlang vort ill. Katalog



M/S „KRONPRINSESSAN INGRID“, Göteborg-Frederikshavn Linjen, bygget af Frederikshavn Skibsværft, Frederikshavn, er udrustet med THRIGE hellelektriske Styremaskiner og THRIGE elektriske Dæksmaskineri.

Lossespil, Ankerspil,
Capstans, Styremaskiner,
Skibsdækkraner, Optiske
Skibstelegrafer,
Dynamoer, Motorer, m. m.

THRIGE

ELEKTRISKE
SKIBS-
UDRUSTNINGER



THRIGE Capstan

som leveret til

M/S „KRONPRINSESSAN
INGRID“

KØBENHAVN

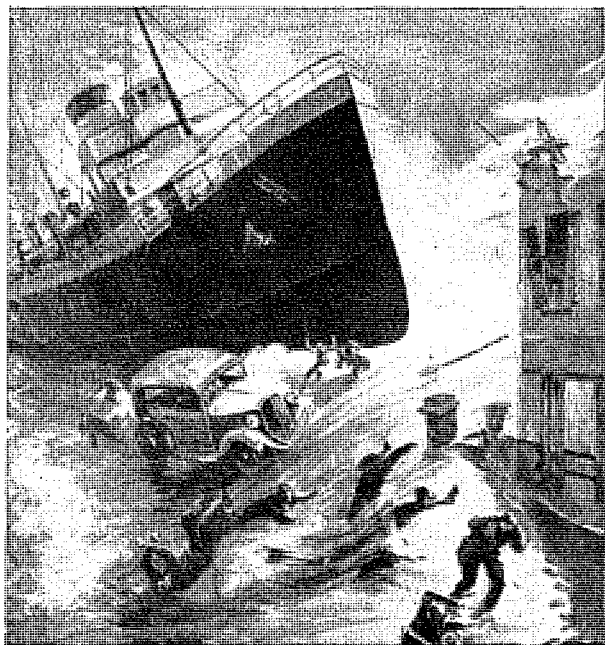
THOMAS B. THRIGE

ODENSE

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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



„Taifun“

Hver Verdensdel har sit Uvejr -
og hvert Uvejr sin egen Karakter

**Østen har Taifunen =
Kinafarernes Skræk**

Af Tage Nissen

VI var ankommet til Shanghai og laa fortøjede ved The British Naval Buoy. Vi havde straks gjort Forberedelser til at tage Kul om Bord, og Dagen før Taifunen kom op, var seks-otte store Kulpramme kommet langsides og gjort klar til at begynde Arbejdet næste Morgen.

Den næste Morgen var Luften tyk, hed og kvælende stille med blytunge Skyer, der gled lavt ned over Hovedet paa os og ligesom lagde et Pres paa Sind og Tanker.

Kulgrejerne var rigget op, og de Solsejl, der var i Vejen, var bjerget og stuvet bort. Resten af Solsejlene var blevet paa Plads rundt om. Vinden, der var begyndt i stærke Stød, begyndte at blæse mere jævnt og med voksende Styrke. Den, der havde Ansvaret for de efterladte Solsejl, maa være blevet kaldt op til Skipperen, for pludselig stillede denne paa Dækket, og det tog »hele Mandskabet samt Kokken« at bjerge de Solsejl. Baade gamle og unge balancerede rundt i Stormen som fulde Folk og søgte at hindre Solsejlene i at flyve ind i det indre Kina eller at slides til ubrugelige Pjalter.

Der foregik mange uhyre tragiske Begivenheder omkring os, navnlig blandt den store »flygende« kinesiske Befolkning — Familier, der ikke alene mistede alt deres fattige jordiske Gods bestaaende af en Sampan eller en lille Djunk, men som mistede mange Familiemedlemmer — undertiden hele Familier, der druknede, idet de skrøbelige smaa Fartøjer knustes som Pindebrænde mod de større og forsvandt i Uvejrets Malstrømme. Mange smaa Flodslæbebaade forliste den Dag, og midt i det uhyggelige Billede af Død og Ødelæggelse var det helt fornøjeligt at se, hvorledes et Par af disse Slæbebaade netop havde tilstrækkelig Flydeevne til ikke at gaa helt under, men drive med Højvandet indad kun med Toppen af Skorstenen eller Styrhuset over Vandfladen.

Shanghai har været hjemsøgt og hjemsøges stadig af mangfoldige store Taifuner, og der ødelægges aarligt Millionværdier af Uvejret. Men ingen By paa Kinakysten er dog saa hjemsøgt af Taifuner som Hongkong.

Vi var omtrent klar til at stikke i Søen igen, da en Taifun blev meldt i Anmarch. Hongkong Havn er en indelukket Bugt med farlige Klippekyster omkring. Derfor maa alle større Fartøjer forlade Havnen, saa snart en Taifun meldes. Hvis nemlig et stort Fartøj af Uvejret rives løs af sine Fortøjninger, er det fuldstændig prisgivet den frygtelige Kraft, der

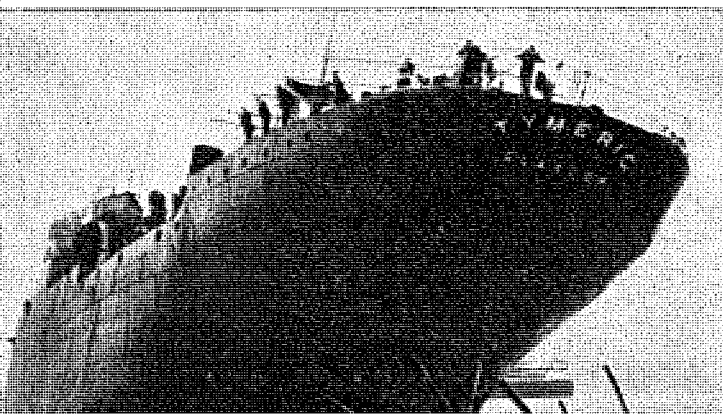


ligger i Taifunens Vindstød, som kastes vilkaarligt frem og tilbage mellem de høje Bjerge, og ikke alene kan et saadant løsrevet Fartøj betyde Ødelæggelse og Undergang for de øvrige Fartøjer i Havnen, men det vil uvægerligt ende som totalt Vrag oppe paa de farlige Klipper.

Derfor stak vi hurtigst muligt i Søen, og allerede ved Udsejlingen fra Honkong blev vi mødt med svære Dønninger, der varslede Taifunens Fremmarsch. Og den kom. Det er egentlig haabløst at forsøge at skildre en Taifun i Enkeltheder. Man har blot Fornemmelsen af, at Himmel og Hav er smeltet sammen i et hylende brølende og forvirret Kaos. Skibet bevæger sig paa den mest sindssvage Maade under en, og er man heldig, kan i et af de uafbrudte Lyns Skær lige i Nærheden se en kinesisk Djunk, der kastes som en Bold hen over Toppene af de vilde Søer. Det er Taifunens Karakter, at den vælter rundt med Vandmasserne paa en aldeles uberegnelig Maade. Og saa vandreren den, og efterlader Forlis og Død i sit Fodspor.

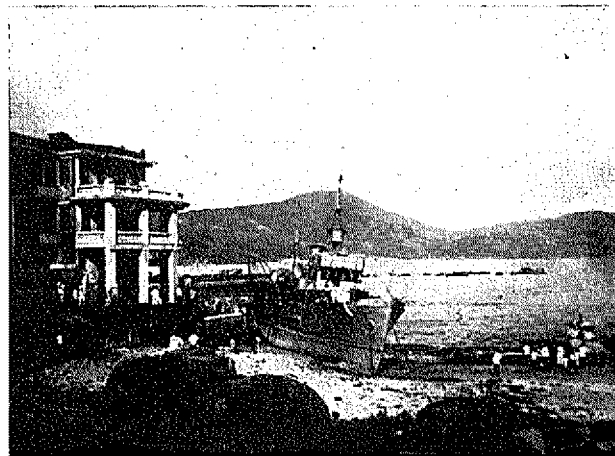
I Shanghai sad jeg paa »Swan«-Café'en, der nu sikkert er jævnet med Jorden af japanske Bomber, men som ellers var alle rigtige Stillehavs-Søemænds Samlingssted. Jeg talte med en gammel Skipper, der havde ført Smaafartøjer for kinesiske Rederier i snart en Menneskealder. Vi sad og talte sammen om Taifunerne.

— Der kan ske de mærkeligste Ting under en Taifun, — sagde han, — jeg var engang Kaptajn paa en lille kinesisk Damper, der skulde gaa fra Shanghai til Hongkong. Undervejs mødte vi en ualmindelig ondartet Taifun. — De maa huske paa, at dette var før vi fik Traadløs selv i de smaa Dampere, saa vi havde ikke faaet noget Varsel i Forvejen. — Jeg var imid-



Selv denne store Oceanflyver rev sig løs og drev op paa Klipperne.

lertid heldig og fandt en beskyttet Ankerplads inde under en Ø ikke langt fra Hainan Island. Der var en lille indfødt Landsby i Nærheden, hvor vi kunde købe Fisk, Kyllinger, Æg, Flæsk og søde Kartofler. De Indfødte forstod Kantonesiske, og de fortalte, at de Indfødte oppe i de høje Bjerge i Øens Indre var meget vilde Krigere. Vort store Problem var, at mens vi havde kæmpet med Taifunene, havde vi omtrent opbrugt vore Bunkers, og det syntes haabløst at faa fat i Kul i disse afsides liggende Egne. Selv Kokken var begyndt at spekulere paa, hvorledes han skulde holde



En kinesisk Kystpatrulje-Baad delte Skæbne med alle de andre Fartøjer.

Suppen varm indtil vi naaede Hongkong. Derfor henvendte jeg mig til Øens gamle Hovding. Baade han og hans Underordnede tilbød at forsyne os med Brænde. Vi tilbød at betale derfor med Ris, det havde vi nemlig en hel Last fuld af, mens vi ingen andre Betalingsmidler havde. Det var en Handel, de Indfødte kunde forstaa.

Der var imidlertid kun meget lidt Brænde at faa fat i i Landsbyen og den nærmeste Omegn. Der var ingen anden Udvej end at hverve en Flok Indfødte og med dem begive sig op i Bjergene, hvor altsaa de krigerske Indfødte levede. Det tog otte Dage at samle saa meget Brænde, at vi mente, at vi havde nok til at naa Hongkong med. Men de krigerske Indfødte mærkede vi nu ikke noget til.

Den engelske 8000 Tons »Tymeric« blev Vrag efter en Taifun.

Imens vi laa her ved den lille Ø, havde vi set en ny og uhyre meget voldsommere Taifun gaa over Hainan Island. Men vi laa godt beskyttet og havde en fornøjelig Tid med den gamle Høvding og hans Folk.



I Hongkong blev en Mængde Huse totalt ødelagt.

Da det igen blev stabilt Vejr, stak vi i Søen, og vi havde en god Rejse til Hongkong, bortset fra at Brændet svandt ind i en ganske utrolig Fart. Der var næppe en Stump Brænde tilbage, da vi ankrede op i Hongkong.

Vi fortøjede ved Bøjen ved Mørkets Frembrud, og en Baad kom straks langsides. Officererne meddelte



Paa Klipperne rundt om Bugten ved Hongkong fortæller Vrag om Taifunens vældige Kraft.

os, at vi forlængst i Hongkong-Bladene var meldt tabt i Taifunen. Det var den Taifun, vi, hvad man jo ikke kunde vide i Hongkong, heldigt havde undgaaet ved at ankre op i Yulikan Bay. Taifunen havde efterladt sig en Mængde forliste Fartøjer, og Bladene i Shang-

Damperen var kun faa Meter fra at havne inde i Husene.

En Kyst-damper, der satte sig til Hvile paa Klipperne.



hai havde ligeledes anset os for tabt i Taifunen, da vi var udeblevet saa længe.

Nogle Aar senere førte jeg en anden lille kinesisk Damper. Vi laa fortøjet ved Kajen i Hongkong. En Mand, som jeg havde mødt for mange Aar siden, traadte ind i min Kahyt. Han genkendte mig ikke, men spurgte, om »en Ven af ham, Kaptajn — —, var om Bord«. Jeg meddelte ham, at jeg var Kaptajn om Bord. Han spurgte, om jeg var Russer. Jeg svarede nej og fortalte ham min Nationalitet. Da han hørte det udbrød han:

— Oh, — kendte De saa ikke — — —« (han nævnte mit eget Navn).

— Jo, — svarede jeg, — jeg kendte ham udmærket —

— Jeg hørte — fortsatte Manden — at han døde pludseligt for nogle Aar siden — —

Han undredes over, hvad Manden (altsaa Under-tegnede) var død af.

— Maaske omkom han ved et Ulykkestilfælde — forsøgte jeg.

— Aah, ja, nu husker jeg — sagde Manden — han gik ned i en Taifun — —

Saa syntes jeg, det var paa Tide at give mig til Kende. Han saa paa mig længe, saa genkendte han mig. Og saadan gaar det. En Sømands Liv herude i Østen. Undertiden forsvinder vi i en Taifun og vender tilbage. Og sommetider — — — naa, udmærket, det er jo en Del af Professionen.



Redningsvæsenets Oprettelse

II

Konsul Anthon Andersen

og dets to første Bestyrere

FATTIG Murersøn og tidligt faderløs, Skibstørrersvend, Privatassistent ved Redningsvæsenet, senere Bestyrer af denne saa skattede og ærefulde Samfundsforanstaltning, som han gennem 40 Aar førte frem til en af Verdens allerbedst virkende, død i dette Arbejde som en af Landets mest ansete og dekorerede Sønner, — saaledes formede Konsul Andersen Livsvenner sig.

Han fødtes i Randers 31. Maj 1835. Faderen, der var Landsby-murer, var nogle Aar forinden flyttet til denne By, hvor han arbejdede som Murersvend. Under en Tyfusepidemi døde han 1844 fra fem uforsørgede Børn, af hvilke den ældste Dreng lige var blevet konfirmeret og kommet i Murerlære. Ved Energi og med gennemført Sparsommelighed klarede Enken sig dog uden Understøttelser af nogen Art. Dels havde hun Lejere i Huset, som hun ejede, og dels maatte Børnene tidligst muligt hjælpe til at skaffe Udkommet; men baade før og efter Faderens Død var der i Hjemmet fuld Forstaaelse af en god Skoleundervisnings Betydning, saa hvor optaget end Børnene var, maatte Lektierne og Skolen aldrig for-sømmes.

Som et betegnende Træk for de Kræfter, der boede i Drengen, kan anføres, at mens han, som øvrige Smaakaarsfolks Børn gik i Randers Kommuneskole, ønskede han stadigt at lære mere. Han bad derfor atter og atter Moderen at ansøge om en Friplads til ham paa Byens Latinskole. Svaret var altid: »Nej, min Dreng, saadant er ikke noget for Fatigfolk som os og bliver aldrig bevilget«. Med dette Svar slog Anthon sig dog ikke til Ro. Uden Moderens Vidende skrev han en Ansøgning. Da han den fastsatte Dag søgte Skolekommissionens Formand, Provst Kruuse, for at faa at vide, om han kunde opnaa den ansøgte Friplads, blev han ved modtaget venligt, men med den Besked, at det nok ikke kunde nytte. Medens Anthon nedslaaet vendte sig om for at gaa, sagde Provsten: »Sig mig, min Dreng — hvem har egentlig skrevet din Ansøgning?« — Som Sandheden var, svarede han, at det havde han selv gjort. Forbavset udbrod Provsten: »Har du virkelig gjort det? Den er minsandten, som om den var prentet. Hør — kom igen om otte Dage, saa faar vi at se.«

Anthon kom — og fik Pladsen.

Lige efter Konfirmationen, ved hvilken Højtidelighed han i øvrigt maatte staa i et Sæt laant Tøj, blev

han Lærling paa Skibsbygger Langelands Værft i Randers, hvor han afsluttede sin Uddannelse 22. Maj 1854. Men da der maatte tjenes til egen og Familiens Underhold, rejste han allerede den 26. s. M. til Hamburg, hvor han straks fik Hyre i oversøisk Fart som Tømmer paa et Sejlskib, og hermed vedblev han i tre

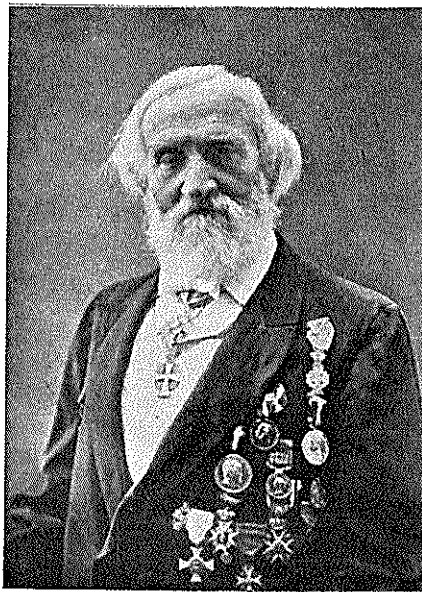
Aar, skønt Livet om Bord ikke tiltalte ham. »Har man en ustyrlig Søn,« plejede han senere at sige, »saa send ham til Søs. Det er saadan en Fyrs bedste Skole.«

Da han i Sommeren 1857 kom til København, lod han sig afmønstre for at kunne uddanne sig videre. Saaledes arbejdede han paa Wilders Værft, Christianshavn, og blev bl. a. undervist i Skibskonstruktion af en Assistent Henrichsen fra 12. December 1857 til 22. April 1858, hvorfor han betalte denne 78 Rigsdaler. Det var nærmest en Tilfældighed, der bragte Andersen til Lemvig, hvor hans rige Livsgerning skulde begyndes og afsluttes. En tidligere Arbejdskammerat fra Randers, Skibsbygger Schønnau, opfordrede ham til at rejse til denne By for at hjælpe til ved Bygningen af Skonnerten »Lemvig«, hvilket Arbejde varede fra 16. Maj 1858

til Foraaret 1859. Resten af Aaret arbejdede han ved Reparationer af forskellige strandede Fartøjer samt Redningsbaade. Under denne Virksomhed blev Redningsbestyrer Claudi opmærksom paa den energiske og samvittighedsfulde unge Skibstømmer, og han skønnede snart, at her var en Mand han kunde stole paa, og som havde gode Betingelser for at kunne assistere ham under Opfyldelsen af de stedse voksende Krav, det nyoprettede Redningsvæsen stillede.

Herom anede Andersen dog ikke noget, og da det ikke tegnede til, at han kunde opnaa stadig Beskæftigelse i Lemvig, bestemte han sig til atter at rejse til Hamburg, eventuelt for at søge Hyre derfra. Hans Ransel var endog pakket; men i sidste Øjeblik blev en ren Tilfældighed det afgørende for hans Fremtid. Der var indtruffet en Stranding for Kysten, og da det paa Grund af Sygdom var umuligt for Justitsraad Claudi at tage til Strandingsstedet, anmodede han Andersen om at rejse i sit Sted og foretage det fornødne. Han skilte sig saa godt fra Opgaven, at Bestyreren tog ham til Privatassistent fra 1. Maj 1860, og hermed begyndte hans intime Samarbejde med den Institution, som senere optog hans hele Livs Arbejde.

Det varede ikke længe, før den unge Assistent



Konsul Anthon Andersen.

skabte sig dyb Respekt blandt de Folk, han skulde samarbejde med. Fra 3. Oktober 1860 blæste i flere Døgn over Vestkysten en meget stærk Paalandsstorm, der paa Strækningen Ager—Søndervig bragte 26 større og mindre Strandinger, for Lemvigkysten alene 15, med Tab af i alt 32 Menneskeliv. Blandt disse var den store engelske Dampner »Arctic«, hvis Forlis var den mest dramatiske, og som blev erindret i Snese af Aar derefter. Det indtraf 4. Oktober for Nordharboøre, og kort efter blev 2 Mand af Besætningen samt 5 Passagerer, deraf 3 Kvinder og et Barn, skyllet over Bord og druknede, medens de 23 tilbageblevne Personer søgte Frelse i Masterne, hvor de holdt sig Natten over og det meste af den paafølgende Dag, og hvorfra Nødskrigene uophørligt lød ind til den voksende Menneskemængde, der magtesløs samlede paa Stranden.

Redningsbaaden kom endelig til Stede; men Folkene havde flere Gange forinden været ude og var nu saa udasede, at de trods alle Bønner og Trusler nægtede, paa een nær, atter at gaa ud. Den unge Assistent Andersen, der kort forinden ogsaa var kommet til Stede, tryglede Mandskabet om at tage med ham; men dette frugtede heller ikke. Da fik han en lys Idé. Han løb nordpaa, hvor Besætningen paa et norsk Barkskib kort forinden var kommet lykkeligt i Land, og bad disse fremmede Sømænd om at hjælpe sig. Min Hjemmelsmand, Tømrer Lars Larsen, Tørring, der da arbejdede paa Harboøre og var blandt Tilskuerne, fortæller, at de straks var villige; de fik Redningsbælterne paa og gik i Baaden; men under Udsætningen fik de saa mange Brodsøer og havde saa haardt Hav imod sig, at de maatte vende om, og kun Styrmanden Hansen Steen var villig til at gentage Forsøget. Andersen opgav dog ikke Ævret; han løb omkring paa Stranden og opfordrede indtrængende Folk til at gaa med ham til Hjælp for de nødlidende Medmemesker. Larsen sagde straks ja — hvem kunde undslaa sig for at prøve at hjælpe disse Stakler! Sammen med Andersen fik Baaden en Besætning paa 10 frivillige. Det blev en saare haard og spændende Kamp for Livet. Styrmand Steen sad ved Roret, Andersen stod i Forstavnen. Flere Gange sloges Baaden tilbage, og en Del af os blev skyllet uden Bords og hjulpet ind igen;

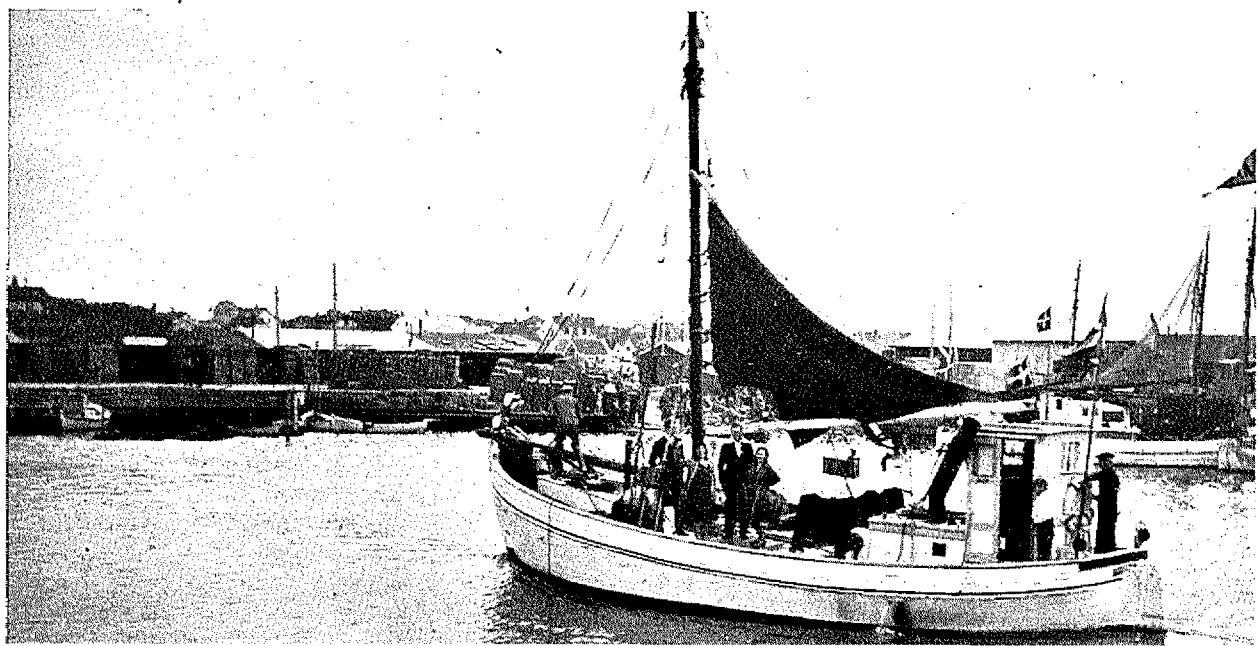
men endelig lykkedes det at naa Damperen. 14 af de udmattede skibbrudne lod sig enkeltvis falde ned i Andersens kraftige Arme, og vi landede heldigt med Baaden. Næste og sidste Udtur gik noget glattere, da Søen havde lagt sig lidt; men ved Landingen kæn-trede Baaden, og flere af os kom ind under den. Ingeniør Earle og to af de skibbrudne blev saa haardt kvæstet, at de var døde, da de bjærgedes. Fortælleren fik Brystet saa beskadiget, at han aldrig senere blev fuldt arbejdsdygtig. Som Belønning fik hver en Redningsmedaille og 112 Rigsdaler af den engelske Regering. — Blandt de reddede var for øvrigt en amerikansk Rigmand, der tilbød Andersen en god og vel-lønnet Stilling i Amerika; men den unge Assistent foretrak fremdeles at blive i sit Fædreland.

Efter Justitsraad Claudis Afgang som Bestyrer fra 1. Juli 1869 var Andersen selvskreven til hans Efterfølger, og han stod i Spidsen for Redningsvæsenet til 10. Juli 1909, da han, 74 Aar gammel, uden forud-gaaende Sygdom døde, ramt af et Hjerteslag, efter at han den 1. s. M. under den største Deltagelse havde fejret 40 Aars Jubilæum som Bestyrer.

Under Andersens energiske, kyndige og maalbevidste Ledelse undergik Redningsvæsenet en særdeles om-fattende og dybtgaaende Udvikling i Flugt med Tidens voksende Krav og tekniske Fremskridt. Ved Oprettel-sen i 1851 begyndtes der med 21 Stationer. Under Justitsraad Claudis Ledelse til 1869 tilkom yderligere 11 Stationer; men Antallet forøgedes ved Andersens Initiativ med 33 nye Stationer. Af disse 65 Stationer er der dog senere nedlagt 16, særlig Bistationer, og tilkommet 13, saa det samlede Antal nu er 62.

En Opgave af den mest vitale Betydning for Red-ningsvæsenets Effektivitet var *Forbedringen af Baade-nes Konstruktion*, og denne lykkedes det Andersen gennem forskellige Forsøg fra 1880 at løse paa en saadan Maade, at der skabtes en Standardtype, som til Dato har vist sig uovertruffen. Man havde i Be-gyndelsen særlig taget de engelske Redningsbaade som Mønstre, endog haft »selvredsene« Baade; men det viste sig, at de alle led af forskellige Mangler og der-for var mindre egnede under vore Forhold; Overbyg-ningen var for høj og gjorde det vanskeligt at ro dem op mod en Paalandsstorm, ligesom Vægten besværlig-

Fiskekutter paa Lystsejlsads med Søndags-Gæster.



gjorde Transporten. Ret hurtigt naaede man frem til at faa konstrueret og gennemprøvet stærke klinkbyggede, letroende, synæfrie og selvlændende Baade, hvis Dybtgaaende, Dimensioner og Vægt paa det nøjeste afpassedes efter de Naturforhold, hvorunder de skulde benyttes. Denne Konstruktion er paa det nærmeste ogsaa gennemgaaende for det Fremskridt, der m. H. t. Baadenes Motorisering tog sin Begyndelse fra 1914, og som nu er resulteret i, at ikke mindre end 22 af Baadene har Motorer.

Et andet særdeles betydende Fremskridt til Udvikling af Rv. hurtige og sikre Virksomhed tog Fart fra 1866 med *Anlæg af Telefonforbindelser* mellem de jyske Stationer, hvilke alle forbandtes med Kontoret i Lemvig fra 1893 ved et Kabel over Thyborøn Kanal. Men Kronen paa Værket sattes dog ved Foranstaltningen med Gennemførelsen af *Vagt- og Patrouilletjeneste paa Kysten*. Denne begyndte fra Efteraaret 1900 og bestaar i, at Redningsmandskabet udfører Patrouilletjeneste paa Stranden i Tiden fra 1. September til 30. April hver Nat, i hvilken Forholdene er saaledes, at Stranding kan befrygtes at indtræffe, og Landing med aaben Baad skønnes forbunden med Fare. Om Dagen hele Aaret igennem og om Natten i paakommende Tilfælde i Tidsrummet 1. Maj—31. August besørger Kyst- og Strandingsvagtten af Strandfogderne. For at gøre Patrouillerings-tjenesten saa effektiv som muligt anbragtes samtidigt en stor Del *Alarmeringsstationer* — nu i alt 193 paa den 700 km lange Telefonlinie — smaa Træhuse med Telefonapparat rundt omkring langs Kysterne, saa Vagtmandskabet intet Sted har længere end ca. 3 km til nærmeste Telefon paa Redningslinien. Paa denne Maade kan der med kort Varsel sammenkaldes Mandskab og Redningsmateriel skaffes til Stede, hvor Stranding forefalder, og navnlig denne Kystbevogtning gør, at næppe noget andet Land har en i det hele saa virksom og praktisk Ordning til Redning af skibbrudne eller med saadanne ligestillede, i Nød værende Medmennesker. —

Et saa omfattende Reformarbejde kunde selvsagt ikke gennemføres uden stærke Brydninger af forskellig Art. Fra mange Sider fremkom Kritik og Forslag, og ikke sjældent skete endog Sammenstød med denne og hin Autoritet; men hans selvstændigt indstillede Personlighed veg aldrig et Haarsbød fra, hvad han efter grundige Overvejelser ansaa for det rigtige, og hans praktiske Indstilling, udprægede Pligtfølelse og Retfærdighedsans gav hans Optræden en Ballast, der bragte hans Dispositioner vedfortjente Sejre.

For sin Institution havde han den mest udelte Interesse og det varmeste Hjertelag, ligesom han i de



Fotografiet viser Barken »Noah«, 390 reg. tons, bygget i Tvedestrand, hjemmehørende i Kivik. Den strandede ved Harboøre i 1907, men hele Besætningen blev under utrolige Strabadser reddet, takket være de jyske Redningmænds enestaaende Udholdenhed og Dødsforagt. Vi har før i »Vikingen« omtalt denne Redningsdaad, der var en af de haardeste og farligste Ture, som de ukuelige Redningsfolk derovre fra Jyllands stormpiskede Kystlinie, har været ude for.

Billedet er tilsendt os fra en af Bladets svenske Læsere.

mindste Enkeltheder administrerede den aldeles mønsterværdigt. Han forlangte Orden og minutøs Opfyldelse af Mandskabets Pligter og fordrede Vederlag for Lønnen, og hans store Autoritet beroede ikke mindst paa, at han selv var et Mønster paa Pligt og Arbejdsomhed. Navnlig var Økonomien sjælden sundt gennemtænkt; man havde altid Følelsen af, at han var den selvhjulpne, der med et Par tomme Hænder fra Ungdommen af ved Energi, Sparsommelighed og Pligtroskab retliniet havde arbejdet sig frem, og som derfor anerkendte den gyldne Sandhed, at Samfundet maa have Vederlag for Løn, og at denne skal og bør fortjenes, hvis Demoralisation skal undgaaes.

Ogsaa med Smaatingene var han meget nøjeregnende. Materiellet skulde være førsteklases og i Orden og brugbar Stand i de mindste Enkeltheder for at kunne hindre Misbrug ved Leverancer og Arbejdsydelse. »Han vil raade; men det er ogsaa let at finde sig deri, da han har Forstand dertil«, var Mandskabets almindelige Dom ogsaa i dette Forhold. Alle vidste, at intet maatte gaa til Spilde. En Opsynsmand, der saaledes havde bundet sin Hund med et Stykke kasseret Raketline, fik en venskabelig Paamindelse om det forkerte i saaledes at benytte Redningsvæsenets Tovværk; det skulde gemmes bort til Salg. Intet undgik hans skarpe Blik, selv om han ikke altid direkte paatalte enhver mindre Uregelmæssighed. Under en Inspektion havde en ellers pligtopfyldende Opsynsmand en mindre Mangel ved Materiellets Ordning. Det saa ud, som om det var undgaaet Konsulens Opmærksomhed; men ved næste Besøg, da alt var i Orden, sagde han lunt, idet han passerede det paagældende Stykke Materiel: »Ser vi det — nu er det nok kommet paa Plads.«

Indtil den store Missionsbevægelse fra sidst i Syv-

tierne tog Fart i Harboøre og paa Lemvigkysten, var det almindeligt, at Fiskerbefolkningen fik deres Part af Tidens billige Brændevin; men det var Konsulen meget imod, at hans Folk nød Spiritus til Overmaal. Gentog Beruselse sig nogle Gange, var Afskedigelse vis. Han var dog ingenlunde Ven af Afholdsbevægelsen, der samtidig kom til Egnen; Afholdsstjernen, sagde han, var ikke Tegn paa Selvstændighed. Men Værts-huslivet hadede han. Naar Redningsfolk efter udført Ærinde hos ham bød Farvel, var hans Afskedsord dengang gerne: »Sørg nu for at komme lige hjem!« En Baadformand fra Harboøre var efter et saadant Besøg kommet ud for en saa kraftig Overhaling i Byen, at det paa Værtshuset resulterede i et Slagsmaal, under hvilket et Par af Borgerne maatte føle Redningsmandens Bjørnekrafter. Da han paa de smaa Timer var landet i den hjemlige Havn og maatte skrifte for Hustruen, skønnede hun efter Forfatningen, hvori hans Klæder præsenterede sig, at Byturen ikke havde hørt til de normale. Hun vidste, at Konsulen ikke taalte, at hans Folk lavede Optøjer, og raadede derfor Synderen til straks at søge Absolution. Dette kviede han sig ved; men hun var klar over, hvad der stod paa Spil, tog resolut til Byen, traf Konsulen og aflagde omstændelig Rapport om Begivenheden og Ægtefællens dybe Anger. Da hun sluttede med en Bøn for Manden, sagde Konsulen kun: »Hils Deres Mand, at han ikke er et Mandfolk, naar han skal have andre til at forrette sin Ærinde.« Efter denne Besked tog han selv til Konsulen, erholdt en kraftig Skylle om, at Redningstjenesten forpligtede, og dermed var den Sag ude af Verden.

Skønt Konsul Andersen var en Alvorsmand — man saa ham kun sjældent smile — og udviste den største Punktlighed og Akkuratesse i de mange forskellige Forhold, han havde med at gøre — som befuldmægtiget for Lloyds og mange andre Assuranceselskaber ledede han næsten altid personlig de mange Strandingsauktioner — kunde han ved given

Lejlighed aflevere rammende Vittigheder. Blandt det bjærgede Inventar fra en strandet Skornert fandtes en Vandcisterne. Da denne opraabtes, forklarede han meget omstændeligt dens Størrelse, og hvor mange Tønder og Potter den kunde rumme. Det var ham nemlig altid om at gøre, at Liebhaberne fik de fyldestgæstende Oplysninger om Tingene. En Københavner med et noget anløbet Antræk havde ikke den fornødne Taalmodighed til at paahøre den detaljerede Redegørelse og afbrød med Tilraabet: »Og hvor mange Snpase kan den saa tage, Hr. Konsul?« Omgaaende faldt Svaret: »Min Herre! Beror ganske paa, hvor store De vil nyde dem.« Københavnerne dukkede sig under Publikums Latter. — —

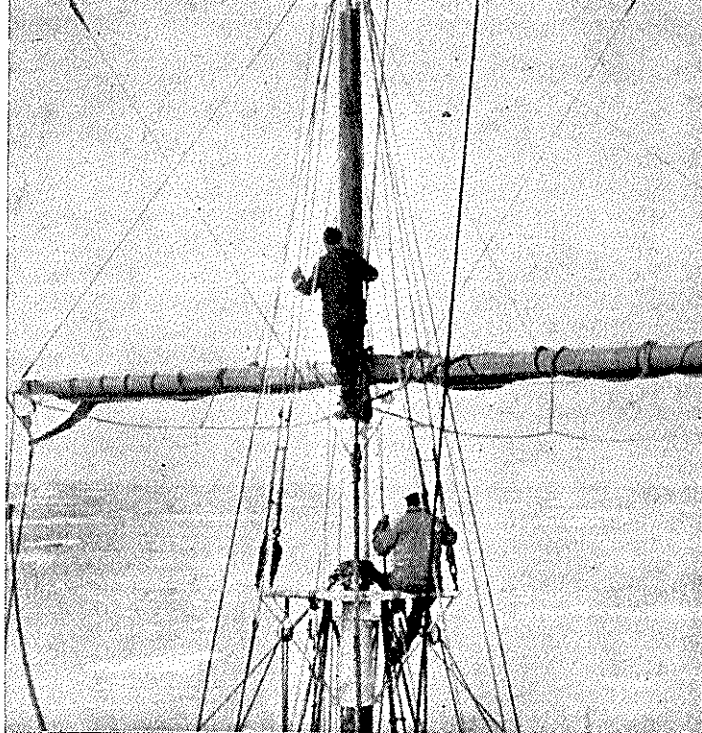
Ved Konsul Andersens pludselige Død en halv Snes Dage efter, at hele Landets Presse havde omtalt hans 40 Aars Jubilæum og bragt ham Landets Hyldest for vort Redningsvæsens Organisation og for et langt og daadrigt Livs fortjenstfuld Virke, skrev et Hovedstadsblad bl. a. følgende rammende Karakteristik af ham: »Han var en Lykkens Yndling i Livet, fordi han naaede at fuldføre en stor og betydningsfuld Gerning, der passede for hans Evner og udfyldte hans Liv, og som i rigt Maal indbragte ham baade den indre Tilfredsstillelse og den ydre Anerkendelses Høst. Han var tillige Lykkens Yndling i Døden, — ikke tynget af Sygdom og Lidelse, men endnu i sin fulde Kraft kaldtes han bort, endnu omstraalet af Fstedagens Glans. Hans Død som hans Liv blev et Billede paa harmonisk Kraft; her passede alting sammen, og her gik alt, som det skulde, saaledes som det kun times

de faa udkaarede. Han var en af de Mænd, som Landet med Rette er stolt af, og hvis Personlighed og Virke en Nation netop i Nedgangstider har godt af at drage sig til Minde. Han havde de Egenskaber, som er de vigtig-



I November 1915 afsejlede fra Aalborg den svenske Fuldrigger »Emma« af Karlshamn. Den skulde til Santos i Sydamerika med Cement. I Aalborg var tre danske Studenter, der vilde til Sydamerika for at forsøge at slaa sig igennem i det fremmede, blevet paamonstrede. Ved Bohuskysten (Hermanø) mødte »Emma« imidlertid sin Skæbne. Den gik ned med Mand og Mus. Fuldriggeren, som var 1196 brutto tons, blev bygget i Portsmouth, U. S. A., i Aaret 1866, og hed først »Semiramis«. Saa kom den under tysk Flag, og fik Navnet »Unio«. I denne Tid tilhørte den Johs. Fr. Ahrens, Bremen. Den blev indkøbt til Sverige 1912. Fotografiet viser Fartøjet i Rochester 1913. Billedet er tilsendt os af en af »Vikingen«s svenske Læsere.

Den modige Kaptajn og Forsker, Dr. Charcot, hvis Skib »Pourquoi-Pas?» (Hvorfor ikke?) gik saa sørgeligt til Grunde ved Island, med ham selv og Besætning, mindes med Vemod og Ære hvert Aar paa denne Tid i hans franske Fædreland, hvor han har et Navn lige saa stort som Nansen og Amundsen i Norge. Særlig nu i Aar, hvor Russerne paa Nordpolen har gjort Ishavets Helte aktuelle, nævnes Dr. Charcot paany, og-saa af Professor Schmidt. Paa vort Billede ser vi Dr. Charcot (øverst) sammen med den danske Grønlandsfarer Mikkelsen fra »Pourquoi-Pas?» søge en Vej gennem Ismasserne.



ste for et Folk, der vil trives: Mod og Udholdenhed, — Mod til i afgørende Timer at sætte Livet ind og Udholdenhed til i de lange mellemliggende Perioder af dagligdags Tilværelse ikke at tabe de store Maal af Syne.

Hans sidste Ord var: »Kære Gud — hold din beskyrmende Haand over vort lille kære Fædreland, og lad det ikke ligge forsvarsløst hen!» —

Lad mig sluttelig til yderligere Belysning af Konsul Andersens Karakter opfriske en personlig Erindring om hans Optraeden ved en bestemt Lejlighed. Det var i hvert Fald noget af en Oplevelse for dem, der overværede Tildragelsen.

Til Orientering disse Oplysninger:

Nogle faa Aar forinden havde »Sleipner«s ulykkelige Stranding ved Stenbjerg bragt Herman Bangs Navn stærkt frem her paa Kysten. I »Nationaltidende« havde han skildret den sørgelige Begivenhed saa gripende og karakteriseret Redningsvæsenet paa en saadan Maade, at Forholdet var blevet gjort til Genstand for en Omtale paa Rigsdagen, og dette bidrog bl. a. til større Bevillinger til Redningsvæsenet og dettes Modernisering. Da der i Aarene dengang indtraf langt flere Strandinger her for Kysten end nu, fik jeg som Meddeler til et Hovedstadsblad, saa ofte jeg ønskede det, beredvilligt Oplysninger hos Konsulen.

Det var Aftenen efter, at vort Redningsvæsenes største Ulykke var indtruffen — Dødsnatten for Liløre, 26. Januar 1897, der krævede hele Redningsmandskabets Liv. Jeg havde opnaaet Tilladelse til at faa nogle supplerende Oplysninger om den sørgelige Tildragelse og mødte paa Kontoret Kl. 9. Konsulen sad ved Skrivebordet, den statelige kraftige Skikkelse var som noget ældet; Begivenhederne havde øjensynligt grebet ham dybt.

— Jeg sidder nu og gør min Rapport færdig, sagde han stille. Aah — de er blevet drevet i Døden — ganske meningsløst — mod alle Reglementer — truet i Døden og under ganske misforstaaet Æres- og Pligtfølelse, disse prægtige Folk!

Og dette var sikkert ogsaa den sande Aarsag til Katastrofen.

Fruen kom stille ind og meldte, at to Hovedstadsjournalister anmodede om at faa Oplysninger.

Med et let Suk gav Konsulen Tilladelsen. Da de havde sat sig, sagde han: — Jeg vil nu læse min Rapport for de Herrer, og ønskes mere, kan De jo spørge.

Fruen visste sig igen. — Herman Bang er ved Døren og vil gerne tale med dig.

Konsulen gav et nervøst Kast med Hovedet, og der kom Rødme i Kinderne. Efter en Pause sagde han:

— Lad ham da ogsaa komme!

Herman Bang kom let og næsten svævende gennem Døren. Med den største Opmærksomhed betragtede jeg ham; for et Par Aar siden havde jeg besvaret et Brev fra ham om nogle Oplysninger, da han var knyttet til »Nationaltidende«. Hans Paaklædning var et mørkt stramtsiddende Jakkensæt, yderst elegant, men det gjorde hans slanke Skikkelse endnu tyndere, næsten uhyggelig tynd. Hans magre Ansigt var graablegt i det dæmpede Lampelys, meget magert, og Øjnene syntes indfaldne, det smukke sorte Haar næsten glinsede. Mit Indtryk var, at han var meget svag.

Med et let Buk præsenterede han sig som »Aftenbladet«s Repræsentant.

Konsulen rejste sig fra Skrivebordet og gik rask et Par Skridt imod ham. Den ranke, kraftige Mand fyldte saaledes i Rummet, at Bang syntes meget mindre, end han var. Det smukke hvide Haar og Skæg gjorde Skikkelsen endnu mere imponerende, og gennem de skarpe Brillglas saas Refleksen af Lampelyset, som om Øjnene skød Smaalyn: — De — her! sagde han skarpt. De, der som ingen anden har brændemærket vore brave, pligtopfyldende Redningsmænd og nedsat deres Anseelse i det offentlige Omdømme! De her — tilmed under vor største Ulykke!

Under denne voldsomme Eksplosionshilsen stod Bang uden mindste Bevægelse, og som den slet ikke havde Adresse til ham.

Og saa fortsattes der uden Ophold om, hvorledes han i sin ansvarsløse Omtale af »Sleipner«s ulykkelige Stranding havde dænget Misforstaaelse paa Misforstaaelse, Urigtighed paa Urigtighed, parodiseret Redningsvæsenets Materiale, gjort det til Antikviteter, gjort Redningsmændene til Umuligheder, Ledelsen til Hjælpeleshed, — gjort Uret paa Uret mod den enkelte og mod alle, fremsat tendentiøse og ganske urigtige Paastande, — han, der hverken havde eller kunde have Betingelser for at kende til eller dømme om,

hvilke uovervindelige Vanskeligheder, der maatte kæmpes imod, — og nu var ved Behandlingen af denne sørgelige, uafvendelige Tildragelse Landets Redningsvæsen beskæmmet og lagt for Mistro af Omverdenen, skønt der var gjort alt, hvad der kunde gøres med de Hjælpemidler, der stod til Raadighed, ligesom der vilde hengaa lange Tider, inden Anseelsen kunde genvindes.

Der var baade Indignation, Sorg og dyb overbevisende Varme over Konsulens Tale.

Bang var den eneste, der syntes upaavirket. Han stod lige rolig og saa Konsulen i Øjnene uden at fortrække en Mine.

Da Konsulen standsede, tog den saa haardt angrebne Ordet. Indtagende stille og behersket sagde han:

— Jeg værdsætter Deres Forsvar højt, beundrer Deres varme Hjertelag for Deres Mænd og misunder de Folk, der har Dem som Værge.

Derefter gjorde han Rede for det Arbejde, han i denne Sag havde udført. Hans Oplysninger beroede paa Selvsyn og var urøkkede, hans Motiv var det ædleste: at han Landsmænd kunde blive i Stand til i endnu højere Grad at udføre deres livsfarlige Hverv til Velsignelse for Brødre i Nød, og han glædede sig over, at der allerede kunde konstateres gode Resultater. Han betragtede den Indsats, han ved denne Lejlighed var kommen til at gøre, som noget af det, der

havde glædet ham mest, og som rigtigt opfattet havde været en Hjælp til de Bestræbelser, der ogsaa var Maalet for Konsulens ansvarsfulde og anerkendte Virksomhed. Og han sluttede med følgende, der ikke var mindst virkningsfuldt:

— Og dersom det skulde ske, at Deres brave Folk ved nogen Lejlighed eller til en hvilken som helst Tid kunde have Nytte af min Haand eller Pen, saa vær forvisset om, at den altid vil staar til Deres Raadighed.

Den Maade, hvorpaa Bang fremsatte sit Forsvar, viste ham som den fuldendte Dramatiker, han var. Det var noget af en Aabenbaring, og det greb os alle, saa følt og varmhjertet Talen var og uden mindste Bitterhed.

Konsulen stod et Øjeblik stille. Derpaa sagde han:

— Nu har jeg talt fra Leveren, og De ogsaa. Tag en Stol og lad os tage fat paa det foreliggende.

Da vi efter en lille Times Forløb tog Afsked og var kommen ud paa Gaden, udtalte Bang Ønsket om, at jeg fulgte ham til Hotellet, hvor han vilde gøre mig nogle Spørgsmaal om lokale Forhold.

Medens vi gik alene paa Gaden, sagde han stille:

— Jeg er glad ved at have gjort Konsulens Bekendtskab; han er »noget af en Mand«, en Kraft.

J. Gr. Pinholt.

Vice-Admiral Gordon Campbell:

ABANDON SHIP

Hodder and Stoughton Ltd., London.

Tilsendt fra Andr. Frd. Høst & Søn, Kbhvn.

I sit Forord bruger Viceadmiralen et Udtryk som passende kan sættes som Motto for denne Bog. »Traditions of the Sea«.

Fra Arkivernes støvede Hylder har Viceadmiralen søgt de gulnede Blade frem, der beretter om Forlis og Modgang, men ogsaa om Mandsmod og Koldblodighed i Farens Stund. Med en enkelt Undtagelse er det Forlis og Død i den kongelige Marine, der her berettes om, men ogsaa om Udholdenhed og hengiven sig i sin ublide Skæbne.

I Marinen vel nok mere end andre Steder lever der paa Traditionerne, og det er ikke alene de store Farter til fremmede Kyster med vajende Flag og glørværdige Slag, der skaber Traditionen, men ligefuldt de smaa Ting, ogsaa dem der bragte Sorg og Skuffelse, naar Skæbnen var imod, tænder funklende Stjerner paa Traditionens Himmel. Det har været Viceadmiralens Opgave at bringe disse gamle Beretninger videre til kommende Slægter iklædt et underholdende Klædebon uden dog at fjerne sig fra Beretningens røde Traad.

Ogsaa den danske Vestkyst redte den sidste Køje for omtrent 1400 Mand tilhørende HMS. St. George og HMS. Defence en højhellig Juledag i Aaret 1811,

da Vesterhavet rejste sig i al sin Vælde, og drev de stolte Orlogsmænd ind paa de jydskke Revler, hvor Storm og Hav piskede dem til Pindebrænde, og hele Besætningen med Undtagelse af 18 Mand fandt deres vaade Grav. Men her som overalt hvor Britten møder Faren, mødte han den med et fast Blik. Han gjorde sin Pligt for at frelse sit Skib og sit Flag, og først den sidste Tanke, ofte da det er for sent, gjaldt ham selv og den minimale Chance for Frelse. Og som her, saaledes i alle de øvrige Tilfælde, hvor Faren truede, læser vi om Officerer og Besætninger, der forstod at møde Faren. En god Bog for de Unge, og for de gamle ogsaa, en Bog, der i høj Grad bidrager til at styrke og bringe Traditionen videre, en Lovsang til Kammeratskabet.

Jeg gemmer alle Minderne,
som Skillinger jeg sanker dem,
og sidder tit som Gnieren
og pudser dem og blanker dem.

Saadan synger den danske Marines Digter, og med disse Linier vil vi anbefale vore Læsere at gøre sig bekendt med Viceadmiral Campbells Bog.

Kære Læser, lad den faa en god Plads paa din Boghylde, og i en graa Stund, tag den da ned og læs igen om hvorledes du skal møde Modgangen, og du vil føle dig løftet og frisk paany. A. O.

VIGGO JENSEN, Aarhus
Skibsreparationer - Telefon 2437 - Grundlagt 1908

Husk „Vikingen“'s Julenummer „Jul paa Havet“ udkommer den 15. Oktober

Det er 25 Aar siden

DIESEL *forsvandt*

Eneret for »Vikingen«

I alle Verdens Lande snurrer nu Diesel-Motorer i Paketbaade, Undervandsbaade, Lokomotiver, Lyn-tog, Dynamoer og Lastbiler.

Det eneste Navn paa en Opfinder, som figurerer i Versailles-Traktaten, er DIESELS Navn — i den Paragraf, som i ti Aar forbød Tyskland Fabrikationen og Udnyttelsen af Diesel-Motorene.

Selv for Mennesker, der ikke er Fagmænd, er Navnet DIESEL nu i vore Dage lige saa familiært som Edisons eller Marconis Navn.

Mere end i noget andet Land er Diesels Opfindernavn kendt i Danmark, hvor Ø. K.s Stifter var den første Mand i hele Verdens Skibsfart, der var forudseende nok til at vove Skridtet og anvende Diesels geniale Opfindelse. Det var en dansk Damper, der først af alle anvendte Diesels Motor. Dette er tit nok bleven omtalt. Men Diesels Liv og Død er en Roman, ikke nær nok kendt.

Diesel selv har haft en mærkelig Skæbne. For 25 Aar siden, lige før den store Krig, forsvandt han paa en mystisk Maade. Hemmeligheden ved hans Død er aldrig nogensinde bleven opklaret. Den geniale Opfinders Liv og Endeligt er en af de mest utrolige Romaner fra Virkeligheden i vor moderne Verden. — Vi skal fortælle den her.

DEN 29. SEPTEMBER 1913 ved 9-Tiden om Morgenen stod fire velklædte engelske Gentlemen og ventede paa Kajen ved Havnen i Harwich. De ventede paa Damperen »Dresden«, som skulde komme fra Antwerpen.

Damperen ankom til den fastsatte Tid, og de fire Englændere iagttog nøje alle Passagererne, der gik fra Borde. Efter et Kvarters Tids Forløb, da den sidste af Passagererne var gaaet i Land, henvendte den yngste af de fire Englændere sig til en tysk Officer om Bord paa »Dresden« og spurgte, om der ikke var flere Passagerer.

— Nej, min Herre, de er alle gaaet i Land!

— Det er umuligt, svarede Englænderen, Hr. Diesel maa befinde sig om Bord. Han har sendt os et Telegram, der meddelte hans Ankomst med »Dresden«.

— Det er ganske rigtigt, indrømmede Officeren. Hr. Diesel har været med som Passager. Maaske er han sovet ind i sin Kahyt. Jeg skal øjeblikkelig se efter.

Og nogle Minutter senere konstaterede man, at skønt Diesels Kahyt indeholdt hele hans Bagage og alt hans Tøj, var Ingeniøren selv komplet forsvundet uden at efterlade sig det ringeste Spor — intet Brev — ikke den mindste Forklaring.

Efter en første hastig, men forgæves Undersøgelse om Bord paa Damperen henvendte Kaptajnen sig til Havnepolitiet, som derefter kom til Stede.

Undersøgelsen viste, at Rudolf Diesel — at dømme efter den urørte Seng — ikke havde tilbragt Natten i sin Kahyt.

Hvad var der sket med den tyske Ingeniør?

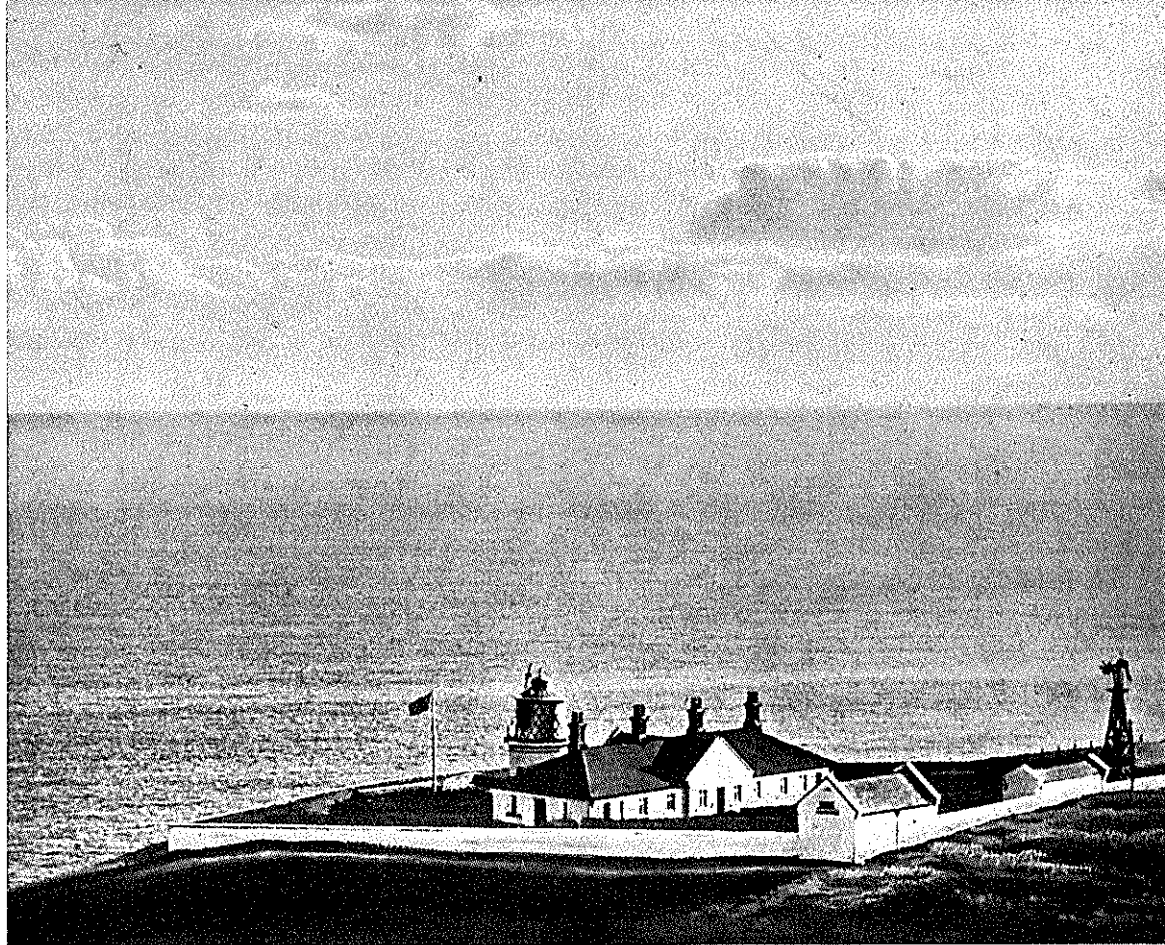
»Dresden« havde forladt Antwerpens Havn den foregaaende Dag Kl. 6 om Aftenen. Diesel havde spist i Salonen i Selskab med andre Passagerer, og efter hvad Personalet erklærede, havde han været i meget godt Humør hele Aftenen, hvad der straks syntes at tale imod Formodningen om Selvmord.

De fire Englændere, som havde ventet ham forgæves, var Udsendinge fra Firmaet »British Diesel«. Den store Opfinder kom i Virkeligheden før i England at starte en Fabrik for Fabrikationen af sin Motor. Han skulde være til Stede i London ved det første Bestyrelsesmøde i det engelske Aktieselskab for at underskrive Kontrakten og modtage den betydelige Sum, som var Betalingen for Retten til at udnytte hans Patent.

Alene dette syntes at udelukke Muligheden af et Selvmord, siden han var paa Vej for at modtage Penge. Var der da sket en Ulykke? — Overrejsen havde været overordentlig rolig. Vejret var godt. Diesel drak aldrig Alkohol.

Det engelske Politi med »Scotland Yard« i Spidsen gjorde alt muligt for at kaste Lys ind i Mysteriet. Fra sin Side satte »British Diesel« hele sin Indflydelse ind for at genfinde den forsvundne Ingeniør, som endnu

*Mangen Sø-
mand har
iagttaget
Durlston
Head Fyr,
Dorset, naar
de hvide Byg-
ninger toner
frem over
Horisonten*



ikke havde underskrevet den endelige Kontrakt om Udnyttelsen af hans Patent, thi uden denne Kontrakt kunde »British Diesel« ikke paabegynde Virksomheden.

Alle Efterforskninger gav imidlertid intet som helst Resultat. . . .

Den 11. Oktober fandt hollandske Sømænd Diesels Lig flydende i Vandet. De kendte ham ikke og kastede Liget i Vandet igen efter at have taget hans Papirer. Der stod intet i dem. Mysteriet om hans Død blev aldrig opklaret.

Diesel var Søn af en Bogbindersvend fra Augsburg i Bayern, som havde bosat sig i Frankrig med sin Kone for at uddanne sig i sit Haandværk. Derfor var Rudolf Diesel født i Paris, men begge hans Forældre var altsaa Tyskere. Og derfor talte han Fransk, før han kendte et eneste Ord af sin Faders Sprog. Da Krigen udbrød 1870, tog den lille Bogbinderfamilie til London, hvorfra den vendte tilbage til Paris efter Krigens Slutning. Faderen sendte derefter sin Søn til dennes Bedsteforældre, der boede i Augsburg, for at han skulde lære et Haandværk og blive en god Tysker, men Drengen var allerede den Gang levende interesseret i Mekanik og vilde være Ingeniør.

Rudolf Diesels Forældre var alt for fattige til at kunne virkeliggøre Drengens Drøm. Han maatte selv

tjene til Livets Opretholdelse ved at give Undervisning i Fransk, mens han studerede i Augsburg. Efter at han havde taget sine Eksaminer, vendte han tilbage til Paris, hvor Livets første haarde og bitre Skuffelser ventede ham. Han opfandt et Frigidaire-apparat til Frysning af Madvarer, baseret paa en ny Fremgangsmaade, og han troede, han derved med eet Slag havde vundet baade Formue og Ære, men Direktøren for den Fabrik, hvor han arbejdede, huggede bare Idéen og gav ham sin Afsked. Diesel protesterede, men det nyttede intet; han mistede ikke alene de materielle og aandelige Fordele af sin Opfindelse, men ogsaa sin Plads . . .

Denne Skuffelse gav ham en dyb Mistro til Menneskene, og denne Mistro forlod ham aldrig. Han anvendte nu hvert eneste Øjeblik af sin Fritid til nye Opfindelser, men fra nu af vogtede han jaloux sine Hemmeligheder. Og da det efterhaanden lykkedes ham at realisere den ene efter den anden af sine Idéer, holdt han op med at arbejde i andres Brød, saaledes at ingen kunde prøve paa at tage hans Rettigheder fra ham. Han blev en ensom Mand alle sine Dage.

Hans første Opfindelse angaaende Motorer med tung Olie daterer sig fra 1893. I Løbet af dette Aar offentliggjorde han en Bog, som vakte betydelig Op-

sigt i tekniske Kredse. Det var i dette Værk, at Diesel for første Gang opstillede de store Principper for sin Opfindelse. Problemet om Udnyttelsen af de tunge Olier var fra nu af løst; det var i Princippet allerede bevist, at den nye Metode var mere økonomisk og tillige kraftigere end Kullene.

Nogle Maaneder efter Offentliggørelsen af dette Værk modtog Diesel et Brev fra den berømte tyske Kanonkonge Krupp i Essen, som tilbød ham at sætte et Laboratorium i Gang til hans Raadighed med Materiel og Arbejdere for at udnytte hans Opfindelse. Naturligvis skyndte den unge Ingeniør sig at modtage dette smigrende Tilbud.

Efter nogle Maaneders Arbejde i Essen var den første Dieselmotor parat til at funktionere i en af Krupps Fabrikker i Augsburg. Ved den første Demonstration blev Eksperterne, som kom til Stede, fuldstændig overbevist om det nye Princip. Og den almægtige Krupp lovede Diesel at hjælpe ham med Patentet. . . .

Man maa vide, at Opnaelsen af et industrielt Patent er ikke saa let en Sag. Den internationale Lovgivning, som ordner disse Problemer, er meget indviklet, maaske er den endnu mere indviklet i Tyskland end andre Steder. I hvert Fald er det ofte noget, som varer Maaneder, undertiden endog flere Aar. Maanederne gik, den ene efter den anden, og Patentet udeblev stadig. Diesel blev mere og mere utaalmodig. Man svarede ham, at visse Patentindehavere, for hvem hans Opfindelse betød Ruinen, satte sig imod, at han kunde paabegynde Udnyttelsen.

Men Diesel var ikke en Mand, der saa let gav efter. Han vilde ikke resignere. Han foretog nye private

Undersøgelser i Hemmelighed og opdagede, at den Mand, der var Aarsagen til de væsentligste Forsinkelser, var et af Medlemmerne i Krupps mægtige Trust. Fjenden sad altsaa i hans egen Kreds.

Diesel forlangte Forklaringer. Man lod ham diskret forstaa, at hvis det nogensinde skulde lykkes for ham med hans Patent, saa maatte det ske i Friederich Krupps, hans Velgørers Navn, og saa maatte Diesel selv lade sig nøje med en vis mindre Procent. Opfindelsen skulde altsaa være Krupps og ikke Diesels.

Men Diesel, som aldrig havde glemt sin første uheldige Erfaring fra Paris, tabte ikke Hovedet, om end han var hvidglødende af Raseri og rystede over hele Legemet af Nervøsitet. Han gik lige ind i Friederich Krupps inderste Kontor.

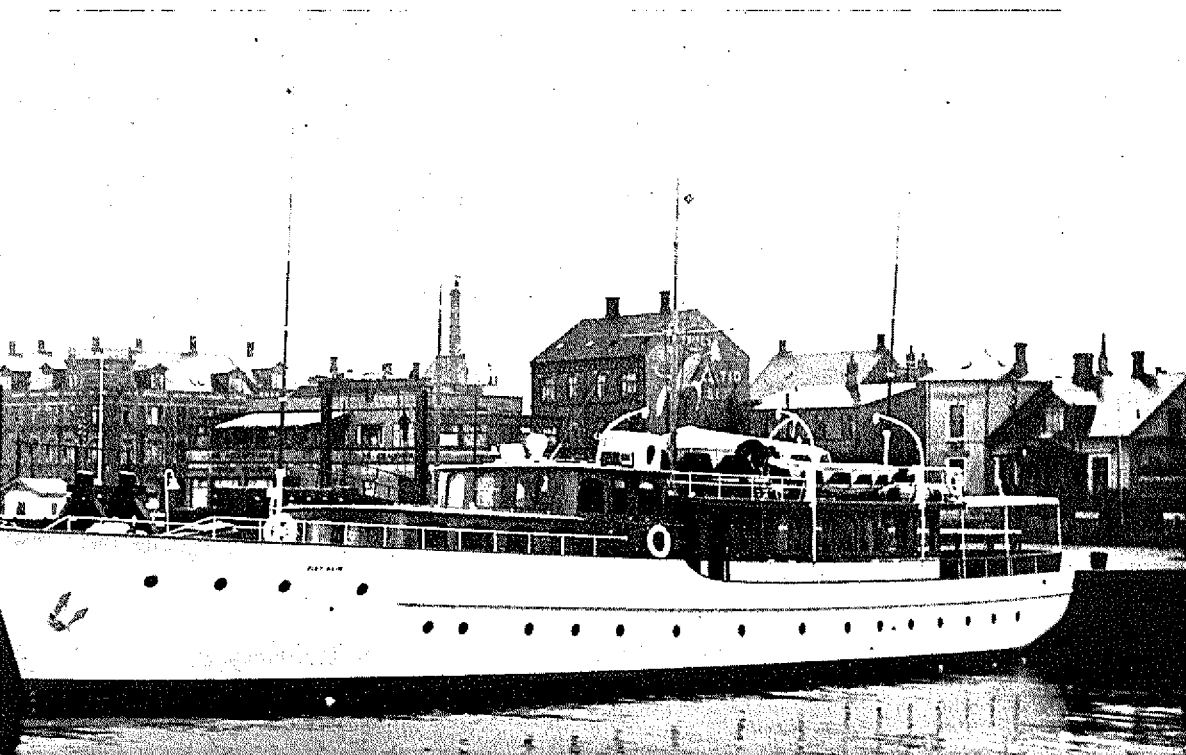
— Jeg tillader ikke, at dette sker! raabte han. Min Motor repræsenterer hele mit Livs Arbejde! Jeg afstaar den ikke til nogen! Den skyldes mig . . . og mig alene. Den skal derfor bære mit Navn!

Den gamle Krupp kunde kun berolige ham med den største Vanskelighed og ved at love, at Motoren skulde blive patenteret under Diesels Navn.

Lykkelig ved sin Triumf undertegnede Diesel derfor Kontrakten. Det er som Følge af denne Kontrakt, at Opfindelsen nu over hele Verden hedder »Dieselmotorer« og ikke »Krupp-Motorer«.

Men m. H. t. den finansielle Afdeling af Kontrakten, blev Diesel grundigt narret. Den blev skrevet saadan, at næsten hele Fordelen kom paa Krupps Side. Diesel reddede i Virkeligheden kun Navnet.

Staaikongens uhyre Fabrikker i Essen og i Augsburg begyndte at producere de nye Motorer i stor Stil, og det blev en Forretning for dem gamle Krupp,



»Piet Hein«
den kgl. hol-
landske Yacht
fotograferet i
Nyborg Havn
under Prøve-
sejlad i dan-
ske Farvande.

Oxford-Holder.

De berømte Roere fra Oxford og Cambridge har været ved Azurkysten fornylig og haft en opsigtvækkende Kaproning ved Cannes med Franskmændene, overværet af mange Tusind med den svenske Konge i Spidsen. Naturligvis vandt Englænderne. — Oxford slog Toulouse og Cambridge Lyon. Forrige Aar roede de to engelske Hold om Kap paa Seinen. Var det ikke en Idé at invitere dem til Oresund til Sommer?



hvorved han tjente Millioner. Diesel fik kun Æren. Da han opdagede det skammelige Spil, man havde leget med ham, blev det hans Livs anden bitre Skuffelse. I Paris havde det kun været en simpel Frigidaire, hvor det blot havde drejet sig om nogle hundrede Tusinde Francs ialt. Slem nok. . . . Men denne Gang var det en Verdensopfindelse, som vilde revolutionere Tekniken og Trafiken overalt i Verden. Oliens Herredømme paa Jorden og paa Havene indledes af ham. Fremtiden tilhørte hans Motor. Det vidste han med Sikkerhed. Diesel havde drømt om at sætte de Penge, som han ventede at tjene paa sin Motor, om i Petroleums-Jord, enten i Rumænien, i Rusland eller i Mexico, — og saaledes blive den rigeste, mægtigste Mand paa Jorden. . . . den tyske Rockefeller. . . . Oliens nye Konge.

Denne Drøm, hvis Virkelighed han havde været ganske nær ved, blegnede. Diesel bed Tænderne sammen og tænkte paa Hævn — Geniets Hævn.

Han arbejdede.

Han arbejdede Dag og Nat.

Han arbejdede paa at bygge en ny, endnu bedre Diesel-Motor, som skulde være endnu mere økonomisk, endnu kraftigere og meget billigere end den, Krupp solgte — det skulde være den fuldkomne, den rigtige Diesel-Motor.

Han søgte at borteliminere visse Ufuldkommenheder i den gamle Model, og hans Arbejde blev kronet med Held. Hævnen lykkedes.

Men det viste sig, at den nye Motor ikke kunde blive patenteret, før Patentet paa den gamle var udløbet. Det vilde vare ti Aar endnu.

Og Diesel ventede. Arbejdet lod ham glemme alle Sorger, og de gode Resultater trøstede ham. Mens de ti Aar gik, kendte Verden intet til Diesels Plan, Krupp glædede sig — og troede den hellige Grav vel forvaret.

1911 kom. De ti Aar var ved at udløbe. I Nærrelse af en Delegation af Eksperter fra det tyske Marineministerium viser Diesel nu sin nye Motor frem for Verden. Hvorfor disse Eksperter? Jo, for Diesels Motor kan anvendes paa de store Dampere og paa Lokomotiver. Hvad Krupps ikke kan. — Krupp er rasende.

Demonstrationen blev en stor Sejr for Diesel. Marinens Chef lod ham kalde og sagde til ham:

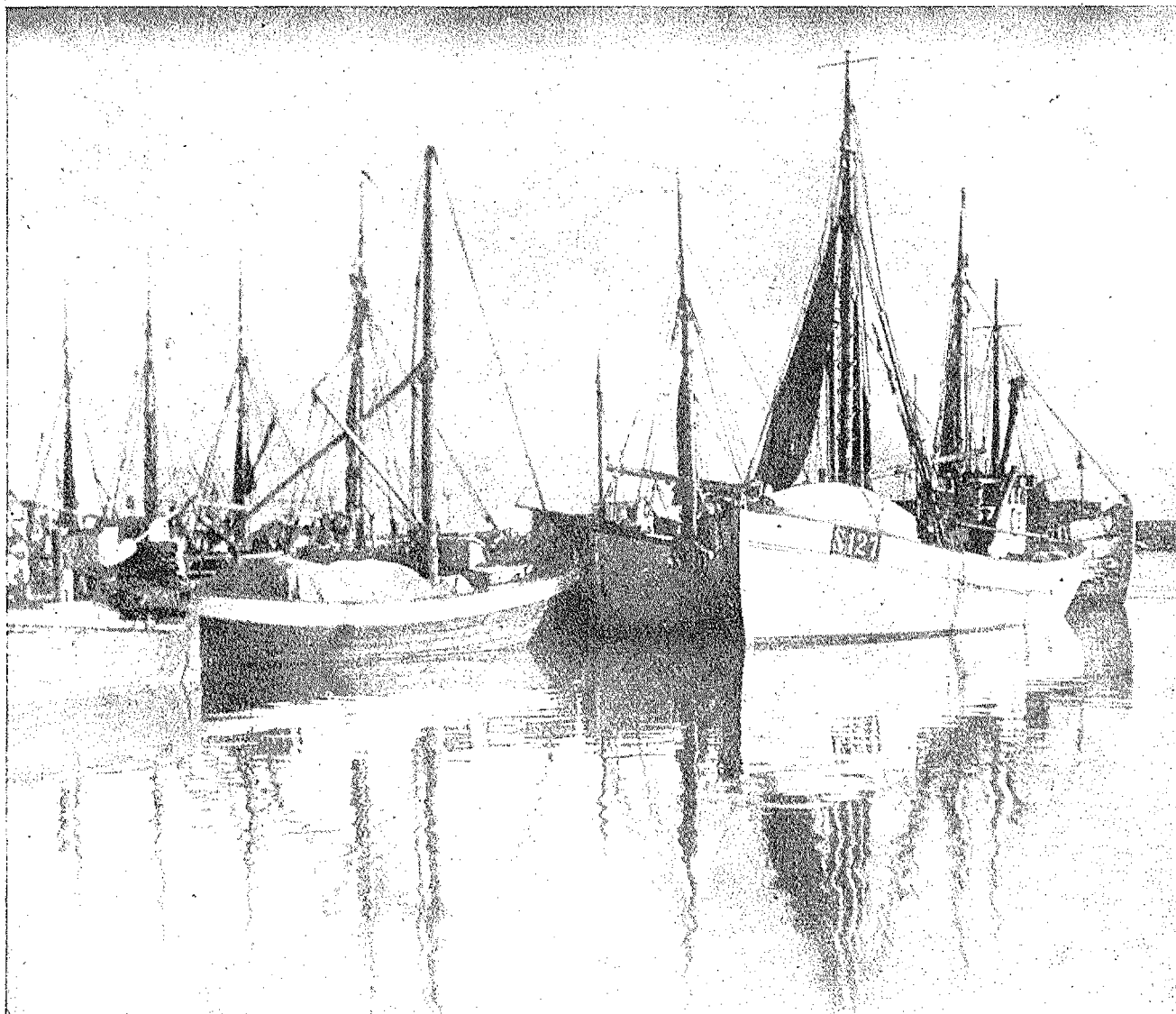
— Overfor den Fare, der truer vort tyske Fædreland, vil det være os til stor Nytte at faa overladt Deres Opfindelse med Eneret for os! Den vil kunne give os i vore Hænder et Vaaben, som vil kunne gøre os uovervindelige.

Med andre Ord: — det tyske Krigsministerium vilde købe den nye Opfindelse med Eneret og benytte den til de nye Undervandsbaade.

Som god Tysker var Diesel i og for sig nok villig hertil, men han forstod meget snart under Forhandlingerne i Wilhelmsstrasse, at hans gamle mægtige Fjende spillede sit Spil bag Admiralitetet, idet Sagen stadig blev trukket i Langdrag. Krupp frygtede en farlig Konkurrence og dirigerede bag Kulisserne Slagets Gang ved Hjælp af sine Spioner og betalte Agenter, som sad overalt paa betroede Poster.

Diesel ventede længe nok, han ventede lige til den Dag, hvor han tabte Taalmodigheden. Saa gik han lige op til selve Krigsministeren og sagde ham, at hvis Kontrakten ikke blev underskrevet uden Ophold meget snart med en bestemt Bestilling af Motorer, saa vilde han anse sig for løst fra enhver Forpligtelse overfor Tyskland og sælge sin Opfindelse til Udlandet.

Saa gav man endelig en lille Ordre til Diesel. Man tilbød ham en Kontrakt paa 100 hurtige Motorer, bestemt til U-Baade. Diesel protesterede og sagde, han kunde ikke renoncere paa Mulighederne for Verdenshandelen for saadan en lille Ordre.



Sisterbaaden gaar ud.

Der er noget skönt, naar en Fiskerbaad staar
 ud af Lejet en morgenfrisk Dag;
 mens fluffende Bølger om Forstavnen slaar
 og Sejlene gaar over Stag;
 støbt ind i Kabysrørets drivende Røg
 og med Dannebrog vajende bag. — —

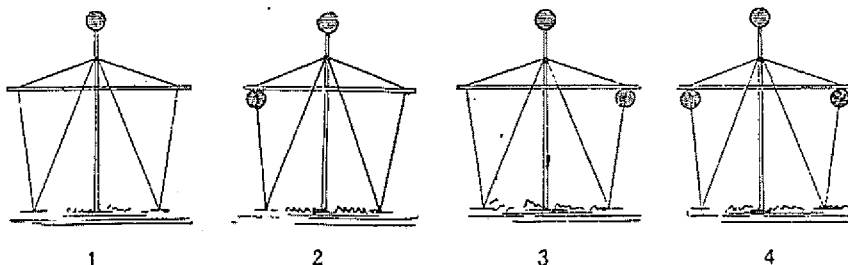
Der er noget smukt ved de halssende Kryds
 før de vugges fra Fjorden til Hav;
 og mødes med Solen som odsler et Kys
 over Dækket af Blod-Guld og Rav;
 mens Bølgerne knipler en Blorde af Skum
 som forsvinder i Kølbandets Grav.

Der er noget stort ved den farende Baad
 og dens Mænd paa den dristige Færd;
 men helst er de tavse = om Hverdagens Daad
 som man regner for ingenting værd. =
 Min jattige Tak skal I dog have med
 hvor Vinden og Bølgen jer bær.

Allan Larsen.

Flvorledes der manøvreres

paa vore Faresignalstationer



SOM bekendt eksisterer der paa Vestkysten af Jylland af Hensyn til vore Fiskere en Række Faresignalstationer, der i sin Tid oprettedes paa Initiativ af »Dansk Fiskeriforening«.

Signalerne viser fra en lodret Mast med Raa, som ovenfor angivet, om Dagen ved Balloner og om Natten ved hvide Lanterner.

Signal 1 betyder: Havet vokser, dog er Landing her endnu mulig. (I usigtbart Vejr affyres samtidig om Dagen Kanonskud, om Natten Raketter).

Signal 2 og 3 betyder: Fare — søg Landing langs Kysten i den Retning, som angives ved den paa Raanokken højste Ballon eller Lanterne.

Signal 4 betyder: Afvent Redningsbaaden.

I Taage gives desuden fra Stranden ved Signalstationerne Signaler med Tudehorn saaledes:

Signal 1 betegnes ved tre lange Toner: ———

Signal 2 betegnes ved en kort og en lang Tone: — — —

Signal 3 betegnes ved en lang, og en kort Tone: — — —

Signal 4 betegnes ved en lang, to korte og en lang Tone: — — — — —

Det Sted paa Kysten, hvor Landing bør søges, betegnes: Om Dagen ved to røde og hvide Standere paa flyttelige Stager over Et; om Natten ved to hvide Lanterner over Et; i Taage ved tre lange Toner i Tudehorn lige som ved Signal 1 oven for.

Signalpasserens Instruks:

Ved Betjeningen af Signalstationerne maa det nøje iagttages:

at der, saa snart der viser sig Fare for Landsætningen af de paa Havet værende Baade, straks ved Hjælp af Telefonen eller paa anden Maade søges paalidelig Oplysning om Landingsforholdene paa andre Steder af Kysten;

at de Oplysninger, som herved erholdes, bruges til ved Signalerne 2 eller 3 at meddele Baadene, hvor de bør søge hen langs Kysten;

at der, saa snart Baadene sejler langs Kysten, straks gives Meddelelse herom ved Telefon eller Bud, for

at Signal for Landing kan blive givet paa passende Sted; og

at Signal 4 ikkun gives efter Samraad med og Anvisning fra vedkommende Redningsbaads Station.

Disse Faresignalstationer, der hver har sin Signalpasser, har i mange Aar været administreret af »Dansk Fiskeriforening« — for Statsmidler. Da Bruddet for nogle Aar siden kom i »Dansk Fiskeriforening«, det Brud, der affødt en Udskillelse af den Part af Lokalforeningerne, der gik sammen og dannede »Vestjysk Fiskeriforening«, fik denne nye Fiskersammenslutning efterhaanden underlagt sig de Stationer, der laa indenfor dens Omraade.

Nylig har Ministeriet foreslaaet, at samtlige Stationer administreres af et Udvalg, bestaaende af en Repræsentant fra Dansk Fiskeriforening og en fra Vestjysk, med en Ministeriets Repræsentant som Formand; men denne Ordning vil Dansk Fiskeriforening ikke gaa med til.

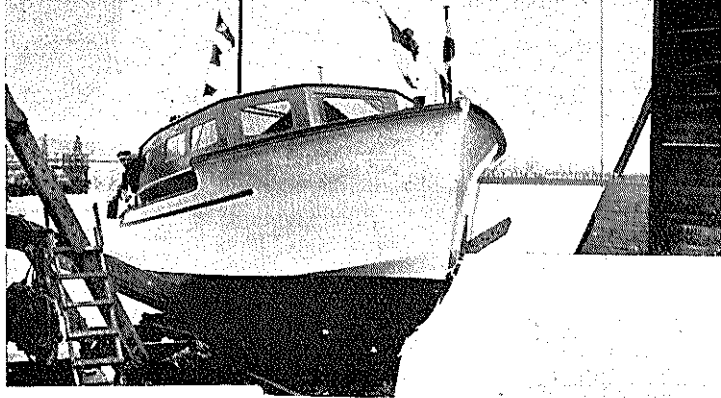
TEXACO MARINE PRODUCTS THE TEXACO COMPANY A/S Amaliegade 35 • Telf. Central 16,816

The advertisement features a large central logo with the word 'TEXACO' in a bold, sans-serif font, flanked by two circular emblems containing a five-pointed star. Below this, the words 'MARINE PRODUCTS' are written in a stylized, italicized font. At the bottom, 'THE TEXACO COMPANY A/S' is printed in a clean, sans-serif font, followed by the address 'Amaliegade 35' and the telephone number 'Telf. Central 16,816'. To the left of the main logo is a large rectangular product container, and to the right are two smaller cylindrical containers, one labeled 'TEXACO THUBAN' and the other 'TEXACO'.

En Fornyelse

i den danske

Motor- baads- Flaade



»Nichesten«
før Stabel-
afløbningen.



»Nichesten« paa Prøvefart.

FOR Sejl-
sportsfar-
tøjer er det nu
engang paa de
mindre Værft-
ter, det fore-
gaar. Skal man
for sine Spa-
repenge have

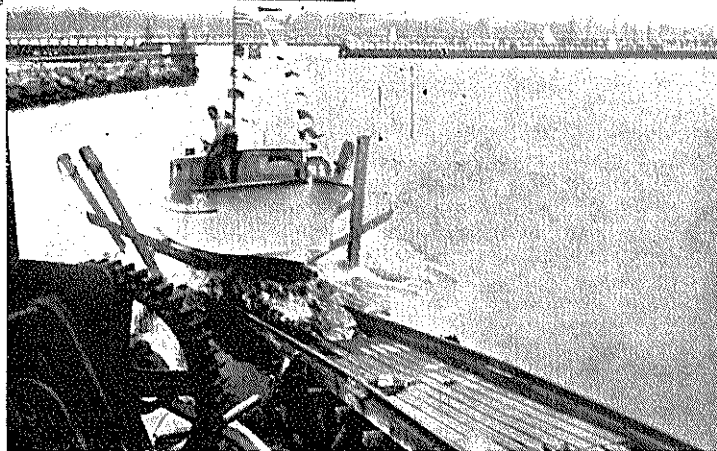
bygget et Fartøj, der skal være Ens Glæde og Kæledægge i Fritiden, saa betror man helst Bygningen af dette Fartøj til et Værft, der ikke er større, end at man ved, at Baadebyggeren selv smider Flippen og lægger alle sine Erfaringer og al sin daglige Omhu i Arbejdet, fra Kølen er lagt, til Champagneflasken knuses mod dets Bov.

Lørdag den 17. September søsattes fra Helgolandsværftet i Kalkbrænderihavnen en ny Motorbaad, »Nichesten«, der har vakt en Del Opmærksomhed, idet den er noget for sig, en Baadtype, som er ukendt i vore Farvande. Der kan muligvis blive indvendt, at Fartøjet er for svært overbygget, men dette opvejes af de V-formede Bundlinjer, der giver Fartøjet Stabilitet. Værftet har da ogsaa allerede modtaget andre Ordre paa Baade af denne Type, deriblandt en 45 Fods Baad, der i hvert Fald sikkert vil vise det helt rigtige Forhold mellem Over- og Underbygning.

Baaden er konstrueret af Konstruktor C. F. Hansen til en herboende Sejlsportsmand, og den maaler 29' 6" over Dækket, medens Bredden er 9' 0", Dybtgaaende er kun 2' 0" under Hælen, medens selve Skroget kun stikker 9".

Typen er V-formet, med stærkt hule Linier over hele Bunden. Herved opnaas den størst mulige Bæreflade med det mindst mulige Displacement, hvilket igen giver en let Baad den bedste Mulighed for god Fart.

Baaden er bygget af Oregon Pine paa Eg, med Langskibskonstruktion. Der er Plankedæk baade For



»Nichesten« søsættes.

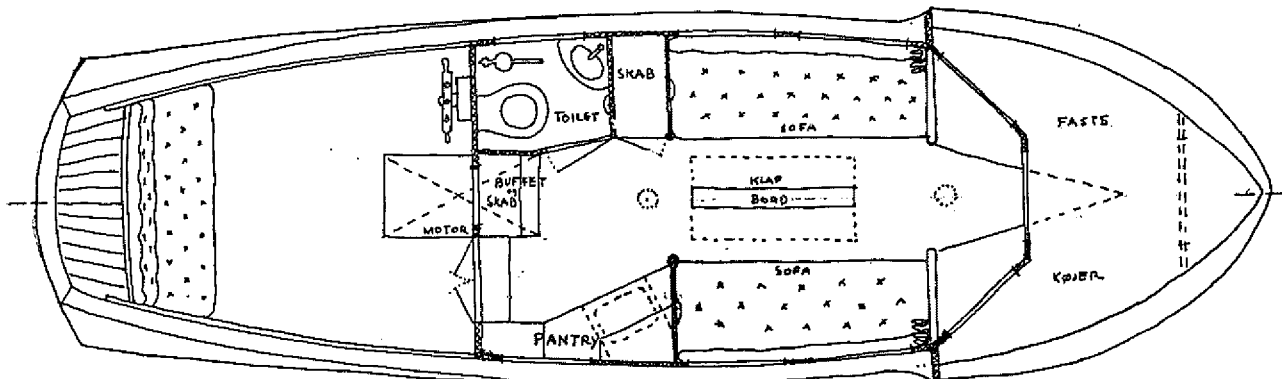
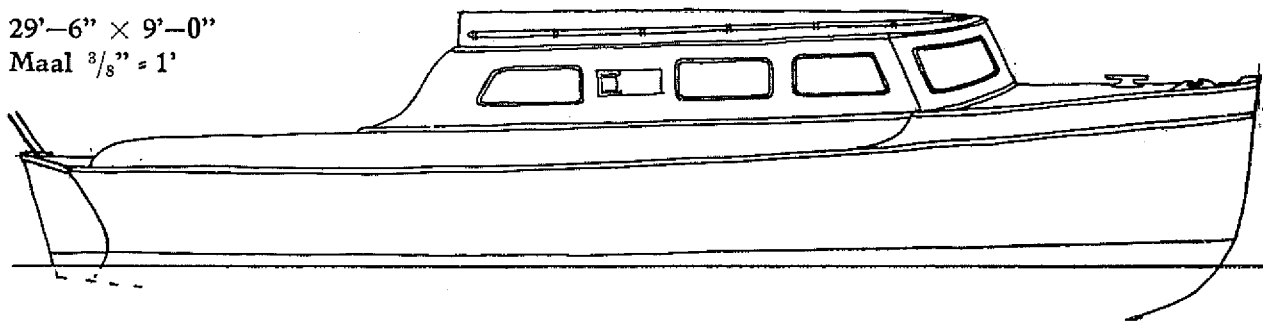
og Agter, Ruffet er strømlinet og udført i Mahogni, ligesom hele Kokpittet og Kahytten. Motoren er en B.H.K. — v 8 Ford Marinemotor, hvilken giver Baaden en Fart af 12 Miles.

Den største Opmærksomhed ved denne Baad er den Plads, som her er udnyttet paa den bedste Maade, og som vil gøre denne Type til den ideale Familie-Langtursbaad. Det er den største Baad, vi nogensinde har set i Forhold til sin Længde. Under Fordækket er to (fuldbredde og Længde) Køjer, saaledes indrettet, at der er fuld Siddehøjde i Køjerne; under Dækket er der langs Garneringen Hylder til at lægge Ting fra sig paa; ligeledes er der store Rum under Køjerne. Skottet imod Salonen er kun opført til et Armlæn paa Sofaerne, men Køjerne kan adskilles fra Salonen med Gardiner under Ruftaget.

Salonen er stor og lys; her findes to behagelige Sofaer, der kan trækkes ud til ekstra Sovebredde. Ryghyn-

29'-6" × 9'-0"

Maal $\frac{3}{8}$ " = 1'



Tegninger til den nye Motorbaad »Nichesten«.

derne kan trækkes ud foroven, og bag ved dem findes Hylde til Køjeklæderne og meget andet. Over Ryghynderne er ogsaa anbragt en lang Hylde til Søkort og hvad man ellers vil af med paa Fart. Paa Agterskottet er anbragt en Boghylde paa hver Side, og under disse sidder en Læselampe i passende Højde. Et stort Klappbord gør Salonen færdig. Agten for Salonen har vi om S.B. et stort Pantry med rigelige Skabe til Porsellæn og Glas, til Potter og Pander etc., der findes to Gasapparater, ligesom hjemme hos Mor, med eget Gasværk, anbragt under Pantrybordet, der er ogsaa Pantry-Vask med Aflob til Søen. Om B.B. findes et fuldt monteret Toiletrum og et stort Klæde-

skab. Motoren staar halvt i Pantryet og halvt i Kokpittet og er dækket med en Kasse, der er anvendelig i Pantryet som Siddeplads, og i Kokpittet som Trin op til Styreplatformen. Kokpittet er meget rummeligt; der er anbragt 4 Kurvestole og et Kurvebord, foruden et fastbygget Agtersæde, hvorunder der er Henstuningsplads for Fendere og Fortøjningsgrejer, Rengøringsgrejer etc. Under Agterdækket er anbragt to store Kobber Brændselstanke med Paafyldningsrør og Overflodsrør paa Dækket. Vandtanken derimod er anbragt under Dørken i Pantryet, med Haandpumpe til Haandvask. Der er elektrisk Belysning overalt, ogsaa Lanterner.

Skibsværftet i Gamle Hestehauge

Svendborg

Indehaver SOPHUS WEBER.

Ledelse FERD. G. HANSEN

Konstruktion - Nybygning - Reparation

Overvintring i Hus og paa Plads

Telf. Svendborg 67 Soph. Weber

1299 F. G. Hansen

858 Fmd. Nielsen

HOBRO SKIBSVÆRFT

K. A. TOMMERUP

bygger Baade indtil 300 Tons

Lægter, Fiskerbaade, Sejl- og Motorbaade

Forlang Tilbud - Telf. Hobro 202

PETER AÆN VAADBINDER

Telefon 696.

FREDERIKSHAVN.

Telefon 696.

RØDSPÆTTE, TORSK OG KULLERVAAD

Altid omgaaende Levering.

Prøv mit nye Trawl til Islands-Fiskeriet.

Tjæring af Tovværk. - Kunstig Tørring.

INDHENT TILBUD!

Husk „Vikings“ Julenummer

„Jul paa Havet“

udkommer den 15. Oktober

Actieselskabet **METRO** Aarhus-Danmark

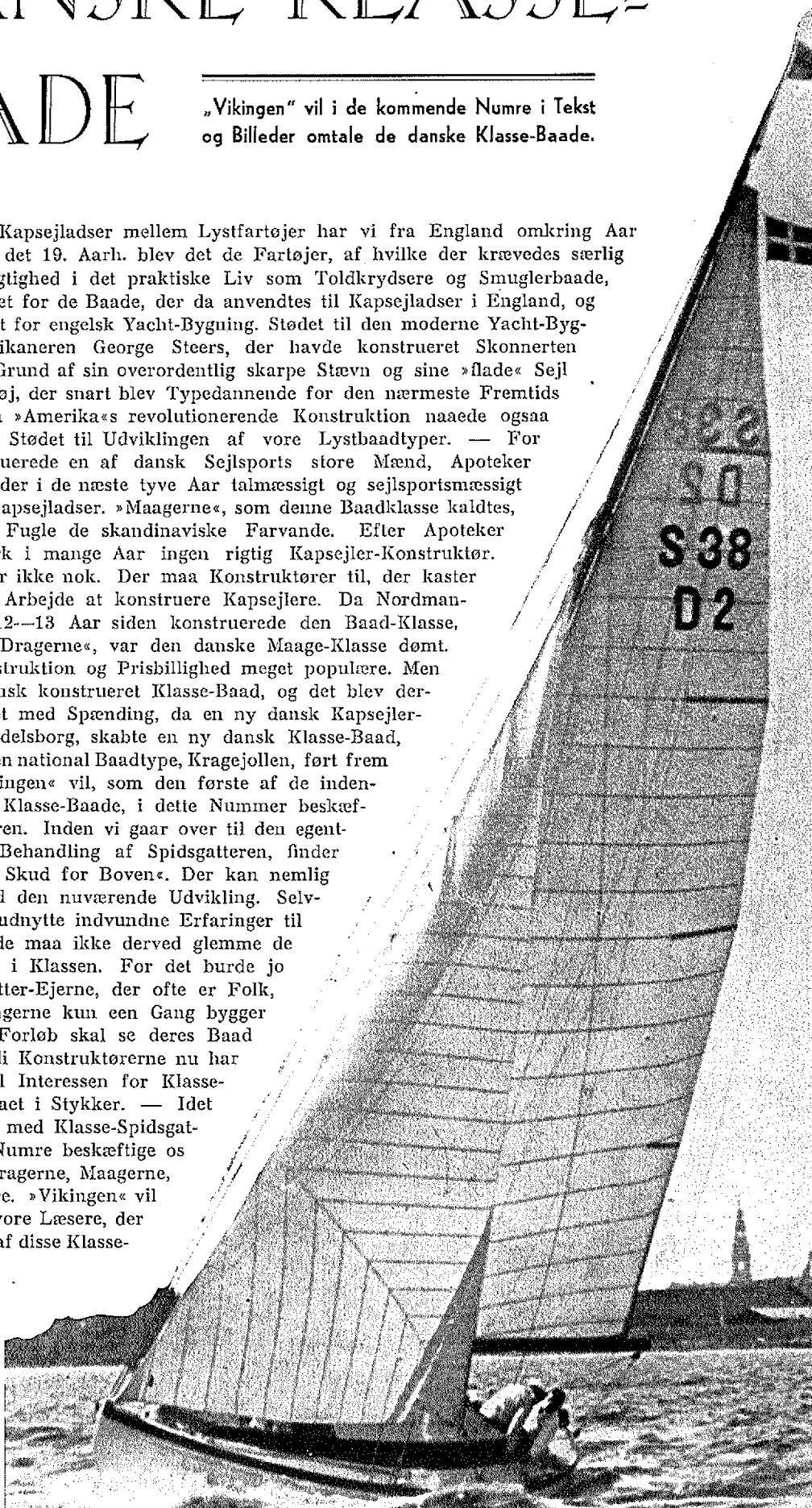
Instrumenter til Kontrol af Diesel-motorer og Temperatur i Lastrum.

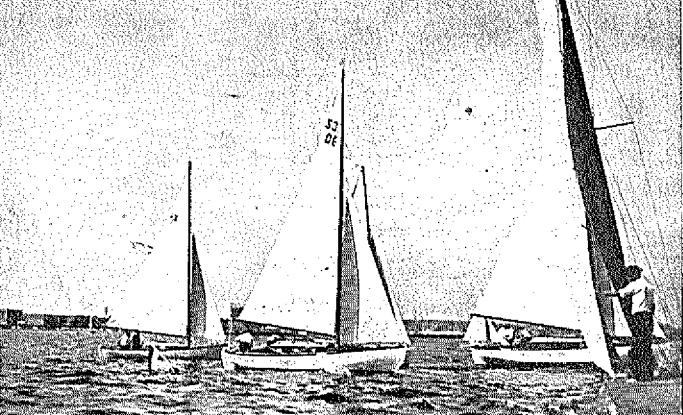
DE DANSKE KLASSE- BAADE

„Vikingen“ vil i de kommende Numre i Tekst og Billeder omtale de danske Klasse-Baade.

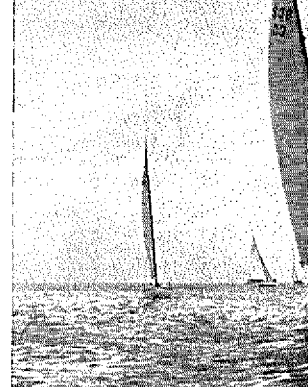
DE første Beretninger om Kapsejladser mellem Lystfartøjer har vi fra England omkring Aar 1600. I Begyndelsen af det 19. Aarh. blev det de Fartøjer, af hvilke der krævedes særlig stor Hurtighed og Manøvreedygtighed i det praktiske Liv som Toldkrydsere og Smuglerbaade, der kom til at danne Forbilledet for de Baade, der da anvendtes til Kapsejladser i England, og de skabte for lang Tid Mønstrer for engelsk Yacht-Bygning. Stødet til den moderne Yacht-Bygning gaves i 1851 af Amerikaneren George Steers, der havde konstrueret Skonnernten »Amerika«. Den viste sig paa Grund af sin overordentlig skarpe Stævn og sine »flade« Sejl som et overlegent, hurtigt Fartøj, der snart blev Typedannende for den nærmeste Fremtids Kapsejlere. — Beretningen om »Amerika«s revolutionerende Konstruktion naaede ogsaa Danmark og gav lidt efter lidt Stødet til Udviklingen af vore Lystbaadtyper. — For mere end 25 Aar siden konstruerede en af dansk Sejlsports store Mænd, Apoteker Alfred Benzon, en Baadklasse, der i de næste tyve Aar talmæssigt og sejlsportsmæssigt beherskede de skandinaviske Kapsejladser. »Maagerne«, som denne Baadklasse kaldtes, krydsede som smukke, hvide Fugle de skandinaviske Farvande. Efter Apoteker Alfred Benzon havde Danmark i mange Aar ingen rigtig Kapsejler-Konstruktør. At vi har gode Baadebyggere er ikke nok. Der maa Konstruktører til, der kaster sig over det ganske specielle Arbejde at konstruere Kapsejlere. Da Nordmanden Ingeniør Anker for en 12—13 Aar siden konstruerede den Baad-Klasse, der er kendt under Navnet »Dragerne«, var den danske Maage-Klasse dømt. Dragerne blev ved deres Konstruktion og Prisbillighed meget populære. Men det var altsaa ikke nogen dansk konstrueret Klasse-Baad, og det blev derfor for tre Aar siden imødeset med Spænding, da en ny dansk Kapsejler-Konstruktør, Baron Wedel-Wedelsborg, skabte en ny dansk Klasse-Baad, W-Baaden. Samtidig blev en ren national Baadtype, Kragejollen, ført frem som Klasse-Spidsgatteren. »Vikingen« vil, som den første af de indenfor dansk Sejlsport anvendte Klasse-Baade, i dette Nummer beskæftige sig med Klasse-Spidsgatteren. Inden vi gaar over til den egentlige tekst- og billedmæssige Behandling af Spidsgatteren, finder vi Anledning til at affyre »et Skud for Boven«. Der kan nemlig være Grund til at advare mod den nuværende Udvikling. Selvfølgelig skal Konstruktørerne udnytte indvundne Erfaringer til at gøre Baadene bedre, men de maa ikke derved glemme de Baade, der allerede er bygget i Klassen. For det burde jo ikke være saadan, at Spidsgatter-Ejerne, der ofte er Folk, som paa Grund af Omkostningerne kun een Gang bygger Baad, allerede efter et Aars Forløb skal se deres Baad sat udenfor Konkurrence, fordi Konstruktørerne nu har tegnet en Favorit. Derved vil Interessen for Klasse-Spidsgatterne hurtigt blive slaet i Stykker. — Idet vi altsaa indleder denne Serie med Klasse-Spidsgatterne, vil vi i de kommende Numre beskæftige os med W-Baadene, 6-Metrene, Dragerne, Maagerne, 22-Metrene og Nordisk Krydsere. »Vikingen« vil være taknemlig for, fra de af vore Læsere, der er interesserede i en eller flere af disse Klasse-Baade, at modtage Billeder og Tekst til de paa-gældende Klasse-Baade (f. Eks. Billeder af Baade med opnaaede Resultater, Kritik o. lign.).

»Ejo«, Gross. Staal-
hugen, København.

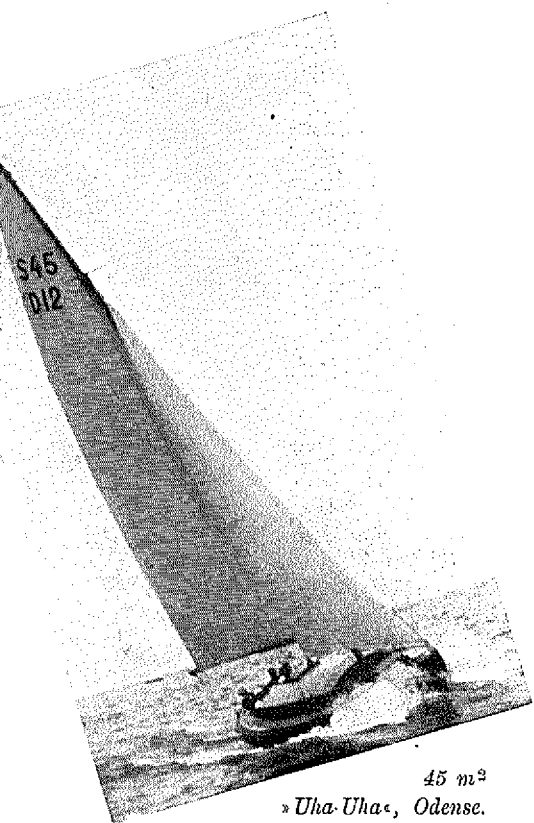




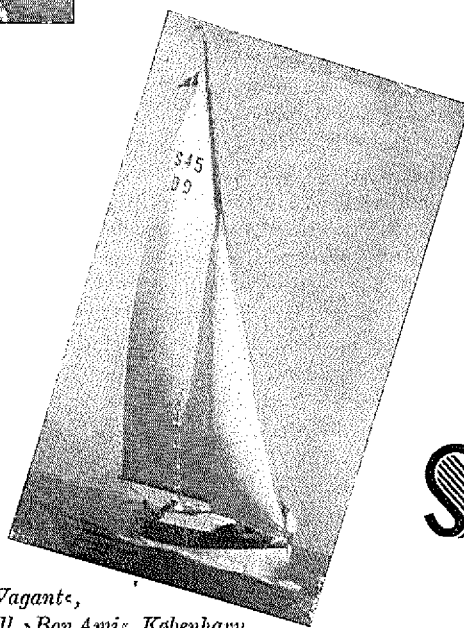
Spidsgatter-Kapsejlds.
Bøjen rundes.



De
Spidsgatter-Po
» Wa

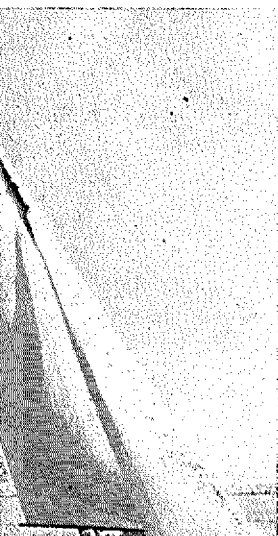


45 m²
» Uha-Uha«, Odense.

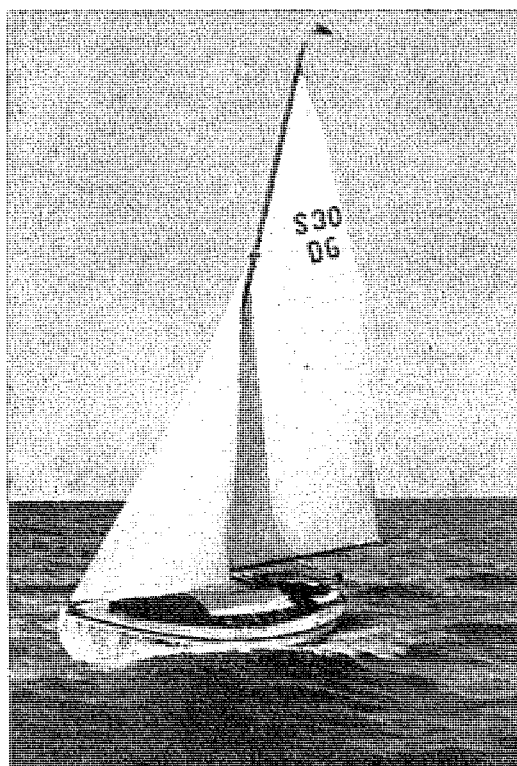


» Vagant«,
tidl. » Bon Ami«, København.

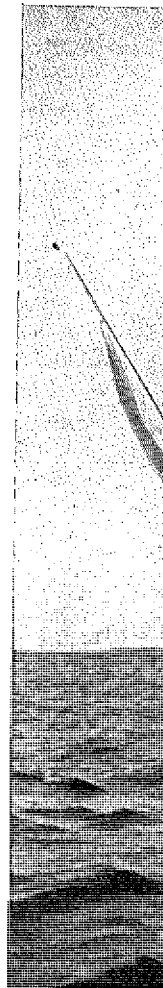
Danske
KL
SIPIDSO

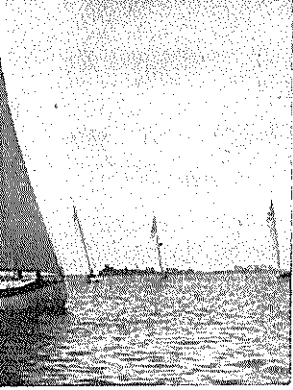


30 m² » Rollo«,

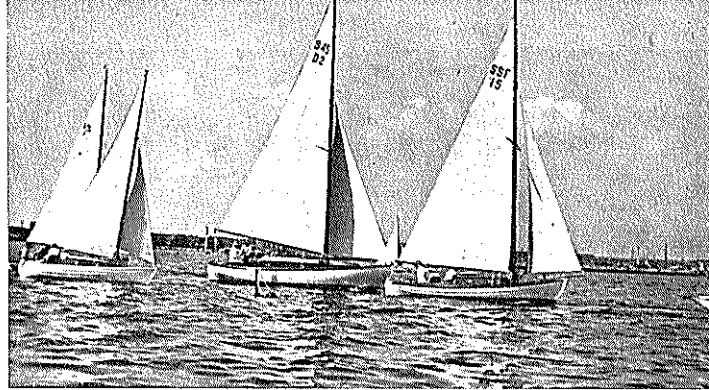


30 m² » Vidar«, København.



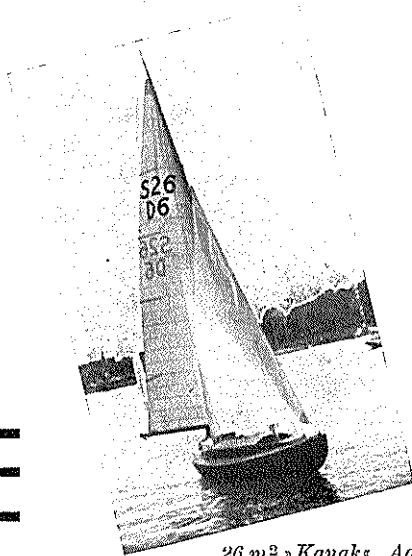


*Spidsgatter-Kapsejlds.
Start.*

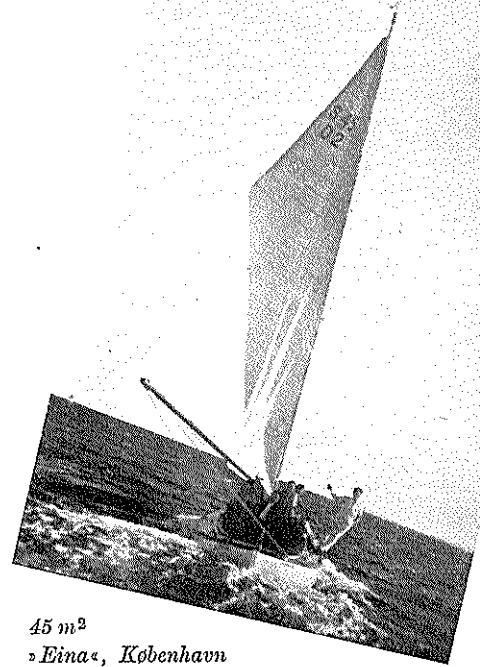


*art.
September 1938.
jörn».*

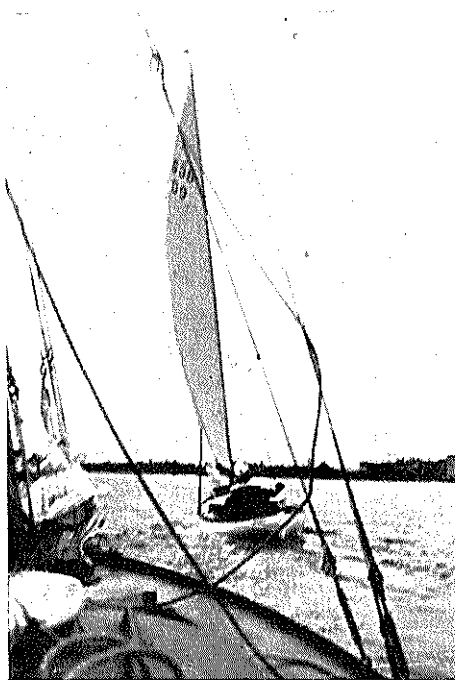
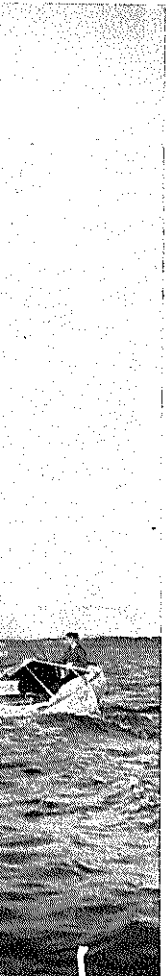
SIE- TTERIE



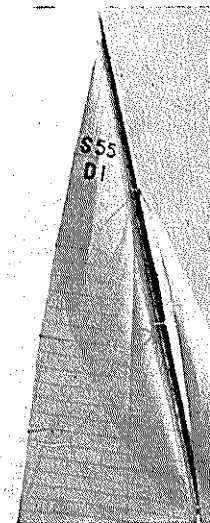
*26 m² »Kanak«, Aarhus,
Søsterskib til »Havfruen«,
men ikke med dennes Egenskaber.*



*45 m²
»Eina«, København*



»Da-capo« set fra »Ejo«.



55 m² »Udine«, København

Klasse-Spidsgatteren

Ing. Aage Utzon, der har været primus motor i Bevægelsen for at gøre den nationale danske Baadtype, Spidsgatteren, til Klassebaad, fortæller her om Bestræbelserne og Resultaterne.

NAAR Klasse-Spidsgatternes Historie engang skal skrives, vil det være nødvendigt først at fortælle om den danske Kragejolle for ikke at gaa helt tilbage til Vikingskibet, thi der hersker megen Tvivl om, om dette har været Forbilledet til Baade med Stævn som Yderpunkter. Kragejollen findes som Fiskerbaade paa saa godt som alle vore Kyster. Kragejollerne viste sig gennem Tiden at sejle saa godt, at der snart udviklede sig Kapsejladser med denne Baadtype. Baadene forsynedes med udvendig Jern- eller Blykøl, og Udviklingen har bevirket, at Typen blev kravelbygget og kortkølet. Navnet Spidsgatter er vistnok Svensk eller Norsk og senere adopteret herhjemme.

Ing. Berg, Veteranen paa Spidsgatter-Konstruktionernes Omraade, har forøget den danske Sejlsportsflaade med snart utallige Spidsgattere, der sejler i de danske Farvande. Og Interessen blandt danske Sejlsportsfolk for disse rummelige Blaade er stadig stigende.

Omkring Slutningen af Verdenskrigen, blev der paa Initiativ af

Ing. Aage Utzon, dengang Aalborg, slaet til Lyd for Klasse-Spidsgattere. Det var en virkelig national Baadtype, der ikke burde være Stedbarn. Det var med Modstand og Mistro, at Forslaget blev mødt, men det til Trods blev det dog gennemført. Dansk Sejlerblads Redaktør, Hr. Albert Christiansen, Sejlernes store Ven, var den rette Mand til at faa Sejlerne indtresseret. Endvidere maa nævnes, at Aarhus var den By, der — med Enevold Hansen som Samlingspunkt i Jydsk Sejl Union — støttede Sagen, og der blev dannet et Udvalg for Fastsættelsen af Dimensioner, Proportioner o.s.v. Jydsk Sejl Union lod bygge 30 m² Spidsgattere som Bortlodningsbaade og gjorde paa den Maade Sagen kendt og populær. Adskillige velsejlende Baade blev bygget, og i København fik man Øje for, hvad der allerede var sket i Jylland. Sejlsportsmændene Staalhagen og Kokfeldt lod bygge to 30 m², og saa kom der ogsaa Sving i Resten af den københavnske Sejlsportsverden og Provinsen.

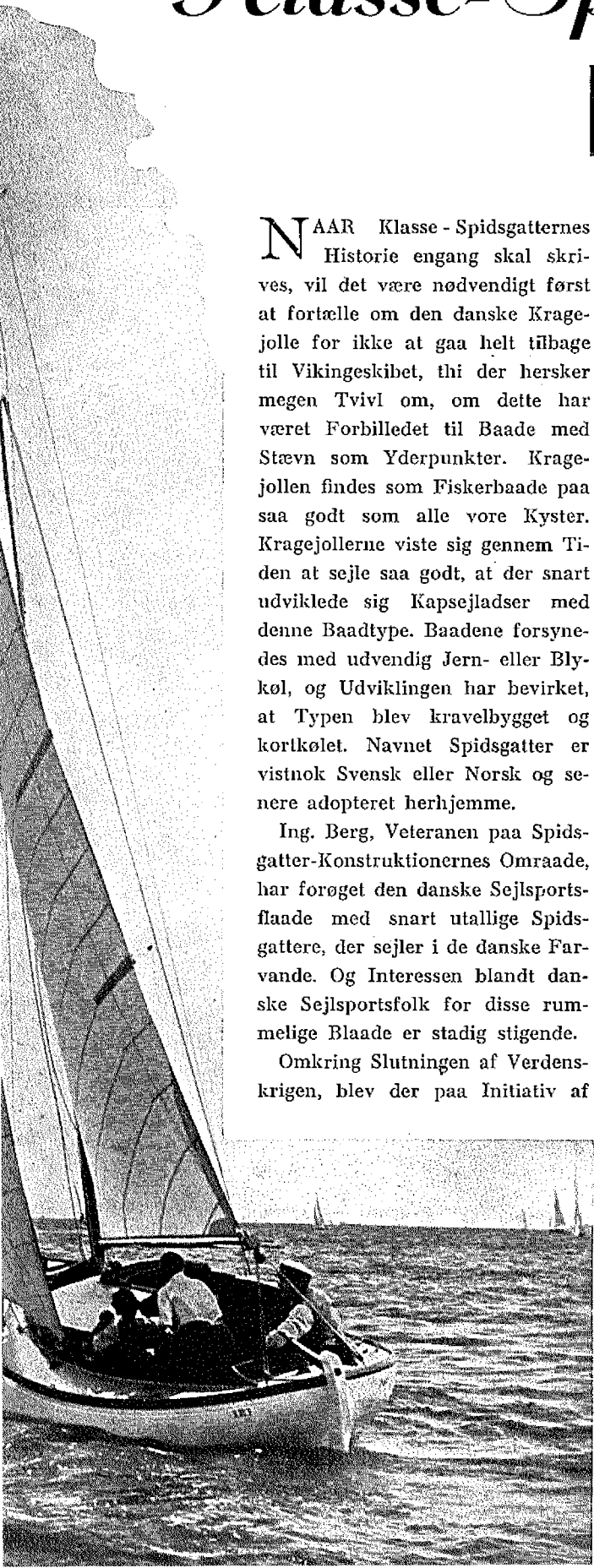
Klasse-Spidsgatteren var en Kendsgerning. K. D. Y. foranstaltede Tegnekonkurrencer, og der blev bygget Baade i et Antal, der oversteg alle andre Klasser.

Populariteten steg, da de to S. Hansen-Baad — en 45 m² og 30² — var de eneste Baade, der gennemførte Turen Sjælland rundt i Aaret 1935. En 45 m² »Reflex«, en Berg-Baad, viste ypperlige Egenskaber, og var nær ved at dupere de moderne Hækbaade med sin fænomenale Hurtighed i let Luft. Senere kom 45 m²en, Bon Ami, hjemmehørende i Aarhus, en Utzonbaad, der senere kom til København under Navnet »Vagant«. Denne Baad viser stadig ypperlige Sejlsevner i al Slags Vejr, og den har Rekord indenfor Dansk Sejlsport ved i 17 Kapsejladser at vinde 17 1ste Præmier, og samtidig 34 Ærespræmier og Pokaler, idet den var det hurtigste Fartøj af alle Delta-gere i de fem af Sejladserne.

»Ibi«, en 30 m² Hansen-Baad, er saa kendt i København, at der efterhaanden kun er ringe Tilgang i denne Baadstørrelse ved Kapsejladser, idet »Ibi« synes uovervindelig.

»Mio«, en 26 m² Berg-Baad, ogsaa hjemmehørende i København, viser fænomenal Sejlsevne i let Luft.

»Ibi«, Gross. J. M. Jørgensen, København.



Ja, der kunde fortælles meget mere om de enkelte Baade. Men Hovedsagen er jo dog den, at vore nationale Spidsgattere har opnaaet en Popularitet i alle Samfundsklasser og ikke mere regnes for de »Brokkasser«, som Modstanderne i sin Tid yndede at kalde disse Baade. Thi — hvordan man nu end ser paa Sagen — er og bliver det den rette Turbaad, og takket være Klassebestemmelserne skal der kun anvendes jævne, hovedsagelig skandinaviske Træsarter, og Baaden bliver derfor overkommelig for den jævne Mand at lade bygge saavel som at holde ved lige.

Maaske kan det i denne Forbindelse nævnes, at vore Spidsgattere burde være meget længere i Forhold til Bredden, men — man gik ud fra de allerede eksisterende Spidsgattere, som selvsagt passede Sejlerne bedst.

Den sidst vedtagne Klassestørrelse er 55 m². Denne



38 m² »Ejo«.

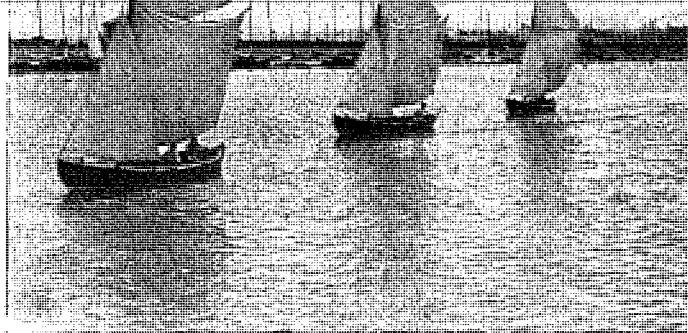
Baad er smallere end de øvrige Klasser, men desværre eksisterer der kun to af disse Baade, nemlig S 55 - D I »Undine« af København og S 55 - D 2 »Neptun« af Kalundborg. Men der er ingen Tvivl om, at ogsaa denne Klasse nok skal faa øget Antallet efter Sejlervenens at dømme.

Til Slut til Orientering:

Byggeskemaer kan erhverves gennem K. D. Y.'s Sekretariat. Der findes Regler for 20—26—30—38—45 og 55 m², og Tegninger kan faas gennem de forskellige Konstruktører, der med Lyst og Erfaring stadig forbedrer Baadene, og det vil ses, at Klassepidsgatteren ofte er dens — maaske smukkere — Rivalinde; Hækbaaden overlegen i Sejløevne og Sødygtighed.

Vi skylder K. D. Y. megen Tak for den Interesse, der blev Klasse-Spidsgatterne til Del. Thi det er jo saaledes, at der i Provinsen stadig — dog i aftagende Grad — er Folk, der ikke ser sportsligt paa Tingene,

(Se Konstruktionstegningerne af en Spidsgatter Side 41.)



Aalborg Søspejders landskendte saakaldte Aalborg-Joller.

men stadig arbejder med NL-Maalet som Grundlag. Dersom vor Sejlsport skal komme paa Højde med f. Eks. de andre skandinaviske Lande, vil det være nødvendigt at gøre Sejlerne opmærksom paa, at NL-Maalet er et Opsamlingsmaal, der er skabt for Udligning. Thi de Baade, der bygges efter NL-Maalet, kan maaske gøre en kort Karriere, men i Tilfælde af Salg, er disse Baade af en saa ringe Værdi, at de næsten er usælgelige, og Tabet skal nok virke afskrækkende. Nej, vi maa ind paa Klassebaade — vi maa i sejl sportsmæssig Henseende ikke staa tilbage for vore Nabolande.

Man ser ofte en eller anden — navnlig i Provinsen — bygge en Baad — Spidsgatter saavel som Hækbaad — og Eksperimentet kan lykkes, men Aaret efter! Havde jeg dog bare bygget en Klassebaad, for saa havde min Baad, der har kostet saa meget Arbejde, været populær og salgbar. K. D. Y., der er vor Moderklub, vil altid være behjælpelig med Raad og Daad og give Vejledning paa eventuelle Forespørgsler.

Klasse-Spidsgatteren er vor eneste nationale Baadtype, vi kan være stolt af, thi i Udlandet har Baade af denne Type vakt Beundring, og selv om en Klasse-Spidsgatter i skønhedsmæssig Henseende ikke kan komme paa Siden af Hækbaaden, er det den kombinerede Kapsjeler og Turbaad, der aldrig giver op overfor Naturens Elementer. —

Aage Utzon.

38 m² »Ejo«
i Spant.





VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Egentlige Frimærker

og

andre officielt udsendte Mærker.

Ved et Frimærke forstaar man et Mærke, der kan købes, paaklæbes Breve og andre Postsager som Frigørelsesmiddel og derefter annulleres, saaledes at Misbrug ikke kan finde Sted.

De første saadanne Frimærker fremkom i England den 13. Maj 1840, de første danske Frimærker — 4 R.B.S. (Rigsbankskilling), brun — den 1. April 1851. Disse Mærker var beregnet til Frigørelse for Besørgelsen af en Postsag paa indtil 1 Lods Vægt, uden Hensyn til Vejafstanden; men kort efter, den 28. April, udsendtes 2 R.B.S., blaa, som var bestemt for Lokalforsendelsen i København. Disse Mærker, samt de efterfølgende Udgaver 1853 og 1857, var utakkede og maatte fraklippes Arket. I 1853 kom to Værdier, 4 og 16 Skilling, der var gennemstukket, og fra 1864 blev alle danske Frimærker takkede.

Alle saadanne Mærker, officielt udsendt af Postvæsnets og beregnet til Brug for Publikum ved almindelig Frigørelse af Postsager, er de egentlige Frimærker. Til denne Kategori hører desuden de forskellige *provisoriske* Mærker, d.v.s. samtidige eller ældre Frimærker, som overtrykkes en anden Værdi for at erstatte Mærker, der er udgaet, til der kan trykkes nye, eller som tjener som Stedfortræder for kommende Mærker med nye Værdier.

De første provisoriske Mærker fremkom her hjemme i 1904, hvor henholdsvis det graa og røde 8 Øres Mærke fra 1896 og det brune 24 Øres fra 1901 blev overtrykt med 4 Øre og 15 Øre, hvilke Værdier nu skulde benyttes. I 1912 udkom den næste provisoriske Udgave, 35 Øre paa 16 Øre graa og brun, paa 20 Øre graa og rød samt paa 32 Øre Tjenestemærke, grøn, alle af 1875. I 1915 udsendtes 80 Øre paa 12 Øre graa og lilla samt paa 8 Øre Tjenestemærke, rosa, og i 1918 fremkom en hel Række Overtryk af Værdien 27 Øre paa forskellige Frimærker med baade Krone- og Korsvandmærke. Provisoriske Udgaver fremkom stadig, i 1921 var det Værdien 8 Øre, som manglede, i 1926 først 20 Øre, senere 7 og 12 Øre. I 1927 udsendtes 7 Øre paa 20 Øre, og de sidste provisoriske Frimærker er Overtrykkene 4 Øre paa 25 Øre, blaa, og 10 Øre paa 30 Øre, orange, af Karaveltypen i Staalstik, 1933.

(Fortsættes.)

Skandinaviske Nyheder.

Finland.

I Anledning af Postvæsnets 300 Aars Jubilæum udkom den 6. September 4 Frimærker i Dybtryk, takket 14, uden Vandmærke.

50 Penni	Grøn,
1¼ Mark	Blaa,
2 —	Rød og
3¼ —	Graa.



Danmark.

Til Minde om *Thorvaldsens* Hjemkomst for 100 Aar siden og hans Udnævnelse til Æresborger i København udsendes den 17. ds. tre Frimærker i samme Format som 15 Øres Mærket med Frihedsstøtten. Takket 12¼, uden Vandmærke, Staalstik.

5 Øre	Vinrød, med Thorvaldsens Portræt.
10 —	Violet, med Billede af Thorvaldsens »Jason«.
30 —	Blaa, med Thorvaldsens Portræt.

Spørg — Vi svarer!

Begynder: Findes der to forskellige grønne Farver af 5 Øres Frimærket i Staalstik, Typen med Løverne foroven?

Svar: Det normale Frimærke af denne Udgave er lysgrønt, men det tilsvarende Mærke, der sad som fjerde Mærke i en Blok paa 4 Mærker i H. P. Hansen-Mindeudgaven af 1937 (Dybbølmærkerne), hvoraf de tre var Mærker med Dybbøl Mølle, har samme mørke grønne Farve som disse.

N. T.: Netop det, De spørger om, har vi besvaret i sidste Nummer af »Vikingen«. De øvrige Mærker kommer i Decerber Maaned.



Om Pømands Breve

IX.

Over Bølgen den blaa

Peder Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

Familiens Haab,
Lissabon, Portugal.

Kære Fætter Christian!

Tak for Brevet og alle Skæludene, som jeg tror nok, jeg har læst højt for mig selv tyve Gange, for jeg kan ikke sige Dig, hvor godt det gør at høre sit eget kære Modersmaal der hjemme fra Grønnegade, naar man gaar her og hører ikke andet end som Islandsk og Fynsk og Portugisisk. Jeg skal forresten sige Dig noget din kavelslaaede Landkrabbe af en Kringlevrider, og det er, at det slet ikke er min Skyld, at jeg ikke har faaet skreven før, saa Du kunde gerne

have sparet Dine Grovheder, for det er nemlig mine Søfitters Skyld som Moder vel nok har fortalt Dig om. Det glæder mig og høre, at Du har det rigtig godt og er bedre tilfreds med Profesjonen end til og begynde med i Førstningen.

Du kan strække mit Gaffeltopsejl ogsaa kun være glad ved, at Du slog det af Hodet igen med og gaa til Søs, for det er ikke det bare Lavkage kan Du tro, og selv om en anden En ogsaa

kan døje Mosten, saa tror jeg alligevel ikke, det er noget for Dig og gaa og rode i Tjære og i Vand til Halsen, som er van til og rode i Bolledej.

Som Moder vel ogsaa har fortalt Dig, har jeg jo oplevet ikke saa lidt paa mine Rejser til Søs og i de fremmede Lande, jeg har været i, som Du jo ogsaa nok kan forstaa, men det er alligevel

altsammen ingenting, mod det jeg var med til i Søndags her i Lissabon, som Moder ikke ved noget om, og som hun sælfølgelig heller ikke maa faa og vide, for ser Du, jeg var jo et lille Slag i Landsammen med Styrmanden, forstaa Du. Vi var bare inde og se lidt paa

*Maggeritter
spiller paa
Kastanjeter.*

Byen, og vi travede jo rundt fra den ene Ende til den anden i vores tykke Landgangstøj, og det var sgu en varm en i den Hede, vi har her i Portugal, saa hvem der fik tørre Pletter i Halsen, det var nok Styrmanden og mig. Men saa var det jo, at vi saadan ganske tilfældig dumpede ind i en Resterasjon med Musik og Sang og bestilte to Glas Vin, og jeg siger Dig, det var en Resterasjon, var det, med Maggeritter, altsaa Damer forstaa Du, som spillede paa Gitar og Klaptræer, som kaldes Kastanijetter og sang til og vartede op, og Styrmanden vilde ikke med igen. Da vi saa havde sat lidt og faaet et Par Omgange, Styrmanden og mig, kommer der kalfatre to af disse hersens Maggeritter hen og sidder sig ved Siden af os og vilde ogsaa

*Du som er van til at
gaa og rode i Bolledej.*





Alle Maggeritterne har en rød Rose bag Øret.

have noget, og det kunde man jo ikke være bekendt og sige nej til. Du kan ogsaa bande paa, det var Maggeritter, der havde vadsket sig med kul-sort Haar og gnister i Øjnene, og saa havde de allesammen en rød Rose bagved Øret ligesom disse her Sangerinder, som Du nok ved, vi saa tit har set paa Plakaterne uden for Særkus og Vitte Star, og saa luktede de, siger jeg Dig, som ligesom naar man gaar forbi en Sevebutik. Styrmanden var ogsaa som han var helt fjollet efter dem. Han gav den ene Omgang efter den anden, Porthvin fra Oporto, som jo ogsaa ligger i Portugal, og Maggeritterne kaldte ham en Bondepilot. Det skal Du nu ikke grine af, som Du sælfølgelig gør, fordi Du ikke forstaar Portugisisk, for det betyder nemlig en god Styrmand paa Dansk. Mig kaldte de hele Tiden en Bondepikanini, som sælfølgelig ogsaa er noget godt af en eller anden Slaks, som jeg heller ikke kan blive rigtig klog paa. De kunde forresten ogsaa tale en Smule Dansk, for hver Gang vi drak, sagde de, din Skaal og min Skaal og alle smukke Pigers Skaal, og bagefter sang de: Skal vi gaa, skal vi gaa, skal vi gaa paa Loftet? Det var sælfølgelig ogsaa det eneste de kunde, men det var brandstagemesjov og høre alligevel her i Portugal af saadan nogen Maggeritter. Men nu skal Du høre, nu kommer det værste af det hele. Vi havde jo sat og faaet en Masse Omgange, og saa var det jo, at jeg skulde pump Sjip, som vi siger til Søs, naar Skuden har drukket for meget Vand, som altsaa her var Porthvin. Men jeg var jo ikke kendt og Styrmanden heller ikke, og saa sad jeg jo der og rokkede frem og tilbage paa Stolen og sagde: La Piso var, La Piso var uden saa meget som en eneste af Maggeritterne forstod vad det betød. Saa blev jeg sgu gal i Hodet og løb ud paa Gaden midt i Rendestenen, for vad skulde jeg gøre. Men det skulde jeg alligevel ikke have gjort, for bedst som jeg staar, kommer der saftsuseme en Panser og griver mig i Kraven midt i det hele, og værsgo afsted til Politistasjonen med mig. Det var en være Relighed, kan Du tro. De forlangt fem Mile Rejser for og slippe mig løs igen, som er lige saa meget som tyve Kroner, men gu om jeg vilde, og saa mange Penge havde jeg forresten heller ikke, og da saa Styrmanden kom og vilde befri mig, syntes han jo ogsaa, det var altfor meget for den Smule, jeg havde gjort. Og han sagde, at hvis jeg kunde klare den med en Brummetur, saa skulde jeg hellere tage den, for jeg trængte jo alligevel til en lille En paa Øjet. Saa snorkede jeg sgu for fem Mile Rejser paa en Træbriks, lige til Kaptajnen kom og hentede mig Dagen efter. Nu har jeg altsaa ogsaa været i Land i Lissabon og faaet mig en Erindring herfra. Det er nu ganskevist ikke en, jeg saa-

dan kan tage frem og glæde mig over ligesom mine Hvalfiskeører, som Moder vel har fortalt Dig om, at jeg pruttede mig til oppe paa Island for kuns 50 Øre. Men vad, en Erindring er jo da en Erindring, og den har man jo for og huske, og denne her er Faneme en, jeg aldrig glemmer. Jeg har da heller ingen Skade taget af den, endskønt Kaptajnen har bandet paa, at jeg aldrig skal komme i Land mere, men ser Du, det

En Panser griber mig i Kraven.



er jo noget Peder Køje og jeg selv vil være med til og bestemme. Der er da heldigvis noget, der hedder Søløven.

Nu ved jeg ikke mere og fortælle i Dag, og jeg haaber altsaa at Du ikke render med Sludder og siger noget hverken til Moder eller Onkel Hans og heller ikke til Lotte. Du skal ikke hilse nogen af dem fra mig, for saa vil de sælfølgelig se Brevet, som Du helst maa gemme saa langt inde i Din Bagerovu som vel muligt. Vi skal til Gran Kanæria herfra. Det ligger paa nogen Øer midt ude i Atlanterhavet, hvor Kanariefluglene kommer fra, og der skal ogsaa være Abekatte og Papegøjer, som lever vildt der. Og lev nu selv vel med de kærligste Hilsener fra Din hengivne Fætter

Peder Køje

Jungmand.

Husk og brænd Brevet.

DEN DANSKE

Handelsflaade

FRA ARILDS TID har Dansken husvant plasket til Søs! Ja, det er vel endda saaledes, at de første Beboere af Danmark er kommet hertil ad Søvejen og at Brugen af søgaaende Fartøjer har været velkendt fra den første Dag, vor Stamme, vort Folk, indrettede sig paa vore Kyster.

For langt over Tusind Aar siden drog Nordboerne ad Søvejen viden om. De tog Land paa Færøerne, Island og Grønland og gjorde Togter langs Østersøens Kyster. Middelhavet gennemløjedes af nordiske Snekkers Stevne.

Drageskibene blev afløst af de store Knarrer og Bysser og disse igen af Galioter og Krejerter. Hvert Foraar stod danske Skuder ud paa Langfart. Der kunde komme Tider, da stærkere Magter dominerede paa Havet og endda i vore egne Farvande. Det skete vel Gang paa Gang i Aarhundredernes Forløb, at vor Skibsfart knugedes ned, men altid genopstod den som en udødelig Fugl Fønix, der igen spredte sine stærke Vinger over Havene.

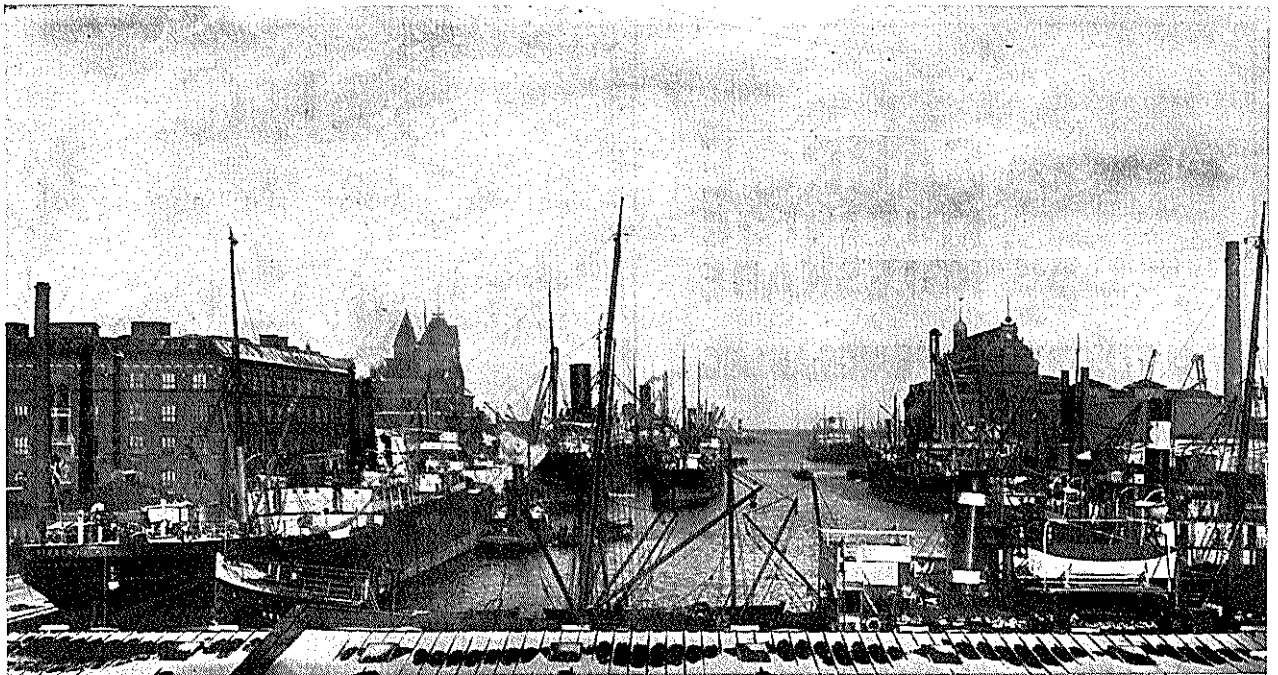
De smaa Dæksfartøjer afløstes af store. Stadig

maatte Langfarerne være væbnede. Fribyttere og Sørovere truede fuldt saa meget den Søfarende som Elementerne, men Dansken gav aldrig op. Dansken var ikke alene med i Udviklingen, men viste sig som Foregangsmand, og der har været Tider, hvor intet Land kunde sende bedre og skønnere Skibe fra sine Havne end Danmarks.

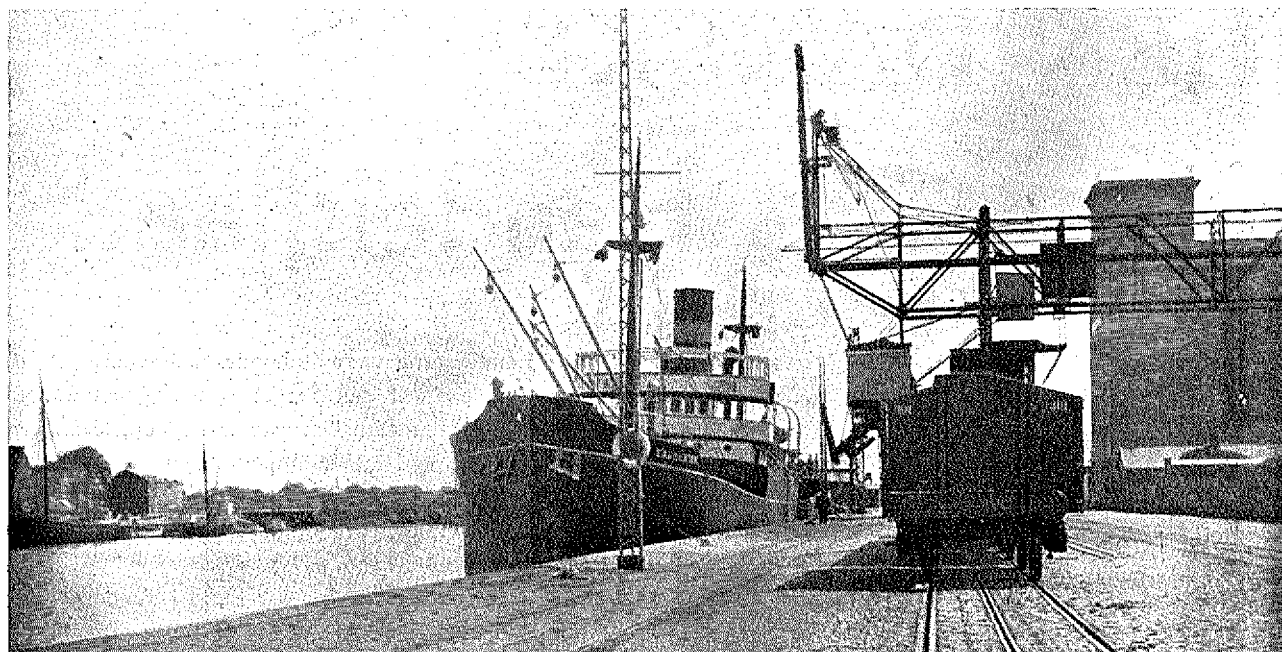
Da de søfarende Nationer tog Land i Troperne, var Danmark med i Kapløbet, og Hundreder af Fuldrigere, Brigger og Skonnerter besejlede Indien, Kina, Vestindien, Guinea, Grønland — og efterhaanden hvert Land paa Kloden.

Helt op i den nyere Tid var der Uaar for Handelsflaaden. Svenskerne og Englænderne slog ned paa den, og en Række andre Nationer hæmmede den. Under Verdenskrigen ryddede vore sydlige Naboer haardt op i den, men ogsaa da — som altid før — groede den op paany og voksede sig stor igen, mandet med ufortrødne, dygtige Søfolk og ledet af driftige, kyndige Redere.

Navigare necesse est. Intet sundt Danmark uden



Frihavnens Vestbassin.



Parti fra Kalvebod Brygge ved Aarhundredskiftet.

en konkurrencedygtig Handelsflaade. Den gør ikke alene sin umiddelbare, uundværlige Gavn som Transportmiddel, den bringer udenlandske Penge til Landet og skaffer Arbejde til mange Tusinde Mænd baade paa Søen og paa Landjorden.

Intet Land i Verden kan rose sig af en bedre Sømandsstand end den danske. Med Rette er vi stolte af vor Handelsflaade, og naar »Vikingen« udsender sit Blad, der gengiver alle Danmarks søgaaende

Skibe, er det for at sætte Handelsflaaden et Monument i Billeder og Tekst og vise Indland og Udland, hvad Dansken formaar paa Havet under Stutflaget med det hvide Kors paa den røde Dug. Paa samme Tid haaber vi at glæde de djærve Mænd, der har deres Gerning paa Søen eller ved Søen, og den raske Ungdom, hvis Hu staar dertil.

Kay Larsen.



SABROE
KØLEANLÆG
KØLESKABE
OG
LUFTKONDITIONERINGS-ANLÆG

SABROE KULDE
til alt og alle.

TLF. 370

A/S THOMAS THS. SABROE & CO. AARHUS

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

Husk „Vikingen“'s Julenummer



„Jul paa Havet“



udkommer den 15. Oktober

Brøndsoedde Skibsværft pr. Vejle

Brugsbaade - Lystbaade - Motorbaade
Værftet berømt for sit 1. Kl. Arbejde



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Vi laa paa Haiti og havde faaet »Laskarers« om Bord. De ved maaske, at »Laskarers« er farvede Søfolk, men De ved vist ikke, at Ordet oprindeligt kommer fra Norsk »Lase-Karere«. »Karers« er det norske Ord for »Karles«. Naa, saadan er der jo saa meget! Men tilbage til det, jeg vilde fortælle Dem om denne Gang.

Jeg har aldrig kunnet staa for en Lejlighed til at lære fremmede Folkeslag at kende, og her, hvor vi skulde have Laskarerne om Bord i nogen Tid, var den jo lige oplagt. Jeg gav mig derfor ufortøvet i Snak med de farvedes Formand, en kæmpemæssig Haiti-Neger. — I Løbet af et Øjeblik havde jeg faaet listet ud af Manden, hvad han hed, — og dermed var Isen brudt.

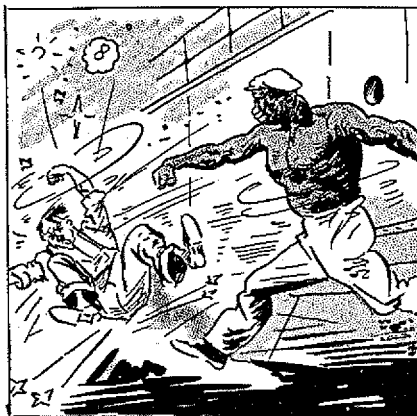
Vi snakkede snart los om løst og fast, og jeg var fast overbevist om, at Jacksons gamle Mundheld: »Øst er Vest, og Vest er Øst, og aldrig mødes de tvende« ikke havde noget paa sig. Men lur ham, den Jackson, han var alligevel kløgere end mig dengang, som De skal faa det at se om lidt! — Naa, foreløbig gik det altsaa meget godt.



I omtrent en Uges Tid var jeg sammen med Laskarerne, saa ofte jeg kunde aase et Øjeblik Tid, og det var ikke frit for, at mine Skibs-kammerater var blevet lidt urolige. De kendte de sorte Folk bedre, end jeg gjorde det paa det Tidspunkt. — Øvelse gør jo Mester, ved De nok.

Matrosen Søren forsøgte at give mig et lille Vink om, at det, jeg havde indladt mig paa, kunde være uforsigtigt; — og jeg skammer mig næsten ved at tænke paa, at jeg den Dag afviste hans velmente Raad paa en lidt irriterende, omend fuldt ud dannet Maade. — Men jeg er Mandfolk nok til at indrømme en bogaet Føjltagelse. — Gak hen og gør lige saa.

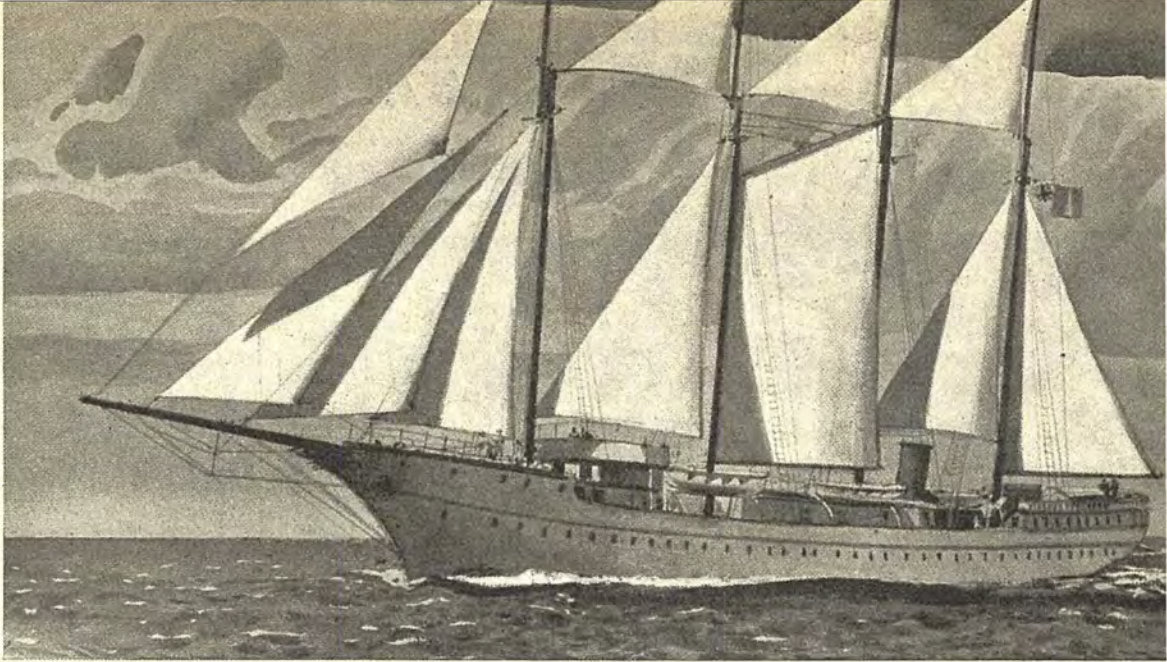
Ekspllosionen kom Dag, da jeg havde indledet en Diskussion med Elias, Negerenes Formand, om et af de Punkter i Forholdet mellem hvide og sorte, som jeg længe havde kredset om. Jeg havde ikke rigtigt kunnet blive klog paa hans Standpunkt i dette Spørgsmaal og vilde nu forsøge at tage ham i et Snuptag, som man siger paa arabisk.



Det sidste, jeg husker, var at vi var inde i en lang Palaver om, hvorvidt sort eller hvidt var det kønneste, — eller saadan noget, og her maatte jeg paa en eller anden Maade være kommet til at træde Afrikaneren for nar. — — Vi lærer jo dog aldrig fuldt ud at forstaa disse Vildes Mentalitet (Sindsstemning). Altsaa nejagtigt det samme, som Jackson havde sagt tusinde Gange.

Pludselig saa jeg et Glimt af »Vildnissets Sjæle« furdle i Afrikanerens Øjne, og han for ind paa mig, som om han vilde masakrere mig med et Slag af sin vældige Næve. — Og det gjorde han ogsaa. — Uden en Lyd tumlede jeg om paa Dækket for dette uventede Angreb.

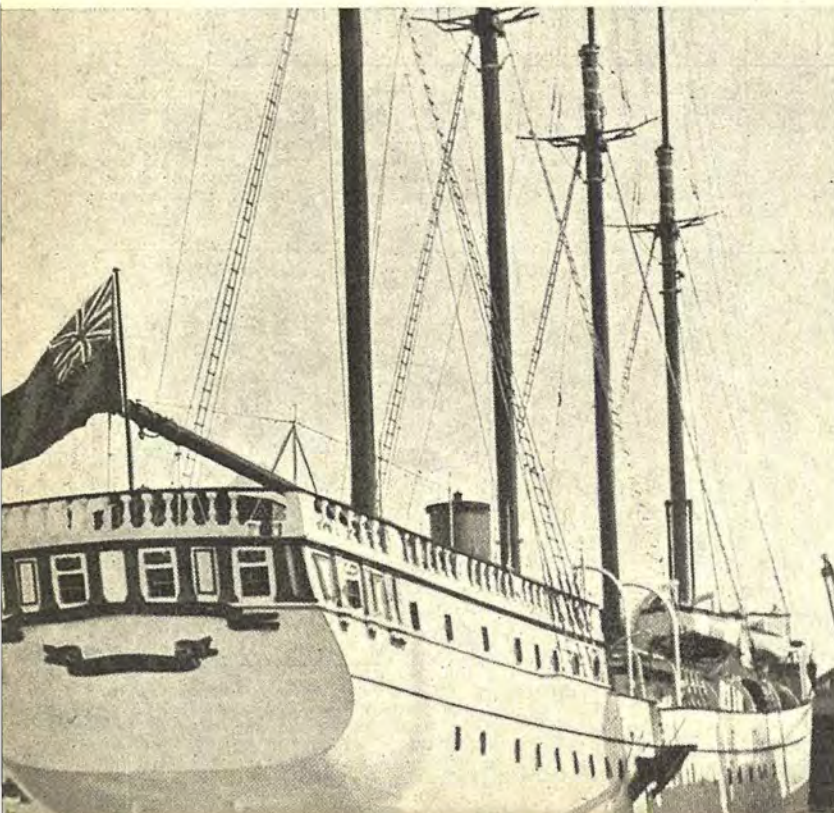
Og her lærte jeg altsaa to Sider af Negerens Natur at kende. Hans Vildskab og Had til den hvide Mand paa den ene Side, og hans uhyre Trofasthed og Kærlighed til den hvide Mand paa den anden Side. Læs videre herom i det af mig udgivne Værk: »Faktor til Belysning af afrikansk Sjælelivs Mentalitetsskifte i Forbindelse med Svingningerne i det 20. Aarhundredes Litte



Flying Cloud. 1195 Tons.

„FLYING CLOUD“

TIL SALG



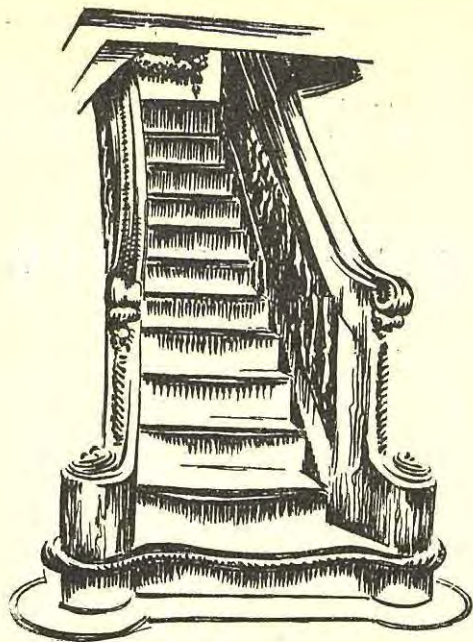
Den berømte Skonnert kan faas til Salg nu gennem »Vikingen«, hvis der skulde vise sig at være en Køber i Danmark.

Det er virkelig »Flying Cloud«, vi tilbyder til Salg. Hvem vil blive den lykkelige Ejer?

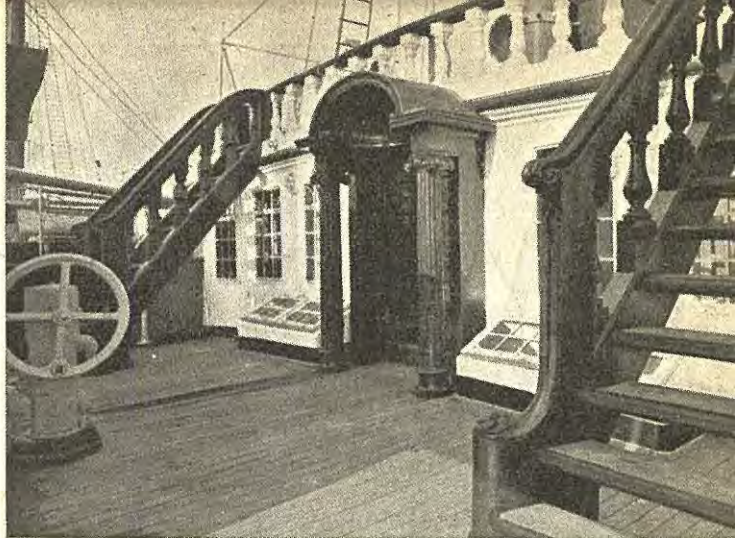
Naar en Mand køber en Diamant, vil han maaske drømme om den største af dem alle, Koh-i-noor. Hvis han køber en Leonardo da Vinci, er det Mona Lisa, der er hans Drøm. Og iblandt de store Yachter er det »Flying Cloud«, selve den flyvende Sky, der anses for Mønsteret paa Fuldkommenheden selv.

Ingen Udgift blev nogen Sinde sparet for at gøre denne Baad til noget enestaaende i Komfort, Ynde, Sikkerhed og Brugbarhed. Over en kvart Million gode, fede engelske Pund Sterling er givet ud for at skabe denne Fuldkommenhed. Det er langt over 5 Millioner danske Kr.

Flying Cloud til Ankers.



Trappe.



Det smukke Træarbejde.

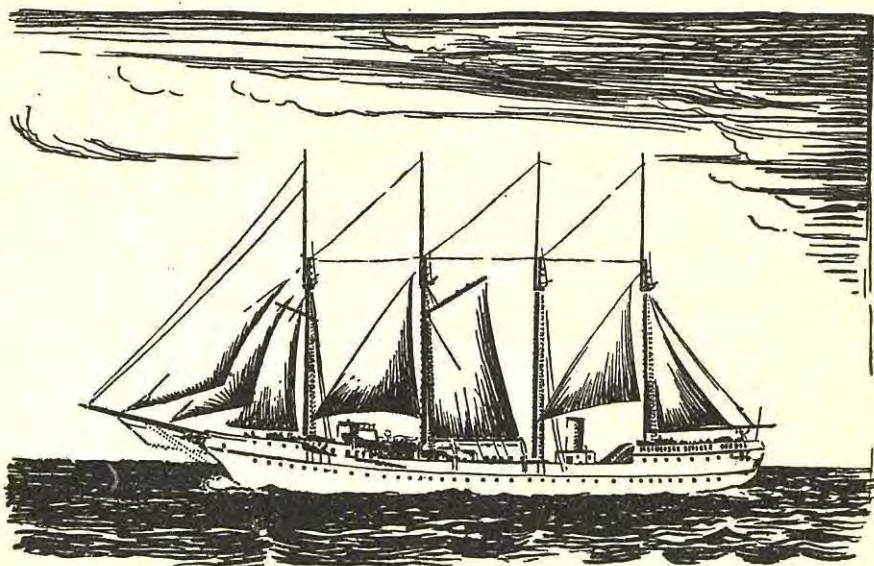
Verden kan ses af dens Ejer — hele Verden i rig Komfort. — Til Japan, til Venedig, til Bali
Der er en pragtfuld Spisesalon, fem private Saloner

Og nu skal »Flying Cloud« skifte Ejer. Den skal sælges nu.

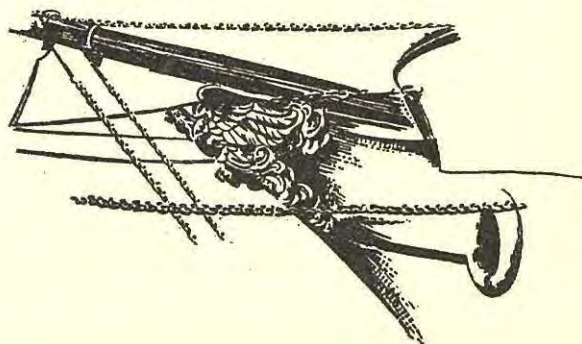
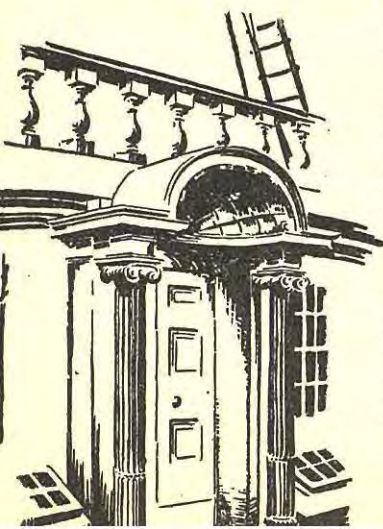
Hans Højhed Hertugen af Westminster, Londons i sin Tid rigeste Mand, Ejeren af de fleste af Verdensstadens Huse, lod i 1927 de Herrer Fratelli Leghorn i Italien bygge en Skonnert af Staal efter de Linier som de smukke gamle Clippers, Hertugen havde set i Tømmerfragten fra Nova Scotia, det forrige Aarhundredes berømte Windjammere, som alle Søens Folk har elsket og beundret saa højt. Ordren fra Hertugen lød paa at bygge den til Lloyds højeste Klasse — 100A1. Og ikke alene er »Flying Cloud« en Baad til 100A1, men Materialerne, der blev brugt, er 10 pCt. ud over, hvad der kræves til denne Klasse hos Lloyd. — Resultatet er et Skib saa sikkert som Gibraltar og med al den fineste Ynde fra den bedste Periode af Skonnertbygning. Om Bord har man gennemført Principet om at bevare det bedste af det nye. Der er en solid Komfort, som er bleven moderniseret 1934 ved Ombygningen hos Camper & Nicholsons i Southampton.

»Flying Cloud« kan gaa ud over Oceanerne med en Radius af 6000 miles. Den kan gaa til Indien uden at stoppe for Olie. Det er et dejligt Skib for en Rigmand, der vil se Jordkloden, besøge Tahiti, Hawaii, Paaskeøerne. Hele

med Badeværelser, og alle Bekvemmeligheder. Der er Centralvarme over hele Skibet, elektrisk Lys og elektrisk Ventilation overalt, 3 Frigadaire og 14 W. C. Og der er en Besætning paa 24 Mand.



Den berømte Skonnert »Flying Cloud«.



De første Opdagelsesrejsende

II de første Dage af Livets Begyndelse paa Jorden var Mennesket nøgent, — paa en Jord, som han ikke kendte, midt i en Natur, som var fremmed for ham, uhyre og frygtelig.

Hans Horisont var begrænset. Men han havde i sig selv et Ønske, der afgørende adskiller ham fra Dyrene, en Længsel, en Trang til at se og lære at kende. Han vilde ud over Grænserne. Han steg op paa de høje Bjerge for derfra at kaste et Blik ud over Verden. Han fulgte Flodernes Løb og saa Havet i al dets Storhed, i dets umaadelige Udstrækning. . . Han orienterede sig. Han gav Bjergene og Floderne Navne. Han trak Grænserne for Hav og Land op og tegnede de første Kort i Sten. Dette var den første Opdager og Geograf. —

Dette Arbejde fortsattes, langsomt og ukendt af Historien, gennem Tiderne og under store Vanskeligheder i Rækker af Aarhundreder, ja Aartusinder. Hver Dag markerede et eller andet, stort eller lille, Fremskridt i Kendskabet til Jorden og Havet og Floderne. Handelen med andre Folk gav Rejser fra Sted til Sted. Vesten og Østen, Norden og Syden kom i Forbindelse med hverandre over Sø og Land. Jordklodens Opdagelse skred fremad. Til alle de ukendte, som modigt er trængt op ad Floder og over Havene, eller som har vovet sig ud over Bjerge og gennem Ørkener . . . til alle, der har sagt: »Fremad, fremad, trods alt!« . . . til alle Pionéerne, som har gjort vor Verden større, skylder vi en Tak. Men alle disse Tusinder, som var de første Opdagere, kender Historieforskningen intet til.

Dog . . . de efterlod paa Verdenskortet endnu rigeligt af Betegnelse: »*Terra incognita*« — ukendt Land saavel som »*ukendte Haves*«. Der var endnu nok af ukendte Strækninger at opdage og gennemforske paa Hav og paa Jord.

Idet vi nærmer os den historiske Tid, er der to skarpt adskilte Verdener: den ene er *det romerske Rige*, som omfatter alle de frugtbare Egne af Europa, af Asien og Nordafrika. Det strækker sig fra det atlantiske Ocean til det indiske Ocean, fra Rhinen og Donau lige til Saharas Ørken.

Udenfor disse yderste Grænser ligger der en Verden af Barbarer, som kaldes Germaner, Persere, Parthere o. s. v., og som fortaber sig i de umaadelige Strækninger af uigennemtrængelige Skove, Ørkener og Sletter, hvorfra de Gang paa Gang stormer frem mod de frugtbare og rige Regioner i den romerske Verden. Op af disse uendelige Krige stiger Romerrigets Magt, som er Forløberen for alle moderne Nationer. — Romerrigets Soldater og Købmænd kom vidt omkring.

Ad Tusinder gode Veje og paa lange Skibsruiter førtes de fra Vest til Øst, fra Syd til Nord. Soldater, der kom fra Belgien, fra Germanien eller fra Syrien, havde deres Kantonement i Mauretania, som er det nuværende Alger. Dybt inde fra Ægypten og fra Asien kom Købmænd til England og Frankrig.

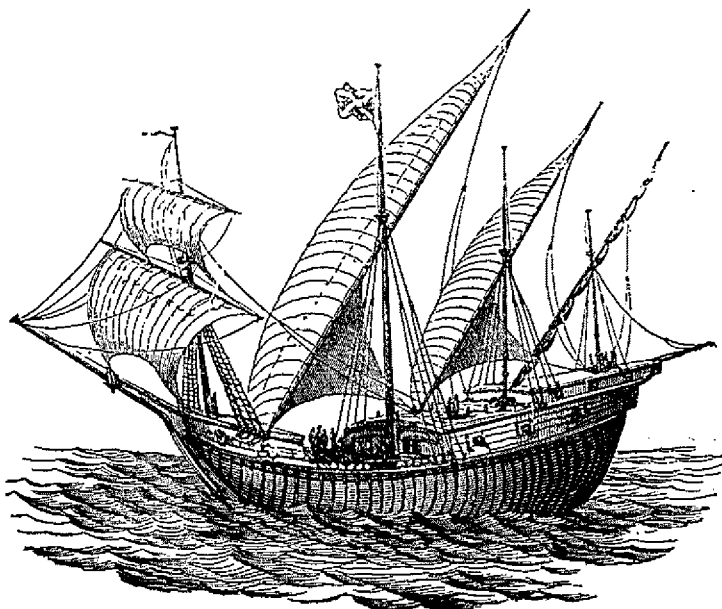
De romerske Kejsere synes ogsaa at have opmuntret Geografien og Udforskningen af Verden mere end alle de andre Videnskaber, vel mest af krigsmæssige Grunde. Under Cæsars og Augustus' Herredømme

opmaalte tre Ingeniører den romerske Verden, Zenodotus Orienten, Theodotus den nordlige Part og Polyclitus den sydlige. Det tog 25 Aar, og en omfangsrig Beretning blev højtideligt overleveret Senatet i Rom. Agrippa lod rejse et Mindesmærke for dette store Arbejde for det romerske Verdenskort.

Fra dette første rigtige Kort stammer alle de følgende, der blev lavet som Rutekort til Brug for Sømand, Rejsende og Embedsmænd.

Selv om der er mange komiske Fejl ved disse Kort, saa danner de et Dokument, som lærer os det romerske daværende Verdensrige bedst at kende i geografisk Henseende. De bestod gerne af 11 Blade, som man lagde, saa de dannede en lang Række fra Vest til Øst. Her staa Navnene paa Floder, Søer, Bjerge og Byer, Provinser og Folkeslag, som repræsenterer hele den kendte Verden paa den Tid. Mod Vest er Grænsen Portugal, Spanien, Vestkysten af Nordafrika og England. Mod Øst nævnes kun lige de vigtigste Veje til det Indre af Indien.

Dette Kort, som i sin forbedrede Skikkelse blev kaldt



Sejlskib fra det 15. Aarhundrede.

det theodosianske, forsvandt i sin originale Form i Middelalderen. Der maa dog have været mange af dem. Et eneste af de originale Kort er bleven funden i et Kloster i Elsass i et gammelt Munkbibliothek og opbevares nu i Statsbibliotheket i Wien.

Kejserne sendte ogsaa ofte Ambassadører eller Generaler ud for at lære de Lande at kende, der grænsede til Romerriget.

Paa Neros Tid var der en romersk Adelsmand, der udforskede det baltiske Hav, hvorfra han bragte Rav med hjem. Han har maaske været ved vore Kyster. Noget senere kom romerske Skibe paa Æventyr til Østersøen, som de sagde var »mørk og skummel, skæbnsvanger for Sømænd, farlig at sejle paa«. — De gjorde Turen hjem over England, som de konstaterede var en Ø. Yderst ude mod Nord fandt de en Del Øer, som allesammen blev sammenfattede under Navnet: *Thule*. Derfra kommer Betegnelsen: »Det yderste Thule«.

Venedig var den By ved Middelhavet, som tjente de store Penge paa Korstogene. »Middelhavets Dronning« kaldte man den. I alle Levantens Byer havde dens Købmænd Filialer. Varerne fra Arabien og Indien fragtedes paa venetianske Skibe. Herfra domineredes Søfarten paa samme Maade som i Dag fra London.

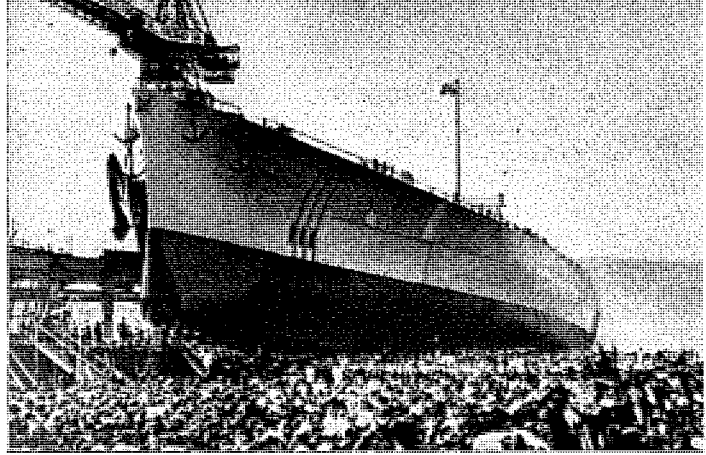
Blandt de Opdagelsesrejsende, som vi har nævnt, var der en enkelt, den sidste, som hævdede sig over dem alle, uden Modsigelse over alle Middelalderens Opdagelsesrejsende. Han rummede hele sin Tidsalders geografiske Viden og naaede langt uden for de almindelige Ruter. Først af alle lærte han os at kende saa fjerne Lande som Kina, Japan og Øerne i Sundastrædet foruden Centralasiens tartariske Riger. Om alle disse Lande vidste man før hans Tid intet andet end Navnet. Han afslørede dem for Europa med deres store Dimensioner, deres Bjerge, deres umaadelige Floder, deres Klæder, deres rigt befolkede Byer, deres besynderlige Skikke, deres uhyre Rigdomme: Vi vil tale om ham nu . . . om *Marco Polo*. Men for at lære hans Rolle at kende og hans heldige Indflydelse paa Udviklingen af de geografiske Studier, er det nødvendigt først at se lidt paa Asien.

Man vidste, at der i det yderste Østen eksisterede et uhyre stort Rige, som man kaldte *Cathay*. Det er Kina. Man troede, Indbyggerne ofrede de Fremmede til Guderne og aad dem. Man vidste, de fabrikerede Silke og opdrættede fine Racehunde. Overtroen var mærkeligt blandet med lidt Viden. Det var nemlig uhyre sjældent, at der kom en Europæer ud til disse yderste Kanter af Verden.

Marco Polo, der foretog sine store Rejser fra 1271 til 1295, var af en fin Familie fra Venedig, beriget ved Handelen. Som Barn har han hørt Tale om det yderste Østen, hvor man sagde hans Fader og hans Onkel var forsvundne. Men en Dag kom de alligevel pludselig tilbage med et Skib, og de fortalte om alle de Vidundere, de havde set i de Lande, hvor de havde været. Rige Perlekøbmænd havde ført dem lige til Bokara. Derfra havde de fortsat Rejsen ind i Kina som Ambassadører for den store mongolske Khan i Tartariet. De havde haft Breve med fra Paven og fra Magistraten i Venedig.

Paa næste Rejse tog de den lille Dreng med. Marco Polo var den Gang kun 13 Aar gammel; men han maa have været en opvakt Dreng, for han havde stor Lyst til Turen og interesserede sig levende for Geografi og for Studier. De rejste over Havet til Trebisunt, derefter ind i Asien til den store Khans Hof igen.

Den unge Marco Polo lærte snart det Sprog, der blev



Den første af Italiens to 35,000 Tons Slagkrydsere sættes i Vandet efter at være blevet døbt »Vittorio Veneto« af en Skibsværftsarbejders Hustru.

talt i Tartarernes store Rige og begyndte at forstaa Kinesisk. Tartarfyrsten syntes om Drengen, der viste Kundskaber, Takt og Klogskab. Faderen og Onklen var der i fire Aar, men den unge Mand blev der og fik betroet mange Opgaver. Med italiensk Finhed og sin store Takt lykkedes det ham at faa stor Indflydelse. Han blev en Slags Administrator for den store Khan og rejste i de følgende Aar gennem hele det indre Asien fra By til By i Kina og hom helt over til Japan (Cipango) og til Øerne i Sundastrædet. Han blev i Asien i 24 Aar, hvorefter han vendte hjem til Venedig og berigede Verden med et nyt Kendskab til den mærkelige Verden ude i Østen.

Da han og hans Ledsagere kom hjem til Venedig, havde de langt Skæg og var atmagrede af Træthed og Anstrengeelse fra den lange Rejse. De saa anderledes ud end Folk i Venedig. Deres lange Ophold hos de Gule havde givet dem nye Vaner og en anden Maade at tale paa. Ingen kendte dem igen. Deres nærmeste Familie var død, og den øvrige fornemme Familie antog dem for at være Bedragere og gav dem kun en fattig Modtagelse. Men lidt efter ved Middagen tog de fremmede deres Kufferter frem og iklædte sig de pragtfuldeste, guldindvirkede Klæder. Og ved den anden Dags Middag tog de endnu finere Klæder paa . . . i Silke, dækket med ægte Perler. Og endelig ved den tredje Middag tog de andre Kufferter frem, hvorfra der vældede Skatte af uvurderlige Rigdomme i Diamanter, Perler, Juveler af alle Slags. Saaledes havde de skjult deres Rigdomme undervejs af Frygt for Tyve og Røvere. Hele Familien genkendte dem saa øjeblikkeligt . .

Marco Polo traadte i Byen Venedigs Tjeneste og blev udnævnt til Kommandant for en Galaj i en Krig med Genua, hvor han blev saaret og taget til Fange. Han forblev længe i Fangenskab, og i sin Celle dikterede han til en Medfange Fortællingen om sin lange Rejse i Asien. Den blev først skrevet paa Fransk, men derefter paa Italiensk. Bogen kom ud og blev en stor Sukces. Den blev hurtigt afskrevet og vandt en uhyre Udbredelse, længe inden Bogtrykkerkunsten. Men da Gutenbergs sorte Kunst blev født, blev Marco Polos Rejsebog trykt i alle Europas store Sprog.

Hans Bog er noget helt for sig selv, som Manden er noget for sig selv. Den ligner ikke Forgængerne. Man føler, at man nu med ham forlader Middelalderen og gaar ind i mere moderne Tider. Her er ingen Mirakler, ingen Sagn og Legender; her er sande Ting, set af en omhyggelig Iagttagere.

Værkets korte Fortale viser os Karakteren og Meningen med Bogen. Forfatteren vil lade andre faa at vide, hvad han har set og observeret, og hans vigtigste Bekymring er at sige Sandheden.

Han forbliver dette Løfte tro hele Bogen igennem. Lige til midt i det 18. Aarhundrede forbliver han den mest nøjagtige og mest komplette Skildrer af Kina, der findes.

Han er den første Banebryder, som har aabnet nye Handelsruter, givet Stødet, det første Stød til alt, hvad der senere er fremkommen af Handelsforbindelser og Søfart med Kina og hele det yderste Østen. Han er den egentlige Banebryder ogsaa for Etatsraad *H. N. Andersen* og *Ø. K.*

Købmanden arbejdede videre paa nye Handelsruter paa Rusland, Arabien, og det røde Hav.

Nu er vi naaet til midt i det sidste Aarhundrede før Kristus. Det kendetegnes af to store Expeditioner til de yderste Grænser af den daværende kendte Verden. Den ene — Aar 42 — var en krigerisk Expedition mod de oprørske Maurere ned over det nuværende Marokko til Nigerfloden, den anden — endnu vigtigere for Geografien — førte de to romerske Centurioner over Nilen ind i Ethio-pien, det nuværende Abessinien. Det var første Gang Italienerne kom der. *Seneca* fortæller ogsaa om denne Expedition: »— Jeg har hørt om at Nero, der holder meget af Udforskninger, har sendt to Centurioner for at opdag Nilens Kilder....«

Der kom nu nogle Aarhundreder, det andet og tredje efter Kristus, hvor Overtroen steg, hvor Skolerne lukkede, hvor Bibliotekerne forsvandt, og hvor Uvidenheden blev stor. Man glemte gamle Tiders smukke Geografi, selv Videnskabsmændene kendte meget lidt hertil. Den nye Religion, Kristendommen, som dannede sig paa Hedenskabets Ruiner, var ikke videre gunstig stemt for videnskabelige Studier den Gang.

Den Tanke, at Jorden var en Stjerne, som drejede sig om Solen i et vældigt Rum, der var fyldt med andre Stjerner, syntes kættersk gennem Aarhundreder. At tro paa, at Jorden var rund, og at der fandtes Antipoder, Mennesker paa den anden Side Jorden, under vore Ben, var lige saa kættersk en Tanke, fordømmelig og monstrøs, i aabenbar Modsigelse med de hellige Bøger, der var skrevet af Gud selv, almægtig og ufejlbarlig.

Man fastholdt, at Jorden maatte have Form af et Bjerg, lukket inde i en stor Kasse. Der er tre Lag. I den nederste, der ligger under Jorden, lever Djævlene med de Dømte. I den midterste lever Menneskene. Og oven

over os er Himlen. Der lever Gud og hans Engle og de frelste, udvalgte Mennesker. det er som et Hus, hvor Helvedet er Kælderen, og hvor Himlen er første Etage, og hvor Menneskene beboer Stueetagen. Dette var den almindelige Antagelse den Gang, altsaa ogsaa i selve Videnskaben, som var sunken saa dybt under Indflydelse af den kristelige Teologi. Geografien blev derfor ignoreret fuldstændigt, og de uhyrligste Fejl findes hos Forfatterne fra den Tid.

Imens fortsattes dog Handelen og Søfarten, Vejene over Hav og Land blev sikrere.

Den religiøse Iver fremkaldte Pilgrimsrejser, man rejste fra Vesten til Østen og besøgte de hellige Steder i Palæstina, hvor man fik Forbindelser med Jøderne, Ægypterne og Araberne, der handlede med Indien.

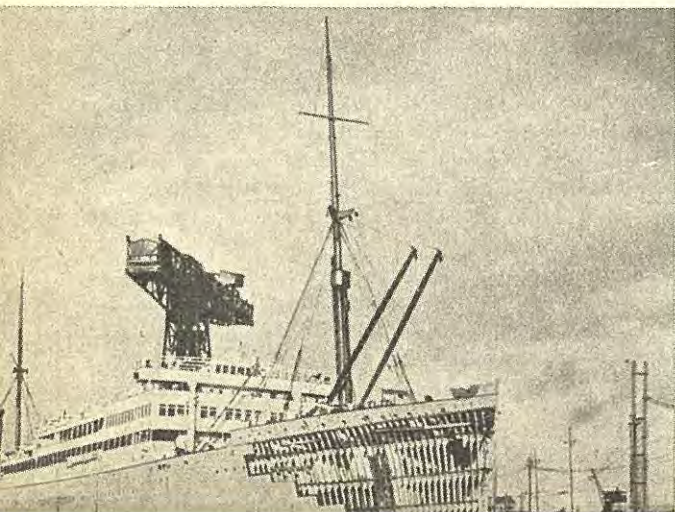
Disse Pilgrimsrejser kom til at spille en betydelig Rolle i de geografiske Opdagelsesrejsers Historie — som i hele Middelalderens Historie. Det var ikke alene Præster og Munke, som tog paa Pilgrimsrejser til det hellige Land, det var fine Damer, Prinser og Prinsesser, Konger og Kejsere med stort Følge. Ruten var ikke uden Farer og tog lang Tid at komme igennem, mindst 200 Dage bare fra Rom.

Søfarten havde travlt gennem Middelhavet i det 11te Aarhundrede med disse Masser af fornemme Pilgrimme, som kom alle Vegne fra i Europa. Og det blev til store Pilgrimstog. Der var nogle paa 7000 Deltagere — hele Hære. Men det var saa vanskeligt at rejse paa de Tider, saa det var ofte, at kun det halve Antal naaede helt til Jerusalem. Resten var omkomne undervejs.

Det resulterede i næste Aarhundrede i Korstogene, som blev en naturlig Fortsættelse af Pilgrimstogene. Nu var det ikke mere private Mennesker, der rejste til det hellige Land, nu var det hele Folk. Masserne kom i Bevægelse. De geografiske Kundskaber udvidedes derved kolossalt. Og det blev ikke alene Palæstina, man lærte at kende. Kundskaben blev udvidet helt ind til Centralasien og til Indien, hvorfra man hørte de mærkeligste Fabler.

Blandt disse Rejsende, der er kendt i det 12. Aarhundrede, findes der i første Række en jødisk Rabbi fra Spanien ved Navn *Benjamin fra Tudèle*, en kristen Dominikaner ved Navn *Brocard*, en morsom Ridder ved Navn *Jean de Mandeville*, Købmanden *Sanudo* fra Venedig — og den berømte *Marco Polo*, ogsaa fra Venedig.

De har allesammen beskrevet deres Rejser i Bøger, som er bleven oversat paa mange Sprog og den Gang har fundet mange Læsere. Der findes saaledes ikke et Statsbibliotek i Europa, som ikke ejer et Eksempplar af Adelsmanden Mandevilles Rejsebog, som var meget yndet i Middelalderen. Den blev første Gang trykt i Lyon 1480, men der gik saadan Mode i den, saa den holdt sig som Folkelæsning i over 100 Aar, skønt den er en hel Münchenhausen i geografisk Henseende, eller maaske netop derfor.



Union Castle Liniens Skib »*Arundel Castle*« i Dok for at at faa nye Maskiner og blive forlænget 25 Fod. — Man forventer, at Skibet som Følge af disse Forandringer vil kunne gøre Rejsen til Cape Town i samme Tidsrum som Liniens nye Skibe »*Stirling Castle*« og »*Athlone Castle*«.

Nilssons

kinesiske

Djunk

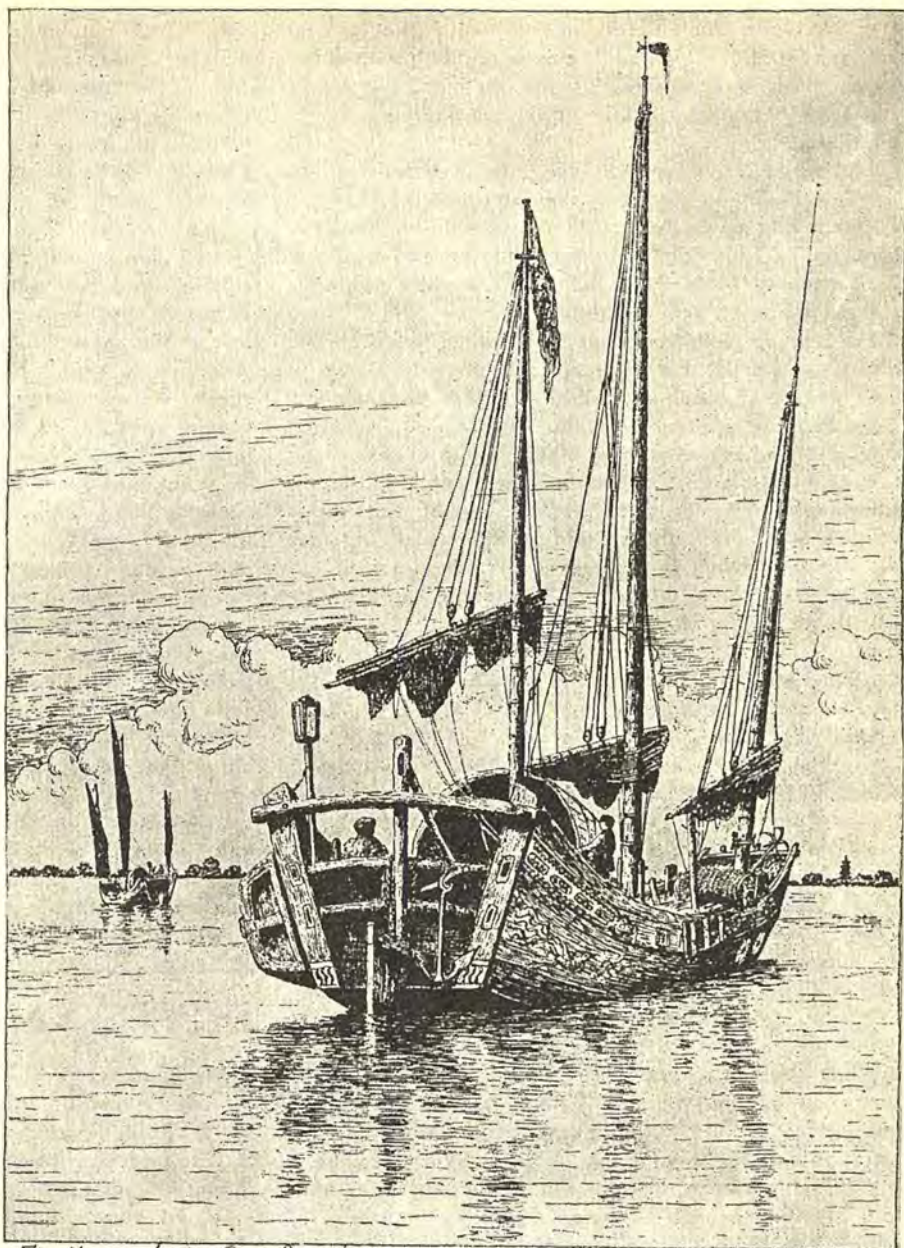
Illustrationen af Lodskapt.
Jørgensen, Shanghai

DER kommer en vakker Dag en underlig Tre master ned gennem Øresund, op ad den botniske Bugt og op for Stockholms Strøm.

Dens Skrog lyser i kinesisk rødt, og Vinden fylder dens okseblodfarvede Silkesejl, men paa det snehvide Dæk af Kamfertræ trampler ikke en vaskægte Kineser fra Kinesiens Land, men en solid blond Svensker eller rettere Svensk-Amerikaner, *Alfred G. Nilsson*, med Fatter fra Skaane og Mutter fra Karlskoga.

Ankeret gaar, og fra den underlige Tremaster, bygget efter de samme Principper, som kom til Anvendelse allerede for 4000 Aar siden, da Kejseren af Kinesiens Land skulde skaffe sig en Flaade, stiger Alfred G. Nilsson fra eget Fartøj i Land paa svensk Jord. Men det havde han ikke kunnet gøre, hvis ikke den rige Hollænder Mynheer *Georg Waard* var faret til Amoy i Kina og var blevet forelsket i O-Sin, hvis Forfædre i Aartusinder havde dyrket den gule Jord, om ikke Mynheer Waard ogsaa havde giftet sig med den gode Jords Datter, og om ikke Alfred G. Nilsson selv havde været saa »førtjust« i alt, som havde med Søen at gøre.

For at begynde med Begyndelsen, saa var Mynheer Waard oprindeligt en velsitueret Forretningsmand i Kina, og O-Sin en højagtet Landets Datter. Mynheer Waard begyndte at se mere og mere forelsket paa den favre Kineserinde, og ogsaa ud af hendes skæve Øjne lyste efterhaanden et kærlighedsfuldt Blik mod den kønne Evro-pæer. Tiltrods for at O-Sin var en Pige, hvad der jo ikke staar særligt højt i Kurs i Kina, vilde den lange Hollænderens Svigerfader og Svigermoder ikke straks give hende fra sig, men til Slut blev de dog medgørlige, og den hol-



The Hangchow Bay Junk.
169
300

S. P. Jørgensen

landske Konsul indenfor den store Mur beseglede deres Baand.

Hollænderen havde altid drømt om at besætte sig paa en Farm i Kanada og opdrætte Sølvræve, hvad der tjenes godt paa for Tiden, og for at forvandle sine Tanker til Virkelighed, besluttede han sig til at lade bygge en kinesisk Djunk og med den sejle til Vancouver paa den kanadiske Stillehavs-Kyst. Penge havde han nok af. Derfor valgte han med Omhu de ypperste Slags Træ ud. Kamfertræ til Skroget maatte slæbes Hundreder af Kilometre med Okser. Indretningen blev gjort i Teaktræ, i kinesisk Eg og andre dyre Træsarter, og da »Amoy«, som Yachten hed, blev færdig, var den netop saadan et Fartøj, som er en ægte kinesisk Mandarin's højeste Ønske en Gang at blive Ejer af. En kinesisk »Southern Cross«, en Morgans »Corsair«, en Vanderbilts »Zephyr« skulde man kunne sige.

Det havde taget to Aar at gøre Skibet færdigt, og en Dag i Risenes Modningstid søsattes det i Drageflodens gule Vande. En Buddha i Brønse og Guld prydede paa Broen, meders en af hans Tjenere, en buddhistisk Præst, stænkede Viwand paa Skibet for evigt at beskytte »Amoy« mod Taager.

Det tog tre Maaneder at krydse Stillehavet med fire Kulier som Besætning, og en Typhon slyngede det lille Skib ud for Alaska endda helt op til Beerings-Havet. Men Hollænderen og Kineserinden og deres lille Barn kom til Slut til Kanada og købte sig en Rævefarm, medens Amoy laa fortojet i Havnen ved Vancouver.

Fra nær og fjern kom Folk, som havde hørt Tale om det ejendommelige Fartøj, og saa hændte det en Dag, at det berømte Filmsskuespillerpar, *Douglas Fairbanks* og *Mary Pickford*, medens de endnu var gift, en Gang i 1923 steg om Bord for at beskue de kostbare kinesiske Malerier, Buddhafigureerne og Gongongerne i Salonen. Det var Douglas, som foreslog, at man skulde tage 25 Cents for at vise Skibets Indre. Hollænderen fulgte Raadet, og snart var der flere hundrede Besøgende hver Dag. Saa besluttede Mynheer Waard at tage til San Francisco og vise Skibet frem imod Entré.

Blandt dem, der ofrede 25 Cents for at se den mærkelige Baad i Frisco, var den glade Svensker *Alfred G. Nilsson*. Skønt han var Tjenestemand ved et af de store Jernbaneselskaber var Søen og atter Søen hele hans Liv, men hans Romantik fik kun Afløb i en Mængde Sonoveller, som han skrev i Vestkystens Ugeblade. Den unge Mand fra Jernbanekontoret blev saa betaget af »Amoy«, at han paa Øjeblikket sagde Farvel til baade Fragtsedler og sande Historier fra Livet. Han blev om Bord og var ikke til at faa i Land igen. Til sidst var han ene Mand. Kulierne klatrede over Landgangen og aabnede Vaskerier i San Francisco. Papa og Mama Nilsson fra henholdsvis Skaane og Karlskoga i gamle Sverrig syntes ikke rigtig godt om Eventyret, men hjalp alligevel deres Son, da Vikingebloedet ikke kunde hindres i at rulle. Alfred G. Nilsson blev alt-saa paa denne Maade Sømand og Kaptajn, han spulede Dæk, han pudsede Messing, og han viste den ømmeste Omhu for de ti Tusinder 25 Cents, som strømmede ind fra alle Havnene, hvor det mærkelige Skib blev fremvist.

Ved Hudsonfloden ligger New York, og dér boede Miss *Rita Bissel*, som mellem Frokostbidderne i det store Varehus' Lunchroom slugte Avisernes Skildringer af det mærkelige Skib, som var kommen fra den anden Side Jorden, og nu laa nede ved Dokkerne. Hun besluttede sig til at se nærmere paa det, betalte sin Entre med 25 Cents og sank i stum Beundring overfor de ligesaa ejendommelige som udsøgte røde og sorte kinesiske Paneler i Salonerne, gyldne Slangemotiver fra Kinas Fortid, som Kunstnerne har malet med Neglene paa højre Haand, medens de har haft venstre Haandflade som Palet.

Den unge amerikanske Dame blev saa betaget af baade Panelerne, Alfred G. Nilsson og Skibet »Amoy«, at hun blev om Bord. Og med Tiden blev hun Mrs. Nilsson.

Da den hollandske Herre atter begyndte at længes efter sine Sølvræve, solgte han »Amoy« til en Mand, som aabnede en Restaurant i den paa Hudsonfloden. Alfred G. Nilsson skaffede sig en Stilling som Speaker ved Radioen i New York, og efter to Aars Forløb havde han skaffet sig tilstrækkelig Penge til at købe »Amoy« til sig selv og sin Familie, thi Restaurant-Ideen var gaaet kaput, og Sejl-Yachten var til Salg for billige Penge.

Men, beretter Alfred G. Nilsson nu, De kan ikke tænke Dem, hvilke Vandaler der havde haft fat paa Baaden i de sidste to Aar. De dyrebare Malerier var bleven overstrøget med sort Oliefarve, og der var Huller alle Vegne. Vi sejlede hende op ad Floden til et Værft til grundig Reparation. Det tog næsten et halvt Aar, inden »Amoy« var genskabt i sin oprindelige Skikkelse.

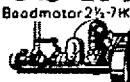
»Amoy« er 22 Meter lang og har 20 Meter høje Master, men den stikker ikke dybere end 1 Meter. Man skulde mene, at med saadanne Dimensioner vilde Fartøjet ikke egne sig til Oceanfart, men deri tager man Fejl, fortsætter Hr. Nilsson. Vi har sejlet tværs over Stillehavet og Atlanterhavet og har været ude i Orkaner og Tyfoner, men den er vidunderligt skabt og klarer det hele. Det tog Kineserne mange Aartusinder at udspekulere denne her Model, og Resultatet blev et Fartøj, som i sig forener Sodygtighed paa alle Verdens Have med Evnen til at kunne sejle op ad de grundede, mudrede Floder i Kina.

Nu skal vi Jorden rundt, siger han. Min Kone og jeg har nu tre Sønner, den ældste er otte Aar, og da de jo maa gaa i Skole, kan vi ikke de første Aar sejle saa langt fra New York, men naar de bliver større, saa skal de være min Besætning, og saa skal vi Jorden rundt. Min Fader og min Moder følger ogsaa med. Vi har godt med Plads — hele tolv Køjepladser for ikke at nævne alle Bekvemlighederne. Hele Verden er min gennem »Amoy«.

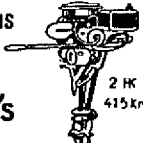
En „Viking“-Medarbejder udstiller.

Marinemaleren V. Quistorff, som »Vikingen«s Læsere forlængst er fortrolig med gennem de smukke og farverige Forsider, udstiller for Tiden en større Samling af sine fine Havne- og Skibsmotiver i Emil Wang's Kunsthandel, Bredgade 4. Overfor vore Læsere vil det sikkert være unødvendigt at omtale Quistorff's Billeder. Læsere kender dem, og vil derfor sikkert aflægge et Besøg i Bredgade.

GÖTA
Baadmotor 2½-7 HK



ARCHIMEDES
Paahængsmotor 2-20 HK



FORLANG GRATIS
KATALOG

2½ HK 357 Kr. m. Tilbeh. ENDFORHANDLER: 2 HK 415 Kr.

SVENSK MOTOR A/S
HAYNEGADE 41, KØBENHAVN K.

SKIBSVÆRFTET „LILLEØ“ KORSØR
v. TUXEN PETERSENS EFTF. A. NIELSEN & TH. OLSEN

Skibs- og Baadebyggeri

Ny Ophalerbedding for Skibe indtil 450 Tons Egenvægt

Telefon: 452

NYBORG SKIBS- OG BAADBYGGERI
GRUNDLAGT 1870

Fisker- Motor- og Sejlbaade

saavel Lyst- som Brugsbaade til 100 Tons. — Alle Reparationer af enhver Art udføres omgaaende.

C. F. K. JENSEN

TELF. 200 (2 Linier)

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Oktober 1938.



Medlemmer pr. Januar 1938.

Det forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S af 1912
 D/S Svendborg
 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 af 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 Bugsererselskab, A/S
 D/S Draco
 D/S Samsoe
 Aabenraa Rederi A/S
 D/S Hetland

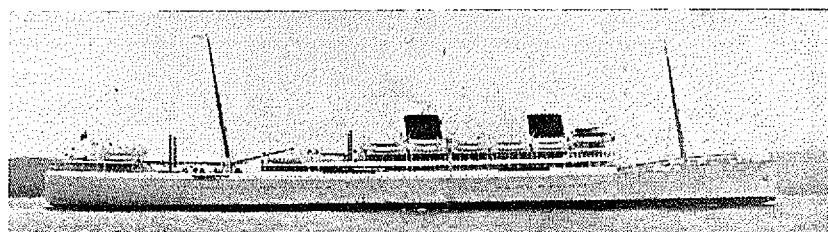
OMBYGNING

Mange gør sig næppe rigtig Begreb om, hvor hurtig Udviklingen skrider frem. Vore 2 Billeder viser et Motorskib »Carnavon Castle«, som i 1926 var paa sin Jomfrurejse og nu i Aar er blevet ombygget.

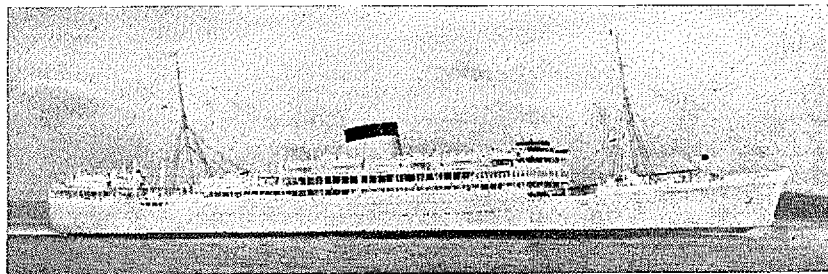
Skibet tilhører et engelsk Selskab, der opretholder en regelmæssig Ru-

halvbalanceret Ror, drevet af en elektrisk Styremaskine. Passagerapteringen blev ombygget og forsynet med rindende varmt og koldt Vand. Beskyttelse mod Brandfare blev udført efter Board of Trade's Regler.

Maskineriet bestod oprindeligt af 2 Sæt dobbeltvirkende, 4-Takts Die-



»Carnavon Castle« før Ombygningen.



Efter Forlængelsen og Moderniseringen.

te paa Sydafrika med store Passager- og Fragtskibe. Paa flere Punkter var de imidlertid ikke rigtig »up to date«. Farten var for ringe. Passagerapteringen ikke helt god, og endelig var der Skibenes hele Udseende. Man maa indrømme, at man næppe genkender Skibet i vort nederste Billede som det samme, der er lige oven over.

»Carnavon Castle« er bygget hos Harland and Wolff, Belfast, hvor ogsaa Ombygningen fandt Sted. Efter Forlængelsen, der andrager 5,5 m, er Hoveddimensionerne: Længde overalt 209 m, Bredde 22,25 m, Dybde 13,9 m og Gross Tonnagen 20,122 ts.

Skibet fik et nyt, strømlinieformet,

selmotorer med Luftforstøvning, idet Kompressorerne var indbygget i Forenden af Maskinerne. De er nu erstattet med dobbeltvirkende 2-Takts Motorer med Trykforstøvning af Harland B- og W-Typen med nye Tryk-, Mellem- og Skrueakslar, nye Stævnror og nye Propeller. Den nødvendige Forandring ved Hjælpe-maskineri og Rørrangement blev foretaget for at bringe disse paa Højde med Tidens Udvikling. Maskinkraften blev herved forøget til næsten det dobbelte.

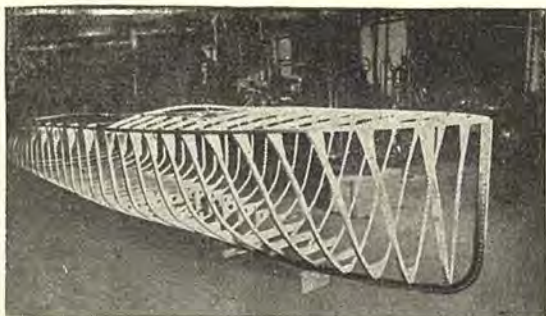
En stor strømlinieformet Skorsten blev bygget i Stedet for de oprindelige 2 og en tilsvarende Flytning af Lyddæmperne maatte selvfølgelig finde Sted.

Letmetal

i moderne Skibsbygning.

I næsten alle Industrigræne har Letmetaller, d.v.s. Aluminium og dets Legeringer vundet større og større Indpas paa Grund af deres udmærkede tekniske Egenskaber. Til Brug ombord i Skibe har de ogsaa været forsøgt for mere end 25 Aar siden, men man maatte dengang opgive dem, da de hurtigt tæredes op i Søvand eller i saltholdig Luft.

Nu har man lært at fremstille Legeringer, der ikke blot i styrkemæssig Henseende nærmer sig almindeligt Skibsbygningsstaal, men ogsaa overfladebehand-



Spantesystem af Letmetal til en Baad.

les saaledes, at de kan modstaa Korrosionspaavirkningerne til Søs. Det er Legeringer, der foruden Aluminium indeholder Kobber-Magnesium, Magnesium-Mangan, Magnesium eller Magnesium-Silicium.

Holdbarheden er betinget af, at Overfladen faar en særlig Behandling. Det kan være en Plettering, hvor det beskyttende Lag paaføres i varm Tilstand efter en særlig patenteret Metode. Den mest anvendte Fremgangsmaade er Bejdsning, som er simpel og let at udføre. Hver fremstilles Overfladerne i forskellige Farver eller i en smuk sølvhvid Tone, som egner sig udmærket til Beslag og Lister i Saloner og Kamre. Ad ren kemisk eller ad elektrisk Vej kan man ved særlige Metoder forstærke det Iltlag, som dannes paa Overfladen, saa det bliver mere modstandsdygtigt og ikke skaller af ved Bearbejdning.

Der findes ogsaa forskellige Midler, som kan bruges til Maling af Letmetaller. Man maa blot være klar

over, at Overfladen er meget glat og der paa en eller anden Maade maa gøres ru, f. Eks. ved Bejdsning eller ved Sandblæsning med meget fint Sand. Til Beskyttelse mod Søvand egner Asfaltlak sig udmærket, hvis man da ikke ønsker at beholde Aluminiumets Glans og Politur, i hvilket Tilfælde en farveløs Beskyttelseslak benyttes.

Letmetal lader sig bearbejde ligesom Staal. Det kan bøjes og smedes ved Temperaturer mellem 350° og 420°. Det kan svejses ved Hjælp af alle kendte Svejsemetoder. Da Svejsningen imidlertid bliver haardere end Materialet, foretrækker man som oftest at bruge Nitning i Stedet for Svejsning.

Hurtiggaaende Baade og Redningsbaade har man allerede i længere Tid fremstillet af Letmetal. For noget store Baade bruger man dog ofte at lave Spanter og Dragere af Letmetal og Klædningen af Træ.

Det er meget betydelige Vægtbesparelser, man kan opnaa paa denne Maade, navnlig hvis man i større Skibe vil anvende Letmetal overalt, hvor det med Fordel i Vægt lader sig bruge. Det kan f. Eks. benyttes til Kommandobro, Dækshuse, Trappegælender, Dørklader i Maskinrum. Apteringskodder af Letmetal er lydtætte, brandsikre og varmeisolerende.



Redningsbaad af Letmetal.

Kort sagt, Anvendelsen af Letmetal til Skibsbygningsbrug gør Skibe mere økonomiske, hvilket er bevist i Praksis.

Mange nye Letmetaller er fremstillet i de senere Aar. Fabrikkerne har store Undersøgelleslaboratorier, hvor man med Iver og Dygtighed arbejder paa Løsning af de Problemer, som bliver stillet Industrien.

AARHUS YACHTVÆRFT
v. J. P. PETERSEN,

Skibs- & Baadebyggeri.

Telf. 5298.

Lystbaadehavnen.

Telf. 5298

A/S MONTANA
Telefon 9246

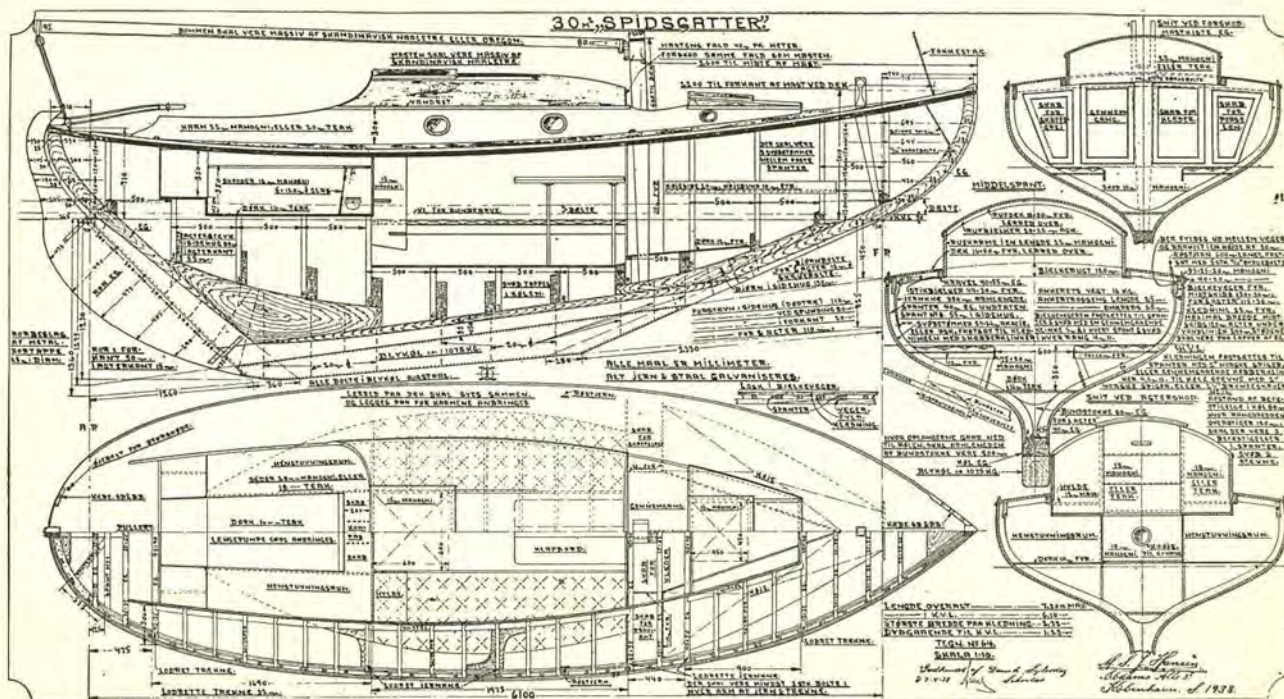
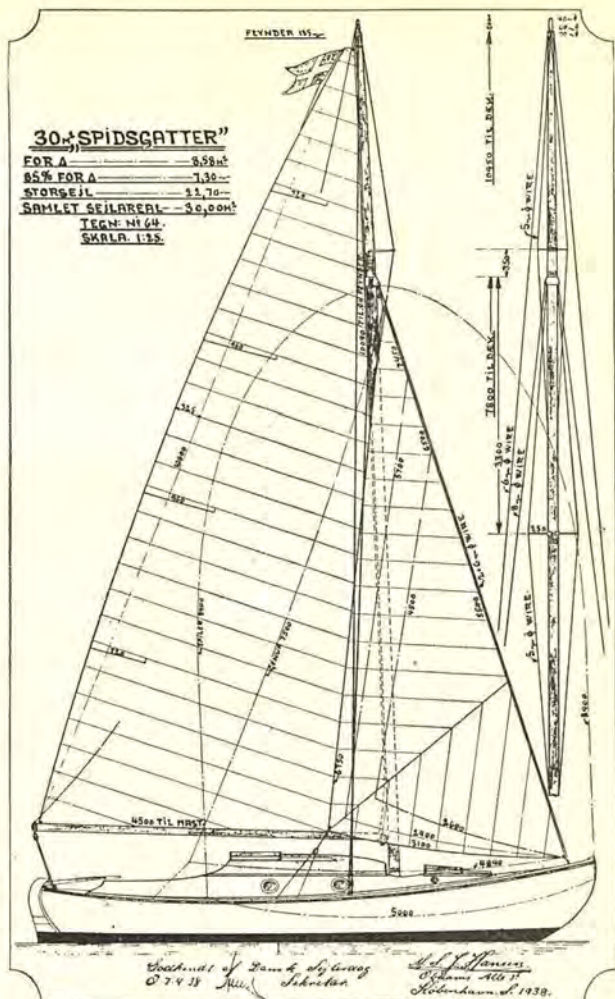
Kul, Koks,
Cinders

30 m²

Klasse- Spidsgatter

Spidsgatterne har stadig vore Sejlsportsfolks store Interesse. Flere af vore Læsere ønsker da ogsaa at se Tegninger i »Vikingen«, og vi glæder da disse med at bringe Hr. Skibskonstruktør M. S. J. Hansens 1938 Model til en 30 m² Klassebaad af denne Type. Den første er allerede afleveret af Baadebygmester Viggo Hansen, Dragør, til Brødrene Hugo og Georg Hansen i samme By. Nr. 2 er under Bygning paa Baadebygmester Jensens Værft i Nyborg til Hr. Chr. Schnor, Nyborg.

Den nye Tegning er en Del forandret fra Konstruktørens tidligere Baade, men da den første blev



sosat, saa sent som den 1. August, har den endnu ikke deltaget i nogle Kapsejlds. Proveturene har dog vist, at den er hurtigere end dens Forgængere, saa man med Fortrøstning ser hen til den kommende Sæsons Konkurrencer.

Længden overallt er 7,20 m, største Bredde 2,32 m, Dybgangen 1,23 m. Blykølen vejer 1075 kg. Den bygges med 13



2 Svøbetømmere af Akacie eller Ask. Klædningen er af Fyr, Dækket Fyr, beklædt med Lærred. Kahytten har to Køjer, medens 2 andre Sovepladser kan indrettes i Forrummet. I Forkanten af Cockpiten er Kompasset anbragt. Masten er massiv og af skandinavisk Naaetræ. — Vort Billede viser Baaden paa Vandet, hvor den tager sig smukt ud, og vi haaber, at baade

Ejerne og Konstruktøren maa faa Glæde af dem.

38 KN. MOTORBAAD

The british power-boat Coy. Ltd. i Hythe har konstrueret og bygget en Motorbaad til Bjergning af Øvelsetorpedoer. Den er tegnet af Hubert Scott-Paine og bygget til den hollandske Marine. Materialet er afrikansk Mahogni paa amerikansk Fyr, og Byggemaaden den som Selskabet i Almindelighed anvender.

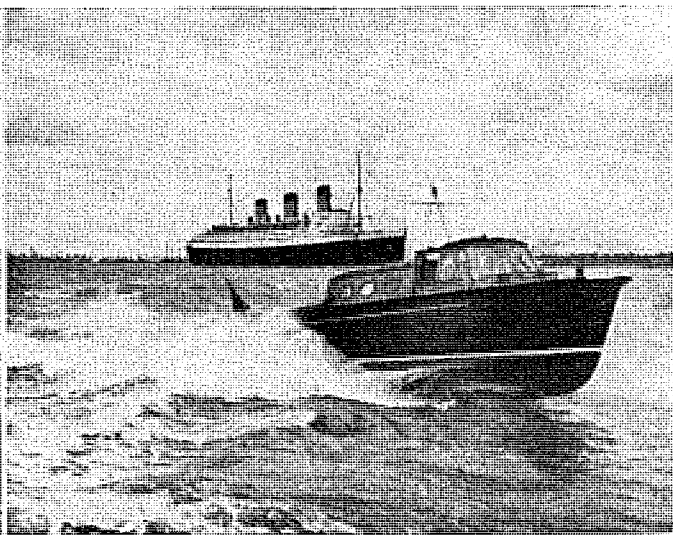
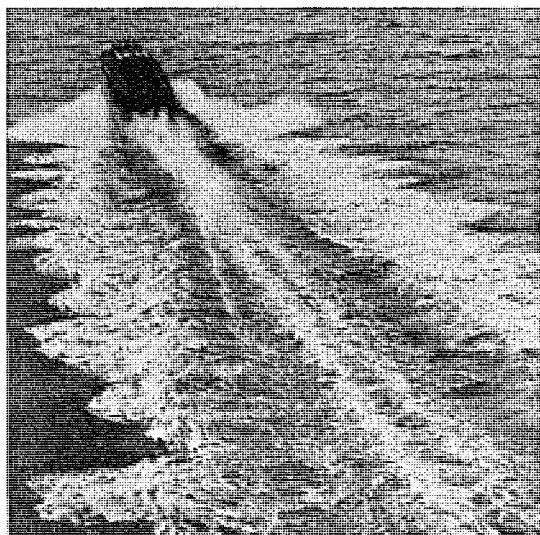
Længden er 11,43 m, Bredden 2,6 m og Dybgangen c. 0,6 m. Besætningen er normalt 2 Mand. Førerkabinen ligger helt forude med god Udsigt. Agten herfor er en Kahyt med Sæder langs Siderne. Derfra kommer man ud i en stor, vandtæt, selvtømmende Cockpit. Her er Maskineriet installeret i vandtætte Huse, som let kan fjernes for Adgang til Motorerne. Helt agter findes Brændstoftankene.

Fremdrivningsmotorerne bestaar af to 6-cyl. Scripps 200 HK Marinemotorer. Installationen er udført saa simpelt som muligt, og en Motor kan udskiftes paa

6 Timer. Fartøjet er let at styre, og man har i alle Stillinger en udmærket Udsigt. Ved Brugen af disse Fartøjer, som følger Torpedoen paa dens Fart gennem Vandet undgaar man Tab af de kostbare Øvelsetorpedoer, idet der straks kan udlægges en Bøje, hvor Torpedoen standser. Baaden er i Agterenden forsynet med et Power-Skæbearrangement, saa den om fornødent kan bjerje Torpedoen ind.

De morsomme, smaa Sportsbaade, som man kan glæde sig over at se pile hen ad Vandet, har ved denne Anvendelse altsaa faaet en praktisk økonomisk Betydning.

Den første Baad sejlede fra Hythe i England til Helder i Holland ved egen Kraft paa 16,05 Time netto Sejltid, idet den kun gjorde Ophold i Dover for Paafyldning af Brændstof.



Til venstre: Torpedo »spotter« paa Prøvetur, til højre: Baaden passerer »Queen Mary«.

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

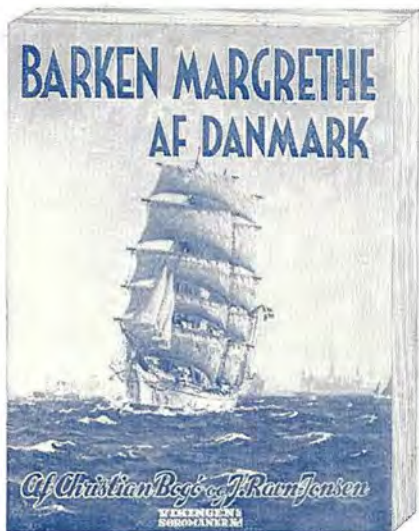
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: 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.

Centraltrykkeriet — København K

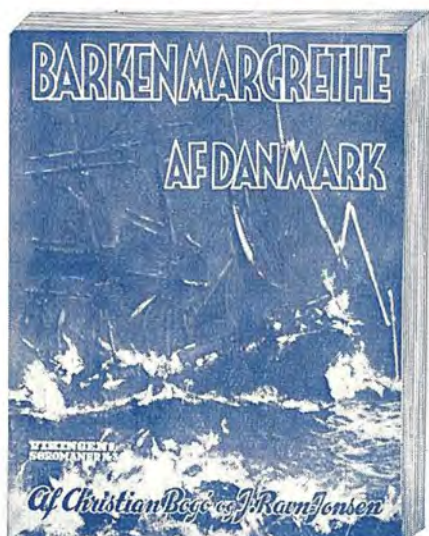
1. Bind.



2. Bind.



3. Bind.



BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra »Vikingen«s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6,00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3,50 for alle 4 Bind.

Gang paa Gang er »Vikingen« blevet opfordret til at forfølge den store Succes som Bogen »Barken Margrethe af Danmark« er blevet, med at udsende en ny Bog, men vi har et lille Restoplag, som først skal ud.

Derfor benytter »Vikingen« sine 15 Aars Bestaaen til at realisere dette Restoplag til halv Pris, saaledes at alle nu kan erhverve denne spændende Bog om den danske Sømands Liv.

Da Oplaget kun er begrænset, sælges kun alle 4 Bind samlet til Kr. 3,50.

„VIKINGEN“s Ekspedition,
Gammel Mønt 39.
Byen 8040

4. Bind.





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

0 Øre
November 1938

Afløsning til Fyrskibet
Maleri af Joh. Koch

1938 - Nr. 18
15. Aargang



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.



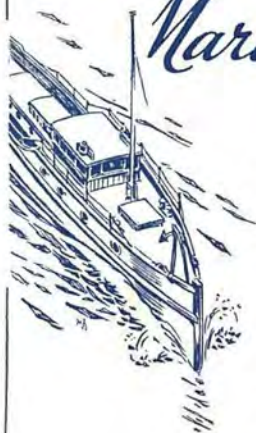
COGNAC



Grundlagt 1888

Jesper Christensen & Co.s

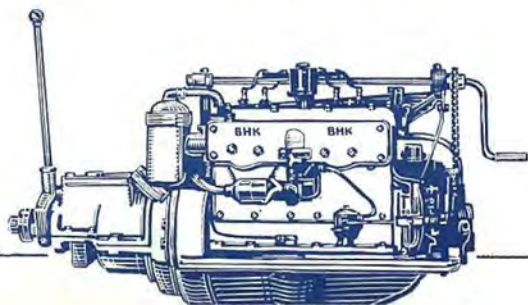
Vine og Spirituosa til Skibsforsyning.



Marine-Motorer

Ford og Fordson Motorer, specielt ombygget til Marinebrug, er driftssikre og økonomiske for saavel Lyst- som Brugsfartøjer.

Forlang Tilbud fra de autoriserede Ford og Fordson Forhandlere eller fra Brdr. Hansen, Kalkbrænderihavnen, København.



DANSK RADIO

Aktieselskab

Fabrik:

Elektromekano A/S

Aarhusgade 88

**Radio- og Forstærkeranlæg
for ethvert Formaal**



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svensen & Christensen

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1

TELEFONER: C. 2537 - 2538

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

Søvejen til Indien

Af Tage Nissen

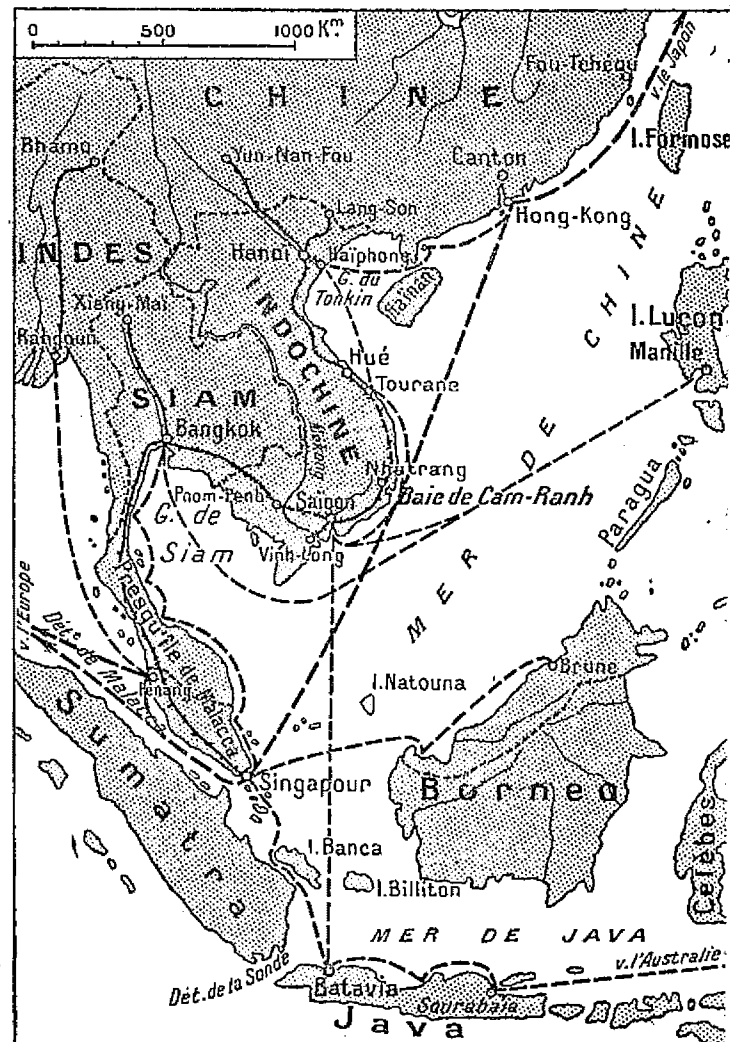
og det fjerne Østen

FØR det femtende Aarhundrede var Søvejen til Indien alle Opdagelsesrejsendes store Drøm. I 1486 sejlede den portugisiske Opdagelsesrejsende Bartholomew Diaz sydpaa med to smaa Karaveller paa 50 Tons hver og blev tilfældigvis blæst rundt om Kap det gode Haab. Elleve Aar senere rundede en anden Portugiser, Vasco da Gama, Kap og fandt endelig Søvejen til Indien. Saa fulgte først de portugisiske, senere de hollandske og engelske Handelskibe, der søgte Læ i Bugten under Kap og fersk Vand og friskt Proviant paa deres Vej ud til Østen. Men det var først i 1692, at Kap det gode Haab blev europæisk Koloni, idet det hollandsk ostindiske Kompagni oprettede den „Half-way-house“ (halvvejs-Station), der skulde faa en stor Betydning for Theclipperne og Ostindiefarerne i de følgende Aarhundreder.

Søvejen til Indien og det fjerne Østen laa altsaa syd om Afrika, indtil to Begivenheder i forrige Aarhundrede revolutionerede hele Skibsfarten.

Begivenhederne var Dampskibets Indførelse og Aabningen af Suez-Kanalen. Suez-Kanalen betød en ret stor Afkortelse af Rejsernes Varighed fra Europa ud til Indien og det fjerne Østen, og før det forrige Aarhundredes Dampskibe, der var vældige Kul-Slugere, betød Suez-Ruten samtidig Lejlighed til at anløbe flere Havne for Bunkerkul, mens Skibene paa Ruten syd om Afrika, naar de først havde forladt Europa, faktisk kun havde Kapstadens „halvvejs-Station“ at anløbe paa den lange Rejse ud til Østen og derfor maatte medbringe saa enorme Kvantiteter af Bunkerkul, at der daarligt blev Plads i Skibet til Passagerer og Gods. Suez-Kanalen betød en øjeblikkelig Omlægning af Søvejen til Østen fra syd om

Afrika til nord om Afrika gennem Middelhavet. Det blev den Søvej, som England benyttede, mens det byggede sit verdensomspændende Imperium op, og lige indtil det sidste Par Aar har den almindelige Opfattelse været den, at England gennem Flaadebaser



Singapore ligger som et uhyre vigtigt Knudepunkt paa Søvejen til Indien og det fjerne Østen.



Husbaade paa Singapore-Floden.

og Fæstningsanlæg havde sikret sine Hovedfærdselsaarer ud til selv de mest afsides liggende Kroge af Imperiet. Men der er i de sidste Par Aar sket saadanne internationale Begivenheder, der i Forbindelse med Krigsteknikens voldsomme Udvikling tvinger det britiske Rige til helt at lægge sin Strategi om for at sikre sine Hovedfærdselsaarer og sit Herredømme paa Havenc. Disse internationale Begivenheder er den japansk-kinesiske Krig og Italiens Optraeden i Middelhavet.

Med stigende Forundring har man fulgt Krigen i Østen, ikke alene Japanernes fuldstændig uhindrede Fremfærd, men endnu mere, at denne sejrige Krigsnation ganske aabenlyst kunde true Hongkong, en af det britiske Riges allervigtigste Poster i det fjerne Østen.

Hongkong spiller for Sikringen af det britiske Imperies Hovedfærdselsaarer den samme Rolle i det fjerne Østen, som Malta i Middelhavet — — og derfor har det lidt samme Skæbne — — at ligge for nær en stærk Magts Aerodromer og Undervandsbaadstationer. Japanerne kontrollerer Strædet mellem Øen Formosa og det kinesiske Fastland, og de er godt i Gang med at gøre deres Indflydelse gældende i de kinesiske Havne overfor Formosa. Det betyder, at Hongkong befinder sig i umiddelbar Nærhed af de overvældende japanske Styrker. Og dette betyder igen, at et andet britisk Knudepunkt i det fjerne Østen, Singapore, bliver ene om at modstaa et eventuelt Angreb. Den britiske Flaade ejer intet andet Sted i denne Del af Verden et virkeligt Støttepunkt.

Da jeg sidste Aar besøgte Singapore, var man ved at afslutte nogle vældige Arbejder, der skulde gøre Havnen til en Flaadebasis af allerstørste Ydeevne, et Arbejde, der blev udført inden Udgangen af Aaret. Og jeg besøgte Singapores nye Lufthavn. Det er en stor Mangrovesump i Singapores Udkant, der er fyldt op. Den store Administrationsbygning var et Pragtværk, der knap har sin Mage i nogen anden af Jordens Lufthavne. Alene den elegante Modtagelseshal virkede mere som en raffineret Festsal, end som et til Trafikvæsenet knyttet Lokale. Der var Terrasser

med Udsigt over den tidligere Sump, der nu ligger hen som vældige Græsflader, og ude i Strandkanten er indrettet en Havn for Flyvebaade efter allernyeste Principper. Det var Singapore, der manifesterede sig som et af Østens allervigtigste Knudepunkter. Her samles Ruterne fra Europa, Indien, Siam, Kina, Japan, Filipinerne, Borneo, hollandsk Ostindien og Australien.

I Foraaret sidste Aar, altsaa endnu før den japansk-kinesiske Krig, fik det britiske Forsvarsvæsen i Singapore pludselig travlt. Meldingen lød paa, at Singapore truedes af en fjendtlig Ekspedition sammensat af

Krigsskibe, Troppetransporter og Moderskibe for Krigsflyvere. Ekspeditionen var sendt ud mod Singapore af en imaginær Stat, beliggende 1000 miles sydøst for Malakahalvøen. De to Lande havde altid staaet i det bedste Forhold til hinanden, men pludselig modtog Hovedkvarteret i Singapore Meddelelse om, at den tidligere venligtsindede Magt havde besluttet sig til et Angreb. Underretningen blev først mødt med Tvivl. Men seks Dage senere forelaa der uomstødelige Beviser for, at en fjendtlig Ekspedition var forberedt og kunde ventes at afsejle naar som helst. Endelig telegraferedes der til Singapore, at Ekspeditionen var afsejlet, og man gik straks i Gang med at forberede Forsvaret. Heri deltog femogtyve Flaadeenheder, 7000 Mand Tropper og 100 Flyvemaskiner. Det var den største kombinerede Manøvre, britiske Styrker har afholdt udenfor engelske Farvande. Resultaterne hilstes med Tilfredshed af Strategerne, idet man konstaterede, at Luftstyrkerne, der skulde afparuljere de vældige Havomraader omkring Singapore, var i Stand til at lokalisere Fjenden 220 Miles fra Singapore og derved give Hovedkvarteret tilstrækkelig Tid til at planlægge og udføre to kraftige Modangreb endnu før de fjendtlige Flyvemaskiner kunde klargøres til Kamp.

Denne og lignende Aktiviteter staar i Forbindelse med det Problem, der er traadt saa tydeligt frem gennem Japans aabenlyse Trusel mod Hongkong og Canton og det direkte Angreb paa Shanghai, der nok ikke er britisk, men som er Hovedsædet for britiske Interesser i det fjerne Østen — Interesser, der beløber sig til over to en halv Milliard Kroner. Af de britiske Flaadestrategers Udtalelser fremgaar det, at Singapore kun er Begyndelsen til et vældigt System til Beskyttelse af Søvejene i det fjerne Østen. Trods sin strategisk vigtige Beliggenhed, netop hvor al Samfærdsel mellem det indiske Ocean og Stillehavet foregaar, vilde Singapore ikke kunde modstaa en aggressiv asiatisk Magts Fremmarch. Singapore skal suppleres med sekundære Flaadestationer, der muliggør Udviklingen af en Manøvre-Zone rundt om Flaadens centrale Basis. Men i hvert Fald er det klart, at Sin-

gapore vil komme til at spille en overordentlig vigtig Rolle i det fremtidige Arbejde for at holde det britiske Riges Dele i Østen samlet.

Og som den japansk-kinesiske Krig har øvet denne Indflydelse paa Forholdene ude i Østen, har Tilstandene i Middelhavet øvet deres Indflydelse paa Søvejen til Østen.

Siden Suez-Kanalens Aabning har Middelhavet været det vigtigste Forbindelsesled mellem England og Østen. Det er selvfølgelig stadig betydningsfuldt i den Henseende. Men de seneste Aars Erfaringer har vist, at Italien kan afbryde den frie Færdsel ved Hjælp af dets højt udviklede Luftstyrker samt specielle Motor-Torpedofartøjer og Undervandsbaade. — Derfor kan Middelhavet ikke mere bevare sin fulde Betydning som Bindeled indenfor det britiske Rige, saa lidt som det er i Imperiets Interesser at betragte det som det eneste Bindeled mellem Øst og Vest. Strategerne i London er nu af den Anskuelse, at Middelhavet ikke længere kan beherskes fra Malta, men derimod ude fra, fra Gibraltar og Røde Havet, hvorfor den britiske Flaade skal koncentreres i det næbne Atlanterhav med dens Hovedbasis flyttet ud et Sted paa Afrikas Vestkyst.

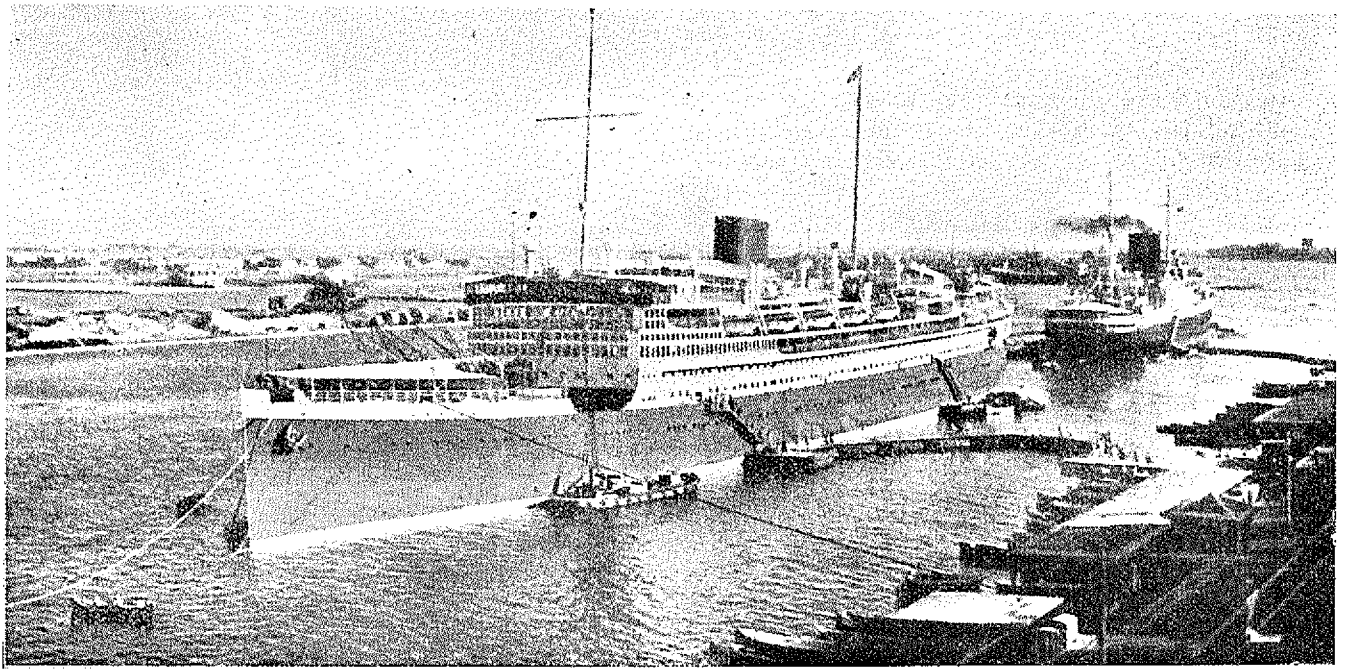
Det indiske Ocean rummer den uvurderlige Fordel for England, at alle Adgange til det er britiske eller under britisk Kontrol. Stillingen i Atlanterhavet kan ikke afskæres fra Forbindelse med Østen. Sydafrika frembyder glimrende Flaadebaser. De britiske Besiddelser Adén, Somaliland-Kysten og Øerne Perim og Socrota blokerer effektivt Udløbet fra Røde Havet. Den persiske Golf kan blokeres ved Strædet ved Hormuz. Ceylon er den ideale Central-Flaadebasis, der kan støttes af Stationer paa den indiske Kyst. Forbindelsen mellem England og Østen er saaledes sikret — syd om Afrika. Og da Sikkerheds- og Tryghedsmomentet over den største Indflydelse paa Færdselsaarenes Trafikmængde, maatte man antage, at Søvejen til Indien og Østen igen var lagt tilbage fra Suez-Ruten til Ruten syd om Afrika. Britiske Røster hævder, at den er paa Vej til det, men hvis det er Tilfældet, saa vil Omlægningen ikke saa ubetinget og med eet Slag være en Kendsgerning, som da Søvejen blev omlagt fra syd til nord om Afrika. Omlægning af en af Verdens Hovedfærdselsaarer er i Dag en langt mere kompliceret Sag, end det nogensinde har været. Vi lever i en Tid, hvor Tidsbesparelse er en altoverskyggende Faktor i det internationale Samkvem. Men tager vi Rejsen fra London til f. Eks. Zanzibar med et moderne 16½ Knobs Skib, saa vil den vare 5½ Dag længere syd om Afrika, end hvis man rejser gennem Suez. Til Batavia tager Rejsen syd om Afrika syv Dage mere end gennem Suez, og til Colombo tager den 9½ Dag mere. Det er altsaa en meget betydelig Forøgelse af Rejsernes Varighed, naar man benytter Kapstadruten, der skal opvejes af Sikkerheds- og Tryghedsmomenterne. For Post- og Passagerskibenes Vedkommende kan man vist gaa ud fra, at kun den oplagte Krigssituation vil tvinge dem



Grøntsager fra Hongkong losses paa Singapores Red.

til at forøge Rejsernes Varighed med saa mange Dage ved at gaa syd om Afrika. Noget andet derimod med hele den vældige Vareudveksling mellem Østen og Europa. Her er Spørgsmaalet om Transporternes Varighed mindre dominerende, hvorimod de rent økonomiske Spørgsmaal er de altoverskyggende. Kan Forøgelserne af Transporternes Varighed opvejes ved de Fordele, Kapstadruten byder paa, og som i Hovedtrækkene er: Besparelse af Kanalafgifterne i Suez: Besparelse af Krigsrisikopræmier ved at gaa gennem Middelhavet samt Sikkerhed for, at Skibet ikke udsættes for Ophold og Forulempelser. Kanalafgifterne er for et lastet Skib paa 10,000-Tons ca. 60,000 Kroner. Krigsrisikopræmier er mange tusinde Kroner pr. Rejse, og Udgifterne ved Forsinkelser og Forulempelser er ogsaa meget store.

Svaret paa, om Fordelen og Besparelserne ved at benytte Kapstadruten opvejer Tidsbesparelsen ved Suez-Ruten findes bedst i en Statistik over Suez-Kanalens Trafik. Tager man Tallene for 1950 og 1956, viser det sig, at den samlede Trafik gennem Kanalen var trekvart Million Tons større i 1956 end i 1950, altsaa tilsyneladende ingen Svækkelse af Trafikken paa Suez. Men tager man saa de enkelte Nationers Deltagelse i Trafikken, viser det sig, at Englands Andel, der under Krigen androg omkring 75 pCt. af den samlede Kanaltrafik, i Aarene 1920—54 ligger omkring 60 pCt., men i 1956 er faldet til 46 pCt., mens det for sidste Aars Vedkommende ligger endnu lavere. Der har altsaa i de sidste Aar fundet en alvorlig Afgang af engelske Skibe fra Suez-Ruten Sted, og naar vi vender os til Kapstadruten, finder vi ganske rigtig en tilsvarende Forøgelse af Trafiken der. Tonnagen af Skibe, der i 1954 benyttede Kapstadens Havn, var 5½ Mill., men steg i 1957 til ca. 7½ Mill. Denne voldsomme Stigning skyldtes i første Omgang den voksende Trusel mod den gamle Søvej gennem Middelhavet og Suez og dernæst, at den sydafrikanske Unions Regering var hurtig til at benytte sig af den opstaaede Situation og meddele en Reduktion paa 50 pCt. af alle Havnetakster og Ferskvandspriser i de sydafrikanske Havne, hvilket yderligere fristede Rederne til at benytte Kapstadruten. Men der ligger mere end den urovækkende Situation i Middelhavet bag den sydafrikanske Regerings hurtige Gripen til. Indenfor de næste tyve Aar vil Storbritanniens An-



Ud for Suez venter Skibene paa at gaa ind i Kanalen. *Ordnung*
 Saadan et stort Skib maa nu betale ca. 70.000 Kroner for en Gennemfart.

del i Suez-Kanalen overgaa til Ægypten, og det antages, at Imperiets Skibsfartslinier, der allerede er paavirket af de sidste Aars politiske Uro, længe inden den Tid vil benytte Kapstadruten i langt højere Grad, end det nu er Tilfældet.

Kapstaden bereder sig da ogsaa paa en højst overbevisende Maade paa igen at blive „halvvejs-Station“ paa Søvejen til Indien og det fjerne Østen. I Maj i Aar har man vedtaget at udvide Kapstadens Havn, — en Udvidelse, der er anslaaet til at koste ca. 200,000,000 Kroner. Udvidelsen gaar ud paa at indvinde 365 Acres Land fra den Bugt, Table Bay, der danner Kapstadens naturlige Havn. Der skal skabes et nyt Havnebasin paa 6000 Fods Længde og 2000 Fods

Bredde, en Tørdok, der kan rumme et hvilket som helst Skib, og for at skabe ensartet Dybde paa 40 Fod overalt i den nye Havn skal der fjernes 1,800,000 Tons Klippe fra Bugtens Bund. Det danske Firma Christiani & Nielsen skal bygge en vældig Mole, der skal danne Ydergrænsen af det indvundne Havneomraade.

Det var den begyndende Udvikling af Menneskets Snille og Teknik, der i forrige Aarhundrede lagde Søvejen til Indien og Østen nord om Afrika gennem Suez. Hvis denne Søvej nu tvinges tilbage igen til syd om Afrika, saa er det ogsaa vor Tids tekniske Udvikling, der har gjort det — men blot anvendt paa en for vor Civilisation beskæmmende Maade.

Tage Nissen.

Skitseblade fra Angmasalik

Af Gitz Johansen

Levin & Munksgaards Forlag.
 Pris Kr. 12,00.

Hvor er det en Fryd, hver Gang Kaptajn Alf Trolle og Hustrus Legater udgiver en Bog om Grønland, nobel og fin i Udstyr, og da det denne Gang er en Kunstner, der staar som Forfatter, er det en Selvfølge, at Hovedvægten er lagt paa en Række kunstnerisk udførte Bilag, navnlig Afsnittet: Træsnit viser den indgaaende Dygtighed og kunstneriske Inspiration, som Gitz Johansen besidder.

Den øvrige Række Situationsbilleder, navnlig de fritstaaende, er særdeles vel og dygtigt udførte paa det anerkendte F. Hendriksens Reproduktionsatelier, og det er Synd, man ikke for de første Tegninger i

Bogen ofrede dem fritstaaende paa det hvide Papir, det vilde have gjort den smukke Publikation fuldkommen.

Selve Teksten, som er meget sammentrængt, er nærmest en Hymne til Grønland og de Mænd og Kvinder, som gør en Indsats til Gavn for Danmark og Grønland.

Samtidig er der en Liste over Fuglenavne paa dansk og grønlandsk, samt en Forklaring, hvad de grønlandske Fuglenavne hentyder til, Tiden for de forskellige Fugles Ophold i Grønland, etnografiske Fund m. m.

Bogen, der er Nummer 7 i Rækken af de smukke Publikationer, hører absolut med til de interessanteste Blade om Grønland.

A. B.

SHANGHAJET

Episode fra Sejlskibstidens San Francisco

Af OSCAR JENSEN

DER har vi Slænget," udbød Førstestyrmand Harris, idet han pegede ud over Skibssiden — mod to Robaade, som stoppende fulde af støjende Mennesker nærmede sig Skibet. „Varsko den Gamle, Styrmand Wilson.“

Klokken var seks Morgen den 7. Juli 1882, da Styrmand Harris gav denne Ordre til sin Andenstyrmand om Bord paa Clipper-Skibet „Thomas Stephens“, som laa opankret paa San Francisco-Bugten og ventede paa sin nye Besætning foran Masten.

„Thomas Stephens“ var kommen i Ballast fra Australien og havde i San Francisco indtaget en Hvede-Last til Liverpool. Men allerede den første Nat, Clipperen havde ligget ved Pieren dér, var dens gamle Mandskab stukket af til Californiens Guld og grønne Skove; og Kaptajn Archibald Robertson havde som saa mangen anden Skibsfører for Udgaende fra dette Sømandens Eldorado maattet overdrage Fremskaffelsen af nye Folk til de stedlige Boardingmestre.

„Hvem har faaet Jobbet?“ spurgte Andenstyrmand Wilson, da han efter at have udført Ordren kom tilbage og straks stillede sig op ved Siden af sin Foresatte, som nu stod og trak de to Baade nærmere til sig med sin Dobbelt-Kikkert.

„Sam Higgins og Tom Brown,“ svarede Styrmand Harris, idet han tog Kikkerten fra Øjnene. „Det er de to graadigste Landhajer, der nogensinde har eksisteret; og de har et Par Runnere, som ikke giver dem noget efter i Forslugenhed. Har De aldrig hørt Tale om Joe Jackson — Røde Joe — og Tim Daily, ogsaa kaldet Tre-Finger-Daily, fordi han sværger falsk mindst een Gang om Dagen“?

Andenstyrmand Wilson rystede berægtende paa Hovedet og smilede.

„Jeg har ikke Fornøjelsen at kende disse to Gentlemen; men det forekommer mig, at jeg har hørt Tale om denne Sam Higgins. Det skulde vel ikke være ham, der ogsaa kaldes Matros-Slagteren?“

„Jo, akkurat,“ svarede Styrmand Harris. „Og han flaar tilmed sine Lam levende. Men jeg siger Dem, Styrmand Wilson; han er alligevel en ren Engel mod Tom Brown — Shanghai-Brown. Det var ham, der en Gang mønstrede en død Mand ud med en hjemgaaende Tysker og trak to Maaneders Forskud paa Liget.“

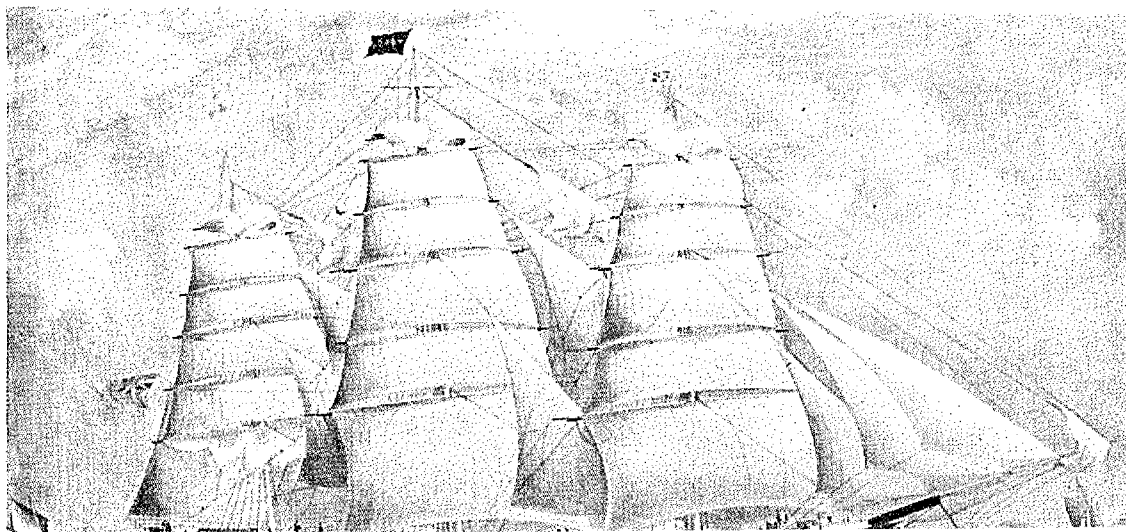
Andenstyrmand Wilson slog en brølende Latter op.

„Det lyder utroligt.“

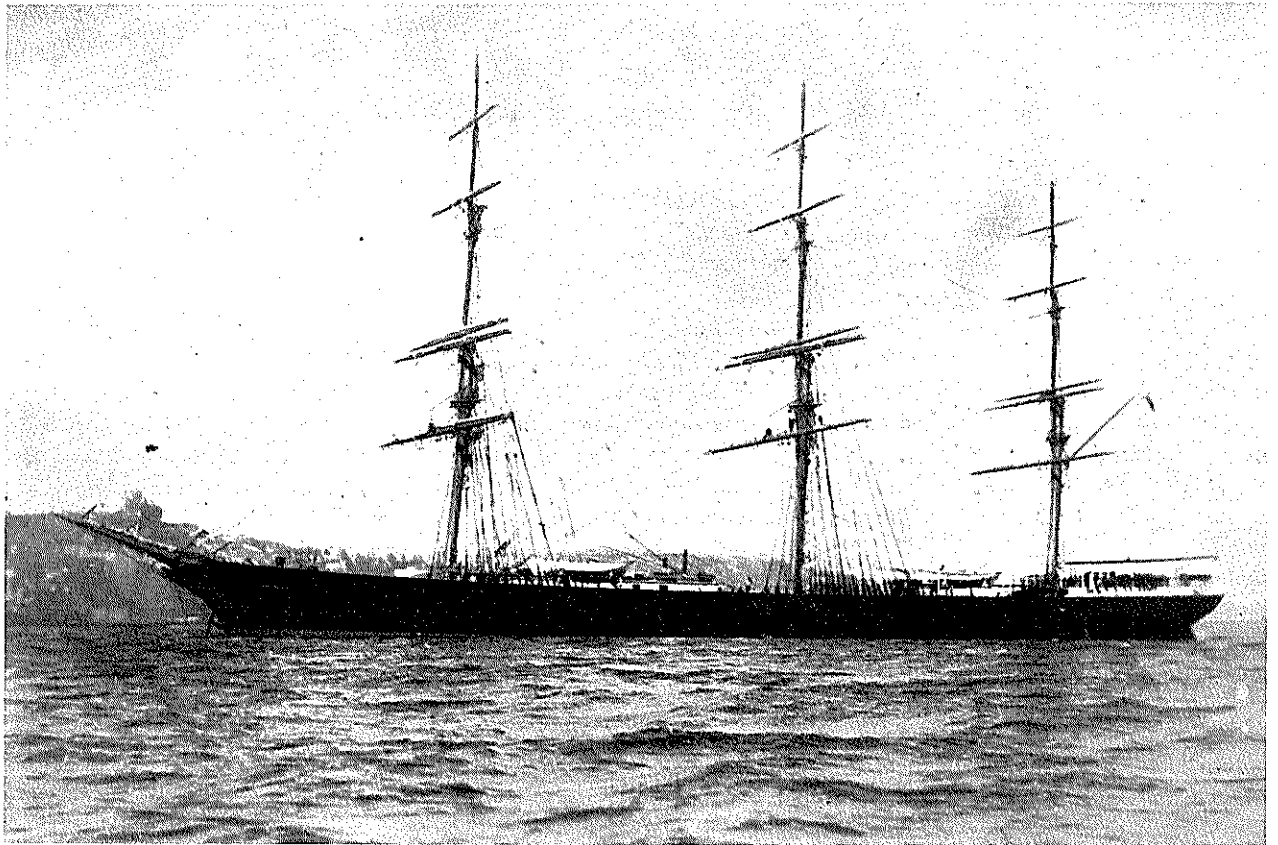
„Det er ikke desto mindre den rene, skære Sandhed,“ forsikrede Styrmand Harris. „Der fortælles ogsaa, at Tom en Nat, da han støvede rundt for at samle en Besætning, rendte paa en ærværdig Professor, som kom fra et bedre Selskab og ikke kunde finde sin Cadedør; og at samme Professor vaagnede den næste Morgen som befaren Matros paa Vej mod Kap Horn.“

Under denne Samtale var Kaptajn Robertson kommen op fra Kalytten, og han kaldte straks begge sine Styrmande op paa Halvdækket og instruerede dem om ikke at blande sig i noget vedrørende de nye Folk, før disse var overdraget Skibet af deres respektive Boardingmestre.

Et Øjeblik efter klappede de to Baade langs Siden henne Midtskibs, hvor en Stormlejder var hængt udenbords; og i en babylonisk Forvirring tømtes deres Indhold op om Bord paa Clipperen. Nogle blev jaget op over Skibssiden. Andre blev halet op, og deres



Clipper-Skibet
„Thomas Stephens“.



Fuldskib „Copley“ af Nordby, Fanø, bygget af W. Potter i Liverpool 1881 til White Star Line, 1789 BT., købt fra dem 1895 for £ 7600, solgt i og til Antwerpen for Ophugning 24. Maj 1911 for 40320 Kr. Foto visende „Copley“ i San Francisco 27. Novbr. 1905. (Fra Lods Gruelunds Samling).

Rigud blev slængt bagefter dem — i Køjesække eller Bylter. Men mange af dem havde ikke anden Ekvipering til den lange Rejse end den, de stod og gik i. Lasede i Tøjet var de alle, og forslaaede og forkradsede paa Hænder og Ansigt var Størstedelen.

Saaledes saa de ud — denne Flok af Nattens Skrab-sammen, som Tom Brown og Sam Higgins og deres to Runnere havde samlet op til Bemanding af Clipperen „Thomas Stephens“ foran Masten — ialt 32 Mand, som engang var skabt i Guds Billede, men som ved deres Ankomst dér om Bord nærmest lignede den nøgne Elen-dighed. De blev straks jaget forefter med deres Kluns. Enkelte var hurtigere til Bens end andre, og de, der kom for langsomt afsted, blev hjulpet langs Dæk af de to Runnere. Og først da alle 32 Mand var vel om Bord, betraadte ogsaa Matros-Slagteren Sam Higgins og Shanghai-Brown Clipperens Dæk.

De to Boardingmestre gik straks agterover, og mens de oppe paa Halvdækket havde en sidste Konference med Kaptajn Robertson forinden Mønstringen, konfererede Røde Joe og Tre-Finger-Daily med Folkene forude i Mandskabs-Lukaerne efter Frisco-Landhajernes gængse Metode. Og først efter at de to Runnere havde gennemrodet alle Sække og Bylter og havde stukket alt af Værdi til sig, og hver enkelt Mand paa Opfordring havde vendt sine Lommer og havde erklæret sig villig til at skrive under paa, at hans Mellemværende med Mister Brown og Mister

Higgins var ordnet til hans Tilfredshed, og at der heller ingen Grund var til Beklagelse over Mister Jackson og Mister Daily, blev de beordret agterud til Mønstring.

I Flok og Følge og med de to Runnere i Hælene kom de anstigende og troppede op paa Agterpart af Stordækket foran Skibets Officerer og de to Boardingmestre; og til Trods for hele Optogets Ynkelig-hed undslap der ikke disse Mennesker en eneste Bemærkning, der kunde tyde paa, at de var misfornøjede med Tilværelsen. Situationen var dog ikke blottet for Komik. Flere af Flokken havde efter Konferencen med de to Runnere endnu de vendte Bukselommer strittende ud til Siderne, og Kaptajn Robertson havde Besvær med at holde sine Lattermuskler i Ro, da han midt i Klyngen opdagede en Mand med et Træben.

„Hvad i Alverden?“ udrød han henvendt til Krøb-lingen. „Hvad er du?“

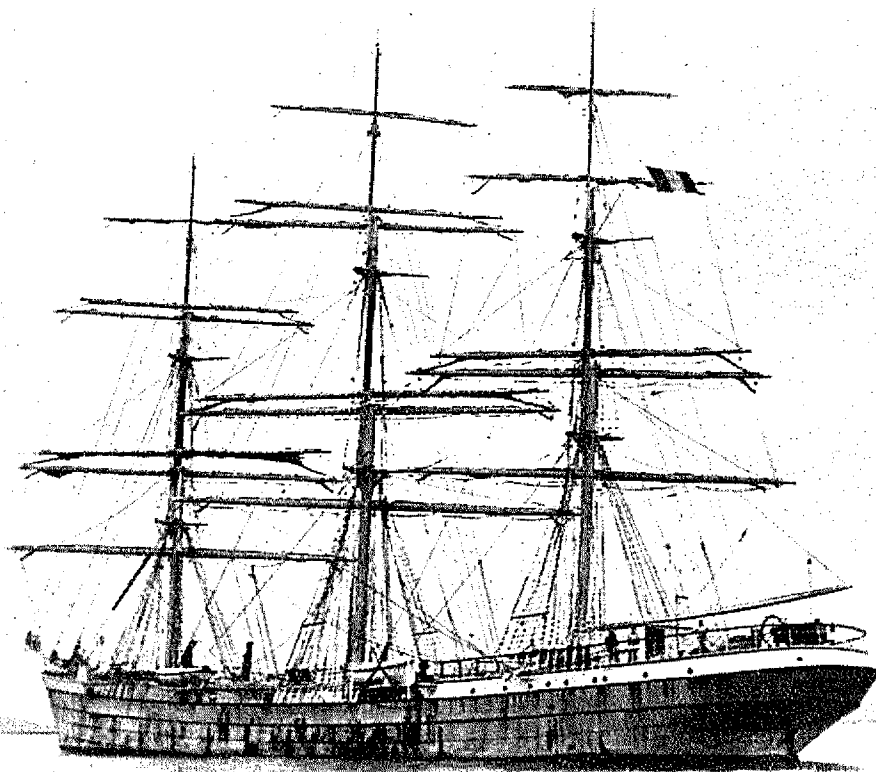
„Matros,“ kom Svaret som den soleklareste Selvfølge.

„Kan du gaa til Vejrs med den Pløk?“ spurgte Kaptajn Robertson og pegede paa Træbenet.

„Lige saa godt som nogen anden,“ svarede Manden. „Det vil jeg holde en Maanedes Hyre paa.“

„Saa op med dig paa Stor-Bramraa,“ ordrede Kap-tajn Robertson. „Lad os se, hvad du kan.“

Og Manden svingede øjeblikkelig sit levende Ben op paa Lønningen og trak Træbenet efter sig, og saa



MARECHAL DE SUCHET.

Fuldskibet „Marechal de Suchet“ af St. Nazaire, bygget sammesteds 1902 til Co. Navig. Francaise. Var paa 2391 BT., Skæbne ukendt. Foto visende Skibet paa Falmouth Red. (Fra Lods Gruclunds Samling).

gik det een op og en halv i Mente op ad Stovantet, op over Pyttingsvant og Mærs og op ad Stængevant og over Bramsaling; og saa sikkert som Plets kud ramte han hver eneste Vævling med den Rille, der var skaaret i Underfladen af den Læderdup, der dannede Afslutning paa Træbenet. Og han slirede ud i Bramperen — helt ud til Raanokken — og tilbage til Stangen, og saa kurede han til Dæks ad den bagbords Bardun.

Nogle af Kammeraterne saa sløvt og ligegyldigt til. Andre hilste Præstationen med en deliristisk Latter, mens de to Boardingmestre og deres Runnere fulgte den med talende Haandbevægelser og Sideblik til Skibets Officerer, der nærmest stod og maabede over den sælsomme Akrobatik, som ingen af dem havde troet mulig for en Mand med et Træben.

„Godt gjort!“ udbød Kaptajn Robertson med et Smil om Munden, idet han ligesom betænkelig kløede sig bag Øret, da Krøblingen med en sejrstolt Mine atter havde indtaget sin Plads i Flokken. „Du har vundet, Pløk, og du skal pinedød ogsaa have en ekstra Maanedts Hyre, naar vi kommer til Liverpool, hvis du arter dig vel — og ikke er faldet ned og slaaet dig ihjel forinden.“

Saa mønstrede han Krøblingen og alle de 31 andre, som tilsyneladende havde deres fulde Førlighed, og de bedyrede hver og een, at alt mellem dem og deres respektive Boardingmestre var ordnet til deres fulde Tilfredshed.

Et Øjeblik efter gik Sam Higgins og Tom Brown fra Borde med deres Runnere og med 32 Mandts Hyre-Forskud i Lommen, og for ikke at give disse Landhajer Lejlighed til at stjæle nogle af Folkene tilbage igen — for maaske at mønstre dem ud med et andet Skib og trække endnu et Hyre-Forskud paa dem — fulgte Styrmand Harris selv de fire berygtede Herrer til Falderebet.

Saa blev Ankeret lettet til en havlende Gangspil-Chanty om Poll' og Pegg' og Su'e og Sall', eller hvad de nu hed — disse Liverpools Dejligheder, der lokkede, og Mærsejlene blev himlede med en Opsang til Whiskyens Pris. Og op ad Formiddagen stod „Thomas Stephens“ før en frisk Østen og under en Sky af Sejl ud gennem den gyldne Port.

Førstestyrmand Harris havde overtaget Vagten efter Middag og havde sat sine Folk i Arbejde. Han havde et Øjeblik været optaget forude paa Bakken og var netop kommen op paa Halvdækket igen, da han ved at kaste Blikket op til Vejrs til sin store Overraskelse saa en Mand hænge højt oppe i Stortoppen med Hovedet ned og Benene op. Han erindrede, at denne Mand var mønstret som befaren Matros under Navnet Jim Clare, og han blev øjeblikkelig Fyr og Flamme ved at se Manden hænge i denne besynderlige Stilling og foretage et Stykke Skibsmandsarbejde, som ogsaa saa højst besynderligt ud

„Hej, du der i Stortoppen!“ raabte Styrmand Harris. „Kom ned — og det lidt hurtigt!“

Dette lod Manden sig ikke sige to Gange, og Styrmand Harris gik hen og tog imod ham ved Lønningen.

„Tror du dette Skib er en Cirkus, eller hvad er Meningen?“

„Undskyld mig, Hr. Styrmand,“ bad Manden ryttende over hele Kroppen. „Jeg har det sommetider med at blive svimmel, fordi Blodet løber mig fra Hovedet, og saa plejer det at gaa over, naar jeg vender Hovedet nedad. Og ser De, Hr. Styrmand, jeg er jo bange for, at jeg skal falde ned og slaa mig ihjel, og — — —“

„Det skal du slet ikke være, min Ven,“ afbrød Styrmand Harris Manden. „Jeg tror nok, at jeg endnu har en Stump Sejldug, der er stort nok til at sy dig ind i, og Tømmermanden har sikkert ogsaa en gammel, rusten Sjaekkel til at binde ved Fødderne af dig, saa du ikke kommer til at ligge og flyde i Vandskorpen til Gene for Sejladsen. Der er aldeles ikke noget at være bange for. Du skal faa en saa sømandsmæssig Begravelse, som nogen befaren Matros kan forlange.“

„Jamen, jeg er jo slet ikke befaren Matros,“ protesterede Manden. „Jeg er Limerick-Pat, Hr. Styrmand — Patrick O'Brien fra Limerick — Mesterbokser i Sværvægt, og jeg er bleven slaaet ud af Tim Daily og Joe Jackson og slæbt om Bord med Magt — i en Kæfert naturligvis — sidste Nat efter den Benefice mine Sportsvenner lavede for mig i Silver Hall for at skaffe Penge til at betale min Billet tilbage til Irland. Jeg siger Dem, Hr. Styrmand, Boksning er en daarlig Forretning her i dette Røverland.“

Mandens Ansigt talte tydeligt nok for den Profession, han foregav at dyrke. Hans højre Øre var splittet og spredt som de nøgne Ribber i en udslaaet Vifte, og hans Næse og Mund gav ham en vis Lighed med en Bulldog. Men som om disse Vansiringer ikke var tilstrækkeligt Bevis for Rigtigheden af hans Forklaring, halede han yderligere et sammenkrøllet Papir frem fra sin Skjorte, og efter at han forsigtig havde glattet dette ud, flyede han det til Styrmanden.

Paa Papiret stod trykt med store, røde Bogstaver:

SILVER HALL

Lørdag den 6. Juni Kl. 8 Aften

Afskeds-Benefice for den irske Mesterbokser i Sværvægt PATRICK O'BRIEN, foranstaltet af hans Venner og særlige Beundrere.

Derefter fulgte med sort Tryk en Fortegnelse over Navnene paa alle San Franciscos mest kendte Bokser og Brydere, der figurerede som Indbydere. Og til Slut stod der i Parentes en Anmærkning, som fortalte, at Beneficen var arrangeret under personlig Ledelse og Garanti af den bekendte Sports-Impresario Mister Tim Daily.

Uden at fortrække en Mine læste Styrmand Harris Plakaten igennem, og han leverede den tilbage uden at mæle et Ord. Og nu stod han fremdeles tavs, men med et uudgrundeligt Udtryk i Øjnene og betragtede Bokseren, mens denne med den største Omhyggelighed foldede Papiret sammen og gemte det inden for Skjorten igen.

„En nederdrægtig Historie,“ kom det omsider fra Styrmand Harris.

„Ja, og nu skal De bare høre, Hr. Styrmand,“ fortsatte Bokseren med en Iver, der fik Styrmanden til at spidse Øren. „Ser De, vil gjorde jo Kassen op straks efter Forestillingen — jeg og Timmy, og Joe Jackson hjalp til med Regnskabet; og der var lige bestemt 375 Dollars i Overskud. Saa stak Timmy mig de 75, og han foreslog, at jeg inviterede ham og Joe paa et lille Afskeds-Glas nede i „Vandmelonen“. Og han sagde, at det var bedst, han gemte de 300 Dollars for mig, til jeg skulde rejse Dagen efter, for han var bange for, at jeg skulde gaa og tabe dem.“

Det kunde der jo være god Mening i, syntes jeg, og det gik jeg med til. Klokkeren var lige tolv, da vi slog os ned i „Vandmelonen“, og Klokkeren fire gik den sidste af mine 75 Dollars over Barer. De kender maaske selv „Vandmelonen“, Hr. Styrmand? Det er jo ikke en Beværtning, der har ret meget med Vand at gøre, De ved — altsaa med Hensyn til Drikkevarerne; og jeg skal ogsaa ærligt indrømme, at jeg var rigtig nydeligt sovset til. Saa siger Timmy: „Pat,“ siger han, „du er en Mand helt igennem — baade til at bokse og til at drikke — netop en Mand for os. Men nu maa du undskylde mig og Joe, for vi har en Besætning, vi skal have mønstret Klokkeren seks.“ Og saa foreslog de mig, at jeg kunde gaa med ned til Jackson's for Resten af Natten, og Joe sagde, at jeg kunde underholde mig med hans to Døtre om Morgen, indtil han og Timmy kom tilbage.

Se, det lød jo ogsaa godt nok, Hr. Styrmand. Saa gik vi ned til Jackson's, og jeg fik Timmy's Bur. Han logerede jo nemlig hos Jackson, men han skulde jo med ud og samle Mandskab til denne her Klokkerseks-Trip. Selvfølgelig gik jeg paa Hovedet i Kassen med Klæderne paa, for jeg var saa træt, at jeg næsten ikke kunde holde mig lodret. Men jeg forsikrer Dem for, Hr. Styrmand, jeg var ikke mere end lige faldet i Søvn, før jeg mærkede, at Sengen ligesom vendte op og ned paa mig og blev saa nederdrægtig haard. Og da jeg saa fik mine Blinkere op og kunde se — ja, saa laa jeg jo paa Gulvet, og Timmy og Joe stod over mig og grinede.

„Dersom dette her skal kaldes en Spøg, saa er det vist bedst at holde op,“ sagde jeg, og saa bad jeg dem skruppe af, for jeg vilde sove.

„Sludder og Vrøvl,“ sagde Timmy, „du vil se at komme i Rejsetøjet, vil du, for Skibet er klart til at sejle. Jeg har skaffet Billet til dig og pakket din Kuffert, og Pigerne staar nede i Stuen og venter paa at give dig et Farvel-Kys.“

Jeg bad Timmy holde op, for jeg var slet ikke oplagt til den Slags Narrestreger. Men vil De tro mig, Hr. Styrmand? Saa faldt disse to Banditter over mig og flaaede Klæderne af Kroppen paa mig, og i Stedet for mit fine nye Sæt, hev de nogle gamle Laser hen til mig, og dem vilde de have, jeg skulde trække paa.

Det passede mig nu ikke, Hr. Styrmand. Men saa

røg de paa mig igen — og mulede mig, for jeg var jo saa træt efter denne her Tur i „Vandmelon“, at jeg ikke havde Kræfter nok til at forsvare mig. Og mens Joe holdt mine Arme, trak Timmy Laserne op om Benene paa mig, saa godt han kunde. Saa halede han mig ned ad Trapperne — i Fødderne, Hr. Styrmand, og Joe gik bagefter og sparkede mig over Hænderne, hver Gang jeg forsøgte at holde mig fast i Gelænderet. Nede i Forstuen kom jeg saa endelig paa Benene og fik mig slaaet løs. Jeg slap ogsaa godt nok ud gennem Døren; men jeg havde jo disse her lasede Bukser hængende om Hælene, saa jeg næsten ikke kunde flytte Benene, og saa indhentede Joe mig og slog mig ned bagfra med sit Knojern. Ja, hvad giver De mig, Hr. Styrmand — for saadan en Svinstreg. Jeg kom først til mig selv igen, da jeg sammen med en hel Masse andre blev smidt ned i en Baad. Saa var det, jeg fik Øje paa en af disse her Yankee-Policemen, som stod et lille Stykke borte paa Pieren, og jeg hylede selvfølgelig straks op om Hjælp.

Men hvad tror De, Policen gjorde, Hr. Styrmand? — Han kom ganske langsomt slentrende hen til Baaden, men han ikke saa meget som saa til mig. — Nej, han sagde: „Godmorgen Mister Daily og Godmorgen Mister Jackson. Det er nok nogle lystige Fyre, I skal have mønstret ud til Morgen. Pas paa de ikke vælter Baaden for Jer.“ Ja, det var lige, hvad han gjorde. Og Timmy og Joe nikkede fedtet til ham og stak ham hver en Cigar. Men saa kom disse her to Boardingmestre, som var med om Bord, og saa satte vi af. — Hvad tænker De om det, Hr. Styrmand? — Og dette skal kaldes et frit Land.“

Bokseren rystede paa Hovedet, idet han ligesom spejdede efter et eller andet Tegn paa Forstaaelse i Styrmandens Ansigt. Men da dette forblev som en lukket Bog, fortsatte han straks igen:


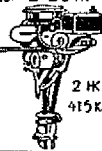
„Da vi saa var kommen et Stykke ud fra Pieren, rejste jeg mig op i Baaden og gav mig til at hyle igen. Men Timmy sparkede straks Benene fra mig, saa jeg dejsede tilbage paa Toften; og han sagde: „Skal du vælte Baaden, din Idiot? — Ja, og saa har De jo selv set, hvordan jeg kom om Bord, Hr. Styrmand. Og henne i Lukafet sagde Timmy til mig: „Husk nu, Pat’, at du hedder Jim Clare og er befaren Matros, og at du skylder 50 Dollars for Kost og Logi. Og dersom du aabner din Mund med noget som helst andet, saa jeg bliver nødsaget til at tage dig med fra Borde igen, hiver vi dig ud af Baaden midt ude i Bugten.“

Og det sagde han til mig, Hr. Styrmand — til mig, som ikke kan svømme. Men den samme Lektie fik ogsaa alle de andre. Og saa gik disse to Tyveknægte alt vort Tøj igennem, og vi maatte ogsaa vende Lommerne for dem. Det eneste, de lod mig beholde af det, der havde Værdi for mig, var min kødfarvede Sports-Trikot med mine Medailler paa; men jeg maatte ogsaa tigge paa mine Knæ, for at de ikke skulde tage den med. Og, Hr. Styrmand, dersom De kun vil lade mig arbejde paa Dækket, og De vil love mig, at jeg ikke skal blive sendt til Vejrs, for jeg ved, jeg bliver svimmel, saa vil jeg forære Dem min Trikot.“

Der var en Ærlighed i dette naive Tilbud og et saa ængsteligt Udtryk i Patrick O'Brien's Øjne, for at det ikke skulde blive antaget, at Styrmand Harris uvilkaarligt maatte smile.

„En nederdrægtig Historie,“ udbrød Styrmanden nok en Gang, efter at han med en Del Møje atter havde faaet sit Ansigt lagt i alvorlige Folder. „Du er altsaa baade mønstret under falsk Navn og falsk Foregivende. Tja — nu skal jeg tale med Kaptajnen og forebringe ham Sagen; saa maa han selv bestemme, om du skal skydes, eller vi skal hænge dig under Raanokken. Foreløbig kan du gaa forud og rense Hønseluget, saa skal jeg lade dig vide Resultatet senere.“

Med den Besked slingrede Bokseren forefter. Om han tog Truslerne alvorligt faar staa hen. Han blev hverken skudt eller hængt. Han valgte det uundgaaelige og tog Kampen op med den Tilværelse, San Franciscos Landhajer havde beredt ham. — Men han blev slaaet ud — allerede den samme Aften — under en Byge paa Før-Bramraa. Sejlet slog haardt, og han forpassede enhver Lejlighed til at slaa igen. — Saa mistede han paa een Gang Taget med Hænderne og Fodfæstet, og han maatte i Dækket. Og den følgende Morgen ved otte Glas fik han, hvad Styrmand Harris havde lovet ham — en Stump Sejldug, en gammel, rusten Sjakkel og en sømandsmæssig Begravelse.

<p>GÖTA Baadmotor 2½-7 HK</p> 	<p>ARCHIMEDES Paa-hængsmotor 2-20 HK</p> 
<p>FÖR LANG GRATIS KATALOG</p>	
<p>2½ HK 357 Kr. Tilbeh. ENLIFORHANDLER. 2 HK 415 Kr.</p> <p>SVENSK MOTOR ÅS HAYNEGADE 41, KØBENHAVN K.</p>	

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft

SØMANDSVISER

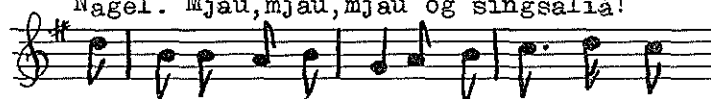
Ved *Broby Johansen*



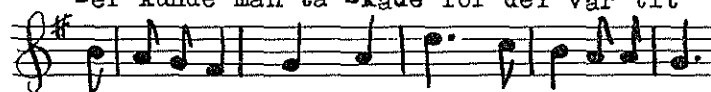
I lille Kongensgade der boede Fatter



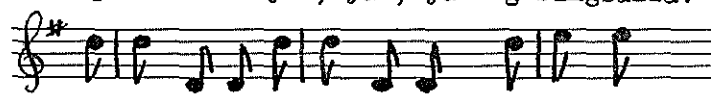
Nagel. Mjau, mjau, mjau og singsalia!



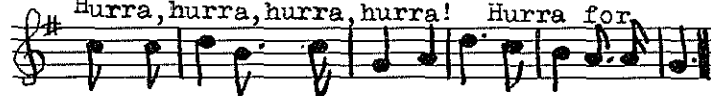
Der kunde man ta Skade for der var tit



Spektakel. Mjau, mjau, mjau og singsalia.



Hurra, hurra, hurra, hurra! Hurra for



Fatter Nagel! Naa ja, hurra og singsalia.

Fatter Nagel

I lille Kongensgade
der bo'de Fatter Nagel.
Mjau, mjau, mjau og singsalia.
Der kunde man ta' Skade,
for der var tit Spektakel.
Mjau, mjau, mjau og singsalia.
Hurra, Hurra, Hurra, Hurra!
Hurra for Fatter Nagel!
Naa ja, Hurra og singsalia.

I Stuen der var Skænken,
den passed' Nagel dejlig.
Stol var der ej, men Bænken
stod ellers ret belejlig.

Der drak man Snaps og Skaller,
der fik man svære Hatte.
Der gjorde man Rabalder,
og det som kunde batte.

Men ovenpaa var Salen,
der boede Fatters Glutter.
Der trivedes Skandalen,
og der kom Sømandsgutter.

Og Nagel sa': Her har vi
mit Fuglebur for Resten.
Og har De Mønt, vær's artig:
man skal jo elske Næsten.

Men naar saa Pengepungen
var blevet tom og slatten,
saa smækked' han med Tungen
og sa': Nu kommer Katten!

Saa var man fuld, og førend
man rigtig kom paa Scenen,
saa var man smidt paa Døren
og laa i Rendestenen.

Den næste Dag minsanten
saa laa man i sit Kammer.
Og saa kom Tømmermanden,
og man fik Katzenjammer.

Der laa man i sin Køje,
men fik man Mønt og Takkel,
mjau, mjau, mjau og singsalia,
tog man det ej saa nøje,
men gik igen til Nagel.
Mjau, mjau, mjau og singsalia.
Hurra, Hurra, Hurra, Hurra!
Hurra for Fatter Nagel!
Naa ja, Hurra og singsalia.

Kaptajn Butler fortæller:

Gengældelsens Lov

Af Otto Wang

I flere Dage havde der blæst en skarp Nordost Storm. Himlen var sort og uhyggelig. Skyerne drev i forrevne Flokke, som store uheldsvangre Spøgelse henover Atlanterhavet, saa' man op mod dem, var det, som om de grinede ondt ned mod En og lovede Død og Pinsel. Alverdens Uhygge hvilede over Havet, der fraadede og hvidnede i Raseri.

De, der kun kender Atlantens Storme fra Hamburg-Amerika-Liniens eller Red og White Star Liniens Paketbaade, fra hvis store Promenadedæk de i et Øjeblik Mod har iagttaget Atlantens Vælde og Magt, for saa at blive kimet ned til Lunch eller Dinner i en pragtfuld Salon, hvor Varmen breder sine Arme om hver enkelt, hvor de mange Retter nydes til de bedste Mærker Vin, medens et Orkester spiller, hvor alle er klædt paa til Fest, som naar man mødes i Kontinentets fornemste Hoteller, og hvor de uniformerede Skibsofficere lader deres distingverede Vitigheder løbe ned langs Bordene . . . de kender ikke Atlantens grufulde Rædsel, de ser kun i et Øjeblik Mod dets Skønhed. Atlanten er vel skøn som alt andet paa Jorden, vi nu er paa, men det er kun een Side af dets Væsen, alle de andre er saa uendelig meget andet, først og sidst: mægtigt og rædselsfuldt. De, der færdes paa Paketbaadene, faar ikke Tid til at se andet end den gigantiske, storladne Atlant. Derfor sørger Liniernes Rhedere. Derom kappes Rhederierne, derom staar jo Kampen de mange Linier imellem: at adspredde, at kaste store gyldne Tæpper over al Atlantens Rædsel, at blænde Passagerernes Øjne for alt, hvad der nærer den Uhyggefølelse, den Angst, den forfærdelige bange Forventning, der bor i alle Menneskers Bryst, allerinde inde, i alt Fald i alle deres Bryst, hvis Øjne endnu ikke er naaet

til at se det store guddommelige Lys, som straalere ud over Verden, over alle Verdener, over alt, hvad der er skabt og er til.

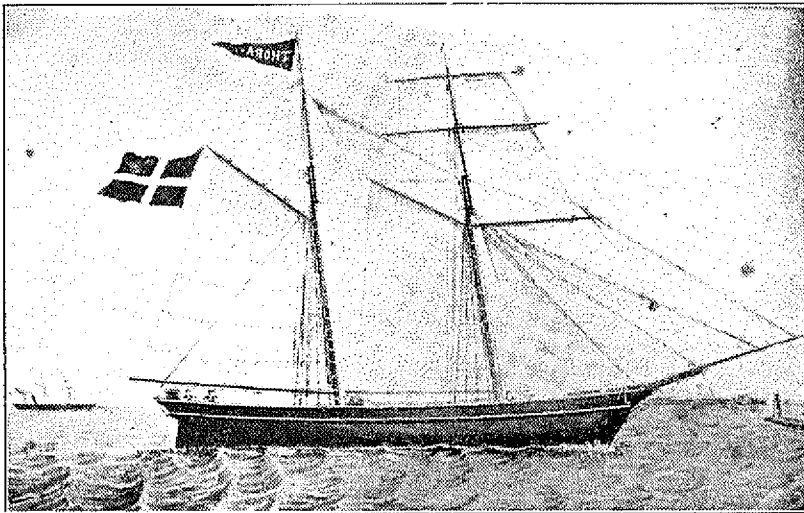
Kun den, der har aandet Uger og Maaneder paa en lille simpel og beskidt Trawler som „Ysotte“, kender Atlantens saunde Væsen og ved, hvad der bor i den.

Paa fjerde Døgn stod Captajn Butler ved Nat-huset, hvorhen jeg ikke havde vovet mig, for ikke at træffe ham i det onde Lune, jeg vidste, han nu var i.

Atlanten stod i et hvidt Sprøjt af Skum ind over vor lille Baad. Hvert Øjeblik næsten løftedes Skroget over Vandet og bragte vor lille Verden til at dirre og vibrere som under en elektrisk Strøm. Selv midt paa Dagen var det mørkt. Og hvor man saa hen, var alt Kaos. Om Formiddagen gik jeg op paa Dækket. Jeg trængte til frisk Luft ovenpaa Nattens kvalme Odeur nede i Køjen. Jeg surrede mig fast et eller andet Sted midtskibs. Hans stærke Kommandostemme døvedes fuldstændig af Stormen, selv gennem Raaberen hørtes den slet ikke, den druknede i Oceanets uhyre Larm. Det var bidende koldt, og evindeligt stod det hvide Skumsprøjt ind over os. Saltet sved i Øjnene og krystalliserede, saa snart man kom i det Tørrer og i Læ. Hveranden Time fik de Vagthavende kogende Kaffe bragt op, den blev slugt, i store Mundfulde, inden Blikkoppen blev rystet Folkene ud af Hænderne. Efter nogen varm Frokost i Kabysen sammen med dem, der havde Frivagt, gik jeg ind i min Kahyt ved Siden af Captajneens og lagde mig i min Køje. Omsider fik jeg tændt min Pibe, der ustandselig gik ud oppe paa Dækket. Der var for

mørkt at læse, jeg maatte tænde en lille søvng og lugtende Petroleumslampe, og i dens matte Skær fik jeg da for Gud ved hvilken Gang fat i et Par Bøger af Joseph Conrad og Jack London, der sammen med et Par Navigationsbøger var hele „Ysotte“s Bibliotek. Ud paa Eftermiddagen var jeg atter en Tur surret fast oppe paa Dækket, saa atter noget varmt at spise, et eller andet ubestemmeligt, saa Kaffe og saa til Køjs for de næste fjorten Timer.

I en tidlig Morgentime vaagnede jeg i min Køje og blev forbavset over Roen omkring mig. De hundrede forskellige Lyde, der pusler i et Skib i Storm, hørtes ikke mere. Uvejret maatte have lagt sig, men Atlantens lange Dønninger rullede endnu. Solen skinnede ind af Køjjet. hver Gang Skibet hævedes op paa



Skommerten „Thora“ af Kolding, 102 Tons. Bygget 1858 i Haderslev. Blev 1876 paa Rejse fra Messina til Stettin sejlet i Sænk nord for Skagen. Besætningen, 5 Mand, reddede sig i Land i Baadene. (Fra „Kolding Sejlskibe“).

en Bølges Top. — Det bankede paa min Dør, og Captajn Butler kom ind, renvasket, friseret og barberet som paa en Søndag i Land og iført himmelblaa Skjorte.

G'Morgen Mr. Shaw, saa gik hun da til Ro. Jeg mener Stormen. Men det var svært, som hun piskede med Vingerne denne Gang. Haaber ellers, De har befundet Dem vel i Deres Bur hernede. Jeg saa Dem et Par Gange paa Dækket. Det var stygt, det Vand. Ikke sandt? Eller synes De maaske, det var kønt? Det er kun dem, der skriver Bøger, der synes, det er kønt. Vi andre kender det for godt, skal jeg sige Dem. Atlanten er ikke „kønt“, ikke „poetisk“, det er almægtigt, som Gud. Overfor Gud og Havet er vi alle smaa.

Captajn Butler havde sat sig i den lille Sofa overfor min Køje, i Haanden holdt han sin lille korte Pibe. Den var tom. Han skelede hen til min Daase Capstan Navy Cut paa Bordet.

— Vær saa god og stop, Captajn.

Captajn Butler kastede sig over Daasen.

— Ja, den er forbandet god. Til Afveksling fra min Virginia.

Da han havde stoppet sin Pibe, gjorde jeg min i Stand. Saa tændte vi. Og sad længe og røg.

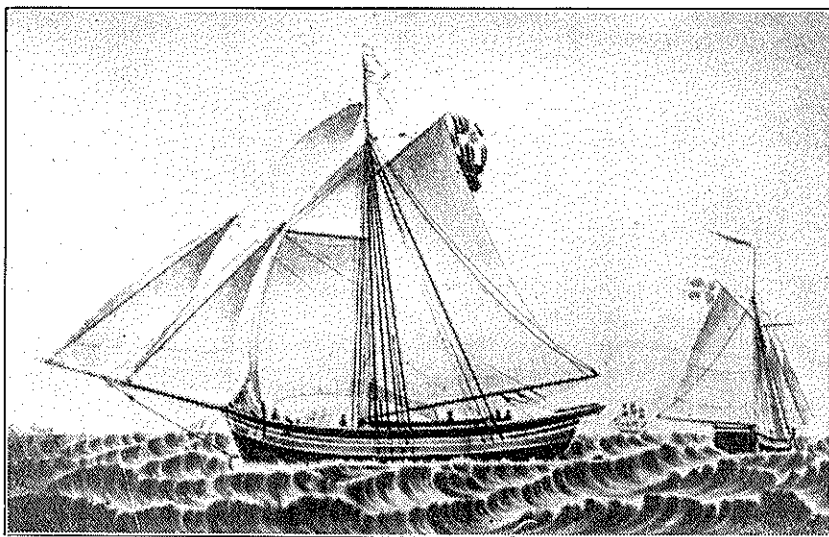
Omsider begyndte Captajn Butler:

— Nu har jeg holdt Kæft saalænge, og nu skal De faa en Historie, Mr. Shaw. Og denne Gang skal De faa „den Store“.

Captajn Butler havde allerede fortalt mig mange Historier. Men „den Store“, som han altid hentydede til, den, hvori der gjordes Rede for, hvorledes han, der sad inde med baade den engelske og amerikanske Captajnseksamen og havde sejlet aarevis som Første-Styrmand i Red Star Line og senere som Fører af en stor amerikansk Baad i Rute fart Boston—Antwerpen, hvorledes han i Følge Loven om Aarsag og Virkning blev degraderet i Løbet af faa Aar til nu at være Captajn paa en ussel, lille Trawler som „Ysotte“, hjemmehørende i Tréport, den Historie havde han aldrig villet give mig. Men nu . . .

Han smed de broderede Tøfler af Fødderne og tog Benene op under sig paa Sofaen, satte sig til Rette med Ryggen mod den ene Væg og Fødderne stemt mod den anden, saaledes at han kunde følge Skibets Rulninger i Dønningerne og begyndte saa.

— Det ligger slet ikke saa mange Aar tilbage i Tiden, maaske en ti—elleve Aar. Jeg vaagnede en Morgen ombord paa „Xeronia“, der laa i Boston Dok, og følte mig yderst skidt tilpas, nærmest maaske hundeaugt. Jeg havde aabenbart haft en ond Drøm, men jeg huskede ikke noget af den. Kun var jeg angst, som aldrig før i mit Liv. Og tilsyneladende uden nogen som helst Grund. Jeg var Captajn ombord paa „Xeronia“, en godt og vel Titusinde Tons stor Steamer, der sejlede under amerikansk Flag i Fragtrute Boston—Antwerpen. Samme Dags Aften, ved Flodtid, skulde vi afgaa. Den sidste Last var stuvet ned i Nattens Løb. Vi var sejlfærdige, kun



Jagt „Karoline“ af Kolding, 21 Tons. Bygget i Sønderborg 1857.
(Fra „Kolding Sejlskibe“).

skulde jeg op paa Kontoret og hente de sidste Papirer. Ilde til Mode klædte jeg mig paa og gik i Land, og ilde til Mode, uden egentlig at vide nogen Grund dertil, traadte jeg ind i Kontorerne. Mr. Bower, første Fuldmægtigen, kom mig venligt i Møde.

Jeg har en Nyhed til Dem, Captajn, sagde han, og trak mig ind i sit eget Kontor. — De skal have en Passager med.

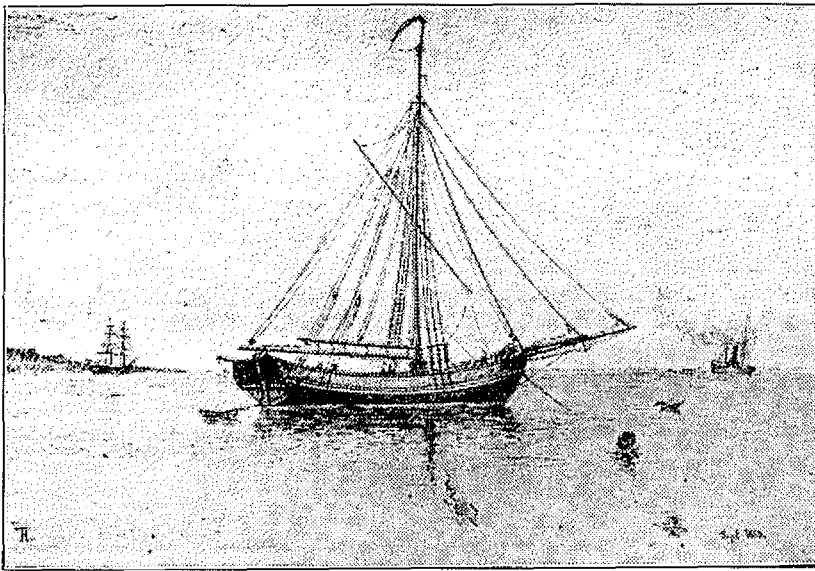
Straks blev jeg isøvrigt glad for at faa dette at vide, for De ved jo, Mr. Shaw, at Koffardifarten i Længden kan virke svært enerverende paa os Captajner. Vi har det værst ombord, Mr. Shaw. Der er slet ingen, der aner, som saadan en sølle Captajn kan være en ensom Fyr. Der er ingen, der er ensom som en Søcaptajn. Officererne tør man som Regel kun tale „Skib“ med. Ofte havde jeg lidt grufuldt under denne lange Tavshed omkring mig, uden at have et eneste Menneske at henvende et privat Ord til. Derfor ser man tit dette Maskepi mellem Captajner og deres Hovmestre. Men det vilde jeg ikke. Altid var jeg derfor glad, naar jeg med maanedlange Mellemrum fik Passagerer med. Og saaledes ogsaa i dette Tilfælde. Min Misstemning fra om Morgenen forsvandt. Jeg satte mig magelig til Rette i en af Kontorets gode Lænestole, tændte den Cigar, man bød mig, og saa fortsatte Mr. Bower.

— Hvis De vil vente et Øjeblik, Captajn, kan jeg have Fornøjelsen af at præsentere Dem for Deres Passager. Han er netop inde hos Chefen.

Saa talte vi om vore Sager og om Vejr og Vind. Og lidt efter aabnedes Døren ind til Chefskontorerne, og en ganske ung Mand kom ud.

— Mr. Silow og Captajn Butler, præsenterede Mr. Bower.

I samme Øjeblik jeg saa den unge Mand, jeg skulde have ombord, tog mit Hjerte til at hamre i Livet paa mig, saa det var forfærdeligt. Jeg blev saa svimmel, at jeg maatte støfte mig til Bordet, jeg stod ved, for ikke at falde omkuld. Mr. Bower saa ingenting. Men jeg troede at se et spodsk Smil omkring Mr. Silows tynde skægløse Mund. Min Angst var ganske uforstaaelig. Jeg havde aldrig set den Mand for mine Øjne før, jeg kendte ham aldeles ikke,



Jagt „De 2de Brødre“ af Kolding, 23 Cmlsl. Strandede 1856 paa Skagens Rev. men blev bjærget og ført ind til Frederikshavn, hvor den blev ombygget, forlænget og rigget som Galease (35 Cmlsl.). (Fra „Kolding Sejlskeibe“).

ikke engang hans Navn. Og selve hans Person indgød paa ingen Maade nogen som helst Skræk. Han saa ud som Folk er flest, var som før sagt ganske ung, og meget velklædt, og han hilste høfligt: Goddag, Captajn. Men hans Øjne jeg tror, det var dem jeg ikke holdt af at se ind i. Jeg har været med til noget af hvert i mit Liv og var ingen Hare, tør jeg sige har set Døden for Øje mere end een Gang men de Øjne ja, jeg er ikke Digter, som De, Mr. Shaw, jeg kan ikke beskrive, hvad der laa og ulmede i dem men naar Mr. Silow rettede sit Blik paa mig, var det, som om jeg skulde synke i Knæ. Det var ganske ubegribeligt. Jeg troede, jeg blev gal.

Ud paa Eftermiddagen kom han ombord med sin Bagage. Og jeg indlogerede ham i Passager-Cabinettet lige ved min egen Kahyt.

Da vi kom ud i rum Sø, var det Aften. De første Dage saa' jeg ikke meget til min Passager. Men den tredie Dags Morgen, da jeg kom ned i Kahytten til Lunch, sad Mr. Silow der, overfor min Plads og spiste. Jeg gjorde alt, hvad der stod i min Magt, for at han ikke skulde mærke noget til den Antipati, den fulgte Skræk, han indgød mig. Jeg lod hente en ekstra god Flaske Vin og indledte en Samtale om Ting, jeg syntes maatte interessere ham. Han var Ingeniør og skulde over at studere ved et tysk polyteknisk Collegium. Men hans Øjne jeg følte deres kolde, iskolde stikkende Blik paa mig, ikke alene ved Bordet, naar vi spiste sammen, men altid, altid, Dagen igennem, naar vi opholdt os hver for sig ja, om Natten med selv, naar jeg sov, følte jeg de Øjne paa mig. Manden selv var yderst korrekt, der var intet i hans Opførsel ombord, der var unfair. Han var helt igennem den belevede Gentleman. Og alligevel blot de to lange Maaltider om Dagen, naar vi skulde sidde over for hinanden jeg var næsten lam af Rædsel, naar jeg rejste mig. Det var ganske ubegribeligt. Det var, som om min Strube snørede sig sammen, jeg var ganske tør i Halsen, jeg kunde kun daarligt synke, og jeg lod

hente Whisky. Jeg drak eet Glas, to og tre, og for hvert Glas, jeg drak, fik jeg mere Lyst til et nyt. Det var ganske ubegribeligt. Siden mine tidligere Aar havde jeg kun meget maadeholdent nydt Whisky, jeg vidste og kendte dets Magt. For Sømand er det selve Vejen til Helvede. Men nu. En ganske uforstaaelig og uudslukkelig Tørst havde bemægtiget sig mig. Da jeg den Aften gik ned fra Broen, snublede jeg over Trappens sidste Trin. I samme Nu vidste jeg, at jeg var drukken. Og da jeg laa i min Køje, løb hele Rummet i eet for mine Øjne. Jeg var døddrukken. I de kommende Dage blev min Tørst efter Whisky umaadelig. Jeg begyndte om Morgenen i min Køje og blev ved Dagen lang, jeg Captajn Edward Stone Butler, som ikke i ti-tolv Aar havde brudt mig om Alkohol jeg drak nu som et Svin. Ofte tør-

nede jeg sammen med Mr. Silow. Han smilte, han lod, som om det var hans Fejl, og med sin slørede Stemme sagde han: Undskyld!

Saa lagde Blæsten sig, det blev vindstille, saa blev det diset Vejr, og saa kom Taagen. De kender Atlantertaagen, Mr. Shaw. Den er tæt og lige til at skære i. Den er Sømandens argeste Fjende. Den kan ikke bekæmpes med ærlige Navigationsvaaben. En Nat blev jeg kimet op paa Broen. Taagen var frygtelig, vi laa lige i Zonen, det tudede og tudede udenom os, saa det var en Gru. Jeg ravede op, men i Lommen paa min Pjekkert, i Mørket hos mig, havde jeg en hel Flaske Whisky. Den fulgte mig. En Time efter var den tom, og jeg kastede den udenbords, mens jeg luskede ned i Kahytten efter en ny. Det samme gentog sig atter og atter. Ud paa Morgenen (det var ikke lyst endnu), sendte jeg Første-Styrmand, der havde Vagt, ned for at ordne noget i Bestikken. Saa var Rorgængerer og jeg alene. I eet Væk lød Taagesirenerne udenom os. I min segnende Tilstand hørte jeg Rorgængerer sige noget, men tog ingen Notits deraf. Atter og atter lød hans: Capten Capten Capten. Tilsidst forlod han Roret og løb hen til mig og ruskede i mig. I Nathusets Skær saa jeg hans Øjne lyse af Skræk han vilde have mig til at forandre Kurs, nu straks det tudede og tudede om os, det var, som om Himlen faldt ned. Jeg slog Rorgængerer i Gulvet. Og sank selv sammen ud over Broens Rækværk. I mindre end eet Minut skete det alt. Der lød et skingrende Brag i Natten, og for fuld Speed (jeg havde ikke villet sætte „Halvkraft“) tørnede „Xeronia“ ind lige midtskibs i en anden Damper, som det senere viste sig, en tysk-afrikansk Passagerbaad. Tyskeren sank i Løbet af faa Minutter. Mit fortræffelige amerikanske Mandskab udførte et flot Redningsarbejde, en Mængde Mennesker naaede over i Sikkerhed paa „Xeronia“. Men over fyrretyve Mennesker gik til Bunds med Tyskeren. — Alt var Dødens Mørke omkring mig, jeg sansede intet i min døddrukne Tilstand sansede egentlig slet intet, før jeg en Uges Tid efter

Her paa sin Faders Skib levede hun sin urolige Barndom. Som lille Pige skete der en Dag ude paa Havet, at de overhalede et stort Sejlskib, som de kom i en svær Kamp med, for det viste sig, at det var en forklædt Krigsbaad fra den kinesiske Marine. Det gjaldt Liv eller Død. Piraterne havde ingen Chance for at vinde. Der var kun én Ting at gøre: at dø kæmpende til sidste Mand og lade den sidste Mand sætte Ild paa Krudtmagasinet.

Men der hændte noget helt andet noget, der kun var muligt i den kinesiske Flaade. Det lod til, at der om Bord paa Krigsbaaden var et Antal nervøse Mandariner af saa stor Værdighed, at der var en Vagt af Soldater om Bord for at beskytte dem. Disse Soldater havde ikke blot været søsyge, men var bleven drillet af Matroserne, indtil de spejdede efter en Chance til at gøre Oprør, hvad de gjorde nu, saa snart Kampen med Piraterne kom i fuldt Sving.

De første Skud satte Ild i Piratskibet, men saa holdt de pludselig op med at skyde fordi de kom i denne indbyrdes Kamp om Bord, et regulært Slagsmaal mellem Soldaterne og Matroserne. Snart sværmede Piraterne om Bord paa Krigsbaaden, myrdede løs, og tog den i Besiddelse. I Forbavselsen over den lette Sejr havde de nær helt glemt deres eget Skib, som der var gaaet Brand i, og hvor den lille Lai Choi San var lukket inde med sin Mor og Kvinderne.

Hendes Skrig fra det brændende Skib bragte Faderen til Hjælp. Han kastede et Tov over til den lille, og da hun var en Søroverdatter, forstod hun at knytte Rebet om sig, saa Faderen kunde trække hende over — frelst i Sikkerhed.

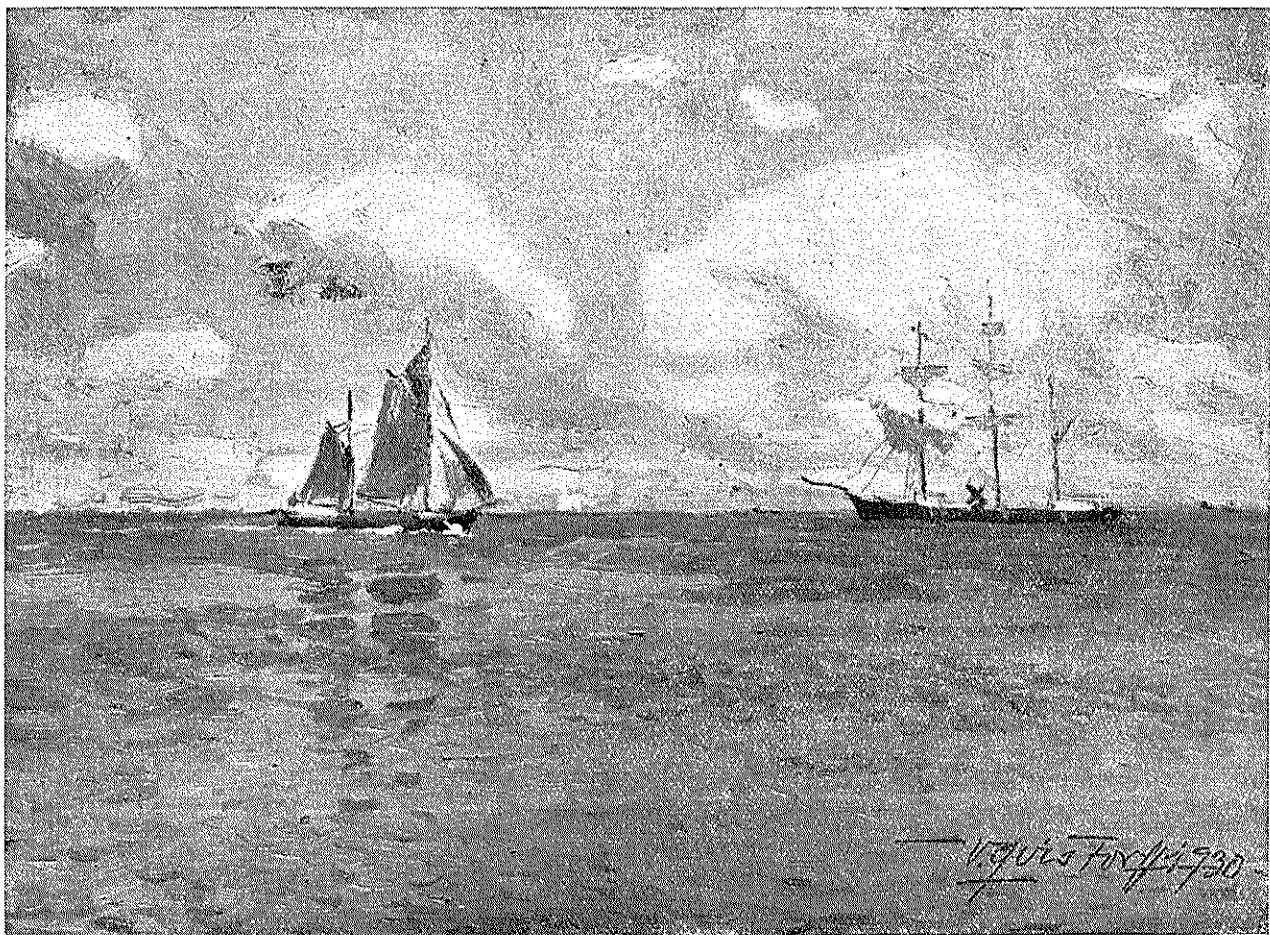
Det var første Gang, Faderen lagde rigtig Mærke til hende. At hun var den eneste kvindelige Skabning, som blev reddet, fordi hun havde Forstand nok til at slippe ud, gjorde Indtryk. Og fra da af tog han sig af hendes Opdragelse. Hun blev saaledes opdraget om Bord paa Piratskibet.

Saaledes overtog hun til sidst Forretningen efter sin Fader, da denne døde. Hun var dengang i Tyverne, og hun tjener nu saa godt, saa hun har ikke tænkt sig at trække sig tilbage, før hun bliver 55.

Om hun da ikke kan lide at opgive denne farlige Branche, gifte sig og slaa sig ned i Ro? — Nej, hun har været gift to Gange og bryder sig hverken om at gifte sig igen eller at slaa sig til Ro.

Hun har nu en lille Søn med om Bord, og han bliver opdraget til Sørover-Haandværket, ligesom hun selv blev.

Det var i 1952, jeg havde denne mærkelige Samtale med hende, saa hvordan det er gaaet hende siden, ved jeg ikke, men jeg tænker og haaber, at det er lykkedes de tre Stormagter, der krydser i de kinesiske Farvande, til sidst at faa Ram paa hende og hendes uhyggelige Næringsvej. Cap t a j n.



Efter Maleri af V. Quistorff.

Fra Sundet udfor Skodsborg

Mytteri i høj Sø

En autentisk Beretning om det sidste store Mytteri

I det engelske Søfarts-Arkiv i London, som huser interessante Ting fra Søfartens Historie, findes Beretningen om Mytteriet paa Newfoundland-Barken „Veronica“, den sidste af vort Aarhundredes Vindjammere, der blev Skuepladsen for et bestialsk Myrderi under en brændende Tropesol.

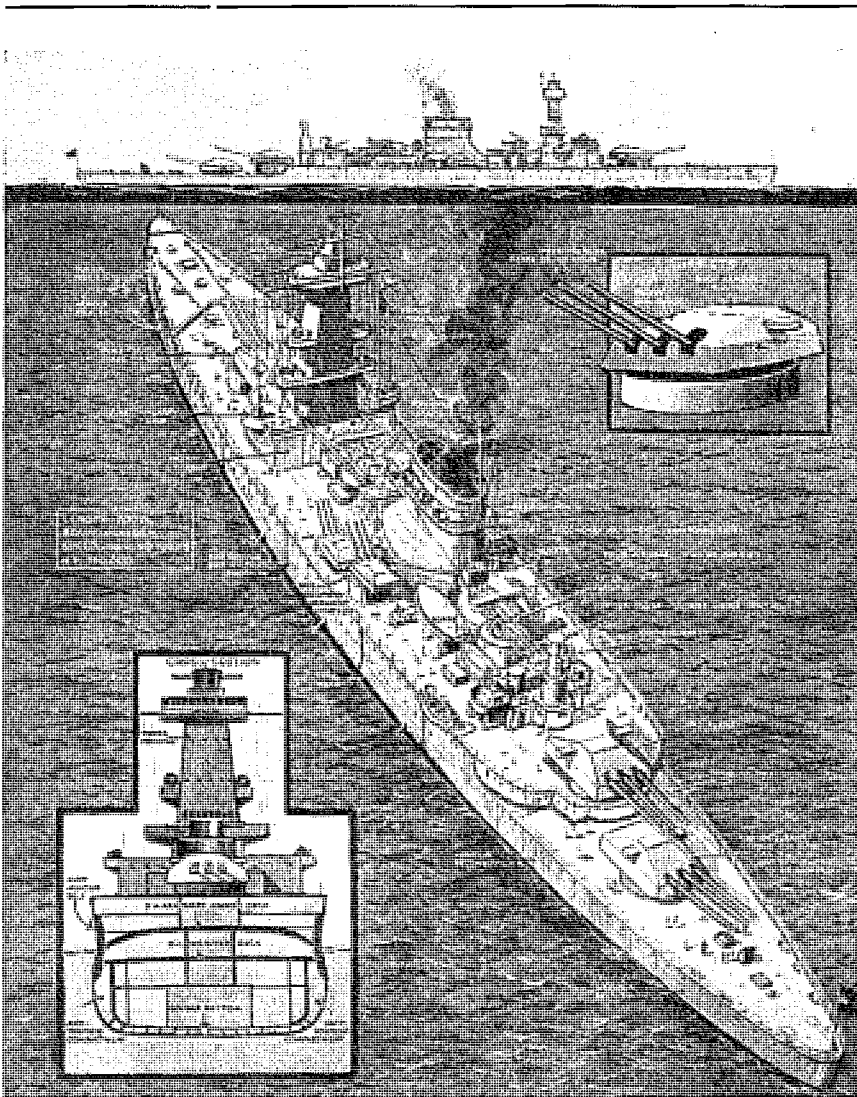
I November 1902 befandt Barkskibet „Veronica“ sig i Syd-Atlanten lastet med Træ for Montevideo.

Skibet forlod „Ship-island“ i Meksikogolfen i Oktober og havde hidtil uden Uheld af nogen Art gjort en taalelig god Rejse. Skipperen var en gammel godmodig Mand, og Forholdet mellem ham, hans to Styr-mænd og den øvrige Besætning var det bedst mulige, men alligevel trak det op til Uroligheder blandt Mandskabet.

Som paa de fleste af den Tids Skibe bestod ogsaa „Veronica“s Besætning af Mænd af vidt forskellig Nationalitet, og det indbyrdes Forhold mellem disse var ofte alt andet end godt. Det endte da ogsaa med, at to af Matroserne rog i vildt Slagsmaal over en Ubetydelighed. Den ene af dem, en Islænder Paddy Doran, trak sig tilbage som Sejrherre, medens den anden, en Tysker Gustav Rau, forslaaet maatte trække sig tilbage til sin Køje. Men ved dette lille private Opgør var Grunden lagt til en Række senere paafølgende Voldshandlinger, som endte i et vildt Myrderi.

I Stedet for at slaa sig til Ro og tage Nederlaget som en Mand gærede Hadet til Islænderen i Gustav Rau, og det lykkedes ham at overtale tre andre tyske Matroser, Monson, Flohr og Schmith til at være sig behjælpelig med at faa Hævn over Paddy Doran. Rau havde ved løgnagtige Udsagn faaet disse tre til at tro, at Paddy ved Øjentjeneri havde vakt Skipperens og Styr-mændenes Mishag mod den tyske Del af Mandskabet. Disse Udtalelser havde den for Rau ønskede Virkning, og det nettede Firkløver med Rau i Spidsen besluttede at gøre det af med Paddy, naar han en mørk Nat forrettede sin Tjeneste som Udkig.

Ved Midnat ganske kort Tid efter de to Matrosers Opgør sneg fire Skikkelser sig henimod den intetanende Paddy, som befandt sig forude. Rau, der gik forrest, var bevæbnet med en Kufnagle, som han af al Magt lod suse ned over Islænderens Hoved. Han styrtede om, men rejste sig hurtigt igen, og vel vidende, at det var Livet, det gjaldt, gik han løs paa de fire med Fortvivlelsens Mod. Men Paddys Kræfter slog ikke til, han tabte Bevidstheden og blev af Rau kastet ind i Redskabsrummet.



Hitler skaber en Krigs-Marine

Tysklands Flaade skabes nu. Nylig indviede Hitler dette nye store Krigsskib, der er forsynet med den yderste moderne Krigsteknik, og flere følgerefter.

Paa Forsiden er gengivet et smukt og stemningsfuldt Maleri af Oscar Knudsen:

Søofficerens Hjemkomst efter afsluttet Togt.

Paa næste Side findes Hæftets enestaaende fyldige Indholdsfortegnelse med Akvareller af H. Schøslers Pedersen og S. Kielland Brandt.

Saa følger Hæftets Titelblad med et farvelagt

Motiv fra Grønland,

hvor man ser Marinens Flyvebaad „Perssuak“ i Kingsbay under Lauge Koch's Ekspedition, malet af H. Schøslers Pedersen.

Derefter indledes „Jul paa Havet“ med 3 af Hæftets mange pragtfulde, farvetrykte Sider:

En af Rederiet Lauritzens moderne Frugtbaade under Fart.

Maleri af H. Schøslers Pedersen —

Grønlands Handels Plads

med Grønlands-Farerne „Godthaab“, „Disko“, „Hans Egede“ — i Baggrunden „Gertrud Rask“ og til højre i Billedet en af D. F. D. S. Dampere, efter Maleri af Fr. Landt, samt et stemningsfulde Billede, der forestiller

Krydseren „Valkyrien“ passerende en af de vestindiske Øer.

efter Maleri af H. Schøslers Pedersen.

Hæftets Læsestof indledes med

En Legende om Ladby-Skibet

— en Hyldest til Apoteker P. Helweg-Mikkelsen for hans store Indsats ved Fremdragningen og Bevaringen af dette Oldtidsminde, fortalt og illustreret af Christian Bogø — levende skildret i en underholdende og overbevisende Fremstilling af Datidens Milieu. Man følger sig under Læsningen sat tilbage i Tiden og lever med i denne smukke Fortælling.

Dernæst følger

Skæbne laver man selv.

— en fantastisk Fortælling om en amerikansk Søofficer, der blev Kokain-Smugler, fortalt af Peter Freuchen i denne Forfatters raske og bramfri Stil og illustreret af Oscar Knudsen.

Alfred Holm Laursen har skrevet

Saagusaamændsaa

— en rystende grinagtig Fisker-Historie fra Hvide Sande, illustreret af H. Schøslers Pedersen.

Saa følger igen 2 meget smukke Malerier af Fr. Landt:

Galease i flovt Vejr

i en beroligende og blid Farve-Kombination, og

Ericsons Flaade i Sundet

hvormed Fr. Landt med megen Dygtighed har gengivet et Syn, som i vore Dage er en stor Sjældenhed.

Derefter følger et Maleri af „Vikingen“s nye Medarbejder S. Kielland Brandt — et tro Billede af Fordækket paa en mindre Raasejler med Kabysen, hvor Kokken har travlt med Julemaden — et Stemningsbillede, som smukt fremhæves i lyriske Vendinger ved et Digt af Scout.

Jul paa

udkommer atter i Aar som en flot Nummer Kølvand. Men dette Julehæfte maa ogsaa fjerne Egne paa vor Klode inden den tilst. Hefte som en smuk Hilsen fra Danmark — for enhver, der har Interesse for Søen og Sø

Som en flot Nummer Eet — bogstavelig ta Kunsttryk-Papir, med mange ypperlige og kendte maritime Forfattere, med 16 pragtfulde af Tegninger af vore mest betydende mari

Gustav Kragh møder Læserne med

Jernringen

— en Juleerindring fra Pompeji, illustreret af Oscar Knudsen — et meget smukt og interessant Marine-Minde fra „Valkyrien“s Middelhavstog, hvori Forfatteren deltog; og han lader her sin Fantasi gaa tilbage til det gamle Italiens Storhedstid.

Af vor ypperlige Marine-Lyriker, Axel Juel, følger herefter et herligt Minde-Digt over Fregatten „Jylland“:

Den sidste Fregat

— indrammet i en Hæderskrans af Galionsfigurer fra danske Orlogsskibe, som de to sidste Aarhundreder har pløjet Codans Bølger.

Floden og Havet.

Oscar Knudsen har her i ren Kipling-Stil skrevet og illustreret en lille Perle, en Fortælling, som giver den tanksomme Læser Stof til Eftertanke.

„Jul paa Havet“ bør ikke gaa i Trykken uden ogsaa at bringe et Indlæg fra Kirkens Mænd, og i

Jul paa Grønland

har Pastor Erik Jespersen, der i mere end 20 Aar har virket som Præst deroppe, fortalt om sine Erindringer fra denne Danmarks store Koloni.

Gamle Poul Green

er skrevet af Axel Heidam og illustreret af Oscar Knudsen. Enhver, der har læst „Vikingen“s Julehæfte fra forrige Aar, ved, hvor mesterligt Axel Heidam forstaar at skildre den danske Fiskerstands Folk; og i denne Fortælling genfinder vi den hyggelige og brave Tone, som hersker blandt den danske Fiskerbefolkning, en Fortælling, som trods sine 8 Sider er alt for kort.

Havet



en Vrimmel af Julehæfter, der følger i dets tidligt paa Færde, at det kan naa ud til alle Løjtid, saa Slægt og Venner derude kan faa den kærkomne Julegave, det altid vil være Liv og alt, hvad der har Forbindelse hermed.

Her „Vikingen“s Julehæfte, trykt paa fineste endende Fortællinger og Artikler af vore mest esider med Emner fra Sølivet og et Væld tne.

Julenat i Passaten

— et friskt Digt med Julestemning under hvide, sejlene Passat-Skyer af Gustav Kragh.

Igen bringer „Jul paa Havet“ en Række afvekslende, smukke Farvebilag — først et Maleri af Johan Koch:

En fremmed Fugl i danske Farvande

— et Billede, der ved sin Komposition har frembragt en Farvevirkning, som giver Beskueren et levende Indtryk af en hollandsk Kuf's Sejlads i de danske Farvande.

Et dobbeltsidet Maleri af H. Schøsler Pedersen:

Efter Stormen staar Fiskerflaaden ud fra Esbjerg.

Under Stormen har en Del af den jyske Fiskerflaade været spærret inde i Esbjerg Havn; men ved det første Tegn paa Bedring i Vejret kappes Kutterne om at komme ud paa Fiskerpladserne — en Situation, som H. Schøsler Pedersen nøjagtigt har taget paa Kornet.

Og dernæst et Maleri af V. Qvistorf:

Paa Stordækket under Rumskødssejlad for en stiv Kuling over Atlanten

— et Billede lige til at hænge op paa sin Væg, og som levende vil minde enhver, der har sejlet, om den herlige Fart paa de store Have, naar gamle Graaskæg af og til vasker ind over Lønningen og spuler Dæk.

„Vikingen“s gamle Medarbejder, Kay Larsen, som graver i de danske Arkiver, har i

Jul paa Heimey

givet en autentisk Beretning om de algierske Sørøveres Besøg paa Vestmannøerne 1627, hvor disse vilde Maurer røvede og plyndrede danske Bygder og bortførte i Hundrevis af danske Mænd,

Kvinder og Børn til Slaveriet under Korsarcernes Pinsler — en grufuld, realistisk, men fuldt sandfærdig Beretning — mesterligt illustreret af Oscar Knudsen.

Den af hele den danske Sømandsstand kendte Kirkens Mand, Pastor Fr. Vilh. Eilschou Holm, har fra sin fleraarige Virksomhed som Sømandspræst i Gent i Artiklen

Han sejler derude

fortalt om sin Gerning, og efter at have læst denne Artikel vil enhver forstaa Betydningen og Nødvendigheden af, at vi har saadanne Mænd, der støtter den danske Sømandsstand ude i Verden.

Peder Køje's Far, den gamle Kap Horner og Chantymand, har fortalt en Ungdomsoplevelse fra de hvide Sejls Dage, hvor han maatte dele den Lød, som saa mange danske Søfolk har maattet — med Livet som Indsats og under Snæstormens uhyggelige Rasen tilbragte

En Julenat i Mesantoppen

som ogsaa er blevet Titel paa denne Beretning, der af H. Schøsler Pedersen er illustreret med store og smukke Tegninger.

Enhver gammel Mariner vil med Rynke-Vifter ved Øjenkrogene og et lunt Smil om Munden læse

Baadsmændens Juleprædiken

af Gustav Kragh. Her er samlet alt, hvad en pæn og høflig Baadsmænd kan henstille til en almindelig Knoldesparker, der kommer om Bord og tror, han er Sømand.

Peter Pral

mangler selvfølgelig heller ikke i „Jul paa Havet“, og da Læsningen af dette Hæfte helst skal slutte med godt Humør, har vi formaaet Forfatteren Sigfred Pedersen til at fortælle

En rigtig Skipperhistorie

fra Dragør — om hvordan de gamle Ulke pudsede hinanden — fantasifuldt illustreret af Kjeld Simonsen.

Peder Køje skriver hjem —

— en Farveside, illustreret af den kendte humoristiske Tegner Osvald Jensen.

„Jul paa Havet“s sidste Side gengiver et Farvebilag — ligeledes af Osvald Jensen — Peter Skibsdreng læser Tankerne fare hjem over, og selv om han til daglig er opvakt og nævvis, kniber det dog for ham at holde Humøret oppe paa en Juleaften — langt borte fra Hjemmet.

Jul paa Havet

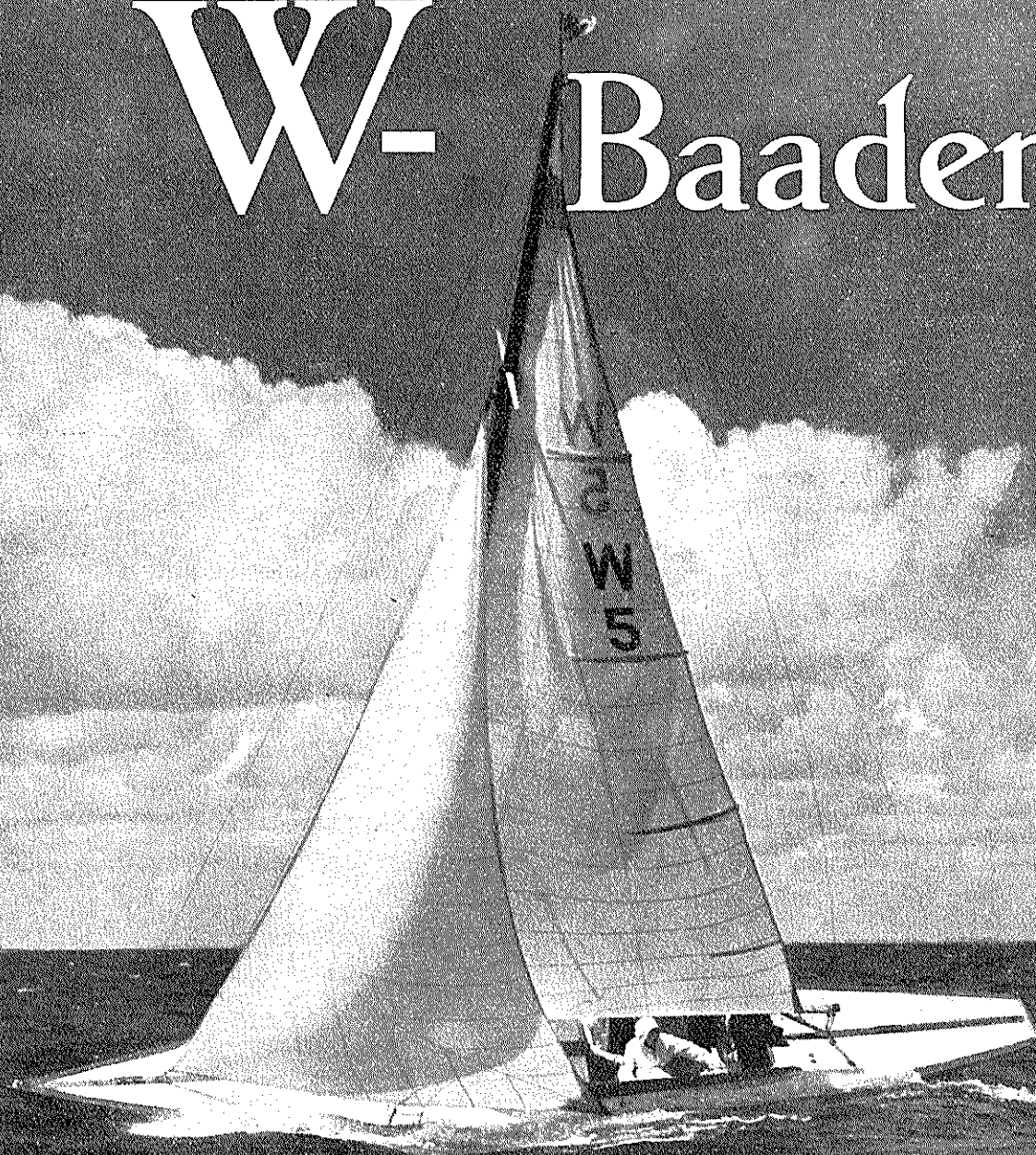
er udkommet d. 15. Oktober,

koster 2 Kroner og

kan købes hos alle

„Vikingen“s Forhandlere.

W- Baadene



Den danske Eentype-Baad

3 Omgange paa Bommen og Genuafok.

„Tunleren“.

Indenfor enhver Sport gælder det, at man altid faar den bedste og morsomste Konkurrence, naar Deltagerne saavidt muligt er ligestillet med Hensyn til Materiel.

Kun derved faar man en Sport,

hvor alle tilfældige Faktorer er udeladt, og tilbage bliver kun Udøverens *personlige* større eller mindre Dygtighed.

Dette gælder ogsaa i Sejlsport. — En Kapsejls mellem Baade af uens

Af Dir. Erik Reinhard

Størrelse kan være baade morsom og frisk, og naar Sejladsen er sluttet, kan man derved, at den ene Baad giver den anden et vist Antal Minutters Forspring, afgøre, hvilken af Baadene, der har sejlet bedst.

Men en saadan „Handicap Sejlads“, hvor man sejler Banen rundt — mange Gange i stor Afstand fra hinanden — savner naturligvis den Spænding, som Sejlads mellem ensartede Baade giver, fordi Konkurrenterne dér stadig har Føling med hinanden og stadig maa vise deres Dygtighed i Manøvreringen overfor hinanden.

Indenfor Sejlporten har man derfor i den sidste Menneskealder arbejdet hen imod at gøre Materiellet saa ensartet som muligt, saa at man derved kunde skabe en Sport, der viste, hvem der havde den dygtigste Rørsmand og Besætning, og hvem der var den dygtigste til at trimme sin Baad.

Det er denne Tanke, som ligger bag ved de mange internationale Maaleregler, som man i Aarenes Løb har vedtaget.

Ved disse Regler fastsættes der visse Maal, som Konstruktøren skal overholde, og som bevirker, at man faar en „Klasse“ d. v. s. et Antal Baade, som indenfor visse Grænser er ensartede.

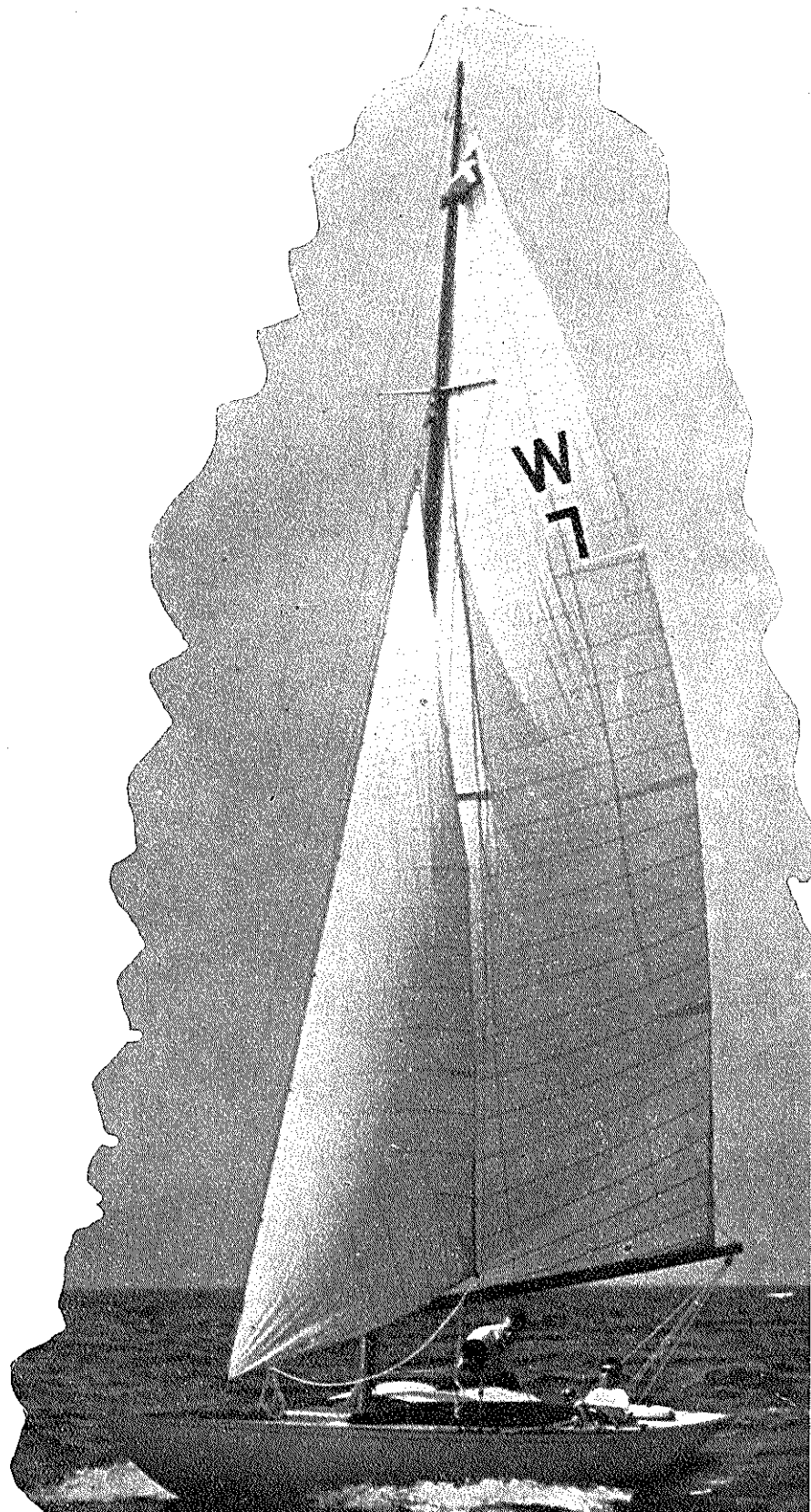
Klassebaadene er delt i forskellige Størrelser som f. Eks. 5 Metere, 6 Metere, 8 Metere, 10 Metere, 12 Metere og 15 Metere — hvor Tallene 5, 6, 8 etc. oprindelig angav Baadens Vandlinjelængde. (Nu angiver de ikke nogen Dimension paa Baaden, men er Tal, som fremgaar af Maalereglens Formel). Desuden tales om 15 Kvadratmetere, 22 Kvadratmetere og 30 Kvadratmetere o. s. v., hvor Tallene i store Træk angiver Sejlarealet.

Det siger sig selv, at da der i Maalereglerne er mange Maal og Dimensioner, som kan gøres større eller mindre, bliver Baade, bygget efter en Maaleregul, ikke nøjagtig ens. Og netop heri ligger Muligheden for, at en dygtig Konstruktør kan konstruere f. Eks. en 6 Meter, som er mere velsejlende end de andre 6 Metere.

Dette Faktum gør jo imidlertid, at Deltagelse i Klassesejlads kan være en ret kostbar Fornøjelse, idet man risikerer, at en Baad, som man det ene Aar bygger, allerede næste Aar viser sig at være

Nybygningerne underlegen. — Netop en saadan Situation opstod inden for dansk Sejlsport i 1927.

Der var i 1926 en Kreds af danske Sejlsportsfolk, som i Fællesskab byggede 4 saakaldte nordiske 22 Kvadratmetre. — Disse Baade blev bygget efter samme Tegning og paa samme Værft, og Konserciets Deltagere trak derefter Lod om Baadene. Man havde saaledes



*Dr. Røvsings „Swell“
med den almindelige Krydsfok.*

gjort alt for at gøre Baadene ens, hvilket de ogsaa senere viste sig at være.

Men allerede næste Aar kom der nye Baade til Klassen, indkøbt i Udlandet, og disse viste sig at være de gamle ret overlegne.

Da derefter Maalereglen nogle Aar senere blev æn-

dret, saaledes at de Baade, der byggedes efter den nye ændrede Regel, yderligere var de gamle overlegne, blev Klassen faktisk paa denne Maade slaaet i Stykker i Danmark, da de „gamle“ Ejere ikke havde Lyst til at deltage i Kapsejladser, hvor de paa Forhaand vidste, de var underlegne.

Tanken om at faa en Række ens Baade var imidlertid stadig levende blandt Sejlsportens Folk, og i 1929 startedes en Klasse, „Dragerne“, som var bygget efter samme Tegning og skulde være fuldstændig ens.

Ved Starten af „Dragerne“ blev der lagt stor Vægt paa, at man skabte en billig Baad. — Konstruktionen blev paa Grund af dette paa visse Punkter ikke tilstrækkelig stærk, og Klassen har lidt ved, at en Del af Baadene efter at være søsat viste sig ikke at kunne holde den oprindelige Facon helt nøjagtigt.

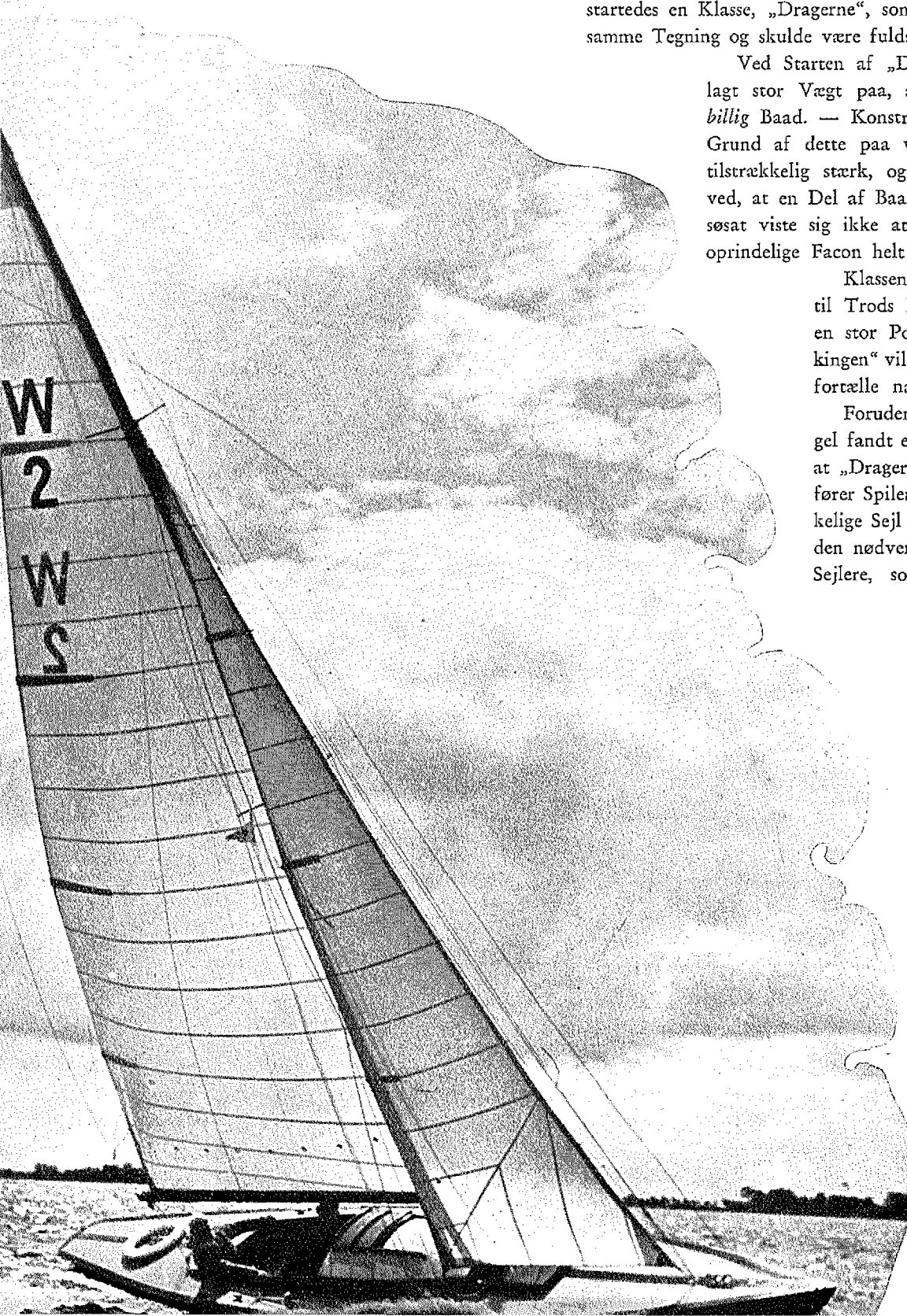
Klassen har imidlertid — til Trods herfor — opnaaet en stor Popularitet, og „Vikingen“ vil i en senere Artikel fortælle nærmere om denne.

Foruden den nævnte Mangel fandt en Kreds af Sejlere, at „Dragerne“, som bl. a. ikke fører Spiler, savnede tilstrækkelige Sejl til at kunne danne den nødvendige Skole for de Sejlere, som maaske senere

kunde faa Lyst til at gaa ind for en international Klassebaads-Sejladse, hvor man maa være indstillet paa foruden Storsejl at sejle med en lang Række forskellige Forsejl og Spilere.

Det kræver nemlig Erfaring at afgøre, hvilken Fok eller Spiler man i det givne Vejr skal sætte. Og der skal

*Ing. Knud Degn og Dirkt. Ole Sundø's „Eva“ .
Denne Type Fok var et Forsøg og bruges ikke mere.*





„Bris“ „Columbine“ „Karin“ (forrest) „Tom-Cat“ „Get-away“ „Eva“

Øresundsugen 1938.

erfarne og raske Folk med rappe Næver og uden for mange Tommelfingre, naar der under close race skal manøvreres ved Start eller ved Runding af Bøjer — samtidig med at der maaske skiftes Forsejl eller sættes Spiler. — Sekunder kan her afgøre en hel Sejlads.

I Sommeren 1935 stiftedes der derfor et Konsortium, som henvendte sig til Arkitekt Ernst Wedell-Wedellsborg og bad ham om at konstruere en ny dansk Eentype-Baad.

Man var enig om, at Baaden skulde have en fuldstændig Udrustning med Hensyn til Sejl, og at den skulde konstrueres paa en saadan Maade, at man kunde være sikre paa, at Baadene vilde vedblive med at være ens.

Paa Grund af disse Krav til Udrustning og Kvalitet var man forberedt paa, at den nye Klasse vilde blive noget dyrere end f. Eks. Dragerne.

Arkitekt Wedell-Wedellsborg udarbejdede forskellige Forslag, hvoraf man valgte den nuværende Type, og Konsortiet sluttede derefter Kontrakt om Bygningen af 8 Baade.

Baadene fik følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt 9,500m, Længde i Vandlinie 6,500 m,

Bredde 1,850 m, Fribordshøjden 0,468 m, Dybgaende 1,257 m, Sejlareal 23,60 m².

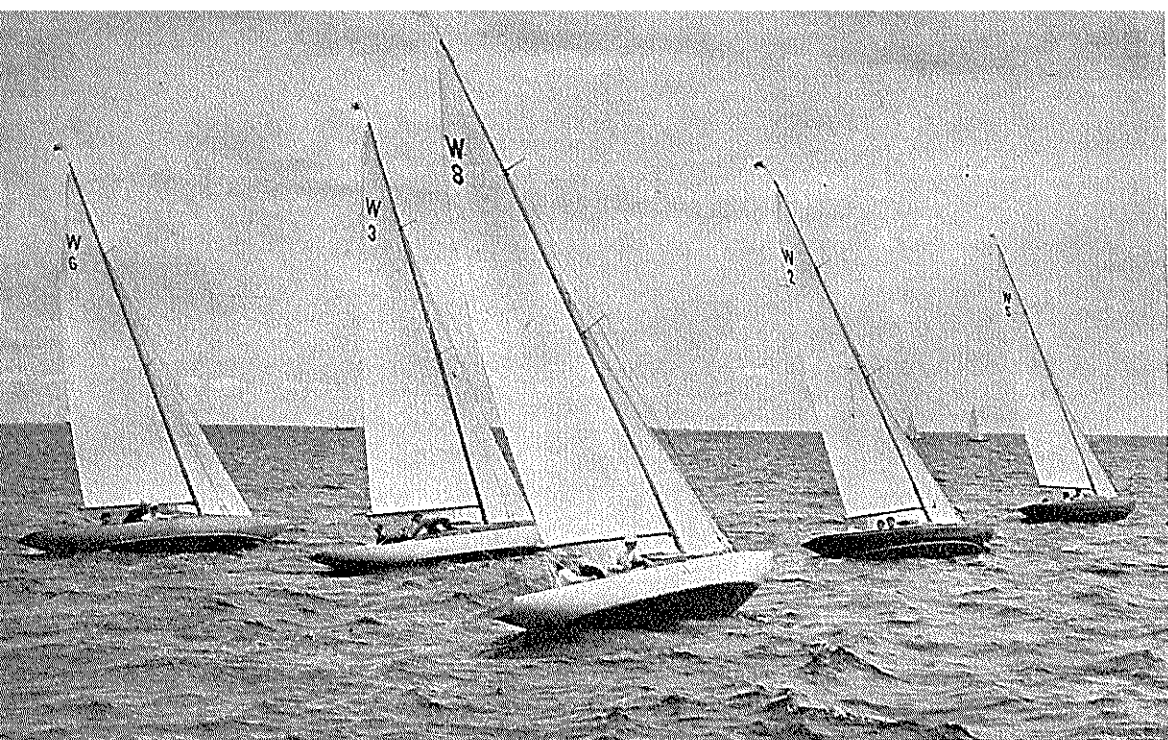
Baadene er bygget af Oregon-Pine paa dobbelte Askesvøb og forsynet med Blykøl paa 880 Kilo.

Masten er 10,10 Meter over Dæk og Bommen 3,65 Meter lang.

Baadene har Storsejl, Genuafok, Krydsfok, Stormfok og Spiler, og der er fastsat hvilken Type Dug, der maa anvendes til disse Sejl.

Ligesom Sejlens Antal, Størrelse og Kvalitet er nøjagtig fastsat, er der Begrænsninger med Hensyn til Baadens øvrige Udrustning. Man har saaledes paa enhver mulig Maade søgt at opnaa, at de Folk, der sejler i en W-Baad, kan føle, at deres Baad er nøjagtig lige saa god som deres Konkurrents — og hvis derfor den ene Baad sejler bedre end den anden, maa det ligge enten hos Rorsmanden og Besætningen eller i Trimmingen.

Efter at K. D. Y. har godkendt Klassen, er der fastsat, at Klassens Bestemmelser kun kan ændres, naar mindst $\frac{3}{4}$ af de stemmeberettigede Fartøjsejere stemmer derfor. Da kun de Fartøjsejere, som i Sæsonens Løb har deltaget i et vist Antal Kapsejladser, er stem-



Paa Kryds

fra højre:
 „Tumleren“,
 „Eva“,
 „Get-away“,
 „Columbine“,
 „Tom-Cat“

meberettigede, er der derved saavidt muligt sikret, at der ikke foretages Ændringer i Klassen, uden at et Flertal indenfor Klassen er enige herom.

De 8 Konsortiedeltagere trak Lod om Baadene, og den 16. Maj 1936 skete Søsætningen.

I Somrene 1936, 1937 og 1938 har de 8 Baade sejlet ved praktisk talt alle Kapsejladser i København og Omegn, og W-Baadene er sikkert den Klasse, som kan opvise den ivrigste Kapsejladsdeltagelse. I Sommeren 1938 deltog Klassens 8 Baade saaledes praktisk talt alle i 30 Kapsejladser.

Resultaterne af disse Aars Sejladser viser, at man virkelig har faaet en Baad, som fra Konstruktørens og Baadebyggerens Side er fuldstændig ligestillet med de andre Konkurrenter i Klassen.

Det har vist sig, at den dygtige Rorsmand og den Sejler, som har forstaaet at trimme sine Sejl, og sin Baad rigtigt, og som naturligtvis har haft det lille Kvantum Held, som skal til i enhver Sport, ogsaa har kunnet slaa sine Konkurrenter.

W-Baadene har vist sig at være meget hurtigt sejlene i Forhold til Baade af lignende eller større Stør-

relse, og da W-Baadene til Trods for deres forholdsvis lille Størrelse er ualmindelig tørre og behagelige at sejle i i al Slags Vejr, har man samtidig faaet en sødygtig og handy, lille Tur Baad, i hvis Kahyt der er rigelig Plads til, at 2 unge Mennesker kan sove.

Det synes nu, som om der er en stærk Interesse for den smukke Klasse, idet der allerede er bestilt 5 nye Baade, der bygges i Løbet af Vinteren. De gamle Ejere ser med Glæde paa denne Fornyelse af Klassen, og paa Grund af, at det er en *virkelig Eentype-Baad*, ser de ogsaa med Sindsro paa deres nye Konkurrenter.

— For de ved, at de nye kan ikke møde med bedre Materiel end det, som allerede forefindes. —

Naar Startskuddet gaar, og 13 slanke Skrog skærer Linien, ved hver Mand om Bord: Her har *ingen* nogen Fordel — vi er alle lige — *the best man wins.*

Erik Reinhard.



Gross. T. Peetz
 „Karin“



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Kære Læser, — undskyld denne lide formelle Tiltale — men altsaa: Kære Læser! De har vist ikke saa lidt om lste Officer paa S/S „Perseus“, Rasmus Jackson: men at han var en Helt, har De vist ikke hørt endnu. Vi slaskede rundt i Farvandet omkring Singapur, da en Flotille Krigsskibe nærmede sig. — „Øvelsestogt,“ sagde Jackson.



Maa jeg spørge Dem, højstærede! Hvornaar er man i Krig, og hvornaar er man det ikke? — Ja, det var vist et Spørgsmaal, der satte Dem i Kleinme, — hvad? Sandheden er den, at Skibets Besætning var enige om, at Orlogsmændene ganske roligt vilde begynde at skyde los! — Og paa hvad? — spurgte jeg mig selv, da jeg ikke vilde spørge andre.



Svaret var ikke vanskeligt at give: Paa os naturligvis. Af den enkle Grund, at der ikke var andre Skibe i Nærheden, som de kunde skyde paa, undtagen hvis de vilde begynde at skyde los paa sig selv. Det var med en aldeles uagtetlig Ro og Koldblodighed, at man om Bord paa „Perseus“ gav sig til at diskutere, hvad der vilde ske, hvis vi blev ... ramt! —



Jeg sprang ned ad Trappen, saa snart den første Salve var faldet. Det stod mig klart, at paa saa nært Hold kunde de ikke skyde ved Siden af. Vi var — antagelig — i Færd med at synke ned i alt det koldde. — Det gjaldt om at redde, hvad reddes kunde — blandt andet sig selv, inden „Dorte“ havde taget det hele. (De kender nok „Dorte“?).



Jeg skyndte mig at smække en Frakke om mig og en Hat paa Hovedet, alt medens Tankerne klappede gennem min Hjerne. — Vilde det lykkes mig at naa op til Baadene, inden Verdenshavet lukkede sig om mig? — Eller, — nej, den Tanke var for grufuld! — — Altsaa lod jeg den være.



Da jeg kom paa Dækket, forbløffedes jeg. — Alt saa ud, som om der intet var hændt, — som om Vandet i dette Øjeblik ikke fossede ind gennem et Granathul i S/S „Perseus“'s Plader dybt nede under Vandlinien, — ja, som om vi ikke havde været udsat for et forferdeligt Bombardement af en hel Eskadre af Panserklasser! — Og Jackson var uforglignelig koldblodig.



De af Mandskabet, hvis Nerver ikke kunde holde til denne frygtelige Bulnstning, forlangte højroret at blive sat i Land, men langt Størstedelen af Besætningen forblev disciplineret. Og Jackson, — jeg skal sent glemme denne danske Sømand, som han stod der paa det, — maaske, — døderne Skib's Dæk og med en overlegen Bemærkning —



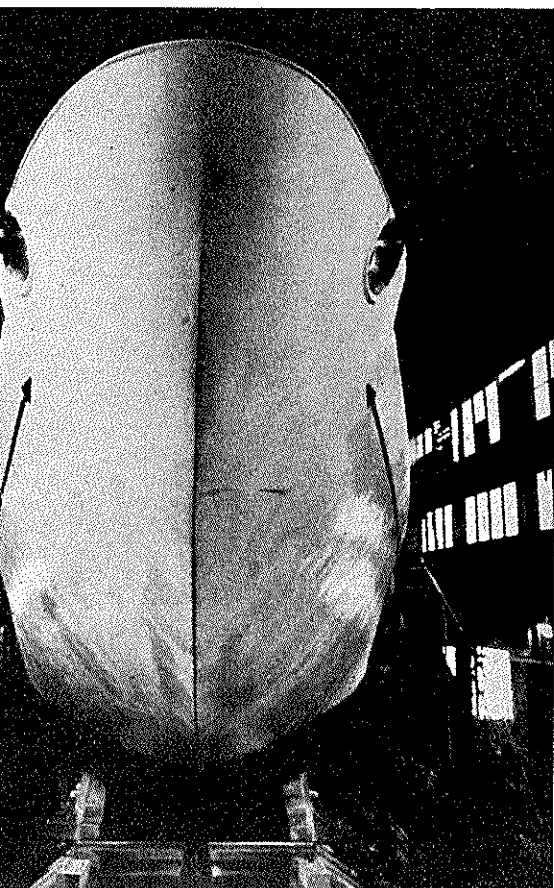
Kun en enkelt af Mændene forlangte at blive sat i Baadene! Og Jackson kom ham saa langt i Møde, at han lovede at sætte ham i Land i den første By, vi kunde naa frem til. — jeg husker ikke Navnet rigtig, men det var vist nok „Daar es salem“, eller sandan noget.



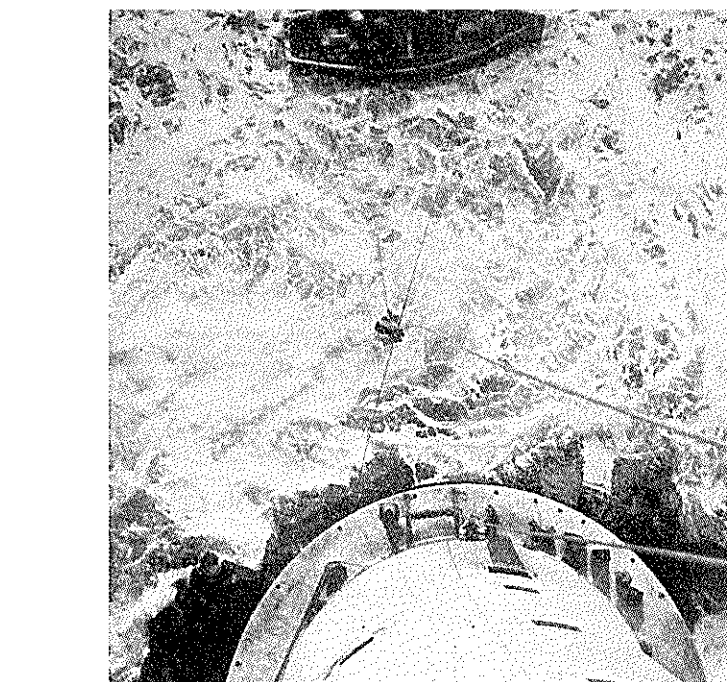
Til Trods for den Beskydning, vi havde været ude for, lykkedes det Styrmand Jackson at faa „Perseus“ usket over til Singapoore! Kun det lille sidste Stykke kneb det, — vi maatte slæbes ind af et andet Skib! Jackson har aldrig villet indrømme, at vi i Virkeligheden var synkefærdige. — Men jeg ved, hvad jeg ved. Han var O. K. —



Hougaard-Petersens Motorbaad „Malaya“ i Tromsø Havn, da den i 1931 gjorde det dristige Togt til Nordkap.



Gaa fantastisk — næsten som et Fortidsuhyre — kommer et velbygget Skibs Bov til at se ud, naar Kamerat er forkert anbragt.



Livet paa de ensomme Fyrtaarne, der er byggede paa farlige Klippeøer, kan være frygteligt, naar Storme hindrer Afløsningen i at naa frem. Her ses en Baad, der skal bringe Proviant til Fyret. Paa Grund af Brændingens sydende Malstrøm kan Baaden kun faa Forbindelse med Fyret ved Hjælp af udskudte Raket-Liner.

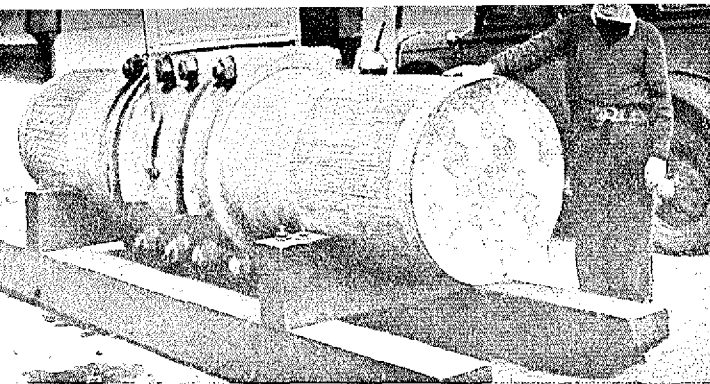


De graadige Skovle, der æder Jorden hort for at skabe en ny Kanal for Skibsfarten.

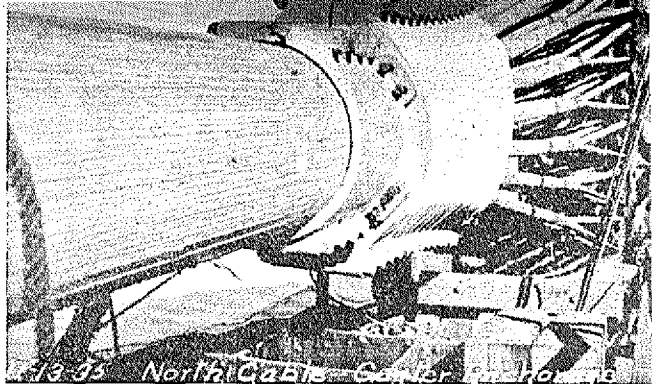
En hvid Haj, indbragt til den engelske Kyst.

Tankdamper i Dok. Dækket fuldt opløst af Projektører.

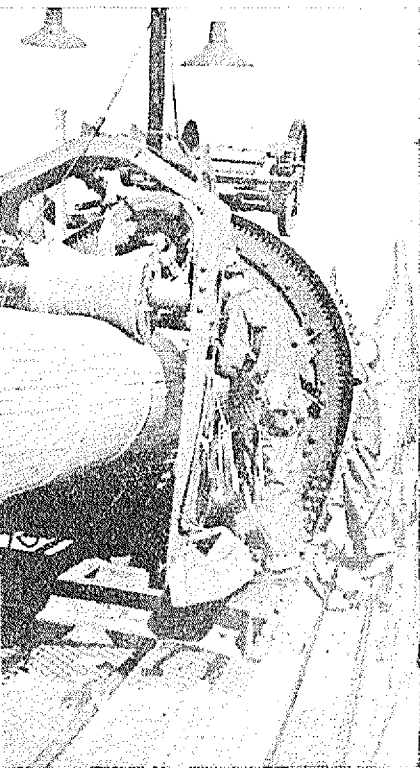




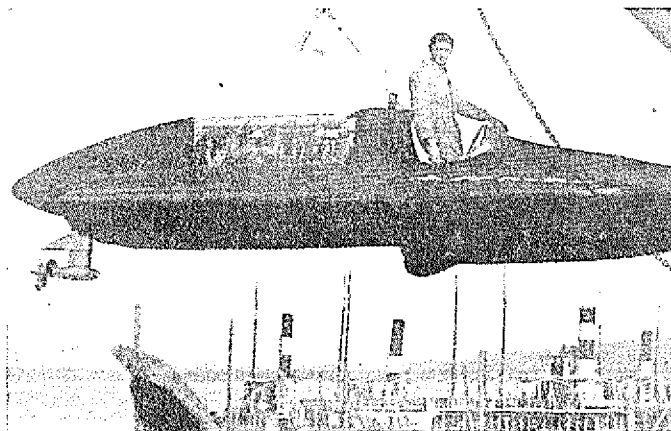
Kablerne i San Francisco-Broen. Gennemsnit af det vældige Kabel, der bestaar af 37 Kordéler, hver dannet af 472 Wirer,



De 37 Kordéler, der presses sammen i Kablet.

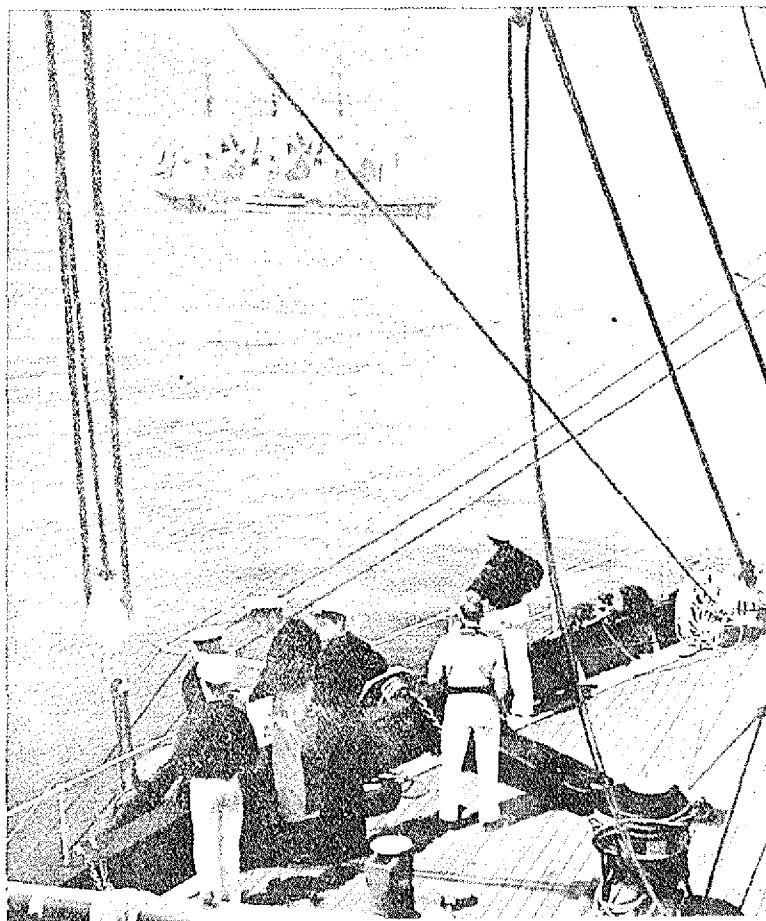


Det store mekaniske Lufttryks-Apparat, der giver Kablet den helt afrundede Form.



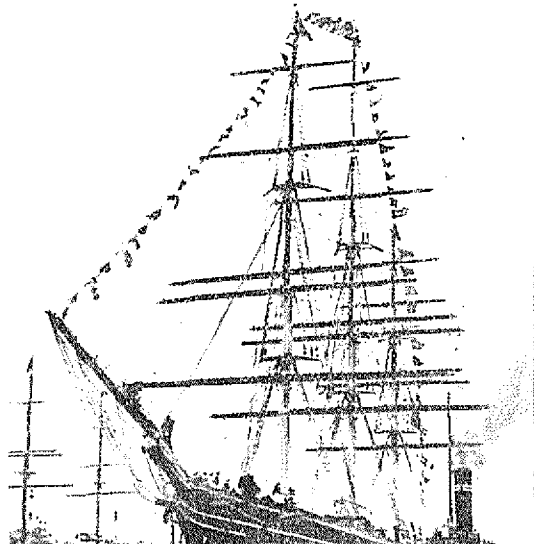
Det sidste nye i italienske Racore. Cattaneo's nye 800 kg Enkeltmands Motorbaad med 400 HK. Italien fører i Øjeblikket med 18 Verdensrekorder og haaber paa den 19. med denne Baad.

En af Deltagerne i Korn-Kapsejladsen fra Australien, set fra „Cutty Sark“s Dæk paa Southhamptons Red.



„Cutty Sark“ slutter sin sidste Rejse.

Enken efter Kaptajn Dowman købte for 11 Aar siden „Cutty Sark“ tilbage fra Portugiserne og forærede den til Worcester Nautical Training College, der nu vil benytte den som Skoleskib.





En Sømands Breve

Over Bølgen den blaa

Peder Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

X

Familiens Haab, Kadiks, Spanien.

Kære Moder!

Du maa undskylde at Du ikke faar Brev fra Gran Kanæria endnu, som jo var Meningen, vi skulde gaa lige til, for vi har desværre været nødt til at løbe her ind til Kadiks i Spanien og ligge Kokken paa Hospitalet, som brak Benet i Førgaars. Han faldt paa sine Gerninger, siger Matrosen med en Gryde gule Ærter over sig, vad man jo kaller Arbejderrisiko, men jeg tror nu, han er falden paa en andens Gerninger, og det er der flere der gør, for da vi trak Skoene af ham, opdagede vi, at der var smurt grøn Seve paa Saalerne underneden, som han var gleden i, fordi Dækket var vaadt. Jeg tror det er Letmatrosen, der har været Mester for det, for han har været gal paa Kokken lige siden han fik Klø af ham en Aften i Lissabon. Men han siger det er Løjn, og han er ikke fri for og vilde skyde Skylden paa mig, men det er der nu hældigvis ingen, der tror. Jeg kaller det en Svinestreg, kære Moder, for alle Ærterne løb jo ud gennem Spygatterne, og vi fik slet ingen varm Mad den Dag andet end som Tevand. Kaptajnen siger ogsaa, det er en nederdrægtig beskidt Historie, for Kokken har faaet Bræk paa Benet paa to Steder, saa Kaptajnen ikke turde og beholde ham ombord,

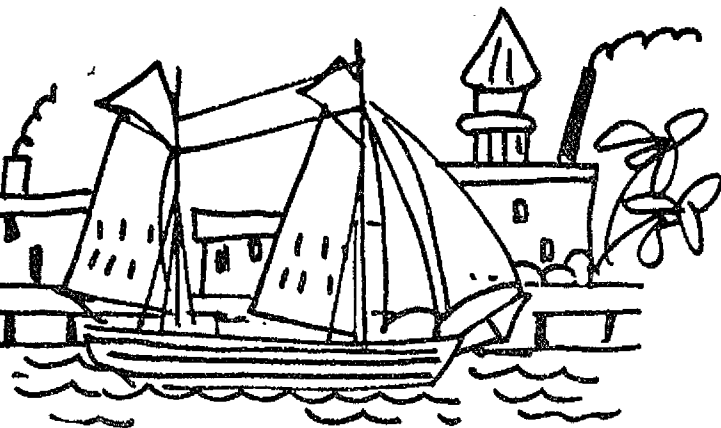


Jeg er blevet Kok.

er nemlig bleven Kok, skal jeg sige Dig, og det bryder jeg mig ikke om. Jeg vilde jo heller ikke, men Kaptajnen sagde, jeg havde bare og skruppe ind i Kabysen og lade være med og lave Vrøvl. Saa var jeg jo nød til det, men han maatte ogsaa love mig, at jeg skulde blive fri ligesaa snart han kunde faa en anden Kok, og det vil jeg haabe han sørger for med det samme, han er inde paa Hospitalet med vores gamle, som han er nu, for vi sejler igen i Eftermiddag, naar han kommer tilbages. Naa, endnu har jeg jo klaret Ærterne, kære Moder. Den første Dag lavede jeg Klipfisk og Kartofler med Fælsketærninger til, og det fik jeg Ros for. I Dag har jeg kogt Koldskaal og Klatkager, og det gik ogsaa udenmærket, men det var der jo heller inen Ben i. Det var være, da jeg ogsaa skulde til og bage, som jeg jo ogsaa maa, fordi de skal have Rugbrød henne Agter. Jeg kom ikke rigtig godt fra det, kære Moder, for Brøderne vilde slet ikke hæves. Styrmanden sagde,



Kokken væltede en Gryde gule Ærter over sig.



Kadiks er en rigtig pæn By og se til.

det var Baglastjern, jeg havde bagt, og jeg maatte vist hellere lade være med og vise Kaptajnen dem. Saa smed jeg sgu Skidtet overbord, da han var gaaet i Land med Kokken, og det gik ogsaa tilbunds med det samme. Styrmanden siger, det er fordi jeg har brugt for lidt Surdej. Men nu har jeg lagt nogen andre Brød igen, og jeg tror nok, jeg har brugt mindst en halv Pot Æddike og æltet imellem, saa nu kan han ikke sige det mere, hvis de ogsaa mislykkes. Jeg ved ikke om jeg har fortalt Dig, at jeg er bleven af med Rævnerne i mine Fingre, saa jeg nu kan spille med dem igen paa min Harmonika. Mine Hænder er ligefrem bleven helt bløde i Huden, og al Tjæren er ogsaa gaaet af, siden jeg har æltet saa meget Dej til Brød. Jeg kan ikke forstaa, at vores gamle Kok kunde have saadan nogen sorte Grabber, som han altid havde, for selv om det jo nok er en beskidt Bestilling og være Kok, saa giver det skam rene Hænder, naar man ogsaa skal være Bager. Men det kan jo godt være det passer, som Matrosen siger, at vores gamle



Vi fik serveret to Glas Ispuns.

Kok æltede med Fødderne, som har været brugt meget i gamle Dage. Nu skal Du ikke fortælle Fætter Christian noget om, at jeg har været lidt uheldig

med mine første Brød, for det kommer jo ikke ham ved, og han skal ikke have noget og grine over af mig og lade mig høre, naar jeg kommer hjem.

Kadiks er en rigtig pæn By og se til her ude fra Reden hvor vi ligger til Ankers. Men vi kommer jo desværre ikke i Land, fordi vi skal sejle igen med det samme. Jeg kunde ellers godt have lidt og sitte Fødderne lidt i Land i Spanien, men det maa nu vente til vi kommer til Gran Kanæria. Jeg var jo en lille Tur i Land i Lissabon og se paa Byen sammen med Styrmanden et Par Timers Tid, og det var en meget rar Tur. Vi saa os om over det hele og hørte Konsert og Sang, og saa drak vi os et Par Glas Ispuns hver, men det var forfærdeligt dyrt, for Portugiserne er slemme til og trække Folk op, og de er værst ved Søfolk, som ikke engang kan være for dem paa Gaden for deres Paatrængenhed.

Nu bliver jeg nød til og slutte mit Brev for i Dag, kære Moder, for nu er Dokterbaaden langs Siden igen med Kaptajnen, og den skal have Brevet med i Land. Kaptajnen har desværre ingen ny Kok med, saa det bliver jo mig, der maa være den i Kabyssen, til vi naar Gran Kanæria, men saa vil jeg heller ikke mere, for det er jeg ikke mønstret for, og det er jo heller ikke Vejen agterud til og blive Styrmand og Kaptaju. Jeg skal hilse Dig fra Styrmanden, han staar i Døren og venter paa og faa Brevet. Han er en Voldsom flink Mand, og han spørger saa tit til Dig. Han har saa mange Gange sagt, vil Du hilse Din Mor, men det har jeg vistnok glemt for, og modtag derfor en kærlig Hilsen fra Din hengivne Søn.

Peder Kjøje
Jungmand og Kok.

S. Christoffersen & Co. *Losning og Lastning*
Stevedores — Tlf. Randers 2663



Afløsning ankommer til Fyrskibet

I Dage og Uger har Besætningen ventet paa Afløsning. Det daglige Arbejde ombord, Rengøring og Pudsning, er varieret paa saa mange Maader, som opfindsomme Hjerner har kunnet udpølse. De endeløse Diskussioner over Skaffebakken eller paa Dækket er ebbet ud, og som Dagen er blevet til Uger, er man ganske tom for mere Stof. Utallige Gange hver Dag kaster man et længselsfuldt Blik ud til Horisonten, hvor Landet fortoner sig langt borte, og endelig oprinder Dagen, da man skal afløses og ind til det forjættede Land. Tidligt begynder man at spejde ud over Havet. En lille Prik kommer ud af Morgentaagen. Prikken bliver større og større og tager snart Form af Kutteren, der skal føre Afløsningen i Land

Ufattelig længe, synes det, inden den Kutter er paa Siden, men endelig er den der, og Pakkenillekerne, der alt længe har ligget klar, langes ud over Siden, og snart er Afløsningen tilendebragt. Kutteren lægger fra, og man vinker og ønsker hinanden, god Tur, medens Motoren fornøjeligt tøffer hjemad.

Søens Maler Morten Koch har med sin Pensel fæstnet denne Episode for os. Kutteren, der arbejder sig tungt ud til det ensomme Fyrskib og hele Sceneriet, er en Ramme om den Længsel efter Land, der fylder Besætningen, nu da man er klar til at forlade det gyngende Hjem, der har givet Husly i lange Uger for igen at mødes med dem derhjemme.

AO.

Lloyd's Register over Yachts

Lloyd i London udsender ogsaa hvert Aar et Register over Yachts. Den giver hele Listen over alle de Yachts, der er i Lloyd's Klasse, og indeholder Illu-

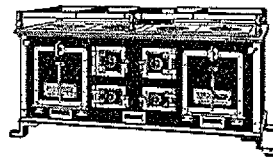
strationer af Flag for Yachts og Sejlklubber, en illustreret Liste over 1000 Yachters Flag, Ejere, Tegnere, Byggere og meget andet. Prisen er 2 Pund 2 sh.

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

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

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630

Brug dog

Cornelius Knudsens

HVILEBRILLER

Kikkerter og
Sekstanter



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen.

Stockholmsgade 55.

Husk, Hr. Hovmester!

Pølser og Paalæg samt Kød er kun 1. Kl. hos

Henry Thomsen

„Borgporten“ — Telf. 1691 — Horsens



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Egentlige Frimærker og andre officielt udsendte Mærker.

(Fortsat)

Luftpostmærker hører ogsaa til de egentlige Frimærker. Danmark har udsendt to Serier, den første i 1915, bestaaende af tre Mærker med Værdierne 10, 15 og 25 Øre, suppleret i 1929 med to Mærker, 50 Øre og 1 Krone. Den anden Serie, som stadig kurserer, udkom i 1954 og bestaar af fem Værdier, 10, 15, 20, 50 Øre og 1 Krone.

Ved forskellige Lejligheder er der udsendt Frimærker udover de almindelig kurserende, med anden Tegning, i andet Format og ofte i andre Farver. Det er de saakaldte Lejlighedsmærker. Første Gang et saadant Mærke blev udgivet herhjemme, var i Aaret 1912, da Centralpostgaarden blev aabnet. Mærket var for Værdien 5 Kroner og udkom i stort Format, med Vandmærke „Krone 5“. I 1915 udkom det atter, men med Vandmærket „Kors“. Næste Gang, vi udsendte Lejlighedsmærker, var i 1920, da „Genforeningsudgaven“ udkom. Denne bestod af tre Værdier, 10, 20 og 40 Øre, af hvilke der samme Aar atter udsendtes Værdierne 10 og 40 Øre i andre Farver. I 1924 udsendtes i Anledning af Postvæsenets 500 Aars Jubilæum en Udgave paa tre Værdier, 10, 15 og 20 Øre, hver Værdi med fire forskellige Billeder, forestillende Kongerne Christian IV og Christian X, seende saavel til venstre som til højre. I 1926 udsendtes der i Anledning af 75-Aarsdagen for det første danske Frimærkes Udgivelse en Serie paa tre Mærker, 10, 20 og 50 Øre. Kong Christian X' 60 Aars Fødselsdag i Aaret 1950 fejrede Postvæsenet ved at udsende en Serie paa ti Mærker med Majestætens Billede, 5, 7, 8, 10, 15, 20, 25, 50, 55 og 40 Øre.

I 1955 udkom den saa stærkt kritiserede „H. C. Andersens Mindeudgave“, der bestod af Værdierne 5, 7, 10, 15, 20 og 50 Øre. Aaret efter fik vi en Mindeudgave for Reformationens Indlørelse, 5, 7, 10, 15 og 50 Øre, og i 1957 kom Udgaven i Anledning af Kong Christian X' 25 Aars Regeringsjubilæum med Værdierne 5, 10, 15 og 50 Øre. I Aar har vi — som tidligere omtalt i „Vikingen“ — faaet det røde 15 Øres Mærke med Frihedsstøtten til Minde om Stavnsbaan-

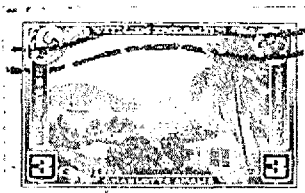
dets Opløsning, og endelig udkommer den 17. November som bekendt tre Mærker i Anledning af 100 Aarsdagen for Thorvaldsens Hjemkomst.

(Fortsættes).

Frimærker med Billeder af tidligere danske Kolonier.

To forskellige Stater har i Aar udgivet Frimærker med Motiver, der har Interesse for os danske.

Den engelske Koloni Gold Coast paa Sydsiden af Nordafrika var i de gode, gamle Dage en dansk Besiddelse, Guldkysten. — Danmark havde der Handelspladser med Forter, bl. a. Forterne Christiansborg, Fredensborg og Augustenborg med en Guvernør, Soldater og Handelsmænd. Som bekendt mistede Danmark efterhaanden — særlig efter Slaveriets Afskaffelse — Interessen for disse Kolonier, Handelen gik i Staa, Folk vilde ikke derud, og i 1850 solgte vi Kyststrækningen til England.



Paa nogle af de i Aar fra Kolonien udsendte Frimærker ses, foruden Kongens Portræt, Billedet af Fortet Christiansborg.

U.S.A. har udsendt en Række Frimærker med forskellige Kolonimotiver, her imellem et paa 5 Ct. med Billede af Byen Charlotte Amalie paa Øen St. Thomas. — „Vikingen“s Læsere erindrer sikkert, at Danmark solgte de dansk-vestindiske Øer til U.S.A. for 5 Millioner Dollars.

Spørg — Vi svarer!

N. R. Møllerup, Vrist: 1) Deres Frimærker er returneret med de ønskede Oplysninger. 2) Man kan ikke avertere gratis i „Vikingen“. 3) Foreløbig tør vi ikke love at oprette en Frimærkeside.

Humpfrey Jordan:

SHIP BY HERSELF

Hodder and Stoughton Ltd. London.
Tilsendt af Andr. Fred Høst & Søn,
København.

Humpfrey Jordan kender sin Metier. Han ved nøje, hvad der tiltrækker baade hans kvindelige og mandlige Læsere. Det er altid hyggeligt at sidde i Fred og Ro og spinde en Ende af ikke alt for dybsindig Natur med en god Ven. Vi kender Genren fra Alverdens Bogkiosker i det engelske Imperium, men det gør ikke noget. Med lige stort Begær sluger vi Side efter Side og aander først lettet op, naar det sidste Blad er vendt.

Recepten er den sædvanlige. Den store Forretningsmand, Lord Carp, der begiver sig til Europa om Bord i den store Liner for at naa et vigtigt Møde i London en bestemt Dag saa og saa langt ud i Fremtiden. De grumme Spekulanter, der er interesserede i, at han ikke naar frem. Et raskt lille Attentat paa Damperen, der dog takket være en ung Maskinoffi-

cer forhindres i sidste Øjeblik. Og saa den lange ensformige Rejse med Flirt, og hvad der ellers hører til om Bord i en stor Liner paa Fart over Verdenshavet. En Cyklon mangler heller ikke, og et kaldende S.O.S. fra en Damper i Nød faar vi ogsaa med, og endelig Lord Carps ægteskabelige Forviklinger, der kulminerer med Mordet paa ham. Der følger nu en Detektivroman efter de bedste „Cardby“ Mønstre, og paa Bogens sidste Blade opklares Historien. Snart er Rejsen endt, og kun i Chefens Kahyt ruller Dønningerne fra den nys overstaaede Storm. En gryende Kærlighedshistorie faar ham for en kort Stund til at vakle, men Skibet sejrer; Sølivet drager atter Kaptajn Hogg ud paa Havet som en ensom Mand.

Til Trods for, at man har læst Historien i utallige Variationer, kan man dog ikke lægge Bogen, før sidste Side er naaet. Man maa følge disse Skæbner, og savner deres Selskab naar Tæppet er faldet.

A. O.

Eventyrlig Viking død

Norges Søfartsdirektør *Magnus Andersen* er afgaaet ved Døden, 80 Aar gammel.

Det var en moderne Viking. For 5 Aar siden udsendte han paa sin 75 Aars Fødselsdag sine Livserindringer: „Sytti Aars Tilbageblik“, hvor han fængslende og eventyrligt skildrede sit omtumlede Liv.

To Bedrifter gjorde Magnus Andersens Navn kendt

Verden over. Den første udførte han, da han med kun een Mand som Ledsager sejlede over Atlanten i den aabne Redningsbaad „Ocean“, den anden nogle Aar senere, da han tilbagelagde samme Rute med „Viking“, en Sejler, der var en nøje Kopi af et gammelt Vikingskib.

Karakteristisk for ham var, at ingen af disse Bedrifter udførtes for at vække Sensation eller sætte Rekord. Turen med „Ocean“ gjorde han for at bevise den aabne Baads Værdi som Redningsmiddel og slaa et Slag for Redningsbaadens bedre Udstyr. Paa denne Tur havde han iøvrigt været nær ved at sætte Livet til. Han naaede over Atlanterhavet, men ved New Foundland kæntrede hans lille Fartøj, og han og hans Ledsager blev reddet af en Skonnert.

Senere har Andersen været Leder i to Aar af det endnu eksisterende norske Sømandshjem i Brooklyn, der blev stiftet af ham. Derpaa vendte han tilbage til Norge og grundlagde det første norske Søfartsblad, „Norges Sjøfartstidende“, senere Sømandsorganet „Gaa paa“ og Dagbladet „Kysten“. Han var en af dem, der utrætteligt arbejdede for Oprettelsen af den norske Amerikalinie.

Esbjerg Tovværksfabrik A/S

Alt Skibstovværk

Specialitet Manilatovværk.
Husk vor **HERKULES**
Kvalitet med den indlagte
røde Traad

Telefoner:
399 - 400

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

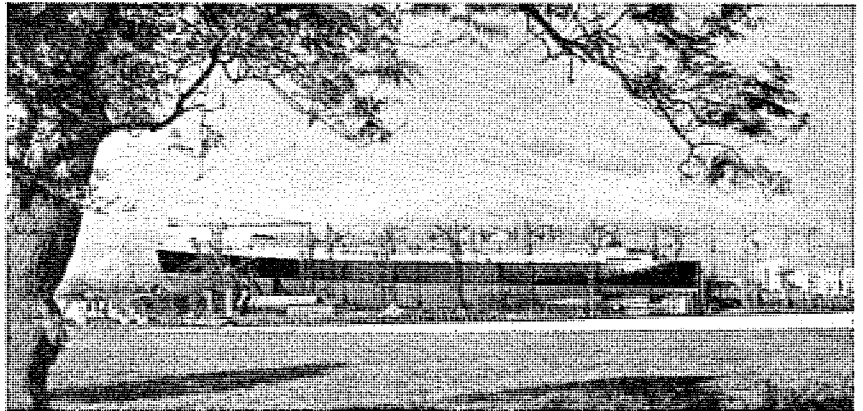
1. November 1938



Medlemmer pr. Januar 1938.

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 Petroleumsselskab 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. 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 Telegrafskib
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Phoenix, Esbjerg
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Viking
 D/S af 1925, Esbjerg
 Det Forenede Bugsererselskab, A/S
 A/S Draco

„Queen Elizabeth“



„Queen Elizabeth“ paa Beddingen.

Den 27. September løb den nye Kæmpeliner, som vil blive Verdens største Skib, af Stabelen i Skotland hos Firmaet John Brown & Co. Ltd., Clydebank. Lige siden Dannelsen af Cunard-



Queen Elizabeth sætter Skibet, som hun har givet sit eget Navn, i Vandet.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

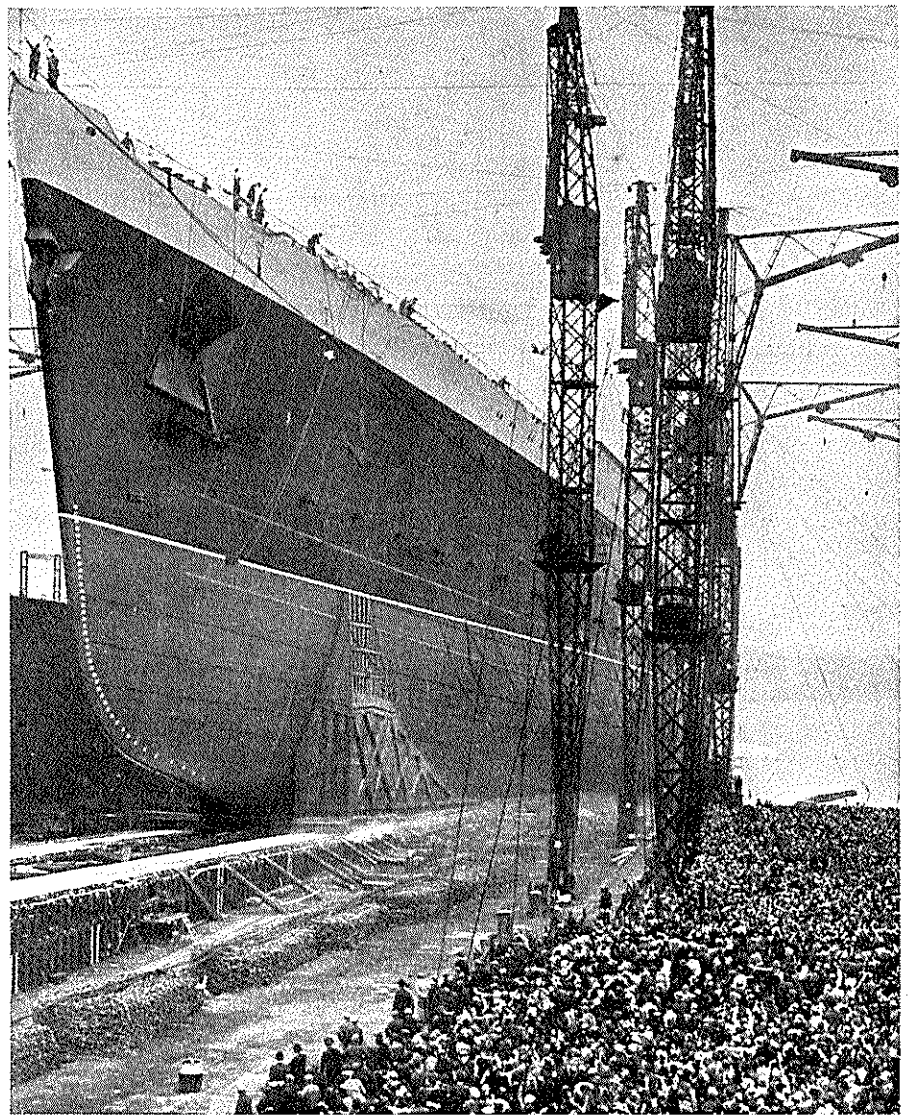
White-Star-Linien har det været Tanken at bygge et Søsterskib til „Queen Mary“ for at kunne opretholde en ugentlig Afsejling fra begge Sider af „Dammen“. Det var Meningen at bygge et Søsterskib, men blev der sagt under Festen: „Skønt vi har sat Verdens største Skib i Vandet, saa er det det mindste og langsomste, der sammen med „Queen Mary“ kan opretholde den ugentlige Afsejling.

I det Ydre vil de to Skibe komme til at afvige meget fra hinanden. Særlig vil man lægge Mærke til, at „Q. E.“ kun faar 2 Skorstene mod „Q. M.“s 5. Ligeledes faar „Q. E.“ en helt anden Form paa Forskibet, og sidst, men ikke mindst, bliver „Q. E.“ c: 85,000 ts. mod „Q. M.“s 81,255 ts.

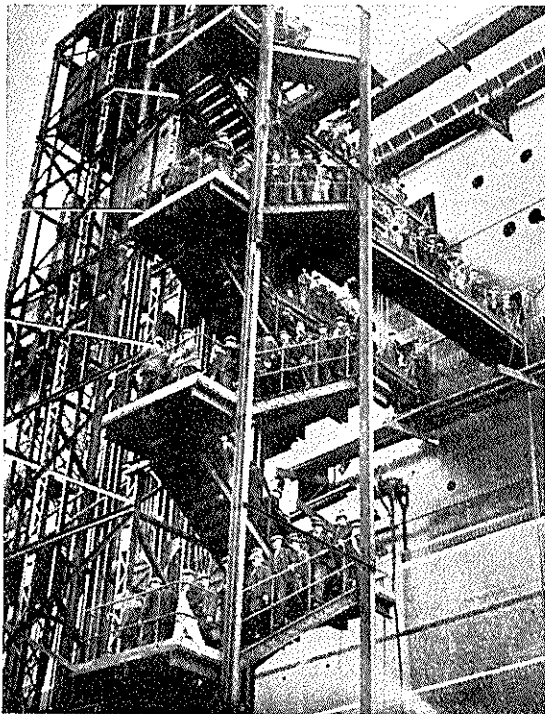
Skroget har 14 Dæk og Inderbund paa hele Længden. Dobbeltbunden er delt i 50 vandtætte Rum, og Skroget under Skoddækket ialt i 140 vandtætte Afdelinger.

Ved Udrustningen vil alle

Arbejderne kommer ned fra Skibet paa Beddingen.



„Queen Elizabeth“ tager Vandet.



Erfaringer fra „Q. M.“ blive udnyttet, saa „Q. E.“ paa alle Omraader vil være det bedste og mest moderne Skib. Passagererne vil blive delt i 5 Klasser: Kahyts-, Turist- og Tredie-Klasse.

Hoveddimensioner:

Længde 314 m.

Længde af Promenadedæk 220 m.

Bredde 36 m.

Højde fra Køl til Overbygningens Top 41 m.

Højde fra Køl til Forkant af forreste Skorsten 55 m.

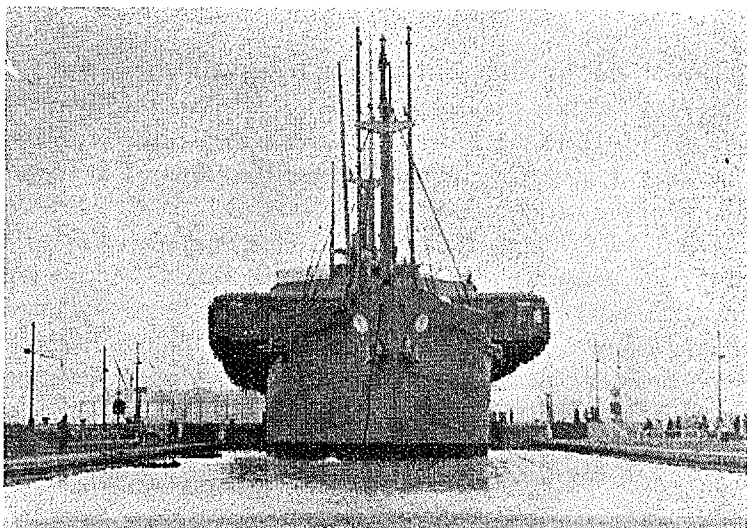
Hovedmaskineriet bestaar af 4 Sæt Turbiner, der hver gennem enkelt Tandhjulsudveksling driver sin Skrue. Hvert Turbinesæt bestaar af Højtryks-, 1. Mellemtryks-, 2. Mellemtryks- og Lavtryksturbiner. Bakturbiner er indbygget i 2. Mellemtryks- og i Lavtryksturbinerne. Hvert Turbinesæt har sin Kondensator og kan manøvreres uafhængigt af de andre. De 4 Skrueer er af Manganbronze og vejer 52 ts. Stk.

Damp skal leveres af 12 oliefyrede Vandrørskedler, der anbringes i 4 Kedelrum. — Den engelske Dronning døbte Skibet med sit eget Navn. Det var en dobbelt Glæde paa den store Dag ved Clyden, da Dronningen er født Skotte. Det er som bekendt alle Skotter stolte over.

Stort, svært Gods som Ladning

Efter Krigen hørte en tidligere norsk Søofficer, at Armstrong, Whitworth skulde levere 200 svære Lokomotiver til de belgiske Statsbaner. Man havde tidligere udført Transporten paa den Maade, at man skilte dem ad og samlede dem paa Stedet. Det vilde foruden Bekostningen medføre en Forsinkelse paa mindst 4 Maaneder. — Kaptajn Smith, som var Ekspert i Transport af tunge Ting, saa sin Chance og greb den. To Fragtdampere blev ombygget efter hans Planer, og Belgierne kunde sætte deres Lokomotiver i Drift 24 Timer efter Udlosningen.

Skont Besparelsen var større end den forøgede Fragt, var der kun faa, der havde Tiltro til den nye Idé, indtil et indisk Jernbaneselskab overdrog ham en stor Transport af Lokomotiver og Tendere til Indien. Kaptajn Smith tog til Bombay for at undersøge Forholdene paa Stedet.



Et Belskib med fuld Dækslast af Jernbanevogne.

Efter hans Planer blev nu det første Skib af Bel-Flaaden (alle Skibes Navn begynder med Bel-) bygget. Det var et Dieselskib paa 5400 ts. D. W. — Det havde følgende særlige Konstruktioner: 1) Store, frie Lastrum med saa faa Skodder som muligt. 2) Store Luger (op til 15 m lange) med særlig stærke Dæksler, der kunde bære svære Vægte, naar der var Lokomotiver eller Bugserbaade som Dækslast, dybe, svære Lukekamre for at ækvivalere for Svækkelsen ved de store Luger. 3) Et enkelt, langt Dæk med Motorcasingen agter og en høj, smal Kommandobro forude. 4) Meget stærke, afstumpede Master med Staalstag og svære Bomme. 5) Kraftige Spil klar af Dækket. 6) Skibet var konstrueret meget stift, saa det ikke hev for meget over med store Vægte i Bommene. 7) Til Brug paa oversøiske Pladser med vanskelig Losseforhold en Bom til 100/120 ts. og én til 40/50 ts.

Efterhaanden er der bygget 7 Bel-Skibe, de to sidste paa 10,200 ts. med 25 m lange Luger. De er alle forsynet med de særlige Anordninger, som Lasternes særlige Karakter gør nødvendige. Svære Suringsbeslag paa Dæk og i Laster, saa de store Genstande kan holdes forsvarligt surrede ved Hjælp af Kæder, Wirestrapper og Ansetningskrucr.

En typisk Bel-Skib Ladning til Indien bestod af: I Lasten: 9 Lokomotiver à 85 ts. og 19 Tendere à 30 ts. Paa Dækket: 3 Pramme (46 m lange) à 195 ts., 1 Motorbaad (8,5 m lang) 6 ts., 2 Bugserbaade (25 m lange) à 100 ts. og 1 Kulpram 50 ts. (25 m lang).

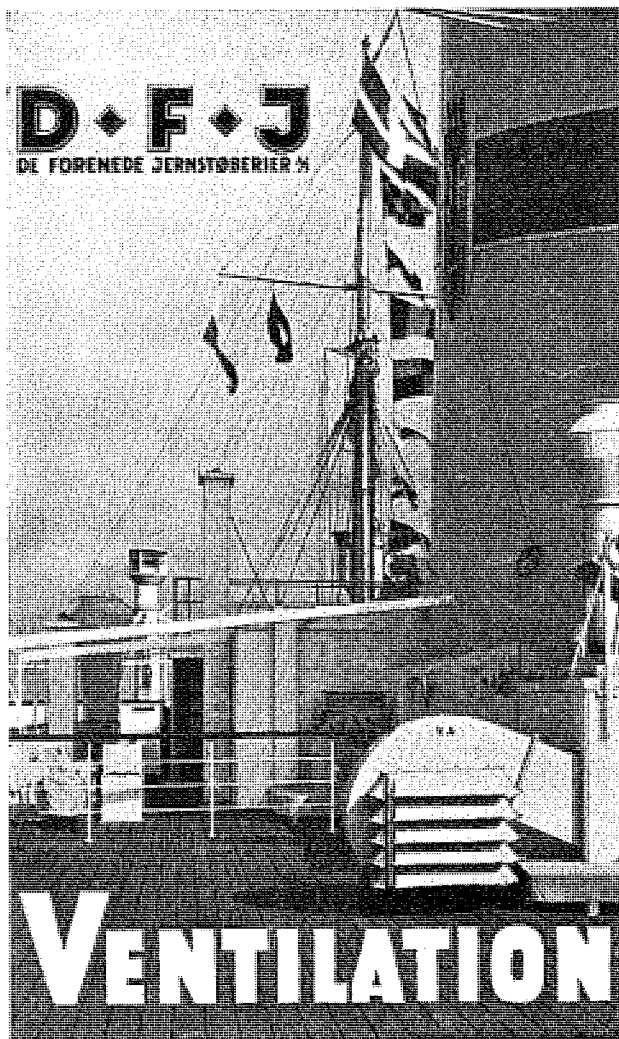
Den stigende Efterspørgsel er Bevis for

Kolding Motorens Kvalitet

Benzin Baadmotorer 3, 6 og 12 HK. — Dæksmotorer 6 HK., Diesel-Motorer fra 10-450 HK., saavel til Lystbaade som Fiskeri m. m. *Forlang Tilbud.*

Telefon
633

H. H. Nielsen, Kolding Maskinfabrik



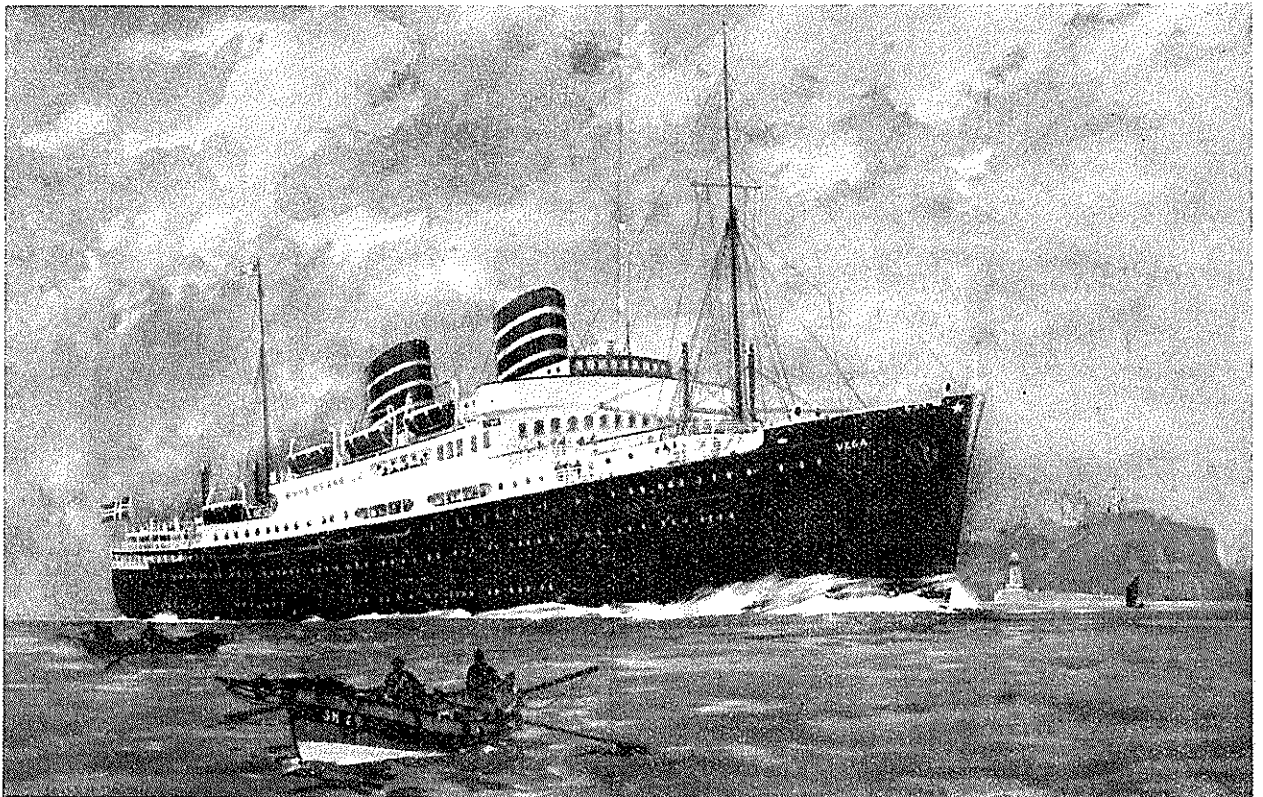
For 40 Millioner Kr. nye Baade

„Oslofjord“ har fornylig været paa Besøg i København for at vise sig for Danskerne. Den norske Skibsfart er i det hele taget for Tiden i en meget stærk Udvikling. I disse Dage er der en stor Udstilling i Oslo Havn og paa Fjorden under det energiske Navn „Vi kan — Udstilling“. Det er de prægtige nybyggede norske Passagerbaade, der kommer hjem til Generalprøve. Tager vi dem i Tur og Orden, saa er det først „Black Prince“. Den ligger ligesom Nordmændenes Hjerter nærmest, for den er i dobbelt Forstand en „Vi kan-Baad“, bygget ikke bare for Norge, men i Norge og dertil i Oslo. Der ser vi den paa Baggrund af de mere gemene Tramps, som man til dagligdags synes er flotte nok, saa virker „Prinsen“ formelig koket højrejst og statelig, fornem i sin fyrstelige Stads med Galionsfigur og ornamentprydet Hæk. Man har kaldt den „Nordsøens Svane“. Det er ikke et ueffent Navn. I sin lyse Lethed og Elegance skaber den Illusionen af en Fugl, som naarsomhelst kan lette Vingerne og i legende Overmod flyve over Bølgekamene, akkurat saa højt, at Skumperlerne bombarderer dens hvide Bryst

Maalet har ikke været at stuve flest mulig Passagerer ind paa mindst mulig Plads. Maalet har f. Eks.

været i „Oslofjord“ at give 800 Passagerer en 18,672 Tonner, mens oprindeligt 1300 Passagerer paa „Stavangerfjord“ maatte nøjes med 13,000 Tons. Derfor har ogsaa en Passagerbaad af i Dag mistet dette tidligere forstemmende Præg af Transport eller bare Befordring af Mennesker. I Rummenes Størrelse, i deres artistiske Udsmykning og i deres tekniske Udstyr med Omsorg for al et Menneskes Behov og Svagheder staar der skrevet: Behagelig Tilværelse. Skibet er blevet et blivende Sted mere end et moderne Hotel, derfor synes vi, det er mere til Ære for Hotellet end for Skibet af idag, naar man kalder „Oslofjord“ et flydende Hotel. Arkitekterne har ogsaa frigjort sig fra den Fordom, at et Skib m. H. t. Indretning i eet og alt skal minde de Rejsende om, at dette er et Skib. Gamle Soulke kan derfor knurre, naar de kommer om Bord i de nye Passagerbaade. „Er dette da en Baad?“ siger de.

De tre nye norske Passagerbaade: „Black Prince“, „Vega“ og „Oslofjord“ koster tilsammen mindst 30 Millioner Kroner, men deres Værdi for Landet maales ikke i Penge. Det er svære Kapitaler, som er lagt ned i disse Skibe. „Oslofjord“ faar man idag ikke under 18 Millioner. „Vega“ er oplyst at koste 8 Millioner,



„Vega“ passerer Tyne Munden ved Aftenstud.

men er sikkert ogsaa mere værd idag. „Black Prince“ og Søsterskibet „Black Witch“ faar man vel næppe under 4 Millioner Kroner, vi vil gætte paa nærmere 5. Saaledes er det, at disse Skibe repræsenterer en Kapital paa mellem 35 og 40 Millioner Kroner. Det er mange Penge, og for en Generation siden vilde en saadan Kæmpeopgave have været utænkkelig for Norge. Idag tager de det, ikke fordi de har saa meget mere Raad, men fordi Tiden kræver det. Det er Norges „Ære og Magt“ af idag, og i Kølvanndsstriberne, som trækkes op mellem Oslo og Newcastle, mellem Bergen og Newcastle, mellem Oslo og New York, vil ikke bare Rederiernes Navne: *Fred. Olsen, Bergenske, Den Norske Amerikalinie*, men ogsaa Norges Navn lyse. Intet ilende Neonlysbaand kunde skrive Norge med større Reklameeffekt paa Fifth Avenue og Piccadilly Circus.

Maj og Juni har i det hele taget været en stor Tid for den skandinaviske Atlanterhavsfart. Ikke alene blev de norske Baade afleveret, men i Slutningen af Maj Maaned søsattes under biskoppelig Velsignelse af den katolske Kirke i Italien Svenska Amerika Liniens nye „Stockholm“, der bliver Skandinaviens største Skib. Ligesom de norske Baade bliver naturligvis ogsaa „Stockholm“ et Motorskib.



Afrejse.

Selandia

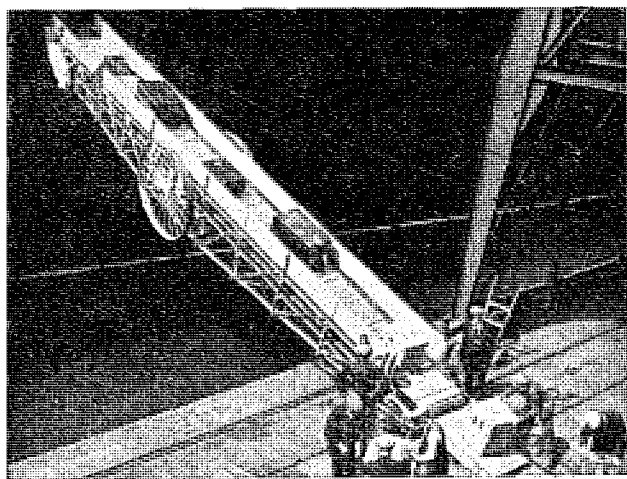
Den 18. Oktober var Ø. K.s nye Motorskib „Selandia“ paa Prøvetur til Langelandsbæltet, hvorefter den afgik til København, hvor den i Frihavnen skal have sin Udrustning gjort helt færdig for den 4. November at afgaa paa sin Jomfrurejse til Siam.

Det nye Skib er en værdig Arvtager til det berømte Navn, som siden 1912 har været kendt overalt. Ø. K. har ønsket et Skib, som i alle Retninger repræsenterede det bedste, som dansk Industri og Haandværk kan præstere. Det er „Selandia“ ogsaa blevet. Æren herfor tilkommer i første Række efter Rederiet Nakskov Skibsværft, der foruden sin egen Indsats har støttet sig til en Mængde dygtige danske Firmaer. Vi nævner i Flæng: Thomas B. Thrige, Thomas Ths. Sabroe, C. B. Hansen, De forenede Jernstøberier, A/S Bridana, Georg E. Mathiasen, Evereold, Elektromekano m. fl.

„Vikingen“ vilde gerne som sædvanlig have bragt en udførlig Omtale af „Selandia“ i dette Nummer, men da et Blad som dette ikke bliver til fra den ene Dag til den anden, har uovervindelige tekniske Vanskeligheder bevirket, at vi har maattet udsætte det til Nummeret, som udkommer d. 15. November.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Bagagetransportbaand



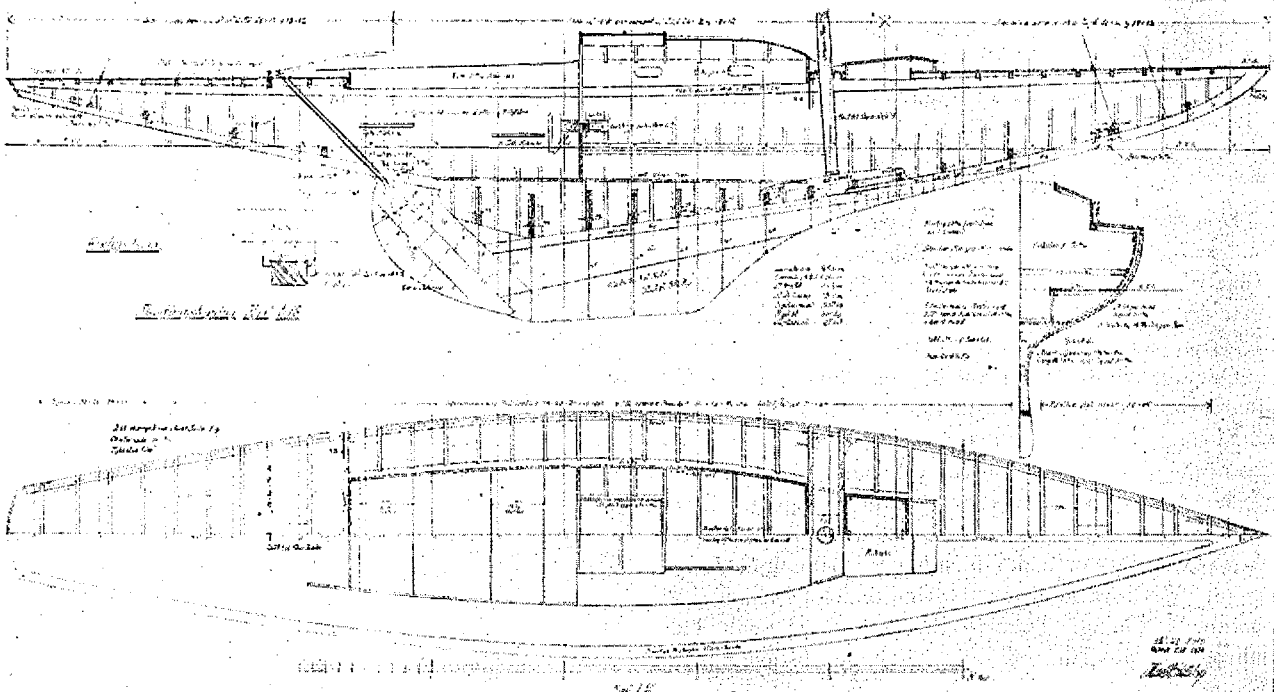
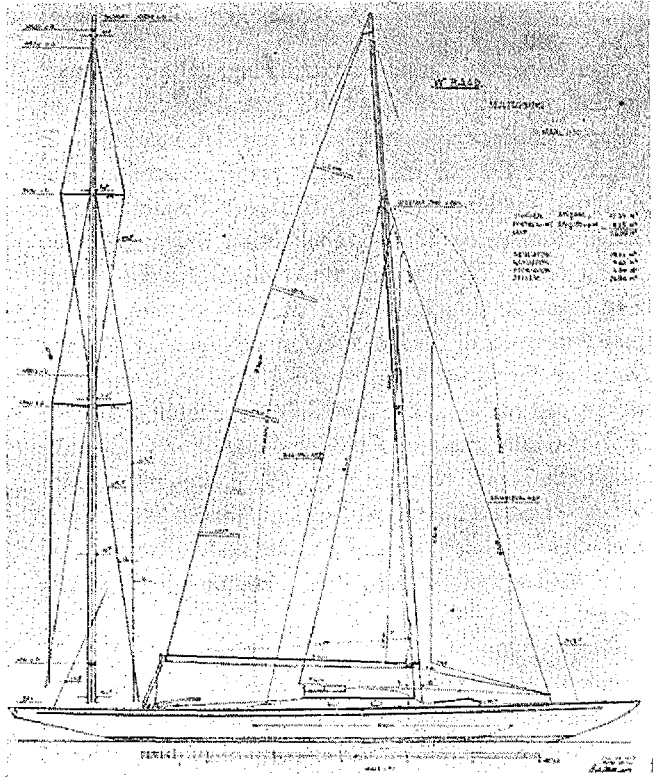
Ved de store Passagerskibes Ankomst og Afgang er Transporten af Passagerernes Bagage et vanskelig Spørgsmaal at løse. Til „Queen Mary“ har man derfor konstrueret et Transportbaand, der er forsynet med Hjul, saa det kan bringes langs Kajen. En Kran løfter den ene Ende op i Skibet, og ved et Tryk paa en Knap begynder Transportbaandet at føre Godset til eller fra Skibet. Bevægelsen sker elektrisk og kan reguleres fra begge Ender.

Husk at forny Deres Abonnement!

W= Baaden

Den danske Eentype-Baad

Konstrueret af
Arkitekt *Wedell-Wedellsborg*





**DICK'S
MARINE
OILS**

Hovedoplæg for Danmark.

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Grundlagt 1875

Proviand, Dæk- og Maskin-Stores

Telefon 387, 10,387

Nyhavn 45-47, København

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: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 39, København.

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.



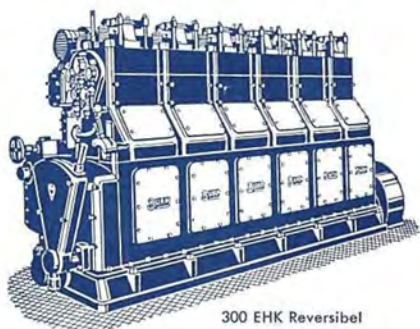
Dr. Olgasvej 61, København F.
Tlf. Central 1919
Depot i alle danske Provinshavne



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
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



300 EHK Reversibel

BUKH-DIESEL

Marinemotorer

fra
5 HK



til
1000 HK

Motorfabriken **BUKH** A/S
Kalundborg

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(10 Ledninger)

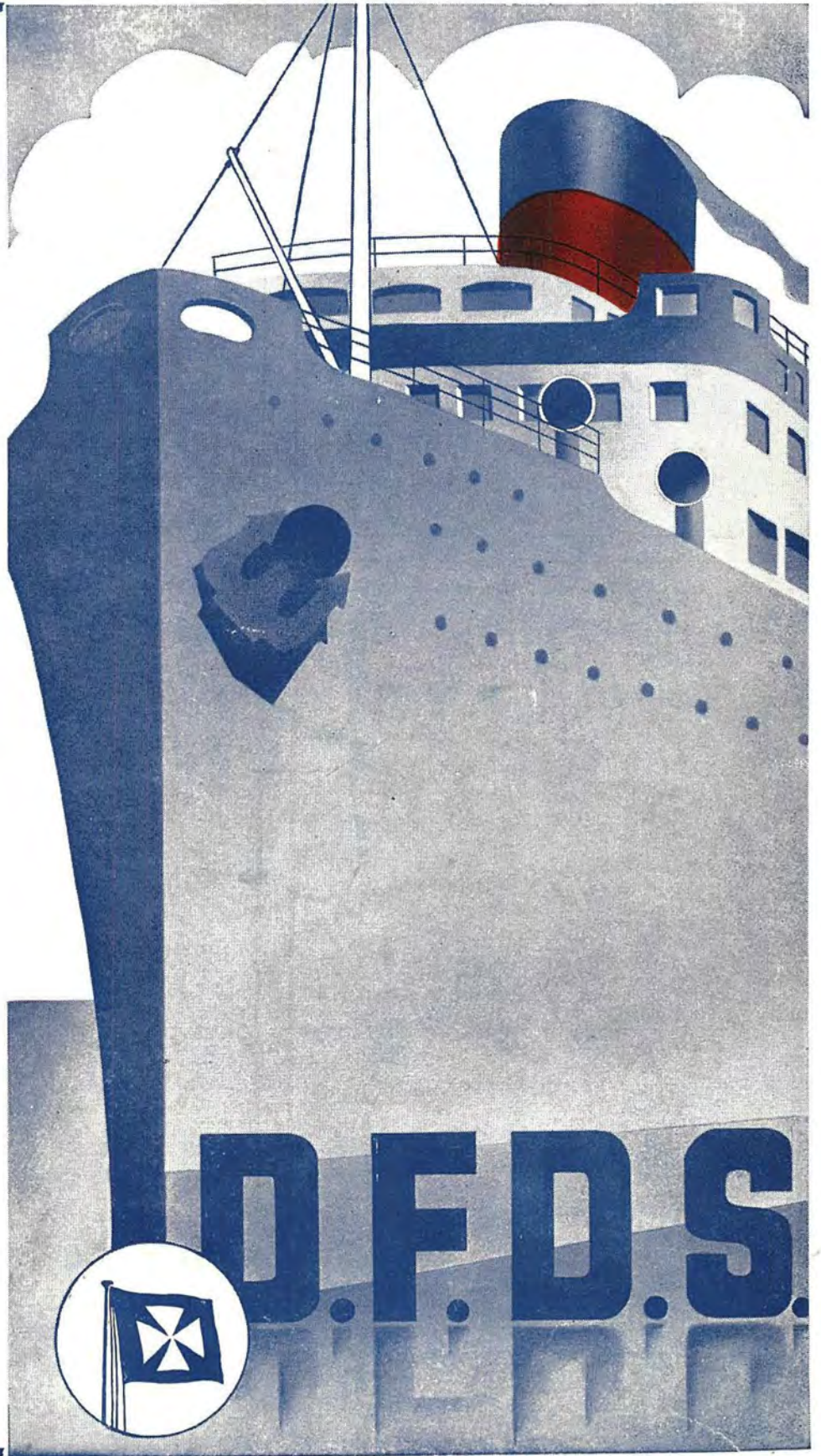


Rejs altid med ØRESUNDSBAADENE



DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGÆR

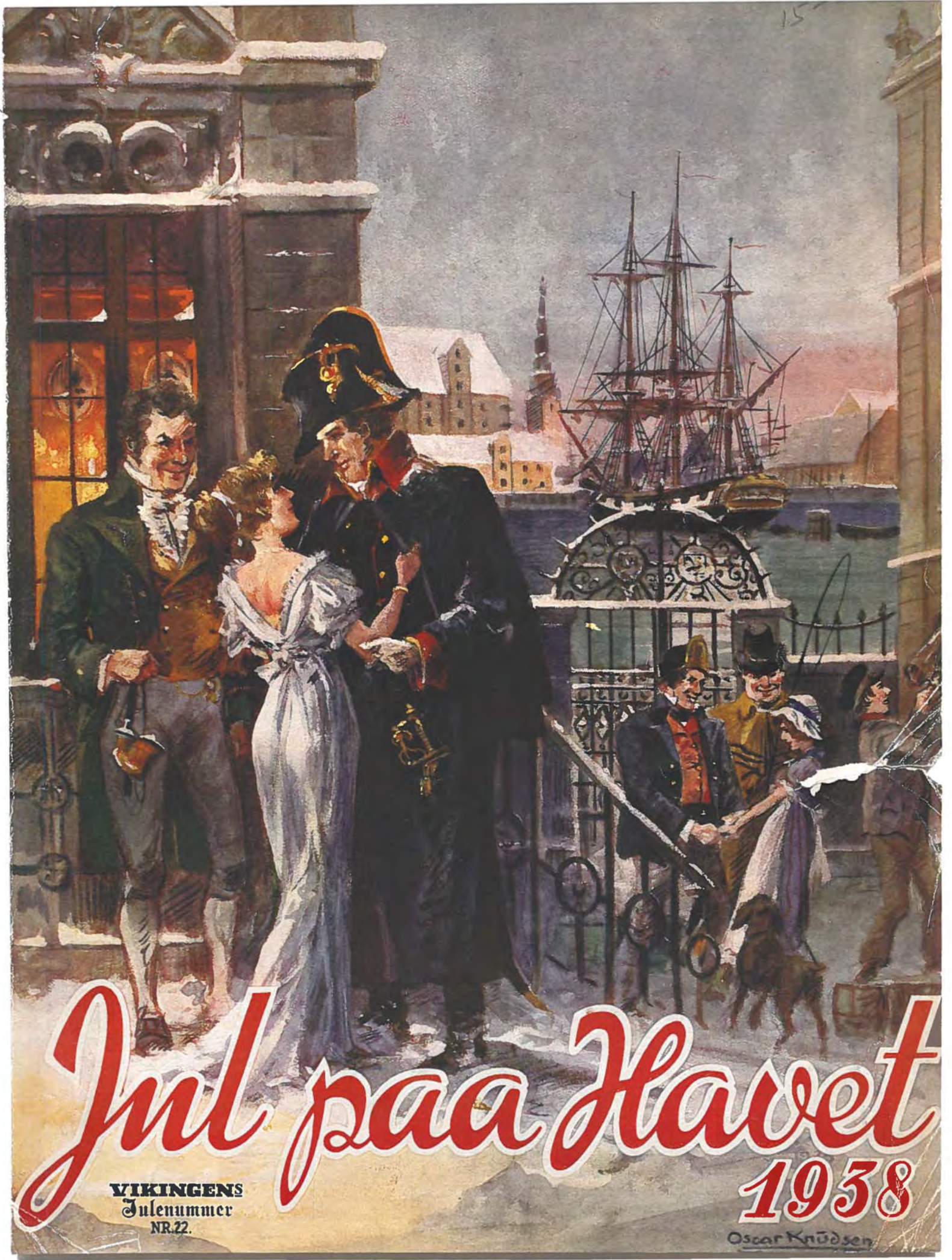
De sover mens De sejler



A/S L. IHRICH. KBHVN.

24/11

1085



Jul paa Havet

1938

VIKINGENS
Julenummer
NR.22.

Oscar Knudsen



Akvarel af H. Schøsler Pedersen.

Indholdsfortegnelse:

Forside: Maleri af Oscar Knudsen.
 Indholdsfortegnelse: Akvareller af
 H. Schøsler Pedersen og S. Kielland Brandt.
 Titelside: Marinens Flyvebaad Perssuak i Kingsbay.
 Maleri af H. Schøsler Pedersen.
 Moderne dansk Frugtbaad.
 Maleri af H. Schøsler Pedersen.
 Grønlands Handels Plads.
 Maleri af Fr. Landt.
 Valkyrien. Maleri af H. Schøsler Pedersen.
 Ladby-Skibet. Af Christian Bogø.
 Illustreret af Forfatteren.
 Skæbne laver man selv. Af Peter Freuchen.
 Illustreret af Oscar Knudsen.
 Saagusaamændsaa. Af Alfred Holm Laursen.
 Illustreret af H. Schøsler Pedersen.
 Galease i flovt Vej. r.
 Maleri af Fr. Landt.
 Ericsons Flaade i Sundet. Maleri af Fr. Landt.
 Maleri af S. Kielland Brandt. Digt af Scout.
 Jernringen. Af Gustav Kragh.
 Illustreret af Oscar Knudsen.
 Digt af Axel Juel. Tegning af H. Schøsler Pedersen.
 Floden og Havet. Af Oscar Knudsen.
 Jul i Grønland. Af Pastor E. Jespersen.
 Gamle Poul Green. Af Axel Heidam.
 Illustreret af Oscar Knudsen.
 En fremmed Fugl i danske Farvande.
 Maleri af Johan Kock.

Efter Stormen staar Fiskerflaaden ud fra Esbjerg.
 Maleri af H. Schøsler Pedersen.
 Ombord over Atlanten. Maleri af V. Qvistorf.
 Jul paa Heimey. Af Kay Larsen.
 Illustreret af Oscar Knudsen.
 Han sejler derude.
 Af Pastor Fr. Vilh. Eilschou Holm.
 En Julenat i Mesantoppen. Af Oscar Jensen.
 Illustreret af H. Schøsler Pedersen.
 Peter Prals Bedrifter. Af Oscar Knudsen.
 En rigtig gammel Skipperhistorie. Af Sigfred
 Pedersen. Illustreret af Kjeld Simonsen.
 Peters Juleønsker. Maleri af Osvald Jensen.
 Bagside: Peter og Karo. Maleri af Osvald Jensen.



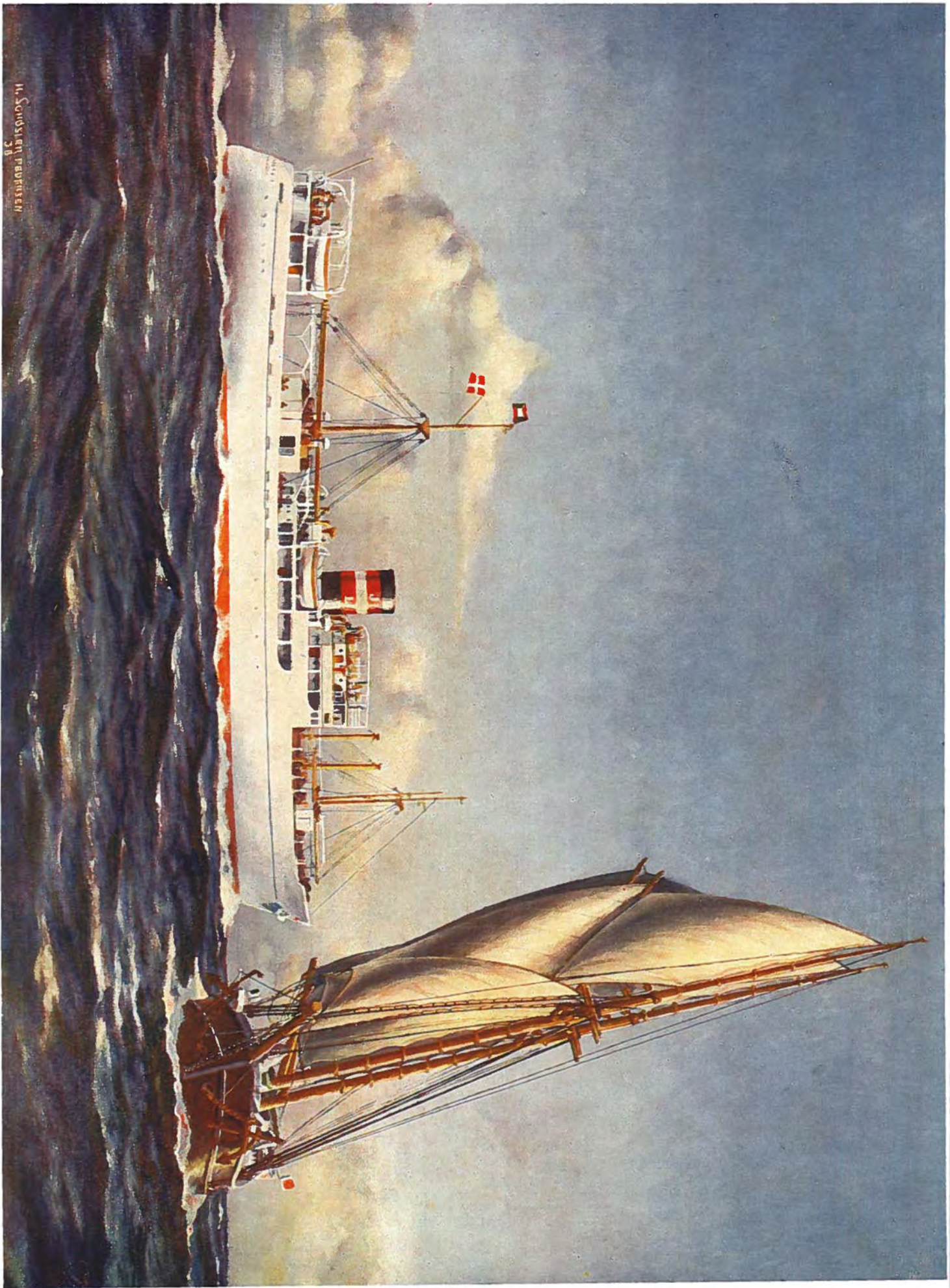
Akvarel af S. Kielland Brandt.

VIKINGENS

JULENUMMER 1938



Marinens Flyvebaad „Perstuaak“ i Kings Bay.



H. SCHULZ EN P. RICHSEN
28

Moderne dansk Frugtbaad.

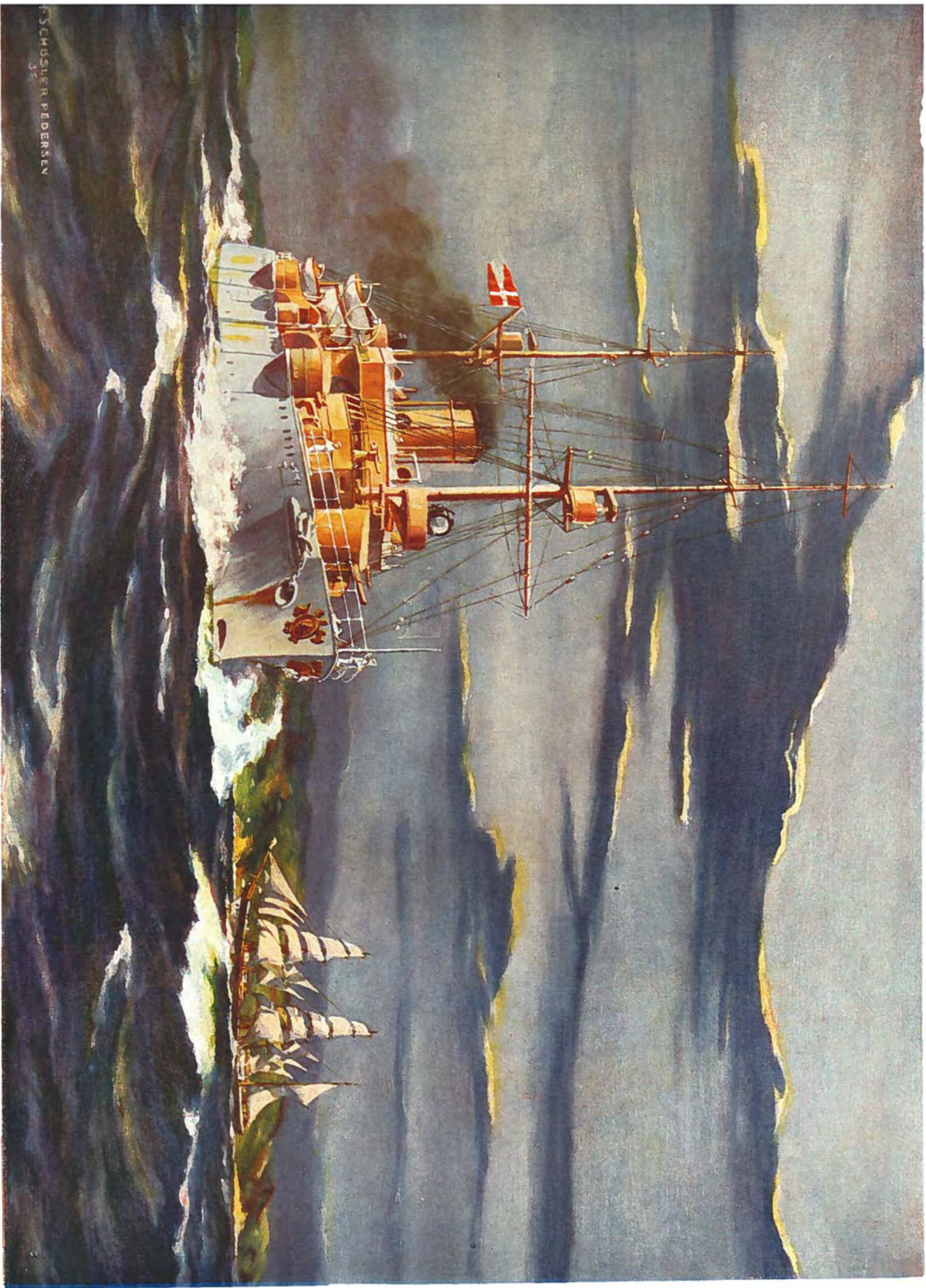


„Hans Egede“, Bagerst „Gertrud Rask“.

Grønlands Handels Plads.
„Disco“
„Godthaab“

En af D. F. D. S. Baade.

1873



F. SCHÜSSLER PEDERSEN
35

Krydserskorvetten „Valkyrien“ i Vestindien.

LADBY-SKIBET

EN LEGENDE FORTAALT OG ILLUSTRERET
AF CHRISTIAN BOGØ.

Det er en stor og vunderlig Indsats, Hr. Apoteker P. Helweg-Mikkelsen, Odense, har ydet paa det kulturhistoriske Omraade ved at finde og fremdrage Vikingskibet i Ladby — og derefter bekoste en Værnehal, saa dette sjældne Fund kan blive Folkets Eje. Klart og manende tegner Skibets Linjer sig i Undergrundens Bund, og de talrige Kostbarheder og sjældne Smykker i Guld, Sølv og Bronze fortæller os mere end Ord om hin svundne Tids Kultur og Evne.

Og dog har det levende Ord sin Mission ogsaa her, hvor gamle Ting taler. I hosstaaende Legende har Forfatteren Christian Bogø søgt at genskabe noget af det Milieu, som var Tidens, altsaa omkring Aar 900, og den Stemning og de Forhold, som prægede Livet paa dette Sted i hine Tider.

DA Ragnhild, Ketils Hustru, af de hjemvendte Skibsfolk fik Bud om, at hendes Husbond var faldet i Kamp vesterpaa, tog hun en sildig Aften, da Maanen gik i Skjul bag jagende Skyer, lille Alf, deres eneste Søn, paa Armen og vadede ud i Strømmen. Vandet lukkede sig over hende, men lille Alf, som dengang var seks Aar og forlængst fortrolig med Vand og Svømning, strittede imod og slap fri af Moderens Favntag. En Stund laa han og pladskede raadvild rundt i Mørket og Bølgerne, saa brød Maanen frem mellem Skydækket og tegnede en gylden Bro hen over Vandets Spejl. Alf svømmede efter Lyset, det bedste han kunde, og da Kræfterne var ved at ebbe ud, gav han sig til at skribe af Arrigskab; den Vej syntes aldrig at faa Ende, tænkte han og var klar over, at han havde taget fejl af Retningen. Nu syntes han at skimte den mørke Silhuet af Skov og Høje foran sig og gav sig til at raabe. Hans Fod stødte mod en Sten og derefter mod blød Sandbund. Straks efter vadede han iland og faldt om paa Strandbredden ude af Stand til at sanse.

Den Mand, som fandt Alf og bragte ham med sig hjem til Gaarden, var ingen ringere end Kongens Hirdmand, Ulf Sæmingssøn i Lathebygd. Han havde deltaget i mange Togter baade Vest paa og Sonden om, hvor de brede Floder skar sig ind og aabnede Vejen for hurtig Sejlads dybt ind i Landet. Lathebygd havde han givet sin Gaard og Stedet dér som Navn efter

de store Forraadskamre af Hærfang, som Kongen havde givet under hans Varetægt. Her bag Bankerne og det mynde Sund laa de godt i Skjul og ikke saa udsat for pludseligt Fjendeangreb som Bygden derude ved Fjorden, Kæretinget. Desuden var Kæreting-Myndede lettere at forsvare selv med faa Skibe, de kunde næsten spærre det smalle Farvand fra Bred til Bred.

Ulf Sæmingssøn tog Alf til sig som sin egen, Alf blev Fosterbroder til Ulfs Søn Frode. Da han blev voksen, var han bedre end denne i alle Færdigheder baade med Vaaben, Idræt og Haandværk. Ulf, der havde Men efter sidste Togt, var klar over, at han aldrig mere kunde drage med Havskib vesterpaa, derfor gik han i Gang med at bygge et Langskib, som kunde bære over Bælt og Sø til Landene mod Syd, til Vælskland, dér hvor Floderne skar sig ind i Landet. Han var glad og stolt, da det viste sig, at Alf, som nogen Tid havde været Gæst inde i Odins-Vi og dér lært Skibsbygningskunst, nu kunde overtage Arbejdet, skære Træet i lange bøjelige Stykker og klæde Spanterne med disse. Til Fastgørelse af Plankerne havde Ulf i Tusindvis af Jernnagler, han havde ladet smede af Jernplader, der var en vigtig Del af det Hærfang, han havde erobret vesterpaa. Alf beregnede, at han skulde bruge mindst to Tusinde, og Ulf gav ham mange Lovord, da de senere viste sig at slaa til og passe i Tallet.

Alt Træ, som blev anvendt, var Egetræ, stolte, svære Stammer, som var taget i Skovene omkring

Bygden. Tyve Mand maatte der til for at bære den store Stamme, der skulde hugges til Kølsvin, ogsaa de to Stævne krævede meget Mandskab, da de skulde løftes og stilles paa Plads. Men da Kølen var lagt og Stævnene tillige med Spanterne rejst, var det haardeste Arbejde overstaaet, og Resten, Klædningen med Planker, skred hurtigt frem.

Skibets Bedding laa nede paa Strandengen et Stykke fra Lathbygdens Gaarde. Hver Dag kom Ulf for at tilse Arbejdet, og Alf maatte mangen Gang beundre den stoute Kæmpe, som han kom dér, snart til Hest og til andre Tider vandrende med et Kobbelt Hund, men altid klædt i skinnende Klæder, rigt besat med Spænder af Guld og Sølv og kulørte Stene, der glimtede i alle Regnbuens Farver saadan, som den stod ud over Havet og lyste mod de mørke Skyer, naar Solen brød frem i Vest. Men var Ulf Sæmings søn pragtfuldt klædt, saa var hans Yndlingshest det ikke mindre. Dens Seletøj og den høje Sadel glimtede af Guldplader og smaa Knapper med de mest kunstfærdige Slyng, men Alf vidste ogsaa, at Hesten var Ulfs kæreste Eje, et helligt Dyr af ædel Afstamning, Ulf havde selv redet den til med Fare for sit Liv.

Paa den Tid, Alf var midt i Arbejdet, skete det, at Ulfs Hustru døde. Der var stor Sorg paa Egnen, og ved Højsætningen kom mange fornemme Mænd baade fra Kæreting-Mynde Bygden og nede fra Odins-Vi, ja helt nede fra Byerne langs Kysten kom Sørgefolk til, mange Kvinder var der imellem. Den fagreste, syntes Alf, var en ung Kvinde, der øjensynlig var i nært Slægtskab til Ulf Sæmings søn, Inge Rolfsdatter, hed hun. Inge saas under Højtiden baade ved Gravsætningen og i Gildeshallen paa Højbanken blandt de fornemste Kvinder af stor Æt, det var tydeligt, at hendes Slægt var at regne mellem de største i Landet. Og dette gav Alf lige som et Stik i Hjertet, hvad der ramte ham haardere end en Pileod, syntes han, for ved Synet af Inge var han straks blevet grebet af en underlig, men behagelig Følelse, der som en Bølge var gaaet gennem hans Krop og havde efterladt et Velvære, en ubeskrivelig Tilstand af Glæde og Spænding, der ikke var til at forklare ud fra de Erfaringer, han hidtil havde gjort i sit korte Liv. Denne ubeskrivelige Tilstand, der fik ny Næring, hver Gang Alf paa Afstand opnaaede et Glimt at se af Inge, blev pludselig forvandlet til en smertefyldt, knugende Fornemmelse, da det blev Alf fortalt, at Inge af Ulf Sæmings søn var udset til at forestaa Huset, og at hun skulde troloves med Frode.

Alle Alfs Drømme om Hæder og Kampe i det Fremmede og selve Glæden ved Arbejdet med Langskibet nu ligesom gled bort i Taage, blev til intet. Alf syntes, Livet ikke mere var værd at leve.

Det gjorde kun ondt værre, at Inge var god og

venlig mod ham, og at han syntes, hun blev smukkere og smukkere for hver Gang, han mødte hende. Hendes Stemme havde desuden en underlig Klang, der ligesom aabnede en ny Verden for ham. Der var nok det samme syngende over den som her paa Egnen, men Tonefaldet var anderledes, maaske knapt saa blødt, men til Gengæld varmere og mere fast i Klang; og naar hun lo, lød det som Guld, der klang. Alf besluttede midt under Arbejdet paa at drive en Jernnagle i, at Inge skulde blive hans, selv om han for at faa sit Ønske opfyldt maaske var nødt til at fælde Frode i ærlig Tvekamp.

Men da han med et Par haarde Slag havde sat Jernnaglen paa Plads, slog den Tanke med lige saa stor Kraft ned i ham, at Inge sandsynligvis slet ikke vilde have ham. Denne Indskydelse fik Blodet til at hamre i hans Tindinger, den kolde Sved brød frem paa hans Pande, for denne Hindring kunde jo hverken overvindes ved Kamp eller Arbejde!

Da hørte han pludselig hendes Stemme tæt ved, og da han vendte sig om, stod hun der belyst af Solen og smilte til ham. Mørket inde under Halvtaget hvor han stod, ligesom forstærkede Lysskæret og gav Farverne i hendes gyldenblonde Haar, de blaa Øjne og den røde Skarlagen Kæppe over den hvide Kjole forøget Styrke og Fylde, der fremhævedes yderligere af Baggrunden, det blaa Sund, de skovklædte Bakker paa Sundets nordre Side, den lette blaalige Luft med de langsomt drivende Skyer.

Aldrig havde Alf selv i Drømme set saa smukt et Billede, og uvilkaarligt lod han Værktøjet falde til Jorden.

Inge talte. Nej, det maatte være Freja selv, som var nedstegen paa Jorden fra Valhalla for at tage Bolig i denne herlige Menneskeskikkelse.

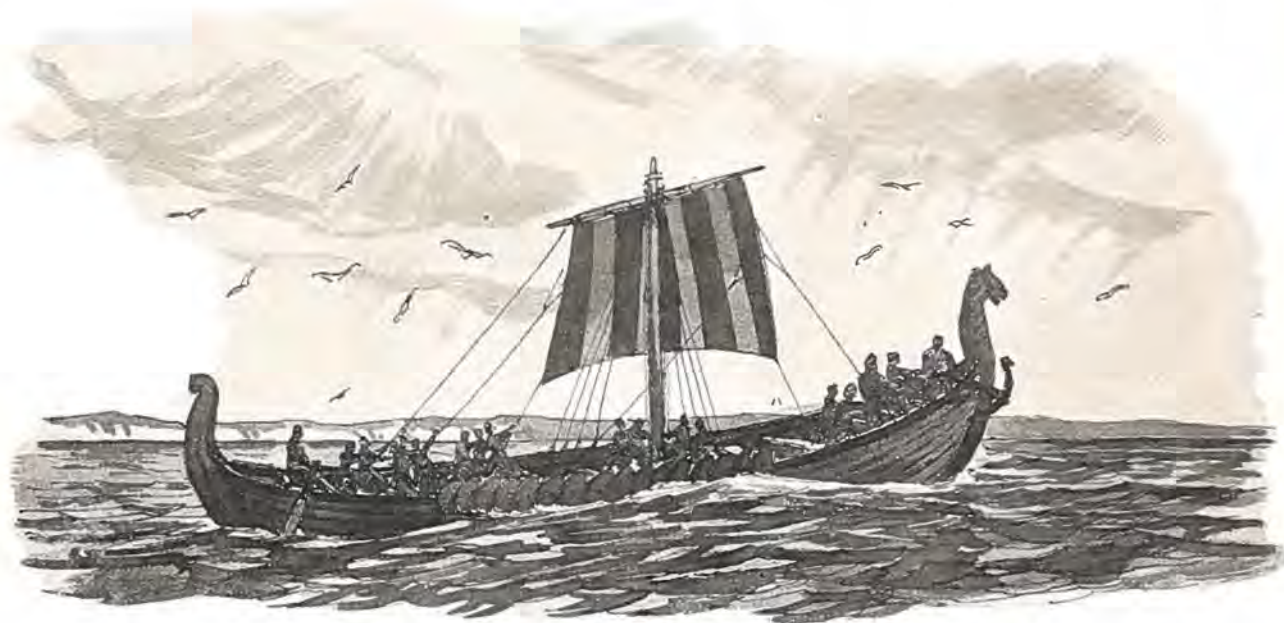
Alf følte pludselig, hvorledes Følelser som Kamplyst, Hævn og Vrede kunde smelte hen til intet — naar man elsker.

For denne Inge, der tilsyneladende var saa stolt og utilnærmelig, naar nogen fornem gik hende for nær, men mild og venlig mod Slaver og Tjenestefolk, hun talte til ham som Ligemand og Jævnbyrdig. Hun spurgte om Skibet og om Alf selv, om hans Barndom og mærkelige Redning, og hele Tiden havde Alf en Følelse af, at det var ham, som havde Handlingens Traade i sin Haand. Men saa skiftede Samtalen, og Inge kunde berette om mange og mærkelige Tildragelser ved Kongens Hof og andet Steds i Landet, hvor hun havde været. Saa brød hun pludselig af, rakte ham Haanden og ilede bort.

Alf stod længe og saa efter hende, han havde en kildrende Fornemmelse i Haanden, der havde grebet om hendes lille, hvide Haand. Saa greb han atter Hammeren og bankede løs paa Naglerne.

Siden kom Inge ofte ned til Stranden, hvor han arbejdede, og underholdt sig med ham, og en Dag fortalte hun ham, at Ulf Sæmingssøn vilde opkalde Langskibet efter hende. Hun havde sagt ham imod og ment, det var rigtigere at opkalde det efter hans afdøde Hustru. Tanken om, at det Skib, som blev til under hans Hænder, skulde bære Inges Navn, gjorde Alf usigelig glad og fik ham til at ile med Arbejdet, men Omslaget til Sorg var brat, da han ad anden Vej erfarede Aarsagen til Ulfs Ønske. Ulf vilde ikke, at dette Skib skulde bære en Afdøds Navn, men Inges, fordi hun var Livet og Fremtiden — og for Frode, hans Søn!

fastgjort i Jernringe. Masten bar en Raa med forgyldte Nokke, Sejlet var sammensyet af blaa og rød Dug. For og agter var Skvætbord, dèr hvor der paa de store Hærskibe og Havskibe var Løfting og Kastel. Forude var Plads til Ankerkætting og Ankertoug, agter var særligt Rum for Styrismanden. Skvætbordet for og agter skulde holde Skibet frit for Søer, midtskibs ved Skibets største Bredde var Støtter til Tjælde for Nat eller Regn, ved hver Spante var Aarebænk tværs over, det gav Plads for to Snese Roere. Slank og dog stærk trods sin ringe Bredde flød den paa Vandet seks og tresindstyve Fod lang, med de stolte Stævne højt løftet over Borde som Udfordring til



Slank, og dog stærk trods sin ringe Bredde flød den paa Vandet, med de stolte Stævne højt løftet over Borde, som en Udfordring til Fjenden.

Og samtidig var det blevet bestemt, at Inge-Dragen skulde være klar til Togt ved de første Foraarstegn, saa snart Isen brød op i Sundet, og at baade Frode og Alf skulde med paa Togtet. Naar de da vendte hjem, var det Meningen, at Frodes Trolovelse med Inge skulde finde Sted. Den kommende Tid, følte Alf, var en Mørketid, og Livet havde intet Værd for ham.

Da Dagene kortedes, og Skovene gulnedes, var Langskibet færdigbygget. Ved Søsætningen fik det Navnet Ingegerd.

Nu begyndte en travl Tid med Indsejling og Trimming af Skibet. Med sine ni Fods Bredde og kun tre Fods Dybde taalte det ikke stærk Sejlføring eller høj Sø, og Havet var allerede ved at føle Efteraarsstormens haarde Tag, men Skjoldene ophængt paa begge Sider forhøjede Fribordet. Midtskibs knejsede Masten, der var afstivet ved svære Vanter, fire i hver Side,

Fjender eller Uvejr, og vagede dog saa let som en Maage. Fjordens smaa Bølger slog i Klunk og bløde Dunk mod de klinkede Planker, det lød, naar man stod i Land, som om klappende, kærtegnende Hænder gled hen langs Skibets Sider; og naar man var indenbords, lød det som bløde Klask og Skvæt, der ilede langs de langstrakte Plankers Yderkanter.

„Ingegerd“ gjorde mange Togter i Bæltet og Syd paa, Alf var Styrismand og røgtede sit Hverv saa vel, at Ulf gav ham det bedste Lov og en Armring som Gave og Tak for det gode Skib.

— — —

Foraaret kom tidligt, og næppe var Isen af Sunde og Bælter, før Ulf Sæmingssøn brød op og slog Følge med de øvrige Skibe, som laa for samme Færd. Som store vingede Fugle gled Snekkerne mod Syd for kraftige Aaretag og tog Kending af Kysten dér. Oppe

i Luften klang Toner af et andet Togt, Fugletrækket mod Nord i den lyse Foraarsnat.

— — —
Det led langt hen paa Efteraaret, da „Ingegerd“ atter stevnede hjemad. Endnu sad Alf ved Roret, men Frode var falden i Kamp og jordet i det Fremmede, Ulf selv havde faaet svære Saar, der ikke vilde læges og voldte ham megen Smerte. Men rigt paa Hærfang havde Togtet været, Guld og Sølv, kostbart Klæde og Silke, Vaaben og kunstfærdigt smedet Smykkesøj var Byttet, desuden flere Tønder rede Penge i Sølv og Guld, saa „Ingegerd“ laa farlig dybt og maatte liste sig frem langs Kysten helt op til Farvandet under Fyen, før de kunde gaa over Østersøen og i Langelandsbæltet nordefter.

— — —
Straks efter sin Hjemkomst blev Ulf Sæmingsøn heftigt syg af sine Saar. Han følte Døden nærme sig og bestemte, at han vilde hvile i samme Høj, som hans Hustru var begravet i. Saa lagde han Inges Hænder i Alfs barkedede, skrammede Labber, erklærede dem for Thor og Odin og Freja rette Trolovede at være og opgav Aanden.

Mange og store Hirdmænd og en Udsending fra Kongen ankom for at bivaane Ulf Sæmingsøns Grav-sætning. Alf, der nu havde taget Arv efter Ulf, havde sammen med sine Mænd baaret Langskibet „Ingegerd“ op til den Høj, hvor Ulfs Hustru havde fundet sit sidste Hvilested. Tværs igennem Højen havde de gravet en bred Aabning, og her blev „Ingegerd“ opstillet. Ulfs kostbare Heste og Hunde maatte lade Livet. Alf dræbte selv med en Økse Ulfs Yndlingshest og lagde den blodige Økse op i Skibet. Elleve Heste og de fire Hunde skulde være Ulfs Ledsagere paa Rejsen over Bilrast mod Syd til Valhalla.

En Egetræskiste midt paa Gulvet i Gildesalen paa Lathbygaard, hævet nogle Fod ved et Underlag og draperet med mørkt Klæde, var den sidste Ramme om Ulf Sæmingsøn i hans Hjem. Uden om Baaren var lagt hans Vaaben, Sværd, Skjold, Hjelm, Lanse og Spyd, alt guldbelagt og kunstfærdigt prydet. Ulf selv var iført sin smukkeste Klædning, det glimtede af Guldknapper, Spænder og kulørte Stene.

Inge græd, men Alf stod frem og mindedes Inges og sin Fosterfader i Tak og med jævne Ord. Ogsaa fra hele hans Husstand bragtes ham en Tak og Løfte om, at Ulf Sæmingsøns Navn vilde leve dér paa Egnen til sene Tider. Som Pant paa sit Ord havde Inge og han besluttet at højsætte Ulf tilligemed det Skib, der bar ham i det Fremmede, hvor han havde faaet Ulivssaar. Saa sandt som denne Høj og dette Land var en Del af Danmarks Strande, saa sandt var ogsaa Ulf Sæmingsøns Færd og Liv, hans Mod og Kraft et Vidnesbyrd til sene Tider om danske Mænds

Evne og Styrke! Derfor skulde Ulf og hans Skib vidne gennem Tider og hans Navn være hædret og æret!

En for en traadte nu Sendemændene frem og bragte Ulf Kongens, Landets og Vaabenfællernes Tak.

Da den sidste Tale var forstummet, traadte Inge frem og lagde en lille Krans af Skovens Egeløv med Agern ved den Dødes Bryst. Saa blev Laaget lagt over Egetræskisten, og langsomt bar tolv af Kongens Mænd den døde Høvding ud til Gravhøjen. Hele Vejen dannede Egnens Krigere en dobbelt Vagtrække med lysende Fakler.

Langsomt og forsigtigt anbragtes Ulfs Kiste ombord i Langskibet, midtskibs lidt agten for Mastens Plads, Masten selv og Raaen med Sejlet var lagt i hver sin Side af Skibet. Et lille firkantet Hus prydet med Ornamentter udvendigt og paa Væggenes Inder-side dækkede for den ensomme Kiste.

Hen langs Skibets Sider stod Fakkeltænderne som Vagt, men Højens Top laa i Mørke.

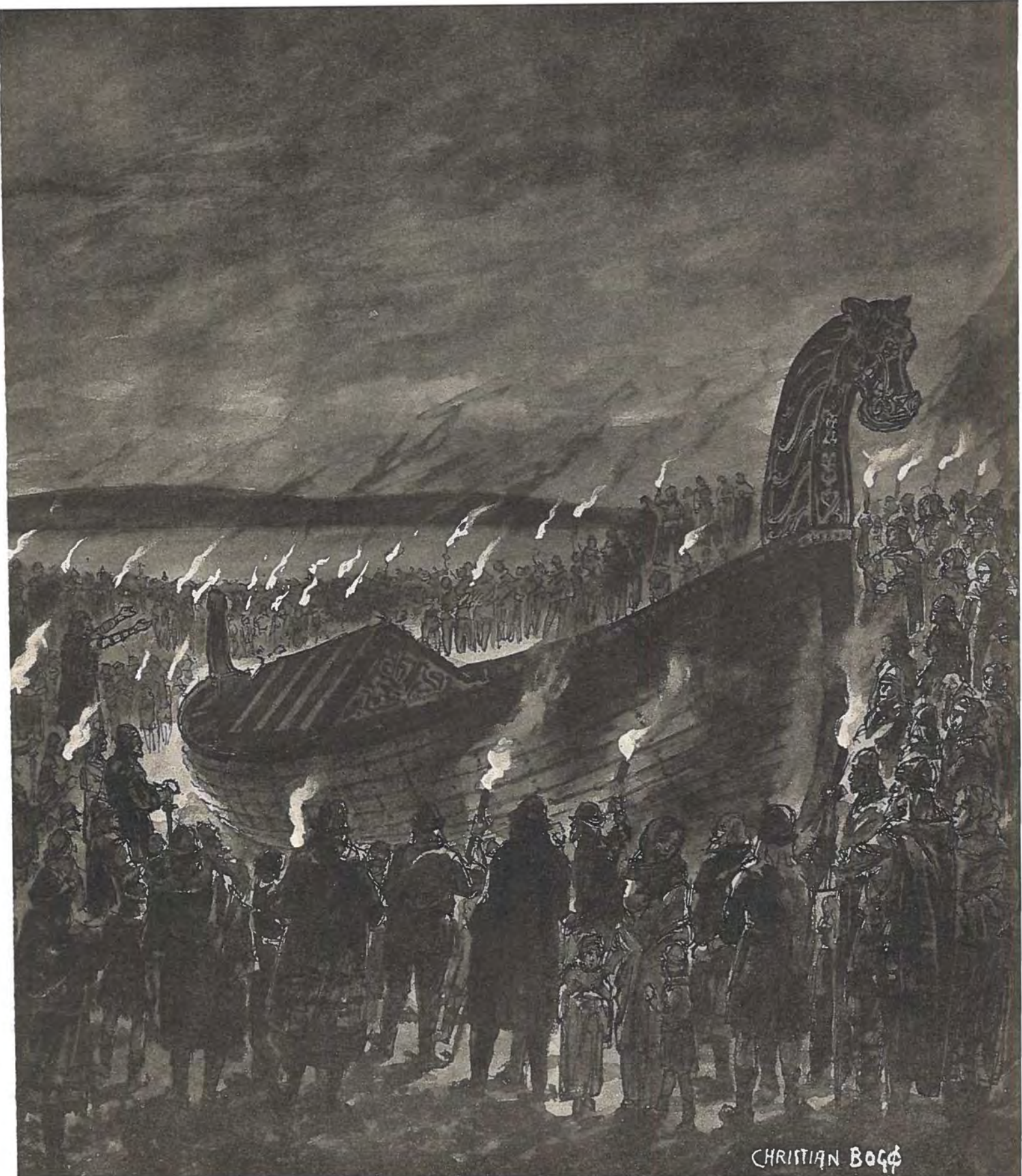
Da gjaldede pludselig to skarpe Toner der oppe fra. Det var Ulfs Lurblæsere, som hilste deres Fører i et sidste Kampraab, og nu traadte den gamle Gode nede fra Odense-Viet frem og talte for Ulf, talte til Guderne for den Bortdragende.

Med rungende Stemme vendte han sig i den mørke blæsende Aften mod Jothunheim, Jætternes Rige mod Øst, og mod Hel, Dødsriget mod Nord. Han besvor de mørke Kræfter om at vige og lade den Dødes Aand fare i Fred. Saa vendte han sig mod Vest og Syd, hvor en smal, lysegrøn Lysning endnu skimtedes mellem de flygtende Skyer. Han løftede Hænderne anraabende mod Himmelen og bad om Vej over Asabro og Bilrast til Asgaards lyse Haller. Han steg ned ad de Trin, som var gravet i Højens Side og gik med rolige afmaalte Skridt hen til Karret, som indeholdt Blodet af de dræbte Heste. Med en lille Skaal hældte han det varme Blod over Skib og Dyr, over Vaaben og Kiste. Han bad Heste drage Ulf og Hunde følge ham i Troskab. Han bad Langskibet bære ham trygt og sikkert over Afgrundens Vande. Saa løftede han sin Stemme og istømte et Kvad til Hæder for Ulf Sæmingsøn. Lurerne gjaldede og blandede deres Toner med hans Sang.

— — —
Da Højtideligheden var forbi, drog Følget tilbage til Gildehallen, hvor Gravøllet skulde finde Sted. Men en Vagt af Ulfs udsøgte Folk lagde Planker hen over Skibet og dækkede atter disse Planker med Grene. Derpaa traadte Graverne til, Frivillige fra hele Egnen, der vilde hædre den Afdøde ved at give den sidste Haandsrækning i en Skovfuld Jord.

Morgenen efter den første Gildesdag fulgtes Inge og Alf ud til Gravhøjen, der gemte Ulf og hans Langskib. Solen var netop ved at bryde frem, Blikket

(Sluttes Side 18).



CHRISTIAN BOCK

Med rungende Stemme vendte han sig i den mørke, blæsende Aften mod Jotunheim, Jætternes Rige mod Øst, og mod Hel, Dødsriget mod Nord.



SKABNE LAVER MAN SELV.

AF PETER FREUCHEN

Illustreret af Oscar Knudsen

FIRE generationer i den amerikanske flaaede. Oldefaderen var helt i den store borgerkrig, og hans billede hænger stadig i kadetskolens lange forhal. Bestefaderen fik sit udmærkelsestegn i den spanske krig, da han var med at sejle en dødsdømt damper ind i havnemundingen til Havanna og blæse bunden ud af den med dynamit. Et under og en utrolig svømmepræstation, at han slap væk med livet.

Saa var der hans søn, faderen til *Roy Chapman*, han havde naaet de store kommandoer i en ung alder. Han havde været chef for pionertogter paa fjerne have. En fuldblods sømand og en vældig soldat.

Og nu stod Roy med sin examen i behold. Enseign var han blevet. Examen flot overstaaet.

Roy var et af de bedste hoveder i klassen, og naar de var til søs eller paa sportspladsen, var der ingen af kammeraterne, der hamlede op med ham. Og dog følte han i sit indre en uro. For han stod foran døren til skoleadmiralens kontor; han var tilsagt at møde strax, netop som han sad i sin stue sammen med andre kammerater, der ogsaa lige havde rejst sig fra skolebænken for stedse. Han tømte sin whisky og bandede rutineret. Tog sit bælte om sig og gik en smule usikkert ud gennem porten hen over den vante skoleplads, som han nu skulde forlade, og stod blussende, dels af whisky, dels af ærgrelse og spænding foran admiralens dør. — — —

— — — „Ja, jeg haaber, at De har forstaaet; det

er en ven af Deres far, der taler. Han er død, men han var den tredie i række, der har gjort den amerikanske marine hæder. Som sagt, De har gode betingelser for at følge Deres families glørværdige tradition. Men som sømand taler jeg lige ud. Som sømand skal De høre sandheden tørt og direkte: Vi skoleofficerer kender Jer bedre, end I ved. De har hang til drik, og i dette øjeblik lugter De af whisky. Her ligger Deres fare! Giv agt: Ret! Gør omkring og gaa strax, for at De ikke paa Deres første dag som officer skal begaa insupordination ved at svare Deres skoleadmiral saa-



Det var ikke nogen gruppe af nogen verdensmand at se paa.

dan, som De har lyst at gøre det og faa straf derfor. Omkring march!!!“

Den gamle admiral rettede sig, den unge officer rystede af raseri, da han lukkede døren efter sig og travede ned til de ventende kammerater.

— — — — Hvorfor hedder det Stillehavet? Denne forbandede efteraarstorm væltede torpedobaaden rundt. Søerne knaldede ned i dækket, slyngedes op paa broen, og Roys olietøj hjalp ham ikke. Ind under sydvesten slog havpisket. Han følte det kolde vand løbe ned ad halsen og i tynde striber langt ned ad kroppen.

En kold brø at have vagt paa. Aaben for vinden, indbydende for bølgerne. Disse krigstorpedobaade er daarlige søfartøjer, og Roy maatte holde fast i rækværket, hver gang den hev over. Vandet knaldede ham lussinger fra luven. Saltet sved i hans øjne, og hans stirren forefter fortumlede ham; vagten syntes en evighed.

Et lys forude og snart et andet langt ude om bagbord. Han varskoede næstkommanderende, og denne kom op, men intet var at se, og de forbandelser, den yngre officer fik over sig, svarede til de styrtsøer, næstkommanderende blev udsat for. Han gik igen ind i det lune bestiklukaf, hvor han stivede sig af med nogle skamler og døsede videre.

Igen saa Roy en klar lanterne. Han varskoede igen, men heller intet var at opdage. Forbandelserne steg, og Roy kunde ikke svare igen, skønt hans hidsighed gjorde ham varm. — — —

Den nat røg for nogle millioner dollars torpedobaade i land paa Oregons kyst. De andres besætning blev borte, men Roys baad mistede kun halvdelen; de andre kom i land og var i to dage sensation i aviserne og kælebørn for damekomitèer.

Saa kom søforhørenes nøgterne virkelighed. Roy havde haft vagt, han forklarede, at han havde varskoet, men næstkommanderende laa nu dernede i havet og drev rundt, og chefen var en mand, der skulde klares fri. Roy havde set lys, det var ham, der stod paa broen.

Men den næste dag stod han civil. Han havde kastet uniformen paa gulvet, da han kom hjem; degraderet og vanæret vilde han ikke være. Han vidste selv, at han havde gjort sin pligt. Skulde den svine-domstol saa dømme ham? Færdig og farvel!

Tre kammerater og ældre officerer opsøgte ham paa hans hotel; men da var Roy allerede fuld, han smed dem alle ud, og en time efter var han død-drukken.

— — — — Der findes i verden ingen æltemaskine som San Fransiscos sømandskvarter. Man begynder at søge job som kaptajn, man holder modet oppe nogle dage paa styrmandslogihuset, saa kommer tiden paa sømandshjemmet, hvor enhver hyre er velkommen for dem, der endnu føler sig for stolte til at tage K. F. U. M.'s fri logi og Frelsens Hærs gratis maaltider.

En dag stod Roy ved rattet paa en gammel plimsoller, der sejlede ud fra Seattle havn. Op efter helleflyndere lød papirerne paa, til Petersborg i Alaska. Men da de kom hjem var der ogsaa andre ting ombord, bare nogle smaa daaser, der var handet over fra en baad i den mørke nat. Og siden blev det en fast trade.

Aftageren i Seattle interesserede sig mindre for fiskeprisen. Suget sund har saa mange smuthuller, og den gamle smadrekasse havde motorskade ustandselig. Strax kom smaa hurtiggaaende motorbaade langs siden. Sække blev langet ned i dem, og motoren kunde altid gaa videre. Det var kun de første gange, at Roy følte noget, der lignede brækfornemmelser, i sit indre. Nu var han dog smugler, og han vidste saa godt, at der var ingen vej tilbage. Dagen derpaa kom kystvagten ombord. Roy vidste ikke, om løjtnanten kendte ham, og de havde dog været paa fodboldshold sammen paa kadetskolen. Sammen havde de festet og sunget og danset, nu var Roy en beskidt matros i en lugtende skude, og han følte, at mistanken hvilede over dem alle. Men som altid kunde intet bevises, og intet blev fundet, og de sejlede i havn.

— — — — Det var ikke nogen gruppe af verdensmænd at se paa, der stod paa dækket af „Seagull“, da den samme tilsvinede skude kom til havnen, man begyndte strax at losse op i pakhus. En lille sortsmudsket tysker, der var en slags direktør i kompagniet, gik omkring og gav ordrer, samtidig med at han bevogtede dem, der tilfældig



En smuk pige stod foran ham. Ikke en hverdagskvinde, som de ses i havnekejperne almindeligvis. Roy tænkte i et nu, at hende vilde han kunne huske og kende til sin dødsdag.

kom langs kajen. Naar der var fred og ingen fare, fik en og anden tilsyneladende tilfældig havnedrivert et tegn, hvorefter han slentrede ligegyldigt ombord. Uden et ord dinglede han ned i kahytten, hvorfra han altid kom ud med en pakke, en madkasse eller en værktøjskasse og forsvandt.

Roy havde nu snart set det saa tit; han fik sin hyre regelmæssig og drak den op med det samme, saa han var ligeglad. Tøj købte han i secondhand forretninger, og sjældnere og sjældnere mindedes han, hvor forfængelig han havde været med klæder for mindre end et aar siden. Det havde været de dage, da der endnu var noget at leve for.

Han rystede paa hovedet og gik op mod 2den gade i Seattle. Det gaar op ad stejl bakkevej. Paa hjørnet blev han opskræmt af en støj. Der lød raab og banden. To mand kom løbende, og skud lød. Folk strømmede imod ham. Det var tydeligt, at politiet var paa færde. Han saa straks, at det var kendte folk, der løb. Han saa skipperen fra „Seagull“, styrmanden og flere af de mystiske besøgende, nu forfulgt af rettens haandhævere i skarp forfølgelse. Han blev staaende et øjeblik, men det var et øjeblik for længe, man skraalede op: „Her er en af dem til! Det er søofficeren, han er med paa hver togt!“

Roy blev ædru.

„Søofficer!“ jog det gennem hans hjerne, „jo rigtig, jeg er endnu oven vande. Disse kokainsmuglere er ikke mine gelikkere. Bort fra dette her!“

Han saa politiet tre meter fra sig, men han sprang fra dem, som var det paa kadetskolens løbebane. Sportsmanden Roy var genfødt. Han løb nu for sit liv.

Nej, nej, ikke hørte han med i underverden! Han vendte tilbage fra den onde drøm i dette øjeblik. Bare væk fra dette, saa skulde han tage sig sammen igen! Det vidste han bestemt.

Han væltede et par, der flygtede foran ham. Masede sig ind mellem de løbende. Foran dem kunde han redde sig. Ingen af dem interesserede ham jo en døjt. Han kom hen om hjørnet først af de flygtende. En indskydelse fik ham til at springe til side. Han greb fat i et haandtag. Smækkede en dør op og knaldede den i igen med et brag. Saa stod han et sekund og hørte jagten fare forbi sit tilflugtssted. Gennem ruden saa han dem passere som en film ude paa gaden, de jagede smuglere, politiet med uniformer og civile opdagede. Saa endelig da de var forbi, saa han sig om.

En smuk pige stod foran ham. Ikke en hverdagskvinde, som de ses i havneknejperne almindeligvis. Roy tænkte i et nu, at hende vilde han kunne huske og kende til sin dødsdag.

Hendes haar var lyst, hendes øjne var blaa; men det var nærmest hendes smil paa een gang klogt og underfundigt, der ligesom lyste op i hendes omgivelser.

Roy stod aldeles betaget, kun denne kvinde og intet andet opfattede han. Det var, som hendes stemme kom langt borte fra, og hun maatte gentage sit spørgsmaal to gange, før han kunde samle sig sammen og svare:

„Ønsker De en dekoration, og hvordan vil De have den? Se her er tegninger, Sir, fem dollars for stykket. Vi har f. ex. „Moderens kærlighed“, eller „Anker, kors og hjerte“ for 2,50!“

Hun viste op paa en masse figurer i ramme, som hang paa væggen.

Det var en tatoveringssalon, han var dumpet ind til. I rammerne var kvinder i alle mulige afklædninger, ogsaa nøgne; „Den spanske drage“, alle nationers flag, ja hele dramatiske scener, der svang sig rundt om kroppen og udspilledes baade paa ryg og bryst.

De stod et øjeblik og saa mere paa hinanden end paa tegningerne, men ingen sagde noget. Da pludselig opfangede de begge en lyd uden for paa gaden. Larm, der kom nærmere, tramp og raab, et enkelt skud og saa piben og signaler af politi. De var begge klare over, at gaden havde været afspærret ogsaa i den anden ende, hele smuglerbanden var med andre ord i en fælde, og nu vilde der blive ledt alle vegne efter forbryderne.

Pigen var den første til at finde paa raad. Hun rev frakken af Roy, hængte den op paa knagen og gjorde tegn til ham at smøge ærmet op i en fart. Saa greb hun, samtidig med at hun satte sig, en stump tegnekul og smurte i en fart hans øjenbryn sorte, saa han maatte næsten le, da han saa sig i spejlet. Med et par strøg hade hun gjort ham ukendelig for sig selv.

Det var paa høje tid, for selv om hun skyndte sig at sætte den elektriske prikkenaal i gang, var der



„Saa er det nok for i aften,“ sagde han, „forsvind, unge mand og forsøg at lave rekordfart ud af det.“

ikke saa saare flydt lidt blod, før nogle folk styrtede ind ad døren og gav sig til at undersøge stuen, de var i.

Pigen rejste sig harmfuld: „Hvad er dette her? Hvor vover I at trænge ind i en amerikansk borgers hus? Gaa ud med det samme, eller det blir dyrt for jer!“

„Vi er politiet, vi har formodning om, at der skjuler sig en af gangsterne her. Hvem er denne mand?“

„Hvad taler du om, mand? Hvem denne mand er, rager ingen! Han har siddet her en time og blir tatoveret. Ønsker noen af jer en dekoration, kommer han til strax. Min japanske assistent er en meget dygtig kunstner, han kommer — — ja der er han. Sid ned eller gaa ud i en fart.“

„Nej, vi er politiet selv, vi har ret til at undersøge et mistænkeligt sted, vi vil vide, hvem denne mand er.“

„Og jeg spørger om en skriftlig fuldmagt til at trænge ind i mit hus. Denne mand er en kunde, han har været her ca. en time. Han vilde ha været færdig nu, om ikke al denne larm paa gaden hade været. Vil I ikke tro mig, saa spørg min assistent, han er jo nys kommen ind.“

„Jeg ved ingenting at sige, Sir. Jeg har været borte en halv time ca., men manden var her, da jeg gik, jeg husker ikke, naar han kom, Sir.“

„Er der noen, der kender denne mand?“ spurgte politiofficeren sine ledsagere. De kikkede lidt paa ham, men ingen turde sige ja.

„Vil I komme ud, eller vil I ikke?“ spurgte ejerinden af stedet igen. „Det er krænkelse af min husholdning. Det blir politiet en dyr historie, og jeg vil vide besked strax! Vis mig en fuldmagt!“

De mumlede noget om piger, der boede alene i dette kvarter, men de saa lidt mere direkte, men de kendte ikke Roy, og lidt efter var de ude af stuen.

„Tak for Deres Hjælp,“ sae Roy, da han hade siddet stum i lang tid. „Der var jeg nær bleven hugget, men hvad faar Dem til at ville hjælpe mig, en ganske fremmed? Og hvorfor lyver denne japaner saa ganske fabelagtigt?“

„Hvis en japaner ikke skulde lyve, gud ved, hvad man saa skulde ha de skruebrækkere rendende rundt for! Men kom nu og lad os faa lavet noget. Det er ikke sikkert at gaa herfra nu. Her er „Tro, Haab og Kærlighed“. For De ser ikke ud til at være interesseret i en nøgen pige eller den slags!“ Hun greb fat i hans arm og begyndte at tegne med sin tuschpen først. Ankeret fik rød skygge, hjertet grøn marv og korset blaåt beslag, saa der var farver nok.

Der blev ikke sagt et ord, og hele hendes holdning kontrollerede de spørgsmaal, der brændte ham paa

tungen. Desuden hade Roy jo sit eget at tænke paa. Han var med et vaagnet op af sin dvale, den moralske altsaa, som han hade svømmet rundt i det sidste aar.

„Søofficeren!“ hade de raabt, der angav ham derude paa gaden. De kendte ham altsaa, man vidste om hans fortid, den, han aldrig selv hade talt om til noen. Politiet hade ham paa sine lister, det var klart. Nej, aldrig skulde Roy mere gi dem anledning til at forfølge sig — bare han slap ud af dette her!

Men nu denne pige, der sad her og stak ham med sine satans elektriske naale. De dirrede i hans kød, og af og til tørrede hun blodet af med et stykke vat. Særlig hygiejnisk var det vel ikke. Af og til rakte hun over efter sine pensler og smurte sin farve paa. Ikke et ord, men begge vidste om den anden, at der var meget, der skulde og maatte siges imellem dem. Og dog anede de intet i verden om hinanden.

Pludselig gik døren op igen. En stor og brutalt udseende mand stampede ind. Han stod et øjeblik og saa ud over stuen. Det var herren i huset, sultanen over kvinden, det saa man straks.

Hun mælede ikke et ord, bøjede sig bare ned over sit arbejde og lod naalen dirre i sin haand. Det var et elektrisk apparat, som var sat i forbindelse med en stikkontakt og reguleredes ved et tryk med hendes tommelfinger.

Pludselig mærkede han et skarpt tryk af hendes negl. Han saa ned, og hun pegede med fingeren paa to ord, hun hade skrevet paa armen. „Ti stille!“ stod der bare, og strax slettede hun det ud med sit vat. Roy forstod, og det var netop i tide. For manden kom hen imod dem og saa ikke venlig ud; det var synd at sige.

„Saa er det nok for i aften,“ sae han. „Forsvind, unge mand, og forsøg at lave rekordfart ud af det!“

„Det er en kunde, der strax er færdig,“ sae pigen, „desuden, der var politi gennem gaden, saa du vel, saa han har bedst af at vente en smule. Og jeg er strax færdig,“ gentog pigen ikke uden trods i stemmen.

„Naa ja, saa skær væk. Lav ham bare til med dit maleri, men lidt villigt! Er du med?“

Roy huskede paa hendes raad, eller bøn var det snarere, og han sae intet, skønt det kneb at sidde stille.

„Dette her vil blive rødt i begyndelsen, men naar De igen kommer ned til varmen, blir det grønt, og det staar saa smukt til det andet,“ sae hun og tørrede det sidste blod af. „Tak det blir fem dollars!“

„Kassereren er her,“ sae manden med et grin og rakte ud efter pengene. Roy tog en tier frem, og manden snuppede den som et lyn.

„Tak, det passer, og vi gir ikke tilbage. Afsted, min dreng!“

Roy saa spørgende paa pigen, men hun stod bag den anden og vinkede af. Der skulde være fred i

stuen, forstod han, og han gav sig til at smøge ærmet ned langsomt, men ikke uden at betyde den anden, at han ikke var uvillig til en omgang, hvis det ønskedes.

Den store mand gav ikke agt paa ham, mere end om han hade været en stol paa gulvet. Han gik hen mod døren og ud i et køkken eller hvad det var, der var bag butikken.

„I *Figaro* om en time,“ hviskede pigen, og Roy gik uden et farvel.

— — — Det var et stort danselokale, og der var allerede mange mennesker. Musikken sad oppe paa en tribune, og hele gulvet var et hav af drejende par. De, der vilde nyde noget, maatte op paa balkonen. Roy stod en tid og ventede og spejdede rundt, til han pludselig fik et lille stød i ryggen. Han vendte sig om og saa sin veninde fra før. Pigen, der hade frelst ham fra politi og vist ham venlighed overfor sin grove elsker.

I Øjeblikket lod hun, som hun ikke tog notits af ham. Hun gik bare med sikre skridt hen mod trappen og opad den til balkonen, hvor hun satte sig ved et bord tæt inde ved væggen, men dog med udsigt til indgangsdøren. Roy fulgte efter, ikke lige i hendes hæle, men dog tids nok til at komme før nogle andre unge mænd, der hade til hensigt at nærme sig den unge kvinde, der sad saa alene ved et bord.

Han kom først, og han bestilte noget øl hos en tjener.

„Har De penge til at ta afsted strax?“ Var det første, hun hviskede.

„Hvorhen, hvordan, hvem er hun, og hvad rager jeg mig op i her?“ Alle disse ord fløj gennem hans hoved. Binde sig her til en ganske ukendt var jo vanvid. „Jo, jeg har 150 dollars,“ sa han strax. Han hørte sine ord lige som langt bort. Det var hendes nærværelse, der fortryllede ham, det var slet ikke hans Hensigt at følge hende. Han vidste jo, at det var en almindelig lokkedue, der vilde vide, hvor meget der var at hugge, saa skulde han plyndres, hvis det var nok. Den slags var en gammel historie, og dog svarede han ja til det hele.

„Han blev kaldt til sin boss et øjeblik. Gaa ned ved indgangen og staa ved trappen uden for. Jeg kommer om tre minutter!“ — —

Ganske efter recepten, ud paa gaden skulde han, sagtens køres uden for byen og plyndres der, smides væk, og han kunde i sin fantasi høre hendes lidt hæse stemme vræle af grin

over, hvor let han havde været at faa i garnene. — Det var derfor ganske mod sin vilje, at han rejste sig; fuldstændig klar over, at nu gik han til skafottet, lod han sig glide ned ad skraaplanet. Han stod uden for indgangen og saa hende komme gaaende. Hun var gaaet ind paa dametoiletet, og nu kom hun ud i overtøj.

„Tag en bil omkring hjørnet og hold ovre ved monumentet der og vent!“

Ja, rigtigt; der vilde hendes ven eller venner støde til, nu skulde hun bare hen og gi signal, saa vilde det hele være oplagt! Og dog gjorde han det mekanisk, vel vidende, at nu var hans dumhed da saa stor, at tilgivelse ikke fandtes paa jord.

Han gav chaufføren sine ordrer som i drømme, og de holdt en tid for at vente. Pludselig var hun der. Vogn døren blev revet op, og i et spring var hun inde. Hun dukkede sig ned til vognbunden, da de kørte forbi den oplyste indgang, siden rejste hun sig og satte sig op.

„Han kom tilbage for tidligt!“ sa hun. „Der kunde vi nær være blevet opdaget. Til jernbanestationen! Der gaar tog om ti minutter!“

Chaufføren fik nye ordrer, og han ændrede sin kurs. „Tag to billetter til Vancouver! Jeg har pas for McCharley og hustru. Husk nu paa, at det er vore navne!“ — — —

De sad allerede i toget, da Roy vaagnede op af sin fortryllelse. Her kunde han tale, men nu nænnede han det ikke. Nu sad han med den mærkeligste pige, han huskede at ha set. Men hvordan var hun, hvor skulde hun hen, og hvad skulde han gøre med hende.

De kom til *Blaine*, som er grænsestationen mellem U. S. A. og Canada. Paskontrolløren kom ind i toget og hilste venligt. „Velkommen til Canada,“ sa han elskværdigt. „Jeg vil haabe, De maa befinde Dem vel!“ Og dermed var de ude af De forenede Stater.

Det var, som om pigen blev en anden nu. Hun fik andre udtryk i øjnene, det stolte drag om munden svandt hen, og det lidt haarde glimt i øjet blev afløst af en ydmyg bøn til ham, hun sad ved siden af. Hun tog hans haand og saa ham ind i ansigtet. De andre passagerer i toget sad og døsede og faldt snart i søvn, det var ved at blive sen nat.

„Tak,“ sa hun. „De har frelst mig. Nu er jeg ude af hans klør, og i morgen kan jeg komme bort. Nu skal de ikke faa fat i mig mere, og det kan jeg takke Dem for. Aldrig, al-



Og et skib sejlede ud med to glade mennesker ombord.

drig mere!“ — — Roy vilde spørge, men han følte, at det var forkert for ham at spille dommer her. Var han ikke selv en frelst? Hade han ikke selv i grunden faaet sin frihed nu? Han var i fremmed land paa pas, der angav ham som engelsk undersaat. Hans gamle jeg og navn var dødt, og ingen vilde savne ham; det var ikke ham, der hade givet; han hade modtaget mere end hun.

Det blev en lang Samtale, og den varede ved lige til Vancouver. De lærte mere om hinanden, end to mennesker endnu hade gjort i saa kort tid. Og de fik begge at vide, hvad fortiden hade været. Grum og brutal, men lærerig og helbredende.

Her var en ung mand, hidsig og med hang til drik. Her var en kvinde, glad ved fest og huj, og begge hade betalt med krop og sjæl. Dog ikke mere, end at begge dele kunde vindes tilbage. — — —

Ak, deres 150 dollars varede ikke længe. Tatovering var forbudt i Vancouver, og arbejde var der intet af ved havnen.

Det gik nedad, men de holdt sammen, det var dog ikke anderledes, end de kunde ha ventet. Tiden vilde vel bringe sin chance. — — —

Den kom virkelig, denne chance; der blev bud efter folk, der kunde tegne, og Roy fik et job som konstruktør. De tog en lejlighed, og de hed til stadighed McCharley og hustru. Navnet blev dem helt familiært, de tænkte ikke længer paa, at det var falskt. Passet var stjaalet, det vidste han jo nok, men af hvem og fra hvem, tænkte han ikke paa.

Bare jobbet varede længe nok til at komme bort, hvad ragede saa resten ham? Det var for at redde to mennesker ud af skidt og ulykke, at de boede her, at de spillede komedien som mand og kone. Bag det hele laa rejsen ud i verden til frihed og nyt liv!

Nu var der 22 dollars til overs, snart blev de 35. Lidt efter lidt øgedes summen, men hvorhen kunde de komme, og hvorhen vilde de vel rejse? De talte ofte derom, men noet holdt dem fra at lægge planer. — —

Saa en aften var hun borte. Roy vidste intet om hendes færdsel om dagen. Han passede bare sit job, og hans mad var færdig, naar han kom hjem. Hans tøj var rent, og hun selv altid venlig og god. Men tavs om sig selv, han vidste kun, hvad hun hade fortalt ham om fortiden den første aften. De skyldte ikke hinanden fortrolighed for fremtiden; den tilhørte dem hver især.

Men i aften var hun borte; ingen besked, intet brev eller noet, der tydede paa, at hun vilde komme igen. Hans ting var sat frem og bordet dækket, men ingen mad var lavet. Hun hade taet sit tøj og sit ur, maaske kom hun aldrig mere igen.

Den nat sov han kun lidt. Han vaagnede, naar en vogn kørte forbi, han syntes hvert øjeblik, at døren

gik op, og hun kom hjem og lae sig. Men nej, den næste morgen var hendes værelse tomt, hendes seng urørt.

Det samme ved aften, det samme den næste dag igen.

Ak ja, der røg den følelse af hjem og fred. Roy følte sig saaret. Hvorfor ikke et farvel i det mindste? Hvorfor ikke sige det til ham, de hørte jo dog sammen. Men nej, sit pas hade hun ogsaa taget. Der var ikke mere noen hygge for ham i dette lille hus. — —

Han tog sine penge og gik ud og drak. Puh, nu hade han holdt sig sober saa længe, saa spiritussen gik ham til hodet hurtigt. Og desuden disse tanker paa hende, en sorg i brystet, han følte det som en klump. Men som whiskyen tog overhaand, begyndte han at slaa fra sig. Sorg, sae han, hvad fanden ragede en saadan pige ham? Til helvede med den tøjte, han vilde gaa ned til havnen i morgen og faa sig en hyre og stikke til søs. Han var træt af at staa og tegne idiotiske streger paa det kontor om dagen. Nu vilde han hare ha sig en drink til, saa skulde han vise dem alle, at han ikke lod sig gaa paa af en allemandspige, der rendte sin vej for et godt ord uden farvel.

Han dinglede en del, da han kom ud i den friske luft, og han slentrede hen ad gaden i ondt lune og oplagt til at gøre en ulykke paa et eller andet, der kom i hans vej. — — — —

Hun sad hjemme, da han traadte ind ad døren. Tøjet var hængt paa den vante plads. Køkkensagerne, han hade ladet staa uvasket, var rene og sat op paa hylden. Det var et ordnet lille hjem, som det hade været, den gang hun var der hver dag.

Han blev næsten ædru af overraskelse og glæde. Men bare et øjeblik, saa begyndte hans krænkede stolthed at spille ind: „Hvor har du været? Hvorfor har du ikke ladet mig vide, at du gik? Og hvorfor kommer du nu igen?“ Hun svarede ikke, og han begyndte at tale, saadan som fulde folk gør. Intet rigtigt maal for sine ord, bare munden der gik og gik.

Tilslidst satte han sig og tav stille. Han hade talt længe, men vidste ikke selv, hvad han hade sagt. Heller ikke hun hade hørt efter. Hun hade bare ventet paa, hans ordstrøm var til ende.

„Roy,“ sae hun saa, „jeg har faaet et fast job for dig. Jeg har været hos en mand, der har meget at sige. Han skal bruge en mand til at sejle fisk til England. McCharley har jo ret til at faa skipperlicens, og i morgen kan du begynde. Her er adressen.“

Han tog ikke seddelen, hun skød over til ham. Han kaptajn paa et skib, der skulde den lange vej om til England; Han igen officer i et skib og en mand, der turde se folk frit i øjnene! Det var for overvældende. Han følte selv whiskystanken, der stod om ham. Og han vidste, at det var sidste gang, han skulde

blive beruset, om dette holdt stik. Kom dette her til at blive mere end en drøm, saa var han igen et menneske.

Jamen hvad saa med hende. Var det saa adskillelse for altid? Han sad et øjeblik og saa hen for sig. Og hun, som hade givet ham alt dette, hun hadc jo ikke forladt ham, men var taet bort for at aabne mulighed for hans fremtid!

„Ja ja. Nu har du igen reddet mig i land. Nu var jeg atter ude i uføret og kunde ikke bunde paa det dybe vand, bare fordi du var gaaet. Kan han din skibsreder gi mig en plads, saa kan han vel gi dig en ogsaa! Og vil du følge med, naar jeg rejser? Eller skal du blive her, og er det adskillelse for evigt, hvis jeg slaar til?“

„Aa Roy, du behøver ikke at tro noget ondt. Den skibsreder er min bror. Jeg har for din skyld opsøgt

min familie, som jeg var løbet bort fra, og min bror har hørt min historie og forstaaet den. Det er ham, der nu vil hjælpe os. Og det er ham, der gir os rejse-pas bort fra helvede her og over til gamle England, hvor ingen kan minde os om den læretid, vi har gaaet igennem. For nu er det os to sammen livet til ende, vi skal høste frugterne af, hvad vi maatte døje for ved vores egen stædighed!“

— — — Og et skib sejlede ud med to glade mennesker ombord. — — —

Ak ja, et falsk pas var deres adkomst, men historien er sand, og de lever begge endnu. En søofficer gik tabt, men en koffardimand blev skabt, og han sejler endnu paa havene. Helst sejler han naturligvis hjemad, og hans hus genlyder af børns glade stemmer, naar far kommer hjem fra turene over de fjerne have.

Peter Freuchen.



Ladby-Skibet.

(Fortsat fra Side 10.)

rakte langt. Hen over Marker og Enge, forbi Skovbrynet, over Fjorden til den anden Side af Sundet, hvor Alfs Fødested var. Og ovre bag Næsset ud mod den brede Bugt ved Havet anedes Kæretning-Bygden. Nogle Maager kredsede i Luften, den friske, kølige Morgenbrise legede Smut med Inges broncegyldne Haar, og Solen gav Glimt i hendes Øjne.

Alf bøjede sig over hende og hviskede: — „Hvor Livet dog er fagert!“

„Ja, Livet i Fred, uden Leding og blodig Færd!“

„Siger du saadan, en Høvdings Datter,“ spurgte Alf og trykkede hende ind til sig.

„Jeg tror, din Mor har tænkt det samme,“ svarede Inge og pegede ud over Vandet.

Alf svarede ikke. Saa fortsatte Inge: „Alf! Jeg ved, du er tapper og modig, du er stærk og vil tage i Arv

alt, hvad vore Fædre har givet os at eje, og Modet er ikke det ringeste. Men Verden og Livet har Farer nok endda at møde, ja ogsaa paa Havet.“

Alf knugede sit Sværd og havde ondt ved at tie.

Saa mærkede han pludselig en lille blød Haand, der lagde sig om hans og Sværdhæftet, og halvt som i Drømme hørte han hendes Stemme:

„De siger, Alf, at den nye Lære om den hvide Krist engang vil fortrænge og afløse vor Asatro. De siger —“

„Ja, og jeg siger dig, Inge,“ svarede Alf og kyssede hende, „at selv om det var din Tro, vilde den være god nok til mig, naar blot mit Liv maa have Rod i den Arv, en tapper og retsindig Mand som Ulf Sæmings-søn har givet os ved sit Liv, og som vi nu har villet hædre ved Højen over ham og dette Langskib.

CHRISTIAN BOGØ.

„Saagusaamændsaa“



Af

ALFRED HOLM LAURSEN

Illustreret af H. Schøsler Pedersen

DA Hvide Sande Kanalen blev aabnet og satte Ringkøbing Fjord i Forbindelse med Vesterhavet, fik Vesterhavsfiskerne en ny og god Basis for deres Fiskeri, og fra hele Landet strømmede Folk og Fartøjer til for at udnytte den nye Chance.

Der kom store, søgaaende Kuttere fra Esbjerg, som mistroisk pejlede Barren i Havet, hver Gang de gik over; der kom slanke, højtliggende Baade fra Frederikshavn og satte Næsen i Søen, som om de ejede det hele; der kom smaa, bredrumpede Hajer fra Glyngøre, puffende og mavende sig frem, som om de havde Asthma; og helt nede fra Nyborg og Smaalandsøerne kom Strejfer op for at se, om der var noget at gøre.

Holmslandsfiskerne var slet ikke glade ved dem. De mente naturligt, at de nok selv kunde fange de Fisk, der skulde fanges fra Hvide Sande, men med ægte, vestjydsk Flegma og Stædighed gik de igang med at tage Konkurrencen op og forbedre deres Baade og Grejer, og en hel ny Flaade af hjemmehørende Kuttere dukkede op i det hurtigt voksende Fiskerleje.

En af de dygtigste og heldigste blandt Hvide Sandes faste Stok var „Saagusaamændsaa“. Antagelig hed han i Virkeligheden Thygesen eller Enevoldsen, eller Thygesen Enevoldsen, for det gør den overvejende Del af Beboerne paa Holmslands Klit, i hvert Fald omkring Hvide Sande, men vi kaldte ham nu „Saagusaamændsaa“, fordi han, lige saa sikkert som Amen i Kirken, hæftede dette Yndlingsudtryk efter sine korte og knappe Sætninger, og Øgenavnet blev efterhaanden saa almindeligt, at vi helt glemte, hvad han oprindeligt hed.

Han var Fiskersøn fra Nørre Lyngvig; men som de fleste unge Klitboere før i Tiden tog han til Esbjerg, straks han var konfirmeret og fiskede derfra, indtil hans Far blev syg og døde, og han maatte hjem og hjælpe Moderen, baade med Landbrug og Fiskeri.

Landbruget tog han sig nu ikke meget af, men Fiskeriet slugte ham med Liv og Sjæl, og netop efter Kanalens Aabning kom der et Par gode Aar, saa „Saagusaamændsaa“ tjente gode Penge — og passede paa dem; og Ansvarer gjorde ham til et Mandfolk,

længe før hans Jævnaaldrende spekulerede paa andet end Drengestreger.

Han var en af de første, der købte ny Baad. En kravelbygget, søgaaende Kutter paa 19,84 Registertons, med en Hæk som en velskabt Klitbopige og en uhyre overlegen hvad-rager-det-mig Maade at tage Søen paa. Han kunde godt have købt en større Baad, men blev den over 20 Tons, skulde han jo have Sætteskippereksamen, og den havde han saagusaamændsaa slet ikke Tid til at tænke paa foreløbig.

I Stedet udstyrede han sin Baad overdaadigt og valgte sine Grejer og Redskaber med den Omhu og Eftertanke, der kendetegner en Mand, der kan sine Ting, og han var ubestridt Ejer af det smukkeste og mest moderne Fiskefartøj i Hvide Sande, — og saa begynder Historien.

„Saagusaamændsaa“ var tosset med sin Baad. Naar han ikke var paa Havet, malede og spulede og pudse og tjærede han, saa man skulde tro, det var en Orlogsmænd, og Gud naade den Baad, der kom paa Siden af ham uden at have Friholter ude. Hans lille Lukaf forude var skuret og skrubbet som en Stadsstue ved Juletid, og Motorrummet agter skinnede, saa man fik ondt i Øjnene af det, og „Saagusaamændsaa“ arbejdede og spiste og sov i berettiget Ejerstolthed og med en fortrinlig Samvittighed ombord i „Orion“, som han havde kristnet Kutteren.

Men saa blev „Saagusaamændsaa“ forelsket. Hun var Klitbopige fra Nørre Lyngvig og af den rigtige Slags, — og der er kun to. De Gode er denne Verdens Børn, ranke af Ryg og Sind, med et ukueligt Humør og et haandfast Greb paa det, de faar med at gøre, det være sig Bedrift eller Mandfolk, og hvad de kan faa ud af begge Dele skal ses for at troes.

De andre er for optaget af det Hinsides. De tror, at i os og om os er der intet Godt. Derfor duer de ikke her paa Jorden, og hvad de kan ødelægge, skal ogsaa ses for at troes.

„Saagusaamændsaa“ kom i en slem Kattepine. Pigen var jo ombejlet, og nogen Tid maatte man jo spendere paa hende, for at ikke Rivalerne skulde faa et Forspring. Der var jo nu Kræ Laustens Sønner

fra „Ebenezer“ og Kjælle Morten fra „Laura“ og Las Luk fra „Dannebrog“. Det kunde endda gaa an. Men saa var der Købmandens Søn, Jørgen Justesen; han laante sin Fars Automobil og tog hende med i Biografen i Ringkjøbing, og det var jo ikke til at hamle op med for en ærlig Fisker, nej saagusaamændsaa. Og hvad skulde han stille op med „Orion“? Han havde aldrig ladet Baaden ligge uden Vagt i Hvide Sande. Enten havde han selv eller hans Partner været ombord; men nu havde han jo nok været væk noget tit de sidste Uger, og nu var Partneren begyndt at knurre, men Pigen skulde jo ogsaa passes, og det var slet ikke saa nemt, nej saagusaamændsaa!

Mange af de andre gjorde det selvfølgelig. Navnlig Missionsfolkene, som ikke fiskede om Søndagen, selv om Vejret var aldrig saa fint, og der stod stopfuldt af Fisk tre Sømil udenfor Molerne. De kom dampende høj og flot allerede Lørdag Formiddag, gjorde fast og stak saa, Rub og Stub, hjem til Konen eller Kæresten, eller hvad de nu havde for en Slags, m-æ-n, de havde selvfølgelig heller ikke saadan en Baad som „Orion“.

„Saagusaamændsaa“ overvejede længe. Saa tog han en rask Beslutning, og under svære Anfægtelser overantvordede han sit Hjertebarn til Havnebetjenten i Hvide Sande en Lørdag Aften, hvor Stjernerne skin-nede, og Maanen lyste, og alt det Troldtøj regerer, som lokker unge Mennesker bort fra Pligtens Vej; og saa tog han i Biografen med Pigen.

Men Mandag Morgen, da han kom igen, var hans nye „Svea“ Primus og et helt Brev Rensenaale blevet stjaalet, og „Saagusaamændsaa“ rasede i en hel Uge, for baade han og Partneren kunde have levet i den dobbelte Tid af det Beløb, en Primus kostede; rent bortset fra, at det var en knippelgod Primus, og nu kunde man jo ikke gaa fra Borde i fem Minutter uden at være bange for, at de rendte med Motoren eller Storsejlet eller pillede Skroget rent, inden man kom tilbage.

„Saagusaamændsaa“ kom til mig med sine Genvordigheder. Det er det, Digterne er til for; og vi snakkede fornuftigt sammen om Tingene, mens vi satte mine Hummertejner ude ved Anduvningstønden, hvor Stengrunden begynder, og de lækre Skaldyr kravler omkring som Lopper, naar der er Held ved det, men det er der ikke altid.

„Saagusaamændsaa“, sagde jeg, „jeg kan ikke forstaa, hvorfor De ikke tager „Orion“ med op til Pigen i Nørre Lyngvig, naar De ikke kan undvære nogen af dem, og hun ikke vil komme herved.“

„Hø“, sagde „Saagusaamændsaa“ og tænkte tydeligvis paa Baaden. „Tror De ikke, hun bliver vel tung, selv for Rutebilen, og vi vil faa en farlig Mas med at faa hende ind ad Laust Iversens Fløjdør, om den er saa aldrig saa stor. Saa kunde jeg ligesaagodt tage hende med i Biografen.“

„Jamen, jeg mener ikke over Land,“ sagde jeg. „jeg mener sejle „Orion“ derop. De kommer alligevel altid drivende ind bagefter alle de andre og faar en

daarlig Kajplads. Hvorfor saa ikke gaa igennem Slusen, — den er gratis paa den Tid —, og fortsætte op til Nørre Lyngvig Havn, saa har De baade Pigen og Baaden lige ved Haanden, og der er ingen, der render med nogen af dem.“

„Ja saagusaamændsaa,“ sagde Knøsen, een Gang, to Gange, tre Gange, og saa greb han sin Ketcher og rodede rundt i sin Dam, indtil han havde fundet en dejlig Pigvar paa 5 Pund. Den stak han mig som en Erkendtlighed, og saa snakkede vi ikke mere om den Ting, og jeg troede den hellige Grav vel forvaret.

Men hvad er vel forvaret i disse Tider? Kræ Laustens Sønner og Kjælle Morten og Las Luk opdagede snart, at naar de i Ro og Mag og Kisteklæderne kom dryssende ind til Laust Iversen for at hilse paa Datteren, saa sad „Saagusaamændsaa“ allerede dér, som om han var hjemme, og lod slet ikke tilbøjelig til at afgive noget af det Forspring, han havde vundet. Og naar Aftenen var gaaet, og de skulde til at cykle en hel Mil hjem, kunde han blot gaa de Par Skridt ombord og sove og stille igen næste Morgen, det var jo til at blive whirrelsyg af. Havde de saa selv ejet deres Kuttere, kunde de jo have gjort ligesom han, men de Gamle vilde sikkert meget have sig frabedt, at de skiftede Havn for at pleje deres egne Interesser.

Saa lagde de Raad op sammen. Og næste Lørdag, da „Saagusaamændsaa“ vilde igennem Slusen, fandt han hele Sluseindsejlingen fuld af Kuttere og ikke en levende Sjæl til at gøre Plads for ham. Han og Partneren maatte løbe og forhale hver eneste Baad, baade den gamle, tunge „Ebenezer“ og den svajryggede „Laura“ og den mangefarvede „Dannebrog“, som efter hvad „Saagusaamændsaa“ sagde, lignede Skøgen fra Babylon og trængte til at blive skrabet i Bunden. Der var ogsaa et Par Grenaabaade, som var misundelige paa „Saagusaamændsaa“, og en gammel Sænkekasse af en Haj fra Nymindegab, som havde sprængt et Glødehovede. Allesammen laa de med velberaad Hu i Vejen for „Saagusaamændsaa“, og da han endelig, pustende og svedende, havde faaet bugseret „Orion“ igennem Barrikaden, var Slusetiden udløbet, og han maatte betale 5 Kr. for at faa lukket op.

Den Skiddenstreg lavede de ham flere Gange, men de lavede den alligevel en Gang for mange, for „Saagusaamændsaa“s Taalmodighed fik en brat Ende, og han tog en Hævn over dem, som hele Hvide Sande vil huske i mange Herrens Aar, og jeg var med til Løjerne.

Vi var som sædvanligt Lørdag Morgen ude at sætte mine Hummertejner, og da vi havde faaet fire, vildt fægtende Krebsdyr ud af Fangenskabet og Tejnerne anbragt paa Bunden igen, stoppede vi vor Pibe og smed os paa Dækket for at nyde Livet, som man nu engang kun kan det paa Søen.

Saa fortalte „Saagusaamændsaa“ mig sin Plan. Det var en god Plan, en fortræffelig Plan, en Plan, som jeg i alle Maader kunde godkende, og jeg blev revet med af Udsigterne til Fjendens endelige Nederlag og foreslog et Par Forbedringer hist og her, og da vi

havde repeteret det hele for hinanden, kom vi saadan til at grine, at vi smittede baade Partneren og „Orion“, som gav sig til at rulle i den lange Dønning som en Mand, der holder sig paa Maven.

Vi var altfor ophidsede til at bestille noget, og hele Formiddagen drev vi om for Vind og Vove, bortset fra, at der ingen Vind var, og næsten ingen Vove. Vi spiste vor Middagsmad, tog en lang Dram paa Forskud, og saa gik det løs. Op af Dammen hejste vi en stor, kuglerund Jernbeholder, besat med smaa korte

siden du løber ind midt paa lyse Dagen?“ raabte han. „Hvad er det for et Drivanker, du har ude dér?“

„Jeg har tjent Penge nok idag,“ sagde „Saagusaamændsaa“ mystisk.

„Ho ho,“ sagde Claus Christian, „maa en anden een spørge, hvad der har givet saa godt? Du er ellers ikke nem at stille tilfreds.“

„Det er en Mine,“ sagde „Saagusaamændsaa“.

„En hvad-for-en-ee?“ spurgte Claus Christian vantro.



Saa riggede vi en 8 Alens Slæbebom ud agter, og i Enden af den hængte vi Jerndingsenen, saa det halve af den var over Vandet, og saa satte vi værdigt og forsigtigt Kurs mod Hvide Sande.

Horn. Den havde et mægtigt Hul i Bunden, som skæmmede dens tilforladelige Udseende betydeligt, men det var den bedste, vi kunde skaffe. Saa riggede vi en 8 Alens Slæbebom ud agter, og i Enden af den hængte vi Jerndingsenen, saa det halve af den var oven Vandet, og saa satte vi værdigt og forsigtigt Kursen mod Hvide Sande.

Fiskerflaaden var allerede ved at løbe ind. Fra alle Verdenshjørner kom de hvide Sejlere strygende for at komme i Havn og holde Hviledag, men vi lod dem alle løbe foran os, selv om vi med vor 40 Hestes „Vølund“ let kunde have sejlet dem agterud.

Claus Christian paa „Delfinen“ maa have undret sig. Han løb paa Højde med os og prajede „Saagusaamændsaa“:

„Er du blevet Socialist og tror, det er første Maj.

„En Mine,“ skreg „Saagusaamændsaa“ arrig.

Det lukkede Munden paa Claus Christian. Han gav „Delfinen“ fuld Gas, lagde Roret op og forsvandt snart af Syne i Retning af Hvide Sande.

Allerede da vi løb ind mellem Ledemolerne, kunde vi se, at der var Røre inde i Havnen. Claus Christian havde sikkert, som ogsaa Meningen var, fortalt om vor mærkværdige Fangst, og hele Havnen ventede i spændt Forventning paa, at der vilde ske noget.

I Sluseindsejlingen laa som sædvanlig vore fire Bekendte „Ebenezer“, „Laura“, „Dannebrog“ og den gamle Haj med Glødehovedet, og Besætningerne var forlængst gaaet fra Borde. Indenfor laa en Frederikshavner, som skulde paa Bedding med en knækket Rorstamme, og to Glyngørebaade, som havde fisket daarligt, og nu vilde hjem. Allerinderst laa Søren Løv-

strups store Skrummel til Kutter, ved Siden af et Par Esbjergbaade, der havde været paa Visit i Ringkøbing og nu sagde Farvel til Venner og Bekendte i Hvide Sande, inden de dampede af sydpaa.

Vi løb lige ind imellem dem. Gned os kælent op ad „Ebenezer“ og dunkede „Laura“ paa Laaringen. Svajede vor Slæbebom med Paahæng op i Boven paa „Dannebrog“, saa det sang, og Folk paa Kajen retirerede fuld Kraft Bak. En to-tre Kuttere, som lige var kommet ind og endnu havde varme Motorer, startede igen og snoede sig som i Krampe ud i Bassinet, hvor de kastede Anker og i Sikkerhed truede og gestikulerede ad „Saagusaamændsaa“, som ganske uanfægtet stod i sit Styrehus og med smaa Slag med Skruen puffedede og gnubbede „Orion“ igennem Spærringen. Saa begyndte Frederikshavneren at gøre Vrøvl. Han vilde ogsaa væk og fik ogsaa sin Motor startet, men paa Grund af den knækkede Rorstamme kunde han ikke manøvrere ordentligt og rendte Stævnen ind i „Dannebrog“s Bagstav. Hans Bovspryd var kun 2 Alen langt, men det strakte som en manende Finger ind over „Dannebrog“s Agterdæk, knuste Ruderne i Styrehuset og rev Sideklædningen af. Derved svingede Frederikshavnerens Agterende midtvands, og to Gange bumpede hans Skibsside mod den runde Jerntingest i Enden af vor Slæbebom, saa det gjaldede, og saa blev Frederikshavneren desperat. „Kast los!“ brølede han ind paa Kajen, „kast den Mudderpram los, ellers bliver vi Profeter og ryger til Himmels i en Ildvogn allesammen. Jeg gaar frem!“ Unge Mennesker paa Kajen kastede „Dannebrog“ los, og med denne navnkundige Sejler hængende paa sit Bovspryd stampe Frederikshavneren igennem Sluseindsejlingen, spredende Død og Fordærvelse paa sin Vej.

„Dannebrog“s Styrbordsvant fik fat i en af „Ebenezer“s Baadshager, som stak udover Rælingen. Baadshagen bøjede sig som en Flitsbue, indtil den sprang, og Stumperne slog „Ebenezer“s Udstødningsrør midt over, saa det ramlede ned over Frederikshavnerens best-Mand, og han kom til at ligne en Neger. Sluppet løs fo'r „Dannebrog“ tværs over Løbet, hvor hans Bovspryd raserede den ene Grenaaamands Antenne og rev to Hyttefade og en Rulle Tovværk i Baljen. Saa blev Grenaaamanden gal. Han gik fuld Kraft frem og kurede „Dannebrog“ over paa „Laura“. Hun sprængte sin raadne Fortøjning og gik de Danskes Vej til Ros og Magt, det vil sige til Søs, med en Fart som en fuldblods Torpedobaad.

Alt, hvad der kunde flyde, var i Mellemtiden blevet staget, slæbt, sejlet eller paa anden Maade transporteret ud i Bassinet, og her laa nu 52 Fartøjer, helt

eller delvis ubemandede og Hulter til Bulter som Brikker i et Skrabnæsespil, og der var en Larmen og en Skrigen og en Hujen derude, som vilde de allesammen myrde hinanden. „Saagusaamændsaa“ var ene paa Skansen. Med et svedent Grin førte han „Orion“ op til Sluseporten, men saa dukkede der en Slusebetjent op.

„Hvad Pokker er det her,“ spurgte han?

„Hvad véd jeg,“ sagde „Saagusaamændsaa“, „jeg vil bare gerne igennem.“

„Jamen hvad er det, De har paa Slæb dér?“

„Det er nok en Mine.“

„En Mine,“ skreg Slusebetjenten, „er De flintrende, splintrende, tindrende tosset, Mand? De skal ud, ud øjeblikkelig!“

„Mon det,“ sagde „Saagusaamændsaa“ sindigt, „vil De paatage Dem at bakke en kilden Fiskekutter ud gennem det dér,“ han pegede paa Klumpen af sammenrodede Fartøjer i Bassinet, „og med den dér som Stangtorpedo?“

Slusebetjenten rev sig i Haaret og stønede. Men efter nogle svage Protester løb han op og aabnede Slusen, og vi gik igennem med fuld Musik og som et sandt Triumftog.

Inde i Fjorden løb „Saagusaamændsaa“ til Anløbsbroen. Her løste han Jerntingesten fra Slæbebommen og bandt den til en Fortøjningspæl. Saa dampede han sejersstolt af til Nørre Lyngvig — og Pigen.

Nogle behjertede Mænd vovede sig ned for at se paa Uhyret. De fandt en stor Mærkeseddel bundet paa et af Hornene, hvorpaa der stod:

„Denne demonterede Mine tilhører Musæet i Ringkøbing, hvorfra den er udlaant. Den bedes tilbagesendt med Rutebilen, Chaufføren har faaet Betaling. Venlig Hilsen. „Saagusaamændsaa“ & Co.“

Siden den Dag er der ingen, der driller „Saagusaamændsaa“ eller lægger sig i Vejen for ham. Er der nogen, der prøver paa det, begynder han blot at svinge Armene og danse Kan-kan, som Besætningerne paa de skrækslagne Kuttere gjorde hin mindeværdige Dag. Saa brister alle omkringstaaende i Latter, og Vestjyder kan ikke fordrage at blive grint af.

Nu har „Saagusaamændsaa“ været gift over et halvt Aar. Kort efter Brylluppet snakkede vi igen fornuftigt sammen, og han betroede mig, at han trængte haardt til et nyt Spritkompass, men hans Kone vilde hellere have en Søn. „Hvad skal man saa?“ sagde han.

„Lad Konen raade,“ sagde jeg, og tilsyneladende har han gjort det.





„Penang“
Bark

„Ponape“
4-mst. Bark

„Viking“
4-mst. Bark



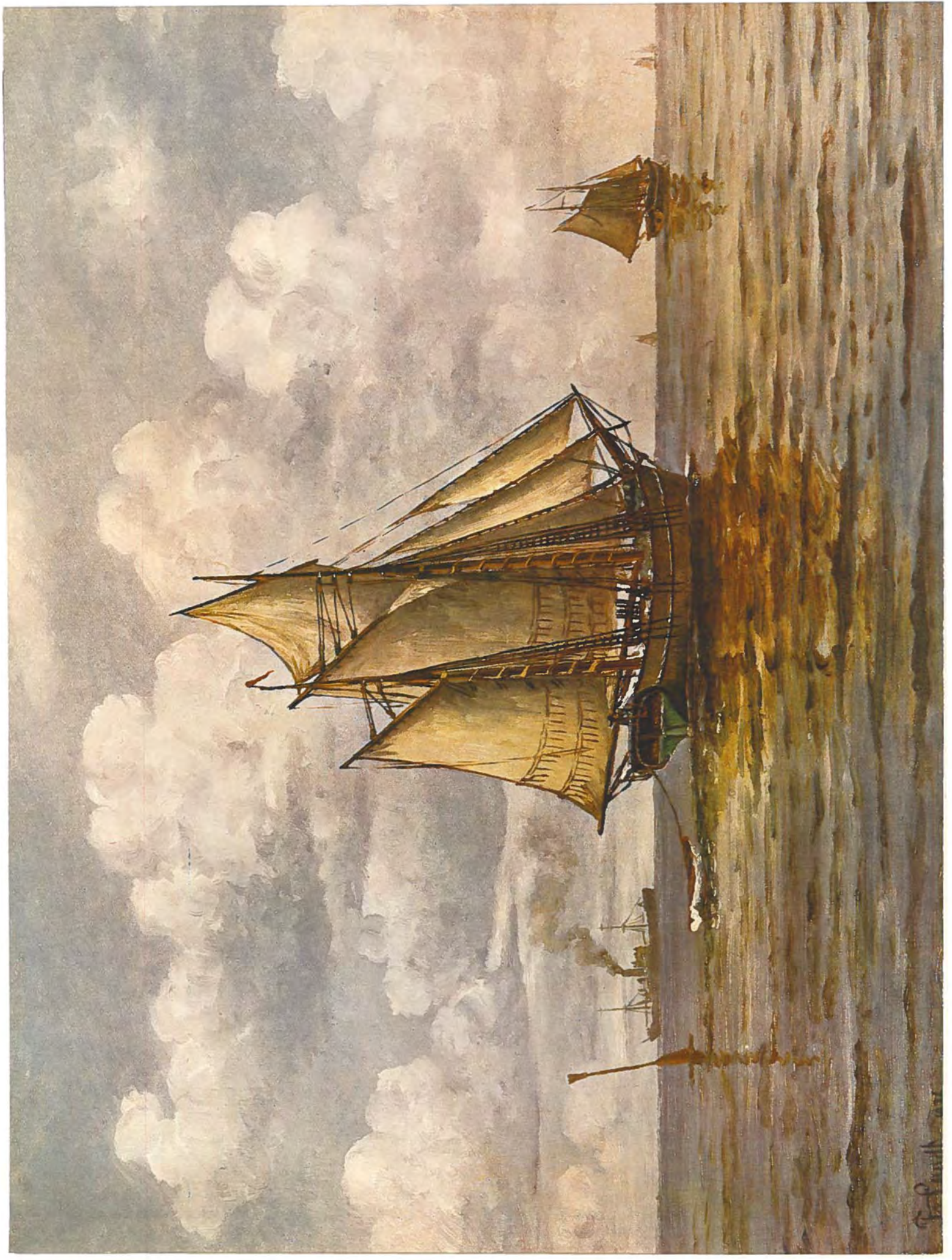
„ce Harver“
Fuldslib

„Madore“
3-mst. Skonnert

„Oliverbank“
4-mst. Bark

„Tommelind“
4-mst. Skonnertbrig

Maleri af Fr. Landt





Maleri af S. Kielland Brandt

Tønnen var drøj! Nu har Søen lagt sig,
Dønningen ruller sin taktfaste Gang.
Stemning af Højtid stiger mod Himlen —
Stormen har endt sin truende Sang.

Dækket er klart. Der er ryddet og braset,
Kokken gaar ind til sin Grød og sit Sul.
Forud og agter er pyntet til Festen —
nu kan der fejres en glædelig Jul!

Scout.



JERNRINGEN

En Juleerindring fra Pompeji

af

GUSTAV KRAGH

Illustreret af Oscar Knudsen

BEGYNDELSEN ligger langt tilbage i Fortiden. — Helt tilbage til den Formiddag i August Maaned Anno 79, da Julia Sabina, Pompejianserædilen Posthumus Sabinus Carros unge Hustru, tabte sin Ægtering i Husets Peristyl, fordi hun i Vrede heftigt trak Haanden bort fra den gamle Duumvir, Cornelius Pollus, da hans Kys paa den blev hende for hede.

Julia Sabina fik aldrig sin Ring tilbage, for samme Eftermiddag ødelagde Vesuv Pompeji.

Om hun selv omkom under Katastrofen vides ikke; men efter al Sandsynlighed har hun sammen med Størstedelen af Byens Beboere overværet Gladiatorkampene i Amfiteatret og er derved blevet reddet.

Pompeji forsvandt under et tæt Lag af skoldhed Dynd, Aske og glødende Pimpsten, hvorfra den først sytten Hundrede Aar efter vaagnede op af den lange Dødssøvn under Campaniens frodige Græstæppe.

— — —
Krydseren „Valkyrien“ kom fra Pola og stod Dagen før Juleaften ind mod Neapels Havn.

Regnen væltede ned, af og til blandet med stive Haglbyger. Lynene glimtede med saa korte Mellemlum, at Torden-skraldet fra det foregaaende ikke var rullet bort, før det næste buldrede løs. Ret forude kunde man mellem Bygerne lige netop skimte Vesuv, snedækket og med sine to Kratere

indhylet i Taage. Neapel, til højre for Vulkanen, syntes kun at bestaa af en Række høje, graa Pakhuse og en lang, lang kedelig Mole. Alt andet var Regn — ustandselig Regn.

„Paa Post til at gaa i Havn!“ lød Kommandoen fra Broen. Baadsmændspiberne skingrede, og Underofficererne varskoede Ordren videre. Der kom Liv over det regndøde Dæk. Rundt om fra dukkede Folk frem og løb til deres Poster, de fleste iført Olietøj og Sydvest; enkelte blot med en Stortrøje over Overtrækstøjet — det var dem, som vidste, at de kunde dække sig i Læ et eller andet Sted.

Lodhivnerne begyndte deres Vekselsang.

„Fem Me-e-e-ter, ingen Bund!“ lød det fra Styrbords Side med en høj Marstallertenor.

„Se-e-e-ekse Meter!“ sekunderede et Øjeblik efter Lodhivneren om Bagbord. Man kunde paa den tørre, dybe Bas ligefrem høre, at Manden var en alvorlig Vestjyde af den Type, der gaar med store Messingringe i Ørerne.

„Fe-e-e-em Meter!“

„Fire Me-e-e-ter og en halv!“

„Vel hevet! Ind af Vejen fra Loddet!“ prajede Chefen, som sammen med Navigationsofficeren stod paa Kommandobroen og anstrengte sig for gennem Regnen at opdage den ventede Havnelods.

Naa, der tonede Baaden frem! Telegrafens Klokke lød, og et Øjeblik efter stoppede Maskinerne.

„Klar til at tage imod Lodsbaaden!“

Agter om Bagbord blev en Lejder firet ned, Folk stod klar med Fendere, og en Mand skød en Kasteline op, parat til at slynge den over i Fartøjet. Lodsbaaden var en lille Dampbarkasse; den kom i en Bue agter fra op langs Skibssiden. Plask! — Dens forreste Mand fik Kastelinen lige ned over Hovedet. Straks efter kom Lodsens om Bord.

En lille, spillevende Skikkelse, med et af Sol og Vind brunet Ansigt, der prydedes af to sorte, gnistrende Øjne og et svært, snehvidt Overskæg — det hele indpakket i kanariegult Olictøj. Med rivende Hastighed væltede han en engelsk-italiensk Ordstrøm fra sig, idet han, ivrigt svingende med Armene, med Næstkommanderende gik langs Dækket op til Broen. Her hilste han paa Chefen — saa lød atter Telegrafklokken, Maskinerne gik i Gang, og ind stod det i den store Havn.

„Fald paa Redningsbaaden!“

Redningsbaadsbesætningen kom hurtigt i Fartøjet, som blev firet af og langs Vaterlinen haledes hen til Stævnen, hvor det fik Trosser og Staalwirer ned. Lidt efter laa „Valkyrien“ trygt fortøjet i en stor Bøje, tæt indenfor den lange Mole.

Tordenbygerne var imens drevet over; men stedse væltede Regnen ned. Vaadt, væmmelig vaadt og ækelt snavssetsjasket var der overalt.

„Og jeg, som saadan havde glædet mig til den skønne Indsejling til Neapel!“ udbrød Krydserens Læge, som henne paa Agterdækket i Læ af Overbygningen stod og saa paa Land.

„Skal vi gaa ned og hygge os, Doktor,“ svarede den unge Løjtnant Harris, der krøb sammen i en gennemvaad Regnfrakke, „af dette her faar vi jo blot en Lungebetændelse paa Halsen!“

„Paa Halsen? Det skal være slemt, men man kan afværge den ved Hjælp af en Sherrybitter!“

„All right, vi gaar ned og afværger!“

Det gjorde de.

Cand. med. Volmer Lind havde netop afsluttet sin Eksamen, da han blev udtaget til at aftjene sin Værnepligt som Underlæge i Marinen. Da Tiden til Hjemsendelse nærmede sig, lod han sig imidlertid af Generallægen overtale til at modtage Ansættelse som Reservelæge, særlig ved Løftet om at blive udkommanderet med Vinterskibet paa Middelhavet.

Lind havde altid gaaet med Udlængsel i Kroppen. At komme bort — ud, hvor Luften var ren og Vinden frisk, hvor det gamle lumre Hjemmelivets Hjernespindelvæv kunde blive blæst bort, hvor han kunde føle Luft under Vingerne — det havde altid forekommet ham saa herligt — og uopnaaeligt! Men nu tilbød der sig denne Chance, og — ja hvad? Han var jo ung nok, og der var ikke noget at sætte til ved at tage Ferie et Aarstid. Saa slog han til.

Og Lind var en munter og fornøjelig Skibskammerat. Da han tilmed spillede godt Piano, malede nydelige Akvareller og var en paalidelig Makker i Bridge, var det ikke underligt, at han snart blev et af de mest afholdte Messemedlemmer.

Han behøvede heller ikke at kede sig, der var nok for ham at gøre. Om Morgen holdt han Konsultation i Sygelukafet, hvor han behandlede det Par Forkølelsestilfælde, buldne Fingre og en enkelt Hudafskrabning, som var alt, hvad der hidtil havde været at tage sig af. Et Par Gange om Maanedn holdt han desuden sanitære Foredrag for forskellige Grupper af Skibets Besætning, og om Søndagen travede han med rundt i Chefens Følge under Inspektionen. Det var alt sammen til at overkomme.

Men der var andet, mere uofficielt, men ikke mindre

vigtigt, som paahvilede ham. Først og fremmest at underholde de ledige Officerer, saa at læse lidt — alt det, han havde beregnet at faa læst paa dette Togt! Male, spadserer Rekommendationstur med Chefen under dennes Eftermiddags-Motionspromenade paa Styrbords Agterdæk, samt være fast Medspiller i Næstkommanderendes Bridgeparti om Aftenen i Messen.

Jo, Lind havde saamænd nok at gøre!

Sherrybitteren var nydt in duplo, og han laa nu paa Køjesofaen i sit Lukaf og filosoferede over Vejret. Saaledes var altsaa det poetisk besungne Napoli, med Pinjeskove og Orangelunde, med knaldende Sol over den himmelblaa Golf — jo, god Morgen! Dette her var jo ganske som en typisk, københavnsk Vinterdag, uden Sne, men med Regn, Pløve og Søl. Hvordan var det, der stod i Sangen? „Hist, hvor Sorrento bag Pinjer sig dølger —“! Sorrento, ak ja — og Capri! Og — han gabede — saa denne: „I Orangelundens dæmrende Skygger —“, endskønt — han gabede igen — det var jo i Rom! Men hvad, var Vejret saadan her, var det vel ikke stort bedre der! — Uha!

Saa drejede han sig ud mod Skibssiden og lukkede Øjnene. Vejret ligefrem indbød til at blunde lidt, og de to velvoksne Sherrybittere virkede saa behageligt sløvende. Han gabede igen.

Og lidt efter sov han.

— — —

„Halløj! Doktor — Doktor!“

Lind vaagnede og satte sig over Ende, gned Øjnene, strakte sig og gabede. Harris stak Hovedet ind i Lukafet.

„Hvad Pokker gaar der af Dem, Doktor? Ligger De underdrejet her? Op og se, Mand — Kadrejerne gaar fra Borde, og det er straks Middag!“

Det hjalp. Løjtnanten og Lind fulgtes ad op paa Dækket. Regnen var ophørt, og Solen skinnede, hvor den fik Lov til at komme til for de tunge, mørke Skyer, der endnu drog frem over Himmelen. Agter ude, paa den anden Side af Molen, bredte Golfen sig. Blank og blaa var den ikke, nærmest blyfarvet med smaa, krappe Søer; men i Baggrunden tegnede sig de skønne, violette Konturer af Ischia og Capri. Inde mod Land var Byen tonet frem, hist og her stærkt belyst af Eftermiddagssolen, medens andre Partier laa i mørk Skygge. Og bag den Vulkanens snedækte Kratere. Det sydligste udsendte en ryk, hvid Dampkegle, som hurtigt opløste sig i Skyer og drev bort med Vinden; det nordligste, der i sin Tid voldte det gamle Pompejis Ødelæggelse, var udsukt og dødt. Neden for Vesuv udbredte Sorrento, Castellamare, Pompeji og de øvrige Smaabyer sorgløst deres hvide Huse og grønne Lunde, tilsyneladende uden Frygt for den stedse truende Kæmpes farlige Nærhed.

Dækket ligefrem myldrede med Kadrejerne! Der var Piger med Prospektkort og Koner med Frugt — begge Kategorier desuden forsynet med Adresser paa Steder, hvor Besætningen inviteredes til at tilbringe nogle fornøjelige Timer under deres Landlov. Saa var der Mænd med Mosaikarbejder, Smykker og Pretiosa af Koral og Lava, med Kaméer og andre udskaarne Smaating. Der var Mandolinhandlere, Kunstnere med Kopier af pompejianske Billeder i Olie og Akvarel, og mellem alle disse ivrige Handelsfolk en Trængsel af vragende og købende, snakkende og leende Befalingsmænd og Menige.

En lang, skingrende Fløjtetrille, fulgt af Kommandoen: „Kadrejerne fra Borde!“ overdøvede Støjen. Det var Signal til, at Handelsfolkene skulde forlade Skibet, og Kadrejerne lærte hurtigt, hvad det vilde sige at lyde Fløjten i en dansk Orlogsmænd. Gik det ikke kvikt nok med at faa de snakkende,

støjende og til sidste Øjeblik handlende Mennesker til at pakke sammen og gaa i Fartøjene, var der tjenstvillige Hænder nok, som uden videre Omsvøb begyndte at vælte Frugterne, Billederne og de øvrige Sjøldenheder sammen i Kurvene og Kasserne. Kadrejerne beklagede sig, bandede og skældte ud paa Engelsk, Tysk, Italiensk og en Blanding af adskillige andre Sprog, men af Sted kom de. Og snart havde den sidste Baad forladt Krydsersen, hvor Vagtskiftet nu fejede og klarede op. Saa prajede Vagtchefen:

„Hornblæser! — Skaffe i Messen!“

„Javel!“ Hornblæseren vædede Læberne med Spidsen af Tungen og smældede saa ud:

„Tratratera — tratratera — tratera — tratera — tratera-a-a!“

Det var Signal til, at der skulde spises Middag i Officersmessen, og denne havde inviteret Chefen til Middag. Anledningen var gule Ærter. Chefen, Kommandør Nyberg, satte stor Pris paa denne udmærkede Ret, men da han paa Grund af sin Stilling holdt eget Bord, og det ikke var let for Mesterkokken at koge Søbemad til een Mand alene, inviterede Messen ofte Chefen, naar en saadan Lejlighed tilbød sig. Og Chefen kom gerne. Der bestod et udmærket Forhold mellem Kommandøren og Officererne, som han ogsaa hyppigt saa hos sig, dels til Middag, dels til en Aftenpicnic med Bridge, Whiskysoda og et godt Stykke Smørrebrød mellem sidste Rubber og Jageren. — Nu var imidlertid den ene af Messens Grise blevet slagtet lige før Jul, og Menuen bød derfor saa godt som daglig paa Flæskeretter. Men selv om Flæsk, og især ferskt, er en herlig Føde om Bord i et Skib, saa har dog Nydelsen ved at spise det ogsaa sin Begrænsning. Svinekoteletterne til Frokosten og Flæskestegen til Middagen den første Dag smagte glimrende; Leveren med stegte Baconskiver til Frokost og Spidskaalsuppe paa Sideflæsk til Middag anden Dag blev ogsaa godt modtaget. Men paa Trediedagen var Sylten til Frokosten og Ribbensstegen til Middagen slet ikke saa velkommen, og nu i Dag havde ved Frokostbordet det kolde, fede Flæsk til de hvide Bønner næsten ikke været til at faa ned. Og saa Ærter til Middag! Ja, Messeforstanderen havde ganske vist lovet en stor, formildende Indledningssnaps for at faa det sidste Parti af „167“ — Grisens Skibsnummer — til at forsvinde i Fredelighed, og Chefens Nærværelse skulde være en yderligere Stimulans. Men alligevel — Gud ske Lov, at Resten af det kære Dyr var blevet saltet ned til senere Brug! Og saa gav han Mesterkokken Ordre til at sørge for en rigtig lækker Æblekage til Dessert — han havde i Cadiz købt en fin, gammel Amontillado, som vilde staa udmærket hertil.

At Chefen havde gjort Messen den Ære at modtage en Skinke og derfor rimeligvis selv hver Dag havde spist „167“ til Middag, lod Messeforstanderen til fuldstændig at have glemt.

Officererne ventede i Messen, og saa snart Næstkommanderende kom med Chefen, gik man til Bords. Konversationen drejede sig, som rimeligt var, om Neapel.

„Hvor mange af de Herrer har været her før?“ spurgte Chefen, da Indledningssnapsen var drukket.

„Jeg var her som Lærling med „Hejmdal!““ svarede Trediekommanderende, Kaptajn Bruhn.

„Ja, det er jo noget siden! Og virkelig ikke flere?“ Chefen saa sig spørgende rundt langs Bor-

det. „Det var dog mærkeligt mellem saa mange Officerer. Ikke engang Næstkommanderende?“

„Nej,“ svarede denne, „ganske vist er det nu fjerde Gang, jeg er i Middelhavet; men jeg er stadig gaaet klar af Neapel!“

„Kommandøren har jo været her et Par Gange?“ bemærkede Intendanten.

„To Gange udkommanderet og en hel Maaned sammen med min Hustru under en Orlov for et Par Aar siden. Jo, jeg er ganske godt kendt baade i Neapel og i Pompeji, og jeg raader enhver af Dem, mine Herrer, til at aflægge den lille Oldtidsby et Besøg. Det maa særlig være noget for Dem, Doktor! Deres Morbroder har naturligvis fortalt Dem en Mængde om Udgravningerne?“

Linds Morbroder var den kendte Specialist i Oldtidshistorie, Professor Lieberkind. Og Professoren havde saa rigeligt forsynet sin Nevø med lange, lærde Forklaringer over Byen og dens Historie, at det til Slut var løbet helt rundt for den unge Mediciner. Hvad huskede han af alt det, der stod i de lange Rækker af Lærebøger hjemme hos Morbroderen? Ikke en Tiendedel! Og dersom det ikke var fordi Tove Lieberkind, Professorens Datter, var den sødeste og mest henrivende lille Kusine, en ung Læge kunde ønske sig, havde han heller ikke holdt Pinen ud, men var forlængst flygtet langt bort fra Videnskabsmandens Rækkevidde.



Julia Sabina og Duumviren.

Selv nu løb Tanken om de frygtelige Timer under Morbroderens velmente, men uhyre grundige Forsøg paa at præparere ham med det forestaaende Togt for Øje, gennem Linds Hjerne og medførte en Fornemmelse af Uhygge, da han svarede Chefen:

„Mere end nødvendigt til mit Behov, Hr. Kommandør! Han har oven i Købet medgivet mig en tyk, maskinskrevet Vejledning over det, jeg særlig skal lægge Mærke til. Men skal jeg følge den, faar jeg vist Lov til at tilbringe al min Tid under Opholdet her ude i Pompeji, om det saa endda strækker til!“

Chefen lo og svarede:

„Efter hvad jeg kender til den lærde Herre, tænker jeg, at De gør klogest i at gemme Vejledningen paa Bunden af Deres Skrivebordsskuffe, kære Doktor. Desværre kan jeg ikke selv paatage mig at være Cicerone for de Herrer, ellers vilde det have været mig en stor Fornøjelse, for saa snart Repræsentationspligterne her er overstaaet, tager jeg op til Gesandten i Rom. Men Konsulen fortalte mig i Dag, at hele Besætningen, delt i to Hold, faar Lejlighed til at komme derud, ledsaget af Herrer fra Konsulatet, der vil fungere som Tolke for de stedlige Førere, saa at Udgravningerne kan beses under kyndig Vejledning. De Herrer er selvfølgelig velkomne paa Holdene, og De, Doktor, kan jo som hørende til „Borgerskabet“ gaa med begge Dage, om De har Lyst.“

„Mange Tak, Hr. Kommandør, det vil jeg gerne. Jeg har stor Lyst til at se, om der ikke et eller andet Sted skulde være noget, jeg kunde tage en lille Skitse af til at glæde Morbroder med som Tak for hans Ulejlighed.“

„Det finder Doktoren sagtens,“ sagde Kaptajn Bruhn. „Der er en stor Del velbevarede antikke Boliger med Søjlegange, pragtfulde Vægdekorationer og mange skønne Kunstværker, skønt jeg ikke husker ret meget af det!“

„Man bør dog ikke møde med for højt spændte kunstneriske Forventninger,“ advarede Chefen. „De maa huske, at Pompeji blot var en lille Provinsby, der stod i samme Forhold til Rom som — skal vi sige Korsør til København. En livlig Handelsplads med Skibe i Havnen ved Sarnusflodens Udløb, og med stort Liv og Røre i de smalle Gader. Den har sikkert været fornøjelig at bo i; men dens Kunst var kun maadelig. De bedste Ting som Alexandermosaikken, Broncerne og de smukkeste Frescobilleder finder De paa Musæet her i Neapel. Men som sagt, et Besøg i den er alligevel en Oplevelse, der er værd at tage med, naar man er i Neapel. Interesserer det Dem, skal jeg gerne ved Kaffen give Dem et Par Tips til Turen.“

Officererne takkede.

Messeforstanderen, som med Sorg havde set, hvor forsvindende lidt der blev spist af det gode Flæsk, lod Desserten servere. Den gjorde absolut mere Lykke. Med et lille Smil om Lærerne løftede Chefen sit Glas, nød med Velbehag den gamle Amontillado og henvendte sig derefter til den samlede Messe:

„Mine Herrer! I Morgen kommer Konsulen med Damer om Bord til Middag hos mig. Jeg haaber ogsaa at se saa mange af Dem, som er tjenstfri, og i Anledning af Juleaften garanterer jeg for, at De ikke under nogen som helst Form skal blive udsat for den Sindsbevægelse igen at komme for Boven af „167!““

Medens alle Neapels Kirkeklokker ringede Julen ind, samledes om Bord i „Valkyrien“ hele Besætningen nede paa Agterbanjerne, hvor et med hvide Lys og kunstig Sne pyntet Juletræ var opstillet. Ved Træets Fod var indrettet smaa Reoler,

og her laa en Julegave til hver Mand om Bord. Da Chefens Gæster, Konsulen med Familie samt nogle Herrer fra Konsulatet, var kommet, indledede Kommandøren Julefesten med at hyde Velkommen og ønske alle en glædelig Jul. Det lille Skibsorkester spillede „Det kimer nu til Julefest —“, og snart lød den kendte, dejlige Julesalme fra de mange, kraftige Mandrøster. Julestemningen i Forbindelse med de Ord og den Melodi, Folkene saa ofte havde sunget hjemme i deres kæres Kreds, gjorde denne Gudstjeneste festlig og højtidelig. Alle sang med, og selv om de ikke sang lige rent, saa sang de af et fuldt Hjerter.

Efter at Salmen var sunget, oplæste Næstkommanderende Juleevangeliet, og saa sang alle igen „Dejlig er Jorden —“.

Chefen tog atter Ordet.

„Som sikkert alle ved, er det i Dag vor Dronnings Fødselsdag. Jeg vil derfor ogsaa indbefatte Hendes Majestæt i det smukke gamle Ønske, som altid afslutter Gudstjenesten i en dansk Orlogsmænd: Gud bevare Kongen!“

Alle gentog disse sidste Ord, og dermed var den højtidelige Del af Julefesten forbi.

Ved en Tombola var der Uddeling af Numre til Gaver, bestaaende af Smaating, indkøbt rundt om i de forskellige Havne, „Valkyrien“ havde besøgt. Der var Skaale og Bægre af Metal, Silketørklæder og Tæpper fra Algier, Fotografirammer og Papirknive fra Malta, smaa Gondoler, Spejle og Mosaikgenstande fra Venedig samt meget andet. Samtidig fik hver Mand af Besætningen udleveret Cigarer og Frugt, og straks efter blev der pebet til Skafning.

Skibs-Menuen lød paa Risengrød med sødt Øl, Flæskesteg og Punch, og hos Chefen samledes Gæsterne med Officererne til den lovede Julemiddag — uden „167!“.

Første Juledag om Eftermiddagen sad Lind paa den gamle Brønd, som staar der i Pompeji, hvor Strada Concolare og Vico di Narcisso mødes. Brønden er et firkantet Stenbassin, hvis Rand endnu bærer Spor af de mange Tusinders Hænder, som i sin Tid havde støttet sig til den. Bagude til venstre kunde han gennem Herculaniumporten se ud over den lange Gravgade, og helt i Baggrunden til højre tonede Vesuv frem med sin evige, slanke og pinjeformede Røgsøjle.

Doktoren havde sammen med Dronningens Kvarter travet rundt i Ruinbyen i flere Timer og dog kun naaet at faa et flygtigt Overblik over alt det, der var værd at se, men han havde dog gjort en Opdagelse. Paa Vejen ud til Gravgaden lagde han Mærke til et Hus, som laa tæt ved Casa a tre Piani — „Huset med de tre Etager“. Det var kun et mindre Hus, men i dets Peristyl laa en aldeles bedaarende Have. De slanke Søjler, et skønt dekoreret Husalter ovre i det ene Hjørne og Springvandet midt i det lille Piscina dannede sammen med de nyplantede Smaatræer og Buske et henrivende skønt Billede, og han saa straks, at her var Motivet, han vilde male til Morbroder Professoren.

Vejret havde om Formiddagen været mildt og behageligt køligt, men nu begyndte Solen at genere. Straalerne ramte lodret ned paa de flade, graa Lavablokke, Brolægningen bestod af, ophedede dem og farvede dem lysende hvide. Inde i de tagløse Bygninger skinnede Væggenes røde, sorte og grønne Farver saa friskt og kraftigt, at de saa ud, som om de var malet for ganske nylig. Liv og Skønhed straaledes Øjet i Møde fra Søjlerne skallerede Slanghed, fra alle de dristige, eien-dommelige Dekorationer og Vægilleder. Men alt det Lys generede, og Varmen virkede besværligt og søvndyssende.

Det var altfor trættende at trave rundt. Sine Malereksvisiter

havde han hos sig, og da Landlovsholdet gik videre, foretrak han at blive siddende og male.

Akvarellen var blevet meget vellykket. Saa havde han rejst sig og var begyndt at pakke sine Sager sammen; men var derved saa uheldig at tabe en af de løse Farver. Da han bukkede sig efter den, fik han tæt ved Randen af Piscinaet Øje paa en lille, graa Klump, der syntes at være sparket op af Jordlaget. Uden egentlig at tænke over det havde han samlet den op, taget sin Lommekniv frem og skrabet lidt paa den — og saa var den pludselig gaaet i to Stykker, hvorved han havde set Halvdelen af en lille Ring komme til Syne i det ene. Han havde saa puttet Ringen i Lommen, pakket Rekvizitterne og Akvarellen sammen og forladt Huset.

Det havde været hans Mening at gaa ned til Hotellet lige udenfor Udgravningerne, hvor han havde aftalt at spise Middag med de øvrige Officerer, men da han naaede den gamle Brønd, havde han sat sig paa den og var begyndt at undersøge den lille, haarde graa Klump nøjere.

Det syntes at være en Slags Lava eller Lapilli, Ringen sad i, og med lidt Besvær lykkedes det ham at faa skrabet den frem. En almindelig Fingerring af Jern, lidt bredere paa den ene Side, og ret ubersørt efter at have ligget saa mange Aar gemt i sin Klump. Et enkelt Sted var den mærket af Rust, men ellers glat og fejlfri. Paa Indersiden stod en næsten ulæselig Indskrift — han kunde se, at det var latinske Bogstaver, der var et U eller V, og længere henne, ved Siden af hinanden, S og A.

Hvad mon den lille Ting vilde fortælle ham, om den havde Mæle? Det kunde han nok lide at vide. Han prøvede den paa sin højre Haands Lillefinger, og det kneb med at faa den paa Plads, det var rimeligvis en Kvinding. Egentlig en grim Ring, men den var i hvert Fald ægte og antik, og paa dens bredeste Stykke kunde en lille Kamé passende indfattes. Den vilde saa sikkert tage sig ud paa Toves venstre Ringfinger, det var jo netop et originalt Smykke for en arkæologisk Professors Datter.

Og saa begyndte han at pudse Ringen blank med sit Lømmetørklæde.

Ja, hvem mon der havde baaret den i hine svundne Dage, inden Pompeji blev dækket under Vulkanens Aske? Det var nu alligevel underligt, her sad han med en omtrent to Tusinde Aar gammel Ring paa Fingeren — — sidst havde den vel siddet paa en skøn Patricierindes Finger — maaske paa en Præstindes — — eller snarere paa en eller anden ung Slavindes, for det var jo kun en tarvelig Jernting — —

Hvad var nu det?

Der kom nogle Børn løbende henne fra Vico di Mercurio, de drejede om Hjørnet og standsede udfor det lille Hus, han lige havde forladt. Det var dog mærkeligt, her var ellers saa øde — og hvor stille de løb! Han kunde slet ikke høre dem, og da de kom nærmere, saa han dog, at de baade raabte og lo, men hørte stadig ikke en Lyd! Der kom flere, endnu flere, mange — ogsaa voksne — og i saa underlige Dragter!

Og nu var Husene rundt om ogsaa forandret — der var Tag over dem, der hang brogede Tæpper ud fra Vinduerne, Facaderne var smykket med Blomsterguirlander, og i Butikkerne og udenfor disse stod handlende og snakkende Mennesker — men saa lydløst og stille alt var, det forekom ham, som om han saa en Pantomimeforestilling eller en Række levende Billeder for sig!

Nu samlede de mange Mennesker sig paa de to smalle Fortove og Iøftede hilsende og vinkende Armene i Vejret, idet et Optog skred frem langs Gadens Midte. Først kom nogle Drengene med brændende Fakler — saa mærkværdigt her i det

stærke Sollys! Derefter en Del unge, blomstersmykkede Kvinder, syngende og dansende. Nogle af dem spillede Guitar og Fløjte, andre slog Tamburin, Cymbler og Triangel. Efter dem fulgte fire unge Mænd med nøgne Overkroppe, lange hvide Skørter og med Hovederne raget fuldstændig skaldet; i Hænderne holdt de ejendommeligt formede Instrumenter, der mest mindede om smaa Tennisketsjere. Og lige bag dem gik ganske ene en ung Kvinde, indhyllet i lette, hvide Slør og med en Blomsterkrans om det svære, rødgyldne Haar. Hendes Arme var blottede, men paa dem, om Haandleddene og paa Fingrene funkede Mængder af Ringe, næsten alle formet som Slinger og prydet med ædle Stene. Ansigtet var utildækket — hvor var hun dog smuk! Om Halsen bar hun en svær Guldlænke med mange nedhængende Dupper; den endte midt paa Brystet med en stor Medaillon.

Jo, hun var vidunderlig skøn, den unge Kvinde; Lind havde aldrig set en saa henrivende Kvindeskikkelse — og dog var der noget ved de smukke Træk, som forekom ham saa bekendt.

Men det var saa underlig uvirkeligt alt sammen. Det syntes, som om han selv var fuldkommen usynlig for alle disse Mennesker, der lydløst bevægede sig uden om ham og ikke tog det ringeste Hensyn til ham. Hvad var det dog for noget mystisk, utroligt noget, han oplevede?

Ved Indgangen til det lille Hus holdt Toget stille. Børnene og de unge Kvinder stillede sig op ved begge Sider af Døren, og de fire halvnøgne Mænd med de blanke, skaldede Isser løftede deres sære Instrumenter og rystede dem, som om det var Rangler. Saa aabnedes Indgangsdøren, nogle ældre Kvinder kom til Syne i Vestibulen og rakte den unge, hvidklædte Kvinde en Krukke med Vand og en brændende, pragtfuld Bronzelampe. En ung Mand traadte ud fra Huset, han var klædt i en snehvid, guldbræmmede Tunika og havde, ligesom den unge Kvinde, en Blomsterkrans om Haaret. Han bøjede sig for hende og spurgte hende om noget, hun svarede og rakte sin Haand frem, og Lind saa nu, at Manden satte en Ring paa hendes Finger — han saa tydeligt, som om det var et Nærbillede i en Film — at det var en simpel Jernring, ganske som den, Lind selv i Øjeblikket bar paa sin Finger. Og da det var gjort, løftede de fire unge Mænd Kvinden højt op paa deres Arme og bar hende ind over Husets Tærskel — — —

„Halløj, Doktor — sover De?“

Lind rejste sig langsomt; halvt drømmende stirrede han uforstaaende paa Harris, der rettede Spørgsmaalet til ham — saa sig forundret omkring — — — med eet var alt forsvundet, Børnene, Folkemængden, Pynten paa Husene — Ruinerne laa tomme, badet i Solskinnet, og ingen levende Skabning var at se i Nærheden undtagen den unge Løjtnant.

„Sov De, saa sov De i hvert Tilfælde med vidt aabne Øjne, Doktor! Hvor var De henne paa Tankens Vinger?“

„Sov jeg?“ gentog Lind langsomt. „Ja, det maa jeg vel have gjort!“ Han stod et Øjeblik stille og saa sig igen omkring. „Det var dog mærkværdigt, jeg syntes, at jeg lige havde sat mig ned her — — —“

„Hvad er det for en Ring, De staar og drejer paa?“ spurgte Harris interesseret.

Lind rakte Haanden frem.

„Jeg ved det ikke selv,“ svarede han. „Jeg fandt den oppe i Huset, da jeg var færdig med Skitsen. Den laa gemt i en lille Klump Lava eller saadan noget, som jeg tilfældig fik fat i.“

„Det er jo en gammel Jernring!“

„Ja, det er en Jernring. Det var en lignende, som den unge Kvindes — — —“

Julia Sabina bæres ind i Bryllupshuset.





„Aha — den unge Kvindes?“ afbrød Harris og saa spørgende paa Lægen.

„Vrøvl — jeg tror, at jeg drømmer endnu!“ svarede Lind undvigende. Han følte ingen Lyst til at fortælle sin Drøm, Oplevelse eller hvad det nu var, for senere at skulle blive Offer for Officerernes Drillerier. „Jeg sad her og faldt i Tanker — Varmen og det stærke Sollys gjorde mig døsig, saa jeg halvt vaagen, halvt i Søvnne begyndte at se Syner. Naa, her skal De se, Skitsen er færdig!“

Lind var usædvanlig tavs Resten af Dagen. Da de kom om Bord, havde han ikke Lyst til at deltage i Selskabeligheden i Messen, men lukkede sig efter Middagen inde i sit Lukaf under Paaskud af Hovedpine.

Han tænkte meget alvorligt over Dagens Begivenheder, men kunde ikke gøre sig klart, om han havde drømt eller oplevet noget mystisk,



overnaturligt. Var det et Drømmesyn, saa var det i hvert Fald en højst mærkelig Drøm, idet han vidste, at han aldrig havde set eller læst om en saadan Ceremoni som den, Drømmen havde vist ham. Og han kunde ikke frigøre sig for den Tanke, at Jernringen var Aarsag til det, han havde oplevet, enten det nu var en Drøm — eller noget andet. Han vidste ikke, hvad han skulde tro; men han var vis paa, at der i det, han havde set, var en Realitet, som han ikke kunde slaa hen som ren og skær Fantasi. Det var egentlig helt uhyggeligt, naar han tænkte rigtigt over det. Og saa virkeligt og tydeligt, det alt sammen havde været, bortset fra den absolutte dødsstille Tavshed.

Der blev banket paa Lukafdøren. Det var Næstkommanderende, som ikke kunde faa sin sædvanlige Aftenbride paa Grund af Linds „Hovedpine“, og derfor deltagende spurgte til hans Befindende.

„Det gaar bedre, Hr. Kaptajn!“ svarede Lind, der godt vidste, hvad Næstkommanderende egentlig vilde. Muligvis kunde en fornuftig Bride ogsaa virke gavnlige, saa han kom lidt paa Afstand fra de Tanker, der ikke vilde lade ham i Ro. „Jeg tror næsten,“ fortsatte han derfor, „at jeg tør gaa med til Aftenbriden!“

Denne forløb godt. Spillet beroligede, Whiskysodaen kølede. Da den sidste Rubber var spillet, gik de fire Herrer sammen op paa Dækket, passiarede, røg Cigaretter og spadserede en halv Times Tid i den herlige, svale Nat. Da han atter kom ned i sit Lukaf for at gaa til Ro, følte han sig saa dejlig træt. Men det var ham umuligt at sove, Tankerne og Spekulationerne over hans mystiske Oplevelse begyndte atter at plage ham. Til sidst kunde han ikke udholde det længere, han satte sig over Ende i Køjen, tændte sin Lampe, tog Akvarellen frem og begyndte at betragte den kritisk.

Og da var det, at det forunderlige atter hændte ham.

Medens han stirrede paa Billedet, fik han en Fornemmelse af, at han ligesom gled bort — Lukafvæggene, Dørken og Dækket forsvandt, og det var, som om han igen sad i Pompejihusets Peristyl. Han genkendte Søjlegangen, Springvandet, Alteret og det lille Piscina; Roser slyngede sig op langs Søjlerne, Himlen hvævede sig blaa og straalende over hans Hovede, og i Baggrunden saa han Konturerne af slanke Pinjer og høje Popler.

Og der, lige midt i Sollyset, stod hun.

Han kendte straks den unge Kvinde, han havde set om Eftermiddagen. Hun stod tæt ved Piscinaet og fodrede nogle Smaafisk, der svømmede rundt i det. Men nu var hun ikke indhyllet i Slør, havde heller ikke Blomsterkransen om Haaret. Hun bar en lang, hvid Klædeskjortel og over den et let, blegrødt Sjal eller Tørklæde, draperet over den ene Skulder. Hendes Arme, Haandled og Fingre var, ligesom sidst han saa hende, prydet med gyldne Ringe, og bag det venstre Øre sad en hvid Rose i det pragtfulde Haar. Hvor var hun dog skøn og yndefuld, som hun stod der og kastede Brødkrummer ud i det lille Bassin!

Saa drejede hun sig og vendte Ansigtet mod Lind — og pludselig vidste han, hvem det var, hun lignede. Det var jo Tove, blot med den Forskel, at Toves Haar var mørkt, medens den unge Kvindes havde den skønneste rødgyldne Farve.

Hun drejede sig, fordi hun blev forstyrret. Ud fra Huset kom en svær, ældre Mand, iført en ulden, hvid Toga. Manden var sikkert en fornem Person, men hans Ansigt saa oppustet og forsviret ud, og Lind vidste øjeblikkelig, at han ikke kunde fordrage den Fyr. Kvinden lod heller ikke til at være glad ved at se ham, men hun bøjede dog med stolt Værdighed Hovedet imod ham og rakte ham sin Haand. Og den var han

saa fræk at kysse! Han vovede at berøre hendes fine, hvide Haand med sine væmmelige, tykke Læber, ja, han kyskede den saa brutalt og graadigt —

Naturligvis, det var mere, end hun vilde finde sig i! Med et voldsomt Ryk rev hun Haanden til sig, men samtidig fløj en Ring af hendes Finger — Jernringen, hun havde modtaget af den unge Mand, den samme Ring, som Lind nu selv bar. Han saa paa sin Finger — og i samme Nu var Synet eller Drømmen forsvundet. Hvor var det dog underligt!

Lind sad og stirrede paa Akvarellen, helt forstumlet og uklar efter denne anden Hallucination. For en saadan var det altsaa, hvordan det saa end skulde forklares, og det var Jernringen, som spillede den direkte Aarsags Rolle. Bort med den! Det kneb lidt at faa den af Fingeren, han maatte behandle Knoen med Vaseline, før det lykkedes ham at faa Ringen til at glide over den. Men da den saa laa paa Bordet, og han træt og søvngig atter strakte sig i Køjen, vidste han, at han nu uforstyrret af forunderlige Syner vilde falde til Ro i Morfeus' Arme.

Og det passede!

— — —

Næste Aften var Chefen og Officererne til Middag med Bal hos Konsulen. Lind havde fornøjet danset med de nydelige unge Damer, Konsulen havde inviteret af Hensyn til Officererne, og var netop gaet ud paa Verandaen for at puste lidt og ryge en Cigaret, da Konsulen traadte ham i Møde sammen med en ældre Herre.

„Maa jeg præsentere Dem for Professor Mangini, kære Doktor!“

Lind blev præsenteret, og Konsulen fortsatte:

„Professoren har af Kommandør Nyberg hørt, at De er en Slægtning af Professor Lieberkind, som er Professoren bekendt fra forskellige videnskabelige Arbejder, og vilde derfor gerne hilse paa Dem!“

„Ja,“ indskød Professoren, „jeg vilde benytte Lejligheden til at bede Dem modtage nogle Smaating til Deres — var det ikke Morbroder?“

„Jo, Professor Lieberkind er min Morbroder!“

„En Mand, hvis Navn er godt kendt og højt agtet hos os, Hr. Doktor. Jeg vil gerne sende ham nogle Erindringer fra Pompeji, foruden mine venligste Hilsener.“

„Jeg overlader Dem til Professoren, Doktor Lind!“ sagde Konsulen smilende. „Vil De vide noget om Pompeji, finder De ingen kyndigere Vejleder end Professor Mangini!“

Dermed gik Konsulen ind til sine selskabelige Pligter.

Lind var glad ved at træffe den kendte Arkæolog. Det passede ham udmærket, for her var en Lejlighed til at faa at vide, hvad det var for en underlig Ring, han havde fundet. Og han gik lige løs paa Sagen.

„Maa jeg rette et Spørgsmaal til Hr. Professoren? Jeg var i Gaar ude i Pompeji for at male et Billede til min Morbroder, da jeg tilfældigvis i Peristylet til et lille Hus oppe i Strada Concolare fandt denne Ring. Den laa gemt i en lille Klump stenhaardt Ler!“

„Nej se,“ udbrød Professoren, da Lind tog Ringen op af Vestelommen og rakte ham den, „det er skam ikke et helt almindeligt Fund! Det ser ud som en Ægtering!“

Med en Lommelupe undersøgte Videnskabsmanden indgaende Ringen, gned paa den, vendte og drejede den.

„Der er ingen Tvivl om det,“ erklærede han saa, „det er en Ægtering. Og det er en Kvindes, det siger jo Størrelsen; men forøvrigt er Damens Navn graveret inde i den, skønt meget utydeligt. Lad mig nu se — der staar to Navne, og det første er ganske sikkert Julia. U'et er helt læseligt, J'et og IA

kan ogsaa tydes — jo, der staar Julia! Men det andet Navn kan jeg desværre ikke finde ud af nu; men det begynder utvivlsomt med SA — De kan selv se!“

Professoren rakte Lind Ringen og fortsatte:

„De gamle Romere benyttede altid en Jernring som Ægtering. Saa snart Kontrakten mellem Brudgommen og Brudens Fader var underskrevet, blev Bruden ført til sit fremtidige Hjem, hvor Brudgommen modtog hende ved Husets Tærskel og satte Ringen paa hendes Finger. Samtidig spurgte han om hendes Navn, og hun skulde da svare: „Hvor Du er Gajus, vil jeg være Gaja!“

Forbavset stirrede Lind paa Professoren.

„Men det var jo det, jeg saa!“ udbrød han saa.

„Det, De saa?“

„Ja — eller drømte, jeg ved ikke selv, hvad det var. Men jeg havde Fornemmelsen af, at jeg var vaagen, og selv usynlig overværede det, jeg saa!“

Og Lind fortalte nu den stærkt interesserede Videnskabsmand de to Oplevelser, han havde haft i de faa Timer, Ringen sad paa hans Finger.

„Det er altsaa et virkeligt Syn, De har haft!“ udbrød Professoren, da Lind var færdig. „Og jeg tvivler ikke om, at den Omstændighed, at De paa Deres Finger bar den Ring, Brudgommen i sin Tid satte paa Brudens Finger, og som hun senere mistede der, hvor De saa mange Aar efter fandt den, er Aarsag til Deres Syn!“

„Det var altsaa en Slags Bryllupsceremoni, jeg først saa?“

„Akkurat! Optøget, hvor Bruden førtes til Brudgommens Hus, modtog Vand og Ild, fik Ægteringen paa Fingeren og af Præsterne blev baaret ind over Husets Tærskel.“

„Var de halvnøgne, skaldede Mænd da Præster?“

„Det var, saavidt jeg forstaar af Deres Forklaring, Isispræster. Den ægyptiske Guddom Isis, Jordens store Moder, dyrkedes meget i Pompeji. Har De ikke set Ruinerne af Isis-templet? Jo, de var ganske sikkert Isispræster, og det mærkelige Instrument, de ranglede med, kaldtes Cistrum og benyttedes ved Isisdyrkelsens Mysterier.“

„Men saa det andet Syn?“

„Ja, det var da egentlig ikke noget særligt. Det viste jo blot, hvorledes den ukendte Julia mistede den Ring, De fandt!“

„Det er dog forunderligt!“ udbrød Lind.

„Ja — men er det mere forunderligt end for Eksempel Radiotelefonien?“

Lind svarede ikke. Det var saa overvældende alt sammen, saa stik imod det, Fornuften sagde ham — mod alt, han havde lært og hidtil troet. Men der var altsaa mystiske Kræfter til, han havde selv oplevet det.

Saa slog en Tanke ned i ham.

„Det var nu mærkeligt, at Kvinden havde et saa lyst, rødgyldent Haar, var let ikke, Hr. Professor?“

„Aa nej, det var det slet ikke! Hun havde blot farvet — eller rettere affarvet det, som det var Mode dengang. Daidens Kvinder var nemlig ikke bedre end Deres yngre Søstre, som danser derinde i Salen. Snarere værre! De malede og smin-

kede sig og brugte alle Slags Skønhedsmidler — ja, De kender jo Historien om Poppæa Sabina og hendes Bade i Æselmælk — ...“

„Poppæa Sabina — kunde det andet Navn i Ringen ikke være Sabina?“ afbrød Lind.

„Sabina? Meget muligt — maa jeg laane Ringen et Øjeblik!“

Professoren fik Ringen og betragtede atter nøje Indskriften.

„Jo,“ sagde han saa, „det kan godt passe! Julia Sabina, det kan der staa, der er netop fire ulæselige Bogstaver efter SA. Lad os blot kalde den skønne, ukendte Brud Julia Sabina! — Vær saa god!“

„Vedtaget!“ lo Lind og stak Ringen til sig.

„Og saa maa vi vist afbryde vor interessante Samtale, Doktor! Det har glædet mig meget at kunne hjælpe Dem lidt, men jeg tør ikke holde paa Dem længere. De unge Damer ser ikke venligt til mig, naar jeg saadan lægger Beslag paa en af de dansende Kavallerer!“

„Valkyrien“ fortsatte sin Rejse mod Hjemmet.

Efter Ophold i Marseille, hvor Sneen jævnt og stille drysede ned og indhyllede Byen, Havnen og Skibene i den hvide, nordiske Vinterdragt, og i Gibraltar, hvor der ikke var Sne, men Regn — drivende, silende Regn, stod Krydseren Middelhavet ud og fik straks i Spanskøen fint Vejr. Dette holdt sig, bortset fra den uundgaaelige Dønning, Resten af Rejsen.

Lind tilbragte mange Timer i søde Drømme foran sin lille Kusines Billede. Fra Neapel, Marseille og Gibraltar sendte han hende Breve — fra de tidligere Opholdssteder havde det kun været Postkort. Og Brevene blev længere og inderligere for hver Gang. Tanken om hende og Hjemkomstens Glæde opfyldte den unge Læges Sind saa stærkt, at han Dag for Dag blev ligegyldigere for Samlivet med Kammeraterne i Messen og mere og mere holdt sig for sig selv. „Hjem til Tove — hjem til Tove!“ lød Maskinens taktfaste Sang i hans Øre, og stadig spurgte han om Vejr, om Fart og udløben Distance.

Saa en Aften fandt han atter paa at sætte Jernringen paa Fingeren, lagde sig paaklædt paa Køjen og forsøgte at tænke paa Drømmesynerne fra Pompeji. Men det var forgæves. Det lille antikke Peristyl med Piscinaet, Altre og de sydlandske Træer og Blomster forvandlede til Villahaven paa Frederiksberg, og i Stedet for den gyldenblonde Julia Sabina saa han Tove med det dejlige, mørke Haar og de klare, blaa Øjne for sig. Saa var han klar over, at Jernringens Kraft var brudt — en anden, stærkere Magt havde bemægtiget sig ham.

Der staar kun tilbage at fortælle, at endnu engang smykkede den gamle Ægtering en Bruds Finger. Da var den lille Kamé indfattet i den, og det var Tove Lieberkind, som bar den, da hun en smuk Julidag rakte Lind Haanden for Altret i Frederiksberg Kirke.

Men Professoren fik aldrig sin Akvarel. Den blev indrammet og ophængt over Linds Skrivebord, og det var der, jeg saa den og hørte hele Fortællingen om den og Jernringen.



fruen", søsat
1825. 46 K. 705 L.
Solgt 1865.

Orlogsskibet „Danne-
broge“, søsat 1739.
70 K. 1177 Læster.
Ophugget 1759.

Korvetten „Galathea“,
søsat 1831. 26 K. 408
Læster. Var paa Jord-
omsejling 1845-47. -
Solgt 1862.

Orlogsskibet „Christian
den Ottende“, søsat 1840.
74 K. 1398 Læster. Sprang
i Luften i Eckernførde
Fjord d. 5. April 1849.

Den sidste Fregat

De brede Porte tav i *Jyllands Sider* -
med andre Røster taler nye Tider,
men, hvad I raabte med Jer vrede Stemme,
det vil vi danske ingensinde glemme.

Og skal vi væрге os mod Vold og Vunde,
saa vil vi lære af de lukte Munde,
og faar vi ikke Brug for Krigens Lære,
saa hvisker de om Stolthed og om Ære.

Forlængst forstummed' Jublen efter Slaget,
forlængst stod sidste Skansevagt om Flaget,
og de, som fra Din Lønning lo mod Døden,
er alle mønstret af i Aftenrøden.

Orlogsskibet „Øresund“,
ex. „Dronning Caroline
Mathilde“, søsat 1766.
70 K. 1226 L. Grundsæt
1802 ved Prøvestenen.

Orlogsskibet „Valdemar“,
søsat 1828. 74 K. 1344 Læ-
ster. Ophugget 1869.

Skruekorvetten „Thor“,
søsat 1851. 12 K. 260 HK.
189 L. Kasseret 1877.
Figuren er anbragt paa
Holmen.

Korvetten „Najaden“, so-
sat 1820. 20 K. 266 Læster.
Solgt 1852.

Fregatten „Christians-
borg“, søsat 1746. 30 K.
349 L. Ophugget 1756.

Fregatten „Fylla“, so-
sat 1816. 36 K. 601
Læster. Solgt 1853.

Fregatten „Thetis“,
søsat 1840. 46 K. 713
Læster. Oph. 1871.

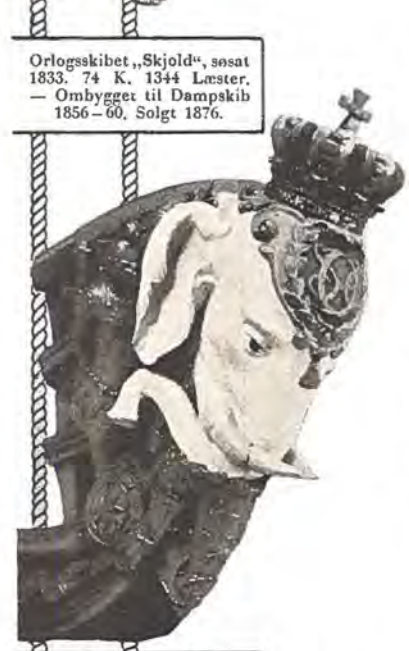




Skruekorvetten „Hejmdal“, søsat 1856. 16 K. 260 HK. 302 L. Ophugget 1888. Skibet deltog i Kampen ved Helgoland 1864.



Skruefregatten „Jylland“, søsat 1860. 44 K. 400 HK. 776 L. Deltog i Kampen ved Helgoland 1864. Sidste Togt 1886-87 (derefter Kaserneskip, solgt 1908). Skibet skal bevares.



Orlogsskibet „Skjold“, søsat 1833. 74 K. 1344 Læster. — Ombygget til Dampskib 1856-60. Solgt 1876.



Orlogsskibet „Elephanten“, søsat 1741. 70 K. 1279 Læster Ophugget 1760.

Orlogsskibet „Dannebrog“, søsat 1850. 72 K. 1427 Læster. Ombygget 1863 til (panserklaedt) Dampfregat med 18 K. og 400 HK. — Under Krigsdrustning 1864.



Orlogsskibet „Frederik den Sjette“, søsat 1831. 74 K. 1344 Læster. Ophugget 1872.

Alle Tider

Forlængst blev Dine Fald og Skøder slækket, saa Sejlene sank sukkende mod Dækket, forlængst blev slukt de duvende Lanterner, men Fløjene skal løfte sig mod Stjerner.

De Fremmede skal øjne langt, langt ude den høje Rejsning i den gamle Skude, vort Vartegn, som skal lægge dem paa Sinde: »Det er et trofast Folk, som bor derinde — «

Og naar Dit Vartegn over Bølgen troner, vi ser hint stolte Tog af Gallioner, som her er tegnede til Hæders-Minde, fra svundne Tider dukke frem — og svinde.



Hjuldampskibet „Holger Danske“, søsat 1849. 7 K. 260 HK. 770 Tons. Solgt 1876.

Orlogsskibet „Friedericus Quintus“, 1753. Modelleret af Wiedewelt. Ikke benyttet.



Orlogsskibet „Lanland“, søsat 1711. 50 K. 684 L. Ophugget 1762. Var et af Tordenskjolds Skibe.



Fregatten „Tordenskjold“, søsat 1852. 44 K. 859 L. Ombygget til Skruedampskib 1862. Udlagde 1870-72 Kabler (for Store nordiske Telegrafelskab) i Kina og Japan. Solgtes 1872.



Fregatten „Vildmanden“, søsat 1754. 16 K. 153 L. Ophugget 1773.



FLODEN OG HAVET

EN AFRIKANSK FANTASI AF OSCAR KNUDSEN
MED TEGNINGER AF FORFATTEREN

ENGANG kom der vandrende tre Elefanter ude fra Øst, tavse og stilfærdige gik de gennem Busklandet, indtil de naaede Flodens Bred, og her gjorde de Holdt og tænkte længe uden at tale. Endelig spurgte den ældste og største af dem, om nogen i Steppen, ved Floden eller i Skovene vel kunde sige dem, hvor Floden løber hen?

Da ingen kunde give dem Svar paa deres Spørgsmaal, græssede de længe i dybe Tanker paa Engene inde i Ngoro-Skoven, og deres Øjne var sørgmodige.

Ingen af Dyrene vovede at spørge de fremmede Elefanter, hvorfra de kom, eller hvorhen de gik. Og den næste Morgen inden Solopgang vandrede de videre langs Ruindjiflodens bugtede Løb. De traadte forsigtigt for ikke at knuse den spirrende Durra under deres store Fødder, og overalt hvor de kom frem, rettede de det samme Spørgsmaal til Dyrene i Busklandet:

Hvor løber Floden hen?

Men ellers talte de ikke med nogen.

Rygtet om de tre Elefanter og deres mærkelige Spørgsmaal løb over hele Busklandet, og underligt var det, for Savannerens Dyr begyndte snart at spørge hinanden om det samme, som Elefanterne havde spurgt dem om:

Hvor mon Floden løber hen?

Bøflerne spurgte Næsehornene og Gnuerne. Gnuerne lod Spørgsmaalet gaa videre til Antiloperne. Antiloperne spurgte Vortesvinene og de langhalsede Giraffer. Og endelig naaede Spørgsmaalet Kuwi, den tusindaarige Skildpadde, paa Dommernes Plads ved Flodens Krumning.

Men Kuwi svarede bedrøvet:

„Ingen af os kender, hvor Floden løber hen. Men jeg ser, at vi nu maa have det at vide.“

Saa sendte han Bud efter de tre Elefanter, som paa den Tid græssede udenfor Mbinge-Landsbyen, hvor Floden løber ind i Makungwa-Skovene mellem Vulkanerne.

De tre Elefanter fulgte Kuwi's Opfordring uden at tøve og kom til Dommernes Plads, hvor de blev hele Natten og talte med den tusindaarige. Og da Daggryet brød frem over

Bjærgene ude i Øst, begav de tre Elefanter sig af Sted for at følge Floden og finde, hvor den løb hen.

Og Kuwi lod alle Dyrene vide, at nu vilde de snart faa Svar paa det Spørgsmaal, der fyldte alle deres Tanker, og som gjorde dem urolige og hvileløse.

De tre Elefanter vandrede Dag efter Dag langs Flodens Løb. Kun om Natten gav de sig Tid til at græsse. Ellers hvilede de ikke i mange, mange Maaneskifter.

Regntid fulgte paa Tørtid, og Tørtid fulgte paa Regntid, medens de vandrede tavse og tankefulde. De spurgte ikke mere, hvor Floden løb hen, men fulgte kun dens hastende Vande.

Og en maaneklar Nat gik det op for dem, at nu maatte de snart have naaet deres Maal. For Flodens Vand veg tilbage for dem, og de gik ud i den dyndede Flodseng, hvor Bølgerne ilede af Sted foran dem, som om de vilde sige til dem:

Følg med, følg med! Vi er naaet til Flodens Udløb.

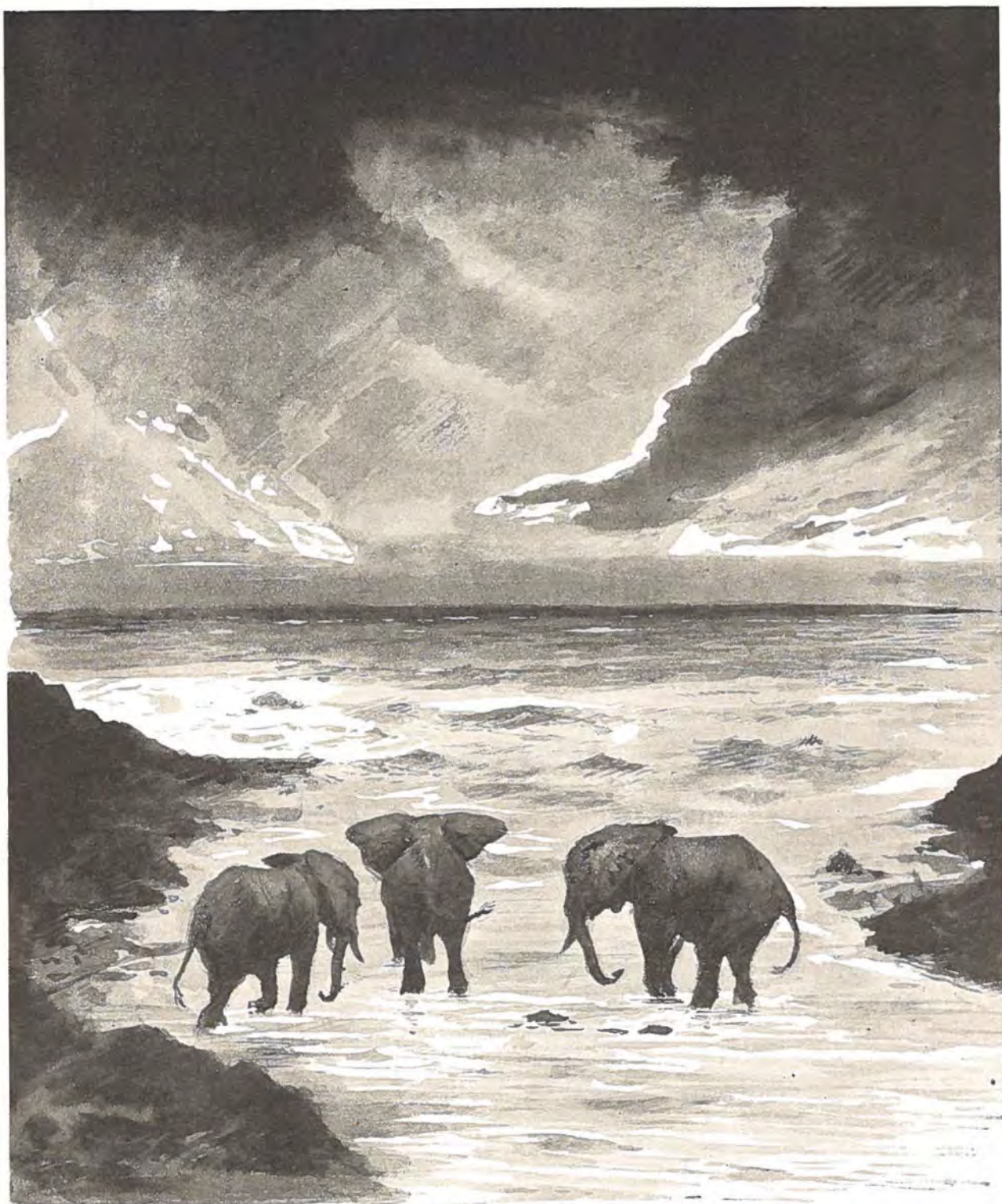
Tungt traadte Elefanterne i det vaade Sand, for de var trætte, meget trætte efter deres lange, lange Vandring og længtes efter at hvile.

Da saa de forude den vigende Flodbølge samle sig og blive til en uhyre vuggende Vandflade, uendelig i sin Udstrækning, forfærdende i sit Øde. Og de tre Elefanter blev tunge om Hjertet, for de forstod ikke, at de var naaet til det rullende Hav, og at Floden ikke var mere.

En isnende Rædsel greb dem, da de saa ud over den blinkende Havflade, der slyngede sine vældige Dønninger mod Kysten.

Drønet fra Havet under de jagende Skyer og Brændingens dumpe Brusen over Revenerne ved Flodens Munding fik de tre Elefanter til at skælve og fyldte deres Hjerter med Gru; for de mente, at det stadig var Floden, som de havde for sig, og de forstod ikke endnu, at de allerede var naaet til Vejs Ende.

Langsomt og tøvende vendte de om og sagde til hinanden, at nu vilde de gaa tilbage og fortælle, at deres Søgen havde været forgæves — forgæves — fordi Floden aldrig vilde



Da saa de forude den vigende Flodbølge samle sig og blive til en uhyre, vuggende Vandflade.

standse sit Løb, om de saa fulgte den og søgte hele deres Liv efter dens Udløb.

Og i det flakkende Maaneskær stred de sig trætte og modløse gennem det tunge Sand, og de syntes, at Vejen tilbage maatte blive haabløs lang. For nu havde de jo ikke længer noget Maal at gaa efter.

Men som de slæbte sig af Sted gennem det tørre Flodleje, mærkede de, at Vandet skyllede om deres Fødder, og da de vendte sig om og saa sig tilbage, kom Flodbølgen skridende mod dem som en vældig Vandmur. Og nu først forstod de, at der ikke var nogen Vej tilbage.

Da saa de tre Elefanter tavse paa hinanden, og de behøvede kun at se paa hinanden for at vide, at de alle tre tænkte det samme:

Det er godt — meget godt — at vi ikke skal gaa den lange, tunge Vej tilbage.

Saa lagde de tre Elefanter sig stille ned Side om Side med Hovedet vendt mod Floden og lod dens grønne Vande skylle hen over sig uden at klage.

Men ingen uden de selv fik at vide, at de dog til sidst havde fundet, hvad de søgte: „Flodens Udløb.“



Grønlandsk Boplads.

JUL I GRØNLAND —

JUL I GRØNLAND“ — den kan ikke skildres, den maa opleves. Man maa have oplevet lidt af Mørketiden med dens Ensomhedsfølelse og dens Rædsler for at forstaa, hvor vidunderlig dejlig Julen er deroppe.

Man maa altsaa selv til Grønland. 1904 den 13. Maj staa en ung Præst og hans Hustru nede paa den kgl. grønlandske Handelsplads. Nogle Dage i Forvejen er de blevet gift, og nu skal de paa Bryllupsrejse til Grønland — det bliver en lang Bryllupsrejse, for de skal op som Præstefolk og har bundet sig til at blive mindst 8 Aar deroppe — det maatte man dengang. De staa paa Kajen og stirrer paa hans kongelige Majestæts Barkskib „Thorvaldsen“ — det er den, de skal fare op med. Den er ikke stor, men den er køn — meget køn i deres Øjne med sin flotte Rigning og sit slanke Skrog. De gaar om Bord og træffer der Kaptajnen. „Naa, De vil til Grønland“, siger han, efter at han har hilst elskværdigt og lykønsket; „men hvor er Køjemadrasserne, lille Frue; hvis De tror, at De kan komme til Grønland uden en Køjemadrass, saa ta'r De fejl; den faas hos Madam Schmidt i Brogade.“ Der stod vi, nok lidt lange i Ansigtet begge to, men saa gik Vejen op til Brogade, Madrasserne blev købt og bragt om Bord, Køjerne redt med dem og egne Køjeklæder — prøv nu engang at gaa ned paa Pladsen, naar „Disko“ gaar — der kommer Passagererne ikke med Madrassen under Armen — tænk saa lidt paa Forskellen paa nu og da, men vid saa ogsaa, at ingen kan gaa lykkeligere og gladere om Bord nu om Stunder, end de to unge Præstefolk gjorde dengang.

Rejsen skal ikke skildres, vi skal jo til Grønland for at holde Jul. Den var lang — men Kaptajn, Styrmand, Matroser og Messedreng gjorde, hvad de kunde for at forkorte den. Elskværdigere Mennesker og dygtigere Sømænd har jeg ikke

truffet. Om det saa end stormede og hvinede og hev og peb i Sejl og Rig, da vi i 5 Døgn laa underdrejede ud for Kap Farvel, naar Kaptajnen eller Styrmandene var „paa Broen“, laa man trygt uden Frygt i sin Køje.

I Davisstrædet mødte vi de første Hvaler og Isfjelde — skønnere Syn jeg aldrig saa, da vi i Diskobugten krydsede op mellem de i alle Former dannede og i alle Farver skinnende Isfjelde med den pragtfulde grønlandske Kyst paa begge Sider og Indlandsisen i det Fjerne; 3 Kajakker kommer pilende ud mod os, de hejses op paa Skibet, og paa Dækket staa 3 smilende, glade Grønlændere; „Deres vordende Sognebørn“, siger Kaptajnen, og Begyndelsen til et Venskab, som holdt gennem de mange Aar, blev lagt.

Efter 6 Ugers Sejlads er vi atter i Land, i Kolonien Jakobshavn — Fjorden blaaner, Himlen er skyfri, Solen straal, Landet graaner med de nøgne Klipper, isprængt med grønt Græs, Blomster — den lille gule Valmue og blaa Klokkeblomst — titter frem overalt, Grønlænderne nikker og smiler, Børnene pludrer, Hundene hyler, de Danske hyder Velkommen — en prægtig Kolonibestyrelse med sin elskværdige Frue og unge, dygtige Handelsbetjente; nu staa vi foran vort Hjem, Jakobshavn Præstebolig, hvor Knud Rasmussen blev født — dér legede han sine første Lege, dér drømte han de Drømme, han siden gjorde til Virkelighed — dér stod vi nu og saa betagede over mod den i al sin Farvepragt straalende, altid lige betagende Disko-Ø — et Minde for Livet rigere, og ved Siden af os stod Koloniens daværende over alle Grænser gæstfri Præstefolk, hvormed et Venskab stiftedes, som gennem alle Livets senere Storme har staaet sin Prøve.

Men vi er kommet for at holde Jul. I November staa der i min Dagbog: I Dag saa vi Solen for sidste Gang.

Sommeren igennem havde den Dag og Nat skinnet uafbrudt, nu stod den som en luerød stor Skive lige over Fjeldkanten ude i Horisonten. Et Øjeblik stod den der, saa gled den ganske stille ned, medens vi stirrede paa den og saa smaa Sole overalt. — „Den kommer nok igen i Morgen,“ tænkte vi, men borte var den, og mørkere blev det Dag for Dag; inde i Stuerne gik man med Tranlampen Dagen igennem. Blomsterne visnede, og Bladene paa dem blev hvide, som stod de hjemme i en Kælder; midt paa Dagen straaede Stjernerne fra den dunkelblaa Himmel, en vidunderlig Stemning var' der over Landskabet, men Blodet blev tyndt hos Evropererne og Sindet irriteret, og alle Haande Beretninger om Fjældgængere „Krivitokker“, Spøgelsers og onde Aander gik hviskende fra Mund til Mund, Uhyggen bredte sig —

Men „Julen er kommet med Solhverv for Hjerterne bange“ — og den kom ogsaa i Grønland, maaske mere dér end noget andet Sted i Verden.

Forberedelsen til den begynder som i Danmark længe før Jul, og da alt det, som nu engang skal bruges til Jul, maa laves i selve Huset (der findes kun en Butik i Miles Omkreds, og den har ikke Juleudstilling), saa er Travlheden enorm. Der brygges og bages, der koges og brases, der syes og laves, for hver Grønlander maa Julemorgen møde i Kirken med splinternyt Tøj, Kanukker og Anorak med Perlekrans og Skindbroderier — og da der hverken findes Skomager eller Snedkere, har hver enkelt nok at gøre.

Efter første Søndag i Advent begynder de unge Grønlandere at komme sammen om Aftenen for under Kateketens Ledelse at indøve deres Julesalmer, og det er ikke rigtig Jul, hvis der ikke hvert Aar er nogle nye Julesalmer, digtede af de grønlandske Kateketer eller Præster. Lille Juleaftensdag udleveres Julekosten, d. v. s. hver Grønlander faar fra Butiken udleveret som Gave fra Kongen 5 Kvint Kaffe, 5 Kvint The, 5 Kvint Sukker, samt Brød, Gryn og Ærter, „at ingen Undersaat i Hans Majestæts kære Grønland skal lide Nød i den glade Juletid“, og da alle (selv den Nyfødte!) faar en Ration, er det et ret anseligt Tørklædefuld, en med mange Børn velsignet Husmoder bærer hjem.

Juleaftensdags Formiddag er Børnenes; de møder Kl. 10 i Kirken, fulgt af deres Slægt, og efter at der er sunget et Par Julesalmer, fremsiger hvert Barn nogle Linier af Juleevangeliet, selv de allermindste Børn møder paa Mødrenes Arm, og Moderen fremsiger Verset paa Barnets Vegne — en ganske køn Skik, som isørigt vist nu er ved at gaa af Brug.

Klokken 4 ringer Kirkeklokkerne igen, og nu strømmer alle til; koldt kan det være, bitterligt koldt, og Sneen ligger alenhøjt overalt; men inde i Kirken er der lunt og varmt, hele Kirken fyldes til sidste Plads, ja hver Tomme paa Gulvet er optaget, og naar Præsten er kommet, træder Stedets gamle Overkateket frem og læser „atåtarput — Fadervor“.

Oppe i Koret staar de unge Grønlandere og Grønlanderinder i deres maleriske Dragter; Kateketen giver et Tegn, og saa begynder de at synge deres flerstemmig indøvede Julesange; jeg mindes endnu som i Gaar den første Jul, jeg oplevede deroppe, da den af en nu afdød grønlandsk Præst forfattede Julesalme brusende fyldte Kirken: „Unuavok, nuna tarpok — — det var Nat og mørkt paa Jorden, men



Udstedet Narssak i Sydgrønland.

pludselig brød Lyset straalende frem fra Himlen“. Tænk saa paa, at man i Nordgrønland har gaaet et Par Maaneder uden at se Solen, i Tusmørke med Lys i Stuerne fra Morgen til Aften, og Sindet er begyndt at blive tungt og trist, afsøndret fra Verden som man lever (der var ingen Radio dengang!); saa pludselig (for Julen er der altid, før man ved det!) kommer Julen med Solhverv — og Taarerne vil frem, men maa holdes tilbage, for nu skal Præsten fremsige: „Pivordle — og det begav sig i de Dage“, det gamle, men dog altid lige nye Juleevangelium. Han ser ikke, at det hele paa en Maade er saa underligt fattigt, Kirkerummet og Belysningen, han ser kun de andægtigt lyttende Ansigter og Øjnene, som lyser ved Tanken om, at ogsaa for en Grønlander blev en Frelser født!

Efter Juleevangeliet følger endnu et Par Salmer, Udgangsbønnen lyder, og hver gaar til sit — ud i den mørke Nat, ud mellem de høje Fjelde, hvor Sneen dækker hele Landet, medens Stjernerne tindrer paa den frostklare Himmel og Nordlysene („de dødes Leg“) farer spillende i alle Regnbuens Farver frem og tilbage; foran og rundt om op ad Fjeldskraaningerne ligger alle de smaa Grønlanderhytter med Julelys i hvert eneste lille Vindue — det er saa smaa det hele, men netop derfor i de storslaaede Omgivelser saa uendelig stort — det er Jul!

I Hjemmet tændes Juletræet. Juletræ i Grønland! det lyder underligt i et Land, hvor der — fraregnet det allersydligste — intet Træ vokser; men man tager en Granstage, anbringer den i en Korsfod, borer Huller i den og stikker Pinde, omvundne med Revlingelyng, i disse, eller Enebærgrene. „Træet“ pynter man saa med Stjernen i Toppen og Julelys paa Grenene foruden al anden Julestads.

Saa fejrer man Juleaften, og kan hælde, at mangt et Øje dugges hos den, hvis Tanker gaar mod Hjemmet i Danmark, hvor ens kære nu ogsaa fejrer Jul — godt da at mindes, at det er den samme Bethlehemstjerne, der lyser her som dér.

Ved Midnatstid samles alle de unge Grønlandere for at gaa rundt fra Hus til Hus og synge Julesalmer. Kl. 6 Morgen kom de gerne udenfor Præstens Hus; saa tændte man et Lys og stillede det i Vinduet for at vise, at man var vaagen, og laa nu og frydede sig over den stemningsfulde Sang — tittede man ud af Vinduet, saa man hele Skaren staa der, og Fødderne gik i Takt, for koldt var det at staa stille ude i Sneen i undertiden 20—30° Kulde. Kl. 6½ kom den gamle Overkateket: „Er du vaagen palare — Præst — Glædelig Jul.“ For nu skulde Præsten op og ned i Kirken til Julemessen. Kl. 10 var der saa dansk Gudstjeneste, og Resten af Dagen gik med at gaa rundt i alle de smaa og store Grøn-



„Hans Egede“ ved Ninanak August 1909

lænderhuse og ønske glædelig Jul. — En lille Julefortælling har sneget sig ind i Dagbogen, maaske kan den ogsaa glide ind i „Vikingen“ og glæde en eller anden.

„Jútdlilekask“ — Julen var lige for Døren, det var ganske tydeligt.

Den smalle Kolonivej, der førte langs Elven ned forbi Assistentboligen og Tømmerværkstedet til Butiken er opfyldt af smaa legende, raabende, jublende Grønlænderbørn, der lige har faaet fri fra Skolen. Og se, nu kommer den unge Assistent, Smilet lurer i hans Øjenkroge, ham kan man vist holde lidt Grin med — og et Øjeblik er alt et Virvar af Snebolde. Men der kommer Kolonibestyreren, Manden for det Hele — for han holder i sin Haand den store Nøggle, der lukker op til alle de uanede Herligheder i Butikken. I Dag er han mild — det er jo Jul, og et Par Smaafyre, som løber om Benene paa ham, sætter han op i en stor Snedrive og putter Figener i Munden paa dem og de andre Børn. Nu sætter han Nøglen i Døren, Butiksklokken begynder at ringe for at underrette alle om, at nu handles der — der er næsten Juleklang i den i Dag, og Julehandelen begynder fra den eneste Butik i Miles Omkreds, Folk kommer, Folk gaar, Snakken gaar. Tørklæderne fyldes med alt muligt — der er Penge paa Lommen i Dag; det er der ikke altid hos Verdens fattigste, nøjsomste og glædeste Folk.

Pludselig bliver der Uro, to Mænd presser sig Vej ind; den ene er høj og ung, den anden gammel og hvidhaaret med et Ansigt furet af Vind og Vejr, gamle Elias og unge Ajuhan fra en Boplads fem Mil borte fra Kolonien; de er kommet ind i deres Kajakker for at gøre Juleindkøb i „Hovedstaden“.

Da Bestyreren ser dem, vinker han ad dem: „Kom kun, I skal faa Lov til at handle først, I skal jo hjem, inden det bliver Aften.“

De to handler for hele Bopladsen, og Listen er lang, saa det tager Tid. Endelig siger Bestyreren: „Naa, er der saa mere?“ „Ja,“ siger Elias, saa skulde jeg have det fineste Silketørklæde, som du har, til min gamle Kone,“ og det faar han, pakket ind i en fin Æske, medens Johan faar en stor Pose Figen med som Gave til Børnene paa Bopladsen. Saa gaar de to ned til Stranden, hvor deres Kajakker ligger, og pakker hele Indkøbet ned. — Tørklædet lægger Elias øverst, for det skal Konen have først.

Klokken er 10, og med Held kan de være hjemme Kl. 3. Fjorden ligger blank og rolig med de mægtige Isfjelde spredte rundt om, men Frosten er haard, og da de er kommet lidt ud, siger Elias, idet han peger paa en lille mørk Sky. „Niggerpolugpok, det ser ud til Sydøststorm, vi faar en haard Tur,“ — og det fik de.

Stormen kom over dem, langsomt arbejder de sig op mod Vejret, Søen slaar ustandseligt over dem og de smaa Kajakker, og i den haarde Frost fryser Vandet til Is; det bliver sværere og sværere at ro, for den unge gaar det, men for den gamle kniber det.

Da de kommer i Læ af en lille Ø, holder Elias op med at ro. „Jeg maa blive her, men du er ung og har Kone og Børn, ro du alene hjem, men — han tager den lille Pakke op og stryger med sin Haand over den og sine vaade Øjne —

tag dette med dig og giv Kistara det, og syng saa en Julesalme og bed et Fadervor med mig, inden vi skilles.“

De ligger stille ved Siden af hinanden i Læ af Øen, og den unge synger Julesalmen og beder, men saa ser han, at Elias har sluppet Aaren og er faldet forover — han er død! Saa hugserer han den døde ind til Øen og trækker Kajakken op, men glemmer, at det er Lavvande, og at Højvandet snart vil komme og føre Kajakken med den døde ud paa Havet igen.

Alene ror Johan

hjem, Vinden vender sig, og snart ser han Lysene fra de smaa Hytter paa Bopladsen. Derinde staar Grønlænderne paa Udsigtsklippen og stirrer ud, om de ikke snart kommer. Jo, der er de! Men kun én Kajak! Enhver véd, hvad det betyder. Johan lægger til, han træder ud af sin Kajak op paa Land, tung er hans Gang, Sorg præger hans Ansigt, og Stedets gamle Kateket gaar hen til Kistara: „Gud trøste dig, det var et tungt Budskab at faa, men Julen maa vi jo fejre, hør Kirkeklokken kimer.“

Det er en sørgende Skare, som gaar ind i det lille Kapel, men Kistara kan ikke gaa med. Hun gaar ud ad Klipperne langs med Vandet. Hun ser op mod Himlen, hvor Stjernerne funkler og Nordlysene farer frem og tilbage. Hun stirrer ud over Havet, hvor Maanen nu lyser. Hvad er dog det mørke der midt i den lyse Maanestrib? Det er Kajakken! Højvandet har taget den, og Strømmen ført den med sig; Sneen begynder at falde, hun ænsrer det ikke, men vader ud, faar fat i Spidsen af Kajakken, trækker den til Land og lægger den døde Mand i Sneen og sætter sig ved Siden af.

Sneen falder, dækker hende mer og mer, medens hun sidder stille; saa er det et Øjeblik for hende, som ser hun Luften opfyldt af Engle, som ser hun Himlen aaben og hører Englesangen tone i den hellige Julekvæld — hendes gamle trætte Øjne lukker sig i — Kistara har fulgt sin Mand i Døden.

Da Beboerne efter endt Kirkegang ser, at hun ikke er i sin Hytte, gaar de ud for at lede efter hende og finder hende og Manden. De henter en Baare og bærer dem begge hjemad; ovenover dem flammer Nordlysene, spillende i alle Farver, frem og tilbage over Himlen, snart blændende hvide, snart rødlige, snart broget gullige, snart lydløse, snart knitrende. „De Dødes Leg,“ mumler Grønlænderne, idet de skotter hen til Kateketen, som de véd ikke kan lide det gamle hedenske Udtryk. „Den store, hvide Flok,“ siger denne, og gaende foran Toget begynder han, medens Følget stemmer i med, at syng den gamle grønlandske Julesalme med Omkvædet: „Gud blev Menneske for vor Skyld, han blev en Frelser for os.“

En stille, men vemodig Julefest blev hint Aar fejret ved den lille grønlandske Boplads.

Erik Jespersen,
fhv. Præst i Grønland.



Lille Grønlænderhus.



Der startes til Emdedsrejse.

Gamle Poul Green

Af Axel Heidam — Illustreret af Oscar Knudsen

I.

GAMLE Poul Green havde en streng Kvind. Ond var hun ikke, men streng, det var Ordet.

„Jeg ved nok, hvorfor hun er streng,“ sagde gamle Poul Green til Madam Rummel — det var hende, der omme i Snapsehuset „Den laadne Hue“ skænkede ham mange, gode Drammer — „jeg ved det jo nok — for det



— for det er, fordi hun ingen Børn har.

er, fordi hun ingen Børn har.“ Madammen havde netop sagt til ham, nok saa rævepoleret, at det var godt for Poul, naar han nu kom hjem til sit, saa stod hans unge Kone i Døren og længtes efter ham. Nej — Poul forstod Finten. Det var slemt nok med Cathrine, at hun saadan var streng. „Men det er

nu det med Børnene, Madam Rummel — de er „Livsens Krone“ for en Kvinde.“

„Ja, han siger saa, Præsten,“ svarede Madammen.

„Vel gør han det ... men Madam, jeg fralægger mig ethvert Ansvar desformedelst ... og det har jeg sagt Cathrine, ethvert Ansvar med det, saadan med det med Børnene ... Skaal, Madam!“

Poul drak med Sindighed den skænkede livsvækkende Sybille-Bitter og fik en Kommenskringle til. Han stod en Stund, som kunde han nok have Lyst til at snakke lidt mere om Emnet: Cathrine.

„Næ—æ ... Madam Rummel — hm—hm.“ Han havde det engang imellem paa den Vis, at han pludselig kunde staa og glemme. Han var jo gammel, saadan godt oppe i Tredserne; hørte til dem, der havde lagt op, gik og drev og nuslede rundt som en Vaskebjørn, der ikke har det videre godt paa det tørre. Men tage til Havs? Aldrig for det! Nej, naar Gigten sidder og piber i Knoklerne — saa hellere paa Landjorden, naar galt skal være.

Poul havde engang før været gift. Marie hed hun, hans første Kone. Hun var død. Degnen havde skrevet et Gravvers over hende:

„Som yndig Rose, kort
Hun blomstred' blandt os her“

... ..

Det var, som manglede der to Linier; men ellers passede det godt, det med Rosen, mente Poul, for Maries Rose, hun havde en, og den stod i det sydøstre Hjørne af Havepletten, gik ud om Foraaret, som Marie var død om Vinteren.

Naa, saa gik han og drev ene om i nogle Aar, blev til

Aars og længtes efter Kakkelovnen. Saa fik han Cathrine i Huset som Husholder. „Hvad vil Poul ha' til Middag i Dag ... og ... jeg skal nok fyre godt op i Kakkelovnen ... og ... skal jeg læse lidt for dig ... og ... lad mig bare stoppe dine Strømper, Poul ...“ Saadan gik Snakken. Ja, Cathrine gik med Sorg i Sind og Vand i Øjnene. „Hvad er du bedrøvet for?“ spurgte Poul. Hun bare snøftede. „Sig mig det,“ bad han og klappede hende paa Skulderen. Saa ved Pokker selv, hvordan det gik til — Poul forstod det aldrig — men hendes Hoved laa pludselig hældet ind mod hans Skulder. Og dermed færdig, Poul. Han var der paa Livstid — fik hende paa Skødet. Naa — senere blev de saa gift.

Cathrine var et yngre, buttet og sværlemmet Kvindfolk med et hvast Mundtøj og blomstrende Kinder, rap paa Hænderne og med mange standsmæssige Dyder. — Arrigskaben kom senere — med Aarene.

Men gamle Poul Green var Filosof. „Hvordan bliver vel et Kvindfolk, naar hun skal leve sammen med saadan en gammel Knark som mig ... og ingen Børn faar.“ Der laa Hunden begravet, — Børnene — Livsens Krone — netop det, han havde talt med Madam Rummel om.



— hendes Hoved
laa pludselig hældet ind mod hans Skulder.

„Skal det saa være en bitte Malurt?“

„Aa — ja — saa — den sidste, hæ — hæ — —“

„Sign' godt, — og god Jul, Madam Rummel og hæ — hæ — glædelig Jul — og hils, hils.“ Hvem var nu det, der skulde hilses, naa jo — det var Børnene. Han var lidt ør i Hovedet.

„Og hils Børnene,“ raabte han, da han var kommet udenfor.

Poul drev af for en laber Kuling. Han var blevet lidt svag i Knæene — men bare gelinde, saa gik det nok. „Din Malurt ... den var minsæl — hæ — hæ — den var minsæl strambjør, Madam.“ Han var noget rød og varm i Toppen. „No — no — hæ — hæ.“ Det gik med smaa Kryds ned at Horsegyden mod Havnepladsen. Han standsede lidt for at navigere. „Naar du holder klods op i Vinden, Poul, styrer efter Las Sivertsens Skude, Poul, saa kan det aldrig gaa dig galt, Poul — saa klarer du „Nordstjernen“, udenom, udenom, Poul, der staar han jo, Jesper Dragon, i Værtshusdøren.“

Saadan tænkte Poul Green, mens han navigerede sig klar af Værtshuset, hvor Værten stod i Døren og vinkede.

„Nej — nej — du regner fejl,“ raabte han og krydsede videre, men mærkede Modvind. „Ingen Slinger, din Satan,“ mumlede han — det trak over mod „Nordstjernen“. Jesper Dragon holdt sig paa Maven og kluklo. „Vinden maa ha' vendt sig,“ for nu trak det mer og mer over ad Jesper til.

„Hun lystreer ikke,“ svarede Poul med et Brøl. Og saa sejlede han lige lukt ind i Stjernen.

„Det var den stiveste,“ sa'e Poul.

Nu sidder han og snakker med Jesper Dragon. Flasken paa Bordet — en Skraa mellem Tænderne, og Snakken gaar. Han sidder og praler. Det er ubegribeligt, hvad han har oplevet paa Kinakysten, dengang han var ung Kammesjuk, og Jesper, som selv har sejlet — han lyver forøvrigt selv, naar han fortæller Historier — og som kender gamle Pouls Fortællinger ud og ind, lister imellemstunder en Bitter i ham. Pouls Ansigt skinner som en nedgaaende Sol, omkranset af Hageskæggets graa Haar som hvide Uldskyer. En Visestump falder ham ind

„O høj, o høj, aa Liverpool, fy føj.

Ja, hun hed — Mary — Mary.

Jeg syn's du sa'e, jeg løj ...

„Du er en ædendes Hal-lunk, Jesper, sidder du her og drypper Bittere i mig.“ Han var pludselig kommet til at tænke paa Cathrine, som sad hjemme.

„Du er vel Mand i dit Hus — du har vel int' Timeseddel fra Madammen?“ spørger Jesper nok saa lumsk.

„Maddammen ... Cathrine ... du kan stole paa — jeg er

Mand i mit Hus.“ Han rejser sig halvt op og stryger sig over Ansigtet og glor haardt paa Jesper. Men denne sidder med et roligt Faareansigt, og Poul tænker ikke mere paa Fjendskab for det; men det var ligesom han kunde tænke sig, at Jesper vilde give ham en Finte.

Naa — Farvel saa, og Tak — og glædelig Jul — Tak, dig lige Maade og hils Konen — Tak for det ... Farvel — Farvel!

Gamle Poul Green var for en Gangs Skyld kommet ud paa det aabne Hav i Dag — ligefrem langt til Søs — hvor der ikke var ret langt mellem Drammerne. Det hænder jo — aa, ja, naar man efter et trælsomt Liv er blevet gammel og lagt op ligesom en frønnet Skude til Ophugning, at man lidt for Tidsfordriv lister om i Smaagaderne og hilser paa gamle Venner saadan op under Højtiden.

Men nu sejlede han hjemad i smult Vande til Madgryden, til Cathrine.

Det var Juleaftensdag og koldt. Der strøg en sviende Vind af Nordvest ind over Havnen, og Luften var lav, graa som Støv. Ude i Kimmingen dæmrede en Snetykning, og Søen buldrede ind over Stokken. Vinden svøbte gennem Gyderne og peb om Hjørnerne som Faarekyllinger og spændte nu og da Ben for gamle Poul, saa han var ved at vringle rundt.

Det var da ellers en stram Kuling, han var kommet ud i. „Nej — tøv, bitte Ven, en la'er sig ikke saad'n rasle rundt.“ Han huggede Træskohælene i Broen, stod saa et Øjeblik, som han tænkte sig om. „Din' Drammer var allenfals kras nok til

Livet — Jesper Dragon.“ Han følte Kulden sætte Rusen op. „Nu kommer jeg hjem til dig, Cathrine — nu kommer jeg,“ sagde han til sig selv og krydsede videre.

Fra Hørsegyden kom han over Havnepladsen, gik saa om Skipperbyens Haver og skulde vel en Pibetobaksvej Nord efter, hvor hans Hus laa paa en Skraaning.

Nu havde han Vinden lige ind i Ansigtet, træt blev han i Knæene, Humøret var ved at svinde — for Cathrine hun lidede ikke dette her med det med Drammerne, tænkte han — og komme sent til Middag og den Slags.

„Der er Røg i Skorstenen — saa er hun hjemme — Fa'en flaa og flænse ... Jeg maa gennem Stalden, liste mig bagind.“ Det klukkede i ham ved Tanken om denne omgaaende Bevægelse.

Men Stalddøren var kroget indvendigt. Saa gled han som en Skygge langs Væggen hen mod Bryggersdøren, løftede Klinkefaldet lydløst.

Cathrine brasede og rumsterede i Køkkenet — hendes Træskoklampers Slag mod Stengulvet lød, som knuste hun en Hærskare i hurtigt Tempo, og den spruttende Brasen paa Panden over Ilden lød som et uroligt Krater, sit Udbrud nær.

Gamle Poul stod paa Tærne i den mørke Gang med tilbageholdt Aande ... Men saa var det, at han strandede — ligesom han var ved at gaa i Havn. Han snublede over noget, som vilde hans Undergang, og faldt med et Klask i en Ballie, der stod i Gangen.

Og Køkkendøren fløj op, saa det flintrede i Huset; ja,

det var som en Lavaprop, der sprængtes i Vulkanen.

Cathrine stod i Døren. Højrød var hun i Hovedet, Hænderne havde hun presset ind i Siderne mod sine trinde Hofter, og hendes Mund skælvede, men tale kunde hun ikke, saa vred var hun. Nu havde hun gaaet den sidste Time og *lovet* Poul, naar han kom hjem. Og saa kunde hun ikke faa et Ord frem. Der laa han i Ballien — oven paa Rødspætterne, som de skulde have til Middag. Og hun greb en af dem i Halen og lod den falde med Klask ned over hans Ryg. Denne Armbevægelse udløste omsider hendes indre Spænding i Ord. „Jeg skal gi dig — Rødspætter —“

Imens var Poul kommet op af Ballien — „Hæ — hæ — Cathrine — — — jeg synes, du slaar — hæ — hæ — —“

„Du er fuld igen, Poul,“ hun var grædefærdig.

„Bare for et Tidsfordriv — — tænk inte paa Fjendskab for det —“

Saa drev han ind i Stuen, satte sig mageligt til rette i den gamle Armstol ved Bilæggeren og faldt i Søvn.

Cathrine gik ude i sit Køkken og pudsede Næsen, et Tegn paa, at Stormen var ved at lægge sig med Regn. For Cathrine var nok arrig, men ikke ond. Hun kunde snart blive god igen. Men det var ædendes kreperligt: Her havde hun en sand højhellig Juleaftensdag paa sin egen Fod gaaet til Bys og købt Rødspætter, af de fedeste — til Manden, det Skrog. Saa kommer han ikke engang hjem til Middag — men kommer dinglende som en anden Nisse, og saa sætter han sig lige



Der laa han i Ballien — oven paa Rødspætterne.

oven paa Rødspætterne. — Nu snorker han godt. — Og en stille Taare løb ned ad hendes Kinder. Havde hun blot haft et Barn, hun var jo saa ensom med ham. tænkte hun.

Hun satte sig i al Stilhed med Hænderne i Skødet. Der var saa meget, hun maatte tænke paa.

— — —
Nu skal det siges til gamle Poul Greens Ære, at vel kunde han lide en Bitter — og en til; men det var uhyre sjældent, han kom sejlene hjem midt paa Dagen. Om Aftenen — — Gud bevares, vi er jo alle Mennesker — men midt paa Dagen, sjældent. Det var Højtiderne, der ikke var saa lette at komme over. Saa skulde han jo omkring og hilse „Glædelig Fest“ til gode Venner, det var en gammel Skik. Og gode Venner er en Guds Gave.

— — —
Poul var omsider vaagnet op af den Søvn, der kommer saavel til retfærdige som uretfærdige, og mens han nød sin Fiskeriet, som Cathrine serverede for ham med stramme Miner, talte hun mangt et borgerligt Ord til ham. Han kendte det hele og Gangen i hendes Udvikling.

„Her sidder jeg og gaar og snakker med mig selv, mens du gaar rundt og snapper og holder Fest og kommer hjem og dumper i Madspanden som en anden So,“ sagde hun.

„Hæ — hæ — ja, det er et sandt Ord,“ sagde gamle Poul, mens han huggede Gaffen i et stort Stykke Rødspætte, som stod og spruttede paa Panden foran ham.

Og mere ivrig blev hun, mens hun fo'r fort. „Ja, jeg sidder ensom og tænker over mit. Ja, jeg tænker tit paa dengang, jeg var hjemme hos min Mor, før jeg kom i Elendighed ... jo, Poul, jeg kalder det Elendighed. — Lad vær' at sige mig imod, men pas din Mad; hvad siger du? Vilde du ikke sige mig imod? Jo — du kan tro, jeg kunde se, du tænkte paa det ... Jeg kalder det netop Elendighed, ja ... Og det er godt at ha' noget skønt at tænke paa — jo, jeg siger: skønt, for det det er skønt at tænke paa ens egen Uskyldighed, før man kom i Elendighed ... og saa Poul, saa dumper en hen og bliver gift med dig, den rene Elendighed, som en maa skamme sig ved ens Livs Dage til Ende, ligefrem skamme sig for Gud og hver Mand ... Og du kan tro, de stikker Hovederne sammen og hvisker og smidsker og griner og peger Fingre Nej, jeg burde aldrig været gift med dig.“

„Mon,“ sagde Poul og drak sig en alvorlig Slurk af Ølkosen.

„Nej — det skulde aldrig være sket, for selv om jeg ogsaa kom i Elendighed med ham, Stodderen, som rendte sin Vej, saa var det dog bedre, dengang jeg havde min lille Pige.“

Nu stak Cathrine i at græde, for naar hun tænkte paa sin lille Pige, saa græd hun.

Tordenvejret er forbi, nu falder Regnen, tænkte Poul.

Og der faldt Tavshed mellem dem.

Imens begyndte Kirkeklokkerne at ringe. Og ganske uvilkaarligt kom de til at se paa hinanden.

„Det er nok Juleaften,“ sagde Poul.

„Ja, det er jo saa,“ svarede hun og tørrede Øjnene.

Saa gik hun ind og tog Kisteklæderne paa. Og gamle Poul tørrede sig om sin Mund, skød Koksen ind paa Bordet og stak Kniven op i Læderremmen under Loftsbjælken. Saa gik ogsaa han ind og drog af sig og iførte sig den Vadmels Langskødede, som sammen med den Højpuldede havde oplevet saa mangen Højtid.

— — —
En gusende, graa Luft laa over Kysten, da Poul og Cathrine gik til Kirken. Det var mere aftenmørkt end Tusmørke, og de laadne Skybanker, der havde ligget som Fjælde

i Kimmingen, begyndte at røre paa sig, samtidig med at Vinden gik mere Vesten om. Saa slog de Følge med den; og Fjældene opløste sig i blaagraa Støvmarker, der svingede ud over Havet. Snefnuggene begyndte at falde som Fjer og Dun, der hvirvledes uden at falde til Ro.

„Hun er tyk, den So,“ sagde Poul; han mente, at Luften stod med Sne. „Hun er ligefrem grulig tyk.“

Den hvidkalkede Kirke, der i Mørket kun skimtedes som en graa Skygge, stirrede med sine smaa, oplyste Ruder ud over Byen og ned paa hvert Hus for sin Fod. Og Klokkerne ringede ud af de aabne Lydporte. De fortalte om Julen og Lyset, som vaagner bag Mørkets Volde, fortalte om Lysets første spæde Straaler, som vender tilbage, at nu, trods Vinter og Sne og Storm, tør der dog ventes paa Varmen og Vaarens Vælde.

Og ud af de smaa Huse langs Gade og Gyde, bag Klit og Dige kommer de, Mænd, Kvinder og Børn, alle de, som vilde høre om Julen, om den varmende Barmhertighed og om Lyset, som udgik fra Himlen og brændte sig gennem Mørkets Taager skinnende over Jorden som en Sol for alle Tider.

Saaledes ringede Klokkerne Juleaften ind, mens Sneen faldt.

Cathrine tænkte, medens hun og Poul gik til Kirke og paa deres Vej mødte Byens Folk, at saaledes kunde hun mindes det, fra hun var lille Pige og selv ved sin Moders Haand fulgte samme Vej. Henne i Mørket dukkede de op, disse brede, firkantede Skikkelser, der ligesom kom vandrende ind fra Havet med Saltvands- og Tanglugt i Klæderne, svajende var deres Armbevægelser, og skarpe, lyseblaa Øjne havde de. Det var, som gik de igen Aar for Aar, ligesaa gamle den Gang som nu. Og hun nikkede ud i Mørket til dem — nogle brummede „God Aften“, og andre tog hende i Haanden med en Næve saa barket som Kysten her. Ja, saadan tænkte hun, vil det gaa Aar efter Aar. Og inde i Kirken var der ogsaa efter gammel Skik pyntet med Lys og Grankviste, der lugtede af Harpiks, med Hilsen fra Mareklit Plantage. Det samme, det samme fra Jul til Jul. Den gamle, graa Organist saa hun sidde oppe paa Pulpituret foran sit Orgel, som under Behandlingen af hans stive Fingre tolkede med sprøde, forkølede Toner de gamle Julesalmer med Budskabet „Et Barn er født ...“ Ja, Julen var nok en skøn Tid, tænkte hun, men den mindede hende dog saa meget om, at hun selv engang havde født et Barn. Kun to Gange havde hun holdt Jul med det, saa døde det. Det skulde ikke forundes hende i sit Hjem at danse med det om Træet, saaledes som hun saa det i de andre Fiskerhjem, hvor der var Børn. Hun havde kun at gaa stille hjem sammen med gamle Poul, som sad her ved hendes Side og brummede Salmerne en hel Takt bag efter Orgelet. Hvorfor han stedse var bagefter, gjorde han sig vel ikke Rede for; det var nok dels, fordi han kun kunde huske Stroferne umiddelbart efter, at de var spillet, og dels sad han og lyttede efter Vejret, som rejste sig om Kirken. Han syntes, at Orgelet peb saa underligt; undertiden faldt det sammen i Tonen med Vindens Fløjt udenfor, og han saa op paa den gamle Organist, der sad og dukkede sig over Klaviaturet med Næsen i Nodehæftet og lavede Musik til Vejret derudenfor — men de fulgtes kun daarligt ad. „Hun er helt rundsk i Aften,“ tænkte han og mente Vinden. „Nu er hun ved at gaa et Slag mod Nord, — der, hvor hun stod i Morges.“

„Hys-s,“ hviskede Cathrine og stødte ham i Sidebenene. Han var kommet til at tale højt med sig selv, ligesom Orgelet tav. „Hys-s.“

Og Poul dukkede Hovedet ned i den Vadmels Langskødede og satte sig til Hvile — for nu besteg Præsten Prædikestolen.

Omsider var da Julemessen forbi, og Menigheden strømmede ud fra Kirken. Det var ellers gammel Skik, at man ventede paa hverandre for at hilse rundt, men Vinden svøbte saa sviende og bidende over Muren, og Sneen fæg mellem Gravene; derfor bed den da ogsaa godt i Kinder, Næse og Fingre, og man skyndte sig hjem med et hastigt: „Naa — Farvel — Farvel — — Glædelig Jul — Glædelig Fest — — Hils Børnene — — Tak i lige Maade — — — ja, vi maa af Sted, Juletræet venter ...“ Ja, det var saa barskt et Vintervejr, der ligefrem blæste Menigheden væk som Avner fra Kirkebakken.

Nu slukkede Lysene derinde i Kirken et for et; Vinden fo'r hylende om det gamle Kirketaarn, der med sine mørke Vinduesglugger stod som en gammel, blind Gubbe og sukkede ude i Julestormen, saa ene, ingen tænkte paa den. De var alle gaaet deres Vej.

Men hvor Ilden buldrer i Ovne, har man det godt. Og der var paa sin Vis ogsaa hyggeligt hos Poul og Cathrine, selv om der var stille. Den gamle Bornholmer, der stod i Krogen mellem Alkoven og Bilæggeren, gjorde hvad den kunde til Underholdningen, dikkede saa solidt og tilforladeligt og sagde saa meget snusformuigt om Tiden og Evigheden — bare rolig — bare rolig, sagde den; hvad hjælper det at flintre af Sted, bare rolig — og tænk paa mig. Og henne i Sivstolen laa den tigrede Kat og spandt imellem Stunder, mens Musene puslede paa Loftet i en Kornbunke, som Cathrine havde liggende der til sine Høns.

Da Julenadveren, Risengrød og Medisterpølse, var spist, satte Cathrine sig ved Bordet under Lampen, der hang i en Krog fra Loftet, med sit Strikketsøj, og Pindene klippede mellem hendes Fingre, snart ivrigt, snart dæmpet. Hun sad i Tanker og mindedes den Jul, hun havde haft sammen med sin lille Pige. Det var maaske Synd, det sagde nogle, at hun havde faaet det Barn, for det var kommet saadan uden for Loven; men hun havde faaet det med en, hun holdt af — det Skarn, tænkte hun, for senere forlod han hende og Barnet. Ja, naar hun tænkte paa, hvad hun havde gjort for ham, hvor højt hun havde elsket ham — ja, hun havde ligefrem engang skrevet et Vers til ham:

„Jeg elsker dig grant og gerne,
Jeg elsker dig højst, overalt,
Og at din vejledende Stjerne
Mig haver forført en Gang ...“

saa — uf — nej, hun vilde ikke tænke paa ham. Hun var blevet hed i Kinderne, og Strikkepindene krydsedes som Klinger.

Gamle Poul saa og iagttog, at hendes Humør ikke var det bedste, for hun strikkede saa ivrigt, at Pindene ligefrem krigedes. Men saa faldt der atter Ro over dem, for nu saa hun et lille, lyshaaret Pigeansigt med et Par store, blaa Øjne, saadan en lille Pige i et Hjem, hvor der danses om Juletræet, tænkte hun og fik Taarer i Øjnene. Saa faldt hendes Øjne paa Manden. Hun havde været streng mod ham i Dag, det var Synd — og det var jo Jul i Aften, de skulde have det hyggeligt nu. Og Poul sad og bakkede paa sin Pibe, og af Tobaksdampen kunde man slutte, hvor hyggeligt han befandt sig. Samtaleemnerne mellem dem var ikke mange — der kunde gaa halve Dage, hvor de ikke havde noget at tale om; deres Samliv fødte ikke Stof til Tankers og Ords Udveksling.

„Ja, det maa jeg sige,“ sagde Poul, „det var en skøn Julepræken han gjorde i Aften, Præsten, — det var meget behageligt.“

„Jeg synes ellers, du sad og halvsov.“ Poul var slem til at „nikke“ under Prækenen.

„Ja — det var meget behageligt,“ svarede han og strøg sig under sit Hageskæg. En klaskende Lyd af Sneslag mod Ruden bibragte dem den Hyggefølelse, man faar, naar Vejret er ondt, og Ovnen er varm. „Det er ellers et ondt Vejr, Cathrine — men det lyder helt godt herind.“

Poul drev over Gulvet. Pludselig kom han til at tænke paa Marie, hans første Kone. Et Billede af hende hang paa Væggen. Han standsede foran det og saa nøje paa det, ligesom han nu i Øjeblikket havde truffet en gammel Ven, han ikke saa sikkert mindedes, men hvis Ansigt maatte undersøges ved Lyset. Han tog Billedet ned fra Væggen og betragtede det under Lampen.



— det er dog sært, saa hun ser ung ud.

„Det er dog sært, saa hun ser ung ud —“ tænkte han — „dette Smil, som smiler endnu, disse Øjne, som skinner endnu — denne Mund.“ Ja, hun stod levende for ham. Han gned Øjnene. Det var, som traadte hun ud af Billedet. „Det var da mærkeligt — det var da mærkeligt.“

Han var slem til at tale højt med sig selv.

„Hvad er det?“ spurgte Cathrine.

„Aa — det er det —“ han strøg sig over Panden, den var blevet saa varm, „det er det med Julen, at dem, vi engang har haft en god Jul med, de huskes fra Jul til Jul — det er ligesom de kommer igen.“

Saa hængte han Billedet tilbage.

„Ja, det er sandt,“ svarede Cathrine, det var netop det, hun selv havde tænkt.

Udenfor gik Stormen frem, mens Julelysene slukkede i Husene rundt om paa Kysten. Og der gik et sukkende Sus over Pouls og Cathrines Hus, saa det rystede, og over hendes Ansigt faldt der en graa Skygge.

„Poul — det er et Herrens Vejr i Nat, husk at kroge Vinduene.“

„Hæ — ja, den blaa Ko hun brøler — kan hænds, hun vil stange i Nat.“

II.

Der gik et ondt Vejr over Havet denne Nat.

Hvor det kom fra —? Det havde saa mangt et Fødested rundt om i Nordishavet. Vind ved Vind satte hinanden Stævne ved Solhvervstid, naar den korteste Dag er inde, Mørket er tykkest, Taagen som dødt Mulm i Uendelighedens Ishavsøde langt, langt Nord paa i det yderste, yderste Øde. Der raser de, Mørkets Aander, der rejser de sig som Kryb af Dybet med stride Børster og Fraade om Munden, vildt brølende i Mørkets Angst og Gru, thi Lyset er slukket; der er kun Død og Mørke og Død. Det er den yderste Dag, Lyset er ikke mere — der er kun et Brøl, en Rallen uden Haab om Liv og Lys. Og Vejret tog paa, som skulde det brøle sig selv til Døde, brød fra Grønlands Kyst ind over Islands Nordøstkyst, fik derpaa Drift Sydvest paa ned over Shetlandsøerne, klemte sig i det store Slug over mod Norges Sydvestkyst ned om Lindenes, og nu stod det i Hugget over Vesterhavet. Der mødte det Land med gulhvide Brinker, som vendte Bredsidens til, — Vestkysten.

Gamle Poul Green laa med Nathuen ned om Ørene og

gluggede lige op i Luften. Han kunde ikke sove. Der laa Konen ved Siden af ham og drog sin Aande dybt og regelmæssigt. *Hun kunde* — ja, Cathrine, *hun* kunde sove, bare Øret til Pudsen, saa var hun langt henne i en anden Verden, tænkte han. Men han *kunde* ikke — han kunde ikke. Det er, fordi du er saa gammel, tænkte han, at du ikke kan sove, Poul — og han blev helt gnaven. Nu er der ikke noget mere irriterende end ikke at kunne sove, naar andre i samme Værelse sover trygt. Man føler det som en Haan — man bliver ond, har næsten Lyst til at vække dem, og jo mere ensom, man føler sig paa sin ufrivillige Nattevagt, desmere vaagen bliver man. Har man intet haft at tænke paa om Dagen, saa myldrer nu Tankerne frem fra alle Sindets og Hjernens og Værelsets Kroge. Saaledes gik det nu ogsaa Poul. Han havde ellers intet at tænke paa. Men i Nat red Tankerne ham som en Mare.

„Det er mærkeligt med Cathrine, saa Næverne sidder løse paa Skafterne af hende.“ Han tænkte paa det med Rødspættterne i Dag. „Men Haandelag har hun — hui og hej, saa skal det gaa. Hæ—hæ,“ tænkte han. Hvad sagde ikke Præsten,



Han tænkte paa det med Rødspættterne i Dag.

da han stod med hende: „I Kvinder, I skulle være eders Mænd underdanige ...“ „Underdanig — det var hun ikke ...“ Men hvad var det? Der sprang Loftslugen i Vindsiden op, sju-u, sju-u pib Vinden fejende ind over Loftet, og klap, klap smældede Lugen. Han vendte sig om paa Siden og kneb Øjnene til, nu vilde han sove. Cathrine sov trygt, og Lugen sagde klap, klap, snart blødt, snart haardt og vredt. Men Poul sov ikke, blev derimod ved med at tænke. Han følte, hvor fordømt det var, at han overhovedet kunde tænke. Nu randt det ham i Hu, hvad han havde hørt fortælle om Sivert Master og norske Alette; de havde boet i Huset før ham. Hun var rendt af Landet med en norsk Havmand — og Sivert rejste bagefter men nedenunder til Makrellerne. Og paa denne Vis kom han ogsaa til at tænke paa, at det var Strandingsvejr i Nat. Han havde været til mange, mange Strandinger. Han følte sig ligesom i en Gyngel eller Bølge, der svøbte ham ind i en stor, folderig Kappe, smældet ud som en Flagdug. Han fo'r op, bildte sig ind at have sovet et Øjeblik. Vejrhanen pib paa sin rustne Stang, Lugen klappede, Vinden jog ind over Loftet, og Stormen favnede Huset med Sne mod Ruderne, saa det klaskede. „Det er ligesom, hun lusker rundt paa Rævepoter for at brække paa Taget,“ tænkte han og mente Vinden. Han sad nu op i Sengen. „Jeg skal dog gaa op og lukke den Fandens Luge — at den dog ikke kan lade en anden een sove i Fred!“ Saa drog han paa sig. Det kunde vel være ved Midnatstider.

Han listede ud af Stuen og op ad Loftstrappen. Lugen var ganske rigtigt blæst op, og Blæsten fo'r hvinende om paa Loftet. Han blev staaende og lænede sig ud af Lugen. Mørke — kun Mørke — dog syntes han at skimte Skumkammene som blinkende Knivsblade, og Nord paa knitrede Klakring

Blinkfyr Horisonten rundt. Det var, som Mørket og Havet slugte det i sit Gab, men atter sprang det frem som skarpe Flintgnister. Gamle Poul huggede Lugen til, for nu begyndte Sneen at klatte ham i Øjnene.

„Det er nu egentlig en god hatfuld Luft i Nat,“ brummede han, da han gik ned. „Godt, at man ikke har den Hat om Ørene.“ Cathrine sov bestandig godt og drog Aanden fast. Men hvad var nu det, der famlede ned over Ruderne ligesom døde Fingre, naa, det var nok Sneslaget. Han blev staaende, som om han lyttede. Hvad Nytte er det vel til at gaa i Seng, naar man ikke kan sove — det kunde Konen jo klare alene. Pludselig fik han den Tanke at besøge Strandvagten. Ja, han vilde gaa ned og se, om Morten Lassen var paa Vagt i Nat.

Saa lempede han sig ud af Huset. „God Nat, bitte Trinemor, nu kan du sove for mig med, for nu gaar jeg ned og snakker med Strandvagten.“ Han nikkede hen imod Konens Seng.

Han tva'g sig sidelæns fremad med Træskohælene dybt i Sandet, for Vinden var ved at dreje ham rundt i en Top og spændte Ben for ham. Havet laa og rallede derude og gryntede som en olm Orne, der hugger Trynen dybt i Klitten; til Tider var det, som et helt Menageri var sluppet løs og sloges om Føden, til andre Tider som Fugletræk med skrigende Maager og skræpende Gæs. Han stoppede lidt op og pustede for det var en træls Vej, og kom til at tænke paa, at det var Julenat; saa er Morten Lassen vel ikke paa Vagt, tænkte han og var ved at vende om; men i det samme var det, som fik han et Stød i Ryggen, saa han tumlede frem. Det var Dævels, tænkte han, *hun slaar*. Men der var ingen, der slog, andre end Stormen. Naa, saadan, ja saa, mumlede han og gik videre.

Morten Lassen var ikke paa Stranden. Og skønt han ikke saadan vedrører Historien, skal det dog — for ikke at beklige hans Sømandsære — her fortælles, at Grunden til, at han havde forladt sin Vagt, var den, at hans Kone var i Barnsnød. Da Klokken var elleve, kom der Bud til ham, at han maatte fluksen komme hjem *straks*, for nu var det lige akkurat det værste, det havde været endnu. Saa kløede han sig eftertænksomt i Nakken — for han havde fem Børn i Forvejen — drejede Spjældet for Kakkellovnen i Blokhuset, nikkede betænksomt ud over Søen og gik hjem.

Derfor var det, at gamle Poul Green ikke fandt ham i Vagten.

„Hvad er den a' med dig, Morten, her er lunt i Huset og Ild i Ovnen, og jeg kan lugte dig, du har faaet dig en Pibe „Petum“, men hvor er du selv? er du gaaet til Havs? Har du noget paa Flasken?“ ... Han saa efter. Der stod i Vindueskarmen en lille Klukflaske med tre Drammer. Han drak den ene og sagde et velbehageligt A-hh; saa drak han en til og lod Resten staa. „Jeg takker for Skænken,“ sagde han og gik uden for Blokhuset ... „Morten,“ raabte han, han tænkte Morten var paa Kysten, men ingen svarede — for Morten var jo hjemme hos Konen.

Naa — ja, ja. Saa kravlede han op i Klitten bag Blokhuset. Det var, som skimtede han en Lysning i Kimmingen. Det er Maanen, tænkte han, hun staar i Aften i første Kvarter, saa klarer det vel op.

Jo, rigtigt — det klarede. Han gik indenfor og tog Mortens store Kikkert. Hvad var nu det for Billeder, der dukkede op derude over Kammene som en Skygge bag det hvide Fraad.

Skulde det ... hm hm. Han gned Øjnene. „Nej, jeg kan da vel aldrig tro —“ mumlede han og kikkede igen.

Pludselig hørte han et Drøn, saa fo'r han op. „Jo, saa splintreme ... saa var det dog ...“ brast det ud af ham. „En

Tomaster paa Svinrevlerne.“ Det skød igen, og for hvert Skud gik der et Stød igennem ham, saa han blev helt lebendig. Han krøb, som var han tyve Aar yngre, med Lethed op paa Klitten, og her saa han Glimtene fra Kanonslagene og Bagbordslanterne. Og Havet buldrede i graat som et ondt Dyr, der laa derude og baskede med Halen.

Det første, han nu gjorde, var at han tændte Baal oppe i Klitten, saa kunde de Strandede se, at de var jagttagne fra Kysten. Saa maatte han af Sted til Byen for at skaffe Folk. „Det var ellers godt, om du havde været her nu Morten Lassen, for du kunde bedre komme af Sted end jeg — i alt Fald drikker jeg nu din sidste Dram — det skal du have til Straf.“ Og det skete, som han havde sagt. Han drak Drummen.

Og nu stolprede han af Sted det bedste, han orkede, ind mod Byen — og han blev varm under Huen, for det hastede.

Det er Vorherre, der har varslet mig i Nat. Jo, tre Gange, tænkte han. Først, at jeg ikke kunde sove; saa at jeg blev hængende ved min Trøje, da jeg vilde lukke Lugen, og saa at jeg fik et Skub i Nakken, da jeg vilde vende hjem.

„Det skal du da ha' Tak for, Vorherre.“

— — —

„Morten Lassen ... Mor—ten!“ Det var gamle Poul Green, som stod og raabte og buldrede paa Mortens Ruder.

„Er det *Madammen?*“ spurgte Morten, som kom paa Slæbesko ude i Gangen.

„Madammen,“ brummede Poul, „naa, er det hende, du venter — naa, saadan. Nej, gu' er det ikke Madammen — det er en Brig paa Svinrevlerne, forstaar du — se at komme af Sted.“ Og væk var han. Inden længe havde han samlet de to Baadelag. Der var bl. a. Palle Flø Lassen, Formanden, hans Søn Morten Lassen, Brødrene Sivert og Palle Flø Sivertsen, Kristoffer Palle Green, hans Brodersøn, Anker Baltzer, som plejede at sidde ved Roret i Nr. 2 Baaden, der hvor Poul havde siddet før ham saa mangen Gang som yngre, for gamle Poul havde været med til Strandinger i dusinvis. Han havde mange Pund Medailler i sin Kommodeskuffe.

Den opgaaende spinkle Maane belyste den fraadende Brænding, og da Snefaldet var ophørt, kunde man en god kvart Mil til Havs skimte den strandede Brig, hvor henover Skummet føg som Snebyger.

Redningsbaadene var sat af ved Havstokken, og omme bag Blokhuset stod de svedige Heste og frøs.

Blussene blev øgede paa Stranden, og Raketstokkene fór med et kort Smeld ud imod Briggen, som tilsyneladende var i Drift mod Land, krænget over paa den bagbord Bov. Skudene fra Land blandede sig med Raab og Skrig fra Søen, hvor Døden tog et Nap her, et Nap der. Men Rakterne skaffede ingen Forbindelse med Skuden. Kun een naæde ud over den, men de Skibbrudne fik den ikke fat — de var vel for afkræftede og magtede ikke at fæste den i Rigningen.

Saaledes gik flere Timer i angstfuld Spænding. Redningsbaaden var blevet kastet tilbage; nu maatte man vente, til det blev Dagning, thi der var Fare for Liv og Lemmer ved at tumle med Baaden i Halvmørket. Sidste Gang den blev kastet tilbage ind mod Bredden, var dens Køl braset ned over Manden ved Roret. Han, det var Anker Baltzer, maatte bæres i Land — det var nok den ene Fod, det var galt med.

Endelig var Nattetimerne da rundne, og man saa den strandede Brig klart i alle Omrids. Stormasten var kappet, og Rester af Sejlene fløj som flænsede Klude omkring Ræerne. I det tilbageblevne Mers og over Tversalingen sad eller hang Besætningen.

Denne Gang gik Baaden ud med Held. Og gamle Poul Green var med; han sad ved Roret. Formanden havde spurgt,

hvem der nu kunde tage Roret i Stedet for den Tilskadekomne. Saa var det, han entrede op — der skulde ikke spørges om det to Gange. „Lad mig være med endnu en Gang,“ sagde han til Palle Flø, „hellere det og saa gaa nedenunder end at gaa og dingle rundt mellem Landkrabberne.“

„Jo — sælfølgelig,“ brummede Palle. „Har du en Skraa, Poul?“

„Værsgod — men der er kun til en hul Tand. Pøjj,“ han spyttede i Næverne — og tog ved.

De var allerede godt ude.

Det var ellers nogle Aar siden, Poul Green havde været paa Strandingstur med Baaden, men som han havde været den første paa Stranden, saa fandt han det kun rimeligt, at han nu løb Linen ud og var med blandt de første ved selve Redningen. Han følte for engangs Skyld Tilfredshed med sig selv og den Gerning, han var i, og denne Følelse, at han, saa gammel han var, dog endnu kunde bruges, blandedes med Følelsen af det Ansvar, han skulde bære paa denne Færd. Det ligesom klang gennem ham, og det var, som fornyedes hans Pulse, som bankede Blodet hastigere og varmere, thi han var i Laget paany. Han følte sig stærk og forynget, og hans skarpe, vandblaa Øjne stirrede fremefter, hvor hans spinkle Baad hoppede over de blaa-graa Bølgekamme, der ligesom Delfiner og Hvaler jog ham forbi eller stødte Snuderne ind under Baadens Bov for at kæntré den. Og Skummet føg i store Klatter ind over Rælingen, mens Søen fossede over Mandskabet, der sad med sammenpressede Læber og halvtillukkede Øjne og hev i de tunge Aarer, som bøjede sig svagt i det haarde Tag. Men ikke et Sekund tabte han af Syne Briggen derude, som nu laa krænget ind mod Land med Forstavnen sunket og ribbet for hver en Klud, som et Træ afbladet om Efteraaret. Gang paa Gang saa han den med vældig Kraft blive løftet op paany og slængt ned; han hørte det knage, som knækkedes Spanter og Spær som Pinde. Mandskabet saa han sidde fastsurret paa Salinger og Mers. Men der var ellers Dødsstilhed om Bord. Han hørte i alt Fald intet Raab, troede dog ikke desmindre, at der var Liv i dem endnu, og kunde se, at de havde Redningskranse paa.

Det gik bestandig smaat, men støt frem mod Skuden, hvis Stilling nu var saa faretruende som ingensinde før. Men nu netop i dette hellige Øjeblik skete der noget, som Poul i hele sit lange, brydsomme Liv aldrig havde set Magen til; og pludselig spærrede han Øjnene op, de stod næsten paa Stilke ud af Øjenhulerne, og han blev helt varm oppe i Toppen under Huen, for han havde aldrig i sine livskabte Dage set, at en Skude, der laa smadret i Søen, kunde hæve sig op lige for Øjnene af ham, ligesom ranke sig op ad med en sidste Kraftanstrengelse; ja, det var grangiveligt, saa nær han nu var inde under den, som var den en ond, sort Skygge, der blev haaret oppe paa en vældig Bølgebanke, en stor, tung Skygge, ud af hvis Væld der lød Dødsraab, mens mange Hænder pludselig ræktes op ad mod Himmelen. Saa var det, at alle Raab pludselig kvaltes, alle Hænder faldt slapt ned, alle Munde lukkedes, for Skuden styrtede ned fra Bølgetoppen og blev hugget i Havet, tilintetgjort ... I Hvirvlen var der kun Vraget, Tømmer og Tønder, som flød mellem hverandre. Saa dukkede de Skibbrudne, de Drukne op, snart nær, snart fjernt. Nogle blev halet ind — andre drev mod Land paa Vrag, paa Bøjer, andre forsvandt i Hvirvlen.

„Hvad Dælen er det, der kommer drivende der — hvad Palle?“ Poul var saa underlig grødet i Stemmen, og der gik ligesom en Rysten gennem hans Krop. „Hov, Morten — var dig med Aaren — for hvad er dog det, der kommer drivende ... skod ... hov!“ — Han raabte noget forvirret

mellem hinanden og gjorde et rask Tag ud over Rælingen. Han havde faaet fat i en Kvinde, der laa og drev med en Bøje under Armene. Hun var helt hvid i Ansigtet; Haaret hang ned over de vaade Kinder, og hen over hendes Pande laa der et mørkt Mærke — som Slag af det omdrivende Stykgoods. Paa sin Ryg, som var løftet over Bøjen, havde hun oppe ved Skuldrene fastgjort en Bylt, som saaledes løftedes godt op fra Vandet.

„Tag ved, Palle — lad os faa hende ind.“

De lagde hende ned i Baaden, hvor hun sank hen med lukkede Øjne. Poul løste Bylten af hendes Skuldre og holdt den mellem sine Hænder. „Folkens,“ raabte han som i Feber, „der er noget levende i den.“ Han holdt Bylten ud fra sig og viklede den op. „Det er flenseme et Barn — et levende Barn, Folkens. Aa, Herregud — saadan et bitte, lille Barn.“ Han dæmpede Stemmen lidt og saa ned paa Barnet, som laa og snøftede med vaade Øjne, men ellers ingen Tort havde lidt.

„Et Barn,“ gentog de alle rundt om i Baaden, mens de hev videre i Aarerne.

„Saadan ligefrem fisket op i Søen ...“

„Det er det værste, jeg har været med til ...“

De sad og mumlede til hinanden.

„Det er Madammens Barn,“ sagde Morten. Han tænkte paa sin egen Kone, der laa hjemme og ventede sig.

„Ja, begribeligvis er det det,“ brummede Poul og lagde det godt indpakket ned ved Siden af Moderen. Hun laa hen, som skulde hun dø. Men før de naaede ind, sov Barnet; der var allerede et morgenrødt Skær paa de fine Barnekinder.

Det var ellers et sørgeligt Dræt, der blev fisket den Morgen, for de fleste af Besætningen var døde, da de drev ind. Af otte Mand, foruden Kaptajnen, hans Kone og Barn, blev kun tre reddede. De kunde fortælle om Briggen „Speed“. Den var en Englænder. Kaptajnen hed Andersson og var Finne. Selv blev han derude og var ikke drevet ind, hvorimod hans unge Kone dog endnu var i Live. Hun blev baaret ind i Vagten, og Barnet var lagt i en Kurv paa Gulvet.

Nu, da det dagedes, Julemorgen, var Kvinder og Børn mødt op paa Kysten.

„Kom, Cathrine,“ sagde Poul til sin Kone, „jeg har noget til dig.“

„Hvad har du, Poul?“ —

„Et Barn —!“

De stod og saa paa hinanden, men Pouls Ansigt var ærligt nok.

„Et Barn,“ gentog hun som for sig selv. „Du spørger vel ikke i en saadan Stund?“

„Tænk aldrig det, Cathrine ... Ser du her.“ han førte hende hen til Kurven, hvor det sovende Barn laa.

„Du Fredsens —“ Hun greb med Hænderne ud over Kurven.

„Du søde Gud og Frelsermand — et bitte Barn — aah, det sover ... ah, det søde Pus.“

„Ja,“ sagde Poul, „Morten ligger her.“ Cathrine begyndte at græde. „Lad os faa dem hjem til vort.“

Saa drog de af Sted med Moder og Barn paa den første Vogn. Cathrine sad med Kurven, hvori Barnet laa, paa sit Skød. Det var et helt Optog, da de drog ind i Byen. — Morten Lussen var



— Du søde Gud og Frelsermand — et bitte Barn.

ilet i Forvejen for at se til sin Kone. Han stod i Døren, da de drog forbi.

„Naa — Morten, hvad blev det saa til?“ raabte Poul i Forbifarten.

„En Dreng — det er den sjette.“

„Det var dog saa et ubegribeligt Træf, at min hun blev en Pige,“ svarede Poul med en lun Grimase.

— — —

Cathrine havde lagt den syge Kvinde op i sin Stue. Hendes Ansigt var kønt med regelmæssige, fine Træk; men den hvide Pande skæmmedes af det store, blaa Mærke, hun havde efter et Slag. Hendes sorte Haar havde Cathrine bundet løst op, saa det laa hen over Panden som en Sky. Hun henlaa yderst afkræftet i en Døs og var ikke kommet til Bevidsthed. Lægen havde frygtet en Hjernerystelse; Rædslerne ved Skibbrudet, Opholdet i Hav og Kulde Timer i Træk med den visse Død for Øje kunde nok knække stærkere Naturer end hendes. Men, saa længe der var Liv, var der Haab, og tilsyneladende bedredes hun i Løbet af de første fireogtyve Timer. Farven vendte saa smaat tilbage i Kinderne. Men nu meldte Virkningen af det kolde Bad sig; en heftig Lungeaffektion indtraadte, og Cathrine sad Time efter Time ved hendes Seng og lyttede efter de Ord, der i Vildelse gik over hendes Læber. Men hun kunde ikke tyde dem, disse fremmede Ord af en fremmed Kvindes Mund, Stakkel, som hun var, skyldt ind paa en fremmed, barsk Kyst for at dø. Det var et Syn, som nok kunde røre Cathrine. Men mere Mod var der i Barnet. Naar det ikke sov, laa det og stirrede op i Luften med sine store, blaa Øjne og fægtede og „fangede Fluere“ med de smaa, levende Fingre, der ustandseligt greb og greb efter alt det — derude. Og det opløftede til Tider sin Stemme i vilde Hyl som Pappegøjer i Urskoven, men saa var Cathrine der og hyssede, for Moderen skulde have Ro. Ja, det var saa heldigt for Cathrine, at hun straks fik ligefrem en Stadsvugge til Barnet. Det var selve Konsulen, der Strandsmorgenen havde tilbudt hende sin. „Tag den, Madam Green,“ sagde han „vi faar ikke flere.“ Han havde ikke mindre end syv Børn. Og Barnet trivedes godt i Konsulens Vugge.

Om den syge Kvinde nogensinde havde været rigtig paa det rene med, hvad der var sket med hende, stod ikke Cathrine klart. Hun havde enkelte Gange ligesom afsøgt Stuen med sine sørgmodige Øjne, og en Dag, Cathrine løftede Barnet hen imod hende, gjorde hun en Bevægelse, som vilde hun strække Armene imod det; men Barnets Navn havde hun aldrig nævnt.

Cathrine kaldte det Julie efter Julen. Gamle Poul vilde nu hellere have kaldt det Frelsine, eftersom det var blevet frelst, men Cathrine sagde, at Julie passede bedst efter Julen.

Følgen var den, at Barnet blev kaldt ved begge Navne.

Cathrine sad og puslede om den Syge og passede hende godt; men hun var forlængst dødsmerket. Den blaa Plet paa Panden var blevet næsten sort, som Døden der havde sat sin Finger og sagt: „Jeg mærker din Hovedskal, at du kan vide, du skal dø. Du har ganske vist et lille Barn ved dit Bryst — og du vilde give dit Liv for det Barn — hver en Draabe Blod vilde du ofre, for du er en god Mor ... vel ... jeg ved det ... men du skal dø alligevel ... Det er nu saa min Villie.“

Og hun gjorde, som Døden befalede.

Cathrine løftede Barnet op af Vuggen og knælede med det ned ved den døde Moders Seng, mens hun foldede den Smaa Hænder.

Jo, nu havde hun da det Barn, og hun følte det som sit, saa inderlig nøje knyttet til sig. Det var en mærkelig Følelse,

hvis Dybde hun knapt endnu fattede, men forstod, at dette var noget for Livet.

Om Barnets Herkomst havde de bjergede Søfolk fortalt, at Kaptajnen, Andersson, havde giftet sig i England. Nu var Briggen „Speed“ solgt til Finland, og han, som hørte hjemme i Helsingfors, skulde sejle med den i Fragtfart paa Rusland—Skandinavien. Besætningen om Bord var blevet paamønstret i Gooles Havn, og her havde han ogsaa taget sin Kone og sit Barn om Bord. Men ingen kendte hendes Slægt i England eller hans i Finland.

Da Cathrine hørte det, sukkede hun — ja, det var ligesom det Barn var hendes for Livet.

Det var nu blevet Foraar; og en Formiddag stillede Poul Green med sit Mandskab fra hin Strandingsnat oppe hos Byfogeden. Den engelske Regering vilde udmærke Rednings-



— for der er Krummer i det danske Brød.

— mændene og havde sendt Medaillerne, som Byfogden nu skulde hefte paa deres Bryst; men mest gik det dog ud over Poul Green, han skulde have Dannebrogskorsset. Og Byfogden, som ved denne Lejlighed var trukket i den Guldressede med Sværd ved Siden — men ellers var et fornuftigt Menneske — klappede Poul paa Skulderen og sagde saadan noget som, at naar de Gamle, som ellers har lagt op, atter kommer ud i deres Element, saa kan de endnu slaa et Slag, for der er Krum-

mer i det danske Brød. — Og gamle Poul greb hans Haand og knugede den eftertrykkeligt.

„Ja, det er min Salighed sandt, Hr. Byfoged — det er

ligefrem et sandt Ord, det,“ sagde han med et Smil. — Poul drog saa hjemad med sit præmierede Mandskab; de gik bag om Byhaverne, for ellers kunde Folk let tro, de var storagtige, naar de saadan mødte op i Hob med de blanke Skillinger paa Brystet.

„Men der kommer jo Cathrine kørende med Julie Frelsine,“ sagde Poul. Han saa hende komme paa Stien, hvor Carnene hang til Tørring. „Du kan ellers tro,“ sagde han til Palle Flø, „det gaar gelinde med hende nu, efter at hun har faaet det Barn — det er ligesom i vor Forlovelsestid. Hun visser og synger for det som en Stær ... hæ—hæ, det er sandt, hvad jeg siger.“

„Ja, Børn, det er nu, som han siger, Præsten, Livsens Krone for en Kvinde,“ bemærkede Palle dybsindigt.

„Gu' er det saa,“ svarede Poul.

„Jo — s'mænd,“ brummede Morten Lassen. Han havde seks Drengene hjemme; han trak lidt paa det.

„Hør, Cathrine,“ de havde nu naaet hende, og Julie Frelsine blev bekikket, mens hun selv smilte til dem og rakte med de smaa Fingre efter de skinnende Medailler, „hør, Cathrine,“ sagde Poul, „vend nu om og lad os komme hjem til vort og faa den Kaffe-punsch, for det har vi fortjent.“

Og saa satte Cathrine sig i Spidsen — det var et helt Triumftog, hvert Ansigt var som en leende Sol. Mest straalende dog Pouls.

„Du kan tro,“ sagde Cathrine til ham, „hun er en bitte, sød en, altid stille og smilende — ja, jeg er glad for hende; det er en Guds Lykke med saadan et lille Barn.“

„Ja — saadan for et Tidsfordriv,“ svarede gamle Poul Green.



— det er en Guds Lykke med saadan et lille Barn

„Julenat i Passaten“

*Den herlige, blide Passatvind er Sømandens Lyst!
En staaende Brise, som Sejlskibets udspændte Vinger
sin jævne og stadige, bugnende Luftfyldte bringer
og fører det fremad mod Tropernes dragende Kyst —
den herlige, blide Passatvind er Sømandens Lyst!*

*Vidunderlig klart er det mægtige, vuggende Hav,
som kruses af kaade, fornøjeligt plaskende Bølger,
der legende efter hinanden ustandselig følger
og glitrer med Morild som Sølv eller skinnende Rav —
vidunderlig klart er det mægtige, vuggende Hav!*

*Men skønnest af alt er dog Natten, den hellige Nat,
saa tyst og saa stille, hvor højt fra den mørkeblaa Himmel
de funklende, spillende Stjerners utallige Vrimmel
med Smil blinker ned til den ensomme Mand ved sit Rat —
ja, skønnest af alt er dog Natten, den hellige Nat!*

*Polarstjernen svinder i Kimmingen yderst mod Nord,
mens forude Sydkorset tindrende toner i Møde
den natstille Sejler i Havets alvorlige Øde,
som Tegn fra det Høje med Hilsen til alle om Bord —
Polarstjernen svinder i Kimmingen yderst mod Nord!*

*Ak, fandtes paa Livsvejens Hav en saa blidelig Bør
som her, under Julenats Himmel med Stjernerne klare,
da var det vel værd at besejle, og let nok at fare
mod Evighedslandet bag Troens forjættende Slør —
ak, fandtes paa Livsvejens Hav en saa blidelig Bør!
Gustav Kragh.*



JUL PAA HEIMEY

De algierske Sørøvere paa Vestmannaøerne 1627

Af KAY LARSEN

Illustreret af Oscar Knudsen

„MOAR, bli'r det ikke snart Jul igen,“ hviskede en lille Pige.
„Jeg har jo sagt dig saa tit, Thora, at det er kun Jul én Gang om Aaret,“ svarede Moderen lidt utaalmodigt.

„Det var saa dejligt . . . og Far er jo selv Præst.“

„Ja, men han kan ikke forandre den Ting, lille Ven. Du maa pænt vente“ . . .

Den lille Pige kom til at vente i ti lange, forfærdeligt drøje Aar. Og da havde hun glemt, hvad Jul var. Faa smaa Piger har oplevet saa meget og saa ondt som den lille Thora.

Moder og Datter gik udenfor Ofanleiti Præstegaard — og ventede paa Far. Han var taget til Byen for at høre om de mærkelige Rygter, der gik, at „Tyrkerne“ havde gjort Landgang flere Steder paa Island og røvet, myrdet og plyndret. Barnet vidste intet om Faderens Ærinde, men Moderen frygtede det værste. Hun havde været for lykkelig og havde ikke skønnet paa sin Lykke, ikke været taknemlig nok, men undertiden agtet sig selv og sine Kære ringe. Og nu faldt Straffen over hende og hendes Kære.

Dér kom Præsten, duknakket og bleg. Skrækken lammede den lille Kone, og Barnet krøb ind til hende i uvilkaarlig Angst. Tavs gik den værdige Hr. Olaf Egilson op til dem, lagde sin Haand alvorligt paa sin Hustrus Skulder og sagde kun: Rygtet taler sandt. Lad os gaa ind, og naar Børnene er kommet til Ro, saa kom ind til mig.

Det varede længe, før Børnene faldt til Ro. De mærkede Moderens Angst.

Og da hun med rystende Knæ traadte ind i Præstens Kammer, saa hun sin Mand sidde bøjet over Bordet uden at arbejde. Den paabegyndte Præ-

diken var stukket til Side. Han fortalte hende det forfærdelige . . .

Tyrken var kommet til Island med mange Skibe. Korsarerne havde herset som vilde Djævle ved Grindavik og var naaet op til Bessastadir Vester paa Øster paa ved Beruffjord havde de ogsaa været. Mord og Brand og Rov af Hundreder af arme Mennesker! Han nænnede ikke at fortælle sin skælvende Hustru alt. Der blev sagt, at de nedrige Sørøvere, Djævle i Menneskers Skikkelse, havde Kløer i Stedet for Negle. Der lynede Ild fra deres Bryn; Knive og Jernpigge voksede paa deres Bryst og Lemmer.

Om nu denne Svøbe ogsaa kom over Vestmannaøerne! Præsten maatte trøste sin Kone, der var en Besvimelse nær. Her mellem alle disse Holme vilde Tyrken ikke finde ind — ind til den eneste lille Ø, Heimey, der var beboet! Djævelens Hærskarer havde hjemsogt de rigere Egne, og dette ringe Sted vilde blive skaanet!

Der var to Præstekald paa den lille Ø. Præsterne og Befolkningen, der snart fik at høre om den forfærdelige Fare, hengav sig til Bøn og Haab og from Uvirksomhed. Anderledes var det med Folkene i „de danske Huse“. De holdt Raad og skred til Handling.

Inde ved Handelsstedet laa det danske Skib „Krabben“. Skipperen, Hendrik Thomsen, halede sit Skib saa nær Land som muligt og bistod saa med sine Folk Handelsstedets Købmand Lauritz Bagge og hans Karle med at grave Skanser og Grave om „de danske Huse“, den lille Bys Hovedkvarter. Et Par Kanoner blev bragt i Leje og Ammunition hentet frem. Nogle flinke Islændere, der havde Tilknytning til Handelsstedet, fik udleveret Bøsser og Huggertter, og de blev „ekserceret“ en Smule.

Det blev en angstfuld Tid for Heimey, men man



Og da hun med rystende Knæ traadte ind i Præstens Kammer, saa hun sin Mand sidde bøjet over Bordet uden at arbejde. Den paabegyndte Prædiken var skubbet til Side. Han fortalte hende det forførdelige.

aandede op, da man fik at høre, at Tyrken Vest paa var draget bort, og at de, der havde hærget saa grueligt Øster paa, var stukket til Søs igen.

Den 16. Juli 1627 saa Øboerne tre Skibe stævne ind mod Øerne under dansk Flag. De vendte og stod ud igen. Aah! Det var danske Orlogsskibe, som nu „klarede Kongens Strømme“. Islænderne faldt til Ro, — men Danskerne holdt sig vaagne.

Det forholdt sig saaledes, at de to Tyrker-Skibe, som havde huseret Øster paa, var gaaet til Søs med et „rigt“ Bytte, — men vi maa nu hellere gøre „historisk“ Rede for, hvorledes det i Virkeligheden forholdt sig med disse „Tyrkere“.

En gemen Skandinav, — Paul skal han have heddet, — der tidligere havde faret paa Island, var blevet gjort til Slave i Algier, og for at genvinde sin Frihed havde han lovet at føre algierske Korsarer til de forsvarsløse Lande i det høje Nord. Ikke mindre end tolv algierske Skibe blev i Foraaret 1627 udrustet til Plyndringstogt med en Renegat (Overløber), Murad Reis, en Tysker eller Flamlænder, som Overfører.

Korsarflaaden naaede op i de nordiske Farvande. Otte af Skibene bøjede af undervejs og plyndrede i Skotland og paa Færøerne og hvor de kom frem. Kun fire fortsatte til Island. De blev skilt ved Storm. Et af dem kom Vester paa, tog Bytte og gik hjemad, to løb Øster paa og fyldte Lastrummene med Fanger og Gods. Paa Hjemvejen mødte de det fjerde Skib.

som ikke havde været med i den onde Leg endnu. I uhyggeligt godt Staldbroderskab besluttede de at lægge ud paany, opsøge endnu et Sted, der kunde fylde det nyankomne Skibs Lastrum, — og dette blev Vestmannaøernes, d. v. s. Heimeys, frygtelige Ulykke.

De tre Skibe, som den 16. Juli styrede ind mellem Vestmannaøerne under dansk Flag, var de tre Korsarer, et stort Skib og to mindre. Det danske Flag var den Gang saa velkendt, at man ikke undres over, at Algiers Korsarer havde tre Eksemplarer til Raadighed. „Tyrken“ var Fællesbenævnelsen for alle Korsarskibe, baade de marokkanske, algierske, tunesiske og tripolitanske.

Murad Reis var selv med paa det store Skib. Værre var det næsten, at en islandsk Overløber, Thorstein, blev taget med paa det Skibsraad, der bestemte, at de tre Skibe skulde staa til Søs igen, men skjult af Holmene og de ubeboede Øer sætte Landgangsstyrker ind. Under Thorsteins Anførsel, ad en Sti, han kendte, kunde Byen og Handelsstedet overrumples.

Den aarvaagne og pligttopfyldende Købmand Lauritz Bagge red før Daggry d. 17. hjemmefra for at være klar over Situationen og ikke forsømme noget. Til sin store Sorg såa han, efter knapt en halv Times Ridt, tre store Skibsbaade, spækkede med „Tyrkere“, ro mod Land. Han sendte straks sin beredne Karl i Galop til Byen for at hente Hjælp. Da Tyrkerne steg i Land, affyrede han sin Musket, men det fik blot

de vilde Korsarer til at styrte frem som besatte. De svingede med deres Fez'er og Turbaner, — hvilket vistnok viser, at de „Vilde“s Flertal næppe har været Muhammedanere, men — Europæere.

Købmand Bagge maatte vende sin Hest og flygte. Undervejs mødte han den gæve Skipper Thomsen, der kom ridende med en Flok bevæbnede Islændere. Saasart disse saa, at Tyrkerne var i Land og havde fundet Stien, der førte til Byen, løb de hver til sit for at redde deres Familier og deres Gods.

Bagge og Thomsen kunde ikke udrette noget alene. De red ned til Danskehusene og gav sig til at fornagle Kanonerne. Da det var gjort, gik Bagge og hans Folk ombord i den største af „Krabben“s Baade, og Skipperen lod sine Folk følge med. Selv vilde Skipper Thomsen ombord i sit Skib for at faa

det borst i Sænk. Han klatrede ombord og gav sig til at slaa løs i Skibets Bund med en Tømmerøkse. Men hans gode Skib var ham for stærkt. Han kunde ikke faa Hul paa det.

Korsarerne naaede Skansen og gav sig til at beskyde „Krabben“ med deres Musketter. Det kunde Bagge og Skibsfolkene ikke taale at se. De roede op paa Læsiden af „Krabben“ og hentede med Magt den udasede Skipper. Saa roede Folkene Vester paa mellem Holmene, — netop som Korsarskibene efter Signaler fra Skansen styrede indefter. Det blæste nu op til haard Kuling, og det gav Korsarskibene nok at bestille. Efter mangfoldige Lidelser naaede Ro-baaden Islands Kyst, og de Danske slap for det, som Heimeyerne kom ud for.

Korsarerne naaede ind til Heimey, og Søroverne af Landgangsstyrken fik Forstærkning fra Skibene. Tre Afdelinger gik ud paa Plyndring, hver af dem ledet af en Fanebærer med „rødt Flag med en Maane udi.“ Landgangsstyrken, der talte over halvandet Hundrede Mand, drog fra Skansen op til Øens Hovedkirke, Landa Kirkja, ødelagde hvad de kunde overkomme, holdt et Sjov med Kirkeklokkerne og majede sig ud med Messeklæderne.

Præstegaarden Ofanleiti blev omringet — og erobret. Pastor Olaf Egilson nægtede Fjenden Adgang, men blev slaaet ned og sammen med sin Hustru, deres Børn og Tyende bundet og slæbt ned til de danske Huse, hvor de indespærredes. Præstegaarden blev brændt ned, og nogle gamle Folk, som Korsarerne ikke fandt værd at tage med, omkom.

Lille Thora sansede ikke ret meget under alt dette. Hun var nogenlunde klar over, at alt var galt. Alt det meget, der foregik, gled hende forbi. At Faderen var ulykkelig, forstod hun nok. Det havde han saa tit været i Kirken, undtagen under



Præstegaarden Ofanleiti blev omringet og erobret.

Julefesten, da han altid var saa frejdig. Det værste for hende var, at Moderen græd „gudsjammerligt.“

Heldigvis for hende vidste hun ikke, hvad der foregik ude omkring paa Øen.

Islænderne, Vestmannayerne, var flygtet til Fjelds. De løb til de mange Huler paa Øen og op paa Klippeafsætter, som man maatte tro var utilgængelige. Blandt Flygtningene var Øens anden Præst, Jon Thorsteinson, der har et vist Navn som Salmedigter. Han havde med sin Familie søgt Tilflugt i en Klippehule og udstillet en Vagt paa Klippeafsætten oven over. Denne Mand blev skudt af Korsarerne, og hans Blod dryppede ned i Præstens Hule. Det fik ham til at komme frem i Dagens Lys, efter at han havde læst forskellige gudelige Skrifter for sig og sin Familie.

To Kvinder, der havde søgt Tilflugt i en nærliggende Hule og undgik Korsarernes Opmærksomhed, har fortalt, at Præsten gik mod Korsarerne, da de trængte frem. Thorstein var fremmest i Flokken og haanede ham. En „Tyrk“ slog ham ned med sin halvrunde Sabel. Han maatte slaa flere Gange, før Præsten døde, og den Herrens Mand gjorde det med Ordene: „Jesus, min Herre, modtag min Sjæl.“ Hans Hustru og Børn blev jaget hen til „de danske Huse“ mellem de andre Fanger.

Korsarerne piskede de mandlige Fanger til at ro deres egne Fæller ud til Søraverskibene. Derefter det røvede Gods! Ombord blev Præsten Olafr Egilson pisket. Han skulde røbe, hvor Kirkens og Byens Folk havde gemt deres Værdigenstande. Men han vidste intet eller foregav intet at vide, udholdt Pinslerne — og vandt Korsarernes Agtelse.

„Krabben“ blev gjort sejlkklar og fyldt med Fanger under mandstærkt Tilsyn af Korsarer.

Om Aftenen blev der sat Ild paa „de danske Huse“ og paa Landakirkjan. Og næste Morgen, mens Kirken endnu stod i lys Lue, dundrede Korsarerne en Salut paa 9 Skud af og forlod Vestmannayerne. De tog 242 Fanger med sig, og de overlevende paa Heimey begravde 34 myrdede Mennesker.

— — —

Da Skibene var vel til Søs, vendtes Billedet. Man gav sig til at behandle Fangerne bedre. Ganske vist blev en Del ældre, som Arbejdere betragtet lidt værdifulde Mennesker, smidt overbord, men de øvrige Fanger, — Slaverne, som vel maatte løskøbes, — blev gennemgaaende „godt“ behandlet. De var jo en Vare!

Det hændte, at Korsarerne gav sig af med Børnene og legede med dem for at faa dem til at smile! Mennesker er jo Mennesker trods deres Ondskab. Om ikke andet, saa gjaldt det jo om at bringe Fragten godt i Hus, og lidt Underholdning skulde man jo ogsaa have undervejs.

Langt Syd paa skete det, at Korsarflaaden blev observeret af de danske Orlogsskibe, som under Mauritz Printz straks ved Efterretningen om Overfaldene sendtes ud fra Danmark for at afskære Fjenden Tilbagetoget og rense Farvandene for Røvere og andet Skarns Pak.

En kort Stund blussede Haabet op hos de mange Fanger, men det ændredes snart til bitter, bitter Skuffelse. Fangerne blev alle jaget under Dæk, alle Sejl hejst, — og de tunge danske Krigsskibe sakkede agter for de hurtigsejlende, slanke Korsarskibe.

Tyrkerne havde et kolossalt Held med sig; de var dygtigt ledede — og særdeles godt underrettede. De vidste, at Danmark laa i Krig med Svensken og havde alle sine Orlogsskibe behov hjemme. De var klar over, at de ikke vilde møde Modstand.

De fire Korsarskibe, som havde hærget paa Island og Vestmannøerne, og Priseskibet „Krabben“ naaede tilbage til Algier d. 17. August. Paa den sidste Del af Rejsen var Fangerne endda blevet „fodret godt op,“ for at de kunde blive præsenterede for Fyrsten (Deyen) i god Stand. Piraterne uddelte efterhaanden alt det røvede Øl og Vin, medens de selv som rettroende Muselmænd nøjedes med Vand.

Fangerne blev bragt paa Markedet, efter at der var udtaget en Del til offentligt Arbejde. Paa Slave-markedet blev de fleste solgt „fra hinanden,“ som det passede Køberne, og mangen jammerlig Taare flød. Familier splittedes, men det skete dog, at Mødre fik Lov at beholde deres smaa Børn. De kunde jo ogsaa blive til Penge engang, og man kunde jo iøvrigt risikere, at de tovlige Mødre døde af Sorg.

Dem det gik bedst af Fangerne, var Pastor Olafr Egilson og hans Familie. De fik Lov til at blive sammen, og det var godt det samme, for paa Rejsen havde Thora faaet en lille Broder, og Præstekonen var meget svag. Der var sket det, at man havde besluttet at sende Præsten hjem med Brevskaber angaaende Slavernes Løskøbelse. Den Mand skulde nok gøre sit bedste for at skaffe Pengene til Veje, skønt det var store Summer, der krævedes.

Præsten rejste gerne, omend med tungt Hjærte, for hans Kone og Børn maatte blive tilbage. De boede da i et godt Hus og led ikke anden Nød end Længselen og Angsten, men det var jo ogsaa en drøj Byrde mellem de fremmedartede Vantro og i det hede Klima.

Olafr Egilson naaede velbeholden København og fik Foretræde hos de højeste Autoriteter, der havde aabent Øre for de ulykkelige i Algier. Han naaede at komme videre med et af Islandsskibene i Forsommeren 1628 og naaede tilbage til Vestmannøerne d. 6. Juli. Hans Sognebørn, ja alle Heimeyerne, modtog ham med „ubeskrivelig Jubel“, men ogsaa med dyb Vemod.

I de nærmest følgende Aar løskøbtes en Del af de mange Fanger af udenlandske og skandinaviske Residenter og Købmænd i Algier, og en halv Snes af de arme Islændere vendte hjem. Altinget samlede Penge ind ved Beskatning. I Danmark og Norge skræbedes der store Beløb sammen, men ikke alle Pengene naaede Algier.

Enkelte af Fangerne undslap, mange døde, nogle lod sig omvende og slog sig for stedse til Ro i det fremmede, og et Par Mænd blev Renegater. Endnu i 1655 havde man Tal paa 31 Mænd og 39 Kvinder, som sukkede efter Løskøbelse, og Aaret efter lod Kongen, Christian d. IV, den hollandske Købmand Poul de Willem tage fat. Han løskøbte 54 Fanger, og blandt disse var Pastorinde Egilson og hendes Børn.

De kom til København og sendtes med første Skibsløjlighed til Island, hvortil de naaede Sommeren 1657 — dog kun 27 af dem, idet Sygdom og Død forinden krævede 7 Ofre.

— Det er ikke mit Metier at være den, der skilddrer Hjemkomstglæden og Gensynslykken. Vær saa



Fangerne blev bragt paa Markedet, efter at der var udtaget en Del til offentligt Arbejde.

god, kære Læser: Tænk dem selv den Hjemvenden til Slægt og Venner, til de gamle Stuer efter ti Aars Ophold hos arge Fjender og Vantro paa Afrikas hede Grund. Tænk dem at høre de hjemlige Kirkeklokker igen, fuldtone Salmer — og sit eget Sprog. Omsluttet af kærlige Arme, spise den hjemlige Mad og krybe i sin hjemlige Seng — efter det forfærdelige Æventyr, det jammerlige Mareridt.

De danske Orlogsskibe krydsede nu igen i Farvandet og holdt onde Fjender borte.

Thora var blevet en voksen ung Pige, alvorlig, hærdet under Sydens Sol. Og da det blev Jul igen, sad hun stiv i Kirken, næsten fremmed i Forholdene, ved sin Moders Side. Det var hendes egen Fader der prædikede. Han knækkede næsten sammen af Betagelse, han kunde vanskeligt tale. Og Moderen græd ustandseligt.

Pludseligt så hun op paa sin Datter, alvorligt og

længte, tog hendes Haand og hviskede: „Thora-lille Husker Du den Sommeraften for mange, mange Aar siden, da vi ventede paa Fader i Præstegaardshaven og Du sagde, som Du saa mange Gange havde sagt:

„Moar, bli'r det snart Jul igen?“ Endeligt, nu er det Jul igen! Lad os glemme vore Sorger, takke Gud af ganske Hjærte og styrke vores Far deroppe i hans Gerning. Han trænger til os. Nu synger vi med, lydeligt, saa Far og Gud i Himlen kan høre vore Stemmer.“

Og saa sang de med. Thora begyndte famlende, men huskede mere og mere Salmens Ord. Hun sansede det hjemlige, og det fremmede gled hen i Taage. Faderens Tale greb hende, Julestemningen lagde sig over hende, og da hun gik hjem til Præstegaarden, endnu med Moderens Haand i sin, kunde hun af ganske Hjærte sige: „Lille Mor, Gudskelov! Saa fik vi da Jul igen.“



Han sejler derude...

DET fortælles, at Fiskerhustruerne ved Adriaterhavets Strande har for Skik, naar deres Mænd er paa Søen, om Aftenen at gaa ned til Strandbredden og der synge nogle Vers af en velkendt Sang. Stille staar de og lytter, indtil de hører Ekkoet fra de sidste Toner lyde udefra Havet.

„Saa har de altsaa hørt os derude,“ siger de, og beroligede og opmuntrede gaar de atter hver til sit for at fortsætte det afbrudte Arbejde i Hjemmene.

Paa samme Maade gaar det Aar efter Aar i Sømandskredse. Maa ske ikke mindst ved Juletid. Da er Sømandene borte fra deres Kære, og den store Hjemmets Fest maa fejres enten om Bord i et Skib eller i Sømandsmissionernes Lokaler og Kirker, og imedens samles Familien i de forskellige Hjem Danmark over. De samme velkendte Julesalmer lyder, og de samme elskede Linier fra Juleevangeliet i Lukas det andet læses op; muligvis endda paa samme Klokkeslet.

Hvor ofte er man saa ikke i Tankerne fløjet udover Havene til ham, der sejler derude, eller hjemover til de kære Stuer, til Barndomshjemmet med de mange Minder. Og naar Drømmesynet stod klare, lyttede man, og mange kunde høre Ekkoet fra Sangen, der blev sunget af en Mor eller Hustru, en Søn eller Ægtemand.

Det er ikke Julefantasier, men Oplevelser fra Samtaler med Sømand og deres Paarørende. Selvom Havet skiller, binder Julen os alle sammen. Ofte har denne Sindets Grundakkord været med til trods Adskillelsen, trods de mange ofte Tusinder af Miles Afstand at skabe en egen Højtid i Hjertet.

„Selvom vi er langt fra hinanden, er vi dog hinanden saa dejlig nær,“ var der en Donkeymand, der sagde, da han fortalte om sin Kone og sine smaa, der sad hjemme i Jylland, „men det er nu saadan, at vi begge kender Vejen til Barnet i Bethlehems Krybbe, og der mødes vi ogsaa i denne Jul.“ Saa har det ingen Nød, for da kan det trods alt blive Jul!

Aldrig forsummer
Tonen fra Himlen
i Sjælens glade Pilgrimssang.

Men til trods for, at det ofte kan være vemodigt at være adskilte, naar Højtiden staar for Døren, er det dog langt sværere, naar Aarsagen bunder i, at f. Eks. Sømanden ligger paa et fremmed Sygehus. Han har ingen Bekendte, der kan

sprede Glæde. Han har ingen, der kan komme og lægge sin Haand paa hans febervarme Pande. Og naar han i Feberfantasier kalder paa Mor og raaber: „Mor, Mor! Hvorfor kommer du ikke,“ ja, saa er der ingen Mor, der kan høre ham og sige: „Vær blot rolig, min Dreng, for Mor sidder jo her ved Siden af dig.“

Hvor kan det ofte være svært at skulle sidde ved en Sømands Seng og netop bringe den Hjemmets Kærlighed, som kun ens egne kan bringe med sig. Men ogsaa her er det dog Sømandsmissionens lykkelige Lod at kunne være til Opmuntring for nogle — i de kares Sted.

Jeg husker ham saa godt, den store, stærke Matros. Han var faldet ned i Rummet paa Vej til Havn og var omgaaende blevet bragt til Hospitalet. Det var nogle Dage før Jul, at det skete. Jeg besøgte ham næsten daglig, og vi havde altid nogle dejlige Timer sammen. Han kunde ikke opfatte meget af det, jeg sagde til ham, da han havde slaaet sig slemt; men da jeg nævnedes Navnet „Jesus“, lyste hans Øjne. Det Navn forstod han.

Hvad kan der bringes et Menneske af Julens Herlighed i en saadan Situation? Jeg tror kun eet eneste, og det er at tale om Jesus. Han er jo selv Julens Midtpunkt og kan skabe den Fred, der midt under de legemlige Lidelser og Smerter er det ene fornødne. Han, der kunde sige til Orkanen, at den skulde lægge sig, kan ogsaa tale til et sukkende Menneskehjerte og byde sit: Ti og vær stille.

Samme Sømand fik ikke Lov til at leve. Han blev begravet i fremmed Jord, mens en Flok Sømand fulgte ham til hans sidste Hvilested. Men ogsaa han var en Mors Søn.

Naar nu atter Hjemmets Fest stunder til, sender vi ham, der sejler derude, vore bedste Ønsker om en velsignet Jul, og vi vil ogsaa i Højtidens Dage lytte til Ekkoet, om det nu kommer udefra eller fra de kære i Danmark, og prøve paa at fange Tonen, saa at vi alle kan sige: „Saa har de altsaa hørt os!“

Men lad os gøre en Ting til. Lad os sende en Bøn op til Ham, der er Julens Herre, og som har lovet at høre vore Suk. For rigere Oplevelse kan ingen have end at kunne sige som sin Julebøn: „Saa har Han altsaa hørt mig.“

Fr. Vilh. Eilschou-Holm.

EN JULENAT I MESANTOPPEN



At OSCAR JENSEN

Illustreret af H. Schøsler Pedersen

SOM et skidengult Baand slynger Humber sig forbi Hull og Grimsby og rækker ligesom en belagt Tunge langt ud i Nordsøen. Saa vidt Øjet rækker fra Land er Havets Farve her præget af det Slam, Floden gennem Aartusinder har aflejret uden for sin Munding, og som har skabt den farlige og frygtede Grund „Bull Sand“, hvor det røde Fyrskib med Navnet „Bull“ malet paa begge Sider ligger som en Varsko for de Skibe, der befinder sig i dets Nærhed. Bull — Tyren — med det ene Øje, der lyser i Natten, og med Klokken, der klemter i usigtbart Vejr.

For en stiv Kuling af Sydost og under et mægtigt Sejlpres kom Barken „Nordlyset“ strygende op langs Englands Østkyst paa Rejse fra Vestindien til Hull. Barkens Sejlføring sagde tydeligt, at dens Besætning havde Hastværk. Alle 14 Mand var paa Dækket og klar til Manøvre. Ingen — end ikke Frivagten — tænkte paa Hvile, endskønt et forudgaaende 8 Dages Kryds gennem Kanalen med haardt Arbejde Nat og Dag nok havde kunnet trætte sine Mænd. Nej, her var hverken Tale om Træthed eller Søvn. Hver eneste Mand om Bord var parat til at springe paa mindste Vink og Kommando, og en lystig Letmatros gik endog saa vidt i sin Iver, at han for at forøge Skibets Fart spændte sit Køjetæppe ud i Fokke-Riggen, men med det Resultat, at Tæppet et Øjeblik efter var forvandlet til en flagrende Las. Alle hastede mod samme Maal. Det gjaldt for enhver fra Kaptajn til yngste Mand om Bord at komme frem — fremad og i Havn inden Aften.

Det var Juleaftens Dag.

Kaptajn Sommer havde i Formiddagens Løb næsten tyndslidt Trappetrinene mellem Kahytten og Halvdækket. Hvert Øjeblik var han nede for at studere Kortet for straks efter at komme op igen og snuse til Vejret og undersøge Sejlføringen.

„Bare vi naar det,“ udbrød han, hver Gang han kom paa Dækket, og hans Udbrud var rettet til Førstestyrmænd, som havde Formiddagsvagten, og som ikke veg fra Halvdækket.

Og Styrmandens Svar var hver Gang en Gentagelse af Kaptajns Ønske; thi for ham som for enhver anden Sømand var Jul i Søen ingen rigtig Jul — i hvert Fald en Jul uden Fred og uden den Stemning, som ved Land fulgte med Brevene fra Hjemmet.

Ved 8 Glas om Middagen gav Kaptajn Sommer pludselig sine gentagne Ønsker fra om Formiddagen en mere bestemt Form.

„Vi skal naa det, Styrmand. Vi skal være inde før 18, saa vi kan komme i Dok endnu i Aften.“

„Vinden frisker,“ svarede Styrmanden. „Skal vi ikke bjerge Røjlerne og Jageren?“

Kaptajn Sommer kastede et undersøgende Blik op efter Sejlene og rystede paa Hovedet.

„Det ser jeg ingen Grund til. Lad den gaa, som den gaar, og lad Kokken straks gaa i Gang med at slagte Grisen, saa han kan have Julemaden klar, til vi kommer ind. Andenstyre kan hjælpe til.“

Grisen var købt i Vestindien med Julen for Øje. Den var sort som den Neger, der havde solgt den, og

den var ikke særlig stor til en Skibsbesætning paa 14 Mand; men ikke desto mindre vakte dens Dødsdom Jubel blandt Folkene foran Masten. De skulde have rigtig Julemad til Aften — Flæskesteg og Sødsuppe. Hvor de glædede sig ved Tanken, og den ene var mere hjælpsom end den anden med Forberedelserne til Slagtningen.

Spulebaljen blev anbragt ved de læ Spygatter med Bunden i Vejret. Kokken dirigerede og gjorde allehaande Anstalter i Kabysen. Andenstyrmanden asede med Grisen for at faa den ud af sit Tremmebur, og imens friskede Vinden yderligere. Omsider laa dog Grisen paa den omvendte Spulebalje med sammenbundne Ben, og saa foregik Eksekutionen. Men i samme Øjeblik krakkede Klyverbommen, og For-Bramstang med Røjl- og Bramraa ramlede ned og flængede For-Overmærsejl, mens Jager og Yderklyver fløj over Læen med den afbrækkede Bom.

Alt var Kaos i „Nordlyset“s Fortop, og hele Barken stod med ét i Forvirringens Tegn. Ingen havde i Øjeblikket Tid til at beskæftige sig mere med Grisen, som var trillet ned paa Dækket, hvor den laa og skreg sig til Døde. Og Grisens Skrig blev Ouverturen til „En Julenat i Mesantoppen“.

Hele Eftermiddagen gik med at bjerge, hvad der kunde bjerger af den havarede Fortop og med at slaa et nyt Overmærsejl under, og imidlertid var Vin-

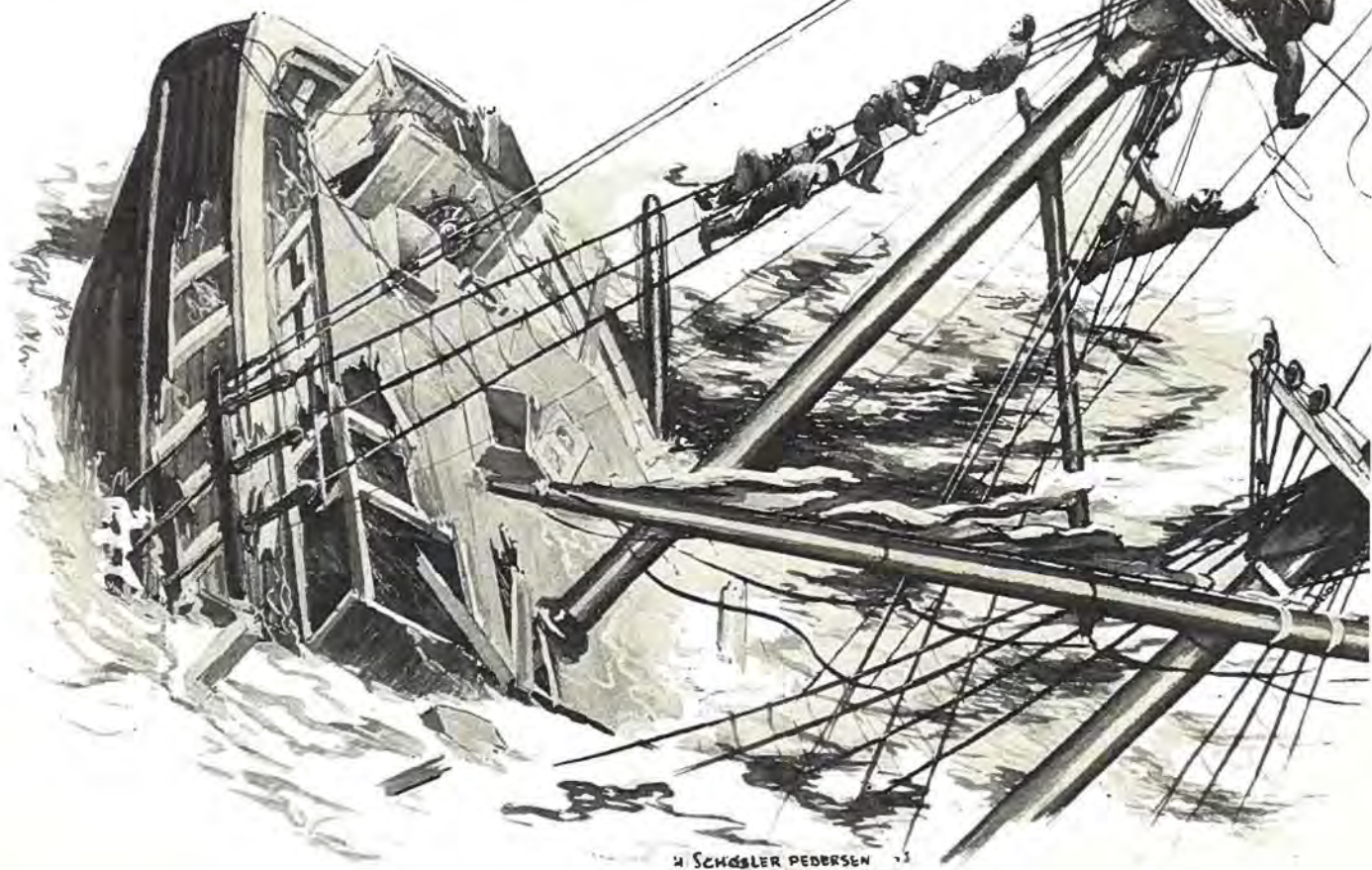
den frisket op til en halv Storm og havde skaget sig om ad Øst. Saa blev Stor-Bramsejl ogsaa taget ind.

Ved 7 Glas Kl. 15,30 gik Solen ned som en blodrød Brand og kastede Guld og Purpur højt op over den vestlige Himmel, og samtidig steg „Nordlyset“s Julemand op over den østlige Horisont med sin Pose paa Nakken — en vældig og sort Pose, som saa ud til at kunne indeholde hvad som helst.

Ved den Tid brasede Grisen allerede i Kokkens Stegepande, og Søfolkene indsnusede med Velbehag den Duft, der strømmede ud gennem den aabne Kabysdør. Ingen havde endnu opgivet at spise Julenadveren ved Land; thi Fyrskibet paa Bull Sand var i Sigte. Tyrens tuende Øje lyste ret For, og Kaptajn Sommer havde allerede gentagne Gange blusset efter Lods.

Men hvor var Humber-Lodsbaadene? Man ventede og ventede — blussede og ventede i utaalmodig Spænding, men ingen Lodsbaad besvarede Blussene, og (lidt før 8 Glas Kl. 16 trak Julemanden hen over Barken og

*I Mesantoppen og Mærs
havde de surret sig fast.
Her hang de som Fluor
i et Spindel-
tæv.*



H. SCHWABER PEDERSEN



åbnede for sin Pose og slap en forrygende østlig Snestorm ud over Nordsøen.

Farvel alle Forhaabninger om en fredelig Juleaften ved Land. Nu gik Ønskerne i den modsatte Retning. Med denne Paalandsstorm gjaldt det for Barken om at komme fri af Kysten — ud til Søs.) Og Kaptajn Sommer forkyndte tydeligt dette gennem sin Raaber fra Halvdækkets Forkant. Hans Kommandoer tonede gennem Uvejret som Basunstød i hurtig Rækkefølge:

„Alle Mand paa Dækket! Over-Mærsejl fast! Reb i Fokken! Bagbords Braser!“

Og Mænnen faldt i Givtov og Gaardinger og i Braserne, og de halede ud i Rebtaljerne med Opsange, der gennem Stormen lød som Hyl og hæse Brøl. Saa entrede de til Vejrs og ud paa Ræerne. De sloges som desperate med Mærsejlene, som tærskede i Vinden og dundrede i Grejerne, og som slog dem op over Hovedet, saa de hvert Øjeblik var i Fare for at blive revet

ned. Og imidlertid stred „Nordlyset“ sig klods bidevind op mod Stormen. Barken krængede over med den læ Lønning slæbende under Vand, og ustandselig drønedes Søerne som Kanonskud mod den styrbords Bov og brød som Laviner ind over Forskibet. Himmel og Hav var i ét — Fygevejr af Søsprøjt fra ned og Snefog fra oven, og ingen kunde se en Haand for sig.

(Inde i Kabyssen skramlede Kokken med Gryder og Kasseroller. Han havde Besvær med at holde Stegepanden paa ret Køl i Ovn, og Fedtet fra Stegen flød ud over alle Bredder. Han gled, og han faldt og kom paa Benene igen, og saa rausede han videre med Skibets Bevægelser og greb for sig og brændte Fingrene paa Komfuret, eller han skoldede sig paa Sød-

suppen, der skvalpede oven ud af Gryden, hver Gang Skuden krængede haardt over. — Hvad skulde dette blive til?)

Svaret kom, da Mærsejlene var gjort fast, og Folkene skulde i Gang med at rebe Fokken, som imidlertid var frosset stiv som et Bræt og var belagt med en Skorpe af Is og Sne. Og Svaret blev:

„Saltlage!“

Saa maatte Kokken koge Vand og smelte Salt til stærk Lud, og denne Lud blev i Pøse langet fra Mand til Mand op ad Fokkevantet — op paa Raaen og hældt ud over Sejlet. Men da dette saa endelig var tørt op og gjort nogenlunde haandterligt, var Stormen taget yderligere til, og saa kom Ordren til at gøre Sejlet fast. Dette var dog lettere sagt end gjort. Elleve Mand i 3 Timer paa denne Fokkeraa under en orkanagtig Storm med Frost og Sne orkede ikke at bjerge dette Sejl. Ved 2 Glas Kl. 21 var Fokken tærsket i Stumper og Stykker og blæste som Avner bort for Vinden; og samtidig brækkede en Sø over midtskibs og knuste Baadene og de luv Døre i Ruffet. Lukaf og Kabys blev fyldt med Vand. Ilden slukkedes under Komfuret, og alle Kokkens Anstrengelser til Juleaften druknede i Søvand, mens han selv søgte Tilflugt paa Halvdækket.

(Men ingen spurgte heller om Julemad mere. Efter Nederlaget med Fokken blev alle Mand beordret agterud til at „hale Mesan Skøde“ — en Ordre, som altid er velhørt i ondt Vejr, fordi den betyder en Snaps Brændevin eller et Glas kold Grog. Dette Traktement med en tør Beskøjt til blev Besætningens Julenadver. Det var ens for alle, og ingen beklagede sig.) men Situationens Alvor stillede nu ogsaa ethvert Spørgsmaal om Mad i Baggrunden. Det stor klart for enhver om Bord, at „Nordlyset“ for sine Undermærsejl alene drev stærkt ad Læen til, men hvor stærkt kunde ingen vide; thi Snefoget forhindrede ethvert Udsyn. Alle Mand var paa det Rene med, at en Fare lurede overalt i Læ.

Der blev ikke talt mange Ord mellem disse trætte og forasede Mænd, som under dette Uvejr saa Julen i Møde fra „Nordlyset“s Halvdæk. Men der blev tænkt desto flere Tanker, og imens nærmede Tiden sig Midnat. Højtiden var for længst ringet ind for Menne-

skene inde i Land, og nu — — — Kaptajn Sommer holdt pludselig Hænderne for begge Øren og lyttede mod Luvart. Saa sprang han hen til Kompasset og pejlede i samme Retning — lyttede og pejlede, mens Folkene med Øjnene fulgte enhver af hans Bevægelser. Ogsaa de anspændte deres Øren til det yderste, og nu blev Julen ogsaa ringet ind for „Nordlyset“s Besætning. Med korte Mellemlum hørte de en Klokke klemte til Luvart, og hvad kunde dette være andet end Fyrskibet paa Bull Sand.

Der herskede ikke den ringeste Tvivl. Barken var drevet ind mod Grunden og var nu i Læ af Fyrskibet. Et Lodskud, der gav 3 Favne Vand under Kølen, sagde det samme, og da „Nordlyset“ et Øjeblik efter duvede ned i en Bølgedal, gik der gennem Skibet en Rystelse, der tydeligt tilkendegav, at dets Køl havde rørt Grunden.

Kaptajn Sommer indsaa nu, at alt Haab om at klare Landet og redde Skibet var ude. Fra nu af tænkte han kun paa at redde sine Folk og sig selv; og for at Strandingen kunde ske saa nær Kysten som muligt, holdt han af for Vejret. Og som gennem et Mareridt fløj „Nordlyset“ for Orkanen og sine Undermørssejl ind over mod Landet, til Barken standsede med et Ryk i en brølende Brænding — et Ryk saa pludseligt og voldsomt, at alle Mand blev slynget hulter til bulter imellem hverandre. Rattet snurrede som et løbsk Rokkehjul, og Rorsmanden blev slynget op over Mesanbommen og landede i Læ med Panden mod en Pullert, saa Pande og Pullert slog Gnister for hans Øjne.

Barken svajede straks rundt med Bredsidens mod Søerne, og nu væltede Bjerge af Vand ind over den og fejede dens Stordæk rent for alt opstaaende Træværk. Ruffet blev fuldstændig knust og flød ud over den læ Lønning i smaa, bitte Stumper. Vandfadene rev sig løs fra deres Surringer og fulgte efter, og der var snart ikke en Pind tilbage af Skanseklædningen.

Imidlertid var det lykkedes at faa Signalkanonen gjort klar og anbragt i Læ af Kahytstruffet, og nu fyrede de Skibbrudne Nødsrud ud i Orkanen, i Haab om, at denne vilde bære Lyden til Land; og imens lød i deres egne Øren — med korte Mellemlum — den klemtende Klokke fra Fyrskibet paa Bull Sand — deres Juleklokke.

Deres Juleklokke. — For disse nødstedte Søfolk havde Orkanen nu bogstavelig talt bortvejret alle Tanker om Jul. Ingen af dem tænkte vel paa Underet, der affødte denne Højtid, og dog bad de ubevidst til dette Under for Livet.

Ved 4 Glas Kl. 2 brækkede Forskibet, og Fokkemasten gik over Bord og rev det halve af Stortoppen med sig i Faldet, og stadig piskede Sneen ned, mens de brølende Braadsøer dundrede mod Vraget og slyn-

gede Vand i Millioner af Tons ind over det. Krudtet kunde ikke holdes tørt, og Signalkanonen blev ubrugelig.

Mod Slutningen af Hundevagten stilledes Snefoget af, uden at dette dog mindskede Orkanens Voldsomhed. Det lykkedes at afbrænde et Nødblus. En Raket røg straks til Vejrs inde over Land som Svar, og den vakte et svagt Haab. En enlig Julestjerne kom til Syne paa en lille Klat blaa Himmel i Zenit, men de vildt jagende Skyer viskede den næsten øjeblikkelig bort igen. Klokkeklemtene fra Fyrskibet hørtes ikke mere. Nu stirrede Tyren stift med sit ene lysende Øje mod den nødstedte Skibsbesætning, som fortrængt fra Halvdækket af de enorme Vandmasser imidlertid var søgt op i Mesantoppen.

I Mesanvant og Mærs havde de surret sig fast. Her hang de som Fluer i et Spindelvæv, og herfra kunde de nu og da skimte flakkende Lys langt borte i Læ — Lys, der kom og svandt, eftersom Braadsøerne taarnede sig op eller sank. Saa fløj igen en Ildstribet mod Himlen i Læ. Den beskrev en Bue ud mod Vraget, og de Skibbrudne fulgte den med Øjne i spændt Forventning. Vilde den naa dem? — De blev skuffede. Redningsraketten havde for stærk Modvind. Den dalede i Havet uden at naa sit Maal, og flere Forsøg i samme Retning gav ikke bedre Resultat.

Saa begyndte det at sne igen. Tyren lukkede atter sit lysende Øje, og Klokken klemte igen for de Skibbrudnes Øren. Alt Haab om Redning syntes nu bristet for disse Mænd i „Nordlyset“s Mesan-top. De var overisede — stive af Kulde og følelseløse for alle legemlige Smerter, men ikke desto mindre klyn-gede de sig til Livet i Bøn til ham, som gav sit eget Liv for at frelse alle andre.

De bad, og Minutterne og Timerne gik; og for dem gik de saa langsomt som en Evighed, mens Døden lurede under dem i et fraadende Hav. Resten af Stormasten var nu ogsaa gaaet over Bord, og hele Vraget var begravet under Vand. Kun Mesantoppen ragede op gennem Brændingen og forkyndte, at her under laa et sønderslaaet Skib; og i denne vaklende Mast's Spindelvæv af Tovværk hang dets Besætning. Men hvor længe vilde denne Mesanmast holde?

Den holdt, saalænge den blev holdt fast af ham, som raader for Liv og Død. Og for de Mænd, der havde søgt Tilflugt i den, graanede Dagen frem med fornyet Haab. Snefoget havde raset ud, og gennem Brændingens flygende Skum saa de Skibbrudne en flad Strand, hvor mange Mennesker havde samlet sig i Klynger, og hvor enkelte ilede hid og did i travl Virksomhed. Og de saa — —? Ja, hvad var nu dette? For deres Øjne tog det sig ud som en mangebenet Bille, der kravlede op og ned over Braadsøerne inde i Havstokken. Turde de tro, hvad de haabede, saa maatte

dette være Redningsbaaden fra Grimsby — den nærmeste Redningsstation med Baad, og saa maatte den være bragt hid over Land med Heste og Vogn. Men kunde dette tænkes muligt?

Det var muligt, og Transporten var ogsaa sat i Scene; men dette, som de Skibbrudne saa som en manglebenet Bille i Havstokken, var alligevel ikke Redningsbaaden fra Grimsby. Det var en stor og tung Sildebaad, og den var bemanded med et hærdet og uforfærdet Kuld af Albions hav- og stormvante Søner — et Kuld paa tolv vejrbitte Fiskere, for hvem Redningsbaadens Transport ikke foregik hurtigt nok, og som nu uden Hensyn til egen Risiko og med Livet som Indsats havde taget Kampen op mod Elementerne. De skovlede den tunge Baad ud gennem Braad og

Brænding med de lange Askeaarer. Fod for Fod og Favn for Favn kæmpede de sig frem mod Orkanen — snart med Braadens Stævn løftet mod Himlen og snart styrtende mod Dybet, og for alle Øjenvidner saa det ud, som om de roede den visse Død i Møde.

Men de vandt i Kampen — disse sejge og uforfærdede Fiskere. Og at de vandt med den højeste Ære, der kan times Søens Folk, blev under et senere Søforhør bevidnet af de 14 Mand, som havde tilbragt denne Julenat i „Nordlyset“s Mesantop, og som tillige med deres Redningsmænd — mere døde end levende — af hjælpsomme Hænder fra Land endelig blev draget ind gennem Havstokken, efter at Sildebaaden var kængret under Landingen.

Alle blev reddede.

Oscar Jensen.

Baadsmændens Juleprædiken

MEJERIST Jens Jørgen Ovesen fra Hurup i Thy aftjente sin Værnepligt som Koksmath om Bord i Skonnerten „Ingolf“ paa Togt til Vestindien. Det var i Slutningen af forrige Aarhundrede — medens der endnu var rigtige Underofficerer af den gamle Skole i Marinen.

Jeg var ogsaa med Skibet, som ganske ung Befalingsmand, og da jeg mange Aar senere traf Jens Jørgen — „Fedtøre“ Nummer 204, som han altid hed dengang — kunde jeg straks, trods Alderens Spor og civil Paaklædning, genkende den filipensede, altid transpirerende tynde og blege Fyr, som syntes kronisk beskæftiget med at røre om i den store, firkantede Skibsgryde, medens Sveddraaberne trillede fra Panden over Kinderne ned i Suppen eller Ærterne.

Det var en Juleaftensdag, jeg traf ham, og ganske naturligt kom vi til at tale om den Jul, vi havde tilbragt sammen under Vestindiens Himmel.

„Og kan De saa huske Julemiddagen?“ spurgte jeg. „Risen-grød, helt brun af disse smaa bitte Biller, Grynene var fyldt med — og Flæskesteg af langbenede, sorte Grise, saa magre som Hunde! Kold, fedtet Sovs og haardkogte Kartoffler — jo, det var en lækker Menu, I havde faaet rodet sammen!“

„Jov, for æ Morten Biks var da fuld si'en Frowkost, aa det var da derfor, han drysst Kakao i æ Sukker i Sti'en for Kanel!“ lo Jens Jørgen.

Morten Biks var Skibskokkens Kælenavn.

„A haar nu tin't saa tit, a den Awten fik a den mjest skjønnt Præk'n, a nown Gaang ha' hørt! Det var a æ Baadsmænd — — —“

„Ja vel,“ afbrød jeg, „den har jeg heller ikke glemt! Det var fordi, De havde været saa uheldig at spytte paa Dækket, netop som han kom forbi!“

Jeg har kendt mange af Marinens udmærkede Befalingsmænd, der tilfulde forstod Kunsten at skælde godt og inderligt ud, men ingen har præsteret en saadan Opsang som den, „Ingolf“s brave Baadsmænd den Juleaften gav den sølle Jens Jørgen. Den lød omtrent saaledes:

„Saa gid den Onde stavgende saadan en forbandet Møgbonde og svedende Koksmath som Dig, Du abnorme Dyndtorsk! Staar Du her i denne hellige, stemningsfulde Stund og besudler hans kongelige Majestæts nyskurede Skibsdæk med Dit modbydelige, bakterieholdige Mundvand — hvad? Hvor kan Du saa meget som bare tænke paa at henslænge Dine harske Spytklatter her paa Forskibets hæderkronede Dæksplanker, der er altfor gode til at blive slidt af en infam Ærtfordærver som Du! Har Du da ikke Spor af Andagt i Din svedende, beskidte Krop en højhellig Juleaften — hvad? Jeg gad nok vide, hvad Din blodfattige Søvn-gænger af et faderligt Ophav har tænkt paa, da han lagde Kølen til en saa hjernetom, aandssvag, hjemmestrikket og bræksavlende Skorpe-skraber! Faa fat i en Svaber og tør Spyet væk — og rub Dig, ellers skal jeg brandstige mig give Dig et Kursus i Takt og Tone om Bord i en dansk Orlogsmand, som Du aldrig nogensinde skal glemme — Kohalevasker! Og naar Du saa har faaet slikket Dækket rent, saa skrupper Du ind i Kabyssen og skammer Dig, mens vi andre gaar til Gudstjeneste og be'er for Dig, saa Du maaske engang kan blive et ordentligt Menneske!“

Jens Jørgen adlød, og medens han svedte over Julegrøden, hørte han lidt efter Baadsmændens kraftige Basstemme andagtsfuldt lægge for med: „I denne søde Juletid —“

G. K.

Oscar Peter Prals

Fortalt af ham selv



1. Saa var det da Jul igen! — Jul — Jul —. Det sporedes overalt paa S/S „Perseus“, der laa og rullede i det indiske Oceans lange bløde Dønninger. — Det sporedes i det barnlige forventningsfulde Drag af ren, uforfalsket Juleglæde, der umærkeligt listede sig over vore af Storm og Sø hærgede Anigter.

2. Min specielle Ven: „Baadsen“, havde lige ladet et lille Vink falde om, at der nok ogsaa var en lille Overraskelse til mig, den frommede Fugl ombord, og ærlig talt, jeg skammer mig ikke ved at indrømme det — De ved, det med: „Julen og Born igen“, — ved Tanken om, hvad mine brave Venner nu kunde have fundet paa for at glæde mig, begyndte jeg selv „at lægge Hjernea i Blod“: (norsk Ordsprog fra den tidlige Bronzealder).

3. Og da jeg Lillejuleaftensdag ser min hoderkronede Ven bringe endnu et Par Pakker ind i et lille Lukaf bag ved Skorstenen, slog det forløsende Ord lige pludselig ned i mig med en Kraft, der næsten forterkede mig: „Jule-lege“ — naturligvis: „Jule-lege“ — dette maatte selvfølgelig blive mit Bidrag til Julestemningen om Bord paa S/S „Perseus“.

4. Hos mig er der aldrig langt fra Tanko til Handling — det nynnede i mig: „Diese Nacht — oder nie — Diese — o. s. v.“ (tysk Slagsang fra Trediveaarskrigen).

5. Bevåbnet med et lille Universalinstrument, som jeg altid bærer hos mig, skaffede jeg mig Adgang til det hemmelighedsfulde Rum med Pakkerne.



4. Jeg kigger Lidt — — paa Sagerne — til Natten —

5. Er det alt hvad — der er til mig — saadan et lille Skidt — — øv —!

6. Denne her passer bejere te' mig — — — hø — i Størrelsen — det er nok Sukkerlaje altsammelt

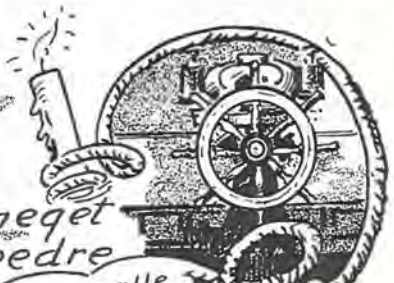
6. Og her var saa alle Pakkerne, som kærlige Tanter og Onkler, Bedstefædre og Oldemødre havde sendt til Skibets Besætning, hver enkelt var mærket med en Seddel med Navnet paa den, der skulde have Presenten. Her var nok at se paa Hilsener fra nær og fjern.

7. Men hvilken Juleleg skulde jeg nu vælge? Lad se: „Panteleg“ „Blindebuk“ „To Mand frem“ „nej!“ naturligvis! den smukke, gamle engelske Juleleg: „Bytte Gaarde“. Den kender De da nok? — Hurtigt byttede jeg et Par af Mærkesedlerne med Navnene paa Gavernes Modtagere om og lagde det hele paa Plads igen. Det klukkede inden i mig af Fornøjelse.

Knudsen

Bedrifter!

tegnet af en der bender ham meget bedre



8. Og saa oprandt da Højtidsdagen. Der blev skrubbet og spuler overalt i Lukaerne, enhver gjorde sig saa fin som vel muligt.



9. Jeg selv havde valgt et enkelt og takkeligt Snit, som jeg syntes passede til Situationen uden at virke afstikkende — helt igennem nobelt.

10. Denne Julemiddag i Salonen paa „Perseus“ staar uudsætteligt i min Erindring. Festligt og muntert uden at være larmende; en egen højtidsfuld Fred hvilede over os alle, — enhver sad fordybet i sine egne Tanker — og — jeg skal ikke nægte det, jeg glædede mig som et Barn til, at Lojerne skulde begynde!

12. Jeg fik en mægtig stor en, og Malene en lille bitte en. Alles Ansigter straalode af glad Forventning, og saa — —!

13. Et Øjeblik efter var Kabytten et kogende Hav af Støj og lossuppen Munterhed. — Spøg og Latter svirrede i Luften, for Pakkerne kom jo ustandseligt de forkerte Modtagere i Hænde! — Jeg fik f. Eks. en fin Bomuldsselskabskjole, som Kaptajnen havde købt til Malene i Antwerpen, og — ja, tænkt Dem, — Malene fik et stort Glas Skipperskraa i Blommesovs, som Baadsen, spøgfuldt, havde tiltænkt mig!



11. Og saa begynde de. Malene, De husker Malene, Kaptajnens Datter, fik overdraget Hvervet med at fordele Julepakkerne mellem os — en fortryllende lille „Julenisseeinde“.

14. Naa, alt kom selvfølgelig paa sin rette Plads igen. Men min udmærkede Idé med Julelegen blev ikke glemt i Maaneder efter. — Den blev, om jeg maa være saa ubeskedent at sige det selv, Samtaleemne ombord i mange, lange Tider.



De var fire halvgamle Gubber, der mødtes hver Lørdag Eftermiddag ved Stambordet i Havnekroen.

En rigtig gammel

Skipper-Historie

Af Sigfred Pedersen

Illustreret af Kjeld Simonsen

HVIS nogen havde spurgt gamle Skipper Jokumsen om hans Syn paa Kvinden, vilde han have svaret med den mest talende Tavshed, der findes. Muligvis vilde han have dampet lidt ekstra voldsomt paa sit Merskums Cigarrør med de seks tværstillede Havfruer, men hans Øjne vilde være tomme og udtryksløse, se tværs gennem Spørgeren.

Det hele er imidlertid en *tænkt* Situation, ingen turde nemlig rette et saa direkte Spørgsmaal til Skipperen, navnlig efter at Amanda, hans prøvede Kammerat i toogtredivende Aars Samliv, var rendt fra ham.

Historien om Hjemmets Opløsning kan synes tragisk, men den er ikke uden oplivende og pudsige Momenter, og da Jokumsen faktisk følte sig lettet ved at slippe af med Havgas-inden, drister jeg mig til at offentliggøre de nærmere Enkeltheder ved Skilsmisseprocessen.

De var fire halvgamle Gubber, der mødtes hver Lørdag Eftermiddag ved Stambordet i Havnekroen, hvor ingen uvedkommende dristede sig til at tage Plads, saalænge deres Sammenkomst varede.

Peter Jokumsen residerede for Bordenden og afgav Bestillingerne til Tjeneren, efterhaanden som der blev Enighed om dem. Han var en rigtig Skippertype, imponerende af Statur, saalænge han sad ned, og man ikke lagde Mærke til, at hans Ben kun var af trekvart Længde.

Paa hans højre Haand sad Skipper-Erik, som kun var Skibsfører, til venstre for ham Havnefogden, og for den anden Bordende den gamle Lods, som nu i sin høje Alderdom kun gjorde aktiv Tjeneste i Kroen.

Alle fire holdt de sammen i tykt og tyndt over for Fremmede, alle fire skændtes de konstant indbyrdes og lavede Numre med hinanden, for de var haarde Halse, med et Sind saa stridt som deres røde Skæg, med Øjne som Flintesten, — ærekære og smaalige, men ikke uden et vist barsk Lune, som der ikke fandtes Magen til i hele Havnen. Og det var Peter Jokumsen selv, som gav Bolden op til de bevægede Scener, der skulde sønderknuse hans ægteskabelige Fred, eller rettere Ufred.

Lodsen var som sagt Aldersformand i Laget og var i det sidste Aars Tid faldet stærkt af, hvilket navnlig ytrede sig ved, at han ikke kunde holde Tempo med de andre rent toddymæssigt. Allerede efter en fem, seks Timers Forløb

begyndte han at blive fjantet og vrøvlet, og det var naturligvis ærgerligt for de andre, navnlig Jokumsen, som afgjort ikke havde Lyst til at søge hjem til Amanda før Lukketid.

— Se, nu savler han igen i Skægget, brummede han en Lørdag, det var særlig galt fat med Lodsen. — Man skulde ikke tro, at hans Mor i sin Tid gav ham Rom i Mælkeflasken for at faa ham til at lade være med at skrigel!

— Han skal ha' en Lektion, mente Fogden — for det er bare Ugidelighed, naar han ikke kan tage sig sammen til at følge Trop!

Skipper-Erik sagde ingenting, han var lidt splejset i det, og hvis han ikke havde haft en Privataftale med Tjeneren angaaende sin Toddys Styrkegrad, var han forlængst gaaet til Gammellodsens Brigade.

Men da Lodsen lidt efter væltede sit Glas og uanfægtet lagde Hovedet mod Bordkanten og slumrede ind, blev de enige om, at *nu* var han gaaet for vidt, *nu* skulde han faa en rigtig Lærestreg. Næste Lørdag skulde der laves Fest med ham, og det blev overladt til Jokumsen, som var den mest haardhudede og den fiffigste, at lægge Slagplanen.

Lørdag Formiddag paa Slaget ti traadte Skipper-Erik og Havnefogden samtidig ind i Kroen. Uden at se til højre eller venstre styrede de lige mod Stambordet, hvor Peter Jokumsen allerede sad, høj og utilnærmelig.

— Vinden gaar mod Nordvest, sagde Erik. Der kommer nok Torsk ud for Havnemolen i Nat, fortsatte Fogden, og Jokumsen kommanderede bøst Tjeneren til at bringe dem tre dobbelte Romtoddyer. Alle tre tænkte de kun paa det samme, men det kunde ikke falde de to sidstankomne ind at spørge Peter ud om hans Slagplan, og *havde* de gjort det, vilde han have svaret med den mest talende Tavshed, der findes.

Toddyerne arriverede, og i Hælene paa Tjeneren kom Lodsen, som sædvanlig med sin lange Søkikkert under Armen. Han brugte den sjældent, for det var, ligesom der ikke rigtig længer var Sekraft i Øjnene, men af gammel Vane havde han den endnu under Armen, naar han gik til Kros.

Uden et Ord satte han sig ned og fik tildelt et Glas af Skipperen. Dennes to medsammensvorne skottede til ham, men der skete intet, absolut intet, udover at han bestilte mere Spiritus.

En Time forløb i uheldsvarslende Tavshed. Den intet-

anende Gammellods pludrede lidt op uden at faa Svar fra de andre. Endnu en Time gled hændelsesløst over i Evigheden. Da Klokken slog for tredje Gang, fumlede Skipper-Erik nervøst ved sin Urkæde og henvendte sig direkte til Hovedmanden: — Hvordan er det Peter, har du nogen særlige Planer for Øjeblikket?

Jokumsen overhørte det ganske, han dampede højest lidt ekstra voldsomt paa sit Merskums-Cigarrør med de seks tværstillede Havfruer.

Efter endnu en Times Forløb var Stilheden nærmest pinlig, og baade Skipper-Erik og Fogden spurgte nu den høje Mand for Bordenden: — Hvordan er det, Peter, har du noget særlig for i denne Tid? For de indviede var ogsaa dette Spørgsmaal dobbeltbundet.

Jokumsen sendte en mægtig Røgsøjle ud fra Skægget, Læberne krympede sig sammen, men hans Øjne var tomme og udtryksløse og saa tværs igennem de formastelige. Erik drak sit Glas ud i eet Drag, Tavsheden gik ham paa Nerverne.

Da halvsjette Time var forløbet, begyndte Gammellods en at virre med Hovedet og smaavrøvlø, og i samme Nu vaagnede Peter Jokumsen op til Daad. — Det er dog skrækeligt, som den Damper tuder! udbrød han og kiggede ud af Vinduet, og de andre to lugtede straks Luntten og gav deres Besyv med.

Lods en var ikke den Mand, der lod sig mærke med, at hans Høreevne var noget mangelfuld, saa han stemte snart i med de andre.

— Og Lodsflaget har hun ogsaa oppe, fortsatte Jokumsen. Gud ved, om Vagten i Lodsstuen er faldet i Søvn.

— Det er dog for galt! udbrød hans Offer, den Slags fandt ikke Sted i *min* Tid! Med rystende Hænder greb han efter Kikkerten og lagde den til Rette i Vindueskarmen.

— Jo, mindsanden kalder hun paa Lods! sagde han, jeg maa vist hellere *selv* tage Affære. Og ud stormede han med hurtige, omend noget usikre Skridt, mens Lokalet rungede af Latter, saasnart Døren lukkedes efter ham.



I det samme gik Køkkendøren op, og ind traadte en førsteklases nyhavnsk Tatovermand.



Allerede efter fem, seks Timers Forløb begyndte han at blive fjantet og vrøvlet.

Fra Vinduet saa de ham entre den første den bedste Baad og ro ud imod den flyvende Hollænder i det Fjerne.

— Hvordan bar du dig egentlig ad med at faa ham til at purre ud? spurgte Erik.

Uden et Ord rakte Peter Jokumsen ham den gamles Kikkert, paa hvis største Linse en stor, rød Damper var aftegnet, med skumhvide Bølger forneden og blaa Bølger foroven. Og Skipper-Erik gav straks Tjeneren Signal til, at han skulde sætte ham paa Ration, for det var ganske foruroligende, saa livagtigt den Baad laa og vuggede paa de krappe Søer lige ud for Havneløbet.

Halvanden Maaned gik, før Gammellods en fik udpønsket sin Hævnplan, og i den Tid viste han sig ikke ved Stambordet.

Men en Lørdag sad han der, som om der ikke var haend noget, og de andre var paafaldende spage i deres Drillerier, for de havde ærlig talt savnet ham, og han havde ogsaa døjet nok for sin Godtroenhed.

Han tog ikke meget til sig af de vaade Varer den Dag, saa han var i fuld Vigeur, da Kroen lukkede, — i Modsetning til Jokumsen, der var temmelig højt oppe.

— Glid med mig hjem og faa en Afskedsdrink, foreslog Lods en — jeg har rent tilfældig en gammel kubansk Rom, som der ikke findes Magen til ved Kongens Taffel.

Arm i Arm slingrede de hjem til hans lille velholdte Ungkarlehybel, hvor de snart sad bænkedede og hilste paa hinanden med den liflige Kubaner, som virkelig var krabat.

Allerede efter det andet Glas skete der det naturstridige, at Peter Jokumsen sank sammen i en dødlignende Søvn.

— Hvad Pokker, brølede Havnefogden, har du kommet Sovemidler i vore Glas.

— Tag I den kun med Ro og hold Jer selv med Selskab et Øjeblik, for jeg faar travlt nu, forklarede Lods en.

I det samme gik Køkkendøren op, og ind traadte en førsteklases nyhavnsk Tatovermand, ganske vist ikke med Stoppenaale og Prikkemaskiner, men derimod medbringende et Par Flasker aldeles vaskeægte Mærkeblæk.

I en Haandevending havde han blottet den sovendes vældige Bringe, og nu fremtryllede han med øvet Haand en Række dristige og yndefulde Tegninger i Blaat og Rødt — svulmende Sydhavspiger i florlette Gevandter, og nedenunder dem en typisk dansk Ungmø med korngult Haar og røde Læber. Hendes Ansigt var indrammet af et flammende Hjerter med en Pil igennem. — Anna, stod der, og: — Din for evigt.



Jokumsen overhørte ganske, han dampede højt lidt ekstra voldsomt paa sit Mersk.

Skønnere Tatoveringer er aldrig før set paa en Sømands Bryst, og saa snart Blækket var tørret ind, blev Skjorte og Vest knappet til igen og Manden anbragt med et tomt Glas i Haanden. Skipper-Erik insisterede kraftigt paa, at han ogsaa vilde tatoveres, men de fik ham dog heldigvis bedøvet, før hans Kollega vaagnede til Daad.

— Har jeg blundet? stammede Jokumsen, det var en herlig Drik, men jeg synes, den giver lidt Tømmermænd.

Besværligt rejste han sig og gik ud i den gryende Dag uden at ane, hvilke kompromitterende Hemmeligheder han bar paa sin Barm.

Der skulde gaa det meste af et Par Uger, før Lodsens ondsindede Anslag gav positivt Resultat.

De enkelte Detaljer kan ikke opgives, da de to, som kender dem, er tavse paa dette Punkt, men en skønne Dag var det ude over Byen, at Peter Jokumsen havde bedraget sin Kone med en ung, smuk Svendborgpige, som hed Anna, og at Amanda nu vilde have Skilsmisse, ja allerede var flyttet fra Manden.

Det sjove er, at Jokumsen selv tildels troede paa Affæren med Anna, han havde nemlig siden hin mindeværdige Aften været ude i saa mange Brandstorme, at han ikke havde Spor Anelse om, hvor han havde hentet sig Tatoveringerne.

Men en Lørdag Aften sivede ogsaa dette ud, da Erik begyndte at blive løsmundet. Peter Jokumsen hængte lidt med Ørerne, da han erfarede, at han havde været til Grin, men Kammeraternes Skogren forstummede, da han rettede sig op og alvorsfuldt greb Lodsens Haand:

— Det var maaske den største Vennetjeneste, du nogensinde har gjort mig, sagde han stille. — Og darapede ekstra kraftigt paa Cigaren, mens en velsignet Mandfolketavshed bredte sig over Selskabet.





December 1938

Kære Forældre

Vi kommer ikke hjem til jul, men hvis I vil vide, hvad jeg ønsker mig til jul saa vil jeg meget gerne have et Abonnement paa Vikingen. Alle her ombord holder "Vikingen" og de vil ikke laane det ud, de lader det indbinde. Hvis Tankerne spiger kan I ogsaa hos Vikingen købe Bogen "Barken Margrethe" til nedsat Pris og I maa heller ikke glemme at jeg vil meget gerne have Oscar Jensens Skrantebog, den kooes samme Led, uden den bliver man ikke en rigtig Lomand siger Baadren.

Jeres hengivne

Peder



Oscar

PETERSEN'S BIBLIOTEK
Nyhavn 63
DK-2051 København K



„Mens Julefesten fejres, og Karo Kage faar,
i Peters blanke Øjne dog Hjemvestaarer staar!“