



VIKINGEN

75 Øre
1. Januar

UDFOR KULLEN
Maleri af Fr. Landt

1941 - Nr. 1
18. Aargang





1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“ Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Den rigtige Julegave

Gang paa Gang er „Vikings“ 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 „Vikings“ 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



4. Bind

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Januar 1941

Glædeligt Nytaar og Tak for det gamle.

Et Aar svandt, men hvilket Aar for den danske Skibsfart. Vel nok det værste i Mands Minde, og Tiderne, der kommer, peger ikke mod bedre Forhold, men vi holder ud, og vi vil blive ved med at holde ud uden Hensyn til Tiderne, der kommer. Den Skibsfart, som er bygget op i Danmark, er ikke noget Kort-hus. Det er grundfæstede Institutioner, som i de fleste Tilfælde er bygget op fra et enkelt Skib, ærligt og redeligt med Værdier bag sig.

Saaledes ogsaa med den danske Sømand. Hvor i Verden han kommer, kender man ham og ved, at naar han staar enten paa Kommandobroen, i Maskinen eller foran Masten, er det prøvede og veluddannede Folk, som udfylder deres Plads.

Derfor har der ogsaa været Brug for danske Skibe hele Verden over, derfor har der ogsaa altid været Bud til de danske Redere, naar der har været Tale om virkelige Fragter, thi Punktlighed og Ordenssans er Kendetegn, som Danmark er agtet og respekteret under over den ganske Verden..

Disse Karaktertræk, som er nedarvede i den danske Nation, gør ganske vist ikke den danske Mand egnet til letsindigt at inddade sig paa halsløs Gerning i Krigens Tid, men den Dag, som snart maa komme, vil der blive Brug for os i det Opbygningsarbejde, som der maa blive sat i Gang efter det store Kaos, og saa er vi parate, ligesom vi var parate til at følge vor lovlige Regering den 9. April.

Ingen Fusentaster eller Hallojmagere kan røkke ved det danske Samfunds Soliditet, thi det er ligesom den danske Mand bygget op fra Grunden, og den er gammel, og skulde der være Tvivlere, saa svar dem kun: Danmark har bestaaet i Tusind Aar, og det er vor Tro, at det vil bestaa i de kommende Tusind Aar.

Ære være de Søens Mænd, der satte Livet til for Danmark.



Axel Børseth

50247

LADBY

Efter at have bygget Danmarks første Vikingskib, holder Ladby-Kongen Jarlen af Kerting, en Tale til Fylket forud for Skibets første Færd.

KONGETALEN

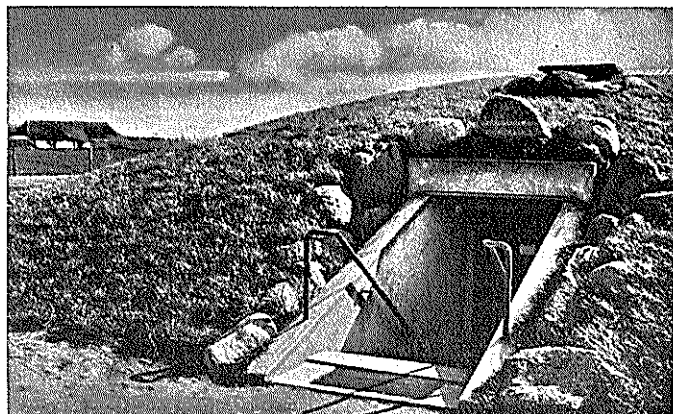
Kongen:

Højt priset være de fjerne Guder
bag Valhals Vægge af gyldne Huder.
Prist være ogsaa hver Mand af Stammen,
der drejer Spiddet ved Valhals-Flammen.
Hilst være Fjender og Blodets Venner,
hvem Sværdet sendte og engang sender

til Odins Sæde mod Gudens Ravne
(her vidner Bavta om Daad og Navne).
Hil, Mænd af Riget af Kongens Lænder,
og eder, Kvinder med milde Hænder,
hver Karl af Hirde med Mod begavet.
— En Jarl blandt Jarler har tæmmet Havet!
— — —

Trangt følte Riget de lange Dage,
hvor Træl og Kvinde lod Freden raade.
Men Frænde-Fejde gør Enke — Klage
og tjener Folket til ringe Baade.
Marvløs vilde de silde Slægter
lyse denne i Lokes Band,
om Daner evigt med Daner fægter.
— Os kalder Kampen paa fremmed Strand!

Skal Ætten tyndes ved Svogres Egge,
staar Riget splittet og Mænd foruden.
Jeg, Jarl af Kerting, har gjort en Snekke,
der gaar som Sælen med Skum om Snuden.
Rastløs sled vi i Vaar og Vintre;
14 Trælle blev slidt til Hel.
Daad skar nok Klanen Dusinet mindre.
Ej Rigets Hæder! — Ej Slægtens Vel!



Indgangen til Ladby-Skibet

Nys aad i Sulet med blodig Gumme
og tømte Hornet med skummet Skæg.
Men mer' end Nyre og Vom kan rumme
staar rejst i Skoven bag Hallens Væg.
Paa Buk af Lærke, ved Stav af Elle,
med Eg paa Ege i Klink og Spant
staar rejst et Fartøj, der skal fortælle
de fjerne Slægter, hvad Nuets vandt.

Med Dæk for tredve af Stammens Karle
og Ring og Bjælke for elve Hors,
med Raa paa Masten for Reb og Svale
og Sejl baldyret, med Solens Kors,
med Rum for Hvede og Fad for Valle
og Bænk for Vaaben og Stævn for Sø
skal Snekken fragte hver blodig Skalde
til Danmarks Fjender bag Hav og Ø.

Kun Mad og Drikke og Kvinders Kælen
og Jagt paa Elge — og Mø med Vold —
er Thor og Odin en Brand i Sjælen
og Gravrust — Pletter paa Nordens Skjold.
Lad Sværdet hvine om Skottens Hinde
og Øksen brumme i Munkens Marv.
Os skænker Vestlands forsømte Kvinde
glad Skødets Hynde til evig Arv.

SKIBET

Forløs af Sædet de haarde Bage,
gør Lys med Fakler af Tagl og Beg.
Hegn Mø og Frille for Træl og svage,
os venter Havet: — De Danskes Vej!
Snart rødmer Østen med sprængte Vener,
men Fjorden svulmer som Aaren blaa.
Knyt Gjorde, Daner, af Skind og Scener.
Træk Skib af Bedding! Pisk Hest! Skyd paa!

Til Skoven Hirdmænd! Hver Fri! Og Trælle!
Til Buret, Kvinder, bag Slaa og Kramp!
Før Dagen ringler med Fuglens Bjælde,
skal Snekken stejle paa Fjord for Kamp.
Hen over Rydding og Brak og Hede
skal Kølen skure mod Løv og Naal,
og Hingsten styrte og Kæmpen svede,
før Stævnen spidder sit vaade Maal.

Fly Hallen alle som Støvet Brisen —
En Jarl blandt Jarler har slængt sit Ord!
Kun Mænd af Kvinder skal se mod Disen,
naar Sejlet svulmer paa Kertinge Nor.
Hvad mands-skabt sætter sit Spor i Tiden
kun mands-set lægges for Gudens Favn.
Os fødte Kvinder. — Men vor er Strident!
... Lovpriset Odin! - - Hans Kraft og Navn;

Hirdmanden Rolf:

Stor var Talen og Kongeviddet —
Jeg, Rolf af Hirten, er første Mand,
der — tro til Døden — gaar glad til Biddet
og trodser Britten og Storm og Vand.
Ni og Tyve med mig selvanden
gaar ud med Snekken,
til Græs faar Rim!

Fylket:

Hil Kerting — Jarlen!
Hil, Ladby — Kongen
— Hil, Folkets Kerne og Rigets Kim!

Ladby-Skibet.

I 1935 fandt den nylig afdøde og for sin Indsats i dansk Arkæologi berømte Apoteker Poul Helweg Mikkelsen, Odense, paa en Mark ved Kerting ca. 4 km fra Kerteminde Danmarks hidtil eneste fundne Vikingskib „LADBY-SKIBET“. I Januar 1939 overlod Helweg Mikkelsen samtlige sine Kilder og Materialer til Laurits Skov, der paa ni Maaneder fuldførte sit store episk-dramatiske Digt af samme Navn.

Paa „Nordiske Forfatteres Forlag“ udkommer nu Laurits Skov's Værk, der er i 18 Afsnit, paa Forfatterens Fødselsdag d. 22. Januar; og kort Tid efter udsender Statsradiofonien bl. a. nedenstaaende Afsnit: Kongetalen! — Ladby-Skibet, der er ca. 1000 Aar gammelt, ligger nu konserveret og velbevaret i det af Helweg Mikkelsen rejste Ladby-Musæum — og har allerede faa Aar efter Musæets Indvielse opnaaet Verdensberømmelse.

Red.

Hirdmanden Rolf:

Stærkt gaar Raabet mod mine Hinder;
mit Øje styrkes ved eders Mod;
Nu Afsavn venter — og ingen Kvinder —
og kun en Planke for Danskens Fod.
— Jeg og Erik, den vilde, røde,
foruden tyve
og otte til.

Fylket:

Hil Kerting — Jarlen!
Hil, Ladby — Skibet!
— Hil, Dansker — Fylket og Nornens Spill!

Laurits Skov.

og Kaptajnløjtnant Friderich v. Rehdern

(Efter utrykte Kilder)

DER har været 8 Orlogsmænd i Tidens Løb, der har heddet „Ørnen“, flere Kapere, en Mængde Koffardiskibe og en utallig Masse Fartøjer, Lystsejlere og Baade. Men der har ikke været særlig Lykke ved det Navn. Der er ikke noget berømmeligt dansk Skib af Navnet „Ørnen“.

Blandt Orlogsmændene har det været Skibe af næsten alle Arter, en Fregat, en Snau, to Skonnerter, en kgl. Lystjagt, en Skærbaad, en Lugger o. s. v. Den sidste, vi havde, Øvelsesbriggen, hvoraf vi bragte et Billede i Julenummeret, var særdeles vellykket, men i og for sig berømmelig kan man ikke kalde den. Lystjagten blev kun lidet benyttet, Snauen forliste ved Nantes 1693.

Fregatten skal vi fortælle lidt om her. Den var med under Admiral Sehested ved Nydyb 1712, men tog ingen virksom Del i Angrebet. Senere detacherede Gyldenløve Fregatterne „Raae“, „Søridderne“, „Ørnen“, „Løvendals Galej“ og Snauen „Maagen“ mod den fjendtlige Transportflaade, der mistede et halvt-hundrede Skibe, men „Ørnen“ var ikke saa ilfuldt med som „Løvendals Galej“, „Raae“ og „Søridderen“.

Skibet var vistnok godt nok. Det var en lille Fregat ligesom „Løvendals Galej“ paa 20 Kanoner, smaa 1-pundigere. Chefen derimod var ingen Tordenskjold. Efter at være blevet Kadet i 1701 rejste Friderich v. Rehdern til Udlandet og gjorde Tjeneste baade i den hollandske og engelske Marine. Han avancerede herhjemme ret hurtigt under Krigen, fordi der var god Brug for uddannede Officerer, ikke just fordi han udmærkede sig. I 1712 blev han Kaptajn og Chef for „Ørnen“.

I 1713 havde han en kedelig Affære. Han blev om Sommeren sendt til Køge Bugt med „Ørnen“ for at dække 2 Galioter, som laa der og fiskede Ankre op. Derefter skulde han krydse sydligere i Farvandet.

Omtrent ved Juletid strandede Lybækkerskipperen Jacob Krambeins Galiot nær ved Travemünde, hvor Ørnen da laa. I Januar hjalp „Ørnen“s Mandskab Galioten af Grunden. Den havde en Tid været forladt af Besætningen, som nu kom ombord igen og sejlede Skuden hjem. Men saa opdagede Skipper Krambein, at der manglede noget af Lasten, og da kun „Ørnen“ havde været Skuden nær i Strandingstiden, sendte Krambein Klage til Admiralitetet i København.

Da Sagen blev forelagt Kaptajn v. Rehdern, vidste han intet som helst om den. Admiralitetet vilde imidlertid tilbunds i Sagen; der blev nedsat en Krigsret, og da Forhørene skred frem, begyndte det at lysne for den glemsomme Chef. De manglende 72 Oksehuder, 1 Td. Oksekød, 1/2 Td. Kallun m. m. var vistnok hentet til Fregatten. Kødet blev spist af Fregat-

tens Mandskab, men Kallunet duede ikke, og derfor havde man givet det til de Fattige!

Hvorledes var Sagerne da kommet ombord i Orlogsmanden?

Det kunde Løjtnant Peder Jensen Wendelbo svare paa. Han havde været i Land; dér havde han laant en Baad af en Rostocker og været ude for at skyde Fugle. Da Rostockeren og han om Aftenen vilde tilbage til Fregatten, kom de forbi Krambeins strandede Galiot. De roede hen til den, som paa det Tidspunkt var forladt. Løjtnant Wendelbo gik ombord paa den og stak med en Baadshage ned i Agterlasten. Da han trak Baadshagen op ad Lugen, fulgte der en Oksehud med op. Han fortsatte sit Fiskeri og fik efterhaanden 9 Huder op. Huderne kastede de i Jollen og roede saa hen til „Ørnen“.

Dagen efter laante han en større Baad af en Skipper i Travemünde og bad saa Kaptajn v. Rehdern om at faa Folk med til at bjærge fra den forladte Galiot. Baadholdet fiskede saa 63 Oksehuder, 1/2 Td. Kobbertraad, 1 Td. Kød og 1/2 Td. Kallun op af Lasten og førte saa sin Fangst til „Ørnen“ og berettede sin Chef om den.

Ja, jo, nu kunde Kaptajnløjtnanten nok huske det.

Nu var det saa heldigt, at Skipper Krambein ikke havde betalt Bjærgeløn, saa Regnskaget kunde gaa lige op. Resultatet kendes ikke, men vist er det, at Kaptajnløjtnant v. Rehdern trods sin Glemsomhed beholdt sin Post.

— Det paafølgende Aar var den svenske Hovedflaade i Søen før den danske, og de faa danske Orlogsmænd, som var paa Kryds, blev jaget i Havn. De indkom alle paa et Skib nær — „Ørnen“. Det var i April 1715. Den svenske Fregat „Hvita Örn“, som kort efter blev erobret af Gabels Flaade, indhentede „Ørnen“. Fjenden havde 30 Kanoner, og „Ørnen“ jo kun tyve, men v. Rehdern kæmpede bravt med Svensken i 2 1/2 Time. Saa blev Flaget strøget paa „Ørnen“, der blev ført til svensk Havn.

Ogsaa dette slap v. Rehdern helskindet fra, og da han kom tilbage fra Krigsfangenskabet, ansattes han 1717 som Næstkommanderende paa Orlogsskibet „Prins Wilhelm“. Ved Reduktionen 1719 blev han afskediget, men opnaaede 100 Rdl. aarlig i Pension. Et Par Aar efter døde han, uden at efterlade sig noget stort Navn som Tordenskjold, Grib, Vosbein og Ployart.

Nu er der ingen Skibe i Orlogsflaaden, kun en Torpedobaad, som hedder „Ørnen“. Der er intet Held ved det Navn hos os. Tyskerne kan prale af en „Adler“ og Englænderne af en „Eagle“, men vi har ingen berømt „Ørnen“ at raabe Hurra for, og vi har dog haft mange Skibe med berømte Navne.

Kaptajn Cook

og hans Rejser

(Fortsat).

II.

DEn fænomenale Succes, Cook havde haft paa sin første Rejse i Stillehavet, havde i Forening med hans medfødte Opdagelseslyst i høj Grad ansporet ham til nye Bedrifter i samme Retning; og da man i visse videnskabelige Kredse stadig nærrede et brændende Ønske om at faa Vished for, hvorvidt de veriserende Rygter talte sandt eller ikke om, at der sønden for den hidtil udforskede Del af Jorden yderligere skulde findes et stort Fastland, tog han med Glæde imod Tilbudet om at lede en Ekspedition, der skulde foretages med to Skibe, som af Regeringen var stillet til Videnskabens Raadighed for at skaffe endelig Klarhed i denne Sag.

I Juli Maaned 1772 sejlede Cook saa ud fra Plymouth paa sin anden store Rejse med de to Skibe „Resolution“ og „Adventure“, som foruden deres egentlige Besætninger, der talte over 100 Mand, tillige medførte adskillige Videnskabsmænd og deriblandt ogsaa Præsidenten for Englands kgl. geografiske Selskab, Sir Joseph Banks. Yderligere medfulgte ogsaa Kunstmaleren William Hodges, som iøvrigt ledsagede Cook paa alle hans Rejser i Sydhavet.

Cook satte ogsaa paa denne Udrejse Kurs efter Kap det gode Haab. Han anløb Kapstaden for frisk Proviant og Vand og styrede derfra mod Syd, men blev allerede standset af Is paa 67 Graders sydlig Bredde, uden at han havde fundet noget Land i disse Regioner, hvorefter han fortsatte øst- og nordover og naaede atter New Zealand uden Uheld af nogen Art. Herfra gjorde han en Afstikker til Tahiti og sejlede saa igen mod Syd, og i Begyndelsen af 1774 naaede han helt ned paa 71°10' Syd Bredde, men maatte saa atter vende om for Is og igen uden at have set noget til det store sydlige Fastland, som spøgede i saa mange af Datidens Hjerner, og som han var sendt ud for at finde.

Men havde denne Eftersøgning paa den første Halvdel af Cook's anden Opdagelsesrejse kun givet et negativt Resultat, saa blev Rejsens Fortsættelse til Gengæld desto mere begivenhedsrig og frugtbringende. Paa Vejen nord-

over i Stillehavet gjorde Cook først Landgang paa Paaskeøen, som han afsatte mere nøjagtigt i Kortet, end det hidtil havde været gjort. Han gav ligeledes en nøje Beskrivelse af, hvad han fandt af Billedstøtter og indhuggede Skriftegn og Figurer i Klipperne paa denne Ø, og som altsammen talte om en gammel Kultur, der forlængst var gaaet til Grunde. Han opdagede ligeledes Øen Pitcairn, som paa den Tid endnu ikke var beboet, og som i 1767 først blev opdaget af Cook's Landsmand Carteret, men som af denne var placeret forkert i Kortet. Grundet paa daarlige Observationsforhold og stormfuldt Vejr lykkedes det dog ikke Cook at faa denne Positionsfejl berigtiget. Øen blev først nøjagtigt kortlagt, efter at den berømte Bounty-Affære i 1820 var blevet fuldt opklaret.

Fra Pitcairn sejlede Cook i vestlig Retning og fandt flere mindre og ikke tidligere kendte Koralløer i det sydlige Stillehav — heriblandt flere af de lave og farlige Øer i Paumotu-Gruppen. Han gensa ogsaa Øen Rarotonga i Gruppen af samme Navn, som han havde opdaget paa sin foregaaende Rejse. Herfra styrede han Sydvest og opdagede Øen Norfolk — gik derpaa igen nordover, hvor han opdagede Ny Caledonien og Ny Hebriderne, og alle disse Resultater opnaaede han i første Halvdel af Aaret 1774.

Med Forbigaaelse af nogle faa ubetydelige Hænder paa Mallicollo og Sandwichs, som hører til de nordlige blandt Ny Hebriderne, skal Ekspeditionens Ophold paa et Par af de sydligere Øer i samme Gruppe, Erromango og Tanna, udførligt omtales her efter



Mandlige Indfødte fra Ny Caledonien.



Mandlige Indfødte fra Erromango, Ny Hebriderne.

Uddrag af Cook's Dagbogsoptegnelser. Herom beretter han følgende:

„Den 4. August 1774 ved Daggry gik jeg ud med to Baade for at undersøge Kysten af Erromango og for at faa Brændsel og Vand. Nogle Indfødte havde ved den Tid netop samlet sig paa Strandbredden, og de indbød os ved Tegn til at komme i Land. Jeg fandt dog ikke der paa Stedet nogen god Landingsplads, da Kysten i en temmelig lang Udstrækning var meget klippefuld, men jeg drejede alligevel Baadens Stævn indefter og uddelte nogle Klædningsstykker og andre Foræringer til nogle af de Indfødte, som var vadet ud imod os.

Efter at jeg havde vist dem denne Venlighed, tilbød de Indfødte at hale min Baad over Brændingen og ind til den flade Kyst, men da jeg ikke turde benytte dette Tilbud, gav de mig ved Tegn at forstaa, at jeg skulde gaa længere ind i Bugten med begge Baade, hvilket jeg ogsaa gjorde, men samtidig løb ogsaa de Indfødte langs med Stranden i samme Retning og i bestandigt stigende Antal. Efter omsider at have rundet en klippefuld Pynt naaede jeg ud for en flad, sandet Strandbred, hvor jeg steg i Land, efter at jeg havde givet Ordre til, at den ene Baad skulde holde sig saa langt ude, at den var fri af Grunden. Vaabenløs, med en grøn Gren i Haanden og kun ledsaget af een Mand traadte jeg tørskoet ad Landgangsbrædtet op paa Strandbredden og midt ind imellem en uhyre Masse vildt udseende Indfødte, som alle var bevæbnede med Spyd og Køller eller med Buer og Pile. Tilsyneladende modtog disse vilde Mennesker mig med megen Høflighed. Ved en Haandbevægelse fra mig trak de sig straks lidt tilbage, da jeg steg i Land, hvorefter de paa Befaling af en Mand, som jeg antog for at være Høvdingen, stillede sig op i en Halvkreds omkring Baaden.

Da det var mig meget om at gøre at faa Ekspedi-

tionsskibenes Vandbeholdning suppleret, og det ikke med Ord var mig muligt at gøre mig forstaaelig for disse Mennesker i saa Henseende, forsøgte jeg med forskellige Fagter og Tegn. Det lod ogsaa til, at man til en vis Grad forstod disse Tegn og Fagter; thi Høvdingen sendte en Mand bort — tilsyneladende i et eller andet Ærinde. Og dette Sendebud kom ogsaa ganske rigtig tilbage med Vand — men kun med en lille Sjat i et Stykke Bambusrør. Da jeg ligeledes ved Tegn lod dem forstaa, at jeg ogsaa ønskede Proviant, kom straks en anden springende med en Yams-Knold og to Kokosnødder. Disse vilde Mennesker var til-

syneladende baade elskværdige og hjælpsomme, men de forstod blot ikke, i hvilken Udstrækning deres Hjælp var ønsket, og herved var intet at stille op. Til Trods for deres elskværdige Lader foruroligede det mig dog en Smule, at de ikke i noget helst Tilfælde slap deres Vaaben af Hænde; og jeg lagde derfor nøje Mærke til Høvdingen for i hans Holdning at opdage det mindste Tegn paa Fjendtligheder. Han gjorde flere Gange Tegn til mig om at lade Baaden hale helt op paa Land, men da jeg stadig lod, som om jeg ikke forstod dette, gik han omsider midt ind imellem de forsamlede Vilde, med hvem han gestikulerende førte en kort Samtale. Derefter kom han tilbage til mig og gentog sine Opfordringer, men i Stedet for at efterkomme disse tilbød jeg ham nogle Gaver, som han meget nølende og først efter en rum Betænkningstid tog imod. Dette forekom mig mistænkeligt, og da jeg nu ikke længere var i Tvivl om, at der var noget i Gære, gav jeg min Ledsager et Vink, og vi sprang begge hurtigt tilbage til Baaden, idet jeg samtidig ved Tegn lod de Vilde forstaa, at jeg nu maatte om Bord i mit Skib igen.

En saa brat Afsked faldt imidlertid ikke i disse vilde Øboeres Smag, og de havde nu aabenbart aftalt at holde os tilbage med Magt; thi vi var aldrig saa saare kommet op i Baaden, før en talrig Flok af dem kastede sig over dennes Ræling paa begge Sider og forsøgte af alle Kræfter at holde Fartøjet fast, medens de samtidig snappede Aarerne af Hænderne paa Folkene. Høvdingen var selv i Spidsen for Komplottet til dette Overfald, og de, som ikke kunde komme til at tage direkte Del i det for de mange, der hang fast i Baaden, indtog bag disse en truende Stilling og svingede udfordrende med deres Vaaben.

Hverken med Tegn eller Trusler var det muligt at faa dem til at slippe deres Hold i Baaden. Jeg saa mig derfor nødsaget til at tænke paa min egen og

mine Folks Sikkerhed, og da jeg ikke vilde skyde paa Hoben i Flæng, lagde jeg an paa Høvdingen, som ved sit Forræderi havde foraarsaget Overfaldet — men min Bøsse klikkede, og der var saa ikke andet for end at give Folkene Ordre til at fyre. Den første Salve forfærdede ogsaa aabenbart de Vilde, men der maatte dog skydes to Gange, før de trak sig tilbage og forlod Strandbredden, og endda vedblev de fra deres Skjul bag Træer og Buske at kaste Sten og Spyd efter os, indtil vi omsider kom uden for deres Rækkevidde. Fire af de Indfødte laa tilsyneladende døde paa Strandbredden. Senere saa vi dog de to af disse rejse sig og kravle ind i det nærliggende Krat; og det maa siges at være et stort Held for disse Indfødte, at omtrent kun Halvdelen af Folkenes Musketter vilde give Ild. Havde Fængkrudtet ikke været vaadt, vilde et større Antal af dem efter al Rimelighed maattet bøde med Livet for deres Høvdinges Forræderi. Vi havde kun en Mand saaret og endda temmelig let. Et Kastespjyd havde ramt ham paa den ene Kind og var gaaet helt igennem, endskønt det i Spidsen var lige saa tykt som en Finger. Det maatte aabenbart være kastet med stor Kraft, hvilket naturligvis ogsaa for en Del skyldtes, at Angriberne var saa nær inde paa Livet af os.

Saasnart jeg var kommet om Bord, gav jeg Ordre til at lette, og næppe var begge Skibe kommet under Sejl, før vi inde paa Strandbredden saa to af de Indfødte komme frem fra Buskene. Hver af dem havde i Haanden en Aare, som vi havde mistet under Overfaldet, og som de nu rakte i Vejret. Dette tog jeg som Tegn paa Underkastelse, og for yderligere at vise dem vor Magt lod jeg affyre et Kanonskud. Kuglen gjorde dem ingen Fortræd, hvilket naturligvis heller ikke var tilsigtet, men de blev dog saa forfærdede over Knaldet, at de skyndsomst flygtede bort og efterlod Aarerne staaende op ad en Busk — antagelig for at vi om ønskeligt selv kunde afhente dem igen, hvilket jeg dog hverken fandt Umagen eller Risikoen værd.“

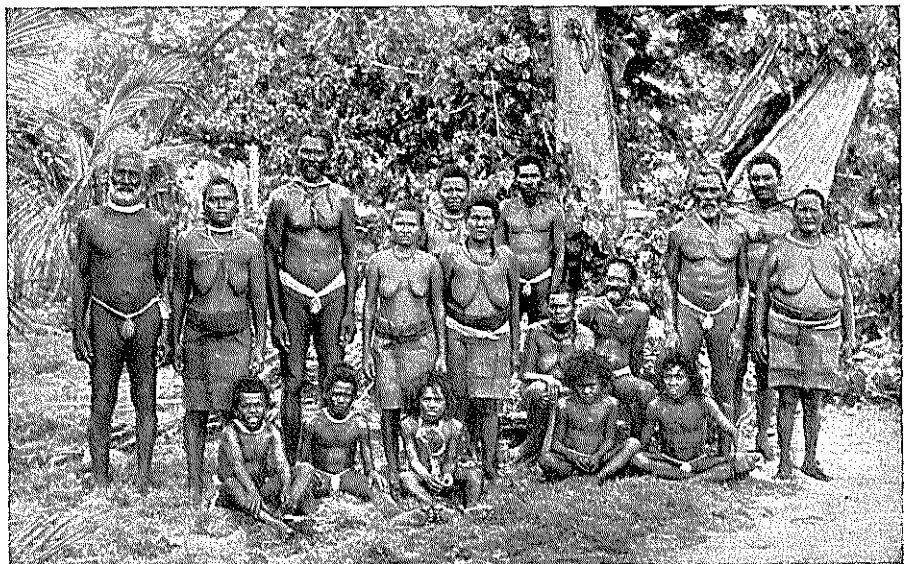
Fra den ugæstfri Ø Erromango styrede Cook mod Sydvest — vejledet om Natten af et stort Lyspunkt, som konstant observeredes ret forude, og hen ad Morgenstunden naaede han et Land, hvorpaa der fandtes en virksom Vulkan. Dette var Øen Tanna — en af de sydligste blandt Ny Hebriderne. Cook sendte straks en Underløjtnant ind til Kysten for at undersøge denne paa nærmere Hold og for at finde en god Ankerplads, og da en saadan omsider var fundet, styrede han selv bagefter, og begge Eks-

peditionens Skibe gik kort efter til Ankers tæt inde under Land.

Imidlertid havde mange Indfødte samlet sig inde paa Stranden, og op ad Formiddagen kom nogle af dem padlende ud til Skibene i deres Kanoer. De dirstede sig dog ikke straks til at gøre Forsøg paa at komme om Bord, men nøjedes med paa Afstand at vise deres venlige Sindelag ved at kaste Kokosnødder i Vandet tæt ved Skibene. Men da Cook lod disse Nødder fiske op og til Gengæld gav de Indfødte nogle Klæder og andre Sager, som ligeledes blev kastet ud til dem, blev de dristigere og lagde til med deres Kanoer under Skibenes Agterspejl og langs Siderne, hvor deres Opførsel efterhaanden blev temmelig nærgaaende og uforskammet. De vilde have alt, hvad de saa. Nogle greb saagar fat i Flagene og vilde rive dem af Flagspillene Agter. Andre forsøgte at fjerne forskellige Ringbolte fra Røsttræerne og Rorene. Ligeledes var det galt fat med Ankerbøjterne, som næppe var udkastede, før de Vilde straks greb fat i dem for at bemægtige sig dem. Der maatte et Par Musket-skud til for at faa dem til at slippe, og selv dette nyttede kun en kort Tid. Først et Par Kanonskud indgød dem den tilbørlige Respekt, saa de ikke oftere turde nærme sig Bøjterne. Saa fortrak de lidt efter lidt og padlede mod Land, og Mandskabet kunde derefter nyde Middagsmaden i Ro.

Iblandt disse Indfødte var der en venlig, gammel Mand, som i al den Tid, hans Stammefrænder havde drevet deres Uvæsen, flere Gange var padlet frem og tilbage mellem Skibene og Kysten, og hver Gang havde han bragt nogle Kokosnødder med sig, som han forærede Skibsfolkene, og som han til Gengæld fik nogle Smaagaver for. Han var imidlertid et Særsyn blandt disse vilde Mennesker.

Henimod Aften gik Cook i Land, og skønt de Indfødte i to store Hobe stod bevæbnede paa begge Sider af det Sted, hvor han landede, forment de ham dog



Mandlige og kvindelige Indfødte fra Tanna, Ny Hebriderne



Fiskejartøjer fra Tanna, Ny Hebriderne.

ikke Adgang til deres Ø. Det var imidlertid ikke til at misforstaa, at de med Undtagelse af den før omtalte gamle Mand, som Cook bemærkede imellem dem, havde ondt i Sinde. Men da Cook efter at have henvendt nogle Foræringer paa Stranden straks gik om Bord igen, fik de i hvert Fald ikke den Dag Lejlighed til at angribe ham. De samlede Foræringerne op og trak sig saa i Stilhed tilbage til deres Landsby, som laa et Stykke inde i den tætte Skov, hvor Kokospalmer dominerede over den øvrige Tropevegetation.

Da Cook led af en følelig Mangel paa Vand og Brændsel, lagde han den følgende Morgen „Resolution“ saa nær til Land som muligt for i paakommande Tilfælde med Skibets Kanoner at kunne understøtte sine Folk under en Landgang paa Kysten, dersom de Vilde skulde gøre Forsøg paa at hindre dem i at skove Træ og fylde Vand. Han fortøjede Skibet for fire Ankre og saaledes, at Bredsidens vendte mod Land; og da Kanonerne var rettede ind, saa de kunde bestryge Kysten, gik han fra Borde med en stor Styrke af bevæbnede Matroser.

Imidlertid havde de Indfødte igen stillet sig op i to Afdelinger med et Mellemlid af ca. fyrretyve Alen — paa begge Sider af Landingsstedet, ved hvilket der var stukket nogle lange Stokke ned i Jorden. Hvad disse Stokke skulde betyde, vidste Cook ikke, og han fik det heller aldrig at vide, men ved dem havde den før omtalte gamle Mand taget Plads, og herfra indbød han de Fremmede til at komme i Land. Da Cook endnu havde Førræderiet paa Erromango i frisk Erindring, gav han Tegn til, at de Indfødte skulde trække sig længere tilbage og give Plads; men uagtet den gamle Mand tydeligt nok bragte denne Meddelelse til sine Landsmænds Kundskab, syntes disse ikke at tage noget som helst Hensyn hertil.

Nye Skarer strømmede bestandig til, og med Undtagelse af den gamle Mand var de alle bevæbnede. Det saa i det hele taget ud, som om de Indfødte be-

redte sig til Angreb og kun ventede paa det Øjeblik, da de Fremmede satte Foden paa Land, og da det var at forudse, at en saadan Eventualitet vilde koste meget Blod, forsøgte Cook at skræmme de Indfødte bort ved Hjælp af Ildvaabne. Et Par Skud hen over Hovederne paa de to Hobe havde dog kun forbigaaende Virkning. De Vilde fattede sig hurtigt igen efter den første Forskrækkelse, og de viste derefter endog deres Foragt for de Fremmede paa en temmelig usømmelig Maade.

Der blev saa givet Signal ud til „Resolution“ om at brænde et Par af de svære Kanoner af, og næppe lød det

tordnende Brag i de Vildes Øren, før de spredtes som Avner for Vinden. Saa landede Cook med sine Folk, og de fandt kun den venlige gamle Mand endnu staaende paa sin tidligere Plads ved Stokkene. Han havde Kanonaden ikke skræmmet, og han fik som Anerkendelse for sin gode Mening om de Fremmede ogsaa en Del Foræringer.

De Indfødte overvandt lidt efter lidt Forskrækkelsen og samlede saa igen om Cook og hans Mænd; men da de som Betingelse for at nedlægge deres Vaaben stillede den samme Fordring til de Fremmede, blev Resultatet, at alle forblev bevæbnede. Saa uddelte Cook forskellige Gaver til de Indfødte, og til Gengæld klatrede nogle af disse op i Kokospalmerne og kastede en Mængde Nødder ned til Europæerne. Alt dette forløb i al Fredsommelighed, og efterhaanden syntes de Indfødtes før saa truende Holdning ved Cook's fortsatte Gaveuddeling at blive forvandet til Venlighed.

Cook's Hovedformaal med at lande paa denne Ø var imidlertid at faa Brændsel og Vand, og det lykkedes ham ogsaa med den venlige, gamle Mand som Mellemlid i Underhandlingerne med de øvrige Indfødte at opnaa Tilladelse til at fælde Træer i Skoven — dog paa den Betingelse, at der ikke blev omhugget eller beskadiget nogen Kokospalme. Denne Betingelse blev nøje respekteret, og da de Indfødte havde overbevist sig herom, trak de sig igen tilbage til deres Landsby, hvorefter de Fremmede i Fred og Ro kunde forsyne sig med Brændsel, saa meget de ønskede. Dette blev ogsaa i Dagens Løb transporteret ned til Stranbredden, hvor det blev hobet op i en Dyngge til senere Afhentning. Da Cook henimod Aften vilde begive sig om Bord igen med sine Folk, kom den venlige, gamle Mand, som for øvrigt kaldte sig Paowang, ned til Kysten tillige med to andre ældre Mænd. De havde hver en lille Gris med, som de forærede Cook. Dette var ikke alene en kærkommen Gave, men ogsaa disse Ind-

fødtes største Bevis for Venskab, og der blev naturligvis ogsaa vist dem megen Paaskønnelse herfor.

Vulkanen, som havde lyst for Cook under hans Natsejlad fra Erromango til Tanna, og som var ca. en Mil fra Skibenes Ankerplads, var i Løbet af den følgende Nat atter virksom. Med Mellemlum steg store Flammer op fra dens Top, som næsten hele Tiden var indhyllet i Røg. Hvert Udbrud blev fulgt af en langvarig, tordenlignende Larm, der forstærkedes yderligere ved de svære Regnbyger, som faldt samtidig. Luften var fuld af vulkanske Partikler, der faldt ned som Aske eller pulveriseret Sten, saa de to Ekspeditionsskibe den følgende Morgen saa ud, som om de havde været udsat for et stærkt Snevejr.

Tidlig paa Formiddagen gik Cook atter i Land med sine Folk, og der fortsattes med Gaarsdagens Indsamling af Brændsel, ligesom Storbaaden nu ogsaa blev bugseret ind til Vandpaafyldning. Efter at de Indfødtes Mistæksomhed over for de Fremmede nu for en stor Del var taget af, syntes de ligefrem kun at være besjælet af venskabelige Følelser. De hjalp flittigt baade med at samle Brændsel og med at fylde Vand, og de inviterede endogsaa de Fremmede til at følge med dem til deres Landsby. Det var dog særlig de ældre Mænd, der viste deres venskabelige Følelser. Enkelte af de Unge var nævisse og uforskammede, og en af Cook's Officerer saa sig endogsaa nødsaget til ved en given Lejlighed at skyde efter en ung Vildmand, der havde været særlig nærgaaende og havde villet beføle ham. Det skete nemlig ret ofte, at disse unge Vilde med kanibalsk Kendermine betragtede og befølte de engelske Matrosers kraftige Muskler, men de havde dog aldrig før udvist denne Frækhed over for en Officer. De var ogsaa meget nysgerrige efter at faa at vide, om Europæerne ogsaa spiste Menneskekød. Men for øvrigt bibeholdt de den fredsommelige Holdning, og foruden at de gav de Fremmede Lov til at fælde Træer til Brændsel, tillod de dem ogsaa at drive Jagt i deres Skove.

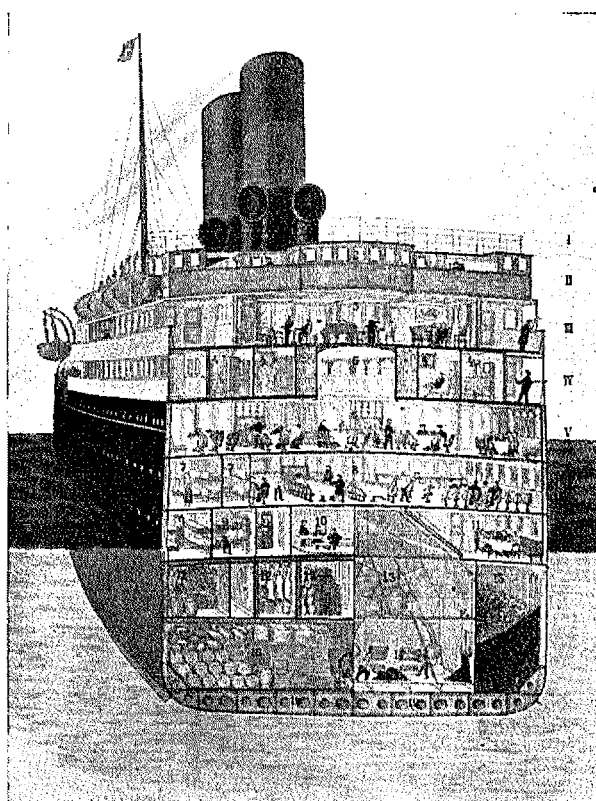
Cook og hans Videnskabsmænd gjorde flere lange Ture ind mod Øens Indre — naturligvis altid under væbnet Eskorte — og de fandt, at Tanna's Jordbund var af en meget vulkansk Beskaffenhed. De fandt flere hede Kilder, hvori Vandet havde en Temperatur af 55 Grader Celsius. Vulkanens Top blev ogsaa bestegnet, men den frembød ikke noget af særlig Interesse.

Den sidste Dag, Cook laa ved Tanna, indtraf det for ham altid sørgelige Tilfælde, at en af de Indfødte blev skudt, uden at det syntes at have været afgørende nødvendigt. En af Matroserne havde ment, at den Vilde lagde an paa ham med sin Bue, og han vilde derfor i Tide gøre ham uskadelig. Men Matrosens Musket var ladet med Kugle, og denne ramte med dødelig Virkning. De andre Vilde, der havde overværet det skete, flygtede forfærdede ind i Skovtykningen, men kom kort Tid efter tilbage med Kokosnødder, som de lagde for Cook's Fødder — velsagtens som et Slags Sonoffer. Og gamle Paovang og flere af

hans Venner lovede at bringe flere den næste Morgen. Men Cook saa dem aldrig mere; thi allerede tidligt i Dagningen forlod han Øen med begge Ekspeditionens Skibe, efter at han dér var blevet forsynet med alt, hvad han behøvede.

Fra Tanna styrede Cook nu direkte mod Cap Horn. Han gik i Land paa Staten Island, som han opmaalte. Derefter genopdagede han Syd Georgia og gennemkrydsede saa Sydatlanten over til Kap det gode Haab — stadig med et lille Haab om at finde et sydligt Fastland. Dette opgav han dog omsider, og han begav sig saa hjemover. Han naaede tilbage til England i Juli Maaned 1775 efter at have været borte i tre Aar. Han havde paa denne Ekspedition opnaaet enorme Resultater ikke alene ved at opdage nyt Land, men han havde ogsaa paa denne lange Rejse gjort den til Menneskehedens Gavn saa nyttige Erfaring, at Surkaal og Lemonsaft var et fyldestgørende Middel til Forebyggelse af Skørbug. Han havde med denne frygtelige Sygdom som Aarsag kun mistet en eneste Mand i disse tre Aar. Dette var i disse Tider enestaaende paa en saa lang Rejse. Han havde ligeledes paa denne Rejse foretaget den første Jordomsejling i vest-østlig Retning. Alt dette paaskønnede man ved at gøre ham til Medlem af Det Kgl. geografiske Selskab og give ham Titel som Kaptajn, hvilket i disse Dage var en usædvanlig stor Ære for en Mand, der som James Cook havde gjort sin Entré i den engelske Orlogsmarine gennem Ankerklyset.

Fortsættes.



De virkelig store Skibe er som en Verden for sig selv med Hundreder af Rum og Tusinder af Mennesker.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
by „VIKINGEN“ KBHVN.



De husker fra sidst, at jeg blev slået med af Cowboyen, der troede, at jeg var en Prærierøver. Men Slåningen blev ikke saa langvarig som ventet, for pludselig lod der et tordnende: „Hands up“ fra en Klippe ved Siden af os.



Vi stoppede brat op alle tre og parerede Ordre, dog ikke Hesten. Og saa blev vi præsenterede for to Par Seksløbere, der talte deres eget dystre Sprog om Kamp og Død og Sejr mellem raske, haardføre Mænd paa den saabne Prærie.



Med Revolverne i Ryggen maatte vi marchere frem mod et ukendt Maal. Jeg begyndte at blive lidt træt — men der var jo ikke andet at gøre end at holde ud. — Een, to — een, to, som der stod i „Fyrtojet“, — en underlig Sammenligning, synes De maaske.



Manden med Seksløberne havde nogle Kammerater længere fremme. Antageligt var de alle en Bande Prærierøvere, og jeg besluttede mig til at gøre, hvad jeg kunde for at klare mig fri af Situationen. Nu begyndte Manden at spørge mig ud.



Hurtigt greb jeg Chansen. Man maa Lands Skik følge, eller Land fly! Min eneste Chance var at overbevise denne Røver om, at jeg selv var en Røver, — en Kollega! Man hænger dog ikke Kollegaer, og hvem vilde vel finde paa at forlange Løsepenge for en Røver. — Logik, kære! — Logik — Logik !!!



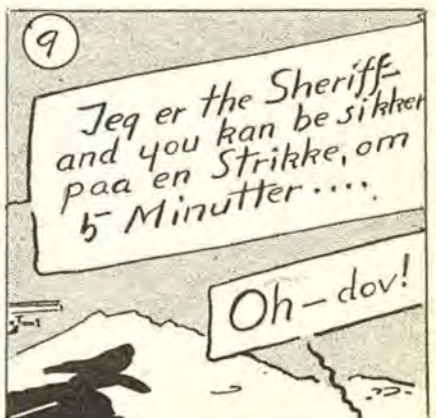
----- Røveren forstod aabenbart ikke et Ord af det hele



Og hans Forstaelse blev mindre og mindre, efterhaanden som Samtalen skred frem. Naa ja, for at gøre en kort Samtale lang, — jeg havde for een Gangs Skyld taget fuldstændig fejl af Situationen, — maaske den eneste Gang i mit Liv!!



Jeg forklarede og forklarede, og urlig talt troede jeg, at jeg havde klaret Situationen. Men dette var desværre en fuldstændig og eklatant Misforstaelse. Jeg indrømmer, at jeg folte det som et Slag af en vaad Karklud i Ansigtet, da det endelig gik op for mig, at jeg havde dummet mig.



„Hvorledes? Dummet Dem, Herr Peter Pral,“ hører jeg Dem ligefrem spørge. Ja, dummet mig, D-u-m-m-e-t mig i allerhøjeste Grad. — Han var slet ikke Røver — men Sheriff. — „Hvem var da Røver?“ spørger De. Ham jeg først fangede, mine Damer og Herrer — — — Men mere herom næste Gang.

STOW AWAY'S

Af
HANSEN VILDROSE

(Fortsat).



III. af Schösler Pedersen

Det er ikke alle blinde Passagerer, der slipper lige saa heldigt som jeg fra deres Smuglen-sig-om Bord. Mange maa betale dyrt for deres Handling, og kommer endog ikke bort fra Stedet. Jeg skal nævne et Eksempel. — Mellem Niequero og Quaiabal paa Cubas Østkyst ligger et stort sumpet Distrikt. Distriktet er gennemgravet, saa det er muligt for en endog temmelig stor Damper, naar den er i Ballast, at gaa op gennem Kanalen til den Samling Huse, der ligger paa Kanten af det faste Land. Distancen er ikke stor; men til Fods vil man altid bruge mere end 10 Timer for at naa frem. Desuden er Sumpen saa vrimlende fuld af Moskitos, at intet Tal tilnærmelsesvis vil angive deres Mængde.

Vi havde været inde i Bunden af Sumpen med nogle Kasser, og kom nu glidende ganske forsigtigt ud gennem de forskellige Grøfter og Kanaler, som kun den indfødte Lods kunde finde Rede i, og som var saa smalle, at vi flere Steder gned os op ad begge Bredder. Pludselig blev vi prajet paa Tysk fra en tæt Busk paa Kanalkanten, og samtidig sprang to Skikkelser, der mere lignede Aber end Mennesker ud af Busken og nærmede sig os med vilde Fagter og Gebærder. I første Øjeblik troede vi, at vi havde med et Par stakkels sindssyge at gøre, men da de kom paa Siden af os, fik vi Forklaringen: De havde gaaet i Land i Mansanilla i 6 Uger og levet af — nærmest intet. Tilsidst havde de taget Chansen en mørk Nat med en fransk Damper og stuvet sig ned under Kedlerne. Damperen gik ikke som Meningen var, samme Dag, saa deres Ophold under de varme Kedler blev forlænget fra 6 Timer til 30 Timer, og

da den endelig kastede los, var de mere døde end levende af Hede og Tørst. Tre Gange løb Damperen paa Grund i Kanalerne, og hver Gang blev Staklerne kastet rundt mellem Søle og Jernstøtter. Deres Lidelser kulminerede først, da Fyrbøderen ved Middagstid trak Fyret og overdængede de gloende Slakker med Vand. De hede Dampe trængte ind mellem Kedlerne og fyldte Gutternes Lunger, der i Forvejen var betændte af den overhedede, askefyldte Luft, og da samtidig et Stykke gloende Kul trillede ned mellem Dørkpladerne og ramte den ene i Nakken, kunde han ikke tilbageholde et Skrig. Skriget blev observeret af Fyrbøderen, og fem Minutter senere stod de to Delikventer paa Dækket foran Skipperen. — Kort Proces. Over Siden med Synderne. Der var ingen Brug for Baad. Ikke en Taar Vand gav man Staklerne, og ikke Spor af Hensyn tog man til, at de i deres fortvivlede Tilstand ikke var i Stand til at kunne naa tilbage til det faste Land inden Aften, og en Nat i Sumpen blandt de Myriader af Moskitos vilde betyde den visse Død.

Vor Kaptajn turde ikke belemre sin Samvittighed med deres Skæbne, hvis han lod dem blive, hvor de var, saa vi tog dem om Bord, og fik dem efter bedste Evne fiksedede saa vidt op, at de, da vi kvitterede Lodsens, kunde følge med ham tilbage i Motorbaaden til deres Udgangspunkt. Om de senere fik en Chance, ved jeg ikke. Da vi 2 Maaneder senere kom tilbage, var de der ikke.

Det er sjældent man hører om kvindelige stow aways, men gamle Søfolk, der har været ude for lidt af hvert, kan fortælle, at i Virkeligheden er de stær-

kere repræsenteret end de mandlige. Men de rejser i alle Tilfælde lidt mere komfortabelt end deres mandlige Kolleger, og deres Rejser strækker sig for danske Baades Vedkommende sjældent længere end mellem Randstaterne og Danmark og tilbage igen, og naar der ikke bliver slaaet Allarm fra midtskibs, ser de danske Myndigheder altid mellem Fingre og lader det lille Eventyr ende som det bør, nemlig med, at Pigen sejler tilbage med sin Sømand til den fædrene Arne, en Oplevelse rigere.

Det sker ogsaa, omend sjældent, at Ægtefolk maa benytte den blinde Passagers Vej for at komme til deres Bestemmelsessted, og jo strengere Pasreglerne bliver, des talrigere bliver baade den ene og den anden Klasse af chancesøgende, arbejdsløse Personer, der intet har at miste, men meget at vinde, hvis Forsøget lykkes. Jeg skal her nævne et lille Eksempel paa, hvorledes to Ægtefolk tilbagelagde det sidste Stykke af deres lange Rejse fra Rumænien til U.S.A., hvor de havde et Par voksne Sønner i gode Stillinger, som længtes efter dem, og som gjorde alt for at faa dem ind i Landet paa legitim Maade, men for-gæves.

Fortællingen begynder i Pasta Illo paa Cuba. Cuba er Samlingsstedet for alle stow aways til Staterne. Jeg kom slentrende hen over Dækket Klokken 4 om Morgenen. Vi skulde lette Kl. 7. Jeg var den eneste, der arbejdede paa den Tid. Jeg skulde varme Maskinen op. Min Slentren blev afbrudt af et svagt Pist fra Kajen, og samtidig stak en tæt tilsløret Kvinde Hovedet op over Lønningen og vinkede til mig. Jeg troede straks, at der var andre Ting under Opsejling, saa jeg vilde fortsætte min Gang. Hun kravlede om Bord og løb efter mig, og nu fik jeg hendes Historie om de voksne Sønner, der ventede i Amerika. Hun havde Penge nok til Billetten, og hun vilde gerne betale mig, hvad jeg end forlangte for at hjælpe hende og hendes Mand frem. Hun forstod, at det kunde være svært nok at faa dem begge med paa samme Gang, men hvis jeg bare vilde hjælpe Manden med denne Gang, saa vilde hun vente, til vi kom tilbage. Vi gik nemlig i fast Sukkerfart paa Cuba. Nok om det. Jeg purrede 2den Styrmand, han var ogsaa en Guttermand, der havde været med til lidt af hvert. Han gik under Navnet Kineser Frits. Han havde tidligere smuglet Kinesere til Staterne, men da Straffen for sligt Smugleri steg til 14 Aars Tugthus, lagde han det paa Hylden og holdt sig til, hvad der kunde klares med en lille Mulkt

Ved seks-Tiden laa Rumænieren godt gemt under Kedlerne med en Sæk til Hovedpude og en Spand Blaabærssuppe ved Siden. Klokken syv lettede vi, og Klokken otte var vi udenfor alle Sømærker. Starten var gaaet godt, men der var langt til Vejs Ende. Jeg tørnede til igen Klokken otte, og da jeg famlede mig gennem den mørke Gang fra Maskinen til Fyrpladsen, hvor jeg skulde ud for at se til Fyrbøderen, blev jeg helt uventet stoppet af en sort Næve, der stak frem mellem Pladerne og Kedlen og viftede mig i

Møde med en blaa emailleret Mælkespand, samtidig med at dens Ejermand udstødte det ene høje Pist efter det andet. Jeg tyssede paa ham og fyldte Spanden og gav ham den tilbage saa ubemærket som muligt. Mindst en halv Snes Gange maatte jeg skifte Spandens Indhold i de fire Timer, jeg havde Vagt. Vandet blev næsten kogende paa nogle faa Minutter. Endelig lidt før Vagtskiftet saa jeg Lejlighed til at smugle Krabaten ind gennem Maskinen og op ad Lejderen til 2dens Kammer, hvor han skulde opholde sig til 8—12 Vagten om Aftenen. Naar jeg saa paa Manden, forstod jeg, at hvad jeg havde døjet som stow away under det varme Dæk, var det rene Børneværk mod den Kur, han havde gennemgaaet under de gloende Kedler. Han var næsten kogt over hele Kroppen, og Ansigtet var en stor ophovnet Vable, og til Trods for, at han havde haft rigeligt Drikkevand, var hans Tunge saa ophovnet, at han næppe kunde lukke Munden over den. Men trods Lidelserne grinede han nok saa fornøjet og mumlede paa gebrokkent Engelsk: „Det vil blive allright alt-sammen, naar jeg først kommer op til mine Børn“.

Om Aftenen havde jeg gjort et Leje i Stand til vor Gæst under min Køje. De tre store Skuffer, der var anbragt paa Linie langs Dørken, blev trukket ud og Bund og Sider fjernet. Naar de var borte, var der rigelig Plads til en Madrats. For ikke at vække for megen Opmærksomhed, var jeg nødt til, naar jeg var i Lukafet, at holde min Dør aaben; men saa længe det stod paa, laa Rumænieren under Køjen bag de skærmende Forstykker, der var sat løst ind, men som jeg fjernede, saasart jeg gik ned i Maskinen.

Heldigvis øsregnede det, da vi naaede frem til Kajen i New York, saa der var ikke noget mærkeligt ved den lille Mand, der rumsterede rundt paa Dækket iført en stor Oliekappe og med Sydvesten trukket helt ned over Ansigtet, i hvert Fald tog the custom officers ingen Notits af ham, og Mandskabet var saa vant til at se fremmede Folk paa Dækket.

Om Aftenen hentede jeg hans Sønner paa et nærmere aftalt Sted, og lidt senere paa Natten fulgtes vi alle i Land uden at en Kat miavede efter os.

Med Manden gik det altsammen programmæssigt, men med hans Hustru, som vi havde med os 3 Uger senere, var det nær gaaet galt. Hende var vi saa heldige at faa stuvet bort i 2den Styrmands Kammer allerede før Afgang fra Cuba, saa hun undgik Skærsilden under Kedlerne, men i Philadelphia var det hele nær strandet paa en tjenstivrig Tolder, der helt uventet kom tilbage fra midtskibs for at snuse i Køjerne. Damen sod netop og sludrede med mig i mit Lukaf, hvor hun havde opholdt sig under Rejsen i sin Mands Skjulested, da Tolderen traadte ind. Heldigvis havde hun Mandsklæder paa, men var alligevel let kendelig. Jeg tabte dog ikke Kondevitterne, men greb en gammel Familie-Journal og stak hende den i Haanden, og idet jeg skældte hende ud paa Dansk, skubbede jeg hende temmelig voldsomt ud af

Døren og hen ad den halvmørke Gang mod Dækket, hvorefter jeg henvendte mig til Tolderen højlydt beklagede mig over de fordømte greenhorns, der bare stod og maabede, i Stedet for at passe deres Job.

Kvinden var god nok, hun forstod Vinket, og mens Tolderen og jeg smagte paa en af mine Flasker Scotsch Whisky, listede hun sig hen til Styrmandens Kammer, hvor hun forblev til om Aftenen, til vi alle tre Arm i Arm og skraalende af fuld Hals som stærkt berusede slentrede gennem Vagten, hvor Tolderne tog sig et billigt Grin over vor tilsyneladende løftede Stemning....

Det er, som før nævnt, ikke alle, der ønsker at rejse som „blind Passager“, der bliver lige honnet behandlet eller slipper lige let fra deres Eksperiment. Her er et Eksempel, der dog ligger lidt udenfor det almindelige, og om heldigvis hører med til Sjældenhederne. Det var i Guantanamo, ogsaa paa Cuba, jeg havde været en Tur i Land for at besøge nogle skandinaviske Venner, der var fast bosiddende nogle Mile inde i Landet. Paa Vejen tilbage til mit Skib vilde jeg skyde Genvej ind mellem nogle lave, afrundede Bakkedrag, og slog af den Grund ind paa en smal Sti, der snoede sig i Zig-Zag ind gennem et lavt, forvitret Palme- og Neonkrat. Det varede dog ikke længe, før jeg opdagede, at hvor den snirklede Sti saa end førte hen, i Retning mod Havnen gik den i alle Tilfælde ikke, saa der var ikke andet at gøre end at vende om og søge tilbage til Hovedvejen. Det var dog lettere sagt end gjort, for i Farten fremover havde jeg været altfor optaget af at fjerne de generende Buske og Grene til at tage tilbørlig Hensyn til de mange afvigende Spor, der løb som et forvitret Spindelvævsnet ud og ind mellem de vilde Agaver, tornede Neoner og andet Krat, og inden der var gaaet mange Minutter, sad jeg uhjælpelig fast i et sumpet Hul mellem nogle lave Høje, hvorfra kun det Spor, jeg var kommet ad, førte tilbage, men intet Spor fremad. Over mit Hoved havde jeg Cubas brændende Sol, og om mig i Buskenes Skygge myldrede Millioner af onskabsfulde Moskitos, der gjorde deres bedste for at irritere mig og sætte mig i et endnu daarligere Humør, end jeg efterhaanden var kommet i.

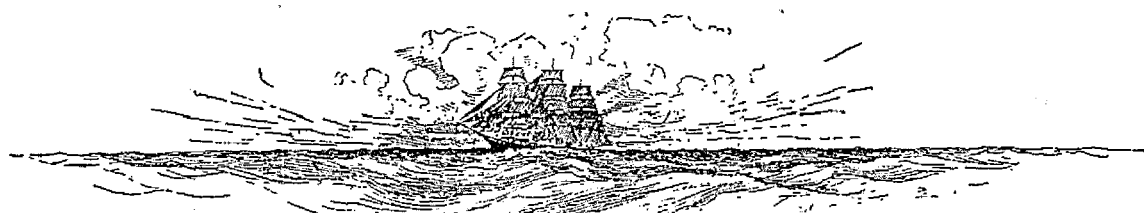
Jeg standsede og saa mig arrig om mellem det forbistrede Krat, men det blev Situationen ikke bedre af; der var ikke andet for end igen at vende om, og med et Bundt Palmegrene i Hænderne som Værn mod de næsvise og graadige Moskitos begyndte jeg Tilbagegangen og fortsatte min Søgen rundt mellem Spindelvævet, til jeg paany stod for Enden af en anden Blindgade og stirrede ind i et uigennemtrængeligt Tornektrat. Nu begyndte der at blive Alvor i Spillet. Egnen omkring Krattet var meget tyndt be-

folket, saa tyndt, at man kunde gaa flere Kilometer uden at træffe paa andre levende Væsener end en ensom Faarehyrde, der dog i de fleste Tilfælde var erstattet af en langbenet og stridhaaret Hyrdehund, der passede Geschæften, mens Hyrden selv enten sov til Middag eller sad gemt i sin primitive Hytte og suttede Matte i sikker Overbevisning om, at skulde der hænde Faarene et eller andet, skulde Hunden nok selv ordne Paragrafferne eller tilkalde hans Assistance.

Jeg stod et Øjeblik stille og saa op imod Solen, den havde faaet nedadgaaende Tendens, og ind i Tusmærket under det uigennemtrængelige Krat. Noget maatte der gøres, det var jeg klar over, men hvad, ja, det var Spørgsmaalet. Jeg satte begge Hænder for Munden som en Raaber og udraabte det bekendte lange Ohojjj. Jeg lyttede spændt et Øjeblik, før jeg gentog Raabet — intet Svar, kun Lyden af en opskræmt Fugls rappe Vingeslag. Jeg stod igen et Øjeblik stille og tænkte mig om. Da jeg forlod Landsbyen Conzales, hvor mine Venner boede, havde jeg haft Solen tværs om Bagbord og Havnen ret forude, det var over to Timer siden, saa nu skulde jeg altsaa have den samme Sol lidt agten for tværs. Jeg vendte mig med Ansigtet i den Retning, hvor jeg mente Havnen var, og begyndte at mase ind gennem Vildnisset. Det er Synd at sige, at jeg bevægede mig med Iltogs fart, men fremad gik det dog. For hvert Par Skridt fremad skævede jeg op mod min høje Vejviser, jo, den var endnu paa den rigtige Side, men om jeg var det samme, vilde Tiden vel nok vise. For hvert andet eller tredje Skridt maatte jeg bruge min Lommekniv for at skaffe mig Adgang mellem Slyngplanter og Torne, men fremad gik det stadig, til jeg efter en god halv Times Masen igen blev standset, denne Gang af en bred Grøft eller Kanal, fuld af stillestaaende, slimet Vand. Saa skulde da ogsaa

Fem Minutter efter havde jeg ved Hjælp af en afsnittet Gren konstateret, at Grøften i det mindste var dybere end de tre Meter min Pejlestok maalte, og den var mindst ti Meter bred. Der var ikke andet for end at følge Grøften, der sikkert enten var dannet af Naturen eller gravet med det Formaal at føre Overflodsvandet i Regntiden ned mod Kysten. Det Regnestykke kunde vel enhver have udregnet, men det var betydeligt sværere at konstatere i hvilken Retning Vandet vilde løbe, naar det engang begyndte at regne. Nu i den tørre Tid fandtes der ikke Antydning af Bevægelse paa den grønslimede Overflade. Jeg rev et Par store Blade af en Plante og kastede dem ud paa Dybet, de laa saa stille, som var de limet fast til et Cementgulv.

Fortsættes





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.

LXIV

Amerikan Sjip Mermaid, Kalkutta.

Kære Moder!

Nu er vi lykkelig og aalrejt ankommen her til Kalkutta efter en meget haard Rejse. Det er ikke fordi at Været har været saa forfærdelig haardt, selv om vi ogsaa har haft en enkelt Aarkan paa Vejen hertil, men der er jo ogsaa andet end som Været, der kan være haardt ombord i en Amerikaner, vad ikke saa faa af os forude i Lukaerne har maattet bekende, naar vi har lagt og manoreret med Sejl og Braser om Natten i Mulm og Mørke, for saa er det nemlig saa tit sket, at Kofilnaglerne har suset om Ørene paa os, naar Styrmandene har været i daarligt Humør, og der har været lidt Kludder med Manoreringen; og saadan en Kofilnagle, kære Moder, som jo er af Træ og sommetider ogsaa af Jern, den slaar jo haardt, hvor den rammer. Jeg tror ikke, at der er en eneste af os forude, som at der er gaaet Ram forbi, saa det er nu ikke for meget sagt, naar jeg siger, at vi har haft en haard Rejse. Nu kan jeg altsaa godt forstaa, hvorfor at Tømmermanden altid har saa travlt med at dreje



Saadan en Kofilnagle slaar jo haardt, hvor den rammer.

Kofilnagler, vad jeg jo ikke kunde i Førstningen, for der er jo mange af dem, som at der gaar overbord, naar der saadan bliver smidt med dem hen i Været i Nattens Mørke. Men nevermejn det, kære Moder, som jo er noget, vi Søfolk maa døje, naar vi vil regnes for og være rigtige Jænkesælors. Nu er vi jo altsaa i Kalkutta, som Du jo ogsaa nok husker fra den Gang, at vi var til Jorden rundt i 80 Dage paa Sønderbro Teater, hvor de sang, at Kalkutta er en herlig Stad, for hvor man gaar er der russisk Bad, og at alle de Aal, som at man stanger, er kogte, førend man dem fanger og saa meget andet af den Slaks, som sælfølgelig

er det bare Løjn og Vrævl altsammen, for efter vad jeg har hørt, saa er Kalkutta nemlig en rigtig Møjby, kære Moder, som er fuld af Pest, og hvor man ikke har andre Badeanstalter end som den beskidte Flod, som at Byen ligger ved, og som jo er Kalkutta Reværet, hvor vi ogsaa ligger til Ankers paa. Efter vad jeg kan forstaa af det, som at jeg lærte i Skolen, saa maa Kalkutta Reværet være det samme som det, at man i Geografien kaller for Gangesfloden. Den kalles ogsaa den hellige Flod, og det er fordi at de indfødte Indiere, som ogsaa kalles Braminer, tror at de kan vaske deres Synder af i Vand, hvorfor de ogsaa bader i den i Tusindvis hver Dag. Lasse siger, at det ogsaa er derfor, at den er saa forfærdelig beskidt. Disse her Braminer drogner ogsaa deres smaa Børn i den i Massevis, kære Moder, som hører med til deres Religion. Det er nemlig ogsaa paa den Maade, at de ofrer til deres Afguder, som er de modbydelige Krokediller, der jo ogsaa er hellige for dem, og som det ligefrem vrimler med i Gan-



De indfødte Indiere, som ogsaa kalles Braminer.

gesfloden. Lasse siger ogsaa, at Braminerne selv tror, at den hellige Flod er Kilden til det evige Liv, og at de driver en vældig Forretning med og sælge af Flodvandet til alle de Braminer, som ikke kan faa fat i det paa anden Maade. Jeg har spekuleret paa, om der ogsaa skulde være Braminer hjemme i Danmark, kære Moder, som gaar og tror paa saadan noget Pladder, for jeg synes bestemt, at jeg kan huske, at jeg flere Steder i København har set, at der blev skiltet med dette hersens Brama Livs Eleksir, som sælfølgelig ikke er andet end som raaddent Møjvand fra Kalkutta Reværet, som er proppet paa Flasker. Det er vad jeg ved om det, som at der blev sunget i denne her Løjnesang om det dajlige russiske Bad i Kalkutta. Vad der blev sunget om Aalene er sælfølgelig ogsaa Løjn. Jeg har i det mindste ikke set nogen stange Aal paa Kalkutta Reværet endnu. Det er der vistnok heller ingen, at der gider, naar at de kan faa alle de Aal, de vil have, bare ved og undersøge de døde Kadavere af Mennesker og Dyr, som man alletider kan se ligge og drive i Vandskorpen paa den hellige Flod, for de er nemlig altid smadderfulde af tykke og fede Aal. Jeg har selv set en død Bramin drive lige tæt forbi langs Siden af os med Næsen lige i Været og med en

Aal hængende halvvejs ude af Munden. Her ligger en voldsom Masse Skibe her paa Kalkutta Reværet, kære Moder, som har mange Arme, der allesammen løber ud i den Del af det indiske Hav, som kaldes den bengalske Bugt. Den største Arm hedder Hugli, og det er ved den, at Kalkutta ligger, og vi ogsaa ligger til Ankers paa. Den næst største Arm, hvor der ogsaa ligger mange Skibe, hedder Bramaputra, som skal være meget bekendt ved det, at der udføres en Masse sjældne Høns fra Landet der omkring og til hele Verden, som ogsaa kaldes Bramaputra Høns. Vi ligger med to Ankre ude, for her er en meget daarlig Ankerbund ved det, at Gangesfloden er fuld af Kviksand, kære Moder, som jo er noget løsagtigt Skidt, som hvirvler og maler rundt paa Bunden og flytter sig hele Tiden fra Sted til Sted og trækker Skibene med sig i Drift, hvis at de ikke har mindst to Ankre ude saa langt fra hinanden som muligt, saadan at der altid er et af dem, som at der kan holde, hvis det andet bliver malet med af Kviksandet. Det er jo ikke det bare Løjer og Langkaal og ligge til Ankers her ved Kalkutta i raadent og stinkende Flodvand med Kviksand paa Bunden, og hvori det vrimler med skinhellige Krokediller og døde Kadavere af drog-nede Mennesker og Dyr, som altsammen sælfølgelig forpester Luften i den Varme, vi har her, vad Du jo nok kan forstaa, kære Moder, som jo baade fører Pest og Kolera og saa meget andet af den Slaks med sig. Lasse siger ogsaa, at efter hans Mening saa er den hellige Flod ogsaa Verdens mest djævelske Farvand, og det tror jeg nok, at jeg tør give ham Ret i. Vi har haft en temmelig hurtig Rejse fra Port Elisabeth og hertil, selv om den jo som sagt paa en Maade har været haard nok. Til og begynde med havde vi meget fint Vær; men da vi var kommen et godt Stykke ud i det indiske Hav og op i Nærheden af en Ø, som at der hedder Mavritsjus, og som ligger midt i den Bane, som Aarkanerne i det indiske Hav plejer og løbe langs med, saa fik vi jo ogsaa en Snøvsér, som vi maatte dreje under for i et helt Etmaal. Det vil sige, at det blæste saa haardt i næsten et helt Døgn, at vi maatte ligge bidevind med Havfruen klædt af til et svikket



Det var en Hvirvelstorm, som ogsaa kaldes en Syklon.

Stor-Undermærsejl. Det var en Hvirvelstorm, kære Moder, som ogsaa kaldes en Syklon. Men da vi var kommen igennem Halvdelen af den, sprang Vinden pludselig om paa den modsatte Side, og saa røg vores sviktede Undermærsejl i Stumper og Stykker. Saa lænsede vi videre for den bare Rig, indtil Syklonen var ovre, og vi fik godt Vær igen. Der er jo mange Skibe, som at der forliser helt, naar de kommer ind i saadan en Syklon, saa vi slap jo hældigt, kære Moder, med ikke andet Havari end det skallede Under-

mærsejl og saa det Par Buler i Hodet, som nogle Stykker af os fik, ved det Styrmandene under Manoringen med at dreje under morede sig lidt med og spille Pind med Skibets Kofilnagler. Du ved nok, kære Moder, at der er noget, som at der hedder Bengalsk Belysning, men Du ved vist ikke, hvorfor det hedder saadan, vad jeg lige vil forklare Dig, inden jeg slutter mit Brev for i Dag. Det er nemlig, fordi at Kalkutta Lodserne ligger ombord i en Lodsbrig flere Hundrede Mil til Søs i den bengalske Bugt og



Han bestilte ikke andet end som og spise og drikke og sove.

blusser med Rødlys og Blaalyt hver evige Nat fra Solen gaar ned til den staar op igen, og derfor siger man, at de ligger i Bengalsk Belysning. Vi fik ogsaa vores Lods langt ude til Søs og i Bengalsk Belysning, og det var vel nok en fornem Lods. Han havde saagar Tjener med, og han bestilte ikke andet end som og spise og drikke og sove og ligge i en Flugtstol og ryge Sigarer, medens Tjeneren ordnede hele Lodseriet. Nu vil jeg saa slutte mit Brev for i Dag, kære Moder, men Du skal snart høre et Par Ord fra mig igen, og saa siger jeg so long og sender Dig en kærlig Hilsen fra Din hengivne Søn

Peder Kjøje
Ebel Semand.



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36

EN NYTAARSHILSE



J.C. Hempel

Amaliegade 8 - Telf. Cent. 3842

Det Forenede Dampskibsselskab A/s

København
Havnevæsen

Gargoyle

Marine Olier

Dampskibsselskabet TOK

Hecksher & Søn Eff.

Edvarne Skibsmæglere

Amaliegade 39

Tlf. 7999

Tlf. 7899



The Texas Company A/s

Amaliegade 35 - Central 16816

Øresund

Rederiet Holm & Wonsild

Partners: Skibsreder H. A. Hansen
edsv. Skibsmægler V. Th. Sass

Sejl og

Albert Jensen A/s

Islands Brygge 22, København

Assuranceforeningen SKULD
(Gensidigt)
Den danske Afdeling
Amaliegade 33 Telefon 16.861

Ulykkesforsikringsforbu
for dansk Søfart
Gensidigt Forbund

Pensionsforsikringsanstalten A/s

Vestre Boulevard 38

Tlf. Central 7809

Helgø

Sundkrogsgade

TUXHAM A/s

København

International Farvefabrik
(Holzapfel) A/S

Øresundsvej 141, København S.

Einar Møller & Co.

Frilagerbygningen

Amaliegade

Tlf. Palæ 1262

Mr

Tele

The Engelhardt Decked
Life Boat Co.

Amager Strandvej, Telf: Kastrop 622

C. F. Sø
Teknisk Maskinhdl. F
Central 263 - P. Skov
Esf

- og fra Ole.

Stadig i Café Højbro.

A TIL SØENS FOLK

Kjøbenhavns
Frihavns-Aktieselskab

Sadolin & Holmblad
Aktieselskab
Fabrik for Skibsfarver

Københavns Lodseri

Ostasiatisk Kompagni

Dampskibsselskabet
VENDILA

DE FORENEDE
KULIMPORTØRER
HOLMENS KANAL 5 - CENTRAL 211

Brdr. Bærentzen
København

Dampskibsselskabet
København
DANIA

Frederikssund Skibsværft
Nybygning af Fiskefartøjer

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

Vikingens Forlag

Assurance-Compagniet
BALTICA
Bredgade 42, Tlf. Centr. 4058

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

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

BEAUVAIS
De danske Vin- & Konservesfabriker A/s
København

ELBORG RADIO
Meriechsgade 4, København

Alf Jarl Thurøe
St. Kongensgade 40
Elektriske Artikler for Skibsinstallation

A/s Motorfabrikken DAN
Bragesgade 10. Central 8006 - 8706



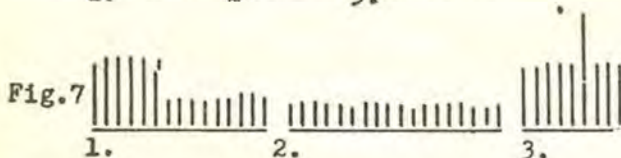
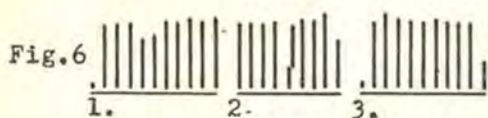
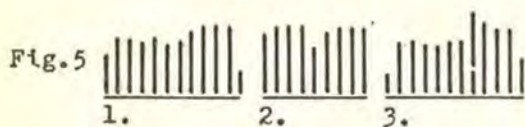
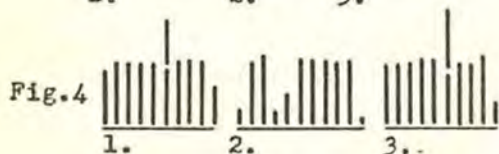
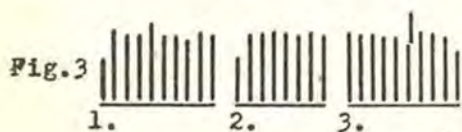
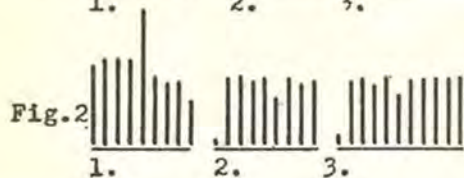
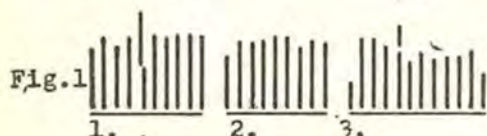
VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

(Fortsat)

De svenske Feltpost-Svarmærker.

Type 1 (Fig. 1) kendes bedst paa de korte Linier foroven og forneden i højre Side, samt paa den brudte og forskubbete lange Linie midt paa venstre Side og en ligeledes lang, brudt Linie i højre Side.



I Type 2 (Fig. 2) er Stregerne i venstre Sides Underkant kortere end normalt og den midterste Linie i Siden ualmindelig lang; Undersiden og højre Side forneden begynder med et Punkt.

Type 3 (Fig. 3) er den mest regelmæssige Gennemstikning, men har midt i højre Side en noget længere, brudt og forskubbet Linie.

Type 4 (Fig. 4) kendetegnes især ved tre korte Streger og et Punkt i Undersiden, samt en lang, brudt Linie i hver af Ydersiderne.

Type 5 (Fig. 5). Ved denne Type gaar de underste Gennemstikslinier paa begge Sider lidt ned under Undersidens Linier. I venstre og højre Side er de fleste Linier kortere end normalt, hvorimod Undersidens Linier alle er normale undtagen den midterste, som er lidt kortere.

Type 6 (Fig. 6). Her gaar ogsaa begge Ydersiders underste Linier ned under Undersidens Linier, dog er højre Side kun blevet til et Punkt. Venstre Side har foroven et Punkt; midt i Undersiden findes en brudt og forskubbet Linie, og øverste Linie i højre Side er betydelig kortere end de øvrige.

Den let kendeligste Type er Type 7 (Fig. 7), som ogsaa er den sjældneste. Her er alle Linierne i Undersiden og den underste Halvdel af venstre Side betydelig mindre end de normale, ca. 0,8 mm lange. I højre Side er alle Streger af normal Længde undtagen een, som er særlig lang og brudt paa Midten. Den underste af de normale Linier i venstre Side har et Brud foroven.

De gennemstukne Mærker fik kun en ret kort Levetid, hvorefter man gik tilbage til den tidligere Fremgangsmaade: at lade Afsenderen klippe Mærket ud af Kuverten. Men da Erfaringen havde vist, at Mærkerne ofte blev afklippet langt inde i Mærkebilledet, blev det bestemt, at alle Mærker fremtidig skulde forsynes med Afklipningsramme. (Fortsættes).

Danske Frimærkealbum

Det er glædeligt at se, at den danske Industri nu har bragt Frimærkealbum i saavel Springbind som Skruerbind med blanke Sider frem paa Markedet. De forskellige Album er meget smukt udført og findes til Priser mellem ca. Kr. 7,00 og 20,00.

Frimærkesiden

ønsker sine Læsere et godt filatelistisk Nytaar!

Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

(Fortsat)

»Idle Hour«

18. Kapitel.

Singapore.

LIVET i Singapore er forskelligt fra Livet noget som helst andet Sted i Verden. Med en Befolkning paa over en halv Million af de kulørte Racer og kun syv tusind Hvide, bestiller Europæerne ikke det ringeste. Hustyende er billigt og talrigt, og enhver Mand har sin egen *syce* (Chauffør), der holder hans Vogn skinnende ren og er til Raadighed paa enhver Tid af Døgnet for en Løn af tredive Shilling om Maanedn.

Forretningsfolkernes Kvinder bliver opvartet paa alle mulige Maader. Almindeligvis har hver Kvinde sin *amah*, en kinesisk Kvinde, der bader hende, klæder hende paa, manicurerer hendes Negle, ordner hendes Tøj og endogsaa skifter hendes Sko, naar hun udmattet kommer ind efter at have løftet otte til ti Glas Cocktails. Den kvindelige Del af Singapores europæiske Koloni ser ud som Resterne af en døende Race. Deres Ansigter, hvide og ubevægelige, giver Indtrykket af, at de er led og ked af alt mellem Himmel og Jord. De sidder rundt om en elektrisk, kunstig Ild paa lumre Aftener og prøver forgæves at tænke dem hjemme i Europa igen og drikker isfyldte *stengahs* for at afkøle sig.

I Singapore er der tolv ugifte Mænd for hver ugift Kvinde. Man kan ikke holde en europæisk Sekretær, for de bliver straks gift. Som Følge heraf bliver al Kontorarbejde udført af kinesiske Kontorister, der faar en meget omfattende Kontoruddannelse paa Handelsskoler. Efter Kontortid tager den hvide Mand almindeligvis sin Motion med Kriket, Tennis, Roning og Svømning. Saa kommer *pahits*, eller Cocktails, og saa Middagen Kl. 9,30.

Singapore har en vidunderlig ny Svømmehal, den bedste i Østen. Den er virkelig smuk, af moderne Konstruktion og har kostet 250,000 Singapore Dollars. Det herlige Svømmebassin — det fineste, jeg nogensinde har set — er bygget op af blaa og hvide Kakler. Det er delt i tre Afdelinger — en for Kapsvømning og Vandpolo, en for Børn, og en for almindelig Svømning.

Kaptajn Maygar, Sejlsportsmand og Sportsmand i det hele taget, inviterede mig til at besøge ham paa hans Landsted, hvor vi kunde fortøje „Idle Hour“ ud for hans Strandbred og være udenfor den enorme Trafik i Singapore Havn. Det var overordentlig ven-

ligt af Maygars paa den Maade at tage sig af en fuldstændig fremmed, som de aldrig havde vidst noget om før. Deres to Børn var paa Skole i Australien, og Mrs. Maygar sagde, at jeg hjalp til at udfylde et Hul i deres Husførelse.

Min Vært havde klaget over Rapseri, og en Dag opdagede han, at hver Gang hans Husboy serverede en Drink til os, skænkede han sig selv en. Han drak den ikke, men opbevarede den paa en Flaske. Naar de var løbet tør for Whisky, gav Kaptajn Maygar Boy'en Penge til at købe endnu en Flaske, og saa stak Boy'en Pengene i Lommen og serverede af den Flaske, han efterhaanden havde fyldt.

Nogen Tid efter denne Begivenhed sad jeg en Dag og skrev paa en Artikel i Dagligstuen og havde Radioen gaaende for fuldt Drøn. Pludselig kom jeg i Tanker om Tiden og huskede, at jeg havde en Aftale ude i Byen. Jeg løb op ovenpaa, men lod stadig Radioen gaa, og der paa mit Værelse fandt jeg Boy'en i Færd med at aabne en Konvolut, som han havde taget fra min Kuffert. Han havde hældt Konvolutens Indhold af Sølvmonter ud paa Bordet, da han fik Øje paa mig gennem Spejlet.

Han rakte mig Pengene tilbage og bad paa sine Knæ, at jeg intet vilde røbe om, hvad jeg havde opdaget, men da Maygars kom hjem, fortalte jeg dem det. Uheldigvis var det for sent, for nu opdagede de, at Boy'en havde stjaalet Kaptajnens Medaljer. Han havde spillet, og for at vinde sine Tab ind igen, havde han smeltet Medaljerne i den Hensigt at sælge det kostbare Metal. Det betød et alvorligt Tab, for nogle af Medaljerne var personligt givet til Kaptajn Maygar af Kong Georg V, og Erstatninger kunde aldrig komme til at betyde det samme.

Paa General Chiang-Kai-Shek's Fødselsdag var Singapore en Daarekiste. Fyrværkeri fyldte Luften. Lystigt farvede, oplyste Papirsdykker og gigantiske Fisk af fantastiske Former blev ført gennem Gaderne. Jeg blev introduceret hos Mr. Lee Chung Ming, der var Ejer af Great World Forlystelsespark, der havde arrangeret et vældigt Marked med det Formaal at skaffe Penge til to nye Kampaeroplaner til Generalen. Han foreslog mig at bringe „Idle Hour“ til Forlystelsesparken og aabne den for Publikum saa længe Markedet stod paa.

Da det var umuligt at finde en Lastbil, der var stor nok til at transportere mit Skib, besluttede jeg at fjerne Masten og tove den op ad Singapore Floden

til et Sted to hundrede Fod fra Indgangen til Markedet. Dette viste sig at være lettere sagt end gjort, for ud for Markedsterrænet svandt Vandet i Floden fuldstændig bort under Lavvande. Ligeledes blokerer kinesiske Junks ofte Dybvandskanalen, og i hvert Fald var det kun med Nød og Næppe at jeg vilde slippe under Broerne, selv med Masten fjernet.

Jeg tog en Sampan og undersøgte Dybden paa hele Flodstrækningen, før jeg gik ind paa Forslaget. Jeg kom til det Resultat, at det kunde lade sig gøre — og det lykkedes. Det var dog ikke nogen nem Sag, for vi løb paa Grund fem Gange paa Vej op.

Da den først var bragt paa Plads langs Flodbredden, maatte vi ramme Pæle ned for at holde „Idle Hour“ oprejst, for ved Lavvande stod den omtrent paa tør Bund. Tredve Kulier blev stillet til min Disposition, men jeg havde opnaaet mere med bare een Mand, der forstod Engelsk. Jeg maatte vade ud i det sorte fedtede Mudder til Brystet for at vise dem, hvorledes Baaden skulde stives af, for Flodvandet løb ud med voldsom Fart.

Saa konstruerede vi en kort Bro fra Bredden ud til Skibet. To hvidskurede Stænger blev anbragt i Stedet for Masterne, og jeg satte alle mine Signalflag, mens Etablissementet forsynede mig med kulørte Lygter.

Da Fartøjet i Virkeligheden laa udenfor Terrænet, maatte Etablissementet give Passértilladelse til de Besøgende, der vilde om Bord. Jeg havde en Mikrophone og to Tolke — en for den lokale Dialekt og en til Cantoneser-Kinesisk — og ved deres Hjælp gjorde jeg mit bedste for at tiltrække mig Publikums Opmærksomhed ved at fortælle om mine Rejser. Timi tog imod Billetter inde paa Land, efterhaanden som de Besøgende kom om Bord, og en tynd ung Kineser havde vi trænet op til at vise rundt.

En Hindu Politibetjent var stationeret til at overvaage „Idle Hour“ Dag og Nat, og i den Hensigt at trække flere Mennesker, spillede Forlystelsesparkens Orkester af Hinduer, klædte i Skorter og med skotske Sækkepiber, inde paa Bredden. Timi havde aldrig hørt den Slags Instrumenter, og han fortalte mig, at de ikke var særlig gode. Det var jeg enig med ham i, for Inderne var skam ikke Mestre til Sækkepiber. Men der kom Mennesker, og det var det vigtigste.

Vi maatte holde vaagen Øje med „Idle Hour“ for hvert Tidevand. Støtterne truede med at drive bort, hver Gang Tidevandet løftede Skibet. Og drev de ikke bort, saa kom de ud af Stilling og var vanskelige at faa paa Plads igen, naar Vandet sank. Hvis Skibet var faldet om, vilde Siderne blive slaet ind af de svære Tømmerstokke, der laa i Flodsengen.

I Løbet af Ugen havde vi over tre tusind Kinesere om Bord. Jeg gjorde det som en Forretning, for med min Del af Indtægten var jeg i Stand til at købe Proviant og andet nødvendigt til den næste Del af min Sejlads. Og det var virkelig en Oplevelse.

Men Singapore forsyner En med de mærkeligste Oplevelser og Opdagelser. Jeg saa f. Eks. en Dag,

jeg gik ned af en af Hovedfærdselsaarene, en kinesisk Frue, der byggede en lille Ild op ude midt paa Gaden, mens Trafikken svingede uden om hende. Man fortalte mig, at hun sandsynligvis havde faaet et Barn dræbt paa det Sted, og at hun nu afbrændte Bønner, trykt paa Papirsstrimler for sit Barns Sjæl. Kunde De tænke Dem et saadant Syn midt paa Oxford Street i London omkring ved fem-Tiden om Eftermiddagen?

At slippe ud af Floden var endnu vanskeligere end at komme op i den. Med vore tredve Kulier var Timi og jeg over en Time om at faa „Idle Hour“ drejet rundt, saa den kunde sejle ned ad Floden. Den første Bro paa Vejen ned kunde vi næppe slippe igennem, og vi maatte vente en halv Time paa, at Vandet skulde falde tilstrækkeligt til at vi kunde slippe under uden at faa Kahytstaget slaet af. Paa det Tidspunkt var vi løbet paa Grund og Kulierne maatte slæbe os af med lange Tove inde fra Bredden.

Da vi endelig slap fri, fortsatte vi ned ad Strømmen indtil vi opdagede to store kinesiske Junks ret forude, der var fortøjet Side om Side og fuldstændig blokerede Kanalen. Da vi blev baaret frem af en tre Knobs Strøm, styrede jeg ud til Siden for at undgaa at løbe ret paa, og løb endnu en Gang paa Grund.

Kulier forhalede den største af de to Junks, men paa det Tidspunkt, da Kanalen var saa vidt klaret, at vi kunde passere, stod vi fast paa Grund og var begyndt at krænge over, fordi Tidevandet faldt hurtigt. Jeg maatte faa en Junk til at lægge sig langs Siden, før „Idle Hour“ krængede endnu mere over. Kineseren pruttede om den Pris, han skulde have for sit Arbejde, og jeg blev nødt til at betale £2 for at have en fladbundet Junk liggende langs Siden i otte Timer. Det var en høj Pris, men det var det værd, for „Idle Hour“ krængede udad mod Flodens Midte, og var den krænget helt over, tvivler jeg paa, at den nogensinde var kommet op igen.

Ved næste Højvande, midt om Natten, startede vi igen. Jeg hyrede en Kuli til at lodse os ud; for selv om jeg kendte Flodens Løb i Almindelighed, var der mange vældige Tømmerstokke, der stak ud fra Bredderne i Sejlløbet under Vandet. Hvis vi var løbet ind i en af dem, vilde vi have faaet Siden revet op.

Da vi endelig slap fra Floden ud i den aabne Havn, trak jeg et Lettelsens Suk. Fortsættes.

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydske Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen

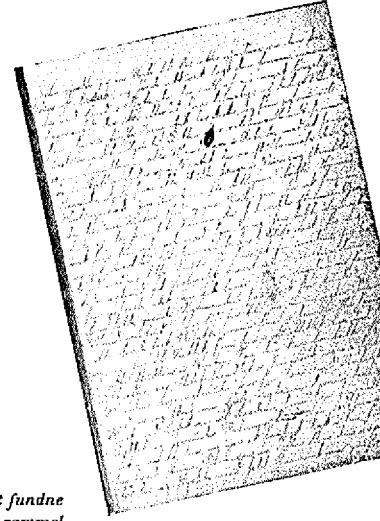
Stockholmsgade 55.

En gammel Sømands Optegnelser

Udtog af August Ludvig Dall's Sømandsliv fra han i Aaret 1865 begyndte dette som Jungmand med Barken »Foreningen« af København. Optegnelserne fundet under Pulterkammerrydning 1940.

Optegnelser

En Side i Faksimile af det fundne Manuskript til „En gammel Sømands Optegnelser“.



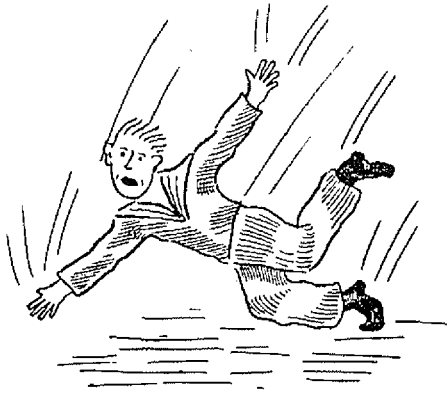
(Fortsat).

VIII.

Hospitalet i London.

ET Par Dages Sejlads fra Falmouth bragte os til Englands mægtige og berømte Hovedstad, hvor vi fik Ordre til at forhale til Millwall Dock for der at udlosse Skibet. Under denne Forhaling skete det, at jeg kom til at falde og slaa mit ene Knæ en Del, hvilket dog ikke ligestrax smærtede mig mere, end at jeg kunde vedblive at forrette min Tjeneste.

Det gik temmelig godt med mig om Formiddagen.



Under denne Forhaling skete det, at jeg kom til at falde og slaa mit Knæ en Del.

Men efter Middag hovnede Benet op efter al den Springen omkring, som følger med enhver Forhaling, saa at det smærtede mig saa meget, at jeg maatte gaa til Køjs. Kaptajnen kom først ombord hen paa Eftermiddagen og fik da at vide, at jeg havde lagt mig, hvorfor han strax kom hen i Lukafet for at se til mig. Han medbragte tre Breve til mig fra Hjemmet, som jeg nu først skulde læse, hvorefter jeg skulde kjøre med ham til Skibshandleren, som saa skulde anvise os en Læge.

Da vi kom dertil, fortalte Kaptajnen Skibshandleren, hvorledes jeg var kommen til Skade, og bad ham om at faa anvist den bedste Læge, der var at finde, for, som han sagde, August skal nu snart hjem med mig, og saa vil jeg bringe ham sund og rask tilbage til hans Moder, som jeg selv har modtaget ham.

Skibshandleren lovede ogsaa strax at gjøre sit Bed-

ste og bad mig om at følge med ham et Par Skridt hen ad Gaden, hvor hans egen Læge boede. Denne var nemlig ogsaa Apotheker, hvilket jo er Tilfældet med omdentrent alle Læger i England. Jeg hinkede naturligvis strax med ham derhen, hvor der blev set paa mit Ben, og hvor jeg fik noget Medicin til at bade det med, hvorefter jeg fik Besked paa at komme igjen den næste Dag. Dette kunde jo nemt lade sig udføre, da Omnibussen mange Gange om Dagen kjørte lige fra Dokken, hvor vi laa, og til et lille Stykke forbi Doktorens Hus.

I en Uges Tid gjorde jeg nu daglig denne Tur frem og tilbage, og i dette Tidsrum forværredes mit Ben hver Dag. Tilslidst erklærede Lægen, at jeg kunde blive helbredet, hvis jeg strax gik ud paa Hospitalskibet og lod mig skrive ind der, hvor jeg vilde modtage den fornødne Pleje og Rolighed, som min Sygdom fordrede.

Jeg havde imidlertid alletider haft en meget stærk Antipati mod alle Slags Hospitaler, men da det nu gjaldt om at blive rask saa hurtigt som muligt for at komme hjem, overvandt jeg min Ulyst og gik ombord i „Foreningen“, hvor jeg lagde mit Ur og tog nogle Fornødenheder med mig — saasom Sæbe, Kam og Haandklæde og deslige, som man næppe faar paa et Hospitalskib, og som, om ogsaa man faar det, ikke vil være En tjenligt at benytte paa Grund af visse Ubehageligheder ved et mangelfuldt Tilsyn. Saa varskoede jeg Styrmanden, da Kaptajnen ikke var ombord, hvorefter jeg lod mig fæрге ud



Jeg hinkede naturligvis strax med ham derhen.

til „Dreadnought“, som er Hospitalskibets Navn.

Dette Opholdssted for syge Søfolk er et meget stort forhenværende Linieskib, hvorom jeg flere Gange har hørt Engelskmændene sige, at det var det gamle danske Admiralskib fra den Gang, de i 1807 tog vores Flaade, hvilket dog ikke er Tilfældet. De har jo nok flere af de gamle danske Orlogsskibe fra den Gang liggende paa Themsen, men disse bruges til Opbevaringssted for Krudt. „Dreadnought“ er en gammel Engelskmand. — Dette gamle Linieskib er aldeles indrettet som andre Hospitaler — med Undtagelse af, at det ligger paa Floden, hvor det optager alle Nationers Søfolk med hvilkensomhelst Sygdom, hvilket gaar til paa den Maade, at ethvert Koffardskib, som kommer op til London, bliver standset paa Floden af Hospitalskibets Lægebaad, som modtager nogle faa Shillings af Kaptajnen, som da senere, naar nogen af hans Folk bliver syge, bare behøver at sende dem ombord i „Dreadnought“, hvor de da bliver, til de ere raske igjen.

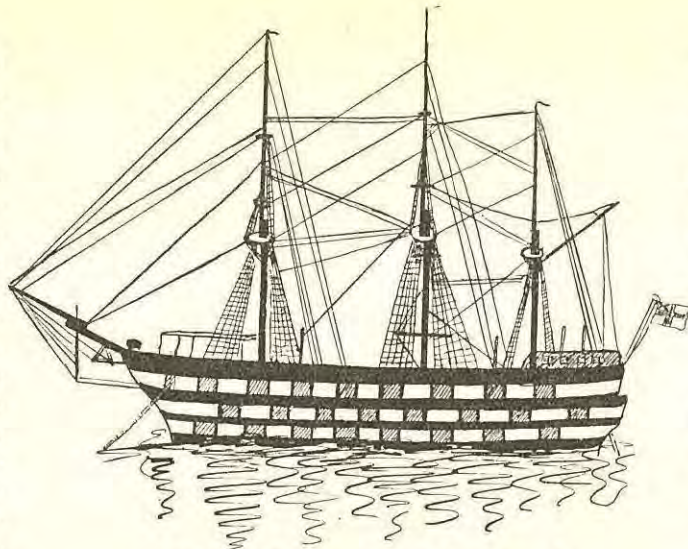
Dette er jo gode Vilkaar for begge Parter, da der mellem Aar og Dag kommer Tusinder af Skibe ind til London uden at have en eneste syg Mand ombord, hvilket altsaa er en ren Indtægt for Hospitalet, medens der paa den anden Side ogsaa kommer Skibe ind med hele Besætningen syg, og som Kaptajnen dér faar kureret eller bliver af med for en forholdsvis ringe Betaling.

„Jeg gik altsaa ombord paa denne „Dreadnought“ og blev ved Falderebet modtaget af Baadsmanden, som førte mig til Skriverne, der indskrev mit Navn og mit Skib, hvorefter jeg blev ført til Lægen, som boede paa Skibet med hele sin Familie og havde en rigtig net Lejlighed. Han gav strax Ordre til, at jeg skulde i Seng, hvorefter Baadsmanden førte mig ned paa fjerde Dæk. Her kom jeg i varmt Bad. Mine egne Klæder blev taget fra mig og hængjemt under Baadsmandens Varetægt, og jeg fik Hospitalets Tøj paa, hvorefter jeg kom i Seng.

Da jeg ikke var hjertesyg, lagde jeg mig naturligvis ikke strax til at sove, men gav mig til at betragte mine Omgivelser. Hvad der øjeblikkelig tiltrak sig min Opmærksomhed var en Flok Mennesker, der rendte op og ned ad Dækket og gjorde Kommers med alle og enhver, hvilket jeg snart opdagede, var Patienter, ligesaavel som os andre, der laa, men som omdrentret var raske. Dernæst saa jeg en Søjlerække, som



En ækel kopparret Kagekone.



„Dreadnought“ er en gammel Engelskmand.

adskilte Dækket Midtskibs paa langs, og hvor der stod to Rækker Senge paa hver Side, med tilhørende Hylder og Rum; forøvrigt var alt som ombord i ethvert andet Skib.

Hen paa Eftermiddagen fik jeg et Quart Loaf og en Kop Mælk af en af Sygepasserne, som ogsaa bestod af Patienter; og godt var det, at jeg havde spist til Middag ombord, inden jeg gik, for ellers var jeg da ikke bleven helt mæt. Efter at jeg havde spist det, og de

andre Patienter samtidig havde drukket noget varmt, som bestod af det tynde, der var siet fra Risengrynsuppen, naar den var kogt, og som Engelskmændene kalder „bale-water“, blev der ringet til Kirke. Medens dette gik for sig, saa man de fleste af Patienterne, som næsten alle var unge, mudre omkring for at finde et Sted, hvor de kunde skjule sig; men da der ikke fandtes mange af den Slags Skjulesteder uden i Badekammeret eller et andet mindre fint Sted, blev de jo snart opdagede af Oppasserne, som efter hver Ringning gik omkring og kiggede allevegne, og saa blev de jo halede ud fra Skjulestederne under en Mængde Kommers og Vrøvl, da ingen af de Patienter, som gaar oppe, maa unddrage sig fra Kirkegangen, som foregaar saavel om Formiddagen som om Eftermiddagen og alletider lige efter et Maaltid.

Medens de vare oppe dér, blev der jo lidt mere Ro, saa faldt jeg i Søvn, hvoraf jeg først vaagnede hen paa Aftenen, da det var mørkt; og da jeg spurgte min Sidekammerat om, hvad Tid det var, fik jeg til Svar, at der var slaaet otte Glas, og at vi ikke maatte tale mere, da Baadsmanden strax vilde komme og læse Aftenbønnen, og saa skulde alt være tyst.

Vi kunde allerede høre Baadsmanden oppe paa det andet Dæk, hvor han snart efter var færdig, hvorefter han kom ned til os og oplæste Fadervor og en Bøn for vores Helbredelse — først fra den ene Ende af Dækket og saa fra den anden, da dette jo var meget langt; og da han var færdig med det, gik han igjen, og jeg lagde mig til at sove.

Den næste Morgen, da jeg vaagnede, var Klokkeren henimod otte, hvorfor jeg saavel som alle de andre Patienter igjen modtog et Quart Loaf. Denne Uddeling af Brød er den eneste, der sker om Dagen — med Undtagelse af, at der kommer nye Patienter ind inden Klokkeren 3 om Eftermiddagen. Disse faar nemlig ogsaa et Quart Loaf, men kommer de efter den Tid, maa de vente



Baadsmanden oplæste Fadervor og en Bøn for vor Helbredelse.

til den næste Dag. Til Brødet fik jeg ogsaa en rigtig udmærket Kop The, og da jeg ikke var hjertesyg, gled Maaltidet ned med en forbausende Hurtighed, hvilket imidlertid ikke forhindrede mig i at lægge Mærke til, at mine Sidekammerater konsumerede deres endnu hurtigere, men de havde ogsaa allerede i længere Tid været paa den samme Sultekur.

Efter Frokosten ringede det atter til Kirke. Gudstjenesten varede en hel Time, hvorefter de fleste af de Patienter, der gik oppe, forsvandt op paa det øverste Dæk, hvor de spadserede frem og tilbage, medens de røg sig en Pibe Tobak og fortalte hinanden Historier om alt muligt. Klokkeren 10 kom Doktoren, og saa maatte alle være nede, for at han kunde se paa dem, og Klokkeren 12 spiste vi til Middag. Det vil rigtignok sige dem, der havde Lov til det; thi jeg, der de to første Dage skulde være paa Diæt, fik ikke andet end en Kop Mælk, hvortil jeg naturligvis havde Lov til at spise Resten af mit Brød fra Frokosten, hvis at jeg havde noget tilovers; men da dette ikke var Tilfældet, maatte jeg nøjes med at nyde min Mælk med Resignation og vente paa bedre Tider.

Disse kom ogsaa, men i Form af en ækel, kopparret Kagekone, som paa en eller anden Maade havde erhvervet Eneret til at sælge Brød, Smør, Tobak og mange andre Smaaafornødenheder, som Patienterne kunde ønske sig. Hendes Udseende betog mig imidlertid ikke Appetitten, hvorfor jeg ogsaa forsynede mig med ligesaa meget Brød, Smør og Ost, som vilde være nok til en voksen Mand i en hel Uge, og som jeg jo nok troede, at jeg kunde klare mig med, til hun om to Dage kom igjen, hvilket hun gjorde tre Gange om Ugen. Denne min Tro gik imidlertid ikke i Opfyldelse; thi da jeg selv havde spist og var mæt, saa jeg mine Sidekammeraters længselsfulde Blikke efter det, jeg havde tilovers, og saa kunde jeg ikke andet end give dem, hvad der var, hvorover de naturligvis blev meget glade.

Den næste Dag maatte vi altsaa hjælpe os med Rationen, men den Dag fik jeg Lov til at staa op og fik af den Grund i Stedet for Mælk ogsaa Middagsmad. Denne nød vi allesammen ved et langt Bord, hvor vi hver modtog en Kop Kjødsuppe, som alt Fedtet var skummet af — og tillige et lille Stykke Kjød, hvormed fulgte tre eller fire Kartoffler, eftersom de var store til. Kjødet maatte man i Særdeleshed passe godt paa og ikke vende sine Øjne fra det, da det ellers øjeblikkelig vilde blive ranet.

Efter Middagsmaaltidet var jeg med i Kirken, som indtager sin Plads paa det øverste Dæk og er ret nydelig. Den er kun bestemt for Patienterne, hvorfor Chefen ombord selv oplæser et



Det morsomste var imidlertid, naar Skibet skulde pumpes læns.

Kapitel af Bibelen og beder en Bøn. Han er iført Ornat, og Baadsmændene agerer Degn. Denne Handling varede omdrent en halv Time, hvorefter vi forføjede os ned igjen paa vort eget Territorium. Her nede forsøgte vi saa at faa Resten af Dagen til at gaa med alle de Gavtyvestreger, vi kunde finde paa. Vi var jo næsten alle unge, og ingen fejlede noget af alvorlig Betydning. Det værste Grin havde vi, naar nogen fra de andre Dæk kom ned til os. Dem kjendte vi jo strax, da hvert Dæks Beboere havde forskellige Klædedragter, med hvilke mange lavede forskellige Kommers, som jeg hellere vil lade ubeskrevet her.

Sommetider skulde Kokken ogsaa have Kul op, hvilket foranledigede, at alle vi mest raske maatte hjælpe til, da han jo skulde bruge en god Del. Dette skete saaledes, at to Mand maatte gaa ned i Kulkjælderen, som var under det fjerde Dæk, hvor de blev aldeles tilsmudsede, hvilket, naar de kom op derfra igjen, naturligvis gav Anledning til megen Lystighed blandt dem, som oppe paa Dækket havde haft det renligere Arbejde med at hale Kullene op.

Om Morgenen kom Baadsmændene og ledte de sundeste ud til de forskellige Arbejder, som skulde udføres — saasom at strække Solsejl, staa ved Pumpen og Slangen til at sprøjte Skibet udenbords og til at male, for hvilket de Udkaarne saa fik dobbelt Ration af Øl eller andet godt.

Det morsomste var imidlertid, naar Skibet skulde pumpes læns, hvortil alle de raske maatte møde fra alle Dækkene, hvilket godt kunde beløbe sig til Hundrede Mand. Disse blev saa fordelt ved to Touge, som stod i Forbindelse med to store Svinghjul, der rendte rundt, efterhaanden som der blev halet paa den ene Side og slækket paa den anden. Det var jo umuligt, at der imellem saa mange Søfolk ikke skulde være nogen, som kunde give en Chanty, og disse lod jo heller ikke vente længe paa sig, førend de stemte i med en Opsang, der øjeblikkelig udartede til et voldsomt Brølekor fra hele den øvrige Flok, og som fortsattes saa længe, der var Vand i Skibet. Det var jo morsomt nok for os, men det har vistnok ikke været nogen særlig sanglig Nydelse for de Passagerer, som uafbrudt i Hundredevis for forbi Hospitalskibet paa Londoner-Lystdamperne, der gaar op og ned ad Themsen.

Imidlertid gik den ene Dag efter den anden, og jeg fik jævnlig Besøg af mine Skibskammerater, som

bragte mig Penge fra Kapitajnen og fortalte mig alt, hvad der var passeret af Nyt. En skønne Dag meddelte de mig, at den Gamle vilde rejse hjem til Kjøbenhavn en af de første Dage, hvorfor jeg strax den næste Dag, da Lægen kom, bad om at blive skrevet rask. Fortsættes.

Læs

Sejl OG *Motor* - det fuldendte Sejlsportsblad

„Modelsejlads“

Fuldkølsbaade kontra Finnekølsbaade

I Forsommeren 1939 bragte et illustreret Ugeblad en Artikel om Modelbaade og Sejlads med disse og hævdede, at Modelbaade med Fuldkøl var det eneste rigtige. Bladet henviste til, at Hr. Sam B. Berge, Grimstad, Norge, havde vundet den 100 Guin. Pokal 2 Gange ved Regattaen i Fleetwood, England. Dette er ikke rigtigt, Hr. Berge har kun vundet en Sejlads i England og en i Hamburg.

Ved Regattaen i Fleetwood den 31. Juli og 1.—2. August 1939 deltog Hr. Berges ny „A“-Baad „Viking“ (fuldkølet), men den blev slaaet af den engelske „A“-Baad „Heather Glen“, som er en Finnebaad, og som indsejlede 141 Points; hvorimod „Viking“ kun opnaaede 118 Points. Dette fremgaar tydeligt af Bladet „Vikingen“'s eget Referat af Sejladsen i Nummeret for 1. Sept. 1939.

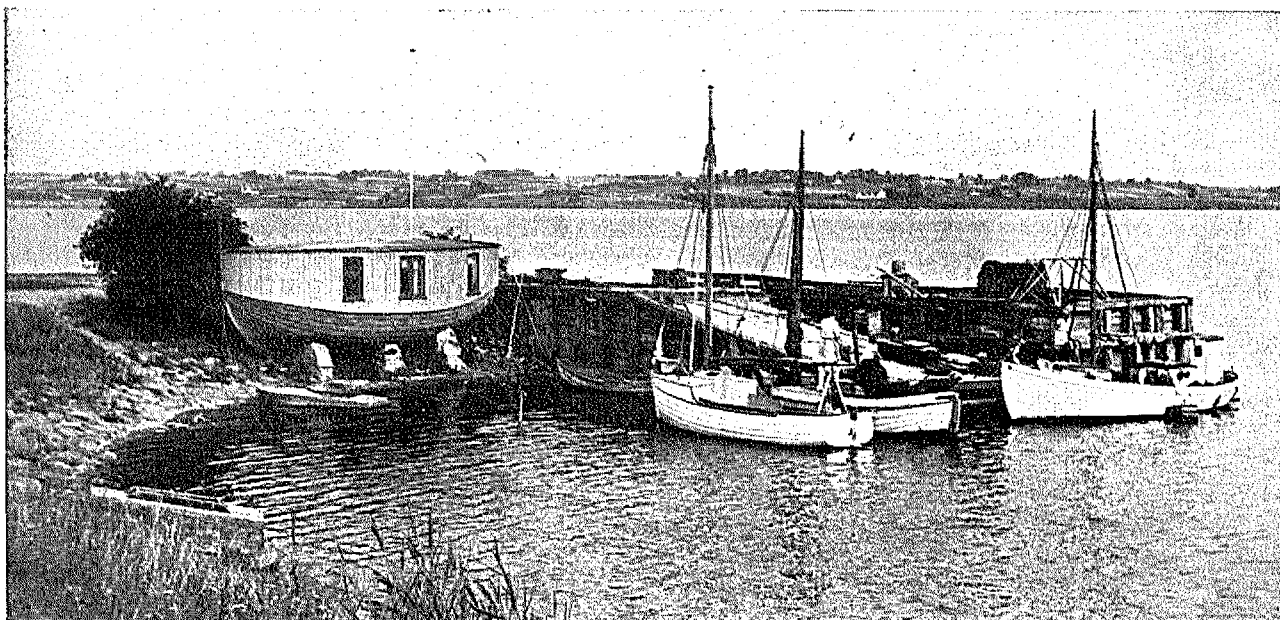
Herhjemme blev der i Vinteren 1939—40 bygget 4 „A“-Baade med Fuldkøl og 2 „A“-Baade med Finnekøl, og nu i Sommer har det ved Kapsejladserne vist

sig, at Finnekølsbaaden var Fuldkølsbaaden overlegen, hvilket ses af følgende Resultat af Sejladserne om de tre Pokaler for „A“-Baade, udsat af:

1. Sundby Sejlklub.
2. Ekstrabladet.
3. Social-Demokraten („Skandinavisk Match Pokal“).
 1. blev vundet af Hr. Jørgensens „Per“ (Finnekøl).
 2. blev vundet af Hr. Magnussens (?) (Fuldkøl).
 3. blev vundet af Hr. F. Petersens „Thim“ (Finnekøl).

Ved Sommerens „Points-Sejlads“ vandt følgende Baade: F. Petersens „Thim“ og Hr. Jørgensens „Per“ henholdsvis som Nr. 1 og 2, og begge disse Baade er iøvrigt bygget efter Tegning af Snedkermester Chas. Tøttrup, der ved 20 Aars Ophold i England har haft rig Lejlighed til at høste sine Erfaringer, baade hvad Konstruktion af og Sejlads med Modelbaade angaar.

Holger G. Skovby.



IDYL I LAMMEFJORDEN

I Bunden af Lammefjorden ligger et ejendommeligt Hus. Tæt op ad Dæmningen er en Baad trukket paa Land, og som det fremgaar af Billedet, er der rejst en Overklædning, der danner en Lejlighed, som har været beboet af en Fiskerfamilie i

16 Aar. Huset, som kaldes Arken, er kendt af mangfoldige, som kommer til Stedet baade fra Landsiden og fra Vandsiden, og særlig er Arkens Husmoder, som gaar under Tilnavnet Havfruen, beundret for den eksemplariske Maade, Huset er holdt.

Vil De sikre Dem en Chanties?

Indsend da snarest Bestilling. Restoplaget er meget begrænset.



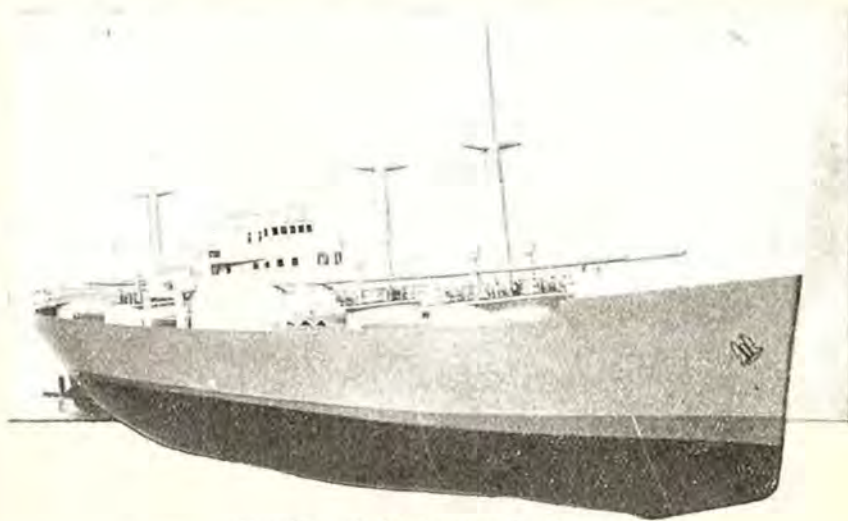
Medlemmer pr. Januar 1940

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Ala
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 J/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linjerederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pronix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningesen
 A/S Em. Z. Sviters Bjergnings-Entreprise
 Sviters Bugseerselskab
 D/S Torm
 Reederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Forslag til et Lastmotoriskib med stor Hastighed

Dr. techn. H. H. Blache (tidl. B. & W.) har offentliggjort et Forslag til et Lastmotoriskib, som paa mange Punkter er interessant og et

14—15 kn. Selv med den større Hestekraft vil de normale Oliebeholdninger give det en Aktionshastighed paa ca. 15000 Sømil, hvilket er til-



Modellen til det foreslaede Motorskib.
Man bemærke Bundens særlige Form og de uforstøttede Master.

Vidnesbyrd om Forfatterens store Erfaring.

Problemet, som er søgt løst, er Konstruktionen af et Lastmotoriskib, som kan udnytte alle de Fordele, som Dieselmotoren byder.

Den moderne Skibs-Dieselmotor er lettere, har et mindre Olieforbrug og tager mindre Plads end de ældre Typer. Det er derfor muligt at bygge Skibe med den dobbelte Hestekraft og den samme Maskinvægt i det samme Maskinrum.

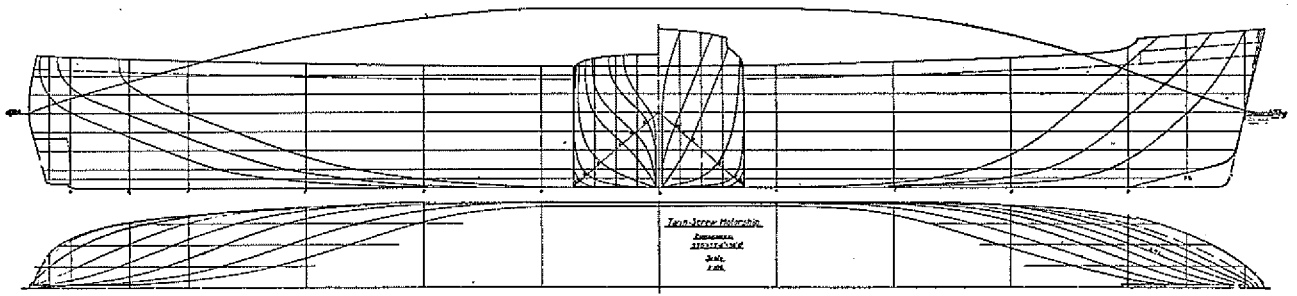
Et Motorskib paa 5—6000 ts. D. W., som før havde en Fart paa 11—12 kn. kan nu bygges til en Gennemsnitshastighed i Søen paa

strækkeligt med den nuværende Fordeling af Oliedepoterne.

Normalt vil Driftsudgifterne pr. ton D. W. ved en bestemt Hastighed aftage med tiltagende Størrelse af Skibet, men man kan ikke derfor slutte, at det største Skib er det mest økonomiske.

Et større Skib fordrer større Kapital. Tab, naar der ikke kan faas fuld Last, bliver større, og det kan kun anløbe større Havne. Ladningen maa ofte indtages og losses i flere Havne, hvilket forlænger Tiden for de enkelte Ladninger.

Et Lastskib paa 5—6000 ts kan lastes og losses paa mindre end



Linietegning til et 6000 ts. D.W. Last-Motorskib.

Halvdelen af Tiden for et 11—12000 ts Skib. Er der paa det større Skib Passagerartering, vil dette yderligere forlænge Havneopholdene.

Afskiberen vil foretrække det Skib, som kan føre Lasten frem paa den korteste Tid, regnet fra Lastningens Begyndelse til Losningens Afslutning. Han vil desuden foretrække det mindre Skib, som er klar til Lastning paa den bestemte Tid, hvis det kan føre Lasten frem paa den samme eller endog kortere Tid og i god Tilstand.

Mange Grunde vil altsaa tale for Anvendelse af et Lastskib af Middelstørrelse med en passende Fart i Søen.

Til Grund for Forslaget ligger, at de mindre Last-Motorskibe fuldt ladet kan gennemføre Rejsen med den samme Gennemsnitsfart som det store under samme Vejrforhold.

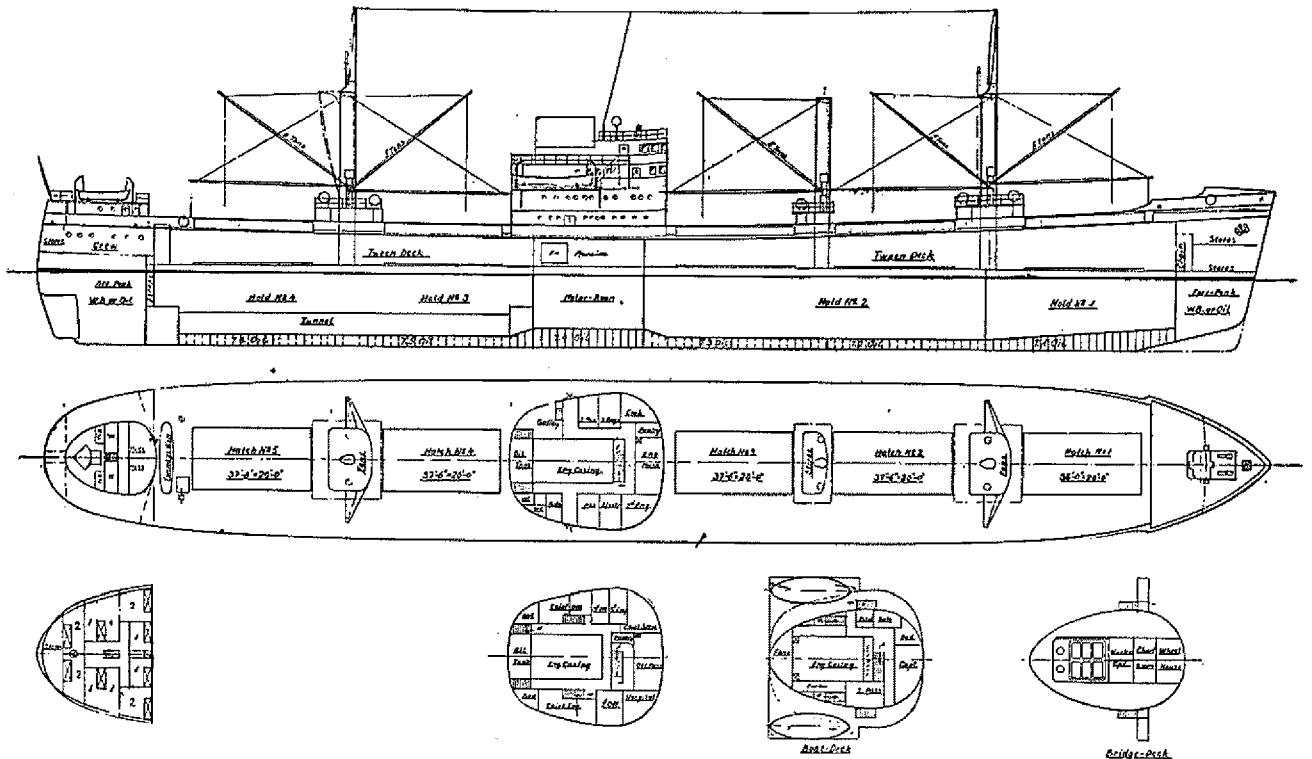
Rent fremdrivningsteknisk skulde det mindre Skib med sin forholdsvis større Maskinkraft være bedst med forøget Modstand frembragt af Vind og Sø.

Kurverne viser Hestekraften pr. ton Displacement

for et større og mindre Skib. Med den samme procentvis Forøgelse af Modstanden vil det mindre, relativt hurtigere Skib miste mindre Fart end det større, relativt langsommere Skib. Derfor vil det middelstore Skib kunne holde den samme Fart som det store, forudsat at Vejret ikke gør det nødvendigt at nedsætte Omdrejningerne.

Det større Skib maa nedsætte Farten, naar Paa-virkningerne paa Skibsskroget bliver for store. Da det mindre Skib er dybere i Forhold til Længden, er det bedre i denne Henseende.

Det mindre Skib maa nedsætte Farten, særlig naar det er fuldt lastet, hvis Søerne bryder mod Dækshuse, Kommandobro, Baade, Ventilatorer og Luger. Derfor maa Broen anbringes midtskibs og højt over Vejrdækket, og Dækshusene gives en saadan Form, at Bølgerne og Vindens Paavirkninger reduceres mest muligt. Lugerne maa være stærke og beskyttet af Bølgebrydere. Ventilatorer maa ikke anbringes paa udsatte Steder, eventuelt maa anden effektiv Ventilation af Laster og Motorrum anbringes.

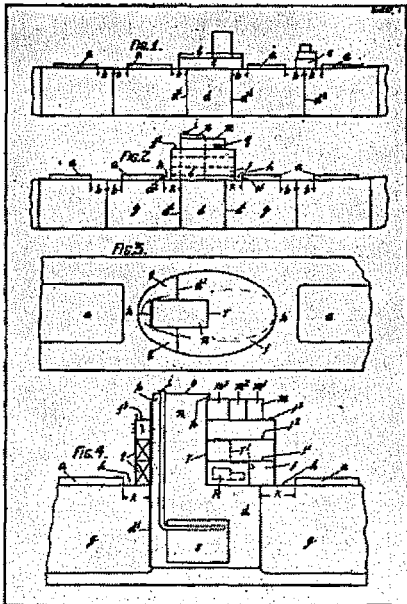


Apteringstegning til det foreslaede Motorskib.

Hestekraften for en Dieselmotor er proportional med Omdrejningerne og derfor større, naar Skibet er ballastet eller kun let lastet. Dampmaskinens Hestekraft er derimod afhængig af Kedelkraften. Motorskibets Linier maa derfor konstrueres saaledes, at den forøgede Hestekraft i ballastet eller let lastet Tilstand kan udnyttes.

Derfor maa:

- 1) Længden af Vandlinien være saa stor som mulig ogsaa for Skibet i ballastet Tilstand.
- 2) Undervandsformen i ballastet Tilstand maa



Dækshus og Skorsten sammenbygget.

være saaledes, at det ikke er nødvendigt at give Ror med Vinden tværskibs eller foran for tværskibs, som det ofte er nødvendigt i mange moderne Skibe med stærkt afskaaret Forskib. Dette foraarsager nemlig et betydeligt Farttab, som man næppe har tænkt paa, da man efter Modelforsøg bestemte sig for disse Linier.

3) Roret maa være godt neddykket i ballastet Tilstand for at undgaa for store Paavirkninger, som kan føre til Havari paa Styregrejerne med fuld Kraft i daarligt Vejr.

4) Erfaringer helt tilbage til 1915, viser, at Dobbelskrue-Motorskibe er særlig udsatte for Bundhavarier i daarligt Vejr, naar de er i Ballast, fordi de holder Farten bedre end Dampskibene. Derfor maa dette særlig tages i Betragtning ved Bestemmelse af Bundens Form.

Naar alle disse Forhold tages i Betragtning, vil det middelstore Last-Motorskib være i Stand til under alle Lasteforhold at faa den fulde Udnyttelse af sit kraftige Maskineri og derfor kunne holde samme Gennemsnitsfart i Søen som det store Motorskib.

For at faa den fulde Fordel af det mindre Skibs Overlegenhed med Hensyn til hurtig Lastning og Losning er det vigtigt, at det midtskibs Dækshus er saa kort som muligt for ikke at forøge Afstanden mellem de midtskibs Luger.

Motorrummets Tonnage skal være en Smule over 13 % af den samlede Tonnage.

Som Eksempel vises her et shelterdækket Motorskib, hvor alle disse Forhold er taget i Betragtning.

Skibets Hoveddimensioner er følgende:

Længde overalt	ca. 119,00 m
Største Bredde	16,30 m
Dybde til Shelterdæk	10,36 m
Dybgang med fuld Last	7,16 m
Dødvægt	6000 ts
Kubikindhold, Grain	11300 m ³
Hestekraft i Søen	5000 BHK.
Hastighed	15 kn
Brændselsolie	800 ts
Aktionsradius	15000 Sømil

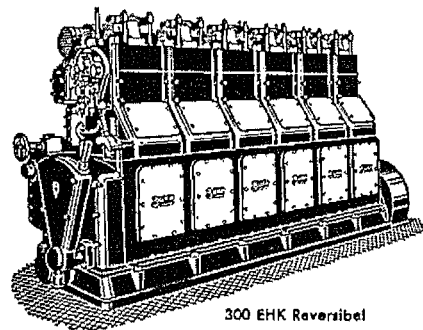
Skibet er tegnet som dobbeltskruet, men kan ogsaa bygges enkeltskruet. Motorrummet bliver da noget længere og Maskinvægten større.

Desuden vil Dobbelskruerne være bedre neddykket i det ballastede Skib, som kan trimmes paa ret Køl. Hastigheden vil ogsaa være bedre, da Dobbelskruerne er mindre tilbøjelige til at tage Rous.

Den forøgede Modstand, som skyldes Bosser af almindelig Form, kan reduceres ved en særlig Konstruktion og ved at forsyne Akslerne med Skærme.

Hvis Agterenden af Skibet er tilstrækkelig stiv, er det muligt at forstøtte Akslerne med kun én Arm.

Modstanden mod de frie Aksler i Handelsskibe



300 EHK Reversibel

BUKH-DIESEL

Marinemotorer

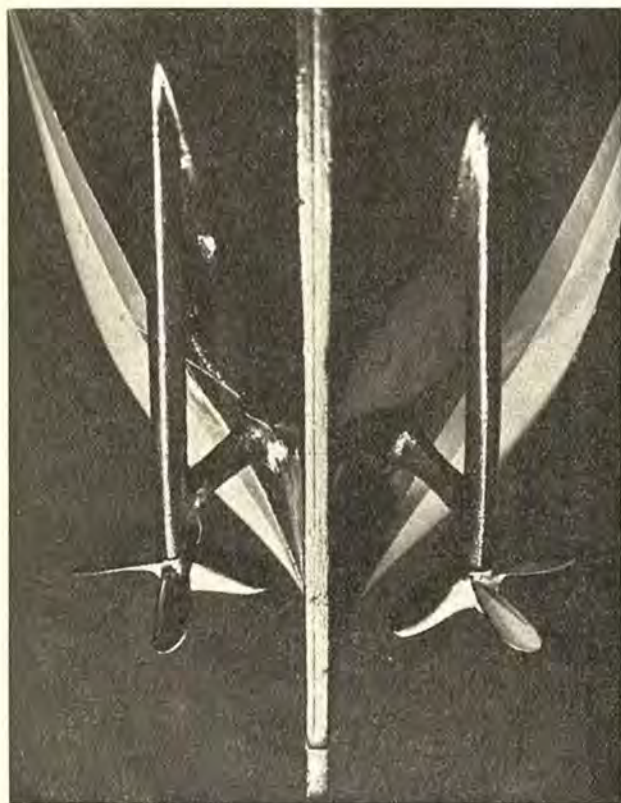
fra
5 HK



til
1000 HK

Motorfabriken **BUKH** A/s
Kalundborg

skyldes, at de kan havarere ved at støde mod flydende Genstande og tæres i Søvand. Dette undgaas ved at forsyne Akslerne med Skærme, som skal have Strømlinieform. Saadanne Skærme er patenterede af Schichau i 1932. Paa denne Maade kan man reducere Modstanden til samme Størrelse som i et Enkeltskrueskib og



Aksler og Bosser set nedefra.

opnaa Dobbeltkrueskibets bedre Fremdrivningsforhold.

Som det fremgaar af Linietegningen er Forstævnen ført næsten lodret ned til under Ballastvandlinjen. Derfra kan den følge samme Fart ned til Kølen, eller Forskibet kan gøres underløbet. Roret er fuldstændig tilpasset Linierne. Det har ikke noget støbt Stykke og er derfor billigere end et almindeligt Ror. Rorstævnen er meget bred og konstrueret af Plade ligesom Forstævnen. Den nævnte Konstruktion af Ror og Rorstævn er først udført af Civilingeniør Knud E. Hansen, København.

Overskibet er fuldstændig normalt. Et almindeligt Lastskib behøver ikke megen Plads paa Dækket, og

det behøver ikke som et Passagerskib at se smukt ud for Reklamens Skyld.

Motorrummets Længde er 10,67 m, en Ubetydelighed paa den sikre Side af de berømte 13 0/0, som er Minimumsstørrelsen. Der er ved Installation af 5000 BHK, rigelig Passage baade foran og agten for Motoren.

Skroget har saaledes det størst mulige Lastrum.

I moderne Last-Motorskibe med Dækshus midtskibs vil det bevirke en for stor Afstand fra Lastlugerne til Motorskoddet. Det gør Lastrummet daarligt tilgængeligt netop hvor Rumfanget er størst. I Forslaget er denne Afstand kun Halvdelen af Afstanden mellem Lugekarmene indbyrdes. Lastrummene er i hele Skibet let tilgængelige, hvilket bevirker hurtig Lastning og Losning.

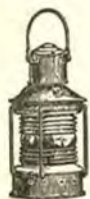
Udstødsrørene eller Skorstenen er i moderne Motorskibe ført 9—12 m over Dækket. Denne Højde har man Erfaring for holder Dækket fri for Udstødsgassen. Udstødsgassen forlader imidlertid Rørene med stor Hastighed og kan ikke slaas ned, før de har tabt denne. I Nærheden af Udstødsrørene og lige over Toppen findes derfor ingen Udstødsgas.

Dette er udnyttet ved at bygge Dækshuset mellem Lugekarmene op i 4 Dækshøjder. I moderne Skibe bygges Dækshuse ofte med buet Forfront med let rundede Hjørner, plane Sider og plant Agterskod, hvilket man ofte ser betegnet „strømlinieformet“. Paa Modellen ser man, at de to underste Dæk har samme Tværnsnit, stærkt buede For- og Agterskoder, mindre buede Sideskoder og stærkt buede Hjørner.

Formen er ikke strømliniet, men valgt under Hensyntagen til Søens Slag, naar Skibet gaar for fuld Kraft i daarligt Vejr.

Adgangen til det underste Dækshus sker fra begge Sider. Her findes Kabys og Mandskabsbeboelse. Til Dækshuset ovenover „C“ er der Adgang ad 2 Trapper fra Agterkanten. Det rummer Beboelse for Officererne. Dækshuset „B“ er mindre, saaledes at der bliver et frit Dæk paa begge Sider, hvor Baadene kan placeres, godt beskyttet for Søen. Her er Kamrè for Kaptajn og Dæksofficerer. Toppen af Dækshuset er Kommandobro, hvorfra der er en udmærket Oversigt over Skibet baade for- og agterefter.

Dækshusarrangementet gør det muligt for det mindre Skib at holde sin Fart selv i daarligt Vejr, hvor man ved et almindeligt Arrangement vilde være nødt til at nedsætte den, fordi Søen vilde slaas over Bro. Redningsbaade o. a.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Husk!

Sejl og Motor

er udkommet

Tidsskrift for
Dansk Sejl- og Motorbaadssport

Dækshuset „A“ paa Broen er Styrehus. Agterskod- det er herfra ført helt ned til Motorrummets Agter- skod, hvilket giver et godt Arrangement af Udstøds- rørene.

Dækshuset kan bygges helt færdig og anbringes efter Motorernes Indsætning med hele sin Apter- ing. Det vil derved blive billigt og ev. kunne helsvejses.

Dækshusets Indretning kan iøvrigt varieres paa mange Maader. Det her omtalte er saa stort, at Plad- sen agten for Motorcasingen ikke behøves til Apter- ing. Der kan her anbringes Olie- eller Ballasttanke, som kan rumme ca. 35 ts. Man kan derved gøre Bevægel- serne blødere under Ballastrejser, hvilket har stor Be- tydning for Farten.

Ventilationssystemet er konstrueret efter helt nye Principper

I det agterste Rum af Dækshus B er installeret to elektriske Ventilatorer, som tager Luft fra højt belig- gende, godt beskyttede Aabninger og trykker den ned gennem to Kanaler i Hjørnerne ved Motorrummets Ag- terskod og ned under Maskindørken, som passer tæt til Motorrummets Sider, Motorerne og Hjælpe- maskineriet. I det store Rum mellem Maskindørken og Tank- toppen vil der være samme Tryk.

Det er velkendt, at denne Luftmængde, som Mo- torerne fordrer, gør Opholdet i Motorrummet ubehage- ligt i koldt Vejr.

Luftriste, som kan reguleres, anbringes i Dørken i Nærheden af Motorernes Indsugning, ved Manøvre- pladsen og i Sider og Hjørner af Motorrummet.

I Troperne holdes begge Ventilatorer gaaende og alle Luftriste aabne undtagen dem i Nærheden af Luft- indsugningen, der reguleres eller lukkes helt.

I kolde Klimater holdes kun en Ventilator gaaende, og Luftristene reguleres paa omvendt Maade. Den kolde Luft vil da gaa direkte til Motorerne uden at af- køle Motorrummet.

Luften vil cirkulere paa en behagelig og naturlig Maade. Den kolde og tunge Luft vil falde ned gennem de lodrette, lige Kanaler, og den varme og lette vil stige til Vejrs gennem den høje Motorcasing og ud gennem Aabninger i Skylightet.

Gennem regulerbare Aabninger i de lodrette Ka- naler kan Kabys og Apter- ing ventileres af de samme Ventilatorer. Luften kan ogsaa her passere et Damp- system og derved opvarmes.

Selv i langsomt gaaende Skibe er det nødvendigt at fjerne Ventilatorhætterne i daarligt Vejr og lukke Aabningerne tæt. Lasten bliver derfor ofte ødelagt af Mangel paa Ventilation.

Ventilation udføres desuden ofte paa den Maade, at fugtig Luft trykkes ned gennem Ladningen enten ved Hjælp af Ventilatorhætterne eller af elektriske Ventilatorer. Det er i mange Tilfælde ikke alene util- strækkeligt, men ogsaa farligt, idet Ladningen kan be- skadiges af Sved.

Det sker navnlig ved hurtige Temperaturforandrin- ger, hvor man da maa modvirke det ved kun at cir- kulere den Luft, der er i Lasten uden at tilføje frisk, fugtig Luft.

I Forslaget kan Luften i Lasten cirkuleres af Ven- tilatorer, der staar i Dækshusene mellem Lugerne. Paa denne Maade sidder Luftindsugningen godt beskyttet paa Toppen af Dækshusene, hvor Spillene er placeret godt beskyttet mod Søen og med godt Overblik over Lugerne for Winchmanden.

Den almindelige Lugekonstruktion er langt fra ideel. De enkelte Dæksler er ikke fastgjort hver for sig, og hvis blot et enkelt rives bort, er Lasten aaben til Søen. Anbringelsen af Dæksler og Lugebjælker er ogsaa et farligt Arbejde for Mandskabet.

Ved Hjælp af en særlig Konstruktion, for hvilken der søges Patent, kan Dæksler og Lugebjælker laases sammen og mekanisk skydes til Side. Paa denne Maade er Sikkerhedsproblemet helt løst, og Lugerne kan luk- kes paa faa Minutter.

De almindelige Master, forstøttet med Vant og Stag, lider af mange Mangler. De er for det første vanskelige at beregne paa Grund af Wirens varierende Elasticitetskoefficient. Desuden fordrer den staaende Rig megen Vedligeholdelse og har en begrænset Leve- tid. Riggens hindrer Bommen i at svinge helt ud og hindrer ogsaa den fulde Udnyttelse af Dæksarealet.

Ved at bruge Master uden Forstøtning faar man et absolut frit Dæk, saa det er muligt at medføre Jern- banevogne eller lange Kolli.

Bommene kan ikke blot svinge helt tværskibs, men helt rundt, saa de kan bruges ved andre Luger. Det har ikke blot Betydning for hurtig Lastning og Losning, men gør det ogsaa muligt i flere Tilfælde at formind- ske Antallet af Bomme og Spil.

Desuden bliver Luftmodstanden mindre paa Grund af Masternes strømlinede Tværnsnit.

Dr. techn. Blache slutter sine Bemærkninger til Forslaget saaledes:

Tegningerne til Skibet og Modellen, Beregning af Farten o. s. v. er udført af Civilingeniør Knud E. Han- sen, som fandt, at mine Idéer fortjente en nærmere Udformning og en foreløbig Gennemregning.

Civilingeniør G. Hansen har desuden foreslaet de



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«

uforstøttede, strømlinieformede Master, den særlige Lugekonstruktion og Dækshusene til Ventilatorerne for Luftcirkulationen i Lasterne. Som før omtalt er Ror-konstruktionen ogsaa Civilingeniør Hansens.

Det beskrevne Last-Motorskib besidder forskellige karakteristiske Egenskaber, hvilket ikke forhindrer, at det desuden — ligesom de fleste Skibe og Maskiner — er en Kombination af kendte Konstruktioner. Det rigtige Valg af Konstruktioner og deres rigtige Kombination er imidlertid en vigtig teknisk Opgave.

Jeg har faaet mine Idéer under min Ansættelse som raadgivende Ingeniør hos Messrs. Harland and Wolff, Belfast.

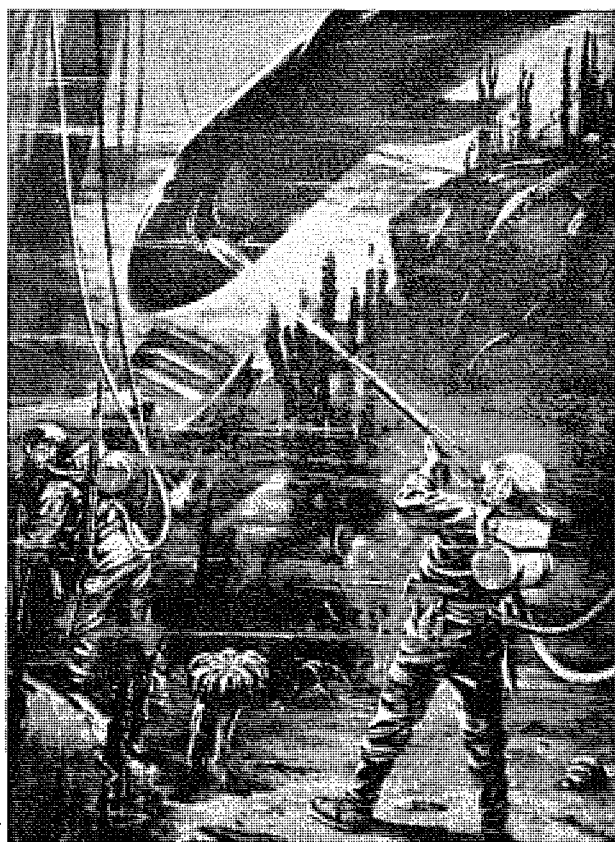
Som Ingeniør kan jeg kun paakalde Skibsredernes Opmærksomhed for den Kendsgerning, at et Last-Motorskib med stor Fart og af den beskrevne Størrelse og

Type og med de omtalte Fordele kan bygges, og at Dieselmotoren i et saadant Skib giver sin fulde Fordel.

Min Hensigt med Forslaget er at fremme Bygningen af Motorskibe — og som Følge deraf Bygningen af Dieselmotorer — det Arbejde, som i mange Aar har været min Livsgerning.

Til sidst skal jeg kun bemærke, at selvom der er taget ethvert skyldigt Hensyn for at formindske Byggeprisen, saa er det ingen billig Trampbaad, men godt Arbejde fordrer godt Værktøj, og godt Værktøj er ikke det billigste, men det Værktøj, der giver den bedste Indtjeningsmulighed, er i Virkeligheden det billigste.

Vi synes, at Dr. techn. H. H. Blaches Idéer er interessante og vel underbyggede, saa de vil sikkert vække til Eftertanke i alle Skibsfartskredse.



Dykkere med Undervandsgevær.

Geværbevæbnede Dykkere

I tropiske Have kan Dykkere være udsatte for farlige Angreb af Hajer, Blæksprutter o. a. Selv om deres skarpe Kniv i mange Tilfælde er et godt Vaaben, saa skal der næsten mere end Staalnerver til, hvis en Kamp med en stor Haj skal ende til Dykkere's Fordel.

En Søn af den tidligere franske Statsmand Jean Painlevé har opfundet et Undervandsgevær, hvis Projektil drives frem ad hydraulisk Vej. Projektilet har kun en Rækkeevne paa faa Meter, men ikke desto mindre skal det være meget nyttigt. Det kan ogsaa udskydes med Trykluft, mekanisk eller elektrisk.

Painlevé jun. og Commandant le Prieur har i Paris dannet en Dykkerklub. De har sammen konstrueret et Trykluft-Dykkerapparat. Painlevé har ogsaa konstrueret et Undervands-Kamera, hvorved der er optaget ganske gode Film i en Dybde af indtil 27 m. I Middelhavet, som har særlig gode Lysforhold, er der bl. a. optaget Film af U-Baade.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



Et nyt Slippeapparat

I Aarenes Løb er der opfundet og af de forskellige Landes Tilsynsmyndigheder godkendt en Mængde Slippeapparater. En Del af de godkendte Apparater

og vejer i fuld lastet Tilstand ca. 17 ts. Det er klart, at der til Affiring af en saadan Vægt med de almindelig anvendte Baadetaljer skal anvendes en svær løs Blok, som ved en saadan Vægt vilde veje ca. 75 kg. Ved Affiring i høj Sø vil, saa snart Baadene er fri, Blokkene give sig til at svinge som Penduler i Baadeløberne og derved betyde en overordentlig Fare for Passagerer og Mandskab.

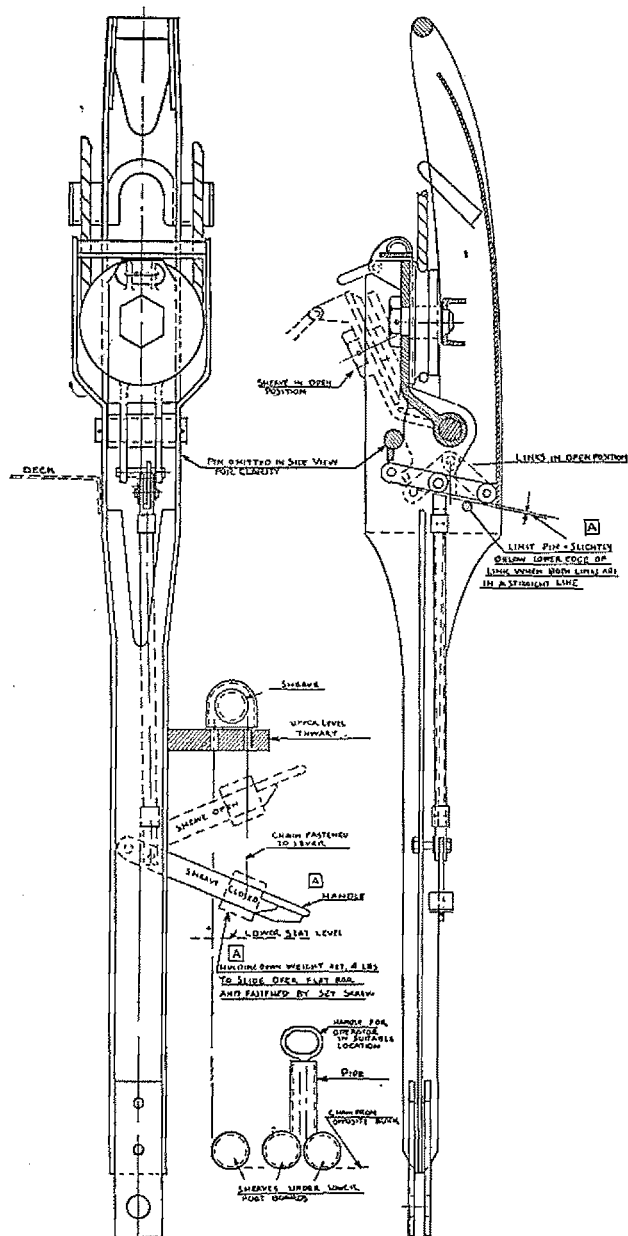
For at undgaa dette har „The Welin Davit and Boat Corp.“, Newark, U. S. A., konstrueret en helt ny Type Slippeapparat, som ikke har nogen løs Blok, men en Skive, som er fastgjort til Baaden og følger med denne, idet kun Baadeløberen frigøres. Skiven er derfor anbragt paa en hængslet Knæplade, som er saaledes afbalanceret, at den, naar Baaden er fuldstændig vandbaaret, let kan svinges ud, saa Faldet frigøres, ved at trække i et Haandtag. Saa længe der er Kraft paa Faldet, er det umuligt at udløse Slippeapparatet.

„The Taywel Gear“, som Apparatet kaldes, er helt igennem af Staal og galvaniseret. Skiven har Rulleleje, og Slippeapparatet er sikkert fastgjort til Baadens Skrog. Udløsningen sker ved at trække i et Haandtag, der kan anbringes paa et passende Sted. Fra Haandtaget fører Wirer til begge Apparater, som altsaa bevæges samtidig. Ved en Vægtstangsbevægelse løftes en lodret Stang og en dobbelt Vægtstang, der i lukket Stilling er i en ret Linie, knækker, hvorved Udløsningen sker, idet Kraften vil bevirke, at Skiven svinger ud.

Naar Redningsbaaden igen skal hejses, kan begge Hænder bruges til at lægge Løberen om Skiven, som bringes tilbage i sin lukkede Stilling ved med Foden at træde paa den underste Vægtstang, og Baaden er klar til Hejsning.

Efter de amerikanske Myndigheders Udtalelse er Apparatet prøvet med en Belastning paa det seksdobbelte af den normale Arbejdsbelastning.

Nyt Værft i Murmansk. Bygningen af det store Reparationsværft i Murmansk er nu saa vidt fremskredet, at den russiske Isbryderflaade i de arktiske Farvande i Aar for første Gang har kunnet repareres der. Montagehallen og Smedien er helt færdige, og for Tiden bygger man paa Kedelsmedien. Bygningen af Dokker bliver stærkt fremmet. Materialet hertil leveres af Værftet i Kramatovsk. Et Tømrerværksted til Fremstilling af Baade og Skibsudrustning er ligeledes under Bygning. Naar Værftet er helt færdig skal Vedligeholdelsen af hele den russiske Ishavsflaade ske i Murmansk.



SIDE VIEW OF BOAT BLOCK

SECTION THRU BLOCK

Taywel Slippeapparat.

Set fra Siden.

Snit gennem Blokken.

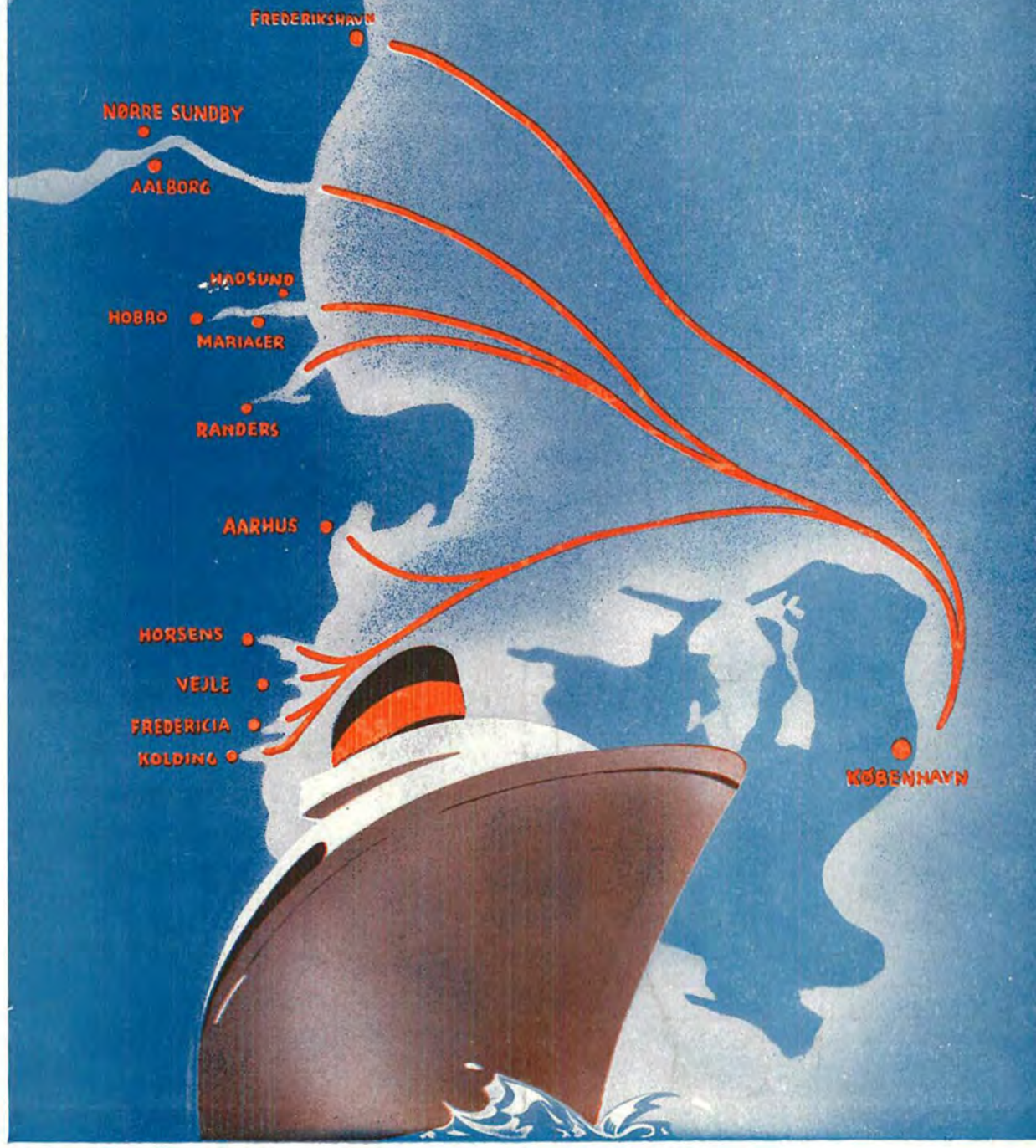
forsvinder stille ud af Sagaen efter nogen Tids Forløb, idet de ikke svarer til Forventningerne, naar de prøves i Praksis.

Der er ogsaa, foruden den samtidige Frigørelse for og agter, et andet Problem, som trænger sig paa, naar det gælder de meget store Skibe med store og tunge Baade. I „America“, som vi tidligere har omtalt i „Vikingen“, rummer Redningsbaadene 135 Mennesker

A/s J. FREYTAG, Seilmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

REJS MED DFDS





VIKINGEN

75 Øre
15. Januar

KINESISK FOCHOW-DJUNK
Maleri af Vilh. Arnesen

1941 - Nr. 2
18. Aargang



Søofficer i Reserven.

Uddannelsen til Søofficer i Reserven paabegyndes den 14. Februar 1941.

For at kunne antages maa den paagældende have dansk Indfødsret og have

- 1) Næringsbevis som dansk Styrmand eller
- 2) bestaaet dansk Skibsførereksamen.

Antagelse til Søkadetaspirant i Reserven kan ikke finde Sted senere end i det Kalenderaar, i hvilket Ansøgeren fylder 28 Aar.

Ansøgninger skal indsendes senest den 31. Januar 1941 til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

Søofficersskolen,

Holmen, København K.



Tlf. Central 16172.

B&W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN . DANMARK

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Negerkrigene

At KAY LARSEN

i det danske Guinea

(Efter utrykte Kilder)

LÆSER man Jürgen Jürgensens Kongohistorier og de gamle Rapporter fra de danske Kolonier paa Guineakysten, vil man finde mange Lighedspunkter. Negrenes Liv fodmer sig omtrent paa samme Maade i hele Vestafrika. Hastig opstaaende og næsten ligesaa hurtigt hændende Krige er fælles for Stammerne i Guinea og Kongo. Barnlig Naivitet og modbydelig Grusomhed trives indenfor samme Stamme.

Mine Historier derom er ikke saa spændende som Kongoforfatterens, men til Gengæld er de paalidelige, og Personerne nævnes ved deres rette Navne. Vi skal her fortælle om et Par af disse Krige.

To Mil Øst for det danske Hovedfort Christiansborg laa Redouten „Augustenborg“. I Nærheden af denne laa den store Negerlandsby Labodej. Nærmere Christiansborg og det hollandske Fort Creve-Ceour laa Byen Thessing, som, naar det passede Beboerne, regnede sig for hørende til det hollandske Omraade, men naar det passede bedre i deres Kram, holdt sig til de Danske.

En Mand i Thessing blev beskyldt for Mord. Han maatte flygte fra Thessing og fandt Tilhold i Labodej, hvor han svor den hellige Ed paa sin Uskyld ved at spise Fetisch.

Thessingerne blev meget forbitrede paa Labodejerne, fordi de havde givet Manden Tilhold — og svor Hævn.

En Aften var der stor Fest i Labodej. Det var i 1797. En Flok Mænd fra Thessing havde givet Møde og blev vel modtaget af Byens Kabuseer Sewa Bringima, der som Bychef paa dansk Omraade blev lønnet af Guvernementet paa Christiansborg med 48 Rigsdaler aarligt, medens Kabuseeren i Thessing kun fik 24.

Ved Festen blev der drukket tæt, og ud paa Aftenen kom det til Spektakler, der endte med Slagsmaal. En Thessing-Neger blev slaaget ihjel. Thessingerne blev jaget fra Byen, — men nu var der fuld Grund til Blodhævn. Thessing-Kabuseeren Colli forlangte en Labodej-Neger udleveret til Drab, men det vilde Sewa Bringima ikke indlade sig paa.

Guvernøren paa Christiansborg forsøgte at mægle, men da han hverken kunde eller vilde forlange af

Labodej, at Byen skulde udlevere en sagesløs Mand, maatte Mellemværendet mellem Byerne ordnes af Byerne selv. Det skete paa den Maade, at 5 ihærdige Thessingmænd d. 25. December ude i Marken faldt over en Labodejmand og fik ham dræbt.

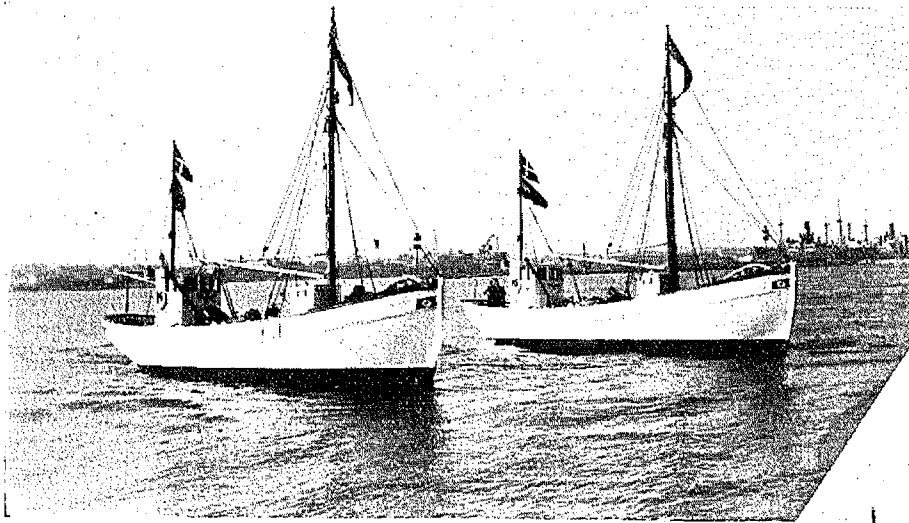
Saa blev der Krig. Kabuseer Colli mødte op med 400 Mand, og Sewa Bringima rykkede ud fra Labodej med sine ca. 400 fuldt udrustede Krigere. Det kom til Slag d. 27. December. Under Kampen blev 4 Thessingkrigere skudt, og mange saaredes baade hos Angriberne og Forsvarerne.

Kampen endte uafgjort, og hver af Parterne trak sig tilbage til deres egen By. Naar der var Krig, standse al Handel i Egnen, og derfor blev der nu af al Kraft arbejdet paa Mægling. Da begge de krigende Parter var lige stærke, lykkedes det den danske Guvernør, J. P. Wriesberg, at faa ordnet en Vaabensstilstand. Begge Parter skulde møde til Palaver ved den lille Flod, som adskilte de to Byers Omraader, d. 23. Februar 1798. Guvernøren indfandt sig med et lille Følge og havde med sig Kabuseeren fra Ursu, Byen ved Christiansborg, og Cheferne fra Byerne Temma og Ponny. Labodejs Repræsentantskab mødte ogsaa punktligt, men Thessingerne udeblev. De nægtede at komme, før der mødte Repræsentanter for det hollandske Fort. Det vilde Guvernør Wriesberg ikke være med til, og saa henstod Sagen uafgjort — indtil den blev glemt for andre og større Begivenheder.

Respekten for de Hvide var ret stor, men ufarlige for de Hvide var disse Krige ingenlunde.

Hinsides Augnalandet i Øst boede Quittaerne, hvis Hovedby laa ved det danske Fort Prinsensten. Quittaerne havde besluttet sig til Blodhævn paa den tidligere Guvernør Bjørn, og da han var „over alle Bjerge“, lod de Hævnen gaa ud over Kommandanten paa Prinsensten, Thessen. Han blev overfaldet, men fik i sidste Øjeblik Hjælp af Kabuseeren Tette.

Thessen blev kaldt til Raadsforsamling paa Christiansborg. Han lovede at komme og vilde samtidig se til sin „Sara og liden Dreng“, der var blevet tilbage paa Hovedfortet. Paa Trods af alle Advarsler rejste han over Land. Han vilde ikke afvente Kutteren



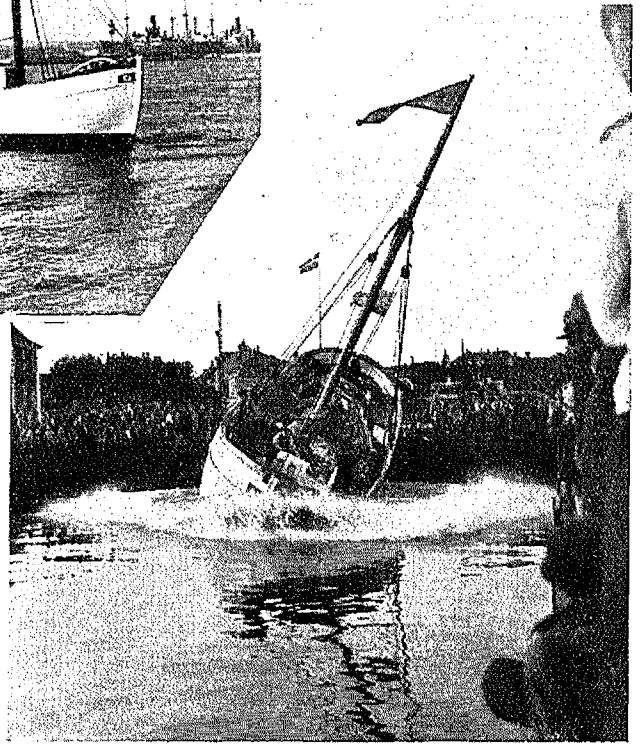
De to i Frederikshavn byggede Venezuela-Kuttere.

„Gedden“s Ankomst. Han var ikke bange for Niggerne. Thessen afgik i Bærestol fulgt af et Par Mulatsoldater.

Quittaerne fik hurtigt Nys om Rejsen, og en Trop Krigere lagde sig i Baghold i et Buskads et Par Mil fra Fortet. Da Thessens Bærestol passerede Buskadset, faldt Quittaerne over den lille Karavane. Quittaerne havde fæstet deres Bajonetter, som var købt paa Fortet, paa lange Stager. Mulatsoldaterne affyrede deres Geværer — og flygtede, hvorpaa Quittaerne dræbte Thessen med Bajonetstik, slæbte ham ud af Bærestolen og „gennemskød ham flere Gange“. Haarpisken blev skaaret af og medbragt som Tegn paa den fuldbyrdede Blodhævn. Liget blev sat op i et Træ paa et afsides Sted — med afskaaret Kønsllem, som anbragtes i Hovedet paa en modbydelig Maade.

Budskabet om Drabet naaede til Søs Guvernøren paa Christiansborg og „Sara med den liden Dreng“, og straks blev der sendt en Straffeekspedition afsted. Hele Byen Quitta blev skudt i Grus fra Prinsens Kanoner. De danske Negerstammer med Augnastammen i Spidsen faldt ind over Quittaernes Land og lagde det øde — med Lyst og Fornøjelse og stort Udbytte.

Quittaerne flygtede og levede en Tid lang paa et afsides Sted i den største Nød og Elendighed. Efter



Kutteren var ved at kæntre under Afløbningen.

Fot. Herluf W. Jensen, Frederikshavn.

et Par Aars Forløb fik de Lov til at vende tilbage. Ingen By — ingen Handel. De genopbyggede Byen, men Hadet til de Danske vedblev at ulme, og Krigen blussede op senere.

Negerkrigene var absolut ikke Legeværk. De kostede meget Blod, mest Negerblod, men adskillige Hvide blev Ofre for dem. Adskillige Danske høstede Hæder og Ære i Kampene, og det var ikke saa faa Dannebrogskors, der fandt Vej ud til veltjente danske Krigsmænd i Guinea.

Thorkil Bjerre: **ECKERNFÖRDE**

Dansk-Nordisk Forlag, 115 S. Illustreret.

Kaptajnløjtnant i Marinen Thorkil Bjerre har udsendt en god lille Bog om Affæren i Eckernförde d. 5. April 1849. Eckernförde-Affæren var som bekendt et afgjort Nederlag. Angrebet paa Landbatterierne mislykkedes totalt ved forskellige sammentræffende Omstændigheder, som grundigt skildres i Bogen. Det, der interesserer Forfatteren, er: Hvem var Skyld i, at det stolte ny og gode Linieskib sprang i Luften? Forfatteren giver en Sandsynlighedsskildring af, at Skibet, da det ligesom Fregatten „Gefion“ maatte stryge Flaget, forsæt-

lig blev sænket af en dansk Officer og hans brave Mandskab, der ikke vilde se Linieskibet falde i Fjendens Hænder. Udøverne mistede Livet derved.

Hensigten maa siges at være naaet. Kaptajnløjtnant Bjerre har gjort et grundigt Studium, baade efter danske og tyske Kilder. Billedstoffet er fortræffeligt og Teksten solid. Man maa haabe, at Skriftet „Eckernförde“ maa blive læst af mange, og at Forfatteren faar fortjent Anerkendelse. Eckernförde-Affæren var en sørgelig Episode, men ingen Skam for Landet. Det var en hændelig Krigsulykke, og Bjerres Bog om denne Ulykke er en god Bog.

Kay Larsen.

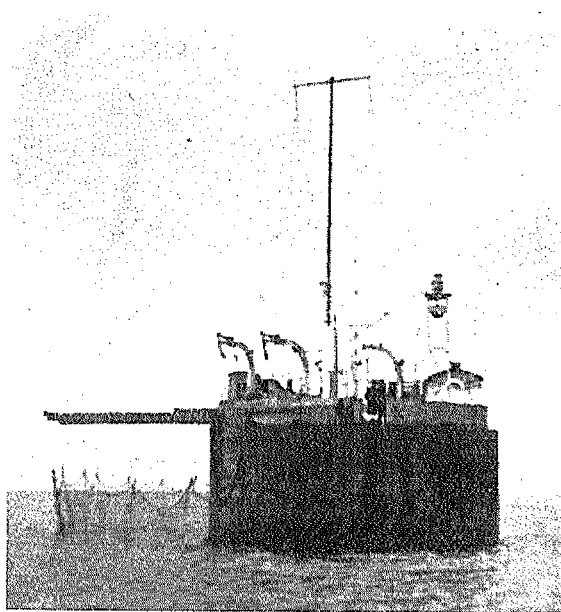
Et Besøg

paa Danmarks sydligste „Ø“

Fyrbaaken mellem Falster og Tyskland

NAAR man sejler med Færgen fra Gedser til Warnemünde passerer man ca. 5 Sømil fra Gedser, omtrent udfor Gedser-Odde, en lille cirkelrund „Ø“ med en „Skov“ af Master og Stænger. Denne Ø repræsenterer Danmarks sydligste Fyrbaake, der ene og alene er anlagt for D. S. B.s Færgefart og ligesom denne sorteres under D. S. B.s Søfartsafdeling.

I „gamle Dage“, d. v. s. indtil 1920, laa der et forankret Fyrskib paa Baakens Sted, om man da kan bruge Betegnelsen Sted her, for Skibet maatte jo til en vis Grad drive for Vind og Strøm, saa meget som dets Ankre tillod. Baaken derimod ligger fast paa Østersøens Bund. Dens cylinderformede Hylster begyndte sin Tilværelse i Land i 1914, idet det støbtes op i en Jernbeholder, som søsattes i Gedser Havn, hvor man saa støbte videre paa denne flydende „Balje“. Imidlertid kom Verdenskrigen, saa Arbejdet med Fuldførelsen af Baaken maatte hvile til 1920. Saa støbte man Cylinderen saa høj, at dens øverste Kant ved dens Sænkning ude i Havet skulde rage op over dagligt Vande. Foraar 1920 slæbtes den ud, sænkedes saaledes, at den stod direkte paa Havbunden, og man fortsatte Arbejdet paa Cylinderens øverste Del, der med sine indmurede Sten er lavet som et Glacis for at yde et



D. S. B.'s Fyrbaake ved Gedser ligger som en ensom Ø i Østersøen.

bedre Værn imod Skum og Bølgeslag. Den fuldførtes i 1920 i December.

— En noget barsk Sommermorgen i August springer jeg i en Baad i Gedser Havn for at sejle ud til Baaken og tage denne „Skude“ nærmere i Øjesyn. Udenfor Gedser Havn ruller endnu Dønninger fra denne Sommers haarde Vinde, og mørke, langpølsede Skyer paa Himlen truer med mere Vind og Vand fra oven. Vi følger den med Bøjer for Færgerne markerede Sejlrute. Efter ½ Times Sejlads lægger vi til Baaken, hvis Besætning forinden har tilraabt os „Goddag“ og „Velkommen“. Straks kravler jeg op ad en „Hønstige“, der hviler i en Rille i Baakens Ydermur, og staar saa paa „Dækket“.

Baakens Bemanding udgøres af 3: Fyrassistent P. Svendsen og Fyrpasserne H. C. Rasmussen og Valdemar Jensen. Tilstede er de to sidstnævnte, som byder mig Velkommen og siger: „Ja, vær saa god at stige nedenunder og se paa Lokaliteterne. Heroppe paa Dækket er der lidt luftigt i Dag.“ Jeg skal jo se det hele fra For til Agter, hvilket jo er svært, da „Skuden“ er rund. Her findes en Opholds- eller Daglig-Stue (Messen), ca.



Baad fra Gedser ankommer.



Kaffen og „Vikingen“ venter i Messen.

5×4 Meter, 3 Sovelukafer — „Som i høj Grad mangler Luftventiler,“ indskyder Herr Jensen), Kabys, W. C., samt Maskinrum og „bunkers“.

Jeg faar Herr Rasmussen, der har været ombord fra Begyndelsen (1920) til at fortælle mig om Baa-kens Dimensioner og dens Virke. „Den er 11 m i Diameter og ca. 12 m høj (fra Bunden). I Begyndelsen havde den de 6 m oven Vande, nu kun 5, eftersom den er sunket ind i Havets Bund med 1 m. Siderne er 1 m tykke og bestaar ligesom Dækket af Jernbeton. Og som de Søfolk, vi er herude, har vi jo baade Skanseklædning, Skylight, Kappe og David'er. Alt gaar med Sømands-Udtryk! — Ellers ligger vi her jo først og fremmest for Færgefarten, for at afgive Radiopejling. Er det taaget Vejr, skal vi sætte en elektrisk Sirene i Gang, og skulde den nægte at fungere, bruger vi Knald-Apparatet (et Jernstativ, paa hvilket anbringes Aerolit-Patroner). For ikke selv at blive paasejlet, afbrænder vi Blaalyt samtidig.“

„Var der ikke noget med en Undervands-Klokke?“ begynder jeg min Række af Spørgsmaal.

„Ikke her, men paa det gamle Fyrskib, og vi er glade for at være blevet den kvit, da den næsten altid var i Uorden. Den brugtes jo i Taage, og dens Lydsvingninger, som Færgerne skulde optage gennem Rør-Membraner i Vandet, havde en Radius af ca. to Sømil.“

„Hvor faar De Lys og Kraft fra saa langt til Søs?“

„Det producerer vi selv paa Diesel-Motoren, som staar derinde i Maskinrummet. Strømmen oplades paa Akkumulatører, som igen afgiver den til Lys og Radiosender. Sirenen derimod trækkes direkte af „Motoren.“

„Hvilke Kvalifikationer fordres der for Ansættelse, og hvordan er Tjenestetiden?“

„Ingen særlige Kvalifikationer fordres. Vi skal bare være fuldbefarne (Matroser) og helst kunne telegrafere. — Vore Vagter er paa 6 Timer, og Tjenestetiden 20 Dage ad Gangen, der efterfølges af 10 Dages Orlov, hvilket Skift er indrettet saaledes, at vi altid kun er 2 herude, og den tredje paa Landlov. Vi er forresten alle gifte og har Hjem i Land.“

„Hvilke Kommunikationer har De med Land, og hvordan faar De Proviant?“

„Med Land har vi Forbindelse gennem Radio og traadløs Telefon. Proviant og Brændsel henter vi selv i Gedser i vor 20 Fods Motorbaad, som ude af Brug hænger i David'erne deroppe. Vi skiftes til dette Job, som vi har Lyst til. — Er det i en Isperiode, hvor vi ikke selv kan sejle, lægger Færgerne til med Proviant og tager Frivagten med ud og ind. Og lukker Isen helt, maa Færge-Personalet transportere Provianten herud pr. Isbaad.“

Saa gaar vi op for at tage et Rundskue af Dækket. Vinden piber stadig i „Takkelagen“, men Solen er brudt frem og belyser Gedser-Oddes gule Ler-skrænter og høje Fyrtaarn, der ligger nordøst for os.

„Hvad er det for en Lanterne, I har deroppe,“ bemærker jeg.

„Det er vort Fyr, som skal markere vor Beliggenhed for Søfarende, vi er jo afsat paa Søkortet. Fyret afgiver 2 hvide Blink hvert 10. Sekund. Det drives ved Flaskegas, som vi ogsaa bruger til at „opflaske“ 2 mindre Fyr-Baaker med, der ligger mellem os og Gedser. Paa Flagmasten, De ser, hejser vi paa officielle Flagdage Splitflaget, altsaa paa Danmarks sydligste Østersø-Ø.“

Det røgspyende Skrog af Færgerne „Danmark“, der længe har været i Sigte i Syd, skruer just forbi os. Mine Værter vinker til dens Personel, som besvarer Hilsenen. „Det er jo en lille Adspredelse i vor lidt afsondrede Tilværelse,“ siger de, „omend vi af og til har private Gæster. Vi savner dog de Tusinder af Turister paa Færgerne, som næsten alle „knipser“ os. —

(Fortættes Side 8.)



H. C. Rasmussen i Fyrbaakens Motorbaad inde i Gedser for at hente Proviant.

Tatovermanden

fortæller....

Den berømte Kunstner i hans underjordiske Atelier i Nyhavn 17, Hr. Poul Pedersen, sidder med Skjortearmerne smøget op over de farveprægtigt dekorede Arme og lader sin lille Prikkemaskine summe frem og tilbage. I Naalens Spor vokser Roser og Guirlander.

— Søfolk, det er nogle dejlige Mennesker, siger Tatovermanden. De har deres egen Maade at tage Tilværelsen paa, og de hænger sig ikke i Smaating. De er slemme til at tage lidt haardt fat, Aa, ja, vi andre, der gaar i Land hele Maanedene, kan drikke to Bajere om Dagen. Sømanden, han ska' ha' dem allesammen paa én Dag, naar han endelig kommer i Land. — Man har selv sejlet i mange Aar paa Varmen og alt det der, og man kender til det. Men nu er man altsaa faldet til Ro.

— Hvorfor lader Folk sig tatovere?

— Vel fordi saadan et flot Stykke det pynter. Og saa er det jo en gammel Tradition, og mange Søfolk mener, at det er godt mod Tropesygdomme.

— Hvad tatoverer De oftest?

— Tro, Haab og Kærlighed, og saa sailor's grave — Sømandens Grav, den fremstiller vi som et Redningsbælte paa Søen med et synkende Skib i Midten. Jeg har ogsaa tit stukket en hel Daabsattest paa Ryggen af en Sømand. Det er for, hvis han driver i Land, saa ved man straks, hvem det er, og han bliver ikke begravet som ukendt Strandvasker. Mange faar ogsaa stukket Kærestens Navn, et Ordsprog eller en Sætning: Verden er ingenting eller: Jeg elsker min Moder. Saadan er Søfolk.

— Er det ikke betænkeligt at lade Kærestens Navn tatovere paa sig — hvis Forlovelsen nu ikke holder?

— Jeg har læst, at ham Franskmanden, der blev Konge af Sverige, Bernadotte, aldrig vilde vise sin Arm til nogen. Da han endelig blev nødt til det, fordi han skulde aarelades af en Læge, saa man Grunden: Han havde en Tatovering fra de unge Dage, da han var Oprører. „Død over Kongerne“, stod der. Han var ikke rigtig med paa den, den Konge, eller ogsaa er det ham, der har skrevet det, der ikke er det. For han ku' jo bare ha' faaet Ordene dækket. Saadan bærer man sig altid ad, naar man fortryder noget. Jeg har tit dækket Tegninger, som var saadan lidt uheldige. Og jeg har dækket mange Pigenavne — med Roser — og sat nye ved Siden af

— Hvem lader sig tatovere?

— Alle Folk, selv de mest højtstaaende. — De ser ud, som om De ikke tror det! Nu skal jeg fortælle Dem noget: Paa Badeanstalten København sad en høj Mand med Masser af Tatoveringer og fik Massage. En ældre, svensk Herre kom forbi og sagde: „Det er dog Synd, De med Deres pragtfulde Skikkelse, at De er saadan overbroderet. Det er rigtignok ikke kønt.“ „Naa, synes De ikke!“ sagde den høje Mand. Lidt efter gik han, og alle tilstedeværende bukkede ærbødigt for ham. „Jamen, hvem var da det?“ spurgte

den svenske Herre forbavset. „Det er Prins“ Ja, der ser De! I Bogen „Med Fiona rundt om Jordan“ er der et Billede af Kronprinsen, der viser, at han har et stort flot Stykke stukket i Skulderen. Der er prinselige Damer, som har Sommerfugle paa Benene, og Johannes Poulsen havde en vældig Drage midt paa Maven.

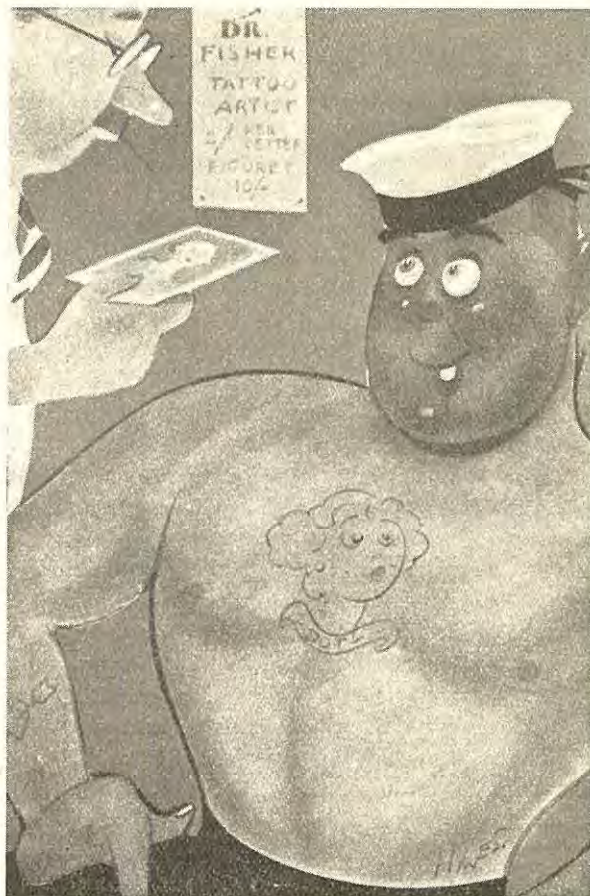
— Kommer der ogsaa kongelige og andre Damer til Dem?

— Det er en Forretningshemmelighed.

— Lever Tatoverkunstens største Mestre ikke i Østen?

— Næh, vi laver lige saa fine Stykker her i Europa og i Amerika. De bedste Tattooartister er hvide Mænd. Naar jeg ser et Stykke, kan jeg straks sige, om det er mit eget eller af Bob i Liverpool eller Chas Wengler i New York. Hver har sin Stil

— Hvilke Farver bruger De?



Hos Tatoveringsmanden.

„Doktor, jeg vil gerne have, hun skal have de samme dybe Øjne som paa Fotografiet.“

— Rødt, grønt, brunt og saa Tusch til Streger og Skygger. Mine Maskiner laver jeg selv.

— Er det ikke smittefarligt at lade sig tatovere?

— Jeg har haft flere tusinde Stykker, uden at der er sket noget. For det første kommer der noget desinficerende i Farverne, og for det andet kommer de jo ikke direkte i Forbindelse med Blodet — kun ind under Huden. Det gør heller ikke videre ondt.

— Er det en god Forretning at være Tatovermand?

— Jeg klager ikke. Der er jo det ved det, at naar man først har stukket en Mand et godt Stykke, saa kan man være vis paa, at han kommer igen og vil have mere. Det bliver en ren Samlermani. Sommersæsonen er bedst. Man skal jo være her mange Timer og altid til sent ud paa Aftenen. Man har ikke meget Privatliv.

— Er De gift?

— Ja, jeg har en Kone og en lille Dreng paa 2½ Aar.

— Er de ogsaa smykket med Ornamenter?

— Nej, de skal ikke tatoveres.

— Skal Deres Søn være Tatovermand eller Sømand?

— Nej, han skal ikke se alt det Skidteri, vi andre har set. Han skal være noget helt andet.

Bygning af tyrkiske Kanaler. Det tyrkiske Ministerium for offentlige Arbejder har for nogen Tid siden faaet Bestilling paa 51 Millioner tyrkiske Pund til Vandbygningsarbejder, omfattende Flodreguleringer, Afvandings- og Overrislingsarbejder. Der er nu fremlagt Lovforslag om andre Vandbygningsarbejder ved Sydanatoliens Kyster, desuden i det midterste Anatolien og i Dalene ved Fladerne Kizilirmak, Sakarya, Eufrat og Tigris. Til Udførelsen af disse Arbejder vil der kræves en yderligere Bevilling paa 50 Millioner tyrkiske Pund.

Husk at forny Deres Abonnement!

Et Besøg paa Danmarks sydligste Ø. (Fortsat fra Side 6.)

Sidste Vinter under Isperioden fik vi dog ofte Besøg, idet Folk kom spadserende over Isen til os, nogle med friske Wienerbrød til Kaffen. Men der var jo nogle skrappe Isskruninger, saa det rystede kraftigt i hele Baaken. Og i Marts engang skruede Isen saa højt, at den var ved at gaa over os og tage „Takkelagen“, Baaden og det hele med sig. Men skrues ned af Isen, som en af de 2 mindre Baaker blev det i Vinters, tror vi dog ikke, den kan.“

Rundt omkring ¾ af Baaken ser jeg i Vandet et mægtigt Net, der hænger i svære Udriggere. „Er det en særlig Slags Ruse for Torsk eller Sælhundede?“ spørger jeg spøgefuldt. „Næ — det har en alvorligere Mission. Det er for at beskytte os mod løsdrivende Miner,“ lyder Svaret.

Saa vender vi tilbage til Messen, hvor Baksgasten (alle skiftes til at tage deres Bakstørn), Herr V. Jensen, er ved at lade „Madam Blaa“ udspejle dejlig, varm Kaffe i Kopper, der staar til os paa Bordet.

„Hvad faar De Deres Frivagter til at gaa med herude?“ fritter jeg Herr Jensen, om hvem jeg har hørt, at han skal være en cand „maitre de plaisir“.

„Tja, der er jo adskilligt, omend vi kun har det Sjøv, vi selv laver os! Vi læser meget — det kan De bl. a. se af den Stabel af „Vikingen“, der ligger der — hører Radio, spiller en „66“ samt Billard. Ellers musicerer vi. Rasmussen spiller Violin, jeg paa en særlig Slags Mund-Harminoka, hvis Mage De vist aldrig har set før. Om Sommeren maler jeg meget, Marinemotiver, som jeg sælger. For 20 Aar siden begyndte jeg, der er udlært Maler, men uden nogen kunstnerisk Uddannelse, at male. Jeg maa nøjes med at studere Malerier paa Københavns Museer, naar jeg har Orlov. For Gæsterne her sam i Foreninger har jeg optraadt som Skuespiller, saa jeg er jo kendt som en rød Hund allevegne, fordi jeg er fuld af Skæg,“

„Ta' saa Skægget — Parykken mener jeg, paa, og gi' os et lille Nummer,“ siger jeg til Tusindkunstneren. „Men lad mig først se Deres Universal-Instrument.“

Dette viser sig at være 7 Mundharper, i forskellig Dur, anbragt paa begge Sider af et Bræt, som han nu, iført Paryk, giver sig til at spille paa, hvilken Præstation fra min Side kun kan honoreres med et velment „Bravo“. Akten slutter med Bugtaler-Scener til ug!

„Det synes jo umuligt at komme til at kede sig paa denne øde Ø,“ indskyder jeg. „Kommer der dog slet ikke særlige Oplevelser dumpende ud til Dem?“

„Aah jo da. I Vinters, da vi spadserede paa Isen, mødte vi nogle Sælhundede. Vi blev lige saa forbavsede som de. Og i Fjor Sommer havde vé jo Svømmepigerne, der skulde svømme over Østersøen. Vi satte vor Højttaler med fuld Musik op paa Dækket, og Jensen spillede paa sin Mundharpe, da de passerede lige her forbi. Dengang da Jenny Kammersgaard svømmede sole, inviterede vi hende op paa Kaffe. Hun havde desværre ikke Tid til at drikke den, heller ikke den, som vi tilbød at komme hen til hende med. I Begyndelsen af dette Aar fik vi Besøg af Højvandet, der kom nedad Kappen og placerede sig 1 Fod højt. Derfor skal Baaken nu forhøjes med 3 m.“ —

Baaden, der skal føre mig tilbage til Gedser, har imidlertid lagt til i Læ, efterksom en kraftig Nordvestenvind har blokeret „Hovedindgangen“. Jeg tager saa Afsked, takker for Kaffe og nogle fornøjelige Timer. — Baakens „Skipper“, Herr P. Svendsen, var desværre paa Landlov, saa at han i denne Forbindelse for „Vikingen“s Læsere forbliver et incognito. „Beter luck at the next time,“ haaber jeg, samt at Fredens Dage snart maa oprinde, saa at endnu flere af Verdens-Turisterne kan indføje et Knips af Fyrbaaken ved Gedser i deres Albums! *Carl Østen.*

Kaptajn Cook

og hans Rejser

(Fortsat).

III.

DE Resultater, Cook havde naaet paa hans to første Opdagelsesrejser, havde i høj Grad skærpet den engelske Regerings Appetit til mere af samme Slags, og i disse Kredse an-saa man Cook for at være den ideelle Leder af en hvilken som helst Ekspedition.

Der var hidtil gjort adskillige Forsøg paa at finde den saakaldte Nordvest-Passage — en Søvej Nord om Amerika. Men da disse Forsøg, som alle var ud-gaaet fra Atlanterhavet, havde været resultatløse, vilde man nu prøve, om det ikke bedre lod sig gøre at finde denne Søvej med en Ekspedition, der blev ledet den modsatte Vej, og som saaledes skulde udgaa fra Stillehavet. — Som øverste Leder af denne Ekspedition blev Cook ogsaa uden Betænkning valgt, og til dens Udførelse fik han overdraget de to Skibe „Resolution“ og „Discovery“, hvor-med han i Juli 1776 afsejlede fra Plymouth — ud paa sin tredje store Opdagelsesrejse, som skulde blive hans sidste, og hvorfra han ikke vendte tilbage.

Som paa sine to foregaaende Rejser lagde Cook ogsaa paa denne Udrejse Vejen rundt Kap det gode Haab. Han anløb Tasmanien, New Zealand og Tahiti, opdagede og kortlagde derefter endnu flere Øer i Rarotonga-Gruppen — ogsaa kaldet Cook's Arkipelet. Derefter genopdagede han Hawaii-Øerne, som af de Indfødte benævnedes Owaihi. Disse Øer var allerede tidligere opdaget 1555 af Spanieren Gaetano, men denne Opdagelse var blevet omhyggelig hemmeligholdt, saa ingen andre end Spaniere fik Kendskab til deres Eksistens, før nu Cook 1778 havde genopdaget dem. Han døbte dem om til Sandwich-Øerne for at ære sin Velynder, Lord Sandwich, som paa den Tid var øverste Medlem af Admiralitetet.

Efter et længere Ophold paa Sandwich-Øerne, hvor Ekspeditionens Deltagere mødte megen Venlighed hos de Indfødte, naaede Cook over til Fastlandet og arbejdede sig langsomt, men støttig op langs Nord-Amerikas Kyst. Han gjorde Landgang paa Øen Vancouver, som han udforskede meget grundigt. Der-



Cook's Ankomst til Nisjnij-Kamtschatsk, Kamtschatka i April 1778.

efter undersøgte han flere hidtil uudforskede Øer langs Kysten af Alaska, og den 9. Marts 1778 sejlede begge Ekspeditionens Skibe gennem Behring-Strædet og gik til Ankers under en stejl Pynt, som Cook gav Navnet „Cape Prince of Wales“, og som senere har vist sig at være Amerika's vestligste Punkt. Her observeredes inde i Landet, men paa temmelig lang Afstand, nogle Højnelser i Jordoverfladen, der kunde ligne Hytter, men ingen menneskelige Væsner var synlige.

Fra Cape Prince of Wales stood Cook over mod den asiatiske Side af Strædet, hvor han inde i en stor Bugt fandt en Boplads paa det Sted, som Beboerne i den østsibiriske Provins Tschuktschen nu til Dags kalder Tehuktchi. De indfødte paa denne Boplads levede i meget primitive Hytter, som de byggede op af Birkeris og -Grene, der dannede det indvendige Skelet, og som saa udvendig blev dækket med Skind. De var meget fredsommelige, og der blev udvekslet adskillige Gaver mellem dem og Ekspeditionens Deltagere. Herfra fortsatte Cook længere mod Syd langs Kysten af Kamtschatka, og i April 1778 ankrede „Resolution“ og „Discovery“ op ud for Nisjnij-Kamtschatsk, hvor Cook ledsaget af Ekspeditionens Næstkommanderende, Kaptajn Clerke, som var „Discovery's“ Chef, gik i Land og blev modtaget med fuld Hønnør af den stedlige russiske Garnison.



Landsby-Scene fra Hawaii, Sandwich-Øerne.

Efter en Uges Ophold ved Nisjnij-Kamtschatsk ledte Cook igen og stod med begge Skibe atter op gennem Behring-Strædet for at løse sin egentlige Mission. Efter atter at være naaet til Cape Prince of Wales ramte han Kysten af Vest Georgia og fulgte denne Nordost over, til han den 17. August blev standset af en uigennemtrængelig Is-Bariere. Her saa han, at Landet yderligere drejede mod Øst, men han maatte mismodig opgive alle Forsøg paa at komme længere denne Vej. Dette Punkt døbte han „Jcy Cape“, og saaledes hedder det den Dag i Dag.

Da det egentlige Formaal med Ekspeditionen saaledes ikke havde ført til det ønskede Resultat, stod Cook atter sydover, og i Januar 1779 ankom han igen til Hawaii paa Sandwich-Øerne.

De Tildragelser, der indtraf under de to Ekspeditionsskibes Ophold her, og som medførte den store Opdagelsesrejsendes sørgelige Endeligt, skal i det følgende gengives efter den Beretning, som Ekspeditionens Næstkommanderende, Kaptajn Clerke, afgav ved sin Tilbagekomst til England.

Paa det Tidspunkt, da „Resolution“ og „Discovery“ for anden Gang ankrede op ved Hawaii, var Øernes Konge, Tariaopu, fraværende paa et Krigstog; men Øens mest ansete Mænd viste de Fremmede al tænkelig Opmærksomhed, ligesom den øvrige indfødte Befolkning atter denne Gang kom Cook venligt i Møde. Opmærksomheden blev endog drevet saa vidt, at den fornemste af Øens Præster meget højtideligt, og medens han samtidig holdt en længere Tale, behængte Cook med et stort, rødt Klæde og rakte ham en lille stegt Gris. Efter hvad de Fremmede senere erfarede, blev deres øverste Chef ved denne Ceremoni ophøjet i Gudernes Række; thi saaledes ærede disse Øboere deres Guder; og der kan næppe være Tvivl om, at denne opmærksomme Præst hermed har tildelt Cook en Æresbevisning, som ellers ikke ret hyppigt blev tildelt nogen Dødelig.

Alt gik saaledes fortræffeligt, indtil Kongen kom tilbage fra sit Krigstog. Men aldrig saa saare havde han erfaret de Fremmedes Tilstedeværelse, før han erklærede den Havn, i hvilken de to Ekspeditionsskibe laa til Ankers, for „Tabu“, og han forbød samtidig sine Undersaatter ethvert Samkvem med de Fremmede. Dette Forbud varede dog ikke længere, end til Majestæten selv med hele sin Hofstat havde været om Bord og taget Skibene i Øjesyn; thi ved denne Lejlighed byttede han endogsaa Navn med Cook, hvilket var disse Øboeres største Venskabsbevis, og fra nu af var der intet

i Vejen for en livlig Samfærdsel mellem Øen og Skibene. Næsten hver Dag var Officerer og Mandskab i Land, og den elskværdige Maade, paa hvilken de Indfødte kappedes om at tjene og underholde de Fremmede med Sang og Dans, betog disse enhver Frygt. Kun gav Øboernes medfødte Hang til lidt Rapseri nu og da Anledning til Uenigheder og Tilrettevisninger, men i det Store og Hele var Forholdet venskabeligt, og der syntes ikke at være nogen Grund til at nære daarlige Tanker om de Indfødte.

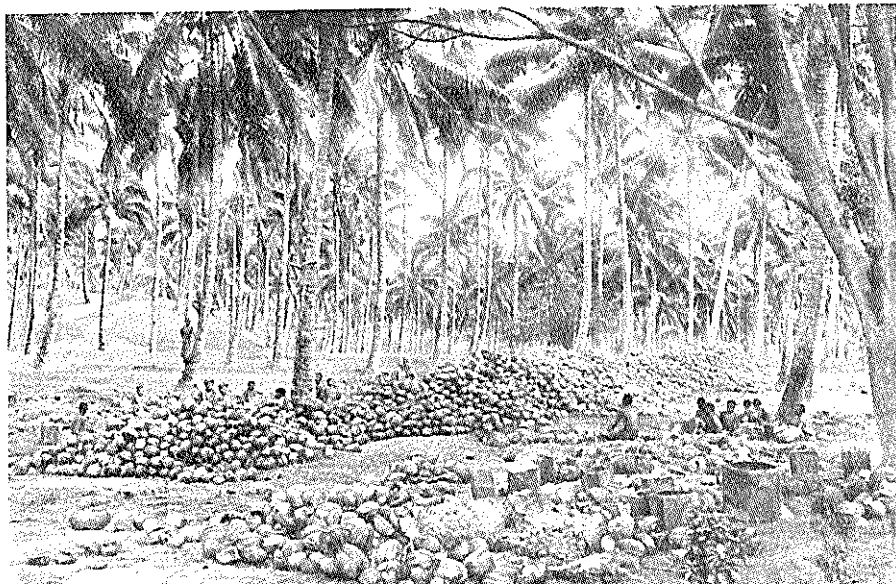
Saa meget desto større Forundring vakte det, at Havnen en Maanedstid efter de Fremmedes Ankomst til Øen atter blev erklæret for „Tabu“; og at det denne Gang var Alvor fremgik tydeligt ved, at nogle Høvdinge en Dag bortjog det indfødte Mandskab, som Cook havde faaet overladt til at være Matroserne behjælpelige med at fylde Vand. Nogle Rapserier, som kort Tid forinden havde fundet Sted, og som Matroserne ved denne Lejlighed gjorde Høvdingene ansvarlige for, forbedrede naturligvis ikke Forholdet; og det kom samme Dag til et alvorligt Sammenstød mellem Øboerne og Europæerne.

Cook var ikke nærværende under denne Skærmydsel, og han blev meget fortrædelig, da Sagen blev ham forebragt. Han saa allerede i det Fjerne Muligheden af at maatte vise de Indfødte tilbage med Vaabenmagt, saa de kunde faa mere Respekt for ham og hans Folk; men foreløbig nøjedes han dog med at fordoble Vagten ved Vandpaafyldningsstedet, hvor der arbejdedes uafbrudt baade Nat og Dag. Nogle Indfødte, som i Nattens Løb snusede omkring paa dette Sted, flygtede bort, da de opdagede, at de Fremmede var paa deres Post, og der indtraf ikke yderligere Forstyrrelser den Nat.

Den følgende Morgen viste det sig imidlertid, at Chaluppen, som havde ligget fortøjet agtenfor „Resolution“, var stjaalet og bortført i Løbet af Natten; og Cook besluttede sig derfor til at gaa i Land for

om muligt at fange nogle af de fornemste Høvdinge og deres Familier og beholde dem om Bord som Gidsler, indtil den stjaalne Chalup var tilbageleveret.

Han ønskede dog saa vidt muligt at holde Fred med Øboerne, og forinden Landgangen indprentede han sine Folk, at de for enhver Pris maatte søge at undgaa Voldshandlinger. Saa inddelte han sine Folk i to Hold, og medens Kaptajn Clerke med det ene Hold gik til et Par af de mægtigste Høvdinge, som var Cook særlig venligt sindede, og forsøgte at overtale disse til at følge med om Bord, hvilket de dog nærede Betæn-



En Kokospalme-Lund paa Hawaii, Sandwich-Øerne.

keligheder ved, gik Cook selv med det andet Hold til Kongens Hovedstad Kowrowa. Her modtog Beboerne ham som sædvanlig med stor Venlighed og bragte ham Smaagrise, og da han spurgte efter Taraiopu, blev han straks af dennes to Sønner ført til Kongen, som ogsaa modtog ham med den største Elskværdighed. I Samtalens Løb fortalte Cook om Tyveriet, i hvilket han for øvrigt ikke selv troede, at Kongen havde nogen som helst Skyld, og da han sluttelig inviterede Taraiopu og hans to Sønner til at tilbringe Dagen om Bord i „Resolution“, nærede Majestæten ingen som helst Uvilje herimod, men rejste sig straks for at efterkomme Invitationen, hvorefter man begav sig paa Tilbagevejen.

Begge Kongesønnerne var allerede gaet op i Barkassen, og Taraiopu stod just i Begreb med at følge efter, da pludselig hans Hustru styrtede frem og tryglede ham med Taarer i Øjnene om ikke at gaa om Bord i de Fremmedes Skib. Nogle uvenlig stemte Høvdinge, som havde tilskyndet hende til denne Handling, blandede sig nu ogsaa i Sagen, og efterhaanden samlede der sig paa Stranden store Masser af andre Indfødte, som ogsaa højlydt gav Luft for deres Mishag med Kongens Forhavende.

Alt syntes at tyde paa, at det trak op til en Tumult, og Cook lod derfor sine Folk stille op i Række langs Strandkanten i en kort Afstand fra det Sted, hvor han selv befandt sig. Derpaa begyndte han atter sine Overtalelser for at faa Taraiopu med om Bord, og skønt Kongen nu nok syntes lidt ængstelig ved Synet af de Forholdsregler, som Cook lod foretage, saa det dog alligevel ud, som om han til syvende og sidst ikke vilde tage Hensyn til Overtalelserne til at blive i Land; og da Høvdingene bemærkede dette, begyndte de at anvende Magt.

Cook indsaa nu, at hans Plan var mislykket. Med Vold vilde han ikke gøre Forsøg paa at sætte den igennem, da dette vilde koste adskillige Øboere Li-

vet. Han opgav derfor sin Beslutning, tog Afsked med Taraiopu og stod just i Begreb med at gaa om Bord i Barkassen, da der pludselig indløb en Efterretning, hvis Følger blev skæbnesvanger for ham og hans Folk.

For at hindre nogen i at slippe bort med den stjaalne Chalup havde Cook ladet Skibenes mindre Rofartøjer lægge sig i en lang Række tværs over Bugten, og han havde givet Fartøjernes Besætninger Ordre til at skyde paa enhver af de Indfødtes Piroguer, som vilde forsøge at bryde igennem denne Spærring. Ordren var blevet efterkommet punktligt, men herved var en meget fornem Høvding blevet dræbt i sin Pirogue, og Efterretningen herom gik som en Løbeild gennem de tætte Skarer, som var samlede omkring Cook, og de fremkaldte en overordentlig Bevægelse.

Som efter en forudgaaende Aftale trak alle Kvinderne og Børnene sig pludselig tilbage, og de indfødte Mænd greb samtidig til deres Vaaben. Een af dem gik truende ind paa Livet af Cook og vilde slaa ham med en Sten, men Cook afværgede dette ved at skyde paa ham med sin dobbeltløbede Flintebøsse, hvis ene Løb var ladet med Hagl — det andet med Kugle. Det var Haglladningen, Cook affyrede, men Haglene prellede af mod den Indfødte's tykke Maatte-drugt, og da Manden mærkede, at han ingen Skade havde lidt, gik han atter frem til Angreb, saa Cook var nødsaget til ogsaa at affyre det andet Løb med det Resultat, at Kuglen strakte den Indfødte stendød til Jorden.

Efter denne Episode greb Tumulten om sig, og Situationen saa for Englænderne ret faretruende ud. De Indfødte trængte frem med den største Dødsforagt og udholdt med beundringsværdig Standhaftighed Matrosernes Ild. De gik endogsaa ind paa Livet af deres Modstandere, før disse efter afskudte Salver kunde faa deres Musketter ladede paany. Cook raabte til

Baadenes Besætninger, at disse skulde holde inde med Skydningen og lægge Baadene til Land for at tage Folkene om Bord. Men netop som han havde givet denne Ordre, og inden han endnu havde faaet vendt Front mod Angriberne igen, bibragte en af de Indfødte ham et saa voldsomt Slag i Hovedet med sin Kølle, at han styrtede næsegrus til Jorden.

kærlighed. Havde han straks anvendt de Midler, der stod til hans Raadighed, er der ingen Tvivl om, at han med Lethed havde kunnet besejre disse Øboere, som kun var bevæbnede med Spyd og Køller; men han vilde nødig udgyde Blod. Han faldt under Udøvelsen af det Kald, der var ham betroet, og som han helt viede sin Menneskelighed og sine rige Evner;



Kaptajn Cook overfaldes og dræbes af de Indfødte paa Hawaii, Sandwich-Øerne, den 14. Februar 1779.

Saalænge Cook havde vendt Ansigtet mod de Indfødte, havde ingen været særlig dristig ved at lægge Haand paa ham; men hans Fald var Signalet til almindeligt Angreb. Med Stik og Hug i Hundredvis lem-læstede de Indfødte den Faldne, indtil Ilden fra Matrosernes Musketter og Skibenes Kanoner omsider drev dem paa Flugt. Men da havde den store Opdagelsesrejsende forlængst draget sit sidste Suk.

Saaledes døde Kaptajn James Cook den 14. Februar 1779. Han faldt som et Offer for sin Menneske-

og hans to Skibe „Resolution“ og „Discovery“, der med deres Navne saa træffende betegnede hans Hovedegenskaber — Beslutsomhed og Opdagelse — vendte efter denne sørgelige Tildragelse paa Sandwich-Øerne tilbage til England under Kaptajn Clerke's Kommando for at bringe Fædrelandet Efterretning om, at en af dets bedste Sønner havde ophørt at leve.

Som Søfarer og Opdagelsesrejsende maa James Cook ogsaa siges at staa som jævnbyrdig med Columbus, Magellan og Vasco da Gama. O. J.



En Paroply kan ogsaa bruges til Vands

Filatelisters Ærgrelser er nu forbi.

Stenders nye Danmarks-Album

er udkommet

Endelig er de Ulemper, som hidtil fandtes ved de forskellige Frimærke-albums, afhjulpet, idet dette Album udmærker sig ved følgende Fortrin:

1. Praktisk Format og overskuelig Opsætning.
2. Illustreret og trykt paa svært, træfrit Papir.
3. Løslade-System, saaledes at Albummet stadig kan føres à jour.
4. Baaede for Begyndere og Viderekomne, idet Albummet omfatter alle Hovednumre for sig samt Varieteter paa særskilte Blade.

Pris med 36 Blade: Kartonnet Kr. 5.00.

Skruebind „ 6.00.

Springbind „ 10.00.

Faas hos Bog-, Papir- og Frimærkehandlere

Tidsskrift for Redningsvæsen

Udgaar maanedligt

Kr. 2.50 aarligt

Bestilles

hos Postvæsenet



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

(Fortsat)

De svenske Feltpost-Svarmærker.

De næste Feltpostbreve, Efteraaret 1939, var trykt i Bogtryk med Gummiklichéer i blaa Anilinfarve. Klichéen adskiller sig fra de tidligere ved noget fyldigere Bogstaver. Papiret er dels et lyst, graabrunt glat Papir (de først trykte Breve), dels et tykkere, mere gulligt Papir (de sidst trykte Breve). Mærket,



Fig. 1.

Fig. 1, ser saaledes noget grovere ud end de hidtil udkomne, og Farven varierer ikke saa lidt mellem mælkeblaa-graa-blaa og ultramarin-graablaa. Midt i November 1939 kom en ny Udgave, der kendetegnes ved at Afklipningsrammen ikke bestaar af Linier, men er punkteret. (Fig. 2 i „Vikingsen“ Nr. 24 af 15. December 1940). Trykkeset er Offset, ret skarpt, Farven fra mørkblaa til blaa og matblaa. Der findes to Typer, paa den ene er Afstanden mellem de to lodrette Afklipningslinier 50,5 mm, paa den anden (seneste) Type 28,5 mm. Farven er uheldigvis paa nogle af Feltpostbrevene blevet saa mørk, at man kun vanskeligt kunde se Afstemplingen, og et nyt Oplag blev derfor udsendt. Farven paa dette var grønlig lysblaa. Man var ogsaa utilfreds med de punkterede Afklipningslinier, og derfor blev der i dette sidste Oplag indridset Streger mellem Punkterne, saaledes at Rammen nærmest ligner en Række Morsetegn.

I Sommeren 1940 fremkom endnu en Udgave, og paa denne bestaar Afklipningsrammen af en Række nærlig ens, ca. 2 mm lange, ret fine Streger. Farven varierer mellem mat lysblaa og ultramarinagtig lysblaa. Papiret er — ligesom Papiret til foran nævnte Udgave med de indridsede Streger i Punkteringen — lysbrunt og glat.

Endelig kom i Slutningen af August Feltpostbreve paa lignende Papir som de sidste to Udgaver, men

med Mærket trykt i smaragdgrøn Farve som Frimærket 145 Øre. Afklipningsrammens Linier her er som den foregaaende Udgaves.

Feltpost-Svarmærkerne vil sikkert med Tiden blive et meget interessant Speciale — endnu kan Mærkerne faas for en rimelig Pris, men der er ingen Tvivl om, at de vil gaa i Vejret i Løbet af faa Aar.

Skandinaviske Nyheder.

DANMARK. De med Længsel imødesete provisoriske Frimærker udkom den 12. December. Det blev 6 Øre paa 7 Øre, grøn; 6 Øre paa 8 Øre, graa; 15 Øre



Type I. Type II.

Fig. 2.

paa 40 Øre, grøn, Type I; 15 Øre paa 40 Øre, grøn, Type II og 40 Øre paa 50 Øre, blaa. — 6 Øre paa 8 Øre, graa, blev udsolgt fra Postvæsenet efter tre Dages Forløb. Dette skyldes dels, at Oplaget var forholdsvis lille, men maaske ogsaa den Omstændighed, at Prisen for ubrugte Eksemplarer i et af vore danske Kataloger var ansat til Kr. 0,80 pr. Stk. Dette var naturligvis en Trykfejl, der skulde have staaet Kr. 0,08. Det er sandsynligt, at der af den Aarsag er opkøbt adskillige Ark i Spekulationøjemed. Forøvrigt er der konstateret en Fejl i Overtrykkeset 6 Øre paa 8 Øre, idet der paa Mærke Nr. 99 i Arket findes et Hak i Overkant af 6-Tallets øverste Buc. Af 15 Øre paa 40 Øre, grøn, bliver Type I utvivlsomt den bedste.



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.

LXV

Amerikan Sjip Mermaid, Kalkutta.

Kære Moder!

Allerførst siger jeg mange Tak for Dit kære Brev, som jeg fik i Gaar, og som ogsaa var paa høje Tid, for vi har udlosset vores Huder for længe siden og er i fuld Gang med og tage Baglast ind, saa det varer ikke mere end som et Par Dages Tid, førend vi stikker til Søs igen, vad jeg heller ikke er ked af, for her er ikke til og være for Varme og daarlig Luft, saa man hele Tiden selv gaar og synes, at man ikke er rigtig rask. Jeg tror ogsaa, at hvis vi skulde ligge her ret meget længere, saa vilde det ende med Kolera for os allesammen. Der er nemlig flere af os, som allerede



Der er flere af os, som allerede har haft Kollerine.

har haft Kolerine, kære Moder med en forfærdelig Mavepine, som Kolera alle-tider begynder med, efter vad jeg har hørt saa meget om i den Tid, at vi har lagt her. Jeg kan ikke blive rigtig klog paa, hvor det er at vi skal hen herfra. Det er nemlig til en Plads, som at der hedder Ternate, og den skal ligge paa nogen Øer, som hedder Molukasserne, efter vad Andenstyrmand Mister Simsen siger. Lasse siger, at det kun er paa Amerikansk, at de hedder saadan, for alle andre Mennesker kaller dem Mamelukkerne, men jeg kan nu hverken finde Molukasser eller Mamelukker paa mit Asienskort i mit Skoleatlas, som jeg jo har endnu, og hvor jeg ellers alle-tider plejer og se, hvor jeg er i den hvide Verden. Det er jo ganske vist ogsaa kuns et lille Landkort, kære Moder, som der sælfølgelig heller ikke kan være Plads til alting paa; men efter vad jeg kan forstaa af det, jeg har hørt, saa skal disse Molukasser eller Mamelukker eller vad de nu hedder være nogen af de øst-

ligste Øer i Ostindien. Vad vi skal laste der, kan jeg heller ikke faa noget bestemt og vide om. Nogen siger, at vi skal have Kaffe, andre siger Te, men Lasse paa-staar bestemt, at paa Mamelukkerne vanker der ikke andet end som Kanel og andre Slaks Krydderier. Jeg har spurgt vores Andenstyrmand Mister Simsen om, vad for en Adresse, at der kan sendes Breve til; men han siger, at det kan slet ikke nytte noget og sende Breve ud til Molukasserne fra Europa, for de naar ikke derud, førend Mermaid er sejlet derfra igen.

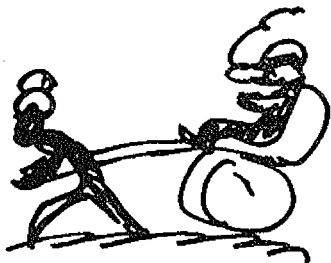
Vi har nu lagt her i Kalkutta i godt og vel en Maaned, men jeg har kuns været i Land en eneste Gang, og det var en Søndag sammen med Lasse og mine to andre svenske Skibskammerater, som hedder Kalle og Johan, men som imellem os forude i Lukafet kalles Tjarli og Djon. Ellers hedder de jo Nilson og Lindkvist til Efternavn, naar det er Styrmandene, som at



Kongen over Indien, som her kaldes Vejsrøj.

der taler til dem, ligesom Lasse ogsaa hedder Moberg, og jeg hedder Køje. Der er ikke saa faa pæne Steder og Gader med nydelige Bygninger her i Kalkutta, men det er altsammen kuns for de fine Folk, og der bor ogsaa Kongen over Indien, som kaldes Vejsrøj, for Kalkutta er nemlig Hovedstaden i hele Indien. I den anden Ende af Kalkutta, som kaldes De blak Sitty, som betyder den sorte By, bor jo alle de Indfødte, som jo næsten ogsaa er lige saa sorte som Negere. Den Del af Kalkutta er der sælfølgelig ikke megen Stads ved, for det er kuns smaa Huse i en hel Masse snævre og beskidte Gader, hvor der alle-tider er en forfærdelig Spektakel og Raaben og Skrigen af alle de forskellige Slaks Indfødte, som det vrimler med der, for der lever jo baade Braminere og Muhamedanere og Arabere og Kinesere imellem hinanden i en Pærevælling. De ser allesammen ud til og være meget fattige, men de bestiller vist heller ikke ret meget, vad de vel heller ikke behøver, for Tøj har de jo ikke ret meget Brug for, og de lever ikke af andet end som Ris, som ingenting koster i Indien. De eneste, som jeg har set, at der rigtig bestiller noget, det er nogen som kaldes Kulier, og som render rundt med nogen smaa tohjulede Vogne, som de spænder sig selv for ligesom

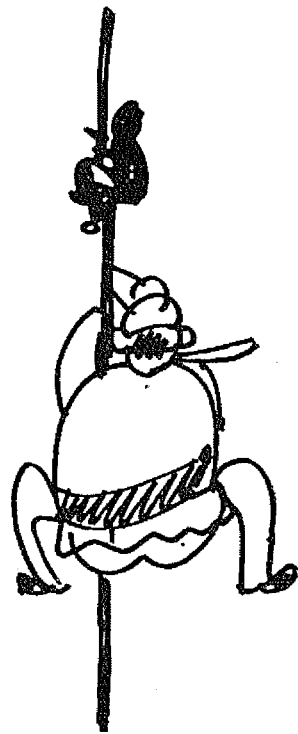
Drosjeheste. Det er ogsaa den eneste Slaks Drosjer, jeg har set i Kalkutta, og der kan kuns være en Passasjer i hver. Saadan en lille tohjulet Vogn med en Kuli for kalles en Riksjov, og mig og Lasse og Kalle og Johan syntes jo, det kunde være sjovt og probere saadan en Befordring. Vi lejede saa hver en Riksjov for en Rupi til hver af os, som ikke er mere end godt



Kulierne sprang afsted med os i strakt Karriere.

og vel en Krone, og jeg skal lige love for, at vi fik Køretur for Pengene. — Kulierne sprang afsted med os i strakt Karriere, saa Sveden haglede ned af deres nøgne Overkrop, for de havde nemlig ikke andet paa end en stor Straahat og et Par tynde Lærredsbukser, som kuns naaede dem til midt paa Laaret. Det var en vældig sjov Køretur, for de løb ligefrem Kapløb med hinanden Gade op og Gade ned, og de raabte og skreg hele Tiden for og faa Folk til og flytte sig for os, der nok saa nydelig sad og tronede i Enspænderne som nogen andre Grosserer, som at der kørte i Skoven. De rendte igennem en hel Masse Gader med os og et langt Stykke uden for Byen og tilbages igen, og paa Vejen kom vi forbi et vældigt flot Tempel med en stor Stenfigur udenfor, som, efter vad Lasse sagde, skulde forestille en Afgud, som kalles Buda, og som Braminerne tilbeder ligesom Krokedillerne i den hellige Flod. Det var en meget sjov Figur af en tyk Mand, kære Moder, som sad paa den bare Maas og bredte sig paa en Trappesten med Benene over Kors foran sig. Vi kom ogsaa forbi en indisk Tryllekunstner, som havde samlet nogen Tilskuere, som han lavede en hel Forestilling for lige ved Siden af Vejen, som at vi kørte paa. Vi stoppede sælfølgelig ogsaa for og se, vad han lavede., Jeg har jo set ikke saa lidt rundt om i den hvide Verden i den Tid, som at jeg har sejlet til Søs, og der er jo ogsaa meget af det, kære Moder, som har været saa mærkeligt, at jeg godt kan forstaa, at der er mange Landkrabber, som at der har troet, at det var bare Løjn og Pral altsammen, vad jeg fortalte dem. Men jeg vil sige Dig, kære Moder, at det som vi saa den Tryllekunstner lave var saa mærkeligt, at vi ikke vidste, om vi kunde tro vores egne Øjne, og jeg har siden ikke været helt sikker paa, om det ikke altsammen er noget, som jeg har gaaet og bildt mig selv ind; for nu skal Du bare høre, vad vi saa. Se først tog Tryllekunstneren et langt Tov og hev det saa højt op i Luften, at vi ikke kunde se Enden paa det, og der blev det hængende frit i Luften. Saa kommanderede han en lille Dreng, som hjalp ham, til og klatre op af Tovet, vad Drengen ogsaa gjorde, indtil han ogsaa tilsidst forsvandt for vore Øjne. Bagefter klatrede saa Tryllekunstneren selv op med en stor Kniv imellem Tænderne; og da han var kommen et godt Stykke op, kappede han Tovet over og lod sig glide ned til Jorden igen af Stumpen, som han saa halede ned til sig, og nu kunde vi tydelig høre, at den lille Dreng skreg oppe i Luften, men vi kunde ikke se ham. Saa gik Tryllekunstneren hen

og aabnede Laaget paa en Kurv, som hørte med til hans Grejer, og ud af den kom der først kravlende en hel Masse modbydelige Slinger, og lige bagefter kom den lille Dreng nok saa fornøjet springende ud. Det var vel nok noget mærkeligt noget, kære Moder, som man jo ikke rigtig ved, vad man skal tro om. Da den Forestilling saa var forbi, gav Tryllekunstneren sig til og blæse paa en Træfløjte, og lige med det samme kom alle Slingerne hen til ham og rejste sig op paa Halen, og saa stod de saadan og dinglede frem og tilbage i Luften ligesaa længe som at der blev spillet paa Fløjten. Det er det mærkeligste af det, som at jeg har oplevet her i Kalkutta, kære Moder, som at jeg altsaa ikke rigtig ved, vad jeg skal tro om; og da vi havde set det, lod vi vores Kulier trække os tilbages til Byen, og saa var det forbi med den Landgangstur, vad det ogsaa er med og skrive for i Dag; men jeg skal nok lade Dig høre fra mig igen, naar vi kommer til Mamelukkerne. Hils nu hele Familien, og selv være Du hilset paa det kærligste fra Din hengivne Søn



Bag efter klatrede saa Tryllekunstneren selv op.

Peder Køje

Æbel Semand.

Deres

Bankforretninger



ordnes hurtigt og sikkert af vort Hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

33 Afdelinger i København og Omegn

54 Filialer og Kontorer i Provinsen

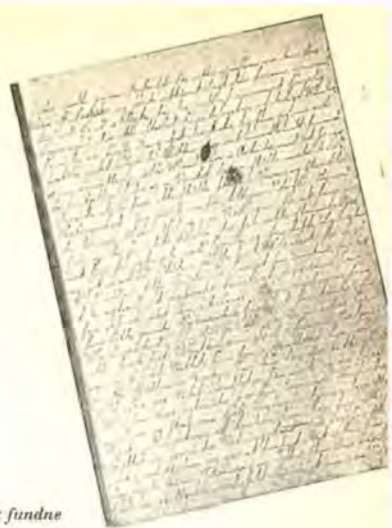
HANDELSBANKEN

En gammel Sømands Optegnelser

Udtog af August Ludvig Dall's Sømandsliv fra han i Aaret 1865 begyndte dette som Jungmand med Barken »Foreningen« af København. Optegnelserne fundet under Pulterkammerrydning 1940.

Optegnelser

En Side i Faksimile af det fundne Manuskript til »En gammel Sømands Optegnelser«.



(Fortsat).

IX.

Hjemreisen.

LÆGEN havde opfyldt min Bøn. Jeg var igjen rask og var kommen i Land fra Hospitalskibet, og glad var jeg. Med raske Skridt ilede jeg tilbage til mit Skib, som, imedens jeg havde været fraværende, havde skiftet Plads, idet det var kommen op paa en Patent-Slip for at blive efterset under Bunden. Jeg kom akkurat, som det var færdigt, og var med til at lade det rende i Vandet igjen.

Saa forhalede vi »Foreningen« op i London Dock igjen, og paa Vejen dertil fik jeg at vide, at Kaptajnen endnu samme Aften skulde gaa med Dampren til Kjøbenhavn, og at hele Besætningen med Undtagelse af Andenstyrmand og mig forinden skulde mønstres af. Det var Mening, at jeg skulde koge for Andenstyrmand og mig selv, hvilket altsaa vil

sige, at jeg skulde blive i London en hel Maaned endnu, indtil Kaptajnen kom tilbage med nyt Mandskab, hvorefter jeg først kunde faa Lov til at rejse hjem. Dette anstod mig jo ikke rigtigt ligestrax, men herved var intet at gjøre, og jeg fandt mig ogsaa snart i min Skjæbne.

Efter nogen Tids Forløb overraskedes jeg en Dag ved, at der var kommen en Herre ombord — en Kaptajn J....., som Andenstyrmand præsenterede mig for, og som han senere fortalte, at Rhederiet havde sendt til London for at føre »Foreningen« til en Kulplads og faa den la-

stet, medens vor gamle Kaptajn var i Kjøbenhavn, saa at Skibet kunde være klar, til han kom tilbage igjen; men dette blev ikke til noget, da vor Gamle allerede havde sluttet Fragt, førend han rejste hjem.

Saa slog Kaptajn J..... sig til Ro ombord og ventede paa nærmere Ordre, og imidlertid gik Tiden. Med Hensyn til min nye Bestilling som Kok i Resten

af den Tid, vi lå i London, saa skal jeg ærligt tilstaa, at det sommetider kneb lidt for mig med at klare Ærterne, uden at de blev lidt svedne. Jeg havde jo heller ikke lært noget i den Profession, uden hvad jeg sommetider havde luret vores gamle Kok af, naar jeg af og til i koldt Vejr havde faaet en Mundfuld Varme hos ham inde i Kabysen. Andenstyrmand hjalp mig jo nok en Gang imellem, og det gik ogsaa meget godt; men selv om Kaptajn J.....

ogsaa tit roste mig for min Mad, var jeg alligevel ikke særlig begejstret for det Kogeri, og jeg længtes meget efter at blive fri for det, hvilket dog ikke syntes at skulle ske foreløbig, for den ene Dag gik efter den anden.

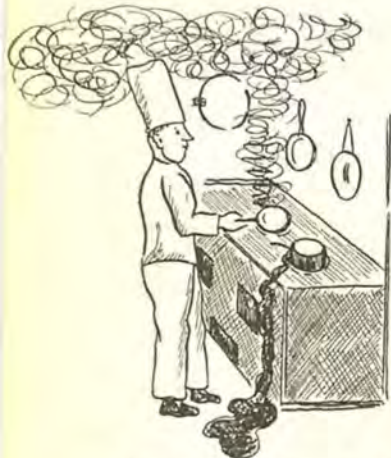
Men en skønne Formiddag kom alligevel det nye Mandskab ombord og meldte sig, og samme Eftermiddag ankom vor gamle Kaptajn og bragte mig

Budskab om, at min Forløsningstid var inde, og at jeg nu snart skulde rejse hjem, hvorover jeg naturligvis blev meget glad; og jeg blev det endnu mere ved at høre, at jeg efter en Ferie paa nogle Uger skulde ombord i en ny Brig, der blev bygget for Rhederiet, og som Kaptajn J..... skulde føre.

Den næste Dag var jeg med den Gamle og Kaptajn J..... oppe i Byen og blev eqviperet som fuldstændig Mode-Herre for en Del af min egen Afregning, da det var min gamle Kaptajns Ønske, at jeg skulde rejse fra ham lige saa pæn, som han havde modtaget mig fra Hjemmet. Jeg saa ogsaa rigtig godt ud, hvorover den Gamle var ikke saa lidt stolt, da jeg jo spadserede med ham og min nye Kaptajn hele Tiden; og han lagde jo ogsaa Mærke til Forbavselsen hos alle hans Bekjendte, som vi mødte, og som forespurgte om, hvem jeg var — og til deres Studsen,



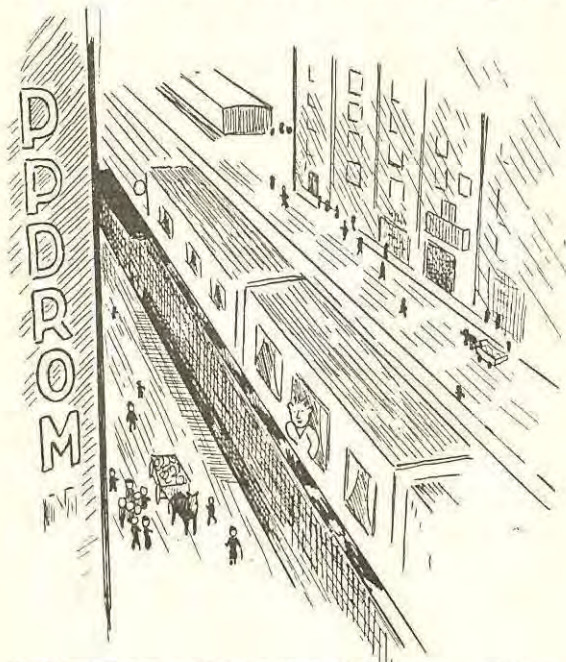
Jeg saa ogsaa rigtig godt ud.



Det var Mening, at jeg skulde koge for Andenstyrmand, og jeg fandt mig ogsaa snart i min Skjæbne.

naar han med et lille polisk Grin svarte: „Det er en af mine Jungmænd.“

Imidlertid nærmede Dagen sig, da jeg skulde rejse hjem med Damperen, hvor ombord min Fætter var Styrmand, og med ham havde jeg truffet den fornødne Aftale. „Foreningen“ skulde jo ogsaa forlade London, og den sidste Nat befandt jeg mig der ombord og vaagnede først den næste Morgen, da den lod



Vi kjørte langs med det øverste af Husene, saa vi kunde se lige ned til Folk; ved hvilken Lejlighed jeg gjorde flere Observationer.

sit Anker gaa ved Gravesend, hvortil den var sejlet tidligt om Morgenen, medens jeg havde sovet.

En Times Tid efter, at jeg var tørnet ud, var jeg henne hos Kaptajnen og fik min Søfartsbog med et nydeligt Bevis i. Dernæst fortalte han mig, at jeg om lidt skulde følges med ham og Kaptajn J..... i Land, og saa skulde vi alle tre tage med Toget op til London igjen, hvor vi saa skulde skilles. Jeg tog saa Afsked med alle de nye Folk, af hvem jeg modtog Hilsener og Breve til Slægtninge i Kjøbenhavn — og dernæst en venlig Afsked med Førstestyrmanden, som jo tidligere ogsaa havde været min Andenstyrmand, hvorefter vi stødte fra Borde i en Pram, der havde losset noget Kram ombord, som først skulde tages ind ved Gravesend.

Vi naaede jo snart Land, hvor vi løste Billetter til Toget. Raskt rullede vi saa afsted, og med en vemodig Glæde tænkte jeg paa, at jeg nu forlod det Skib, som havde været mit Hjem i saa lang Tid, og uvilkaarligt mindedes jeg den Dag, da jeg rullede med den sjællandske Jernbane fra Kjøbenhavn for at begynde min første Udvandring i Livet som uerfaren Dreng — og nu min Hjemkomst — om ikke som

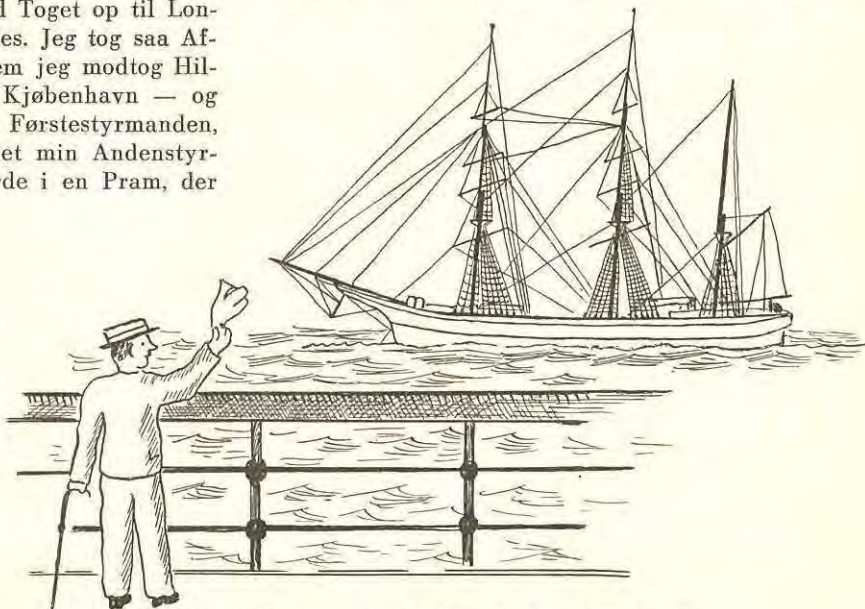
Mand saa dog et ungt Menneske med en Smule klarere Blik for, hvad Ens egne Kræfter duer til. Mine Følelser vare omdrentret ens — set fra forskjellige Sider. Den Gang tænkte jeg med Begejstring paa Sølivet med dets Eventyr — ledsaget af en Smule Sorg over at forlade Hjemmet, hvilket jeg ikke vidste at skatte den Gang, som jeg burde. Nu var jeg paa Vejen hjem, og det var mig en stor Tilfredsstillelse, at jeg, saa godt som jeg havde kunnet, havde opfyldt de Pligter, jeg var kaldet til; og med Glæde tænkte jeg paa Sammenkomsten med mine Kjære i Hjemmet, hvilke sidste Tanker aldeles bortvejrede den Smule Mismod, der havde samlet sig hos mig ved Tanken om Skilsmissen fra Skibet.

Efter en hurtig Kjørsel paa en Times Tid, under hvilken vi hele Tiden havde kjørt langs med det øverste af Husene, saa vi kunde se lige ned til Folk, og ved hvilken Lejlighed jeg gjorde flere Observationer, ankom vi til London. Fra Stationen styrede vi vore Skridt hen til en Conditør, hvor Kaptajn J..... bestilte Kaffe og Kager, som vi nød under en gemtylig Passiar.

Da vi vare færdige der, fulgtes vi ad et lille Stykke ned ad Gaden, indtil vi kom til et Hjørne. Her lænede min gamle Kaptajn sig op imod en Milesten, som var der, hvorpaa han kaldte paa mig. Først ønskede han mig nu Farvel, og han ledsagede dette Ønske med Haabet om, at alle de Kaptajner, som jeg maatte komme til at fare med, vilde holde ligesaa meget af mig, som han gjorde, og med Taarer i Øjnene tilføjede han:

„Jeg har haft mange Dreng med mig i min Tid, men ingen, som det bedrøver mig saa meget at skilles fra som Dig, hvorfor Du ogsaa trøstigt kan komme til Din gamle Kaptajn, hvis at Du trænger til Hjælp — ligemeget i hvilken Stilling Du er, og hvor Du end opholder Dig i Verden. Og nu Gud være med Dig, og lad mig snart se Dig igjen ligesaa sund og rask, som Du er nu — og ligesaa vel tilfreds med Din Stand.“

Jeg takkede ham rørt for hans Ønsker og tillige



Med mit Lommetørklæde tilvinkede jeg „Foreningen“ mit sidste Farvel.

for den Tid, jeg havde været med ham, hvorefter vi skiltes med et Haandtryk og jeg med et tungt Hjerte over at skulle forlade denne Mand, som havde givet mig saa mange Prøver paa sit faderlige Venskab og Troen paa en lykkelig Fremtid, hvilket sidste jeg imidlertid lagde i Guds Haand.

Efter at jeg havde forladt dem, gik jeg lige direkte ombord i „Valdemar“, som var Damperens Navn, og der blev jeg ombord Resten af Dagen, da jeg fik at vide, at den skulde gaa den næste Morgen tidlig. Om Aftenen kom Kaptajn J.... ombord, for han skulde jo ogsaa rejse med hjem og overtage sit nye Skib. Jeg var tidlig oppe den næste Morgen og overværede Afsejlingen, hvorefter jeg meget opmærksom fulgte Farten ned ad Themsens, hvorpaa der var et mægtigt Liv med Lægttere, Robaade og mindre Sejlfartøjer, som „Valdemar“ hele Tiden maatte gaa af Vejen for. Ved Gravesend passerede vi tæt forbi mit gamle Skib, som laa til Ankers der, og med mit Lommetørklæde tilvinkede jeg „Foreningen“ mit sidste Farvel.

Hen ad Aften blæste det saa haardt, at vi maatte ankre ved Udløbet af Themsens, da „Valdemar“ ikke kunde arbejde sig frem mod den høje Sø. Hen paa Natten lettede vi igjen, men maatte derpaa atter gaa til Ankers om Morgenens, da der var noget i Vejen med Maskineriet. Dette, kan man jo nok tænke, var mig svært imod, da jeg jo paa Længselens Vinger svingede mig langt forud for Damperen. Endelig var vi da klar med alle Ubehageligheder. „Valdemar“ havde Ræer paa Fortoppen — Fokkeraa, Mærseraa og Bramraa, og jeg fik snart at mærke, at den ikke bare var rigget saadan for Stadsens Skyld, som der vistnok er mange, der tror, at Damperer med Ræer er. Med en rask Sydvester agterind skummede det let lastede Skib for Fok og Mærsejl og fuld Kraft paa Maskinen over Nordsøen.

Omdentrent hvor Elben løber ud i Nordsøen, opdagede vi en Brig, hvis Stormast var gaaet overbord, og som ikke havde andre Sejl til end sin Fok. Vi bar over imod den, og da vi var kommen den paa Prajehold, saa vi, at der sad nogle Folk ved dens Skyllight agterude med en Flaske, som gik fra Haand til Haand, og hvoraf de flittigt drak og syntes helt glade ved Tilværelsen.

„Da nu „Valdemar“'s Kaptajn prajede over til Briggen og spurgte, om den var læk, og om der ønskedes Assistance, rejste en af Folkene derovre sig og svingede med Flasken, idet han raabte, at Briggen var saa tæt som en Potte, og at de ikke der ombord brød sig om nogen som helst Hjælp. Derefter lod de Briggen falde af ned imod os, og den vilde være kommen lige for Boven af Damperen, hvis ikke Kaptajnen havde slaæet fuld Kraft frem til Maskinen,

hvilket imidlertid ikke forhindrede den i at skure langs Siden paa os, hvorved dens Mærseraa fiskede „Valdemar“'s Mærsejl og rev det i Stykker, medens paa samme Tid hans Fokkebrase skar ud og var lige ved at komme i Skruen. Tilsidst tærnede den saa haardt an heune Agter hos os, at en Plade i Damperens Skrog fik en stor Bule, hvilket havde til Følge, at vi endnu en Gang maatte ankre i et Par Timer for at udbedre Skaden. Briggen var imidlertid sakket agterud, og førend vi forlod Stedet, saa vi, at et



Tidlig om Morgenens passerte vi Kronborg.

Par Hamburger-Fiskere havde faaet den paa Slæbetoug for at bringe den i Havn.

Den næste Dag om Middagen passerte vi Skagen, og her friskede Vinden op og blev contrair, saa Sejlene maatte hjærges. Paa Vejen ned igjennem Kattegat den sidste Nat fik jeg ikke megen Søvn i Øjnene. Hvert Øjeblik maatte jeg op paa Dækket for at se, hvorlangt vi var kommen, omendskjønt det var ravende mørkt, saa jeg ikke kunde se det ringeste. Men jeg havde nu ingen Ro paa mig, og jeg syntes ogsaa, at det vilde være en stor Skam efter saa lang Tids Fraværelse at komme sovende hjem til sit Føde-land igjen.

Tidligt om Morgenens passerte vi Kronborg, og jeg syntes aldrig, jeg havde sejlet saa langsomt som det sidste Stykke Vej ned igjennem Øresund. Men endelig var jeg da atter i Kjøbenhavn, og jeg var saa lykkelig, at jeg knapt vidste, hvad Ben jeg skulde staa paa. Mit første Blik traf vores gamle Karl, som tog imod mig og fulgte mig hjem. Da jeg kom til vort Hus, styrtede jeg op ad Trapperne, og sprang forbi Pigen og min yngste Broder, som stod i Døren, og idet jeg tilraabte dem: „Goddag!“ rendte jeg igjennem et Par Værelser, hvorefter jeg fandt min Moder i det inderste i sin Seng, da det endnu var tidligt paa Morgenens.

Hvad der herefter fulgte, er unødvendigt at skrive. Kort sagt — jeg forblev hjemme i fem Uger, hvorefter jeg kom ombord i en ny Brig ved Navn „Dronning Louise“.

Fortsættes.

Læs

Sejl og Motor — det fuldendte Sejlsportsblad

STOW AWAY'S

Af
HANSEN VILDROSE

(Slut).



III. af Schosler Pedersen

Jeg satte igen Hænderne for Munden — samme Stilhed som før, ikke engang et Ekko fandt det Ulejligheden værd at efterabe mit Nødraab. Jeg erindrer ikke, om jeg bandede, det vilde vel heller ikke have hjulpet stort, om jeg havde udløst min Ærgrelse paa den Maade, men jeg erindrer, at jeg huggede min Pejlestok ned i den slimede Masse og saa den et Øjeblik efter komme op igen og lægge sig dovent til Rette i Vællingen. Grøften eller Kanalen maatte være meget dyb. Jeg kunde selvfølgelig kaste Tøjet og svømme over den, men Erindringen om en lignende Situation nogle Aar tidligere i Bolivias Urskov betog mig Lysten til at vove Forsøget, og i Stedet for besluttede jeg mig til at dreje til venstre og følge Vandløbet. Jeg syntes, at Jordsmonnet sænkede sig lidt i den Retning.

Skyggerne begyndte at blive lange, Moskitoerne at blive mere glubske, og min Kniv var saa sløv, at den næppe kunde file en Kvist over, men frem skulde jeg, og fremad gik det, men desværre altfor langsomt. Det slimede Vand blinkede op til mig fra sit hemmelighedsfulde Dyb, og hver Gang jeg saa til den Side, blev min begyndende Tørst værre og værre, og flere Gange kunde jeg næppe holde mig fra at stikke Ansigtet ned under den modbydelige Overflade og suge nogle Mundfulde af det grumsede Fluidum i mig. Det var kun Erindringen om tidligere Situationers uheldige Udfald, der fik mig til at stramme mig op og modstaa Fristelsen.

Der var vel gaaet et Par Timer med denne vekselvise Skæren Grene og Raaben ohoj og Stirren skævt til Vandfladen, da jeg pludselig stoppede op

midt i et Raab og saa mig omkring. Et eller andet Sted i Omegnen blev mit Raab besvaret, men til at begynde med syntes jeg, at det kom fra den Kant, hvor jeg havde begyndt min Vandring langs Kanalen. Jeg gentog Raabet, der straks blev besvaret. Det lød svagt, men dog tydeligt nok til, at jeg kunde pejle Retningen. Nu kom der Fart baade i Kniven og i mine Bevægelser gennem Krattet. Jeg arbejdede som en gal, mens jeg af og til standsede og raabte og fik Svar. Da jeg endelig naaede frem, lignede mine Klæder, og for Resten vist hele min Person, mest af alt en Kornsæk, som en Hønsflokk havde haft under velvillig Behandling i længere Tid. Men Skidt med det, nu var jeg naaet ud af Hængesækken, saa naaede jeg vel ogsaa frem til Skibet og nogle andre Klæder. Men selv om min Tilstand var temmelig medtaget, var den dog for intet at regne mod det Syn, jeg blev stillet overfor.

Mellem nogle høje Palmer i en lille Sænkning i Jorden i Udkanten af Krattet var der spændt nogle gamle Sækkerake, der skulde forestille Taget over en Slags Hytte, hvori tre Mænd af højst forskellig Alder og Udseende havde slaaet sig ned om et rygende Baal, hvorover der var hængt en stor Blikdaase fuld af grønne Majskolber. Jeg saa ved første Øjekast, at de ikke var Cubanere, men hvad de ellers var, kunde jeg selvfølgelig ikke straks afgøre. De to var saa lyse i Haartoppen som Skandinaver og med blaa Øjne, men den tredie, en lille sortsmusket Person, lignede mere en Armenier eller Tyrker, der i lang Tid havde været udelukket fra Brugen af Badevand. Fælles for

dem alle var dog Udseendet i Klædedragten, der kun bestod af en gammel Sukkersæk, som Bundhjørnerne var skaaret af og som de havde stukket Benene igennem. Jeg var jo ligefrem selskabsklædt i mine Pjalter ved Siden af disse Mænd. Ved første Øjekast løb Ordet „Spedalske“ gennem min Hjerne, men jeg opgav hurtigt den Tanke — der findes ingen Spedalske paa Cuba.

Jeg hilste dem paa Spansk, de svarede i samme Sprog, men deres Udtale røbede dem. Spansk var ikke deres Modersmaal.

Hvorledes man indleder en Samtale under lignende Forhold, er vist lettere at forestille sig, end det er at forklare, men den kom vi dog hurtigt igennem, og jeg slog mig ned ved Siden af dem under Sækketaget og tømte deres Vanddaase i nogle lange Drag.

Selvfølgeelig var jeg nysgerrig efter at faa at vide, hvorfor de opholdt sig her og i den sørgelige Forfatning, og det varede heller ikke længe før den ældste af dem, den mørke, fortalte mig deres Historie.

Han var selv Tyrker, de to lyse var Grækere, de havde alle tre gjort Rejsen sammen til Habana fra Grækenland med en italiensk Passagerdamper. Deres egentlige Maal var henholdsvis Philadelphia og Newport News i U.S.A., hvor de havde Familie, men hvortil de ikke kunde faa Indrejsetilladelse. De havde alle haabet paa, at de som saa mange andre nok kunde faa en Chance fra Cuba til det forjættede Land. De havde Penge nok til at bestikke en Skibsbesætning med og Tid nok til at vente til den gunstige Lejlighed kom. De fandt dog hurtigt ud af, at i Habana kunde det ikke nytte noget at blive, der var Chancerne alt for minimale, men i Pasta Illo ved Byen Newittas skulde det være lettere, havde en gammel Sømand fortalt dem; altsaa pakkede de deres Habengut og tog paa ny af Sted med en af Kystbaadene. Der gik en Uge, og der gik to Uger, de var snart om Bord i den ene, snart i den anden Damper og snakkede godt baade for Officerer og Mandskab. Det første Resultat af alle Samtalerne var stadig det samme: De skulde træffe nogle af Skibets Besætning paa et nærmere aftalt Tidspunkt oppe paa en bestemt Restaurant. Det andet Resultat blev, at de hver Gang maatte betale en større Regning for diverse Drikkevarer, og Slutresultatet blev i alle Tilfælde, at naar Skibet afsejlede, stod de tilbage paa Kajen og saa længselsfuldt efter det. Saaledes gik det nogle Maaneder, deres Pengebeholdning svandt betydeligt ind, men endnu havde de dog hver for sig saa meget tilbage, at de kunde klare Begreberne, selv om de skulde betale et Par Stykker af de uundgaelige Restaurant-Regninger.

Endelig syntes Heldet at tilsmile dem. En Søndag Morgen for nogle Maaneder siden kom en stor Damper i Havn, den skulde direkte til Charleston, den skulde kun laste nogle faa Hundrede Sække Sukker og vilde allerede være klar til at stikke i Søen næste Dags Eftermiddag. Paa deres Henvendelse om at faa

Lov til at komme med til U.S.A., fik de et opmuntrende Smil og et halvt Løfte, og det endda af selve 1ste Styrmand, han kunde dog ikke give dem bestemt Besked, men de kunde træffe ham oppe ved et nærmere betegnet Hotel i Newittas om Eftermiddagen, saa skulde han i Mellemtiden sondere Terrænet. Jo, det med Hotellet kendte de udenad, men Chancen var der, og da det denne Gang var en Styrmand, der stod bagved Foretagendet, skulde deres Forsvindingsplaner maaske endelig lykkes.

De traf Styrmanden paa Hotellet, men hvad der var lige saa vigtigt for dem var, at han havde gode Nyheder til dem. De skulde blot opholde sig i Nærheden af Skibet næste Formiddag ved Ellevetiden og have deres Kluns med sig, saa skulde han nok sørge for Resten. — Nej, han vilde ingen Penge have, han havde selv været paa den samme flere Gange, saa han vidste, hvad det drejede sig om for dem. Vilde de spendere noget, kunde de vente med det, til de var kommet til Charleston.

Allerede samme Aften slog de Lejr bag et af de store Pakhuse for Enden af den lange Træbro, som Skibet laa fortøjet ved. De var saa opfyldt af Haab og Spænding, at de næppe ænsede de Milliarder af Moskitos og Sukkerlopper, der i Nattens Løb stak og gnavede deres Legemer til blodigt Kød, de skulde jo snart gense deres Familie i U.S.A., saa hvad gjorde et Stik eller et Bid mere eller mindre.

Næste Formiddag saa den af dem, der havde Udikik med Skibet, Styrmanden staa paa Poopen og vinke efter dem, og en efter en listede de sig nærmere gennem Arbejdernes Vrimmel og om Bord i Skibet, hvor Styrmanden viste dem ind i et lille Kabeletrum helt Agter og bad dem holde sig saa stille som Mus, saa skulde det nok gaa. Var de først ude fra Kajen, skulde han nok finde et andet Opholdssted til dem. Han smækkede Døren i og overlod dem til sig selv.

Solen brændte som Ild ned paa Jerndækket over deres Hoveder og forvandlede det lille Rum til en gloende Bagerovn, Vand havde de ikke, men de skulde jo heller ikke opholde sig saa længe i Rummet, at det vilde komme til at genere dem i nævneværdig Grad. De trak en Del af deres Tøj af — hver af dem var iført flere Sæt — det var lettere at smugle det om Bord paa Kroppen end i en Kuffert eller Sæk. Da det var besørget, satte de sig igen paa hver sin Tovrulle og lyttede spændt til, hvad der gik for sig ude paa Dækket, se noget kunde de jo ikke.

Lidt efter lidt var de slumret blideligt ind efter Nattens Vaagen, men de vaagnede pludselig op ved, at en ophejset Skærstok tørnede mod Døren til deres Rum med et tordenlignende Brag. Stødet var saa haardt, at Døren gav sig og Laasen sprang op — og der sad de alle tre i fuld Belysning. Hvad der nu skete gik saa hurtigt, at de næppe fik Tid til at tænke sig om, endsige faa deres Tøj med sig. Paa mindre end et Minut havde 2den Styrmand, der dirigerede Arbejdet paa Agterdækket, sammen med Baadsman-

den og nogle Matroser lempet dem over Siden og i Land. Deres Protester og Forklaring om, at deres Tøj og Penge laa inde i Rummet, var der ingen, der forstod, og da de vilde beklage sig for Politibetjenten paa Kajen, svarede han kun ved at stikke sin lange Sabel i Bagdelen paa dem og drive dem op til Politivagten. Her fik de endelig gjort Rede for sig, men da var Skibet allerede langt fra Kajen.

Resten af deres Historie var en lang, sørgelig Remse om Sult og mislykkede Forsøg paa at snige sig bort fra Landet med tilfældige Skibe, men de var hver Gang blevet opdaget og kostede i Land. Nu sad de her i denne Hytte paa tredie Maaned og levede af, hvad de kunde tigge eller stjæle. De havde kun hver et Sæt nogenlunde ordentligt Tøj, men det turde de ikke bruge til Hverdag af Frygt for, at det tilsidst skulde blive saa medtaget, at de ikke turde nærme sig Havnen i det uden at vække Opsigt.

Jeg hørte tavs paa deres lange og sørgelige Historie, jeg havde den største Lyst til at hjælpe dem, men hvad kunde det nytte, mit Skib, en Japaner, skulde ikke til U.S.A., men til Mexico, og der havde de vel ingen Interesse af at komme over, selv om jeg vidste fra gammel Tid, at de vilde have større Chancer for at liste sig ind i U.S.A. der fra end fra Cuba.

„Tror du, at du kan skaffe os en Chance til at slippe bort fra dette Helvede?“ spurgte Tyrkeren vendt mod mig.

Jeg ved det ikke, svarede jeg, og jeg tør heller ikke love jer noget, men hvis det kun gælder om at komme bort fra Cuba, lige meget hvor hen, saa er der maaske en Mulighed. For en gammel vagiano (øvet Mand) som jeg, er det kun Børneleg at skjule en Mand, men det er altid vanskeligere, naar det gælder flere paa en Gang. Hvorfor Pokker har I ikke delt jer og søgt hvert sit Skib.

Ja, hvorfor havde de ikke det. Det var den gamle Historie om igen, de var kommet sammen, og saa var de blevet sammen, anden Forklaring kunde de ikke give, men jeg forstod det ogsaa uden yderligere Kommentarer, jeg havde selv som ung været med paa den at optræde i Flok, til Erfaringen lærte mig, at vil man noget og ønsker man at opnaa noget, skal man søge sin egen Vej og undgaa Makkerskab. Naa, det tilkom ikke mig hverken at dømme eller fordømme deres Handlemaade, og jeg følte heller ingen Trang dertil, men mere Lyst til at hjælpe dem paa ret Køl, hvis det paa nogen mulig Maade kunde lade sig gøre. Det fortalte jeg dem dog ikke noget om; hvorfor vække Forhaabninger hos disse Stakler, som maaske ikke kunde realiseres. Jeg bad dem kun vise mig den nærmeste Vej ned til Havnen og saa selv komme ned til Baaden næste Formiddag og spørge efter mig, saa skulde jeg i det mindste sørge for, at de fik et ordentlig Maaltid Mad og en god Portion med sig i Land.

En halv Time senere var jeg vel om Bord igen, og inden der var gaaet en Time, havde jeg sat min

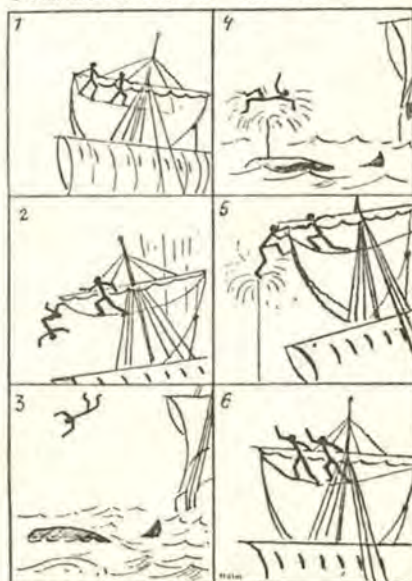
Skipper ind i de tre Emigranters Situation, dog uden at nævne et Ord om, at jeg gik med Planer om at hjælpe dem væk fra Cuba, dette Helvede, hvor de kunde faa Lov til at blive til de raadnede op, uden at nogen Moders Sjæl vilde bekymre sig om dem eller føle Interesse for enten de levede eller døde. Men hvad jeg ikke udtalte, forstod Skipper, og da han direkte spurgte mig, om jeg havde nogen Interesse i, at Gutterne fik en Chance, svarede jeg lige saa direkte ja, og tilføjede, at hvis han vilde gøre sit til at faa dem bort fra Cuba, vilde jeg tage Ansvar for dem i Tampico, hvor jeg var godt kendt med Havnepolitiet, og hvor jeg desuden havde en Landsmand nogle Leguas udenfor Byen, en god Ven af mig, der ikke vilde afslaa min Bøn om at give dem Job ude paa sin Estancia, til de kunde finde en Lejlighed til at smugle sig ind i U.S.A.

Kort fortalt; næste Dag kom de alle tre som aftalt om Bord i Japaneren og blev straks mønstret som Rustbankere for en Rejse til Mexico, og næste Uge gik de efter nogle Forhandlinger med Havnepolitiet i Tampico i Land dér og blev stuvet sammen i en lille Fordvogn, der forsvandt med dem indhyllet i en mægtig Støvsyge op gennem Byen og videre nogle Leguas ud paa Landet, hvor de foreløbig var engageret som Landarbejdere.

Samme Aften tømte Skipper, min Landsmand-Ven og jeg et Bæger paa deres Held og Lykke. Da jeg et Aars Tid senere gæstede Tampico, var de to Grækere forlængst over alle Bjerge, men Tyrkeren havde set sin Fordel i at blive i Mexico, og havde allerede begyndt for sig selv med en lille tienda, blandet Handel, og havde i Stedet for at tage til sin Familie i U.S.A. valgt det mere fornuftige at hente dem til Mexico

C. Hansen Vildrose.

SØMANDSHISTORIE · TAK FOR HJÆLPEN



Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

»Idle Hour«

(Fortsat)

19. Kapitel.

Singapore.

MONSUNEN var for Alvor ved at sætte ind, og jeg ønskede at komme til Søs igen — for hvis jeg vilde lægge Ruten gennem Rødehavet, var der ingen Tid at spille. Jeg havde skrevet til Robinson, der havde sejlet i disse Farvande i *Svaap*, og spurgt ham til Raads, og lige før vi stak i Søen, modtog jeg følgende Brev:

Kære Long!

Tak for Deres interessante Brev fra Pago. Det glædede mig at høre, at De kommer godt frem. Der er ikke megen Tid mellem Postbaadene, saa jeg vil forsøge at besvare Deres Spørgsmaal om Rødehavet. De vil selv kunne finde mere komplette Oplysninger i Lodbogen, men det Resumé, jeg kan give, er: *For Rødehavet og Gulfen ved Adén*: virkelig alvorlige Storme næsten ukendte, men hyppigt kraftig Vind der nærmer sig Storm i Styrke, navnlig i Gulfen ved Suez, den sydlige Del af Rødehavet og Gulfen ved Adén. I Gulfen ved Adén kan der lejlighedsvis indtræffe Cyklon. Undgaa Rødehavet i Tiden fra Maj til September paa Grund af den forfærdelige Hede. De bedste Maaneder til Besejling af Rødehavet er December, Januar og Februar, for Søndenvinden naar da højere op mod Nord. Fra Juni til September (under SV Monsunen i det arabiske Hav) er Nordenvinden fremherskende i hele Rødehavets Udstrækning, og Vestenvind i Adén. Saa det er udelukket at sejle mod Nord gennem Rødehavet i den Periode. *Voilà!*

Saa hvis De er besluttet paa at sejle op gennem Rødehavet, prøv at gennemføre det i Perioden December til Februar. Tænk slet ikke paa at gøre det, med mindre Deres Motor er fuldt ud paalidelig. Hvis jeg skulde gøre det een Gang til, vilde jeg følge den samme Rute, som jeg tidligere gjorde, og løbe indenfor Revener, der løber langs Kysten om Styrbord. De maa altid kaste Anker for Natten. Undgaa Bebyggelser og *Dhows* undtagen ved regulære Byer som Jidda og Wej o. s. v. Sørg for at have rigeligt med Proviant og Ferskvand, før De forlader Adén, saa De ikke behøver at gaa i Land, med mindre De er sikker paa Stedet. Hvis De kommer ud for Vindstille, drøn af Sted som bare Fanden for Motoren, for naar Vinden først blæser fra Nord, vil De ikke gøre megen Fremgang.

Hvordan det nu end er — maaske vælger De at gøre Turen rundt Kap — hvilket jeg tænker er lettere. I begge Tilfælde ønsker jeg Dem alt Held, og husk, at De kan gøre alt, hvis blot De vil det og hvis De aldrig sløjer af med den evige Aarvaagenhed.

Jeg vil meget gerne høre fra Dem, saa snart De har Lejlighed — for at vide, hvorledes det videre gaar Dem. Vi haaber at have vor nye Baad i Løbet af Aaret. Derefter — hvem ved!

W. A. Robinson.

Der var ingen Sværme af Ansøgere, der tiggede om Lov til at komme med os fra Singapore, men een meget udholdende var der. En vis Europæer, der var velkendt for det Kvantum Alkohol, han kunde konsumere, opsøgte mig i den Anledning og fik et afgjort „Nej“. Han blev imidlertid ved med at trænge ind paa mig, og til trods for ethvert Afslag gik han rundt i Singapore og kundgjorde, at han skulde med „Idle Hour“. Han har det maaske moret, men jeg var ikke glad for at have ham forbundet paa nogen Maade med mit Togt.

Han tilbragte Dagene med at hænge omkring „Idle Hour“ for at komme paa Talefod med Timi. Timi kunde imidlertid ikke fordrage ham, afviste ham kort og foregav at forstaa mindre Engelsk, end han i Virkeligheden gjorde. Han dristede sig endog tii at opsøge mig i Kaptajn Maygars Hjem, hvor jeg var Gæst, og Maygars fortalte mig om nogle forfærdelige Aftner, de havde tilbragt med ham.

Det lod til, at han var den lokale „hangman“ (Bøddel), og efter i tolv Aar at have udført dette stygge Arbejde ønskede han nu at vende hjem til England. Naar han havde faaet et Par Drinks under Vesten, gik han i Detaljer med Hensyn til sit Fags Præcition og Vanskelighed og forklarede, at Loven fastslaar, at en Mand skal hænges ved sin Hals, til han er død, men at hvis Faldet er for stort, er der Fare for, at Hængningen bliver til Halshugning. Han forklarede, hvorledes den Dødsdømtes Vægt skal være i nøjagtigt Forhold til Faldets Længde. Han indrømmede, at det var noget grusomt i Begyndelsen, men saade, at han nu kunde udføre Eksekutionen uden at blinke. Han drak maaske et Glas for at berolige sig, men i Virkeligheden var der ikke noget særligt ved det.

Da jeg havde faaet at vide, hvad hans Profession var, blev jeg mere end nogensinde besluttet paa, at

han ikke skulde med om Bord i „Idle Hour“. Hvad, om vi befandt os ude i rum Sø, og han skulde føle Lyst til at holde Øvelsen ved lige? Der vilde være Masser af Reb for Haanden. Nej, min Herre! Han skulde bestemt ikke med os,.

20. Kapitel.

Strædet og den bengalske Havbugt.

Efter mange Forsinkelser stak Timi og jeg endelig i Søen med „Idle Hour“.

Vi havde til sidst saa travlt, at vi ikke engang havde Tid til at stuve Provianten, der stod i Kasser paa Kahyttdørken. Vi havde haft den ene Forsinkelse efter den anden, og dette var saa meget mere til at fortvivle over, som jeg havde travlt med at komme af Sted, inden Vinden fuldstændig forsvandt fra Malacca Strædet. Man havde fortalt mig om en Yacht, der havde været enogtyve Dage om at sejle de 400 miles fra Singapore til Penang tidligere paa Aaret.

Jeg havde ikke følt mig alt for godt tilpas de forudgaaende to Uger, men det gik ikke rigtig op for mig, hvor alvorlig min Tilstand var, før vi var vel ude til Sø. Jeg blev svagere og svagere, og tilsidt kunde jeg kun holde min Vagt ved Roret ved at lægge mig paa Dækket med mit Hoved støttet mod Nathuset. Naar min Vagt var forbi, kravlede jeg nedenunder og faldt sammen i min Køje.

Det hvide i mine Øjne var blevet dybt gult, og jeg kastede hyppigt op. Timi troede, jeg skulde dø, og en Dag sagde han til mig: „Dwight, jeg tror, du helt raadden indvendig.“ Det var jeg selv lige ved at tro, for jeg havde tabt forfærdeligt i Vægt og var saa svag, at jeg knap kunde støtte paa Benene. Det var en Lykke for mig, at jeg havde en kraftig Yngling som Timi til Rejsekammerat, for nu kunde han alene tumle „Idle Hour“.

Heden var forfærdelig, for vi havde Vindstille de første Dage. Naar Tidevandet var med os, drev vi nordpaa op mod Penang; og naar det var imod os, kastede Timi Anker, og vi laa og ventede paa det næste gunstige Tidevand.

Da vi havde været fem Dage i Søen, kunde jeg ikke længere udholde den intense Hede. Fugtigheden var ved at kvæle mig, og jeg sank hen i fireogtyve Timers komplet Bevidstløshed. I den Tid udførte min trofaste Kammerat alt; hejste Anker; startede Hjælpe-motoren; satte Sejl, naar der blot var Mistanke om en Smule Brise, og ind imellem kom han ned for at se til mig. Senere sagde han til mig: „Dwight, jeg troede, du helt forbi, jeg bede for dig.“

Saa kom der en konstant Brise. Den køligere Luft kaldte mig til Live igen, og jeg begyndte at føle mig noget bedre. Timi ved Roret, kun iført sit Lændeklæde, sang sine tahitianske Sange med fornyet Glæde.

Timi Tefaora, Bora Bora Høvdingens Barnebarn, var ikke længere en Dreng — han var blevet voksen i de forløbne atten Maaneder. Sin tahitianske Race tro gav hans Krop Indtrykket af stor Kraft og gigantisk Styrke. Skønt han kun var seksten Aar, var han en

pragtfuld Voksen at se paa. Høj, levende og smukt bygget manede min polynesiske Kammerat „Idle Hour“s Ror med sine berømte Forfædres hele Sømandsskab og Stolthed.

Jeg tænkte paa dem, mens jeg laa og iagttog ham — — tænkte paa, hvorledes de havde bemanded deres Kanoer og sejlet ud tværs over det vældige Stillehav og opdaget Tutuila, Maupiti, Makamura, Bora Bora og Tahiti og mange andre Øer. Tænkte paa, hvorledes hans Race havde mestret det store Oceans vilde Vinde og Strømme længe før Columbus opdagede Amerika. De havde Havet i Blodet.

Intet var Timi for svært. Han klagede aldrig over de drøje Forhold om Bord. Han var en Del af det altsammen, at Skibet, af Vinden, af Sejlene. Min kære Kammerat, altid med et Smil paa sit Ansigt, var blevet mig dyrebar. Vi havde levet sammen i Maanedsvis, kæmpende med Stormene for vort Liv; besøgt mærkelige Steder i Ny Guinea og Ostindien og var kommet hinanden meget nær. Jeg betragtede min polynesiske Kammerat som en Broder.

Som jeg laa hjælpeløs paa min Køje, gik det mere end nogensinde op for mig, hvilken vidunderlig Ven og Kammerat jeg havde i en Dreng, der for halvandet Aar siden ikke kendte Forskel paa de engelske Ord „yes“ og „no“. Nu talte han rigtig godt Engelsk; i Virkeligheden talte han akkurat som jeg, hvilket kun var naturligt, da han efterlignede mine Mundbevægelser. Hvis jeg sagde „damn“ (forbandet), saa sagde han „damn“, saa jeg maatte passe paa, hvad jeg sagde.

Timi havde endog lært at skrive Engelsk. Han havde adskillige Venner paa New Zealand og i Australien, med hvem han nu og da korresponderede.

I de forskellige Havne modtog jeg vældige Stakke af Post, og mange Gange var der ikke noget til Timi, for det tog tre til fire Maaneder for et Brev at naa Bora Bora, og hans Familie var ikke altid lige hurtig til at svare. Jeg opfordrede ham til at skrive til min lille Søster. Min Mor skulde sørge for, at det blev besvaret, idet jeg skrev til hende og forklarede hende Grunden.

Pulo Penang Øen, der hævede sig 2500 Fod over Havet, var et velkomment Syn for vore Øjne. Penang er en meget vanskelig Havn at anløbe, da den gemmer sig mellem Øen og en Række Skær, med flere Bøjer, Lystønder og Blinkfyrrer, end jeg nogensinde tidligere havde set.

Vi var næsten helt inde i Inderhavnen, da jeg opdagede en solid Række Pæle i Vandet — Fiskeruser. Vi havde ingen Chance for at undgaa dem, da de stod tværs over Hovedindsejlingen, og hvis vi var drejet til Styrbord eller Bagbord, var vi løbet paa Grund. Det var efter Mørkets Frembrud, og jeg havde ikke haft nogen Chance for at opdage dem, for vi var lige inde paa dem. En Pæl skræbde langs hele „Idle Hour“s Side lige i Vandlinien, men heldigvis skete der ikke nogen alvorlig Skade.

Idet vi ankrede op ud for Hovedkajen, gik jeg i

Land for at aflægge Besøg hos Venner af min Familie, der var Metodist Missionærer stationeret i Penang. Det var første Gang, jeg ankom til en Havn, hvor jeg mødte Folk, jeg havde kendt tidligere.

De blev meget forskrækkede over mit Udseende og sendte mig straks til Lægen, der fastslog Guldrot og satte mig paa streng Diæt. Min Hud var blevet helt gul, og mine Øjne saa saa forfærdelige ud, at jeg gik med farvede Brillen.

Mens vi opholdt os i Penang, fik Timi et Anfald af Malaria. Han havde haft Anfald, mens vi var i Singapore, og han var saa syg, at jeg maatte tilkalde Lægen. Han kom sig i Løbet af fireogtyve Timer, men Lægen havde foreskrevet Atabrin for den første Uge, og Kinindoser for de næste fem Uger. Jeg passede paa, at han tog Atabrin den første Uge, men derefter var det vanskeligt at faa ham til at tage Kininen. Da han følte sig fuldstændig rask, sagde han: „Dwight, jeg ikke føle syg; jeg ikke ønske det Stof.“

Penang er en stille lille Plet med Tusinder af Kinesere, der er udvandret for at undslippe deres Hjemlands krigerske Generaler. Mange af dem er meget velhavende, og der er over et halvt hundrede kinesiske Millionærer, der har tjent deres Penge et eller andet Sted og nu har slaaet sig ned i denne Kronkoloni.

Paladsagtige Landsteder, fornemt tilbagetrukket fra Vejen, midt mellem Blomster, Plæner og bugnende Haver, gør Penang til en af de smukkeste Byer, jeg har besøgt i Østen.

Under vort Ophold overværede vi en imponerende Begravelse. Kineserne viser deres Afdøde den største Respekt, og denne velhavende KineserKvindes Begravelse stod i £ 6000. En fuldkommen Kopi af hendes Hus var udført i Karton og dekorativt bemalet. Alle Møbler i Huset som Stole og Borde, ja, selv den elektriske Frigidaire, var nøjagtigt efterlavet. Kopier i naturlig Størrelse af hendes Rideheste og af hendes Aeroplan var ligeledes med i Processionen, der fulgte Kisten. Det bliver altsammen brændt i den simple Tro, at den Afdøde saa vil faa Glæde af det i den næste Tilværelse. Kortegen, med hundrede af betalte Grædere og Mængder af vældige Bannere og Flag, tog over en Time at passere. Brændingen er Højdepunktet af hele Handlingen. Teaktræs Kisten var Centrum for hele Baalet, og Himlen var i flere Timer rødglødende af Skæret fra det brændende femten Værelses Hus.

Lige før vi skulde afsejle, modtog jeg et traadløst Telegram fra første Styrmand paa *President Adams*, en Dollar Liner, der var paa Vej til Colombo, og som havde anløbet Penang to Dage forud. Han raadede mig til at holde nordover, da Sydøst Monsunen ikke havde sat ind i den sydlige Del af den bengalske Havbugt. Det var meget venligt af Styrmanden paa den store Liner at tænke paa mit spinkle Fartøjs Vel.

Da vi forlod Penang, følte jeg mig meget bedre tilpas, og skønt jeg stadig havde alle Symptomer paa Gulsot, var Krisen dog overstaet. Man søgte at faa mig til at udsætte vor Afsejling, men Robinsons Brev

om Vindforholdene i Rødehavet fik mig til at skynde mig, for hvis vi ikke naaede Rødehavet omkring Februar, kom vi muligvis aldrig igennem.

Som Styrmanden havde raadet os, holdt vi nordover og undgik Sumatra Kysten, der har et daarligt Ry for høj krap Sø. I mit Tilfælde vilde det have været Galskab at nærme mig Kysten, da jeg ikke var i Besiddelse af et ordentligt Kort over det nordlige Sumatra.

Jeg gik ned for at afsætte vor Kurs fra Udsejlingen fra Strædet, og til min Forfærdelse kunde jeg ikke finde mine Kort over den bengalske Havbugt og Ceylon. Saa opdagede jeg, at Timi havde sendt dem med Posten tilbage til Singapore med Kort, som en Skipper havde laant mig over Malaccastrædet, og alt, hvad jeg havde om Bord, var et vældigt Kort over hele det indiske Ocean — der viste alting lige fra Kinahavet til Østafrika.

Da det ikke saa meget som angav flere af de mindre Øer og Rev, der laa paa vor Rute til Ceylon, maatte jeg gennempløje Sejladsanvisningerne for den bengalske Havbugt, udfinde deres Position og afsætte dem paa Kortet.

Den anden Nat ude fra Penang blev vi overfaldet af en af disse mystiske „Sumatras“, jeg havde hørt saa meget om. Trods deres korte Varighed rammer disse Storme med frygtelig Kraft; og en af dem havde nylig kærtret et 11,000 Tons Passagerskib — der sank paa ti Minutter med Tabet af tolv Menneskeliv.

Den første Advarsel, vi modtog, var kort efter Midnat, da Himlen i alle Retninger oplystes af Lyn. Det fortsatte et Par Timers Tid; og Lynene gik næsten i et, og det syntes, som om Himlen var ladet med tilstrækkelig elektrisk Energi til at tilintetgøre Størstedelen af Malaya.

Vi ventede urolige paa, at der skulde ske et eller andet, og jeg tror ikke, jeg i mange Uger havde været saa vaagen.

Som et Tordenslag fra klar Himmel kom et pludseligt Vindstød ned over os, fyldte vore Sejl og fik Skibet til at krænge over, saa den læ Lønning laa under Vand. Vi var imidlertid forberede paa et eller andet i den Retning, saa paa et Sekund havde vi Sejlene bjerget. I Løbet af et Par Minutter havde vi sikret Bom og Gaffel midtskibs og var parat til at møde, hvad der maatte komme.

Mens vi lagde Surringerne paa, fordobledes og tredobledes Vindstyrken, og nu syntes Lynene at ramme Havet rundt om os. Tons af Vand overskyldede os, mens Tordenen brølede og knitrede, og Regnen styrtede i Spandevs. For første Gang var jeg virkelig bange for, at vor Staalrigning skulde tiltrække Lynene.

Minutterne syntes som Timer, mens det stod paa. Vi havde søgt Ly i Kahytten, men uden det mindste Stump Sejl til at støtte Skibet med, hvorfor „Idle Hour“ kastede sig rundt i den oprørte Sø som et forvirret Dyr, og vi maatte stritte imod med Arme og Ben for at undgaa at blive kastet frem og tilbage i Kahytten. Nu og da brød en Sø ind over Skibet med

et tordnende Brag, men i min Underbevidsthed laa den trøstende Tanke, at vi havde rigeligt med Plads omkring os, og at der ikke var nogen Fare for, at vi skulde blive kastet op paa en læ Kyst.

Lige saa pludseligt som det var begyndt, var det ovre igen. Vinden faldt fra Orkan til en stiv Brise. Hele vor Rigning var uskadt, saa vi satte Sejl og gik tilbage paa vor Kurs igen.

Zane Grey havde foreslaaet, at vi skulde besøge de afsides liggende Nicobar Øer i den bengalske Havbugt. De besøges sjældent af Hvide. Nicobar betyder „de nøgne Folks Land“, og Øerne har tilhørt Danmark indtil 1856, da de blev overtaget af England med det Formaal at udrydde Sørøveriet, som var meget udbredt paa Øerne. Sejladsanvisningerne for 1935 omtaler Indbyggerne saaledes: „I Tilfælde af Skibbrud maa Besætningerne udvise Forsigtighed i Omgangen med de Indfødte, der er tilbøjelige til Strandhugst og kan give Anledning til megen Ubehagelighed, hvis man forsøger at hindre dem i det.“

Det sidste Besøg paa Great Nicobar Island var under Verdenskrigen, da et britisk Skib søgte Tilflugt i Galathea Bugten for det tyske Krigsskib *Emden*, der sænkede alle Skibe i de Farvande.

Da vi nærmede os Kysten, var alt, hvad vi kunde se, vældige Bølger, der brød mod Stranden. Jeg havde ikke noget Kort, der gav Oplysninger om Ankerplads, undersøiske Skær eller Passager i Revet, hvorigennem man kunde naa ind til Land; men trods alt det var jeg besluttet paa at lande. Vi kastede Anker i Galathea Bugten paa den sydlige Kystlinie, der kun gav lidet eller slet ingen Læ for det aabne Hav.

Vi satte „Idle Hour“s Jolle i Vandet, og atter tog Timi Kommandoen paa det spinkle lille Fartøj. Han brugte en Aare som Paddel, og vi slap gennem Brændingen og trak den femoghalvfems Punds Jolle op, hvor Tidevandet ikke kunde naa den. Øen var dækket med tæt Jungle, saa tæt, at den eneste Maade, man kunde komme frem paa, var at svinge fra Træ til Træ. Timi havde lige set *Tarzan, Abernes Søn* i en Biograf i Penang og ventede, at denne Jungle var ligesom den, han havde set paa Filmen. Jeg havde aldrig set en saa tæt Underskov som her paa Nicobar Øerne.

Som en Abe klatrede Timi op i Træerne og svingede fra Træerne i de lange Lianer. Til hans Overraskelse — og deres — stødte han paa en Abefamilie — en Mor med fire Unger. Da han aldrig paa sin Fødeø Tahiti havde set Aber, var han meget begejstret for sit Fund.

Da han hjemme fra var vant til at klatre i de høje Kokuspalmer, var det en Leg for ham at spille Tarzan her; og klædt kun i sin *pariu* og efterlignende de mange mærkelige Lyde, han havde lært i Biografen, lignede han virkelig Tarzan selv.

Da vi ikke saa en levende Sjæl, fortsatte vi med at svinge frem mellem Træerne mod en Hytte, som vi kunde se titte frem fra det tætte Løvværk, der kantede Stranden paa den anden Side af Bugten. Efter en Times Klatren og Svingen nærmede vi os vort Maal,

da vi stødte paa en bred Flod, som vi maatte krydse. Da vi nærmede os Bredden, plaskede tre vældige Krokodiller ud i det mudrede Vand. Det vilde have været Daarskab at forsøge at krydse Floden efter det.

Vi havde kun et Valg. Det var at vende tilbage den samme Vej, vi var kommet, gaa i Jollen og saa ro over til den anden Side. Da vi banede os Vej tilbage, tænkte jeg paa Robinson Kruso og hans Mand Fredag. Her var Timi og jeg i Færd med at udforske en Jungle fjernt fra det tyvende Aarhundredes Kulturs slagne Veje. Timi fandt Frugter, Nødder og Skalfisk, som vi tog med os tilbage. Jeg vidste ikke engang, at de eksisterede, men min tahitianske Kammerat kunde altid finde Mængder, for han var vant til det Liv.

Idet vi padlede tværs over Bugten, nærmede vi os snart Brændingen paa den anden Side. Det var en læ Kyst, og en vældig Masse Skum og Sprøjt saa faretruende ud. Timi afventede den rette Bølge, og vi skød ind og landede sikkert paa Stranden.

Aldrig saa snart havde vi fastgjort Jollen til et Træ, før vi stod Ansigt til Ansigt med en stærk, nøgen Mand, der var bevæbnet med et Staalblad af Form som en Le. Det var tveægget og glimtede i Morgensolen. Alt, hvad vi havde, var en Daase med et halvt Dusin Æbler og et Par Billeder af „Idle Hour“.

Forsvarsløse, som vi var, holdt vi os paa Afstand og aabnede Daasen og spredte dens Indhold ud for at vise, at vi ikke skjulte Vaaben. Han nærmede sig. Jeg strakte en aaben Haandflade ud mod ham.

Han holdt det tveæggede, tre Fod lange Staalblad fast i den ene Haand og løftede den anden med en venskabelig Gestus.

Jeg rakte ham et Æble, som han modtog. Med Pantomime forklarede Timi ham, at han skulde spise det, og han lagde det paa en Træstub og kløvede det i to Dele med sit Vaaben. Han nippede til det; han spiste; saa smilte han. Vi var Venner — — men hvor længe?

Vi nærmede os langsomt hans Hytte, idet vi lod ham føre an, mens vi tænkte paa, hvor mange af hans Venner der mon skjulte sig lige indenfor Junglen. Jeg fandt nogle Citronskaller paa Jorden og lod ham forstaa, at vi gerne vilde have nogle. Han lagde sit lange Staalvaaben bort, men tog samtidig et langt Spyd op fra Jorden, og idet han lod os forstaa, at vi skulde vente, forsvandt han ind i Junglen.

Vi var glade ved at blive ude i det aabne, og vi vendte ikke en eneste Gang Ryggen til det tætte Løvhang, mens vi ventede. Han kom snart til Syne igen med en Citron saa stor som en Melon. Jeg takkede ham, men han forstod ikke, før jeg gav ham alle mine Æbler. Da der var nogle Kyllinger udenfor Hytten, besluttede vi at tinge om en af dem. Timi gjorde Handelen ved at iklæde denne nøgne Vilde sit Lænde-kæde — et, han havde faaet af Alain Gerbault.

Derefter forærede han os et Par Kokosnødder, og til Gengæld gav jeg ham den Daase, vi havde haft Æblerne i, samt et Billede af „Idle Hour“. Saa fyldte han vor Jolle med Kokosnødder, og vi tog Afsked

Kontreadmiral

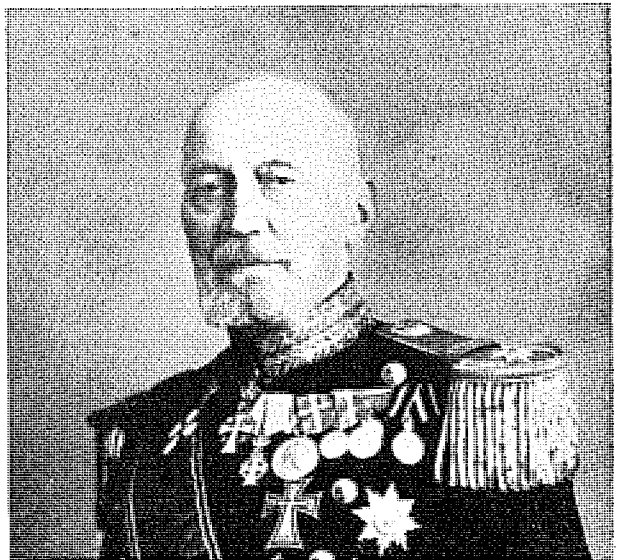
C. CARSTENSEN

DEN 23. DECEMBER, netop som Julen stundede til, døde Kontreadmiral C. Carstensen. For Søens Folk vil Admiralen altid staa som en lysende Skikkelse. Efter at have forladt Flaadens Tjeneste var Admiralen bedst kendt for sit Virke i Marineforeningen, hvor han havde den sjældne Evne at kunne samle alle omkring sig. Man følte sig aldrig ene, naar Chefen sad for Bordenden; hans lysende Smil kunde varme i en graa Stund, og ingen som netop han forstod, hvad Kammeratskab og Sammenhold betød.

Nu er Chefen gaet bort til sin sidste Ankerplads, og vi vil hædre hans Minde og give hinanden Haandslag paa at fortsætte Arbejdet i hans Aand til Ære for det Flag, han elskede overalt paa Jord. Vi vil virke under Dannebrog og taknemmeligt mindes den Førerskikkelse, vi aldrig mere skal hilse velkommen ved vore Sammenkomster, men vi vil ønske ham Guds Fred og bevare hans Minde i vore Hjerter.

Ære være Chefens Minde.

Aage Olsen.



Kontreadmiral C. Carstensen.

med vor indfødte Ven. Vi gik om Bord i „Idle Hour“ og satte Sejl og forlod Great Nicobar Island med Kurs vestpaa over den bengalske Havbugt.

Tværs over det aabne Hav til Ceylon styrede „Idle Hour“ sig selv næsten hele Vejen. Jeg var stadig meget svag af Gulsot og var ikke i Stand til at hjælpe til med at sætte Sejl. Min stærke Kammerat passede paa mig. Han kom ofte under Dagens Hede ned og viftede mig lidt Kølighed. Kahytten under Dækket var som en Ovn, saa trykkende, at jeg knap kunde trække Vejret. Naar det blev mørkt, stod han Vagt over mig og slog enhver Kakerlak ihjel, der vovede at nærme sig min Krop.

Saa tog han sin Maatte op paa Dækket og rullede sig sammen paa den fjernt fra de smaa Plageaander. Paa ægte polynesiske Vis kunde han sove i enhver Stilling og under alle Forhold.

Bygning af en Kanal i Østfinland til Trætransport. For Skov- og Træindustrien i Finland var Afstaaelsen af det østlige Omraade til Rusland noget af en Katastrofe, da vigtige Elve til Tømmerflødning gik tabt, blandt andre den sydlige Del af Wouksen og Saimakanalen. Paa den sidstnævnte blev der som Gennemsnit i Aarene 1929—1938 befordret 764,000 ts. Træ aarligt. Under de nuværende Forhold maa alt Træ fra Saimaomraadet, hvis det skal udføres i raa eller bearbejdet Stand, transporteres til Kysten paa Jernbanevogne. Derfor er et Projekt fra Aaret 1935 blevet genoptaget. Det gaar ud paa at bygge en Ka-

nal til Trætransport mellem Saima- og Päijäne-Sy-sternerne. Omkostningerne er beregnet til mindst 6,250,000 Fmk. — Kapaciteten vil andrage 650,000 Stammer.

Langesund-Værftets Tørdok har der i lange Tider været ført Forhandlinger om. Nu synes Sagen endelig at gaa i Orden. Det norske Storting har bevilget en Statsgaranti til Bygning af Dokken. Forhandlingerne har trukket saa længe ud, at det første Overslag over Bekostningen ikke mere kan lægges til Grund for Udgiften, da baade Arbejdsløn og Materialer er steget stærkt i Mellemtiden.

S. J. C.

Støt vore sønderjydske Landsmænd!

Meld Dem ind i

Sønderjydsk Centralforening.

Indmeldelse hos

HANS P. CARL

Medlem af Bestyrelsen

Stockholmsgade 55.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Januar 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Eshjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompani
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Helmdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Eshjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pønnix, Eshjerg
 Poseldon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lørche
 D/S Samsoe
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugseerifdeling
 D/S Torm
 Reederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Motorfærgeren „Mærsk Stig“

I Juni Maaned blev Automobilfærgeren „Mærsk Stig“ afleveret fra Aalborg Værft A/S til A/S Grenaa—Hundested Færgefarten. Paa Grund af det herskende Forbud mod Omtale af danske Skibe ser vi os først nu i Stand til at bringe en Omtale af det efter tyske Kilder (Schiffbau).

Den voksende Benyttelse af Ruten har foranlediget Selskabet til at for-



„Mærsk Stig“ paa Provetur.

øge Størrelsen betydeligt, hvilket fremgaar af nedenstaaende Sammenligning:

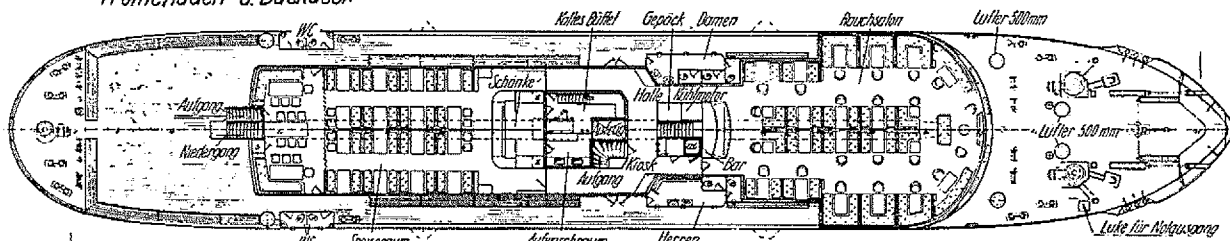
	Mærsk Stig	Isefjord	Djursland
Byggested	Aalborg	Aalborg	Nakskov
Byggeaar	1940	1935	1934
Længde	64,00 m	57,00 m	47,00 m
Bredde	11,50 m	10,75 m	10,00 m
Sidehøjde	4,90 m	4,20 m	3,65 m
Dybgang	4,00 m	3,22 m	2,81 m
Tonnage	1107 BRT	622 BRT	361 BRT
Maskinkraft	4100 HK	1080 HK	900 HK
Hastighed	16—17 kn	12—13 kn	12 kn

„Mærsk Stig“ er bygget til Bureau Veritas højeste Klasse og opfylder alle Sikkerhedsbestemmelser for Passagerskibe. Som de to andre Skibe har det baade Agter- og Forror. Foruden Hoveddækket (Vogn-dækket) strækker Promenadedækket sig ogsaa gennem hele Skibets Længde. Under Hoveddækket er der foran og agten for Motorrummet et Mellemdæk. Baadedækket er noget over Halvdelen af Skibets Længde.

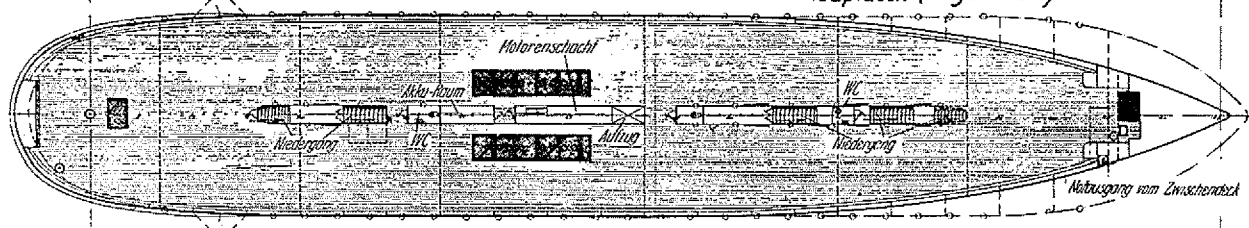
Skibets Apterling fremgaar af Tegningerne. Rummene for Passagererne er udstyret saaledes, at de tilfredsstiller alle Fordringer til et moderne Passagerskib.

Passagererne kommer ombord gennem brede Døre i Skibssiden og træ-

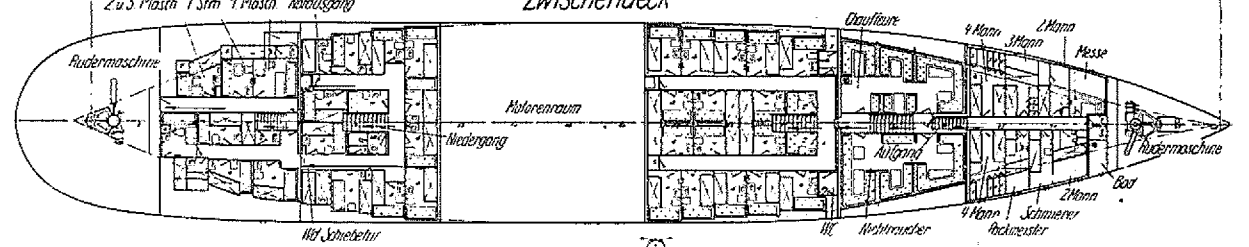
Promenaden-u. Backdeck



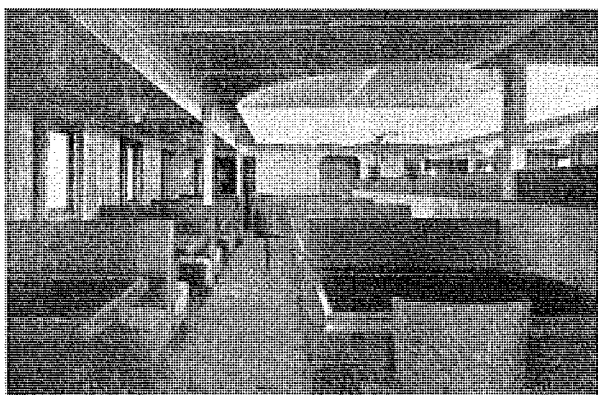
Hauptdeck (Wagendeck)



Zwischendeck



Apteringstegning af „Marsk Stig“.



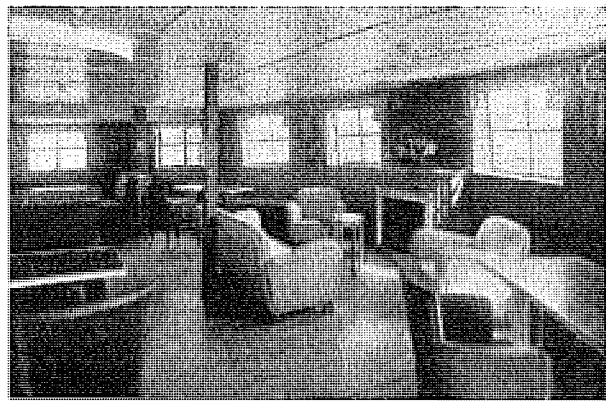
Spisesalonen.

der ind i den rummelige lukkede Promenade, som gaar fra Rygesalonen agterefters i Borde. Den har store Udsigtvinduer og er aaben agter, hvor den udmunder i det aabne Dæk, hvor der i godt Vejr er Siddeplads for mange Passagerer. Fra Promenaden kommer man ind i en Hall, hvorfra man paa Agterkanten har Spisesalonen og paa Forkanten Rygesalonen.

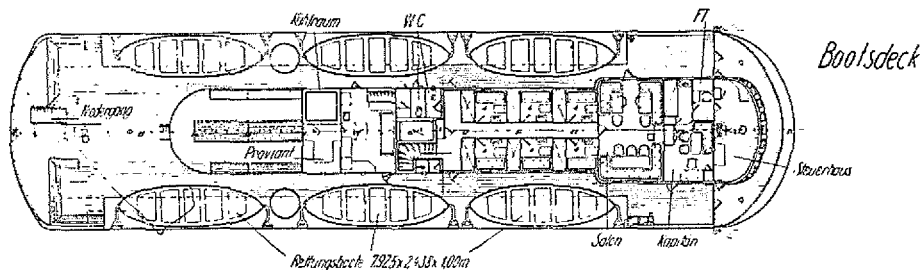
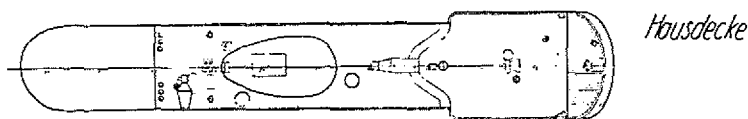
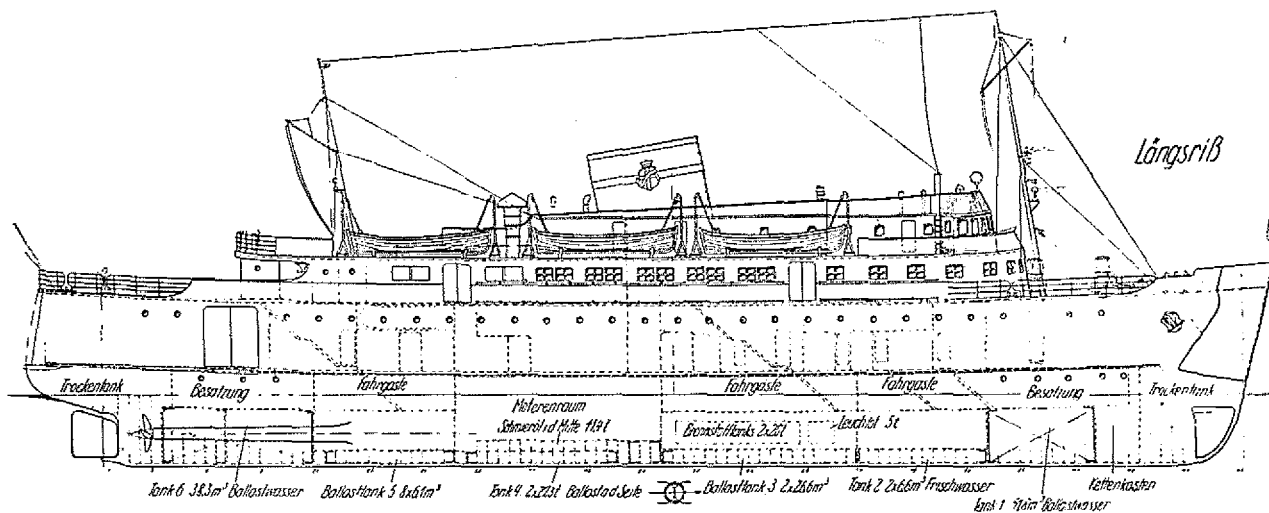
I Hallen er der Bagagerum, Kiosk og Telefonbox. Væggene er beklædt med australsk Valnøddetræ. Spisesalonen er klædt med lyst Avodire og forsynet med behagelige Sofaer og Stole med blaat Betræk. Ved Hjælp af en Skydedør kan Spisesalonen deles i et større og mindre Rum. En Døme giver Salonen rigeligt Lys, saa man faar et lyst og venligt Indtryk af den. I Forenden findes Buffeten, hvortil slutter sig det kolde Køkken og Opvaskerum. Herved opnaar man en hurtig og gnidningsløs Servering, hvilket er af stor Betydning under den korte Overfart.

I Rygesalonen er Væggene klædt med Bubinga. De bekvemme, polstrede Møbler er af Mahogni og har rødbrunt Betræk. Paa Forkanten findes en Kamin og paa Agterkanten en Bar. Fra dette Rum har man en udmærket Udsigt gennem store Vinduer.

Skønt Rejsen, der er 75 km (i Fugleflugtslinie) lang, kun varer $2\frac{1}{2}$ à $2\frac{3}{4}$ Time paa Grund af den store Hastighed (16 kn), er der dog et større Antal Kamre, dels til Passagerer med Natfærgen, som kan blive liggende til om Morgenen, og dels til Passagerer, som under daarlige Vejrforhold ønsker at ligge ned. Paa Baadedækket er der 6 Kamre med 18 Køjepladser for 1. Kl. Passagerer og paa Mellemdækket 31 Kamre med 110 Køjer. Alle Kamre er lyse og venlige. Til Kamrene paa Baadedækket hører en særlig Salon, hvis Vægge er klædt med Nøddetræ og Fugleøjtræ. I Forenden af Mellemdækket findes 2 Saloner for Chauffører.



Forenden af Rygesalonen.



Apteringstegning af „Marsk Stig“.



Salon for 1. Klasse.

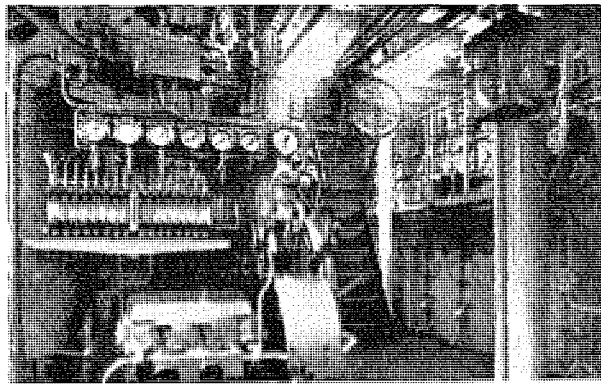
Inderbunden strækker sig paa hele Skibets Længde og indeholder Ballast-, Ferskvands- og Smøreliekanke. Tanke for Brændselolie er indbygget i Lasten foran for Motorrummet. Motorerne er anbragt direkte paa Inderbunden, som her er gjort højere. Man har ved Bygning af Skroget lagt særlig Vægt paa at holde Antallet af Profiler og Pladetykkelser saa langt nede som muligt.

Elektrisk Svejsning er anvendt i stor Udstrækning. Alle Naadder og Støde i Dæk, Inderbund og Skodder er svejste ligesom Støde i udenbords Klædning, alle Skodstivere, der er af Fladestaal, Dækshuse og et stort Antal Enkeltkonstruktioner. (Slattes Side 34.)

„Marsk Stig“ kan medføre ca. 500 Passagerer.

Hele Rummet mellem Vogn-dækket og Promenade-dækket er forbeholdt Biler. Der kan medføres ca. 70, og baade Lastbiler og Omnibusser kan medtages. Med en Højde paa 3,9 m giver Rummet Indtryk af en Hal. Der findes i det kun midtskibs en lang Gang, hvor der er Nedgange til Mellemdækket, Maskinskakt og Akkumulatorrum. Til- og Frakørsel kan ske i begge Ender af Skibet.

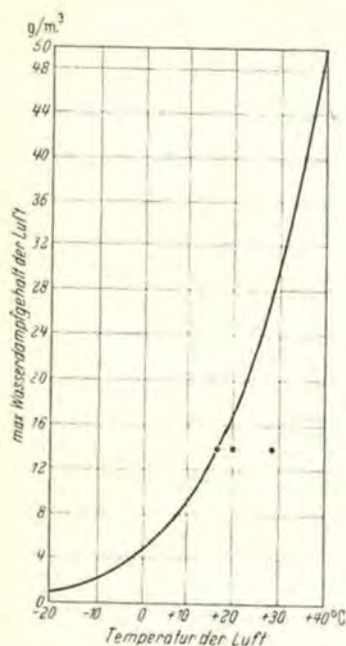
Paa Mellemdækket findes Kamre for Officerer og Mandskab. Kaptajnens Kammer er paa Baadedækket agten for Styrehuset, hvor ogsaa er installeret Radio-station.



Mainenginepladsen for S. E. Motor.

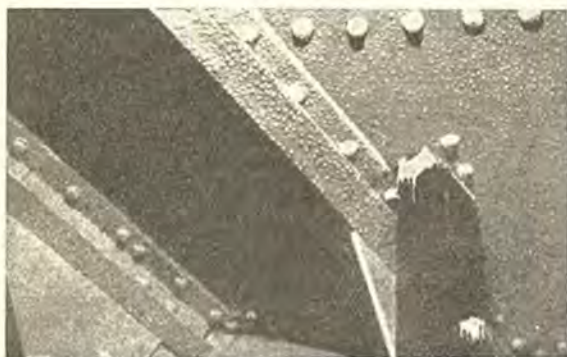
„CARGOCAIRE“

En ny amerikansk Fremgangsmaade til Forhindring af Beskadigelser paa Ladningen i Skibe



Kurve for Dugpunkt.

Fremdrivningsmaskineriet, med Skrogets Bygningsmaade, Hjælpemaskineriet, Skibsformen, Hastigheden, Udviklingen og Brugen af nye Materialer, elektrisk Svejsnings Anvendelse, Beskyttelse af Menneskeliv paa Søen. Indretning af Apteringen for at opnaa større



Svedevand paa Undersiden af et Dæk.

Hensigtsmæssighed og Skønhed for Passagererne i Forbindelse med Beskyttelse mod Brandfare. Men hvad Ladningen angaar, saa er der vel indført Forbedringer ved lettere Transport med moderne Løfte- og Transportmidler, men man har ikke taget Hensyn til Stuvningsforholdene i Lasten, idet man ikke altid har gjort sig klar, hvad der foregik i Lasten og derfor ikke har kunnet indføre Forbedringer. Aarsagerne og Virkningerne af Ladningsbeskadigelser ligger, saa at sige, i „Ingenmandsland“ mellem den søfarende Kaptajn og hvad der hører under ham, Rederen, Skibsbyggeren, Befragteren og Forsikringsselska-

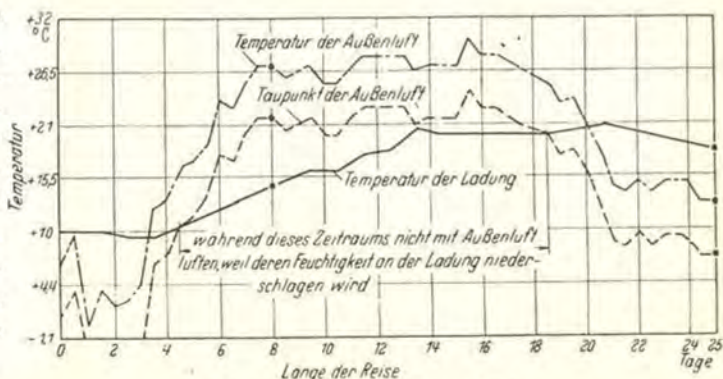
I New York har O. D. Colvin holdt et Foredrag, „Beskyttelse af Ladningen i Skibe, en Undersøgelse over Sved og andre Beskadigelser, der overføres med Luften.“ Som Udgangspunkt valgte han følgende Sætning: „Ladningen bærer Omkostningerne i Forhold til Fragten,“ og den fortjener derfor større Opmærksomhed, end man tidligere i Almindelighed har vist den.

Man har indgaaende beskæftiget sig med

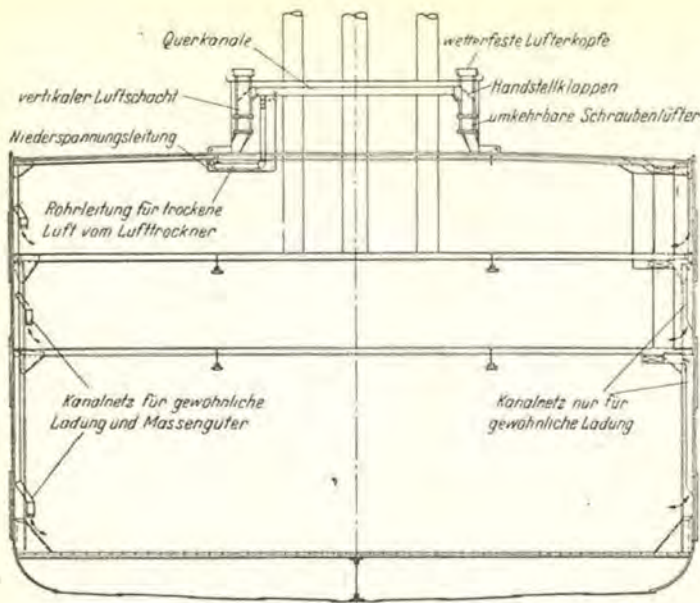
bet. Enhver kan skyde Ansvaret for Ladningsbeskadigelser over paa en anden, om ikke paa Ladningen selv eller paa Risikoen til Søen, i Ukendskab til de sande Aarsager og Virkninger.

Enhver Reder ved af Erfaring, at Svedevand i første Række er Aarsagen til Ladningsbeskadigelser. Det er mange Gange de bratte Temperaturovergange, som et Skib til Søen eller i Havn er udsat for, der er Skyld heri. Som et Eksempel paa, hvad der kan foregaa, anføres et Tog, der fra Staten Nevada kører over Sierra Nevada til Sacramentodalen om Vinteren og paa denne Vej i Løbet af kun nogle Timer er udsat for Temperaturer paa -9° , -18° og $+15^{\circ}$. Gennem Utætheder i Vognen trænger den fugtige, varme Luft ind og giver Nedslag paa den stærkt afkølede Ladning. Et andet Eksempel: En Ladning henkogte Frugter blev om Vinteren ført fra Vestkysten af U. S. A. til Australien. Ved Ankomsten blev det fastslaaet, at Ladningen havde lidt stor Skade af Svedevand. Kaptajnen havde ved Overgangen til de tropiske Farvande ved kraftig Ventilation bragt den fugtige, varme Luft udenbords fra i Berøring med den stærkt afkølede Ladning. Et Søforsikringsselskab i U. S. A. betalte i 1937 alene 100.000 Dollars i Erstatning for „hvid Rust“ paa galvaniserede Plader.

Mere end under anden Transport er et Skib med sin Ladning udsat for Paavirkning af Vand paa Grund af Søgang og atmosfæriske Nedslag foraarsaget af den større Fugtighed, som Luften paa Søen som Regel har. Denne Fugtighed andrager som Regel 80 % af den absolute Mængde Vand, Luften kan indeholde, naar den er mættet. Ved 20° kan f. Eks. Sølufft i Henhold til Mætningskurven indeholde ca. 14 g/m^3 Vand i Dampform. Afkøles nu Luften blot 3° , naar man Dugpunktet, og derefter afgiver den den overskydende Mængde Fugtighed som Vand. Omvendt vil Luft af 20° og med et Fugtighedsindhold paa 80 % svarende til 14 g/m^3 ,



Klimaforandring under en Rejse.



„Cargocaire“ i Tværsnit.

naar den opvarmes til 28°, indeholde samme Mængde Vand, men kun have en Fugtighedsgrad paa 50 0/0. Man siger, at Luften bliver mere tør, fordi den ved den højere Temperatur kan optage mere Vand.

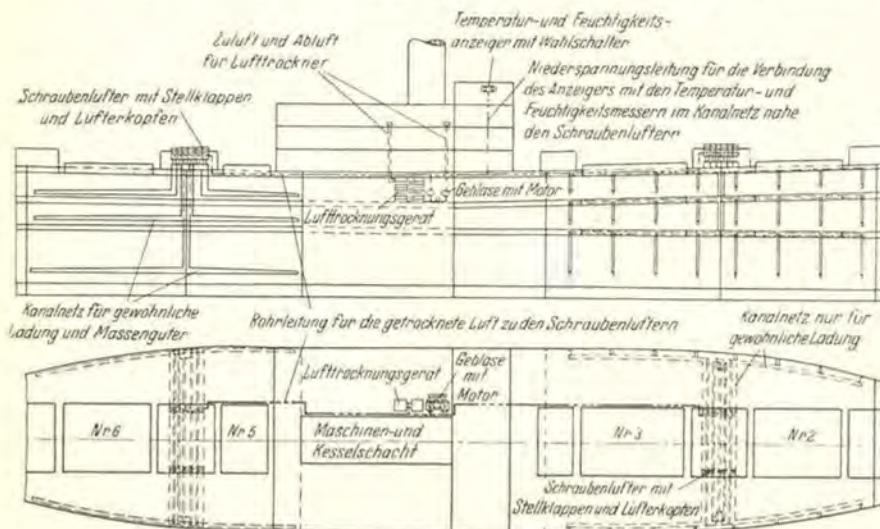
Men ogsaa Ladningen kan alt efter sin Art og Varmetilstand afgive en Del af sit bundne Vand til den omgivende Luft. Det kan efter Omstændighederne opsuges af andre Dele af Ladningen, som ligger paa et køligere Sted. Paa en ikke helt ualmindelig Maade kan en Overførsel af Vand ske, ved at Fugtigheden slaar sig paa de afkølede Dæk, hvorfra det drypper ned paa Ladningen, eller paa de lodrette Skibssider, hvor det løber ned og trænger ind i Ladningen. Der finder saaledes en Vekselvirkning Sted mellem Temperatur og Fugtighed, som under særlige Forhold endog kan medføre Selvantændelse i Ladningen og derved forårsage de største Skader.

Ladningens Behandling før Befragtningen og Stuv-

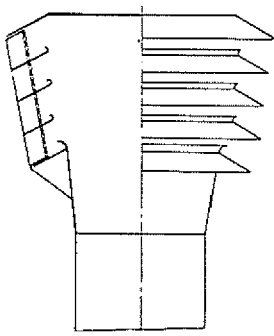
ningen i Lasten kan have stor Betydning for Undgaaelse af Skader, Saaledes kan f. Eks. Korn, Frø og Jordnødder tørres kunstigt. Jernvarer behandles med en Farve- eller Olieoverstrykning, Konservesdaaser pakkes i lufttætte Kasser af tørt Træ for at undgaa, at Daaserne ruste og Etiketterne slaar Folder paa Grund af Fugtighed. Særlige Forholdsregler er nødvendige ved Stuvning af Ladningen. De kan dels være fast indbyggede i Skibet som f. Eks. Garneringsribber under Dæk og paa Indersiden af Klædningen og tæt Garnering af Skodder mod Kølerum eller Fyrplads, dels være løse Dele, der medgives Skibet som f. Eks. Sejldug, Maatter o. lign. Man har ogsaa forsøgt at indskrænke Afsætningen af Svedevand ved at lægge Trædæk paa det øverste Dæk eller at lægge en fast Trægarnering under Dækket. Men selv om disse Forholdsregler udstrækkes til en tæt Trægarnering paa udenbords Klædning, fører det ikke til Maalet, naar man har en kold Ladning, der kommer i Berøring med varm Luft udefra. Det kan oven i Købet være skadeligt, hvis man har en Ladning, der paa Grund af denne Isolering ikke er i Stand til at komme af med den overskydende Varme hurtigst muligt til den kolde Udenbordsklædning.

Ventilation af Lasterne er det bedste Middel til at fjerne Varme og Uddunstninger fra Ladningen. At det ikke altid er nok til at holde Ladningen tør, fremgaa af det allerede fremførte og af efterfølgende Eksempel. Paa Kurven er fremstillet Temperatursvingningerne under en Rejse paa 25 Dage. Temperaturen af Luften udenfor og dens Fugtighedsgrad blev maalt to Gange om Dagen sammen med Ladningens. Paa Rejsens ottende Dag havde den ydre Luft en Temperatur paa 26,5° og med et Dugpunkt paa 21° et Indhold af Vand paa 18 g. Antager man, at denne Luft tilføres Lasten og af Ladningen, der har en Temperatur paa 15,5°, afkøles hertil, vil den mættet kunne indeholde 13 g Vanddampe, hvorfor de 5 g vil udskilles. Det vil

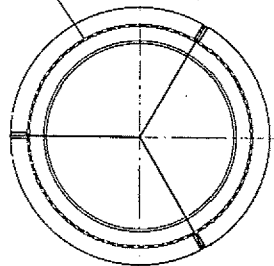
med en med to Trykventilatorer, hver med en Diameter paa 500 mm og en Lufthastighed paa 4 m/Sek., i 24 Timer give en Vandudskillelse paa 700 l. Fra Rejsens Begyndelse og til mellem den 4. og 5. Dag og fra mellem den 18. og 19. Dag og til Rejsens Afslutning sker det omvendte, idet den tilførte Luft tørres. Ser man paa den sidste Rejsedag, saa er Ladningen opvarmet fra 8° til 18°, medens Temperaturen udenfor er 13° med et Dugpunkt paa 7°. I denne Tilstand kan Luften indeholde 8 g Vand, medens den ved Opvarmning til 18° og 80 0/0 Fugtighed kan indeholde 13 g, saaledes at hver Kubikmeter kan



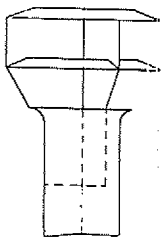
„Cargocaire“ i Opstalt og Plan.



Ersatzrahmen mit Drahtgeflecht



Forbedret Tryklufthætte.



Tryklufthætte fra 1919.

optage ca. 5 g. — Under ugunstige Vejrforhold eller Temperaturforhold kan det blive nødvendigt at standse Ventilationen af Lasterne i dagevis. Derfor maa man overveje at gaa over til kunstig Ventilation for under bedre Forhold at indhente det forsømte. Naturlig Ventilation udført paa almindelig Maade med to Ventilatorer i hvert Lastrum for Til-, resp. Afgang har kun en betinget Virkemaade afhængig af:

1) Lufthastigheden ved Ventilatorhætten, som i visse Tilfælde f. Eks. med Vinden agterfra kan blive Nul.

2) Placeringen af Ventilatorhætterne i Forhold til Skibets Overbygninger.

3) Ventilatorhætternes Afstand fra Vandspejlet og deres mere eller mindre hensigtsmæssige Byggemaade for Afvisning af Vand.

Den bedste kunstige Ventilation opnaas ved Hjælp af Skrueventilatorer, som er lette at indbygge i lodrette Luftrør og arbejder med god Virkningsgrad ved den Luftmodstand, som de retlinede Luftkanaler frembyder. Naar de standses, frembyder de desuden ikke megen Modstand

mod den naturlige Ventilation. Colvin fremhæver et saadant Anlæg, hvor der til hvert Lastrum er Skrueventilatorer, der efter Behag kan arbejde som Suge- eller Trykventilatorer, saa en stærk Gennemluftning kan opnaas. — Cargocaire-Systemets særlige Kendetegn er følgende:

1) Til hvert Lastrum hører 2 Ventilatorer, der kan indstilles til Sugning eller Tryk. Hvert Lastrum faar desuden et System af Kanaler, som efter Ladningens Art kan betjenes særskilt.

2) Et centralt Lufttøringsanlæg indrettes, saa der kun tilføres tørret Luft.

3) Installation af elektriske Maaleapparater til Maaling af Temperatur og Fugtighed af Luften i Lastrummene.

I det Tilfælde, at den ydre Luft er varmere end Ladningen, lader man kun Luften cirkulere under Til sætning af kunstig tørret Luft, som fortrænger en tilsvarende Mængde forbrugt, fugtig Luft gennem Aftrækskanaler. Den cirkulerende, tørre Luft overfører den gennem Skibssiderne indtrængende Varme til den koldere Ladning uden at fremkalde Sved.

Naar man ikke behøver at frygte Svedevand, fordi Ladningen er varmere end den ydre Luft, saa arbejder man kun med frisk Luft, der ikke tørres, idet man efter Omstændighederne lader begge Ventilatorer suge eller trykke eller suge og trykke samtidig. En saadan kraftig Ventilation lader sig udføre med aabne Luger i godt Vejr.

Idet Colvin lægger en bestemt Fugtighedsafgivelse fra Ladningen til Grund, anslaaer han, at Tørring af 2000 à 3000 m³ Tilsætningsluft pr. Time er tilstrækkelig aft efter Skibets Størrelse.

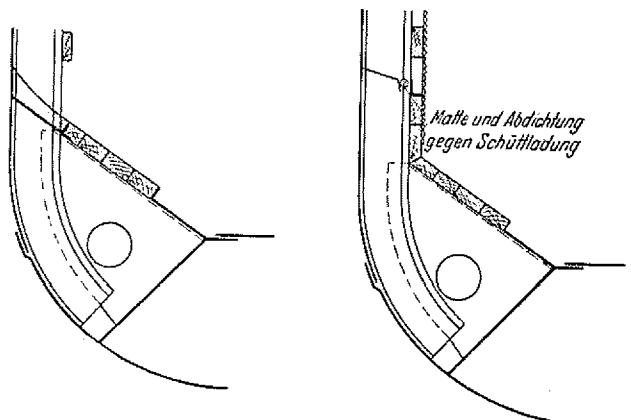
Foruden en kraftig Ventilation uden Sveddannelse vil Systemet efter Colvins Mening desuden muliggøre en hurtig Opdagelse af Brand i Skibet og en virksom Bekæmpelse heraf ved Hjælp af Kulsyre eller andre Gasarter. Den kraftige Luftbevægelse gør ogsaa Systemet anvendelig ved en hurtig Udryddelse af Skadedyr ved Hjælp af Giftgas.

Colvin's Idéer er allerede prøvet ved Installation i fire amerikanske Fragtdampere, hvor 3 Laster i hver, som ikke er isolerede, faar Systemet. Der er dog foretaget en vis Forenkling, idet:

1) Den omfattende Luftfordeling gennem Kanaler er ikke gennemført. Man nøjes med den sædvanlige Deling af Luftsakkerne i tre over hinanden liggende Rum, idet begge Dæksrum og det underste Rum er regnet for ét Lastrum.

2) Luftafgangen sker paa naturlig Maade gennem to Lademaster, en i hver Ende af Rummet.

Tryklufttilførslen sker gennem to i den anden Ende af Rummet anbragte Tilgange ved Hjælp af Skrueventilatorer, som er anbragt i et Dækshus S. B. og B. B., og som suger Luften gennem Hætter, der er bygget saa vandtætte som muligt. For Cirkulering af Luften er den styrbords Ventilator indrettet til at gaa begge Veje og sat i Forbindelse med den bagbords Trykventilator ved en tværskibs Kanal. Den tilførte, tørrede Friskluft fortrænger den overskydende Luftmængde gennem Lademasterne. Tørreanlæggets Blæser, der drives af en 15 HK Motor, er opstillet i Maskinrummet og betjenes af Maskinpersonalet. Paa Grund af Krigen vides der ikke noget om, hvorledes Anlæggen har virket i Drift.



Garnering over Rendestenen. Som den ofte udføres. Som den bør være.

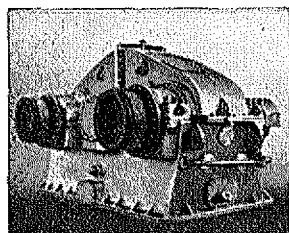
Spørgsmaalet om Beskadigelse af Ladning har været Genstand for Undersøgelser gennem mange Aar i forskellige Lande, og selv om der paa visse Punkter kan være divergerende Anskuelse, saa er dog alle enige om, at Hovedaarsagen er Vand, der kan stamme fra forskellige Kilder. Det kan være Fugtighed i Ladningen selv eller i Friskluften, som begge Steder fra slaar sig ned paa Skibssiderne eller paa Ladningen. Det kan være Lækage i Skroget eller i Rørledninger eller Vandstænk, der gennem Ventilationsrørene trænger ind i Lasten. Det sidste har medført forskellige Konstruktioner af Ventilatorhætter. Et Forslag, som er fremsat i det tyske Tidsskrift „Schiffbau“ i 1919 er senere blevet forbedret. Det er ogsaa et meget vigtigt Spørgsmaal, som man maa være opmærksom paa. Det er ikke gjort med blot at indføre kunstig Ventilation. Luften skal ikke blot ind et Sted og ud et andet, men jo mere tør den er, jo mindre behøver man at bruge kunstig Tørring. Medens man ved Svedevand regner med g/m^3 , maa man ved Indtrængen af Vand af andre Aarsager regne med Kilogram.

Ogsaa Afledningen af Svedevand, som slaar sig ned paa Undersiden af Dæk, fordrer mere Opmærksomhed, endda i højere Grad end tidligere, da man nu mere og mere gaar over til at bruge Staallugedæksler.

Den almindelig brugte Tætning over Rendestenen i Lasterne foraarsager, at Svedevandet fra Klædningen løber ind paa Inderbunden i Lasten i Stedet for i Rendestenen. Denne Ulempe kan afhjælpes paa den i Billedet angivne Maade.

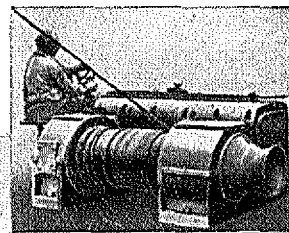
Hele det omtalte Spørgsmaal er af stor økonomisk Rækkevidde, og et nærmere Studium af det vil lønne sig baade for Skibsbyggere og Rederier.

Standardskib i den norske Fiskerflaade. Paa den tekniske Højskole i Trondheim er der for Tiden Undersøgelser i Gang for til det søgaaende Fiskeri at konstruere et Standardskib, som svarer til alle økonomiske og tekniske Fordringer, under særlig Hensyntagen til Fremdrivningsspørgsmaalet. Slæbeforsøg er blevet udført i Højskolens Modeltank. Spørgsmaalet om et Erstatningsbrændstof bliver ogsaa undersøgt. Man søger at finde en Generatorform, som kun skal have et ringe Tilskud af Brændolie til Generatortorgassen, men disse Forsøg er endnu ikke afsluttede. Den samlede Undersøgelse er af stor Betydning for Fiskerflaaden, som i Modsætning til den norske Handelsflaade er stærkt forældet.

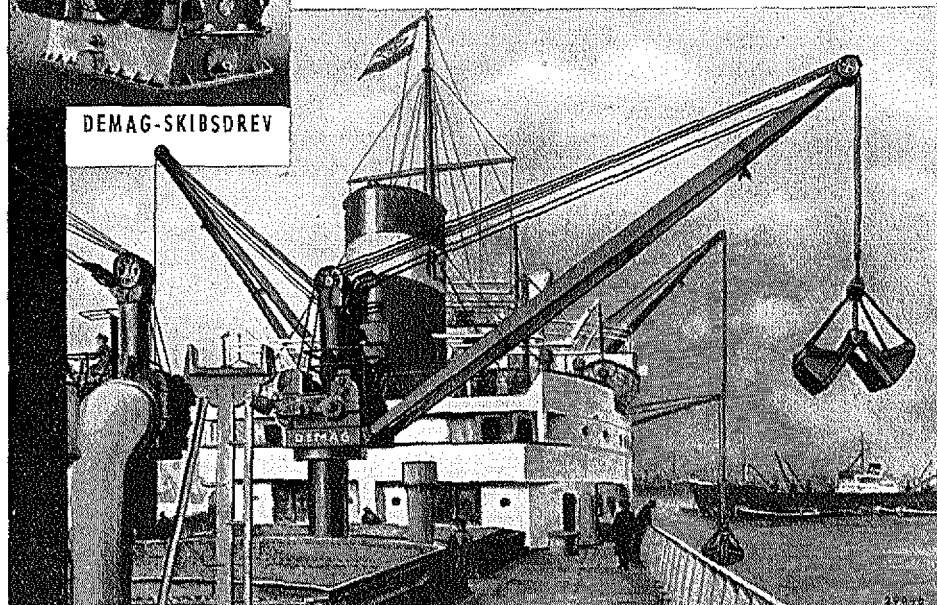


DEMAG-SKIBSDREV

DEMAG



DEMAG-SKIBSWINCHER



De praktiske *Demag-Skibs-Vippekraner* kan betjenes af uindøvet Hjælpemandskab. — Ved deres store Rækkeevne og Bevægelighed sparer de meget Arbejde med Tilbringning af Ladningsgodset.

Demag-Skibswincher behøver kun meget lidt Plads og er lette at betjene. Den vandtætte Kapsling beskytter imod Regn og Styrtsoer.

Demag-Skibsdrev er bekendt for deres overordentlige paalidelige og økonomiske Virkemaade.

SKIBS-VIPPEKRANER

Repræsentant for Danmark: WILLIAM JØRGENSEN & Co. København V. . Chr. Richardtsvej 6

TEXACO
MARINE PRODUCTS
THE TEXAS COMPANY A/S
 Amaliegade 35 • Telf. Central 16,816

Automobilfærgeren „Marsk Stig“.

(Fortsat fra Side 29.)

Hovedmaskineriet bestaar af 2 B. & W. Motorer paa tilsammen 4100 HK. De kan give Skibet en Hastighed paa 17 kn, men der regnes med 16 kn i den daglige Drift. Motorerne er 8-cyl. enkeltvirkende Totaktsmotorer. Cylinderdiametere er 350 mm, Slaglængden 620 mm. Hovedmotorernes Pumper, Kompressorerne og en Lysmaskine trækkes af Hovedmotorerne, medens de andre Pumper er elektrisk drevne. En 130 E. H. K. to-cylindret Hjælpemotor er leveret af Vølund. Endelig er der installeret et 1,5 KW Nødaggregat. — Kølemaskinens Motor er opstillet i et særligt Rum i Hall'en paa Promenadedækket, hvor den er let tilgængelig for Maskinpersonalet.

Opvarmningen sker ved en Varmvandskedel af Byggeværftets egen Konstruktion.

Alle Rum er forsynet med en rigelig Ventilation, der arbejder efter Tryksystemet. Om Vinteren bliver den indblæste Luft først opvarmet.

Rorene er bygget som strømlinieformede Dobbeltplader og bevæges af elektriske Styremaskiner.

„Marsk Stig“ er for Tiden oplagt i Grenaa.

Kanalplaner i Schweiz. Siden Krigens Udbrud har Schweiz været afskaaret fra den eneste Vandvej, der forbinder det med Havet, Rhinen. Ansvarlige Kredse i Schweiz har derfor vendt Blikket mod Planer, som skulde sætte Landet i Forbindelse med Middelhavet. Paa Aarsmødet i Sektion Genf af „Schweizer Vereinigung für Rhone-Rhein Schiffart“ blev det fremhævet, at Rhone-Floden maatte udbygges for Skibsfarten. En anden Plan bliver anbefalet fra italiensk Side. Den forudsætter Bygningen af en Vandvej fra Adriaterhavet, fra Venedig til Cremona og derfra ved en 150 km lang Kanal skabe en Forbindelse med Langensee. Det nødvendiggør, at Po reguleres. Kanalen Locarno-Milano-Venedig skulde koste 950 Millioner Lire, hvoraf de 450 Millioner Lire vilde medgaa til Kanalen Langensee-Milano. Byggetiden skulde være 5—6 Aar. I schweiziske Kredse er der stor In-

teresse for denne Plan, der vil have overordentlig stor Betydning for Landets Udenrigshandel. Efter Etablering af denne Vandvej vilde man kunne forudse en betydelig Stigning af Transitgods, da der mellem Endehavnene ved Rhinen og Adria-Schweiz-Kanalen mellem Basel og Bellizona og dermed mellem Nordsøen og Middelhavet kun vilde være en Jernbanelinie paa 300 km.

Bygning af nye russiske Værfter. I Tscherepowetz ved Mariekanalsystemet skal der i Aar begyndes paa Bygningen af et Reparationsværft, som skal kunne udføre Reparationer paa 145 Pramme og ca. 45 Motor- og Dampskibe aarligt. Omkostningerne er anslaaet til 15,5 Millioner Rubler. Et Reparationsværft, som ogsaa skal udføre Nybygninger, er under Bygning i Wosnessenje ved Swirj's Udmunding i Onega-søen. Det skal sættes i Drift i 1942. De samlede Omkostninger er anslaaet til 35 Millioner Rubler, hvoraf 5,7 Millioner Rubler er stillet til Raadighed i 1940. Ved Volga er der bygget et stort Elektricitetsværk, Kujbyschew, ved en opstemmet Sø. Her skal bygges 5 Værfter, et for Flodskibe ved Roshdeswenskaja Woloschka, et for Tankskibe ved Perewoloki og et tredje ved Søen selv ovenfor Kujbyschew ved Sok. Desuden skal der bygges Værfter i Sengilej, Judino ved Kasan, ved Byen Rybnaja Sloboda ved Kama, og Værftet Krasnyj Wolgarj skal ombygges.

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Stæbebaade etc.*

Indhent Tilbud

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

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

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.

Aarets bedste Ungdomsbog

Barken MARGRETHE AF DANMARK

udsælges nu indbundet

fra „Vikings“ Forlag til

1/2 Pris - Kr. 4,50

uindbundet i 4 Bind..... Kr. 3.50

Luksusindbinding..... Kr. 5.50

20.000 Bind af Barken Margrethe er solgt siden Bogen udkom paa VIKINGENS Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

„Vikings“s Ekspedition,

Gammel Mønt 39 — Telefon Byen 8040



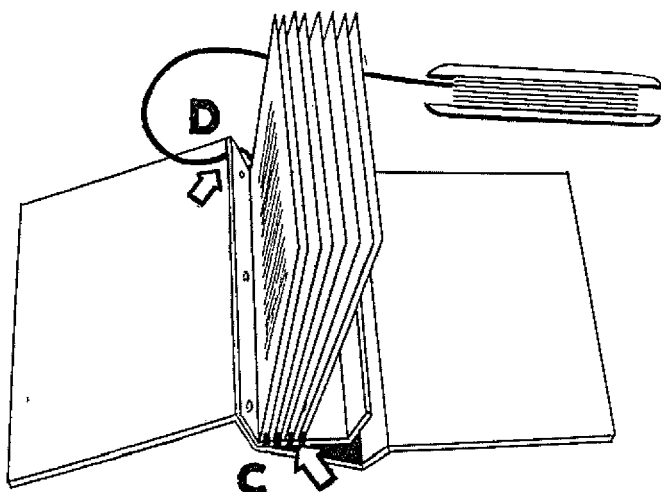
Prøve af et af Bindene.

„Vikings“s Samlemappe

løser Problemet: Opbevaring af Blade, paa en saadan Maade, at disse ikke beskadiges af Hul-ler, men har alle den indbundne Bogs Fordele

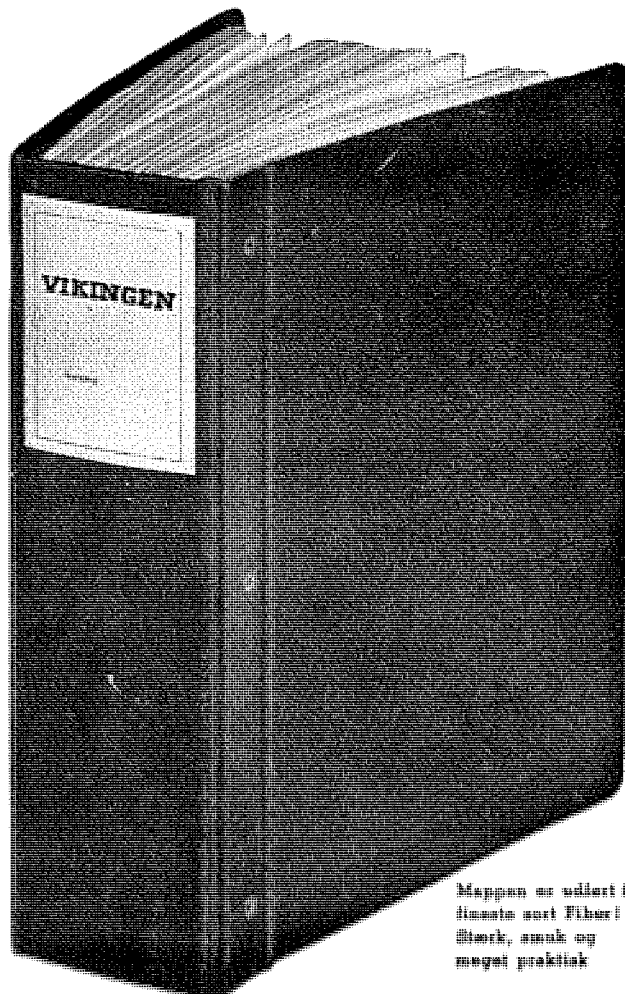
Pris Kr. 2.50

Ved Indsendelse af Beløbet tilstilles Vikings Læsere Samlemappen franco



Bladet hæftes let og hurtigt! — Bladet udtages igen uden Mærker!

Vikings Ekspedition,
Gammel Mønt 39 København K.
Telefoner: 9822 — Byen 8040



Mappen er udført i
dimmelt sort Fibrel
Støbt, smuk og
meget praktisk



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

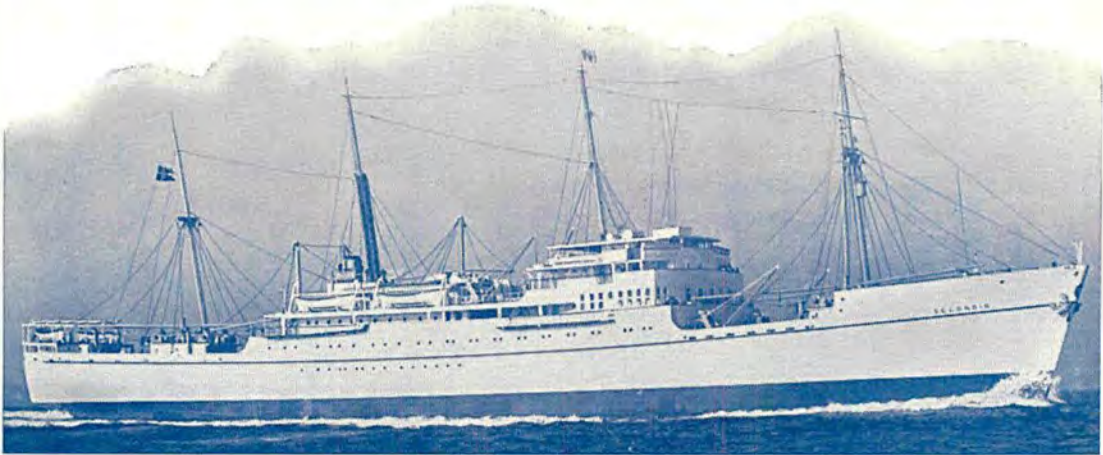
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Egne Kontorer:

Bangkok

Singapore

Bombay

Hongkong

Saigon

Calcutta

Johannesburg

San Francisco

Canton

Kuala Lumpur

Seattle

Capetown

Los Angeles

Shanghai

Dairen

Madras

Sydney

Durban

Penang

Tsingtao

Hankow

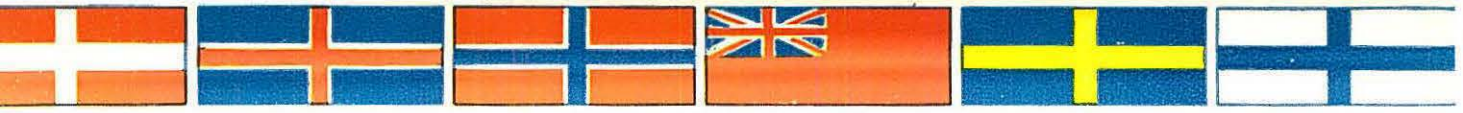
Port Elisabeth

Vancouver, B. C.

Harbin

Ragoon

Weihaiwei



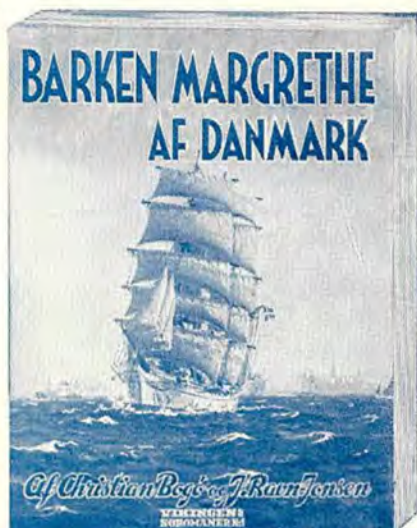
VIKINGEN

5 Øre
1. Februar

FREGATTEN FYN
Maleri af Fr. Landt

1941 - Nr. 3
18. Aargang

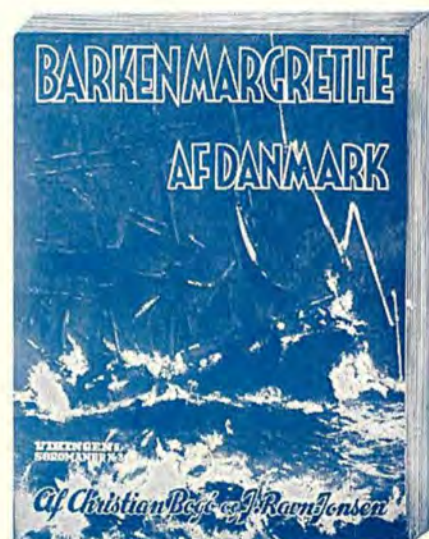




1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bogø og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“ Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

Gang paa Gang er „Vikings“ 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 „Vikings“ 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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

ASJANTIERNE

og

Danskerne

I Guinea — en halv
Snes Mil fra Kysten
— bor den store
Stamme, Asjantierne,

der har voldt Europæerne paa Kysten mangfoldige Fortrædeligheder og Tab. Asjantierne er krigslystne og „grusomme“, haarde Halse, men ret intelligente. De driver Agerbrug, som Kvinderne og Slaverne passer, udvinder Guld og er ihærdige Krigere; de har dygtige Haandværkere.

Som Landet ligger — mellem muhammedanske Riger mod Nord og europæisk paavirkede Stammer i Syd — er Asjanti-Stammerne allerede for flere Aarhundreder siden vænnet til Krig. Allerede 1754 talte Befolkningen 1 Million. Ved Overfald paa Naboerne skaffede de sig talrige „Krigsfanger“, som de gjorde til Slaver, og naar disse blev for talrige, sendte de Hobe af Slaver til de europæiske Forter ved Kysten og solgte dem til Eksport til Vestindien og det sydlige Amerika.

De kom tidligt i Forbindelse med Danskerne og stod længe i venskabelig Forbindelse med dem, saa venskabelig, at Kongen af Asjanti modtog en aarlig Løn (eller Gave) af det danske Guvernement paa Christiansborg.

Da Asjantierne havde overvundet samtlige Naboer i Nord, Øst og Vest, begyndte de Fremrykning mod de Stammer i Syd-Øst, som Europæerne kaldte deres. Dér var Plantager at plyndre og mange Varer at faa. Det gik foreløbig mest ud over Englænderne. Kong Ossay var ikke bange for de Hvides Bøsser, men han kunde godt lide den Løn paa 195 Rdlr., som han aarligt modtog fra Christiansborg. Omkring 1800 kæmpede Englænderne omtrent til Stadighed med Asjantierne, der undertvang de „engelske“ Fantier og besværede Akimmerne, som regnedes for „danske“, og hvis Konge Apofra fik 96 Rdlr. aarligt.

Snart efter maatte ogsaa Danskerne tage Standpunkt mod Asjantierne, der rykkede frem mod de europæiske Forter. En engelsk

Styrke under Guvernør Charles Mac Carthy blev totalt slaaet. Guvernøren blev dræbt

og hans afhuggede Hoved ført bort i Triumf. Englænderne maatte søge Bistand hos de Danske. Da „vore“ Akvamboer ogsaa var blevet angrebet, maatte den danske Guvernør, Major Johan Christopher Richelieu, hvor nødigt han end vilde lægge sig ud med det mægtige krigerske Negerfolk, rykke ud med sin disponible Styrke, Fortsoldater, væbnede Inventarier, bevæbnede hvide Embedsmænd og et stort Opbud af Strand- og Bjærgnegere. Kommandant H. Richter mødte med 100 velindøvede Folk, som han førte med sig for egen Regning. Den danske Styrke medførte fire Feltkanoner fra Christiansborg.

Det danske Neger-Opbud var saa ivrigt, at det rykkede i Forvejen og allerede var i Kamp med Asjantiernes Forposter, da Richelieu kom til. De forenede dansk-engelske Styrker kom i Slag med den asjantiske Hovedhær en Sensommerdag 1824, og det blev et bloddryppende Opgør. Blandt dem, der særligt udmærkede sig, var Dronningen af Akim med sine uforfærdede Krigere, Ursu-Kabuseren Nathay Davuna og Købmand, Kommandant Richter. Fjenden blev slaaet med stort Tab — og fortrak fra Kysten — for en Tid. Englænderne erstattede det danske Guvernements Krigsomkostninger med 200 £.st, og den danske Konge, som modtog Tak fra den engelske Regering, belønnede Richter med en Udnævnelse og Dronningen af Akim og Ursu-Chefen hver med et Sølv-Æressværd.

Freden varede ikke længe, og det ventede det danske Guvernement heller ikke. Christiansborg og de øvrige Forter blev sat i god Forsvarsstand. Asjantikongen var meget forbitret paa de Danske for Hjælpen til Englænderne — ganske særligt dog, fordi Danskerne havde ophævet Slavehandelen og ikke

længere aftog Slaver fra Asjanti — og heller ikke gav Kongen Løn længere.

Hans Majestæt af Asjanti havde

Af KAY LARSEN

udtalt sig saaledes ved Efterretningen om, at Danskerne ikke vilde købe Slaver: „Ja! Lad Kongen i Danmark gøre, hvad han vil. Her er det mig, der er Konge, og jeg gør her, hvad jeg vil.“ Den stærke Fyrste, Yao Okota, sendte i Juli 1826 en Hær paa 11,000 Mand for at jævne de danske Forter med Jorden.

Den danske Governør var da Niels Brock; han vovede — af Frygt for Erstatning for „Krigsomkostningerne“ — ikke at anmode Englænderne om Hjælp. Han mønstrede Opbudet fra Forterne og af de allierede Negerstammer udenfor Christiansborgs Mure. Det var ca. 5000 Mand, hvoriblandt igen Kommandant H. Richter, dennegang med 150 flinke Folk.

Til stor Lettelse i den danske Lejr kom der Tilbud om Hjælp fra Cape Coast Castle: Englænderne vilde benytte Lejligheden til at klø løs paa den fælles Fjende. I Begyndelsen af August mødte den engelske Governør, Oberstløjtnant Purdon, op ved Christiansborg med nogle Officerer, en Trup hvide Soldater og ca. 6500 Krigere fra det engelske Omraade. Han medførte en Mængde Ammunition og en god Portion Congreve-Raketter, som Asjantierne havde vist sig meget bange for.

Fjenden skulde modtages under Fortets Kanoner, men Bjærgnegrene vilde tage mod Fjenden hinsides deres Plantager, som jo gerne skulde reddes. Da Asjantierne naaede de østlige Akvapimbjærg med deres Fortrop, satte Akvapin'erne, Akim'erne og Akvamboerne sig uden videre i Bevægelse og marscherede Fjenden i Møde. Europæerne fulgte da med ledsaget af den øvrige Hær.

Efter nogle Forposifægtninger stod da endelig Hovedslaget d. 7. August 1826, en blodig Mandag Morgen Klokken 9 til 12 — ved Dudra, 6 Mil Nord for Christiansborg. Den „danske“ Hær stod i god Slagorden, da Fjenden langsomt nærmede sig i fast Fylking. Paa nært Hold styrtede Asjantierne pludseligt frem med vældigt Skrigeri og Vaabenlarm. De gik paa med Dødsforagt som fuldblods Krigere, og inden ret længe flygtede Arrieregarden, som bestod af „engelske“ Fantinegere. Heldigvis modstod Hovedstyrken Asjantiernes „vilde Indstyrtning“. — Richters raske Folk forsvarede Kanonerne og Raketkasterne, og disse gjorde udmærket Virkning.

Ordenen blev genoprettet paa „dansk“ Side, men Sejren var længe tvivlsom. Det kunde ligesaa godt blive til Masakre. Hidtil havde de tapre „danske“ Akvamboer ikke deltaget i Kampen, men holdt sig

paa den Fløj, hvor de skulde staa. Pludselig rykkede de frem i Ryggen paa Asjantierne, omtrent 2000 Mand stærkt. Under Hyl og Larm, der ikke gav Fjendens noget efter, angreb de Asjantiernes Reserve, splittede den og erobrede al Bagagen. Samtidig gik de Danske frem, og der blev Uro i „Fjendens Armeer“. Alle de „danske“ Negere, der nu kunde forudse en afgjort Sejr, gik paa med Ildhu, — og Asjantierne led et Nederlag, som de aldrig skal have kendt Magen til. De mistede 5—6000 Krigere, dels dræbte, dels Fanger og blandt disse var 37 Høvdinge og Løjtnanter.

Kongen Osai Okota vendte straks efter Slaget tilbage til sin Hovedstad Kumassi med Resten af sin slagne Hær.

Blandt Byttet fandtes et mærkeligt Sejrstrofæ: Sir Charles Mac Carthy's afhuggede Hoved, indsyet i et Tigerskind. Den danske Governør fik overrakt Hovedet af Akvambo-Fyrsten, der var i dansk Sold, og Governøren lod det højtideligt gaa videre til den engelske Governør, Purdon, der var meget lykkelig ved at kunne bringe sin Forgængers Hoved tilbage til Cape Coast Castle, efter det Besøg, som det uden Krop havde gjort i Kumassi.

Den lille aarlige Gage, som Kongen af Danmark d. 15. Decbr. 1816 havde tilstaaet Asjantikongen, blev herefter givet Akvamboernes tapre Fyrste.

Der blev først sluttet Fred med Asjanti d. 9. Aug. 1851. Asjantikongen skulde give 600 Unzer Guld i Pant for Fredens Overholdelse og aflevere 2 unge Høvdingesønner som Gidsler; de skulde oplæres i den danske Koloni.

Asjantierne holdt sig i Ro overfor de Danske en Tid lang, men den mægtige Stammes nære Naboskab gjorde sit til, at Danmark solgte Kolonien til Englænderne i 1850.

Englænderne fik haarde Kampe at bestaa med Asjantierne. Først i 1896 erobrede Englænderne Kumassi, og Kongen, Prempeh, maatte underkaste sig, men Kampen blussede op igen, og der er senere flydt meget engelsk Blod ved Asjantiernes Bøsser og Assegajer. Der er nu en engelsk Resident og Garnison i Kumassi, men nogen fredelig Provins er Asjanti endnu ikke.

Man maa være tilfreds med den danske Indsats imod det slemme Krigerfolk, Asjantierne.

Det er værd at mindes Slaget ved Dudra i 1826. Der er ikke mange Danske, som aner det mindste om dette Slag, men nu staa det altsaa paa Prent her.

Læs

Sejl og *Motor* - det fuldendte Sejlsportsblad



En gammel Læsø-Sømand fortæller

Ill. af H. Schosler Petersen.

Paa Mandebænken

PAA Mandebænken ved Læsø's eneste Havn — Vesterø — som var det traditionelle Samlingssted for gamle Søfolk og Fiskere, naar disse i ledige Stunder og godt Vejr følte Trang til en Passiar med hinanden, kom jeg en Søndag Eftermiddag i Snak med en af Øens Ældste — en hvidhaaret og vejrbitt Ulk fra Sejlskibenes svundne Tid. Vor Samtale var til at begynde med lidt springende og drejede sig væsentlig om Vind og Vejr og Tidernes Ugunst, men da jeg mærkede, at den gamle Mand var en ret meddelssom Natur, fik jeg den snart drejet hen paa Søfarten og Sømandslivet, som det var i hans unge Dage, før Dampskibene blev de dominerende paa Havet. Det endte med, at jeg bad ham om at fortælle mig nogle af hans egne Oplevelser, og jeg lagde i Særdeleshed ikke Skjul paa, at jeg gerne vilde høre lidt om de haarde Strabadser, som Sejlskibssøfolk før i Tiden særlig var udsat for.

Han nikkede ligesom bekræftende ved denne Udtalelse. Saa faldt han i Tanker og sad et Øjeblik i Tavshed og grundede.

„Strabadser!“ udbød han saa pludselig. „Ja, det var der jo nok af. Men hvis jeg skal fortælle Dem det værste af den Slags, som jeg selv har været med til, saa maa jeg gaa helt tilbage til det første Aar, jeg var til Søs. Den Gang var det jo ikke som nu til Dags, hvor en ung Mand her fra Øen kan komme i Vej paa mange forskellige Maader. I mine Drengear var Sømandslivet den eneste tænkelige Levevej for en ung Mand fra Læsø.

Jeg var femten Aar gammel, da jeg skulde ud første Gang; det var i Aaret 1876. Penge havde jeg ikke ret mange af, men mine Forældre havde sørget for et godt Udstyr til mig. Navnlig var jeg godt forsynet med godt, uldent Undertøj, hvilket siden blev min Frelse; thi uden dette vilde jeg sikkert være frosset ihjel. Jeg kom med Postsmakken til Frederikshavn. Derfra tog jeg med Damperen til København, og da jeg ankom dertil, havde jeg kun ti Kroner tilbage af mine Penge — og ingen Hyre.

Jeg skal ikke nægte, at jeg jo straks følte mig lidt modløs ved Situationen. Her stod jeg i den store By og kendte ingen Mennesker og vidste hverken ud eller ind, eller hvor jeg skulde gaa hen — jeg uerfarne unge Mand, som aldrig før havde sat mine Ben uden for Læsø. I min Modløshed satte jeg mig paa en Bænk, og“ . . . Den gamle Sømand tav pludselig, og jeg bemærkede, at der dannede sig ligesom en Vifte af Rynker ved hans Øjenkroge. „Ja, jeg maa vel nok have siddet og begrædt min triste Tilværelse, for lidt efter kom der en Herre hen og satte sig paa Bænken ved Siden af mig, og han spurgte meget deltagende om, hvad jeg var ked af. Det var en meget god og venlig Mand, for da jeg havde fortalt ham, hvad det var, der trykkede mig, tog han mig med sig hjem og gav mig Kost og Logi, indtil jeg et Par Dage efter fik en Hyre og mønstrede ud med Skonnerten „Hermine“.

Saaledes var alt jo saare godt, og jeg havde ingen Grund til flere Bekymringer i Øjeblikket. En Drager

bragte min Skibskiste og min Køjesæk ned til Skibet, og jeg var selv ikke længe om at finde mig til Rette om Bord i „Hermine“, som førtes af Kaptajn Kærulf.

Vi skulde til Island med Stykgods, og derfra skulde vi tilbage til København med islandske Produkter, og saaledes skulde vi blive ved foreløbig, for „Hermine“ var saa godt som fast engageret i Farten mellem Danmark og Island — i hvert Fald til langt hen paa Efteraaret; thi ved den Tid gjorde den jo som de fleste andre Skonnerter i Islands-Farten en Afstikker til Spanien eller Italien med Klipfisk.

Den første Rejse forløb, uden at der indtraf nogen særlige Hændelser. Det var Sommerdage og fint Vejr, saa naar jeg fraregner Arbejdet med Losning og Lastning oppe paa Island, var hele Turen den rene Lystsejlad. Men den anden Rejse var saa til Gengæld ligefrem et Mareridt af ondt Vejr og Genvordigheder. I alle de mange Aar, jeg har sejlet, har jeg naturligvis været ude for en Del haarde Tørn; men jeg har alligevel aldrig oplevet saadanne Strabadser som paa denne min anden Rejse med „Hermine“.

Efter en ualmindelig lang Rejse med næsten uafbrudt Storm og Modvind naaede vi vort første Bestemmelsessted — en lille Plads, som hedder Røverhavn, og som ligger helt oppe under Polarkredsen. Her lossede vi det halve af vor Stykgodslast og skulde derefter indlade saltet Faarekød. Denne Indladning gik imidlertid meget langsomt; thi Faarene var endnu ikke slagtede, da vi var rede til at tage imod Lasten. Da Slagtningen saa begyndte, gik den for sig paa en meget mærkværdig Maade. Bevæbnede med Knive sluttede Islænderne Kreds omkring Faareflokkene, hvorefter de gik frem mod Dyrene i en tæt lukket Kæde. Naar de saa naaede tæt ind paa Flokken, greb hver Mand et Faar og stak det ihjel. De døde Kroppe blev flaaede og parterede paa Stedet, og dette foregik jo ikke under de renligste Forhold.

Da vi langt om længe havde indladet det Parti Kød, vi skulde have, fortsatte vi Rejsen til en anden lille Plads, som jeg desværre har glemt Navnet paa, men som er meget vanskelig at besejle paa Grund af de mange blinde Skær, der findes i det Farvand, som man skal passere. Vi slap dog heldigt igennem og naaede i god Behold vort nye Bestemmelsessted, hvor vi lossede Resten af vor Stykgodsladning og ligesom i Røverhavn indtog saltet Faarekød. Det gik heller ikke særlig hurtigt med Indladningen paa denne Plads. Vi maatte vente og vente i det Uendelige, til Islænderne havde faaet slagtet Faarene og saltet Kødet, og det var allerede paa Hæld med Sommeren, da vi endelig havde faaet kompletet Ladningen; men da var Skuden ogsaa lastet saa haardt, at den laa med Spygatterne i Vandet.

Det blæste friskt den Dag, vi lettede Anker for hjemgaende, og det var hundekoldt. Desværre fik vi Vinden imod, og for at klare Skærene paa een Bø, saa det ikke blev nødvendigt at krydse, maatte vi presse Skuden med saa mange Sejl, som den overhovedet kunde bære.

Imidlertid friskede Vinden yderligere. Det blev en forrygende Snestorm, og Kulden tog til. Vi maatte ustandselig holde skarp Udkig efter Braaddene over de farlige Skær, men det var os umuligt at se disse, for Søsprøjt og Sne stod i et vildt Hav om os.

Til vor store Forundring gav Skipperen Ordre til Kokken om at lave Kaffe til alle Mand. Vi var jo lidt i Tvivl om Grunden til denne usædvanlige Flothed under disse Omstændigheder, for Kaptajn Kærulf var ellers meget paaholdende med Hensyn til Provianten. Han overholdt meget nøje, hvad Søloven foreskrev i saa Henseende, og derfor var vi ogsaa tilbøjelige til at antage, at denne ekstra Kaffetaar maatte tilskrives, at han ikke selv troede, at vi vilde klare Skærene og derfor trods alt vilde forunde os en varm Hjertestyrkning, inden Skuden tørnede, og vi allesammen skulde i Baljen.

Naa, enhver har jo Lov til at tro, hvad han vil. Da jeg havde drukket min Kaffe, gik jeg til Rors, og lidt efter hørte jeg Kaptajnen sige til Styrmanden, at vi nu snart maatte være over det værste. Og lige efter, at han havde sagt dette, kom der tre døde Dønninger rullende fra Luvart. De havde intet Braad, og da de havde passeret os, var det straks, som om Skuden gik mere støt, endskønt Stormen blæste med uformindsket Styrke.

Det stod os nu klart, at vi havde passeret Skærene, og vi satte Kursen efter Norge. Vi havde meget haardt Vejr med Storm fra Sydvest og maatte flere Gange ligge underdrejet. Ud for Lindesnæs Fyr gik Vinden om i Nord, og vi begyndte allerede at glæde os til en hurtig Afslutning paa Rejsen; men saa flovede det af og blev efterhaanden helt Vindstille, og herunder oplevede jeg det mærkeligste, jeg nogensinde har været ude for.

Det var det herligste Maaneskin om Natten, da jeg ved otte Glas Klokken tolv tørnede paa Dækket til Vagt. Jeg havde endnu ikke rigtig faaet Søvn af Øjnene og følte mig forfærdelig træt efter de haarde Tørn, vi havde haft i de sidste tre, fire Etmaal; og da jeg havde første Fritørn, stod jeg og hang med Hovedet ud over Lønningen og stirrede maalløst ned i Vandet, som med de dovne Dønninger hævede og sænkede sig langs Siderne, og i hver Rulning, den dybtlastede Skude tog, sprøjtede ind over Dækket gennem Spygatterne.

Bedst som jeg stod saaledes, forekom det mig, at jeg hørte en klagende Kalden udenbords. Jeg troede jo selv straks, at det var et Sansbedrag — saadan, som man jo kan være Genstand for, naar man er overtræt. Men det kaldte igen — og i samme klagende Tone, og jeg var nu ganske sikker paa, at jeg var lysvaagen.

Pludselig saa jeg et Menneskehoved komme op af Vandet et Par Favne fra Skibssiden lige ud for, hvor jeg stod. Det havde en meget kraftig Haarvækst, som bagtil flød et langt Stykke efter det i Vandoverfladen og fortil laa ligesom klistret fast til Panden. Ansigtet, der ogsaa grangivelig lignede et Menneske-

ansigt med store og klare Øjne, var ligeledes laadent over det hele. Endnu en Gang hørte jeg denne mærkelige Skabnings klagende Kalden, og samtidig stak den begge sine Forlemmer op over Vandet og ligesom vinkede med dem. Disse Lemmer lignede ogsaa rigtige Menneskearme med Hænder og Fingre, men ved nøjere Eftersyn opdagede jeg nu, at der var Svømmehud imellem Fingrene; og da Skabningen saa med eet dykkede ned, saa jeg ogsaa, at den havde en Fiskehale.

Naturligvis gjorde mine Kammerater Grin med mig, da jeg fortalte dem, hvad jeg havde set. De gjorde det hele til en skøn Drøm om Havfruer, og da Sagen kom Skipperen for Øre, var det ikke langt fra, at han vilde have mig skrevet i Journalen for at have sovet paa min Vagt — Ak ja! ... Atter tav den gamle Sømand, og igen bemærkede jeg Rynkeviften ved hans Øjenkroge og en lille Trækning ved hans Mundvige som Tilløb til et Smil. „Jeg siger Drøm eller Virkelighed,“ fortsatte han. „Der lever nu efter min Mening Skabninger i Havet, som Videnskaben intet Kendskab har til; og jeg er den Dag i Dag aldeles sikker paa, at det, jeg saa den Nat ud for Lindesnæs, ikke var noget Drømmesynd, men et levende Varsel for, hvad der senere skulde ske.

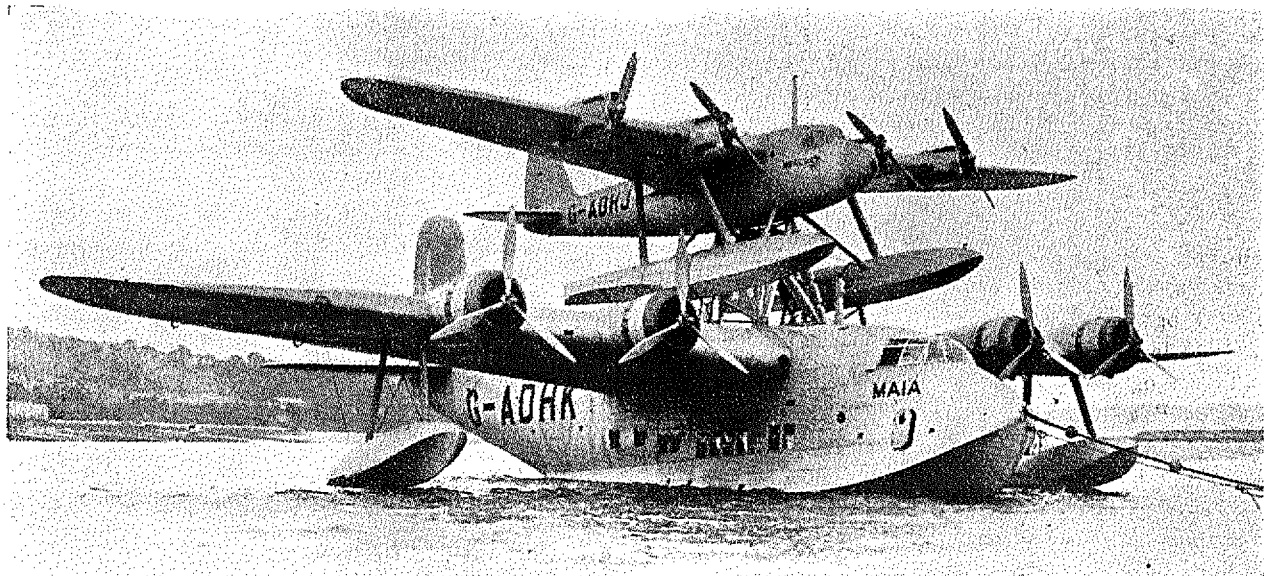
Den næste Morgen fik vi igen en hylende Storm fra Sydvest, og under Manøveren med at bjærge Sejl og faa Skuden drejet under, blev begge vore to Matroser skyllet over Bord. Den ene — en Nordmaud — blev, saa mærkeligt det lyder, slaaget indenbords

igen og landede inde under Ankerspillet, hvor han laa fastklemt og forslaaet, saa han ikke selv var i Stand til at komme fri. Vi fik ham omsider halet frem, men han var meget medtaget og maatte til Køjs. Den anden — en Matros fra Thisted — blev derude. Vi gjorde alt for at bjærge ham — baade med at kaste en Redningskrans ud og med Liner, men det var ailsammen til ingen Nytte. Det sidste, vi saa af ham, var hans Arme, som han rakte i Vejret ligesom til Afsked, men saa lukkede Vandet sig ogsaa over dem.

Imidlertid tog Stormen til og voksede efterhaanden til Orkan. Sejl kunde vi slet ikke føre. Vi forsøgte at støtte og faa Styr paa Skuden med en rebet Stagfok og et klodsrebet Storsejl, som var svikket og givet op ved Halsen, men begge Dele revnede paa en Gang med et Knald som et Kanonskud og blæste bort som Avner for Viuden, og saa laa „Hermine“ som et dødt Skib uden Styr og væltede sig i de taarnhøje Søer, som ustandseligt brød ind over Dækket og rev alt med sig, som ikke var forsvarligt fastsurret. Begge vore Baade og Vandtønderne blev knust og skyllet over Bord, og vi selv maatte ogsaa surre os fast for ikke at gaa samme Vej.

Saaledes laa vi og drev rundt for Vind og Vejr i ti Dage, og al den Mad, vi fik, var nogle tørre Skorogger; thi vort lille Kabyskus var ogsaa skyllet over Bord med alle vore Kogegrejer. Vi led frygteligt af Tørst, da hele vor Vandbeholdning ogsaa var gaaet tabt med de knuste Vandtønder. Hertil kom

Short Mayos komponerede Flyvemaskiner



Her sammensat ses de to Maskiner, der danner Short Mayos komponerede Flyvemaskiner. Den øverste Flyvemaskine er en hurtig 4-Motorers Vandflyver, der kan medføre 1000 lbs. Post. Den bliver ført til Vejrs af den underste Maskine, en almin-

delig 4-Motorers af samme Type som de velkendte Empire-Vandflyver. Dette nye sammensatte Luftfartøj er tegnet af Major R. H. Mayo, Imperial Airway's tekniske Direktør.

ogsaa, at Kulden var haard, og at vi følte den dobbelt, da vi al den Tid ikke havde en tør Trævl paa Kroppen.

Selv om vi ikke havde Styr paa Skuden, havde vi alligevel en Mand til Rors. Dette var noget. Skipperen forlangte, selv om det naturligvis slet ikke var nødvendigt, for vi kunde jo have surret Rattet. Men det kunde der ikke være Tale om, og da vi var to Mand for lidt — den ene druknet og den anden til Køjs med forskellige Lemlæstelser — fik vi jo nogle nederdrægtige lange Rørtørn, selv om den Gamle ogsaa nu og da for et Syns Skyld tog et lille Nap med.

Det var i det hele taget en farlig Redelighed, og jeg var til Tider lidt ængstelig for, hvordan det vilde ende, for en skønne Nat var der ogsaa Bud efter mig. Jeg skulde til Rors, og jeg stod i Lukaf-Kappen og vogtede paa en gunstig Lejlighed til at komme nogenlunde helskindet langs Dæk, og da jeg et Øjeblik syntes, at der var en Pause i Søernes Bryden ind over Lønningen, og Stordækket samtidig næsten var tomt for Vand, sprang jeg til. Men just som jeg naaede hen midtskibs, kom der en Graaskæg af en Brækker over og slog Benene fra mig og tog mig med ud over Siden. Jeg var ikke ganske klar over Situationen, før jeg næsten i samme Øjeblik laa inde paa Dækket igen og klamrede mig fast til en Pullert. Sagen var, at den samme Brækker, som havde transporteret mig ud over Siden, ogsaa havde givet Skuden et vældigt Skub og havde krænget den over, saa hele den ene Side af Stordækket var kommet under Vand, og „Hermine“ havde saa, idet hun atter rejste sig, nok saa nydeligt skovlet mig indenbords igen.

Jeg var jo en hel Del fortumlet efter den Omgang og kom først rigtig til mig selv igen, efter at Styrmanden var kommet mig til Assistance og havde hjulpet mig op paa Halvdækket. Desværre kom ogsaa han galt afsted ved samme Lejlighed, idet han traadte forkert og forstuede sin ene Fod, og saa maatte han ogsaa til Køjs. Til sidst var der kun Kaptajnen og mig til at tage Vagt.

Saa en Morgen, da jeg kom op for at løse Kaptajnen af, var det, at jeg syntes, jeg saa Land til alle Sider omkring os. Den Gamle var vel ogsaa dødtæt, og det var jo tilgiveligt, at han hang over Rattet og nikkede. Det gav et Sæt i ham, da jeg varskoede ham, og det kan nok være, han fik Øjnene op og fat i Kikkerten. Gennem den opdagede han en Baad langt borte. Den nærmede sig hurtigt, og vi saa snart, at det var en norsk Lodsbaad. Da den kom os paa Prajehold, erfarede vi, at vi befandt os 30 Mil Nord for Bergen. Saa langt havde Orkanen i disse ti Dage drevet os nordover fra Lindesnæs.

Efter at Lodsbaaden havde forsynet os med lidt Proviant og Vand, forlod den os igen for at bringe yderligere Hjælp; og hen paa Eftermiddagen ankom en Slæbedamper, som tog os ind til Bergen.

Vi var alle haardt medtagne, og det var særligt

vore Ben, det var galt med. Jeg var den eneste, der kunde faa Søstøvlerne af paa almindelig Vis. Alle de andre, af hvilke to havde ligget til Køjs med Støvler paa, maatte sprætte deres op for at faa dem af. Vi var fuldstændig hudløse fra Knæene og nedefter, og vi var i en forfærdelig Pine.

Dagen efter fik vi vort Tøj tørret, og nu gik jeg til Kaptajnen og bad om at komme til Lægen. Men den Gamle svarede mig, at han havde haft Havari nok paa denne Rejse, og det kostede mange Penge, og det vilde jo være nydeligt, om han ogsaa skulde have en Lægeregning.

Dagen efter skulde jeg imidlertid med Kokken i Land og hente Proviant, og da ingen af os var i Stand til at faa rigtigt Fodtøj paa, maatte vi sy noget Sejldug sammen, hvilket vi saa trak paa Fødderne, hvorefter vi sjokkede af i Land.

Mens vi saa gik omkring paa Torvet og saa paa Varerne, kom to uniformerede Mænd hen til os og spurgte om Grunden til, at vi gik med disse Sejldugsbandager paa Fødderne. Jeg fortalte dem saa alt om de forfærdelige Strabadser, vi havde udstaaet — ogsaa, at vi ikke maatte komme til Lægen, hvorefter de forlangte at komme med om Bord for at se lidt nærmere paa dette mærkelige Skib. De fulgte saa med os, og efter at de ogsaa havde udspurgt vore syge Kammerater, gik de agterud og talte med Kaptajnen, hvilket resulterede i, at der omgaende kom en Læge om Bord. Han gav os noget Salve til at smøre vore Ben med, hvilket ogsaa lindrede vore Smerter, og den følgende Nat fik jeg en god Søvn efter de strenge Strabadser.

Vi laa saa i Bergen, til vi havde faaet alle Skader repareret, hvorefter vi igen stak til Søs for at fortsætte Hjemrejsen. Kaptajnen var i daarligt Humør. Han havde haft meget Havari og mange Forsinkelser paa denne Rejse, og det havde altsammen kostet mange Penge. Han bandede hver Dag over disse Udgifter — over Lægeregningen i Bergen, og en Dag, da jeg stod til Rors, betroede han mig, at den alene beløb sig til 36 Kroner.

Vi kom vel til København. Her blev jeg afmonstret og rejste hjem, og jeg var fast besluttet paa aldrig at gaa til Søs mere, for jeg syntes, jeg havde faaet nok af Strabadserne. Men da fjorten Dage var gaaet, var jeg klar til at ryste Landjorden af mig igen, og siden har jeg sejlet i mange Aar og oplevet lidt af hvert, men aldrig saa haard en Tørn som med „Hermine“.

Med denne Forsikring sluttede den gamle Læsø-Sømand sin Beretning, og da jeg tog Afsked med ham, var det med en Følelse, som om jeg selv havde gennemlevet de frygteligste Strabadser.

Lauritz Pedersen.

Husk at forny Deres Abonnement!

Langt til Havs -

O mørke Nat ~
end er der langt til Dag;
de tunge Skygger gennem Rummet sejler,
ensom, forladt
blandt dem som Vrag
jeg driver længst, før Morgenskib jeg pejler.

Den tunge Vind
hen over Havet gaar.
Skibe mødes i Natten og taler sammen;
kun et Signal,
og atter staar
de fjernt i Mulm, i Læ af Bølgekammen.

Se nu i Nat
Glimt af de fjerne Fyr;
den vilde Lygtemand paa Bølgen springer.
Vår dig ~ thi brat
udslukt han flyver ~ ~ ~ ~
og atter Mulmet slaar i Sejlets Vinger.

De natgraa Sejl
duver som Fugleham;
udover breder de de stærke Vinger.
Sirenen løfter
sit Varselglam,
sit dystre Raab, som Stød af skarpe Klinger.

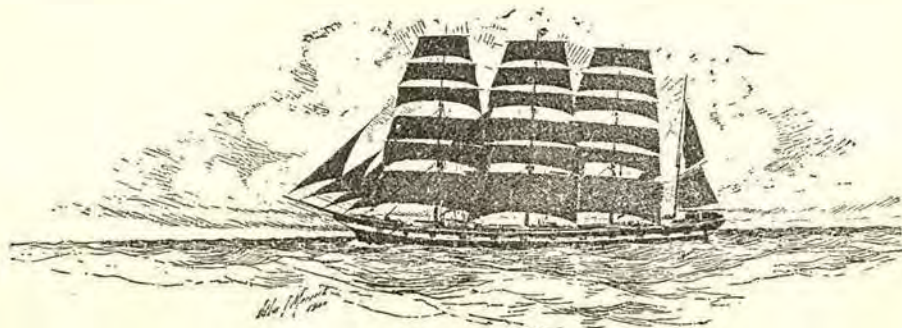
Hør nu i Nat
sælsomme, fjerne Røst;
Fugle, som drager forbi for fulde Briser,
andre, som mat
med kløvet Bryst
uænsset synker ~ og dybt forliser.

Hør nu i Nat
Raab: »Hvor gaar I hen?«
»Ohoi, Kammerat,« »ohoi old sailor-boy,«
Storsø for Rat ~
Taage igen ~
og Suset suser: »Farvel« ~ »goodbye, goodbye«

O, fjerne Drøm: ~
Ruder, som glimter frem
bag Taagebanker i det Fjerne ~ Fjerne.
O, Tonestrøm:
»Sveet home, ~ mit gamle Hjem«
toner i Suset om den slukte Stjerne.

O, mørke Nat,
end er der langt til Dag,
sælsomt Sukket fra Dybet mod Gryet sejler
og synker mat
i tunge Drag,
før det i Taagen Morgensolen pejler.

Axel Heidam.





PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



1 Saa er ed altsaa forbi med daj.... Petermand



2 Man vil hange maj- -- saa at je' alder mere ka' komme til og drille Jackson

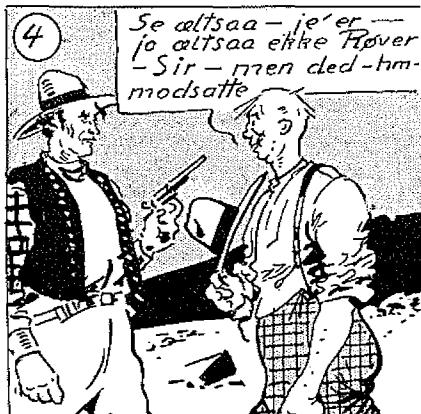


3 Jaj, maa kæmpe for mit Liv. -- med Aandem Vaaben --- ha!

Der stod jeg nu, „en kon“, som der staar i Holbergs uadeltige Mesterværk: „Aladdin“. Hænge mig vilde man! Hænge mig Peter C. Pral, og i en Gren som en gemen Lommetry! Et Øjeblikk vemodig Eftertanke fik Tog i mig; men saa tog jeg mig sammen, thi jeg er en Handlingens Mand, og til syvende og sidst var det jo min egen utilgivlige Fejltagelse

..... der havde bragt mig i denne lidt ekvivokke Situation. Alligevel kunde det jo ikke undgaas, at mine Tanker strejfedes mine kære Kammerater ombord paa S/S „Perseus“, og først, om ikke sidst, min uforglemmelige Ven, den hæderlige Thomas B. Jackson, velmeriteret Styrmand paa ovennævnte Fartøj. Naa, tilbage til Virkeligheden! Den raar Virkelighed.

Jeg resumerede lynsnart Begivenhederne. Først havde jeg (for Spøg?) fanget en Mand, der viste sig at være Prærierover, derefter eller omtrent (?) samtidigt havde han fanget mig. Derpaa var vi begge blevet fanget af en tredje Mand, som jeg troede var Rover, men som var Sheriff! Og tilsidst havde jeg bildt ham ind, at jeg var Rover!!! -- Temmelig indviklet, ikke sandt, men saadan er jo Livet -- nu og da.



4 Se altsaa -- je' er -- jo altsaa ikke Fløver -- Sir -- men det -- hm -- modsatte



5 Se je' er i Værdelig- heden hemmelig Defektiv -- je' fange- de ham der!

Bemærk, at Mr. P. Pral peger paa den virkelige Fløver der ikke kan ses.



6 Det var slet ikke je' Pattedbørn, men det Læg der, som nappede mig --- ha.

Hvad var nu mest logisk, som Taktik betragtet? Naturligvis at jeg forsøgte at bevise Sheriffen, at det, jeg havde bildt ham ind (at jeg selv var Rover), var forkert. Derved løb jeg den Risiko at blive betragtet som en Løgner. Men hvad, naar man staar, hilleddigt talt, lige under en Strikke, saa maa man vælge

Enhver af os, der hører til den dannede Klasse, litterært set, har læst utallige Kriminalromaner. Og ved at tænke paa en af dem, jeg selv havde læst, fik jeg Ideen. Jeg maatte faa Sheriffen til at tro, at jeg selv var Detektiv i Forklædning. Paa Jagt efter Prærierov. Paa en Maade var dette jo sandt. Jeg var jo i Forklædning, og havde faktisk været paa Jagt efter en Prærierov.

Forbrydere er nu og da i Besiddelse af „Fagstolthed“. Og dette kom mig til Gode. For den rigtige Prærierov begyndte at prale. -- prale af at det slet ikke var Sheriffen og hans „boys“, der havde fanget ham, men at det var undertegnede, der havde Æren for dette celebre Kunststykke. Altsaa et virkeligt Sandhedsbevis for min ændrede Fremstilling.



7 Alright -- you er en Collega -- hvilken Afdeling arbejder you for Mr.?



8 Scotland Yard --- ja!



9 We are i U. S. A. -- din Løgnhals.

Saa-h

I must say -- (Engelsk Slang) at Sheriffen var Sherlock Holmes nok til at se, hvordan det hang sammen. Han langede straks den barkedede Lovens Arm ud og trykkede min Haand. Med et Slag var Situationen forandret. Fra Dommer og Rover var

For nu begik jeg min anden Fejltagelse, og den var slem. De Sheriffen spurgte mig, hvilken Afdeling af det amerikanske Politikorps jeg arbejdede for, svarede jeg: „Scotland Yard!!!“ Det maa altsaa have været en eller anden Kriminal-

Se-o-t-l-a-n-d Yard i U. S. A.! Hvad giver Du mig? I hvert Fald saa min nyhvervede Ven Sheriffen ud til at ville give mig en Strikke -- alligevel.

Sømandens Helvede

Af Aage Heinberg

og Verdens Ende

Den Gang, da Verden blev rystet af de store Naturkatastrofer, som til sidst forvandlede den glødende Ildkugle til en udlukket Planet med Bjerge og Dale, — Have og Indsøer — den Gang blev ogsaa de mægtige og forunderlige vilde Formationer i det sydlige Syd-Amerika dannet.

De Øer, som ligger ligesom drysset langs Østkysten af Sydamerikas Sydspids, giver Landet meget fælles med den norske Kyst, men de er mere vilde og forrevne.

Hundreder af smaa Øer ligger spredt omkring, og over de fleste skyller de kæmpemæssige Bølger fra Stillehavet, og Strækningerne henede er med rette blevet kaldt for „Sømandens Helvede“. Men til alt Held findes der en af Naturen selv dannet „Vej“ gennem Sydspidsen af dette Kontinent, og det er Magellanstrædet.

Denne Vandvej skiller Fastlandet fra Øen „Tierra del Fuego“ (Ildlandet) og Øen „Tierra de la desolacion“ (Trøstesløshedens Ø) og giver de Skibe, som skal runde Sydspidsen, Anledning til at undgaa det farlige Kap Horn, hvor saa mange stolte Sejlskibe er forlist.

I gamle Dage, i Sejlskibenes Tid, hændte det ofte, at Skipperen lod staa til om Kap Horn, i Stedet for at taabe Tid med at krydse sig gennem Mangellanstrædet.

Saa kom Dampskibene, og for dem var det en udmærket Genvej at smutte igennem den naturlige Kanal, som der fandtes her. For ikke saa særlig mange Aar siden herskede der her nede mod Syd en kolossal Skibsfart, men det er anderledes nu, for nu er Nord- og Sydamerika delt ved Panamakanalen, og Skibsfarten er blevet forholdsvis ubetydelig i Mangellanstrædet.

Mens vi er saa langt mod Syd, skal vi nævne Smythkanalen, som strækker sig indenskærs langs Chiles Kyst fra Magellanstrædet og helt op til Golf de Peuas, hvor Øformationerne slutter.

Naar Skuden har passeret Kap Virgens og er begyndt at sejle op ad Magellanstrædet efter at have klaret Sandbankerne udenfor, ser man det bekendte Ildland, som ligger som en øde, gold Strækning med kæmpemæssige Snefjelde i Baggrunden, omrandet af tunge Skyer.

Tegn paa Beboelse og Mennesker er der ikke, før man endelig kommer til en By noget længere inde, det er Punta Arenas, Verdens sydligste By. Noget syndelig mere at sige om den er der ikke, udover, at den er en meget vigtig Kulstation med en broget Be-

folkning, som bestaar af Chilenerne, Europæere, Gauchoer og Ildlændere fra det omliggende Land.

Her nede var engang anlagt en Straffekoloni for Chile, og svære Kampe blev udkæmpet med de Indfødte, indtil den hvide Mand og Civilisationen fik Fodfæste i Lançet. Til Trods for den afsides Beliggenhed hersker der, eller rettere sagt herskede der en livlig Handel her i Punta Arenas.

Patagonierne kom ombord paa Skibene og solgte Guanaco-, Puma- og Panterskind, og de, der ejede det vilde og forrevne Land mod Nord, var ikke Smaafyre, det var store, stærke Karle med lynende Øjne, som vidnede om Energi og Sejghed. En Nat ligger Skibene gerne her, før de sejler videre.

Fjeldene bliver højere og højere paa hver Side af Landet, og Vegetationen er frodig og eviggrøn. Sneklædte Toppe og dystre Fjeldformationer rager op, og man naar det amerikanske Fastlands Sydspids Kap Forward. Saa lægges Kursen Nord-Øst-over, og de svære Gletsjere og Isbræer lyser som store Ædelstene, der ligger i Solen.

Man staaer andægtigt overfor Naturens Vælde, naar Skibet glider langs med Trøstesløshedens Ø. Snetoppene og Klipperne danner stejle, truende Styrtninger brat ned i Havet, og al Vegetation er som blæst bort i dette uhyggelige Inferno.

Nu begynder Mandskabet ombord at faa travlt. Alle Luger skalkes og alle Aabninger tættes. Man mærker højere og større Dønninger, og forude ser man hvide Skumtoppe. Det er Stillehavets kæmpemæssige Bølger, som snart skal skylle ind over os.

Sydveststormene er næsten permanente her, og Vinden pisker Bølgetoppene, saa det flyger som Støvregn. Den første Bølge naar os, og det ser næsten ud, som om Skibet vil skære sig lige igennem og ned i Dybet. Bølgerne er her de højeste i Verden, og man tror næsten ikke derpaa, naar man hører, at Højden af en Bølge kan maale op til 20 Meter. Det er godt og vel som et 4-Etagers Hus! Afstanden mellem Toppe er fra 800 til 1000 Meter, saa man kan jo selv tænke sig, hvorledes et Skib bliver kastet omkring. Øjet ser altsaa ikke Bølge paa Bølge over stor Afstand, men kun et lille Antal, der synes frygtindgydende i deres enorme Vælde.

Slingremaaleren viser, at Hældningen paa Skibet er 40 til 42 Grader til hver Side, saa alt, hvad der er ombord, slynges i en Bue paa 80 til 84 Gr. Til Sammenligning kan anføres, at Skibet i haardt Vejr i Nordsøen ikke krænger mere end 10 Grader, og i Undtagelsestilfælde op til 12 Grader til hver Side.

Udfør Kap Pillar er det, Søerne begynder at rulle, og Forbjærgets uhyggelige Formation bidrager ikke til at gøre Modet større. For ikke saa mange Aar siden kunde man langs med Smyth-Kanalen finde Mindeplader, som var sat op af Krigsskibe, som besøgte disse øde Egne, og man kunde i Port Grappler se et Liv, der stærkt mindede om Paradiset. Praktisk talt nøgne Indfødte vinkede til de passerende Skibe, og man skimtede underlige Baade og Hytter inde i den urskovlignende Vegetation.

Disse Naturmennesker er Ildlændere eller de saakaldte Pescheras, og de ser ikke særlig hyggelige ud. Kommer man i Land, nærmer Folkene sig straks, mens de raaber carva-tshi.

De er helt utrolig hæslige, med tynde Overkroppe og endnu spinklere Lemmer og ikke særlig store. De er skæggløse, men med strittende ravnsort Haar, og de ser usædvanlig stupide ud.

Kvinderne burde ikke nævnes, de er i høj Grad Karikaturer af det smukke Køn, og hele Familien med Unger og alt gaar næsten nøgne til Trods for, at

Temperaturen er nede imod 0 Grader. Blot en lille Lap over Ryggen og Lænderne er hele Klædedragten, og den bestaar af Skind eller Tøjstumper. De er ikke særlig blufærdige disse Mennesker og har heller ikke nogen særlig udpræget Forstaaelse.

Om den stærkere slaar Skallen ind paa den svagere, saa er Sorgen over Tabet ikke noget at brydes med, og Morderens og den myrdedes Familie omgaas ligesaa gemytligt for det. De staar med andre Ord ikke særlig højt hævet over Dyrene i deres Vaner og uddør hurtigt.

De sejler rundt i nogle morsomme lange Baade, og deres Føde bestaar mest af Fisk.

Her er i Sandhed Verdens Ende — om den er noget Sted i det hele taget, og her er det, man finder Verdens Forposter. Baade Land og Hav er fra Naturens Haand gjort saa frygtindgydende som muligt, og „Sømandens Helvede“ finder man lige nedenfor de svære, forrevne, snedækkede Fjelde, hvor Bølgerne er saa høje som 4-Etagers Huse, med en Længde af næsten 1 Kilometer.

Krakatau i Udbrud paany



Øens Ødelæggelse.

Ved Krakatau Vulkanens Udbrud i 1883 var tre Kratere i Gang. Nu er de to Kratere under Vand men i Virksomhed alligevel.

Krakatau er en ubeboet vulkansk Ø i Indonesien, den ligger i Sundastrædet mellem Java og Sumatra, er 800 Meter høj og strækker sig over 15 Kvadratkilometer. Den er kendt for sit Udbrud 27. August 1883, hvorved Øen forandrede Form og Størrelse. En 30 Meter høj Bølge skyllede ind over Sundastrædets Kyster, hvorved ca. 40,000 Mennesker omkom. Bølgen kastede Skibe adskillige Kilometre ind paa Land.



Krateret under Vandet.

Vulkanen arbejder nu under Havets Overflade.

Lufttrykket fra Eksplosionen kunde maales Jorden over. Askepartikler i Masser paa 60—70 Kilometers Højde kunde senere paa Aaret iagttages i Europa.

Et nyt Udbrud fandt Sted 25. Januar 1928.

Øg nu fornylig har Vulkanen igen været i Aktivitet. Den er stadig det største geologiske Fænomen i vor Verden.

Havets Fantomer og Spøgelsler

DER er ikke lang Tid mellem hver Gang, man hører om Overtro og den Slags, men trods alle ihærdige Forsøg paa at latterliggøre den, saa tror de fleste af os fremdeles, at der er underlige Ting, som foregaar daglig i Form af — Varsler.

Nu er det jo slet ikke saa urimeligt, at Folk, som lever i Ensomhed eller ikke har sin Dag fuldt optaget, af og til henfalder til Grublerier over Verdens Mysterier.

Søfolk, som før drog fra Havn til Havn i de stólte Sejlskibe. og som ofte var længe undervejs, var lette Ofre for Overtro, og der er vel ingen Mennesker, som ejer flere besynderlige og mere dystre Sagn og Overleveringer end netop — Søfolk.

Dette er naturligvis ikke paa nogen Maade latterligt, for som før nævnt er de fleste Mennesker mere eller mindre overtroiske, uanset hvad de bestiller.

Menneskene har altid næret en voldsom Frygt for det ukendte og gaadefulde — med andre Ord Overtroens mange Variationer. Det store, gaadefulde Ocean blev ganske naturligt anset for at være Tilholdsstedet for allehaande rædselsfulde Uhyrer og Fabeldyr. Det store ukendte Dyb havde fra Tidernes Morgen indgydt dem, der sejlede over det, en voldsom Respekt, som om det i sig selv var et Væsen, der havde ens Skæbne i sin Haand. De allerældste overtroiske Traditioner, som endnu er bevaret paa Søen, stammer fra Fønikierne. En hel Del af de gamle Sagn og Eventyr kan føres tilbage til disse Verdens første Søfolk.

Gennem Tiderne har Sømandsstanden holdt fast ved alle de gamle traditionelle Sagn og Beretninger, som fortæller om Havets Spøgelsler og Fantomsejlere. I lang Tid efter at Kristendommen var indført i de nordiske Lande, holdt Søfolkene Guden Thor som deres Skytsaand.

Søfolk har altid haft Ord for at være meget let paavirkelige, ofte frygtede de mere et Lig eller en Kiste end Elementernes Rasen med hylende Storme og Bølger saa høje som Huse. Mellem Sømanden og Evigheden var der jo kun en Planke, og netop denne Kendsgerning var Grund til, at Overtroen havde frit Spille rum.

Paa den Tid, da Sejlskibsfarten stod paa sit højeste, var Troen paa Spøgelsesskibe lige saa uadskillelig som Vandet, det flød paa. Ja lige fra Kølen blev lagt, og medens Skibet voksede frem med rejste Master, fulgte Overtroen enhver lille Detaille. Den bestemte Fartøjets Navn, Dagen og Timen, da Farten

skulde begynde — og endogsaa Mandskabsvalget og Lasten havde Overtroen et afgørende Ord med i. I Holland og Belgien huggede man en Pløk af stjaalet Træ ind i Kølen. Paa den Maade fik Skibet større Fart om Natten. Hvis der sprang en Gnist af Øksen ved det første Hug paa Kølplankerne, saa var det ensbetydende med, at Skuden vilde forlise paa sin første Tur. Hvis man derimod lagde en Sølv mønt under Stormastens Rod og tømrede den ind i Skibet, betød det Lykke.

Alle de Festligheder, som i Dag holdes ved Stabelafløbninger, er allesammen Overleveringer fra ældre Tiders Overtro. For kun faa Aar siden blev det regnet for uheldsvangert, naar Advokater, Gejstlige eller Kvinder befandt sig ombord i et Sejlskib. Lidet smigrende for Advokaterne var det at blive sammenlignet med Hajerne. De Gejstliges sorte Klæder var et Sorgens Tegn, men Grunden til, at Kvinder var saa upopulære, er noget vanskeligere at forklare.

Selv blandt Kystbefolkningen herskede der den samme Overtro som hos Søfolkene, og det fortælles meget dramatisk om tre Vejrhekse, som engang var blevet beluret af en ung Knøs. De fæle Kvindfolk havde planlagt at bringe de Skibe, som deres fraværende Mænd var ombord paa, i Ulykke. De hævdede ogsaa, at det eneste, som kunde forhindre dem, var et Menneske med helt skyldfri Haand, hvori fandtes et Sværd, hvormed der endnu ikke var udgydt Blod. Da de saa skabte sig om til tre svære, rullende Bølger, berørte Ynglingen hver af dem med sit nye Sværd, og Vandet farvedes rødt af Blod. De tre Sømænd kom uskadte hjem, men de fandt deres Koner døde.

Den mærkelige Omstændighed med Rotter, som forlader en Skude og vandrer over Trosserne i Land, var en Dødsdom for et Skib, havde ogsaa en naturlig Løsning. Rotterne, som lever i Bunden af Skibet, holder ikke af, at der er vaadt. Med andre Ord, Rotterne opdager Skibets Læk før Mandskabet.

Den romantiske og poetiske Legende om „den flyvende Hollænder“ kender hele Verden, og Sagnet er blevet benyttet af Digtere. Dramatikere bragte den frem paa Scenen, og selv i Operaen behandles Emnet.

Sagnets „Original“ har mange Variationer, men den, vi her gengiver, bliver af de fleste regnet for den rigtige.

En hollandsk Skipper, som kæmpede mod oprørt Hav og Modvind, forsøgte forgæves at sejle om Kap Horn. Han svor paa, at han vilde løse Opgaven, han

lo ad sit Mandskab, da Stormen tog til, og de blev bange. Han røg sin Pibe og drak sit Øl, medens han haanede Folkene endnu mere end før. Da nogle af hans Folk vilde tvinge ham til at søge Havn, lod han dem kaste overbord.

Da steg den Helligaand ned paa Skibet, og Skipperen skød paa ham, men — han skød i Stedet sig selv gennem Haanden og lammede den. Han skulde bare drikke Galde og æde glødende Jern og aldrig lukke et Øje i Søvn.

Han skulde være Havets onde Dæmon — alle gudløse Søfareres Skræk og Straf, og alle, som saa hans stormpiskede Skude, skulde hjemsøges af Sorg og Ulykke. Hvis han personlig besøgte et andet Fartøj, saa blev dettes Vinforraad surt og Provianten forvandlet til Bønner. Hvis han bragte Breve med sig, saa maatte ingen røre dem, for saa var Skuden fortabt. Han kan forandre baade sin egen og Skudens Skikkelse efter Behag, og aldrig ses han to Gange i samme Skabelse.

Hans Mandskab bestaar af gamle Syndere, Tyve, Kæltringe og Mordere. Evig og altid maa de udføre det haardeste Arbejde, og sparsomt er det med Mad og Drikke.

„Den flyvende Hollænder“ er alle pligtforsømmende og vantro Sømænds Mare.

Blandt de utallige Sagn om Spøgelses- og Fantomskibe kan nævnes det, Tegnér omtaler i Fridtjofs Saga.

Vikingen Støle havde stjaalet en Ring fra Guderne, og da man fandt ham igen, var det som et Skelet omspændt af et Flammegevandt, siddende paa Stormasten paa et Skib, som var strandet i en Hule ved Havet.

„Den evige Jøde“ gaar selvfølgelig ogsaa igen paa Søen.

I amerikanske Farvande har man Sagnet om „Platinas Vrag“. Det er et Spøgesseskib, som blev Bytte for Flammerne lige udenfor Kysten, og hele Mandskabet omkom. Paa Aarsdagen for Katastrofen viser det sig, naar det bliver mørkt, og frembyder et grufuldt Skue — omspændt af Flammer og sejlene for fulde Sejl. Den Skipper, som ser dette Fantomskib, bør søge Havn snarest muligt.

I Aarhundreder har de elektriske Udladninger fra Mastetoppe og Rær givet Stof til sælsomme Historier, og Horats, Plinius, Euripides og Ovid nævner dette Fænomen. Saa langt tilbage som Aar 954 efter Kristus skriver en arabisk Gejstlig:

„De, som er bestemt til at overleve en Storm paa Havet, ser ofte noget paa Mastetoppen, som ser ud som en Ildfugl, og som lyser, saa at Øjet blændes. I det Øjeblik, dette Syn viser sig, stilner Vinden af, og Bølgerne jævnes ud.“ Det er altsaa et godt og heldbringende Tegn at se det, vi kalder for „St. Elms Ild“.

I Historien om Pave Urban V's Vidundergerninger fra ca. 1730, kan man læse, at Søfarere i Nød, under Anraab af Helgenens Navn, vilde blive hjulpet ved, at Sanct Elmi viser sig paa Mastetoppen.

Lyset har flere Navne. I Portugal hed det „Den hellige Peters Legeme“ og Corpo Santo. Naar det viste

sig, blæste Baadsmænd Mandskabet sammen, og man bad en Bøn under Raabet „Salve corpo Santo“.

Andre Navne paa dette Lysfænomen er: Helenild, Kastor og Pollux, Anselmo. St. Ermyn, St. Ermo, Hermes, St. Nicolas, St. Peter, St. Claire, Eliasflammen, Corposant, Capra Saltante, Fredsild, Dispas fuole, Coroa de Nossa Senhora o. fl.

Matroserne i gamle Dage ansaa Ilden paa Raanøken for at være en Kammerats Sjæl — en som var druknet.

Ogsaa Havdybet havde sine Fabelvæsener, og Nøkken er et af disse Uhyrer, der bebor Dybet.

Klabautermanden er en anden Type. Det er en Dværg med stort rødt Skæg og grønne Tænder. Han har gule Bukser og Ridestøvler og en spids Hat. Denne Fyr er ligesom Skibets „Nisse“, og saa længe man behandler ham godt, er han Skibets Velynder. Man maa sætte Mad frem til ham, men vogte sig for at give ham Klæder. Sædvanligvis viser han sig kun, naar Skuden er i Fare.

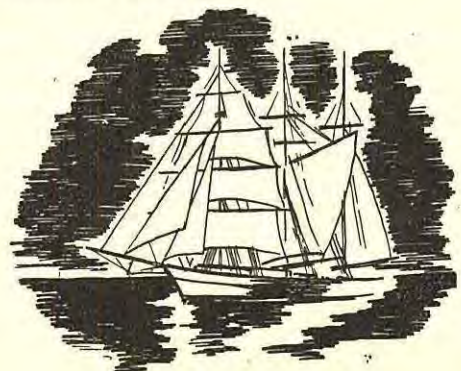
I Klasse med disse Væsener, som Havet var saa rigt paa, stod ogsaa „Havfruen“. Hun var en skøn Kvinde med nøgen Overkrop og Fiskehale og havde besnæret mange Sømænd med sine smukke Øjne.

Alexandre Dumas beskriver i sin Bog „Greven af Monte Christo“ en Havfrue, og han troede sikkert og vist paa, at saadanne Væsener fandtes.

I 1404 blev ifølge Sagnet en Havfrue fanget i Haarlem, og den blev sendt op paa Raadhuset. Det var et vakkert Fruentimmer med Fiskehale. Hendes vakre sorte Haar lod sig flette, og Klæder vilde hun ikke have paa. Hun sad i en Stol med nederste Del af Kroppen i en stor Vandbeholder. Hendes Føde bestod af Mælk, Vand, Brød, Smør og Fisk. Hun levede i 15 Aar paa Landjorden. Hendes Billede blev ophængt i Haarlems Raadhus med hendes Historie skrevet med Guldbogstaver under.

Ved den store Skare af Aander, Dæmoner, Dværge og overnaturlige Væsener, som Søfarernes Overtro har skabt, var det ikke sjældent, at man mente, at en af de ombordværende var Skyld i Ulykkerne. Denne Tro stammer jo meget tydeligt fra det nye Testamente, fra Historien om Jonas, der maatte ofres og blev slugt af Hvalen.

Ja, Spørgsmaalet er, om den moderne Kultur — hvor det saa end er henne i Verden — kan faa Bugt med Sømændens Overtro.





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.

LXVI

Amerikan Sjip Mermaid, Ternate.

Kære Moder!

Du maa meget have mig ondskyldt, at det har været saa længe, førend at jeg atter kunde komme til og sitte Pennen til Papiret og faa skreven til Dig igen, men det er nu ikke min egen Skyld, for det kan vi kuns takke vores Førstestyrmand Mister Miller



Jeg har baaret min Haand i et Bind om Halsen.

for, kære Moder, som af vandvare næsten har smadret min højre Haand, saa at jeg i fjorten Dage har gaaet og baaret den oppe foran mig i et Bind om Halsen og i al den Tid slet ikke har været Mand for og manorere med min Pen. Det var jo netop saa uheldigt, at det skulde passere Natten, førend at vi kom her ind til Ternate, og det var efter at vi var gaaet bovt Sjip og skulde skærpe Ræerne, at der var en af vores Ejrismand, som jeg vist har fortalt Dig før, kære Moder, som mangler to Fingre paa den ene Haand, som skulde stoppe af og stod og fumlede, saa at han ikke fik det løse hjem. Det saa Mister Miller

jo, for han ser nemlig alting, og saa var han der siraks med en af sine sædvanlige amerikanske Opmuntringer i Form af en Kofilnagle, men da jeg saa i det samme vilde hjælpe Ejrismanden, ramte han mig over Haanden i Stedet for den anden, og da jeg saa sælfølgelig gav et Vræl fra mig og trak Grabberne til mig, saa var han uforskammet nok til og kalle mig en dæem Døtsjmand, som han nok skulde lære og holde Fingrene fra det, som at der ikke kom mig ved. Der var nu hældigvis ikke noget i Stykker i Haanden, men den hovnede jo op og var nederdrægtig om, saa jeg slet ikke kunde taale og røre Fingrene, og saa fik jeg jo noget Tjæresalve smurt

paa og hele Haanden pakket ind og som sakt bundet op, saa at jeg ikke kunde røre den, og nu har jeg i fjorten Dage ikke bestilt andet end som og klappe Rust med venstre Haand. Nu er jeg hældigvis aalrejt igen, kære Moder, saa der er ikke noget og være ked af, og derfor griber jeg ogsaa straks Pennen og skriver, saa at Du ogsaa kan faa noget og glæde dig over. Vi har haft en meget interessant Rejse her til Ternate imellem en hel Masse af de ostindiske Øer, og vi laa i flere Dage med Stille og drev frem og tilbage imellem to Øer, som hedder Kambing og Ombai, og vi var flere Gange saa tæt inde ved Land, at vi kunde se en hel Masse nøgne, vilde Mennesker, der sprang og dansede inde paa Stranden og fægtede i Luften med lange Spyd. Mister Simsen fortalte mig, at de bare ventede paa, at vi skulde drive i Land, saa at de kunde komme til at plyndre



Vi kunde se vilde Mennesker, som sprang og dansede.

Mermaid, og at hvis det gik saa galt, og vi ikke kunde klare os, saa vilde vi allesammen blive slaadet ihjel. Det er jeg ogsaa sikker paa, at vi vilde, for de Mennesker, som at der bor paa disse her smaa ostindiske Øer er meget vilde, og de overfalder alle de Skibe, som kommer i Nærheden af deres Øer. Men vi klarede os væk fra dem, for hver Gang at vi var ved og drive tæt ind til Land, satte vi Storbaaden i Vandet, og saa bugserede vi Mermaid udad med otte Mand ved Aarerne, medens Andenstyrmand Mister Simsen styrede. Det gik sælfølgelig kuns smaat fremad paa den Maade, for det er jo et haardt Djop og ro saadan en stor Fuldrigger, kære Moder, som er fuldt lastet. Men vi klarede os alligevel væk fra Vildmændene, og om Natten, naar at vi kunde se deres Baal inde paa Land, holdt vi jo meget streng Vagt, for at de ikke skulde komme ud i deres Kanoer og overfalde os i Mørket. Baade Kaptajnen og begge Styrmandene og Baadsmanden og Sejlmageren var paa Dækket hele Tiden om Natten og gik med Revolvere paa sig, som var ladet med skarpt, og vi andre Bifor de Mast, som jo ikke maa have Skydevaaben ombord i Amerikanere, vi havde faaet Ordre til og holde os parat med Haandspager og med vores Knive. Vores Kineserkok havde ogsaa hver Nat en stor Gryde kogende Vand over Ilden i Kabyssen til og hive i Hodet paa dem der



De var paa Dækket hele Tiden om Natten og gik med Revolvere.

i noget mere rum Sø, som der kaldes Bandahavet, førend vi opdagede nogen meget mystiske smaa Fartøjer med kuns en Mast, men med nogen vældig store Sejl, som forsøgte og indhente os. I Førstningen troede vi, at det var nogen Fiskere, som at der vilde handle med os; men da Kaptajnen og Styrmandene havde set lidt nærmere paa dem i Kikkerterne, og de havde opdaget, at de havde en meget mistænkelig stor Besætning, blev de enige om, at det var Malaj Sørøvere, og saa lavede vi os klar til og give dem en varm Modtagelse, hvis at de skulde prøve paa og lave Narrestreger med os. Men saa friskede Vinden tilfældigvis op, og hvem fik Lamperøj, det var nok Malaj Sørøverne, for med en stiv Kuling ind paa bagbords Laaring og med hver en Klud til slørede Mermaid afsted med en 11 Mils Fart, og førend der var gaaet en Time, var de sakket saa langt agterud, at vi slet ikke kunde se dem mere. Du kan nok forstaa, at det har været en ingteressant Rejse, kære Moder, som jeg ogsaa har været meget spændt paa Enden af; men vi naaede alligevel her til Ternate uden andre Uheld end som det, at Mister Miller af vandvare kom til og lave med den Kofilnagle, som han knallede mig over Haanden med, og som jo ikke er noget og tale om. Vi har jo allerede lagt her i Ternate i fjorten Dage, og der er ikke andre store Skibe her end som Mermaid. Det er nemlig kuns en lille Plads med ikke ret mange hvide Mennesker, som er Hollændere. Resten er indfødte Malajer og Kinesere. Vi er allerede i fuld Gang med og laste, saa Mermaid lukter ligesom en Urtekræmmerbotik. Vi laster nemlig baade Tobak og Kaffe og Kakao, Risengryn og Sagogryn og alle mulige Slaks Krydderier. — Her



Vi er allerede i fuld Gang med og laste.

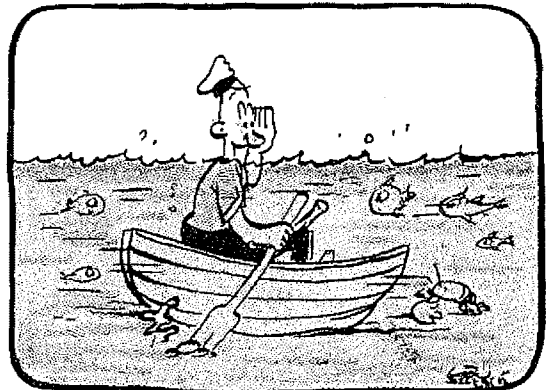
prøvede paa og kravle op over Siden. Saa vidt gik det nu ikke, kære Moder, som Vildmændene vist selv kan være glade ved, for de skulde spille mine Bramsejl nok have faaet en varm Modtagelse, og Peder Køje skulde de i det mindste aldrig have faaet fat i levende. Til sidst fik vi jo lidt Vind og kom klar af disse her to Øer, og saa fortsatte vi Rejsen for en flov Brise. — Men vi var aldrig saa snart kommen ud

lukter dajligt af Muskat og Nelliker, som vi faar en Masse ombord af. Andenstyrmand Simsen har ogsaa købt et stort Skib, der er lavet af bare Nelliker, kære Moder, som er en Model af de Skibe, som at de Indfødte sejler omkring imellem de forskellige Mamelukker med. Vi skal til Ny Jørk herfra, og naar vi kommer saa vidt, skulde jeg jo gerne se og faa en Hyre hjemad, vad der maaske ikke bliver saa let. I det mindste gaar der jo nok et halvt Aars Tid, førend Du ser mig igen, men saa bliver jeg ogsaa hjemme foreløbig, medens jeg gaar paa Styrmandsskolen, som jeg vil, naar jeg kommer hjem, for med de Penge, som at Du har sat i Sparekassen for mig og dem, som at jeg tjener her ombord i Mermaid, kan jeg vist sagtens faa Raad til og tage Styrmandseksamen, og naar jeg først har den, saa skal jeg jo bare en lille Trip til Orlogs, som jeg har hørt skal være meget sjovt, førend jeg kan mønstre som Andenstyrmand. Det glæder jeg mig meget til, kan Du nok forstaa; men den Tid den Sorg. Vi har jo et langt Stykke Vej herfra og til Ny Jørk, og derfra og hjem kan Vejen jo nemt blive endnu længere, hvis at det skal blive ved og gaa ligesom det er gaaet for mig, siden at jeg var med Frederikke. Nu er det jo nemlig næsten to Aar siden, at jeg var paa Vej hjem med den, og jeg er ikke naaet længere end som her ud til Mamelukkerne i Ostindien endnu. Nu tror jeg nok, at jeg maa slutte mit Brev for i Dag, ellers er jeg bange for, at det kommer til og veje for meget, og modtag derfor en rigtig kærlig Hilsen fra Din hengivne Søn

Peder Køje
Æbel Semand.

Adresse: Amerikan Sjip Mermaid, Sælors Rest, Ny Jørk, U. S. A.

Mistet Hukommelsen



Skulde det være muligt, at jeg har glemt at sætte Bundproppen i?

En gammel Sømands Optegnelser

Udtog af August Ludvig
Dall's Sømandsliv fra 1868
til 1871, da han sejlede
med Briggen »Dronning
Louise« af København.
Optegnelserne fundet under
Pulterkammerrydning
1940.

En Side i Faksimile af det fundne
Manuskript til »En gammel
Sømands Optegnelser«.

(Fortsat).

X.

Storm i Kanalen — Fastelavnsløjer under Linien.

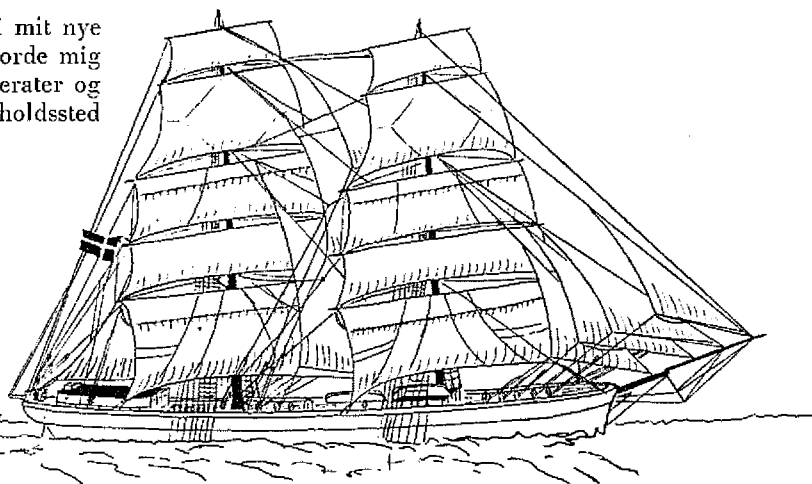
PAA Kjøbenhavns Rhed gik jeg ombord i mit nye Skib, Briggen »Dronning Louise«, og gjorde mig bekendt med mine vordende Skibskammerater og saa tillige efter, hvorledes mit fremtidige Opholdssted var indrettet. Jeg syntes meget godt om begge Dele — saavel som om begge Styrmandene.

Lidt Last havde Briggen faaet ind paa der Plads, hvor den var bygget, og lidt indtog vi paa Rheden, hvorefter vi en Eftermiddag blev slæbt ud af Bugserbaaden »El Ole«, som forlod os udenfor Tre Kroner medtagende en Del Tømmermænd, der, idet de gik fra Borde, ønskede os Held og Lykke og gav os tre Hurraer, hvilket vi besvarede med det samme Antal, hvorpaa vi skiltes og stod vor egen Kurs.

Om Aftenen maatte vi ankre ved Helsingør for Modvind, og der blev vi liggende til den næste Morgen. Vinden vedblev dog at staa uforanderlig, men ikke desto mindre lettede vi og krydsede os ud igjennem Kattegat og ud i Nord-søen, hvor vi vedblev at bide os frem, indtil vi paa den fjortende Dag løb op ad Themsen til London. Der lossede vi vor Last, hvorefter vi laa længe i Uvis-hed om, hvor vi skulde hen, indtil Kaptajnen endelig modtog en Fragt med Stykgods til Amurfloden.

Vi begyndte snart at laste og vedblev dermed til midt i December, da man trak Tiden saa langt ud, for at vi ikke skulde komme der ud til Sibirien alt for tidligt paa Aaret. Dette var jo vel ogsaa nok omend-trent saa langt, som de kunde sende os væk; men med frejdigt Mod begyndte vi Rejsen, omendskjønt denne ikke lovede os for mange Behageligheder, da det jo var i den strengeste Vintertid.

Vi var heller ikke saa snart kommen forbi Dover, førend vi fik en stiv Kuling lige i Næsen, og den holdt sig uafbrudt, medens vi boutede os frem Slag i Slag, idet vi snart bjærgede og snart satte Sejl, efterhaanden som Vinden varierede i Styrke. Og i al den Tid gik vi og var gjenneblødt til Skindet, da Briggen tog den ene Sø over efter den anden, saa man stod i Vand til midt paa Livet, ligemeget hvor man stod. Der gik næsten ikke en Vagt — hverken Dag eller Nat — uden



Briggen »Dronning Louise«.

at vi blev purret ud til at gøre Sejl fast — en stram Omgang i den Hundekulde at komme lige fra Køjen og op til Vejrs — og saa ligge der og regjere med de svære Sejl, som baade var vaade og stive, da de jo var nye.

Til sidst kunde det heller ikke gaa længere saadan, da det jo næsten var at ramponere baade Briggen og os selv totalt ved den idelige Manøvreren, hvorfor ogsaa Kaptajnen en Morgen Klokken 3 kom hen til mig, der stod til Rors, og sagde: »August, bliver dette her ved til Udpurring, saa gaar vi Fa'en ta' mig i Havn, for dette her kan ikke skjære i Længden,« hvilket jeg naturligvis ogsaa raadede ham til af ganske Hjerte, da jeg havde noget andet i Baghaanden — nemlig Juleaften og Helligdagene, eftersom det netop var den 24. December.

Som sagt saa gjort. Klokken 4 varskoede han Roret i Læ, og vi dalrede af for en god Vind ad Portland til. Vi havde kun Undersejlene og Undermærsejlene samt Store-Overmærsejl til. Det begyndte imidlertid nu at blæse op til en rigtig Storm, og det blev tillige tykt; men ikke desto mindre varskoede den Gamle: »For-Overmærsejl los!« Han var nemlig en lille Gut til at sejle, hvad vi allerede for længe siden havde bemærket.

Vi gjentog som sædvanlig Ordren og højste Overmærsejlet med en gemytlig Opsang; men vi havde aldrig saa saare faaet det strakt og var gaaet forefter, førend der kom en rigtig Puster — en lille Smule skral, og det var mere, end „Dronning Louise“ kunde taale, hvorfor hun smed sig lige saa lang hun var over paa Siden og fyldte hele Stordækket om Styrbord. Nu var den gal, for hun gjorde ikke mindste Tegn til at ville rejse sig igjen. Den Gamle sprang selv til Storskjødet og lod det gaa, medens han paa samme Tid raabte, at vi skulde fire Mærsefaldet, hvilket næsten var umuligt, da Vandet dér vilde gaa os over Hovedet. Der var ikke lang Betænkningstid. Enten maatte vi have Sejlene ned eller gaa under, da Skuden stadig ikke vilde rejse sig med Vindens Pres imod Sejlene. Resolut sprang jeg op paa Rufaget med min Kniv i Haanden og skulde til at kappe Faldet, som jeg kunde række derfra, hvilket jo vilde faa Raanen til at falde ned, men maaske ogsaa til at knække. Men ligesom jeg vilde sætte Kniven paa, opdagede jeg lige under mig den ene Letmatros, som arbejdede i Vandet, og i det samme rousede Faldet, saa Raanen kom ned. Saa rejste Skuden sig ganske langsomt og tømte alt Vandet, som den havde i Borde, ind igjennem Lukafdøren — og uheldigvis lige ind i min Skibskiste, der stod inden for Døren og var fuld af alt mit dejlige hvide Tøj og rene stivede Manchetskjorter og alt andet, som jeg netop havde saa pænt hjemmefra. Alle de andres Kister gik fri, hvilket ærgrede mig mest, da det jo en Gang ligger i vor stakkels Dødeliges Natur, at vi føler vores Ærgrelser mindre, naar der er andre, der deler dem med os.

Imidlertid havde Skuden som sagt rejst sig igjen, og da jeg tilfældigvis saa hen agter, opdagede jeg den Gamle, som var krøbet op paa Taget af Kahytstruffet, hvor han laa saa lang, han var, og sang og tyggede Skraatobak som en rasende, hvilket sidste han kun brugte i daarligt Vejr.

Den ene Sø brød over efter den anden, men vi var nu saa vaade, at vi ikke brød os meget om det, og desuden nærmede vi os nu ogsaa stærkt ind under Landet, hvor vi snart vilde komme i mere smult Vand, hvorfor vi ogsaa nu smed Trøjerne for bedre at kunne tage fat. Da jeg kom hen Agter, halte jeg først den ene af mine Søstøvler af og dernæst den anden, for at jeg kunde befri mig selv for at være i den ubehagelige Pine at gaa og bære paa en halv Tønde Vand, som de jo næsten kunde rumme. Der hørte jeg Kaptajnen sige nok saa fornøjet til sig selv:

„Den Gang snuppede Du mig ikke, Rasmus.“

Lidt efter drejede vi rundt om en Klippe og kom i Læ af Portland-Bølgebryderen, hvorpaa vi gjorde endnu et Slag ind imod Weymouth Havn, hvor vi gik til Ankers.

Efter at vi havde gjort vore Sejl fast og havde klaret op, tog vi tørt Tøj paa og fik os en god Middag, hvorpaa vi alle meget glade slog os til Ro for at fejre Juleaften og Helligdagene paa bedste Maade, hvilket



Kaptajnen kom hen til mig, der stod til Rors.

jo alletider var en hel Del bedre end som at ligge og krydse ude i Kanalen og kravle til Vejrs.

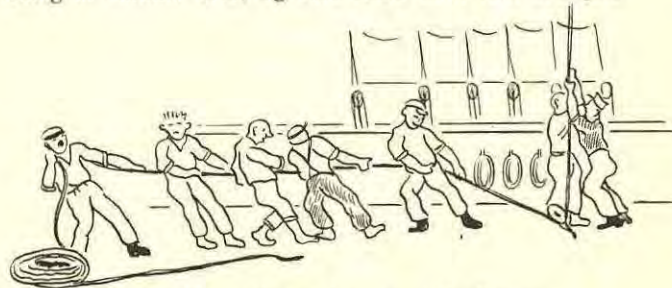
Vejret vedblev at staa uforanderligt, indtil vi endelig Dagen før Nytaarsaften igjen vovede at stikke Næsen uden for Bølgebryderen for at se, hvorledes det nu vilde gaa. Modvind var det fremdeles, men Vejret var nu en lille Smule mere behageligt, saa vi avancerede saa smaat imod Vest og slap endelig langt om længe klar af Landsend.

Vinden holdt sig stadig temmelig contrair, men vi havde nu faaet mere Plads til at krydse paa, og vi gjorde nogle lange og gode Slag. Efterhaanden fik vi dog lidt For-

andring til det bedre. Vinden blev varierende og rummede undertiden nogle Streger, saa vi kunde ligge Kurs, og en skønne Dag var vi kommen saa langt, at vi ventede at faa vor gamle Bekjendt, Øen Madeira, i Sigte. Denne herlige lille Atlanterhavso har alletider forekommet mig at være noget af det skønneste Syn, jeg har haft fra Søen, og jeg glædede mig allerede til Gjensynet, men netop som vi havde faaet den i Kikkerten som en lille hvid Plet i den fjerne Horisont, blev det meget diset, og dette holdt sig hele Tiden, medens vi passerte forbi, saa vi denne Gang maatte nøjes med i Tankerne at mindes det herlige Syn af Madeira.

Vi havde herefter en mere behagelig Rejse med tilsvarende Klima ned efter Linien, som vi rakte den 5. Februar, hvilket netop var saa heldigt, at det faldt ind paa Fastelavns Mandag. Nu er det jo en Gang en meget gammel Skik mellem Søfolk, at de faar en Fridag og nogle Drikkevarer, naar de passerer Linien, hvorfor de ogsaa tilbringer denne Dag med alle Slags Kommerser med de Folk, som er ombord og aldrig før har passeret den. Hos os fandtes der ogsaa nogle saadanne, og vi andre havde af den Grund belavet os herpaa.

Vores Kok, som var en ældre, gift Mand, skulde agere Havguden Neptun. Jeg skulde være hans Barber. De andre havde fundet paa noget andet for deres Vedkommende; saaledes skulde een være Pjerrot og en anden jydsk Bonde. Havguden var iført en hvid Manchetskjorte, der rakte ham ned til Knæene, et Par hvide Lærredsbuxer, hvide Strømper, en Fjederstøvle paa den ene Fod og en Slipper paa den anden. Paa Hovedet havde han en stor Paryk af optrævlet Tougværk, der rakte ham langt ned paa Ryggen — et stort Skæg af samme Stof, og som rakte ham helt ned paa



Vi højste Mærsejlet med en gemytlig Opsang.

Maven. Et Bælte om Livet, en Trefork i den ene Haand og en Raaber i den anden afsluttede hans Udtafering.

Jeg var iført en simplere Dragt, nemlig en sort, laset Frakke, som tilhørte Styrmanden, og som kun havde et Ærme; et Par Sejldugsbuxer, om jeg tør kalde dem saaledes, for baade Forsmækken og Bagen manglede. Som Hovedbeklædning bar jeg en stor islandsk Strømpe med Skaftet trukket over Hovedet og Resten hængende ned ad Nakken. Desuden havde jeg



Vi maatte nøjes med i Tankerne at mindes det herlige Syn af Madeira.

en Barberkniv af Træ, som var en Alen lang, naar den blev slaaet ud, samt en Potte med en Slags Sammenblanding, der skulde forestille Sæbe, men som var sammensat af Kabyssod, sort Maling, Fedt og en Smule ubeskriveligt, som Hunden og Grisen havde leveret.

Letmatrosen, der var Pjerrot, havde iført sig en hvid Frakke og ditto Buxer og Vest, i hvilken første han havde fastsyet nogle store Knapper af Værk. Han havde en stor, graa Filthat paa Hovedet og var oversmurt med Kridt i Ansigtet, hvilket sidste han ogsaa bar i stødt Tilstand i Lommerne. Vi andre var ogsaa vansirede i Ansigtet med forskellige Kulører.

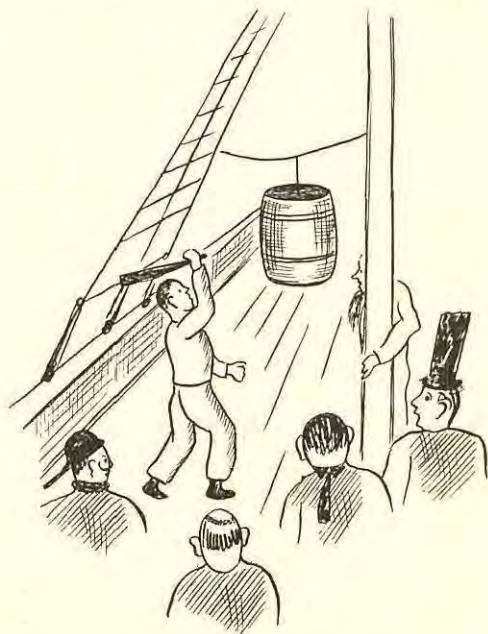
Om Eftermiddagen var alle Forberedelserne færdige, og nu skulde Komedien begynde. Kokken overhældte sig med en Pøs Vand og gik ud paa Agterhalerne forude, hvorfra han igjennem Raaberen prajede saa højt, han kunde paa Engelsk: „Brig ohoi!“ hvilket de, som befandt sig paa Dækket, strax varskoede videre til Kaptajnen og Styrmandene, som hændelsesvis befandt sig i Kahytten, og som nok havde hørt Prajet, men lod som om de ikke vidste, hvor det kom fra.

Kaptajnen og Styrmandene kom naturligvis strax paa Dækket, og da der igjen blev prajet, svarede der: „Hallo!“ hvorefter Havguden kom ind over Bougen med flagrende Skæg og Lokker og Vandet drivende af sig og med Treforken og Raaberen i Haanden. Han gik med gravitetiske Skridt agterover og hilste venligt paa Kaptajnen, hvorefter han spurgte ham, hvor han kom fra og om hvor lang Rejse, han havde haft? Hvilket Kaptajnen altsammen besvarede paa Engelsk, da Guden ikke forstod andet. Derefter fortalte Neptun, at han netop var passeret under os, og saa vilde han se med det samme, om der ikke var nogle nye Folk ombord, som skulde barberes, førend de gik over Grænsen mellem den nordlige og sydlige Halvkugle. Dette kunde Kaptajnen jo ikke benægte, at der var. Men saa mindede Havguden ham ogsaa om, at han havde haft en travl Dag siden om Morgenens, og at der endnu var mange Skibe, der vilde passere Linien den Dag, saa han var bleven lidt tør i Halsen. Saa lod Kaptajnen Andenstyrmand hente en Flaske Vin og Glas og klinkede saa med Havguden, hvorefter vi an-

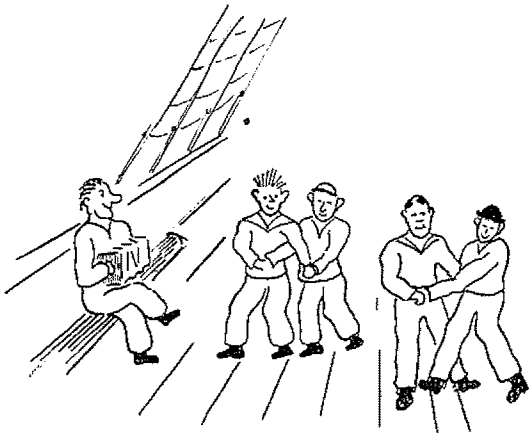
dre ogsaa fik en Mundsmag, og derpaa undskyldte Neptun sig og gik til sine Forretninger.

Saa bevægede vi os alle med Guden i Spidsen forud, hvor Handlingen skulde foregaa, og nu fremtraadte jeg med mit Redskab. Saa kom de godvillig frem en efter en alle tre, som skulde under Kniven. De blev sat over et lille Brædt, der akkurat rakte fra den ene Side af Spulebaljen til den anden. Først spurgte jeg dem om, hvor meget de vilde barberes for, da Behandlingen meget kom an paa det, hvorpaa de saa svarte. Saa indsmurte jeg dem med let Haand med min Pensel, og aabnede de hændelsesvis Munden, jog jeg den derind. Efter denne Labsalving ragede jeg dem med min Trækniv, hvorefter Neptun selv bagfra skubbede Brættet væk, som de sad paa, og de forsvandt saa i Baljen, som var helt fuld af Vand. Morsomst var det at se, naar de kom op af Vandet igjen, og de saa greb dem med begge Hænder op i Ansigtet for at vadske Smørelsen af, hvilket imidlertid ikke lod sig gjøre saa let, og de opnaede kun at tvære det mere ud i Ansigtet formedelst Fedtet. Det var ogsaa vældig grinagtigt at se, naar Pjerrot kom styrtende til, ligesom de kom op af Baljen, for saa lod han, som om han blev meget forskrækket, og idet han udstødte et Brøl, smed han hele deres sorte Ansigt fuldt af stødt Kridt. Dette gjentog sig ved dem alle tre, som ikke havde passeret Linien før, og da Handlingen var forbi, gik de for rigtig at vadske sig rene efter den Tortur. Dermed udsatte de imidlertid ogsaa deres Krop for mange Efterstræbelser med sort Maling, da en Lejlighed som den jo var alt for indbydende.

Efter at denne traditionelle Kommers var forbi, begyndte vi paa de rigtige Fastelavnsløjer. Vi hængte en gammel Meltønde op i Storvantet, men der var ingen Kat i Tønden. Ikke desto mindre udsatte vi forskellige Præmier til Vinderne — en for den, der slog den ene Bund ud, en for den anden og en for den, der fik den sidste Stave til at falde. Vi blev derpaa bundne for Øjnene og stillet op med Ansigtet vendt



Vi hængte en gammel Meltønde op i Storvantet.



Saa gav vi os til at dandse efter Tømmermandens Harmonika.

imod Tønden og med en Haandspage i Haanden, og saa slog vi løs med megen Kommers; thi mange Gange kom vi ikke langt nok frem eller gik i en forkert Retning, og naar vi saa slog til, rammede vi Haandspagen ned i Dækket, saa det snurrede saa fælt i Armene, at man maatte slippe Spagen, hvorover Tilskuerne naturligvis tog sig et ordentligt Grin.

Tilsidst var Tønden endelig slaaet helt i Stykker og alle Gevinsterne uddelt, hvorefter Kokken efter Kaptajnens Ordre kom forud med en Gryde sød Punch, som til Søs almindeligvis kaldes Grog; og saa fik vi os et Par Glas og gav os til at dandse efter Tømmermandens Harmonika, til det var otte Glas, hvorefter vi skejede ud, og Frivagten gik til Køjs.

Fortsættes.

En Storfisker

Sommeren laa over Vestkystens Strande, Klitter og Havnebyer. — En Dag, da jeg naaede ind til Thyborøn, stod Fiskekutterne ind gennem Kanalen med Fangster af Rødspætter paa fra 1000—1500 kg, hvoraf enkelte Laster var fiskede i et Par Dage. Priserne vekslede en Del, helt fra 30 Øre op til 120 Øre for Kiloet alt efter Kvaliteten. Tungefisken saas ogsaa herude, da en Baad kom ind med 40 kg, der solgtes for 2 Kr. Kiloet.

Ude i den gamle Thyborønby traf jeg den nu 72-aarige Storfisker Jens Hvass, der for nogle Aar siden lod bygge et Hus her efter at have solgt sin lille Landejendom i Vejlbj ved Liløse. Der havde han boet i ca. 40 Aar, men Landvæsenet prægede ham ikke. Nej, Jens Hvass var en Havets Mand, en Storfisker endog af stort Format. Han var Ejer og Fører af Kutter „Asker“, hvormed han drev Storfiskeri i Nordsøen i over 25 Aar. Det var haarde Tørne, han tog med denne Kutter, og omend han strandede med den et Par Gange, saa var Jens Hvass og Kutter „Asker“ dog uadskillige. Den blev hevet ud fra Kysten, og Jens Hvass pløjede atter Nordsøens Bølger. Men foruden dette at han ejede „Asker“, lod han bygge 2 nymoderne Kuttere og satte dem i Drift. Den første fik Navnet „Ny Asker“, og han overdrog denne til sin Søn Peder Hvass, der blev og er Fører af denne. Gennem nogle Aar stod gammel „Asker“ og „Ny Asker“ ud fra Thyborøn Havn paa Fiskeri i Nordsøen, med Fader og Søn som Skippere. Det er de færreste Fiskere, der foruden selv at eje og føre en Kutter samtidig lader to nye Kuttere bygge, men dette har den gamle Storfisker præsteret, og det er noget ud over det almindelige. Som Aarene gik, blev Jens Hvass graanet, men alligevel sindig og rolig stod han paa „Asker“'s Dæk ude i Nordsøen. Under et Uvejr maatte han ind til en udenlandsk Havn, og man nærede da Frygt for, at Jens Hvass og „Asker“ var blevet derude. Men han

vendte tilbage med sin Kutter som den Havets Søn, han var.

Da Alderen gjorde sin Ret gældende op mod Støvets Aar, maatte han sige Farvel til Havet, men sin gamle Kutter „Asker“ kunde han ikke tage Afsked med. Nej, den gamle Storfisker satte hyret Mandskab ombord, saa den fremdeles stod ud i Nordsøen. Men ogsaa denne Kutter tog Aarene stærkt paa, og Jens Hvass afhændede den først for et Par Aar siden, da han lod bygge den anden store nye Kutter. Da den var færdig, ankom den hertil bærende Navnet „Jens Hvass“. Den blev saa at sige overdraget til hans Sønesønner Aage og Aksel Hvass, der nu er Førere af den. Omend Storfiskeren Jens Hvass har lagt op, saa lyser hans Navn fremdeles over Nordsøen, naar Kutter „Jens Hvass“ arbejder derude. Ogsaa nu under de haarde Tider gik Kutter „Jens Hvass“ ud fra Thyborøn for en Maaned siden, men den er ikke vendt tilbage. Den er mellem de savnede Kuttere herfra. Omend der er indløbet den korte Melding om, at de er i god Behold et eller andet Sted, saa er der dog for Besætningernes Familier kastet Skyggen fra Havet. Ogsaa for den gamle Storfisker Jens Hvass er det tungt, at hans Navnekutter er borte, men som altid er han præget af Ro og stille Alvor i Forventning om, at ham her ovenfor, der gennem et langt arbejdsomt Liv har ført ham gennem alle Farer paa Havet, ogsaa nu vil føre Kutter „Jens Hvass“ velbeholdent ind i Thyborøn Havn, frelst gennem tunge Tider.

Abonnement paa »Vikingen«

Vikings Læsere erindres om Bladets Abonnementspris: Kr. 4.00 pr. Kvarteral — Abonnement kan tegnes paa Vikings Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse

Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

»Idle Hour«

(Fortsat)

XXI Kapitel.

EFTER mange Dage — og efterhaanden mistede jeg Tallet paa dem — fik vi Ceylon i Sigte. Havet var fuld af Sølanger, af hvilke mange var otte Fod lange, og en Sværm af Hajer fulgte os agter — deres Rygfinner kløvede det indiske Occans klare Vande. Nu og da styrtede en Haj i Retning af en af Slangerne og lod det vridende Uhyre forsvinde i sit Gabs vældige Kværn.

Timi tog vor Lodlinie med en 55 Punds Jernvægt i Enden og bedøvede en vældig Haj med et direkte Slag i Hovedet. I samme Øjeblik var alle de andre Hajer over den og flaaede store Stykker levende Kød ud af dens Krop. Den kom nogenlunde til sig selv igen og tumlede vildt omkring, men Lugten af Blod havde trukket Snese af dens Kammerater til, og Kampen var kun af kort Varighed. Naturens vilde Lov om den bedst udstyredes Overmagt er endnu strengere i Havet end noget andet Sted.

Vi rundede Drunken Sailor Rock Bøjen og kastede Anker inde i Colombos kunstfærdige Havn Klokken tre om Morgenen. Ved Dagry kom en Politimand om Bord for at forsikre sig om, at vi ikke forsøgte at smugle noget i Land, og et Par Timer senere blev vi bordet af et Par Havneofficerer, der ønskede at vide, om jeg havde Midler til at betale de forskellige Afgifter for Ophold i Havnen.

Denne Begivenhed fik mig til at huske, hvad Robinson havde fortalt om de Vanskeligheder, han havde haft, da han anløb Colombo paa sin Verdensomsejling fem Aar tidligere, og da jeg udfyldte og underskrev de mange Formularer, der blev præsenteret mig, tænkte jeg paa, hvad der mon forestod os. I alle tidligere Havne havde jeg modtaget en udstrakt venlig Behandling som en besøgende Yacht, der undtog mig fra alle en Trampdampers mange besværlige Pligter — akkurat som vi gør det overfor en besøgende europæisk Yacht i U. S. A.

Ikke saa snart havde Officererne forladt „Idle Hour“, før Robinson, som jeg lige havde tænkt paa, kom ned i Kahytten! Om Kong Edward var kommet ned til mig, kunde jeg ikke være blevet mere overrasket, for jeg havde sidst set Robinson paa Tahiti og havde ikke den fjerneste Idé om, at han befandt sig i denne Del af Verden nu.

Han fortalte mig, at han havde planlagt at komme om Bord og spurgte lige ud: „Finder De det ikke noget risikabelt at sejle Jordan rundt i saadan et lille

Fartøj helt fra Amerika?“ Dette tomme Spørgsmaal var blevet en staaende Vittighed, men da jeg straks havde genkendt ham, faldt Spøgen til Jorden.

Han tog mig med over paa sit Hotel og lod mig faa et Bad, som han vidste, var det første, man virkelig nyder efter et langt Trip i et lille Fartøj. Og saa fulgtes vi ad ned til hans sidste Erhvervelse — en Handelsskonnert, han havde købt i Jaffna.

Det var et 70 Tons Fartøj, bygget af solidt Teak, og den var nu i Tørdok for at faa en fuldstændig Overhaling og indvendigt blive omdannet fra en Handelsskude til en Yacht. Robinson dannede den til et komfortabelt Hjem, som han kunde bo i hele Aaret rundt, og han havde planlagt at fortsætte sine Havtogter og besøge mange afsidesliggende Steder paa Jordens Overflade. Kahytter blev indrettet i Lastummene, og Poopen blev omdannet til en Salon, der ogsaa kunde tjene som Bestiklukaf.

Robinson havde opdaget denne fine Skonnerttype, da han besøgte Ceylon paa sin Verdensomsejling. Skibene bygges i det nordlige Ceylon, hvor de Indfødte har lært at efterligne Konstruktionen i de berømte Klippere, der anløb Ceylon og det fjerne Østen i det nittende Aarhundrede. Cuty Sark og mange andre anløb regelmæssigt her for at indtage Ladning af The, og de lokale Skibsbyggere lavede smaa Modeller af disse berømte Fartøjer — men skonnertriggede. I Dag er Ceylon det eneste Sted i Verden, hvor man bygger saadanne Skibe.

Naar den er omdannet og udrustet, vil den vise sig at være et ideelt Fartøj til Robinsons Formaal; og han fortalte mig, at da han havde sejlet den ned fra Jaffna, havde han opdaget, at den kunde løbe højere op i Vinden end hans 52 Fods Ketch S v a a p. Dette forbavsede mig, for hans nye Erhvervelse var rigget med Raasejl paa Formasten.

Timi og jeg tog paa Udflugt op til Kandy, hvor vi besaa det berømte Tempel i Tooth. Legenden fortæller, at Buddha her blev overrasket af et Uvejr, og en Cobraslange af gigantisk Størrelse aabnede sit bebrillede Hoved og beskyttede Gautama'en mod Uvejret. Som Følge heraf anses Cobraslangerne stadig for hellige; og en rettroende Buddhist vil hellere made en Slange, der trænger ind i hans Hjem, end han vil dræbe den.

Ceylon er vidunderlig med sine høje Bjerge, gamle Templer og pragtfulde tropiske Sceneri. Men i een Retning i det mindste kan Ceylon ikke taale Sam-

menligning med Sydhavsøerne. Der er Indbyggerne glade og venlige, og der er nok til alle. Der er ingen Tiggeri, ingen Sult; og Sygdomme er uden større Betydning. Men her paa Ceylon er der Fattigdom overalt; Tusinder faar aldrig nok at spise; og enhver Landsby har sine generende Tiggere.

Timi sagde, at Ceylon mindede ham om Bora Bora, men Snavset og Elendigheden var min tahitianske Kammerat imod, for hans egen Race havde en meget højere Levestandard.

Han fik igen et pludseligt Anfald af Malaria, men paa fireogtyve Timer var han tilsyneladende fuldstændig rask igen. Jeg var straks meget bekymret, men han kom sig saa hurtigt, at jeg blev beroliget.

Timi skyndede paa, og jeg begyndte at træffe Forberedelser til at stikke i Søen igen. Mr. Buell, den amerikanske Konsul, forærede os en Kasse med Konserver, som vi skulde holde Jul med i Søen. Og han sendte sin Køkken-Boy med Timi til Markedet, for at de skulde købe frisk Proviant før Afsejlingen. Da man skal prutte ved Køb af en hvilken som helst Ting i Østen, vilde den indfødte Kok sandsynligvis kunne faa vore Forsyninger til den halve Pris af, hvad vi selv vilde komme til at betale.

Jeg havde sagt til Timi, at han skulde komme tilbage efter den Kasse Proviant, som Mr. Buell havde foræret os, men da jeg sagde Farvel til Konsulen, gjorde han mig opmærksom paa, at Timi endnu ikke havde vist sig. Da jeg imidlertid nu havde mine Papirer i Orden og var klar til at afsejle, sendte Konsulen Kassen ned til „Idle Hour“ med sit eget Bud.

Budet og jeg fulgtes ad ned til min Baad, og der fandt jeg til min Sorg Timi i en meget alvorlig Tilstand. Han havde købt al den friske Frugt og Grønsager, men paa Tilbagevejen til Baaden var han blevet daarlig.

Han blev stadig daarligere i Løbet af de næste faa Timer, og da han begyndte at tale i Vildelse, blev jeg for Alvor forskrækket og forberedte mig paa at faa ham paa Hospitalet.

„Mit Hjerte, Dwight,“ blev han ved at mumle, „det gør meget ondt.“

Da vi ankom til Hospitalet, sagde den Læge, der havde Nattevagt, at det var Lungekongestion, og jeg blev siddende hos min Ven, indtil han om Morgenen endelig døde hen i en fredfyldt Søvn.

7. December. Jeg gik om Bord i „Idle Hour“ for Resten af Natten, men var tidlig næste Morgen hos Timi igen. Jeg har opsøgt Lægen og fortalt ham om Timis tidligere Anfald af Malaria, og saa den pludselige Pine i Brystet efter en let Forkølelse. Lægen siger, at jeg ikke skal være urolig, Tilfældet er ikke kritisk. Han siger, at Lungekongestion ikke altid behøver at være dødeligt.

Det gør ondt, naar Timi trækker Vejret. Hans Aandedrag kommer i Stød og synes at være en stor Anstrengelse. Han har faaet Oxygen. Han kan ikke lide de smaa Tuber i Næsen og heller ikke Masken over Ansigtet. Det har været vanskeligt for mig at

gøre ham forstaaeligt, at de smaa Tuber snart vil gøre hans Bryst raskt.

8. December. Da jeg ankom til Hospitalet til Morgen, var det første, Timi bad mig om, at jeg vilde tage ham med om Bord i „Idle Hour“. Han sagde, at Nætterne var saa lange, og han havde ingen at tale med. Han var saa bange for, at Lægen vilde „skære“.

Jeg prøvede forgæves at forklare, at en Operation ikke var nødvendig i hans Tilfælde, og at han vilde blive rask i Løbet af nogle faa Dage. Jeg saa til ham igen i Eftermiddags. Han lagde sin Arm om min Skulder og tiggede mig om at tage ham ned om Bord i „Idle Hour“. Jeg prøvede at forklare ham, hvor nødvendig Oxygenen var, og at vi jo ikke havde noget om Bord.

Han ønskede, at jeg vilde sove ved Siden af ham. Paa sin egen polynesiske Maade af ægte Hengivenhed holdt han mig tæt omfavnet og blev ved med at tigge mig om at flytte ham, hvis jeg ikke kunde være hos ham hele Tiden. Jeg prøvede igen at forklare ham, at jo mere han talte, jo mere vilde hans Temperatur stige.

9. December. Timi siger, at han skal dø. Jeg siger: „Nej, Nej!“ og gør mit yderste for at bibringe ham opmuntrende Tanker. Men han siger, at han aldrig vil gense „Idle Hour“ og har spurgt efter en Præst, saa han kan faa den sidste Olie.

Jeg er meget foruroliget, for jeg husker straks, hvor mange Gange jeg har hørt, hvor præcist Polynesierne kan forudsige deres egen Død — endog mere akkurat end den vagthavende Læge. Det er uhyggeligt.

10. December. Dr. Cook fortæller mig, at Timis Lungekongestion har fremkaldt Lungebetændelse, og at hans Tilstand vil være uændret, indtil Krisen melder sig. Ved mig selv tænker jeg, at Timi har enhver Chance for at staa det igennem, for han har ført saadan et eksemplarisk Liv og altid levet udendørs. Han spørger mig, hvordan det staar til om Bord i „Idle Hour“, og jeg forsikrer ham, at det staar godt til, og at han vil være oppe og i Sving igen i Løbet af kort Tid.

11. December. Der er ikke nogen Forandring i Timis Tilstand i Dag. Jeg ser, at han bærer et lille Kors omkring sin Hals. Den vagthavende Søster fortæller mig, at Præsten har været der. Da jeg nærmer mig hans Seng, kan jeg ikke undgaa, at mine Øjne fyldes med Taarer. Han spørger mig, hvorledes hans Mor synes om Biografen. Selvfølgelig taler han i Vildelse. Jeg svarer ham, men jeg aner knap nok, hvad jeg siger. Han tror, jeg har været i Bora Bora og har haft hans Mor i Biografen. Saa spørger han igen om Baaden, for han siger, at han saa nogen, der lavede et stort Hul i „Idle Hour“s Side. Jeg forsikrer ham, at alting er i Orden.

Jeg gør mit bedste for at indgive ham Mod til at kæmpe og leve, og jeg siger til ham, at han snart vil være tilbage paa „Idle Hour“, og at vi vil sejle hjem til Bora Bora og hans Familie.

12. December. Jeg sov ikke godt. Timi ser blot op paa mig med sine brune Øjne. Alt, hvad jeg kan gøre, er at være rolig og søge at holde hans Mod oppe. Han be'r mig om at kysse ham. Efter polynesiske Skik gør jeg det. Saa lægger han sin Arm om min Skulder. Hans enkle, naturlige Hengivenhed er ægte — som et lille Barns. Han synes at have det bedre, han har lettere ved at trække Vejret, og hans Temperatur er faldet.

13. December. Jeg forberedte mig netop paa at tage ind paa Hospitalet, da en Motorbaad kom langs Siden med Bud om, at Timis Tilstand var alvorlig. Jeg tog med den samme Motorbaad tilbage til Kajen og skyndte mig op paa Hospitalet. Jeg styrtede ind paa den Stue, hvor han havde ligget. Hans Seng var tom! Var han — —?

Sygeplejersken tog mig ind i et lille Rum, hvor min tahitianske Knøs laa i en Seng, der var specielt konstrueret for Febervildelse. Han var rolig, da jeg nærmede mig. En Sygeplejerske, der puslede om ham, gik ud af Stuen. Timi sagde Farvel til hende, og hun svarede: „Farvel, min Knøs!“ Hun kaldte mig udenfor Døren og fortalte mig, at alt, hvad der var muligt, var blevet gjort. Tre Læger havde set til ham i Dag. Jeg gik tilbage til Timis Seng.

Han saa op og sagde: „Dwight, du behøver ikke at blive her. Gaa i Seng. Vi starter — —“ Saa spurgte han: „Hvor skal vi hen, Dwight?“

Jeg ved, hvordan det er fat Jeg kan ikke beherske mig. Dr. Cook siger, at Blodmløbet ebber ud. Han søger at lette Blodkongestionen ved Indsprøjtninger. Timi mister Bevidstheden. Han trækker Vejret for sidste Gang — —

Han døde i mine Arme ved Middagstid — i en fremmed Havn, Tusinder af Miles fra sit Hjem — ingen Venner — blot en Haandfuld tilfældige Bekendte. I hele mit Liv har jeg aldrig følt mig saa ensom, med min Kammerat død i mine Arme, ingen at vende mig til, ingen at tale til — — jeg gik til Fods bort fra Hospitalet — — bare gik — — hvorhen, husker jeg ikke.

Jeg maatte træffe Forberedelser til hans Begravelse, jeg maatte skaffe en Kiste o. s. v., for en Begravelse i Troperne skal overstaas paa fireogtyve Timer. Jeg havde ingen at henvende mig til om Hjælp i nogen Retning, da jeg var en fremmed i Colombo.

14. December. En katolsk Præst talte ved Timis Begravelse Klokkeren otte i Morges. Det var en meget enkel Begivenhed med blot to af Timis Venner til at overvære den.

Jeg tog Fotografier af Begravelsen for at sende dem til hans Mor, Tusinde Miles borte. Timi havde sagt Farvel til hende og hans otte Brødre og Søstre for et Aar og fem Maaneder siden. Han var alt, hvad der betød noget for mig. Timi og jeg havde været som Brødre, der havde delt det store Eventyr.

Vi havde været gennem frygtelige Storme sam-

men, kæmpende for vort Liv; vi havde været gennem New Guineas mest primitive Jungle, og under Sygdom havde vi plejet hinanden tilbage til Sundhed, og jeg havde altid taget ham med som en ligestillet i de Havne, vi havde besøgt.

Og saa pludselig at miste ham — — det var som at miste højre Arm. Jeg kunde ikke have følt mig mere ulykkelig, om jeg havde hørt om en af mit eget Kød og Blod, der var gaaet bort.

15. December. Uden Timi sysselsat omkring paa Baaden var „Idle Hour“ som en Kirkegaard. Jeg kunde se ham overalt — paa Kahystrappens øverste Trin, klimprende paa den uke, jeg havde givet ham og syngende sine tahitianske Sange — — i Kabysen, tilberedende en eller anden af sine Retter til Aftensmad — — eller sovende i Køjen overfor mig. Hans Tøj hang, hvor han havde efterladt det. Der var en trykket Stilhed ved „Idle Hour“, der hang over den som et Ligklæde. Jeg kunde ikke sove om Bord, for hvert Øjeblik vaagnede jeg op og tænkte paa Timi, smilende og leende over en eller anden Tildragelse, eller hjælpende mig, naar jeg var syg.

Dr. Atkin-Smith, Tandlægen, var saa venlig at invitere mig til Middag i sit Hjem efter et af mine pinagtige Besøg paa hans Klinik. Han havde en mægtig 16 Værelsers Bungalow (de kalder allesammen deres Hjem for Bungalows i Colombo) og kun sin Kone og Barn. Han havde afskediget alle sine Tjenestefolk efter adskillige Tyverier. Min Vært inviterede mig til at bo hos ham, en Invitation, der var overordentlig velkommen.

I den Post, jeg modtog, var der et Avisudklip fra et Sydney-Blad, der omtalte Timi:

De sidste Nyheder fra Dwight Long, der befinder sig i Colombo med „Idle Hour“, om hans tahitianske Knøs' Død, vil blive modtaget med Sorg af dem, der kom i Berøring med denne smukke og elskelige polynesiske Dreng under hans Ophold i Sydney.“

„Da „Idle Hour“ i Uger laa fortøjet i Rushcutter Bugten sidste Aar, blev Timi med sit smilende og intelligente Ansigt og pragtfulde Fysik kendt af enhver i Havnen. Fuldstændig frygtløs svømmede han hver Dag rundt om Skibet i Havnen, og man diskuterede hans overlegne Foragt for Hajer.“

„Skønt kun femten Aar gammel var han en fuldvoksen Mand, og han var, som de fleste af sin Race, den fødte Sømand, fuld af Mod og Omtanke.“

„Hans første Flyvetur til Mascot var en stor Oplevelse, og hans Glæde var fuldstændig, da de fløj rundt over deres egen Baad, der laa til Ankens i Havnen.“

„Født paa Bora Bora Øen nær Tahiti talte han udmærket Fransk og lærte sig hurtigt Engelsk. Mange vil huske hans korte Radioudsendelse i Sydney.“

XXII Kapitel.

Hvad skulde jeg nu gøre?

Skulde jeg forsøge at sejle alene? Afgjort nej! For Rødehavet har ene Mand aldrig passeret. Hvem skulde jeg saa tage med? En Tamiler eller Cingaleser? Men de skal nødvendigvis have særlig Føde i Overensstemmelse med deres Religion. Og saa er de indiske Indfødte alt for nemme til Kniven. De handler først og tænker saa bagefter — — naar det er for sent.

Mange unge Mænd og Knøse havde opsøgt mig for at komme med. De halvfems Procent erklærede sig for unge, kraftige, sunde og overordentlig villige til at gøre alt muligt — men ingen af dem havde Erfaringer. Størstedelen af dem var Indfødte eller Halvkaste.

Jeg besluttede mig tilsidst til at tage Raymond Milton med. Han var Theplanter, der havde tilbragt ni Aar paa Ceylon. Han havde ikke travlt med at naa hjem til England, og han mente, at dette vilde være en god Maade at tilbringe et halvt Aar paa af sine nitten Maaneders Orlov.

Min nye Kammerat vejede sine 280 Pund — men han forudsagde, at han vilde tabe en stor Del af det, før vi naaede England. Jeg havde mine Tvivl om, hvorvidt han vilde være i Stand til at presse sig ned gennem min stormhærgede Kahytsnedgang, men til min store Overraskelse steg han ned med forholdsvis Letthed. Men idet han steg ned, formørkedes Kahyt-

ten fuldstændig, for ikke den mindste Lysstraale var i Stand til at slippe forbi, før han havde naaet Kahytsdørken.

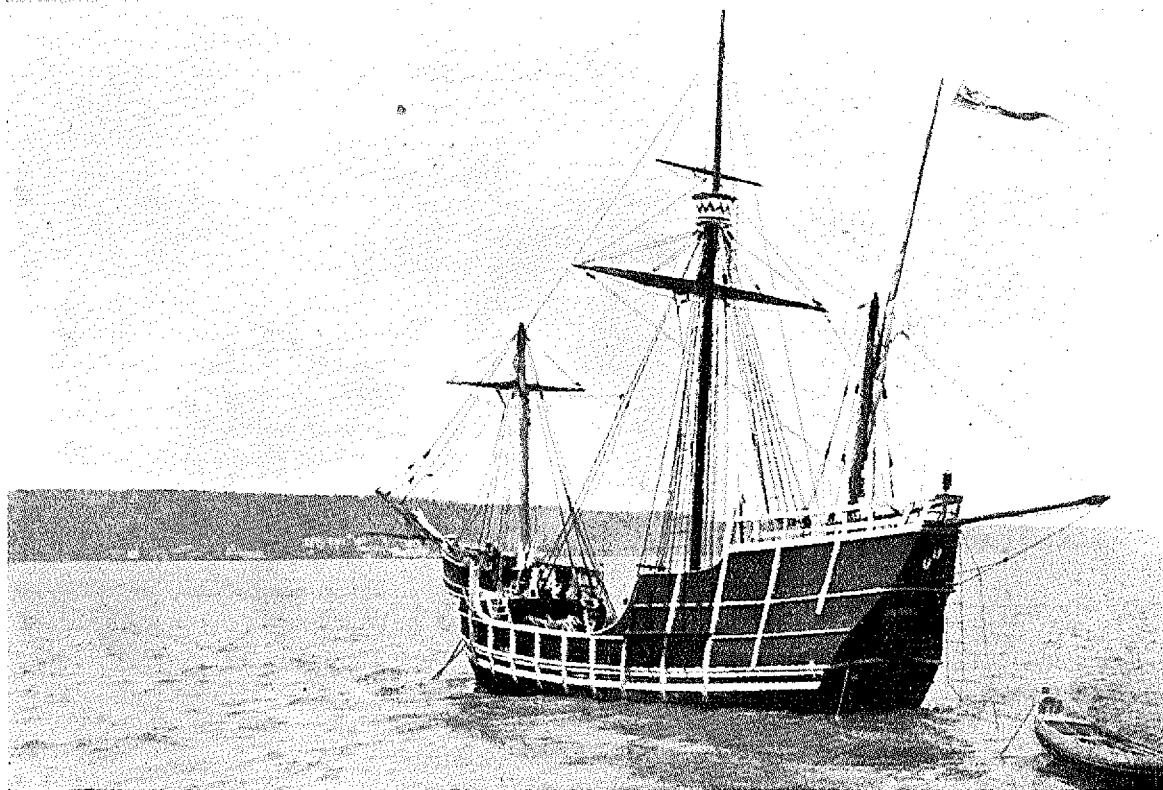
Tilbage var Problemet med at faa hans 280 Pund anbragt i en af Køjerne. Eftersom de er anbragt agterude under Dækket til Styrbord og Bagbord for Motoren og hævet tre Fod over Kahytsdørken, er de ubekvemme selv for en Person af normal Skikkelse. Efter megen Grynten, Stønnen, Vælten og Skubben lykkedes det ham imidlertid at faa sig anbragt i den bagbords Køje, og da han dermed var overbevist om, at „Idle Hour“ ikke var for lille til ham, indgik vi paa en gensidig Overenskomst og fastsatte Datoen for vor Afsejling.

I sidste Øjeblik besluttede jeg mig til at tage endnu en Mand med, idet jeg regnede med den Mulighed, at den ene af dem vilde være blevet ked af Sejladsen, naar vi naaede til Aden. Det vilde være for stor en Risiko, hvis jeg igen pludselig fandt mig selv uden Besætning — og med Rødehavet foran mig — — antagelig det mest vanskelige Stykke af hele min Jordomsejling.

Peter Collins var født i England, men havde boet paa Ceylon det meste af sin Tid. Hans Mor havde giftet sig med en cingalesisk Læge, og Peter var blevet hentet ud fra England for tolv Aar siden.

Før vi afsejlede, besøgte jeg endnu en Gang Timis Grav.

(Fortsættes).



Kinesisk Djunk, der paa en ejendommelig Maade minder om de Karaveller, de Opdagelsesrejsende benyttede paa Columbus' Tid.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Et aktuelt Frimærke

Fra „Nordens Frimærkehandel“, Klareboderne 5, har vi faaet tilsendt et Frimærke, der er aktuelt. Mærket viser Billedet af den nylig afdøde Verdens-Spejderchef, den engelske General Lord Baden-Powell, som altsaa hørte til de faa Berømtigheder udenfor Stats-overhovedernes Række, der i levende Live fik sit Billede paa Frimærker. — Frimærket er fra Kapstaden (Cape of Good Hope) udgivet i Maj 1900 til Erindring om Byen Mafekings Forsvar. Værdien er 3 d, Farven blaa (i Nuancer fra dybblaa til graablaa)



paa blaaligt Papir, takket 12. Prisen for et smukt, stemplet Eksempplar ligger omkring 25—30,00 Kr.

General, Lord Robert Stephenson Smyth Baden-Powell blev født i 1857 og Officer i 1876. Han gjorde tortrinsvis Tjeneste udenfor England, f. Eks. i Afghanistan, i Sydafrika og paa Malta. I Aschantikrigen havde han som Oberstløjtnant Kommandoen over de indfødte Tropper, og i Matabelekrigen var han Generalstabschef. Mest berømt er han for sit lange og udmærkede Forsvar af Mafeking under Boerkrigen. Efter dennes Afslutning blev han General og Chef for Politikorpset. I 1909 blev han adlet, men tog Aaret efter sin Afsked for at arbejde for Spejderbevægelsen, hvis Betydning han havde faaet Øje for under Mafekings Belejring. Det kneb her at faa Mandskab nok til den udstrakte Ordonnans- og Spejdertjeneste, og han fik da den Idé at uddanne Byens større Drengene til denne Gerning. Det lønnede sig. Drengene gjorde endda udmærket Fyldest.

Baden-Powell var i 1910 i København og var stærkt interesseret i den danske Spejderorganisation, som han var meget tilfreds med.

Stenders Frimærkealbum.

A/S Carl Stender har sendt „Vikingsen“ et Eksempplar af de smukke og praktiske danske Frimærkealbum. Firmaet har fremstillet.

Et saadant Album har længe været paakrævet. Det

er i et praktisk Format, smukt trykt paa godt Papir, indrettet efter Løsblds-Systemet og er meget overskueligt. Der findes Plads til samtlige udkomne officielle danske Mærker, og Albumet kan saaledes benyttes af baade Begyndere og viderekomne Samlere, der ikke er Specialsamlere.

I Albumet er paa særlige Blade medtaget Varianter, omvendte Rammer, Tête-bêche Mærker samt Frimærker med vedhængende Reklamemærker. Omvendte Vandmærker og „tykke Rammer“ er derimod ikke medtaget — man kan vel ogsaa sige, at disse Kategorier kommer ind paa Specialsamlers Felt — men saadanne kan samles paa særlige Ark og indsættes.

Albumet, der indeholder 36 Blade, fremstilles kartonneret, i Skruebind og i Springbind til en Pris af henholdsvis Kr. 5,00 — 6,00 og 10,00.

„Vikingsen“ anbefaler gerne disse gode Album, som er dansk Arbejde, til Søens Filatelister.

Skandinaviske Nyheder.

Et Par Dage efter Udsendelsen af de nye Provisorier udkom de nye Røde-Kors Mærker. De fremkom i Hæfter med 5 Stk. 4-Blokke Røde-Kors Mærker til Værdien 5 + 3 Øre pr. Mærke, samt en 4-Blok almindelige 10 Øres Mærker. Røde-Kors Mærkerne er som de tidligere udkomne i stor Størrelse med Dronningens Billede. Farven er vinrød, Korset i Cirklen højrodt. Man havde ventet, at de 4 Stk. 10 Øres Mærker var fremkommet med bred Rand som de tilsvarende Mærker i det forrige Røde-Kors Hæfte, men saadan blev det altsaa ikke.



Fig. 3.

Tidsskrift for Redningsvæsen

Udgaar maanedligt
Kr. 2.50 aarligt

Bestilles
nos Postvæsenet

Søfartsklubben

Den 10. Januar var det et Aar siden, at Søfartsklubben blev stiftet og aabnet i Peder Skramsgade 23, København. I det forløbne Aar har Klubben været besøgt af 14,300 Gæster.

Søfartsklubben, der er en selvejende Institution, blev stiftet med det Formaal at skaffe de nordiske Søfarende, der ikke har et Hjem i Byen, et neutralt og uafhængigt Opholdssted, hvor de kan tilbringe Tiden, naar de har Landlov eller søger Hyre.

Bestyrelsen bestaar af Skibsreder Knud Lauritzen, der er Formand, Skibsreder E. Hahn-Petersen, Havnedirektør W. Laub og Kontorchef i Handelsministeriet Ove Nielsen.

Midlerne til Driften fremskaffes ved frivillige Bidrag fra Redere, Søfartsorganisationer og andre Interesserede.

Hvorledes befinder nu Søfolkene sig i Klubben? — Det vises bedst ved et Besøg dernede.

Straks i Entreen møder man et Par Gæster, der indfører Navn i Gæstebogen, og i Læse- og Skrivestuen sidder de rundt omkring og læser. Nogle læser Aviser, hvoraf der ogsaa findes norske og svenske, andre læser Ugeblade, medens andre er fordybet i Bøgerne fra Haandbogssamlingen.

De fleste læser Noveller og Smaahistorier, der kan afsluttes under et enkelt Besøg, men der er ogsaa mange, der benytter Haandbøgerne, Leksika, Ordbøger m. m.

Avislæsning giver tit Anledning til en Diskussion, og det er da rart at have Haandbogssamlingen at ty til efter Oplysninger.

Nogle sidder ved Skrivebordene i Færd med at skrive Breve.

Medens der i Læse- og Skrivestuen, den saakaldte „Røde Stue“, er fuldkommen Ro, er der mere livligt i den „Blaa Stue“, Radio- og Hyggestuen, hvor man sidder i Smaagrupper og samtaler eller hører Radio. Mest livligt er der i Billardstuen, den „Grønne Stue“, hvor man hele Tiden hører Queuernes Stød, Diskussion og Udraab fra Spillebordene, naar der er gjort særlig gode Træk i Skak eller Dam.

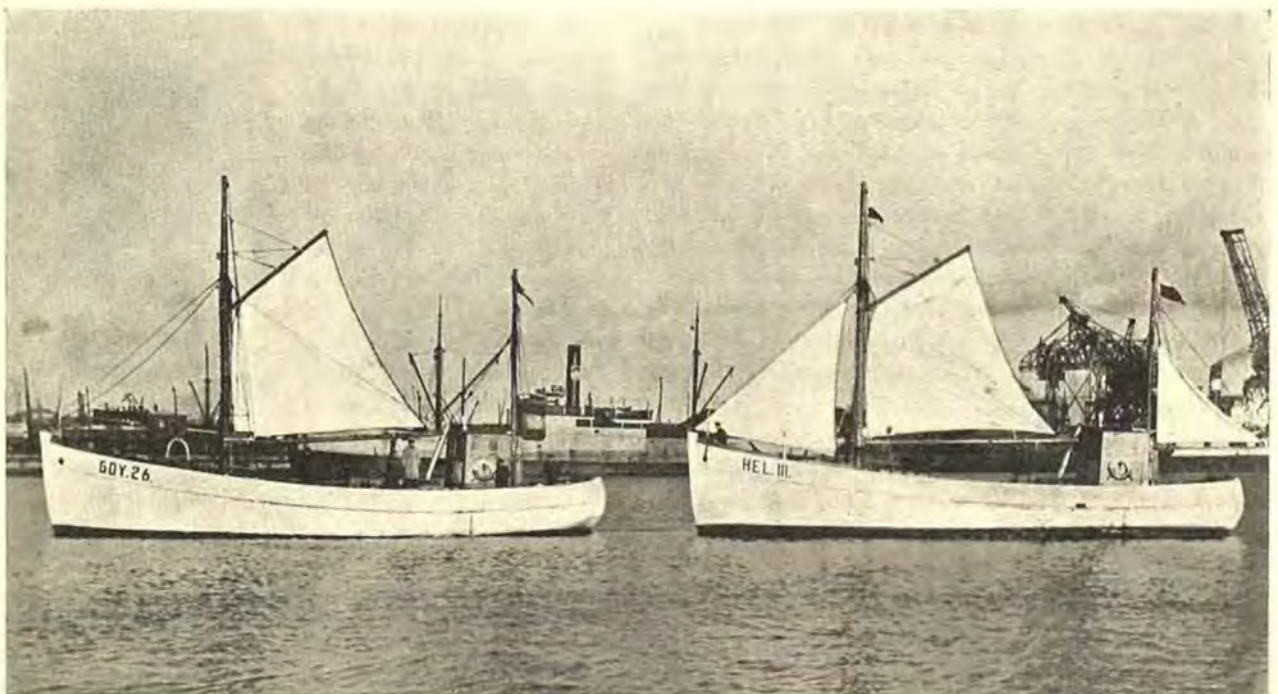
De fleste er saaledes beskæftiget, men enkelte finder Trang til at røre Benene lidt og gaar omkring og betragter Kanariefuglene, kæler for Katten eller kigger paa Guldanskene.

Man ryger, drikker en Kop Kaffe og føler sig kort sagt hjemme under Bestyreren, Hovmester Petersen og Fruens Omhu.

I Vinterens Løb er der afholdt nogle Underholdningsaftener i Samarbejde med Søfartens Bibliotek. Underholdningsaftenerne finder Sted den anden og fjerde Torsdag i hver Maaned Vinteren igennem, og Programmet bestaar af Foredrag eller Oplæsning, eller der fremvises en Film, og bagefter serveres der Kaffe, og man samles om Fællessang, der ledes af Kommune-lærer Fritz Rudloff.

Ofte er der blandt Gæsterne svenske, norske og finske Søfolk fra de Skibe, der ligger i Havnen.

Af Vinterens Foredragsholdere kan nævnes Magister C. Luplau Janssen, Kommandørkaptajn Kai Hammerich, Forfatteren Palle Rosenkrantz, Læge Johs. Thyssen, Kaptajn E. Juel-Hansen og Forfatteren Knud Andersen. Bestyrerens Datter, Frøken Käthe Petersen, har underholdt Gæsterne med Klaverspil.



Polske Fiskekuttere forsynet med 110 HK „Alpha“ Dieselmotorer.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Februar 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

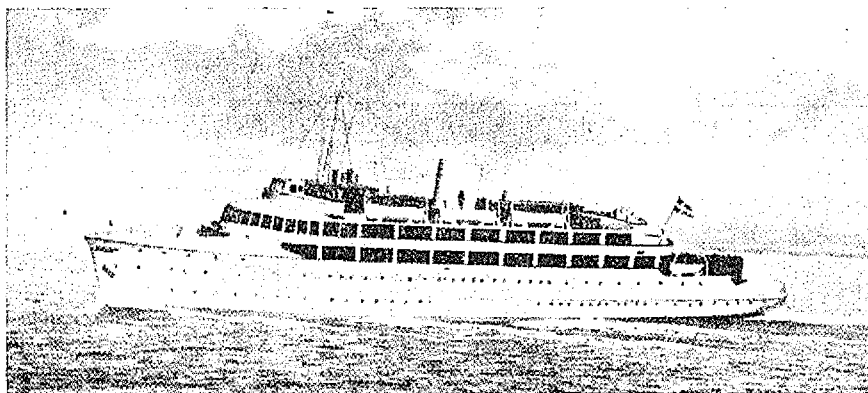
Aabenraa Rederi A/S, Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bcs
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleums A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Kbederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jyllandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linjerederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pronix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugseerfdeling
 D/S Torm
 Rederifirmaet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

En ny Københavnsfærge

De første Tegninger til en ny Færge til Ruten Malmø—København ligger nu færdige hos Järnvägsstyrelsen i Stockholm. Den an-

foruden Vogne medføre 1500 Passagerer. Uden Vogne kan der medtages 1890 Rejsende.

Færgen bliver dieseldreven og



Projekt til den nye Københavnsfærge.

slaaes at komme til at koste 4.000.000 sv. Kroner.

Den nye Færge er en større og betydelig forbedret Ud-gave af den nuværende over 40 Aar gamle Færge „Malmø“. Længden bliver 94,15 m. Den faar 2 Spor med en sammenlagt Længde paa 146 m. Paa Grund af Havneforholdene kan Længden ikke blive større. Maskinkraften bliver 4500 HK. mod „Malmø“s 1850 HK., hvorved Farten bliver 15 kn. i Stedet for 12,5. Den nye Færge kan

iøvrigt fuldt moderne udrustet med Restauration og andre Serveringsmuligheder, komfortable Saloner med fri Udsigt, de nyeste Ventilations- og Sanitærindretninger m. m. De Rejsende faar store, frie Promenadepladser paa Dækkene, og Færgen bliver i det hele taget bygget som et moderne, elegant Passagerfartøj. Projektet er udarbejdet af en Kommission nedsat af Järnvägsstyrelsen med Bistand af skibsbygningstekniske Ekspertter.

(Stattes Side 32.)



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

En Hvaloliefabrik

For Tiden er der stille om Hvalfangsten i det sydlige Ishav. Det er kun faa Aar siden, Diskussionen gik højt om at indføre visse Indskrænkninger i den Rovdrift, som udøvedes, før ikke helt at ødelægge Bestanden. Der kunde ikke blive Enighed om Spørgsmaalet, og i Mellemtiden blev Kapløbet vildere og vildere efter at sikre sig Del i Rovet. Nationer, som ikke før havde været med, skyndte sig at bygge Moderskibe og forsøgte sig i Jagten. Man husker maa-ske det Røre, som blev vakt, da Tyskerne ved at til-

Det mest moderne af Hvalfangermoderskibene er det verdensberømte „Terje Viken“. Det tilhører „United Whalers Ltd.“, London, men Navnet taler et andet Sprog. Det er bygget hos „Deschimag“ (Deutsche Schiff- und Maschinenbau A. G., Bremen) og var paa sin første Tur i det sydlige Ishav i 1936. Det er bygget til højeste Klasse i Lloyd's Register og opfylder Board of Trade's og norske Sjøfartskontorets Forskrifter.

„Terje Viken“ har følgende Hoveddimensioner:



Hvalfangermoderskibet „Terje Viken“.

byde fyrstelige Gager, lokkede norske Hvalskytter til sig.

Vi har tidligere i „Vikingen“ omtalt, hvorledes Jagten gaar for sig og skal her i Korthed vise, hvad der gaar for sig, naar det oppustede Lig af Hvalen er bugseret hen til Moderskibet.

Længde overalt: 193,165 m. Største Bredde paa Spant: 24,384 m. Sidehøjde til øverste Dæk: 16,764 m. Dybgang: 11,725 m. Dødvægt Bæreevne: 29,500 Tons. Brutto Register Tonnage: 20,658 Tons. Netto Register Tonnage: 15,931 Tons.

Skibet er særlig stærkt bygget til de vanskelige, arktiske Farvande. Hvor Istrykket kan blive særligt stort, er Spanterne anbragt ganske tæt ved hinanden. Agter findes Ophaling for Hvaler.

Maskineriet bestaar af to 3000 I.H.K. Tregangsmaskiner med Spildedampturbiner. De kan give Skibet en Fart paa 12 kn.

Forarbejdningen af en Hval sker paa følgende Maade:



Ophalerslisken set agterfra.

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

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

Hvalen bliver ved Hjælp af 2 Spil, hver med en Trækkraft paa 45 Tons, halet op gennem Porten agter og ad Sliken op paa Flænsedækket agter. Her bliver



Ophalersliken set fra øverste Dæk.

Spækket flænset af og delt i Stykker. Resten af Hvalen bliver derpaa af et 15 Tons Spil trukket for- efter. Her bliver Kødet pillet af, og Skelettet delt i mindre Stykker ved Hjælp af Save.

Kød og Spæk gaar derefter i ikke altfor store Stykker gennem Aabninger i det øverste Dæk ned til Kogeapparaterne, hvoraf der findes 28 paa det underliggende Dæk. Her bliver ogsaa Benstykkerne paa Benmøller forvandlet til Benskraa, hvorefter de gaar samme Vej i Kogekedlerne. I Kogekedlerne for- vandles Spæk, Kød og Benskraa til en Masse, som kaldes Graxe, og som ved Damptryk gennem Rør- ledninger transporteres over i Udskillere, hvoraf der findes én for hver Kedel. Fra Udskillerne gaar Lim- vand med Kødtrævler etc. gennem Rørledninger til Fodermelsfabrikkens Modtagerbeholdere, medens den udskilte Hvalolie af særlige Ledninger føres til en Forhaandstank. Herfra suges Hvalolien af særlige Pumper og trykkes til Separatorrummet, hvor den gennem et Antal Separatorer faar den ønskede Ren- hed, hvorefter den pumpes over i Hovedtankene, ialt 40 med et samlet Rumindhold paa 25,700 m³.

I Fodermelsfabrikken bliver Massen fra Graxe- ledningerne, Lim, Kødtrævler, Rester af Ben etc., presset i særlige Presser, tørret og malet til Fodermel.

Et saadant Hvalfangermoderskib er som man ser en fuldt moderne Fabrik, forsynet med Maskiner og Apparater af forskellig Slags, hvor „Raastoffet“ for- arbejdes til de Produkter, hvortil de kan anvendes, paa en saadan Maade, at intet gaar til Spilde.

Om Størrelsen af Hvalolieindustrien kan følgende



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

Tal fra 1932—35 give vore Læsere et Begreb.

Fangsten foregik især i de antarktiske Farvande, men ogsaa langs Japans, Georgias og Kamschatkas Kyster samt i Stillehavet og Atlanterhavet, f. Eks. omkring Grønland, Færøerne og Norge. Ialt blev der fanget 28,668 Hvaler, heraf i Antarktic 25,551. Den udvundne Olie var 2,596,778 Tønder eller 452,796 Tons. Fangsten blev udført af 185 Fangstskibe, der som Basis havde 22 flydende Hvalkogerier og 8 Land- stationer.

Norge var indtil 1932 førende paa dette Felt, men i 1935 var England kommet paa Højde med det. Siden da har man i Tyskland og Japan vist stor Interesse for Fangsten, som nu er udartet til Røvdrift, saa en total Ødelæggelse af Bestanden maa siges at ligge inden for Mulighedens Grænse i Løbet af et begræn- set Aaremaal.



Hvaloliefabrikken paa „Terje Viken“.

**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«

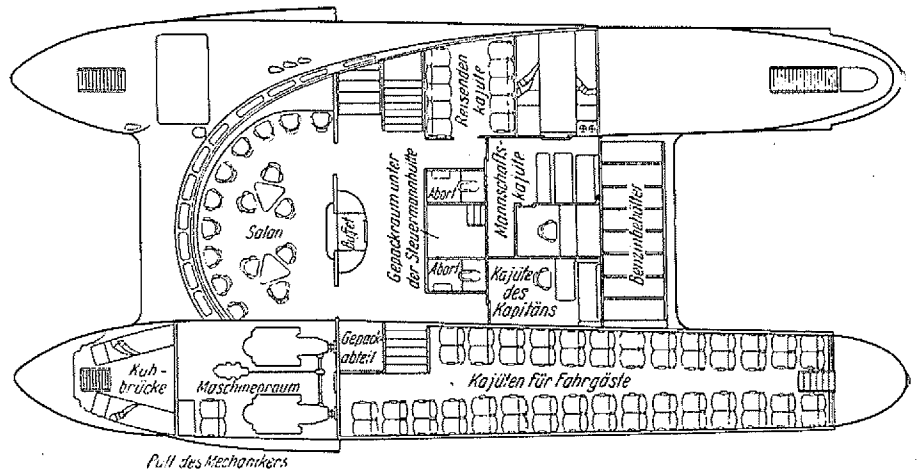
Hovedoplæg for Danmark

Russiske Ekspresglidebaade

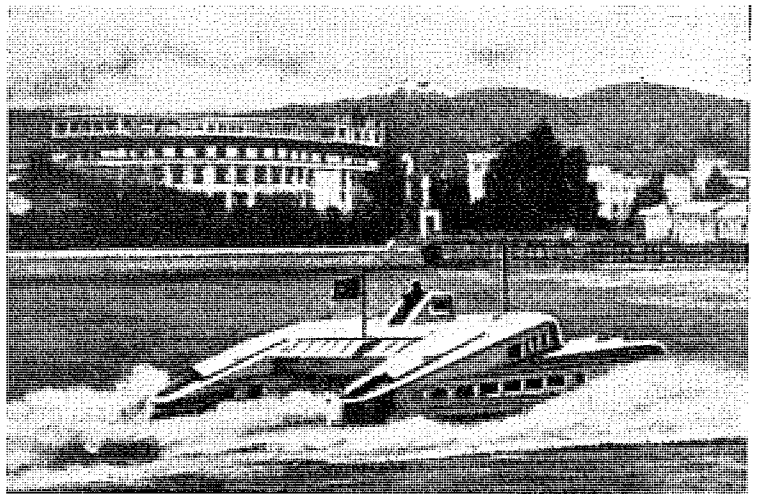
Mellem Kurstederne Sotschi og Suchum ved Sortehavet er for kort Tid siden sat i Drift en Ekspresglidebaad, som med sine Dimensioner slaar alt, hvad man har set i denne Retning. Den er konstrueret af en Ingeniør Hartwig. Det er en i Strømlinieform bygget Dobbeltbaad, d. v. s. to ens Baade med 24 m Længde og 3.76 m Bredde, som med 8 m Afstand fra Midte til Midte er sammenbygget ved Hjælp af en stærk Brooverbygning med Staalrørsramme, saa de danner et elastisk, stærkt System. Baaden ligner en Vandflyvemaskine. Den er 11.76 m bred og har, naar den ligger stille, en Dybgang paa 1,4 m. I den forreste Del af hver Baadponton findes 2 Motorer paa 675 HK hver og en Hjælpe-motor paa 52 HK. For at undgaa et Drejningsmoment paa Skroget er Motorernes Omløbsberetning to og to mod hinanden, indefter.

Glidebaaden byder 125 Passagerer alle Bekvommeligheder. Besætningen bestaar af 12 Mand. I Overbygningen findes Salon, Buffet, Tjenesterum og Styrehus, hvorfra Glidebaaden styres direkte. Passagerkahytterne bestaar af 6 Kamre. I hver Ponton findes 5 vandtætte Skodder, som hindrer Baaden i at synke, selv om 2 vilkaarlige Skodder ødelægges. Undervandsskroget er beklædt med Textolit. Ved en udstrakt Anvendelse af plastiske Stoffe er hele Konstruktionen gjort meget let. Motorerne er beregnet paa en største Hastighed af 83 km/Tim., medens Driftshastigheden er 60—70 km/Tim. Paa Prøveturen blev der opnaaet Hastigheder paa indtil 94 km/Tim. Benzinbeholdningen giver Baaden en Aktionsradius paa 500 km. Afstanden mellem Sotschi og Sutchum er 120 km. Den bliver med et kort Ophold i Gagri af Ekspresglidebaaden tilbagelagt paa 2½ Time, af en Dieselbaad paa 8 Timer og af en Rutebil paa den daarlige Landevej paa 10 Timer. Turen skal med Glidebaaden koste 18 Rubler mod 23,5 (og Ekspres 28) Rubler med Dieselbaaden og 24,45 med Rutebilen. Baaden er bygget af Fabrikken Aviachim i Moskva, skilt ad og i 35 Jernbanevogne kørt til Sotschi, hvor den blev samlet.

I den samme Fabrik bliver der bygget Glidebaade



Indretningen af den russiske Ekspresglidebaad.

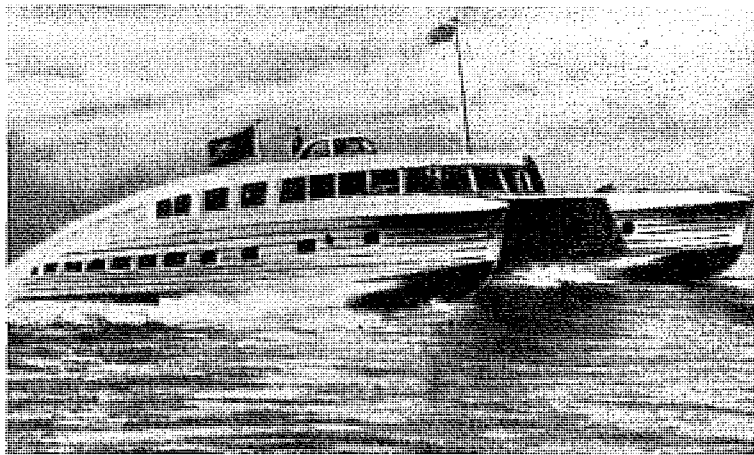


Glidebaaden i Suchums Havn.



Glidebaaden for fuld Fart.

AMB 2, beregnet til Flodfart og konstrueret af en ung Ingeniør ved Navn Nikolajewitsch. Den bygges helt strømlinieformet. Den har en lukket Kahyt og



Glidebauden for fuld Fart.

en Motor M 17, der kan give den en Hastighed paa 90 km/Tim., medens den normale Driftshastighed skal

Amu—Darja, som er bekendt for sine særlig vanskelige Sejladsforhold.

være 70—80 km/Tim. Der anvendes fast Brændstof.

De første Baade har allerede fuldført deres Prøver med godt Resultat. De kan efter Forholdene medtage 20—60 Passagerer og 5—6 ts Last. Dybgangen er ved fuld Fart kun 10 cm, saaledes at den kan befære selv Floder med meget lav Vandstand. Hvad det betyder i Rusland med dets uhyre Mængde Floder, der ikke er reguleret, særlig i Sibirien, kan kun den skønne om, der kender Forholdene. Brændstofbeholdningen er tilstrækkelig til 100 km Fart. Besætningen bestaar af en Fører og en Mekaniker (Radiotelegrafist). Den første Glidebaad er bestemt til

Den svenske Handelsflaade under Krigen

Ved Krigens Udbrud omfattede den svenske Handelsflaade 1,532,000 Brutto Tons Damp- og Motorskibe. De hidtil meddelte Krigstab andrager 172,000 Brutto Tons eller over 11 pCt. af Tonnagen. Ved Slutningen af Oktober 1940 beløb de indregistrerede Damp- og Motorskibe sig til 1,464,000 Tons Brutto. Sejlskibsflaaden, der er uden større Betydning, har holdt sig omkring 87,000 Brutto Tons. Nettoformindskelsen er altsaa kun 68,000 Brutto Tons for Damp- og Motorskibe eller noget over 4 pCt. Siden 1. September 1939 er Dampskibstonnagen formindsket fra 840,000 til 746,000 Tons Brutto, medens Motortonnagen er forøget fra 692,000 til 718,000 Brutto Tons, idet Nybygningerne overvejende er Motorskibe. Krigstabene har særlig ramt den mindre Tramp-tonnage, der for største Delen bestaar af Dampskibe.

Rent teknisk set skulde man kunne sige, at Tilgangen af nye Skibe opvejer Krigstabene, der overvejende bestaar af ældre Skibe. Den svenske Værftsindustri's Kapacitet er saa stor, at en betydelig Tilgang af nye Handelsskibe er sikret. Ved Krigens Udbrud var et stort Antal Skibe under Bygning eller kontraherede. En Opgørelse, der blev foretaget i Foråret 1940, viste, at der ved de svenske Værfter var kontraheret over 600,000 Dødvægt Tons Skibe at le-

vere frem til 1943. Af denne Tonnage, der svarer til omkring 400,000 Brutto Tons, var ca. $\frac{1}{3}$ bestilt af svenske Redere, Resten af udenlandske, hovedsagelig norske.

Ved forrige Verdenskrigs Udbrud androg den svenske Handelsflaade noget over 1,000,000 Brutto Tons Damp- og Motorskibe, men Motortonnagen var da ganske ubetydelig. Krigstabene gik dengang op til ialt ca. 200,000 Brutto Tons eller omkring 20 pCt., mod de nuværende 11 pCt. Det maa dog bemærkes, at Krigstabene ikke ophørte med Verdenskrigens Afslutning, idet der længe efter forekom Minesprængninger.

De ovennævnte Krigstab paa 172,000 Brutto Tons omfatter kun dem, der er anmeldt til Skibsregistret indtil 31. Oktober 1940. Heri er ikke medregnet 10 prisedømte eller konfiskerede Skibe. Af Krigstabene falder ca. 12,000 Tons paa Skibe i transatlantisk Fart, 15,000 Tons i europæisk Rutefart, 26,300 Tons paa Tankskibe, 42,000 Tons paa Malmskibe og 76,000 paa Trampskibe. I Løbet af November er 2 Skibe i transatlantisk Fart torpederet, men man haaber, at de kan reddes.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1928, Antwerpen 1930, Paris 1937



Fiskeriaarbogen 1941

Aar bog for den danske Fiskerflaade, 48. Aargang, er udkommet, udgivet af Fiskeridirektoratet, 488 Sider, Pris 2,50 Kr.

Indholdet slutter sig fuldstændig til det fra de forrige Aargange kendte, men er ført til Dato. For alle, der har med Fiskerierhvervet at gøre, er det en Haandbog, som er uundværlig.

I Registret over Fiskefartøjer er der indløbet et Par Fejl, som falder i Øjnene. K 6, Steady, staar opført med 94,27 Br. Tons og 212,1 Netto, og K 230,

S/S Sonja, med 26,74 Tons Brutto og 44,54 Netto. For at løse Gaaden og for at vore Læsere kan foretage de nødvendige Rettelser, skynder vi os med at oplyse, at K 6 er 394,27 Tons Brutto og K 230 126 Tons Brutto. Det er et Held i Uheldet, at Fejlene er saa øjensynlige for enhver, der har det mindste Kendskab til Skibe, at Tallene maa virke paafaldende. Det er ikke vor Sag at læse Korrektur paa Fiskeriaarbogen, og vi haaber, at det er de to eneste Fejl, der er i den.

En ny Københavnsfærge.

(Fortsat fra Side 27.)

Ved en enkelt Ændring kan Færgen om nødvendigt benyttes paa Ruten Trelleborg—Sassnitz.

Den gamle „Malmø“, som nu skal være Reserve-skib, har nu sejlet i Ruten siden 1900. I de 40 Aar har der paa Ruten været overført 6,200,000 Tons Gods i Vogne og over 4,100,000 Rejsende.

Som man ser af vort Billede, faar Færgen et Udseende som et moderne Skib, hvilket viser, at det er muligt at bygge Jernbanefærger, som ikke ligner en Kommode.



Dansk Nautisk Almanak 1941

Trods den Kendsgerning, at de fleste af vore Skibe er udenfor Rækkevidde, har Iver C. Weilbach & Co. (Sølver og Svaner) alligevel besluttet at udsende Almanakken ogsaa i Aar, endog i betydelig udvidet Form (155 + 84 Sider, Pris Kr. 3,50).

Foruden de almindelige Tabeller, som enhver Navigator kender, er der i den nye Udgave foretaget en Del Forandringer og Udvidelser, navnlig med Hensyn til den mere og mere benyttede Højdeberegning ved Stedliniebestemmelser.

For at faa en bekvem og hurtig Metode til at fremskaffe den for Højdens Beregning nødvendige Timevinkel er der indført Optegnelser af Himmellegemernes Timevinkel V. f. Grw. med passende Tidsintervaller Aaret igennem.

Dette i Forbindelse med Indretningen af tilsvarende Interpolationstabeller bevirker, at Timevinklen kan udledes bekvemmere og hurtigere end ved den sædvanlige Maade, og rummer tillige den Fordel, at Fremgangsmaaden er ens for alle Himmelleger, idet Rettelserne altid skal adderes til den af Almanakken udtagne Værdi. Endvidere er Timevinklerne optaget i Buemaal, hvorved al tidsspildende Omsætning mellem Tid og Bue bortfalder.

I det sædvanlige smukke Udstyr er der ikke sket nogen Forandring.

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efterses. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udløves fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24.

Brand om Bord

Brande om Bord antager hyppigt, som man saa med „C. F. Tietgen“ i Aarhus, et stort Omfang i Løbet af forbavsende kort Tid. Det skyldes dels Bygemaaden og dels de anvendte Materialer. Det har derfor stor Betydning, at man efter en saadan Ulykke søger at gøre sig klart, hvorledes den hurtige Spredning af Ilden har fundet Sted for derigennem at lære, hvad der kan gøres for at forhindre lignende Tilfælde i Fremtiden.



Spisesalonen efter Branden.

For et Par Aar siden skete en lignende Brand om Bord i en Passager- og Fragtdamper i Hamborgs Havn. De nærmere Omstændigheder var følgende:

Under Opholdet opstod der Ild i Hovmesterens Kammer. Den blev straks opdaget af 2 Vagtsmænd, som alarmerede Besætningen og Brandvæsenet, og straks begyndte Slukningsarbejdet med flere Ekstinktører. Det lykkedes ikke at slukke Ilden, som paa faa Minutter fra Hovmesterkammeret gennem en Gang trængte ind i den forholdsmæssig store Spisesalon, som med et Knald blev sat i Brand med sit Indhold af Møbler etc. Ilden bredte sig samtidig til

den tilstødende Trappegang, hvor der gik Ild i Krydsfinérbeklædningen. Gennem Dækket trængte den videre op til Rummet oven over, hvor Garnering antændtes i hele sin Udstrækning.

Da Besætningen havde faaet udlagt to Slinger, ankom Brandvæsenet, og Ilden blev nu bekæmpet med 5 Slinger. Efter en halv Times Forløb var Faren overstaet, men en Brandvagt maatte endnu i 7 Timer slukke efter, da det endnu ulmede i Kabelkanaler, Ventilationskanaler og bag Krydsfinérgarneringen.

Naar Ilden i Løbet af faa Øjeblikke kunde brede sig til et stort Omraade paa to Dæk, skyldes det følgende Aarsager, som er iagttaget ved talrige Skibsbrande:

- 1) Det let antændelige Krydsfinér anvendes i stor Udstrækning til Garnering paa Sider og under Dæk.
- 2) Beboelses- og Opholdsrum for Passagerer resp. Besætning staar i aaben Forbindelse med hinanden uden en effektiv Adskillelse.

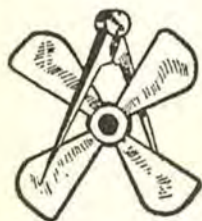
I det beskrevne Tilfælde vilde en simpel, nogenlunde tætsluttende Svingdør mellem Trappeskakten og Hovmesterkammeret have været tilstrækkelig til at begrænse Ilden til det Sted, hvor den var opstaaet.

Rederiet lod ved Reparationen anbringe Svingdøre mellem Trappehuset og de tilstødende Rum. Desuden blev de brændte Garneringsplader erstattet



Hovedtrappen paa Hoveddækket.

af Krydsfinérplader med et Lag Asbestcement. Det Lag af Oliefarve, der er paa disse Plader, kan ganske vist antændes, og herved er det uden Forskel, om Farven er frisk eller gammel, men der er den Forskel fra de almindelige Krydsfinérplader, at den ydre Varmekilde, som Farvelaget skal have for at brænde videre, og som ydes af det yderste Lag

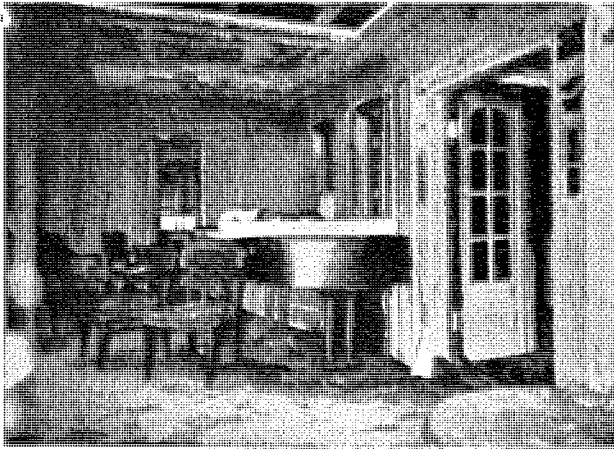


Kjøbenhavns Maskinist-skole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kødelpasserprøven Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 . København
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

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



Den brændte Garnering i Hall'en paa Promenadedækket.

Krydsfinér, ikke findes paa Pladerne med et Lag Asbestcement. Den Opflamning af Farvelaget, som kan finde Sted, er ikke tilstrækkelig til at sætte Ild i en Plade, hvor Krydsfinéren er dækket af et Lag Asbestcement. Ilden kan derfor ikke brede sig i Farvelaget. Det er derfor en forholdsvis simpel Sag at begrænse en Skibsbrands Udviklingsmuligheder i Gange, Trappeskakter o. s. v. ved at anvende den Slags Plader.

Nybygningsordre til B. & W. Mellem det danske Petroleum-Aktieselskab og Burmeister & Wain er der sluttet Kontrakt om Bygningen af et Motortankskib paa 14.700 Tons D.W. Skibet bliver et Søsterskib til „Esso Copenhagen“, som B. & W. gennem D.D. P.A.'s Formidling leverede til Standard Oil Company of New Jersey (S.O.) i April Maaned 1939.

Placeringen af denne efter Forholdene meget store Ordre giver Arbejde til mange danske Arbejdere over en længere Periode. Det gælder ikke blot den Del af Arbejdet, som direkte vedrører Skibets Bygning, men tillige vil Leverancer vedrørende Skibets Udstyr give Beskæftigelse til mange Mennesker i forskellige Brancher.

Ordren er et glædeligt Vidnesbyrd om, at vore store Handelsselskaber, trods Tidens Vanskeligheder, arbejder paa lang Sigt.

Bygningen af Skibet skal paabegyndes snarest muligt.

A/S MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

Besejlingen af Thyborøn Kanal og Havn

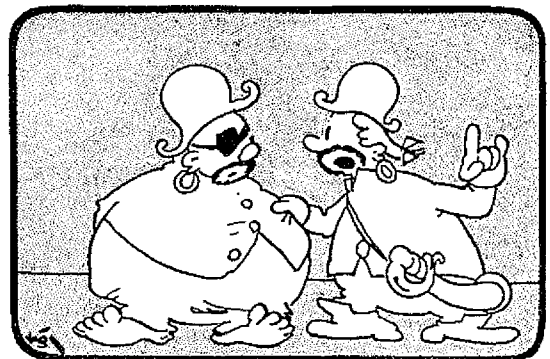
I Aaret 1940 er der gennem Thyborøn Kanal passeret 104 lodsede Skibe med en samlet Tonnage paa 61,586 Brutto Tons. Heraf blev dog 7 Skibe paa 18,845 Tons lodset fra Thyborøn til Hvide Sande under den svære Isperiode, da saa godt som alle Havne Øst for Skagen var tilfrosset. Thyborøn kunde paa dette Tidspunkt have faaet særdeles stor Betydning som isfri Havn, men manglede da nogenlunde Vanddybde. Sejladsen, der har haft en meget stor Tilbagegang, udviste i Maanederne August—November en Passage af kun 9 Skibe med 5,742 Brutto Tons, og i December Maaned var den gaet helt i Staa.

Af de passerede Skibe var de 68 danske og 56 fremmede, udelukkende Damp- og Motorskibe. Der er desuden i Aarets Løb passeret 1121 Skibe uden Lods, 1047 fremmede og kun 74 danske.

Thyborøn Havn blev i Sommeren 1940 uddybet til 5 m og var færdig i Juni Maaned, saa det nu er muligt for ret store Skibe at anløbe den. Havnens Besejlingsforhold har hele Aaret været gode, saavel paa Havrevlen som over Fjordgrunden, uden at der er foretaget nogen Uddybning.

Der forestaar Havnen en ret stor Udvidelse med en ny Mole, som skal erstatte den gamle Træmole, for at der kan skaffes mere Plads til Losning af Fisk o. m. a. Havnens Bedding, der til stor Gene for dens Virksomhed har været i Uorden, er nu overgaaet til en ny Ejer og vil snarest blive sat i fuld Stand.

Gennem Kanalen er der desuden i 1940 passeret 28,524 danske Fiskefartøjer og kun 192 fremmede, af hvilke sidste kun ganske faa havde Last. Fiskerflaaden har ialt indbragt 4,855,156 kg Fisk til en Værdi af 5,481,714 Kr. Til Sammenligning kan anføres, at Tallene for 1939 var henholdsvis 5,151,588 kg og 5,189,441 Kr. og for 1938 4,515,009 kg og 2,876,951 Kr. 1940 har altsaa med Hensyn til Værdien været det største.



Mellem Sørovere: Maa jeg tale et Ord med dig under tre Øjne.

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faes i alle Verdenshavne

**INTERNATIONAL
FARVEFABRIK**
(Holzapfel) A/S
Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svensen & Christensen

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



300 EHK Reversibel

BUKH-DIESEL

Marinemotorer

fra
5 HK



til
1000 HK

Motorfabriken **BUKH** A/S
Kalundborg

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

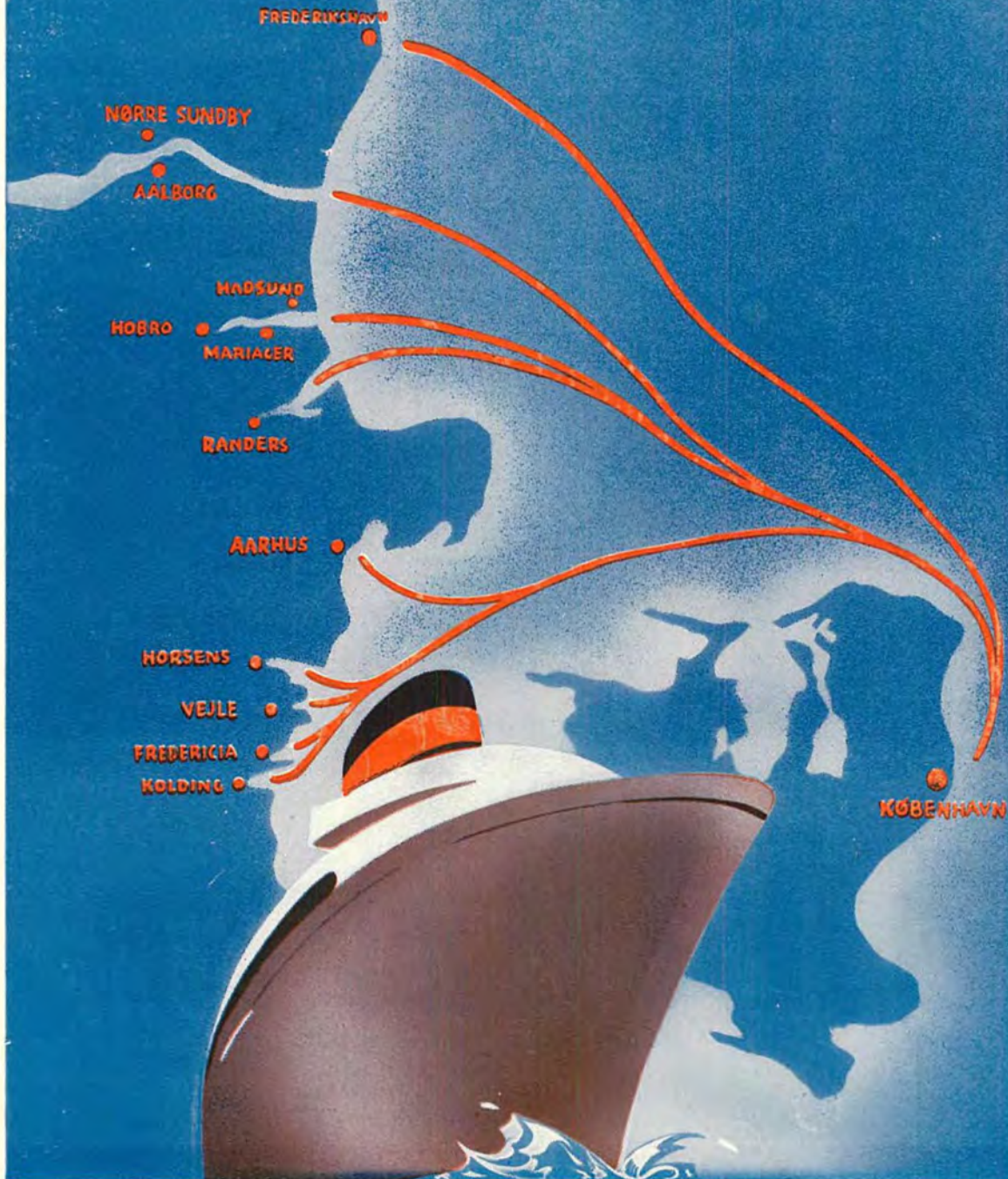


KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN
Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

REJS MED DFDS





VIKINGEN

5 Øre
15. Februar

ANKERLIGGER
Maleri af V. Qvistoff

1941 - Nr. 4
18. Aargang





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.

Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**

Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

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.



4. Bind

„VIKINGEN“s Ekspedition,

Gammel Mønt 39.

Byen 8040

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Raastoffernes Roman

Vi hører hver Dag om de forskellige Raastoffers Betydning for Krigens Førelse og Krigens Udfald. Mange Mennesker danner sig sikkert et meget svævende Begreb om disse mystiske Raastoffer, og de færreste tænker vist paa, at hvert af disse vigtige Produkter, som man fra visse Sider hævder er Skyld i alle Stridigheder, alle Krige, bag sig har en spændende Roman — deres egen Historie. Her skal fortælles om de forskellige Produkter, der har spillet en saa afgørende Rolle i Verdenshandelen og Verdenspolitikken.

Gummi

Indianerbørnenes Legetøj. — Missionærens Indberetning. — Mackintosh gør sine lagttagelser. — Charles Goodyear afgør Gummiens Skæbne. — Gummiplantagerne. — Gummi som politisk Magtfaktor. — Synthetisk Gummi.

INDIANERNES BØRN har et mærkeligt Legetøj, — det er Bolde, som kan springe op fra Jorden!“ Saaledes fortæller en spansk Missionær fra det 16. Aarhundrede i en Beretning, efter at han er vendt tilbage til Europa fra den nyopdagede Verdensdel. Men hverken hans Landsmænd eller andre europæiske Folk lagde den Gang Mærke til hans Udtalelser, — der var overhovedet ingen, der lagde Vægt paa dem. De har imidlertid deres Interesse alene derigennem, at der her for første Gang gøres opmærksom paa Gummiens Eksistens. Mærkeligt nok, at denne Chance for at udnytte et Produkt, der siden skulde faa uanet Betydning, saa helt forpasses! Den nu glemte Missionærs Bemærkninger forblev i Aarhundreder fuldkommen upaaagtede. De europæiske Børn havde Legetøj nok. Hvorfor skulde man saa interessere sig for Indianerbørnenes?

350 Aar senere erklærede Mr. Harvey Firestone ved et Møde i en af de store amerikanske Industri-Koncerner: „Rubber is the most important commodity in the world!“ — Gummi er det vigtigste Produkt i Verden!

Indianerbørnenes Legetøj maa saaledes siges at have gjort en ret usædvanlig „Karrière“. Selv om man nok tør formode, at Mr. Firestone er forud indtaget — det er forstaaeligt, naar man betænker, at han har tjent nogle hundrede Millioner paa Gummi — og har overdrevet noget, maa det samtidig indrømmes, at han

ikke er særlig fjernt fra Sandheden. For naar man ser paa, hvordan det moderne Livs Struktur egentlig er, bliver det én klart, at intet enkelt Omraade indenfor den menneskelige Foretagsomhed kan undvære Gummien, — paa alle mulige Felter gør den sig gældende. Hvad enten det nu er Spædbarnets Gummibukser eller det er Offset-Trykkerens Gummivalse, hvad enten det er Automobilringene eller Amerikanernes Tyggegummi, hvad enten det er Viskelæderet eller Galoscherne — over alt er det Gummien, der er den afgørende Faktor. Den nuværende Tilværelse, det moderne Liv vilde være anderledes, ja, paa visse Omraader slet ikke kunne udfolde sig, hvis vi ikke havde Gummien!

Gummiens Historie.

Efter Missionærens lidet paaagtede Meddelelse gik der Aarhundreder, før der viste sig almindelig Interesse for Gummien. En fransk Botaniker, la Condamine, berejste Peru og Brasilien og bragte ved sin Tilbagekomst nogle Prøver med sig. Han meddelte, at dette Stof af Indianerne blev udvundet af et mærkværdigt Træs Saft. Han fortalte om, hvordan de foretog Indsnit i Stammerne, og den flydende Vædske saa strømede ud, hvorefter Træet til sidst blev underbundet, og af Vædsken fik man et Stof, der var meget elastisk, og som navnlig var meget vigtigt for Beboerne i Sumpegne, idet det var vandtæt. Det var Synd at sige, at la Condamines Prøver vakte nogen større Opsigt. Det mærkelige Træ blev omtalt i forskellige botaniske Værker, men kun ganske flygtigt, og der meddeltes, at det voksede i Brasilien og kun dér.

Først i 1770 formaaede en Engländer, en Skolelærer ved Navn Priestley, at skabe et vist Røre om Gummien. Han havde faaet en Prøve, da han var stærkt botanikinteresseret, men den Opdagelse, han gjorde —

og gjorde ved et rent Tilfælde — havde intet med Botanik at gøre. Rent tilfældigt saa han en Dag, at den Gummi, han opbevarede i sit Arbejdsværelse, kunde fjerne Blyantsstreger fra Papir. Han selv forstod maaske knap Rækkevidden heraf, men straks var der foretagsomme Folk, der tog sig af Sagen, og der opstod kort efter en ny Artikel hos Papirhandlerne: *Viskelæderet*. Hvem tænker paa, at det var det beskedne Viskelæder, som indledte Gummiens senere Succes?

Mr. Mackintosh gør sine Iagttagelser.

I de første Aar af det 19. Aarhundrede skete der det, at en engelsk Kemiker, Mackintosh, under nogle Forsøg i sit Laboratorium kom til at spilde en Gummiopløsning paa sit Tøj med det overraskende Resultat, at Tøjet blev vandtæt! Han forstod i Modsætning til Skolelæreren, hvad en saadan tilfældig Opdagelse betød. Den engelske Tekstilindustri var allerede da ret udviklet, og nu kom Kemikeren Mackintosh og begyndte i eget Navn at fabrikere Frakker, han kaldte Regnfrakker — *Mackintosh*. I England regner det meget, og de nye Regnfrakker fik stor Succes. Det kunde dog ikke undgaas, at Folk opdagede visse Mangler ved dem: I stærk Kulde frøs Frakkerne og blev stenhaarde, om Sommeren derimod blev de bløde og klæbrige og stank modbydeligt.

Charles Goodyear afgør Gummiens Skæbne.

I 40'erne i forrige Aarhundrede lykkedes det saa en Amerikaner, Goodyear, at overvinde alle disse Mangler ved Gummi. Kemi forstod han mindre af end Mackintosh, og han var lige saa lidt som denne en god Købmand. Hele hans Liv hengik i trykkende økonomiske Kaar, Gæld pinte ham til Stadighed, men det var alligevel Goodyear, der gjorde Gummi til det store Produkt for vor Tid. Han løste Problemerne — og tilmed grundigt. Men han var Autodidakt, og Videnskabsmændene regnede ham ikke for noget.

Da han ingen Penge havde til at indrette sig et Laboratorium for, arbejdede han i sit Køkken under meget primitive Former. Hans Metoder var ogsaa drastiske, — saaledes forsøgte han sig frem paa den Maade, at han blandede alt muligt sammen med en Gummiopløsning, og han mente saa, at der en skønne Dag vilde fremkomme overraskende Resultater deraf. Det viste sig ogsaa at være rigtigt. Da han kastede Svovlpulver i en kogende Gummiopløsning, opdagede han simpelthen *Vulkaniseringens Hemmelighed*. Det lykkedes ham ved Svovltilsætningen at skabe et elastisk og haardt Stof af Raagummi. I 1842 vistes det saakaldte Goodyear-Gummi paa en Udstilling i London. Goodyear lavede allerede da Gummihætter, Gummiklæder og endnu en Række Ting af Gummi. Kun hans Gummipung var og blev slunken. Penge forstod han sig ikke paa.

Gummiens Udbredelse.

Hvad skete der nu videre? Det engelske Patent-

bureau, som Goodeyar henvendte sig til for at faa sine Opfindelser beskyttet, afviste ham pure. Han var jo ikke Videnskabsmand! Derimod fik en Kemiker ved Navn Nancock Beskyttelse for nogle lignende Opfindelser. Denne Mand tjente sig nu en Formue, og det gjorde Goodyear til Kværlulant. I sin Harme offentliggjorde han en paa Gummi trykt og i Gummi indbundet Bog, i hvilken han beskrev 500 Anvendelsesmuligheder for Gummi. Kun Gummiringe omtales ikke deri.

Gummiens straalende Løbebane var paabegyndt, men hvordan skulde man dække det stigende Behov? Hidtil var Gummi kun blevet udvundet i Brasiliens Urskove, og det var et forfærdeligt Arbejde. Egnen var sumpet, Luften giftig, Heden uudholdelig; kun den haardeste Sult og Nød kunde drive et Menneske til at udføre dette Arbejde. En engelsk Botaniker, der havde berejst disse Egne, meddelte den britiske Regering alle disse Enkeltheder. Den altid vidtskuende Lord Beaconsfield — Disraeli — som da var Premierminister, saa straks Fremtidsmulighederne og sendte øjeblikkelig den brave Botaniker tilbage til Brasilien med den Op-gave at bringe en Del Stiklinger til England af det nu saa vigtige Hevé-Træ. Den brasilianske Regering havde ganske vist forbudt Eksport af saadanne Stiklinger, men alligevel blev Ordren efter store Ofre og talrige Eventyr udført i 1873.

Nye Gummiplantager.

Byttet blev bragt til London, hvor det blev overgivet Direktøren for den botaniske Have til videre Bearbejdelse. Det blev et Arbejde, der stod paa i mange, mange Aar og blev udført med megen Omhu. Man anstillede Forsøg alle mulige Steder i Verden, men først i 1905 — altsaa 32 Aar efter — kom de første Gummi-leverancer til London — fra Ceylon. Paa saa langt Sigt arbejder man.

Paa Ceylon var der blevet anlagt smaa Plantager, og her i disse østlige Egne af det britiske Imperium viste der sig at være de bedste Vækstmuligheder. Alle-rede i 1908 var disse Plantager blevet udvidet til 750,000 Acres, og i de derpaafølgende 10 Aar naaede de det firdobbelte i Omfang, nemlig 3 Millioner Acres.

England havde dog ikke Monopol paa denne Gummidyrkning; flere andre Lande havde i Mellemtiden ogsaa taget fat. Belgien og Tyskland var i Afrika med Held gaaet ind for Eftersøgning af Gummi. Foruden det oprindelig kendte Træ, Hevé, benyttedes nu ogsaa andre Træer med gode Resultater, og Gummiproduktionen steg i uhørt Tempo. *De tørre Tal* beviser det bedst. For hundrede Aar siden raadede hele Verden over og brugte 400 Tons Gummi aarlig. Ti Aar senere var Konsumet steget til 4000 Tons, og i de første Aar af vort Aarhundrede var Verdensproduktionen 50,000 Tons. I 1934 havde man en Rekordproduktion paa 1 Million Tons, og dog er det endnu for lidt. Gummi har ualmindelige og uindskrænkede Anvendelsesmuligheder.

(Fortsættes Side 26).

NAAR undertegnede begynder denne Serie Artikler, er det i største Beskedenhed. Emnet er meget stort, og jeg haaber, at andre vil udsende tilsvarende Artikler, gerne lodigere og bedre. Mit Kendskab til Emnet er meget begrænset, men én maa jo gøre Begyndelsen. Der findes utvivlsomt i Argentina, U.S.A., Australien og Sibirien talrige danske Stednavne, og det kunde være interessant at faa dem opregnede, helst ogsaa med nogle Ord om Oprindelsen til Navnets Givelse, Tiden for og Grunden til det danske Navns Indfæstelse paa det paa-gældende Sted.

Lad os begynde med: Paris. Der findes en rue de Copenhague nær ved Teatre francaise. En af de underjordiske Gader i Kalkklippen under Rheims, af de Kældergader, der bruges til Vinoplagering (Champagne), hedder Rue de Copenhague. De øvrige lignende Gader har Navn efter berømte Mænd og store Byer. Der er intet særligt dansk ved denne Gade.

I Nordtyskland vrimler det med danske Navne. Vigen ind til Greifswalde (Syd for Rygen) paa Tysklands Nordkyst, hedder „Dänische Wieck“. Et Landskab Nord for Kielerfjord kaldes „Dänisch Wold“. I Mecklenborg findes „Dändorph“ og i Pommern „Dangarten“.

Thalin (Reval) i Estland betyder „De Danskes By“, og det stammer fra det trettende Aarhundrede, da Estland hørte til Danmark.

Østkysten af England og Skotland er præget af Dansk. Endelserne ness (Næs), bourg (Borg) og vick (Vig) er let kendelige. I York kaldes adskillige Gader: gate, der ikke kan være det engelske Ord gate (Port), men maa være det gamle danske „gata“ (Gade).

Den ældgamle Kirke „St. Clement Danes“ nær Strand i London skal stamme fra Aar 1002. St. Clement var Skibsfolkenes (og Klædearbejdernes) Helgen. Oprindelsen til Ordet eller Navnet danes kendes ikke med Sikkerhed. Der fortælles, at efter et stort Nederlag for de Danske, fik en Del Efternølere Lov til at bosætte sig ved Kirken med Forpligtelse til at lade sig kristne. Der siges ogsaa, at den danske Konge Harald Harefod og adskillige andre danske Stormænd blev begravet i Kirken, men nogen bestemt Viden om dette foreligger ikke.

Et smukt Kvarter i Londons sydlige Del kaldes „Denmark Hill“. Nær Sohokvarteret findes en „Denmark Street“ og en „Little Denmark Street“. En

„Danestreet“ ligger i Halborn Kvarteret, W. C. 1, og der findes i London baade en „Copenhagen place“ og en „Copenhagen Street“. Navnene „Dane Street“ og „Dane Hill“ er meget almindelige i Østengland.

I Margate i Kent findes en Park, som hedder Dane Park.

Vi indbyder Læserne til at supplere Oplysningerne om danske Stednavne i Udlandet. Der er sikkert Tusinder af dem spredt over hele Kloden. Helt ovre paa Kinakysten ligger en Ø med Navnet „Dansborg Island“, opkaldt efter det danske Hovedfort ved Trankebar, og i Kantonfloden ligger „Danish Island“ ved Whampoe. Ved denne Ø plejede den danske asiatiske Kompagnie's Kinafarere at ligge. Adskillige

Danskere er i Tidsrummet 1750—1820 blevet begravet dér. Beringshavet ude i det fjerne Nord-Østen og Bering's Ø, hvor Vitus Bering døde i 1741, turde være almindelig bekendt.

I de gamle danske Tropekolonier er mange danske Gadenavne bevaret; det er dog særlig udefra den store, fremmede Verden, at vi ønsker Oplysninger om Navne, der paa en eller anden Maade har Tilknytning til Danmark. Lad os faa dem samlet, mens Tid er. Redaktionen tager mod Oplysningerne.

Hr. N. R. Prior i London har bl. a. meddelt os, at den store, ny Hovedgade „Aldwyck“ (Gammelvig) ved St. Clement danes sikkert har Navnet fra Danskertiden. Gaden har opslugt den ældgamle Smøge „Wyck Street“, der laa lige ved Kirken. Havnebyen Harwich har sikkert oprindelig heddet Hærvig og menes at have været en af de Danskes væsentligste Landgangssteder.

I U.S.A., hvor saa mange Danske har slaaet sig ned, findes en Mængde danske Stednavne. „Ringsted“ er en By i Iowa. En By i Kansas hedder „Denmark“. I Lewis County i New York state findes en By, som oprindelig hed Mungers Hill, men som i 1807 omdøbtes til „Copenhagen“.

I Nebraska ligger Byerne Dannebrog, Dane Valley og Dannevirke. Minnesotas danske Alderdomshjem hedder Danebo. Hvem kender ikke Solvang i California?

Der fandtes for nogle Aar siden i Rosario i Argentina en ikke synderlig fin Beværtning, der med Forkærlighed besøgte af Skandinavernes. Den hed „Copenhagen Bar“. Om Oprindelsen til Navnet kunde Værtinden og hendes Personale intet oplyse. I

DANSKE STEDNAVNE I UDLANDET

VED KAY LARSEN

Baglokalet, der søgtes forbeholdt Skibsofficerer og ligestillede, stod et Klaver med et Haandsving. Naar man drejede det den ene Vej, spillede Klaveret „Kong Kristian stod ved højen Mast“, men drejede man den anden Vej lød: „Oh, Susanna“.

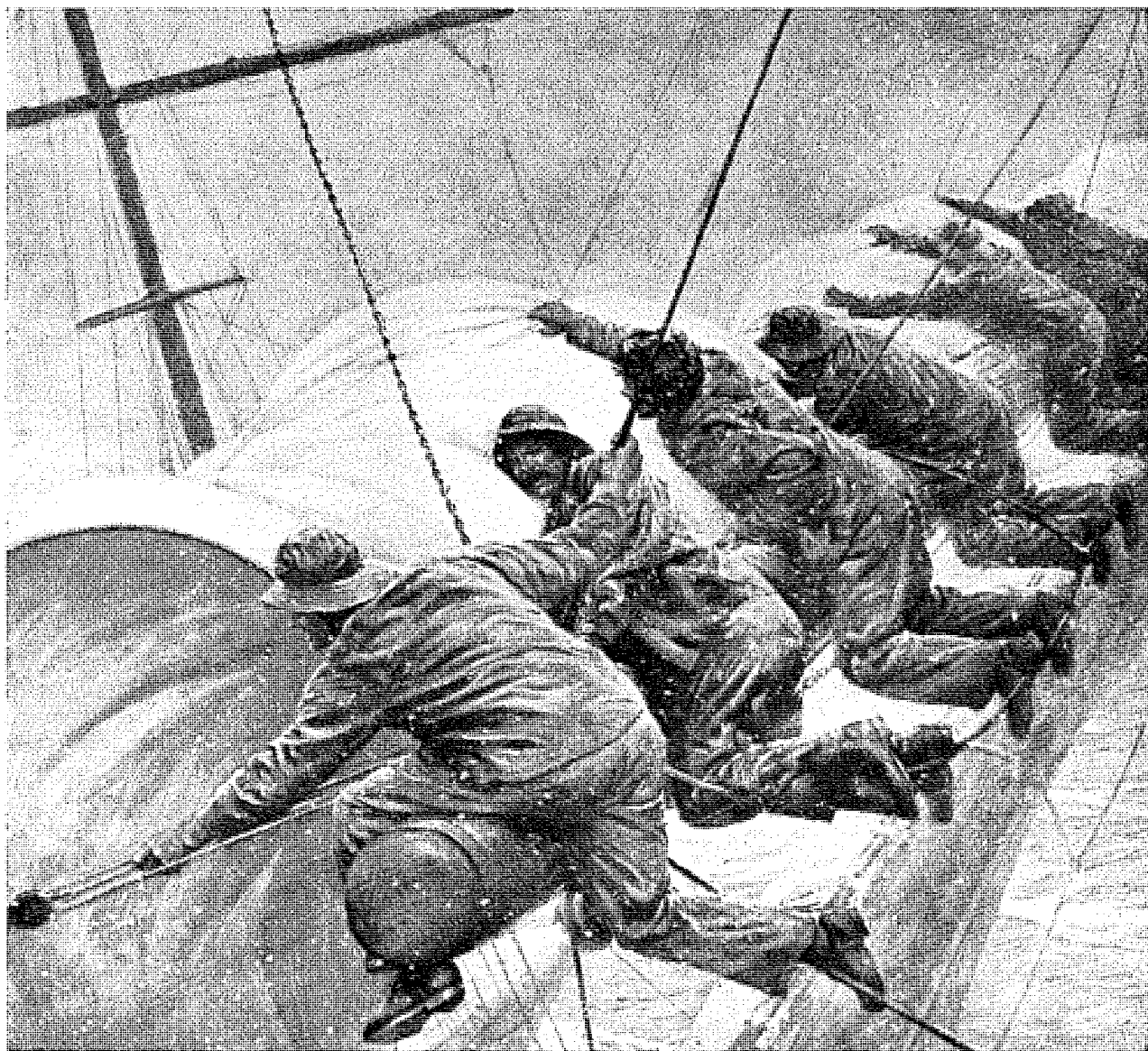
Den velberejste Journalist Wubel har meddelt, at der paa Ny Zealand paa Sydøen findes en By Dannevirke Borough og et County af samme Navn i Provinsen Hawkes Bay.

Vi skal slutte med nogle smukke Ord om de danske Kolonister paa New Zealand, saaledes som de kan læses i Dr. Grey Scholefields Bog „New Zealand in Evolution“, III Kapitel:

..... Dernæst er der Skandinaverne, som uden

Sammenligning er de fineste Rekrutter, en britisk Koloni nogen Sinde har sikret sig fra det Fremmede. Hvorend de drog hen — og Provins-Regeringerne konkurrerede ivrigt om at drage dem til sig — skaffede deres medførte Dyder dem fortjent Fremgang. Deres Settlements er Mønstre paa Flid og Driftighed. Ved deres Sammenhold, Udholdenhed og Flid har de faktisk øvet Indflydelse paa National-Karakteren. Hverken moralsk eller økonomisk kan nogen Plet sættes paa deres Karakter. Som Kolonister i Vildmarken, som Sagførere og som Landmænd har de alene af alle Udlændinge retfærdiggjort den Udgift, Landet paadrog sig ved deres Indvandring.“

Har De læst „Sejl og Motor“?



Til Vejrs i Vinterstormen.

10 Aar

blandt Kannibaler

En dansk Sømands Oplevelser paa Salomonsøerne

I.

I sidste Halvdel af forrige Aarhundrede levede der paa den lille Sydhavsø „Raiatea“ blandt Selskabsøerne en gammel, hvidhaaret Mand, som gik under Navnet Hill. Han var brun af Lød som Øens indfødte Polynesiere; men i Modsætning til disse var han tatoveret i Ansigtet og over hele Kroppen som den vildeste Melanesier, og dog havde hans Vugge staaet et eller andet Sted i Danmark. Hans Døbenavn var Jørgen Høj, men angliceret, som han var blevet under mange Aars Sejlads med engelske og amerikanske Skibe — blandt engelske og amerikanske Søfolk — som hverken kender eller kan udtale Bogstavet Ø, havde han ogsaa angliceret sit Døbenavn til George Hill.

Naar denne gamle Dansker havde slaet sig ned paa hin lille Sydhavsø, hvor han i mere end en Menneskealder og lige til sin Død levede og virkede blandt Øens Indfødte sammen med sin tahitifødte Hustru og deres to Sønner — tilbagetrukket fra den øvrige Verden og uden Omgang med andre Hvide end de Sydhavsskipperne, som med Handelsskonnerter nu og da anløb Øen for at opkøbe Kopra, skyldtes denne Isolerthed hovedsagelig, at George Hill følte sig skamfuld over den vansirende Behandling, han i sine unge Dage havde været Genstand for, og som han selv mente nedsatte ham i hans Racefællers Agtelse.

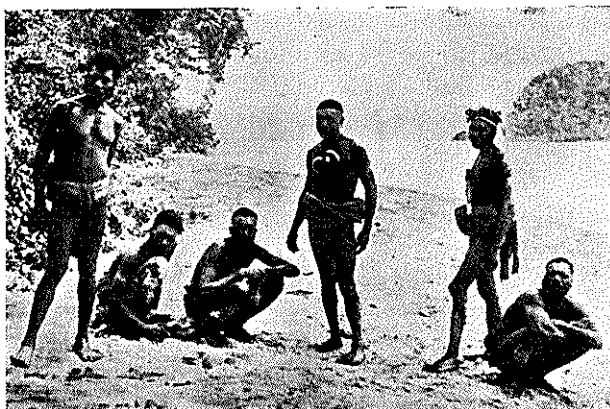
Som Matros med den engelske Bark „Statesman“ var han i Aaret 1850 efter et Ulykkestilfælde om Bord blevet efterladt paa Sandwichøerne med et brækket Ben. Efter sin Helbredelse fik han her samme Aar Hyre med den amerikanske Skonnertbrig „Boomerang“, Kaptajn Willis, som drev Tuskhandel paa Øerne i Melanesien, og som netop laa sejlklar til et nyt Handelstogt.

Efter at have anløbet forskellige Øer i Marchal-Arkipellet samt Ny Irland og Ny Britannien — om døbt efter Tysklands Erhvervelse 1885 til Ny Meck-

lenburg og Ny Pommern — i Bismarck-Arkipellet Nord for Ny Guinea blev „Boomerang“ i Nærheden af Salomonsøerne overfaldet af en orkanagtig Storm, hvorunder den led betydeligt Havari, og da det i Forvejen var smaat med Skibets Beholdning af ferskt Vand, og det efter Stormen viste sig, at den Smule,

man havde, var blevet blandet med Søvand, besluttede Kaptajn Willis at søge ind til Øen Bougainville i Salomons-Gruppen.

Skibet havde aldrig saa saare sit Anker i Bund, før det blev omringet af et stort Antal Kanoer, hvori der dog udelukkende befandt sig Kvinder. Skønt de Indfødte paa Salomonsøerne blandt alle Sydhavsfare-re havde et daarligt Ry



Kystparti fra Bougainville, Salomonsøerne.

paa sig, og der ogsaa i Almindelighed under Samkvem med dem fra Handelsskibenes Side udvistes den største Agtpaagivenhed over for dem, har det dog antagelig givet Kaptajn Willis en Tryghedsfølelse kun at se „det svage Køn“ i Kanoerne; thi trods alt begik han den Uforsigtighed at give Kvinderne Tilladelse til at komme om Bord, og disse viste straks deres sande Karakter ved at stjæle alt, hvad de kunde faa fat paa, saa det blev nødvendigt at jage dem fra Borde igen, hvorefter de med fornærmede Miner atter padlede ind mod Land.

Den følgende Morgen lagde en stor Krigskano til langs Siden af „Boomerang“. Den var bemanded med en Høvding og henved et halvt Hundrede andre Indfødte, hvoraf Høvdingen og en Del af hans Undergivne uden Tiladelse straks entrede om Bord med en Masse kunstigt flettede Maatter, Fiskesnører og forskellige Frugter, som de vilde sælge til Skibets Besætning. Høvdingens Navn var Aroku, og da han havde opholdt sig nogen Tid om Bord og hørte om Grunden til de Fremmedes Ankomst, tilbød han beredvilligt at gaa i Land med en af Skibets Baade for at hente ferskt Vand. Dette Tilbud blev uden Betænkning modtaget af Kaptajn Willis, som helst vilde beholde sine egne Folk om Bord, og efter et Par Ti-

mers Forløb kom Høvdingen ogsaa tilbage med Baaden og fyldte Vandtønder, som straks blev taget om Bord. Dette var dog ikke tilstrækkeligt, og Høvdingen og hans Mænd satte derfor igen af med Baaden for at hente mere.

Imidlertid førte de Indfødte, der var forblevet om Bord, en livlig Tuskhandel med Skibets Besætning, og herunder viste disse Salomoniere den samme tyvagtige Natur, som deres Kvinder havde udvist den foregaaende Dag. De rapsede, hvor de saa deres Snit, og den følgende Morgen opdagedes det, at en Del af Kobberforhudningen var bortskaaret fra Skibets Stæv, og at Tyvene tillige havde tilvendt sig en Mængde Tovværk.

Ved Dag gry kom Høvdingen tilbage med Baaden og mere Vand, og som Betaling for sin Ulejlighed forlangte han nu to Geværer med Tilbehør af Krudt og Kugler. Dette Forlangende vilde Kaptajn Willis dog ikke gaa ind paa, men tilbød i Stedet for nogle Klædningsstykker som Betaling; og mens denne Forhandling stod paa, overraskede George Hill en af de Indfødte, som var i Færd med at bortfjerne sig med Skibets Dybdelod. Den Vilde skar Tænder og løftede truende sin Kølle, da Hill fravristede ham Loddet, men det blev dog foreløbig ved Truslen.

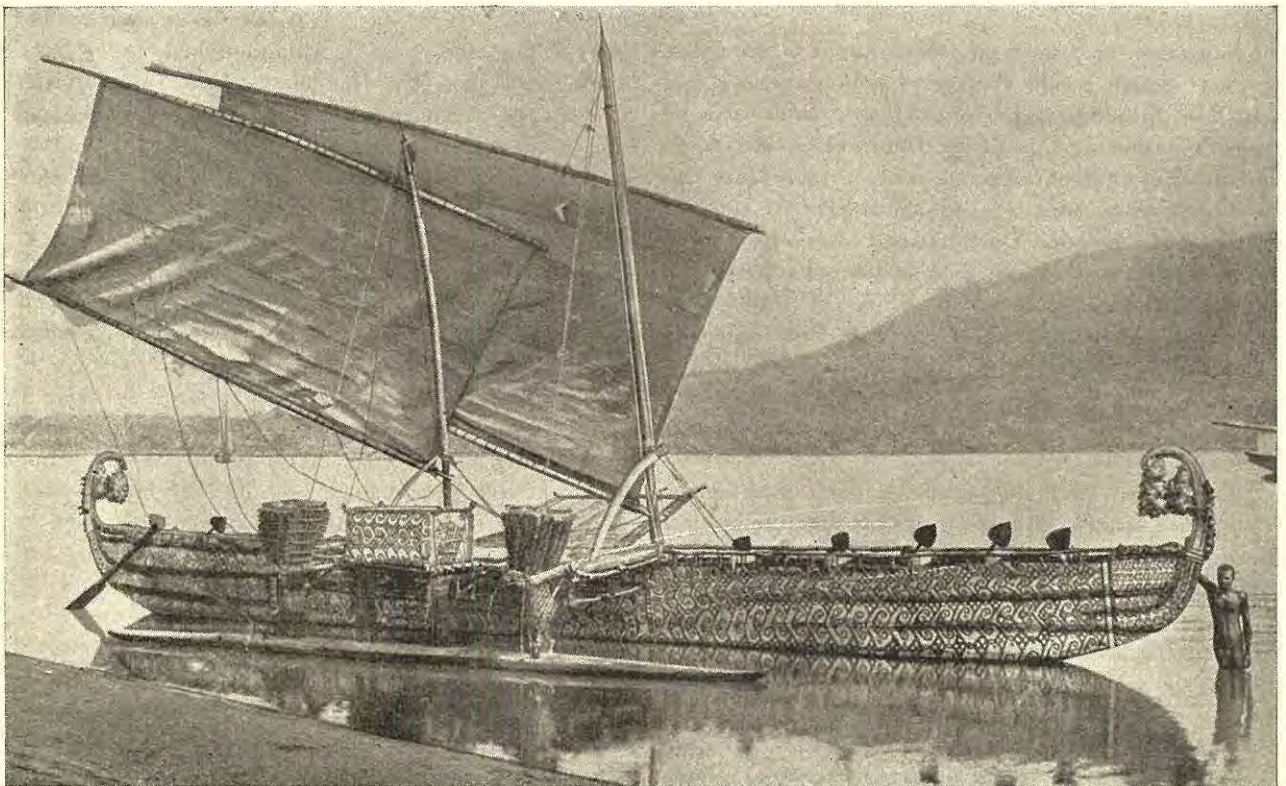
Der var ved den Tid henved et Par Hundrede Indfødte om Bord, som alle var bevæbnede med Køller, og i deres Midte stod Høvdingen Aroku og saa alt andet end fredssommeligt ud. Kaptajn Willis, der nu ikke kunde undgaa at lægge Mærke til den truende Holdning, de Indfødte efterhaanden indtog, be-

gyndte naturligvis at blive urolig, og da han tilmed blev gjort opmærksom paa, at der steg Røgsøjler op fra Højderne inde i Land, og at de Indfødte samlede sig i store Skarer inde paa Strandbredden, gav han Ordre til at lette Anker og gaa under Sejl.

Vi vil i det følgende lade Georg Hill selv fortælle, hvad der videre skete:

„Da vi havde hevet Ankeret op og ned, gik nogle af mine Kammerater til Vejrs for at gøre Raasejlene los, og jeg selv gik ud paa Klyverbommen til Forsejlene. Begge Styrmandene var imidlertid gaaet ned i Kahytten for at lade deres Pistoler, og saaledes traf det sig, at Kaptajnen og Kokken et Øjeblik var alene paa Dækket. Da saa jeg pludselig, at Aroku kastede Bastmaatten, som han havde baaret over Skuldrene, og idet han svingede sin Kølle, udstødte han nogle frygtelige Kamphyl, som straks blev besvaret af alle de øvrige Indfødte, som var om Bord, og som nu begyndte at danse Krigsdans paa Dækket. Dette saa meget faretruende ud, og med eet sprang da ogsaa en af de Vilde ind paa Kaptajnen, som fik et saa voldsomt Kølleslag oven i Hovedet, at han sank død om paa Stedet. Saaledes gik det ogsaa Kokken, som havde set, hvad der gik for sig, og som vilde ile til Hjælp. Et Kølleslag strakte ogsaa ham stendød i Dækket.

Lamslaet af Rædsel var jeg ude af Stand til at foretage mig noget. Jeg stod i Klyverperten med Benene rystende under mig, og jeg maatte med begge Hænder klamre mig til Bommen for ikke at gaa over Bord. Herfra saa jeg Styrmandene komme



Sejlkanoer fra Salomonsøerne.

springende op ad Kahytstrappen, men inden de blev klar over, hvad der var foregaaet, blev ogsaa de slaet ned med de Vildes frygtelige Stridskøller. Et eneste Slag over Nakken havde øjeblikkelig været dræbende for Andenstyremand, hvorimod Førstestyremand, som ogsaa var dødeligt saaret, endnu i sin bevidstløse Tilstand viste tydelige Livstegn.

Efter disse morderiske Overfald fo'r nogle af de Vilde ned ad Kahytstrappen. Andre sprang ned gennem Skylyghet, mens de, som blev paa Dækket, gav sig til at over-skære Taljerebene. Da mine Kammerater, som var til Vejrs, bemærkede dette, sprang fire af dem i Søen fra Fokkeraaen, men de blev straks fisket op af de Vilde i de langs Skibssiden liggende Kanoer, hvorefter de blev bundne paa Hænder og Fødder. Saa gik de Vildes Jagt rundt omkring i Riggen efter de sidste fem af mine Kammerater, som ogsaa blev fanget levende og maatte dele Skæbne med de fire, der var fisket op i Vandet, og mens dette foregik, stod jeg selv ude i Klyverperten og imødesaa med bange Anelser, hvad der vilde times mig. Pludselig saa jeg Høvdingen Aroku staa inde paa Fordækket og gøre Tegn til mig om at komme ind til ham. Der var naturligvis ikke andet for mig at gøre end adlyde, og jeg blev saa ogsaa med sammenbundne Hænder og Fødder stuvet ned i Kanoen til mine Kammerater, hvor de Vilde nu undersøgte vore Klæder og fratog os vore Knive og Piber. Det var en stor Krigskano, hvori vi var anbragt, og her blev ogsaa de tre Lig og den saarede Styremand kastet ned. Styremanden, som var meget ilde tilredt, men nu tildels var kommet til Bevidsthed, klagede sig forfærdeligt — vel ikke alene over de legemlige Smerter, han led, men maaske ogsaa fordi en af de Vilde vedblivende sad og læskede sin Blodtørst ved at slikke hans Saar.

Imidlertid var de Vilde begyndt at udplyndre Skibet, og alle Kanoerne stod snart fuldt lastede med det røvede Gods ind mod Land, hvor det imidlertid kom til Stridigheder over Byttets Deling. Herunder blev flere af de Indfødte dræbt, og mens dette stod paa, bekymrede ingen sig om vor Tilværelse — vel vidende, at vi var forsvarligt bundne og ingen Steder kunde flygte hen. Først ved Solnedgang blev vore Baand løste, og vi blev derefter ført til en af de Indfødtes Landsbyer, som var beliggende tæt ved Stranden, hvor en lille Flod mandede ud.

Af „Boomerang“s tretten Mands Besætning var vi nu kun ni i Live; thi den haardt saarede Førstestyre-



Landsby-Scene fra Bougainville, Salomonsøerne. En Stegeovn i Virksomhed.

mand var død i Løbet af Eftermiddagen. Og vi nu blev nu bundet til hver sit Træ, mens Ligene af vore fire Skibskammerater blev hængt op ved Benene i andre Træer. Der stod vi lige til den lyse Morgen i Uvished om den Skæbne, der var os tiltænkt, og vi var uafbrudt bevogtede af køllebevæbnede Vilde. Derfra kunde vi se, at der blev tændt Baal paa Strandbredden til Vejledning for de Kanoer, der hele Natten vedblev at fare frem og tilbage mellem Skibet og Kysten.

„Boomerang“s Ankre var som sagt hevet op og ned, da Katastrofen indtraf, og da Søbrisen indfandt sig med Solopgangen og hurtigt voksede til en frisk Paalandsvind, drev Skibet paa Grund ved Flodens Munding. Her stak de Vilde Ild paa det efter at have udplyndret det til de bare Planker, hvorefter de alle samlede sig paa en aaben Plads i Nærheden af det Sted, hvor vi stod bundne til Træerne. De satte sig i en stor Rundkreds, i hvis Midte Aroku og to andre Høvdinge havde placeret sig, og da alle Landsbyens Krigere var kommet til Stede, nærmede de tre Høvdinge sig ivrigt diskuterende hen imod os. De var aabenbart ikke ganske enige, men efter en Del Raadslagning løste Aroku mine Baand, hvorefter de to andre Høvdinge ligeledes løste to af mine Kammerater, Charles Spencer og John Harrison. Vi blev derefter alle tre ført midt ind i Kredsen blandt de forsamlede Krigere, hvor det ved Tegn blev os betydet, at vi skulde sætte os ned.

I den dødeligste Angst og Spænding imødesaa vi, hvad der nu videre vilde ske; thi de tre Høvdinge begyndte nu at vandre frem og tilbage under høj-røstet Samtale og stadig gestikulerende med deres frygtelige Køller, mens de øvrige Vilde i Tavshed, men tilsyneladende med stor Opmærksomhed lyttede til Samtalen. Omsider gav Aroku en Ordre til en af de i Kredsen siddende Krigere. Denne rejste sig øjeblikkelig, og med en djævelsk Grimasse og løftet

Kølle skred han hen mod vore seks bundne Kammerater, som han een for een knuste Hovedet paa med sit frygtelige Slagvaaben.

Det var os umuligt at lægge Skjul paa vore Følelser under dette blodige Skuespil. Taarerne trillede os ned ad Kinderne, mens de Vilde brølede af Latter ved at se de Ulykkeliges Dødskamp; og da de bemærkede, hvor dybt vore Kammeraters voldsomme Død rørte os og vor Ængstelse for at komme til at dele deres Lod, lo de endnu vildere og truede ad os med deres Køller.

Imidlertid var nogle Kvinder gaaet i Gang med at grave store, runde Huller i Jorden — ti ialt og hver paa omtrent en Fods Dybde. Disse Huller blev fyldt med Grene og tørre Træstykker, og her over blev lagt et Lag Sten. Der blev saa stukket Ild i Grenene, og denne Ild blev vedligeholdt, til Stenene var stærkt ophedede. Mens dette stod paa, var Klæderne blevet trukket af vore døde Kammerater, hvorefter Ligene blev afvasket i Floden og skaaret i Stykker. Da saa Stenene var tilstrækkeligt ophedede, blev de største brændende Træstykker under dem fjernede, og grønne Kviste, der var dyppede i Vand, anbragtes rundt om Grubernes Kant, hvorefter det hele blev tildækket med et Lag friske Blade. Ovenpaa disse blev de sønderlemmede Lig lagt, og herover dryssede man atter Blade. Derefter blev hvert af Hullerne dækket til med en Maatte, som overgødes med Vand, der langsomt sivede igennem og ned paa de ophedede Sten, hvorved der frembragtes en tæt Damp; og til Slut blev det hele dækket til med Jord.

Imidlertid havde tre af de Vildes Kvinder tilberedt os et Maaltid af halvraa Fisk og ristede Bregnerødder; men vi havde naturligvis ingen synderlig Appetit, efter at vi havde overværet disse grusomme Forberedelser til den endelige Skæbne, der hermed var tiltænkt vore Kammerater, og vi blev hurtig

færdig med dette Maaltid. Vi blev saa ført hen til en Hytte, hvor hver af os fik en Sovemaatte, og her tilbragte vi Natten tilligemed de to Høvdinge, der havde løst Spencer og Harrison, som de antagelig betragtede som deres Ejendom, mens jeg aabenbart maatte betragte mig som tilhørende Aroku. De to Høvdinges Navne var henholdsvis Ratua og Tokamano.

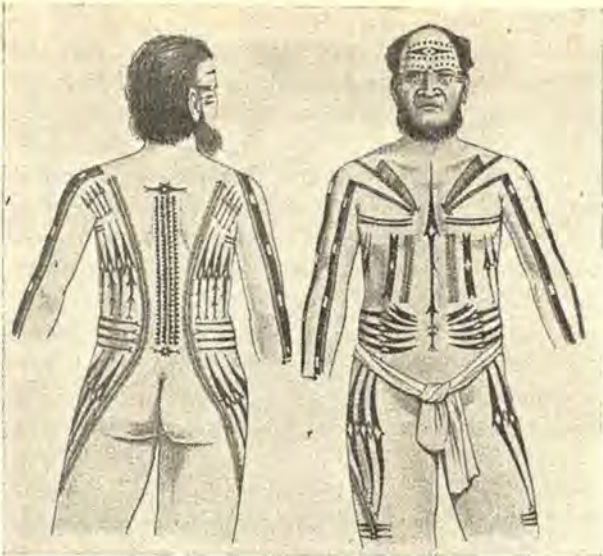
Den følgende Morgen stod vi op samtidig med de to Høvdinge, og vi satte os uden for Huset. Her var Kvinderne allerede i Færd med at flette Kurve af grønt Hør. I nogle af disse skulde Kødet af vore ulykkelige Kammerater anrettes, efter at være blevet gennemstegt i Løbet af Natten, mens andre Kurve var beregnet til søde Kartofler, der var tilberedt paa samme Maade. Da alle Forberedelser til det forestaaende Kannibal-Maaltid var tilendebragt, samledes alle de Indfødte og slog Kreds om de tre Høvdinge. — Disse fik nu de fyldte Kurve frembaaret, hvorefter de fordelte Kødet blandt deres Undersaatter saaledes, at et vist Antal af disse fik tildelt en Kurv, hvis Indhold de saa maatte enes om. Ogsaa vi fik udleveret en Kurv, som vi gysende modtog, men straks forærede til en af de Indfødte.

Endnu en Nat tilbragte vi paa dette Sted, hvorefter vi den følgende

Morgen, mens „Boomerang“ endnu brændte, begav os sammen med de tre Høvdinge og et halvt Hundrede andre Indfødte paa Vandring bort langs Stranden. Det gik kun langsomt fremad; thi de Indfødte var overlæstet med Plyndringsgods fra Skibet, men om sider naaede vi en Landsby, som tilhørte Høvdingen Aroku, og som ogsaa laa tæt ved Kysten. Disse Indfødte var nemlig alle Kystboere i Modsætning til Kratboerne, som levede inde i Øens Indre, og med hvem Kystboerne førte blodige Fejder, der baade for Vindernes og de Overvundnes Vedkommende bagefter resulterede i den frygteligste Kannibalisme, hvorunder ikke alene de i Kampen dræbte Krigere



Køller fra Bougainville og Buka, Salomonsoerne.



Mandlige Tatoveringer fra Salomonsoerne.

blev stegte og fortærede, men ogsaa de saarede Fanger, som ikke kunde gøre tilstrækkelig Nytte som Slaver.

Som en sejrrig Triumfator blev Aroku modtaget af Landsbyens hjemmeværende Beboere. Mændene dansede og hylede som Besatte, mens Kvinderne i Ekstase flængede sig over hele Kroppen med skarpe Flintesten og bagefter i hysterisk Krampegraad kastede sig paa Jorden foran Høvdingen. Da denne Velkomsthyldest omsider var forbi, blev vi ført hen til Høvdingens Hytte, som var den største i Landsbyen. Den var baade lang og bred, men meget lav, og den havde kun een Indgang, som var saa langt nede ved Jorden, at man maatte krybe igennem den paa alle fire. Bortset fra Størrelsen lignede den Landsbyens øvrige Hytter, hvis Væg- og Tagkonstruktioner bestod af sammenflettede Grene, der var tætmede med Siv og Palmeblade. De fremspringende Tage var prydet med forskellige groteske Figurer, som var udskaarne i Træ. Over hver Hyttes Indgang var der paa en lang Stang anbragt en særlig afskrækkende Figur, som var Tegn paa, at ingen Slave maatte betrede Hytten under Ejermandens Fraværelse. At være denne Advarsel overhørig vilde koste Vedkommende Livet, hvilket vi ret snart fik Bevis for.

Alle Landsbyens Beboere fejrede Høvdingens Tilbagekomst med et fælles Festmaal, hvortil der paa sædvanlig Maade var tilberedt nogle Svin og en Mængde søde Kartofler. Vi deltog ogsaa i Maaltidet og havde faaet anvist Plads ved Siden af Høvdingene, hvorom Krigere og Kvinder, gamle Mænd og Børn havde lejret sig i en Rundkreds imellem hverandre. Slaverne holdt sig i Baggrunden.

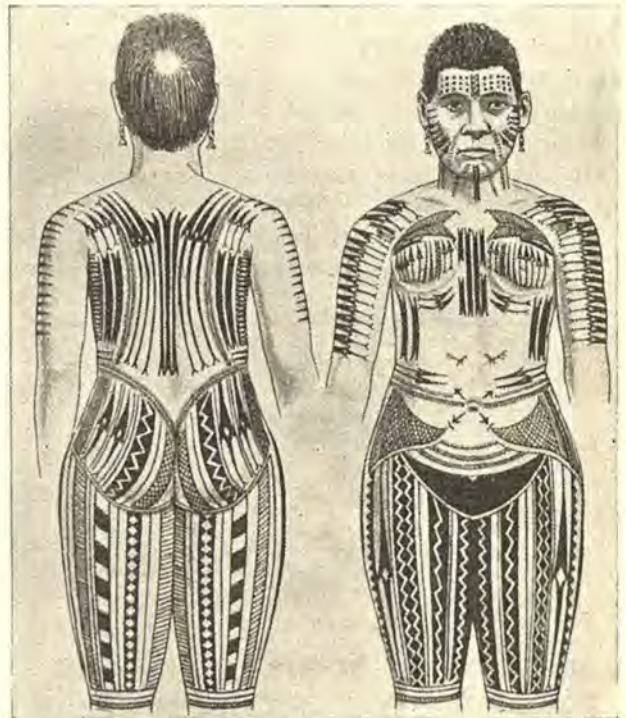
Efter at dette Maaltid var afsluttet, fremtraadte en af Aroku's Koner og hendes to Døtre med en ung Slavepige, som under Høvdingens Fraværelse havde ignoreret det advarende Tegn over Indgangen til hans Hytte. Hun blev øjeblikkelig dræbt, og de sædvanlige Foranstaltninger blev foretaget, saa hun

kunde være tjenlig til at blive serveret den næste Dag, blandt andet blev der ogsaa flettet nogle nye Kurve. De samme Kurve, hvori Maden anrettedes, blev nemlig ikke brugt mere end een Gang, og Kalabassen, som var disse Indfødtes eneste Drikkekar, maatte de heller ikke berøre med deres Læber. Naar de havde spist, lagde de Hovedet tilbage, og en Slave gik saa rundt med Kalabassen fra den ene til den anden og hældte Vandet ned i Halsen paa dem.

Senere paa Dagen blev vi ført ind i Aroku's Hytte, hvor der var tændt et lille Baal midt paa Gulvet. Herom anbragte vi os sammen med Høvdingen og hans nærmeste Familie — hans fire Koner og to Døtre, og her morede disse Kvinder sig kosteligt med at overgramse os. De befølte vore Hænder, lindrede Halslinningerne paa vore Skjorter og kneb os i Læggene, hvilket altsammen bibragte os den uhyggelige Fornemmelse af, at de vilde undersøge, om vi var tjenlige til at blive slagede.

I denne Hytte skulde vi tilbringe Natten, og da Ilden var udbændt, begav vi os til Ro. Søvn fik vi dog ikke meget af; thi dels var Hytten fyldt med Røg, saa vi næppe kunde trække Vejret, og dels holdt de gennemlevede Rædsler og Angsten for, hvad der videre vilde ske, os vaagne. Det var os ufatteligt, hvorfor vort Liv blev skaanet.

Efter saaledes at have tilbragt en urolig Nat, begyndte vi den følgende Dag med et Morgenmaal, der bestod af søde Kartofler, Yams og Muslinger. Under dette maatte jeg afse nogle smaa, blanke Messingknapper, som jeg havde i min Vest, og som Høvdingens to Døtre havde udvist den højeste Beundring for. Aroku skar dem selv af med en Muslingskal,



Kvindelige Tatoveringer fra Salomonsoerne.

men til Gengæld gav han os alle tre vore Piber og Tobaksdaaser tilbage, som var blevet os frataget i Kanoen. Vore Knive saa vi derimod ikke noget til, og vi gik ud fra, at andre havde tilvendt sig dem.

Imidlertid havde Høvdingen Ratua og hans Krigere gjort sig klar til at bryde op for at begive sig videre til deres egen Landsby med deres Andel af Byttet fra „Boomerang“, og vi maatte nu til vor store Sorg skilles fra vor Kammerat, Charles Spencer, der skulde følge med som Ratua's erhvervede Ejendom. Afskeden var tung. Vi saa ham aldrig mere. Det var dog en Trøst for John Harrison og mig, at vi i hvert Fald, saa længe vi fik Lov til at være i Live, havde Udsigt til at blive sammen i Aroku's Landsby; thi Takomano, som velsagtens gjorde Krav paa Retten til Harrison, hørte til i samme Landsby og var — blandt flere andre underordnede Høvdinge — Aroku's fornemste Raadgiver.

I Dagens Løb ankom flere Høvdinge fra andre Landsbyer paa Besøg. De var baade ledsaget af deres Koner og Slaver og medbragte en Mængde Vandmeloner, hvoraf de forærede mig og min Kammerat et Par Stykker. Senere blev der foranstaltet et stort Gæstemaaltid, ved hvilken Lejlighed der som Forret blev fortæret nogle Svin og en Mængde søde Kartofler. Som Efterret blev den Dagen i Forvejen dræbte Slavepige taget ud af Ovnens og serveret paa sædvanlig Vis, og Kannibalerne kastede sig med ufornindsket Graadighed over denne deres Yndlings-spise. De bød dog ikke os noget af denne Efterret, da Aroku fra tidligere Lejlighed vidste, at vi undslog os for at spise Menneskekød.

Den følgende Dag, da Gæsterne var draget bort igen, og Landsbyens Krigere som sædvanlig under Høvdingenes Raadslagning i fri Luft sad forsamlede i en Rundkreds om disse, blev min Kammerat og jeg ført ind i Kredsen og blev ved Tegn betydet, at vi skulde afføre os alle vore Klæder. Hvad dette skulde betyde, anede vi ikke, men vi frygtede det værste; og da vi havde adlydt Ordren, og nogle Indfødte derefter straks kastede sig over os og tvang os til Jorden, troede vi bestemt, at vor sidste Time var kommet, hvorfor vi naturligvis strittede imod. Til vor store Lettelse viste det sig dog snart, at vor

Dødsangst denne Gang var ubegrundet, og vor Modstand var ogsaa unyttig. Vi blev med Magt lagt paa Ryggen, og mens seks grinende Vilde holdt os fast i denne Stilling, gik to andre igang med at tatovere os. Først udgued de et Stykke Trækul i Vand, til det blev en jævn Vælling, og heri dyppede de et Instrument af Ben, der havde Form som et Hypepejern og havde en meget skarp Eg. Ved at sætte dette paa vor Hud og slaa paa det med et lille Stykke Træ frembragte de Indsnit rundt om paa vore Legemer og i vore Ansigter, mens de nu og da afviskede Blodet for at se, om Indsnittene var dybe nok. De brugte ogsaa andre Instrumenter til Operationen. Et af disse lignede en Hajtand, og et andet var takket som en Sav.

Skønt Operatørerne var meget hurtige i Vendingen og udviste stor Øvelse, varede Behandlingen dog henved fire Timer, og i den Tid led vi de frygteligste Smarter. Men af Frygt for at vore Plageaander skulde fryde sig herover og maaske forøge Pinslerne, dersom vi lod os mærke med noget, kom der ikke en Klagelyd over vore Læber. Vi var fuldstændig blinde og hævede paa Krop og i Ansigt efter Operationen, og da den var overstaet, blev vi af Aroku's to Døtre ledet hen til et lille Vandløb, for at vi kunde vaske os, hvorefter vi igen fik vore Klæder tilbageleveret — dog med Undtagelse af vore Skjorter, som de to hjælpsomme Damer havde pyntet sig selv med.

Vi var nu ikke alene tatoverede, men ogsaa tabuerede, og vi maatte i tre Dage ikke berøre nogen Slags Fødemidler med vore Hænder. Efter disse tre Dages Forløb, i hvilken Tid Høvdingens Døtre troeligt havde madet os, svandt Hævelsen, og vi begyndte samtidig at faa vort Syn igen. Det varede dog seks Uger, før vi atter var helt raske, og i den Tid havde Aroku ladet opføre en særskilt Hytte til mig og min Kammerat. Her fik vi nu Lov til at leve, omtrent som vi selv vilde.

Da Aroku efterhaanden fik mere og mere Tillid til os og tilsidst ikke viste sig betænkelig ved at give os vore Knive tilbage — ja, endogsaa laante os et Par af de Geværer med Krudt og Hagl, som han havde røvet fra „Boomerang“, og som han ikke selv rigtig forstod at bruge, tilbragte vi meget af vor Tid med at gaa paa jagt efter vilde Duer. Vi fik dog strenge Advarsler mod ikke at vove os for langt ind i Skovtykningen for ikke at give os selv til Føde for de fjendtligt sindede Kratboere, der ogsaa betragtede en Bid Menneskekød som den højeste Nydelse. (Fortsættes).

Havneudvidelse i Helsingør. I Helsingør forestaar der store Havneudvidelser, som navnlig omfatter Færgehavnen og Sporanlægget. Udvidelsen staar i Forbindelse med den begyndte Gennemførelse af den hurtige Kontinentalforbindelse over Rødby—Femern, som ogsaa vil faa stor Betydning for Forbindelsen mellem Norge og Kontinentet. Omkostningerne for Nyanlægget er anslaaet til 2,5 Millioner Kroner.

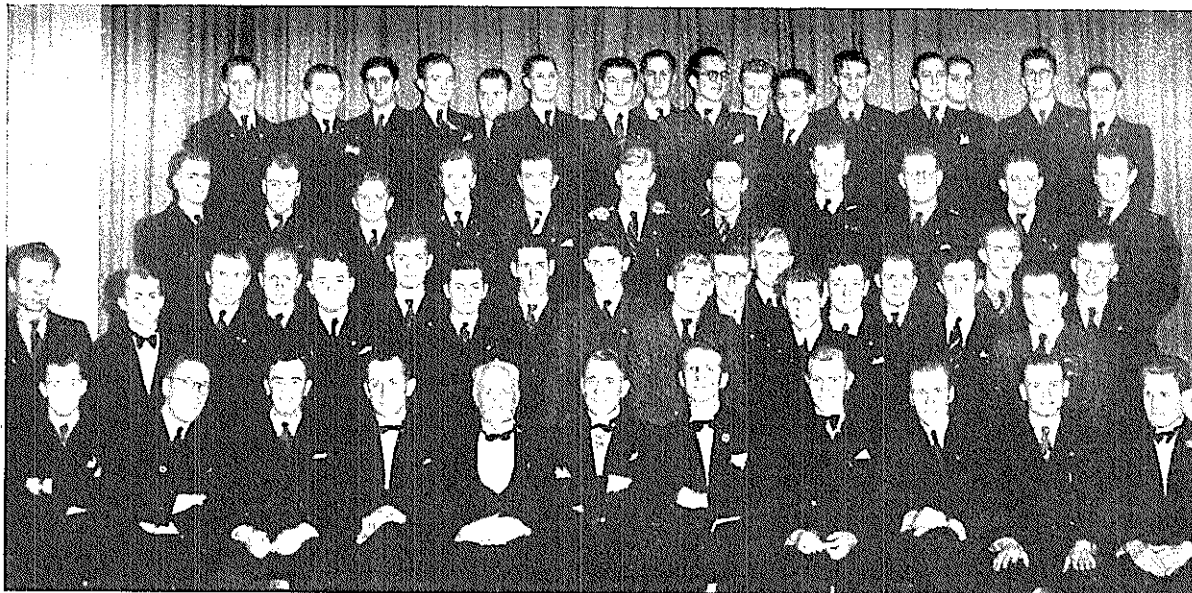
Tryksager

af enhver Art...

Specialiteter: Lister, Skemaer og Formularer

TRUNDERUP'S BOGTRYK & FORLAG

Nørre Voldgade 23 · København K · Palæ 7750-7733



Eksamen paa Maskinistskolen

Ved Eksamensfesten for Eleverne paa Maskinist-skolen uddelte Forstander Gille Foreningens Guld-
emblem til følgende:

Den almindelige Maskinisteksamen: Franz Holst 100 Points. — Den udv. Maskinisteksamen: Niels Haakon Christensen 132 Points. Aksel Rovsing 134 Points. Johan Søren Grumsen 145 Points. Aage Emil Nielsen 152 Points. — Medaille (Guldemblem ved den alm. Maskinisteksamen): Svend Aage Andersen 150 Points. Johan Alexi Mortensen 158 Points.

Hr. Forstander Gille holdt en stærkt nationalpræget Tale og sagde blandt andet:

Selv ved en festlig Lejlighed som denne kan vi ikke af vore Tanker slippe det Spørgsmaal, som i den sidste Tid ustandselig har optaget os: „Hvordan vil Danmarks Fremtidsskæbne blive? Vil vi, naar Uvejret i Verden omkring os er forbi, atter være en fri og selvstændig Nation?“

Vi haaber jo alle, at den Dag kommer, da vi som Nation atter kan se Fremtiden trygt i Møde; thi Danmarks Skæbne er bestemmende for det fremtidige Grundlag for vort Liv og for de Vilkaar, hvorunder vor Fremtids Virken skal foregaa.

Aldrig har man en Ting saa kær, som naar man pludselig forstaaer, at den ikke er umistelig. Vi havde lidt tankeløst taget det at tilhøre et frit Land som et Hverdagens Gode, som en Selvfølgelighed. Men, at dette ikke er Tilfældet, det er den Lære, Virkeligheden omkring os bærer Vidne om. — Vi føler nu saa stærkt for Danmark, fordi dets Eksistens er saa truet. Vi har en Følelse for Landet, der er beslægtet med den, vi nærer for et for os uundværligt Menneske, hvis Liv trues af Farer eller Sygdom.

I den sidste Tid har vi for Alvor forstaaet Værdien af at være Dansk. Det, der før var sunket ned til at være en Selvfølgelighed, er blevet en levende

Følelse for os. — Det at være Dansk er noget ubestemmeligt, mangfoldigt, som ikke lader sig udtrykke endsiges udtømme i faa Sætninger; men man kan fremhæve, at Jævnhed og Menneskelighed altid har været vigtige Faktorer i vort Folks Liv. Det ligger dybt i det danske Sind at vise Respekt for hvert enkelt Menneskes Værdi. Vi ejer aandelige Værdier, som ikke er ringere end dem, der præger de største Nationer. Der findes i det danske Sind Livstøner, der er vidt forskellige fra dem, der for Tiden fra alle Verdenshjørner lyder gennem Radioen, og som søger at magtstjæle ikke blot Folkenes Øren, men ogsaa deres Sind.

Uvejret er gaaet over Danmark; men det gælder om, at vi ikke under Begivenhedernes Tryk faar Mindreværdskomplekser. Med Henblik paa det sidste Aars Begivenheder er det værd at mindes følgende Ord af Sprogforskeren J. N. Madvig: „Fordi vi er færre, er vi ikke ringere“.

Og senere i Talen:

Efter Begivenhederne sidste Foraar er der gaaet en national Bølge hen over Danmark. I Mødgangens Dage har vi alle følt Trang til at yde Danmark vor Hyldest.

Det Danmark, vi hylder, er ikke blot det bølgende Landskab, de frodige Marker, Skovene, Strandene og de hundrede Øer. Ikke blot den Hjemstavn, der taler Historiens Sprog til os, heller ikke blot de tusinde Hjem, der ligger tæt paa disse Sletteegne. Men ogsaa Landet, hvor Generationer før vor har opbygget en Kultur, der stemmer med vort Sind, og Landet, hvor der er lige Ret for alle, og hvor Retten til frit at tænke, tro og tale er blevet selvfølgelige Goder, som vi ikke kan tænke os at miste.

For disse Goders Skyld er Danmark for os det bedste Land at leve i. Derfor hylder vi det.



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Jeg kan tænke mig, at De, mine kære Læsere (og Læsere), har gaaet i en utaalig Spænding siden sidste Nummer af „Vikings“. De har næppe kunnet sove noget videre af Spænding. Det har tumlet i Deres Tanker, hvorvidt jeg nu blev hængt, eller jeg ikke blev hængt. Og jeg takker Dem for den Deltagelse, De saaledes har vist mig.



Det hele udviklede sig nemlig paa en saa forbløffende Maade, at noget lignende ikke er hørt siden salig Friherre v. Münchhausens Dage. Sheriffen syntes, at Sagen var blevet saa indviklet, at han foreskrev at tage Saade mig og Roveren med til Silver City og undersøge Sagen nærmere der.



Jeg blev surret fast til en af Mustangerne. (Amerikansk Udtryk for en Hest). Og jeg er lige ved nu at sige: „Gudskelov at de surrede mig saa godt!“ Ingen af dem, heller ikke jeg, bemærkede, at en af Ørkenens, saa frygtede, Skypumper nærmede sig vort lille sluttede Selskab paa en foruroligende Maade.



Ovenstaaende Billede er nærmest en skematisk Fremstilling, der skal vise, hvorfor Skypumpen kun tog mig med sig og lod de andre af Selskabet tilbage. Afstanden var efter nøjagtige videnskabelige Maalinger (senere foretaget af det kgl. amerikanske Selskab til Udforskning af Skypumpers aktive Radius) circa 10 m amerikansk Maal.



Ja, nu hører jeg Dem ganske tydeligt ryste paa Hovedet og hviske: „Nej, den er alligevel for tyk, Herr Pral.“ Men De maa nu tage den Beretning jeg giver Dem for gode Varer eller ogsaa lade være. Det er et Faktotum, at Pumpen lofede mig og Hesten og førte os bort med sig.



Den hvirvlede os rundt og rundt. Til højre og venstre, op og ned, i een Køre. Og det skal ingen Hemmelighed være, at jeg tænkte: „Hvorledes skal dette dog ende?“



Nu førte Pumpen mig hen over en lille Prærieby, og tænk hvor heldigt. Den tabte Gassen ligeover Byen og lod mig og min Ganger falde lige ned i Byens Cader. Stort heldigere tror jeg ikke nogen kunde være sluppet fra den Historie.



Med et Bums landede jeg altsaa. Og heldigvis paa Benene, altsaa Hestens. Det populære Udtryk „Sjask“ faldt mig, ligesom ganske naturligt, i Munden ved denne Lejlighed. Og saa forsvandt min Ven og Frelser Skypumpen ud over Ørkenen.



Langsamt satte mit brave Ridedyr sig i Bevægelse og førte mig gennem den lille Præriebyes Cader. Jeg var roddet, men nu kom den eneste Vanskelighed for Dagens Lys. Hvorledes forklare min mærkelige Stilling. Bundet fast til Hesten,

En gammel Sømands Optegnelser

Udtog af August Ludvig
Dall's Sømandsliv fra 1868
til 1871, da han sejlede
med Briggen »Dronning
Louise« af København.
Optegnelserne fundet under
Pulterkammerrydning
1940.

En Side i Faksimile af det fundne
Manuskript til »En gammel
Sømands Optegnelser«.

(Fortsat).

XI.

I Sunda-Strædet — Skildpaddefangst i Det gule Hav.

FRA Linien rundtenom Kap det gode Haab og igjennem det indiske Ocean var vores Rejse saa temmelig heldig i Modsætning til, hvad vi havde haft før, og den 18. April opdagede vi Java-Head ret forude. Men nu blev det uheldigvis Stille, saa vi i to Dage maatte ligge og vente, førend vi kunde række Sunda-Strædet, hvilket naturligvis ærgrede os meget, da vi vidste, at vi der vilde faa saavel ferskt Kjød som Frugt og alt, hvad vi jo ellers trængte haardt til, efter at vi havde været fire Maaneder i Søen. Desuden vilde vi jo ogsaa der faa en anden Slags Mennesker at se, hvilket jo ogsaa vilde være os en stor Nydelse.

Natten til den 20. kom der saa megen Vind, at vi kunde ligge Prinsess-Channel op, hvorigjennem vi ogsaa styrede for en flov Brise hele Natten. Den næste Morgen blev min Vagt vækket ved Raaben og Skrigen paa Dækket, og da vi tørnede ud for at se, hvad det var, opdagede vi, at vi laa udenfor et rødt Fyrtaarn, som hævdede sig ved Byen Anjer, hvis Beboere i en Mangfoldighed af mærkelige Fartøjer omringede Skibet. Aldrig har jeg set en mere broget Forvirring, der alligevel tog sig saa skøn ud som denne. Det var en nydelig Morgen. Den dejligste, nyopstandne tropiske Sol hævdede sig i Østen og spredte en Purpurglans ind over Byen, som med sine smaa, hvide Huse hist og her tog sig yndig ud. Udenfor den laa Briggen med sine Sejl givet op og omringet — ligesom en Høne med Kyllinger — af alle de Sampaner og Djunker, som paa nogen mulig Maade kunde faa fast langs dens Sider. Deres Ejere syntes omdrentrent sorte — dog maaske snarere rødbrune — og de tog sig meget maleriske ud i deres forskellige Klædedragter, som bestod af Lændeklæder i alle mulige Kulører — sommetider et ditto Overstykke med et Tørklæde om Livet. Nogle havde kun en tynd Bastsnor omkring Lænderne, og paa Hovederne bar de de mærkeligste Hatte, hvoraf nogle havde Form som Pyramider, medens andre var flade som Pandekager. I Munden havde de nogle Blade af Beteltræet, hvorimellem de kommer ulæsket Kalk og alt andet tærende og skarpt, som de tygger paa, og som gjør deres Tænder kulsorte og bevirker, at de, naar de bliver gamle, næsten ligner Abekatte.

De var alle meget ivrige efter at komme ombord



Langs med Banankysten havde Hollænderne anlagt forskellige Fæstninger.

og falbyde deres Varer, og da de var saa mange om at konkurrere med hinanden, kunde man naturligvis trykke Priserne godt ned. Langt om længe købte Kaptejnen alt, hvad der var i en af de allerstørste Baade, hvis Indhold omdrentrent opfyldte alle vores Ønsker, og som vi strax begyndte at tage op ombord; og glade var vi, da vi saa vort Dæk overfyldt med alle disse dejlige Ting. Der var Høns og Ænder og Æg — af de sidste en hel stor Kurv fuld — og der var smaa Grise og en Abekat, søde Kartofler og mange Slags Grøntsager og Frugter, saasom Yams, Pomkins, Kokosnødder og Bananer og alt muligt andet, som vi havde Brug for.

Da vi vare færdige med at udlosse Baaden, fyldte vi vore Sejl igjen, og strax efter blev vi prajet af en Baad, som kom ud for at erkyndige sig om Skibets Navn og Hjemsted, saa at vor Passage kunde blive indrykket i Bladene, og den tog samtidig vore Breve til Hjemmet med i Land. Derefter stod vi for en flov, men *fair* Brise igjennem Sunda-Strædet og ud i Java-Søen for snart efter at løbe ind i Banka-Strædet.

Det var rigtig nydeligt at sejle for en saadan let Vind op igjennem disse Stræder imellem det dejlige grønne Land paa begge Sider — Øen Banka paa den ene Side og Sumatra paa den anden. Langs med Bankakysten havde Hollænderne anlagt forskellige Fæstninger med Garnisoner, hvor de forbisejlende Skibe, naar de havde Sygdom ombord, kunde komme ind og faa

Lægehjælp, hvilket naturligvis er overordentligt godt. Der er ogsaa et mere fredeligt Skjær udbredt over denne Ø end over dens Kammerat lige overfor, hvilket naturligvis heller ikke var saa underligt, da Sumatra i sig selv er et aldeles sumpet Morads, som kun er beboet af Slinger og alt andet Kryb, og hvor man ikke vilde kunne gaa i Land uden at synke i for aldrig mere at komme op igjen. Desuden skal Luften dér være meget usund. Alligevel ser Øen rigtig smuk og dejlig ud fra Strædet, og dette skyldes udelukkende den frodige Vegetation og de mange mægtige Træer, som har haft rigelig Næring og er voxet saa tæt i denne sumpige Jordbund, at hele denne Mur af grønne Væxter er bleven uigjennemtrængelig for Øjet.

I Løbet af Natten blev det Stille, og der mødte mig et herligt Syn, da jeg kom paa Dækket til min Vagt. Skibet laa omendtrent midt imellem de to Øer med flaprende Sejl. Maanen var lige ved at staa op og meldte sin Ankomst med en lysende Stribe i Horisonten, og da Drabanten lidt efter kom til Syne, kastede den en mat, magisk Glans ind over Kysten af Sumatra, hvis kjæmpemæssige Væxter strakte deres Grene langt ud over Vandet, medens man i det mørkere Underlag af tæt Buskads øjnede Millioner af Ildfluer, som kastede elektriske Glimt fra sig, naar de bevægede sig, og de var i idelig Bevægelse. Snart forsvandt de paa eet Sted for straks efter at komme til Syne paa et andet. Saa hørte vi langt borte noget suse, og vi spejdede allerede efter den Vind, som vi antog nu vilde komme; men vi blev skuffede, da vi opdagede, at Suset kom fra en stor Flok Fugle, som fra Banka fløj tværs over Strædet for at oplede deres Reder i Sumatras Vildnis. Saa forsvandt ogsaa de, og hermed indtraf igjen den samme drømmeriske Ro i Naturen, som vi oplevede, før de kom og forstyrrede den.

Det vedblev at være Stille hele Natten, men hen ad Morgenstunden fik vi lidt Brise, saa vi med jævn Fart skjød gennem Vandet. Den Dag havde vi ogsaa smukt Vejr, men om Aftenen og Natten fik vi Modvind med de frygteligste Skybrud af Regn, medens vi paa samme Tid oplevede det stærkeste Tordenvejr, vi nogensinde havde været ude for. Det var bogstavelig talt, som om alt over os skulde briste, saa udholdende og kraftigt rullede Tordenen. Kun meget sjældent blev Himlen oplyst af et Lynglimt, som saa snart dette igjen forsvandt, tilbagelod os i det uigjennemtrængeligste Mørke med den tropiske Regn styrtende ned over os. Dette var naturligvis meget usundt her i dette Farvand, men slikt havde vi ikke Tid til at tænke paa; thi vi rendte en stærk Fart bide Vind og krydsede os frem Slag i Slag fra Kyst til Kyst mellem de to Øer.

Endelig fik denne Nat da ogsaa Ende — ligesaavel som alle andre — og gjorde Plads for den opgaende

Sol, der var ledsaget af saa megen *fair wind*, at vi kunde strække ud igjennem Strædet, i hvis Ende vi med spændt Opmærksomhed betragtede de første Forløbere for de Kineser-Djunker, der her driver Søroveri, og som kom ud imod os inde fra Kysten af Sumatra og forgjæves gjorde Forsøg paa at indhente os. Disse Tingester er meget kuriøse at se til for Europæere, som aldrig har set dem før; men da en Beskrivelse af dem vil være en meget lang Historie, vil jeg hellere indskrænke mig til i mine Optegnelser at tegne et Billede af et saadant Eksemplar, for at Læserne heraf selv kan gjøre sig en Forestilling.

Efter at vi var kommen klar af Sunda- og Banka-Strædet rendte vi for en god Vind op igjennem Kina-Søen, men maatte paa Vejen anløbe Hongkong, da vore Kul til Kabyssen ikke vilde række til op til Amurfloden. Vi ankom til Hongkong første Pintsedag, modtog Kullene samme Eftermiddag og lettede igjen

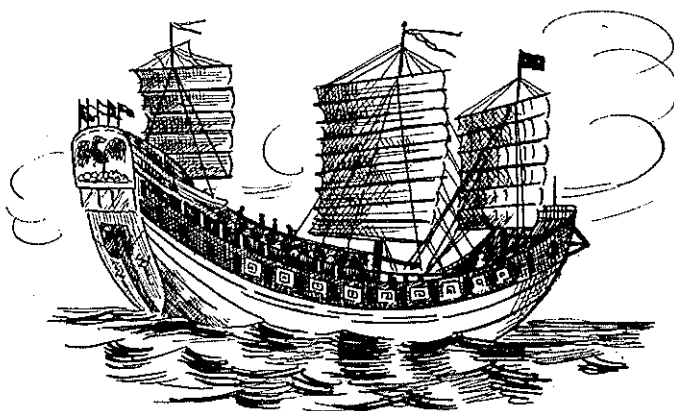
næste Morgen, da vi havde stort Hast med at komme til vores Bestemelsessted — begrundet paa, at det netop dette Aar blev anset for en Ære at komme til Amur som første Skib fra Europa.

Vi styrede ud igjen det nordlige Havneløb i Hongkong og modtog Sydvest Monsunen, saasomt vi var kommen klar af Landet. Paa et Par Dage bragte denne Vind os med en ti Knobs Fart i Timen op igjen

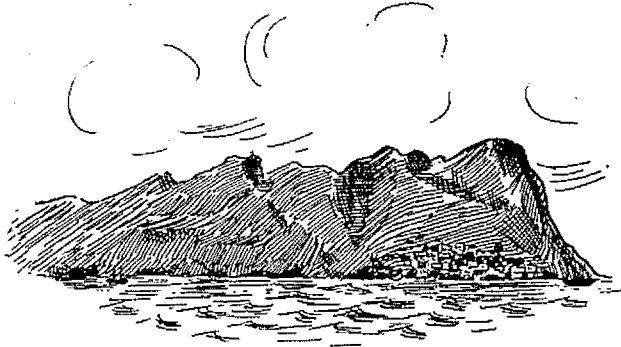
nem Formosa-Kanalen og ud i Det gule Hav, hvor vi kom til at ligge et Par Dage med Stille. Den første Dag var en Søndag, og det var meget varmt. Den brændende Sol stod lige over Hovedet paa os, medens Havet var lige saa blankt som et Spejl. Min Vagt havde været paa Dækket om Formiddagen, og ved otte Glas Klokker 12 gik vi ind for at skaffe til Middag. Klokker 12½, da den anden Vagt løste af, hørte vi pludselig Kaptajnen komme rendende forefter og raabe, at vi skulde sætte Jollen i Vandet og „se at faa fat paa den“. Da vi ikke vidste, hvad det var, han mente, styrtede vi skyndsomt ud fra Lukafet for at faa en nøjere Forklaring, og vi opdagede da, at det var en Skildpadde, der laa agterude og sov paa Vandet, og at det var den, han gjerne vilde have fat paa.

Nu var det jo rigtignok Søndag, af hvilken Grund vi jo var fritaget for alt Arbejde, som ikke angaar Skibet; men da en saadan Afvexling i den almindelige Dagsorden jo ikke var til at kaste Vrag paa, og Tanken om et frugalt Maaltid ogsaa lokkede, betænkte vi os ikke, men sprang op paa Ruftaget, hvor Jollen laa med Bunden i Vejret for at blive malet. Med et raskt Tag vendte vi den paa ret Kjøl og kurede den ud over Skibssiden, hvorefter vi fire Mand stærk sprang ned i den og roede agterover og hen imod Skildpadden — naturligvis ledsaget af mange gode Raad om, hvorledes vi skulde bære os ad.

Skildpadden laa omendtrent en halv engelsk Mil



En Kineser-Djunkte, der driver Søroveri.



Hongkong.

agterude, og derfor roede vi raskt til i Førstningen, men da vi kom den nærmere, sagtnede vi Farten, og efter en kort Raadslagning blev vi enige om, hvorledes vi bedst skulde faa fat i Fyren. To af os skulde ro saa lydløst som muligt, medens de to andre skulde staa klar i Stævnen for at tage den, og disse skulde tillige passe paa, hvad Vej den laa med Hovedet og dirigere os, som roede, saa at vi kunde komme bag paa den og overlister den.

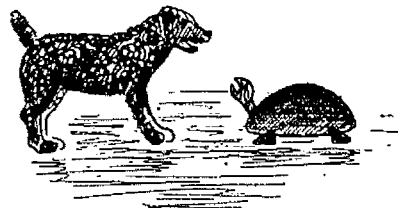
Alt gik, som det var bestemt, og da vi var kommen tæt hen til den, greb jeg i dens ene Baglab, medens Andenstyremand tog den anden, og med et raskt Tag havde vi løftet Fyren op i Baaden og vendt den om paa Ryggen. Vi gav saa tre Hurraer, for at de ombord kunde forstaa, at vi havde været heldige med Fangsten. Derefter roede vi tilbage, og vor Fange blev halet op ombord, hvor den vakte megen Harme hos vores Hund, der aldrig før havde set et lignende Dyr og meget misfornøjet med denne Tilvækt straks gik over til Angreb, hvilket Skildpadden dog afværgede ved at trække sig ind i sin Skal.

Vi beholdt Stille hele den paafølgende Nat og den næste Dag med, hvorfor vi ogsaa strax om Morgenen spejdede efter flere Skildpadder. Det varede heller ikke længe, førend vi opdagede en Kammerat flyde et Stykke borte, hvorfor Jollen atter blev sat ud, for at vi ogsaa kunde faa fat paa den, og dette lykkedes paa samme Maade som den foregaaende Dag. En tredje blev ogsaa heldigt indfanget, og dette gav Kokken og Tømmermanden en saadan Lyst til at deltage i Fangsten, at de ogsaa sprang med i Jollen, da en fjerde kort efter kom drivende omendtrengt lige langs Siden.

Nu var vi seks Mand i den lille Jolle, og der gjordes et forfærdeligt Spektakel, fordi snart den ene og snart den anden vilde have Kommandoen, saa at

Skildpadden vaagnede. Den blev dog liggende ganske rolig, til vi kom den nær; men idet Kokken, som sad i Stævnen, rigtig skulde vise os, hvordan den skulde tages, gjorde den en lille Bevægelse og Godnat — til Bunds gik den efterladende Kokken lige saa lang i Ansigtet, som han kunde blive, medens vi andre slog en høj Latter op.

Vi saa nu ikke flere førend hen paa Eftermiddagen, da vi igjen opdagede een et godt Stykke borte. Vi gik saa atter i Jollen, men denne Gang foruden Kokken og Tømmermanden. Da vi nærmede os denne Skildpadder, opdagede vi, at vi nu skulde tage Kampen op med den største af dem, som vi endnu havde set, hvorfor vi ogsaa blev enige om, at vi to, som nu roede, skulde tage et Par raske Tag tilsidst og derpaa lægge Aarerne ind og hjælpe til med at faa Fangsten op i Jollen. Som sagt saa gjort — Andenstyremand og Matrosen greb fat i Fyren, og vi andre to sprang til; men med fire Mand i Stævnen tillige-

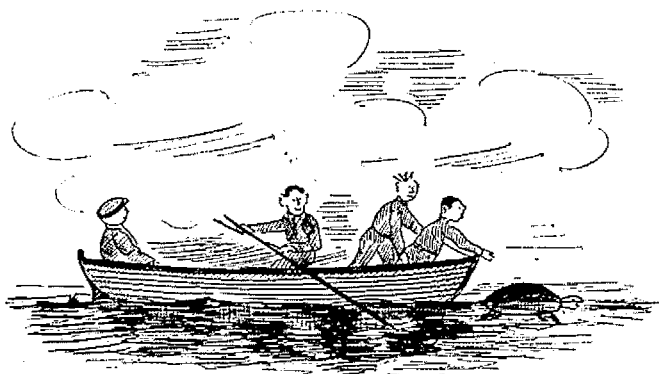


Skildpadden vakte megen Harme hos vor Hund.

med Skildpadden, som var løftet op af Vandet, fik Jollen saa megen Overvægt forude, at den nær var kæntræt med os. Dette foraarsagede tillige, at Skildpadden fik frigjort sin ene Lab, som den begyndte at pjaske voldsomt med; og den vilde sikkert have taget Magten fra os, hvis ikke Matrosen havde haft Aandsnærværelse til at stikke sin Bag op til Munden af den til at bide i, medens han samtidig greb om dens frie Lab med begge Hænder. Saa endelig fik vi den op i Jollen tilligemed en stor Sugefisk, som hang fast til den. Den vejede omendtrengt 200 Pund.

Denne Kjæmpeskildpadder var den sidste, vi fik, da det nu begyndte at luften, og vi fik andet at tænke paa. Men det kan nok været, at vi gjorde os tilgode med ægte Skildpadder i den efterfølgende Tid. De to af dem, vi havde fanget, skulde vi gjemme til vores Befragter i Sibirien, men de døde af Kulde, inden vi rakte derop.

Fortsættes.



Vi kom bag paa Skildpadden og overlisterede den.

Svenske Værfters Beskæftigelse. De svenske Skibsværfter synes alle at have god Beskæftigelse uden Materiale-mangel, da de næsten alle arbejder for fuld Kraft. Göta-Werken har Ordre paa 22 Skibe, deriblandt Tankskibe paa 17,000 Tons Bæreevne. Eriksbergs mekaniska Verkstad har 18 Skibe under Bygning eller i Ordre og har som Lindholmens Værft, der har 7 Skibe under Bygning, Arbejde til langt frem i Tiden. Kockums mek. Verkstad i Malmø beskæftiger normalt 2200—2500 Mand, men har for Tiden 3500 Arbejdere og Funktionærer. Finnboða og Øresundsværftet har ogsaa fuld Beskæftigelse og lider ikke af Materiale-mangel.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

„De danske Frimærker med Reklamemærker“

Disse Mærker, hvoraf de første udkom i September Maaned 1917, vakte fra Begyndelsen ikke særlig stor Interesse hos Filatelisterne. Først omkring 1934—35 begyndte disse at beskæftige sig med Reklamemærkerne, der nu blev optaget i Katalogerne som andre specielle Frimærker. I Aar er der i Stenders udmærkede danske Fri

mærkealbum afset tre Sider til samtlige udkomne Frimærker med Reklamevedhæng.

Egentlig er det jo ogsaa et ganske morsomt Speciale — taknemmeligt

at dyrke, idet ingen af Mærkerne endnu er kommet op i altfor store Priser.

Mærkerne fremkom i Hæfter, saaledes at man kan samle enten et Par (Fig. 1) eller en 6-Blok, bestaaende af fire Frimærker og to Reklamemærker (Fig. 2). I



1930, der begge i Par koster Kr. 10,00 — i Blokke Kr. 20,00. „Mohawk“ 1928 — et af de første, der udkom — koster 5 Øre, brun, Kr. 8,00 pr. Par og Kr. 25,00 pr. Blok.

De nu nærmest følgende Mærker, der udkom i 1928 og 1929, er alle Mærker med Reklamemærker for forskellige Automobiltyper — General Motors „Chevrolet“, „Pontiac“, „Oldsmobile“, „Oakland“, „Buick“, „La Salle“, „Cadillac“ m. fl. og koster parvis fra Kr. 6,00 ned til Kr. 1,00. De siden udgivne Mærker — undtagen de foran nævnte Mærker fra Rundskuedagene — er endnu billigere og gaar helt ned til Kr. 0,10 for enkelte Typers Vedkommende (K. K. K. K., Galle & Jessen).

Sat rigtigt op er en saadan Samling Frimærker med Reklamevedhæng ganske fiks at se paa, og jeg synes, at det er et morsomt lille Speciale at dyrke for en Danmark-Samler.

Par-Mærket 7+1 Øre, majgrøn og orange.

Frimærkesiden har faaet tilsendt et lodret staaende Par sammenhængende Frimærker af ovennævnte Værdier, med Spørgsmaal om, hvorvidt Parret er et Automatmærke eller ej.

Mærkerne er ikke Automatmærker, men hører til Hæfter, som udkom i 1929. Hver Sider bestod af en Blok paa seks Mærker. De to inderste var Reklamemærker for K. K. K. K., de øvrige to Stk. 7 Øre, grøn, Bølgelinie, og to Stk. 1 Øre, orange, Bølgelinie, alle i Bogtryk. Mærket (Fig. 3) koster ustempelt Kr. 1,00 og stemplet Kr. 0,80.



Stenders Album er der dog kun beregnet Plads til Mærkerne parvis, som jo ogsaa er de hyppigst forekomne.

Der er udgivet ialt 64 forskellige Mærker med Reklamevedhæng. De dyreste er Mærkerne fra Rundskuedagene, 5 Øre, brun, fra 1929 og 5 Øre, grøn, fra

Husk at forny Deres Abonnement



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.

LXVII

Sølers Hoem, Liverpool.

Kære Moder!

Du havde vel ikke ventet Dig og høre fra mig her fra Liverpool, som jo heller ikke var Meningen, da vi sejlede fra Mamelukkerne, for vi skulde jo have været til Ny Jørk med Mermaid, som jeg lod Dig vide i mit sidste Brev. Men der kom jo hældigvis en Mand i Vejen med en Slæde for os, da vi var kommen et godt Stykke op i Atlanterhavet ved Asornerne, og den Mand var en Engelskmand, og hans Slæde var en stor Damper, som han rendte ind i os ved højlys Dag, da vi havde tæt Taage. Jeg siger hældigvis, kære Moder, som Du maaske ikke lige med det samme kan forstaa; men jeg skal nemlig sige Dig, at hvis vi var kommen til Ny Jørk og var bleven afmønstret der, som jo var Meningen, saa var det maaske ikke sikkert, at jeg kunde have faaet en Hyre hjemad, førend jeg maaske igen havde været nødt til og ligge og sejle rundt i de seven Sies i flere Aar med forskellige Skibe, og saa var det jo ikke godt og vide, hvornaar vi to nogensinde havde faaet hinanden og se igen; saa jeg siger endnu en Gang, at det var et Svinehæld, at vi fik den Taage og blev rendt ned. Vi kom jo ogsaa meget godt fra den Historie, som jeg forresten slet ikke ved ret meget om, hvordan det gik til, for jeg havde Frivagt og laa i Køjen og snorksov, da Kattestrofen indtraf, og jeg



Hældigvis blev Damperen siddende fast i Hullet.

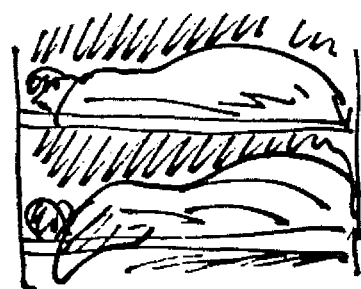
blev først vaagnet ved, at jeg ramlede ud paa Dørken ved det Stød, som Engelskmanden gav os, og som fik Mermaid til at krænge Voldsomt over til Bagbord. Den rendte nemlig ind i os Midtskibs om Styrbord med mindst en tolv Mils Fart, efter vad alle mine Skibskammerater, som havde Vagt paa Dækket, var enige om, og den lavede jo ogsaa et ordentligt Hul i Siden paa Mermaid, kære Moder, som jo tydelig nok havde faaet sit Banesaar. Men hældigvis blev Damperen siddende fast i Hullet, ved det at den blev ved med og gaa frem med Maskinen, og paa den Maade blev den ogsaa ved med og krænge Mermaid over og holde den flydende, indtil vi havde faaet hjærget alt vores Kluns og os selv op ombord i den. Det gik jo tjæpt, kan Du tro, for vi kunde jo straks se, at der var ikke andet og gøre, hvis at vi ikke vilde risikere og gaa nedenum og hjem med Skuden. Mandskabet ombord i Engelskmanden hjalp os jo saa



En rigtig Tyksak, som ikke rigtig kunde faa Maasen med.

godt de kunde med og kaste Tovender ned til os til og kravle op af, for Damperens Stævn ragede jo meget højt op over os, saa vi maatte bruge Arme og Ben og klatre som Abekatte, vad vi Bifor de Mast Søfolk jo er saa vant til. Det kneb jo nok lidt for vores den Gamle, for han er jo ikke ung længere, og saa er han ogsaa en rigtig Tyksak, kære Moder, som ikke rigtig kunde faa Maasen med. Men op kom han da, og da vi saa alle Mand var kommen alrejt ombord i Damperen med vores Habengut, brasede den bak i Maskinen og trak sig ganske langsomt ud af Hullet, og i det samme væltede Mermaid over til Styrbord og begyndte og synke. Det var mærkeligt og se, kære Moder, for jo dybere den sank, jo mere kom den paa ret Køl igen. Tilsidst sank den Forstævnen dybt ned og hævede den igen, og det gjorde den to Gange, akkurat som om den bukkede for os til Farvel, og saa rejste den pludselig Agterenden i

Vejret og stak Næsen under, og saadan gik den til Bunds med alle Krydderierne og de andre Urtekræmmervarer, som den jo var lastet med. Jeg siger nevermejn med det, for der er jo nok af den Slaks, hvor det kom fra. Det var skam meget mere sørgelig og se saadan et pænt Skib som Mermaid saadan pludselig blive synket; og nu havde vi lige faaet malet indenbords og skuret og lakeret Brejtværk og hollystonet Dæk, saa den var fikset vældig op; og det var nu altsammen til ingen Verdens Nytte. Det kan man jo næsten ikke forstaa, at der er nogen Mening i; men saadan er der jo saa meget, kære Moder, som man heller ikke kan forstaa. Den engelske Damper fik jo ogsaa en ordentlig Sinkadus, da den rendte ind i os, ved det at to af Mermaids Dæksbjælker gik lige lukt igennem Pladerne i dens Bov paa hver sin Side af Stævnen og lavede et Par Huller saa store, at en Mand magelig kunde krybe igennem dem; men det var over Vandlinien, saa det gjorde ikke saa meget, og Engelskmændene spændte bare en Presenning omkring hele Damperens Bov til og holde det værste Vand ude. Noget trængte der jo altid ind naar den satte lidt i det, selv om den ogsaa paa Resten af Rejsen kuns gik med halv Kraft, men det kunde ikke komme længere end som til det vandtætte Skot, som alle Dampere jo har imellem Forpeken og Lastrummet, saa der var slet ingen Fare for, at den ogsaa skulde gaa hen og synke. Vi blev forresten behandlet meget pænt der ombord og fik god Mad, men det manglede jo ogsaa bare, for det var jo Damperen, der var Skyld i det hele, som det jo altid er, naar Dampere og Sejlskibe ramler sammen, ved det at Dampere altid skal gaa af Vejen for Sejlskibe. Mermaids Banemand kom fra Brasilien. Den hed Sitty of Glasgow og skulde til Liverpool, hvor vi altsaa nu er ankommet til. Vi er allesammen losjeret ind paa det engelske Sømandshjem. Jeg vilde hellere have losjeret der, hvor mig og Thorgrim og Styrmanden fra Familiens Haab losjerede, da jeg sidste Gang var i Liverpool og mønstrede ud med Sylfiden. Men det var altsammen noget, som at Kaptajn Long fra Mermaid bestemmer, indtil vi er mønstret af, og han vil jo helst have, at vi er samlet paa et Sted, saa at han hurtig kan faa fat paa os. Vi har jo nemlig faaet Besked paa, at vi skal møde i Retten i Morgen, men det kan jo godt blive forandret eller udsat, og saa gælder det jo om, at han ved, hvor at han kan finde os. Der skal jo nemlig holdes Søforhør her i Liverpool om hvorledes det gik til med at Sitty of Glasgow rendte ind i Mermaid. Jeg kan nu ikke rigtig faa ind i mit Hode, vad jeg og alle vi som at der havde Frivagt skal med til det Forhør for. Jeg ved da bestemt



Jeg snorksøv, da Kattestrofen skete.

med mig selv, at jeg ikke kan svare for noget, kære Moder, som jo snorksøv, da Kattestrofen skete. Men det maa de selvfølgelig om, som kan regne og skrive bedre end som jeg kan, og jeg kan jo ikke faa andet ud af det, end at jo længere

det varer, førend at vi bliver afmønstret, jo større bliver min Afregning. Vi skal jo nemlig være færdig med dette her Søforhør, førend vi bliver afmønstret og pæd of. Jeg har regnet ud, at jeg har 218 Dollars tilgode for den Tid, som at jeg har været ombord i Mermaid sammen med den Tid, jeg var Passasjer



Hermed nedligger jeg saa Pennen.

med Sitty of Glasgow efter Sammenstødet og de tre Dage, som jeg har lagt i Losji her paa Mermaids Regning. Det er den største Afregning, som at jeg nogensinde har haft, kære Moder, som er saadan noget som en 872 Kroner i danske Penge, for jeg regner med at en amerikansk Dollar er det samme som fire Kroner. Lige saa snart som at vi er mønstret af, og jeg har faaet min Afregning, rejser jeg hjem, og saa brøder jeg mig ikke en Døjt om, hvad de andre siger. Lasse siger nemlig, at han kender Liverpool alt for godt, til at han vil tro paa det, men han kan lige være vis paa, at der ikke er noget her, som at der holder fast paa Peder Køje, for nu har jeg bestemt sat mig i Hodet, at jeg vil hjem og se til Dig, kære Moder, som jeg i lange Tider har gaaet og længtes saa meget efter, og saa vil jeg med det samme gaa paa Styrmandsskolen. Jeg rejser herfra og til London, saa snart som at Søforhøret er forbi, som nok bliver i Morgen, og saa tager jeg med en Damper derfra og lige hjem, vad der jo er det hurtigste. Hils nu hele Familien og alle Bekendtere fra mig og fortæl dem, at jeg er paa Trapperne; og saa vil jeg nu slutte dette Brev, kære Moder, som saa bliver mit sidste, førend Du ser mig selv. Og hermed nedligger jeg saa Pennen med Ønsket om, at Du maa have det rigtig godt til vi ses, og at vi begge to ogsaa maa faa en behagelig Tid sammen, mens jeg gaar paa Styrmandsskolen. Og modtag saa en sidste kærlig Hilsen fra Din hengivne Søn

Peder Køje

Æbel Semand.

Underskriften til Billedet S. 24, Nr. 5, 1941.

Denne er ved en Fejltagelse blevet forvekslet. Der skulde have staaet: „Karavellen Pinta“, Model af den større Type Skibe, som benyttedes af de store Opdagere i det 15. og 16. Aarhundrede.

Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

»Idle Hour«

(Fortsat)

XXII Kapitel.

DET var den 27. December — og min Fødselsdag. For to Aar siden var jeg landet paa Hawaii med en betalende Gæst, der led af Blindtarmsbetændelse; for et Aar siden havde „Idle Hour“ ligget i Auckland Havn efter at have sejlet 1400 miles med Nødrig; og i Dag sejlede jeg bort fra Ceylon — efterladende stakkels Timi i hans sidste Anløbshavn.

Mine nye Rejsekammerater var fuldstændig Nybegyndere. De kunde kende Bov fra Agterstavn, men det var ogsaa omtrent det hele. Og med dem begav jeg mig ud paa den næste Del af min Jordomsejling — 2500 miles tværs over det arabiske Hav til Aden.

Milton var en fornøjelig Kammerat. Mange Gange, naar jeg var nedtrykt ved Tanken om Timi, kunde han opmuntre mig med sin geniale Tale og ustandseligt gode Humør. Han sagde, at han i Begyndelsen havde været bange for, at han skulde svigte mig de første Dage, da han sandsynligvis vilde blive søsyg; men til baade hans og min Overraskelse blev han slet ikke søsyg. Da han slet ingen Erfaringer havde med at styre med et Ror, fandt han det meget vanskeligt i Begyndelsen, og det hændte, at Sejlet slog over for ham; men han gjorde tydelig Anstrengelse med at lære det, og hans Lærevillighed betød meget.

Peter havde meget lettere ved at styre, men han var meget syg de første Dage. Da vi fik Kap Cormorin paa det indiske Fastland i Sigte, føjede han Hjemlængsel til sin Søsyge og ønskede at vende om — skønt vi endnu ikke havde sejlet i otteogfyrre Timer!

Den fjerde Dag til Søs var Miltons Fødselsdag, og vi fejrede Begivenheden med at fange en Skildpadde. Denne 40 Punds Dybets Borger havde flere Kammerater, og da vi halede den indenbords fandt vi tre Sugefisk, der havde sat sig fast paa den ved Hjælp af deres Sugeskiver. En halv Snes af dens Kammerater fulgte bagefter „Idle Hour“ og ventede paa deres Ven;

men, ak! den vendte aldrig tilbage hel. — Hvilken Delikatesse! Vi var kun tre Mand om at spise en Skildpadde — og en enkelt Skildpadde er tilstrækkelig til Suppe til 500 Mennesker ved Lord Mayors Banket. Vi barberede os med Regnvand, som vi havde opsamlet Dagen forud, og fejrede Fødselsdagsfest med Skildpaddesuppe, Skildpaddekød, stegte Kartofler, Limejuice og en Budding. Milton tabte ikke i Vægt den Dag, kan jeg forsikre.

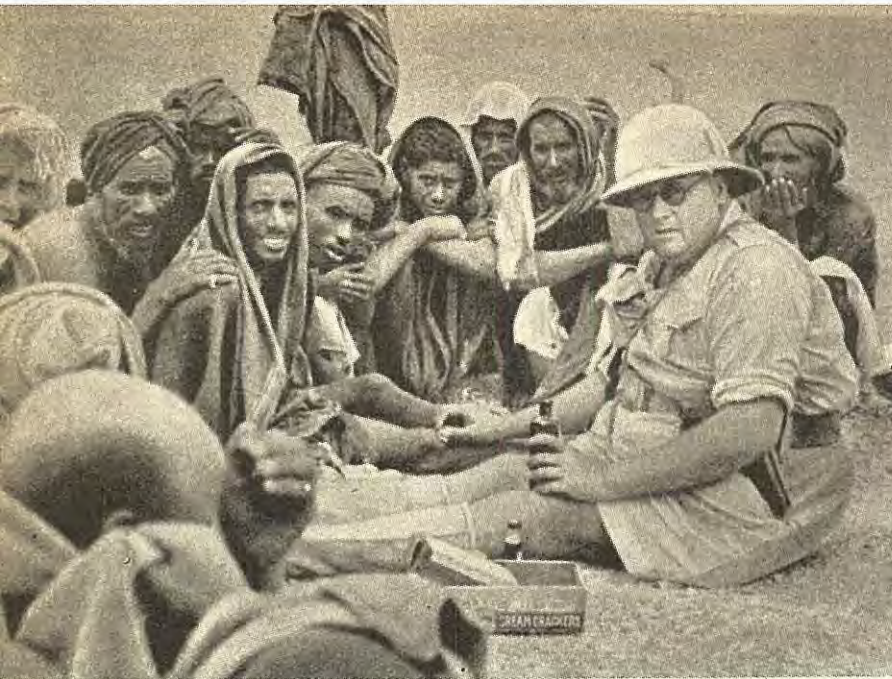
Dag efter Dag laa vi stille med ganske let Luft midt i de kraftige Strømme og Tidevande ud for Sydindien, hvor den bengalske Havbugt og det arabiske Hav mødes. Det var paa den Maade, at vi drev ind under Minicoy Øen, en lille Atoll i Maldive Øgruppen.

Da vi nærmede os denne motu, passerede vi mellem en Mængde indfødte Fiskerbaade, og flere af dem løb op langs Siden for at ta' os i nærmere Øjesyn. Vi var akkurat lige saa interesseret i at se deres lange kanoagtige Fartøjer med deres nedtagelige Mast og Latinersejl. Da vi nærmede os den Odde, der betegnede Passagen, fik vi Øje paa Vraget af en stor Damper, som vi senere fik at vide var en tysk Passager- og Fragtdamper, der var løbet paa Grund her paa sin Vej hjem fra Jomfrurejsen til Østen.

Passagen ind til Lagunen var ikke nem at finde,



Minder fra Østen romantiske



Milton blandt Beduinere.

da Koral-Barriere Revet laa under Vandet, og Vandet var ikke klart. Ikke desto mindre ønskede jeg at anløbe her, for vi havde været tolv Dage ude fra Colombo, og vi havde Brug for Citroner og Kokusnødder til vor Proviant. I de tolv Dage var vi kun naaet 150 miles ud Vest for Colombo, og vi havde endnu 2100 miles Ocean at krydse, før vi naaede Aden.

At gaa i Land var som at komme i Biografen, for Indbyggerne fyldte hele Stranden. Det var meget malerisk, for Kvinderne stod ud til begge Sider i flammende rødt, mens Mændene optog Midten af Sandstranden og kun var klædt i hvide Landeklæder. Vi besøgte Øens Amin eller Hersker og bragte ham de første Nyheder om Hans Majestæts Abdikation. Han var meget chokeret ved Tanken om, at Kong Edward ikke længere var deres Konge, og at den engelske Offentlighed havde akcepteret Abdikationen.

Man gav os Drikkenødder, hvilket mindede mig om, naar vi landede paa Sydhavsøerne, men i andre Retninger var der kun liden Lighed. Da de var Muhammedanere, holdt disse Mennesker deres Kvinder stærkt i Baggrunden, og da Børnene alle har glatragede Hoveder i Overensstemmelse med muhammedansk Skik, saa saa de alle ens ud for mig. Man advarede mig mod at berøre eller kæle for de smaa, da Folkene tror, at en saadan Handling bringer Forbandelse over Børnene, og vi vilde bringe os selv i en kedelig Situation.

Byen bestaar af lange Rækker af Hytter, der støder op til hinanden og er adskilt fra Gaden ved indhegnede Gaarde og høje Koralmure. Man spadserer med disse høje Mure paa begge Sider gennem et Net af smalle Færdselsaarer, og da Gangstien er overskygget af Banantræer og lave Kokuspalmer, faar de i Forbindelse med de høje Mure en mærkelig tunnelagtig Karakter. Naar man tager Øens Størrelse

i Betragtning, er Befolkningen forbausende stor. En Sydhavsø af samme Størrelse — ca. to og en halv miles lang og en kvart mile bred — vilde kun kunne føde to-tre Hundrede Indbyggere, men Minicoy har en Befolkning paa over fem Tusinde.

Ved Daggry tager hele den mandlige Del af Befolkningen ud i deres gigantiske Kanoer, fyrré—halvtreds i hver Baad, og tilbringer hele Dagen med at fiske. Deres Yndlingsfangst er mass — som vi kalder Tunfisk. — Fisken tørres i Solen og sejles i indfødte Dhows til Indien, hvor de udveksles for Ris. Med denne Kost af Fisk, Ris og Kokusnødder er Indbyggerne en betydelig mere sund Forsamling og fysisk det sydlige Indiens Hinduer og Tamilere langt overlegne.

Lagunen vrimler med Skildpadder, for eftersom de strenge muhammedanske Love forbyder Brugen af deres Kød til Menneskeføde, formerer de sig enormt.

Jeg var meget opsat paa at tage nogle Fotografier af de indfødte Kvinder med deres dekorative Øre- og Næseringe; men i samme Øjeblik, jeg tog mit Fotografiapparat frem, flygtede de. Amin'en fortalte mig, at foruden deres mistænksomme Frygt for Apparatet, havde mange af dem i de illustrerede Magasiner set Billeder af nøgne Kvinder, og de troede, at jeg kunde tage et Fotografi af dem og dermed klæde dem af!

Da jeg fandt ud af, at Amin'en havde en Svaghed for Dufte, forærede jeg ham flere Flasker billig Parfume, som var blevet til overs fra de Handelsvarer, jeg havde haft med til Sydhavsøerne. Han var overstrømmende lykkelig over Gaven og befalede øjeblikkelig sin Søster til at lade sig fotografere. Gennem en Tolk forsikrede jeg den unge Dame, at jeg ikke vilde klæde hende af, naar jeg fremkaldte Billedet.

Efter at vi havde spist til Middag med ham i hans afdøde Fars Hus, som han delte med sine Brødre og Søstre, blev vi ført over til hans Harem, der befandt sig i en Bygning flere Hundrede Yards borte. I samme Øjeblik, vi traadte ind i denne private Helligdom, hvor kun hans mange Koner boede, styrtede de smidige, rødklædte Skabninger bort gennem Korridorer og Døre, for at vi ikke skulde se dem. Amin'en kaldte paa dem, at de skulde komme frem, men ingen af dem vovede at komme til Syne, og da han blev vred over paa denne Maade at blive gjort til Skamme overfor sine Gæster, raabte han en bydende Kommando til dem om at komme frem igen.

Endelig vovede Yndlingshustruen sig frem, og saa begyndte der en Ordstrid, hvoraf jeg forstod, at skønt Amin'en vel var Guvernør over Øen og Indbyggernes Herre, var han ikke saa lidt under Tøflen i sit

eget Harem. Hellere end at udsætte ham for mere Nedværdigelse sagde vi til ham, at vi maatte skynde os tilbage og faa vore friske Frugter om Bord i Skibet for at komme klar af Minicoy, før Mørket faldt paa.

Da vi endelig var sluppet ud af den koralspækkede Lagune, sejlede „Idle Hour“ meget langsomt, akkurat som om den var bedrøvet over at fjerne sig fra en Kyst, hvor den havde efterladt en af sin Besætning. Det var lige en Maaned siden, Timi var død.

Vinden holdt sig ustadig og krampagtig det næste Par Dage. Milton, der arbejdede ihærdigt med Roret, havde nu tillært sig Kunsten at styre „Idle Hour“; men Peter, for hvem Styringen var faldet meget let, var blevet temmelig efterladende og passede ikke Roret godt. Jeg savnede Timi mere end nogensinde. Han havde vidst, hvorledes han skulde trimme Sejlene for enhver Forandring i Vinden, og hvorledes man skulde starte Hjælpemotoren; og han kunde lave Mad nede under Dækket i et hvilket som helst Slags Vej. Der, hvor jeg havde haft ham til at hjælpe mig, der maatte jeg nu selv hjælpe mine nye Rejsekammerater.

Endelig fik vi den stadige Nordøst-Monsun, og der fulgte en lang Række Dage med godt Sejlvejr. En Dag opdagede jeg, at ifølge mine Observationer maatte „Idle Hour“ befinde sig indenfor Addis Abebas Bymure, Abessiniens Hovedstad. Mit Kronometer havde aldrig arbejdet korrekt, efter at en Juveler i Singapore havde foregivet at reparere det, og hvis det ikke havde været et af de bedste Firmaer i den By, vilde jeg have mistænkt det for at have fjernet nogle af Stenene. Mine Længdeobservationer var ubrugelige, og jeg maatte udelukkende forlade mig paa min Bestikregning.

Da vi nærmede os Arabiens Kysten, ønskede jeg at faa vor Position nøjagtigt fastslaaet, før vi fik Landkending. Vi befandt os nær Dampskibsruuten, og jeg holdt alle vore Signalflag parat til at praje det første Skib, der passerede, for at faa min Bestikregning afkontrolleret.

Den Nat sigtede vi et Skib, og vi signaliserede med en Lommelyste og spurgte: „Hvad er vor Længdeposition i Øjeblikket?“ Vi gentog det flere Gange og sluttede saa med Anmodningen: „Langsomt, hvis De vil være saa venlig.“

De gentog Svaret flere Gange, men da „Idle Hour“ hævede og sænkede i Dønningen, og der stadig kom Bølger mellem os og det signaliserende Skib, havde vi Vanskeligheder med at tyde det. Til Slut tydede vi det som H M S, men da vi slog det op i Kodebogen, fandt vi, at det betød: „Isbjerger og Drivis rundt om.“

Dette syntes jo næppe sandsynligt paa 13 Graders Bredde fra Ækvator, men tilsidst faldt det mig ind at slaa

efter i Tabellerne. Her fandt vi, at H M S betød 57 Grader.

Aldrig saa snart havde vi signaliseret, at vi havde forstaaet Svaret, før Damperen, der havde stoppet op i over et Kvarter, sejlede videre uden saa meget som at forsøge at identificere os. Den Dag i Dag ved jeg ikke, hvilket Skib det var, der saa venligt gav os vor Position. Men de maa have anset os for nogle kønne Landkrabber, saa lang Tid vi var om at tyde et saa enkelt Signal.

Hvor usandsynligt det end kan synes, saa var min Bestikregning efter at have været seksogtyve Dage i Søen kun femogtyve miles forkert af den Position, vi fik opgivet.

Næste Dag sejlede vi ind mellem Millioner af Vandmænd. De var af mindre Størrelse end de sædvanlige Vandmænd, kun fire—fem Tommer i Diameter. De havde en særlig rødlig Farve og saa uden nærmere Undersøgelse særdeles giftige ud. Vi sejlede igennem dem i fireogtyve Timer, og de maa have været utalte Billioner af dem i den Del af Havet.

Kort Tid efter, at vi var kommet fri af denne Masse af primitive Liv, saa vi dusinvis af Flyvefisk bryde de klare Vande i Gulfen ved Aden. Det var slet ikke noget usædvanligt, men mens jeg iagttog dem, saa jeg et Syn, som jeg sent skal glemme. Lige under Vandoverfladen saa jeg klart en Delfin forfølge den flyvende Fisk, og i samme Øjeblik, den kom ned i Vandet igen, blev den slugt. Det gik op for mig, at Sangen, der fortæller om Flyvefisken, der leger, er lutter Poesi og intet andet, for hver Gang, Flyvefisken gaar paa Vingerne, er det Spørgsmaal paa Liv og Død.

Paa den tredivte Dag ude fra Colombo fik vi Arabien i Sigte. Jeg raabte Nyheden til Milton og Peter, men de svarede bare: „Ja, naar du siger det,“ og vendte sig om paa den anden Side og faldt i Søvn igen. Og det skønt Milton senere fortalte mig, at Peter havde opgivet Haabet og troede, at vi aldrig vilde naa Land igen efter de første tre Uger til Søs.

Det var en ugæstfri Kyst at se til, og de Indfødte



— Kamelkaravane paa den arabiske Kyst.

havde et ikke alt for godt Rygte. Ud for Ainal Jowari kunde vi se halvfjerdsindstyve Hytter gemme sig mellem jowari Træerne og Dadelpalmerne, og jeg var glad ved, at der var tre miles blaat Vand mellem os og Land, for Sejladsvejledningerne oplyser: „Adskillige Skibe er forlist her og blevet udplyndret af de Indfødte.“

Ved Daggry den følgende Morgen fik vi den udslukte Vulkan ved Aden i Sigte. De vilde, forrevne Tinder og Spidser mindede mig om Bora Bora, hvor jeg først mødte Timi, men der var ingen Kokuspalmer omkring Foden af dette Bjerg og heller ingen andre Tegn paa Vegetation.

Det første af Interesse, jeg saa, da jeg kom i Land, var en Kamelkaravane. De klodsede Dyr spyttede og gryntede, idet de slingrede afsted paa deres særlige Maade hen ad Vejen, og de frembragte omtrent lige saa megen Støj som en af Lord Nuffields første Automobiles. Der er et gammelt Ord, der siger, at da Herren skabte Jorden, Himlen, Havet og saa befolkede Landene med Dyr, ventede han med Kamelen til allersidst. Den blev fremstillet af Resterne.

Vi havde ikke bevæget os ret langt, før vi var omringet af Arabere, der vilde have Job om Bord i Skibet. Med en snavset Samling Referencer var de allesammen ivrige efter at tjene et Par Rupee. I Virkeligheden udviser de langt mere Energi for at op-søge Arbejdet, end de gør i selve Jobbet. Da Milton ikke var skabt til at arbejde til Vejrs i „Idle Hour“s Rigning, og i hvert Tilfælde var paa Ferietuf, hyrede vi en Araber ved Navn Gabriel til det Job. Med sine flagrende hvide Klæder, der hist og her var overstænket med Tobakssauce, saa denne magre Fyr mærkværdig ud, naar han arbejdede oppe i Rigningen.

Jeg fik min Post paa det amerikanske Konsulat — altid en Spænding efter en lang Tur til Søs. Der var et Brev fra Martin Johnson fra New York. De kan forestille Dem, det Chok jeg fik ved at læse om hans pludselige Død i en Avis, der ligeledes var sendt mig. Han havde holdt Foredrag i en By og sagt til Forsamlingen: „Naar jeg jagede Sturvildt i Centralafrika, var jeg sikrere, end naar jeg bevæger mig gennem en travl amerikansk By.“ Den næste Aften, da han var paa Vej i Aeroplan for at holde Foredrag i en anden By, styrtede Maskinen ned, og han blev dræbt.

Han var en af de bedste Mænd, jeg nogensinde havde Æren af at kende. Først Timi — saa Martin Johnson! Til Tider er det svært at tro paa, at Tingene sker til det bedste.

Vi satte „Idle Hour“ paa Land ved Siden af Lods Kajen og gav Underskroget et Overtræk af Kobberfarve. Heldigvis var der saa stor Forskel paa Høj- og Lavvande, at det ogsaa var os muligt at male hele Kølen.

En Luksusautomobil kørte frem paa Kajen, og en ulasteligt klædt Araber steg ud og hilste paa mig. Det var Muhammed Farar, Adens førende arabiske

Købmand, og han tilbød os at benytte hans Hus i Byen under Resten af vort Ophold. Jeg kunde først ikke forstaa denne særlige Imødekommenhed, men senere fandt jeg ud af, at han havde hørt, hvorledes Muhammedanere paa Ceylon havde modtaget os, og han fulgte sine Trosfællers Fremgangsmaade. I hvert Fald var det en yderst velkommen Invitation, for det var afgjort ubehageligt at bo om Bord i „Idle Hour“ saa længe den blev malet og sat i Stand.

Vor Vært tog os med ud for at se nogle vældige Tanke, som var opdaget i 1861. Legenden fortæller, at de blev brugt, da Dronningen af Saba boede i Nærheden af Aden. Administrationen har restaureret en Mængde af dem, og alle Tankene rummer over 200,000,000 Gallons Vand.

Jeg antager, at da Dronningen af Saba gjorde dette Land til sit Hjem, maa Klimaet have været anderledes. I Dag findes der ikke saa meget som et Græsstraa, der ikke er vokset i importeret Jord.

XXIII Kapitel.

Gennem Røde Havet.

Den Aften vi afsejlede, saa vi to Kamelkaravaner begive sig ud tværs over Ørkenen. Idet de passerede i en enkelt Række ud gennem Porten, tegnede hvert enkelt Dyr sin sorte Silhuet mod Solnedgangen. Vi stod og iagttog dem, indtil de forsvandt i den frem-brydende Nats Mørke mellem Ørkenens nøgne Sandhøje.

Vi tog afsted kort efter, men ad Søvejen; og idet jeg overtog Roret og vi drev fremad med den to Knobs Strøm, tænkte jeg paa Kameltoget, der ligeledes bevægede sig fremad gennem Mørket.

Ved Daggry tonede de høje, flade Taffelbjerge lige Nord for Djibuti i Fransk Somaliland frem paa vor bagbords Bov.

Kun for seksogtredive Timer havde vi gunstig Vind, og saa svingede Brisen rundt til stik imod, og vi begyndte vor langsommelige Sejlads mod Suez. Vi var godt ude midt i Røde Havet, og det var min Hensigt at forblive der saa længe, jeg kunde, skønt det paa visse Punkter ikke var til min Fordel. For det første betød det, at vi befandt os midt i Dampskibsruten og maatte holde skarpt Udkig hele Natten. Og de smaa korte Søer kastede os ogsaa tilbage — ofte mere mod Læ end fremover.

Men at nærme sig Kysten enten paa den afrikanske eller den arabiske Side er forbundet med virkelig Fare, for undersøiske Skær strækker sig tyve til femogtyve miles ud fra Kysten, og mange af dem er ikke kortlagt. Paa den arabiske Side kommer her til yderligere Vanskeligheder.

En Lods i Aden fortalte mig, at han havde været Skipper paa en Kystdamper langs Kysten af Yemen, og arabiske Købmænd i de Havne, han anløb, forsynede ham altid med en Livgarde paa fire bevæbnede Mænd til at eskortere ham overalt, hvor han gik, naar han var i Land. Da de var interesseret i, at

deres Varer naaede sikkert frem, ansaa de det for raadeligt, at han ikke kom noget til. Dette hentyder klart til Forholdene saavel som den Kendsgerning, at man ikke finder en eneste Europæer i nogen Havn paa den Kyst, langs hvilken vi sejlede.

Min Ven fortalte mig, at han i et Tilfælde var i Khor Ghuleifaka, som vi havde tværs tredie Dag ude. Nogle Arabere kom ind fra Bjergene og fortalte Købmanden, som min Ven sad sammen med, at de havde haft lidt Ballade paa Vejen ud til Kysten. Som for at understrege sin Meddelelse, slængte Anføreren en Sæk, som han bar, paa Gulvet — og ud trillede fire Menneskehoveder.

Ja, alt taget i Betragtning, saa var jeg glad ved, at vi var godt ude fra Kysten, da Solen sank over den vestlige Horisont.

Vinden svandt helt bort, og Havet glattedes ud, og idet jeg erindrede mig Robinsons Raad, startede jeg Hjælpemotoren for at benytte mig af Vindstillet. Pludselig bemærkede jeg en stærk Petroleumsstank fra Kahytten, og da jeg gik derned, opdagede jeg en Læk i en af Tankene. Jeg erindrede, at en amerikansk Yacht var brændt op i Røde Havet kun fire Aar forud, og vi stoppede øjeblikkelig Motoren. Tilbage var Problemet at finde og stoppe Lækagen eller tømme Tanken og kaste den kostbare Vædske over Bord — for jeg havde ikke nogen Reservebeholder.

Jeg fandt godt nok Lækagen, men hvorledes stoppe den? Nu havde min amerikansk Ven i Colombo, Dr. Atkin Smith, givet mig adskillige Ruller Gummi. Jeg fik den Idé at anbringe noget godt gennemtygget Gummi over Hullet i Tanken — og til min Overraskelse arbejdede det. Lækagen var stoppet, og vi startede atter Hjælpemotoren og fortsatte vor Kurs mod Suez.

I Løbet af den følgende Eftermiddag kom vi frem til en lille Ø, der overhovedet ikke var afsat paa mit otteogfirs Aar gamle Søkort, og vi ankrede op nær inde ved Kysten. Vi besluttede at gaa i Land, men var dette nemt nok for Peter og mig, saa var det betydeligt vanskeligere for Milton. Han havde ganske vist tabt over fjorten Pund under Sejlsiden over det indiske Ocean, men selv derefter havde han ikke rigtig Mod til at betro sig til min 95 Punds Jolle. Han overvejede at svømme i Land, men netop i det Øjeblik opdagede han en vældig Pigrokke, der boltrede sin store Krop over Vandoverfladen, og han mistede øjeblikkelig Lysten til at svømme. Jeg tilbød at dække ham med min Pistol i Tilfælde af, at Rokken skulde angribe ham, men det syntes ikke at tiltale ham.

Vi skød et Par Skud efter den gigantiske Fisk, og skønt det ikke syntes at berøre den, forsvandt den dog snart. Men Milton syntes nu fuldstændig at have mistet Lysten til at svømme, og tilsidst gik vi alle tre i Jollen og roede sikkert i Land. Vor samlede Vægt var 570 Pund, og det gav os et Fribord paa kun to Tommer.

Mens vi spadserede rundt paa Øen, samlede vi et

Par Fugle, hvilket bragte os lidt Afveksling i Kosten.

Det begyndte at blæse igen, og idet vi sejlede afsted med Motor og Sejl, gjorde vi vort bedste for at udnytte den stadig tiltagende Nordvester, der strøg ned ad Røde Havet. Det var et langsomt, vaadt Arbejde, for Søerne voksede for hver Time. Vi sejlede saa langt, som vi turde, over under den afrikanske Kyst og vendte saa og løb over til de yderligt liggende Rev, der kanter Arabien. Og efter at have tilbagelagt 150 miles, vilde vi finde, at vi kun var naaet ti miles fremad mod vort Maal. Vi kom tilbage og sigtede de samme Bjerge, vi før havde set. Det var ikke opmuntrende.

Efter fjorten Dage med dette frygtelig monotone Arbejde, opdagede jeg, at vi i Virkeligheden mistede Terræn. Den kraftige Vind og de korte, rappe Søer, der væltede ned midt gennem Røde Havet, var faktisk ved at føre os tilbage mod Aden, og jeg besluttede, at det var høje Tid, at vi søgte ind i Læ og afventede, at Nordvestenstormen skulde aftage.

Kort før Solnedgang krydsede vi ind mellem en Mængde Skær og Rev tæt under den arabiske Kyst. De fleste af dem var under Vandet, men oppe fra Masten kunde jeg se Skumpletter over Skær paa seksogtyve forskellige Steder paa een Gang. Vi befandt os i det mest farefulde Farvand, jeg nogensinde havde mødt.

Natten faldt paa, og vi havde meget lidt Tid til at tage vor Beslutning. Oppe fra Masten kunde jeg se en lille Bugt i den ørkenagtige Kystlinie, og vi sejlede derhen. Det var vor eneste Chance, for det vilde have været Selvmord at stævne ud til Søs igen gennem det Netværk af undersøiske Skær, der strakte sig ti til femten miles ud til Søs.

Da vi kom nærmere til vort Maal, bjergede vi alle Sejl og forsøgte at kaste Anker netop klar af Bugten og i Læ af det luv Rev, men det blæste for stærkt, og vort Anker slæbte. Vi gjorde endnu et Forsøg med samme Resultat, saa blev vi enige om, at det eneste, der var at gøre, var at fortsætte tæt ind under Kysten ad en smal, snoende Kanal, der løb ud og ind mellem Koralskærene. Fortsættes.

United States Maritime Commission har for kort Tid siden bestilt 12 C-5-Fragtbaade, hvoraf 8 skal bygges af Værfter paa Pacifik-Kysten og 4 paa et Værft paa U. S. A.'s Sydøstkyst, antagelig hos „Ingalls Shipbuilding Corp.“ Birmingham, Alabama. Den samlede Byggesum andrager 35,7 Millioner Dollars.

Abonnement paa »Vikingen«

Vikingsens Læsere erindres om Bladets Abonnementspris: Kr. 4.00 pr. Kvartal — Abonnement kan tegnes paa Vikingsens Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse

Raastoffernes Roman.

(Fortsat fra Side 4.)

Politisk Magtfaktor.

For 30 Aar siden kom 99,7 Procent af hele Produktionen fra Brasilien. I 1913 havde England erobret 45 Procent for sig. Aaret 1922 viste, at en Trediedel af Verdensproduktionen stammede fra hollandske og engelske Plantager i Indien. Et verdensbeherskende Raastof var altsaa paany hovedsagelig kommet i Eng-lændernes Hænder.

Verdenskrigen medførte ogsaa paa dette Omraade en Krise. Efter at Priserne i Krigens Aar var steget enormt, faldt de pludselig, og den engelske Regering saa sig tvunget til at gribe ind. Den udstedte Forordninger, hvorefter Produktionen skulde holdes indenfor visse Grænser, og lod saa efterhaanden Priserne stige paany. Den tidligere Koloniminister Winston Churchill var af den Mening, at Gummien kunde bruges til at betale Krigsgælden til Amerika med, idet Amerika efterhaanden var blevet den største Raagummikonsument. Men saa let gik det ikke. Den amerikanske Industri havde vidst at hjælpe sig og havde for det første optaget „Regenereringen“, det vil sige Genskabelsen af den brugte Gummi og derigennem forringet Importbehovet stærkt, for det andet selv anlagt Plantager. Det blev til en hel Gummikrig mellem England og Amerika, og den varede flere Aar. Ogsaa andre Lande deltog deri og vilde drage Nytte af den engelske Gummipolitik. Holland forøgede sin Produktion, og i de tyske Laboratorier kastede Videnskabsmændene sig over Fremstillingen af Kunstgummi.

England kunde ikke fortsætte sin Politik med Hensyn til Gummipriserne i mere end otte Aar. Priserne begyndte at falde, og snart dalede de i uhørt Tempo.

I 1925 kostede et halvt Kilo Raagummi 1 Dollar 23 Cent, tre Aar efter var denne Pris gaaet ned til 18 Cent, og i 1932 endogsaa til 2 Cent. Selvfølgelig var det ikke det endelige Udfald, og i Dag er Priserne voldsomt stigende.

England bevarede trods alt sin førende Stilling. Det har den Dag i Dag 65 Procent af Verdensproduktionen til Disposition og kan derfor dirigere Verdensmarkedet. De andre 35 Procent falder paa Siam, Indokina, Brasilien og Afrika, hvor Amerikanerne bl. a. har betydelige Plantager i Liberia.

Syntetisk Gummi.

Kunst-Gummi er et Produkt, der blev opfundet af den tyske Kemiker, Professor Fritz Hoffmann ved Universitetet i Breslau. Syntetisk Gummi, der fremstilles af Kul og Kalk, produceres nu under Krigen i ret betydelige Mængder i Tyskland. Ud fra et teknisk Synspunkt er det Naturproduktet overlegent og modstandskraftigere overfor Hede, ligesom hverken Olie eller Benzin paavirker det. Men det er meget, meget dyrt. Fremstillingsomkostningerne overgaar langt den højeste Pris paa Raagummi i 1925. Det nytter ikke — man kan ikke konkurrere med Naturen, med Træerne, siger selv de tyske Videnskabsmænd.

Saaledes oplever Gummien i Dag en ny Konjunktur, for Krigen har Brug for uanede Mængder heraf. Mr. Firestone har maaske alligevel ikke overdrevet saa meget, da han sagde, at Gummi er et af de vigtigste Produkter indenfor den moderne Tilværelse, og i Krigstider stiger denne Betydning yderligere. Det er maaske ikke det vigtigste Krigsmateriale, men det er uundværligt. Det indrømmer man i Dag fra begge Sider.

Fortsættes.



Islandsk Fiskekutter forsynet med 90 HK „Alpha“ Dieselmotor.

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Februar 1941



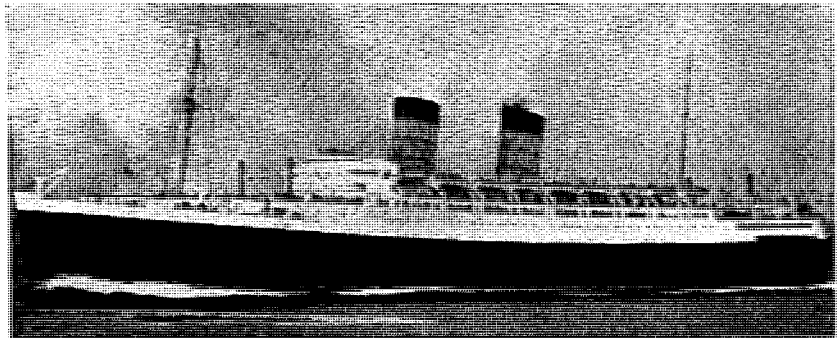
Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Actiø, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bea
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Holmdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Iyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankhaase og Linieredert
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Præmox, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerebe
 D/S Samsø
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitlers Bjergnings-Entreprise
 Svitlers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Reederaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Skibsbygning i $\frac{1}{3}$ Aarhundrede

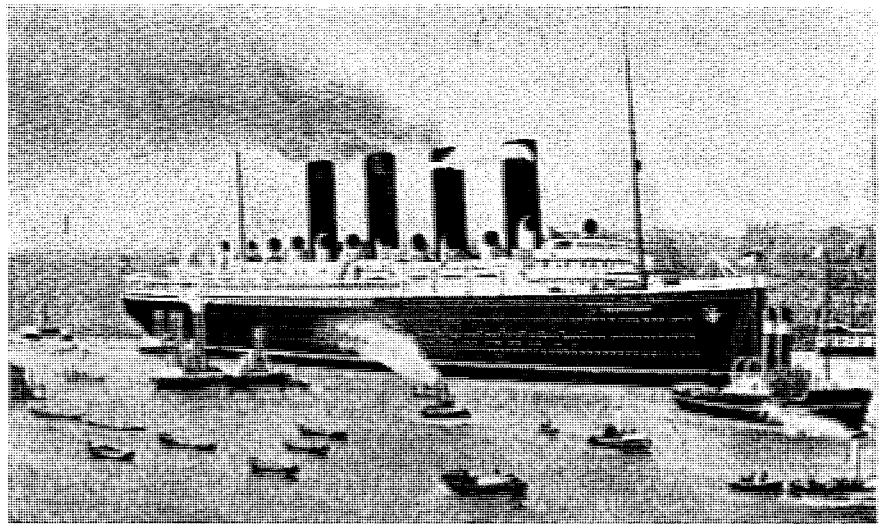
„Mauretania“ i 1906 og 1939

Der findes Skibsnavne, som alle endda vil straale med en særlig kender. Vi kan nævne i Flæng: Glans. Ja, Cunard-White-Star Linien har allerede nu for at for-



Mauretania II.

May Flower, Clermont, Great Eastern og Dreadnought, for ogsaa at tage et Krigsskib med. Ogsaa „Mauretania“ vil til sene Tider være et Navn, som i Skibsfartens Historie hindre, at en eller anden ussel Slæbebaad skulde gaa hen og pyn- te sig med det, givet det videre til en Nybygning af omtrent samme Størrelse, men af et mere moderne

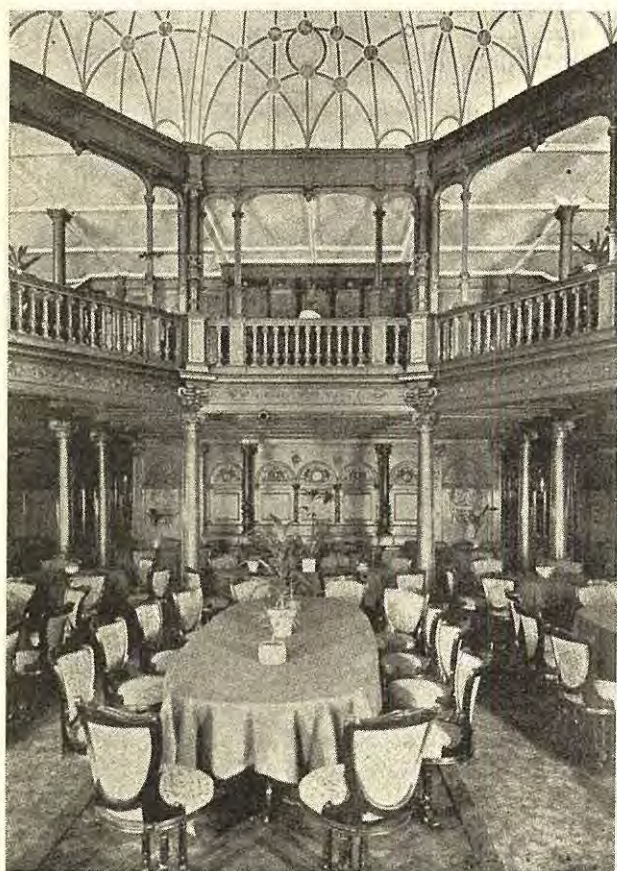


Mauretania I.

Udseende. — Der er flere Grunde til, at det gamle „Mauretania“ fik saa stor Berømmelse. Det var for det første det største Skib, der var bygget siden „Great Eastern“ i 1858. I næsten 50 Aar holdt Scott Russel's Rekord. Med sin Længde paa 207 m, et Deplacement paa 27,000 Tons og en Tonnage paa 24,560 Tons Brutto havde det i alle disse Aar været det største Skib, der var set. Saa kom den 20. September 1906 „Mauretania“ i Vandet. Det var 251,6 m langt, havde et Deplacement paa 44,640 Tons og en Brutto-Tonnage paa 51,958 og dermed det største Skib, der indtil da var bygget. For det andet var dets Maskineri ikke alene næsten dobbelt saa kraftigt, som det indtil da største med 70,000 IHK. mod „Kronprinses-



Kahytsklasse Spisesalon. M II.



1. Klasses Spisesalon. M I.

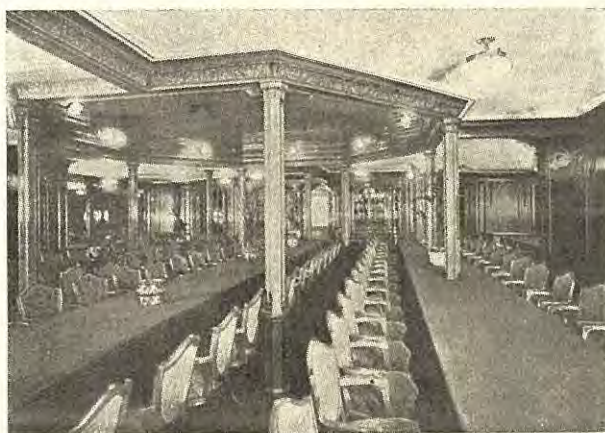
sin Cecilie's 58,000 IHK, men for det tredie var Maskineriet for første Gang i saa stort et Skib Turbiner. Med det stærke Maskineri fulgte ogsaa den store Fart. I 1909 erobrede „Mauretania“ „Atlantehavets blaa Baand“ med en Gennemsnitsfart paa 26,06 Knob. Efter sin Modernisering — bl. a. Kedlernes Forandring til Oliefyring — satte „Mauretania“ i 1928 sin egen Rekord op til 27,22 Knob. Først i 1929 blev den slaaet af „Bremen“, der løb over Dammen med 27,85 Knob. I de hundrede Aar, man har talt om „det blaa Baand“, har intet andet Skib haft det i 20 Aar. Som man vil se, var Skibet i mange Henseender et Rekordskib. Intet Under, at Navnet med særlig Klang

vil blive staaende i Skibsbygningens og Skibsfartens Historie.

Det nye „Mauretania“ bliver i alle Henseender en værdig Efterfølger af det første, undtagen i én. Det faar kun et Maskinanlæg af „moderat“ Størrelse, konstrueret til at give det en Fart paa 22 Knob. Der bliver altsaa ikke Tale om Rekordjageri. Længden er 255 m, Bredden 27,32 m, Højden fra Køl til Top af Overbygningen 54 m, Dybgangen 9,4 m. Tonnagen er mellem 55,000 og 54,000 Brutto Tons.

Skroget har et moderne Udseende uden, dog at være „strømlinieformet“ eller paa anden Maade ultramoderne. Stævnen er noget fremfaldende og runder mere og mere, jo højere den naar op over Vandet. Hækken er en Krydserhæk. Der findes ingen Bak, men Hoveddækket, som ogsaa danner Baksdækket, har et særlig stort Spring, hvilket i Forbindelse med det stærkt udfaldende Forskib vil gøre det muligt at holde Farten i næsten al Slags Søgang.

Skroget er bygget af stor Styrke under Anvendelse af en Del elektrisk Svejsning. Efter de moderne Metoder er mange af de indbyggede Dele af en god Størrelse. Saaledes er mange af Klædningspladerne 9×2 m og vejer indtil 5,5 Tons. Vandets Modstand er formindsket ved at udfylde alle skarpe Vinkler ved Naadder og Støde med en Komposition, som har vist sig egnet til at blive siddende selv i



2. Klasses Spisesalon. M I.

haardt Vejr, og som f. Eks. har været brugt til „Queen Mary“. Roret er et strømlinieformet Balanceror og vejer 90 Tons. Styremekanismen er anbragt lige over det og er elektro-hydraulisk. Normalt styres der gennem Telemotor fra Broen, men et mekanisk Styreapparat er anbragt lige oven over. Der er 5 Bovankre, hver med en Vægt paa ca. 10 Tons og med 350 Favne 90 mm Kæde. Ankrene sidder i Lommer i Klædningen, saa der ikke er noget, der kan fiske.

Indvendig er Skroget i Inderbunden delt i 37 vandtætte Rum, som bruges til at føre Ferskvand, Olie eller Ballast. Ved 15 vandtætte tværskibs Skodder er Skroget delt saaledes, at Skibet bevarer sin Flydevne, selv om 2 vilkaarlige Rum er i fri Forbindelse med Søen. De vandtætte Døre under Skoddækket bevæges efter Stone's System ved hydraulisk Kraft. De kan lukkes fra Broen i Løbet af 60 Sekunder.

Der er 10 Dæk fra det underste Banjerdæk til Sportsdækket. Fra Banjerdækket benævnes de nedefra E- til A-Dæk. Derefter kommer Promenadedæk, Soldæk og Sportsdæk.

Opbygningerne paa en Passagerdamper som „Mauretania“ spiller en stor Rolle, ikke blot fordi deres Profil har saa stor Indflydelse paa Skibets Udseende, men ogsaa fordi de er af væsentlig Betydning for Passagerapteringens Indretning. Opbygningerne er store, men i Forhold til Skibets Længde aldeles ikke dominerende, bl. a. ogsaa fordi de aftager terrasseformigt mod Skibets Ender. Strømlinieform er kun anvendt i ringe Omfang, da Erfaringerne viser, at det medfører mange Ubehageligheder for Passagererne, hvilket man overalt omhyggeligt har undgaaet. Sportsdækket naar fra Broen til Agtermasten og er helt frit med Undtagelse af Skorstenene og enkelte Luftrør.

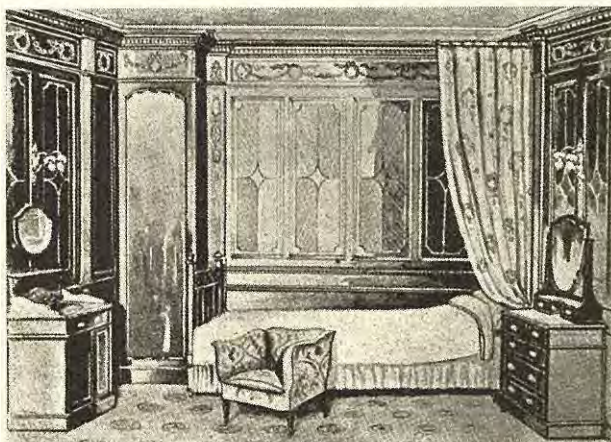
Skorstenene er af store Dimensioner. De er udført af en Aluminiumlegering for at spare Vægt og konstrueret saaledes, at de ikke behøver hverken Stag eller Barduner. Deres Tværnsnit er ellipseformet med Akser 7,3 og 10,4 m. De er forsynet med Støvsamler for at forhindre det i at falde paa Dækket.

Der findes 24 Redningsbaade, der hver rummer 99 Personer. Deraf er 18 anbragt i Patentdavid i Borde paa Sportsdækket, medens 6 staar agter under Kvadrantdavid. Alle Baade har dobbelt Diagonalklædning af Teak. To af dem har kraftige Motorer og er forsynet med tradløs Telegraf, medens 14 har Thornycroft Dieselmotorer. Resten har kun Aarer.

Som i enhver moderne Atlanterhavs Passagerbaad er der taget alle mulige Forholdsregler mod Brandfaren. Ildbestandigt Materiale er anvendt i stor Udstrækning, medens alt Træværk er imprægneret med en særlig Maling, der er modstandsdygtig mod Ild. De elektriske Kabler er omhyggelig isoleret, og al Ventilation og Opvarmning kan afbrydes fra Broen, saaledes at al Tilgang af frisk Luft standses i den Afdeling, hvor der er Ild. Lux-Richaudio Branddetektor er installeret, og de Rum, hvor Ild lettest opstaar,



Turistklassens Spisesalon. M II.



Luksus Kahyt. M I.



Luksus Kahyt. M II.

kan fyldes med Kulsyre. Til Maskin- og Kedelrum er der Skumslukningsapparat, der kan levere 3000 l Skum pr. Minut fra hver Stuts. Desuden findes der

Ekstinktører overalt i Skibet. I Biograf-Operatørrummene er en særlig Installation, der ved Udbrydning af Ild automatisk standser Motoren, slukker Projektørlyset og fylder Rummet med Kulsyre. Et stort Antal Højttalere gør det muligt fra Broen at udstede



2. Klasses Kammer. M I.

Ordre i Nødtilfælde, saa Kaptajnen kan bevare Herredømmet over Situationen.

Radioinstallationen er af mest moderne Udførelse og inkluderer Radiopejler og Kortbølgetelefon, som kan benyttes til Forbindelse med Land paa hele Turen.

Desuden findes Ekkolod, 5 Magnetkompasser, Gyroskopkompas. En kraftig Projektør staar oven paa Styrehuset.

Fremdrivningsmaskineriet er konstrueret til at give Skibet en Gennemsnitshastighed til Søs af 22 Knob med en god Økonomi, men Farten kan presses højere op, hvis det ønskes, saa „Mauretania“ kan være Afløsningsskib paa Selskabets Hovedrute Southampton—New York. Der findes 2 Manganbronzeskruer med ca. 6 m Diameter og en Vægt paa 24 Tons.

Hovedmaskineriet bestaar af 2 Sæt Parsons Turbiner, hvert med en Højtryks-, en Mellemtryks- og en Lavtryksturbine. To Stødturbiner tjener som Bakturbiner. Heraf er Højtryksturbinen anbragt i Mellemtryk-Frem-Turbinens Hus og Lavtryks-Bak-i-Lavtryks-Frem-Turbinens Hus.

Kedelanlægget bestaar af 2 Yarrow Vandrørskedler, „Admiralty Type“ paa forreste og 4 paa agterste Fyrplads. Arbejdsstrykket er ca. 50 kg/cm², og Dampen overhedes til 370°. Hedeflader er 1000 m², og den normale Ydelse 31 Tons Damp pr. Time. Hver Kedel er forsynet med 5 Oliebrændere af Wallsend-Howden Trykssystemet. De er konstrueret til at brænde Olier af de forskellige Typer, som man kan ønske at anvende under Hensyn til Prisen. Den kunstige Træk er efter Systemet lukkede Fyrpladser med 6 elektrisk drevne Blæsere, hver med en Motor paa 100 HK.

Hjælpe-maskineriet er i et saadant Skib meget

stort, idet ikke blot Skibets Maskineri, men ogsaa Hoteldriften kræver Betjening af meget forskellig Art.

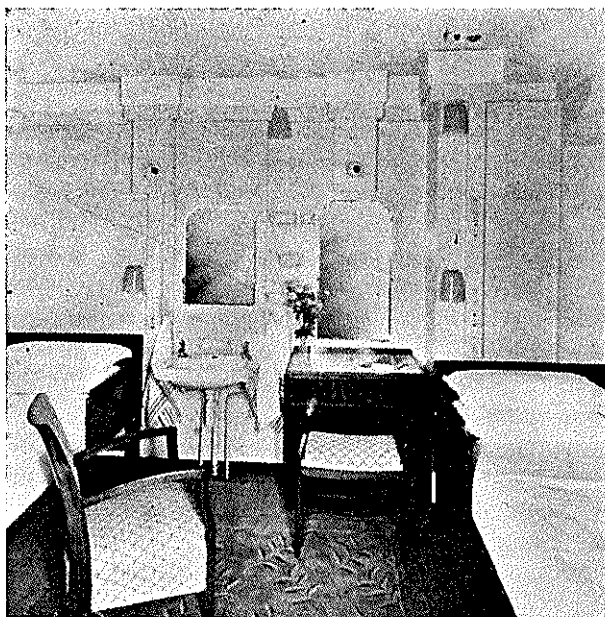
4 gearede Turbo-Dynamoer, hver paa 800 kW., sørger for den elektriske Strøm. Generatorerne er kompondviklede og giver Strøm med 225 V. Spænding. Nødsættet bestaar af en 140 BHK. Dieselmotor med en tilkøbet 75 kW. Generator. Et 220 V. Akkumulatorbatteri kan levere Nødbelysning og -strøm i 30 Minutter.

Det store Publikum er vel mest interesseret i Skibet som et flydende Hotel med Plads for 1400—1500 Passagerer paa tre Klasser: Kahyts-, Turist- og Tredie Klasse. For at sammenligne den Komfort, der bydes nu til Dags, med hvad der var brugeligt for 50 Aar siden, skal lige nævnes, at et Skib, der kun var en Fjerdedel af „Mauretania“ i Størrelse, da medførte mellem 50 og 100 pCt. flere Passagerer. Selv om Skibet ikke er en Luksusdamper som de største Atlanterhavsdampere, saa byder det dog alt, hvad moderne Teknik kan frembringe paa dette Omraade.

Ventilationssystemet er konstrueret, saa al Støj undgaas, og strækker sig gennem alle beboede Rum. I den kolde Aarstid kan Luften opvarmes. Desuden kan de fleste Fællesrum paa Kahyts- og Turistklassen forsynes med konditioneret Luft. Køleanlægget er det største, der er installeret i Selskabets Skibe.

Kabyskomfurerne er alle elektriske, men ogsaa forsynet med dampopvarmede Specialapparater.

Paa Sportsdækket findes enkelte Luxus-Suiter. — Nedenunder paa Soldækket er der en hel Række Opholdsrum for Passagererne: Forrest er en Udsigts-salon med Bar, hvorfra der er Udsigt over Forskibet. Det vilde føre for langt at gennemgaa alle de forskellige Rum til Passagerernes Brug, vi skal blot nævne: Den store Hall paa Kahytsklassen kan bruges som Salon, Balsal og Biograf. Bibliotek, Legerum for Børn, Gymnastiksal, Svømmehal, Frisørsalon, Bu-



Turist Klasse, Kammer. M II.

tikker og alt, hvad der ønskes eller bydes, findes. Stilen bliver noget simplere, naar man kommer paa tredje Klasse, hvor der ogsaa er meget komfortabelt. Det kan saaledes nævnes, at der er et forholdsvis stort Antal Tosengskamre her.

Overføring af Last har stor Betydning for Skibets Økonomi, og denne Side af Driften har man ogsaa viet stor Opmærksomhed. Lastning og Losning kan foregaa saa hurtigt, at Havneopholdene ikke forlænges derved. Lastrummene er paa 11,000 m³, hvoraf 2,600 m³ er Kølelast. Der er ogsaa Plads til 70 Biler. De 5 Luger har fire 10 Tons og seks 5 Tons Bomme med elektriske Spil.

Skibet er bygget hos Cammel Laird & Compagny i Birkenhead og er det største, der er bygget i England — i denne Forbindelse regner Englænderne ikke Skotland og Nordirland med.

Det er meget interessant at sammenligne de 2 „Mauretania“, der hver før sig med 32 Aars Mellemløb er det ypperste, som paa det Tidspunkt kan frembringes. Vi lader vore Læsere selv dømme ved at bringe de tilsvarende Billeder sammen, idet M I er „Mauretania“ 1906 og M II „Mauretania“ 1939.

Husk at forny Deres Abonnement!

Pneumatisk Bølgebryder

Luft, der blæses ud under Vandoverfladen, har en bølgebrydende Virkning. Det kan man bl. a. se, naar en Dykker er nede, og Vandoverfladen bevæges af smaa Bølger. Der vil da være en rolig Plet, hvor Afgangsluften naar Overfladen. De første Forsøg paa en praktisk Udnyttelse af dette Fænomen udførtes i 1907 af Brasher. Det blev prøvet forskellige Steder, bl. a. i U.S.A. ved Bjergningsarbejder i aaben Sø. Der dannedes endda et Selskab, „Brasher Breakwater Compagny“, men derefter maa Sagen øjensynlig været gaet i Glemmebogen.

Man hører først igen om den i 1930, da Sovjet-Unionen begyndte praktiske Forsøg dermed i Wladivostok, i Machatsch Kala ved det kaspiske Hav og i Tuapse ved det sorte Hav. Senere har det videnskabelige Forskningsinstitut for Søtransport i Leningrad udført bemærkelsesværdige Forsøg i Sebastopol.

En pneumatisk Bølgebryder udføres paa følgende Maade: I Havet eller i Floden udlægges i en Dybde af 10 m et Rør, som paa hele sin Længde er forsynet med 4 mm Huller i en Afstand af 10 cm. Naar der tilføres Røret Trykluft, vil Luftblærer stige op fra Hullerne med en Hastighed af 1 m/Sek. og danner derved ligesom en Luftvæg, som bryder Bølgerne. Forsøget fandt Sted under en stærk Storm med Bølger af ca. 2 m's Højde, som ved Luftvæggen blev brudt og kun enkelte Øjeblikke efterlod Bølger paa 20—40 cm's Højde. Den praktiske Betydning af Forsøget synes stor, da man i Virkeligheden kan bryde Bølgegangen ved Hjælp af Trykluft i stor Udstrækning.

Man kan ogsaa anvende Fremgangsmaaden til om Vinteren at forhindre, at Skibe fryser inde. Naar man lægger et saadant Rør i en Dybde af 3—4 m omkring Skibet, saa vil Luften løfte de varme Vandlag op til Overfladen med tilstrækkelig Hastighed, saa der ikke kan danne sig Is. Paa denne Maade kan man beskytte Moler, Bølgebrydere o.l. mod Isens Ødelæggelser. Trykluftanlægget kan anbringes paa

et Skib eller som et selvstændigt Anlæg. I Oliehavne danner der sig altid et Benzinlag paa Vandoverfladen, som let kan tændes i Brand, f. Eks. ved en tankeøst bortkastet Tændstik. Hvis man omgiver det brændende Omraade med Rør og formindsker Omkredsen gradvis, kan Branden slukkes i Løbet af kort Tid. Til Bekæmpelse af Bølger, som dannes i det øverste Vandlag i Sluser, kan Systemet ogsaa anvendes.

Fremgangsmaaden er i alt Fald teknisk gennemførlig.

Rundt om har Sagen vakt Opsigt, og man har i Sverige afholdt Modelforsøg, der navnlig har tjent til Belysning af den økonomiske Side af Sagen. Man har fastslaaet, at Virkningsgraden aftager betydelig, jo fuldstændigere man søger at dæmpe Bølgerne. Det betaler sig altsaa ikke at dæmpe dem fuldstændigt, men mindre kan jo ogsaa gøre det. I Praksis kan man indskrænke sig til et bestemt Maal. Hullernes Afstand og Trykkets Størrelse blev ogsaa undersøgt i Forhold til Økonomien, og man kom derved til flere Erfaringssætninger. Hvis man lægger økonomiske Synspunkter til Grund, egner Fremgangsmaaden sig kun til særlige Tilfælde.

Deres

Bankforretninger



ordnes hurtigt og sikkert af vort Hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

33 Afdelinger i København og Omegn

54 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

Elektrisk Korrigerings-Arrangement

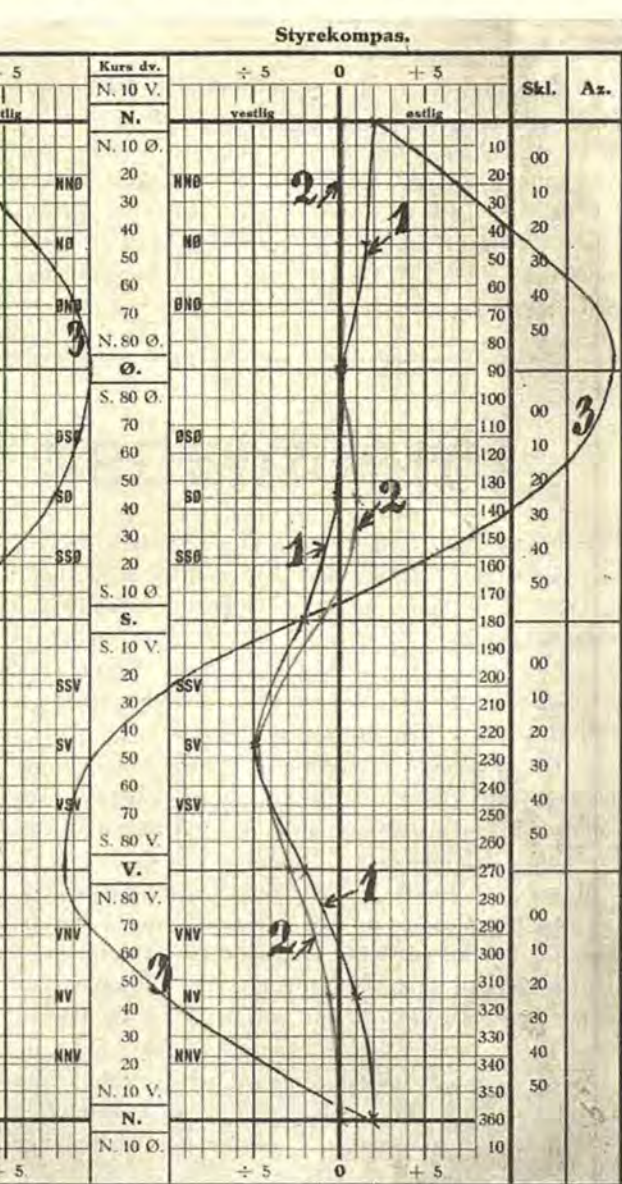
for Magnetkompasser i Skibe med Afmagnetiseringskabel

Som omtalt i en tidligere Artikel i „Vikingen“ om magnetiske Miner forsyner man Skibene med et Afmagnetiseringskabel, hvorigennem der ledes en Strøm, saaledes at Skibets Magnetfelt neutraliseres, og Minerne ikke bringes til Sprængning. Det gælder baade Krigs- og Handelskibe, der skal sejle i Farvande, hvor Udlægning af magnetiske Miner kan være sket. Alle danske Skibe, der sejler i vore hjemlige Farvande, har efterhaanden faaet Afmagnetiseringskabler, og man maa desværre regne med, at det bliver nødvendigt endnu længe efter Krigens Slutning at anvende dem, da det vil vare en Tid, før man med nogenlunde Sikkerhed kan sige, at alle Farvande er rensede for disse lumske Apparater.

Afmagnetiseringskablet paavirker imidlertid Skibets Magnetkompasser meget føleligt, navnlig i mindre Skibe, saaledes at Fejl paa 20—50° ikke er ualmindelig. For at ophæve eller i hvert Fald bringe denne Ulempe ned til et Minimum har Firmaet Iver C. Weilbach & Co. — Sølvner & Svarrer — anmeldt Patent paa en Korrigeringsanordning, som vi nedenstaaende bringer en Beskrivelse af.

Anordningen bestaar af en elektrisk Spole med et efter Forholdene passende Antal Vindinger (1000—5000), anbragt lodret paa Agterkant af Kompashuset (1) i Shuntforbindelse med Afmagnetiseringskablet omkring Skibet, Ledningerne er forsynet med vandtætte Forbindelser paa Nathuset (2) samt Ampèremeter og en Skydemodstand (4) i Bestiklukafet.

1. Skibets Kompasser korrigeres for Deviation uden Strøm paa Afmagnetiseringskablet paa almindelig Maade ved permanente Magneter og andre Korrigeringsmidler, og Deviationen bringes ned til et Minimum paa alle Kurser.

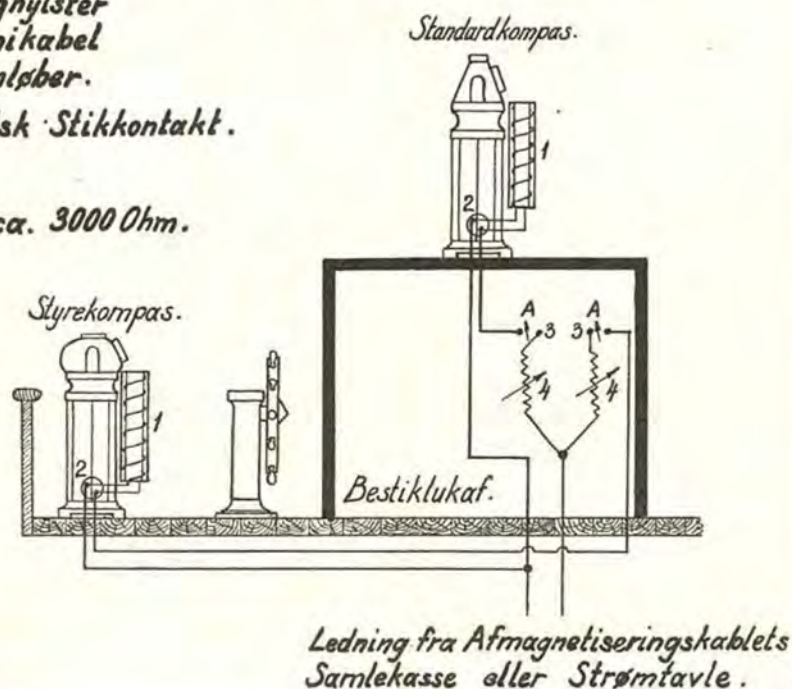


Deviationskurver for S/S Elie.

2. Derefter sættes Strøm til Afmagnetiseringskablet, og Skibet lægges paa misv. Øst eller Vest, idet Erfaringen har vist, at Virkningen er størst i Nærheden af disse Kurser. Deviationen viser sig som en Halvcirkeldeviation med Maximum paa Øst-Vest (Koefficienten B). Virkningen paa andre Kurser er minimal. Nu sluttes Strømmen til den elektriske Korrigeringsanordning, og ved Hjælp af Skydemodstanden reguleres Strømstyrken saaledes, at Deviationen f. Eks. paa Øst ophæves. Skibet lægges derefter paa Vest, og man vil da se, at Deviationen paa denne Kurs ogsaa er saa godt som ophævet. Hvis der er større Forskel paa Deviationen paa Øst og Vest, halveres denne Forskel ved Skydemodstanden. Deviationen paa de øvrige Kurser konstateres ved almindelig Omsvejning af Skibet.

Arrangement af Korrigerings Anordning til Kompasser i Skibe med Afmagnetiseringskabel.

1. Elek. Spole i Messinghylster med ca. 0,5m Gummikabel og Stikprop med Omløber.
2. Vandtæt koncentrisk Stikkontakt.
3. Ampèremeter.
4. Skydemodstand ca. 3000 Ohm.



Iver C. Weilbach & Co,
Sølv & Sværrer
Amaliegade 30. Tlf. 1027-5627

Denne elektriske Korrigeringsanordning sættes i Virksomhed, naar Strømmen sluttes til Afmagnetiseringskablet, og afbrydes, naar Strømmen til Kablet afbrydes. Enhver Variation i Strømstyrken vil ligeledes automatisk blive overført til Korrigeringsanordningen, saaledes at Deviationen forbliver konstant.

Ved Korrigeringsanordningens særlige Udførelse og ved dens Anbringelse vertikalt paa Kompashuset forbedres Krængningsmagneternes Virkning væsentligt, naar der er Strøm til Afmagnetiseringskablet.

Ved de svære elektriske Paavirkninger, Skibskroget udsættes for ved at Strøm sluttes og afbrydes i Afmagnetiseringskablet, bliver der en Del remanent Magnetisme tilbage, naar Strømmen afbrydes.

Da Meningen med den omtalte Korrigerings-Anordning er, at Skibets Kompasser skal vise nogenlunde ens, baade naar Strømmen til Kablet er sluttet og afbrudt, er det af Betydning, at man har Op-

mærksomheden henvendt herpaa. Hvorlænge den remanente Magnetisme vil holde sig, kan ikke paa Forhaand beregnes, og det kan kun anbefales at kontrollere Kompasserne hyppigt, navnlig naar Strømmen til Afmagnetiseringskablet afbrydes.

Som Eksempel viser vi Kurverne fra Kompaskorrigeringen om Bord i Dampskibsselskabet „Dania“s Dampner „Elie“, foretaget den 8. December 1940. Paa Hovedkompasset havde Spolen 2000 Vindinger, Strømstyrken var 1100 mA. De tilsvarende Tal var for Styrekompasset 3000 Vindinger og 120 mA.

Kurverne mærket 1 er Deviationskurverne uden Strøm paa Kabel og Spole, Kurverne 2 med Strøm paa Kabel og Spole og 3 med Strøm paa Kabel, men uden Strøm paa Spole.

Der er ingen Tvivl om, at Firmaet har løst dette for Navigationen saa vigtige Problem paa en lige saa elegant som effektiv Maade.



TEXACO



MARINE PRODUCTS

THE TEXAS COMPANY A/S

Amaliegade 35 • Telf. Central 16,816





B & W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI **KØBENHAVN . DANMARK**

Göta-Werken overtager Øresunds Værftet. Ejeren af Øresunds Værftet i Landskrona, Skandinaviska Banken, har overdraget samtlige Aktier til Göta-Werken. Ledelsen af Øresunds Værftet bliver paa de samme Hænder, og Virksomheden fortsætter uforandret. Den øjeblikkelige Ordremængde giver Arbejde for de beskæftigede 1000 Mand i 2 Aar.

25 Aar Svenska-Amerikalinjen. I December kunde den svenske Amerikalinie fejre sit 25 Aars Jubilæum. Den 11. December 1915 afsejlede Damperen „Stockholm“, som det nye Rederi havde købt af Holland—Amerika-Linien, fra Göteborg til New York og aabnede dermed den nye Rute. Skibet blev paa sin første Rejse opbragt af Englænderne og opholdt i Kirkwall i flere Dage.

I de 25 Aar har det svenske Rederi befordret 555,450 Passagerer, 287,591 mod Vest og 246,059 mod Øst. Paa Lysttur har der desuden været 86,400 Passagerer Göteborg—New York.

Rederiet ejer foruden en anselig Østersø-Fragttonnage 3 Passagerskibe til Atlanterhavsfart. Dertil kommer snart „Stockholm“, som er under Bygning i Italien.

Det norske Veritas 1939—40. Paa det 86. Aarsmøde i det norske Klassifikationsselskab afgav Direktør

Piense Beretning over Nybygningsvirksomheden i Norge i 1939 og en foreløbig Oversigt over Aaret 1940.

Det fremgaar af Aarsberetningen, at 1939 kendetegnes ved en livlig Byggerivirksomhed. For norsk Regning blev 70 Skibe paa 316,000 Brutto-Register-Tons færdigbygget, deraf 50 med 30,000 B.R.T. i Norge. I Aarets Løb blev 89 Skibe paa 522,150 B.R.T. bestilt for norsk Regning, deraf 49 paa 79,150 B.R.T. i Norge og 40 paa 245,000 B.R.T. i Udlandet. Desuden fik norske Værfter Ordre paa 9 Skibe med 11,500 B.R.T. fra Udlandet.

Byggeordrerne ved Aarsskiftet 1939—40 for Skibe til Norsk Veritas Klasse androg 97 Skibe paa ialt 560,000 B.R.T.

I Aaret 1940 herskede ogsaa en livlig Byggevirksomhed. I de første 5 Maaneder blev der færdigbygget 12 Skibe paa 42,000 B.R.T. til Selskabets Klasse, 17 Skibe ligeledes paa 42,000 blev givet i Ordre, og 99 Skibe paa tilsammen 546,000 B.R.T. blev givet i Ordre til Klassifikation i andre Selskaber. Med den yderligere Tilgang i 1940 var i Begyndelsen af November ialt 156 Skibe paa 567,000 B.R.T. under Bygning til det norske Veritas Klasse. Disse Tal er et Bevis paa, at Begivenhederne i Foraaret ikke har haft nogen skadelig Indflydelse paa Skibsbygningsvirksomheden, og at den Stilstand, som herskede efter d. 9. April, forlængst er udlignet.

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.

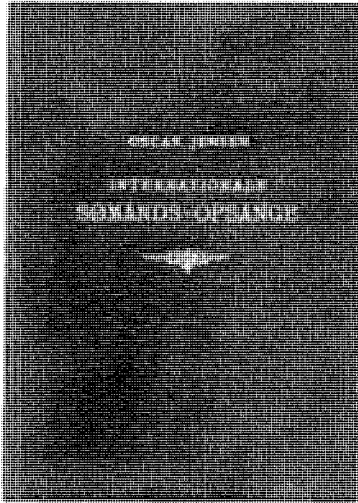
Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25x18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Faas hos

„VIKINGEN“s FORHANDLERE

eller paa

BLADETS EKSPEDITION

Central 9822

En Side i Bogen.

Gangspil-Chanties.

Gangspil-Chantien har ligesom Brødspil-Chantien to Solo-strofer og to Korstrofer; men efter sidste Korstrofe følger til- ligs et langt Refrain, som ogsaa synges af alle.

Samt for Brødspillet: Velkomende, begynder her ogsaa med Outward bound-Chanties.

Rio Grande I.

Allegretto.

Solo: Kor:

Solo: Kor:

Refrain:

50

Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Kr. 3.50 pr. Kvartal • 60 Øre pr. Nummer

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 • KØBENHAVN K. • CENTRAL 9822 • BYEN 8040



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Bangkok

Bombay
Calcutta
Canton
Capetown
Dairen
Durban
Hankow
Harbin

Egne Kontorer:

Hongkong
Johannesburg
Kuala Lumpur
Los Angeles
Madras
Penang
Port Elisabeth
Ragoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei



VIKINGEN

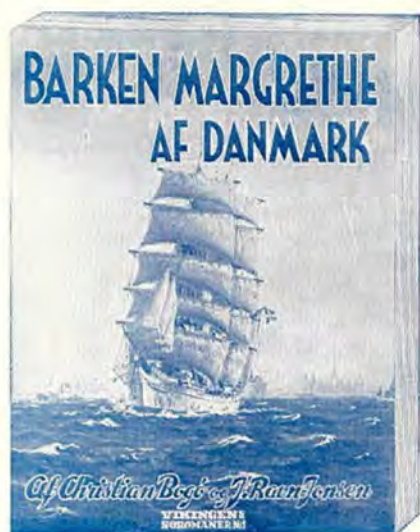
nr. 5
Marts
1941

EN
SKOV
SHOV
ED
FISKER

Maleri af
Arnesen



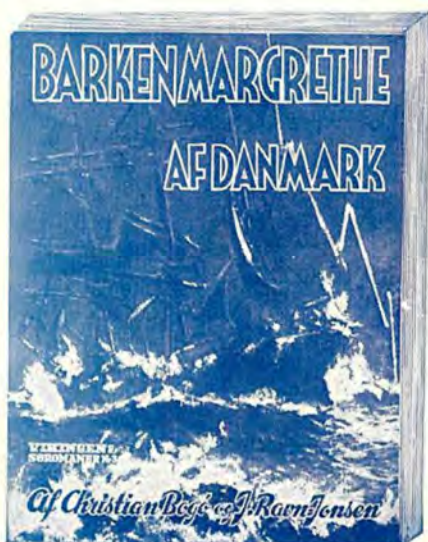
5 Øre



1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“ Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.

Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**

Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

Gang paa Gang er „Vikings“ 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 „Vikings“ 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

Ungdomserindringer

Jens Kusk Jensen

En dansk Sømands Livseventyr

Af Skibsfører *Otto Schou*

Jens Kusk Jensen fødtes den 8. Februar 1866, det er saaledes i Aar 75 Aar siden.

Han er Søn af Gaardejer Søren Jensen Kusk og Hustru Ane Kristine Sørensen af Vester Assels pr. Nykøbing Mors.

Han var runden af en djærv Bondeæt, hvor man med knokkelstærk Haand bjergede Udkommet af den jydsk Muld. — Flid, Nøjsomhed og Retsind var Hovedtrækkene i Hjemmet. — Det var en god Ballast at tage med ud i hans senere saaa omtumlede Liv.

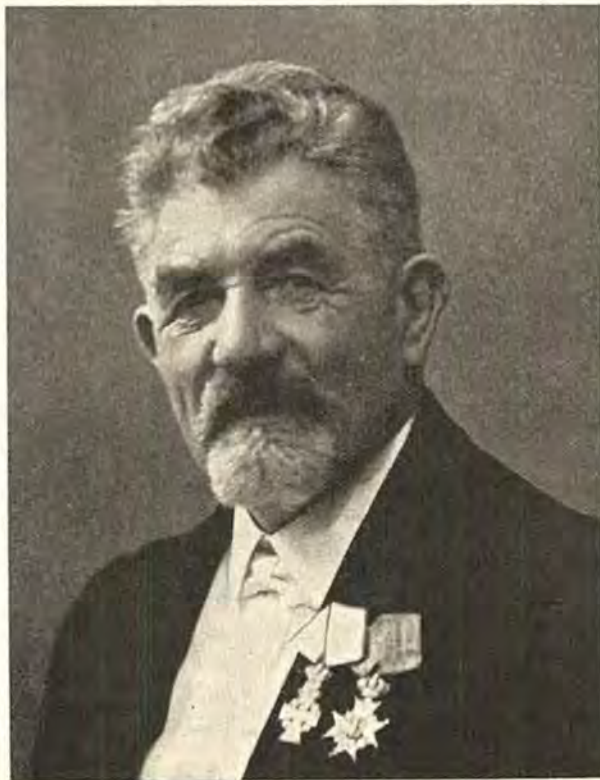
Skønt opvokset paa Landet — og uden egentlig Sømandsblod i sine Aarer blev han dog en Sømand, hvis Navn blev anset og skattet af Søens farende Folk — ja, langt udenfor Danmarks Grænser.

Hvorfor han blev Sømand? Ja, det vidste han ikke. engang jeg spurgte ham. — Maaske fordi jeg væltede i et Kar, jeg sejlede med i en af Gaardens Damme; der fik han sin første vaade Trøje, men det blev ikke den sidste.

Efter megen Familiediskussion, hvor en Farbror bemærkede: — Lad ham endelig stikke af, han kommer nok snart igen, fik han da i 1883 Lov til at søge en Hyre.

Det varede ikke længe, før der kom Bud fra Forhyringsagent Kastrup Petersen i Nykøbing, at nu var der et Skib, der søgte Kokkedreng.

Kusk J. vandrede paa sine Ben den 3 Mil lange



Jens Kusk Jensen

Vej til Nykøbing og blev forestillet for Skipper Poulsen paa Jagten „Karl“, men han rystede blot paa Hovedet. Han havde allerede antaget en anden. Jens vandrede atter hjem til Vester Assels.

Skipper Poulsen havde senere udtalt, han ikke vilde have ham, fordi han saa „dum ud“.

Foraaret kom, og i Maj Maaned kom der Bud, at nu var der for Alvor Hyre. Det lykkedes ham at blive antaget som Kok med Skonnernten „Skjold“ af Thisted, Kaptajn N. Hansen. — Hyren var 10 Kr. pr. Maaned.

Denne Hædersmand omtalte K. J. med den største Agtelse — hans store Retsind, gode Sømandsskab, og samtidig var han en slagfærdig Jyde — en udmærket

Læremester for Ungdommen. Hans Tjenestetid i „Skjold“ varede over 2 Aar, og „Skjold“ blev det første Skib, K. J. kom til at føre flere Aar derefter. „Skjold“ gik i Nord- og Østersøfart — Træløst fra Østersøen paa skotske Havne og Kul hjemover, og han tog mangen en drøj Dravat i den Tid.

Hans hurtig vaagnende Kærlighed til Søren fremgaar af en Dagbogs Optegnelser fra hans første Tid.

En Dag paa Rejse fra Falkenberg, overtog jeg Bedstemandens Vagt som Rorgænger. — Lasten var Props. — Det var et stolt Øjeblik, da jeg overtog Vagten første Gang. Vejret var godt, og Skibet vug-

gede blidt paa Vandet. Kunsten laa i at styre lige, saa Kompaskursen holdtes, og Kølvan­det blev ret som et Lys.

Da vi nærmede os Firth of Forth, udbød Bedstemanden: „Nu har vi „Bass Rocks Soldater“.“ Det var de store Maager, der begyndte at sværme om Skibet.

Endelig begyndte Skotlands Bjerge at tone over Synskredsen, først blaagraa, senere mørkebrune.

Tilslidst kom grønne Marker, Træer, Huse og Byer. En Mængde skotske Fiskefartøjer myldrede ud af Fjorden. Det kan nok være, mine Øjne blev store, da vi kom ind i Liethsfjorden, og da vi passerede Øen Bass Rocks stejle Klippemure.

„Naa, Kok!“ spurgte Kaptajnen gemytligt, „hvor høj tror Du saa Øen er?“

„Den er vel paa Højde med Kirketaarnet hjemme,“ svarede jeg.

Med en lille Latter cplyste han mig, at Bass Rocks lodrette Klipper var 350 Fod høje.

Efter godt 2 Aars Tjenestetid tog K. J. Afsked med Kaptajn Hansen og Skjold og mønstrede i Skonnerten „Harald“ af Holbæk, hvorfra han afmønstrede saaledes, at han naaede hjem til Juleaften 1885.

Det følgende Aar, 1886, brugte han til at læse til Styrmandseksamen, som han bestod med en pæn Karakter.

Derefter mødte han paa Orlogsværftet for at afgjøre sin Værnepligt og blev indkvarteret paa Fregatten „Dronning Marie“ og senere sendt paa Togt med Fregatten „Jylland“ til Ostindien; den havde Prins Carl om Bord.

Blandt Besætningen var en Del studerede Folk, og K. J. forsøgte ingen Lejlighed til at udvide sine Kundskaber hos dem.

Her præsenteredes han for de første Haandbøger i Sømandsskab, som han fandt for videnskabeligt affattede. — Her om Bord fostrede han sin første Tanke til sin senere „Haandbog i praktisk Sømandskab“.

I April 1887 kom „Jylland hjem, blev aftaklet, og Manskabet permitteredes.

Han rejste da til Hamborg og mønstrede som Matros i Briggen „Grimhilde“ af Fanø, Kaptajn „Mathiasen“.

Briggen lastede Stykgods i Hamborg og kompletterede i Bordeaux.

Han var saa uheldig at falde ned fra Riggingen under Arbejdet til Vejrs og forslog sig ret alvorligt. Under den paafølgende Rekonvalescenstid sad han op i Køjen og ridsede de første Tegninger og Udkast til sin senere „Haandbog“ i praktisk Sømandskab.

Han blev dog saa restitueret, at han kunde følge Skibet paa den lange Rejse rundt „Kap Horn“ til „Guajamas“ i Kaliforniabugten.

Paa denne Rejse blev hans Hænder angrebne under det vaade kolde Arbejde i Kap Horn Regionerne. Kaptajnen rystede bekymret paa Hovedet. — Koldbrand! sagde han, du mister dem begge!

Den lægekyndige og omsorgsfulde 1ste Styrmand, Hans Juncker Nielsen fra Varde, tog sig af ham, og takket være hans Kur og Pleje kom Hænderne sig.

Fra „Guajamas“ sejlede til „Salina Crux“ lastet med Mel. Der lastedes Farvetræ til Hamborg. Ankom der efter en hurtig Rejse paa 110 Dage tiltrods for, at man havde sejlet med en itubrækket og lasket Stormast.

Efter et Besøg i Vester Assels, hvor han erfarede, at hans Barndomshjem var nedbrændt, rejste han atter til Hamborg og gjorde denne Rejse som 2. Styrmand med „Grimhilde“.

Lastet med 425 Tons Stykgods, bl. a. Ammunition til tyske Krigsskibe stationeret i Stillehavet, forlod Briggen Hamborg d. 5. Juni 1888 og ankom til Sidney i Australien d. 7. Nov. — 129 Dages Rejse.

Fra Sidney fortsattes efter at have losset og kompletteret Lasten bl. a. med en Del levende Kvæg til „Matupi“ for der at udlosse og indtage en Last Kopra til Europa.

Om Opholdet paa dette vilde Sted skriver K. J. i sin Dagbog:

Der var kun 4—5 Hvide, 13 Kinesere og ca. 900 Indfødte, og de var ikke til at stole paa.

Medens vi laa der, dræbte de Indfødte alle Hvide paa en nærliggende Station.

Jordskælv og Vulkanudbrud havde vi flere Gange. Hvor vi laa lignede Bugten — som Messinas Havn — et gammelt Krater.

Den 18. Januar 1889 forlod „Matupi“, satte Kursen øst om New Zealand, rundt Kap Horn og naaede Cadix i Spanien efter 140 Dages Rejse. Skibet beordredes der til Marseille, hvor der lossedes og lastedes Oliekager til Harburg.

K. J. afmønstrede efter en lang Tjeneste og besluttede nu at gaa i andre Nationers Skibe for at lære mere Sprog.

Fortsættes.

Næste Gang begynder et interessant Afsnit af Kusk Jensens eventyrlige Ungdomsliv, et Liv med Strabasser og Farer, der vidner om en sejt Jydes Udholdenhed og Evner til Selvopholdelse.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36

Størke Leonard

III. af Osc. Knudsen.

DET var da ogsaa Pokker til Regn!“ mumlede Sivert Lund til sig selv, da han en Aften i Maj Maaned kom gaende fra Peder Madsens Gang gennem Borgergade paa Vej hjem til Nyboder. Regnen styrtede ned og fyldte de dybe Rendestene med en rivende Strøm, der hist og her dannede smaa Indsøer, hvor Gadens Brolægning var særlig sløj.

Peder Madsens Gang var en skummel, kun 5 Alen bred Smøge med een Rendesten midt i Gaden, ganske smalle Fortove og to Rækker triste, snavsede Rønner. Den krummede sig fra Grønnegade ud til Østergade, hvor den udmundede i Porten til Svaneapotekets Ejendom. Kun sjældent naaede Solen at live op i den gamle Gyde; Luften duftede altid uhumsk, da Vinden aldrig naaede rigtigt at faa gennemblæst Gangen paa Grund af dens Krumninger. Beboerne bestod hovedsagelig af forhulede og eksistensløse Individuer, nogle gamle Pensionister og fattige Haandværkere, adskillige Værtshuse og Smugkroer samt en stor Mængde af Gadens tarveligste løse Fugle. Kun i et Par Ejendomme nærmest Østergade boede nogle lidt mere velstaaende Borgere, og en af disse var Hvervningsskriver Hallager, som Sivert havde haft Ærinde til.

Sivert standsede under en melankolsk lysende Tranlygte paa Hjørnet ved Hoppenslænge, hvor Rækkerne af Nyboders Huse begyndte, og saa sig om for at finde et Sted, hvor Rendestensens Bredde ikke var større, end han kunde slippe over den.

„Her gælder det nok om at holde støt Kurs og godt Udkig!“ brummede han videre, da han havde fundet en Overgang og naaede det modsatte Fortov. Det var ogsaa nødvendigt at passe paa, for saa det galt ud i de større Gader, stod det meget værre til i Nyboder. Her var Rendestene svulmet op til smaa Floder, og da der ingen Lygter brændte og næsten alle Vindues-skodderne var lukket, kunde Sivert i Mørket ikke se, hvor han traadte. De toppede Brosten bragte ham hvert Øjeblik til at snuble, men omsider naaede han dog, om end med stort Besvær, Leopardlængen, hvor hans Søn, Kanoner Søren Lund boede.

„Jusses dog, Sivert — det er da et skrækkeligt Vejr i Aften!“ udbrød Madam Lund, da hun lukkede op og lod den pensionerede Højbaandsmand træde ind. „Nu er I sagtens drivvaad fra yderst til inderst?“



„Jusses dog, Sivert — det er da et skrækkeligt Vejr i Aften!“
udbrød Madam Lund.

Fortælling fra det gamle Nyboder AF GUSTAV KRAGH

„Aa nej, jeg har jo min gode Kavaj. Det eneste skulde være, om jeg kunde faa et Par af Sørens Sokker paa, for mine Sko lækker!“

„Ih, det er saamænd det mindste af det!“ svarede Madam Lund. „Jeg har just liggende et Par gode, nye Uldsokker, som Søren aldrig har haft paa Fødderne. Men kom nu indenfor og skift — de sidder og venter paa Jer!“

Omkring Bordet sad Søren Lund, Tømmermand Ailer og den svære Baandsmand Cavellius Sørensen, og saa snart den gamle kom ind, tog den lille Tømmermand Piben fra Munden, slog ud med haanden og sang:

„Dörrarna öppna, fiolerna klara,
kom och gå in!
Här är oss lustigt, go' vänner, at vara,
här få vi vin — — —“

„Hold Mund, Johannes!“ afbrød Søren Lund ham, idet han rejste sig og hjalp Faderen af med den vaade Kavaj. „Du hører jo nok, Far, at den lille alle-rede har taget sin Ration!“

„Tro ham ikke, Sivert, tro ham ikke!“ raabte Tømmermanden, „han har saamænd knebet svært paa Va-

terne i Aften, den nærige Rad! Men Du trænger vel til lidt varmt indenbords, naar Du har gaaet en lang Vej i det Vejr. Nu skal jeg brygge Dig en Grog, mens Du ta'r tørt paa!"

Medens Aller tilberedte Punchen, skiftede Sivert Sokker og satte sig derefter hen ved Bordet til de andre.

"Det var ellers en drøj Tur, det sidste Kryds hermed, jeg maatte lodse mig frem med Stokken, for ikke at grundstøde! Og ikke en eneste Lanterne var tændt til at lyse en Smule op i dette bandsatte Mørke! — Tak skal Du ha', Aller, det klæ'r Ungdommen at være opmærksom over for de ældre. Men skub saa ogsaa Tobaksbiksen lidt her over ad — Du har kanske tænkt Dig, at den udelukkende var beregnet for Dit Forbrug?"

"Bevares, Sivert — stop kun væk!"

"Jeg troede ellers ikke, at Du var kommet i Aften!" sagde Baadsmanden og rakte Sivert en Fidibus. "Jeg vidste jo, at Du havde Ærinde inde hos Andreas Vilhelm og mente derfor, at Du var blevet der for det grimme Vejrs Skyld."

"Hvad gør man ikke for sine Venner, Cavelius? Andreas Vilhelm vilde saamænd ogsaa beholde mig, men jeg havde nu glædet mig til at sidde her og labbe den gode, varme Punch i mig i Jeres Selskab, for den Vare bekommer man jo ikke hos ham."

"Stakkels Fyr," udbød Aller, "det maa være en trist Tilværelse, han fører — ikke en Gang en Smule af disse dejlige Guds Gaver til at sætte lidt Kulør paa Livet!"

"Hvad snakker Du om, Aller? Andreas Vilhelm lever et saa fredeligt og lykkeligt Liv trods sin Vanførhed og sin Ulyst til de stærke Drikke, at ikke mange af vor Stand har det bedre end som han. Han bor jo sammen med sine to Søstre og har kun de Par Skridt over paa Værftet til Hvervningskontoret, hvor han tjener sit gode Udkomme. Søstrene fører Hus for ham, og de tre Mennesker holder saa inderligt af hverandre, at det gør godt imellem Stunder at kikke ud til dem!"

"Det er skam gaaet ham svært fint, men han er da ogsaa blevet hjulpet meget!"

"Rigtigt, Søren, men det var vel heller ikke mere end som rimeligt!"

"Flaa min Aal, om han ikke har fortjent det, saa paapasselig og hjælpsom han altid er — men hvem skulde ha' tænkt sig, at saadanne storartede Mennesker som han og hans Søstre er kommet fra saa daarligere Forældre?"

Sivert drak sin Punch og skød Glasset over til Aller.

"Bryg mig et Glas til — men kom en Smule mere Sukker i, end som Du havde gjort ved det forrige! — Nu skal jeg sige Dig noget, Cavelius! Du kaldte Andreas Vilhelms Forældre for daarlige Mennesker — ja, det kan Du vel ha' Ret til, eftersom Leonard fik Hovedet kappet af ude paa Amager Fællede og hans Kone hængte sig fra tre uforsørgede Børn; men jeg

vil nu hellere kalde dem for syge, ulykkelige Stakler. Daarlige Mennesker var de allenfals ikke i den Forstand, som Du mener. Men jeg skal fortælle Jer lidt om dem, om ikke for andet, saa for Andreas Vilhelms Skyld! — Skaal i Stuen!"

Da de havde drukket, begyndte Sivert at fortælle:

"Jeg boede, straks jeg blev gift, henne i en Gaardstue i Krusemyntegaden. Det var der, Du stod paa Bedding og løb af Stablen, Søren! Lige over for i den tilsvarende Gaardstue i Salviegaden boede Leonard Hallager — „Stærke Leonard“, som vi altid kaldte ham. Det var altsaa i 1807 — nej, 1808 maa det jo ha' været. Jeg havde den Sommer hørt til Kriegers Kanonbaade paa Rheden, hvor jeg var med til baade at skære den britiske Orlogsbrig „Turbulent“ og en halv Snes Koffardimænd ud af en Konvoj, og til hen paa Slutningen af Aaret at gennemhulle Linieskibet „Africa“ saa grundigt, at det med Nød og næppe naaede hjem til England, men aldrig blev brugbart mere. Resten af Aaret gik jeg saa hjemme og arbejdede paa Takkelloftet ovre paa Frederiksholm. Leonard var derimod om Sommeren med Roflotillen nede i Bæltet og kom først hjem hen imod Jul, da saa godt som alle Baadene blev indlagt.

Jeg var vældig fornøjet, da jeg fik at vide, at Leonard var kommet i Land, og jeg glædede mig meget til at tilbringe Aftenen sammen med ham. Vi havde kendt hinanden fra Drengæarene og var nærlig lige gamle. Han var en rask og kvik Fyr, altid glad og fornøjet og aldrig bange for at være med til en Spads, selv om den ogsaa var lidt grov, hvad der jo til Tider hændte. Allerede dengang havde han svært gode Kræfter, men det var nu vist mere hans Mod og Raskhed til at gaa paa, saa han kunde tæve alle os andre Drengæ, end som netop hans Styrke, der gav ham Navnet „Stærke Leonard“. Hans Far var Under-Arkelmester, altsaa Kanoner, lille Aller, men var blevet permitteret i Koffardifart med et af Asiatisk Kompagnis Skibe, og druknede et Sted ude i Atlanterhavet. Leonard kom først i Laboratorieskolen og derefter i Artilleriskolen ovre paa Christiansholm, og blev en svært duelig Lærling, som Tøjmasteren gentagne Gange roste og trak frem til Eksempel for os andre. I 1801 var han Konstabel, og deltog ligesom jeg om Bord i „Sjælland“ i Kampen mod Engleskmændene. At han opførte sig bravt her, maa I tro, naar jeg fortæller Jer, at han var en af de faa Konstabler, som blev hædret med Sølvmedaillen. Og saa var han en køn Mand, høj og rank, med kulsort krøllet Haar, og havde altid store, dejlige Messingringe i Ørene.

Jeg havde nu ikke set Leonard siden vi var sammen i „Sjælland“ og kendte heller ikke noget til, hvor han havde været eller hvad han havde bedrevet senere — udover det, at jeg vidste, han var blevet gift. For selvfølgelig kunde en saadan Gut ikke gaa klar af Fruentimmerne! Naa, det gjorde Leonard sig nu heller ikke synderlig Umage for, maa jeg sige — han tog saamænd til sig af den Vare alt det, han

orkede. Og en skønne Dag endte det ogsaa med, at han blev splidset til en køn lille Haandværkerdatter her ude fra. De levede vist ogsaa meget godt og lykkeligt sammen i de første Aar, allenfals havde de da fire Børn, dengang jeg flyttede ind lige over for dem.

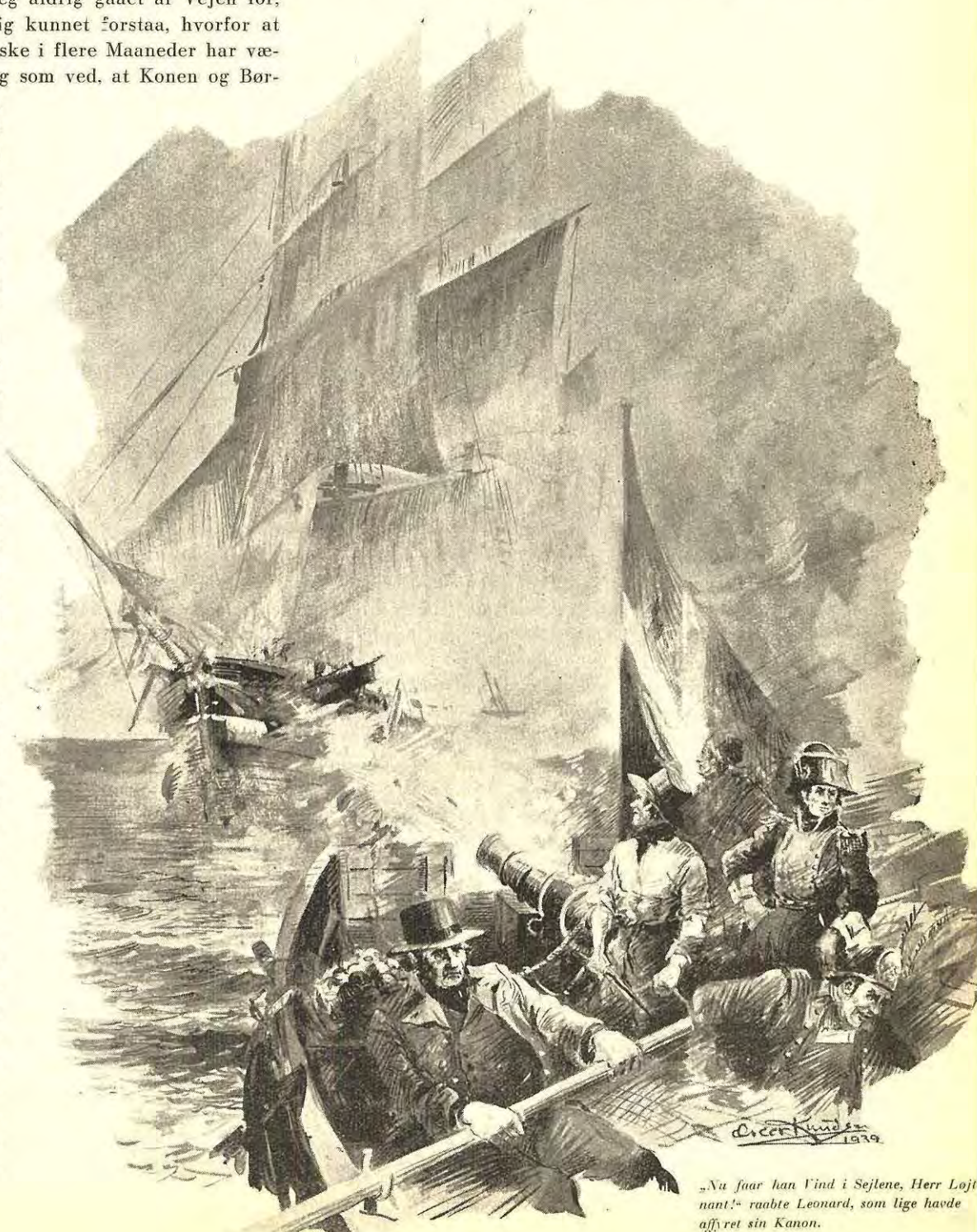
Naa, nu var Leonard altsaa kommen hjem, og om Aftenen gik jeg ud i Gaarden og prajede ham. Han kom straks over til mig, og vi begyndte at passiare sammen, men jeg kunde jo nok se, at han havde en ordentlig Ryger paa, og han fortalte mig ogsaa, at han havde siddet flere Timer henne i „Det skarpe Hjørne“, inden han drev hjem. Se, et godt Glas i et godt Lag hjemme er jeg aldrig gaaet af Vejen for, men jeg har aldrig kunnet forstaa, hvorfor at en Mand, der kanske i flere Maaneder har været hjemme fra, og som ved, at Konen og Børnene venter ham

med Længsel, med Djævelens Vold og Magt først skal ind i „Kirken“, „Sankt Johannes“, „Brokens Bod“ og „Det skarpe Hjørne“ eller hvad det nu er, de forbandede Steder hedder, for at svire med Kammeraterne! — Men saadan er der jo adskillige, der gør endnu, og dengang var det meget værre, saa det var Konerne sagtens vant till

Imens vi stod og snakkede sammen, kom hans Kone ud til os, og det endte saa med, at Mutter og jeg blev halet over til dem for at fejre hans Hjemkomst. Vi fik en meget rar Aften ud af det, og mærkeligt nok drak Leonard ikke mere, end at han kunde holde den gaaende for samme Sejlføring. — Børnene hang stadig om ham, og han syn-

tes at holde svært meget af dem. Det var især en lille Fyr paa et Par Aar eller tre, som han hele Tiden havde paa sit Knæ og legede med. Men Konen var tydeligvis ked af, at han ikke var ædru, og jeg kunde se, at hun havde tudet.

Naa, Leonard fortalte saa om sine Oplevelser nede i Bæltet, og jeg kunde forstaa, at han ikke havde haft godt af det Liv, de førte der. Det var jo en streng Tjeneste, men paa den anden Side ogsaa et raskt Liv, og der var altid noget at gøre. Leonard havde været ude med en Kanonbaad, som førtes af salig Admiral Wulff, som dengang var Premierløjtnant — det er altsaa Christian Wulff, jeg mener, og



„Nu faar han Vind i Sejlene, Herr Løjtnant!“ raabte Leonard, som lige havde affyret sin Kanon.

ikke den anden Admiral Wulff, som førte „Lougen“ og senere blev Kadetchef. Wulff havde foruden sin egen Baad tre andre urder sin Kommando, og holdt til nede omkring Vordingborg og Masnedø, hvortil de var sendt i April Maaned. Nu var det saadan, at en engelsk Brig i længere Tid havde holdt gaaende i den Del af Bæltet, og derved forhindret al Sejlads, saa Postfarten helt maatte indstilles. Den Brig fik Wulff Ordre til at jage væk, og han holdt sig derfor, saa godt som det var muligt, underrettet om dens Bevægelser, mens han afventede en gunstig Lejlighed til at angribe den.

Leonard pyntede maaske nok Fortællingen om sine Oplevelser der ovre i Bæltet lidt vel meget, men da jeg ogsaa fra anden Side har faaet at høre, hvad der skete, kan jeg godt spinde Enden for Jer saadan, at den kommer klods op ad Sandheden.

Det var en Dag lige i Begyndelsen af Juni Maaned, at Wulff laa nede i Fejø Sund med sine fire Baade. Det var pænt Vejr, og det blæste en Mærsejlskulning fra Ostsydost. Aftenen i Forvejen var en Fisker kommet med Efterretning om, at en engelsk Orlogsmand havde taget en anden Fiskerbaad for et Par Dage siden oppe ved Omø, og Wulff gav derfor Ordre til at gaa ud og sætte Sejl, for at benytte den gunstige Lejlighed til at komme op og se paa Englænderen. Det varede heller ikke ret længe efter at Baadene var kommet Sundet ud, før de udfør Onsevig fik en sydgaaende Sejler i Sigte. Det satte Humøret op, og der blev gjort klar til at ta' fat paa den. I ved vel nok, at Kanonbaadene havde to Stykker 24-pundige Kanoner hver, een for og een agter, og foruden Befalingsmændene en Besætning paa 60 Matroser. Leonard havde som Konstabel de to Kanoner under sin særlige Varetagt, og han passede dem nydeligt — Regnskabsføreren var godt hjulpet, hvor han var med. En Mand som han var jo ogsaa ligefrem skabt til det Liv, og det havde været heldigt, om der havde været mange af hans Slags i Baadene i Stedet for de Subjekter, der desværre ofte blev sendt om Bord. Naturligvis kneb det med at faa Konstabler nok, for der skulde jo een i hver Kanonbaad eller Jolle, og jeg tror ikke, at der er meget Løgn i, at vi havde over 200 Baade tilsammen. Men alligevel — at Artilleriet var saadan i Bekneb, at de maatte udkommandere pukkelryggede og døve Folk, der ofte var baade uduelige og fordrukne — — —“

„Smaa Slag, Far!“ afbrød Søren leende — han følte sig forpligtet til at tage sit Korps i Forsvar. „Saa slemt var det da vist heller ikke?“

„Jo, knage mig, om det ikke var! Kan Du huske den døve Iversen ovre fra Balsamgaden? Han var med en af Baadene og min Sæl' og Begravelse lige saa døv og beheftet med al Slags Usselhed dengang som senere. Nej, jeg overdriver ikke, Søren — men Herregud, det er jo saa mange Aar siden, at det ikke mere behøver at genere Jer fine Artillerister!“

Saa snart Kanonbaadene opdagede Briggen — for

Sejleren var naturligvis den engelske Brig — holdt Wulff ned langs Lollands Kyst for at afskære den. Det løjede imidlertid mere og mere, og hen imod 5-Tiden om Eftermiddagen var Baadene udfør Taars, mens Briggen laa en tre Mil længere nede i Sydsydvest.

„Giv Signal til at bjærge Sejlene og lægge Aarerne ud!“ prajede Wulff til Kvartermesteren, og da Ordren var udført, roede Baadene raskt ned mod Fjenden. Ved samme Tid kom de to Baade, der havde Station i Taars, roende ud og fulgte efter Wulff, saa godt de formaaede, men da det var tunge Baade, der ikke var bygget til Kanonbaade, men tidligere havde været Koffardimænd, kunde de ikke følge med og kom heller ikke til at deltage i Kampen.

Der var en Matros om Bord, som ungefær var af samme Støbning som Leonard, og de to var blevet svært fine Venner. Han hed Johan og var fra Taars. Han roede en af de agterste Aarer, og da Leonard havde set sine Kanoner klar, satte han sig hen paa Agtertoften og tog et Tag med i Johans Aare. Her viste han, at han ikke uden Grund bar Navnet „Stærke Leonard“. Han trak for tre, alt imens han sang ud og sammen med Johan satte Fart i Folkene ved lystige Praj og anden Spøg. Den engelske Brig forsøgte af al Magt at slippe bort, for de vidste jo nok der ovre, at vore Kanonbaade var nogle grimme Modstandere i stille Vejr, hvor de store Skibe hverken kunde manøvrere eller flytte sig. Briggen brugte baade Sejl og Aarer, men da der ikke var den mindste Smule Luftning, kom den kun smaat overlæng, og Kanonbaadene halede svært ind paa den. Ved 7 Glas var Wulff saa tæt inde paa Engelskmanden, at han kunde begynde Skydningen, og da han var bange for, at det skulde blæse op igen, saa den kunde faa Lejlighed til at slippe bort, besluttede han, at han ikke vilde vente paa de to Baade fra Taars, der endnu var langt agter ude, men aabne Angrebet med sine egne fire.

Briggen havde imens signaleret med en engelsk Fregat, som laa et Par Mil længere Syd i, men da den nu saa, at Kamp var uundgaelig, skoddede den med Aarerne og drejede paa den Maade, godt hjulpet af Strømmen, Stævnen mod os og holdt den Stilling under Kampen. Det var helt rigtigt gjort, for her var den stærkt bygget og kraftigt armeret, og kunde derfor bedst modtage Angrebet saaledes

Wulff lod sine Baade danne Frontlinie og roede ind paa Briggen, og da han var sikker paa at række den med sine Kanoner, lod han fyre. Nu var Leonard naturligvis ved sin Kanon, og I kan tro, der var Gang i ham! Ved hvert Skud han brændte af, havde han en eller anden lystig Bemærkning at give Kuglen med paa Vejen, og skønt der stod ikke saa lidt Dønning, saa det var svært at faa Sigte, varede det ikke længe, inden han fik sig indskudt og stak Briggen nogle gode Træffere ud.

Efterhaanden som vore Baade nærmede sig, gav Engelskmanden dem selvfølgelig Svar paa Tiltale;

10 Aar

blandt Kannibaler

En dansk Sømands Oplevelser paa Salomonsøerne

(Fortsat)

II.

DER kunde vel være forløbet godt og vel et Aar efter vor Ankomst til Aroku's Landsby. Helt nøjagtig kan jeg ikke opgive den Tid, der var gaaet; thi jeg var forlængst hørt op med at holde Regnskab med Dagene, hvilket jeg i Begyndelsen havde forsøgt ved med en Muslingskal at skære Mærker i et bestemt Træ. Dette var jo, før vi fik vore Knive tilbagegivet. Denne Tidsregning var dog efterhaanden blevet baade for upaalidelig og indviklet for mig, da jeg undertiden var saa optaget af de usædvanlige Forhold, jeg levede under, at jeg flere Dage efter hinanden havde glemt at skære mine Mærker, og tilsidst opgav jeg helt Almanakken. Men efter mit Skøn var det altså, efter at vi havde opholdt os i Landsbyen et Aars Tid, at Aroku en Dag tog bort med sin Familie for at deltage i en Fest hos Høvdingen Ratua. Der var en Dags Rejse til Fods mellem disse to Høvdinges Landsbyer, saa Aroku vilde antagelig blive borte i tre Dage. Aroku's gamle Moder, som var syg og under Behandling af Landsbyens Medicinmand — en typisk og meget myndig Heksedoktor — kunde selvfølgelig ikke

komme med til Festen, og det blev overdraget min Kammerat og mig, som ogsaa skulde blive hjemme, at tilse den gamle Kone og overvaage, at Slaverne behandlede hende efter Doktorsens Anvisninger.



Maskerede Medicinmænd (Heksedoktorer) fra Salomonsøerne.

Nu traf det sig, mens Familien var fraværende, at min Kammerat et Øjeblik udlånte sin Kniv til en Slave, som skulde skære nogle Sukkerrør. — Samme Dag skrællede min Kammerat med den samme Kniv nogle søde Kartofler, som vi kogte i en Gryde, der var bragt i Land med det øvrige Plyndringsgods fra „Boomerang“, og som var blevet os overladt; og da vi saa senere sad og spiste de kogte Kartofler, bad den gamle Kone, om hun ogsaa maatte smage dem. Det faldt os naturligvis ikke ind at nægte hende dette, og mens hun saa bedst sad og gumlede paa de søde Kartofler, ankom Heksedoktoren for at tilse Patienten. Han havde antagelig i samme Anledning iført sig sin mest respektindgydende Embedsdragt — et Skørt af Palmeblade og en fantastisk Maske med tilsvarende Hovedbeklædning. Efter at han havde set, hvad Konen spiste, begyndte der en dæmpet Mumlen mellem ham og hende. Antagelig spurgte han hende ud, og hun svarede, men det var alt-

sammen saa lavmælt og utydeligt, at vi ikke opfangede nogen Mening af deres Samtale. Da dette havde staaet paa en kort Tid, gik Heksedoktoren igen; og den næste Morgen døde Konen.

Endnu samme Dag vendte Aroku og hans Familie tilbage, og de var ledsaget af nogle fremmede Høvdinge, hvorfor der naturligvis straks igen skulde afholdes en Fest. Midt under denne begyndte Aroku at udsørge min Kammerat og mig om, hvad hans gamle Moder havde spist i de sidste Dage, før hun døde. Vore Svar paa de stillede Spørgsmaal syntes ikke helt tilfredsstillende, og saa traadte pludselig Heksedoktoren ind i Kredsen og tog Ordet. Han var ligesom den foregaaende Dag iført sin respektindgydende Embedsdragt, og før at alle rigtig kunde nyde Synet af ham, svansede han med Dansetrin og fægtende i Luften med Armene frem og tilbage i Kredsen, mens han over for hele Forsamlingen gav sin ufejlbarlige Mening tilkende. Efter denne kunde den gamle Kones Død kun være foraarsaget ved, at hun havde spist søde Kartofler, som var skrællet med den hvide

Mands Kniv, efter at denne først havde været benyttet af en Slave til at afskære Sukkerrør. Og han foreslog derfor, at den hvide Mand burde dræbes for derved paa en passende Maade at hædre den Dødes Minde.

Dette Forslag vakte straks de fremmede Høvdinges Bifald, hvilket de højlydt gav tilkende, og hele den øvrige Forsamling syntes heller ikke at have noget at indvende herimod. Min Kammerat stod imidlertid skælvende af Frygt og var aldeles ude af Stand til at fremføre et eneste Ord til sit Forsvar, hvorfor jeg traadte frem i Kredsen for at tale hans Sag. Jeg lod dem forstaa, at hvis den hvide Mand havde forset sig ved at laane Slaven sin Kniv, saa var dette sket af Uvidenhed — af Mangel paa Kendskab til Landets Skikke og absolut ikke i nogen ond Hensigt; og direkte henvendt til Aroku bønfuldt jeg ham om, at min Kammerats Liv maatte blive skaanet. Men Aroku sad ubevægelig, som om han hverken gav Agt paa mig eller min Tale, og inden jeg endnu havde sagt alt, hvad jeg havde paa Hjertet, loftede Tokamano sin Kølle og tildelte min stakkels Kammerat et Slag i Hovedet — et saa knusende Slag, at det dræbte ham paa Stedet.

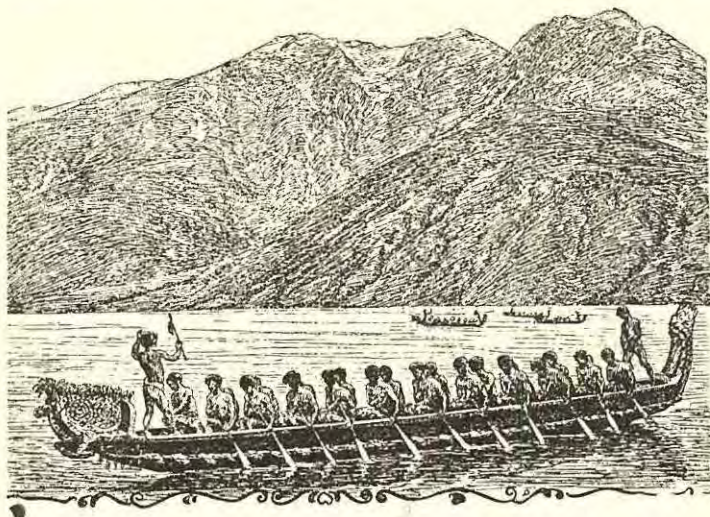
Naturligvis havde det været Heksedoktorens Me-

ning, at min Kammerat skulde have været serveret som et ekstra Festmaal; men efter Drabet viste Aroku sig mere lydør for mine Bønner, og han lod Slaverne grave en Grav, i hvilken John Harrison blev jordet — om ikke helt efter de kristelige Regler saa dog efter min bedste Anvisning.

Efter denne sørgelige Begivenhed kunde jeg i lang Tid ikke frigøre mig for Tanken om, hvad der sandsynligvis vilde blive foretaget med mine egne jordiske Rester, hvis jeg ogsaa en Dag blev dræbt. Der vilde jo saa ikke være nogen til at gaa i Forbøn for mig og udvirke, at jeg ikke blev spist. Tanken herom var jo ikke videre opmuntrende.

Efterhaanden fik jeg dog andet at tænke paa. En

Dag, da vi alle var forsamlede ved en Fest i Landsbyen, fremhævede Aroku i høje Toner min Skydefærdighed med Geværet, som han havde overladt mig til Jagt, og over for Tokamano og sine øvrige undergivne Høvdinge udtalte han Ønsket om ogsaa at optage mig i Raadet og gøre mig til Høvding, dersom jeg selv indvilligede heri. Jeg var ikke i Tvivl om, at min



Krigskanoer fra Salomonsøerne.

sidste Time vilde være kommen, dersom jeg havde nægtet at modtage denne Hædersbevisning, og jeg indvilligede uden Indvendinger. Saa blev mit Haar straks afskaaret over Panden, og jeg fik den samme Frisure som Raadets øvrige Medlemmer, hvilket var et Særkende for Høvdinge. Derefter fik jeg som Gave nogle Maatter til at skjule min Nøgenhed med; thi selv om jeg i det Uendelige havde lappet og bødet paa mine Klæder, var disse nu saa medtaget, at de ikke længere kunde hænge sammen. Jeg iførte mig saa paa Høvdingevis en Maatte, der var oversmurt med Olie og rød Okker, og med de samme Ingredienser blev ogsaa mit Ansigt og min Overkrop indgnedet, hvilket blev foretaget af Aroku's ældste Datter. Ved denne Lejlighed fik jeg ogsaa som Gave fra forskellige Høvdinge nogle Svin, og Aroku skænkede mig en smukt udskåret Kølle af tungt Jerntræ, som jeg siden altid bar hos mig.

Aroku raadede mig nu til at tage mig et Par Koner eller tre, som det var Skik og Brug blandt Salomonsøernes Høvdinge. Heller ikke dette følte jeg mig dristig ved at afslaa, og efter at en hel Mængde Kvinder var blevet mig tilbudt, uden at jeg havde kunnet bestemme mig til at træffe noget Valg, gav han mig sine to Døtre, Epika og Rongu, som begge



Indfødte Kvinder fra Buka, Salomonsøerne.

saa rigtig godt ud, og som ogsaa var baade blide og elskværdige.

Efter mit Giftermaal foretog jeg hyppigt Rejser sammen med Aroku, og jeg var da som oftest ledsaget af en af mine Koner. Aroku havde naturligvis ogsaa en eller to af sine med. Han havde ikke mindre end fire. Vort øvrige Følge ved saadanne Lejligheder bestod gerne af en halv Snes Krigere og lige saa mange Slavinder. Hver af disse sidste medførte — foruden sin egen Proviant — en stor Kurv med søde Kartofler samt et Svin, som de, naar Rejsen gik over Land, drev foran sig i et Bastreb, der var fastgjort til et af Dyrets Forben. Disse Rejser blev nemlig ikke alene foretaget til Lands langs Kysten, men ogsaa søværts i Kanoer.

Paa en saadan Udflugt i Kano gjorde vi Landgang paa Øen Buka, som kun er adskilt fra Bougainville ved et smalt Stræde. Her traf jeg blandt de Indfødte i en Landsby, hvor vi overnattede, en Englænder ved Navn John Brewster, som fortalte, at han i sine yngre Dage havde været Skibsdreng med den australske Skonnert „Port Jackson“, der ligesom „Boomerang“ ogsaa havde sejlet paa „Tusk“ mellem Øerne. En Dag, da Skibet laa og krydsede tæt under Land ved Buka, havde Kaptajnen sendt en bemanded Baad ind til Øen for at undersøge Muligheden for en Handelsforbindelse. Under Landing blev Baaden imidlertid straks angrebet af de Indfødte, og med Undtagelse af John Brewster var hele dens øvrige Besætning blevet dræbt. En ung Kvinde, som var Datter af en mægtig Høvding, havde imidlertid taget den unge Skibsdreng under sin Beskyttelse, og med hende var han saa senere blevet gift. Han havde nu opholdt sig paa Øen i otte Aar, og han havde gjort sig saa fortrolig med de Indfødte og deres Sæder og Skikke, at han ikke kunde tænke sig nogensinde at forlade dem igen. Ogsaa han var baade tatoveret og gjort til Høvding, og han havde ofte ledsaget de Indfødte paa deres Krigstogter.

Et Aarstid efter vor Tilbagekomst fra denne Udflugt ankom der en Dag fra en af de nærmeste Landsbyer et Sendebud til Aroku med Efterretning om, at alle de øvrige Høvdinge langs Kysten af Bougainville stod i Begreb med at foretage et Krigstogt til Buka, hvorfra der i den senere Tid skulde være rettet fjendtlige Angreb mod et Par Landsbyer paa Kysten af Bougainville ved Strædet mellem de to Øer. Dette undrede mig meget, da de Indfødte paa Buka, som vi havde været i Be-

røring med under vor Udflugt, langtfra havde udvist nogen fjendtligt Sindelag imod os.

Venskab bliver dog hurtigt til Fjendskab paa Salomonsøerne, naar der er Tyveri og Rov med i Spillet, og Aroku erklærede sig straks parat til at deltage i Togtet. Vore Kvinder fik nu travlt med at flette en Mængde nye Kurve til Proviant. Krigskanoerne blev gjort klar og alle Forberedelser truffet i største Hast. Enhver Deltager maatte selv sørge for sine Vaaben, som hovedsagelig bestod af Køller og Spyd. Enkelte væbnede sig dog ogsaa med Buer og Pile. Forsyningen af Levnedsmidler blev overdraget Slaverne, hvoraf et stort Antal ogsaa skulde følge med. Imidlertid oprandt Dagen, da vi skulde bryde op. Jeg bevæbnede mig med min Kølle og med Geværret, som Aroku havde overladt mig til Jagtbrug, og hvortil jeg endnu havde en Del Ammunition; og saa drog vi afsted i ti store Krigskanoer — ialt fem Hundrede Mennesker, hvoraf største Parten naturligvis var Krigere. Dog skulde ogsaa en Del Kvinder og store Drengene samt mange Slaver og Slavinder deltage i Togtet, og flere Høvdinge var ogsaa ledsaget af deres Koner. Jeg for mit Vedkommende tog baade Epika og Rongu samt to af deres Slavinder med.

Uden at der skete noget særligt, naede vi over til Buka, hvor vi landede ved Mundingen af en Flod, der her var ret bred, men kun tre til fire Fod dyb. Vi slog Lejr paa Flodbredden, hvor der straks blev opført nogle Hytter til Høvdingene, og en af disse Hytter blev overladt mig og mine Koner.

Imidlertid havde der paa den modsatte Flodbred samlet sig et stort Antal af vore Fjender — vel omkring fire Hundrede, som aabenbart ventede paa Forstærkning, inden de turde indlade sig paa at optage Kampen; i hvert Fald forholdt de sig foreløbig i Ro uden paa nogen Maade at udæske os, endskønt vore Krigere ikke lod det mangle paa Udfordringer og haanende Tilraab tværs over Floden og blandt andet pralede med, at de havde er hvid Høvding med et

Ildrør, hvormed han paa lang Afstand kundé dræbe alle Buka-Krigerne.

Saaledes forløb de to første Dage efter vor Ankomst, men den tredie Dag kom en Udsending fra vore Fjender vadende over Floden med en grøn Gren i Haanden som Tegn paa, at han var ubevæbnet og ikke havde fjendtlige Hensigter. Han meddelte, at der i hans Parti ogsaa var en hvid Høvding, som med Samtykke fra de øvrige Høvdinge gerne vilde have en Samtale med mig for om muligt at faa en Fredsforhandling i Gang. Han havde Fuldmagt til at love mig frit Lejde, hvis jeg vilde komme over paa den modsatte Side af Floden og føre Samtalen der, saa jeg uhindret kunde vende tilbage, naar som helst jeg ønskede det.

Naturligvis kunde den hvide Høvding, som denne Budbringer omtalte, kun være John Brewster, med hvem jeg Aaret i Forvejen havde haft et uventet Møde paa vor Udflugt til Buka, og jeg vilde naturligvis under de nuværende Forhold meget gerne tale med ham igen. Aroku og flere andre af vore Høvdinge var dog ikke tilbøjelige til at forhandle om Fred, men ikke desto mindre fik jeg omsider Tilladelse til at vade over Floden, og jeg tog ubevæbnet afsted — naturligvis med en grøn Gren i Haanden.

Paa den modsatte Bred blev jeg modtaget af flere Høvdinge, som hilste mig paa sædvanlig Vis ved at gnide Næse med mig. Derefter kom, som jeg havde ventet, ganske rigtig John Brewster og bød mig Velkommen, og ogsaa han og jeg var i de andre Høvdinges Paasyn nødt til at gnide Næse med hinanden. Vi satte os saa paa hver sin Maatte og passiarede sammen, men selv om vor Samtale vel nok for en Del drejede sig om baade Krig og Fred, førte den dog ikke til nogen Forhandling, hvortil jeg jo heller ikke var bemyndiget. Det blev dog til videre Efterretning paa en utvetydig Maade betydet mig, hvad jeg og mine Stridsfæller kunde vente os, dersom Krigen brød løs, og vi faldt i disse vore Fjenders Hænder; thi endnu mens John Brewster og jeg sad og talte sammen, blev en bagbunden Slave ført frem for en af Stammens Høvdinge, der øjeblikkelig rejste sig og med et Slag af sin Kølle strakte Slaven til Jorden, hvorefter han skar Hjerteret ud af den Dræbte og slugte det paa staaende Fod.

John Brewster fortalte mig, at denne Høvding fornylig var kommen tilbage til Buka efter et to-aarigt Ophold i England, men han ansaa ham ikke desto mindre for at være den mest blodtørstige og graadigste Kannibal paa Øen.

I Overensstemmelse med det givne Løfte vendte jeg uhindret tilbage til mit Parti, og da vore Fjender ved mit Besøg ikke havde faaet nogen Forhandling om Fred i Gang, trak de sig den næste Morgen en halv Mils Vej tilbage fra Floden.

Aldrig saa saare havde vore udstillede Poster bemærket dette, før de slog Alarm, og efter en hurtig Raadslagning mellem vore øverste Høvdinge, blev der

givet Ordre til at skride til Angreb. I spredte Grupper vadede vi over Floden — Krigerne foran støjende og besjælede af Kamplyst, og som for at holde sig i Træning svingede de uafbrudt i Luften med deres Køller og Spyd. Efter dem fulgte Trosset — Kvinder og halvvoksne Drengene og Slaver og Slavinder. I store Kurve, der blev baaret paa Hovedet, medførte Slaverne og Slavinderne den foreløbig fornødne Proviand, som hovedsagelig bestod af Bregnerødder, Yams og søde Kartofler. Kødspiser forudsaa man naturligvis, at der vilde blive rigeligt af, naar først Krigen kom rigtig i Gang.

Vi naaede hurtigt ind paa vore Fjender, og da vi kom til det Sted, hvor Slaget uundgaaeligt vilde komme til at staa, tog jeg Plads paa en Høj tilligemed begge mine Koner og to Slavinder. Det var nemlig ikke Meningen, at jeg skulde tage aktiv Del i Kampen; men jeg var udset til at overvaage den som en Slags Observatør, og jeg kunde ogsaa fra denne Høj klart overse hele det omliggende Terræn. For alle Tilfældes Skyld havde jeg dog ladet mit Gevær og holdt det i Beredskab.

Da vore Krigere havde taget Opstilling i en lang Slaglinie, traadte Aroku frem foran dem og istemte en Krigssang, som straks blev besvaret fra vore Modstanderes Side. Derefter begyndte begge de to Hære at danse Krigsdans, og da den var afsluttet, styrtede de i vild Ekstase og under de frygteligste Hyl og Skraal frem imod hinanden. Saa var Kampen i Gang, og der blev ikke udvist Skaansel fra nogen af Siderne. Vore Kvinder og Drengene fulgte lige i Hælene paa vore Krigere og hylede om Kap med disse, mens de i Fællesskab afhuggede de faldne Fjenders Hoveder, som Drengene derefter tog i Forvaring.

Kampen havde imidlertid ikke varet ret længe, før vore Fjender begyndte at vige. De blev hidsigt forfulgt af vore Krigere, og under deres Flugt kom flere af dem tæt forbi Højen, hvor jeg havde min Observationsbasis. En af disse Flygtninge kastede i Forbifarten et takket Spyd efter mig, og det ramte mig bagi paa den mest kødfulde Del under min Lænd. Dette gav mig et saa frygteligt Chok, at jeg tabte

(Fortsættes Side 25.)



Maskefest for en afdød Høvding paa Lit de Parade, Salamonøerne.

Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

»Idle Hour«

(Fortsat)

VI bugtede os forsigtigt frem gennem stille Vand, da vor Hjælpemotor pludselig stoppede, og før jeg kunde naa at starte den igen, drev vi sidelæns ind mod et Rev.

Den kraftige Strøm sendte mit Fartøj skurende ind mod Klipperne, og mens jeg arbejdede med Motoren, kunde jeg høre, hvorledes det skarpe Koral arbejdede sig ind i Skibssiden. Tidevandet var faldende, og en lang Koralspids var lige under vor Skibsbund.

Jeg opgav at arbejde med Motoren, for nu vilde det være til ingen Nytte. „Idle Hour“ balancerede paa sin Køl med Koralspidsen under Bundens, og alt, hvad vi kunde gøre, var at rigge en Rundholt under Lønningen for at holde Skibssiden fri af Koralspidsen. Men det vilde kun dreje sig om en halv Time, før Skibsbunden vilde være gennemhullet, og min Verdensomsejling endt

Saa opdagede jeg, at Tidevandet ikke længere faldt, men var begyndt at stige igen. Til alt Held er Ebbe og Flod i Røde Havet praktisk taget umærkelig — og det reddede mit Fartøj fra totalt Forlis.

Vi arbejdede hele Natten og kunde endelig hvinge Skroget fri af den forrædderske Koralspids, og da Morgenen kom, havde vi ankret op paa en foreløbig sikker Plads. Bundet af Vejr og af Rev laa vi i den lille Muct 'el Rigma Bugt, miles borte fra alt paa Saudi Arabiens øde Kyst.

Hele den Dag saa vi intet Tegn paa Liv fra Kysten, men Milton sagde, at han havde en ubehagelig Fornemmelse af, at vi blev iagttaget. — Mens jeg laa i Singapore, havde jeg faaet foræret en British Army-pattern long Lee-Enfield 10 Skuds Magasinriffel, og den næste Dag gav Milton, der havde været Soldat, den et grundigt Eftersyn, saa vi kunde have den parat i alle Tilfælde. Men saa opdagede vi til vor Skuffelse, at den Ammunition, jeg havde faaet med, ikke passede i Patronkammeret.

Lige efter denne Opdagelse fik vi Øje paa en Ged, der kom gaende hen imod os over de nøgne Klipper. Det undrede os, hvad den kunde have at gøre paa et saadant Sted, hvor der ikke findes et eneste Græsstraa, og efter en Times Forløb besluttede Milton

og jeg at gaa i Land for at se, hvor den var blevet af. Vi tog Vejen langs Revet, der omgav „Idle Hour“ og klatrede saa over de lave Klipper op til Ørkenhøjlandet ovenover.

Da jeg kikkede ind over Kanten af Klippen, var det første, jeg saa, en Klynge paa tolv-femten Arabere, der nærmede sig. Paa Grund af Luftspejlingerne saa det ud, som om de gik i Luften, men det var tydeligt, at de havde set os, og Milton foreslog, at jeg skulde løbe tilbage til Baaden og dække ham med min automatiske Pistol, mens han talte med dem. Idet jeg kravlede ned ad Klipperne og løb langs Revet hen mod „Idle Hour“, hørte jeg Arabernes Anfører hilse min Kammerat med et klangfuldt: „Salaam aleikum!“

Jeg drog et Lettelsens Sæk, da jeg hørte denne fredelige Hilsen, men min Tilfredshed var ikke af lang Varighed. Jeg var sprunget om Bord og havde grebet min automatiske og var netop i Færd med at springe i Land igen for at slutte mig til Milton, da jeg pludselig opdagede en Flaade af smaa Baade, der kom rundt om Odden kun et Par hundrede Yards borte.

De stævnedes lige hen mod „Idle Hour“, og jeg var ikke Spor i Tvivl om, at det hele var en Fælde. Vor eneste Chance var at holde os dem fra Livet, for var de først een Gang om Bord, vilde vi fuldstændig være overgivet til deres Naade; og jeg løftede min Pistol parat til at skyde, saa snart de kom indenfor Rækkevidde.

Milton havde set den lille Flaade omtrent samtidig som jeg, og han saa ogsaa, hvad jeg beredte mig



paa at gøre. I Løbet af de næste faa Sekunder talte han rivende hurtigt paa Arabisk, og Anføreren for Banden paa Land var tydeligt nok imponeret af, hvad han sagde. I hvert Fæld raabte han en Ordre til Mændene i Baadene, og de drejede af og styrede ind mod Stranden.

Tilsyneladende var Situationen reddet foreløbigt, men hvad vilde det næste blive. Den Politik, vi maatte følge, var tydeligt nok om muligt at undgaa Stridigheder, for nu var de tyve for hver een af os.

Milton talte stadig med Anføreren, og pludselig raabte han til mig om at bringe vor Medicinkasse i Land. Det lod til, at nogen af dem trængte til Lægebehandling, og at Milton gik for at være Doktor.

Det var en ynkelig Forsamling, Anføreren undtagen, og vi arbejdede med dem den næste Time — forbindende Flænger, aabnende stinkende Saar, hvor de havde tilladt Fluor at sætte sig, og smørende Salve paa deres Kvæstelser og opsvulmede Lemmer. En af Araberne bad Milton om at helbrede hans Slave — et ynkeligt Skrog. Han var stokdøv.

Imidlertid løste vor Lægegerning Problemet, for da vi var færdig med dem, gik hele Flokken om Bord i Baadene og tog Geden med sig. Vi var bagefter enige om, at Geden havde tjent som Lokkedue. Hvis vi havde skudt den, vilde det have tjent dem som Undskyldning for øjeblikkeligt at angribe os.

Flaadens af Smaabaade maa have ligget skjult bag Odden, men nu stak de lige ud til Søs, og da de var kommet et Stykke ud, dukkede en *Dhow* frem i Horisonten og kom ned mod dem. Det store Skib tog de smaa Baade paa Slæb, og vi iagttog dem, mens de sejlede ned langs Kysten og stævnedes ind mod en Aabning i Revet sydpaa.

Vi havde lagt Mærke til, at ingen af de Mænd, vi havde mødt i Land, havde været bevæbnet, selv om deres Kammerater i Baadene muligvis var det. Det kunde tyde paa, at den første Bande var sendt i Land for at finde ud af, hvorledes vor Stilling var, og hvilke Mænd og Vaaben vi havde om Bord. Vi var paa det Tidspunkt kommet løs, men havde de opdaget, at vi sad hjælpeløst fast i Revet, vilde det ikke have været længe, før vi havde andre og mere uvenlige Besøgende.

Det var for sent paa Dagen til at tænke paa at stikke til Søs nu, men vi gjorde klar til at holde aarvaagen Vagt Natten igennem. Milton tog min Enfield Riffel frem og prøvede endnu en Gang Patronerne. Efter megen Undersøgelse opdagede han en lille Fejl i Udkastemekanismen. Han tumlede med det og fik det til at arbejde og fyrede saa et Skud af, der maatte kunne høres flere Miles borte.

Vi holdt dobbelt Vagt hele Natten og planlagde, at i Tilfælde af Angreb skulde jeg holde Agterdækket, Milton midtskibs og Peter forude. Vi besluttede ikke at affyre et Skud, før vi kunde finde Fjenden med Søgelys, og ikke at skyde ind over nogen Del af Skibet for ikke at ramme hinanden. Milton tog en 5 lb. Marmeladaase og forvandlede den til en Bombe.

Han fyldte den med Søm og gamle, rustne Reserve-dele fra Motoren samt Krudtet fra et Dusin Patroner og forsynede den med en Lunte af Lysevæge Da det var gjort, følte vi os parat til, hvad der maatte komme.

Mens Milton og jeg holdt Vagt, fortalte han, at Araberne almindeligvis angriber om Natten lige før Daggry. Ved Hjælp af Mørket, nogle faa Fakler og vilde Skrig haaber de at forvirre deres Fjende og faa ham til at tro, at deres Antal er betydeligt større end det i Virkeligheden er.

Der skete imidlertid intet. Hver Time affyrede Milton et Skud som en Advarsel til eventuelle Angribere om, at vi var vaagne og parat, men intet forstyrrede Freden hele Natten. Det var bitterligt koldt, og vi følte det stærkt, for vi havde alle været i Troperne saa længe, at vort Blod var fortyndet, og den gennemtrængende Nordenvind skar gennem Marv og Ben.

Morgensolens første Straaler var det dejligste Syn, jeg længe har set.

Det var at friste Skæbnen at blive her endnu en Dag, saa vi begyndte straks paa Forberedelserne til at afsejle. Vi ønskede at komme afsted saa hurtigt som muligt, for gennem Observationer havde vi konstateret, at Vinden lagde sig mellem Klokkerne tre om Morgenen og Klokkerne elleve, og det var af den største Betydning for os at have smulte Vand, mens vi sejlede ud mellem Skærene.

Jeg bad Peter om at faa Ankeret løs fra Koralet, men han sagde, at han ikke holdt af at komme i Vandet saa tidligt om Morgenen. Og jeg havde endda taget ham med, fordi han fortalte, at han var en dygtig Svømmer og en udendørs Fyr! Nu, da jeg virkelig havde Brug for ham — — —

Jeg sprang i Vandet for at gøre Ankerkæden fri af Koralet, og Milton — en Engländer, der svarede til sin Race — sprang over Bord for at hjælpe mig. Sammen fik vi Ankeret løs og begyndte at sejle.

Det var ikke for tidligt. Idet vi snoede os ud og ind mellem Koralskærene, fik vi Øje paa en mægtig *Dhow*, der stævnedes ned mod os.

I det Øjeblik løb „Idle Hour“ paa Grund paa en Plet Koral midt i den snoede Kanal. I de næste faa Minutter svedte vi som Svin, og ved Hjælp af Stænger og Motor lykkedes det os at komme fri igen. *Dhow'en* var meget tæt ved os, da vi naaede ud i aabent Farvand, men idet vi lod Motoren løbe for fuld Kraft, slap vi bort og havde snart uddistanceret den.

Det var tydeligt, at de var kommet ind efter os, og hvis vi ikke var kommet afsted, som vi kom det, vilde det have været for sent. Ved at ankre deres Fartøj op i Indsejlingen til den snævre Kanal vilde „Idle Hour“ have været fanget i en Fælde.

Det var vidunderligt at være ude til Søs igen efter dette ubehagelige Mellemspil, og jeg følte, at jeg vilde være ligeglad med, hvad Slags Vejr vi mødte. Idet vi arbejdede os ud fra Kysten, kunde vi se Bjergene løfte sig mellem Jidda Havn og den hellige By Mecca.

Jeg ønskede at løbe ind til Jidda for at faa fyldt mine Petroleumstanke, og den følgende Dag snoede vi os ind mellem en Række Skær, der beskytter Havnen fra det aabne Hav.

Dybtgaaende Skibe kan ikke ankre op indenfor tre miles fra Kajen, og vi saa Tusinder af Pilgrimme blive landsat i *Dhows* fra Dampere, der laa udenfor. Alt Gods maatte losses paa denne Maade, og Sejlfartøjerne bød et smukt Skue, naar de stod ind mod Land med Byens hvide Huse som Baggrund. Lige midt i Havnen ligger Vraget af en fransk Damper højt og tørt paa et Skær. Over fire hundrede Pilgrimme druknede ved denne Lejlighed, for der udbrød Brand, og de stakkels Mennesker maatte springe over Bord. Seks andre Vrag rundt om viste, at Jidda ikke er den nemmeste Havn at løbe ind i.

Vi kastede Anker tæt inde under Kysten og højste vort Karantæneflag, men da ingen bemærkede os, roede jeg i Land i Jollen. Det var ikke noget let Sted at lande, for Bymuren rejser sig langs hele Stranden; men tilsidst saa jeg en Indsejling, som flere Fartøjer styrede hen imod, og jeg fulgte deres Eksempel.

Politiet i Dokken bragte mig til Paskontoret, hvor jeg traf Aziz, Kontorets Leder. Han talte bemærkelsesværdigt lidt Engelsk og forstod endnu mindre, men han bad mig høfligt sidde ned, og man bragte mig Kaffe skænket fra en Kobberkande, der havde en lang Tud fyldt med Kamelhaar til at filtrere Kaffen.

Derefter blev jeg spurgt, om jeg vilde sætte Pris paa et Bad, og ved Tanken om et Badekar og en Mængde varmt Vand slog jeg gladeligt til. Jeg blev ført ud i en aaben Gaard og anbragt paa en Stenbænk, og en Slave bragte en lille Potte Vand, der maaske indeholdt et Par Liter. Meningen var, at jeg skulde tage en hurtig Afvaskning, mens han hældte den kostbare Vædske ud i et Stenbasin. Det giver ikke En mange Chancer for Vadske, men saa snart Vandet var hældt ud, vadskede han mine Fødder.

Det mindede mig om dengang Jesus vaskede Disciplenes Fødder, og hele Byens Atmosfære bragte i Virkeligheden En tilbage til den bibelske Tid for to tusinde Aar siden.

Jeg spurgte, om der var nogen Amerikanere i Jidda og fik til min Overraskelse at vide, at det var der, og saa snart de nødvendige Formaliteter ved Paseftersynet var overstaet, bragte Aziz mig til Mr. Twitchells Hjem. Mr. Twitchell var Direktør for Saudi Mining Company. Han havde mødt Robinson fem Aar tidligere, saa han var interesseret i at høre, hvad Nyt jeg havde at fortælle om ham, og han inviterede mig straks til at være hans Gæst under vort Ophold.

Han fortalte mig, at det vilde være nødvendigt, at jeg præsenterede mig for Khan'en og ogsaa for Finansministeren, da ikke-Muselmænd ikke maa opholde sig indenfor Byens Mure uden speciel Tilladelse. Han kørte mig til Administrationsbygningen, hvor jeg traf forskellige af Saudi Arabiens høje Embedsmænd og opnaaede endelig Tilladelse til at opholde mig i Jidda

som Twitchells Ven i de tre Dage, jeg havde besluttet mig til.

Abdul Mijib, Finansministeren, var meget interesseret i min Verdensomsejling og forøgede den officielle Tilladelse med et hjerteligt privat Velkommen. Jeg var meget imponeret af Marmorgulvene og Regeeringsbygningernes ødsle Udstyr, men det var i kras Modsetning til de Mudder- og Stenbygninger, som Byen hovedsagelig bestod af.

Pilgrimmer ankom i Tusindvis til den store aarlige Hellige Tæppe Ceremoni, og Gaderne myldrede med Muhammedanere fra Indien, Tyrkiet, Marokko, Afghanistan, Syrien og Paluæstina — alle paa Vej til Mecca. Tidligere maatte de begive sig til den hellige By til Fods, men nu til Dags krydser de fleste af dem Ørkenen i Biler, selv om nogle faa endnu rejser med Kamelkaravaner. Nogle af de mere velhavende rejser endog pr. Flyvemaskine, og det er en mærkelig Kontrast at se en moderne strømliniet Flyvemaskine gliire i Solen brølende hen over den gamle muromgivne By.

Det var Dagenes Dag for Jidda, for for første Gang i tolv Aar ankom det hellige Tæppe fra Ægypten. Da Lineren, der førte det ægyptiske Flag, gled ind paa Jidda Red, kunde man høre Glædesskrig fra Tusinder af Pilgrimme, der stod oppe paa Muren.

Tæppet blev overført til en stor Staallægter, der skulde føre det i Triumf ind til Byen, men Vinden friskede fra Syd, og de smaa Motorbaade, der tovede Lægteren, mistede Kontrollen over den, idet de sejlede ind i Havnen. En af Motorbaadene sprængte Trossen, og en anden blev tvunget ind under Lægterens Overhang, hvorved Overbygningen blev slaaet af og kastede den skrigende Besætning i Vandet.

Den klodsede Lægter, der nu kun var i Forbindelse med een Motorbaad, var nu fuldstændig uden Kontrol og drev lige ned mod „Idle Hour“. Jeg stak et stort Stykke Kæde ud i Haab om, at den vilde gaa klar af os, men der syntes ingen Chance at være. Revet var umiddelbart agten for os og hindrede os i at stikke endnu mere Kæde ud, saa vi holdt blot Vejret og ventede.

Saa kom den lille Motorbaad, hvis Trosse var sprunget, den anden til Hjælp og begyndte at skubbe sidelæns paa Lægteren. Det var ikke et Øjeblik for tidligt, for det klodsede Fartøjs store Staalside passerede vort Bovspryd paa kun nogle faa Tommers Afstand.

Stemmer fra Hundreder af Pilgrimme paa Prammen og Hyl og Skrig fra Motorbaadenes Besætninger lavede et frygteligt Spektakel, og midt i Virvaret drev det store Tæppe af sort Brokade med dets vidunderlige Mønstre vævet i Guld forbi. Det var i Sandhed et overordentlig smukt Kunstværk, og fra Jidda skulde det føres til den hellige Caaba i Mecca.

Jeg besluttede at drage Fordel af det venlige Tilbud fra Kaptajnen paa en af de store Linere om at faa justeret mit Kronometer. Dampere laa til Anker en halv mile til Luvart, og jeg gik om Bord i en lille

Dhow for at sejle ud til den. Uheldigvis var Vind og Sø saa voldsom, at det lille fladbundede Fartøj ikke kunde vinde frem, og da Stormen tog til, begyndte Søerne at bryde ind over os og fyldte Fartøjet. Da vi var tæt inde under Kysten, betydede jeg Baadejeren, at han skulde sætte Skibet ind paa Stranden. For hvis mit Uhr skulde blive vaadt, vilde det være ødelagt — og der fandtes ikke en Uhrmager indenfor fem hundrede miles Afstand fra Jidda.

Jeg slap i Land i sidste Øjeblik, for den næste Bølge kæntrede Baaden; men aldrig saa snart var jeg vadet op paa Stranden, før fire bevæbnede Arabere dukkede op et eller andet Sted fra og omringede mig.

Jeg prøvede at erindre mig de faa arabiske Ord, jeg havde opsamlet, for at forklare dem, hvorfor jeg var landet, men de nægtede at lade mig gaa tilbage til Byen. Jeg befandt mig over en mile fra Bymuren, og det var snart Nat.

Efter en langsommelig Raadslagning forsvandt tre af dem i Mørket og efterlod mig i den fjerdes Vare-tægt. Jeg ventede nogle Minutter for at være sikker paa, at de andre ikke vendte tilbage, og saa begyndte jeg at gaa ind mod Jidda. Min Vagt fulgte mig øjeblikkelig og greb mig i Armen for at faa mig til at standse, men med en hurtig Bevægelse vred jeg mig fri af hans Greb og stak i Rend.

Jeg kunde høre hans Fødder tordne hen over Jorden, mens han løb, men han var hæmmet af de alenlange Drapperier, han bar, og jeg var i Shorts, saa jeg havde snart uddistanceret ham.

Jeg var forberedt paa et Skud i Ryggen hvert Øjeblik, men det kom ikke, og da jeg havde vundet tilstrækkeligt Forspring til at føle mig sikker paa, at jeg var udenfor Skudvidde, saa jeg mig tilbage og saa, at han havde opgivet Forfølgelsen.

Muligvis tænkte han, at jeg alligevel ikke vilde være i Stand til at komme ind i Byen, da Portene lukker ved Solnedgang, og da jeg nærmede mig Bymuren, faldt den samme Tanke mig ind. Da jeg naaede Byporten, genkendte jeg imidlertid i Portvagten en Araber, som jeg Dagen i Forvejen havde givet fem Piastre for at lade sig fotografere netop ved denne Port. Til min Lettelse lod han mig slippe ind uden den mindste Tøven, og jeg fortsatte taknemmelig til min Vens Hus.

Mr. Twitchell var forbløffet over mit Eventyr og fortalte mig, hvor heldig jeg havde været i at slippe ind af Medina Porten. Havde jeg forsøgt at slippe ind ad Mecca Porten, var jeg muligvis blevet skudt, for ingen ikke-Muhammedaner havde nogensinde passeret gennem den hellige Portal. Jeg blev i hans Hus Natten over.

Den følgende Morgen kom en af Twitchells Boy'er med den Nyhed, at Milton var arresteret og holdt tilbage ved Byens Toldindsejling. Man havde antaget ham for mig! Han skulde bringes til Fængslet, hvor min Baadfører allerede vansmægtede under Anklagen

for at have landsat en Fremmed paa Kysten og ikke ved den almindelige Toldindsejling.

Mr. Twitchell skyndte sig til Khan'en og forklarede Situationen og fortalte, hvorledes Baaden fyldtes med Vand, og at jeg havde gjort en tvungen Landgang for at frelse mit Uhr fra at blive ødelagt. Khan'en var under det Indtryk, at jeg havde sneget mig i Land i den Hensigt at tage til den forbudte By Mecca! Da Situationen var opklaret, fik vi en Ordre til at løslade Milton, og vi skyndte os saa hurtigt, vi kunde, til Fængslet. Det var høje Tid, for da vi ankom, havde den ulykkelige Baadfører allerede modtaget tredve Piskeslag, og min tykke Skibskammerat ventede paa sine.

I Arabien bliver alle Racer behandlet eens af Regeringen. Hvide Mænd, som overtræder Koranens strenge Bud, blev alvorligt straffet for at være antruffet i beruset Tilstand, og indtil for ganske nylig var det med tredve Piskeslags Straf forbudt at ryge i Gaderne.

Netop som vi var klar til at afsejle, krydsede en *Dhow* vor Agterstavn saa tæt, at den slog vor Mesanbom midt over. Af alle Fartøjer i Havnen skulde de netop brase ind i os. Det kunde være blevet meget alvorligt, for Tømmer er en sjælden Vare i en træløs Havn som Jidda, men Mr. Twitchell kom os igen til Undsætning, og hans Tømrer ordnede Bommen for os.

Vi havde faaet alle vore friske Frugter og Dadler om Bord og var parat til at stikke i Søen, da vi sidste Øjeblik blev oplyst om, at det var nødvendigt at faa et underskrevet Certifikat fra det ægyptiske Konsulat. Hvis vi ikke havde et saadant Certifikat, vilde det blive nødvendigt for os at gaa i Karantæne ved Tor i tre Dage ligesom alle Pilgrimmene — og det ægyptiske Konsulat var taget til Mecca med en Delegation, der var fulgt med det hellige Tæppe, og det vilde vare flere Dage, før de kom tilbage.

Khan'en var ligeledes taget til Mecca — og han havde kun udvidet vort Ophold med fireogtyve Timer! Det var i denne ubehagelige Situation, at den britiske Minister ved Hans Majestæts Legation kom os til Hjælp ved at give mig et Dokument, der godtgjorde, at vi intet havde at gøre med Pilgrimmene, og at vi var afsejlet, før Tæppets Ceremonier virkelig var begyndt.

Vinden var gaaet om i Nordvest igen — Modvind for os. Hvis vi gik ud, vilde vi blive blæst sydpaa og miste den Fremgang nordpaa, som vi allerede havde gjort. Men der var intet Valg, og saa stak vi i Søen.

Røde Havets Vande havde antaget et nyt Udseende — kold, staalgraa, meget forskellig fra de smilende blaa tropiske Vande, „Idle Hour“ havde sejlet saa mange tusinde Miles igennem. Stævrende nordpaa kom vi lidt efter lidt ind i Europas tempererede Farvande. Maaske var det paa en Maade det bedste, at vor Fremgang var saa langsom, for derved blev vi langsomt vænnet til Temperaturforandringen.

Ikke desto mindre var Nordvestenvinden fortvivlen-

de. Vi kunde sejle i tolv Timer paa en Bov og kæmpe haardt op mod de korte, krappe Søer. Saa i andre tolv Timer huggede og rullede vi paa den anden Bov. Og efter fireogtyve Timers Forløb vilde vi finde ud af, at vi virkelig var vundet tre Miles frem. Med den Fart vilde det ta os syv Maaneder at naa Suez.

Vinden friskede stadig fra Nord, og Søerne blev større og større. Stormen blæste Skumkammene af Søerne og nedsatte Sigbarheden til Nul, og vort Dæk stod under Vand fra Morgen til Aften.

Det var en elendig Situation. Skibsbunden fyldtes med det Vand, vi tog indenbords, og Pumpen strejkede. Olien fra Maskinen flød over og dækkede Vandet i Kahytten og betrak vore Køjer med et fedtet Lag — og stadigvæk huggede vi op mod Nordvestenstormen og kæmpede for at vinde en mile eller to nordpaa hver Dag.

Vi fik endelig Lænsepumpen til at arbejde igen og fik klaret op i Kahytten, men hver eneste Dag kom den brølende, hylende Vind ud af en skyfri Himmel og bekæmpede os bitterligt for hver Tomme, vi vandt frem. Hver Nat maatte vi ankre op i Læ af et Rev for ikke at tabe igen, hvad vi var vundet frem nordover. Og hver Dag narrede Luftspejlinger os med Land forude, hvor vi vidste, der intet Land var.

Med Luftspejlinger til at forvirre mig — mit Kronometer alt for unøjagtigt til at bruges — Modvind til at drille os — den evige Frygt for Rev, hver Gang vi nærmede os Kysten efter en Bovt — var jeg ved at blive et nervøst Vrag, og det undrede mig, om jeg nogensinde skulde slippe ud af det forrædderske Røde Hav og ved min Forstands fulde Brug.

For at gøre Sagen værre havde jeg i Jidda forsøgt at faa Motoren overhalet. Men den indfødte Mekaniker var stukket af til Mecca og havde efterladt mig Motoren skilt i Stykker. Jeg havde ikke set ham skille den, men da vi havde været nødt til at afsejle i Løbet af fireogtyve Timer, havde jeg samlet den igen, som jeg bedst kunde. Som man kan vente, havde jeg ikke gjort det særlig godt. Jeg ventede, at et eller andet skulde bryde sammen, da Motoren i Længden ikke kunde staa for Vibrationerne, der skyldtes den mangelfulde Montering; og endelig fik jeg Mod til at forsøge at gøre det om. Hvis et eller andet skulde gaa i Fisk under Arbejdet, vilde vi ikke have nogen Udvej til at reparere det og maatte saa fortsætte uden Hjælpe-motor.

Det lykkedes mig imidlertid, og „Idle Hour“ fortsatte langsomt nordpaa. Vi var omtrent udgaaet for Petroleum nu, og jeg besluttede at løbe ind til Yenbo for at faa fyldt Tankene.

Yenbo er en lun lille Havn og langt bedre end Jidda. Bymuren kanter den ene Side af Ankerpladsen, og da den er omgivet af Rev paa den anden Side, er den beskyttet mod Vejret. Lige overfor Bymuren ligger en lille Ø med en eller anden gammel Sheiks Gravhøj.

Det var den sidste Dag af en tre Dages Højtidelig-

hed, og Mængder af *Dhows* sejlede ind i Havnen. Alle syntes meget lykkelige, og det var første Gang, jeg nogensinde saa Muhammedanere smile og le. Det mindede mig om Sydhavet, da Trommerne dundrede og *Dhow*'ernes Besætninger klappede i Takt.

Vi fik ikke Lov til at bevæge os frit rundt i Gardnerne, men hver af os fik en bevæbnet Soldat med os. Petroleum var dyr — 135 Piastre for Kassen, men jeg maatte have Brændstof, og der fandtes ingen anden Havn mellem Yenbo og Suez, hvor det kunde faas.

Jeg maatte ogsaa betale store Havnepenge. Jeg prøvede at forklare, at jeg i Jidda allerede havde betalt Afgifter store nok for hele Arabien. Men her satte jeg ind paa rette Sted, for da de saa de Papirer, jeg lagde frem for at understøtte min Paastand, satte de Afgifterne op og krævede nøjagtig af mig, hvad jeg havde givet i Jidda. Og saa fik jeg at vide, at i en hvilken som helst arabisk Havn, jeg anløb, vilde Afgifterne være de samme. Jeg besluttede, at dette skulde blive sidste Gang, jeg satte Fod paa arabisk Grund, for med endnu et Par Anløb vilde jeg være bankarot.

Den Aften var det Fuldmaane. Mod en skyløs Himmel i Øst tegnede Rudwau Bjergene deres høje Silhuet. Mod Syd var den henfarne Sheiks Gravhøj glimtende hvid i Maanelyset, og med et Lys blafrende i en Niche i Stenværket. Mod Nord laa Yenbo med dens hvide Huse og høje Minareter. De hvide Mure og Taarne fik det til at se helt overnaturligt ud — en fortryllet By, halv sammensat af selve Maanelyset.

Jeg vækkede mine Kammerater, for at de skulde se det. Da jeg havde brugt over £20 til Olie, Afgifter o. l., vilde jeg ogsaa have, at mine Venner skulde nyde den kostbare Scene.

Vi forlod Yenbo og startede paa den drøje Tur igen. Hver Nat ankrede vi i Læ af et eller andet Rev. Vi zig-zaggede frem og tilbage over Røde Havets Vidder — fra Asien til Afrika og tilbage til Asien igen — sigtende hver eneste Mile som en Guldgraver sigter Guld Korn.

Mere end een Gang slap vi med Nød og næppe fri af et Rev, naar vi ankrede op for Natten, og een Gang tog vi virkelig Grunden. Vi slap fri mere ved Held end ved Manøvre.

Vi syntes, vi havde været til Søs i Maaneder, da vi endelig saa Sinai Bjerg tone frem, og saa vidste vi, at vi ikke var langt fra vort Maal. Snart kunde jeg fra Masten se de Daddelpalmer lige Syd for Landsbyen Tor, som var de første Træer, jeg saa, efter at have forladt Aden.

Fortsættes.

A/S MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



1 Ja, se altsaa ... - hm - øh ...

How you are?

De husker fra sidst den besynderlige Situation, jeg havde bragt mig selv i. Derfor gider jeg ikke gentage den Historie. Men som det nu var, blev jeg omringet af brave, hjertevindende Præriefolk, der gav Udtryk for levende Deltagelse, parret med Forbløffelse over min mærkelige Fremtræden. — Oh, ja, ja.



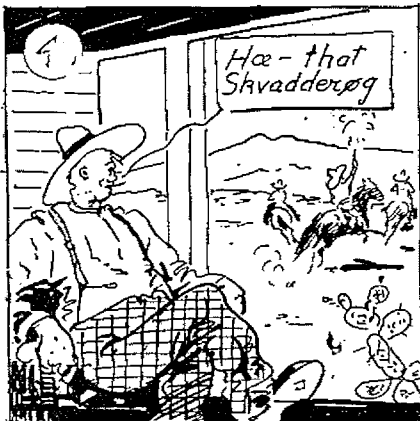
2 En skrækkelig Røver - der sagde - „hands up“ ...

Naar man een Gang er kommet ind paa at lyve, er man som Regel nødt til at fortsætte ad Lognens slagne Landevej. Det er ikke sandan paa een Gang at spreche Sandhed midt i en konstrueret Historie! De maa derfor se at dæmpe deres Forargelse ned til en passende Højde og nøjes med at konstatere Facta.



3 Vi skal nok nappe den „Boy“ - Mr... stol paa det ...!

Vestens haarde Præriefolk er vant til at tage haardt paa Lovbrydere. En „hands up man“ kan være sikker paa en Strikke eller 100 gr Bly. Og jeg saa paa disse forvovne, barske Ansigter, at hans (Sheriffens) Skæbne ikke vilde blive blid, naar de en Gang fik slaaet Klo i hnm???



4 Hæ - thot Skvadderøg

Saa slog jeg mig da til Ro paa Haciendaens Veranda med en god Cigar (30 Øres) og betragtede tankfuldt de ruske Hestfolk, der knaldende med deres Skydejern sprængte af Sted for at fange deres egen Sheriff! — Oh, skønne Enfold. — Oh, grænseløse Uvidenhed. (Uddrag af min Dagbog for d. 1. Febr. 1935). — Jeg pustede Røgen fra mig og rejste mig.



5 Je' maa vist hellere - - - vist nok ...

Langsomt slentrede jeg langs Railwayen (amerikansk Udtryk for en Jernbane). Tusinde Tanker fo'r gennem mit Hoved, men een blev siddende fast, og den lod saaledes: — „Bort, bort, — bort — — ad de blanke Staaalkinner.“ Bort inden Sheriffs Folk vender tilbage med deres Herre og Mester.



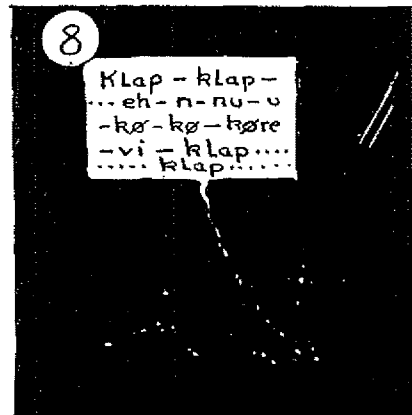
6 -- Se' at starte ad Skinnevejen

Jeg betragtede opmærksomt en stor Godsvogn, der holdt paa Jernbanegemet. I den maatte jeg kunne skjule mig, indtil Toget kørte. Derefter vilde jeg skjule mig i den videre frem, medens den kørte og i Løbet af kort Tid være borte fra hele denne Suppedas. (Angaaende Udtrykket „Suppedas“, slaa efter i en almindelig Ordbog!)



7 Her er lidt svalt - - - men hva ...?

Det var ved at blive Aften, da jeg krob ind i Vognens Halvmørke. Prærien glødede i et kort Nu i den synkende Sols Brandskær. Ude fra Vidderne kom et lunt, næsten hedt Vindpust af Aftenbrisen, der var ved at lægge sig. — ligesom jeg. Fra Vognens Indre kom ogsaa et Pust, men det var just ikke hedt



8 Klap - klap - eh - n - nu - u - kø - kø - høre - vi - klap ... klap ...

Det var koløt, iskoldt som Julemandens Aande. Jeg krøb skælvende sammen og forsøgte at gøre mig det hyggeligt. Vi Sjøfolk er jo vant til at skabe Hygge ud af lidt. „Ryk — Stød — — Ryk — Bumb —“ Vi kører! — Hjulene knirker, knager — piber. Saa tager Farten til — vi jager af Sted i den mørke Skæbneat.

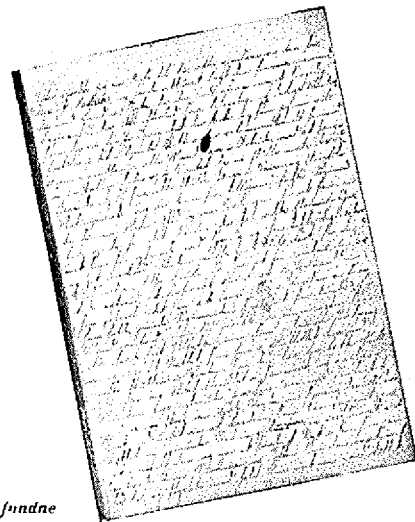


9 Je' vil a' - - - ded er jo en - en - Fry - Fry - Fryse vogn

Kulden tog til i mit mørke Skjul. Nu vil jeg hellere sige det rent ud, som det forholdt sig. Jeg var krobet ind i en Frysevogn. Man kan ikke sige, at jeg befandt mig som i Helvede, for Temperaturen svarede ikke til den, jeg forestiller mig, naar jeg tænker paa bemeldte Sted, men aandeligt talt falte jeg mig maaaske nok noget derhen af.

En gammel Sømands Optegnelser

Udtog af August Ludvig
Dall's Sømandsliv fra 1868
til 1871, da han sejlede
med Briggen »Dronning
Louise« af København.
Optegnelserne fundet under
Pulterkammerrydning
1940.



En Side i Faksimile af det fundne
Manuskript til »En gammel
Sømands Optegnelser«.

(Fortsat).

XII.

I De Castry Bay.

EFTERSOM vi nærmede os til vort Bestem-
sessted og kom op i de mere nordlige Regio-
ner, fik vi det for hver Dag køligere og køli-
gere. Den 1. Juni Klokker 8 om Formiddagen havde
vi den Glæde at rende ind til De Castry Bay, og
allerede da vi vare i Indløbet kunde vi se, at der
laa to Skibe derinde, men deres Flag kunde vi ikke
skjelne. Imidlertid saå vi snart, at der kom en Baad
ud til os, og denne viste sig at være Baaden fra den
danske Baad „Psyche“, hvis Kaptajn B..... var en
meget bekjendt Skipper fra Kjøbenhavn. Han var
selv i Baaden, og tillige havde han Kaptajnen fra
den engelske Skonnert „King Ling“ med sig.

„Psyche“ havde kun været der i nogle faa Dage.
Skonnerten var derimod allerede kommen der, me-
dens der endnu var meget Is paa Bugten, og begge
Skibe var lastede fra Kronstadt med Rugmel for den
russiske Regjering. Disse to Herrer kom som sagt
ombord, og da der ikke var nogen Lods at faa,
spurgte Kaptajn B..... vores Kaptajn, om han maatte
styre Briggen ind i Havnen. Dette fik han Lov til
og tog Roret, og saa gik Kaptajnen fra „King Ling“
forud paa Takken og holdt skarp Udkig efter blinde
Skjær, medens han samtidig saå efter, om vore An-
kergrejer vare i Orden — en meget smuk Opførsel
af de to fremmede Kaptajner paa et for os ube-
kjendt Sted.

Alt gik godt. Vi rendte ind og ankrede op ved
Siden af de to andre Skibe, hvorpaa vi gjorde vore
Sejl fast. Isen holdt endnu Passagen lukket op til
Nicolajewsk, af hvilken Grund der altsaa heller ingen
Flodlods var kommen ned endnu, som kunde tage
os op.

Naturen i De Castry Bay var meget malerisk.
Overalt, hvor vi saå, var det kun umaadelig høje
Bjerger, hvorpaa Sneen og Isen endnu laa i Mang-
foldighed og ned ad hvis Skrænter man ikkun saa
meget store Graner i Millionvis — kun meget sjæl-
dent adskilte ved et Par Birke-Variationer, og hvoraf
de førstnævnte særlig toge sig ud med deres mørke-



Gillakker.

grønne, naalede Grene, ved hvis Fod de iskolde
Strømme brølende baner sig Vej fra Bjergenes Høj-
der og ned i Bugten, og som foraarsager, at der læg-
ger sig en Isskorpe omkring Hjertet paa En, naar
man i overfrygtfuld Tavshed tænker paa at tilbringe
en Vinter i Sibirien. Disse Tanker trængte uvilkaar-
ligt ind paa mig, da vi i den dæmrende Morgenbe-
lysning for smaa Sejl banede os Vej mellem drivende
Isflager i Bugten og forbi de mørke Klipper. Men
efter at vi var kommen til Ankers, og Solen atter
hævede sig over de sneklædte Bjerger, fik jeg andet
at tænke paa, da vi skulde sætte Kaptajnen i Land,
og jeg skulde med i Baaden.

Til dette gjorde vi os nu klar og tog hvide Buxer
paa, da det visselig var Vejret dertil. Denne Paaklæd-
ning vakte imidlertid Forundring hos „Psyche“s Folk,
da vi noget senere kom over til Barken for at tage
deres Kaptajn med i Land; thi de sagde, at det end-
nu ikke var varmt nok i Vejret til hvide Buxer her
i Sibirien, og de vare vist ikke helt fri for at gjøre
sig et billigt Grin over os, selv om de ogsaa nok
vilde vedgaa, at dette var den første Dag, hvor de
endnu havde haft det saa varmt. Trods alt maa vi
nok alligevel have bragt Sommeren med os derop,
for efter den Dag vedblev Vejret stadigvæk at blive
mildere.

Vi blev altsaa kaldt til Fartøjet for at sætte Kaptajnen i Land tilligemed Kaptajn B..... og sammes Frue, som sejlede med sin Mand. Vi havde ikke særlig langt ind til Land, men Omgivelserne, vi roede i, vare meget smukke. Vi kom forbi flere Steder, hvor Klipperne vare udhulede til Grotter, for-



Vi pirkede lidt til Bjørneungen.

aarsaget ved Jordskjælv eller ved Brændingens voldsomme Kraft, som undergraver dem om Vinteren. Mange Steder havde Revolutioner i Jorden foranlediget, at store Stykker af Klipperne havde frarevet sig fra Bergenes Top, hvorfra de da var styrtet ned og var trillet langt ud i Bugten dannende de mest fantastiske Øer, man kunde tænke sig.

Vi naaede snart ind til en Slags Baadehavn, som var beskyttet af en Isbrækker, hvor Selskabet forlod os, idet de gik op ad nogle Trin, som vare udhuggede i Klipperne. Efter at de havde forladt os, sprang vi ogsaa selv i Land for at se os om. Da vi kom et Stykke op paa Bredden, opdagede vi et Selskab af Gillakker — Sibiriens egentlige Beboere — som her sad i Rundkreds ved et Baal. De vare klædt i Skindtøj og sad paa en hel Del lignende. Paa den ene Side af dem var deres lange Kano halet op paa Land, og i den laa der Bøsser, Buer og Pile samt forskellige Fiskeredskaber. Paa den anden Side af dem opdagede vi en meget stor og dyb Grotte, i hvis Aabning en vild Bjørneunge var lænket — sandsynligvis fanget for ganske nylig. Den havde rodet Jorden op omkring sig og stod og hylede og skar Tænder af Raseri.

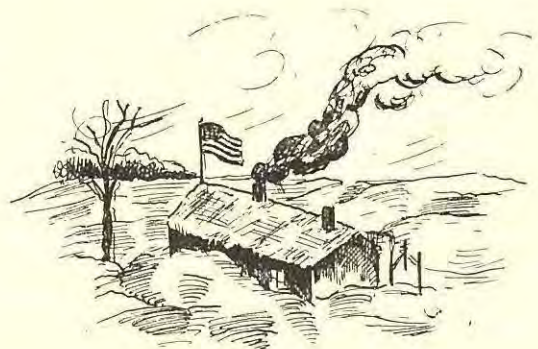
Gillakerne tog ikke Spor Notiis af os, da vi nærmede os deres Baal. De vare fem ialt, og den ældste af dem sad paa et mere højt Sæde af Skind end de andre. Deres Legemer vare aldeles indhyllet i Skind, som de havde snøret fast om sig med Læderremme, hvorfor man kun saå deres Ansigter og Hænder. Deres Ansigter var meget langagtige og omend trent rødbrune. De havde fremstaaende Hage og Kindben, meget smaa, trekantede Øjne, og deres Haar hang i lange Tjavser ud under deres Sælsskindshuer. Deres Opførsel var endnu meget mere kurios at se til end deres Paaklædning. De sade som før fortalt i en Rundkreds med Benene oppe under sig, medens et stort Blikkrus fuldt af Genever gik rundt imellem

dem fra den ene til den anden, og hvoraf enhver af dem tog en Slurk. Kruset var aldrig saa snart tomt, førend den Yngste fyldte det igjen og rakte det til den Ældste, hvorefter han drak og lod det gaa videre. Kun yderst sjældent mælede de et Ord, og naar de endelig gjorde dette, blev det kun besvaret med et andet enkelt Ord, hvorpaa der igjen herskede Stilhed iblandt dem. Vi morede os en lang Tid med at staa og se paa dem, uden at de som sagt toge mindste Notiis af os. Det ene Krus blev tomt efter det andet — og ligeledes Flaskerne, uden at det syntes at paavirke dem det mindste.

Af en engelsk Sømand, der var kommen i Land der, begrundet paa at hans Skib var bleven overfaldet af Sørøvere, fik vi at vide, at disse Gillakker var Jægere og Fiskere, som kun om Sommeren kom de beboede Steder saa nær for at kunne vexle deres Skind med Genever, med hvilket de da lejrede dem for at drikke paa den før omtalte Maade. Om Vinteren trækker de sig derimod tilbage til Bjergene, hvor de lever indgravede i Huler under Jorden. Disse, som vi her havde truffet paa, havde siddet paa samme Plet og drukket fra om Morgen.

Vi pirkede lidt til Bjørneungen med en lang Stang, som vi troede, at vi kunde faa den til at lege med; men den var ikke oplagt til den Slags Narrestreger, for den bed rasende i Stangen og kradsede som besat i Jorden med sine skarpe Kløer; medens den samtidig sendte os nogle Blikke, der gnistrede som Ild. Havde den kunnet komme løs, vilde den vistnok have givet een eller maaske flere af os en Omfavnelser, som vi nok ikke vilde have syntes om; men dens Lænke var for stærk til, at den kunde rive sig løs.

Efter en rum Tids Forløb fjernede vi os for at se, hvad der var højere oppe. Her var Landet i lang Udstrækning mere fladt, og her stod nogle Huse af Træ. I det første, som vi kom til, boede der en Kjøbmand, som havde det amerikanske Flag hejst. Denne Mand var i sin Tid bleven udsendt paa Opdagelse fra Amerika, og der fortaltes, at hvis han var kommet der til Stedet et halvt Aar, førend han gjorde, saa havde Landet nu været under den amerikanske Regjering istedetfor den russiske. Nu boede der et Par Hundrede Mand russiske Soldater i Garnison, men



I det første Hus boede der en Kjøbmand, som havde hejst det amerikanske Flag.

deres Huse laa længere inde i en Skov, saa vi ikke kunde se dem. Disse Soldater havde det meget haardt, da det var Folk, som i deres Fædreland havde gjort nogle smaa Forseelser. Deres Tjenestetid var atten Aar for 38 Rubler om Aaret og fri Klæder. Vi valfartede en Søndag derop og opdagede da, at de fleste af dem havde deres Koner med dem. Disse modtog os meget gjæstfrit, og vi havde en behagelig Eftermiddag sammen med dem, da de alle vare unge og trods deres haarde Tilværelse ogsaa vare fulde af Kommers.

Ved Siden af Kjøbmanden boede den russiske Kommandant, og op til hans Sted stødte nogle andre, men hvem der boede der, kunde vi ikke faa at vide. Forresten var der et meget uhyggeligt Skjær over hele denne Plads. Ingen Steder var Jorden opdyrket. Man saå kun denne lange Strækning flade Mark, hvorpaa disse faa Huse stode foran det uendelige Hav og med den ligesaa uendelige Granskov i Baggrunden. Hvor Husene stode, havde der ogsaa før i Tiden været Skov. Herom vidnede de Tusinder af Træstubbe, som efter Skovning — antagelig baade for at rydde og for at skaffe Brændsel — endnu stod og ragede en Alen op over Jorden og lignede lige saa mange Gravmonumenter.

Jeg nærmede mig ud til den stejle Skrænt, der vendte ud mod Havet, hvor jeg opdagede en Bænk. I dens Ryglæn og Sæde var der alle Vegne udskaaet Navne fra alle Nationer, og hvorimellem jeg ogsaa opdagede nogle Navne fra Landsmænd, som havde været der Aaret i Forvejen. Jeg skar ogsaa mit Navn i Bænken saavel som Skibets og Aars-tallet til almindelig Underretning for de Efterfølgende.

Efter endnu en lille Tid at have spadseret omkring, ankom min Kaptajn og det øvrige Selskab, og vi gik ned til Baaden for at sætte dem ombord. Da vi naaede Stedet, hvor vi sidst havde set Gillakkerne, vare de forsvundne, efterladende det endnu rygende Baal, men ved at kaste Blikket ud over Vandet, opdagede vi i det Fjerne en Kano, som stævnede over imod en lille Ø, hvorpaa de havde deres smaa Sommerhytter.

Vi vedblev stadig at have godt Vejr, men dog ikke saa godt, at Sneen og Isen smeltede omkring os, og førend dette var sket, var der ingen Sejlads paa Amurfloden.

En Dag havde de tre Kaptajner bestemt dem til at foretage en lille Expedition op ad en lille Flod, der rendte inde imellem Skovene, for der at fange Lax, som vrimlede i denne lille Flod. Jeg blev udtaget til at rø Baaden tilligemed den engelske Kaptajns Søn og en anden ung Fyr fra „Psyche“, og vi lovede os alle tre stor Fornøjelse af denne Tur. Vi

begyndte fra Morgenstunden, der var meget pæn, og Kaptajn B..... tog derfor sin Kone med.

Førend vi begave os ud paa den egentlige Expedition, blev det besluttet at besøge den lille Ø, hvor Gillakkerne boede, for at vi paa nært Hold kunde betragte deres Opholdssted. Den lille Ø hørte til Amurflodens Delta, og her op ad banede vi os Vej igjennem det dybblaa og krystalklare Vand; rundt om os stode de Tusinder af tavse Graner og bredte deres grønne, naalede Grene ud til Siderne. Den dybeste Rø herskede overalt, kun afbrudt ved vore Aareslag og ved den monotone Lyd af Vandstrømmene fra det paa Bjergene smeltede Sne, som længere væk skummende styrtede ud i Floden.



Den russiske Kommandant.

Snart vare vi ved Enden af Deltaet, hvor Øen laa, og idet vi landede, blev vi modtaget af et halvt Hundrede Ulvehunde, som hylende fór imod os, men som dog strax blev bortjaget af en gammel Gillak, som kom ud fra en af Hytterne. Han var iført et hvidt Overstykke og havde Mokkasiner paa Fødderne. Han nærmede sig til os og gjorde sine Komplimenter, som det brugtes der, hvorpaa han pegede paa os og dernæst paa hele Øen, hvilket skulde betyde, om vi var kommen for at bese den. Vi nikkede som Svar, hvorefter han stillede sig i Spidsen for os som høflig Vært at vise os rundt.

Uden for hver eneste Hytte stode flere bundne Ulvehunde, som betragtede os med gnisterende Øjne, naar vi nærmede os, medens mange andre, som var løse,

fór omkring os og hylede hen i Vejret; de havde sandsynligvis aldrig før set saadanne Mennesker som os. Vi kunde nok tænke os til, hvorfor de havde saa mange af den Slags Hunde. Jagten er jo nemlig omdrent deres eneste Levevej, og Sibirien er jo rig paa Ulve og Bjørne.

Hytterne bestod af tynde Granstammer, som Gillakkerne havde slynget sammen og ovenpaa beklædt med Birkebark. Den første vi kom til, aabnede vor Fører ved at fjerne et stort Stykke Bark fra en Aabning i Hyttens ene Side omdrent hele nede ved Jorden, hvorefter vi bøjede os ned og kiggede ind. I Hytten var der omdrent ca. 30 Personer samlede, som alle vare blandede imellem hinanden. De sad lige over for hinanden langs med Væggene paa begge Sider, og imellem dem brændte flere store Baal, hvis Røg meget sparsomt udtømte sig igjennem et lille Hul i Taget, hvorfor man ogsaa kun meget utydeligt saå Personerne derinde.

Den samme Scene foregik her, som da vi første Gang saå Gillakkerne i Land. Geneverkruset gik rundt imellem dem, men uden om Fruentimmerne, der meget flegmatisk sad og røg deres Piber — altsaa nogle af dem, medens andre havde Bestilling nok med at amme en Del smaa Udgaver af samme Race.

Nogle Bøsser og Buer hang paa Væggene. En stor Gryde hang i en Kjæde fra Loftet og ned over et af Baaliene, og de Skind, som de sade paa, dannede hele Møblementet. Jeg forstod ikke, hvorledes de smaa Børn kunde faa deres Vejir i denne Hule, men det lod til at gaa meget godt, saa man maa næsten antage, at Gillakkernes Lungeredskaber ere af en anden Beskaffenhed end andre Menneskers.

Vi hørte ikke et Ord fra Forsamlingen, medens vi stode der, og de viste ikke det ringeste Tegn paa Liv, undtagen naar de tog en Slurk af Kruset eller et Drag af Piberne. Om det nu var, fordi at de følte dem besværede af vore Øjne eller øj; det ved jeg ikke, men at se til for os syntes det at gaa paa samme Maade til Hverdagsbrug, saa de vare vist ikke særlig meddelsomme af Naturen.

Efter endnu i en lille Tid at have kigget paa dem, lod vi Barken falde for igjen, hvorpaa vi fjernede os. Det samme Syn viste sig for os i de andre Hytter, hvor vi kiggede ind. I en af dem købte Fru B..... et Par Zobelskind-Mokkasiner af en ung Pige, som selv havde syet disse og broderet dem med smaa Muslingskaller, hvis indvendige Sider glinsede som Sølv. De saa rigtig nette ud. Disse Gillakker skal i det hele taget være meget dygtige med deres Hænder, hvilket Mændenes udskaarne Bøsser og Buer og meget andet ogsaa vidnede om.

Et andet Sted havde de i en Kasse og indsvøbt i Papir en ægte dansk Rugbeskøjt, som var grøn af Mug, men som de tilbad som en stor Helligdom til lige med deres Afguder af Træ. Tilsidst saa vi alle deres Kanoer, som var trukne op paa Land — samt deres Fiskeredskaber, som altsammen var lavet af dem selv. Efter at begge Kaptajnerne derpaa havde stukket vor Cicerone nogle Penge i Haanden, toge vi Afsked og gik i vores Baad igjen; og endnu længe efter, at vi vare roede derfra, kunde vi øjne vor Vært, som vist endnu ikke var rigtig klog paa, hvad vi var for Mennesker, og hvad vores Hensigt havde



Jeg skar ogsaa mit Navn i Bænken.

været. Han stod og saa efter os fuld af Forbavselse.

Lidt efter landede vi paa en grøn Plads, hvor vi gjorde Baal og kogte Kaffe, som vi drak til nogle Levnedsmidler, som vi havde med fra Borde. Efter Maaltidet skulde vi saa fange Lax, men uden at vi havde lagt Mærke dertil, havde der hævet sig et Uvejr over vore Hoveder. Det begyndte med stærk Regn, hvorfor vi opgav Fangsten og skyndte os i Baaden. To Timer efter vare vi ombord igjen — pjaskvaade og foruden Lax, men jeg tror alligevel ikke, der var nogen af os, der fortrød Turen — jeg i det mindste ikke.

Lignende Expeditioner havde vi flere Gange til forskellige Steder, og vi morede os alletider temmelig godt, da Naturen mange Steder i De Castry Bay lignede vores egen derhjemme.

(Fortsættes).

J. Lauritzens Søfartsskole

Dansk Skibsfart ligger stadig praktisk talt stille. Selv i gunstigste Tilfælde kan højst Halvdelen af de danske Skoleskibe komme i Fart til Sommer.

Rederiet J. Lauritzen har derfor besluttet ogsaa i Aar at oprette en Søfartsskole i Svendborg i Lighed med den i 1940 oprettede Skole, som slutter til Marts i Aar.

De Unge, der derfor alvorligt ønsker at komme

til Søs og senere arbejde sig frem til Skibsofficerer, kan henvende sig skriftligt til Rederiet J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K, for at erfare de nærmere Betingelser for dette Kursus, som vil begynde ca. den 25. Juni.

Unge, der har Mellemskole- eller Realeksamen, vil faa Fortrinsret.

Undervisning og Ophold paa Skolen er gratis for de Elever, Rederiet udtager.

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København
Hovedoplæg for Danmark		Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«

*Man maa fortøje om
Natten paa Kinas
Floder.*



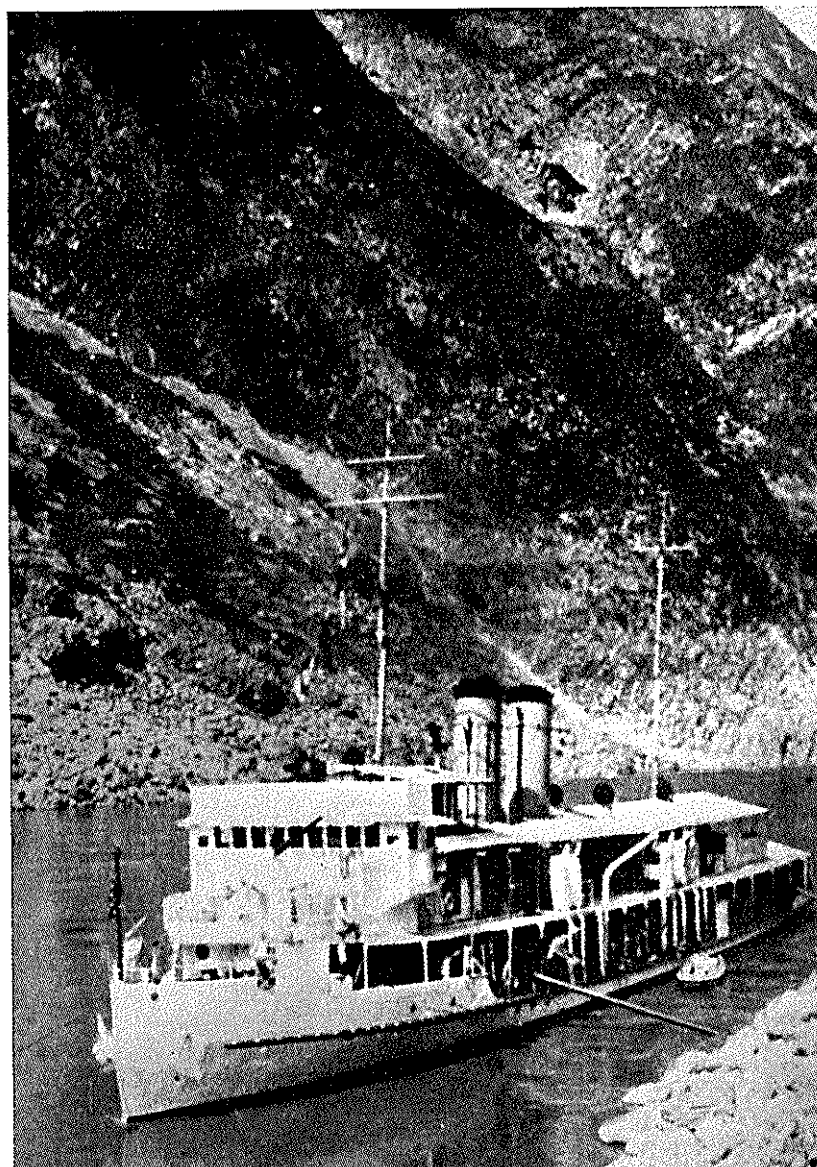
Kinas Floder

Kinas Floder er sejlbare langt ind i det uhyre Rige og har i Aartusinder haft en mægtig Betydning som Transportveje. Endnu findes der kun faa Jernbaner, og Veje til moderne Trafik kan der næsten ikke tales om. Alle de Magter, der har — eller har haft — Koncessioner i Landet, har da ogsaa i mange Aar haft Flodkanonbaade stationeret i det Indre af Landet og større Krigsskibe ved de store Byer, forholdsvis nær ved Kysten, hvor Floderne er dybe og brede nok.

Sejlads paa Floderne i det Indre er en Fart, som kræver et særligt Kendskab, da den kan være meget farlig. Sandbanker og andre Aflejringer kan flytte sig fra Dag til Dag, saa Grundstødninger hører ikke til Sjældenheder, man kan maaske endda sige tværtimod. Fyrbelysning findes ikke, saa man maa passe ved Mørkets Frembrud at være paa en passende Ankerplads for Natten. Efter Omstændighederne bruger man saa sine Ankre eller fortøjer ind til Bredden. Hvor Floden snævrer ind, bliver Strømmen stærk, og sker det saa samtidig, at Retningen skifter, saa bliver det ikke nogen let Sag at manøvrere gennem Strømmen. Kollisioner hører da ogsaa til Dagens Orden.

Hvorledes det gaar i Øjeblikket, og hvorledes Fremtiden vil blive, kan ingen have en begrundet Mening om, men en Ting kan der ikke være Tvivl om: Flodsejladser i Kina vil aldrig tabe sin store Betydning for Transport af Mennesker og Gods.

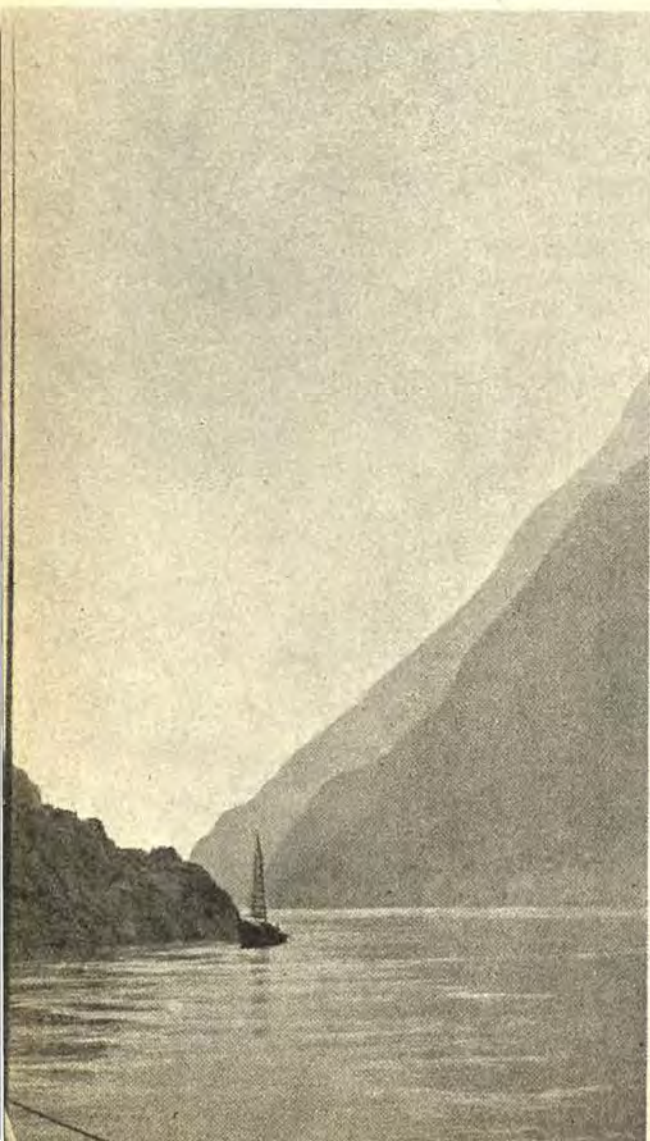
Ankrene kan hyppigt ikke bruges. Man lægger da Spær ind til Bredden og fastgør Trosserne til Stene eller Træer.



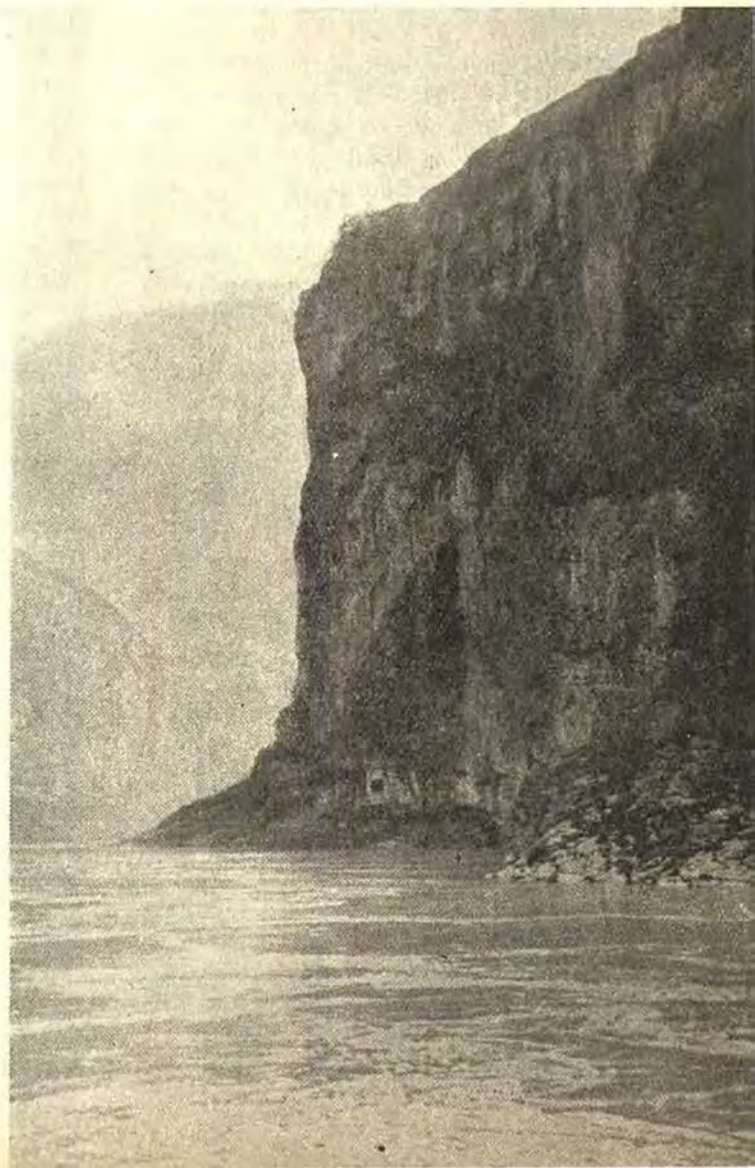


*En anden farlig
Passage, Ichang
Kløften.*

Gennem de snævre Kløfter skifter Floden ofte Retning, hvilket fremkalder Strømme og Hvirvler. Den lange Bambusstang i Forenden af Skibet bruges som Loddestage.



En snæver og farlig Passage paa Yangtsekiang.



10 Aar blandt Kannibaler. (Fortsat fra Side 12.)

mit Gevær, som gik af ved Faldet mod Jorden, uden at dette dog forårsagede nogen Skade. Min Kone Epika skar Spydet ud med min Kniv. Det efterlod et gabende Saar saa stort og dybt som en Tekop, og da det smertede mig meget, blev mine Koner og jeg enige om at vende tilbage til vor Lejrplads. De to Slavinder skiftedes saa til at bære mig paa Ryggen tilbage over Floden, og da vi velbeholdne naaede min Hytte, behandlede mine Koner Saaret med nogle grønne Urter, der straks standsede Blodet, og hvorefter Smerterne ogsaa aftog.

Efter kort Tids Forløb vendte vort Parti sejrrigt tilbage og medbragte mange Fanger — ogsaa flere Høvdinge, som alle efter almindelig Skik blev Sejrherrernes Slaver. Tokamano, som egenhændig og skaanselsløst havde dræbt min Kammerat John Harrison, var faldet paa Ærens Mark under en Tvekamp med den samme Buka-Høvding, som under mit Besøg i Fjendens Lejr saa tydeligt havde givet Bevis for sin Vildskab. Tokamanos Lig var dog ikke faldet i Fjendens Hænder, og det blev bragt tilbage til vor Lejrplads, hvor det blev anbragt paa en Maatte uden for hans Hytte — paa Lit de Parade, garderet af tyve afhuggede Fjendehoveder, som var sat paa Spyd i en Rundkreds om det.

Hele den paafølgende Nat sang og dansede vore Krigere, mens mange Kvinder lavede Grædescener over deres dræbte Paarørende; men den næste Morgen var alle — baade Krigere og Kvinder — fuldt optaget af det store Festmaaltid, som blev afholdt i Anledning af Sejren, og ved hvilket Kød af de dræbte Fjender udgjorde Hovedretten.

Da denne Sejrsfest var vel overstaaet, blev Tokamanos afsjælede Legeme skaaret i flere Stykker og nedpakket i Kurve, som anbragtes i Aroku's Krigskano; og saa forlod vi Buka og ankom uden Mellem-landing til vor egen Landsby. Her blev vi modtaget med Jubel over Sejren og med Kvindegraad og Sørge-sange over dem, som ikke vendte tilbage fra Kampen. Tokamano's Lig blev straks pakket ud af Kurvene, og de forskellige Stykker blev derpaa omhyggeligt stablet op i en Bunke uden for hans Hytte. Som Topfigur paa Bunken anbragtes hans Hoved, som blev pyntet med hvide Fjer, og mens dette foregik, stod den dræbte Høvding's Moder og hans tre Koner oppe paa Hyttens Tag og vred sig og jamrede over Tabet af Søn og Ægtefælle.

Hvad der senere blev foretaget med Tokamano's jordiske Rester, fik jeg ikke Kendskab til. Allerede samme Dag kom der Ilbud fra Høvdingen Ratua om, at et Skib nærmede sig Kysten ud for hans Landsby, og vi brød straks op igen og begav os søværts langs Kysten i to store Krigskanoer med et halvt Hundrede Krigere i hver.

Midt om Natten ankom vi til Ratua's Landsby, uden at vi undervejs havde bemærket noget Skib; men da det lysnede om Morgenen, opdagede jeg ganske rigtig en Brig, der laa og krydsede et godt Styk-

ke ude til Søs. Da jeg fik Øje paa den, stod den ude efter og kunde vel være fem—seks Mil fra Kysten, men den vendte straks efter og stod paa den anden Bøvd ind mod Land, indtil Afstanden hertil kun var en Mil eller to; derpaa vendte den igen, og saaledes fortsatte den — snart udefter og snart indefter — Slag i Slag.

Imidlertid var der ankommet flere fremmede Høvdinge med mange Krigere til Ratua's Landsby, og ved fælles Raadslagning besluttede de at bemægtige sig Skibet og udplyndre det, dersom det skulde gaa til Ankers nær Land og forsøge at drive Handel. — Hvilken Skæbne, der i saa Tilfælde var tiltænkt Besætningen, blev ikke omtalt, men herom kunde jeg, efter hvad jeg selv havde oplevet, naturligvis ikke være i Tvivl.

Under disse Omstændigheder var Briggens Sejlsdels selvfølgelig Genstand for den største Opmærksomhed inde fra Land. Det saa ud, som om den havde en meget stærk Strøm imod; thi den avancerede kun ganske lidt i Løbet af Formiddagen, og da dens Stræk udefter blev længere og længere, begyndte de rovgridske Vilde at nære Ængstelse for, at den tilsidst helt vilde forsvinde af Syne.

Der blev saa igen holdt Raadslagning, og nu blev det vedtaget at sende mig ud til Skibet under dets næste Stræk indover; og jeg skulde saa — under Foregivende af, at man ønskede at handle — forsøge at lokke Kaptajnen til at gaa til Ankers tæt inde under Land. For ikke at røbe, hvad jeg inderst inde følte ved Udsigten til atter at komme i Forbindelse med civiliserede Mennesker, lod jeg straks, som om jeg nærede visse Betæneligheder ved Gennemførelsen af denne Plan. Disse Betæneligheder gjorde dog heldigvis ingen Virkning paa de Vildes Beslutning, og Hjertet hoppede i Livet paa mig af Glæde, da jeg ledsaget af en ung, fremmed Høvding og fire Slaver satte fra Land i en Kano.

Vi naaede ud til Skibet, just som det vendte for at staa udefter, men da jeg prajede det paa Engelsk, blev det liggende med bakked Stortop, saa vi uden Vanskelighed kunde lægge til langs Skibssiden. Det var den amerikanske Brig „Pawloma“, Kaptajn Ranlett, som havde drevet Handel paa Øerne i Melanesien og nu var paa Vej til Tahiti.

Det gik straks op for mig, at Kaptajn Ranlett var bedre kendt med Kystforholdene paa Salomonsøerne, end Kaptajn Willis paa „Boomerang“ havde været. Han var i hvert Fald mere forsigtig, end Kaptajn Willis havde været; thi han tillod kun een af os at komme op om Bord, og dette skulde tilmed være uden at medtage Vaaben, hvorfor jeg ogsaa straks lagde min Kølle fra mig i Kanoen og entrede op over Skibssiden.

„Hvad i Helvede!“ udbød Kaptajn Ranlett, da jeg traadte ham i Møde paa Dækket. „Her har vi jo en hvid Salomonier i fuld Krigsmaling!“

Jeg rev ham straks ud af denne Forestilling ved at fortælle ham, hvad Landsmand jeg var, hvorefter

han førte mig med ind i sin Kahyt for at faa en nærmere Forklaring. Her underrettede jeg ham om min ulykkelige Skæbne og om Hensigten med mit Komme, og jeg bad ham indtrængende om hurtigst muligt at staa ud fra Land og tage mig med. Jeg foreholdt ham ogsaa, at dette maaske var den eneste Lejlighed, jeg nogensinde vilde faa til at flygte fra denne frygtelige Tilværelse.

Da han havde hørt mig til Ende, gav han uden Betænkning sit Samtykke til, at jeg blev om Bord og fulgte med Skibet til Tahiti; og straks efter at vi igen kom ud paa Dækket, hvor Styrmandene og Matroserne imidlertid havde staaet klar med ladte Revolvere og Haandspager for at forhindre mine Ledsagere i at komme om Bord, hvis de eventuelt skulde forsøge derpaa, blev Kanoen uden videre kastet los, og Stortoppen blev brasat fuld, hvorefter Briggen stod til Søs, og jeg fulgte med for ikke mere at vende tilbage.

Tiden havde jeg jo forlængst ophørt at holde Regnskab med, men nu erfarede jeg, at Dagen for min Flugt var den 10. Marts 1860, og jeg havde saaledes tilbragt ti Aar af mit Liv blandt vilde Kannibaler."

— — —

Stærke Leonard. (Fortsat fra Side 8.)

men de skød skidt — de holdt altfor højt, saa deres Kugler vandede langt agten for Baadene. Det viste sig ogsaa efter Kampen, at der saa godt som ingen Træffere havde været, der var kun een saaret, Løjtnant Grodtschilling, som havde faaet en Skraakugle gennem sin ene Arm.

Da der var gaaet et Par Timer paa den fornøjelige Vis, begyndte det at friske lidt.

„Nu faar han Vind i Sejlene, Herr Løjtnant!“ raabte Leonard, som lige havde affyret sin Kanon.

„Jeg synes ogsaa, det ser saadan ud, min Gut!“ svarede Wulff. „Det vil bringe os Fregatten paa Halsen, om vi ikke snart faar en Ende paa Legen!“

„Jeg tror ogsaa, at vi med Løjtnantens Tilladelse kunde række ham med lidt Skraa, i Stedet for Kugler — kanske det vilde kildre ham i Snuden!“

„Rigtigt, Leonard — og saa ta'r vi Tyren ved Hornet og entrer ham straks efter! Hej, lad praje over i de andre Baade, at vi lader med Skraa og ror lige paa ham, alt hvad Aarerne kan trække!“

Et Øjeblik efter var alle fire Baade klar, og under kraftige Hurraraab roede de lige ind paa Briggen. Da de var paa Geværskuds Afstand, gav Wulff Ordre til at fyre, og nu vedligeholdte de en levende Skraaild, som gjorde Briggen stor Skade. Røgen

Med ovenstaaende Tidsbestemmelse slutter denne danske Sømand Beretningen om sine Oplevelser paa Salomonsøerne. Hans senere Skæbne er fortalt med faa Ord:

Efter Ankomsten til Tahiti fik George Hill med Kaptajn Ranlett's Bistand en Stilling som Water-clerk hos den amerikanske Konsul i Papeete. Her mødte han megen Venlighed og Forstaaelse, og efter nogen Tids Forløb giftede han sig med en Tahitipige. Men efterhaanden som hans tidligere Liv spurgtes blandt Øens mange Hvide, og disse ofte kom med Hentydninger til hans tatoverede Ansigt, fik han en Følelse af, at han af dem blev betragtet som hørende til en lavere staaende Menneskerace, og Opholdet her blev ham af den Grund tilsidst uudholdeligt. Efter halvandet Aars Forløb erhvervede han sig saa ved Konsulens Hjælp og for sin opsparede Løn et mindre Areal — beplantet med Kokospalmer — paa den lille nærliggende Ø Raiatea. Denne Kokosplantage udviklede han efterhaanden, og her levede han Resten af sine Dage i god Forstaaelse med Øens øvrige Beboere og ernærede sig og sin Familie med at drive Handel med Kopra. Mange Sydhavsskipper har staaet i Handelsforbindelse med George Hill — alias Jørgen Høj.

skjulte efterhaanden Baadene, der hurtigt kom nærmere, men just da de naaede Engelskmanden, blev der prajet fra den, at de overgav sig. Wulff lod saa holde inde med Skydningen, roede langs Siden og entrede om Bord.

Fortsættes.

DANNEBROG og dets Brug

Flagfirmaet J. S. V., Weilbach har udgivet et lille nyttigt Hæfte: „Dannebrog og dets Brug“.

Med farvelagte Illustrationer giver den en udtømmende Omtale at Stutflaget og Splitflaget med de indbyrdes Maal for Længde, Bredde, Størrelse paa Korset etc., samt den rigtige Anbringelse af Flaget paa Stang, som Bommer og i Forbindelse med andre Nationers Flag.

Det lille Hæfte, der er smukt udført, har desværre helt udeladt Yachtflaget og Anvisninger paa, hvordan man bør flage paa Søen, men maaske en Fortsættelse i samme noble Udførelse vil fremkomme til Hjælp for de danske Sejlere.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER
TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211
KØBENHAVN K.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Marts 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompani
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prønix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugseerfærdig
 D/S Torm
 Reederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

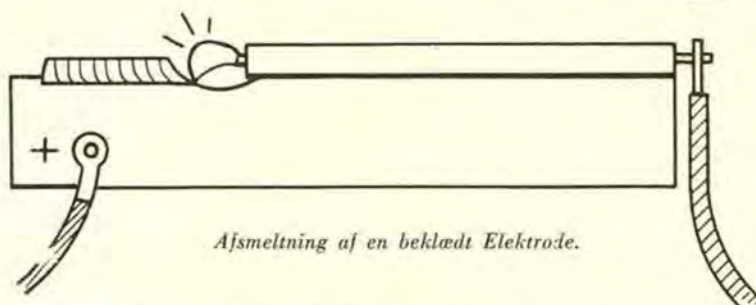
Halvautomatisk og automatisk Lysbuesvejsning

Lysbuesvejsning har i Teorien været kendt i ca. 50 Aar, men derfra og til den praktiske Anvendelighed har der været et stort Spring. Til Gengæld er Udviklingen i de sidste ti Aar gaaet frem med Stormskridt. Vi har ved flere Lejligheder omtalt Lysbuesvejsningens Anvendelse i Skibsbygningen her i „Vikingen“ og for nogle Aar siden udtalt, at man maatte vente, at det helsvejste Skib snart vilde være en Kends-

Spørgsmaalet, om det ikke kan udføres automatisk eller halvautomatisk.

Herom har Ingeniør K. Kleinhans ved Kjellberg Elektroden und Maschinen G. m. b. H., Berlin, i Schiffbau Nr. 23, 41. Aargang skrevet en Artikel, som vi her gengiver i Uddrag med Forfatterens og Tidsskriftets Tilladelse.

Lysbuesvejsningens Pioner er ubestridt den svenske Ingeniør O.



gerning. Det helsvejste Skib er allerede nu en Kendsgerning, næsten før vi havde ventet det.

Dermed er dog Lysbuesvejsningens Udvikling og Muligheder ikke standset. Selve Svejsearbejdet — Elektrodens Smeltning — er ved alle Anvendelser den samme, og derfor er det naturligt, at man tænker over

Kjellberg, som i 1908 fik Patent paa beklædte Elektroder. Den første Form for automatisk Svejsning er hermed muligjort, idet man ved at lægge en Elektrode paa Materialet og tænde Lysbuen i den ene Ende vil se den brænde op af sig selv og efterlade en Svejsesøm. Fra denne Begyndelse har der været arbejdet

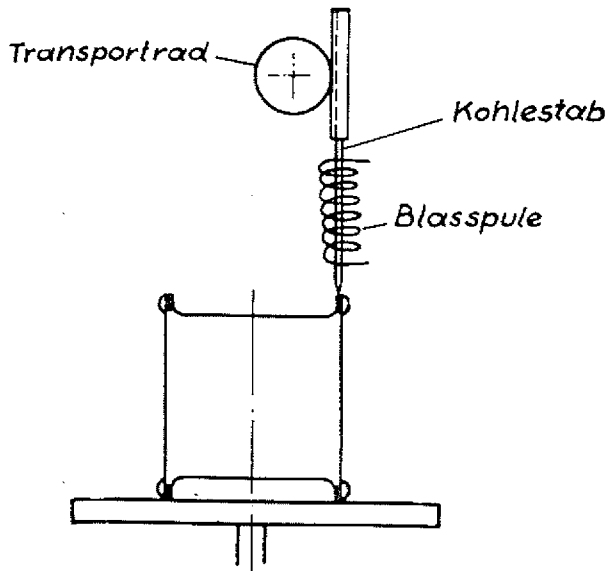


G. W. Frydenlund & Søn

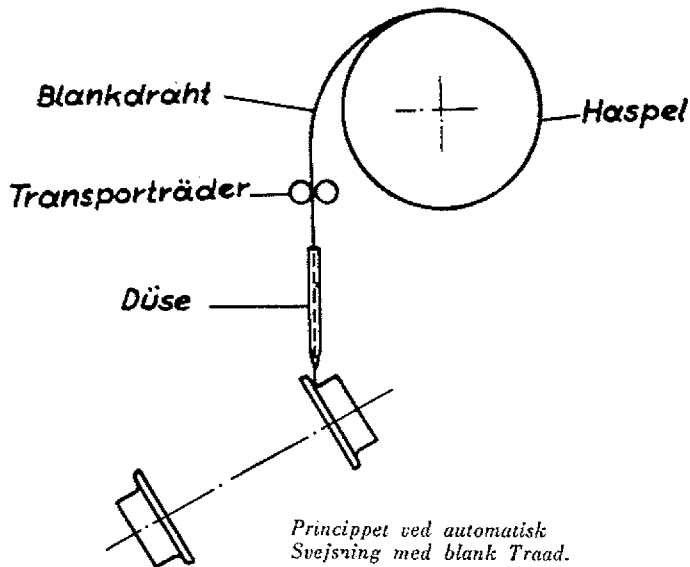
Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

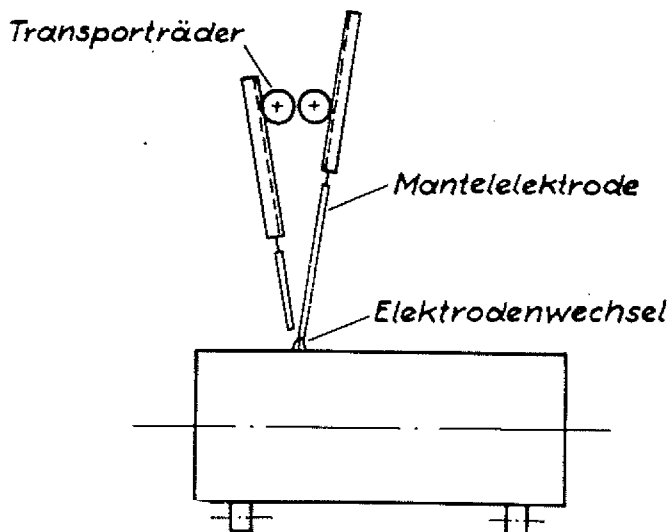
LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Princippet for en Kulbuesvejseautomat.



Princippet ved automatisk Svejning med blank Traad.



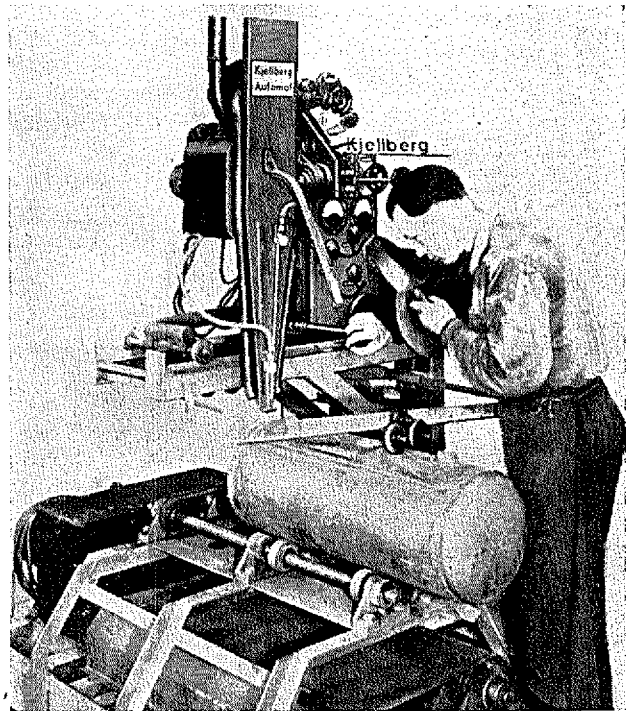
Princippet ved en Elektroautomat for beklædte Elektroder.

med forskellige Systemer. Vi har for kortere Tid siden i „Vikingen“ omtalt Elin-Hafergut-Metoden, som fremfører, at ca. 20 % af alt Svejsearbejde egner sig herfor og kan udføres mindst 30 à 40 % hurtigere end en øvet Haandsvejsers. Hvis man regner med ca. 40.000 Elektrosvejsere i Tyskland, forstaar men let, hvad det vil betyde i økonomisk Henseende.

Imidlertid lider Metoden af visse Ulemper, som medfører, at den næppe vil vinde almindelig Udbredelse. Den fordrer saaledes en mere end almindelig Tilpasning af Svejsestykkerne, man har vanskeligere Kontrol med Varmespændingerne. Elektroderne skal hæftes til Materialet, hvilket formindsker Arbejdshastigheden o. fl.

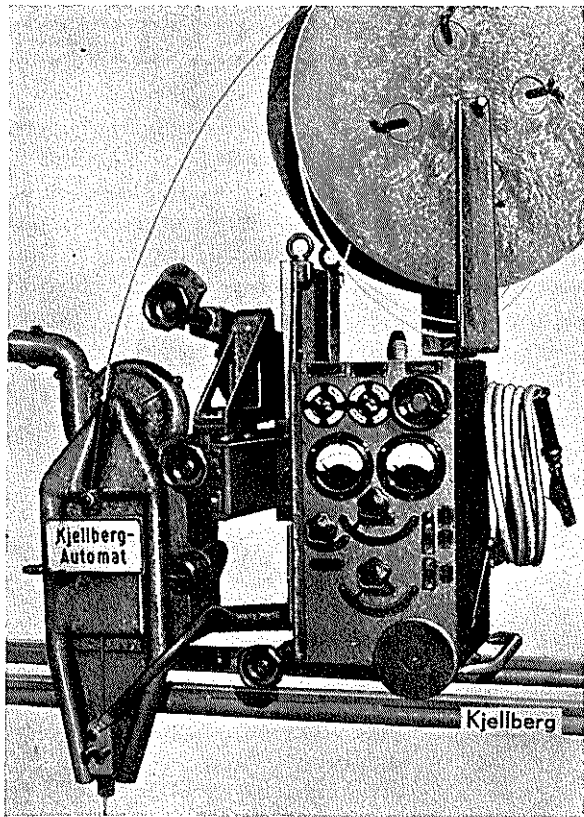
Der findes allerede flere Konstruktioner af automatiske Lysbuesvejsemaskiner, og de forskellige Firmaer arbejder stadig paa at gøre dem mere anvendelige. For at dække alle i Praksis forekommende Tilfælde, har man bestræbt sig for at bygge Svejseautomater, hvormed der kan udføres de 3 Slags Svejninger, som bruges, nemlig:

- 1) Svejning med Kulbue.
- 2) Svejning med blank Traad.
- 3) Svejning med beklædte Elektroder.



Kjellberg Svejseautomat for beklædte Elektroder og med Drejeindretning til Svejning af Rundsomme.

1) Svejning med Kulbue anvendes kun til særlige Arbejder med tynde Plader, som passer godt sammen, og hvor der ikke behøver at tilføres Tilsætningsmateriale, f. Eks. ved Svejning af Transportfade. Stærke Svejninger lader sig vanskelig udføre, da Svejningen er udsat for Luftens Paavirkninger og let optager Ilt og Kvælstof. Herpaa kan der dog bødes ved at bruge et Flusmiddel, der paastryges før Svejningen



Automaten indrettet til Svejsning med blank Traad.

begyndes. Derimod er det ikke rigtigt, at der tilføres Svejsningen Kul af nogen Betydning. Svejsningen bliver tilstrækkelig stærk, men faar ingen videre Forlængelse.

2) Svejsning med blank Traad kan udføres med stor Hastighed, da Strømtilførslen kan ske lige oven for Lysbuen, og Traaden derfor kan bære en stor Strømstyrke. Man kan derfor faa en betydelig Stigning i Arbejdshastigheden i Forhold til Haandsvejsning. Det paalagte Materiale har stor Styrke, men ringe Forlængelse og kan derfor med Fordel anvendes til Udbedring af slidt Materiel i Gruber, Jernbaneanstalter o. l.

3) Den automatiske Svejsning med beklædte Elektroder er vanskelig, og Problemet er først løst i de sidste Aar. De nyeste Automater kan anvende almindelige Elektroder i de Længder, hvori de sælges, og det er dermed muligt at opnaa Kvalitetssvejsninger med stor Styrke og Forlængelse.

En Automat, hvormed der kan svejdes efter alle tre Metoder, er fremstillet af det tyske Kjellberg-Firma (i Danmark og Sverige „Esab“). Ved Konstruktionen maa der tages Hensyn til følgende tre Forhold:

- 1) Anlægget maa være universelt, d. v. s. maa kunne benyttes til de ovennævnte tre Svejsemetoder.
- 2) Automaten maa være konstrueret saaledes, at de elektriske Dele ikke giver Anledning til Driftsforstyrrelser i Værkstedet, hvor der altid findes Støv og Fugtighed.
- 3) Virkemaaden maa være saadan, at Svejsningen

kan udføres uden særlig store Forberedelser og anvendes overalt, hvor en mekanisk Svejsning er en Fordel.

Et samlet Aggregat bestaar af to Hoveddele: Svejsseomformeren med sine Instrumenter og selve Automaten, paa hvilken der findes de nødvendige Apparater til Regulering af Elektrodernes Fremføring, Lysbuespændingen og Vognens Bevægelse. Den sidste kan trinløst reguleres mellem 6 cm/Min. og 70 cm/Min. Desuden findes Regulering for Elektrodens Pendulbevægelse, som kan varieres fra 0 til 60 mm med et Svingningstal mellem 10 og 100 pr. Min.

Det hele er fremstillet i kopslet Udførelse, saa hverken Støv eller Fugtighed kan trænge ind. Automaten er i det Hele taget bygget saaledes, at den kan arbejde under alle Forhold, selv om Bord i Skibe.

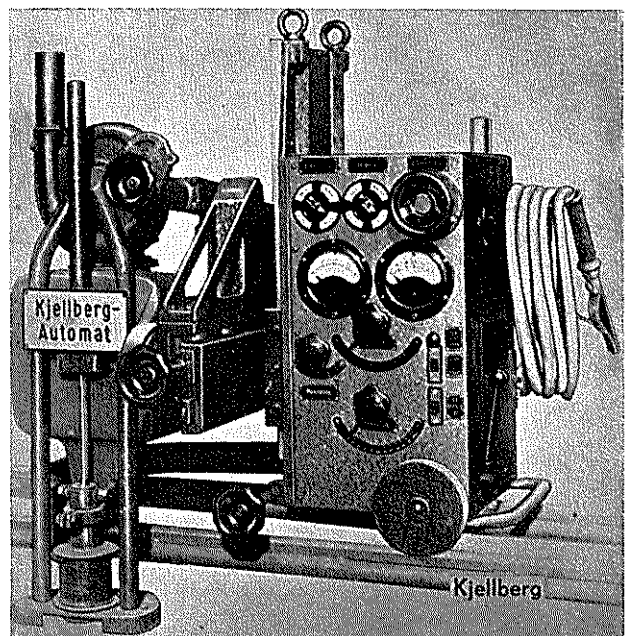
Til Svejsning med blank Traad paasættes der Automaten et andet Hoved, hvor Traaden fremføres fra en Rulle, hvorfor Svejsningen kan ske uden Afbrydelse.

Svejsning af tynde Plader udføres med et Hoved til Kulbuesvejsning. Man lægger her Mærke til den Spole forneden, som tjener til at forhindre Bue i at blæse (flakke rundt), idet der gennem den gaar en elektrisk Strøm. Det derved frembragte Magnetfelt vil have den „beroligende“ Virkning paa Lysbuen, at den kan holdes paa den ønskede Plads.

Ved Hjælp af Lysbue-Svejsautomaten er det ikke alene muligt at fremstille Masseartikler, men den kan ogsaa anvendes f. Eks. i Skibsbygningen ved Svejsning af lange Sømme i Skodder, Dæk, Inderbund o. a. Fordelene ved Automaten kan sammenfattes i følgende Punkter:

- 1) Kontinuerligt Arbejde og dermed Bortfald af Tomgangstid.
- 2) Op til 100 % hurtigere Arbejde end ved Haandsvejsning.

(Sluttes Side 32.)



Automat med Hoved for Kulbuesvejsning.

Selvladende Muddermaskiner

For et Par Aar siden blev i Amerika bygget en selvladende Muddermaskine, og et Aars Tid før var der fra tysk Side afleveret en lignende til den kinesiske Regering. Det kan derfor have Interesse at sammenligne de to Skibe for at se, hvorledes man løser den samme Opgave paa de to Sider af Jordkloden.

Der er selvfølgelig nogle Træk, som er fælles for dem begge. — „Chester Harding“ hedder den amerikanske og „Fu-Shing“ den i Tyskland byggede. Det, der straks falder i Øjnene, er Skroget, som paa dem begge er bygget som et almindeligt Skib. Det store Maskineri og den omfattende tekniske Indretning fordrer et stort Mandskab, hvorfor de begge har store Overbygninger. Derimod afviger det tekniske Udstyr meget.

„Chester Harding“ tilhører Hærens Ingeniørkorps og er bygget hos Pusey and Jones. Det er 91,44 m lang, 17,07 m bred, og med en Dybgang paa 6,1 m er Deplacementet 7000 Tons. Laderummet er paa 1900 m³, og det fyldes gennem 2 Sugerør, der hver har en Diameter paa 0,5 m. Oppumpningen sker ved Hjælp af to Centrifugalpumper, der drives af hver sin 650 A. H.K. Cooper-Bessemer Dieselmotor med Trykforstøvning. Med 250 O.M. er de i Stand til at oppumpe 13 m³ faste Bestanddele for-

uden Vand. — Langskibs i Skibets Midte er der over Lasten et Trug, hvori den oppumpede Blanding af Vand, Sand, Ler o. a. strømmer ud, saaledes at der kommer en Straale fra styrbords og en fra bagbords Side. Straalerne mødes, hvorved de taber deres Energi, og Skibsskroget faar ingen Paavirkninger af dem. Derfra løber Slammet ned i Lastrummet.

Naar Lasten er fuld sejler Skibet til Søs til det

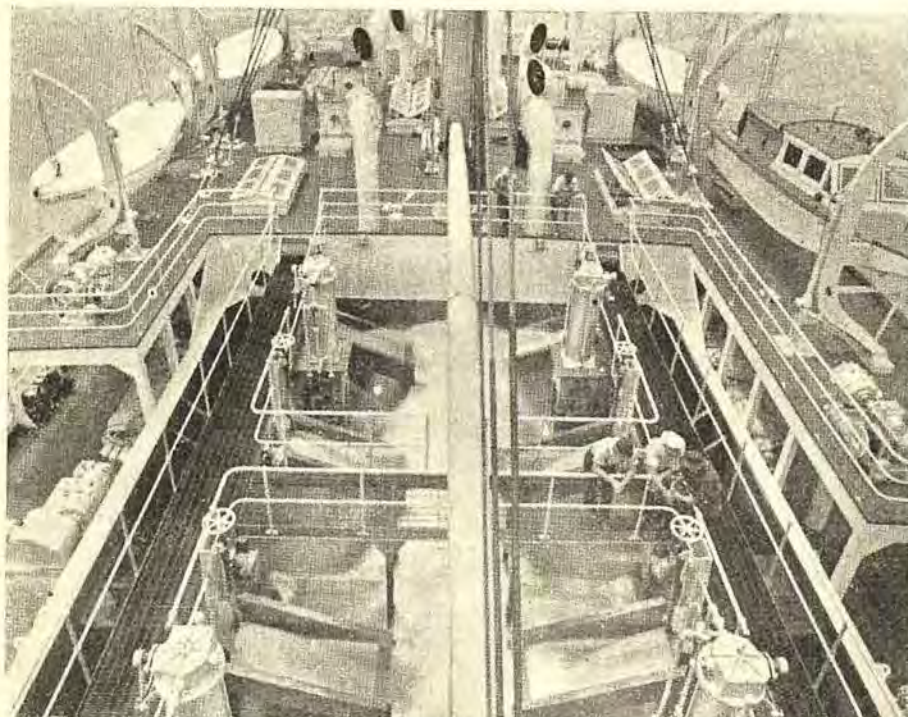


Muddermaskinen „Chester Harding“. Man ser det ene Sugerør langs Skibssiden.

Sted, hvor det skal af med Lasten. Der er to Lastrum, et foran for og et agten for Motor- og Pumpe-rummene. I hvert er der 4 Lemme af Støbestaal, som kan aabnes og lukkes af hydrauliske Mekanismer, der arbejder med et Tryk paa 21 kg/cm². Dørene betjenes hver for sig ved Haandhjul fra Løbebroen over Lasten.

Skroget er bygget paa sædvanlig nittet Maade. Det mest fremtrædende ved det er to særlige Davider paa hver Side til Betjening af Sugerørene. Af hvert Par er den ene fast, mens den anden er svingbar, for at kunne holde Sugerørene klar af Skibssiden. Der kan suges fra en Dybde af 15 m.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af to 1000 A.H.K. 3-cyl. firetakts Busch-Sulzer Dieselmotorer med Trykforstøvning, der løber 250 O.M. og driver to 4-bladede Propeller. Da stor og hurtig Manøvre dygtighed er af vital Betydning under Opudringsarbejde, har Byggefirmaet konstrueret en særlig Manøvreplads. Her er den hydrauliske Fjernkontrol for Hovedmotorerne, Telefoner, Højtalere o.s.v. anbragt indenfor Rækkevidde af den Vagthavende.



„Chester Harding“s Lastrum med Pumpetrug og Cylindre til Bundklappernes Bevægelse.



Daiverne i „Chester Harding“ til Betjening af Sugerørene.

Al Dæksmaskineri, Spil, Baadespil, Styremaskine og Ankerspil er elektriske.

„Chester Harding“ har en Besætning paa 12 Officerer og 60 Mand, der arbejder i 4 Skifter. Beboelsen er meget moderne og brandsikker, idet f. Eks. Døre og Stole etc. er af Staal.

Skibet har kostet omtrent 2 Millioner Dollars.

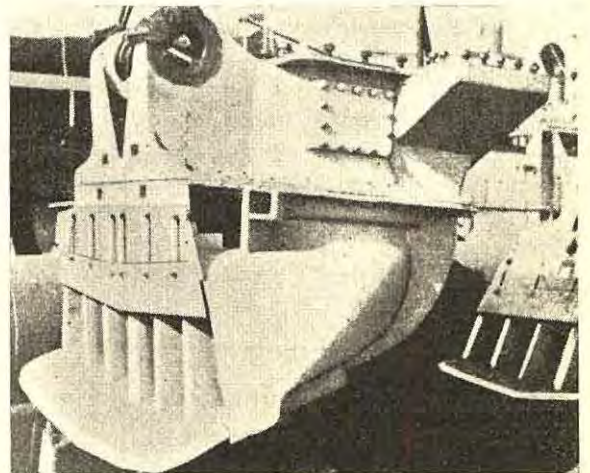
„Fu Shing“ er bygget hos Schichau i Danzig. Det har en Længde paa 121,92 m, Bredden er 19,05 m, Sidehøjden 8,69 m. og Dybgangen 6,70 m. — Laderummet er paa 2900 m³. Med 4500 IHK. har det en Fart paa 11,5 Knob.

I Modsætning til „Chester Harding“ har „Fu Shing“ kun et Sugerør, som er 1,2 × 0,8 m. Pumpemaskineriet er paa 2500 IHK. Sugerøret er anbragt midtskibs i en Skakt i Laderummet og kan løftes eller sænkes af et Spil, der er anbragt paa det øverste Dæk. Spillet er ligesom det øvrige Dæksmaskineri elektrisk. Paa Agterkant af Laderummet findes en Samsøpost med to 5 Tons Spil til Brug, naar Sugehovederne skal skiftes. Ved Hjælp af indstillelige Plader kan Sugeaabningernes Størrelse reguleres, saa de passer til den Bundart, der arbejdes i. Ved Sand bruges ca. 70 pCt. Tilsætning af Vand og ved Mudder 40 pCt. Desuden findes der til



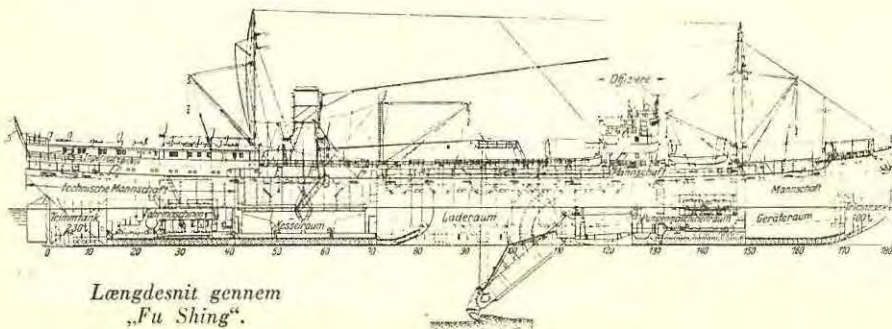
Sugehoved i „Fu Shing“.

Manøvrepladsen i „Chester Harding“.

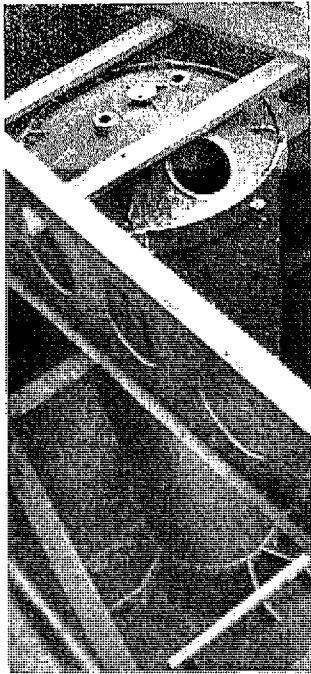


Brug ved de forskellige forekommende Bundarter 5 Slags Sugehoveder ombord. De er alle meget omhyggeligt udført og har den rigtige Form i strømningsteknisk Henseende.

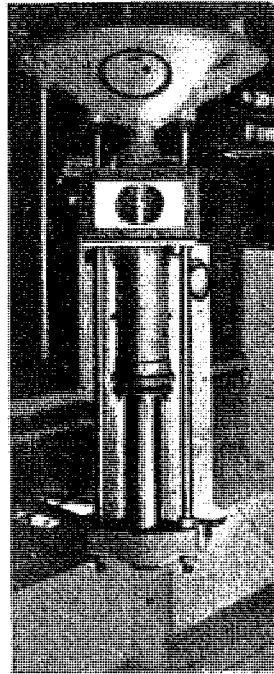
Schichau-Værftet har Løst Spørgsmaalet om Bundklapper paa en hel ny Maade, idet de er blevet erstattet med en Slags Ventiler, der aabner ind efter. Som Ventil sæde er



Længdesnit gennem „Fu Shing“.



Bundventil i „Fu Shing“.
Ventilhus.



Trykvandscylinder.

der i Skibets Bund indbygget en Staalstøbning, som er forstærket med en Ring af slidfast Staal. Ventilene bestaar af en Cylinder bygget af Plader og Vinkler. Cylinderen har to kraftige Befæstelser, en i Nærheden af Afgangsaabningen og en paa en Tværdraeger over Laderummet. Tværdraegerne bærer desuden Ventilens hydrauliske Cylinder. Ventilen styres fra Kommandobroen. Bundklapperne har flere Mangler, som man paa denne Maade undgaar. Saaledes kan Tætningen ofte volde Besvær, navnlig ved Opmudring af meget findelt Materiale. Ved Klappbevægelse med Kæder og Stænger har man desuden meget Arbejde med Indstillingen, da de stadig strækker sig. Desuden hviler hele Lastens Vægt paa Bundklapperne og skal bæres af dem og Lukkemechanismen, medens Lastens Vægt blot presser Ventilen fast mod Sædet.

Halvautomatisk og automatisk Lysbuesvejsniug. (Fortsat fra Side 29.)

3) Anvendelsesmulighed for sværere Elektroder og højere Strømstyrker, hvorved opnaas hurtigere Svejsning med mindre Varmetilførsel og deraf følgende mindre Varmespændinger.

4) Der kan anvendes mindre Skærpning paa Svejskanterne, hvorved Elektrodeforbruget formindskes sammen med Svejssetiden.

5) Svejsningens Kvalitet forbedres, idet den er uafhængig af Svejsersen.

Der kan ikke være Tvivl om, at den automatiske Svejsning vil være et udmærket Middel til at fremme den almindelige Anvendelse af den elektriske Lysbuesvejsning.

Finlands Søfart i 1940.

Ved Aarskiftet har Chefdirektør Dr. Henrik Ramsay i Finsk Angfartygs Aktiebolag givet nogle Meddelelser om Finlands Søfart 1940, som gengives i Meddelelser fra Udenrigsministeriets Erhvervs kontor.

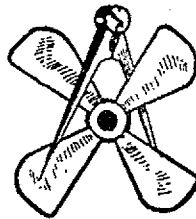
Efter de særlige Forhold, som Isvinteren og Krigens skabte, kom Skibsfarten langsom i Gang i Løbet af Foraaret. Der fandtes i Østersøområdet 145 fiske Damp- og Motorskibe paa ca. 260,000 Brutto Registertons mod 75 paa ca. 250,000 Brutto Registertons udenfor Østersøen.

I Løbet af Sommeren havde de af Finland afsluttede Handelsaftaler skabt Muligheder for en Vareudveksling med Østersølandene, hvilket bevirkede større Liv i Skibsfarten. Der sluttedes Aftale mellem Finlands Rederiforening og den tyske Fachgruppe Reeder om nærmere fastsatte Rater for en Del Varer i Østersøtrafikken. Det gav fra Juli Maaned den finske Tonnage fuld Beskæftigelse, og alle oplagte Baade, bortset fra de store Passagerbaade, kom i Gang.

Skibsfarten kan dog paa ingen Maade betegnes som normal. Det er saa godt som kun tyske og finske Skibe, der har anløbet finske Havne, og den transoceanske Trafik er helt faldet bort med Undtagelse af den over Petsamo. Den kan aldrig blive ret stor paa Grund af den meget begrænsede Kajplads i Linhammar Havn og den 531 km lange Automobilvej til nærmeste Jernbane. Trafikken i de finske Havne har kun været en Trediedel af den normale. I Løbet af Efteraaret er man muligvis enkelte Steder kommet op paa Halvdelen.

Omkostningerne for Søfarten har været stigende. Tarifferne for Lastning og Losning er forhøjet med 10--15 pCt. Havneafgifterne er forhøjet med 50 pCt. fra 1. Januar 1941. Hyrer og Lønninger er forhøjet i September Maaned, og der betales Krigstillæg for Risikoen ved at sejle i farlige Omraader.

Som Følge af Krigshændelser er 25 Skibe med en samlet Tonnage paa 48,000 Brutto Registertons gaaet fuldstændig tabt, og 19 Skibe paa ialt 25,000 Brutto Registertons er gaaet tabt ved Havarier eller er blevet prisedømt.



Kjøbenhavns Maskinistskole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørproven for Maskinister - Motorpasserproven - Maskinpasserproven - Kedelpasserproven
Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 . København

Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937

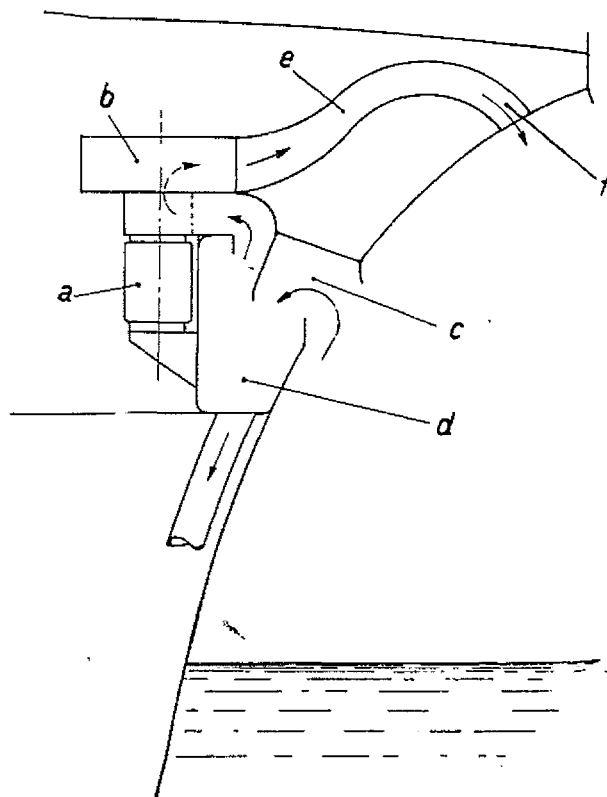


Forhindring af Vandsprøjt over Forskibet

Naar et Skib gør Fart, fortrænger Forskibet Vand og Luft. Vandet danner en Bovbølge, medens Luften stiger op langs Skibssiden, til den ved dens Overkant bøjer vinkelret af fra sin Retning langs Skibssiden. Den opstigende Luft river derfor Vandsprøjt, der opstaar fra Bovbølgens Kam, med sig op og kaster det som et Slør ind over Forskibet. Ved hurtiggaaende Skibe kan dette Vandslør blive saa stærkt, at Arbejder paa Fordækket bliver vanskeliggjort.

For at forhindre denne Ulempe har man ved Hjælp af en Ventilator suget den opadstigende Luftstrøm ind i Forskibet. Efter et Patent, som tilhører Deutsche Werke i Kiel, og hvis Opfinder er Otto Richter, bliver desuden den indsugede Luft, efter at Vandet er udskilt, trykket ud gennem en Aabning i Skibssiden over Indsugningsaabningen paa en saadan Maade, at den driver den Del af den opadstigende Luft, som ikke er blevet suget ind, bort fra Skibssiden. Derved opnaar man den yderligere Fordel fremfor det førstnævnte Arrangement, at Ventilatoren faar større Virkning derved, at den indsugede Luft ikke trykkes ud gennem Skibssiden uden at gøre Nytte, men tjener samme Formaal som under Indsugningen.

Figuren viser et lodret Tværnsnit i Forskibet. Den langs Skibssiden opstigende Luftstrøm bliver af Ventilatoren b, som drives af en Elektromotor a, suget ind i Skibet gennem Aabningen c. Det medrevne Vand samler sig i Kammeret d, hvorfra det bortledes gennem et Spygat. Luften gaar videre gennem Kanalen e og



trykkes ud gennem Skibssiden under Dækket. Den trykker derved den Luft, som ikke er suget ind gennem c, bort fra Skibssiden. Indsugningsaabningen c og Afgangsaabningen f bør være noget forskudt i langskibs Retning.

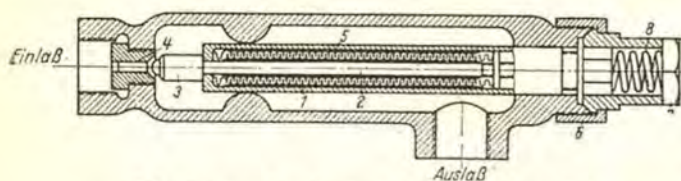
Læs

Sejl og Motor - det fuldendte Sejlsportsblad

Et simpelt Varmtvandsapparat til

Mandskabsrum

Da Board of Trade har forlangt varmt Vand til Mandskabsvaskerum, har man i britiske Rederier anskaffet et simpelt Varmtvandsapparat. Vore Billeder viser dels Arrangementet og dels det thermostatiske

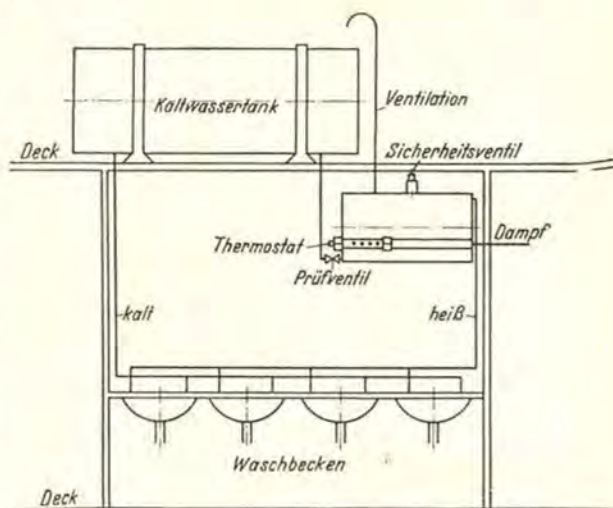


Snit gennem det thermostatiske Kontrolapparat.

Kontrolapparat. Installationen bestaar af en lille Tank med en Dampinjektor og Tilslutning til et Damprør. Det kolde Vand kommer fra en Tank paa Dækket, og det varme gaar gennem en særlig Ledning til Vandfadene.

Thermostaten bestaar af et thermostatisk Element 1, der er fyldt med Mineralolie. I Bunden af Thermostaten er der en Række Huller, saa Vandet frit kan cirkulere omkring det thermostatiske Element. Naar Vandet har naaet den ønskede Temperatur, trykker Olien Stemplet 2, til hvilket Ventil sædet 3 er fastgjort, fremefter og lukker for Damptilgangen 4. Falder Vandets Temperatur, trækker Olien sig sammen, hvorved Stemplet gaar tilbage og aabner for Dampen. Stemplet er omgivet af en Kappe 5, hvori der er et Spiralrør, som fastholder Olien i Elementet og tillige tjener til at skaffe en saavidt mulig gnidningsfri Bevægelse for Stemplet.

Dampstrømmens Regulering sker ved Hjælp af Omløbsmøttrikken 6, som tillader en Indstilling af Reguleringshovedet 7, naar den løsnes. Det indeholder en Aflastningsfjeder, som forhindrer en for stor Udvidelse af Olien ved en tilfældig høj Temperatur. I Drift indstiller Apparatet sig hurtigt, saa Ventilen netop staar saa meget aaben, at den ønskede Temperatur holdes. Paa denne Maade bruges kun den mindst mulige Dampmængde. Kondensvandet kan ledes til en Varmtvandsbrønd.



Arrangement af Varmtvandssystemet.

D. F. D. S.s Begravelseskasse

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1940.

Den er i høj Grad præget af Krigsforlisene. Ialt er 55 Medlemmer afgaaet ved Døden, deraf 38 med Skibene: „Magnus“, „Vidar“, „Maryland“, „Rhone“, „Argentina“, „Charkow“, „Minsk“, „Algier“, „Bellona“ og „Sigrun“. Medlemstallet er gaaet ned til 1160 fra 1215.

Regnskabet viser en Formuetilbagegang paa 10,557 Kr. til 190,154 Kr.

Begraveshjælpen er for det kommende Aar indtil April fastsat uforandret til 500 Kr. Generalforsamlingen afholdes d. 28. Marts 1941 i „Karnappen“.

Husk at forny Deres Abonnement!

Handelsskibsbygninger i Spanien. Den spanske Regering har stillet 758 Millioner Pesetas til Raadighed for at fremme Bygningen af Handelsskibe. Beløbet skal bruges som Forskud indenfor 60 pCt. til Værfter, der udfører Bygning af Handelsskibe eller Fiskefartøjer for spansk Regning.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efteres. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udløves fra Kontoret

Niels Hemmingsgade 24.

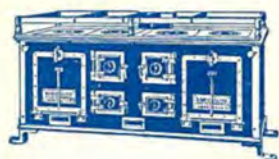
Alle Henvendelser til „Vikings“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

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

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



**HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE**

Til Inden- og Udenbords
Faæs i alle Verdenshavne

**INTERNATIONAL
FARVEFABRIK**
(Holzapfel) A/S
Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. : FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



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: KUL

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



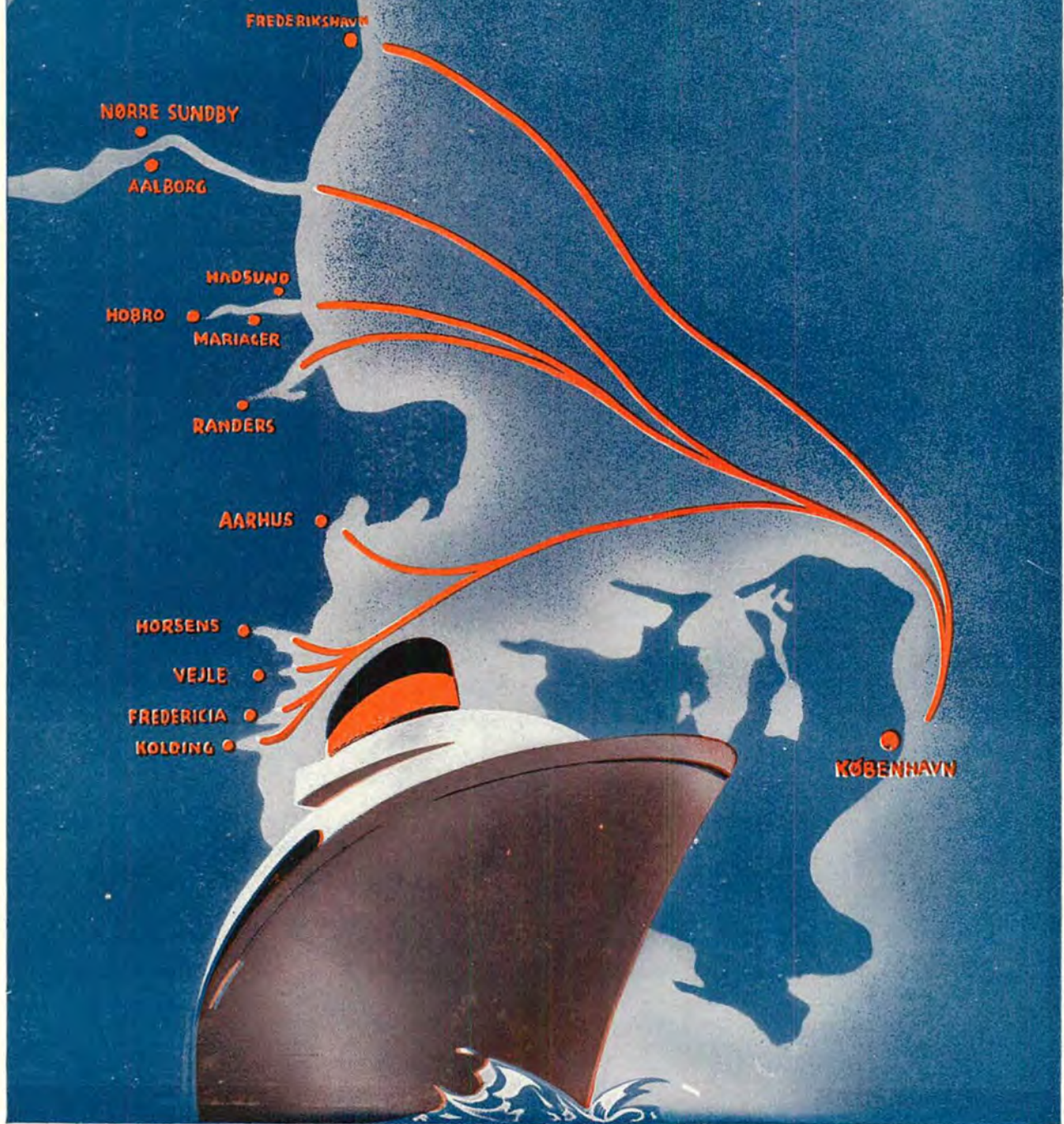
KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

REJS MED DFDS





VIKINGEN

5 Øre
5. Marts

M/s »Canada« paa Vej over Atlanten

Maleri af V. Qvistorff

1941 - Nr. 6
18. Aargang

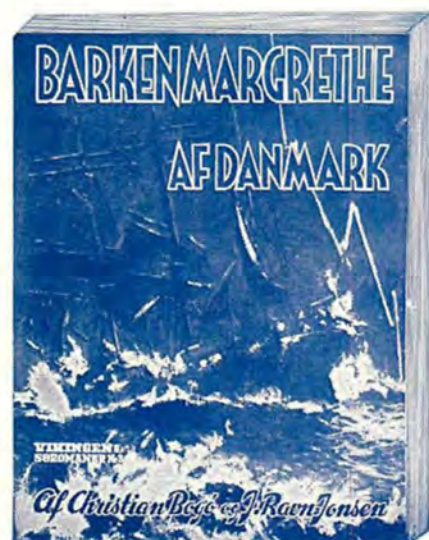




1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bogø og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“ Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Raastoffernes Roman

Vi hører hver Dag om de forskellige Raastoffers Betydning for Krigens Forelse og Krigens Udfald. Mange Mennesker danner sig sikkert et meget svævende Begreb om disse mystiske Raastoffer, og de færreste tænker vist paa, at hvert af disse vigtige Produkter, som man fra visse Sider hæveder er Skyld i alle Stridigheder, alle Krige, bag sig har en spændende Roman — deres egen Historie. Her skal fortælles om de forskellige Produkter, der har spillet en saa afgørende Rolle i Verdenshandelen og Verdenspolitikken.

Bomuld

Korsfarernes Opdagelse. — Paa Jagt efter Bomuld. — Bomulds-mangel skaber Menneskehandel. — Herredømmet indenfor Bomuldsindustrien. — Bomuldens Udbredelse.

„DET HVIDE GULD“ er et Magtmiddel, hvis Historie er forbundet med usigelige Lidelser, Ofre, Rigdomme og Arbejde. Millioner og atter Millioner af Mennesker har bevidst eller ubevidst været Lakajer for denne ubetydelige Plante. Millioner af Dollars, Pund og Francs er blevet tabt og tjent paa Bomuld, Krige er opstaaet, og Stater forsvundet, gamle Venskaber opgivet og Fjendtligheder i Forbund blevet til Virkelighed — alt i Forbindelse med Bomulden.

Bomulden naaede oprindelig det europæiske Fastland saa langt tilbage som i Alexander den Stores Dage. Allerede tidligere var den kendt i Indien og Østasien og gik derfra Vejen over Turkestan og Lilleasien til Europa. Efter først at have stiftet Bekendtskab med Grækerne kom Bomulden til Romerne. De saa imidlertid ikke andet i den end en Luksusgenstand og benyttede den som Prydplante i Haverne. I Ægypten blev Bomulden kendt efter den arabiske Erobring i Middelalderen. Dog kan man roligt sige, at hverken dér eller i Europa tilskrev man dette Naturprodukt nogen som helst Betydning. Man tænkte ikke et Øjeblik paa de Muligheder, der laa i Anvendelsen af Bomulden, og det kan fastslaas som sikkert, at Bomuldsstoffer ikke har været anvendt noget Sted paa Jorden før i det 13.—14. Aarhundrede.

Korstogene og Bomulden.

Under Korstogene spillede foruden de religiøse ogsaa mange Slags „materialistiske“ Motiver ind. Vi ved, at Eftersøgningen af Krydderier og Sikringen af

Fastlandsvejen til Indien bidrog deres til Finansieringen af Korstogene. Saaledes er ogsaa Bomuldens Historie nær forbundet med dem. I „Kongeriget Jerusalem“ anlagde Europæerne store Bomuldsplantager, og her blev Bomuld for første Gang forarbejdet til Stoffer. Stofferne blev ved Hjælp af byzantinske, venezianske og genuesiske Købmænd sendt til Europa, og dér blev Interessen hurtigt vakt for de nye Stoffer. Der var allerede da mindre Bomuldsplantager i Spanien — et Minde om det arabiske Herredømme — og paa Malta, og nu kom Korsfarerne tilbage til Europa med fantastiske Beskrivelser af denne Plantes Betydning. En engelsk Opdagelsesrejsende var meget begejstret og talte om Bomuldsblomsterne saavel som om dens Frugter, som lignede Græskarrets og var meget velsmagende.

Inden længe er Europa klar over Bomuldens Betydning, Spindrier indrettes rundt omkring, og i Slutningen af det 14. Aarhundrede er en Række Bomuldsfabrikker i mindre Stil i Arbejde i England, Frankrig, Tyskland og Holland.

Europa kastede sig grundigt over det nye Produkt. Da Columbus paa Jagt efter Guldet kom til Amerika, modtog han ogsaa en Del af de Indfødtes Ydelser i Form af Bomuld. Conquistadorernes Periode viser ogsaa Bomuldens Udbredelse. Hele Sydamerika kendte den, og alle Herskergrave var allerede da fulde af Bomuldsstoffer. Det spanske Herredømme ødelagde imidlertid i Løbet af faa Aar de sydamerikanske Bomuldsplantager.

I Ægypten glemte man Bomulden. Fra Indien fandtes endnu ingen sikre Transportveje. Der var altsaa intet andet Omraade end Vestindien, hvorfra Europas stigende Behov kunde dækkes. Behovet voksede saa stærkt, at Produktionen ikke kunde holde Skridt dermed. Der maatte findes nye Muligheder

Bomulds-mangel skaber Menneskehandel.

Bomuldsplanter fordrer særlig forsigtig Behandling. I den første Periode af deres Vækst behøver de meget Vand, i den anden megen Sol. Modningsperioden varer flere Maaneder, Høsten kan kun plukkes med Haanden og finder Sted tre Gange aarligt. Til den Dag i Dag har man ikke formaaet at konstruere et Apparat, der kunde afløse Menneskehaanden. I vor ellers saa mekaniserede Tid arbejder i U. S. A. alene Tusinder og atter Tusinder Mennesker med Bomulds-høsten — udelukkende ved Haandkraft. Man kan danne sig et Begreb om, hvilken kolossal Rølle det menneskelige Arbejde spillede i de store Bomuldsplantagers Begyndelsesperiode i det 18. Aarhundrede.

Paa den Tid var Produktionen allerede gaaet fra Vestindien til det amerikanske Fastland. Der søgtes Mennesker i Masse, og man kunde ikke skaffe dem. Samvittighedsløse og forvovne Spaniere og Portugisere kom da paa den „straalende Tanke“ at lave sig en blomstrende Forretning af denne Menneskemangel. Negerslaveriets Begyndelseshistorie er alt for kendt til, at den nærmere behøver at beskrives; kun saa meget skal slaas fast, at denne modbydelige Menneskehandel havde sit Udspring i Mangel paa Arbejds-kraft til Bomuldsplukningen.

Bomuldens Beherskere.

I de første Aar af det 19. Aarhundrede var Bomulden allerede en Verdensmagt. Store Industrier, uhyre Kapitaler blev sat ind paa Fabrikation af den, — der opstod Bomuldsbørser, og den beskedne Plante blev et Magtmiddel for Verdenspolitiken.

Faareuld, Silke og alt andet traadte i Baggrunden: „Cotton is King“, lød det. „Bomulden er Konge!“ Til den amerikanske Masseproduktion føjedes nu den engelske Storindustri, og de beherskede sammen Tekstilmarkedet. I England behandledes de mekaniske Vævestole som en national Formue, og indtil 1842 var Udførslen af disse Maskiner forbudt under Dødsstraf. I Tyverne af det 19. Aarhundrede var over en Trediedel af Englands Eksport Bomuldsvarer; den indiske Produktion var stor, men den kunde dog langtfra dække det engelske Behov. Og saa en Dag kom Krakket!

Den amerikanske Borgerkrig med dens Blokering af Sydstaterne afskar med eet Slag Udførelsen af amerikansk Bomuld. Bomulds-hungeren indenfor den engelske Industri steg i det uendelige. Prisen gik i Vejret fra 7 Pennies pr. Pund til 32. Der blev en frygtelig Arbejds-løshed og Kæmpetab for Fabrikkerne i England. Alt en Følge af den amerikanske Borgerkrig.

Hvor Bomulden forarbejdes.

Kapitalen har altid været lærenem. Selv om Bomuldsproduktionen i Amerika efter Borgerkrigen steg i rasende Tempo, søgte Bomuldsfabrikkerne samtidig at sikre sig. England anlagde sine store Bomuldsplanter i Ægypten, og utallige Millioner £ blev investeret heri. Det knap 40,000 Kvadratkm. store Om-

raade, Nildalen, er gennemkrydset af 20,000 Kanaler, og Produktionen i Dag er her over 250,000 Tons aarlig. I Indien maatte man ogsaa anvende et omfattende Kanalsystem. Ved Bukhar i Floderne Indus og Sutteys Dale er nu 200,000 Hektarer bedækket med Bomuldsplanter. Den indiske Produktion andrager over 1 Million Tons aarlig, og det er den bedste Kvalitet, der kommer herfra. I Kina er det især Japanerne, der har taget sig af Dyrkningen, og selv i Rusland, i Turkestan og flere Steder vokser Plantagerne frem. Produktionen det sidste Aar før Krigen var for Amerikas Vedkommende 4 Millioner Tons, for Indien godt 1 Million, for Ægypten 350,000 Tons, for Kina næsten 400,000, og for andre Lande en halv Million. I Øjeblikket er det især Afrika, der byder paa uanede Produktionsmuligheder.

Som ethvert andet Raastof kunde Bomulden ikke undgaa sin Skæbne! Der opstod Overproduktion, Priserne faldt, og der maatte tages Forholdsregler.

Bomulds-krisen.

I Amerika, det hovedproducerende Land, søgte man at komme Krisen til Livs ved at indskrænke Produktionen. Det plejer imidlertid sjældent at hjælpe og gjorde det heller ikke denne Gang. Konkurrenterne forøgede deres Produktion, og Amerika mistede en vigtig Eksportartikel, hvorved den økonomiske Krise yderligere forværredes.

Ogsaa den engelske Bomuldsindustri gennemlevede en alvorlig Krise. Eksportforbudet mod Maskinerne kunde naturligvis ikke opretholdes i al Evighed, da Maskinfabrikkerne var ivrige efter at sælge i Udlandet. Fra det fjerne Østen kom unge Japanere til England, hvor de besøgte Fabrikker og Tekstilskoler. og efter deres Hjemkomst omsatte de deres Viden i Praksis.

Siden Verdenskrigen har Europa kun i ringe Omfang kunnet forøge sine Spindrier, — England har endogsaa maattet reducere dem. Japan derimod har forøget sin Bomuldsproduktion med det firdobbelte — navnlig i Kina, og i Indien organiseres en storstilet national Industri.

De største Interessenter i Bomuld, U. S. A. og England, har gennemgaaet alvorlige Prøvelser i Forbindelse med dette Produkt. Det var for saa vidt ingen Krise for Bomulden selv. Den er og bliver et Magtmiddel af første Rang i Verdensøkonomien.

Nu er vi igen midt i en Krig, og det er givet, at med den gaar Bomulden paany i Vejret. Alle de krigsførende Lande har Brug for den, det er Kontrabande, anvendeligt til Krigsmateriel som til meget andet. For Tysklands Vedkommende har Mangelen paa Bomuld gjort sig føleligt gældende, og Sovjetruslands ubetydelige Produktion kan ikke afhjælpe dette Savn. Efter Krigen — hvis vi allerede nu tør tale om en saadan Tid — vil et nyt Kapitel i Bomuldens Historie sikkert blive skrevet. Da vil der ogsaa være Brug for den, og sin Magtstilling blandt de vigtigste Raastoffer vil den sikkert bevare.

FORLIST

ud for Nicaraagua

LIGE SIDEN jeg kom til Guatemala havde jeg forespurgt om Skib for Nicaragua. Det var ikke, fordi jeg var særlig interesseret i det Land, men jeg havde skrevet fra Mexico til den amerikanske Konsul og stillet ham nogle dumme Spørgsmaal om, hvordan jeg kom derhen, hvorpaa jeg havde modtaget følgende fornøjelige Svar:

Kære Frøken Poole!

Skønt jeg vil gøre alt muligt for at assistere enhver af R.'s Venner, maa jeg beklageligvis sige, at mine Evner ikke udstrækker sig til Bygning af Veje, af hvilke der praktisk talt ingen er i Nicaragua. De enkelte, der findes, har ingen som helst Forbindelse med Mexicos Veje. De husker maaske, at der mellem Nicaragua og Mexico ligger to andre centralamerikanske Republiker, der hvad Veje angaar ikke er stort bedre beventd? De kan ikke blot ikke køre derigennem i Bil, men jeg tvivler om, at De vilde kunne gaa gennem de uberørte Skove paa mindre end halvandet Aar. Det nemmeste vilde selvfølgelig være at flyve, og det kan De gøre tre Gange om Ugen saavel fra Mexico som fra Guatemala og San Salvadors Hovedstæder, men det er meget bekosteligt. Det bedste vil sikkert være at tage med en Baad, selv om De maa vente en Tid paa den, — hvis De endelig vil til Nicaragua, — hvad jeg dog bestemt maa fraraade Dem

Et saadant Brev kunde ikke andet end faa mit Mod paa Nicaragua til at stige voldsomt. Nu er det meget faa Skibe, der kommer ind til Guatemala, og meget faa af dem, der gaar videre til Nicaragua. Jeg maatte vente seks Uger, før jeg fik Skibslejlighed. Det var en gammel Fragtbaad, „Cuzco“, der medførte Tømmer, Petroleum og Dynamit. Jeg maatte underskrive en Erklæring om, at jeg ikke vilde fremsætte noget-somhelst Krav om Erstatning, hvis der skulde ske mig noget under Vejs. Skibets Agenter meddelte mig, at „Cuzco“ havde Plads til 40 Passagerer, men den eneste Kahyt, jeg kunde faa, var Nummer 13. Jeg ved ikke, om det var dette eller Erklæringen, jeg maatte underskrive, der fik mig til at træffe alle mulige Forsigtighedsregler; alle mine Penge, som skulde vare 3—4 Maaneder frem i Tiden, nogle værdifulde Film og Halvdelen af et Manuskript til en Bog lagde jeg i en stor vandtæt Svampepose. I Tilfælde af Forlis havde jeg i Sinde at binde den rundt om mig ovenover

En ung Amerikanerinde, Molly Poole, skildrer sine Oplevelser under et Forlis i Mellemamerikas klippe- og hajfyldte Vande

Redningsbæltet. Paa den Maade kunde jeg holde dens Indhold tørt, saa længe jeg flød. Jeg syntes selv, det var en glimrende Idé.

San José, hvorfra jeg sejlede, er en lille, bortgemt Havn, hvor der lever nogle snavsede Fiskere og Handelsfolk af alle mulige Nationer, der staar i Forbindelse med de Indfødte længere inde i Landet. „Cuzco“ kunde slet ikke gaa ind til Havnen, og jeg maatte i et Reb lade mig hejse ned i en gammel Motorbaad, der førte mig ud til den. Da jeg vel var kommet om Bord, bød en venlig, gammel Steward mig Velkommen: „God Morgen, Frøken“, sagde han. „Jeg troede ikke, De var kommet, for jeg sendte Bud ind til Tolderne om at faa Dem fra at sejle med, for De skal dele en fire Køjes-Kahyt med en Nicaragua-Kvinde med fire Børn! Det er ikke noget Skib for Dem, Frøken“, fortsatte han.

Jeg var ved at give ham Ret, da jeg saa — og navnlig lugtede — den lille fire Køjes Kahyt. „Der er een anden Kahyt oppe ved Officerernes, men det maa De snakke med Kaptajnen om. Jeg skal føre Dem til ham!“ sagde Stewarden.

Kaptajnen, en smuk Svensk-Amerikaner, var kun klædt i Bukser. Jeg forklarede Situationen for ham, meddelte ham, at der intet Tog gik tilbage til Guatemalas Hovedstad de første 24 Timer, og at jeg absolut ikke kunde bo noget Sted i San José. Meget nølende gav han mig Kahytten ved Siden af Officerernes. Der var ingen Vaskekumme eller Servante, og han sagde rent ud, at han kunde ikke lide, at der boede Kvinder lige op ad Officererne. Desuden var Kahytten halvt fuld af Dynamit . . . Efter en Del Diskussion fik jeg een Sæk fjernet og havde saa Resten af Kahytten for mig selv.

„Cuzco“ var en ældgammel Baad, og der var kun Plads til 14 Passagerer, som var anbragt paa de mærkeligste Steder. Foruden i den støvede lille, saakaldte Spisesalon, hvor vi indtog vore Maaltider, kunde vi kun sidde paa en Stump af Dækket udenfor Kaptaj-

nens Kahyt, og dér var intet Lys. Dametoiletet og Badeværelset laa med Gennemgang fra fire-Køjes Kahytten, som Nicaragua-Kvinden havde, og det var næsten umuligt at forcere den, fordi dryppende Bleur uafbrudt hang til Tørring her. Jeg var alligevel glad for at skulle sove sammen med Dynamitten, frem for med Bleurne!

Men Herligheden varede kun kort, for netop som jeg skulde til at indrette mig, kom Kaptajnen og sagde: „Desværre maa jeg bede Dem opgive Deres Kahyt, for den er lovet til et ungt Nicaragua-Ægtepar, der er paa Bryllupsrejse, og jeg nænner ikke at skille dem ad. De kommer til at tage til Takke med „Børneværelset“.“

Det yngste Barn var syv Maaneder, og der var tre Drengene paa ni, syv og fire Aar. Det styrtede Vand ned hele Eftermiddagen, og jeg var nødt til at blive i Kahytten. Endelig blev der kaldt til Middag Klokken halv seks. — Dagens sidste Maaltid. Jeg kom til at sidde ved Siden af en italiensk-brasiliansk-naturaliseret Englænder, som stolt fortalte mig, at han havde deltaget i Verdenskrigen. Han og en ung Amerikaner, som skulde tilbage til sin Kaffeplantage i Nicaragua, var de eneste Passagerer, der forstod Engelsk. Mens vi tre sad og sludrede over Kaffen og Likørerne, som den brasiliansk-italienske Englænder — Orlando hed han — flot bød paa, følte vi Skibet give et voldsomt Stød og derefter krænge. Øjeblikkelig fo'r vi op paa Dækket og saa til vor Forfærdelse, at vi var midt i en voldsom Brænding. Det tordnede for vore Øren.

Lidt efter dukkede Kaptajnen frem og saa meget bekymret ud. Han meddelte os, at vi var stødt paa et Korallrev omtrent 10 miles fra Land. Mens han talte, begyndte Skibet at gyngede, og efter en Times Forløb havde vi kun tilbagelagt Halvdelen af Vejen til Bredden, for Korallrevbølgerne slog imod os samtidig med, at vi af og til løftedes i Vejret af Tidevandet. Radioen udsendte S.O.S.-Signaler. Klokken 10 fortalte Kaptajnen os, at vi ikke kunde komme videre uden Assistance, og at Bølgerne var for høje til at der kunde sættes Redningsbaade ud. Kort efter indløb der Svar fra et andet Skib, der sagde, at det vilde være i Nærheden af os tidligt om Morgen, — saa det havde vi altsaa kun at vente paa. Vejret var klareret op, og det var en smuk, stjerneklar Nat. Alle Passagerer gik til Køjs undtagen den unge Amerikaner og jeg. Vi sad sammen med Kaptajnen, som var rent fra det. I over tyve Aar havde han sejlet op og ned langs denne Kyst, i femten Aar som Kaptajn for et af de store Santa Skibe. Han havde kun paataget sig at føre denne Fragtdamper, fordi han vilde tjene nogle ekstra Penge, inden han trak sig tilbage. Han var egentlig en smuk og statelig Mand, men i Løbet af nogle faa Timer var han blevet som en livløs Klump Kød — der var ikke megen Støtte at hente hos ham. „De maa hellere gaa ned og pakke Deres Ting“, sagde han, „for hvis der kommer Vand ind i Maskinrummet, og Lyset svigter, bliver jeg nødt til at sende Passagererne ud i Redningsbaadene. Vi har 64 Tons Dyna-

mit om Bord ... Læg Dem og prøv at sove med Tøjet paa, men sig for Himlens Skyld ingenting til den hysteriske Kvinde i Deres Kahyt!“

Jeg gik ned til Kahytten; min Medpassager sov ikke, men vidste heldigvis heller ikke, at der var noget alvorligt i Vejen. Jeg skyndte mig blot at pakke min Haandtaske og gik saa tilbage til Kaptajnen og lavede The. Nogle underlige Timer fulgte, og ingen af os sagde noget. Klokken blev tre, men der havde stadig ikke vist sig noget Undsætningsskib. Saa var det, Hovmesteren kom hen og sagde til mig: „De maa hellere se at faa sovet lidt; De kan faa min Kahyt!“ Jeg tog mod Tilbudet og begav mig derhen. Køjen var det eneste i Kahytten, der ikke var fyldt af Dynamit. Jeg ænsede ikke Faren, skønt jeg burde have vidst, at blot der kom Vand ind i Kahytten, kunde Dynamitten eksplodere, men faldt straks i Søvn og sov, til Hovmesteren trak mig i Armen: „Vaagn op, vi maa fra Borde straks! Vil De hjælpe mig med at faa Kvinden og hendes Børn i Tøjet?“

Det var ikke saa ligetil, men det lykkedes, skønt hun skreg og græd. Vi smed noget af hendes Tøj i en stor Kuffert, og jeg samlede alle de Haandklæder, jeg kunde finde, med Henblik paa de Smaa.

Det var den skønneste Dag-Dæmring, da vi søgte bort fra Skibet, Horisonten var gul, og Himlen hvælvede sig over os blaa og perlegraa. De første Redningsbaade, der hejstes ned, blev knust, men jeg tog det roligt, lige til jeg saa to store Rotter sætte ind i den næste Baad, der skulde hejstes ned. Dét gav mig et Chok, og jeg udstødte det første Skrig. Vi maatte sænkes ned i Redningsbaaden i en Rehstol, hvad der foregik under Skrig og Graad fra Kvindernes Side, navnlig fra den nygifte — der viste sig at være en fed Kvinde paa mindst 40, der jamrede endnu mere end hende med Børnene. Næppe var Baaden kommet væk fra Skibet, før to Aarer blev knust, hvilket jo ikke talte til Fordel for Matrosernes Sømandsskab. Vi skulde først og fremmest søge bort fra Skibet, fordi der var Fare for en Eksplosion, men vi kunde ikke søge direkte mod Kysten paa Grund af Bølgenes Højde og dernæst ogsaa, fordi her var saa fuldt af Hajer. Jeg opdagede straks to af disse Uhyrer, der fulgte efter Baaden og blev ved at følge os. Alle om Bord var søsyge..... Bruden og Moderen med Børnene skiftedes til at jamre, mens de holdt et stort Krucifix i Vejret. Jeg maatte tage mig af de Smaa, der skiftevis ofrede til Guderne.

Vi var næsten ved Ækvator, og Solen var brændende hed. Hverken Vand eller Mad havde vi om Bord..... Styrmanden havde Førerskabet i Baaden, og han var den eneste, man kunde have lidt Tillid til. De smaa Drengene var flinke nok, naar Søsygen ikke helt overvældede dem, men pludselig begyndte en af dem at skrigede højt, — han havde formodentlig faaet Solstik — og Moderen blev nu ganske hysterisk. Bølgerne bar os fremefter, ustandselt gyngede den lille Baad, og Parasollerne, vi havde faaet op, for at skærme os mod den brændende Sol, truede hvert Øje-

blik med at falde over Bord. Styrmanden raadede mig indstændigt til ikke at se mod Solen, da jeg kunde risikere at blive blind deraf. „Vi maa regne med,“ sagde han, „at der tidligst kommer Undsætning hen under Aften, for vi har sikkert opgivet Positionen forkert.“

Midt paa Dagen viste der sig dog Røg i Horisonten. Det var en lille Damper, der lignede den, vi havde forladt. Den signalerede, at den var bange for at komme os nærmere, saa vi maatte ro endnu en Time for at naa hen til den.

Det er ikke saa ligetil en Sag midt i Atlanterhavet at klatre op ad en Rebstige til et andet Skib. Jeg troede aldrig, det var lykkedes med de smaa Børn, men omsider var vi dog alle om Bord paa den fremmede Damper. Jeg selv var fuldkommen udmattet, men det var der ingen, der lagde Mærke til.

„Kom hen og faa noget Mad!“ Det lød temmelig brutalt, men Stewarden mente det ikke saadan. Jeg ved knap nok, hvad det var, vi fik at spise, men ned kom det i alt Fald. Bag efter blev Bruden og jeg stoppet ind i en lille Kahyt, og i halvandet Døgn laa vi og døsede og fik kun Kiks og Vand. Saa dukkede et nyt, større Skib, „Point Ancha“, op, og det var en rigtig Damper; den førte Orlando og mig til Panama, en

pragtfuld Tur. Kysten ud for Nicaragua er simpelthen enestaaende, her er lange blaa Bjergkæder, kun afbrudt af store Vulkaner, hvoraf enkelte ryger. I Nærheden af Corintho gik vi nærmere til Kysten, men helt nær kunde vi ikke komme. En af Skibets Officerer fortalte mig, at han kendte en Mand, der ejede de fleste af de Landstrækninger, vi saa, men han havde aldrig kunnet komme ind til dem. Jeg gav i mit stille Sind Konsulen, der havde skrevet til mig. Ret: Nicaragua er ikke det Land, man skal søge til.

„Point Ancha“ var et meget behageligt Skib at være paa. Orlando og jeg spiste sammen med Kaptajnen, og jeg spurgte den flinke Skibsfører, om jeg kunde komme videre med en af hans Rederis Baade, hvortil han svarede, at det kun lod sig gøre, hvis man var meget gode Venner med Rederen eller Bestyrelsen, fordi Skibene i Reglen kun medførte Selskabets Funktionærer.

Da vi omsider naaede til Panama, fik vi Meddelelse om, at „Cuzco“ var blevet totalt Vrag, og at Besætningen havde reddet sig efter en Kamp med Hajerne. Vi var saaledes sluppet naadigt! Men jeg syntes alligevel, jeg havde oplevet nok, og for bestandig vil Mareridt, Forlis og Nicaragua høre sammen i min Bevidsthed

Søfartsklubben

Søfartsklubben i Peder Skramsgade 23 blev hurtigt en anerkendt Institution indenfor Søfartskredse. Man forbavses uvilkaarlig ved at læse i den udsendte Beretning, at Klubben har været besøgt af ca. 20,000 Mennesker. Selvfølgelig har det væsentlig været danske Søfolk, men der har ogsaa været mange norske, svenske, finske og islandske Søfolk imellem, og at de har befundet sig vel beviser deres hyppigt gentagne Besøg.

Her er ogsaa en ualmindelig hyggelig Stemning, naar man sidder i de smukt udstyrede Klublokaler, og ved Besøg i de forskellige Stuer ser man, at der er tænkt paa alt til Gæsternes Underholdning.

Læse- og Skrivestue med hyggelige smaa Borde og Lamper paa hvert Bord, og i den blaa Stue eller Radio- og Hyggestuen møder man Venner og Bekendte og diskuterer i Smaagrupper eller hører Radio, men livligst er der vel nok i Billardstuen, hvor de forskellige Spil giver Anledning til Diskussion ved et særlig heldigt Stød eller et godt Træf eller omvendt.

For den, der følger sig ene, er der ogsaa tænkt. Man har baade anskaffet sig Kanarieugl og Kat, ja saagar Guldfisk svømmer lystigt omkring, saa man maa indrømme, det er en enestaaende Grundighed, der er lagt for Dagen ved Tilrettelæggelsen for at gøre alt saa behageligt og underholdende for Gæsterne som muligt.

Blade og Tidsskrifter fra alle Foreninger ligger fremme til Gæsternes Brug, ja selv norske og svenske

Blade er anskaffet, og gode Bøger fra en Haandbogsafdeling findes ogsaa.

At Medlem af Bestyrelsen, Contreadmiral Cold, er udtraadt af Bestyrelsen og i Stedet for er indtraadt Havnedirektør F. W. H. Laub vil sikkert ikke forandre den udmærkede Retningslinie, som Formanden for Bestyrelsen, Skibsreder Knud Lauritzen, saa smukt har gennemført.

Hovmester P. Petersen er antaget til den daglige Ledelse af Klubben, og han bistaas heri af sin Kone og Datter.

Referenten.

Ny Kanal i Sverige. Eskilstuna, Midtpunktet for den svenske Staalindustri, skal nu sættes i Forbindelse med Havet gennem en Kanal, der faar Størrelse omtrent som Trollhättan-Kanalen. Den skal være ca. 5 m dyb og saaledes tillade Passage af Skibe paa indtil 3000 Tons Bæreevne. Byen Eskilstuna bliver ved Kanalen sat i Forbindelse med Hjälmaren. Fra Mälaren skal den følge Torshälla- og Eskilstuna-Floderne.

Argentinsk Skibsfart. I Buenos Aires er der grundlagt et Skibsrederi „Lloyd Argentino“ med en Kapital paa 7,5 Millioner Pesos. Selskabet har allerede købt tre større Skibe. I Argentina har der allerede i længere Tid været Bestræbelser i Gang for at skabe en uafhængig, egen Handelsflaade.

Husk at forny Deres Abonnement



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

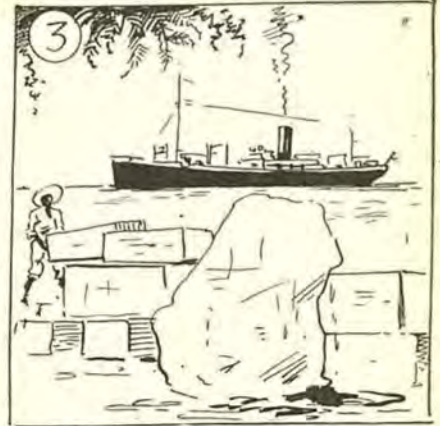
COPYRIGHT
by „VIKINGEN!“ KBHVN.



Da jeg vaagnede, befandt jeg mig inden i en Isklump. Teknisk set var dette gaet saadan til, at den megen Vanddamp fra den hede Dag havde lagt sig paa mig, og i Natens Lob var den froset fast omkring mig, til jeg befandt mig i ovenstaaende Situation. Sig nu ikke, at det er Logn! For jeg har haerdlige Folks Underskrift paa, at det var rigtigt nok.



Jeg blev losset ud af Frysevognen paa en Station ved det store, stille Hav. Sorte Næver slæbte Blokkene ud i Dagens tropiske Hede. Inde i min Isblok horte jeg en Damper tude langt borte. Jeg var ved Havet — atter ved Havet. Men i hvilken Tilstand eh, bién!



Solen smeltede kraftigt Is paa mit Ispanser. Dryp, dryp — dryp! Det var som et Tobrud — som en Frühlingsrauschen. Havde jeg for følt mig som i Vinterens Hjerter, folte jeg mig nu som i Forsaets do, do. Naa, Spog til Side. Alt det ovenstaaende er jo uermet Vits. Men Virkeligheden var saamænd ikke til Vittigheder.



Nu havde Skæbnen et af sine smaa Skælsstykker for. Min gamle Ven Jackson kom hen ad Kajen i Følge med „Baadsen“, den elskelige gamle Baadsen Jacksons skarpe Øje fik straks Kending paa den besynderligt ureglementerede Form „min“ Isblok havde. Og senere har jeg hørt, at han gjorde en Bemærkning herom til Baadsmanden.



Og saa, som ved en Tankoverføring, kom han til at tænke paa mig. Alt dette har jeg jo ikke selv nogen Mening om, for jeg kunde jo intet høre inde i min Isblok. Men Baadsmanden har bagefter fortalt mig det hele. Saa hvis der er noget, der forekommer Dem mærkeligt, maa De skrive til hans Adresse (Strandgade 4, 1. Sal, Marstal pr. Danmark).



Naa, tilbage til Stillehavskysten. Det gav et frygteligt Spjæt i den gamle Hørr. Man kan godt sige, at hans Haar rejste sig paa Hovedet, og det var saamænd ikke saa underligt, for nu havde den tropiske Sol efterhaanden smeltet det meste af mit Ispanser, og mit aandsfulde Hoved dukkede frem.



Ogsaa Jacksemænd havde nu faaet Øje paa det lille Mirakel, der fuldbyrdes for deres maa-bende Barneøjne. Mught har de troet, at det var noget overnaturligt, der foregik, — mught ikke! Men, gewiss, blev de forbløffede — og jeg lettet. — oh — saa lettet.



Der er Situationer, der ikke kan beskrives med Ord!



Andre kan beskrives med Ord, men det er mange Gange heldigst ikke at gøre det. Kære Læserinder! — Livet er mangehaande og underfuldt. Jeg var atter til Sus med S/S „Perseus“, der netop laa i den Havn, hvortil min Frysevogn kørte, inde fra Præriens Hjerter — — Og Stillehavets Dønninger vuggede mig atter i sin dyblaa Favn.



Kameler paa Kajen i Ismailia.

Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

(Fortsat)

»Idle Hour«

I Tor traf jeg Dr. Haridi Bayi, den medicinske Officer, der leder Verdens største Karantænestation. Her kan man anbringe 10.000 Pilgrimme paa een Gang, naar de kommer tilbage fra Mecca.

I Fortiden har Arabien været Arnestedet for smittomme Sygdomme, og med den vældige Pilgrims- trafik vilde det blive let for en Koleraepidemi at bryde ud og tage Tusinders Liv. Som Følge heraf gælder der strenge Bestemmelser for Pilgrimme, hvadenten han er Tyrk, Syrer, Ægypter eller Marokkaner, om at underkaste sig en Karantæneperiode paa tre Dage, før han faar Lov til at fortsætte gennem Suez Kanalen.

Jeg havde ogsaa Fornøjelsen at træffe Major Gilmore fra London, Præsidenten for Raadet, der leder den internationale Karantænestation i Tor. Jeg sagde til ham, at jeg gerne vilde besøge de berømte Moses' Bade i Nærheden, men han meddelte mig, at selv Karantænestationens Officerer fik ikke Tilladelse til at gaa udenfor Stationens Grænser.

Da vi efter Solnedgang sejlede op ad Golfen ved Suez, var den vestlige Himmelskæret fra Planeten Venus som af Maanelys. Den var saa straalende, at jeg meget vel kunde tænke mig, at den havde været den Ledestjerne, som Biblen omtaler havde ført de Vise fra Østen til Krypten i Bethlehem for to tusind Aar siden. Spejlet i Golfens glasklare Vande havde nøjagtigt den Straaleglans, jeg saa ofte havde set afbildet paa Malerier fra den fjerne, historiske Begivenhed.

Idet vi sejlede ind i Suez Havn, kom en kæmpemæssig Liner ud fra Kanalen. Den havde stoppet et kort Øjeblik blot for at lade Kanallødsen gaa fra Borde.

Denne pragtfulde Dampers med dens Biograf, Cocktail-Bar, Dansesal og Spisesal skulde ned gennem Røde Havet — en to og en halv Dags Rejse. Hundreder af Passagerer stod paa Dækket for at faa det sidste Glimt af Suez. Da Lineren tog Fart og gled



Dwight Long ved Pyramiderne.

sydpaa, tænkte jeg paa de udliggende Rev, de nøgne Ørkenstrækninger og slavehandlende *Dhows*, der smuttede ud og ind mellem Kystens Rev. Passagererne paa dette flydende Hotel vilde se meget lidt af det virkelige Røde Hav og dets forrædderske Kyster.

XXIV Kapitel.

Port Said.

Mens vi ventede paa vor Tur til at gaa gennem Suez-Kanalens otteogfirs miles, var ikke et eneste Minut af Forsinkelsen kedeligt. Konvojer paa fem Skibe ad Gangen passerede Kanalen. Omtrent halvvejs gennem Kanalen ankrede de op i Great Bitter Lakes, hvor de afventede, at de Skibe, der sejlede i modsat Retning, kom ud af Kanalen. Størstedelen af Kanalen er tilstrækkelig bred til, at to Oceanlinere kan passere hinanden, men da det ikke er tilraadeligt, er det forbudt af Hensyn til Vanskelighederne ved at manøvrere store Skibe paa saa snæver Plads.

Under vor Sejlads paa den første Del af Kanalen skete der ikke noget. Vi skulde i Følge Reglementerne have to Lodser om Bord, og da vi var naaet halvvejs igennem, stoppede vi op ved Ismailia for en Dag. Det er interessant at bemærke, at baade Geologer og Historikere er enige om, at Moses førte Israels Stamme over Røde Havet et eller andet Sted i Nærheden af Great Bitter Lake. For kun faa Aar siden iagttog Major-General Tulloch, at Fladvandene i Lake Menzala, der støder op til Great Bitter Lake, blev drevet syv miles tilbage af en kraftig Storm, efterladende Søbunden tør.

Suez-Kanal Kompagniet havde lavet en Edens Have ud af den nordlige Bred af Great Bitter Lake. Tidligere var der her ikke andet end de nøgne Sandhøje og Ørkenens udstrakte øde Flader. I Dag fanger Øjet miles af Parker fyldt med skyggefulde Træer og smykket med Buskadsler og Blomsterbede. Plænerne synes friskere grønne og Blomsterne mere

straalende end i noget andet Land, jeg havde besøgt. Det var kun naturligt, for Ismailia var den første Havn med nogen Vegetation, som „Idle Hour“ havde besøgt siden vi forlod Colombo, dog med Undtagelse af Suez, hvor vi saa nogle Dadelpalmer og et Par Buskadsler. I Saudi Arabien saa vi aldrig saa meget som et eneste Træ — kun de bølgende Sandhøje, der nu og da blev brudt af fremstikkende Basaltklipper eller en Bjergkæde i Horisonten.

Efter en god Hvil i Ismailias moderne, forfriskende Oase, kom en anden græsk Lods om Bord i „Idle Hour“, og saa sejlede vi ind i den interessante Del af Suez-Kanalen. Her havde Lesseps, Franskmanden, der havde Ansvaret for dens Konstruktion,

sine vanskeligste Problemer. Størstedelen af Arbejdet var forholdsvis let, for det bestod i at skære gennem Ørkenbunden, der kun var nogle faa Fod hævet over Havets Overflade. Men lige Nord for Ismailia havde de Lesseps 10,000 Arbejdere i Gang med at skære den sidste mile gennem den 400 Fod høje Barrière. Her findes adskillige S-Krumninger, der gør det til den vanskeligste Del at passere.

Da vi naaede til Port Said, modtog Milton et Telegram, der gjorde det nødvendigt for ham øjeblikkeligt at rejse til England pr. Damper. Han tænkte paa at tage Luftvejen, men med sin Bagage havde han mere Vægt, end det var tilladt for en enkelt Person, skønt han havde tabt over otteogtyve Pund paa Rejsen.

Jeg var bedrøvet over at skilles fra ham, da han havde været saadan en fornøjelig Kammerat og villig Medarbejder.

Det var nødvendigt for mig at faa „Idle Hour“ i Tørdok for at faa undersøgt, hvor stor Skade Fartøjets Underskrog havde lidt efter to Gange at have stødt paa Koralet i Røde Havet. Heldigvis var der ikke sket noget alvorligt med Undtagelse af et Stykke, der var slaet ud af Stævnen. Kalfatringen var meget medtaget, saa jeg fik hele Underskroget kalfatret om. Somme Steder var alt, hvad der skulde holde Vandet ude, i en sørgelig Forfatning.

Suez-Kanal Kompagniet lod en Kran løfte „Idle Hour“ ud af Vandet, og Direktionen gjorde alt for at hjælpe mig til at faa min Baad sat i Stand til at føre mig ud gennem Middelhavet.

Mens jeg opholdt mig i Port Said, benyttede jeg Lejligheden til at tage med Toget til Cairo. Byen byder et smukt Skue, idet man nærmer sig den, og dens Taarne og Minareter bryder Himmelranden paa en Maade, der er enestaaende for en Metropolis i det tyvende Aarhundrede.

I Virkeligheden findes der nu to særskilte Byer —

den gamle og den nye, den muhamedanske og den kristne.

Den europæiske Del af Cairo er smukt anlagt, og de nye, brede Hovedfærdselsaarer, flankeret af moderne Bygninger, taaler udmærket Sammenligning med Hovedfærdselsaarerne i en hvilken som helst europæisk Hovedstad. Avenuer med Træer og pyntelige Buskader i Midten minder om Paris' Boulevarder. Napoleon drog ind i Ægypten, og Franskmandene besatte Landet for en kort Periode, men hvad der er saa overraskende er, at deres Sæder og Skikke har holdt sig. Jeg var forbavset over at finde, at det officielle Sprog i Ægypten var Fransk, skønt det har været under britisk Indflydelse i saa mange Aar.

Jeg tog ud paa de sædvanlige Turistture og besøgte Sultan Hassan Moskeen, Cheops gigantiske Pyramider med de to mindre Pyramider og Sfinx'ens vældige udhugne Masser. Selv om jeg fandt dem interessante og var imponeret af deres Dimensioner, er de for velkendte af den almindelige Læser til at behøve en Beskrivelse fra min Haand. I Virkeligheden havde jeg mere en Følelse af endnu en Gang at besøge dem end af, at jeg saa dem for første Gang, saa fortrolig var de mig gennem deres Ry.

Major Moore, der var stationeret ved Abbassia Barakkerne, paatog sig at vise mig noget af det virkelige Ægypten. Jeg havde altid hørt, at *Nilen* er Ægypten, og da vi var kommet en halv Snes miles Syd for Cairo, gik Sandheden af denne Paastand op for mig. Paa begge Sider af Floden ser man Kulturer af Korn og Dadelpalmer — men denne grønne Stribe er kun en mile bred — udenfor den ligger Ørkenen. Mægtige Strækninger af bølgende Sandhøje og nøgne Klipper.

Ved Sakkara, tyve miles Syd for Cairo, „de Dødes By“, ligger Step Pyramiden. Arkæologien anslaaer dette 6000 Aar gamle Monument for den ældste Konstruktion, der endnu eksisterer. Tæt ved ligger det gamle Memphis, der blev grundlagt af Menes, Ægyptens første Konge, og som gennem mere end to Tusinde Aar var den gamle Verdens blomstrende Hovedstad.

Da vi vendte tilbage til Port Said, fandt vi Stedet i vild Forvirring med Hundreder af Turister myldrende rundt i de snævre Gader. Hvad betød denne Opstandelse? *Viceroy of India*, en mægtig Passagerliner var løbet paa Grund i Kanalen og spærrede for Trafiken.

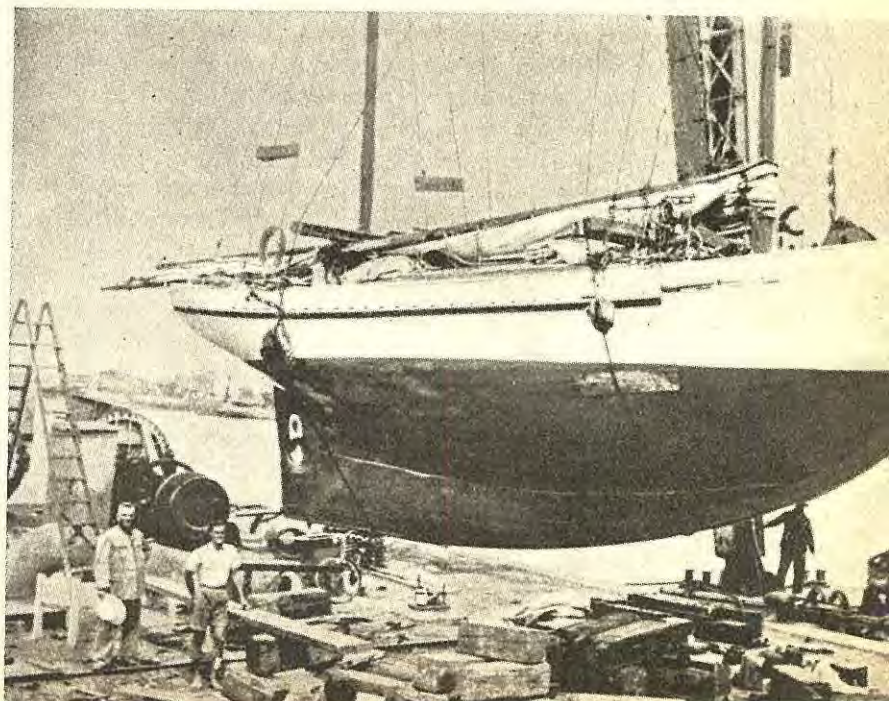
Paa Grund af denne Invasion af Turister var Priserne gaaet op i det firedobbelte, og alle Fortovscaféerne var overfyldte. I det Øjeblik, Turister ankommer til Port Said enten med Skib eller med Tog, plejer arabiske Førere almindeligvis at hægte sig fast paa dem som Burrer. Nu var der for en Gangs Skyld ikke Førere nok. Da jeg banede

mig Vej ned til „Idle Hour“, glædede jeg mig over for en Gangs Skyld at være i Stand til at gaa gennem Gaderne uden at blive plaget med Tilbud, men uheldigvis gjorde min Yachtkasket mig mistænkelig, og tre Arabere, der ikke havde været saa heldige med nogle Italienerne, begyndte at forfølge mig. Smudsige Postkort blev halet frem, efterfulgt af Pornografi; og saa de hashish-præparerede Cigaretter.

Jeg forsøgte at komme fri af dem ved at gaa hurtigt til, men en af dem greb mig i Armen. Jeg rystede ham af mig, men idet jeg gjorde det, faldt Objektivet til mit Fotografiapparat ned paa Fortovet og smadredes. Heldigvis beherskede jeg mig, for jeg var af lokale Folk blevet advaret om, at disse Hajer vilde forsøge at ægge én til at slaa dem. Saa bliver den ægyptiske Lov bragt i Funktion, og de faar Godtgørelse af de svære Bøder, der idømmes.

Det var mit Ønske at sejle til Jaffa for at besøge det hellige Land derfra, men Araberne havde fornylig sprængt Skibe i Luften i Jaffa Havn, og jeg syntes ikke, jeg vilde risikere „Idle Hour“ paa dette Stadium af min Jordomsejling. Palæstina var netop blevet aabnet igen for Turister efter i nogen Tid at have være lukket paa Grund af arabiske Gangsters Bombeattentater ved Tel Aviv.

Jeg maatte tage Toget tilbage langs Suez-Kanalen til El Kantara, hvor vi færgede over for at tage Toget til Palæstina. Jeg kørte paa tredje Klasse og var den eneste Europæer i en Vogn fuld af turbanklædte Arabere, Ægyptere og tyrkiske Landflygtige, der endnu holdt paa Fez'en som Hovedbeklædning. Da der var en to Timers Forsinkelse, før Toget afgik, tænkte jeg, at jeg vilde vente udenfor, og mens jeg betragtede Menneskemylderet paa Perronen, kom en stor, sort Limousine kørende op til Toget, og Elisabeth Bergner og hendes Mand steg ud. Da hun nylig havde spillet i „*Drengen David*“, var hun nu paa Vej for at se de Steder af bibelsk Interesse, som Filmen havde været koncentreret om.



„Idle Hour“ i Tørdok i Suez Kanalen.

Jeg havde altsaa kørt med samme Tog som Elisabeth Bergner, men vore Kaar som Rejsende var højst forskellige. Hun var ganske sikkert ikke udsat for Lugten fra Lams og Kyllingers Ekskrementer i sin forholdsvis luksuøse Kupé. Tredieklasses Passagerer i denne Del af Verden rejser ikke alene. De har de mest utænkelige Ting stuvet rundt om dem, indbefattet Kyllinger, Ænder, brægende Lam, Tøjbylter, Poser med Fødemidler, Kogegrejer og skrigende Smaaabørn. Og Lugten var værre end Støjen.

Det var ikke behageligt at sidde paa de haarde Træbænke, navnlig ikke med hvidløgædende Rejsfæller paa begge Sider. Jeg lod mig derfor glide ned mellem Husdyrene og lavede mig en Pude af to sovende Faar.

Jeg vaagnede før Dag gry ved at et Lam slikkede mit Øre. Det ønskede sin Frokost, og jeg syntes at være i Vejen. Jeg flyttede mig, indtil Lammet var mæt, og rullede saa mig selv sammen mellem de fede Dyr igen, for det er koldt at køre over Ørkenen før Dag gry.

Dette var den Ørken Syd for Palæstina, hvor Moses havde vandret med Israels Børn i fyrretyve Aar, og ved Dag gry havde vi paa en Nats Rejse tilbagelagt samme Distance som Stammerne havde brugt fire Aar til. Det var et Held for mig, at Solen omtrent øjeblikkeligt opvarmede alt, for Faarenes Ejer tog sin brægende Flok ud af Toget ved Gaza, hvor han skulde skifte Tog.

Jeg hoppede ud med mit Apparat for at tage nogle Fotografier, og første Klasses Passagererne stirrede forbavset paa mig. Der var ingen, der drømte om, at en Amerikaner med et Apparat som mit vilde rejse sammen med Husdyrene.

Imidlertid havde jeg Latteren paa min Side, for da vi begyndte at køre ned ad Bjergskraaningen mod Jerusalem, begyndte det gamle Lokomotiv at udspy Røg som en Destroyer og lagde et Røgtæppe efter sig.

Første Klasses Vognene befandt sig umiddelbart efter Lokomotivets Tender — derefter fulgte anden Klasse og tilsidst kom tredje Klasses Vogne. Jeg nød frisk, klar Luft, mens Elisabeth Bergner og Resten af *Eliten* af første Klasses Passagerer vilde faa Ansigtet fyldt med Sod, hvis de aabnede Kupévinduerne.

Jeg saa det hellige Land mere og mindre, som Moses har set det. Jeg havde været igennem Ægyptens og Arabiens udstrakte Ørknør Uger igennem, og jeg havde ikke haft saa meget som et Glimt af Træer eller Græs. Nu saa jeg Græs vokse over Bjergsiderne, Pletter af Hvede og Agerland her og der og Orange-lunde! Palæstina forekom mig virkelig som det forjættede Land. Uheldigvis faar den almindelige Besøgende et forkert Indtryk, naar han kommer fra et grønt, frugtbart Land til et varmt Palæstina med dets klippefulde, nøgne Topografi og med Agerdyrkningen begrænset til visse Arealer.

Da vi nærmede os Jerusalem, viste de terrasseformede Bjergsider, der var grønne af Oliventræer, Frugterne af det Arbejde, der var sat i Gang af Zio-

nistbevægelsen. Det økonomiske Problem har været overvældende for ikke at tale om Vanskelighederne ved at forsøge at gøre Landbrugere ud af jødiske Emigranter, der var fuldstændig uvidende om Landbrug. Med en saa klippefuld Jordbund og et saa fattigt Regnfald og med Priserne paa Jorden skruet fantastisk i Vejret af uvenlige arabiske Jordejere er det næsten utroligt, hvad Zionstbevægelsen har udrettet i de sidste faa Aar. Det koster i Dag omkring ved femten Tusind Kroner at sætte en jødisk Familie i Gang i Palæstina og det paa Trods af, at den brugbare Jord er udliggende, stenfyldt Land, som vi vilde anse for fuldstændig umuligt til Agerland.

Over Tinderne af de nøgne Judea Bjerge saa jeg den hellige By Jerusalem, den hellige By for tre Religioner. Den muromsluttede By er anlagt paa et Plateau oppe paa en Klippetinde, ikke mere end en mile i Kvadrat. I gamle Dage bød denne Fordel, omgivet af tykke Mure, Beboerne i Davids By en Følelse af Tryghed. Men ikke desto mindre er Jerusalem blevet indtaget og ødelagt mange Gange siden Aar 3000 f. K.

I Dag bor den kosmopolitanske Befolkning i Huse, der er bygget ovenpaa fyrretyve Fod dybe Ruiner. Jeg tvivler om, at der er nogen anden By i Verden, der har været jævnet med Jorden og bygget op igen som Jerusalem.

Tempelpladsen, Stedet for Salomons berømte Tempel, dækkes nu af Omars Moske, kysk og vidunderlig; dens Mosaik mildnet af Tiden, dens Glasmalerier og med Tæpper rigt dækkede Flisegulve giver én hele Indtrykket af Ærværdighed. I Dag er denne Moske, næst efter Mecca, det mest hellige Sted for alle Muhamedanere.

I Kirken ved den hellige Grav, som jeg besøgte bagefter, blev der afholdt tre Gudstjenester paa én Gang: Græsk Ortodoks, Romersk Katolsk, Armenisk, Jakobit Syrisk og Koptisk. De er saa bitterligt jaloux paa deres Rettigheder i dette omhyggeligt afskillede Andagtsrum, at det er en forfærdende Overgang fra den værdige og ophøjede Atmosfære i Omars muhamedanske Moske.

Selv i Jerusalem, den hellige By, er der Korrup-tion, der er en Skændsel for Kristendommen. Det synes som om den Kendsgerning, at Kristendommen er en Kærlighedens Religion, fuldstændig er glemt.

Atmosfæren i Kirken paa den hellige Grav under offentlig Andagt i Dag er en daarlig Anbefaling for Kristendommen. I straalende gejstlige Dragter paraderer de fem forskellige Kirkemænd omkring Helligdommen — syngende, mumlende, ringende med Klokker og strøende Røgelse overalt. Hver Gruppe skrider frem i den angivne Orden og svinger Røgelseskar foran det hellige Sted. De straalende, prunkende Dekorationer, den rivaliserende Larm fra fem Gudstjenester og de skrækelige Gongong'er gør Helligdommen til en Daarekiste for Øje og Øre.

Fortsættes.

Stærke Leonard

Fortælling fra det gamle Nyboder

Af *Gustav Kragh*

Illustreret af *Oscar Knudsen*

(Slut)

Briggen havde lidt meget, Skrog og Rejsning var svært medtaget; Chefen var faldet og en halv Snes Mand saaret. Den hed „The Tickler“ og var ellers et helt smukt og nyt Fartøj, med 12 Stykker 18-pundige Karronader og to lange Kanoner i Boven.

Nu kom Baadene fra Taars til og var jo lidt misfornøjede, fordi de ikke havde naaet at komme med til Festen. Wulff satte Vagt om Bord i Briggen og lod derefter alle Baadene spænde for. Det blev en drøj Tur for vore Folk at slæbe den ind til Nakskov; de havde jo i Forvejen slidt paa Aarerne i mange Timer og var begribeligvis godt trætte, men ind maatte de, for kom der Vind nok vilde Fregatten snart staa Nord i og indhente dem. Og vore raske Gutter trak da ogsaa, saa det knagede i baade Aarer og Arme, og rundede lidt efter Mørkets Frembrud Albuen.

Leonard og Johan var begge mellem de Folk, der kom om Bord i Briggen. Da nu Mørket faldt paa, var Løjtnant Wulff ikke rigtig stolt ved Situationen, for Sejlsadsen ind til Nakskov er jo lidt vanskelig, og han var ikke selv kendt der. Leonard, som hørte ham tale med en af Maanedsløjtnanterne derom, tænkte da, at Johan, naar han havde hjemme i Taars, vel ogsaa maatte kende noget til Nakskov, og løb derfor forud, hvor Johan havde Post.

„Kender Du Løbet ind til Havnen, min Bror?“ spurgte Leonard.

„Om jeg gør! Jeg kan lugte mig derind med lukkede Øjne!“

„Saa skulde Du gi' Chefen en Haand med at finde Løbet, saa vi kan faa Briggen i Sikkerhed i Nat!“ svarede Leonard og skubbede Johan agter over. Da Wulff hørte, at den raske Gut vilde paatage sig at lodse „The Tickler“ ind, blev han meget glad for Tilbudet.

„Det er udmærket, Johan, er Du kendt her, saa tag kun Kommandoen!“

Ja, Briggen kom da ogsaa godt i Havn, og vore Folk havde god Grund til at være stolte over den smukke Affære. Kongen sendte Wulff en Takkeskrivelse, som blev oplæst for Besætningerne i Baadene, og Wulff selv blev udnævnt til Chef for „The Tickler“. Skal vi lige fylde Glassene igen, inden jeg slutter Enden af?“

Da en ny Portion af den duftende Drik var til-

beredt, fortsatte Sivert, efter at han havde smagt paa Punchen:

„Ah — den glider lindt over Tungen, Skaal! — Nu gik det sagtens nok lidt haardt til inde i Nakskov i de nærmeste Dage, for Kanonbaadsfolkene var ikke et Haar bedre end Kaperne, og de svirede baade Nat og Dag, saa længe de laa i Havn og kunde komme af Sted med det. Slagsmaal og Optøjer fulgte selvfølgelig med, og det var ikke nemt for Befalingsmændene at holde Greje paa Folkene. Men saadan var nu Livet — ligge paa Udkig efter Fjenden og kapre Priser, slide med Aarerne og slaas, naar der var Tjans for det! Ved den hellige Habakuk, det var et lystigt Liv dengang! Og naar Baadene saa kom i Havn, var der altid Værtshuse og Pigebørn nok, der stod klar til at modtage de raske Gutter!“

„Bravo, Sivert!“ raabte Aller og for op, „det var jo lige det, jeg sang før:

Lustiga bröder, hvar tage sin flicka
släng henne kring!

Hej, i fullt — — —“

„Kan Du ikke holde Kajen lukket, lille Spantehugger — hvad Pokker har Du hældt paa Dunken i Aften, siden Du saadan bli'r ved at skræppe opl“ afbrød Baadsmanden Sangeren.

„Dra in i helvite, stå ej och hicka,
ty nu ska vi dricka,
så hjärtat ska picka
och buken ska spricka —
det gør ingenting!“

sang Tømmermanden videre.

„Ja, ja, lille Ven — drik saa bare væk, men lad det ske i Tavshed, saa vi andre kan faa Resten af Historien! Far kun fort, Sivert — hvis Aller aabner Knebren mere, hiver jeg ham ud i Regnvejret!“ sagde Baadsmanden og lagde sine to mægtige Næver paa Tømmermandens Skuldre, idet han trykkede ham ned paa Stolen.

„Næste Gang vi samles,“ fortsatte Sivert, „maa Du vel hellere sørge for et Par Spølkummer Mælk til ham, siden han ikke kan taale almindelig Skibskost mere, Søren! — Der kunde ellers nok spindes mange morsomme Ender om Kanonbaadenes Virksomhed og

Folkenes Oplevelser der nede i Bæltet, men jeg faar vist fare videre med, hvad der angaar Leonard. Hidtil var han gaaet klar af Legen uden at blive kvæstet, og derfor var det saa meget mere trist, at det var ved et helt fredeligt Foretagende, han fik sin Bekomst.

Det var nemlig saadan, at naar en eller anden Sejler søgte ind til Nakskov, og det blev Vindstille, gav Kanonbaadene ofte en Haand med ved at ro ud og slæbe den ind. En Aften laa der en Skonnert ude i Fjorden og sled i det for at komme i Havn, og Baaden, som Leonard hørte til, fik Ordre til at slæbe den ind. Det var en lang Tur at ro, men Folkene var i godt Humør, havde sagtens i Aftenens Løb faaet et Glas eller to inde i Byen, og roede under lystig Sang raskt ind efter. Jeg tænker, at Leonard havde hældt lidt vel rigeligt paa, for ellers forstaar jeg ikke, hvorledes det gik til, at han, der som Konstabel ikke roede med, men stod henne ved Agterkanonen og passede Slæberen, kom til at glide, faldt og slog Nakken haardt mod Kanonen. Samtidig totnede Slæberen, og derved blev hans Hoved klemt fælt mellem den og Rapperen. Det var saa slemt, at han mistede Bevidstheden; men da han var hjulpet fri og havde hvilet sig lidt, kom han til sig selv igen og mente, at der ikke var sket ham nogen synderlig Skade, skønt han var baade blodig og skrammet, og havde slemme Smerter i Hovedet. Men han vilde nu ikke gi' sig!

„Det klarer sig nok, naar jeg bliver godt bænket inde i „Förgyldte Anker“ i Nakskov!“ sagde han. Og saa fik han det, som han vilde. Ved 11-Tiden naaede de endelig ind i Havnen med Skonnerten, men Leonard var da saa sløj, at han foretrak at gaa til Køjs fremfor at gaa ud og svire med Kammeraterne.

Han var alligevel daarligere, end som han selv troede, og det endte da ogsaa med, at han blev indlagt paa Sygehuset. Her blev han godt behandlet, men det var jo en Plage for en Gut som ham at ligge for-tøjet i en Seng flere Dage igennem. Han fik af og til en Slags Besvimelsesanfald, men saa snart Ømheden i Hovedet var borte og Skrammerne lægt, forlangte han paa det kraftigste at blive udskrevet. Han slap ud midt i August, og da hans Baad laa i Havnen for Eftersyn, havde han sine gode Dage. Derfor tilbragte han næsten al den Tid, han havde fri, rundt om paa Værtshusene — i hvert Fald fortalte han mig, at han til Stadighed maatte drikke, for at glemme Smerterne i Hovedet.

Saa var det, at Kanonbaadene igen havde en lille

Affære med to engelske Brigger oppe ved Sprogø. Leonard var selvfølgelig med; men det var tydeligt at se, at han ikke var den samme raske Mand, som før. Han mødte beruset om Bord i Baaden — naa, det gjorde kanske flere end han, men da han var Konstabel, var det mindre heldigt. Og i Modsætning til før opførte han sig underligt sløvt og trevent — det var ikke som tidligere, at han var i Forhaanden og gik paa med Liv og Lystighed, nej, nu lod han, som om det hele slet ikke ragede ham eller gav ondt af sig, fordi de var jaget ud, i Stedet for at ligge i Havnen og holde det løse af! Saadan havde han forandret sig, og Underkanoneren, som jeg hørte det af, mente, at det kom af, at han havde taget Skade paa Hjernen. — Løjtnant Wulff, som altid havde

sat stor Pris paa Leonard, kunde naturligvis ikke undgaa at se, hvorledes det gik ned ad Bakke med ham, og sagde derfor til Underkanoneren, der var Regnskabsfører ved Peletonen, at han skulde se at snakke Leonard til Fornuft. Nu har jeg glemmt, hvem det var, men allenfals slap Vedkommende da morderlig skidt fra det Hverv. Leonard, som havde drukket tæ, kunde ikke taale at høre Sandheden og tog Underkanonerens Formaninger meget ilde op, saa det endte med, at han blev helt ude af sig selv og stak sin Overordnede et Par regulære Øretæver. Og saa var den jo gall!

Wulff fik dog klaret Historien saadan, at Leonard slap med en Omgang Tamp og nogle Ugers Ar-

rest i Nakskov Arresthus. Det var mildt sluppet, men hans Udsigter til Avancement røg jo efter den Ballade. Og det har sikkert pint ham meget og gjort sit til, at hans Sindstilstand forværredes. Saadan stod det alt-saa til med ham, da han kom til Kjøbenhavn og jeg atter traf ham.

„Kunde Du ikke fortælle os lidt mere om Kanonbaadenes Affærer nede i Bæltet, Sivert?“ bad den lille Tømmermand.

„Jo, min Gut — jeg kunde saamænd spinde flere Ender om hvad de lavede, end som Du har Aar paa Bagen!“ svarede Sivert. „Men i Aften er det om Leonard, jeg fortæller, og saa holder vi os til det!“

„Du er nu altid saa afvisende, naar jeg lukker Munden op, Sivert! Du kunde da gerne føje mig en gang imellem!“

„Bevares, Aller — Du maa saa gerne lukke Munden op, naar bare Du har noget at sige, men det har Du uheldigvis aldrig! Naa — vi havde som før sagt en meget rar Aften ovre hos Leonard. Børnene var han svært god imod og de hang ogsaa over ham, saa længe de kunde holde Øjnene aabne, men jeg syntes nok, at der kunde have været en Kende mere Ven-



Og saa blev Hovedet kappet af Leonard ude paa Skafottet paa Amager Fællede.

lighed i hans Maade at behandle Konen paa. Men han var vel muggen over, at hun ikke havde modtaget ham kærligt nok, da han kom lænsende hjem fra „Hjørnet“ — hvad jeg ellers godt kunde forstaa, hun var ked af. Og da vi kom over til vort eget, tog jeg Mutter om Livet og langede hende et rigtigt Sømandskys ud — vi to havde det nemlig ikke paa den Maner!

Leonard kom ikke mere til Søs. Resten af Vinteren gik han ude i Krudttaarnene, og det kunde han ikke taale. Her kom han sammen med flere af de gamle Fyre, som altid svirede rundt paa Værtshusene i Stedet for at passe, hvad de var sat til, saa det mange Gange hændte, at Leonard først naaede hjem ud paa Natten med en ordentlig Hivert paa. Desværre var det en særlig streng Vinter det Aar — jeg kan endnu huske, at Flaadens Flagmænd af deres egen Lomme gav 750 Rigsdaler til Brændselshjælp for Mandskabet. Der var megen Nød herude i Nyboder, og da Brændet kostede op imod 14—15 Rigsdaler for en Favn, kneb det jo svært at faa noget at fyre med. Leonard, som brugte mange Penge til at drikke op, havde naturligvis ingen til Brændsel, og naar han imellem var ædru, og om Aftenen kom hjem i sin kolde Stue, hvor Ungerne frøs og Konen græd eller gav ondt af sig, fik han Samvittighedsnag og henfaldt i triste Tanker. Saa kunde det jo hælde, at han gik i sig selv og blev klar over, hvor skidt han bar sig ad — saa fortrød han og lovede Konen, at det nok skulde blive Løgn for Fremtiden. Han gav saa Konen en Næve med at ordne Grejerne, spulede i Stuerne, hentede Vand fra Gadepumpen og tumlede med Børnene, saa vi kunde høre dem juble og synge helt over til os. Men desværre — hyppigere og hyppigere skete det, at han for at døve sin Samvittighed enten selv drev hen til Snapsekræmmeren, eller sendte et af Børnene over efter Brændevin. Det var hans Middel mod Kulden og Uhyggen hjemme, men han glemte rigtignok, at det gjorde Tilværelsen saa meget surere for hans sølle Familie. Mutter halede saamænd mangen Gang Konen og Ungerne over til en Næsevarmer i vor lune Stue, naar Leonard var ude at svire.

Saaan gik der nogle Aar, hvor jeg jævnligt var paa Togt, mens Leonard stadig gik ude i Krudttaarnene. Jeg saa derfor ikke meget til ham, men ellers hørte jeg da om ham, naar Mutter sendte mig Brev. Trist gik det i hans Hjem, som han ødelagde mere og mere, saa Konen maatte tage en Plads ude i Byen om Dagen for at holde det oven Vand. Børnene gik saa for Lud og koldt Vand, og det var jo ikke saa godt.

Og saa skete det frygtelige!

Jeg husker saa tydelig Ulykkesdagen — det var den 27. Oktober 1811. Leonard var fra Holmen faldet ind i „Det skarpe Hjørne“, hvor han altid kunde faa Kredit til den kommende Lønningsdag, og kom hjem med en stiv Ryger. Naar han havde det saadan, skulde han altid ha' sit Yndlingsbarn, den lille Johannes, op paa Knæet, men brød sig ikke videre om de tre andre. Det kunde Konen nu ikke lide og havde ofte

sagt til ham, at han ikke maatte gøre Forskel paa Børnene. Nu gik det desværre saadan, at han fiskede en 2-Skilling op af Lommen og gav Johannes den, og da de andre Børn saa det, tudede de og beklagede sig til Moderen, som stod ude i Køkkenet og kogte Nadvergrød. Saa kunde hun naturligvis ikke dy sig for at gaa ind og sige ham sin Mening, og samtidig lod hun ham vide, at Johannes slet ikke havde godt af, at han forkælede ham, og at han helt ødelagde Drengen og saadan videre af den Skuffe, saa længe hun kunde bakke op. Mærkeligt nok svarede Leonard ikke igen, men saa snart Skyllen var overstaet, sendte han Andreas Vilhelm hen efter for 6 Skilling Brændevin, gik med Flasken ind i Kammeret og tømte den næsten. Johannes havde sat sig ind ved Siden af ham, mens de andre tre Unger var rendt ud i Gaarden for at lege, og lige med et rejste Leonard sig, tog fra Kommodeskuffen sin Ragekniv — og skar i et raskt Tag Halsen over paa Drengen! Den lille Stakkel døde straks, Leonard lagde ham paa Sengen, kysede hans Ansigt flere Gange og styrtede saa ud paa Gaden og hen i Vagten. Her raabte han, at han havde dræbt det kæreste for ham i denne Verden, og at han havde gjort det, fordi han elskede Barnet saa højt, at han ikke nænnede at lade ham leve længere under de elendige Forhold. Han blev naturligvis straks sat i Arrest, og hjemme i Salviegaden var der en Graad og Ulykke uden Lige. Mutter maatte over og hjælpe den stakkels Kone; den døde Dreng blev kørt til Hospitalet, og om Natten tog Mutter Konen og Børnene med over til sig.

Det varede længe, inden Dommen over Leonard faldt — først i Begyndelsen af Januar fik Konen at vide, at han skulde halshugges. Og samme Nat druknede hun sig ovre i Kastelsgraven — den stakkels Kvinde, hun magtede ikke længere at bære den frygtelige Byrde, der var lagt paa hende.

I er vel nok klar over, at der var Folk nok her ude, som vilde tage sig af de forældreløse Unger — Mutter og jeg tog jo Andreas Vilhelm til os, og hans to Søstre kom hver sit Sted hen hos andre af Leonard's Kammerater.

Nogen Tid efter stadfæstede salig Kong Frederik Dødsdommen — jeg husker endnu Ordene, der blev læst op for os: „Arrestanten bør bøde Liv for Liv,“ stod der, og endvidere; „have sin Hovedlod og Jord, om han noget er ejende, til Kongen forbrudt, og betale de paa hans Arrest medgaaede Omkostninger!“

Og saa blev Hovedet kappet af Leonard ude paa Skafottet paa Amager Fælle den 5. Marts — altsaa i Dag for 38 Aar siden. Naar jeg har kunnet det, har jeg altid været sammen med Andreas Vilhelm og Søstrene paa den Dag i Aaret, og hver Gang har jeg glædet mig over, at det er gaaet de tre Mennesker saa ordentligt, trods de daarlige Forhold og den forfærdelige Oplevelse i deres Barndom.

Nu har I sagtens ogsaa regnet ud, at det var derfor, jeg var henne i Peder Madsens Gang i Aften!“

JENS KUSK JENSEN

En dansk Sømands Livseventyr af Skibsfører *Otto Schou*

Under fremmed Flag

(Fortsat)

Barken „British Monarch“.

SAMMEN med en Mængde andre Søfolk af forskellig Nationalitet stillede Jens Kusk Jensen hver Dag uden for det engelske Konsulat i Hamborg, hvor Kaptajner og Styr mænd daglig kom for at udtage Mandskab til Langvejsfarere.

En Dag var han blandt de heldige og fik tillige med 13 andre Søfolk Hyre som Matros med det engelske Barkskib „British Monarch“ af Liverpool. Den maanedlige Hyre var 3 £, og han mønstrede for en Rejse til Australien, Ostindien og videre.

Om sine Oplevelser om Bord i dette Skib beretter K. J. i sin Dagbog:

Vi skulde møde om Bord til den sædvanlige Arbejdstids Begyndelse Kl. 6 Morgen den 19. September 1889; men kun faa mødte før langt op paa Dagen. Skibet, der tidligere havde sejlet i Passagerfart paa Australien, maalte 1261 Reg. Tons og lastede ca. 2000 Tons. Det førtes af Kaptajn Morrow — en sand Kæmpe — og havde tre Styr mænd, som alle tre var Skotter. Den øvrige Besætning bestod af en Tysker, en Engländer, syv Svenskere, fire Danskere, to Finner, en Nordmand og en Kineserkok — ialt 22 Mand.

I Lukafet fandtes kun faste Køjer i to Etager, en Petroleumslampe og en tom Vandtønde. Der var hverken Borde eller Bænke, men Halvdelen af os havde Skibskister, og de maatte gøre Fyldest som Siddepladser. Maden blev stillet paa Dørken — alt saa paa Gulvet — og delt i Portioner imellem os. Af Vand blev der udleveret en Gallon til hver Mand om Dagen, og dette skulde strække ud baade til Mad, Te og Kaffe. Kun enkelte Dage kunde der blive Tale om lidt Drikkevand. Kosten var i det hele taget slet, men af Arbejde blev der heller ikke forlangt meget ud over det nødvendige for Manøvrering og Sejlad. Hvad andet Sømandsarbejde angik, blev hver Mand prøvet og maatte saaledes bevise, hvad han kunde præstere, og Arbejdet blev saa inddelt derefter.

Lasten bestod af Maskindele, 400 Fortepianoer, Stearinlys og svenske Tændstikker, og ved Stade — en lille Plads nede ved Elben — fik vi den komplette med 200 Kasser Dynamit — hver paa 50 kg. En Københavner og jeg langede Kasserne om Bord, hvorefter de forsigtigt blev stuvet ned i Lasten.

Rejsen gik sin Gang til den 29. November, da Skibet befandt sig 700 Sømil V.S.V. for Kapstaden. Det var graat Vejr med jævn Kuling af N.V. Bag-

bords Vagt, hvortil jeg hørte, havde været paa Dækket fra 8 til 12 og var netop gaaet ind for at spise til Middag — gule Ærter og Flæsk, da Backer — en kæmpestærk svensk Matros fra Visby — kom farenende forud og raabte, at der var Ild i Lasten, og at det røg op af Mesanmasten. Jeg maa her tilføje, at Mesanmasten var af Jern, og at den var hul og gjorde det af som Luftventil.

Backer's Meddelelse gjorde ikke noget videre Indtryk paa mig, for paa min foregaaende Rejse med „Grimhilde“ havde det i Søen ofte dampet op fra Lastrummene. Men da Førstestyrmand umiddelbart efter kaldte alle Mand paa Dækket og beordrede os til at tage Agterlugerne af, var det alligevel, som om jeg blev lidt bleg om Næbbet, og det var jeg ikke den eneste, der blev.

Det viste sig desværre, at Backer havde Ret. Da vi kort efter havde faaet Lugen aabnet, væltede Røgen saa voldsomt op fra Lasterummet, at det var umuligt for nogen af os at komme ned og faa Dynamitkasserne op paa Dækket og faa dem kastet over Bord.

„Læg Lugerne paa igen,“ varskoede Kaptajn Morrow roligt, da han efter et hastigt Skøn blev klar over Situationen. „Bras bak og sæt Baadene ud!“

Begge Redningsbaade kom uskadte i Vandet — takket være Matros Backer's Kæmpekræfter. Giggen blev ogsaa firet af, og jeg sprang over i den for at holde den fri under Nedfiringen. Men da jeg ved at stemme Hænderne paa Skibssiden følte, at denne var meget varm, blev jeg betaget af en overvældende Angstfølelse, og jeg bad en Kammerat løse mig af. Denne ubehagelige Følelse var dog straks ovre igen, saa snart jeg var oppe paa Dækket, og jeg blev nu beordret ned i bagbords Redningsbaad.

Ved 15-Tiden forlod vi Skibet — Kaptajn Morrow med otte Mand i den styrbords Redningsbaad og Førstestyrmand med seks Mand i den bagbords. I Giggen befandt sig Andenstyrmand og fem Mand, hvoraf de to var Danskere — en fra Karrebæksminde og en gammel Matros fra Viksø.

Det var paa høje Tid, vi kom bort. Det første Offer var til vor Sorg allerede faldet. Det var Katten, som var blevet kvalt af Røg. Det kneb ogsaa for os at komme ned efter Proviant. En Sæk Brød, et lille Fad Vand, nogle Daaser Smør og lidt Tobak fik vi dog stuvet ned i hver Baad. Sejl naaede vi ikke at

faa med — kun nogle Stykker Pressenningdug — og vort Tøj maatte vi ogsaa efterlade. Saaledes udstyrede roede vi et Stykke bort fra Skibet og ventede paa, hvad der videre vilde ske.

Søen var ret urolig, og ved hver Bevægelse, „British Monarch“ gjorde, pressesedes Røgen ud gennem Naaderne i Dækket og hvirvlede op i Søjler paa Højde med Mastetoppene. Hen mod Aften flovede Vinden af, og Søen lagde sig. Ved 23-Tiden gav Styrmanden Ordre til, at vi skulde ro nærmere til Skibet, som nu helt var skjult for os af Mørke og Røg. De øvrige Baade fulgte efter, og vi var alle samlede, da en mægtig Ildsøjle pludselig slog op mod Himlen, efterfulgt af et øredøvende Brag. Og da Røgen kort efter var trukket bort, og vi igen kunde skimte Omgivelserne gennem Mørket, var Skibet med det stolte Navn „British Monarch“ forsvundet i Dybet.

I to Døgn holdt vi det gaaende i Baadene med Kurs mod Kapstaden. Vi roede baade Nat og Dag. Den tredie Dags Morgen havde vi tabt Giggen af Syne, og samme Dag blev vi, som var i de to Redningsbaade, optaget af den amerikanske Hvalfanger „Canton“ af New Bedford. Der om Bord var vi i fem Dage og var i den Tid med til at fange en Hval, hvorefter Hvalfangeren sejlede os ind mod Land. Og da vi naaede saa langt, at vi kunde se Taffelbjerget, blev vore to Redningsbaade igen sat ud, og vi gik atter fra Borde.

Efter fjorten Timers uafbrudt Roning i disse tungé og lække Baade naaede vi forkomne og udmattede ind til Kapstaden. Her blev der holdt Søforklaring, hvorefter vi fik vort Tilgodehavende udbetalt.

Giggen med Andenstyrmand og dens øvrige Besætning, hvoriblandt mine to Landsmænd var, saa vi aldrig mere.

Brigantinen „Marie“ af Capetown.

„En Sømand er aldrig bange. Paa'en igen!“

Man kan forestille sig, at disse Udtryk har været et Motto for den unge Kusk Jensen fra Morsø. Den sidste Oplevelse var hurtig glemt. Allerede d. 19. December 1890 ser vi ham igen som Baadsmand med Brigantinen „Marie“ af Capetown.

Om dette Skib fortæller Kusk Jensen:

„Marie“ maalte 109 Netto Reg. Tons og maa sikkert have ført en omtumlet Tilværelse. I Følge et gammelt Skibsregister var den i sin Tid bygget i Assens i Danmark og var nu havnet i Sydafrika. Den havde en Besætning paa syv Mand, hvoraf de to var Kulier. Maden var god nok, men vi fik aldrig hverken Smør eller Margarine, og det kneb jo med at vænne sig til de tørre Kiks belagt med Kød eller Flæsk — i Særdeleshed til Te og Kaffe.

Fra Kapstaden, hvor den havde udlosset en Sukkerlast, sejlede vi til Vestkysten af Afrika. Her indtog vi en Last tørret Fisk til Port Louis paa Mauritius.

Den 9. Januar 1891 gik vi under Sejl, og vi kom godt rundt Kap det gode Haab. Den 14. Februar om

Aftenen havde en anden Dansker ved Navn Karl og jeg Frivagt fra Kl. 20 til 24. Vi var ikke langt fra Mauritius. Fyret paa Flac Island havde været synligt siden Kl. 13,30.

Da vi kravlede i Køjen, fik Karl pludselig bange Anelser. Han betroede mig meget alvorligt, at han ikke var rigtig dristig ved at gaa til Køjs, for han havde paa Fornemmelsen, at der den Nat vilde ske en Ulykke. Han laa længe og holdt mig vaagen med sin Snak, saa jeg tilsidst blev paavirket heraf, og halvvejs ærgerlig sprang jeg ud af Køjen og tog et Par Bukser paa, hvorefter jeg lagde mig igen.

Ved 23-Tiden vaagnede vi ved et voldsomt Stød, som straks efterfulgtes af flere andre; og nu kom en af Kulierne løbende forud og raabte, at vi skulde komme paa Dækket. Vi styrtede øjeblikkelig ud af Lukafet, og vi var ikke kommet længere end lige uden for Døren, før vi fik en Braadsø over Hovedet. Da vi havde faaet den rystet af os og var i Stand til frit at trække Vejret igen, kunde vi fra Dækket se, at „Marie“ stod paa et Korallrev. Søerne brød med hvide Kamme over Revet og Skibet.

Der blev nu givet Ordre til at sætte Baadene ud, men dette var lettere sagt end gjort, for de stod inden i hinanden paa Storlugen. Jeg lod Overmerssejlet løbe ned for at bruge Faldet til at løfte Baadene ud. Tre Gange forsøgte jeg at hugge Blokken, men blev hver Gang slaaget bort af Søerne, der stadig brød ind over Skibet. Imidlertid kom en vældig Braadsø og slog Baadene ud af Klamperne og væltede dem om paa Dækket med Kølen opad; og jeg kom desværre til at ligge i Vandet under den ene af dem.

Styrmanden ilede straks til og forsøgte at løfte Baaden med en Aare, men han blev næsten øjeblikkelig slaaget bevidstløs af den store Mersfeldtsblok, som jeg havde givet Slip paa, og som hang og svingede frit omkring i Luften. Og imens hang Karl i Fokkevantet og raabte, at jeg var gaaet over Bord.

Der var ikke megen Luft under Baaden. Jeg forsøgte at stemme Ryggen mod en af Tofterne og løfte den, men jeg evnede det ikke, og da jeg maatte give op, bemærkede jeg, at jeg ikke var alene. Vor Skibshund var nemlig ogsaa kommet ind under Baaden og gik rundt og snusede efter en Aabning, hvor den kunde slippe ud. Omsider fandt den Vej ud under Baadens Forende, og jeg gjorde mig tynd og fulgte efter.

Imidlertid var Styrmanden atter kommet til Bevidsthed, og det lykkedes os nu at faa Storbaaden sat ud. Den kom aldeles uskadt i Vandet, men kun for et Øjeblik efter at blive fuldstændig knust mod Skibssiden. Med Jollen gik det ikke bedre. Vi kurede den ud over Siden, men den drejede rundt, da den kom fri af Lønningen, og den faldt i Vandet med Kølen opad. I næste Nu var den revet bort af de brydende Søer.

Vi lod nu et Anker gaa, for at Skibet ikke skulde slide sig løs fra Revet og synke paa dybt Vand; og

da dette var besørget, gav Kaptajnen Ordre til at kappe Masterne, som ligefrem stod og dinglede med Skibets voldsomme Bevægelser under Braadsøernes enorme Vælde, og som hvert Øjeblik truede med at falde ned over os.

Masterne faldt uden Uheld, og ved Hjælp af en Dunk Petroleum og noget Papir fik vi tændt et Nødblus, hvilket bogstavelig talt kom til at svide til os; thi hver Gang, vi hældte Petroleum paa Baalet, slog Flammerne ud over os, uden at vi i Øjeblikket havde Sans for at tage Notits heraf, men den næste Dag havde flere af os store Vabler paa Hænder, Arme og Overkrop.

Under alt dette havde Kaptajnen drukket tæt. Hans Ordre blev mere og mere forrykte, og da vi overhovedet ikke var i Stand til at efterkomme dem, blev han tilsidt helt desperat og truede os paa Livet, saa vi saå os nødsaget til med Magt at tvinge ham ned i Kahytten. Dér blev han, til Dagen gryede, og imens sloges Skibet mere og mere i Stykker og var snart totalt Vrag.

Imidlertid var Fyrmesteren paa Flac Island Fyr blevet alarmeret. En Indfødte, som havde gaaet Vagt paa Stranden, var i højeste Rædsel kommet styrtende op til ham og havde raabt op om, at der var onde Aander og Spøgelser ude paa Revet. Fyrmesteren var dog hurtigt klar over, hvad der saaledes havde skræmmet den Indfødte. Gennem Kikkerten kunde han tydeligt se det strandede Skib og vort Nødblus; og han lod hurtigst muligt en Baad gøre klar.

Ved 6-Tiden om Morgenen naaede Baaden ud. Den ankrede til Luvart af det strandede Skib, hvorefter den blev firet saa nær som muligt ned mod dette. Samtidig kom Kaptajnen igen paa Dækket. Han var endnu mere omtaaget end forhen, og han raabte over til Baaden, at han vilde have en Slæbebaad fra Port Louis. I sin drukne Tilstand kunde han ikke indse, at Skibet var hjælpeløst Vrag. Han tillod ingen af os at gaa fra Borde, og da Baaden derefter atter vilde fjerne sig, raabte jeg den an og bad Følkene i den om at vente lidt og tage mig med.

Med min Skedekniv skar jeg det underste af mine Benklæder af, og uden at Kaptajnen vovede at lægge mig Hindringer i Vejen, sprang jeg i Søen og svømmede ud til Baaden, hvor jeg blev halet om Bord. Herfra firede vi nu efter min Tilskyndelse en Line med en Træklods paa Enden ned mod Vraget, og paa den Maade blev yderligere tre Mand bjerget. Vi gjorde flere Forsøg paa samme Maade, men nu tvang Kaptajnen med Revolver i Haand de sidste til at blive om Bord, og Baaden blev derefter roet ind til Flac Island, hvor vi hos Fyrmesteren fik noget tørt, men tyndt Tøj og lidt varm Te.

Imidlertid brød Søerne stadig over Vraget, og vi kunde svagt høre vore tilbageblevne Kammerater raabe om Hjælp. Ved Middagstid ankom en Slæbedamper fra Port Louis. Den kunde imidlertid intet udrette — hverken med Hensyn til at bjerge Skibet, som jo var totalt Vrag — eller de nødstedte Folk,

da den for dette Øjemed ikke kunde komme nær nok ind mod Revet; og da den med uforrettet Sag dampede af igen, tog vi fire, som var kommet helskindet i Land, Affære. Med to Indfødte til Assistance gik vi igen ud med Baaden for at redde vore Kammerater.

Ogsaa denne Gang ankrede vi op til Luvart af Revet og gik for øvrigt frem paa samme Maade som før. Kaptajnen var den første, vi fik bjærget. Han gjorde straks en Mængde Vrøvl, da vi havde faaet ham op i Baaden; og for at faa Fred for ham klemte jeg hans Hoved ned under en af Tofterne og holdt ham fast der, mens de andre fortsatte Bjærgningen. Den næste, vi reddede, var en af vore Kulier. Han blev slaaet omkuld paa Revet, og han blev slemt forrevet ved at blive halet ud over de skarpe Koralspidser.

Den sidste var vor gamle Kok, som for Anledningen havde iført sig Stortrøje, Søstøvler og Redningsbælte. Inden han fik fat i Linen, blev ogsaa han revet omkuld, og han forsvandt i Braadet, men han kom dog atter op, og vi fik ogsaa ham bjærget. Hans svære Paaklædning havde beskyttet ham mod Koralspidserne, men han var fuld som en Allike og fremviste glædestralende et gammelt Boresving og en halv Kasse drivvaade Cigarer.

Flac Island var en Kolerastation, og der var paa den Tid 600 Patienter i Koleralejren. Til foreløbigt Ophold fik vi anvist et afsides liggende Hus, hvor vi indrettede os, som vi bedst kunde. Efter et Par Dages Ophold her, svømmede jeg en Dag, da det var stille Vejr, og der intet Braad var over Revet, ud til Vraget for at bjerge mine Papirer og Penge. Men baade Papirerne og Pengene var borte. Jeg fik dog fat i Skibspapirerne og noget Tøj, og med dette bundet sammen i en Bylt paa min Ryg svømmede jeg tilbage og naaede velbeholden i Land igen.

Efter fjorten Dages Førløb kom vi til Port Louis. Det var i Regntiden, og jeg fik Dysenteri og Blodgang. Karl blev ogsaa syg, og vi kom begge to paa Hospitalet. Da vi her skulde have vor Afregning, vilde Kaptajnen snyde os. Dette lykkedes dog ikke, for vi henvendte os til Myndighederne, og de tog vort Parti.

Da vi igen blev udskrevet fra Hospitalet, var baade Karl og jeg saa udmattede, at vi ikke kunde tage nogen Hyre, hvorfor Konsulen sendte os til London som Passagerer med den engelske Damper „Dunbar Castle“.

Fra London rejste jeg i April hjem til Danmark og fik nye Papirer.

— — —

Den 3. Juni samme Aar mønstrede Kusk Jensen ud fra Hamborg som Matros med det tyske Fuldskip „Fritz Reuter“, Kaptajn Rambusch, og gjorde med dette atter en Rejse rundt Kap Horn til Vestkysten af Sydamerika og tilbage til Hamborg med en Last Salpeter. Og herefter gik han igen i Fart under dansk Flag.

(Fortsettes).

En gammel Sømands Optegnelser

Udtag af August Ludvig Dall's Sømandsliv fra 1868 til 1871, da han sejlede med Briggen »Dronning Louise« af København. Optegnelserne fundet under Pulterkammerrydning 1940.

En Side i Faksimile af det fundne Manuskript til »En gammel Sømands Optegnelser«.



(Forsat).

XIII.

Sejladsen op ad Amurfloden — Ballet i Haven.

SAA oprandt endelig den Dag, da vi ikke kunde se mere Sne paa Bjergene, hvortil vi hver Morgen, naar vi kom paa Dækket, havde kastet vort første Blik; og den samme Dag havde vi den Fornøjelse at se en lille russisk Orlogsdamper ved Navn „America“ komme ind til De Castry Bay — pyntet overalt med grønne Grene som Budskab om, at den bragte Sommeren med sig til Sibirien.

Nu fik vi pludselig travlt; thi Orlogsdamperen medbragte ogsaa Lodsene, som var i russisk Orlogstjeneste. Lodsene dér er nemlig Folk, der ogsaa har forset sig og derfor er sendt derop og er oplært til Lodstjeneste. Vi gik straks i Jollen med Kaptajnen for at hente vores Lods, som vi selv baade maatte betale og sørge for at faa ombord, da vi jo lastede for en privat Kjøbmand. De to andre Skibe, som derimod var lastede for den russiske Regjering med Rugmel til Soldaterne i Lobsky, skulde slæbes op af „America“, for at de kunde faa losset deres Last saa hurtigt som muligt, og de behøvede derfor ingen Lods.

Da vi efter en hel Del Vederværdigheder og ikke saa lidt Parlamentaren endelig havde faaet vor Lods i Jollen, roede vi langs Siden af „Psyche“, hvor vor Kaptajn sagde Farvel til sin Kollega og dennes Kone, og samtidig udtalte han Ønsket om, at „Psyche“ maatte komme først til Lobsky, hvilket han dog ikke mente; thi strax efter vendte han sig om til os og sagde, at det skulde vi dog nappes om, hvorefter vi satte fra og roede ombord.

Vi lettede strax efter, for det gjaldt bare om at komme afsted og faa lidt Forspring, førend at Damperen begyndte at slæbe af med de to andre, da de jo kunde gaa med støt Fart, medens vi maatte tage Vinden, som den kom. Lidt Brise fik vi ogsaa til at begynde med, men da vi var kommen rundt om den første Pynt, saa de andre ikke kunde se os mere, fik vi Stille. Dette var jo ærgerligt nok, men vi maatte naturligvis finde os i vor Skjæbne og se bedre Tider an.

Det lod imidlertid til, at disse vilde lade vente længe paa sig; thi Dagen gik, og Natten kom uden at bringe os nogen Forandring; og den næste Morgen havde vi den Ærgrelse at se „America“ stryge forbi os med de to andre paa Slæb. Hvad der ogsaa ærgrede os ikke saa lidt var at se Folkene paa „Psyche“ staa og raabe til os, om vi ikke var kommen op til Lobsky endnu, og om vi ikke vilde have en Ende, saa de kunde tage os med.

De var snart ude af Syne, og vi laa ene tilbage med daskende Sejl; men nu varede det ikke længe, førend der kom et Pust — og det tilmed fra den rigtige Retning, saa det kan nok hælde sig, at vi fik Hastværk med at brase vore Ræer, hvorpaa „Dronning Louise“ skar gennem Vandet med 7 Knobs Fart. Dette var ved Middagstid, og den samme Fart beholdt vi til om Aftenen, da vi maatte gaa til Ankers ved en Ø ved Navn Lazariff, da Revieret her ikke er bredere, end at to Skibe lige kan passere hinanden, saa man kan kun sejle der om Dagen, naar man kan se Mærkerne i Land — og kun naar man har god Vind. Paa dette Sted blev vi liggende til den næste Morgen og havde en uendelig kjedelig Nat, da vi ikke kunde falde i Søvn for Hysten og Skrigen af alle Slags vilde Dyr paa begge Sider af Floden.

Vinden blev staaende uforanderlig med den Forskjel, at den friskede i Solopgangen, saa da vi igjen havde lettet og var kommen under Sejl, rendte vi en Fart af 8 Knob, og en Times Tid efter friskede den yderligere op, saa vi kom op paa 12 og 13 Knob. Vi troede allerede flere Gange, at vi kunde se Røgen fra „America“ forude, for vi vidste, at den med de to Skibe paa Slæb kun kunde gjøre en ca. 8—9 Knob i Timen, men hver Gang var det kun en Sky, vi så — vel ogsaa nok i Forbindelse med en for livlig Fantasi.

Aldrig før havde jeg fulgt en Sejlads med saa megen Interesse som denne Fart op ad Amurfloden. Jeg ved ikke rigtig, hvad det var, der gjorde, at den ligefrem forekom mig helt romantisk; thi noget egentligt overordentligt var der just ikke ved den ud

over den svimlende Fart, vi gjorde. Vi passerede en Mængde Gillak-Hytter til Sommerbrug, som stod langs med begge de flade Flodbredder, der bagved hævdede sig op til det Uendelige. I Dørene til Hyterne, som vi passerede i mindre end en Skibslængdes Afstand, så vi nu og da nogle smaa Gillak-Unger komme til Syne. Med en Blanding af Nysgjerrighed og Forundring betragtede de dette mærkelige Fænomen, der med saa forrygende Fart fo'r forbi deres Blikke, men de forsvandt strax, naar en af os viste sig ved Lønningen.

„Dronning Louise“ laa over to Fod paa Næsen under det Sejlpres, vi havde, men Lodsens vilde absolut ikke mindske Sejl, da Lejligheden var den bedste, vi nogensinde kunde faa. Et Par Gange tog Skuden Bunden, men med den Fart, vi rendte, kom den fint over det. Hver Gang blev Kaptajnen bange, fordi han troede, at vi skulde blive staaende, og han saa tvivlraadig hen til Lodsens, som stod nok saa rolig — omendskjønt lidt bleg i Ansigtet — ved Siden af Rorsmanden, og man kunde jo godt se, hvorledes de begge følte sig en hel Del lettede, hver Gang Skuden havde skuret et langt Stykke og kom af igjen.

„Maika dobra,“ sagde Lodsens, for han kunde ikke tale Engelsk, men vi forstod jo ogsaa saa meget Russisk, at vi vidste, det betød, at det gik godt, som det gik. Den Lods var forresten en meget dygtig, ung Mand, som vidste, hvad han gjorde, og han vidste nok ogsaa, at han omendrent vilde være færdig med at være Lods, hvis at han rendte os i Land. Men i saa Tilfælde havde han da ogsaa den Trøst, at de ikke kunde sende ham længere ud til Sibirien end der, hvor han allerede var.

Klokken hen imod 12 om Middagen passerte vi en lille By ved Navn Alexandrowsky, der ligger nogle faa Mil fra vores Bestemmelsessted, og hvor vi saa det første danske Flag vaje i Land. Det var hejst af en Landsmand fra Kjøbenhavn ved Navn H., og hvis Broder var Kjøbmand i Nicolajewsk. En lille Times Tid efter rendte vi med alle Sejl til og med den Fart, som vi hele Tiden havde holdt, ind i denne Havn, til stor Forundring for de andre to Skibes Besætninger, som for nylig var ankommen, og som havde faaet Lov til at gaa til Køjs, da de havde været tidlig oppe om Morgenen, hvorfor de ogsaa stod og gned deres Øjne, da de så „Dronning Louise“ for den halve Storm, som det nu blæste, og med hver en Klud til kjøre snært omkring Hækken paa dem, fire Sejlene, lade gaa Anker og brase Ræerne firkant og derefter ligge nok saa net med det danske Flag under Gaffelen — visende, at hun kunde sjoske af, uden at hun behøvede at have russiske Dampere til at slæbe sig.

Det var ogsaa en stolt Sejlads, vi havde præsteret, og som ikke mange kunde gjøre os efter, men vi havde naturligvis ogsaa været ikke saa lidt begunstigede. Da vi havde gjort vore Sejl fast, gik Kaptajnen i Land for at melde sin Ankomst til Kjøbmanden og for at hente Breve fra Hjemmet. Men med Hensyn

til Brevene blev jeg skuffet i mit Haab. Der var ingen Efterretninger til mig, og der kom heller ingen i den Tid, vi laa i Nicolajewsk.

— — —

Nicolajewsk laa meget pænt paa den ene Side af Amurfloden — ligesom inde i en Dal, da dette Stykke Land, som begrænsede Byen, ikke laa saa lidt lavere end det tilstødende Bagland, som paa begge Sider af Floden hævdede sig til en antagelig Højde.

I Land var der saa godt som ingen Fornøjelser, uden hvad vi selv kunde lave, og de indskrænkede sig til at besøge en Landsmand, som var Kjøbmand, og som tidligere havde været Sømand. Han var Broder til den før nævnte Landsmand i Alexandrowsky — begge velhavende og herlige Mennesker. Desforuden blev der ganske vist ogsaa om Søndagen fra Kl. 4 til 6 spillet lidt Concert i en Have, som ved den Tid besøgte meget af saavel Orlogsofficererne med deres Fruer som af Landofficererne, som hørte til Garnisonen, og disses Damer og yngre Døtre.

Vi begyndte strax at losse vor Last, og om Aftenerne og Søndagene aflagde vi jævnlig Besøg ombord i „Psyche“, hvis Besætning ogsaa besøgte os, ligesom vi og Folkene fra „King Ling“ ogsaa gjorde Visit hos hinanden. Vi var jo allesammen unge Mennesker, som alletider var fulde af Kommers og Lystighed, og der gik aldrig nogen Aften, uden at der var Sang og Dands ombord i et af Skibene, hvilket første Lød overordentligt godt i de stille Aftener, da der var gode Stemmer iblandt os. Vi kunde synge vore nationale Sange med baade tre og fire Stemmer, og Sangen blev ikke saa lidt forhøjet ved Naturforholdene dersteds, idet Ekkoet forstærkede og gjen-gav Tonerne, indtil de tilsidst bortvejredes i det Uendelige.

Andenstyrmand ombord i „Psyche“ kjendte jeg fra den Tid, jeg havde gaaet i det Xenstenske Institut; det vil sige, han var et Par Aar ældre end jeg og havde i min Tid gaaet i en højere Klasse. Han havde noget Skotøj at sælge som en Kommission for en Mand derhjemme. En hel Del af dette kom han ombord til os med og solgte det omendrent altsammen for 14 Rubler, hvorefter han blev enig med vores Andenstyrmand om, at de skulde gaa i Land sammen om Eftermiddagen, da det netop var Søndag.

Nu havde vi andre forude ogsaa bestemt, at vi vilde i Land tilligemed Folkene fra „Psyche“ og „King Ling“, hvorfor ogsaa omendrent en hel Snes af os gik lige efter Middag. Jeg var nu saa uheldig ikke at være med, da det den Dag ikke var min Tørn til Landlov. Men lidt hen paa Eftermiddagen kom Førstestyrmand og varskoede mig og den anden Jungmand til at gaa i Fartøjet og sætte Kaptajnen i Land. Dette gjorde vi saa, og efter at Kaptajnen havde sagt til os om at vente paa ham med Fartøjet, tog jeg mig den Frihed som ældste Mand i Baaden at gaa et Svip op i Byen for at finde mine Kammerater.

Byen var ikke særlig stor, saa jeg kunde hurtigt gjennemløbe den, og efter at jeg havde passeret et

Dragør Lodseri

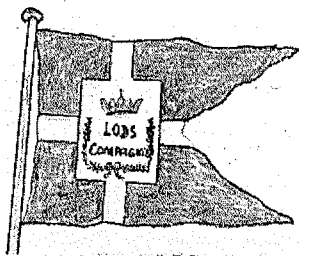
(Efter utrykte Kilder)

Ved Kay Larsen

Hr. Ingeniør Olsen skrev for nogen Tid siden en interessant Artikel om Dragør Lodseri, og det vil maaske være paa sin Plads at tilføje et Aktstykke fra Rigsarkivet om samme Emne:

Overlodsens for Sjællands Distrikt — Kontreadmiral P. de Løvenørn — skrev den 22. December 1825 til Det kgl. Admiralitets- og Kommissariats Kollegium:

„Lodserne paa Dragør have ved egne Midler og en truffen Indretning bygt et saakaldet Udkikshus nede paa Dragør Havneplads, som har de Fordele, at Lodserne nu staae i Tørre, naar de ere paa Vagt, og derved afholdes fra at gaae til Vertshuse, og at



Flaget maa være et Splitflag? naar der i Midterfir-kanten er malet det som Tegningen udviser, for hvilket jeg udbeder mig det høje Collegii Decision.“

Kiøbenhavn, den 22. December 1825.

LØVENØRN.

Par Smaagader med Træhuse paa begge Sider, kom jeg ud i en større Gade — ligeledes bebygget med Træhuse, men i en noget smukkere Stil og i hvis Ende jeg opdagede nogle Træer. Nu havde jeg jo hørt om Haven, hvor der spillede om Søndagen, saa jeg formodede, at det var den, jeg saa for mig. Jeg gik derfor raskt til, og da jeg kom nærmere, hørte jeg ogsaa ligesom Lyden af Musik. Da jeg omsider naaede derhen, viste det sig ogsaa ganske rigtig, at det var den omtalte Have, thi igjennem en Staaltraadsindhegning og indenfor et Jernrækværk saa jeg Musikanterne staa paa en grøn Plænc og spille, medens en Mængde Mennesker spadserede rundt om — deriblandt ogsaa mine Kammerater. Jeg var ikke rigtig dristig ved at gaa derind, da jeg var i Sømandstøj, selv om dette ogsaa i Anledning af, at det var Søndag, var en Smule mere omhyggeligt end til Hverdagsbrug. Men efter lidt Betænkning tog jeg alligevel Mod til mig og nærmede mig Indgangsporten, ved hvilken der stod en Soldat Vagt, og jeg kom ogsaa igjennem uden Vanskelighed.

For ikke at vække for megen Opmærksomhed gik jeg nu ikke strax hen til mine Kammerater, da jeg kunde se, at de allerede havde moret sig temmelig godt allesammen. Men da Musikken efter en lille Pause begyndte igjen, nærmede jeg mig dem, og de havde ikke saa snart bemærket mig, førend de kom hen og skulde have at vide, hvorledes jeg var kommen i Land; og efter at jeg havde meddelt dem det, fortalte de, at de havde været henne og besøge Kjøbmand H. . . . , hvor de havde drukket tolv Flasker Vin, hvilket jeg omendrent kunde se paa dem. Nu vare de imidlertid kommen her hen i Haven for at høre paa Musikken og se, om de ikke kunde fiske nogle smukke Pigebørn, hvilket jeg imidlertid meget

betvivlede, at de kunde i den Tilstand, som de nu vare i.

Vi spadserede nu lidt omkring i Haven og saå os om, men det var der ikke megen Morskab ved, og det ene Forslag kom efter det andet om, hvad vi skulde foretage os, uden at nogen af dem vandt Bifald. Omsider var der en, der foreslog, at vi skulde dandse, men da vi ikke vidste, om dette kunde lade sig udføre her, vare vi ikke rigtig dristige ved at begynde.

Imidlertid lovede Andenstyrmand fra „Psyche“, at han nok skulde faa Tilladelse til at lave et lille Bal i Haven, hvorpaa han uden videre gik hen til en af de højeste Officerer, som var til Stede, og fortalte ham paa det forfærdeligste gebroknede Tysk, at vi havde Lyst til at faa os en lille Svingom, og om han vilde give Lov dertil — at han selv var Styrmand der og der, og en af hans Venner var det samme et andet Sted og endelig, at han og hans Ven nok skulde staa til Regnskab for alt, hvad der skete.

Efter denne lange Forklaring, hvorunder han næsten havde udtømt alle sine tyske Kundskaber, lo Officeren og sagde, at han havde slet ingen Ting at skulle have sagt, men han troede ikke, at der var noget i Vejen for, at vi kunde dandse, naar bare vi kunde faa Musikken til at spille for os. Dette mente vi jo nok, at vi kunde, hvorefter vi gik hen til Musikdirektøren og spurgte ham om, hvor meget de vilde have for at spille Dandsemusik for os, hvortil han svarede, at det kostede en Rubel for hver Dands. Dette var alt, og dette gik vi ind paa at betale; og nu begyndte en af de forrykteste Scener, jeg nogensinde havde været med til. I Polkaer, Valtse og Gallopader væltede vi os ned ad Havens Gange i den mest brogede Forvirring, saa Støvet stod tykt

omkring os i hele Skyer, og imedens stode alle Russerne og saa paa os — ganske forbavtede og henrykte over denne Tilvæxt til deres Søndagsforøjelse, som aldrig før var bleven dem forundt i denne Have. De morede sig vistnok lige saa godt som vi andre, og naar vi dandsede forbi dem, opmuntrede de os til at holde ud ved at klappe i Hænderne, og de raabte hele Tiden: „Gut Getantz!“ og „Bravo, Americanen!“ hvilket de kaldte os.

Den ene Dands afløste den anden, og mere og mere lystigt gik det til. Enthusiasmen gik saa vidt for Russerne, at nogle af dem blandede sig imellem os. En af dem greb mig om Livet og snurrede mig rundt som en Top, hvorefter vi hvirvlede sammen ned ad Gangene, saa jeg troede, jeg skulde blive tosset af al det Støv, jeg slugte. Nogle gik det ogsaa galt for. Blandt andet saa jeg en af vore Folk, som ved Omtumlingen i Forbindelse med den nyde Vin maatte træde ud for at „vende en Kaly“. Han troede ikke, at han var set, men Soldatens Falkeøjne ved Indgangsporten havde opdaget ham, og han tog ham ganske forsigtig ved Armen og førte ham udenfor, for at Synet af hans Overanstrengelse ikke skulde forringe Morskaben for andre. Han kom dog snart ind igjen, og det var jo tydeligt at se, at det ikke var Dansen alene, som havde gjort ham tummelumsk og usikker paa Benene.

To Engelskmænd fra „King Ling“, som ikke vilde dandse, morede sig paa en anden Maade — nemlig ved, at den ene af dem krøb op paa en Bænk, medens den anden kravlede ind under den, hvorpaa de stak Hovederne frem paa hver sin Side af Bænken og raabte til hinanden: „Give me a kiss,“ hvorefter de skiftevis trak Hovedet tilbage og stak det frem. Der stod en Mængde Mennesker omkring dem og havde deres Morskab af den Komædie.

Saaledes gik Eftermiddagen paa den lystigste Maade, og Klokkeren blev henimod 8 om Aftenen, da Musikdirektøren meddelte os, at der ikke maatte spilles mere, og at det allerede skulde have været forbi Klokkeren 6. Dette satte Punktum for den Glæde, hvorpaa vi gik ud af Haven med en Nationalsang. Vi modtog rigtignok det Forslag fra Guvernøren, som havde hørt vore i Virkeligheden gode Sangstemmer, at hvis vi vilde komme hjem til ham og synge, skulde vi faa lige saa mange Spise- og Drikkevarer, som vi vilde have. Men vi vare fornuftige nok til at afslaa dette, da vi ikke vilde prostituere os som vort Lands Repræsentanter i den opløftede Stemning, vi var i, og som naturligvis senere vilde have udartet.

Paa Vejen kom vi forbi et lille russisk Værtshus, hvor to Nymfer stode i Døren og vinkede os ind. Disse to Oplyvningsspiger vare ikke saa lidet beskjenkede, men de virkede ikke saa frastødende som det Syn, der viste sig for os, idet vi traadte ind; thi her traf vort første Blik en tredie, som var plakatfuld. Hun laa fuldt paaklædt paa en Seng med store Fedtlæderstøvler paa, og ved Siden af hende, men med Hovedet ved Benenden af Sengen, laa en russisk Sol-

Husk at forny Deres Abonnement!

dat, der var lige saa fuld, og som ogsaa havde store snavsede Støvler paa, hvilke han ganske fortroligt stak op i Ansigtet paa sin Sengekammerat.

Vi drak noget Øl der, og imidlertid opdagede jeg, at en af de to førstnævnte Nymfer ganske gemytlig havde praktiseret sig op paa Skjødets af vores Tømmermand og sad og kjælede for ham. Jeg nærmede mig til dem, og idet jeg lod som om jeg blev forskrækket, udbrød jeg i det samme: „Er Du splittergal, Tømmermand? Det er jo et Mandfolk!“

Ved dette Udbrud fo'r Tømmermanden op som bidt af en Slange og kastede Pigen fra sig. Derpaa sprang han hen i en Krog, hvor han stod længe og stirrede paa Nymfen, for han troede strax, at det var sandt, hvad jeg havde sagt. Vi andre tog os et frygteligt Grin, men selv vilde han dog ikke indlade sig mere med Pigen, der virkelig ogsaa havde et meget mandhaftigt Ydre.

Derfra gik vi hen til Kjøbmand H....., hvor vi atter drak noget Vin, hvorpaa alle Landlovsfolkene gik ned til Fartøjet, som skulde sætte dem ombord. Jeg sikrede mig en Flaske Vin og nogle Cigarer til min Kammerat, som jeg havde efterladt i Baaden; og dette nød vi i Fællesskab, medens vi ventede paa Kaptajnen, og samtidig underholdt jeg Kammeraten med at fortælle ham om vore Bedrifter i Land.

Nogen Tid efter kom Kaptajnen, som jeg ogsaa fortalte hele Historien om igjen, hvorover han lo og sagde, at han havde nok set noget af det.

Den næste Dag taltes der i Byen næsten ikke om andet end om alle de unge smukke Americanere, der havde dandset i Haven.

(Fortsættes).

Motorskibet »Canada«

Vor Forside viser M/S „Canada“. Dette Skib, som tilhørte Ø. K.'s Flaade, krigsforliste i 1939 ved Humberflodens Munding. „Canada“ vil særlig huskes som det Skib, der bragte Kronprinsen og Kronprinsessen via Vestindien og Panama til den amerikanske Stillehavskyst med Kaptajn Knudsen som Fører.

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 . KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

Indhent Tilbud

Fra det yderste

O GSAA ved det yderste Hav. der, hvor Jyllands Klit staar Vagt om den fattige Sandjord, lever Mennesker med Længsler og Forhaabninger. Den evige Blæst gør Sindet stridt og stejlt, og selv om Vesterhavsfiskerne er Mænd af faa Ord, er deres Tankegang mere levende end som saa. Mere standhaftig end de manges og ubøjeligere end alles.

Vinkelret paa Havstokken gaar Fiskerlejts Hovedgade durk ind i Landet. Lejets godt og vel halvfjerd-sindstyre Huse er lagt trindt om. de fleste paa Maa og Faa. Kun hist og her er der lidt Plan i Grupperingen, som nu f. Eks. *Rugby-Gaden*, en 7—8 Huse anbragt paa én lang Linie og beboet af ene *Rugby'er*.

Rugby-Gaden er Pladsens fineste. Skinnende af Renhed og velholdt.

Kun „Brugsen“ og Skolen er stateligere; men hvad er rimeligere end, at disse to Højborge for de materielle og aandelige Fornødenheder holdes over, hvad der ellers er Stedets Pari — bygningsmæssigt set. Selv Kirken med den lille Klokke-Galge og Menigheds-huset med „Endnu er det Naadens Tid“ over den lave Indgangsdør er ringe Vaaninger.

Men de er jo ogsaa bygget i Herrens Ydmygheds-Aand!

Bag om Klitryggen brøler Havet sin evige Vrede —

Vindstyrken er syv, og da Retningen er Syd Syd-Ost, gaar Braadet stejlt paa Kysten; Havvej er det afgjort ikke. Hvornaar det bliver det, aner ingen, og omme ad Thyborøn til staar endnu Bundgarn paa tiende Dag, saa de er vel sagtens henne nu.

Hjalmar Kristensen staar Østen om Huset og reder Kroge ud. Her er der Læ og Fred til at tænke paa de ti Sæt, han mistede forrige Uge. Jo, 1200 Kroge, det er et Tab. I Materialsuret ligger fem Sække Muslinger og raadner op. For hvem tør vel tænke paa at *bede* i et Vejr som dette!

Hjalmar fylder Kæbelejet med Snus og bander olmt. For Hjalmar er Hedning og Lejets skrappeste Gut.

„Fanden staa i det.“ Hjalmar repeterer Eden. Og saa var der ogsaa det med *Jens Prut* og *Simon Peder*.

De vilde have ny Baad med Overdæk og det hele, og hvor Djævelen skulde Pengene komme fra, naar Satan eller hvem det nu var stadig piskede Havet til

Flav

*Du lærte jeg arme
i Midvinter sval,
at Træ uden Varme
er Helvedes Kval.
Grundtvig.*

AF LAURITS SKOV

Flødeskum. Simon Peder hed nu ellers Gunner; men han skiftede Navn en Nat, de var ude efter den første Høstsild. Han havde tittet for dybt i Flasken med Strandings-Rommen og saa pludselig Jesus ti Favne ude paa den vrede Sø. Det havde nær kostet ham Livet, da han vilde derud og gaa paa Vandet, for han „troede“ nemlig ikke, da han først var derude.

Oppe fra Signalmasten kom *Jens Mathis*. Ham paaduttede man, at han var bange for Piger — og *Niels Rugby*, der havde været paa Levanten med ham i to Aar, bandede paa, at Jens engang i Casablanca havde

skreget, da en Pige havde klappet ham paa Kinden. Nu var Jens ellers blevet gift, og Konen var efter seks Maaneders Ægteskab ærligt og redeligt otte Maaneder henne, saa han maatte vel have forandret sig paa det sidste og have vendt den anden Kind til ogsaa.

Naa, Jens var jo ogsaa blevet hellig og frelst

Jens nikkede mut, da han rundede Stedet, hvor Hjalmar stod; men Hjalmar viste ham Ryggen. For der var noget imellem dem, der var, som det ikke skulde være, og Hjalmar var ikke den, der gik paa Akkord. Forresten var Jens og han Fætre; men det blæste Hjalmar paa.

Det, der var imellem Jens og Hjalmar, var det samme, som delte Lejet i to fjendtlige Lejre. Og at det var noget alvorligt og uoverkommeligt, vidste begge Parter.

Og de handlede derefter!

Udefra kunde en Fremmed ikke se paa Husene, at deres Beboere laa i Splid med hverandre; men traf man dem i „Brugsen“, var det synbart selv for en uindviet.

Men Brugsuddeler *Søren Hagbart Sørensen* var en klog Mand; han lod hver Part blive ekspederet fra hver sin Disk, og det var man ham taknemlig for ogsaa fra de Helliges Side, hvilket var et af deres fine Træk, for ogsaa *Søren Hagbart Sørensen* var vantro.

Hjalmar slap Krogene og traadte ud paa Gaden for at se efter Jens. Jo, ganske rigtig, han drejede ind hos *Iver Madsens*. Iver Madsen Iversen var Jens' Far og Lejets ukronede Hykler-Konge. Ivrig Bønnemøde-Mand og utrolig pengegridsk. Nu paa det sidste laa Iver til Sengs, og det vidstes, at Døden var undervejs. Hvad imidlertid ingen uden Døden og Marie, Ivers Kone, vidste, var, at i samme Øjeblik, Jens lagde Haanden paa Dørklinken, drog Iver sit sidste Suk.

Og dette Suk satte Skel i Lejets Historie!

Ti Minutter efter at Iver var „gaaet hjem“, som de Hellige sagde, kendte hele Pladsen, at han var død.

Som paa Kommando begyndte alle Lejets Skorstene at pulse Røg i tykke Søjler, og der blev et Leben mellem Husene af Folk, der gik paa Kaffe-Besøg.

For nu, da Iver var død, maatte der ske noget!

Medens der rundt om i Husene blev sladret og drukket Kaffe, og Sagen blev drøftet frem og tilbage, laa Iver hjemme i sin Seng og saa godt ud som Lig. For en-køn Mand havde Iver været trods sine tre og treds.

Pengene havde altid været Ivers sande Gud, og ogsaa i Døden maatte han erkende deres Almagt.

For som han laa der med et Par 2-Ører paa de kolde Øjenlaag, var han — skønt død — dog Situationens Herre.

Efter at have gjort sig bekendt med Dødsbudskabet kom Hjalmar mægtigt paa Tærerne. Som Tillidsmand for Lejets Hedninge-Blok skikkede han Bud efter sine Ikke-Trosfæller om hurtigt at komme hjem til ham — og Gerda, hans Kone, fik Primus'en sat i Hvæs og gik i Gang med de varme Drikke.

En halv Time efter var der elleve Mand forsamlet i Hjalmar og Gerdas Spisestue, og Mødet tog sin Begyndelse.

„At Iver er død,“ begyndte Hjalmar, „det ved vi.“ Forsamlingen nikkede tavst.

„Og at Flaget udenfor Menighedshuset inden et Kvarter vil være hejst paa halv,“ fortsatte han, „det ved vi ogsaa.“

Atter nikkede de forsamlede bifaldende.

„Men hvad I ikke ved,“ brølede Værten nu, „det er, at nu ved jeg, hvad vi skal gøre som Modtræk overfor, at de Hellige, hver Gang der kreperer en af deres egne, hejser Menighedshusets Flag paa halv, mens Stangen staar tom, naar en af vore ta'r Billetten. I kan bande paa, at jeg ved det,“ fortsatte han og snød Næsen, „og nu tager vi fat — og det lige med det samme.“

De ti Mand gloede spændt, mens Hjalmar saa sig triumferende om. Selv Gerda var overvældet og pillede ham lidt i Haaret, men Hjalmar rystede overmodigt Haanden af sig og fortsatte:

„Skønt Iver er min Onkel, var han i mine Øjne en daarlig Karl. Ja, han var saa! Han gik for at være hellig og det trods, at han drak Strandings-Sprit ligesom vi og brugte Smugler-Cigaretpapir ligesom vi. Og nu skal han æres af det hellige Lav for alle sine Synders Skyld; men nu skal det være Slut, skal det, og nu skal jeg røbe Jer min Idé, men,“ og her blev Hjalmar haard i Masken, „førend jeg kommer med Forslaget, skal I hver og een sværge mig Tavshed. Hvis hver og een af Jer nogensinde mere ønsker at komme ind over den tredie Revle med Baad og Liv i Behold, saa sværger I mig nu Tavshed. Og bryder I den, saa skal I blive derude. Er det et Ord?“

Elleve Tømmelfingre røg sammen paa mindre end tre Sekunder. Og dermed var Sagen afgjort.

Ikke en Lyd hørtes udover Pibesnork, da Hjalmar atter tog Ordet:

„Altsaa, Grunden overfor Menighedshuset er *Chresten Rugby's*. Kan vi gøre med den, hvad vi vil, saa er meget klaret.

Hvad siger du, Chresten?“

Chresten Rugby nikkede, og dermed var Spørgsmaalet i Vinkel.

„Endvidere“, ivrede Hjalmar, „skal vi op til Baadebyggeren og have en Granstamme tre Meter højere end Menigheds-Flagstangen. Jeg betaler den, saa splejser vi bagefter. Naar Stammen er købt, skal den høvles, rundes af og males, og derefter gaar vi paa Mandag Nat ned paa Rugby's Grund og rammer den ned.

Paa Tirsdag skal Iver begraves, og i samme Øjeblik at Menighedshuset og de Hellige sætter deres Flag paa halv, saa lader vi vort ryge paa hel. Og den Spøg bliver vi ved med, indtil Herrens Udvalgte bliver kede af at se paa, hvor glade vi er over at blive dem kvit.“

Alle ti Mand i Stuen forholdt sig tavse, indtil Simon Peder med ét knækkede sammen i et mægtigt aflangt Grin, da fulgte Stykvis de andre efter, og friskere Latterbrøl er ikke hørt paa Vestkysten de sidste hundrede Aar.

Da elleve Mand og en Kvinde omsider havde udmattet Skadefrydens Funktioner tilstrækkeligt, manede Hjalmar atter til Ro og fortsatte:

„Gamle *Bossen* ovre ved Fladesø, I ved, kreperer nok en af Dagene. Han er en af vore, og Konen har givet mig Lov til at benytte hans Afgang og Begravelse til *anden* Del af Programmet. Den Dag, han dør, vil saavel Menighedshuset som de Helliges Stænger igen staa tomme som sædvanlig; men den Dag vil vi, Kammerater, for første Gang, *officielt* flage paa halv — for en af vore egne.“

Det geniale i Planen var indlysende for enhver, og hulkende, grinende og snydende Næserne af Skadefryd skiltes man ihukommende Tavshedsloftets Alvor.

Spændingen var paa Kogepunktet!

At der var noget under Opsejling, følte alle. Forbitrelsen over Menighedshusets Flag-Politik havde længe været aabenlys, og selv indenfor de Helliges Rækker havde der været Utilfredshed med Holdningen.

Rygterne ynglede, og Tungerne gik. Gisningerne var mangfoldige, men Realiteterne var og forblev ukendte for de Uindviede. For første Gang i Verdens Historie holdt elleve Mand og en Kvinde Tand for Tunge; men det var vel nok den tredie Revles Skyld.

Da Mandagen kom, tog Hjalmar til den nærmeste Købstad for at købe Flaget. Selv Flaglinen skulde købes dér for ikke at lede Brugsuddeleren paa Sporet. Baadebyggerens Tavshed havde man forlængst sikret sig ved at true ham med at tage alt Arbejde fra ham, om han sladrede. Selvfølgelig kendte han intet til selve *Planen*, men en ny Flagstang, der er tre Meter højere

end selve Menighedshusets, er nu en Gang en Flagstang. Naa, heldigvis var Manden en af de „lunkne“, en af dem, der stod sig lige godt med Hellige og Vantro, saa han forblev tavs.

Hjemme hos Chresten Rugby var der sat Spader og Skovle parat, og Aftalen var, at alle Mand skulde mødes dér Klokken to, Mandag Nat for at være sikker paa, at alle uvedkommende sov. Lidt over Klokken ét ankom Hjalmar i Bil fra Købstaden. Han lod Bilen holde et Kvarters Gang udenfor Byen og begav sig til Fods til Rugby-Gaden medbringende Flaget og Linen.

Paa Slaget to var alle de Sammensvorne forsamlede, og medens tre Mand begav sig i Retning af Menighedshuset medbringende Skovle, Spader, Lygter og Cement, gik Resten af Mandskabet til Baadebygger-Skuret for at hente Flag-Masten.

Klokken halvfem om Morgenen stod Stangen rejst!

Støttebommen stod støbt i Cementmassen, og Naglerne spændte upaaklageligt. Det var endnu mørkt; men Waterpasset lod formode, at Stangen stod lodret.

Hvilket Dagslyset da ogsaa senere bekræftede, at den gjorde.

Med elleve Grynt tog man Afsked med hverandre og luntede velfornøjet hver til sit for at hvile paa fuldendt Gerning samt berolige Madammen med, at man ikke var blevet fuld paa Smugkroen, hvor man havde foregivet at være taget hen.

Og saa kom Tirsdag Morgen — —

Paa den lokale ca. otte Kilometer lange Klitryg havde Statens Fyrvesen ladet anlægge en Bane. Skinnebredden passede til Hjulenes Afstand paa en Fordvogn, og en saadan benyttedes da ogsaa som Lokomotiv. Man havde taget Gummi af Hjulene, løftet Ford'en op paa Skinnerne, startet Motoren og dermed Forbindelsen mellem Fiskerlejet og det otte Kilometer borte liggende Fyrtaarn. Og med denne Befordring transporteredes saavel Fyr- som Klitvæsenets Arbejdere frem og tilbage fra Arbejdspladsen. Desuden havde *Peter Mikkelsen*, hvis Baad var stationeret ved Fyret, faaet Tilladelse til at sætte en Trolje paa Skinnerne. Magelig, som han var, havde han sat Bomme, Mast og Sejl paa Troljen og lod sig nu af Vinden føre til og fra.

„Klitsejleren“ var en Fryd for Øjet, naar den med sine røde Sejl kom duvende langs Klitten kløvende Marehalmens grønne Søer og avende Sandets lette Skum.

Ogsaa denne Tirsdag Morgen var *Peter Mikkelsen* og „*Frida*“ paa Skinnerne — for hjemadgaaende.

Skrævende over Agterbommen havde han lige hevet Skødet for at tage Farten af, og nu luntede han og „*Frida*“ højt til Vejrs paa Klitryggen langsomt forbi den Flække, hvor han var født, og som han kendte saa godt. Drømmende lod han Blikket gaa over de lave Tage, for Peter var noget af en Digtter, han rimede *Frida* paa *Ida*, og han elskede at se udover Flækken, som heroppefra var saa smuk.

Pludselig stejlede hans Blik ved noget ukendt.

En hvid Streg af umanerlig Højde forbavsede hans Nethinde, han kneb Øjnene sammen, gjorde dem smalle som for at nægte denne ubekendte, lange og lodrette Streg Plads — og gav saa op. Med vidtaabne runde Glugger erkendte han, at Stregen var der. Og saa firede han omgaaende Skødet for med det allersnarest at kunne komme ned, hvor Stregen stod, og faa Forklaring paa Fænomenet.

Vis à vis Menighedshuset stod den hvide Stang. Om ikke i ensom saa dog i ophøjet Majestæt. Og som en Pind i et Hjul havde den standset Morgenlivets normale Roterer.

Man gik fra og til. Mest til!

Store Problemer dæmrede i Fiskerlejets Hjerner. Men hvad Fanden Chresten Rugby vilde med en Flagstang paa sin paa femte Aar øde beliggende Grund, stod man uforstaaende overfor. En og anden tænkte jo nok sit; men derfra og til aabent at udtale Mis-tanken var Springet for farligt. Spurgte man ham selv, svarede han blot, at den Stang skulde nok faa Flag en Gang ved Lejlighed. Og da der var mange, der frittede, var det snart Kompasset rundt, at Chresten ogsaa vilde have Flag — naar han fik Raad.

Og den Forklaring maatte man nøjes med, skønt det var lige haardt nok.

Da Klokken var et Kvarter i to stod Chresten Rugby ved Enden af sin Flagstang med en Pakke i graat Papir klemmt ind under Armen. Oppe ved Kirken, der laa østen for Menighedshuset, begyndte Folk at samle sig, og fem Minutter efter varslede den lille Klokkes Klemten, at Begravelseshøjtideligheden stundede til. Vester for, hvor Chresten stod, midt imellem ham og Klitrækken, laa Ivers Hus, og da Chresten skottede derned, saa han Marie, Ivers Enke, og Jens Mathis komme ud og begive sig øst paa. Rundt om i de Helliges Haver begyndte Flagene at gaa paa halv, og medens Chresten begyndte at løse op for sin Pakke og tage *sit* Flag ud — for det var *det*, Pakken indeholdt — kom ogsaa Skolelæreren ud fra Menighedshusets Dør overfor og begyndte at lirke ved Linen.

Chresten lod som han ikke saa Degnen og fortsatte sit; men han mærkede tydeligt den anden glo.

Det var gammel Skik blandt de Hellige, at naar en af deres Afdødes Efterladte paa Begravelsesdagen undervejs til Kirken passerede Menighedshuset, da lod man Flaget gaa i det Øjeblik, Bygningen blev passeret.

Saaledes skulde det ogsaa være i Dag; men hvad *Chresten* og *hans* Flagstang tænkte paa, det var ikke let at fatte. Da Chresten havde posteret sig ved sin Stang, var det naturligvis ikke gaet upaaagtet hen; men at stille sig op og glo saadan midt under en Begravelse, fandt man ingen Anledning til. Men alle Vinduer rundt om var ryddede for Potteplanter og i Stedet fyldt med nysgerrigt afventende Hoveder.

Der var nogen, der mente, at Chresten var ved at blive frelst og paa denne Maade vilde gøre det første

Skridt henimod de Hellige ved at vise Iver den sidste Ære. Grunden dertil fandt man i, at Chresten fornylig havde mistet to Fortænder i Slagsmaal og nu ikke mere kunde smile som før. Og det skulde have vakt ham til Erkendelse af denne Verdens Forkrænkelighed. For hans Smil havde været *saa* smukt! Men som sagt var der ogsaa andre, der tænkte sit.

Og nu ventede man spændt paa Gaadens Løsning. Marie og Jens Mathis kom nærmere og nærmere.

Nu var de omsider *saa* nær, at Degnen fandt det korrekt at begynde at hejse.

Og langsomt krøb Flaget op langs Stangen — —

Ogsaa Chresten var begyndt at trække; men mod Degnens smaa Salme-Ryk synedes Chrestens lange og drøje.

Ryk for Ryk nærmede Flagene sig Midten af Stængernes Højde, indtil Degnens med ét blev, hvor det var. Og medens det hang der og baskede som en vingeskudt Krage, hævede Chrestens sig fortsat støt som en Høg for sluttelig med en Lyd som et Næbs Hak at slaa mod Flagknappen.

Alle bag Ruderne havde fulgt Scenen.

Ogsaa Marie havde set den. Og Jens Mathis.

Blodrød i Kammen greb han Moderen under Armen, og snøftende lod hun sig føre bort. Degnen, der endnu knapt var færdig med at knytte Knuden paa Linen, rystede paa Haanden. Da han omsider var færdig, gik han med de dirrende Hænder løftet som til Forbandelse over mod Chresten og skreg med sin tynde Stemme: „Hvor tør *du*, Chresten, haane os, der staar paa *hellig* Grund.“ Men da lo Chresten Rugby en dyb Latter og viste skamløs sit tandløse Grin: „Hvor tør *du*, Degn, bebrejde mig, hvad jeg gør paa *min egen* Grund.“

Saa slog han det graa Papir op under Armen og slentrede roligt hjem ad Rugby-Gaden til, hvor Latteren og Kammeraterne ventede. — — —

Til stort Held for denne Beretning døde den gamle Hedning Bossen allerede Fredagen efter Ivers skelsættende Begravelse. Tilfældet, der altid har Ret, lod ham høre Beretningen om Flag-Episoden; den kunde han ikke ligge for, og da han rejste sig i Sengen for bedre at le ud, gjorde han det saa omhyggeligt, at Smilet stivnede for bestandigt.

Dødsfaldet vakte ingen større Opsigt, det var jo for saa vidt ventet, og ovenpaa Ivers Begravelse, om hvilken Rygtet foer Landet rundt, antog ingen, at Bossens endnu engang skulde tage Pippet fra de Fromme.

Derfor kom den ny Sensation som et Lyn fra en klar Himmel og gødede Sindenes Brak-Muld.

Og Begravelses-Tirsdag Nr. 2 oprandt!

Gamle Bossen, der alle Dage var en haard Hund, havde i Tide og paa det bestemteste krævet „en Nedfart i al Tarvelighed“. Med en „Nedfart i al Tarvelighed“ havde han ment saa lidt Følge og saa lidt Præst som muligt — og saa iøvrigt en Dram og en Bid Brød til Vennerne bagefter.

Og hans Ønske blev efterkommet paa en Maade lidt udover det sædvanlige.

Dagen, paa hvilken Bossen skulde skrinlægges, var klar og skyfri og uden mindste Vind, det var, som om de himmelske Magter gav et synligt Bevis paa deres Lettelse over, at den gamle Knark ikke mere var paa Jorden.

En Timestid før Begravelsen skulde finde Sted, var Hjalmar efter gentagne Gange forgæves at have spejdet efter Vind paa Vej mod Rugby-Gaden.

Chresten, der ogsaa var urolig, kom ham i Møde, og sammen slog de et Slag over mod Redningsstationen.

„Hør, den er Fanneme gal,“ knurrede Hjalmar, „ikke saa meget Vind som fra en Gaasefjært. Flaget vil hænge som en død Krage lige op og ned. Og det skulde jo *syne*, skulde det. Vi bliver til Grin — det er lige, hvad vi gør.“

„Naa-e,“ mente Chresten, „jeg har da ellers tænkt paa noget, der maaske lod sig passere, hvis Vinden *skulde* svipse,“ — og her hviskede han noget i Hjalmars Øre.

Hjalmar gav et Hyl af Begejstring, jalrede et Par Sætninger af sig — og saa foer de hver til sit.

For ikke at gøre denne Beretning mere trist end paakrævet, bør det være nok ganske løseligt at fastslaa, at Begravelsesceremonien blev bivaanet af højst syv Personer — Præsten iberegnet. Kort og fyndigt stedte han Bossen til Hvile uden Sentimentalitet og helt i den gamles barske Aand.

Saa her laa Sensationen altsaa ikke.

Den fandtes derimod paa en Plakat af antagelige Dimensioner slaaet fast paa Chrestens Flagstang. — Teksten paa Plakaten, der var haandskrevet, var kort og fyndig som Præstens og lød saalunde:

Obs!

BEMÆRK!

Obs!

Da Vinnen i Daw er sløj, har det daarligt kundet bemærkes, at vi har flagret paa *halv* for gamle Bossen. Til Gendgæld vil der — efter Begravningen — blive serveret *halve Kaffer i Masser* paa Afdødes Bopæl og i hans Aand — men kuns til Venner. — Valkommen!

Bossens Venner.

Frederikssund Skibsværft
Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Marts 1941



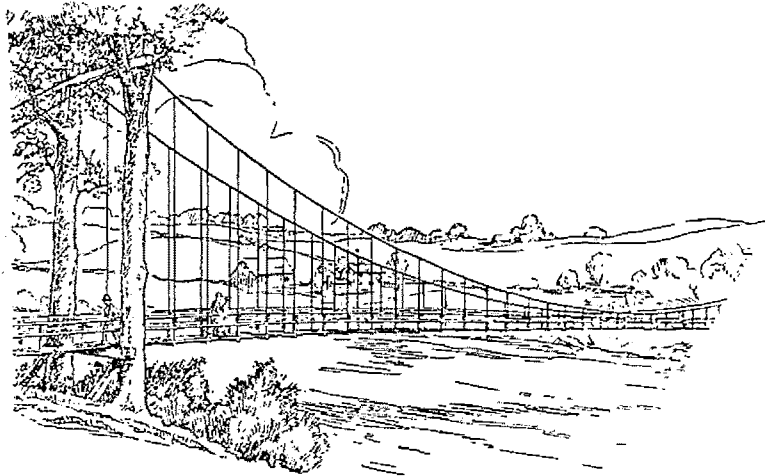
Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Ala
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bea
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugsererselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Helmand
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaado og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Franix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Sameo
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Staaltraads-Tovværk

Da Staaltraadstovværk er tyndere, lettere og billigere end vegetabilsk Tovværk af samme Styrke, anvendes det i stadig stigende Grad i Skibe. Det første, der blev anvendt, var Jerntraadstovværk, som

Side og i to høje Træer paa den anden Side af Floden. Broen var 125 m lang med en Gang, der kun var 0,5 m bred. Der maatte ikke være mere end 6—8 Personer paa den ad Gangen, selv om der ofte



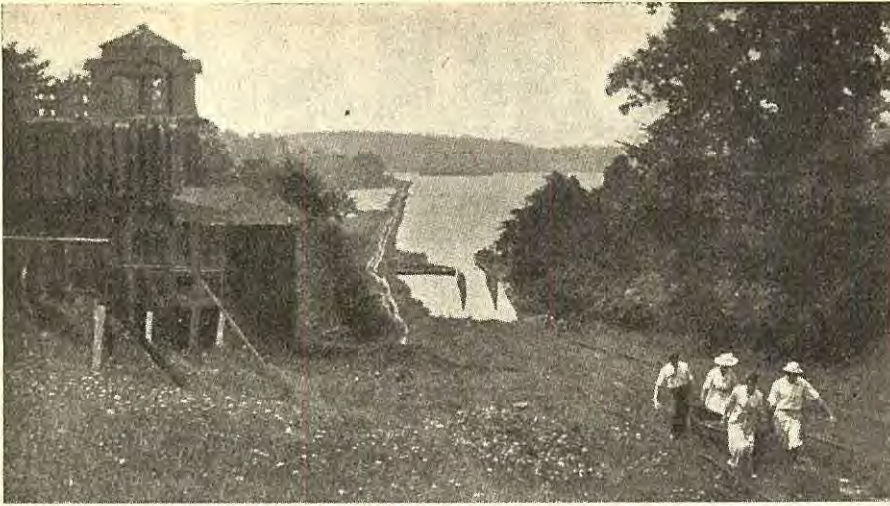
Verdens første Hængebro.

nu ikke bruges mere, og som til at begynde med blev modtaget med stor Mistro i de gamle Linieskibe og Fregatter, hvor man vidste, hvad Hampetovværk var, men ikke kunde tro, at dette nymoderne Paafund var noget, der egnede sig for en rigtig Sømand.

De ældste Firmaer, som fremstiller Staaltraadstovværk, er over 100 Aar gamle. Vi ved, at den første Hængebro i Verden blev bygget i 1816 over Schuyli-Floden i Nærheden af Philadelphia af Firmaet White og Hazard. Kablerne bestod af seks $\frac{3}{8}$ -inch Wirer, der var fremstillet af dem selv og var ophængt i deres Fabriksbygning paa den ene

var flere. Den kostede ialt 125 Dollars at bygge, og der opkrævedes 1 Cent i Bropenge for at passere den.

Det første Jerntraadstov var maaske lavet noget før. Foranledningen hertil fandt en Ingeniør John A. Roebling i Pennsylvaniaen ved at iagttage Trafikken paa visse Kanaler, hvor Prammene maatte hales over visse Højdedrag, som skilte de enkelte Kanalstykker. Det skete paa den Maade, at man trak Baadene op paa den ene Side af et Slæbested og firede dem ned paa den anden ved Hjælp af en Dampmaskine paa Toppen og Hampekabler. De kunde være fra 50 til 75 mm i Dia-



Slæbested mellem Kanaler. Heraf fandtes paa en enkelt Kanalstrækning ialt 22.

meter og op til ca. 2000 m lange. Et saadant Kabel kostede 3000 Dollars og blev meget hurtigt slidt op, hvorfor den stadige Fornyelse var en meget stor Udgift. Roebning henvendte sig til Statens Ledelse for de offentlige Arbejder, hvor man stillede sig meget skeptisk overfor hans Forslag, da Jerntraadstov var noget ganske ukendt, men omsider gav ham Lov at prøve. Det gjorde han paa en Gaard ved Saxonburg i Pennsylvaniaen. Resultatet var saa godt, at man hurtigt begyndte at anvende Jerntov ved de forskellige Slæbesteder i Nærheden.

I en Aarrække blev Jerntraadstov slaet med Haanden paa Reberbaner. Den første Maskine til Slaaning af Jerntraadstov blev opfundet af Erskine Hazard og hans Søn Fischer i 1846.

Jerntraad er i vore Dage erstattet af Staaltraad, som paa moderne Maskiner slaes til Tovværk af 80 forskellige Konstruktioner, hvoraf kun en Fjerdedel er Standardtyper, medens Resten er specielle Typer, der slaes for at opfylde særlige Fordringer.

Slaaning af Staaltraadstov omfatter paa Fabrikken tre adskilte Processer:

1. Trækning og Behandling af Staaltraaden.
2. Slaaning af Traadene til Kordeler af den ønskede Dimension og Konstruktion.
3. Slaaning af Kordelerne til et Tov omkring et Hjerte af Hamp eller sjældnere Staaltraad.

Hampenhjerte forøger Staaltraadstovets Bøjelighed og giver det en længere Levetid, særlig naar det er udsat for hyppige Bøjninger. Hvis Staaltraadstovet er udsat for stor Varme eller for store knusende Paa-

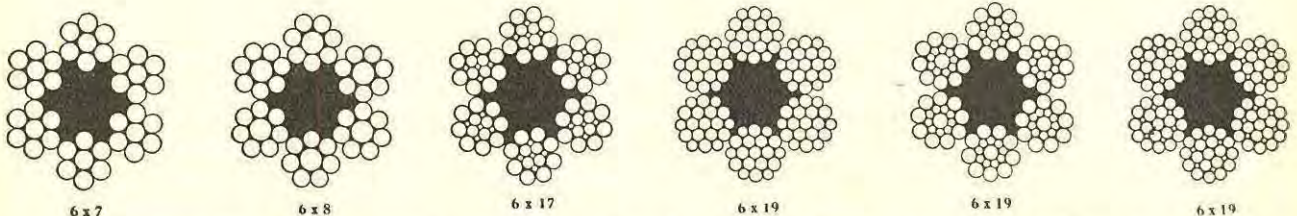
virkninger, giver man det et Hjerte af Staaltraad. Man er ogsaa klar over, at Smøring forlænger Staaltraadstoves Levetid, og da Hampenhjertet virker som et Reservoir for Smøremidlet, er dette yderligere en Grund for at bruge et Hjerte af Hamp.

Raamaterialet til Staaltraadsfremstilling er varmttrukket Traad, som leveres i Ruller fra Staalværkerne. — Kvaliteten afhænger af Brugten, hvortil Staaltraadstovet skal anvendes. Særlig stærke Staaltraadstove fremstilles af Traad med en Brudstyrke paa

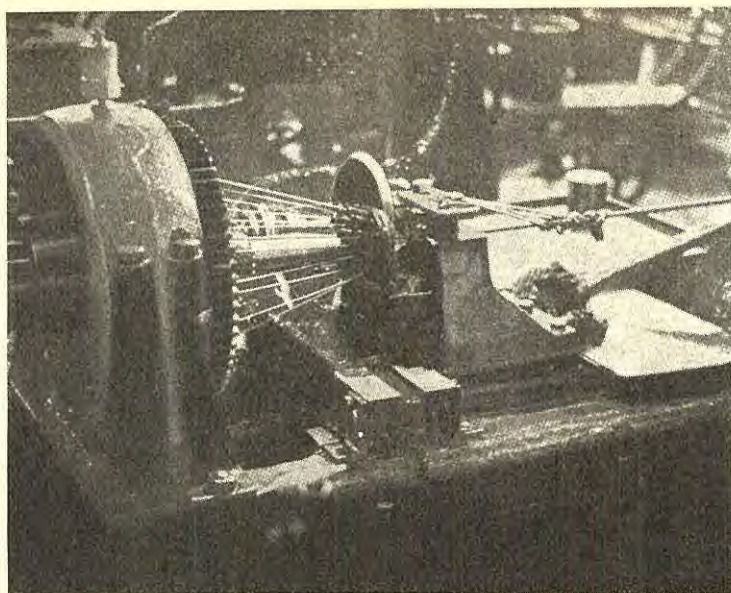
indtil 180 kg/mm². — Den første Behandling af Traaden bestaar i at lægge den i fortyndet Syre for at fjerne Glødeskallen. Efter denne Bejdsning vaskes den ved Sprøjtning og lægges derefter i en Kalkopløsning, som fjerner den sidste Rest af Syren og desuden giver den et Overtræk, som er nyttigt under Trækningen. Derefter udglødes Traaden i en Ovn i flere Timer og er dermed færdig til Trækning. Denne bestaar i, at den kolde Traad trækkes gennem et Hul med aftagende Diameter i en Plade af særlig haardt Staal, hvorved Traadens Diameter formindskes og Længden forøges. Formindskelsen i Diameter pr. Trækning og det Antal Trækninger, man giver Traaden gennem mindre og mindre Aabninger, har en dybtgaaende, men forskelligartet Virkning paa de ulige Kvaliteter. Styrken stiger meget stærkt, og samtidigt forøges Haardheden, medens Sejgheden aftager. Overfladen er glat og jævn.

Gentagne Trækninger fremkalder Spændinger. For at ophæve disse og gengive Staalet sin oprindelige Struktur føres Traaden gennem en Ovn eller et Bad af smeltet Bly. Ofte er to saadanne Udglødningsnødvendige under Trækningen. Tykkelsen af den færdigtrukne Traad afhænger naturligvis af Konstruktionen og Dimensionen af det Tov, hvortil den er bestemt og kan variere fra 0,125 til 6 mm.

Slaaning af Traadene til Kordeler sker paa Maskine. Traadspoler anbringes langs Omkredsen eller langs Aksen af en cylindrisk Ramme, som er konisk i den ene Ende. Slaaning udføres ved, at Rammen roterer, idet Traadene mødes ved den koniske Spids.



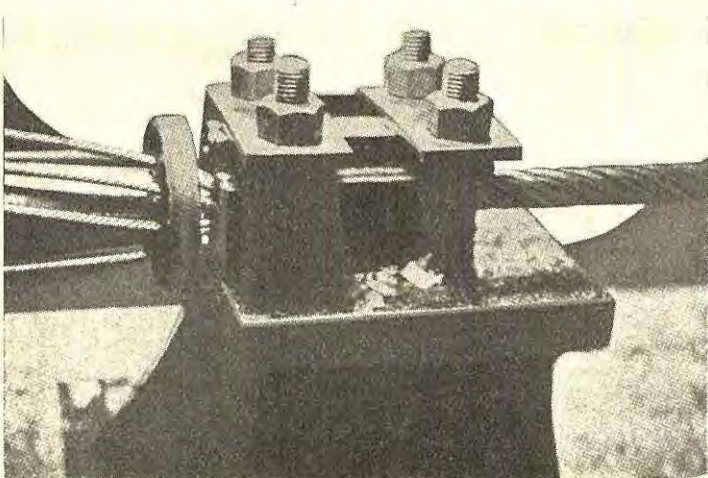
Forskellige Konstruktioner af Staalwire. 6x7 Tov har f. Eks. 6 Kordeler, hver slaet af 7 Traade.



Traadene slaaes til Kordeler.

Lige før Slaaningen gaar Traadene gennem et Smøremiddel. I en Type Maskiner roterer Traadspolerne med den øvrige Del af Maskinen, medens en anden Type har Spolerne stillestaaende. Maskinerne har Hastigheder op til 1800 O/M.

Kordelerne slaas til Tov i Maskiner af nøjagtig samme Slags som de nylig omtalte, og der er kun den Forskel, at de her slaas omkring et Hjerte, der som omtalt i Regelen er af Hamp. De ledes først igennem en Beholder med et Smøremiddel bag paa Maskinen, derfra gennem en Cylinders Akse og kommer frem ved Konussens Forende, gennem hvilken Kordelerne føres frem lige før selve Slaaningsoperationen. Det færdige Tov passerer gennem en Bakke i to Halvdele, hvor det bliver dannet til sin endelige Form. Dette sker saa nøjagtigt, at Variationerne paa Diameteren er mindre end 1 mm.



Kordelerne slaaes sammen til Trosse.

Den foregaaende Beskrivelse angaar Slaaning af Staaltraadstov af den almindelige Type. Skal der fremstilles Tov af den Slags, der kaldes „forud formet“ (preformed eller true-lay), er der endnu en Fabrikationsproces. Som Navnet angiver, fremstilles forud formet Tov af Kordeler, som er blevet tildannet eller vredet i den Form, man antager de vil faa i det færdige Tov. Betydningen af den foregaaende Tildannelse skal vi nu forklare, dens Indflydelse paa Staaltraadstovets Levetid er stor. I et almindeligt Staaltraadstov bliver Kordelerne med Magt holdt i deres snoede Stilling. Enten nu Tovet bruges eller ej, saa



Traadtrækning.

prøver de paa at rette sig ud og er aldrig i fuldstændig Hvile. Disse indre Paavirkninger fremkalder Træthed, som bevirker, at Staaltraadstovet brister, før det er udslidt.

Men naar Kordelerne i et forud formet Staaltraadstov paa Forhaand har faaet den snoede Form, som de vil antage i Tovet, saa faar man et Tov, hvor Kordelerne er i Hvile, de paavirker ikke hinanden, Friktionen er i høj Grad formindsket, og Staaltraadstovet holder følgelig længere. Denne bemærkelsesværdige Forbedring i Tovværkskonstruktionen er udviklet af American Cable Company, som ejer Patenterne, men har udstedt Licenser til andre Fabrikanter, saa forud formet Staaltraadstov kan faaes overalt.

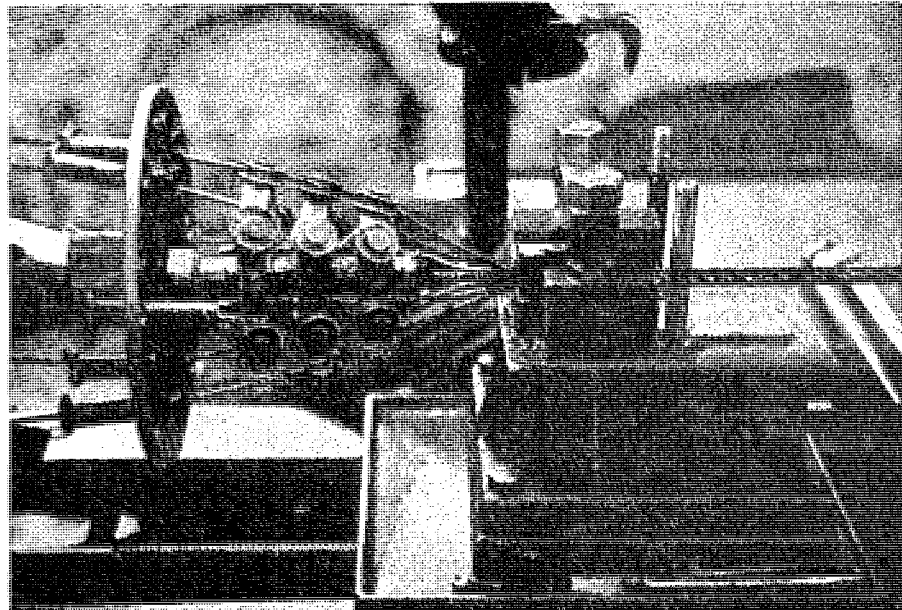
Tildannelsen af Kordelerne kan ske paa to forskellige Maader, enten ved at hver trækkes gennem en spiralformet Rille i en Staalcylinder ved det koniske Hoved, eller ved at de bøjes til forskellig Side over tre smaa Skive, som er anbragt i Række paa det koniske Hoved. I begge Tilfælde maa Tildannelsen ske meget akkurat for at sikre, at Spiralformen svarer til den Tovdiameter, der skal fremstilles.

Staaltraadstovværk anvendes nu i alle Industrier til mange forskellige Formaal, saa det ikke er nødvendigt at foretage en Opremsning for vore Læsere. Samtidig har de metallurgiske Fremskridt gjort det muligt stadig at forbedre Kvaliteten. Vi skal som Eksempel nævne, at et Elevator-tov, der kan transportere Elevatoren 400,000 km, maa siges at være meget godt, men der er fremstillet Tøve, der kan transportere Elevatoren til 1,000,000 km.

Staaltraadstovværk bør opbevares og bruges i indfedtet Tilstand. Derved modvirkes Rustdannelse og Gnidninger mellem Wirens Traade formindskes. Til Indfedtningen bør benyttes Vaseline fortyndet med Petroleum, hvilken Blanding er i Stand til at trænge ind mellem Traadene, hvorefter Petroleumten fordampes. Animaliske eller vegetabiliske Olier, f. Eks. Tran, bør ikke anvendes, da de med Tiden spaltes og udskiller Syre, som angriber Galvaniseringen.

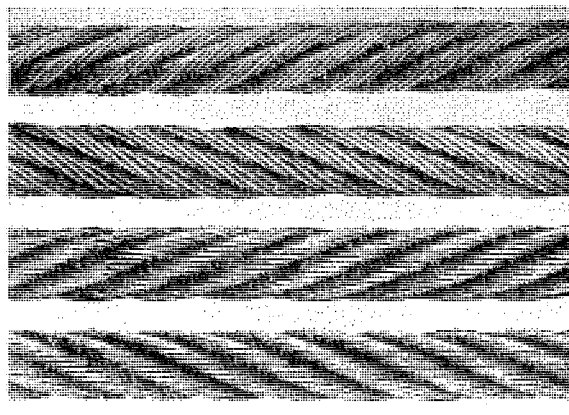
Staaltraadstrosser ødelægges let af Rust. En Wire af tynde Traade rustes hurtigere end en Wire af samme Dimension forfærdiget af tykkere Traade. Særlig udsat for Rustdannelse er Steder, hvor Galvaniseringen er slidt af, f. Eks. ved at Trossen er slæbt hen over en Stenkaj eller har hvilet over en skarp Kant. Har der dannet sig Rust, bør den straks fjernes ved Hjælp af Petroleum og Staalbørste, hvorefter det beskadede Parti smøres ind i Vaseline. Undlades Smøringen, bringer Petroleumten ved sin Fordampning en frisk Overflade under Paavirkning af Luftens Ilt, hvorved Ødelæggelsesprocessen fremskyndes. Det bør erindres, at har der først dannet sig Rust, lader den sig kun fjerne fra Wirens Overflade, hvorfor der kun kan blive Tale om at forhale, men ikke forhindre Ødelæggelsen.

Almindeligt Staaltraadstovværk maa altid være taklet ved Tampene, da det ellers springer op paa Grund af den indre Spænding. Wire skydes op i



Slaaning af „forud formet“ Staaltraadstov. Kordelerne tildannes over de 3 smaa Skiver.

8-Taller. Foretrækker man af Pladshensyn at skyde den op i Kvejl, skydes retsloaet Wire op med Solen. Det kan blive nødvendigt af og til at lade en Bugt gaa imod Solen (Engelskmand) og iøvrigt lade Bugterne falde, som de danner sig. Kinker bør undgaaes, da blot en enkelt fuldstændig kan ødelægge selv en ny Trosse.



Slaaning af Staaltraadstrosse.
Almindelig Slaaning.
Højre Slaaning, Venstre Slaaning.
Lang Slaaning.
Højre Slaaning, Venstre Slaaning.

Japan vil nu kun bygge Fragtskibe. Det japanske Trafikministerium i Tokio har beordret, at Skibsfarten for Fremtiden skal lægge større Vægt paa Fragtfarten. Derfor skal Værfter og Rederier udelukkende bygge Fragtskibe. Man har endda til Hensigt at gaa saa vidt, at Passagerskibe, der er under Bygning, skal forandres til Fragtskibe. Det blev bekendtgjort, at den japanske Handelsflaade, som for Tiden er paa 5,600,000 B.R.T., til 1942—43 skal bringes op paa ca. 7,500,000 B.R.T. Da de japanske Værfters

Kapacitet kan anslaaes til 800,000 B.R.T. pr. Aar, maa man antage, at disse vældige Byggeplaner kan gennemføres.

Verdens største Tørdok skal bygges i Bayonne, der ligger i Nærheden af New York. Den er bestemt for de under Bygning værende Slagskibe paa 45,000 Tons og er allerede paabegyndt. Finansudvalget i de forenede Stater har bevilget 10 Millioner Dollars til Arbejdet.



Sømandsskolen »Fregatten Jylland«.

Sømandsskolen „Fregatten Jylland“

Gratis Dagskole for ledige Søfolk

„Under Ledelse af „Foreningen til Søfartens Fremme“ og Stiftelsen „Georg Stages Minde“ afholdes en Skole i Sømandsskab for unge Søfolk, der for Tiden er uden Hyre.

Skolen afholdes om Bord i Fregatten „Jylland“. Den paabegyndes den 3. Februar 1941 og varer ca. 21½ Maaned.

Der undervises i: Almindeligt Sømandsskab — Søvejsregler — Signalering — Sejlsyning — Legemsøvelser — Roning m. m.

Undervisningstiden er fra Kl. 9, til Kl. 16 med ca. 1 Time Frokostpause. *Saa vel Undervisning som Frokost ydes vederlagsfrit.* Der antages fortrinsvis Elever i Alderen mellem 15 og 20 Aar.“

Saaledes lød en Bekendtgørelse i Dagspressen i Januar Maaned.

Vi har aflagt Skolen et Besøg, efter at den havde været igang i en Maaned, og haft en Samtale med dens daglige Leder, Kaptajn Junker.

Fregatten ligger paa Grund af Issituationen stadig paa Holmen. Det havde været Meningen, at den skulde have været paa sin Sommerplads ved Langebro, men det forhindrede Isen. Der er blevet installeret Centralvarme i de agterste Rum, hvor Undervisningen finder Sted. Som Lærere fungerer foruden

Kaptajn Junker Overstyrmand Svendsen og Regnskabsfører Jensen, begge fra „Georg Stage“. samt Styrmandene H. Pedersen og Nørgaard, som er gamle „Stagedrenge“.

Der er indtegnet ca. 80 Elever, men der er iøvrigt stadig Til- og Afgang. Nogle faar Hyre, andre andet Arbejde og maa derfor gaa fra. Kaptajnen mener, at endnu flere burde have modtaget Tilbudet om i Ledigheden at benytte Tiden til at lære noget nyttigt. Hvis Grunden er den, at flere har ment, at de ikke har noget at lære, er det en beklagelig Fejltagelse. Det en ung Matros lærer ved at fare med Damper eller Motorskib er af en tilfældig Natur. Her ganske gratis — ja endog med Frokost — at faa en systematisk Undervisning i de Arbejder, som enhver Sømand burde kunne, af rutinerede Lærere, er et Tilbud, som man ikke uden tvingende Grunde burde afslaa.

Ledsaget af Kaptajn Junker kigger vi ind i de tre Klasser, hvor Undervisningen er i fuld Gang.

I den første underviser Regnskabsfører Jensen i Motorlære. En Motor staar adskilt paa Dørken for Demonstration. Den skilles ad og samles igen til Eleverne er fuldstændig klare over dens Indretning og Virkemaade.

Det andet Hold har Undervisning i Kompassaflæsning og Søvejsregler under Ledelse af Overstyrmand Svendsen, medens det tredje Hold øver sig i Sejl-magerarbejder.

Vi ser paa Elevernes Arbejder i Splidsning af Hamp- og Staaltraadstovværk. De første Forsøg er noget famlende, men de sidste er helt gode. Navnlige Splidsning af Wire paa den rigtige Maade er som Regel noget ukendt for de unge Sømænd.

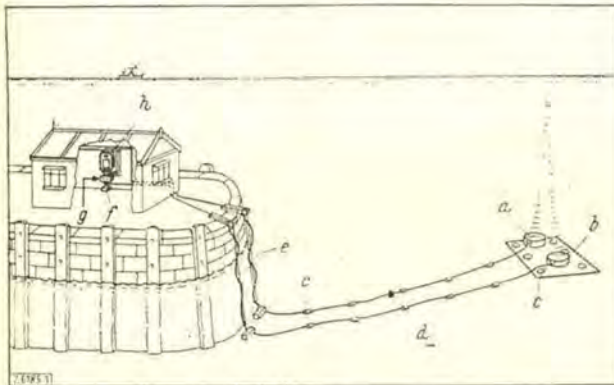
„Det viser sig.“ udtaler Kaptajn Junker. „at de tager forfærdelig akavet paa det, naar de skal lære de brugelige Knober og Stik, men de kommer hurtigt efter det.“ — „Hvorledes gaar det med Arbejdet?“ spørger vi. „Med stor Lyst og Interesse,“ svarer Kap-

tajnen, „naar de f. Eks. har Splidsning, kappes de om, hvem der kan gøre det bedst og hurtigst. Hvis de skal gøre et Arbejde om, daler Humøret jo nok en Kende, men de indser hurtigt, at det ikke sker for at drille dem, men for at de skal lære det helt rigtigt.“

Naar en Elev har deltaget i Skolen i mindst en Maaned, faar han et Afgangsbevis med Skolens Bedømmelse for Flid og Opførsel.

Vi tager Afsked med Kaptajn Junker med det bestemte Indtryk, at der her udøves en Gerning til Gavn for de ledige Søfolk. Den, der har Afgangsbevis fra Skole, skal nok i det lange Løb faa den Fordel, som en bedre Kunnen altid er.

Ekkolod til Maaling af Søgang



Ekkolod som Bølgemaaler.

a Ultralydsender — b Modtager — c Vægte — d Ledninger — e Forankring — f Samler — g Forstærker — h Maaleapparater.

De til Maaling af Havdybder anvendte ultrakorte Lydbølger bliver ikke blot kastet tilbage af Havbunden, men ogsaa af mindre tætte Lag. De kan saaledes

bruges til Opdagelse af Fiskestimer. Lader man Lydbølgerne udgaa fra en Sender paa Havbunden, vil de ogsaa kastes tilbage af Overfladen. Paa denne Kendsgerning beror Ekkoloddets Anvendelse som Pejler til Maaling af Tidevandet og Søgangen.

Paa Kysten ved Dover har der været udført resultatrige Forsøg med saadanne Apparater. I en Afstand fra et Vagtshus ved Kysten blev et Undervands-Ekkoloddeanlæg, der var monteret paa en Plade, lagt ud paa Havbunden. Apparatet var med elektriske Ledninger forbundet med Energikilden og Maaleapparaterne i Huset. Da alle Maaleapparaterne er anbragt i Vagtshuset og derfor til enhver Tid er tilgængelige for Justering, saa frembyder denne Maalemetode betydelige Fordele i Sammenligning med den hidtil anvendte med en Pejlebøje.

Den Fejl, som opstaar derved, at Ultralydbølgerne breder sig kegleformet, kan man ophæve ved at give Grundpladen en særlig Form.

Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1940, som er det 121. Aar efter Stiftelsens Oprettelse.

Den 31. December 1840 boede i Stiftelsen 8 Ægtepar og 30 gamle, enlige Sømænd. Virksomheden er gaaet sin sædvanlige rolige Gang. „Bombebøssen“ har givet Bolig, Lys, Varme og fuld Middagsspising til Beboerne, ligesom de ogsaa har faaet Pengeunderstøttelser og Hjælp til Tøj.

I Aarets Løb har Stiftelsen modtaget Gaver fra Rederier og Enkeltpersoner til et Beløb af 2557 Kr. Formuen andrager efter Afskrivning af Driftsunderskudet, 5734 Kr., 802204 Kr., hvortil kommer Legater, der bestyres af „Bombebøssen“s Direktion, paa ialt 309843 Kr.

Man kan roligt sige, at Kommandør Peter Norden Søllings velsignelsesrige Initiativ føres videre i

hans Aand under Admiral T. A. Topsøe-Jensens Ledelse.

Deres

Bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort Hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn
54 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN



Udbygning af Weichselfloden

I Reichsverkehrsministeriets Afdeling for Rigsvandveje er der udarbejdet en Plan for Udbygning af Weichselfloden og dens Forbindelser med de tyske og russiske Vandveje. Forbindelsen med de tyske Vandveje skal ske gennem en Kanal, der gaar fra Oder-Donau-Kanalen syd om det øvreschlesiske Kulfelt ved Smolice, gaar over Weichselfloden og syd for den føres som Sidekanal til Krakau, hvor den udmunder i Floden. Fra Krakau mod Havet skal Weichsel-Floden udbygges, saa den kan besejles af 1000 ts Skibe, idet den indtil Dunajecs Udmunding skal reguleres ved Opstemning, medens den neden herfor skal reguleres paa almindelig Maade ved Opmudring o. a. Paa den 85,5 km lange Strækning fra Krakau er der projekteret 15 Dæmninger med Sluser. Som Forbindelse med de russiske Vandveje skal Bug-Floden tjene, idet den Del af den, der er Grænseflod skal udbygges i Forbindelse med de russiske Myndigheder.

Sammen med Reguleringen skal der bygges 15 Dæmninger over Dale i Karpaterne for at forhindre Højvande, som særlig opstaar i Dunajec-Området, hvor der allerede er en under Bygning, og omkring Wiecloka og San-Floden. De nødvendige Forarbejder hertil er allerede begyndt. Man opnaar ved Dæmningerne en regelmæssig Vandføring og kan desuden forsyne Generalguvernementet med elektrisk Kraft.

Foruden større Havne i Krakau, Sandomir og Warchau er der ogsaa planlagt en Række mindre Havne.

For at fremskaffe den nødvendige Skibstønnage skal der ogsaa bygges flere Skibsværfter i Nærheden af de større Havne. Foreløbig maa de nødvendige Slæbebaade og Pramme hentes fra Tyskland.

Det første Møde om Planen har for nylig været afholdt i Krakau. Overslaget over de samlede Udgifter til at omdanne Weichsel-Floden til en 900 km lang Vandvej vil andrage 1,5 Milliarder Reichsmark.

Det østasiatiske Kompagni

har udsendt sit Regnskab for 1940.

I Aarsberetningen hedder det bl. a.:

Som Følge af Krigsforholdene, der har haft en forstyrrende Indflydelse paa Det Østasiatiske Kompagnis Virksomhed i det forløbne Aar, omfatter Beretning og Regnskab hovedsagelig kun Resultaterne for Aarets første Maaneder, idet Kompagniets Hovedsæde siden 9. April 1940 har været afskaaret fra Forbindelse med dets Filialer og Agenturer samt den Del af Flaaden, som efter Danmarks Besættelse beslaglagdes af fremmede Myndigheder.

Kompagniets Status pr. 31. December 1940 er opgjort under Forbehold af manglende Oplysninger fra Udlandet, og Nettoresultatet for Regnskabsaaret, efter Fradrag af Afskrivninger og Tillæg af Overførslen fra forrige Aar, andrager herefter Kr. 4,207,173.55, som foreslaas overført i ny Regning.

Kompagniets Skibe var i Aarets Begyndelse beskæftiget paa Kompagniets sædvanlige Ruter eller i saadan anden Art, som havde særlig Betydning for

Tilførsel af Forsyninger til Danmark. Fragterne var gode og Resultaterne for de afsluttede Rejser gunstige.

Paa Grund af den strenge Isvinter blev nogle af Kompagniets Skibe forsinket i de hjemlige Farvande, og den 9. April havde Kompagniet 6 Skibe i Danmark. Ved Aarets Udgang havde Kompagniet yderligere 5 Skibe oplagt i fremmede Havne, hvoraf 3 under fransk Flag, medens Resten af Flaaden formodes at sejle under engelsk Flag.

Omsætning og Resultater i Aarets første Maaneder var gunstige. Derimod naaede en Del Varer bestemt for Danmark ikke frem inden 9. April og maatte overtages af Krigsforsikringen. Efter 9. April har der kun været Tale om Afvikling af smaa lokale Lagre.

Kompagniets Flaade bestaar ved Udgangen af 1940 af 25 Motorskibe med en Brutto Tonnage af 184.375 Tons og 246,150 Tons Dødvægt. Paa Skibenes bogførte Værdi er afskrevet 5 pCt. af Anskaffelsværdien, hvorefter Flaaden er bogført pr. 1. Januar 1941 til Kr. 36,764,714.86 eller Kr. 149.— pr. Ton Dødvægt. Skibenes Gennemsnitsalder er ca. 15½ Aar.

Kompagniets Aktiver andrager Kr. 177.033.401 og Pensionsfonden Kr. 18.071.368.



TEXACO
MARINE PRODUCTS
THE TEXAS COMPANY A/S
Amaliegade 35 • Telf. Central 16,816

B & W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN · DANMARK

Bulgariens Skibsfart. Ved Afstaaelsen af Sydobrudscha kom Bulgarien i Besiddelse af flere Havne, af hvilke den største er Balcic. Den nye Grænse mellem Rumænien og Bulgarien begynder Syd for Silistria og løber derfra næsten retlinet til Sortehavet, som den træffer ca. 5 Sømil Syd for Mangalia. Havnen i Balcic er i stærk Oplømsstring, hvilket skyldes, at den rumænske Regering i de senere Aar har anvendt store Beløb paa dens Udbygning. Blandt andet er der bygget en Mole, hvor Skibe paa indtil 5000 Tons D.W. kan lægge til. Den nye Havn er en betydelig Gevinst for Bulgarien.

Om Udbygningen af Bulgariens Donauhavne forlyder det, at der særlig i Widin, Lom, Orechowo, Switschtow, Nikopol og Somovik foruden nye Kajer ogsaa skal bygges talrige Forvaltningsbygninger. I Russe vil Anlægget for den nye Jernbanefærge til Georgiu i Rumænien snart være færdig.

Skibsbygningen skal i Bulgarien ogsaa fremmes mere end hidtil. Saaledes skal Warna Værftet moderniseres og udvides, saa man allerede i Aar kan begynde paa Bygningen af Passagerbaade til Warna og Burgas og en Slæbepram til Donau. Et Opmaalings-skib til Donau skal ogsaa bygges der.

Bulgariens Donauflaade skal ogsaa forøges bety-

delig. Begyndelsen til den daterer sig fra 1925, da Statens Havnestyrelse købte 3 smaa Fragt- og Passagerskibe. Dette havde til Følge, at Regeringen i 1938 bevilgede en Kredit paa 170 Millioner Lewa til Bygning af 3 Passagerdampere, 4 Fragtdampere og nogle Slæbepramme. Passagerdamperne blev bestilt i Ungarn og Fragtdamperne i Tyskland. De to Fragtdampere, som ogsaa har Indretning til Slæbning med 700 Tons Træk, har været i Drift i nogen Tid, og den tredie vil snart være færdig. De to første Passagerdampere „Zar Boris III“ og „Zaritzza Joanna“, som har Plads til 750 Passagerer, vil blive færdige i Foraaret.

Det nygrundlagte „Bulgariens Donau-Skibsfarts Selskab“ med Sæde i Russe (Rutschuk) er Reder for de nye Donauskibe.

Tørdok og Ophalerbedding i Iran. I Havnen Bandar Pahlavi ved det kaspiske Hav blev i August afleveret en Tørdok og en Ophalerbedding, bygget af et tysk Firma i Løbet af 2 Aar. Dokken er 182 m lang og 13 m bred. Efter Meddelelser fra Teheran er Muddermaskinen „Mazadaran“, som er bestemt for denne nye Havn, næsten færdig.

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.

EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25x18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i
Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Faas hos
„VIKINGEN“s FORHANDLERE
eller paa
BLADETS EKSPEDITION
Central 9822

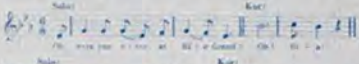
En Side i Bogen.

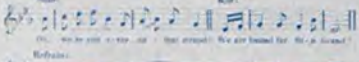
Gangspil-Chanties.


Gangspil-Chantien har ligesom Bradspil-Chantien to Solo-
strofer og to Korstrofer; men efter sidste Korstrofe følger til-
lige et langt Refrain, som ogsaa synges af alle.
Som for Bradspillets Vedkommende begynder her ogsaa
med *Outward bound-Chanties.*

Rio Grande I.

Allegretto.

Solo: 

Kor: 

Refrein: 

50

Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Kr. 3.50 pr. Kvartal • 60 Øre pr. Nummer

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 • KØBENHAVN K. • CENTRAL 9822 • BYEN 8040



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Egne Kontorer:

Bangkok

Singapore

Bombay

Hongkong

Saigon

Calcutta

Johannesburg

San Francisco

Canton

Kuala Lumpur

Seattle

Capetown

Los Angeles

Shanghai

Dairen

Madras

Sydney

Durban

Penang

Tsingtao

Hankow

Port Elisabeth

Vancouver, B. C.

Harbin

Ragoon

Weihaiwei



VILKINGEN



5 Øre
1. April

FRA HAVNEN
Maleri af Vilh. Arnesen

1941 - Nr. 7
18. Aargang

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



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“



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svensden & Christensen

KØBENHAVN K. ·· FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Kjøbenhavns Maskinist-skole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven - Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 · København
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN
Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Orlogsskibene i Vestindien

(Efter utrykte Kilder)

I den senere Tid har vi her i Bladet og andetsteds bragt Artikler om danske Orlogsmænds Erobringer af Sørovere og Kapere ved de forhen dansk-vestindiske Øer.

Disse Kryds var ofte langvarige — og ofte for-gæves. Vore svære Orlogsmænd havde svært ved at opsejle de vævre Fribytterskibe, der kunde smutte ud og ind mellem Cagérne (Smaaoerne og Holmene). Vi skal i Dag fortælle lidt derom. Fregatten „Christiania“ og Stationsskibet „Lærken“ havde i April 1781 haft en heldig Kamp i Nærheden af Sorte-Pynt og snappet en berygtet Torfolakaper, „The Ranger“, men det hjalp ikke ret meget. Stadig var der Kapere og „Privateers“, som ugenert løb til Sorte Pynt „for at tage Vand ind“, men ogsaa for at forhøre sig om Skibsekspeditionerne i den nærliggende By, Charlotte Amalia's Havn.

Snauen „Lærken“ havde faaet en ny Chef, Prmljnt. F. C. C. Harboe, og han var ligesaa gæv som sin For-gænger, Lütken. I Slutningen af December 1781 fik han Ordre af Vicegeneralguvernør Schimmelmänn til at løbe over til St. Thomas og tage eller i det mindste forjage en Fribytter, som havde lagt sig ved Sorte Pynt, naturligvis uden Tilladelse.

„Lærken“ var kun en lille Orlogsmænd med 16 Kanoner og 62 Mands Besætning — og Krudtbeholdningen var ringe (Krudt var paa den Tid meget kostbart i Vestindien), men Besætningen var villig og velindøvet. Tidligt om Eftermiddagen naaede den tæt ud for Sorte Pynt. Kaperen viste sig at være en Brig paa 14 Kanoner; men den søgte straks at „schappere“; der blev skudt med skarpt, men først ved det femte Skud tonede Briggen Flag — og det var engelsk Kongeflag og Vimpel. Han skød straks med skarpt og fortsatte Sejlsiden.

Netop da kom en anden Kaperbrig for fulde Sejl ned mod Sorte Pynt; den var stor og svær og var armeret med 16 Kanoner. Det vrimgede med Folk paa dens Dæk, men da den observerede „Lærken“ med det danske Orlogsflag, vendte den i Hast og skyndte sig bort. Samtidig gav den sig dog til at skyde med skarpt efter „Lærken“. Vor lille Orlogsmænd havde nu 30 Kanoner mod sine 16 smaa, men

Harboe havde Ordre til at tage den ene af Fjenderne, hvorfor han ufortrødent gav sig til at jage begge Brig-gerne, og hans Mandskab arbejdede med Liv og Lyst.

Smaa 4 Mil fra St. Thomas braste den forreste Brig, den, som Harboe skulde tage, op paa Prajehold, og Harboe brølede i sin Raaber: „Hvem har tilladt Dem at ankre ved Sorte-pynt?“ Kaperkaptajnen svarede: „Jeg er Pirateer og vilde fylde Vand.“ Harboe befalede ham at komme ombord i „Lærken“ og vise sine Papirer, men det nægtede Kaperkaptajnen med mange og grove Ord og pegede op paa sin Vimpel.

Den større Kaper var nu ogsaa brasat op, men med aabne Kanonporte parat til Kamp. I Hast blev der holdt Skibsraad paa „Lærken“, men alle var enige om, at Kampen skulde fortsættes, saalænge der var Krudt nok. Straks efter, Kl. 2½ Eftermiddag, gav „Lærken“ saa Fjenderne sit glatte Lag.

Begge Kaperne svarede, men „Lærken“ manøvrerede saa godt, at den beholdt Luven. Den mindste af Kaperne havde faaet sin Takkelage saa forskudt, at den havde svært ved at manøvrere. Dens Brigsejl var helt i Laser.

Paa „Lærken“'s Dæk var der næsten ikke til at gaa for „Skraa“ fra Fjendens Kanoner (det var mest Flintesten og smaa Jernstumper). Flere af Folkene paa „Lærken“ var saaret af Skraaen og af Splinter, men Humøret var dog højt. Vore Orlogsgaster holdt meget af at „plastre“ Søbanditterne med „de danske graa Ærter“.

Krudtet var ved at slippe op. Noget af det maatte holdes tilbage for det Tilfælde, at Fjenden vilde prøve Entring. I Antal havde Kaperne mindst 3 Gange saa mange Folk som „Lærken“.

Krudtmangelen foraarsagede, at Harboe maatte afbryde Kampen, og Kursen blev sat efter Charlotte Amalia, hvor „Lærken“ kunde blive forsynet. Kaperne vovede ikke at forfølge ham; de maatte søge til et Sted, hvor de kunde reparere.

Ogsaa „Lærken“ trængte til lidt god Behandling.

Storstangen var meget forskudt, og der sad mange Skraakugler i Skroget. Desuden var der en halv Snes Mand, der skulde forbindes, og en

Af KAY LARSEN

enkelt, der maatte paa Hospitalet. Det var Matrosen Hans Henrik Kock, som havde faaet en Skraakugle gennem Livet.

„Lærken“ kom godt ind — og var snart ude igen. Den havde sat sig i Respekt, og Fribyterne flygtede i Reglen straks, naar den tonede frem i Landskabet (undskyld: Vandskabet).

Alle de saarede kom sig, og „Lærken“ kvadrede

snart efter igen i Farvandet og gav Søbanditterne mangen munter Opsagn.

Der gik dog adskillige Aar, før Farvandene blev sikrede, men danske Orlogsgaster har en god Andel i, at Vestindien blev rensat for „Privateers“, Kapere, Sørøvere og andre Søbisser.

Træfningerne har været saa talrige, at Danmarks historien godt kunde ofre et Par Linier paa dem.

Gensyn efter 39 Aars Forløb

HARBOØRES KYSTBAADE tog den 13. Decbr. paa Fiskeri under de bedste Vejrforhold. Iblant dem var Baaden „Zebulou“ med en Besætning af fem Mand. Fiskeriet fandt Sted en Snes Sømil af Land, da man overraskedes af en pludselig opkommende Østenstorm, saa alle Baadene skyndsomst maatte søge indefter. „Zebulou“s lille Motor blev snart uarbejdsdygtig; Baaden var ganske hjælpeløs, og Redningsdamperen, som man ventede til Hjælp, kunde ikke øjnes. Da opdagedes et Barkskib, og der var ingen anden Udvej til Frelse end at forsøge at skære dettes Kurs for at blive observeret og optaget. Det vovelige Forsøg lykkedes, og med største Besværighed og under megen Livsfare lykkedes det for Besætningen at faa Fiskerne inden Bords i det haarde Vejr. Barkskibet tog Baaden paa Slæb, og Kaptajnen var saa ovenud opofrende at han lod staa indefter for om muligt at komme Landet saa nær, at Fiskerne i egen Baad kunde sejle ind. Under dette uegennyttige kammeratlige Forsøg sprængtes Slæbetrossen, Baaden opslugtes af det graadige Hav, og Fiskerne maatte prise sig lykkelige ved at forblive om Bord i det frelsende Skib. Det bar Navnet „Claudia“ og førtes af Kaptajn Simonsen, Marstal.

Uvejret blev snart til forrygende Snestorm, saa den hjælpsomme Kaptajn ikke, som han havde haabet, kunde sætte Fiskerne om Bord i Horns Rev Fyrskib. Først efter 6 Dages Forløb lykkedes det at praje en engelsk Fiskersmakke, hvis Fører velvilligt lovede at landsætte de ufrivillige Passagerer i Lowestoft, og opfyldt af den dybeste Taknemmelighed overfor Barkskibets opofrende og uegennyttige Kaptajn og Mandskab, der ikke vidste, hvor godt de vilde gøre det for Fiskerne, toges der en bevæget Afsked. For øvrigt blev Barken to Dage senere paasejlet i den engelske Kanal af en norsk Damper, og Besætningen reddedes kun, fordi Skibet kunde flyde paa sin Trælast.

Hos de engelske Kammerater nød man ligeledes en udsøgt og kammeratlig Behandling. Lowestoft naaedes den 19. December, og pr. Telegraf sendtes Redningsbudskabet til de sørgende i Hjemmene. Over Parkeston naaedes Esbjerg, og paa Hjemmestationen Vrits gav ved deres Ankomst Sognepræsten sammen med de fleste af Beboerne de savnede en saa festlig og gripende Modtagelse, at Erindringen derom var levende i mange Aar derefter.

For sin kække Sømandsbedrift belønnedes Kaptajn Simonsen med Medaillen for ædel Daad. Et saa smukt Forhold bevarede mellem ham og de reddede, at de senere gensidigt aflagde flere kærkomne Besøg hos hverandre. Deres Frelse erindredes ogsaa paa den Maade, at to af deres Pigebørn fik Navnet Claudia, ligesom da deres Baad blev afløst af en Kutter, denne da ogsaa fik dette Navn.

Beretningen om det her skildrede dybt menneskelige Bevis paa Kammeratskab hos Søens Folk kan ikke slutes, før der meddeles endnu et Træk.

En stor Hvalfangerbaad i tysk Tjeneste har i Sommer haft Station i Thyborøn Havn. Dennes tyskfødte Kaptajn lagde Mærke til en lokal Kutter, der bærer Navnet „Claudia“, et Navn, han havde godt Kendskab til, fordi han som ung Mand havde sejlet med Barkskibet „Claudia“ af Marstal. Og da hans spændende Ungdomsoplevelse i 1901 netop havde Tilknytning til Kysten, hvor han nu opholdt sig, forskede han videre og kom naturligt til det Resultat, at her maatte Fiskerne kunne findes, hvis de endnu var i Live. Og det var de fire af dem. En Sammenkomst blev Følgen, og under denne var Glæden over det uventede Gensyn stor. Den dystre Begivenhed blev opfrisket i Enkelthederne, og man badede sig i de herlige Minder om Udslaget af kammeratlig uegennyttig Offervillighed og uskrømtet Brodersind. Da Kaptajnen erfarede, at hans gamle, afholdte Chef endnu, trods sine 82 Aar, var i fuld Form, inviterede han ham til en festlig Sammenkomst, som han arrangerede i Thyborøn.

Under al Tidens Tyngsel er det her genoplevede et Lyseglimt af stor Værdi og et straalende Bevis paa, at der fremdeles findes en ædel og god Jordbund for det bedste menneskelige i Tilværelsen, og at man trygt kan regne med, at saadanne Kræfter atter vil faa Lov til at udfolde sig som de bærende og lykkebringende for Menneskeheden og dens Fremtid, hvor nedslaaende og trist den for nærværende end maatte tegne sig.

J. Gr. Pinholt.

Ved den i indeværende Maaned afholdte Haandværksprøve har Eksamensresultatet været følgende:

Der mødte 34 Eksaminander, som alle bestod.

Kongen af Aranuka

Ved Chr. Christiansen

Et Sydhavseventyr

TIL Trods for at gamle Alf Carr sjældent gav sig af med andre Mennesker, var han kendt af de fleste, der holdt til „On the barbary coast“, Sømandskvarteret i San Francisco, og det var en kendt Sag, at den gamle Ulk havde ført en omtumlet Tilværelse. Sit oprindelige Navn, Alfred Kjær, havde han amerikaniseret. Han var Dansker, og det var maaske Landsmandskabets Skyld, at han til Tider kunde være lidt mere meddelsom overfor mig end mod andre. En Aftenstund, jeg gik en Tur langs Havnen, saa jeg ham sidde paa en Fortøjningsspæl ved Jackson Street Wharf, optaget af at betragte en flot bygget, hvidmalet Skonnert, der blev puffet ind til Kajen af en Motorbaad. Fra Skonnerten slog en Duft af Copra og Ananas imod os, og denne Hilsen fra de fagre Sydhavsøer kaldte sikkert gamle Minder frem hos den Gamle, for han sukkede dybt, sendte en Spytteklat ud over Kajen, sukkede igen og sagde: „Da jeg var ung, Charley, var jeg en Pokkers flot Karl. Jeg havde et mægtigt, rødt Fuldskæg, en hel Buket, siger jeg dig, og et Par Næver som et Par velvoksne Skinker. Jeg var et Vidunder. — Jeg maalte seks Fod og to Tommer paa de bare Strømpesokker, — — naar jeg da havde Strømper paa, men det var ikke ofte. Jeg er krøbet nogle Tommer ind, siden den Gang jeg vejede Et-hundrede og halvfemsindstyve Pund, og mit Bryst svulmede som et Undermærsejl i en Storm. I de Dage var jeg en slem Mand at komme paa tværs af, jeg

kunde tage et Par Gutter som dig i stiv Arm. Og jeg var Konge — Kong Alf — med Haand- og Halsret over Totusind Niggere, Masser af Fjerkræ, Svin, Copra og kostbare Perler. Og saa havde jeg den smukkeste Kone, man kunde tænke sig. — Alle de Herligheder smed jeg over Bord, fordi jeg var ung og uerfaren, stak af fra det hele. Og her sidder jeg nu som en beskidt Beachcomber, uden Job og uden Chance til at faa noget.“

Et Øjeblik sad han og stirrede frem for sig uden at sige noget, og jeg kom ikke med nogen Bemærkning. Der gives Øjeblikke her i Livet, hvor Tavshed er den største Sympati, man kan vise et Menneske.

„Ja, Charley,“ fortsatte han, „jeg var altsaa Konge, Kong Alf den første af Aranuka, en af Gilbertsøerne. Min Residens var i Nonuti, en Niggerlandsby, der ligger ved Foden af Vulkanen Hakatua, som om Natten kaster et svagt Lysskær paa Himlen, saa det er ligegyldigt fra hvilken Side, man nærmer sig Øen, man kan ikke tage fejl af den. Jeg var der første Gang i Slutningen af Tredserne, og jeg var et Fæhoved, at jeg nogensinde forlod den.“

„Strandede du paa Øen med et Skib, eller hvorledes kom du dertil,“ spurgte jeg Alf.

„Jeg var „Blackbirdin“, hvis du ellers ved, hvad det betyder. Naa ikke! Ser du, „Blackbirds“ kalder man de Indfødte paa Sydhavsøerne, der, mod eller med deres Vilje, bliver sendt op til de store Plantager i det



Han maatte flygte ned i Hvalbaaden og ro ud til Skibet for at slippe fra dem.

nordlige Syd- og Mellemerika, hvor de maa slide i det for en ussel Betaling og desuden bliver behandlet som Dyr af Plantageejerne og deres Formænd. Det er ren og skær Slavehandel, men den betaler sig godt, og der er ingen, der lægger Hindringer i Vejen for den. Og jeg kom til Aranuka med Skonnerten „Tropic Bird“, der baade tilhørte og førtes af Bull Mc.Ginty, vi havde sejlet sammen som Styrmand i „William G. Ward“, en af de mest hvidglødende Clippere, der nogensinde har flydt paa Saltvand.

Seksten Aar gammel rømte jeg her i Frisco fra en Fanøbark, pløjede Kloden rundt i Clipperskibe, gik hele Skalaen igennem fra Dreng opefter, indtil jeg, femogtyve Aar gammel, havde mit 1. Styrmands Certifikat. Saa kom jeg hertil som Chief Officer i „City of Boston“ og klappede langs Kaj, nøjagtig her hvor vi nu sidder. Medens vi var i Gang med at lægge Ankeret ind paa Bakken, kom Skipperen derop og blandede sig i Sagerne, og da jeg bad ham gaa agterud og passe sit eget Kram, gik han over til Offensiven. Jeg var, som sagt, ikke nem at bides med i de Dage, og det endte da ogsaa med, at der kom hele to Køretøjer og hentede os, — en Ambulance til den Gamle og Politiets Patrolvogn til mig. Naa, jeg slap uden videre Tiltale, men jeg kom paa den sorte Liste og kunde ingen Job faa i Yankee Skibe, og tage Tjans i en Limejuicer som Matros var der ikke meget Grin ved, saa jeg drev rundt i Kvarteret her og var temmelig langt ude, da jeg en Dag løb paa Bull Mc.Ginty. Han havde ligget her en fjorten Dages Tid med sit Skib, turet rundt og soldet hele sidste Rejses Fortjeneste op — han var nemlig Kvartalsdranker, skal jeg sige os — og var lige saa langt ude som jeg. Nu var han ude for at rejse Kapital, saa han kunde faa Skuden ud igen. „Alf,“ sagde han til mig, da jeg traf ham inde i Shanghai Nelsons Bule, „jeg har altid haft en lille Klat tilovers for dig, og hvis jeg kan skrabe saa meget sammen, at jeg kan faa for et Par Tusind Dollars Varer, Proviant og betale Udklareringen af „Tropic Bird“, kan du gaa Styrmand med mig.“

„Det er et Ord,“ svarede jeg: „Jeg ejer ikke ti mexikanske Cent, men jeg har altid været proppet med gode Idéer, og det skulde være Pokkers, om jeg ikke finder en Udvej.“

Saa slog jeg et Slag op langs Barbarkysten, og da jeg kom til Hjørnet af Howard- og East Street, stod Skelet-Johnny i Døren til sin Sømands-Ekviperingsforretning og prajede mig:

„Her Alf,“ sagde han, „ser du tre af mine bedste Venner, Reportere ved Morgenbladene og helt læns for Stof. Fortæl dem om din sidste Rejse, da du strandede i Magellan Strædet og sloges paa Liv og Død med de vilde, menneskeædende, patagonske Kannibaler.“

Jeg er aldrig strandet i Magellan Strædet, og hvad vilde, menneskeædende Patagoniere angaar, kunde jeg ikke kende En, om jeg saa fandt ham i min Grog, men jeg skyldte Skelet-Johnny nogle Penge og kunde ikke godt undslaa mig for at gøre ham en Tjeneste. Saa jeg steppede ind, lod gaa begge Ankere og fortalte de tre Herrer den mest haarrejsende Historie, de nogensinde havde hørt. Jeg viste dem et Ar efter en Vaccination og sagde, at det var efter et Pileskud, og Skelet-Johnny var saa begejstret over mine Oplevelser, at han maatte gaa ind i Bagværelset og smide sig paa

Maven paa Sofaen for ikke at falde om af Grin. — Og de slugte Historien raa. Næste Morgen stod den med fede Typer paa Morgenbladenes Forsider, og jeg blev rost i høje Toner for mit Mod. Det gav mig den store Idé, og jeg gik ned til Bull Mc.Ginty, lod ham læse Historien og sagde:

„Her ser du, hvad Reklame kan udrette for en Mand. Nu er jeg altsaa en Helt. Men det giver ingenting i Kassen og gør heller ikke „Tropic Bird“ sejlklar, derimod har den givet mig Idéen til at skaffe Penge.“

Saa satte jeg Bull Mc.Ginty ind i min Plan og gik ikke fra ham, før den var banket godt ind i Hovedet paa ham. Derpaa gik jeg op til Skelet-Johnny og sagde til ham, at han kunde sige til sine Reporter-Venner, at hvis de vilde have en god Nyhed, skulde de gaa hen i Shanghai-Nelsons Saloon og spørge efter Bull Mc.Ginty, Skipper paa Skonnerten „Tropic Bird“.

Om de kom, Charley. De kom sturtende, siger jeg dig. En af dem havde endda saadan et Hastværk, at kan kom i en Droske. Bull sad, smilende og affabel, og spandt sin Ende, saa det var en Fryd at høre. Sidste Rejse, da han var en Trip nede paa Selskabsøerne, opdagede han en Ø, der ikke er angivet paa de britiske Admiralitets Kort. Det er et helt lille Paradis, med Palmer, Brødfrugter, Tamarinter, Mangoer og alt til Faget henhørende, fin og frugtbar, femten Mil i Omkreds og med Masser af Ferskvand. Men det mærkværdige ved denne Ø er, at alle Beboerne er Kvinder. Mændene har kriget indbyrdes, til hver eneste af Hankøn var udryddet, og nu er kun Kvinderne tilbage, Kvinder med drømmende Øjne, silkeblødt sort Haar og Tænder som Perlerader. Femten forskellige Pigebørn forelskede sig i ham, før han havde været ti Minutter i Land, han maatte flygte ned i Hvalbaaden og ro ud til Skibet for at slippe fra dem. Da han lettede og stod til Søs, svømmede mindst et Par Hundrede Kvinder efter Skibet, og først da de ikke kunde følge med længere, vendte de om, tudbrølende som Pattebørn.

Bull forklarede endvidere, at det var hans Hensigt at sejle tilbage til Øen, saasomt han kunde faa omkring et Hundrede smarte unge Mænd, der var villige til at støtte Foretagendet og udruste Skonnerten, med sig. De skulde være i Alderen mellem tyve og tredive Aar, sunde og uden Legemsfejl, de kunde tage saa mange Koner, de var i Stand til at forsørge, og blev de uenige om Valget, skulde de trække Lod om Pigen. — Bull vilde danne en Mønster-Koloni, et Aktieselskab ved Navn „Sydhavets Broderskab“. Der skulde udstedes 200 Aktier à 500 Dollars pr. Stk. og Salget af dem begyndte næste Dag. Han selv, som Øens Opdager og Leder af hele Foretagendet, tog de Hundrede Aktier.

Næste Morgen, før Bull og jeg var ude af Sengen, var Huset, vi boede i, omringet af vordende Kolonister, og næppe havde vi vist os i Døren, før de stormede løs paa os og forsøgte at blive af med deres Femhundrede Dollars. Bull eksaminerede dem meget nøje, og han pillede dem, der saa ud til at være de dumme og mest uintelligente ud mellem Banden, og jeg siger dig, Charley, aldrig i min omtumlede og temmelig vidtløftige Tilværelse har jeg set en værre Samling Kvæghoveder, og da vi ikke mønstrede en rigtig Be-

sætning, blev det mit Job at banke lidt Sømandsskab ind i Hovedet paa Gutterne, naar vi kom til Søs. Jeg gik som sagt med som Styrmand og med Halvdelen af Fortjenesten som min Part. Og en straalende Sommermorgen blev vi slæbt ud af Havnen, medens Halvdelen af Friscos Indbyggere var mødt op paa Kajen, vinkende Farvel og ønskende os „Bon Voyage“, hvilket er Fransk og betyder saameget som en god og indbringende Rejse.

Vi havde en hurtig Rejse over til Honolulu, hvor vi løb ind og tog for ca. 5000 Dollars Handelsvarer om Bord — Fløjter, Mundharmonikaer, kulørte Tøjer, Dollar-Ure og en Masse gamle, udrangerede Militærrevolvere, altsammen Sager, som disse her Sydhavsniggere er tossede efter at faa fat i. Derfra klarerede vi ud for Pago-Pago, hvor vi provianterede og gav hele Broderskabet Landlov, ligeledes i Tahiti og Suva. I det hele taget gjorde vi, hvad vi kunde, naar der var Lejlighed til det, for at de skulde faa lidt Æventyr ud af denne Ferierejse, medens vi stadig ventede paa en Chance til at gøre dem lede og kede af Ekspeditionen. Og den kom Dagen efter, at vi var gaaet fra Suva, vi løb ind i en lille, rask Orkan, og Bull lænsede væk for Vejret for den bare Rigning, med kun en lille Stump Klyver til at støtte Skuden. Da hele Broderskabet var græsgrønne i Ansigterne af Søsyege, fik jeg fat i et Bor, smuttede ned i Lasten og lavede et Par smaa pæne Huller i Rendestenene. Et Par Timerstid efter begyndte Broderen, der stod til Rors, at beklage sig over, at Skibet styrede daarligt, og Bull Mc.Ginty puffedede mig i Siden og sagde:

„Hun arbejder og jumper i Søen som en Delphin, saa det skulde s'gu ikke undre mig, om hun har aabnet sig i Naadderne.“

Bull gik ned i Lasten for at tage et Overblik over Sagerne, og et halvt Minut efter kom han farende op som en Sindssyg og brølede:

„Alle Mand til Pumperne, der er fire Fod Vand i Rummet, og hun lækker som et Sold.“ Han trak mig lidt til Side og sagde: „Alf, min Gut, du er en Perle, der er ikke en Draabe Vand forude i det Rum, vi har stuvet Varerne.“

Det var et hjerteskrærende Syn at se „Sydhavets Broderskab“ vakle til Pumperne. Vi havde fire, men de to af dem havde jeg pillet Læderet af, saa de var ubrugelige, og da en af Brødrene fortalte Bull det, gav han sig til at brøle op som en Søløve og sagde, at saa var alt Haab ude, og Skuden vilde gaa ned til Davy Jones, medens Hajerne vilde slaas om vore syndige Kroppe. Samtidig tog Skibet et Par svære Søer over, saa hele Broderskabet laa og pjaskede rundt paa Dækket, og da det var overstaaet, tog de ikke fat i Pumperne igen, men gav sig til at græde og bede eller hvad nu Landkrabber tager sig til under saadanne Forhold. Vi maatte true dem med vore Revolvere for at faa dem i Gang igen. Under den almindelige Forvirring listede jeg mig ned i Rummet og fik drevet en Træprop ned i det ene Hul, det hjalp, saa at vi lige kunde holde samme Vandstand.

„Well, Charley, Bull holdt den gaaende i Ud-kanten af den Orkan i to Dage og Nætter, og da vi løb ind i Læ af en Ø, var hele Broderskabet rørende enige om at opgive Kolonisationen og komme hjem igen til Vorherres eget Land, Glansen var gaaet af



Stakkels lille Pinky var surret til en Pøel og en lille bleggul Guatamalaneger stod og tampede løs paa hende.

Ekspeditionen. Da der var regelmæssig Rute-fart paa Øen og Staterne, var det nemt at komme derfra, saa Bull og jeg gik i Land med hele Sværmen, købte II Klasses Billetter til dem og lod dem glide i al Kristelighed. Vi pumpede Skuden læns, stoppede Lækagen, paamønstrede en Besætning af Kanaker og sejlede videre for at komme i Gang med vore egentlige Forretninger. Men det gik ikke saa strygende, som vi havde tænkt os, saa tilsidst solgte vi Restladningen til en Jøde i Papeete, og Bull sagde, at han var ked af det Sjakreri og mente, der var mere Fart i Blackbird Branchen, saa vi satte Kursen mod Gilbertsøerne, hvor der var fine Eksemplarer at faa fat i.

„Blackbirdin“ er ikke det bare Grin, Charley. Naar du har faaet Niggerne om Bord, kan det hælde, at de faar Hjemve og hopper over Siden for at svømme i Land igen, saa man maa stuve dem ned i Lasten og klappe Lugerne til over dem. De første Dage, man har dem om Bord, er der en Hysten og Skrigen som i et irsk Parlament. Men det er egentlig talt en beskidt Bestilling. Man lægger ind ved en Ø, inviterer Høvdingen om Bord, drikker ham fuld og sætter en Kontrakt op med ham for et Antal Blackbirds, lover at de skal faa en god Løn, Masser af Tobak og fri Rejse hjem, naar den aftalte Tid er udløbet. Kan man ikke faa dem paa den Maade, shanghajer man dem, og af og til kan man gøre ekstra gode Forretninger, særlig paa New Hebriderne og New Guinea, naar de Vilde har kriget indbyrdes og taget Fanger. Dem kan man købe for en Pakke Tobak pr. Stk. og redde ham fra at blive puttet i Gryden og ædt.

Vi havde faaet samlet en hel Del og løb ind til Nonuti, som altsaa er Hovedstaden paa Aranuka, for at komplettere Lasten. Der var mange store Kraftkarle mellem de Indfødte, som mindst vilde blive betalt med 300 Dollars Stykket, saa Bull og jeg gik i Land for at faa en lille „Pow-Wow“ med Høvdingen, en gammel, fed Gubbe ved Navn Poui-Slam-Bang, eller saadan noget i den Retning. Han modtog os pænt, gnubbede Næser med os og gav et stort Ædegilde til Ære for os. Der var en hel, stegt Gris, stegte Ænder, stuede Kyllinger og alle de lækre Frugter, der fandtes

paa Øen. For at sætte Kulør paa det hele havde Bull taget et lille Anker Møbepolitur med sig, mærket „Tre Stjerner Hennesy“ udvendig og Djævlébryg indeni.

Alle Hofmændene var indbudt, og medens vi sad ved Festmaaltidet og langede til Træfadene med de bare Næver, sendte Poui-Slam-Bang Bud efter sin eneste Datter, en morderlig sød Pige, sytten Aar gammel og med et Navn, ingen Djævel kan udtale. Jeg døbte hende omgaaende Pinky, og af alle de Piger jeg nogensinde har mødt, røde, gule, sorte og brune, var hun den kønneste. Hun bar et Skørt af Palmeblade og om Halsen en Snor med Hajtænder med en tom Sardindaase som Medaillon. To svære Fletninger, hvori der var stukket Blomster, hang ned ad Ryggen paa hende. Og hendes Øjne, Charley — — de Øjne, de var som et Par Ildfluer. Og hun stod genert og borede Tærne ned i Sandet, medens hendes Øjne var som klistrede fast til mit store, røde Fuldskæg.

Bull gav hende en Cigar, og det var tydeligt, at han var skudt i hende, men hun ikke saa meget som saa til den Side, han sad. Mit Skæg havde forhekset hende, og lidt efter, da Stemningen var i opgaaende, halede jeg hen langs Siden af hende og lod hende forstaa, at hun ikke behøvede at klappe Haandjærn paa mig for at faa Lov til at kæle lidt for det røde Skæg. Hun smilede, trak nogle af Blomsterne ud af sit Haar og stak dem Gudhjælpemig i Skægget, trak sig tilbage, lagde Hovedet paa skraa og betragtede mig med et koket Blik, saa klappede hun af bare Glæde i sine smaa, brune Hænder og sprang ind i Buskadsæt bag Hytterne.

Naa, vi ordnede vore Forretninger med Poui-Slam-Bang, og næste Dag stod vi til Søs med hele Lasten fuld af „Blackbirds“. Vi havde klaret Revet og var ved at runde Hakatua Pynten, da jeg opdagede noget i Vandet, ret for Boven. Det var Pinky, og jeg raabte til Rorgængereren, at han skulde luffe op, saa vi ikke løb lige over hende, men hun forsvandt, før Skuden havde lystret Roret. Jeg fik fat i Kikkerten og undersøgte Farvandet nøje, men hun var ikke til at se nogen Steder, og Bull sagde, at de kom til at reducere Aranukas Mandtalsliste. Men lige før Solnedgang, da jeg gik op paa Bakken for at se, om alt var i Orden for Natten, saa jeg pludselig en Skikkelse komme kravende op paa Bovsprydet og sætte sig paa det med Benene dinglende frem og tilbage. Det gav mig saadan et Chock, at jeg hoppede to Fod op i Luften og kom ned igen med Munden aaben, havde det ikke været lyst endnu, havde jeg troet, det var et Spøgelse. Men det var Pinky, hun smilede til mig, sprang op paa Sprydet og løb ovenpaa det ind paa Bakken. Den lille Heks, hun havde faaet fat i Pyntenestokken og lagt sig tilrette mellem Godset, indtil vi var vel klar af Land. Selvfølgelig havde hun faaet nogle ordentlige Dukkerter, men det tager de Mennesker ingen Hensyn til.

Jeg var vældig glad over, at jeg ikke havde sejlet Pinky ned, slog Armene om hendes Hals og kyssede hende, og saa gik vi hen til Bull Mc.Ginty:

„Hun er naturligvis forelsket i en af vore „Blackbirds“,“ sagde han. „Og det er Grunden til, at hun er fulgt efter os. Men hun er en Pokkers lækker lille Unge, jeg tror, jeg vil — —“

„Nej du vil ikke,“ sagde jeg. „Sagen er nemlig den, at Pigebarnet er forelsket i mig, og hvis der er nogen, der skal have hende, er det Alf Carr.“

„Det er jeg ikke helt sikker paa,“ svarede han, „jeg er Skipper paa denneher Karet, og det er mig, der bestemmer Farten.“

„Jeg er Styrmand,“ sagde jeg, „og Parthaver i Ekspeditionen.“

Bull Mc.Ginty klappede mig venskabeligt paa Skulderen og svarede:

„Lad os tage et Snuptag om Pigen, og den bedste Mand løber af med hende.“

Jeg forklarede Bull, at det stred mod mine Principper at slaas med en gammel Skibskammerat, og at jeg, hvis jeg kom til at slaa ham ihjel, vilde gaa og kede mig Resten af Rejsen, fordi vi var de eneste hvide Mænd om Bord. Saa blev vi enige om at spille Kort om hende, den der vandt de fleste Spil, inden vi lod Ankeret gaa i Santa Maria del Pilars Havn, skulde have Pigen.

Vi havde en smart Rejse paa 15 Dage derop, vi spillede 118 Spil og vandt lige mange hver, saa Bull erklærede Sagen for uafgjort og sagde, at vi blev nødsaget til at sælge den unge Lady sammen med Resten af Hjorden. Det var ikke helt efter mit Program, men for at undgaa videre Vrøvl, og da vi skulde gøre en Rundrejse til Santa Maria del Pilar igen, lod jeg staa til og sejlede tilbage til Øerne igen efter en anden Flok Blackbirds. Men paa Rejsen gik jeg og var i daarligt Humør, fordi jeg havde baaret mig saadan ad imod Pigebarnet, og da vi fire Maaneder efter atter smed Krogen udfor Byen, gik jeg i Land, fragtede et Muldyr og satte Kursen mod Don Luiz Miguel y Orenas Hacienda for at se, hvorledes Pinky klarede sig.

Det var henimod Aften, da jeg kom dertil, og Arbejderne var lige kommet hjem fra Marken. Arbejderboligerne var bygget i en Firkant, midt paa Gaardspladsen var anbragt en Pæl, og til den var stakkel lille Pinky Poui-Slam-Bang surret, medens en lille, bleggul Guatemala-Nigger stod og tampede løs paa hendes nøgne Rygstykker med en Tovende.

Well, Charley, jeg er ikke i Besiddelse af ret megen Taalmodighed og som Sømnd betragtet ikke videre begejstret for Rideture, i Særdeleshed paa Muldyr, saa jeg var i Krigshumør, da jeg kom til Hacienda, og den Forestilling, der var under Opsejling, gjorde mig ikke roligere. Jeg luffede op paa Siden af denne Landkrabbe Baadsmand, jumpedede ned af Mullen, rev Tampen fra ham og strittede ham ind i en Ladning Kaktus. Don Orena kom til og begyndte at give ondt af sig, fordi jeg tog mig Friheder mod en af hans betroede Funktionærer, saa jeg rullede Caballeroen sammen, lagde ham over mine Knæ og lod ham smage Tampen. Han skreg „Røvere, Mordere!“ af sine Lungers fulde Kraft, men jeg hamrede løs, til han ikke havde en Tone mere i Livet, og bagefter gik jeg paa Arbejderne, der havde samlet sig for at hjælpe deres Herre, og jagede hele Banden ind i Skoven. Tilsidst tog jeg mig af Pinky, der hang halvdød paa Pælen, skar hende løs, lagde hende tværs over Mullen og styrede ret paa Kysten, som vi naaede næste Morgen.

Da vi kom om Bord i „Tropic Bird“, sad Bull paa

Kahytstaget og gnaskede paa en Appelsin. Jeg hankede op i Pinky, og vi gik sammen hen til ham:

„Bull Mc.Ginty,“ sagde jeg, „Stjernebanneret vajer over Skuden, du er Skipper paa den, og da der ingen Præst er i Nærheden, har du Ret til at erklære os for Mand og Kone. Splejs os sammen.“

Det gjorde han, og seks Uger efter satte jeg Pinky i Land paa Stranden ved Nonuti og gik op til min Svigerfaders Hytte for at faa hans faderlige Velsignelse. Jeg ventede, at han vilde slagte Fedekalven i Anledning af de Fortabtes Hjemkomst, men fik at vide, at han havde ført Krig med en af Bjergstammerne, var blevet fanget, puttet i Gryden og ædt. Pinky var hans eneste Barn og som Følge deraf hans Arving til Aranukas Trone, hun skulde være Dronning og jeg som hendes ægteviiede Mand selvfølgelig Konge, jeg syntes ikke, nogen kunde rejse Indvendinger mod det. Men en stor, bredskuldret Bømand med vilde Øjne var aabenbart af den Mening, at der kunde blive en bedre Konge af ham end af Alf Carr, for han gik løs paa mig med en Stridskølle, der var fire Fod lang og med et Par Spiger rammet paa Kryds gennem den Ende, der er den afgørende i Tvivlspørgsmaal. Jeg spolerede hans Sigte ved at plante en raadden Brødfrugt mellem Øjnene paa ham, og inden han kunde faa den pillet ud igen, havde jeg revet Køllen fra ham, slaaet Armene om ham og givet ham en saa kærlig Omfavnelser, at der gik nogle Ribben med i Løbet, men fra den Dag var han ogsaa altid skikkelig og medgørlig.

Ja, Charley, jeg var altsaa Konge over Aranuka i omtrent et Aar. Jeg var morderlig godt afholdt af mine Undersaatter, og det var sjældent, at nogen af dem havde ondt af mine Regeringshandling. Naa, jeg havde ogsaa en gammel, dobbeltløbet Jagtriffel, som Bull Mc.Ginty havde foræret mig i Bryllupsgave, og den havde hele Folket Respekt for. Forresten var Bull helt ude af Jaketten, fordi jeg gik i Land fra „Tropic Bird“, men da jeg lovede ham, at han skulde faa Eneret paa Aranukas Handel, hjalp det paa Humøret, og nogle Dage efter stod han til Søs, bestemt for Suva, for at faa en anden Styrmand.

I Begyndelsen syntes jeg, det var storartet at være Konge, og jeg nød det. Jeg aad og drak, tog lange Svømmeture sammen med mine Hofmænd eller laa og fiskede fra en Kano, og om Aftenen slangede jeg mig i Græsset ved Foden af Hakatua. Med mit Hoved hvilende i min Dronnings Skød laa jeg og kiggede op paa Sydkorset, medens Brændingens liflige Musik sang i vore Ører. Jeg lærte hende at tale lidt Engelsk, og noget af hendes Sprog blev jeg klog paa, saa vi kunde gøre os temmelig godt forstaaelige for hinanden. Af og til tog hun sig en lille Udflugt om Natten for at høre, hvad mine Undersaatter sagde om mig, og et Par Gange gav hun mig et Vink om Sammensværgelser, der truede min Trone. Saa slog jeg mine Arme om Livet paa Hovedmændene og trykkede dem lidt, og efter en af Alf Carrs Omfavnelser i de Dage — — —

Naa, som sagt, saalænge det var nyt, gik det udmærket, men efterhaanden som den ene Dag gik efter den anden, uden noget skete, der kunde sætte lidt Kulør paa Tilværelsen, kedede jeg mig.

Jeg spekulerede paa at erklære Bjergstammerne Krig for at hævne Svigerfader, men da jeg havde faaet min Hær et Par Mil ind i Landet, rendte de allesammen tilbage til Nonuti igen.

Jeg længtes efter et gyngende Skibsdæk og efter at høre Vindens Sang i Sejl og Rigning og ønskede kun, at Bull Mc.Ginty vilde komme og befri mig fra mit Kongerige. Jeg var klar til at abdicere uden Betingelser. Og saa kom Bull Mc.Ginty!

En Eftermiddag opdagede jeg en Sejler langt ude i Horisonten, og en indre Stemme sagde mig, at det var „Tropic Bird“, og om Aftenen lagde jeg mig paa Strandbredden for at holde Øje med den. Pinky laa hos mig, klappede mit Hoved, flettede mit Skæg og pylrede om mig som for en Baby; hun var saa lykkelig, som nogen Kvinde kunde være. Omtrent ved Tittiden kom Skuden rundt Pynten; jeg saa hende luve op, vende, og hendes Stavn pege lige paa Indsejlingen mellem Revene. Det var Maaneskin, du har været i Troperne, Charley, saa du ved, hvad rigtig Maaneskin er. Alt omkring os var stille som i en Grav, kun Brændingen nynnede sin monotone Sang mod Strandbredden, og det lød for mig som: „Fred, Fred“. Men der var ingen Fred for Kong Alf den Første. Jeg saa Sejlene blive firet ned, hørte Kæden rovsse ud gennem Klydset, da Ankeret tog Bunden, og kunde se Bull Mc.Ginty staa ved Bagbords Mesanvant med en Megafon for Munden, hans Stemme lød for mig som en Engels fra Himlen:

„Alf, ohøj, er du der?“

„Ej, ej Sir!“

„Har du spist dig mæt i Lotusblomster?“

„Skonrogger og salt Kød til Kong Alf,“ skreg jeg tilbage. Jeg er færdig med at være Vegetar. Har du Brug for en smart Styrmand?“

Jeg kunde høre Bull le for sig selv, da han svarede: „Jeg vidste, du vilde vokse fra det, det gør de allesammen, naar de er i din Alder. Jeg sender Hvalbaaden i Land efter dig. Giv Pinky et Farvelkys fra mig med!“

Jeg hørte Hvalbaaden blive firet ned fra Hækdaviderne og Kanakernes Sang, da de lagde sig i Aarerne. Saa vendte jeg mig mod Pinky, tog hende i mine



Jeg var altsaa Konge over Aranuka.

Arme og kyssede hende for første Gang i fjorten Dage. Hun forstod nu, at Ballet var forbi. Hun kunde have jaget en Kniv i Livet paa mig, havde hun villet, men hun var ikke af den Slags, Kvinder er og bliver Kvinder hele Verden over, Charley. Pinky bare kyssede mig, mindst et halvt Hundrede Gange og græd lidt samtidig, medens hun klamrede sig til mig, saa jeg maatte rive mig løs for at komme klar. Saa sprang jeg ned ad Skrænten, løb ud i Vandet, til det naaede mig til midt op paa Livet, og entrede Baaden. Et Øjeblik efter var vi om Bord i „Tropic Bird“, lettede og stod ud i rum Sø. Det sidste, jeg saa af Fru Pinky Carr, var en rank Skikkelse belyst af Maanestraalerne ved Foden af Hakatua. Og det sidste, jeg hørte fra hende, var et dybt Suk.“

Gamle Alf Carrs Stemme var blevet lidt sløret, og han tørrede noget mistænkeligt fugtigt fra Øjnene med Bagsiden af sin barkedede Næve. Han sad et Øjeblik og stirrede frem for sig, før han fortsatte:

„Naar man er ung, tænker man ikke paa de Saar, man slaar i et Menneskehjerte. Men nu hænder det ofte, at jeg ligger vaagen om Natten og tænker over, hvad der mon er blevet af Pinky. Og saa ser jeg hende igen for mig, som hun stod der i Maaneskinnet, saa fint et Stykke Kvindfolk, der nogensinde har levet.

Vild eller ikke vild, hun var trofast og smuk, og jeg opførte mig som en tarvelig Karl mod hende.“

„Det gjorde du,“ svarede jeg, da han tav. „Hvad blev der siden af Bull McGinty?“

„Han giftede sig i Maui og fik en Sukkerplantage i Tilgift, saa han har sit paa det Tørre. Og jeg, som hjalp ham til at komme paa ret Køl igen, hvad er jeg? I Stedet for at være Kaptajn paa et Clipperskib, har jeg en Gang imellem et Job som Styrmand paa en beskidt, lille Floddamper. Naar jeg lægger mig paa Dækket for at tage en Middagslur, falder der noget ned i Hovedet paa mig! Er det en Brødfrugt? Nej, det er et Kaalhoved! — — Jeg snapper noget fra Dækket og kyler det efter Skibsdrengen! Er det en moden Mango? Det er en Gulerod! Eller jeg bilder mig ind, jeg borer Hul i en Kokosnød for at drikke Mælken, og hvad sker der? — — Jeg flaar Fingrene paa en Daase preservevet Mælk. I Stedet for Sydhavsarten sejler jeg med Grøntsager paa Sacramentofloden. — — Gudfader bevarer.“

Ekskongen af Aranuka rejste sig fra Fortøjningspælen og tændte sin Pibe. „Kom an, Charley,“ sagde han, „lad os gaa over i „Oscars Place“ og tage et Glas Øl. Jeg er tørstig som en Kamel.“

Chr. Christiansen.

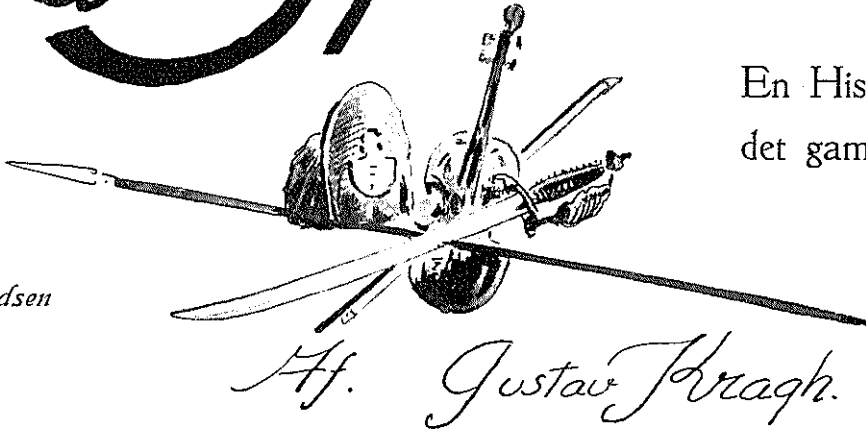


Der forhandles om Fangsten.

Efter Tegning af Arvid Broström

Erlard Spillemand

En Historie fra
det gamle Nyboder



Illustreret af

Oscar Knudsen

Af. Gustav Krøgh.

Tidlig en Formiddag i Juni Maaned stod Jomfru Gertrud, Kanoner Søren Lunds Datter, uden for Huset paa Leopardlængen og polerede med Avispapir Ruderne i de tre Fag Vinduer.

Det var et saa smukt Sommervejr, varmt og stille, at Gertrud havde den største Lyst til at synge sin Glæde ud over hele Længen; men da dette naturligvis ikke gik an, nøjedes hun med at nynne. Arbejdet gik kvikt fra Haanden, skønt hun ogsaa undte sig Tid til et smilende Nik eller et Par venlige Ord til Folk, der gik forbi — i Nyboder kendte alle hinanden.

Da hun netop var blevet færdig med de sidste smaa Ruder og skulde til at gaa ind, saa hun sin Fætter, Tømmermand Johannes Aller, komme gaaende fra den nordlige Ende af Ny Østergade og dreje ned over den lille trekantede Plads foran Længen. Hun blev forbavset staaende, fordi hun opdagede, at Aller var trukket i sit fineste Puds, og det vilde hun jo nok vide Aarsagen til.

„Ih bevars, hvor Du er fin i Dag, Johannes!“ sagde hun derfor, da Tømmermanden hilsende svingede sin Hat. „Hvorfor har Du pyntet Dig saadan?“

„Naa jo, det kunde kanske hænde, at det blev en stor Dag for een!“

„Du skal da vel aldrig ud at fri?“ fortsatte Pigen; men næppe havde hun sagt disse Ord, før det gik op for hende, hvorfor Aller var kommet. Hun rødmede af Ærgrelse og skyndte sig at tage sit Avispapir paa Fortovet, saa hun kunde bukke sig ned efter det og derved undgaa, at han bemærkede hendes Rødmen.

„Jo, Trude — jeg er sandt nok ude i det Ærinde. Sig mig — — æh — kan Du lide mig?“

Gertrud tvang sig til at le, idet hun svarede: „Naturligvis kan jeg lide Dig, Du er jo saadan en hyggelig og rar gammel Fætter!“

„Synes Du, jeg er for gammel? Jeg er da først nylig fyldt de seks og trediv!“

„For gammel — til hvad, Johannes?“

„Ja altsaa — til — til at gifte mig!“

„Til at gifte Dig! Det er da vel kuns Din Spøg?“
„Hvorfor skulde det være Spøg — synes Du da, at der vilde være noget forkert ved det, Trude?“ Aller saa helt ulykkelig ud og pillede forlegent ved Avispapiret, Gertrud stod med i Haanden.

„Jo da, saadan en fornuftig ældre Ungkarl, som Du er — ja, det er Du da, Johannes, det kommer vi ikke uden om, med alle mulige Vaner og saadan, forstaar Du — Du har det meget bedre sammen med Moster, som Du er vant til og som ved lige akkurat, hvordan Du skal ha' det. Du burde rigtignok betænke det engang endnu!“

Gertrud var helt ulykkelig — hvorledes skulde hun undgaa det, som nu maatte komme. Hun vilde nødig gøre Aller ked af det, for hun vidste godt, at han maatte føle sig saaret over, at hun stadig hentydede til hans Alder. Men det var jo ikke ham, hun holdt af — gid der dog blot vilde komme nogen, saa det skrækelige kunde undgaa.

Engang imellem sker ogsaa det, man ønsker. Fra den sydlige Del af Ny Østergade drejede netop nu den unge Student Poulsen om Hjørnet af Længen. Studenten logerede hos Baadsmand Olsen, som beboede Salslejligheden oven over Søren Lunds Lejlighed. Atter rødmede Gertrud; men nu var det af Glæde — og denne Gang søgte hun ikke at skjule det.

„God Morgen, Jomfru Lund!“ raabte Studenten, da han nærmede sig de to, der stod ved Døren.

„God Morgen, Student Poulsen!“ hilste Gertrud igen. „Har Studenten været ude at gaa Morgentur?“

„Gaaet Morgentur har jeg jo nok, for jeg har været et Ærinde ude i Strandgaden paa Christianshavn. God Morgen, Tømmermand Aller!“

Aller brummede noget, som muligvis skulde opfattes som en Hilsen — han kunde for sin Død ikke døje den unge Student, som han syntes altid vilde gøre sig vigtig af sin Smule Lærdom.

„De spiste nok Deres Morgenmad i Gaarden i Dag, Jomfru Lund!“ fortsatte Studenten smilende.

„Ih bevares, saa Studenten det! Og jeg var slet ikke gjort i Stand!“

„Jomfruen saa da netop saa nydelig ud med det kønne Haar langt ned over Ryggen. Jeg stod saamænd og frydede mig bag Gardinet og haabede blot, at De vilde se op!“

„Gertrud plejer vist ikke at se op til unge Herrers Vinduer!“ bemærkede Aller arrigt.

„Jeg anede da ikke, at Studenten stod der — men vil Du ikke med ind og hilse paa Farfar, Johannes? Mor har en stor Gryde dejlig Sulevælling over Ilden til Middag! Vær saa god!“

Gertrud aabnede Døren og traadte tilbage, saa Aller var nødsaget til at gaa først ind.

„Vær saa god, Jomfru Lund!“ sagde Studenten og fik et stort Smil af den unge Pige, da hun gik forbi ham efter Aller.

Døren mellem Køkkenet og Forstuen, hvor Opgangen til Salen var, stod aaben, og da Køkkendøren ligeledes var smækket helt op, kunde de unge Mennesker se ud i Gaardene mellem Længen og den lige over for liggende Længe af Tigergade. Samtidig hørte de Lyden fra en Violin og gik derfor alle tre gennem Køkkenet ud i Gaarden, hvor Søren Lund stod og talte med sin Fader, den pensionerede Højbaadsmand Sivert Lund. Buske og Planter blomstrede i fuldt Flor rundt om i Gaardene, som næsten overalt var omdannet til Smaahaver, hvor Bedene indrammedes af store blegroede Konkylies. I Søren Lunds Lysthus ved det blomstrende Hyldetræ stod Bordet dækket til Middag, og foran dette sad Sivert paa Huggeblokken og røg en Pipe Tobak.

Musikanten, en lille mager Mand op imod de halvfjerds Aar, blev kaldt Erland Spillemand eller „Eenøjet“, fordi han om Bord i Kongejagten „Soormen“, da den i 1807 blev angrebet af engelske Skibe i Nyborg Havn, havde mistet sit venstre Øje. Nu var han Pensionist, og havde for Vane paa Helligdagene at gaa rundt i Nyboders Gaarde og synge. Sangen ledsagede han med Violinspil, og han besad en ikke ringe Færdighed i at behandle sit Instrument. Derimod var Sangen slem — i sine unge Dage havde han kunnet synge, men nu var Stemmen hæs og rusten af de mange Snapse, han helst modtog som Vederlag for sin Underholdning. Han kunde en utrolig Mængde Viser og var som Regel velset, hvor han kom, i hvert Fald saa længe han holdt sig nogenlunde ædru.

„Skal det være Visen om Havfruen og Fiskeren, lille Jomfru?“ spurgte han, da han fik Øje paa Gertrud.

„Aa nej, den er saa sørgelig, Erland — giv os hellere en fornøjelig Vise paa en rask Melodi!“

„Ja, men saa maa Halsen skam først smøres en Kende, for der er godt med Gravrøst i den!“ svarede den gamle, medens han stak Violinen under Armen og gik ind gennem den lille Tremmelaage mellem Genbogaardene. „En god Søndag, Sivert og I andre!“ fortsatte han og slog ud med Haanden.

„Har Du en Perikum til Erland?“ spurgte Sivert, da han havde hilst paa „Eenøjet“.

„Begribeligvis — skænk en Snaps, Gertrud!“

Gertrud hentede Flasken og et Glas, og da Spillemanden med synligt Velbehag havde stukket den velskænkede Opstrammer ned, stemte han sin Violin, im-

proviserede et Par Takter over Melodien og begyndte saa at spille og synge:

*„I et Vinhus vil jeg sige
mit Farvel og lægges ned,
tæt ved Tønden vil jeg ligge,
under Tappen Hovedet.
Munden skal staa spærret aaben,
det maa observeres, thi
ellers kunde Tappedraaben
gaa min tørre Hals forbi!“*

*Der skal ringes med Buteljer,
naar jeg bæres til min Grav.
Fire og tyve drukne Sæller
skal gaa for med Krans og Stav.
Tre Dusiner Halvpots Rommer
skal der bæres for min Baar,
og den Salme, som mig sømmer,
er: „En glædelig god Taar!“*

*Mine gode Drikkebrødre,
som mig gjort har Kompagni,
skal ved Hvilestedet møde
og med Sangen stemme i.
Ned paa Knæ de skulle sjunge:
„Han er død! Men gid han der
vederkvæge maa sin Tunge,
som han forlun gjorde her!“*

*Alt mit Gods, ved Testamente,
skænker jeg den Kældersvend,
hvor jeg al min Vin lod hente
paa Kredit af Kælderens.
Mine Midler er en Skjorte,
som er gammel og forslidt,
og i Fald den ej er borte,
skal han have den for sit!*

*Saa tilkommer mig med rette
et fortræffligt Monument,
som man over mig bør sætte,
thi jeg haver det fortjent.
Der skal skrives oven over
denne Gravskrift, paa Latin:
„Under denne Tønde sover
et forfyldt, fordrukkent Svin!“*

„Bravo, Erland!“ lød oven fra en mægtig Bastemme, da Spillemanden tav.

Et af Vinduerne paa Salen stod aabent, og inde i Lejligheden sad Baadsmand Cavelius Olsen og saa ned i Gaarden, ridende paa en Stol med Armene hvilende paa dens Ryg og med den korte, røgsorte Kridtpibe i Mundvigen. Men næsten samtidig med dette Brøl blev ogsaa Vinduet i det andet Fag smækket op, og nu faldt Madam Olsen i med sin skingrende Stemme:

„Det var saamænd en køn Vise at raabe Bravo til! saadan en liderlig Sviresang — endda paa en Søndag!“

„Justement det, Madam Olsen, en rigtig køn Vise! Og en dejlig Melodi, hvad? Er der vel noget bedre at besynge end som Vorherres rige Gaver til Menneskenes Gavn og Forlystelse, dem alle vore fornemste Poeter lovpriser?“

De tre unge Mennesker, der stod i Gaarddøren, lo ad den gamle Musikant, og Aller raabte op til Salslejligheden:

**) Drikkevisen af Thøger Reenberg, 1652—1742.*

„Erland kender nu ikke noget bedre her i Verden end en ordentlig Hivert!“

„Man faar vel drikke, om man skal stille sin Tørst og glemme sine Genvordigheder!“ svarede den gamle. „Og vel har jeg baaret mangen en stiv Rakkerhat hjem, men jeg har dog aldrig, saa gammel jeg end er blevet, taget Højden af Brokkens Bod!“

„Drik Du kuns, Erland, Du staar ingen til Regnskab! Og synger Du os endnu en god Vise til, har ogsaa jeg en gammel Perikum, der venter paa Dig!“

„Du har altid været en Hædersmand, Cavelius, det viste Du godt nok ved Eckernførde. Jeg skal tage Dig paa Ordet ved Lejlighed, for i Dag har jeg ikke Stunder til at synge mere. Nu skal I ha' Tak, alle sammen!“

„Hvorfor har Du saa travlt?“ spurgte Aller.

„Desformelst jeg er blevet inviteret paa en Bid Brød og en Dram henne i „Det skarpe Hjørne“, og det maa jeg passe. Men jeg kommer igen en anden Søndag. Jeg kan vel slippe ud gennem Jeres Dør, Søren?“

„Hvad mente han med at tage Højden af Brokkens Bod, Højbaadsmand?“ spurgte Studenten, da Erland Spillemand var gaaet.

„Naa-aa, det er nu bare saadant et gammelt Udtryk for at være saa dundrende drukken, at man ikke kan forhale sig selv hjem!“

„Han sagde ogsaa noget om, at Baadsmand Olsen ved Eckernførte havde vist, at han var en god, dansk Mand — vil det sige, at Baadsmanden havde udmærket sig særligt der?“

„Cavelius gjorde naturligvis sin Pligt, som det var at vente af ham. Det Erland mente, var noget helt andet, men jeg skal gerne fortælle Dem det nu, da Cavelius ikke hører det. Han var om Bord i Fregatten „Gefion“, og da den kapitulerede og Folkene blev sat i Land, stod Holsteneren, Kaptajnløjtnant Johan Donner, som var den eneste af vore Søofficerer, der gik med Oprørerne, desformelst han havde al sin Slægt paa den Side, henne ved Landingsstedet og saa til. Da han nu faar Øje paa Cavelius, som han kendte godt, fordi de havde sejlet sammen paa Vestindien med Briggen „St. Jan“, siger han til ham: „Hvorfor hilser Du ikke paa mig, Olsen. Kender Du mig ikke?“ og saa er det, at Cavelius stikker ham den ud: „Jo-o, det gør jeg vel nok, men forbandet nødigt!“

Studenten lo: „Hvor det ligner Baadsmanden!“

„Ja, han hører ikke til den Slags Folk, som generer sig for at sige deres oprigtige Mening eller bærer Kappen paa begge Skuldre, som saa mange Bangebukse gør!“ svarede Aller.

„Han var ellers en snurrig gammel Fyr, Spillemanden. Mener Jomfru Lund ikke det samme?“ henvendte Studenten til Gertrud, men Aller kom den unge Pige i Forkøbet og svarede:

„Jeg ved ikke, om man kan kalde et for-

sumpet Individ som Erland for snurrig. Jeg synes al-lenfals, at det er trist, at en gammel Orlogsgast som Erland skal ende paa en saadan Vis — men kanske Student Poulsen er af en anden Mening?“

„Bevares, Tømmermand — naturligvis finder jeg det ikke snurrigt, at Manden er blevet forfalden til Drik — “

„Lad mig gi' Dem en Næve, Student!“ afbrød Sivert. „Sæt Dem her paa Bænken, saa skal jeg, om De da har Stunder dertil, spinde en Ende for Dem, som kan korte Ventetiden til Middag, og naar De har hørt den, ved De ogsaa, hvorfor Erland Halvorsen er blevet saadan, som De saa ham nu. Havde Skæbnen været ham mere gunstig, kunde han ligesom jeg ha' nydt sin Pension som Højbaadsmand — “

„Som Overkanoner, mener Far vel?“ rettede Søren.



„Ih bevares, hvor Du er fin i Dag, Johannes!“ sagde hun derfor, da Aller hilsende svingede sin Hat

„Du har Ret, min Dreng — han var jo kuns Artillerist! Og har Du Lyst at høre med, Aller, saa klap til — kan hænde, Du faar ændre Din Dom en Kende!“

„Vil Jomfru Lund ikke høre med, her er Plads nok?“ spurgte Studenten og rykkede ind paa Bænken, idet han saa bønligt paa den unge Pige.

„Jeg synes, Moster vinkede ad Dig før!“ faldt Aller ind.

„Det saa jeg ikke noget til, men om jeg skal hjælpe hende, saa kalder hun nok. Imens kan jeg da staa her og lytte med!“ svarede Gertrud og belønnede Studenten med et Smil.

Sivert hankede sindigt Piben ud, stoppede den omhyggeligt og tændte, flyttede sig derefter fra Huggeblokken ind paa Bænken i Lysthuset og tog saa fat paa Fortællingen:

„Erland er, som I sagtens kan tænke Jer efter Navnet, Nordmand, men da vi mistede Norge i 1814, blev han alligevel her i Flaaden. Han var en flink Gut og aldrig bange for at gaa paa, det skal være tilforladeligt sagt, for jeg har selv gjort Tjeneste sammen med ham i „Lolland“, som jeg kom over i fra Fregatten „Najaden“, da Briggens Baadsmand havde faaet Brystsygen og var blevet sat i Land.

I ved jo nok, at der langs Norskekysten i Krigsaarene laa en Del Orlogsmænd for at passe paa Eng-

lænderne og sørge for, at Kornsejlerne fra Fladstrand kunde faa frit Farvand. Det var mestendels Brigger, og i Begyndelsen af 1812 laa der — ja, lad mig se, der var baade „Lougen“, „Langeland“, „Samsøe“ og „Lolland“, der var „Alsen“ og „Kiel“ og „Seagull“ — det var den, som Kaptajnløjtnant Wulff med „Lougen“ huggede fra Engelskmændene i 1808*). Jeg husker hver eneste een og kan endnu i Dag fortælle Jer, hvilken Forskel der var paa de enkelte Skibes Rig og Skabelon.

Fortsættes.

Franske Kanalprojekter. Flere franske Handelskamre er i den senere Tid gaaet ind for at regulere Loire, saa den blev brugelig for Indenlandsskibsfarten. Et Projekt, der er indgivet til Trafikministeriet, forudsætter en Regulering til Sammenløbet med Maine, medens der ovenfor Maine skal bygges en Sidekanal, der skal forbinde Angers med Orleans. Kanalen skal senere føres videre til Briarc, eventuelt med Inddragelse af Kanalen Orleans—Montargis under Systemet. Der er ogsaa Fortalere for Regulering af Charente indtil Angouleme. Omkostningerne ved Regulering af Loire mellem Nantes og Orleans er anslaaet til 1,5 Milliarder Francs.

*) Peter Frederik Wulff, født 1774, død som Kontreadmiral 1842.

Husk at forny Deres Abonnement

Søofficer.

Ca 1. Juli antages unge Mænd til Uddannelse til Søofficerer. I hele Uddannelses-tiden erholdes gratis Undervisning, Kost, Logi, fuld Overmundering og Løn. For Undervisningsmateriel betales en mindre aarlig Afgift.

Antagelse kan ikke finde Sted senere end i det Kalenderaar, i hvilket Ansøgeren fylder 20 Aar, og der kræves, at Ansøgeren har dansk Indfødsret og bestaaet enten

- 1) Studentereksamen (matematisk-naturvidenskabelig Retning) eller
- 2) Studentereksamen (sproglig) samt yderligere
 - a. Adgangseksamen til »Polyteknisk Læreanstalt«, Danmarks tekniske Højskole, eller
 - b. den Tillægsprøve, som giver sproglige Studenter Rettigheder som matematiske Studenter.
- 3) en til Studentereksamen svarende Eksamen samt eventuelt en Tillægsprøve.

Ansøgninger skal indsendes senest 1. Juni til Søofficersskolen, hvorfra Anmeldelsesblanketter og iøvrigt alle Oplysninger kan faas ved personlig eller skriftlig Henvendelse.

SØOFFICERSSKOLEN

Holmen K.

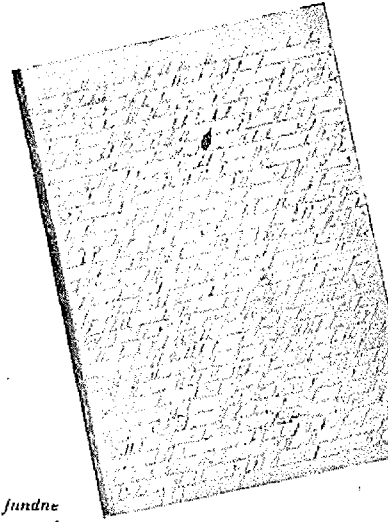


Telf. C. 16.172

En gammel Sømands Optegnelser

Udtog af August Ludvig
Dall's Sømandsliv fra 1868
til 1871, da han sejlede
med Briggen »Dronning
Louise« af København.
Optegnelserne fundet under
Pulterkammerrydning
1940.

En Side i Faksimile af det fundne
Manuskript til »En gammel
Sømands Optegnelser«.



(Fortsat).

XIV.

En Katastrofe paa Yangtsekiang — Theatret i Yokohama.

EFTER at vi havde forladt Amurfloden, besøgte vi en anden af de mere sydlige russiske Pladser i Sibirien ved Navn Wladivostock, hvortil vi ogsaa havde lidt Last. Herfra gik vi til et Par Pladser paa Japan-Øerne, hvor vi modtog en Ladning forskjelligt Stykgods til Shanghai.

Det var Sommerdage, da vi ankrede op i Munden af Floden Yangtsekiang, som er Ankerplads for alle Skibe, som skal losse eller laste i Shanghai. Vejret var meget smukt i den Tid, vi laa der, hvorfor Kineserne ogsaa om Søndagene toge dem Fornøjelsesture ned ad Floden i deres Djunker.

En saadan Søndag med rigtig frisk Brise stod jeg henne paa Fordækket og betragtede Livet, der rørte sig paa Floden. Pludselig blev jeg opmærksom paa en større Djunke, som sejlede forbi os med temmelig god Fart. Den havde mindst et Par Hundrede Kinesere ombord — baade Mandfolk og Fruentimmere, som meget fornøjet over deres Tilværelse og det smukke Vejr sad i flere Grupper rundt om paa Dækket og røg paa deres lange Piber.

Vinden stod temmelig ustøttig, og sommetider kom der nogle stærke Vindstød, som krængede Djunken helt over paa Siden, men hver Gang rejste den sig villigt igjen, da Rorsmanden passede paa og fik den rendt op i Vinden, hvilket syntes at forhøje Kinesernes Morskab en hel Del. Pludselig blev det omentrent Stille, saa Fartøjet næsten slet ingen Fart gjorde. Lidt efter kom der igjen lidt Vind, der endte med et Pust, som denne Gang var saa kraftigt at Djunken væltede saa meget over paa Siden, at Vandet rendte ind i den, og alle Kineserne rusede ned i Læ, hvilket foranledigede, at Fartøjet gik helt rundt og flød med Bunden i Vejret.

Da jeg hele Tiden havde holdt Øje med Djunken, var jeg straks klar over Ulykken, og det var for mig kun et Øjebliks Sag at springe ned i Kaptajnens Sampan, der laa ved Falderebet Agter med Sampanføreren ombord; og jeg beordrede øjeblikkelig Føreren til hurtigt at ro hen til Ulykkesstedet. Da vi naaede dette, var der allerede ankommen en Mængde store Pramme, som havde taget de svømmende ombord — og dem, der var druknede og flød op igjen; men ikke desto

mindre fik jeg dog fat i en Haarpisk paa en Mand, der kom op ved Siden af Sampanen og lige skulde til at gaa under igjen. Jeg halte ham helt op med Sampanføreren Hjælp, og vi smed ham paa Sampanens Dæk med Ansigtet nedefter. Det saa ud, som om han var død, men et Kvartertid efter, da der var rendt nogle Potter Vand ud af ham, begyndte han at røre paa sig og aabnede Øjnene. Han blev reddet.

Efter dette sprang jeg over paa Bunden af den kængrede Djunke, som var flad, og hvorpaa der stod en Styrmand fra et andet dansk Skib og skændtes med nogle Kinesere. Jeg hjalp ham med at jage disse tilbage, da de absolut vilde hugge Hul i Bunden paa Djunken. for at de der igjennem kunde redde Resten af de endnu levende Kinesere, som hang underneden og dunkede indvendig paa Djunkens Bund. Dette vilde vi naturligvis ikke tillade, da Djunken saa absolut vilde synke ned med dem allesammen, naar Luften trængte ud. Dette kunde Kineserne ikke forstaa, men troede, at vi helst saa, at der druknede saa mange som muligt.

Imidlertid drev vi raskt væk med Strømmen, balancerende paa Bunden af den kængrede Djunke. Vi havde hele Tiden Controverser med de Kinesere, der drev sammen med os, og vi maatte flere Gange, naar de var særlig nærgaaende, true dem med, at vi vilde smide dem overbord. Efterhaanden nærmede vi os mere og mere Flodbreden, og da vi paa Vejen drev tæt forbi »Dronning Louise«, prajede jeg op ombord, at der var Mennesker underneden Djunken, hvorpaa Kaptajnen svarede, at jeg skulde sende Sampanen tilborde, saa skulde der komme Folk med Værktøj. Dette gjorde jeg saa, og lidt efter stødte Djunken mod Flodbreden og stod fast. Hermed var den værste Fare overstaaet, og da Sampanen lidt efter kom tilbage med flere Folk og Værktøj, begyndte Tømmermanden straks at arbejde med Øxe og Saug.

Et Øjeblik efter kom Hovedet og Armene af den første Kineser til Syne igjennem det Hul, som Tømmermanden havde faaet lavet, og vi var ikke længe om ogsaa at faa Resten af ham trukket op. Saaledes fik vi 35 levende Kinesere frem for Dagens Lys — den ene efter den anden, som, da de kom op i Land, allesammen kastede sig ned paa deres Ansigt og slog

Panden imod Jorden for paa den Maade at takke os, hvorefter de alle forsvandt hjem.

Vort Redningsarbejde var dog ikke afsluttet hermed. Endnu var der 9 Mennesker nede i den kæntrøde Djunke. De 2 af disse vare saa forslaaede, at de ikke kunde røre sig. De 7 andre vare døde, og de maatte alle hjælpes op, hvorfor en af os klædte sig af og krøb ned igjennem Hullet og rakte dem op. To af de døde var Fruentimmere.

Da dette var besørget, roede vi ombord igjen med mange Taksigelser fra Kineserne, som sikkert ikke vilde have rørt en Haand for at hjælpe os, hvis at vi havde været i den samme Situation som de, selv om de ogsaa kunde have gjort det uden Besvær for dem selv. Det er nemlig deres største Glæde at se en Europæer dø, og der er ingen Ting, de hellere vil end at hjælpe til med at dræbe en hvid Mand eller Kvinde. Ikke desto mindre vare vi nu alligevel glade ved vores Handlemaade.

Der skete ellers ikke noget mærkeligt i den Tid, vi laa paa Yangtsekiang. Vi fik en Fragt til Yokohama i Japan, hvortil vi ankom, medens det endnu var omdrent Midsummer, saa der laa mange Skibe i Havnen, og deriblandt var der flere engelske og amerikanske Orlogsmænd.

I Yokohama var der alletider nok af Lystigheder, naar Gasterne fra disse Orlogsskibe vare i Land. De vare jo unge og gemytlige Folk, som der traf sammen med Landsmænd fra den derværende Garnison. Denne bestod af 800 engelske og 500 franske Soldater, som laa der begrundet paa Yokohamas nære Beliggenhed ved Japans Hovedstad, hvilket let kunde forstyrre de bosiddende Europæeres Rolighed dersteds.

Iblandt andre Fornøjelser spillede Japaneserne ogsaa Komædie om Søndagen paa et lille Theater. Vi bleve ogsaa enige om nogle Stykker af os, at vi vilde gaa hen og se en saadan Forestilling og spadserede af den Grund i Land en Søndag lige efter Middag. Hele Eftermiddagen morede vi os paa egen Haand, indtil Tiden kom om Aftenen, da vi skulde paa Komædie. Ved Indgangen til Theatret skulde vi løse Billetter, som vi fik for en meget ringe Betaling. Jeg husker ikke rigtig, hvor meget det kostede, men det blev vistnok en Dollar for os allesammen, og vi var syv. Billetterne modtog vi ikke i Papir, men med et Stempel, som blev dyppet i Tusch, hvorpaa man fik Mærket trykket i Panden eller paa Haanden, hvilket man saa bare viste ved Indgangen til Theatret. Vi tog vore Mærker paa Haanden, men jeg saa flere Engelskmænd, som meget stolte spadserede omkring med deres Mærker i Panden.

Da vi kom ind, var Theatret næsten helt fuldt af Orlogsgaster og Japaneserinder, som alle sade paa Gulvet paa nogle Puder, som de havde faaet udleveret til det samme. Vi fik ogsaa Puder, hvorpaa vi ogsaa tog Plads paa Gulvet og betragtede vore Omgivelser. Der herskede det frygteligste Spektakel i Huset, saa man næsten ikke kunde høre Ørenlyd. Nogle Engelskmænd havde byttet Klæder med nogle Japaneserinder, og disse spillede allerede selv Komædie paa den mest pudserligste Maade i en Krog for dem selv. Et større Selskab af Americanere sad og drak og sludrede i en anden Krog, medens de paa samme Tid prajede over til et andet Hold af deres Bekjendtskab om at komme

over og faa et Glas med. Dette Tilbud lod de sidste naturligtvis ikke gaa fra sig, men tumlede frem over alle Tilskuerne, som sade paa Gulvet, indtil de naaede over til deres Kammerater. Man hørte Knalden af Svovlstikker, som de rev af for at tænde deres Piber — kort sagt, alt var Liv og Lystighed.

Pludselig begyndte Musikken, som bestode af nogle Trommer og Fløjter, Bækkener og nogle Bambusstokke, som bleve slaaede imod hinanden. Disse Instrumenter frembragte de mest uartikulerede Lyde, man kunde høre, hvorfor de ogsaa bleve akkompagneret af Trampen og Piben fra Tilskuerne, uden at dette forstyrrede Harmonien noget synderligt.

Langt om længe hørte dette op, og nu skulde Skuespillet begynde. Tæppet gik fra, men ikke paa den Maade som hjemme hos os — derimod ved at en lille barbenet Dreng kom frem og tog fat i den ene Side, hvorpaa han rendte lige over med det til den anden Side — ligesom man trækker et Gardin hen ad en Snor. Man saa nu en Stue, hvori der stode nogle japanesiske Stole og Borde; og da vi havde set lidt paa det, kom der langt om længe en halv Snes Japanere frem. De begyndte strax at tale og pludre paa deres Kaudervælsk, som ingen Mennesker kunde forstaa.

I Førstningen sade vi jo alle meget pænt og stille og hørte paa dem. Men saa begyndte Orlogsgasterne at tale højt med hinanden om, at dette her ikke kunde blive til noget, og at de ikke vare komne for at se Japanerne sludre med hinanden, for det kunde de se hver Dag paa Gaden. De vilde kort sagt have noget for Pengene.

Saa hørstes der Anmodninger til Jack og John og mange andre om at give os en Sang. Dette vakte strax Bifald, hvorefter en tre, fire Stykker sprang op paa Scenen og jagede Skuespillerne af Vejen. Disse protesterede naturligtvis og bade pænt Orlogsgasterne om at gaa ned igjen, hvilket imidlertid ikke hjalp noget, saa Skuespillerne tilsidst maatte sætte sig hen i en Krog og se paa Engelskmændene, som nu begyndte at agere paa den mest grinagtige Maade af Verden. Nogle masede ind i Orkesteret og greb Instrumenterne, hvorpaa de dundrede og fløjtede, saa man ikke kunde høre, hvad man selv sagde. Oppe paa Scenen dandsede de Reel i Japanesernes Tøj og sang og stæppede og gjorde Kraftøvelser med Fruentimmerne. Andre stode oppe paa Borde og Stole og fortalte Vittigheder, som kun de selv kunde høre. Whiskyflaskerne valtsede fra Tilskuerne til de Oprædende — og omvendt — kort sagt, alt bevægede sig, og i al den Tid sad Japaneserne, som skulde spille Komædie, og lo, saa det klukkede i dem, hvad de ikke kunde lade være med, fordi de nok indsaa, at de ikke selv kunde more os bedre.

Omsider bleve de japanesiske Skuespillere dog kjede af den Komædie, hvorfor de trak Tæppet for Scenen. Men nu havde nogle Kommersfyre stillet sig op ved de faa Lamper, der var i Theatret, og som paa et givet Tegn slukkede de dem alle paa en Gang. Hvad der ikke havde været af Skrigen og Skraalen før, blev der nu. Man hørte Orlogsgasterne skælde hinanden ud, fordi de i Mørket ikke kunde finde deres respektive Piger. Jack havde faaet fat i John's Pige, og John havde maaske faaet fat i Jack's — eller i en andens og saaledes i det Uendelige. Og man hørte Pigerne

En Stranding



„Vikinger“ har tidligere bragt Omtale af interessante Strandinger. Her bringer vi et Billede af Fregatskibet „Earl of Zetland“s Stranding Syd for Vang paa Bornholm.

„Earl of Zetland“ er det største Sejlskib, der er strandet paa Bornholms Vestkyst. Den strandede den 5. Oktober 1905. Dagen før Strandingen saas Skibet krydse udfor Vang.

Efter Strandingen fortælles der af Søfolkene, at det var godt, de var strandet der, for de havde Gravmonumenter ombord til Sydamerika, og saa var de

bange for senere at forlise. Iøvrigt bestod Lasten af Træ, Planker og Brædder af fin Kvalitet. I flere Huse i Vang og Omegn findes saaledes Planker og Brædder i Huse, der var opført paa det Tidspunkt. Rundt om Broen var der et Rækværk af Søjler, hvoraf flere findes paa Bornholm som Blomsterborde, og en Bænk, som stod paa Broen, staar endnu paa Hotel „Finne-dalen“ i Haven. Navnebrædtet er fastsømmet over Kælderindgangen hos Strandfoged Chr. Pedersen, Vang. Skibet blev slaact i Stykker, og under sidste Krig blev der fisket meget op fra det.

hvine som besatte — ikke fordi de vare bange, for de vare temmelig emanciperte — men kun for at forøge Kommersen. Tilsidst slap vi dog igjennem Udgangen, hvorefter vi gik ombord med vores muntre Erindring om Theatret i Yokohama.

Japanesernes Klædedragt er der ikke meget at sige om, da Mandfolkene om Sommeren gaar omdentrent, som de ere skabte med Undtagelse af et smalt Bæltestykke, og Fruentimmernes Paaklædning er noget nær det samme. Dette forarger dog paa ingen Maade de europæiske Damer og Herrer, som boer derude og hver Dag spadserer imellem dem. Der er saaledes ogsaa store Badehuse i Gaderne, hvor hver enkelt kan gaa ind, og hvor i Hundredvis af begge Kjøen bader

imellem hinanden, uden at de lader sig genere, fordi der staar Fremmede og bivaaner det. Tonen i Japan er i det hele taget meget fri, og Japaneserne ere ogsaa mere gjæstfri og venlige end Kineserne.

Saa meget om Japan.

Fortsættes.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

Har De læst »SEJL OG MOTOR«?



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT
by „VIKINGEN“ KBHVN.



Atter om Bord paa gamle S/S Perseus. Atter den vante Oliestunk fra Maskinen og den sure Lugt fra Pantryet. Og saa skulde vi endda have Passagerer. Passagerer fra „the upper ten“ — en Millionær — og hans Datter. Ak, ja, Somandens Liv bestaar i ustandseligt skiftende Millionærer. (Ikke fordi det har noget at gøre med Millionærer).



Det viste sig, at Rygtet var rigtigt nok. En berømt Pengepuger fra New York, Plutokratens Samlingssted, en Mr. Snork ledsaget af sin Datter, skulde med fra Mexico til Plutokrat hovedstaden. Jeg troede i første Omgang ikke mine egne Øren. Hvad skulde disse Monneskehedens Snyltere om Bord paa vort gode gamle Koffardifurto? — Tiden vil vise det. Time will show it, som det hedder paa Amerikansk.



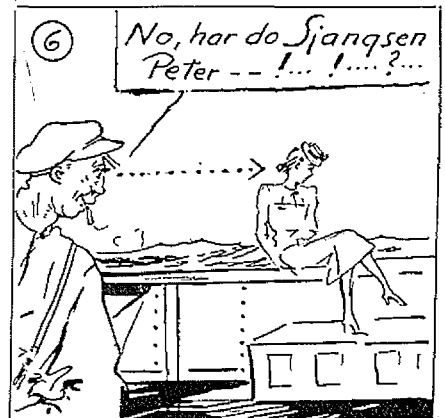
Mr. Snork var en herlig Type paa den ovenfor nævnte Slags gamle Folk. Guldets Glans glimtede fra den haarde gamle Mands Brillglas. Et Ansigt, der viste Spor af den rædselsfulde Kamp, som man i hvert Fald i U. S. A. skal bestaa for at komme til Fadet. Men hans Datter, Mayflower, var skam yndig, ja bestemt var hun da det.



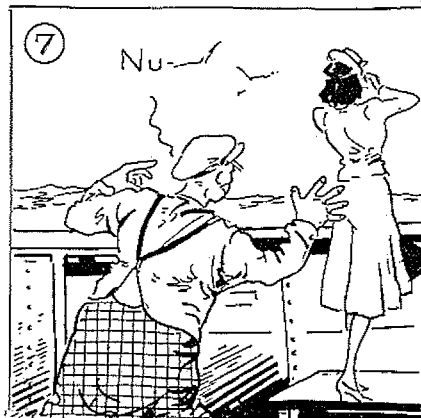
Det samme syntes nok „Baudsen“. Den rare, gamle Fyr var paa Bunden et romantisk Gemyt. For ham var Romanernes Sagnberetninger om skønne Plutokratdøtre, der er ved at drukne, men som reddes af brave Somænd med slunkne Tegnebøger, men adle Hjertes stadig en Realitet. Og da han kom ind paa den overfor mig, gav jeg ham Ret. — Warum nicht meine Herrschaften?



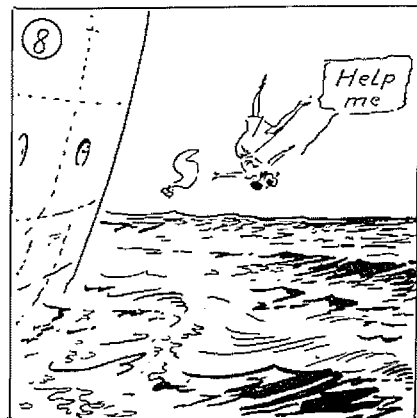
Enhver af os ynder dog nu og da at tænke barnlige Tanker, og jeg kan snarmænd ogsaa godt gaa ind paa Spøgen. (Se ovenfor). Og saa skulde „Baudsen“'s Fantasier dog vise sig at høre hjemme i Realiteternes Verden. Omtrent da. Saa underligt kan Livsens Skæbnespil forme sig for os smaa Mennekesjale under Himmelbuen.



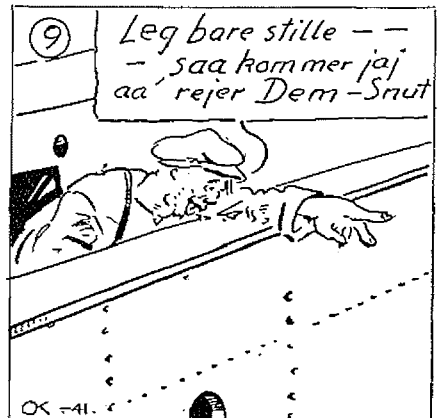
„Lovely“ sad Miss Mayflower Snork og daskede paa Rælingen, medens alle om Bord paa S/S „Perseus“ blundede til Middag, og Stillchevets svære Dønninger gyngede vort gode Skib op og ned, og jeg var i et Nu klar over, at den unge Plutokratdatter befandt sig i en farlig Situation. — Hvor let kunde hun ikke daskе over Bord og ned til Haffiskeene.



Hvilke Tanker farer gennem en Mands Hoved i en saadan Situation. Nu rejste Plutokratdatteren sig og tittede i Kikkert ud over Havet. Hendes Situation blev mere og mere udsat. Langsamt sneg jeg mig hen imod hende — for hvis hun skulde styrte i Vandet — saa maatte jo jeg —



„Som tænkt saa sket“ (Ordsprog af Julius Cæsar) Mayflower Snork styrkede hovedkuld i det stille Hav, uden at andre end jeg — og saa hun selv — bemærkede det. Den af „Baudsen“ og mig skitserede „Situation“ var nu en Kendsgerning. Og for mig var der kun eet at gøre, at handle! —



Og det gjorde jeg paa den Maade, at jeg lænede mig ud over Rælingen og raabte beroligende Ord ned til Pigebarnt. Dermed maa De ikke tro, at jeg nøjedes. Men hvad der videre var forudbestemt til at ske, vil De erfare i næste Nummer af dette fortællende Blad.

Ungdomserindringer

JENS KUSK JENSEN

En dansk Sømands Livseventyr
af Skibsfører *Otto Schou*



Atter under Hjemlandets Flag

(Fortsat)

Barken „Bertha“ af Esbjerg.

EFTER at have gjort Rejsen til Vestkysten af Sydamerika og tilbage til Hamburg med det tyske Fuldskip „Fritz Reuter“ rejste Kusk Jensen hjem for at holde en kort Ferie. Hviletiden blev heller ikke af lang Varighed, og i 1891 finder vi ham igen til Søs, men denne Gang under dansk Flag og som Andenstyrmand med Barkskibet „Bertha“ af Esbjerg, som førtes af Kaptajn S. Hansen.

„Bertha“, der maalte 475 Reg. Tons, havde lastet Stykgods i Hamburg til Vestkysten af Meksiko. Skibet havde en lang og haard Tørn rundt Kap Horn. Rejsen blev fuld af Lidelser og endte med Forlis.

Herom fortæller Kusk Jensen i sin Dagbog:

Kaptajnen og flere andre af Besætningen er angrebet af Skørbug. Ti Mand af tolv er syge, og de græder af Smerte. Den 20. Oktober 1891 løb vi ind til Payla Rhed for at faa Lægehjælp og friske Grøntsager. Den 27. afsejlede vi igen og ankom til La Union den 16. November, efter at vi først havde maattet oplodde Farvandet hertil, over hvilket Søkortene var meget mangelfulde.

Vi afsejlede igen den 20. med hele Lasten. Om Natten gik en voldsom Rystelse gennem Skibet. Vi var 20 Sømil ud for „Sonate-Vulkan“, og vi saa Ild-søjler blive slynget op over Vulkanens Top. Næste Dag var Toppen indhyllet i Røg. Kom til Tornata den 16. December og ankrede paa aaben Rhed. Her laa vi til den 10. Januar 1892 og sejlede saa derfra til San Benito, hvor vi blev liggende — ligeledes paa aaben Rhed — til den 29. Januar.

Ved Afsejlingen fra San Benito havde vi ferskt Vand om Bord til 5 à 6 Dage. Dette skulde jo være rigeligt for at sejle de 40 Sømil, vi havde tilbage til Saline Crux. Den 5. Februar mærkede vi igen et Jordskælv, som ledsagedes af en undersøisk Torden.

Tæt uden for Salina Crux fik vi en „Norther“ — en tropisk Cyclonstorm, der kommer fra Nord og optræder med stor Voldsomhed, men som i Reglen er kortvarig.

Denne Storm drev os langt til Søs, hvor det næsten blev Vindstille. Vandbeholdningen slap op — ikke mere Kaffe om Morgenen og ingen Søbemaad til Middag. Havde vi ikke fanget en Del Havskildpadder, som kunde tilberedes uden ferskt Vand, vilde vi være omkommet af Tørst; thi det varede 35 Døgn, inden vi naaede ind til Salina Crux.

— — —

Lasten var udlosset og Ballasten om Bord. Kaptajnen var rejst til Tehuantepec for at udklarere, da vi atter fik en „Norther“. Ankerkæden sprang, som havde den været Sytraad, og Skibet drev til Søs. Først efter to Døgns Forløb kom vi ind igen og fik Kaptajnen om Bord, hvorefter Rejsen fortsattes til Punta Arenas og derfra videre til Kap Lajo, Tamarindo og Barco Gibrado, i hvilke Pladser vi skulde laste Farvetræ, Ceder og Mahogni.

Efter endt Lastning maatte Skibet tilbage til Punta Arenas for at udklarere, og vi afsejlede først herfra den 30. Juni — for hjemgaaende.

Det kneb med Provianten og især med det meksikanske Brød, som var saa haardt, at kun faa af os kunde tygge det.

Den 28. August passeredes i fem Sømil Afstand Øen Saly Gomes. Det gik kun smaat hjemover. Vi burde allerede have været nede ved Kap Horn.

Den 23. September lænsede vi Syd over i Stillehavet for en Storm og var nu paa Højde med Magellan Strædet. Paa Morgenvagten friskede Stormen op og blev saa haard, at alle Sejl maatte gøres fast og Skibet drejes under. Nogle Mahogniblokke, som var fastsurrede paa Dækket, havde under Skibets vold-

somme Arbejden i den svære Sø sprængt deres Surringer og havde revet sig løs. De blev med stort Besvær kastet over Bord. Kort efter bordefyldte en Braadsø Skibet og krængede det over paa dets Bjælkeender, og det gjorde ikke Tegn til at ville rejse sig igen. Hurtigt blev Mesanmasten kappet, og efter at den var gaaet over Siden, kom „Bertha“ atter nogenlunde paa ret Køl.

Det bagbords Opstaaende — ned til Dækket — var knust i en Længde af 60 til 70 Fod, og syv Støtter i styrbords Side var knækket. Den ene Redningsbaad var ogsaa ødelagt, og Kahyt og Lukaf var fyldt med Vand.

„Bertha“s Forlis.

Den 3. Oktober var vi i Nærheden af Kap Horn. Vi lænsede Øst over for en Storm af Sydvest med svære Haglbyger og Sne imellem. Vi turde ikke dreje det havarerede Skib til Vinden. Det gjaldt om at holde det under god Styring. Vi havde til Stadighed to Mand ved Roret, hvor de stod fastsurret i Seler. Hver Gang Vinden flovede lidt, indhentede Braadsøerne os, og de brød ofte ind over Hækken. En saadan Sø tog Rorkisten, men skaanede Rattet og de to Rorgængere. En anden rev Pressenningen af Storlugen. Kokken lavede Kaffe hele Natten, for at vi af og til kunde faa lidt Varmt. Hen paa Morgenstunden bedredes Vejret, og vi var da naaet forbi Staten Island.

I en Uges Tid forsøgte vi at bringe Skibet ind til Port Stanley paa Falklandsøerne. Det var saa medtaget, at det næsten ikke kunde manøvreres.

Den 11. Oktober friskede Vinden op igen til en Storm; og da vi ikke kunde naa Lively Sound, blev det besluttet at gaa i Læ af Øen og søge Frelse der. Klokken 16,30 samme Eftermiddag strandede vi paa Kysten.

Storbaaden blev sat ud. Vi førte et Anker og en Line ind til Land, og ved at hale Baaden frem og tilbage langs Linen lykkedes det alle at komme i Land og at faa vort Tøj bjærget.

Fra Højderne kom to Faarehyrder straks galoperende med tre Heste. De hjalp os med at trække Baaden op paa Land og vilde have os med op i deres Hus. Det blev foreløbig vedtaget, at en af mine Kammerater ved Navn Vilhelm Scharf og jeg skulde ride med op paa Højdedraget paa de halvvilde Heste for der oppe fra at spejde efter Skibe, naar Dagen gryede.

Hvordan vi i Mørket kom over Bakker og Vandløb, ved jeg ikke. Vi trillede i hvert Fald ikke af Hestene, endskønt de to mere trænede Ryttere satte Farten op, hvor de kunde. Ankommen til deres Hus fik vi et Maaltid kogt Faarekød, og da vi havde spist, redte de os et Natteleje af tørrede Faareskind.

Den næste Dag gik vi igen ned til Stranden, hvor det øvrige Mandskab løb omkring for at holde Varmen. Saa begav de sig op til Hyrdernes Hus, og Vilhelm og jeg blev tilbage som Vagt ved Strandingsstedet. Vi lavede et Telt af Aarer og Presenninger og planerede det i Bunden med et tykt Lag Lyng.

Den 13. Oktober kom en Lodskutter og hentede Kaptajnen og ni Mand af Besætningen op til Port Stanley. Vilhelm og jeg skulde blive tilbage som Vagt.

Om Dagen havde vi jævnlig Besøg af de to Hyrder, og om Natten af store Faareflokke. De sidste lagde sig tæt omkring Teltet og var undertiden saa nærgaaende, at de truede med at vælte det.

Imidlertid blev Skib og Last solgt for 120 £ — ca. 2200 Kroner — og Storbaaden for 11 £.

Den 28. Oktober ankom en Kutter for at afhente os og Storbaaden samt en Del Inventar fra Skibet, som vi hjalp til med at faa anbragt i Baaden, hvorefter vi tog Afsked med vore Venner, Hyrderne, og fulgte saa med til Port Stanley. Herfra rejste vi senere alle Mand med Cosmosliniens Dampner „Pentauer“ til Montevideo.

„Helene“ af Korsør.

I Montevideo laa den danske Barkentine „Helene“ af Korsør, Kaptajn O. Sørensen, som manglede en Styrmand. „Helene“ havde paa Udrejsen fra Hamburg til Vestkysten været ude for meget haardt Vejr under Kap Horn. Skibet havde lidt en Del Havari, og dets Førstestyrmand havde faaet begge Ben haardt kvæstede, saa det havde været nødvendigt at vende om og gaa ind til Montevideo for at faa ham paa Hospitalet og hjemsendt derfra.

Kusk Jensen fik saa Pladsen som Førstestyrmand med „Helene“ og mønstrede for Resten af Rejsen til Vestkysten og tilbage til Hamburg. Hyren var 90 tyske Mark om Maanedes, hvilket den Gang regnedes for en høj Styrmandshyre.

„Helene“ var daarligt bemanded — for en stor Del med uøvede Folk, som var paamønstret i Montevideo, hvor Skibets gamle danske Besætning var rømmet. Resten af Udrejsen forløb dog nogenlunde heldigt, men paa Tilbagefejren rasede Feberen om Bord, og Provianten slap op i Søen paa Halvvejen, saa man maatte praje et andet Skib for at faa Forsyninger. Omsider naaede „Helene“ dog til Hamburg i Oktober 1893.

Aaret efter benyttede Kusk Jensen til paa Fanø Navigationsskole at læse til Styrmandseksamens 2den Del, der omfatter den udvidede Navigation, Geografi, Meteorologi, Engelsk, Søret og Handelsvidenskab. Under sit Ophold der var han en flittig Gæst paa Abrahamsens Skibsværft, hvor der den Gang endnu blev bygget Sejlskibe af Træ.

Efter endt Eksamen gjorde Kusk Jensen atter en Kap Horns Tur — denne Gang som Andenstyrmand med Landets paa den Tid største Sejlskib, Barken „Danmark“, Kaptajn Laursen, og fra denne Rejse kom han tilbage i Marts 1895, hvorefter han et Stykke Tid sejlede som Styrmand med den lille velsejlende Skonnert „Asta“ af Nykøbing M., Kaptajn Villadsen — den senere Fører af s/s „Else“, der tilhørte Aalborg Dampskibsselskab.

I Vinteren 1895—96 gav Kusk Jensen i Nykøbing

paa Mors Undervisning i almindeligt Sømandsskab til unge, vordende Sømænd. Denne Undervisning foregik om Aftenen i den gamle Borgerskole, hvor der beredvilligt var stillet Lokale til hans Raadighed. Dette var et Arbejde, som han havde megen Glæde af, og som senere fortsattes af andre Kræfter

Kusk Jensens Førerskab.

I Foraaret 1896 overtog Kusk Jensen sit første Skib som Fører. Dette var den gamle Skonnert „Skjold“ af Thisted, hvormed han i 1833 havde begyndt sit Sømandsliv og havde faaet sin første Uddannelse.

Han førte nu selv dette Skib paa Nord- og Østersøen, indtil det forliste ud for Thyborøn. Det er i denne Forbindelse værd at bemærke, at „Skjold“ i hele sin 38-aarige Tilværelse aldrig havde mistet en Mand.

Herefter bestilte han sammen med „Skjold“s Reder J. P. Klovborg i Thisted et 3 mastet Jernskib hos Skibsbygmester Neistern Tevelde i Alloa, Skotland, og paa forskellige andre Værfter byggedes de følgende Aar en Række Skibe efter hans Tegninger og under hans Tilsyn. Dette var for Kusk Jensen en kær Syssel, hvorunder han rigtig udfoldede sine Evner med Tegning, Udregninger, Ridsning af Skibslinier og Oprigning af Skibene m. m. Og hertil har han haft en god Støtte i sine mange Erfaringer fra de brydsomme og lange Kap Horns Ture.

Navnene paa disse Nybygninger var: „Skjold“, „Alloa“, „Stirling“, „Dollar“ og „Dunmore“, hvis senere Sejlads og Skæbne der er gjort Rede for i et Manuskript, som findes i Søfartsmuseet paa Kronborg.

Kusk Jensen førte „Dollar“, indtil han i Februar 1903 gik over til Aalborg Dampskibsselskab. Hans Tjeneste i dette Rederi, hvor han gennem Aarene førte „Henning“ og „Jens Bang“, der under hans Tilsyn byggedes paa Helsingør Skibsværft — og til Slut den store Baad „Jacob Kjellerup“, tilhører den nye Tid og har ikke saa megen maritimhistorisk Interesse som det foregaaende.

Hans sidste Førerpost var med Dampskibet „Margrethe“, som tilhørte Christiansholms Fabrikker. „Margrethe“ blev den 31. Oktober 1917 beskudt i Nordsøen, hvorved fire Mand af Besætningen blev dræbt. Resten blev optaget; men da Kusk Jensen saa, at Skibet kun havde faaet ovenbords Skade, gik han om Bord igen sammen med 1ste Maskinmester Lange og bragte Skibet i Havn.

I 1922 blev „Margrethe“ solgt, og Kusk Jensen, der under Angrebet i Nordsøen 1917 havde paadraget sig en Legemsskade, gik i Land for godt. Hans brydsomme og eventyrlige Sømandsliv var hermed afsluttet.

Haandbog i praktisk Sømandsskab.

Det var Kusk Jensens Kongstanke at samle de Erfaringer, som han i saa rigeligt Maal havde indhøstet under de forskellige Situationer, han havde været ude

for paa sine Rejser rundt Kap Horn, og udgive dem i et Værk, som kunde blive andre til Nytte under lignende Omstændigheder og samtidig være en god Lærebog for den opvoksende Ungdom paa Søen, der altid stod hans Hjerte nær.

Med sine medfødte Evner til at tegne og gøre Udskast ser man i det foregaaende, hvorledes han allerede som ung Matros begyndte paa dette Arbejde. I Januar 1898 havde han Manuskript og Tegninger saa vidt færdige, at det hele var klart til at kunne trykkes.

At udgive en Bog kostede imidlertid mange Penge — og i Særdeleshed en saadan Bog, hvortil der skulde laves Clichéer til de mange forskellige Tegninger. Kusk Jensen evnede det ikke med egne Midler, og efter at have ladet flere Søfartsautoriteter gennemgaa Manuskriptet, og disse havde givet Arbejdet deres fulde Anerkendelse, søgte han det Classenske Fideikommiss om Understøttelse til Værkets Udgivelse, men fik efter lang Ventetid Afslag.

Paa dette Tidspunkt opholdt han sig i Holland, og da han her fik Manuskriptet returneret med den triste Meddelelse, blev han saa mismodig, at han vilde have brændt det hele, hvilket dog i sidste Øjeblik blev forhindret af hans hollandske Vært.

To Aar senere søgte han Understøttelse paa Finansloven til Værkets Udgivelse, og efter mange, lange Forhandlinger blev der bevilliget 3000 Kr. til Trykningen, men med den Klausul, at Bogen skulde sælges for Fremstillingsprisen.

Der blev saa trykt 2000 Eksemplarer; og i 1901 kom første Udgave med 195 Sider Tekst og 33 Tegninger. Bogen kostede 5 Kr. i Udsalg.

I 1906 var de 2000 Eksemplarer udsolgt, og nu kom 2den forbedrede Udgave med 30 ekstra Sider om Sejlmagerarbejde. Til Fremstilling af denne Udgave ydede Staten yderligere 2000 Kr. Bogens Udsalgspris maatte dog forhøjes til 6 Kr. Senere er Bogen udkommet i 3die og fjerde Oplag uden Statstilskud, da Statens Fordringer var uoverkommelige. Samtidig med 3die Udgave udsendte han ogsaa en mindre Haandbog med Titlen „Sømandsskab for Baade, Lystbaade og Motorbaade“.

I 1923 udgav han sammen med Skibshandler Alfred Fog „*Harbour Expences of Northern Europe*“. Dette Værk er skrevet paa Engelsk og giver fyldestgørende Oplysninger om Udgifter i ca. 1200 Havne i Nord-Europa.

Kusk Jensens maritime Forfatterskab er blevet vel modtaget og har gjort hans Navn kendt — ikke alene i alle danske Søfartskredse, men ogsaa uden for vort Lands Grænser. Hans Haandbog i praktisk Sømandsskab er solgt i mange Tusind Eksemplarer og er benyttet baade i de skandinaviske Handels- og Orlogsmariner, Skoleskibe, paa Rigger- og Sejlmagerværksteder o. s. v.

Paa sine mange Rejser til skotske Havnebyer med „Henning“ og „Jens Bang“ studerede Kusk Jensen meget ivrigt og indgaaende de mange skotske Ruiner

og Minder fra de gamle Nordboeres Tid i disse Egne, og han kom herved ind paa Tanken om, hvorledes disse gamle Nordboere havde været i Stand til at finde Vej over de store Have. Dette resulterede i, at han gav sig til at studere Navigationens Udvikling gennem Tiderne, og om dette Emne lod han hektografere 20 Pjecer. Af disse findes et Eksemplar paa hver af Landets Navigationsskoler og et paa det Kgl. Bibliotek.

Fra 1919 sad Kusk Jensen i Bestyrelsen for Den alm. danske Skibsførerforening af 1874, og han var dekoreret med Ridderkorset af Dannebrog og af den svenske Vasaorden.

I 1923 bosatte han sig i Nivaa og assisterede herefter som maritim Sagkyndig ved Søfartsmuseet paa Kronborg. Under sin Virksomhed her udarbejdede han

efter Helleristninger og gamle Fund i Moser en Mængde Modeller af Baade og Skibstyper fra længst svundne Tider. Den smukke Model af „Nydams-Baaden“ er saaledes hans Værk.

De sidste Aar af hans Levetid var Kusk Jensens Helbred svageligt. Den robuste og før saa stærke Søens Mand, der havde prøvet og lidt saa meget paa det Hav, han elskede, maatte tilsidst bukke under, men det blev ham dog forundt at dø i det Land, hvis gode Søn han var.

Kusk Jensen døde i sit Hjem i Nivaa den 23. Oktober 1936.

Den 28. August 1937 afsløredes paa Nivaa Kirkegaard en Mindesten for ham — rejst af danske Søfartsinstitutioner.

Svitzers gamle Direktør død

Kaptajn C. E. Silfverberg er kort efter sin Fra-træden fra Svitzers Ledelse afgaaet ved Døden. — Kaptajn Silfverberg blev 66 Aar og var født i Aarhus. Han kom ind i Svitzers Bjergningsentreprise i 1902 som Skibsfører efter at have faaet sin Uddannelse i Marinen. Kaptajnen sejlede nogle Aar som Fører, men blev ret hurtigt forfremmet til Inspektør og havde som saadan Tilsyn med den store Bjergningsflaade. I 1926 udnævntes han til Underdirektør,

og i 1930 afløste han Direktør Heseckscher som Leder af den verdensomspændende Virksomhed.

Hans bestemte Optræden, naar Lejligheden krævede det, vidste man var nødvendig, men han var trofast mod sine Medarbejdere, og indenfor Personalet var han meget afholdt, og „Vikingen“ har i Kaptajn Silfverberg mistet en af sine gode Venner, en dygtig og uforfærdet Sømand, som selv kunde føre sin Skude under vanskelige Forhold.

Stiftelsen „Georg Stages Minde“

har udsendt sin Virksomheds Beretning for Aaret 1940.

I Betragtning af Krigen maatte man anse det for tvivlsomt, om det skulde lykkes at udsende Skoleskibet paa Togt, men man vilde selvsagt meget nødtigt opgive Tanken, idet Afbrydelse af Kontinuiteten i Skoleskibets Virksomhed vilde være uheldig for Tilgangen til Erhvervet som Helhed. Man nærrede Haab om, at det maatte vise sig forsvarligt at udsende Skibet, og i Overensstemmelse hermed besluttedes det i Januar Maaned at disponere derefter. Den 26. Marts begyndte man Tilrigningen med den voksne Besætning. Hele Rigningen var sat paa Plads, og man var klar til at tage Sejl og Inventar ombord. Skibet

var doksat og bundbehandlet. Da kom Besættelsen af Landet den 9. April, og den 10. April toges Beslutning om Afrigning, som sluttedes den 20. April.

Der har fra adskillige Kredse indenfor Søfarten været udtalt stærkt Ønske om at søge Skoleskibet udrustet i Sommeren 1941, og efter Henstilling fra bl. a. Dansk Dampskibsrederiforening har Bestyrelsen derfor besluttet at udsende Skibet paa Togt, eventuelt under indskrænkede Forhold, alt eftersom Krigssituationen maatte gøre det forsvarligt.

Skoleskibet „Georg Stage“ er nu bogført til en Værdi af 517.547 Kr., hvoraf Statens Andel er 120.000 Kr.

Læs

Sejl OG *Motor* - det fuldendte Sejlsportsblad

Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

»Idle Hour«

(Fortsat)

Jeg besøgte det Døde Hav, Jericho, Oliebjerget og Bethlehem, og det overraskede mig, at Bethlehem kun laa fire miles fra Jerusalem. Heldigvis eller uheldigvis var jeg der ikke under nogen religiøs Højtidelighed, naar Kirkerne er fyldte med ivrige Grækere, opvandsede Armeniere og Koptere. Vinduer, Buegange, Gravhvelvinger og Kupler — et hvilket som helst Sted, hvor menneskelige Væsner paa nogen mulig Maade kan klynge sig fast — er da optaget.

Jeg var taknemmelig, fordi der var en værdig Stemning i Kirken i Bethlehem. Da vi traadte ind, opfangede vore Øren de harmoniske Toner fra et Mandskor. Sangen genlød gennem de mange Kapeller og kastede blødt og melodisk Ekko i det uendelige.

Idet vi snoede os ud og ind gennem mørke, smalle Passager, traadte vi ind i et mindre Kapel. Inde under Alteret i en Hule i en solid Klippe faldt mit Blik paa Krybben. I Alterlysenes Skær gjorde dens Enkelthed et dybt Indtryk. Her var Guds Søns Fødested. Paa dette hellige Sted følte jeg ufrivilligt, at jeg maatte bede. Jeg knælede ned og fremsagde en Takkebøn for at være naaet sikkert frem saa langt paa min Jordomsejling. Da jeg stille bad mit Fadervor, syntes det at faa en ny og dybere Mening.

Da jeg traadte ud i fri Luft igen, følte jeg mig forfrisket; jeg følte en fornyet Glæde ved at leve paa Jorden. Min Pilgrimsfart var fuldendt, og jeg maatte skynde mig tilbage til mit Fartøj og gøre klar til min Sejlads gennem Middelhavet.

I Port Said blev jeg forsinket Gang paa Gang, skønt alt, hvad en Yacht almindeligvis har at gøre, er at indhente en Sundhedsattest. Jeg blev først vist hen til et Kontor, saa til et andet — — saa til et tredje. Jeg kunde opsøge en ægyptisk Embedsmand og høfligt anmode om mine Papirer. Svaret var: „Indhent Afsejlingstilladelse.“ Saa spurgte jeg ham, hvor jeg skulde henvende mig

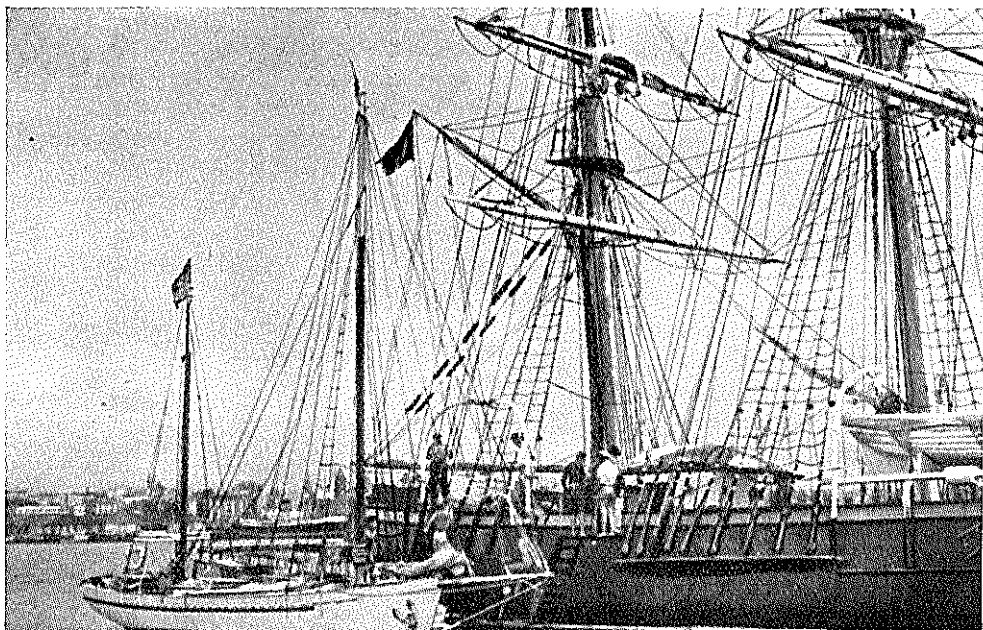
for at indhente den, og han forstod ikke mit Spørgsmaal og sagde til mig om at vente. Saa ventede jeg, til min Taalmodighed slap op, og saa spurgte jeg igen. Saa inviterede han mig paa en Kop Kaffe (det er Kaffetid seks eller otte Gange om Dagen som en Skik blandt ægyptiske civile Embedsmænd).

Til sidst blev jeg vist hen til et andet Kontor. Der fik jeg at vide, at den Mand, jeg skulde tale med, var der ikke. Jeg behøvede al min Viljestyrke for ikke at fare op. Her havde jeg en lille otte Tons Sejlbaad, og alt, hvad jeg ønskede, var min Sundhedsattest, og saa maatte jeg stilles overfor mere rødt Papir end nogen Kaptajn paa en Oceandamper — og altsammen bare fordi jeg ikke havde nogen Agent.

Da jeg endelig fandt det rigtige Kontor, var Klokken to — og paa den Tid lukker alle Regeringskontorer.

Det sidste, vi gjorde, var at tage Vand ind. Denne Gang syntes det at være et ualmindelig langsommeligt Job. Efter at Vandprammen endelig var sejlet igen, hørte jeg en mærkelig Lyd og opdagede, at Tanken lækkede. Køl vandet fra en Motorbaad, der fo'r forbi, fik „Idle Hour“ til at rulle, og til min Skuffelse opdagede jeg, at Vandet skyllede op over Gulvbrædderne i Kahytten. Vort Drikkevand var løbet ud i Skibsbunden.

Hellere end at blive yderligere forsinket for at faa en ny Tank lavet, fjernede jeg Forbindelsesrøret mellem de to Tanke og sikrede mig paa den Maade, at der var Vand i den Tank, der ikke var i Stykker.



„Idle Hour“ og „Cuty Sark“.

Da vi aldrig skulde være mere end hundrede og halvfjers miles ud fra Kysten hele Vejen til England, vilde vi altid have rigeligt Vand til os to.

XXV Kapitel.

Big Ben slaar Timeslag.

Langt om længe sejlede „Idle Hour“ ud paa det blaa Middelhav. Med Passagen gennem Røde Havet bag os fandt jeg, at alting nu vilde være forholdsvis lettere. Men det var at gøre Regning uden min Vært, for senere opdagede jeg, at gamle Far Neptun ikke altid bifalder de roligt malede Billeder, der skildres af Rejseavtissementerne — selv ikke i Middelhavet.

Det første Par Dage var der slet ingen Vind, og vi brugte Hjælpemotoren for at arbejde os godt ud fra Kysten. Med den rytmiske Lyd fra Motorens Ud-stødning lagde jeg mig tilbage i Cockpitet og styrede dovent og lod mine Tanker drive afsted som de pude-lignende Skyer højt oppe paa den blaa Himmel. Kreta, Cypren, Sicilien, Malta, Algier tonede frem — — —

Og saa var mine Tanker med eet Slag tilbage til mit Skib, for jeg saa, at Gulvbrædderne i Kahytten igen flød rundt.

Var det nu den anden Tank, der lakkede? Det kunde udmærket være det, for de var begge to blevet installeret paa samme Tid i Honolulu. Men nej! En Undersøgelse viste, at det ikke var det. Saa maatte det skyldes en Lækage ved Skruaakslens Bøsning, for Akslen var meget varm der i Nærheden.

Vi stoppede Hjælpemotoren og pumpede Bunden læns i Haab om, at det indstrømmende Vand vilde høre op, naar Vibrationerne fra den roterende Aksel stoppede.

Men nej! „Idle Hour“ lakkede stadig — og det endda i en foruroligende Grad. Det var nødvendigt at pumpe hver Time, og Vandet blev ved med at strømme ind.

Saa opdagede jeg, at naar jeg laa i min Køje, kunde jeg kun høre Lyden af Vandet, der strømmede ind, naar Skibet krængede over til Bagbord. Naar det laa paa ret Køl eller krængede over til Styrbord, kunde jeg ingen Lyd høre. Det førte mig til den Opdagelse, at et af Blyrørene, der tjener til at lænse Cockpitet med, var brækket af. Det var vanskeligt for mig at naa frem til det, for det var umiddelbart under Petroleumstanken paa et næsten utilgængeligt Sted. Da det ikke var muligt at reparere Bruddet, proppede jeg den brækkede Ende til med en Prop, og dermed var Sagen klaret. Saa var vi igen i Stand til at faa Søvn, for at pumpe hver Time er ikke alene et trættende Arbejde, men det ødelægger ogsaa Ens Hvile.

I otte samfulde Dage havde vi Modvind. Først slog vi et Slag sydover til Libyen, saa nordover til Kreta, hvor vi fik Mount Psilorati i Sigte. De hævede sig majestætisk med de snedækte Tinder over den bjergfulde Ø. Vi prøvede at naa ind til Port Lutro — det gamle Phoenix — men heftige Byger strøg ned fra Bjergsiderne og slog os ud af Kurs.

Vinden tog til i Styrke, og vor læ Lønning og

Dæk var konstant under Vand. Jollen brød sine Sur-ringer, og vi havde nok at gøre med at frelse den fra at blive skyllet over Bord. Nede i Kahytten boblede og plaskede Bundvandet med Skibets Bevægelser.

Vaklende under de høje, krappe Søers Vægt sejlede „Idle Hour“ igen for Livet, for Vinden drejede, og vi havde en læ Kyst. Mens vi krydsede tilbage tværs over Messara Bugten, tænkte jeg paa, at St. Poul havde været ude for lignende Vejr syd for Kreta. I syvogtyvende Kapitel af Apostlenes Gerninger beskriver han, hvorledes deres Fartøj blev tumlet rundt af Uvejret, og hvorledes de kastede Last over Bord for at lette Skibet netop i disse Farvande.

Heldigvis sprang Vinden igen ved Daggry, og vi var i Stand til at arbejde os fri af den læ Kyst. Da Solen stod op, kunde vi se, den bjergfulde Baggrund var Fair Haven, Havnen hvorfra Pouls Skib var sejlet ud. Det var her, at han havde advaret Kaptajnen paa det Skib, som han var Fange om Bord i, om ikke at stikke til Søs, da der vilde være Fare for Skibet og de Mennesker, der var om Bord i det.

Den Eftermiddag naaede vi i Læ af Gaudø Øen ud for det sydlige Kreta. Akkurat som Palæstina er Kreta og Gaudø meget klippefulde. Pletter her og der er blevet ryddet og planeret for Hvede og anden Avl, og Oliven og Vin og Artiskokker gror frodigt. De klippefulde Bjergsider er dækket med Middelhavs-heder, hvor talrige Gedeflokke græsser.

Damemoder behersker ikke de haardt arbejdende, barfodede græske Landbokvinder, der bærer et Klæde bundet om Haaret, og en Bluse og et Skørt af groft Klæde vævet af Gedehaar. Der er ingen til at misunde eller haane hendes Paaklædning, naar hun arbejder i Marken sammen med sin Husbond.

Husene er her bygget af Natursten, og Værelsernes Gulve er af trampet Ler. Nogle faa Kasser tjener som Stole, og Sengen er en ophøjet Del af Gulvet i en Firkant i et Hjørne af det enkle Rum. Det er robuste, sunde og venlige Mennesker, og vi blev overalt inviteret ind i deres Huse, og vi fik Oliven, Artiskokker, Vindruer og Bønner med om Bord.

Da Vinden var sprunget om i Nord, og vi kunde udnytte den med Fordel, sagde vi Farvel til vore nye Venner og satte Sejl og lagde Gaudø Øen og Kreta agterude. Men selv om de var forsvundet under Hori-sonten, kunde vi den Nat endnu se Lyset fra Gaudø. Dette kraftige Fyrtaarn, der er anbragt 1149 Fod over Havet, er det højest beliggende Fyrtaarn i Verden og kan ses tredive miles borte.

— — —

„Idle Hour“ havde zig-zagget sig frem over hele det østlige Middelhav arbejdende sig op i Modvind. Den havde tilbagelagt noget over 1500 miles — skønt Malta i Virkeligheden kun ligger 950 miles fra Port Said ad Dampskibsroute — og vi befandt os endnu over tre hundrede og halvtreds miles øst for Malta. Og saa fik vi Medvind!

Barometret faldt stærkt, og da det begyndte at blæse fra Nordøst, kom det i et Stød. Vi bjergede den

gamle Spiler før den blæste ud, og med Storsejlet skødet helt ud tværskibs, fløj „Idle Hour“ simpelt hen for Uvejret. Søerne blev højere og højere, men det var første Gang, vi havde været i Stand til at sejle direkte mod vort Maal.

Jeg hadede at bjerge Storsejlet, men Søerne blev snart saa truende og farlige, at det var det eneste kloge at gøre. Risikoen for at faa en af de svære følgende Søer ind agterfra og faa vort Dæk raseret for Reserve-Olietanken og Rundholter blev for stor. Men her viste Fördelen ved at sejle et ketchrigget Fartøj sig. For Mesan og Stagejl kunde vi holde den gaaende.

Jeg forsøgte at tage Højden, men vældige Søer skjulte Horisonten og dækkede min Sekstant med Skumsprøjt. Og da jeg aabnede til Kahytsnedgangen for at gaa nedenunder blev det endnu værre, idet en Braadsø brød ind over Siden og sendte en Masse Vand ned i min Køje.

Men for hver Time nærmede vi os Malta, og det var det eneste, der betød noget. En Storm af denne Styrke i det østlige Middelhav er kendt som en Gregale, og jeg fik senere at vide, at Vejret havde været saa slem, at Postbaaden ikke kunde løbe ind i Malta Havn.

I otteogfyre Timer løb „Idle Hour“ for Vejret, og i hele den Tid havde vi surret os selv til Mesanmasten, da Dækket konstant var under Vand.

Saa faldt Vinden lige saa pludseligt, som den havde rejst sig, og da Uvejret var ovre, spillede „Idle Hour“ Rollen som Noahs Ark for forskellige vingede Passagerer. En lille Fugl fløj lige ned i Kahytten, og for at forhøje Ligheden med Noahs berømte Skib, blev vi bordet af en Due. Efter den forrygende Storm syntes Fuglene at komme som et Tegn paa Fred.

Otteogfyre Timer efter at Gregalen havde udtømt sine Kræfter, løb vi ind i Valettas nordre Havn. Da vi løb gennem Indsejlingen, passerede vi kun femogtyve Yards fra, hvor den brølende Sø brød ind over de forrevne Klipper nedenfor St. Elmo Fyrtaarn og kastede Skumsprøjtet treds Fod i Vejret. Idet vi gjorde en retvinklet Drejning til Styrbord, befandt vi os selv i Havnens spejlblanke Vande.

Mængder af Krydsere og Destroyere, forankrede For og Agter og pakkede som Sardinier fyldte den nordre Side, og idet vi sejlede frem til vor Ankerplads i det svindende Lys, forekom det mig, at vi passerede forbi hele den engelske Flaade. Krigsskibenes Udseende af Beredskab gjorde et dybt Indtryk paa mig. Alle syntes at have Dampen oppe, og de var øjensynligt klar til at forlade Havnen med ganske kort Varsel.

Den næste Morgen opdagede jeg, at vi havde forankret i den forkerte Havn! Valetta Havn er i Virkeligheden to Indskæringer af Havet med Byen anbragt højt oppe paa Klippeklammen mellem dem. For at naa ind i den store Havn — Hovedhavnen, maatte vi ud i Middelhavet igen og saa sejle ind i det mere rummelige Havnebasin mellem to Bølgebrydere.

En P. & O. Liner var netop kommet ind, og vældige Tovbaade var ved at svinge den rundt og bringe dens Agterstavn ind mod Land under de høje Barracca Klipper. Det er nødvendigt, at alle Handelsfartøjer bliver fortojede fuldstændig af Vejen, saa at Krigsskibene med Minutters Varsel kan komme ind i eller forlade Havnen.

Da Formaliteterne var overstaet, kom den vagthavende Officer om Bord. Han havde et Skæg, der lignede afdøde Kong Georges, og med sit Guldbrokkede, Sabel og hvide Handsker tænkte jeg, at en ung britisk Monark steg ned i vor uordentlige Kahyt. Foruden Dunsten og den almindelige Uorden var jeg barbenet og i Shorts med en tre Uger snavset Skjorte paa. I Modsætning til denne smart paaklædte Gentleman med al hans Stads følte jeg mig som en Vagabond, som Frelsens Hær vilde smide ud blot for Princippets Skyld.

Denne Officer var Mr. Cobb, og han havde ladet sit Skæg staa for at spille Rollen som Sir Francis Drake. Det britiske Admiralitet havde ladet konstruere en Kopi af *Golden Hind*, Skibet, som Drake var sejlet til Amerika i. Den var bygget i mindre Format med samme Længde overalt som „Idle Hour“, og idet han spillede Rollen som Drake, havde Mr. Cobb sejlet denne Model af det sekstende Aarhundredes Skib rundt om hele Sydengland med Ophold i forskellige Havne. Da hans Skæg havde været saa klædeligt, havde han aldrig taget det af igen.

Medlemmer af Mandskabet paa en Krydser, der da var stationeret paa Malta, var meget venlige og hjælpsomme mod os under vort korte Ophold; og jeg saa Middelhavsflaaden sejle ud til Spithead Revyen sammen med en japansk Krydser, der ogsaa laa i Havnen paa Vejen for at repræsentere Japan ved Kronings-Flaadehøjtidelighederne.

Jeg modtog Post hjemmefra der bragte Meddelelse om, at min Far var paa Vej til en Rotary International Kongres i Frankrig, og da jeg ikke havde set mine Forældre i tre Aar, glædede jeg mig til at møde ham. Samtidig var jeg klar over, at vi maatte se at komme af Sted, hvis jeg vilde træffe ham, for det var muligt, at han kun blev i Europa i ti Dage.

Med Posten modtog jeg ogsaa nogle Avisudklip fra nogle Venner i Ceylon, der oplyste: „*Idle Hour*“ gaaet tabt i Røde Havet — *Long har man ikke hørt fra i lang Tid*. Det havde taget os to Maaneder at naa frem, og Peters Mor var meget bekymret, fordi hun ikke havde hørt fra sin Søn. Ærlig talt havde jeg mange Gange, mens vi arbejdede os op mod Vinden, tænkt med Undren, om ikke vi var dømt til den samme Skæbne som saa mangan Yacht, der var sejlet ind i Røde Havet, men aldrig naaede frem.

Peter var ophidset, fordi hans Mor var bekymret, men jeg sagde til ham, at det vilde hun blive vant til. Se til mine Forældre! Der havde været Rappporter om, at „Idle Hour“ havde mistet Masten — om at Dwight Long nær var skyllet over Bord — om at „Idle Hour“s Besætning var angrebet af Malaria —

om at „Idle Hour“ var løbet paa et Rev — om at Timi, Dwights Kammerat var død — — jeg forsikrede Peter, at der ikke var saa meget at være bekymret for. Vi var sluppet gennem Røde Havet, vi havde narret Beduiner-Sørøverne; og vi var sluppet ud fra Jidda uden at blive pisket eller fængslet. Hvad var der mere at være bekymret for? Absolut ingenting — kun en Revolution i Spanien; selvfølgelig, der vilde være nogle drivende Miner at holde Øje med; og der var Muligheden for at blive stoppet ude i rum Sø som andre Fartøjer var blevet det, og de, der fangede os, kunde skyde os og tage al vor Proviant. Men hvad Gavn vilde vor Proviant være til, hvis vi alligevel blev skudt?

Men disse glødende Fremstillinger af vore Udsigter kunde ikke holde min Kammerat tilbage. Gaumont-British Company lavede stadig Film i England, og det var hans Hensigt at blive Skuespiller eller dø i Forsøget.

Før vi afsejlede indløb flere og flere Rapporter til Malta om Skibe, der var minestødt, torpederet og bombet i spanske Farvande. Da jeg henvendte mig til Toldmyndighederne for at faa mine Papirer klareret, fik jeg udleveret et lille Kort, der viste Dele af Maltas Kyst, hvor Skiveskydning fandt Sted. Jeg besluttede at holde mig klar af disse Dele, for efter at være naaet femogtyve tusind miles frem, følte jeg, at jeg ikke vilde synes om at faa min Jordomsejling bragt til Afslutning af en saa lille Begivenhed som en Salve af Øvelses-Shrapnells gennem mit Skib.

Stærk Modvind og svær Sø hilste os, da vi igen kom ud, og vi krydsede nordpaa op mod Sicilien og derpaa sydover ned mod Tripolis paa det afrikanske Fastland. Modvinden løjede af, da vi kom ind i Læ af Tunis, og mellem den lette Brise og den svære Sø vandt vi ikke en Tomme frem.

Sømmene i mine gamle Sejl var slemmt medtaget, og da vi ikke vandt frem, hjergede vi dem og syede og syede — og saa syede vi endnu nogle. Mine hjemmelavede Sejl havde holdt godt ud med at føre mig tre Fjerdedele rundt om Jordan. Bare de nu vilde holde, til jeg naaede England, hvor jeg havde planlagt at faa Skibet udrustet helt igennem.

Den Nat saa vi Lysene fra mange Skibe rundt om os. De kom ikke til Syne paa den ene Horisont og forsvandt paa den anden, saadan som Dampere, man faar i Sigte paa Dampskibsruterne, og vi maatte holde skarp Udkig af Frygt for at blive sejlet ned, for mine smaa Lanterner var ikke synlige ret langt paa Grund af den voldsomme Sø.

Vi var enige om, at det maatte være Enheder af den italienske Flaade, der manøvrerede rundt, for Mussolini havde for nylig været nede i Tripolis og inspireret de ny Flaadebaser. Pressen fastslog, at Il Duce var dernede for at aabne en ny Landevej, men Engländerne vidste bedre Besked.

Ved Daggry var der ikke et Skib i Sigte, men da jeg vidste, at Besøgende i Nærheden af de nye Flaadebaser nemt kunde blive antaget for Spioner, lagde vi over paa den anden Bov og fjernede os hurtigt fra Land.

Vinden sprang om i Øst, og vi begyndte at arbejde os vestover igen. Vi var omgivet af Delfiner og Skildpadder; der var Hundreder af Skildpadder, der soled sig i Overfladen. Mens den lette Brise fyldte vore Sejl, følte jeg, at dette endelig var Middelhavet, som jeg havde hørt saa meget om. En skyfri Himmel, en gunstig Vind, og et dybt blaat Hav, der glimtede i det straalende Solskin. Hvor længe kunde disse gunstige Forhold vare? Mistænksomme overfor Naturens Luner undlod vi at tale om det, indtil Vejret igen forandrede sig.

Skoleskibet »Danmark«

Gamle Elever fra Skoleskibet „Danmark“ har ment, at Tiden nu var inde til, at de burde slutte sig sammen til en Forening i Lighed med Eleverne fra Skoleskibet „Georg Stage“.

Med den gode Ekwall som Forbilledet vil man allerede paa det nuværende Stadium søge at skabe Sammenhold blandt gamle Elever fra Skoleskibet „Danmark“. Dette vil sikkert ogsaa vise sig at være en god Idé. Mange Minder erindres jo stadig fra disse Ture, og at komme sammen med gamle Kammerater og igen opfriske vore allerførste af Ungdommens Minder vil sikkert glæde mange, og dette har da ogsaa været Tanken, som har faaet Elev Nr. 3, W. Olsen, Struersgade 16, København Ø, til at stille sig i Spidsen for Foreningen „Gamle Elever fra Skoleskibet Danmark“. Vær med fra Starten. Foreningens Formaal er at styrke Sammenholdet, bevare Kammeratskabet og eventuelt hjælpe en trængende Kammerat.

I Virkeligheden et smukt og godt Formaal, som „Vikings“ Redaktion kan give den bedste Anbefaling.

Skriv med det samme til W. Olsen, Struergade 16. Kontingentet er kun 5 Kr. pr. Aar.

Nyt illustreret Magasin

Paa nautisk Forlag under Redaktion af Aage Heinberg er udkommet et nyt illustreret Magasin „Verden over“.

Dette Magasin, hvis righoldige Indhold bryder ikke saa lidt med den gængse Opfattelse af Underholdningslitteratur, taler ved Stoffets Lødhed til den Læser, som følger med i, hvad der sker ude i Verden.

Det smukke Hæfte, som er propfuldt med Stof fra nær sagt hele Jordan, vil sikkert finde et fast Købepublikum, og vi ønsker Aage Heinberg Held og Lykke.

Hans nye Magasin er en Højnelse paa Underholdningslitteraturens Omraade. Prisen er Kr. 1,50, og Hæftet er paa 184 Sider.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. April 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prælix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugseerfaldning
 D/S Torm
 Reederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendlia
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Fra Værft, Rederi og Havn

Den 1. April 1931 var det Hoved, der staar over disse Linier, for første Gang i „Vikingen“.

10 Aar er vel ingen lang Tid, men dog saa lang, at vi vil standse et Øjeblik og se os tilbage.

Før Tillægets Tid havde der spredt i „Vikingen“ været Omtale af Stof af teknisk Art. Fra Indførelsen af det nye Tillæg blev det samlet paa et Sted, saa vidste Læserne, hvad de kunde vente sig, naar de kom saa langt i Læsningen.

Vi har fra det første Nummer sat det som vor Opgave at holde Læserne underrettet om de sidste tekniske Nyheder vedrørende Søfart og Luftfart. Stoffet har vi hentet overalt paa Kloden, bearbejdet det og bragt det, teknisk og sprogligt uangribeligt, paa en saadan Maade, at det har kunnet læses med Interesse baade i Officersmessen og i Mandskabsmessen og desuden af dem, der uden at være Søfarende havde Interesse for Søen og dens Liv. Intet har været for stort og intet for smaat til Omtale i vore Spalter. Kæmpedamperen har været omtalt, saavel som en lille ny Finesse ved en Ventil el. lign.

Den Opgave, vi satte os for 10 Aar siden, har vi løst, derom vidner talrige Tilkendegivelser fra Læserne. Stoffet har været broget og mangfoldigt. Der har været noget for enhver Smag og for enhver Interesse. Kedeligt Stof og urigtige Oplysninger har været det eneste, vi ikke har bragt. Derfor fortsætter vi trostigt ad den Bane, som vi er inde paa, og hvor vi ved, vi har Læserne med os.

At den tekniske Afdeling i alle disse Aar har været redigeret af Civilingeniør Thorvang, hvis Navn staar under det tekniske Hoved som Medlem af Redaktionen, er vist alle bekendt, og at Opgaven for Tiden er særdeles vanskelig, grundet paa de knappe Forbindelser med Udlandet, siger sig selv, men Civilingeniør Thorvang lover, at han i de kommende Aar nok skal skaffe Stof, der i lige saa fyldig Grad som tidligere løser den Opgave: at fortælle om alle Nyheder fra Værft, Rederi og Havn.

A. B.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Toplis' Reciproscope

Et Hjælpemiddel ved Navigation i Taage

Hjælpemidler ved Navigation, naar Sigbarheden er daarlig, kan henføres under en af følgende 3 Slags:

A) Ikke synlige, B) indirekte synlige og C) direkte synlige, idet Udtrykket „synlig“ refererer til Objektet.

Under A) kommer de forskellige Apparater, hvor Virkningerne af Termionrør, Katodestraaler og lign. anvendes.

B) omfatter de fotografiske Fremgangsmaader, hvor Lys, der er udenfor det synlige Spektrum, som f. Eks. infrarødt, benyttes.

I C) anvendes kunstigt Lys i røde og varierende gule Farver.

ReciproscoPET er ogsaa en Hjælp ved den direkte Iagttagelse, men adskiller sig fra de foregaaende derved, at dets Funktion fuldstændig beror paa en karakteristisk Egenskab ved det menneskelige Øje og er uafhængig af enhver særlig Ejendommelighed ved den betragtede Genstand.

Værdien af „ikke synlige“ og „indirekte synlige“ Apparater er kendte eller kan, hvis Væjrforholdene tillader det, nemt bestemmes. At bestemme Værdien af den direkte Hjælp er derimod mere vanskelig. Medens man i de to førstnævnte

Tilfælde kan aflæse Ydelsen i Streger ved en Naals Bevægelse eller ved det fotografiske Negativs Udseende, saa er man i det tredje Tilfælde udelukkende henvist det overførende Mediums fysiske Egenskaber og til det modtagende Øjes optiske Reaktion. Den optiske Videnskab regner ikke med Maaleenheder. Med andre Ord, naar vi har med „direkte synlige“ Hjælpemidler at gøre, saa er den Virkning, de har paa Observatoren, fuldstændig individuel.

Fysikere har f. Eks. vist, at selv om man giver kunstigt Lys karakteristiske Farver, saa forhøjer det ikke Opfattelsen af det under daarlige Synsforhold. Det forhindrer dog ikke, at mange Folk tror, at det er saaledes. Søfolk vil paastaa, at et mindre klart Lys fra et bestemt Fyrtaarn bedre kan skelnes i Taage end et andet, skønt det ikke kan gives nogen Forklaring paa, hvorfor det skulde være saadan. Det maa bestrides, at Brugen af kunstigt Lys ved daarlig Sigbarhed forudsætter Mørke. Man ved, at saadant Lys har spillet en stor Rolle om Dagen.

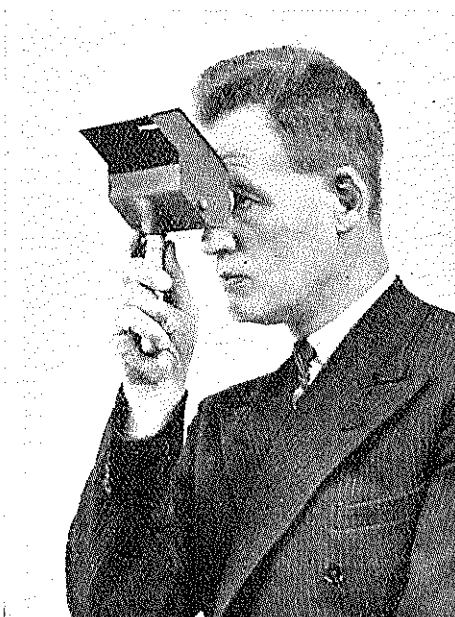
Mr. Toplis paastaa, at medmindre det er muligt uigendriveligt at fastslaa Loven for ethvert Apparat til Brug i Taage enten fysisk eller fysiologisk, staa man i Fare for at køre fast uden en klar Opfattelse af de Linjer, hvor man kunde haabe at finde Løsningen paa Problemet. Navigation i daarlig Sigbarhed er altfor alvorlig en Sag til at være udsat for tilfældige Teorier og daarlige Ræsonnementer.

Demonstrationer af det Eksperiment, der er Grundlaget for ReciproscoPETs Virkemaade, har været vist i Southampton Master Mariners Club, i Honourable Company of Master Mariners i London og flere andre Steder, hvor Medlemmerne har Øvelse i at bruge deres Øjne. En Deltager i et kendt Firma, der fremstiller nautiske Instrumenter, gik saa vidt, at han gentog Eksperimentet for sig selv i sit eget Laboratorium, fordi han, som han senere tilstod, tvivlede paa, hvad han havde set med sine egne Øjne under den første Demonstration. Han opnaaede at overbevise sig selv om Rigtigheden. Da Eksperimentet nu er vist for mange Hundrede Mennesker, og der aldrig er forekommet noget i

Modsatning til, hvad der var ventet, har det gennemgaaet en saadan Skærsild, at det maa betragtes som en optisk Lov.

Eksperimentet, som viser ReciproscoPETs Grundprincip, er saa simpelt, at det kan udføres af enhver, der har Interesse derfor. Der behøves kun ganske simple Midler, som hurtigt kan fremstilles, hvis man ikke har dem. Billedet viser en Plan af Opstillingen. S er en Skærm af Silkepapir af passende Størrelse. Man kan f. Eks. bruge en Størrelse paa 50 × 75 cm paa et let Træramme. Det maa nøje paases, at der ikke er nogen Fedtplet paa Silkepapiret, som helst maa anbringes i 3—4 Lag. Ca. 15 cm foran Skærmen anbringes en 100 Watt gasfyldt elektrisk Pære, L1, paa et saadan Maade, at den ikke forhindrer Iagttageren i at observere Skærmen, hvorover Lyset skal være fordelt saa jævnt som muligt.

Paa den modsatte Side af Skærmen og omtrent i samme Afstand anbringes en anden Pære, L2, der er betydelig svagere, f. Eks. 15 Watt. Mellem denne og



Mr. Poplis demonstrerer Brugen af ReciproscoPET.

Skærmen anbringes en Træklods, W, ca. $2,5 \times 2,5 \times 15$ cm, som kan svinge frit parallelt med Skærmen.

Dersom Iagttageren stiller sig ved X, som kan være i en Afstand af 3 til 5 m, og begge Lys er tændt, saa vil han se, at Lyset fra den stærke Lampe, som maa være afskærmet, saa den ikke blænder ham, fuldständig opluger den Skygge, som Træklodsen kaster paa Skærmen paa Grund af Lyset fra L2, og han ser kun en helt oplyst Flade. Hvis han ser Skyggen, mens Klodsen er stille, er det nødvendigt at justere Lampernes Stilling eller forøge Skærmens Tykkelse, indtil Skyggen er absolut usynlig.

Naar Indstillingen er korrekt, sættes Klodsen i Bevægelse, og Iagttageren vil da opdage Skyggens Bevægelse, som hidtil ikke kunde ses. Naar Klodsen slippes og er ved at komme i Hvile, og Svingningerne bliver mindre, vil han se, at Skyggen gradvis forsvinder. — Den anden Del af Eksperimentet bestaar i at faa Klodsen og Lampen til at svinge sammen. Man vil da opdage, at saa er Skyggen lige saa lidt synlig, som naar det hele er roligt.

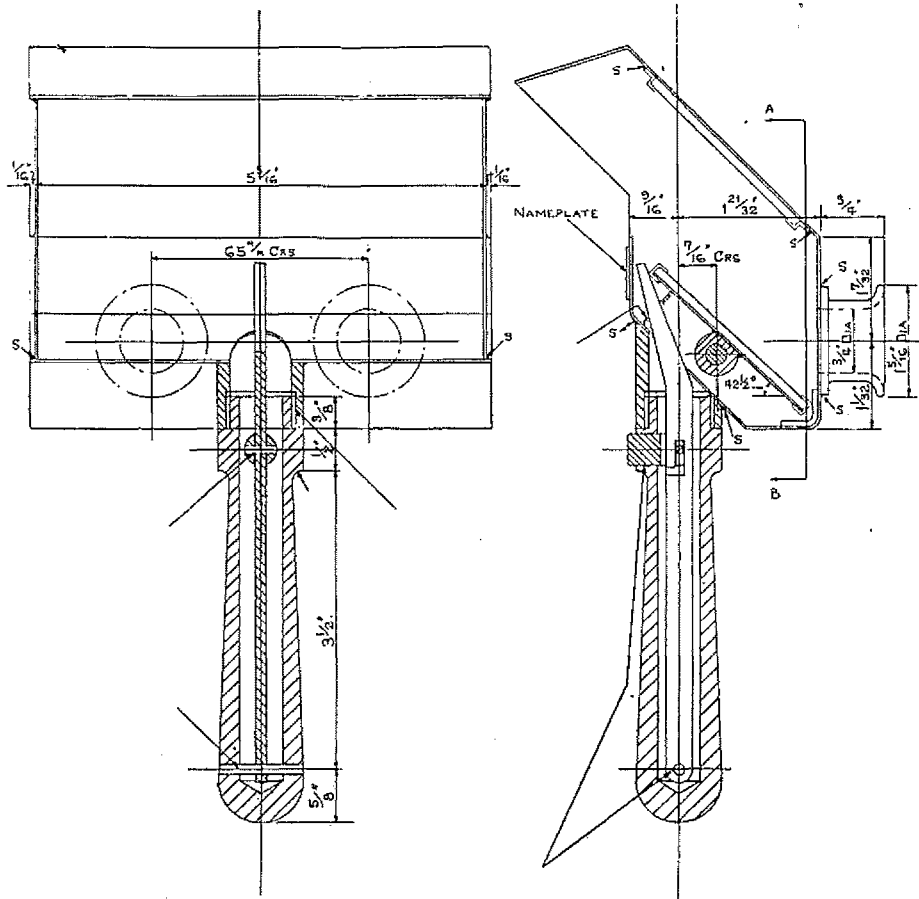
Enten man betragter Resultatet af Eksperimentet som en Nyhed eller ej, saa er der ikke derved fremkommet noget, som ikke har været kendt eller ventet af Fysikere allerede i længere Tid. Værdien af en Stimulans over en Del af Nethinden som et Middel til at forøge den optiske Iagttagelsesevne har længe været kendt.

Den Slutning, der kan drages af Eksperimentet, kan udtrykkes saaledes:

Smaa Afvigelser i et Felts Klarhed, som normalt ikke er synligt for Øjet, kan opfattes, hvis Kontrast-Arealet i Forhold til det almindelige Areal bevæges i et Plan, der er vinkelret paa Synslinien.

Denne Slutning er Grundlaget for Reciproscopecet. Man skulde ganske vist ikke tro, at Skærmen af Silkepapir i nogen Retning lignede Taage, men for Eksperimentet er den optiske Værdi den samme. Instrumentet er prøvet i Taage, og man har derved fundet, at Øjet paavirkedes paa nøjagtig samme Maade.

Reciproscopecet gør dette muligt ved at betragte Billedet gennem en Kikkert, der er bygget i Periskopform. Det underste Spejl kan bevæges frem og tilbage i en Vinkel paa ca. 5° ved Hjælp af en Tryk-

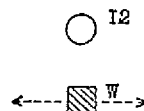


Reciproscopecets Konstruktion.

FIG 1

knap i Haandtaget. Det er tilstrækkelig til at give Objektet den ønskede, tilsyneladende Bevægelse. Bevægelsen kan ogsaa frembringes af et Urværk eller en Elektromotor, hvis man ønsker det. Der skal da udføres 40 til 60 Bevægelser pr. Min.

Plan



x

Opstillingen til Eksperimentet.

Vi tænker tilbage til Eksperimentet og erindrer, at Kontrast-Arealets Bevægelse maa være relativ til det samlede Areal. Heldigvis hjælper Taagen selv til med at gøre det muligt. Dersom man iagttager en Taagebanke, hvori der ikke er nogen fast Genstand, i Reciproscopecet, saa vil der ikke være nogen relativ Bevægelse, naar Spejlet bevæges. Spredningen af Lyset paa alle Taagepartiklerne vil ødelægge hele Opfattelsen af Bevægelse i det tilbagekastede Billede. Enten Spejlet er stille eller i Bevægelse, vil man, saa længe der kun er Taage, tilsyneladende kun se et roligt Felt. Dersom et fast Legeme dukker

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

op i det tilsyneladende rolige Felt, saa vil det paa Grund af sin Masse indfanges af Bevægelsen og blive synligt.

Reciproscoptet er, som man vil se, en Hjælp for det blotte Syn. Som Navigationsinstrument erstatter det Kikkerten under normal Sigbarhed. Dets Rækkevidde er naturligvis ikke saa stor som de under A) nævnte Apparaters. Paa den anden Side viser Billederne, at det er simpelt, transportabelt og billigt. Prøver til Søs og ved Kyster har vist, at det er muligt at forøge den raadende Sigbarhed mellem 25 og 50 pCt. Sigbarheden har herunder varieret fra 50 til 500 m.

Den forøgede Rækkevidde i hvert enkelt Tilfælde er naturligvis afhængig af Jagttagerens Egen-

skaber. Taagens Natur har ogsaa nogen Indflydelse paa Virkningen. I let Taage vil Instrumentet have sin største Fordel, da Øjet er mindre modtagelig for Kontraster end under normale Forhold.

Det har endnu ikke været muligt at faa Erfaring for Instrumentets Nytte om Natten, skønt der ikke skulde være nogen Grund til at tro, at det ikke skulde være lige saa godt til Jagttagelse af Navigationsbelysning mod et mørkt Synsfelt.

Søfolk ved af Erfaring, at lange Vagter med Ud-kig i taaget Vejr er meget anstrengende for Øjnene, og at Synet ofte bliver usikkert og ikke opfatter, før Genstanden er saa nær, at det er for sent til at tage effektive Forholdsregler. Det er ogsaa en Prøve paa det, der er mistænkeligt for det blotte Øje. Hvis det bevæger sig med Spejlet, er det en Realitet. Hvis ikke er det en Øjenforblændelse.

En engelsk Reder, der har en stor Flaade, har ud-talt: „Apparatet findes nu i to af vore Skibe, og jeg har det i min egen Baad. Jeg anser det for det bedste Middel mod Sømandens „Mareridt“ — Taagen.“

U.S.A. bygger Motor- torpedobaade



En af de amerikanske Motortorpedobaade.

De krigsførende Magter lægger i stigende Grad Vægt paa Motortorpedobaadene, som allerede har spillet en ikke ubetydelig Rolle i Søkrigsførelsen.

I amerikanske Marinekredse er man mere og mere interesseret i de hurtige og mobile Baade, som gaar under Navnet „Moskito-Baade“. De amerikanske Baade er typisk Overfladebaade, der under Fart har saa ringe Dybgang, at de ikke kan rammes af Torpedoer og i de fleste Tilfælde er i Stand til at forcere et Minefelt.

Marineværftet i Connecticut er for Tiden i Færd med at lægge sidste Haand paa 24 af disse Baade. De faar en Fart paa 45 kn. og er forsynet med 2 Tor-

pedoer, 6 Dybd bomber og 2 Luftværnskanoner. Med en Marchhastighed paa 20 kn. er Aktionsradien 700 Sømil, ved 9 kn. er den 2000 Sømil. Baadene er meget lette at manøvrere og kan skifte Kurs paa mindre end 15 Sekunder. Accelerationsevnen er saa stor, at Baaden paa 8 Sekunder kan sætte Hastigheden op fra 8 til 40 kn. Paa 3 Sekunder kan Farten gaa ned fra 40 til 8 kn., hvilket skyldes, at Baaden med fuld Fart glider, medens den, saa snart Farten tages af Motorerne, synker dybere, saa Vandet bremser den op.

Det forlyder, at et Antal af dem skal leveres til England, idet de foruden til Angreb paa store Skibe er særlig anvendelige til Jagt paa Undervandsbaade.

**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«

To russiske, turboelektriske Passagerskibe

„Nederlandsche Scheepsbouw Maatschappij“ har til Ministeriet for Søtransport i Rusland bygget 2 Passagerskibe efter en meget krævende Specifikation.

Skibene, hvis Navne er „Josif Stalin“ og „Viacheslav Molotov“, er bestemt for Ruten Wladiwostok—Kamchatka, en Afstand paa 1800 Sømil. Den største Fart er 20 kn., men de er bygget til ogsaa at gaa med en nedsat Fart paa 16 kn. Derfor bliver turboelektrisk Fremdrivning anset som det fordelagtigste. Foruden Passagerer kan de medføre 775 Tons Last. Størrelsen af Lastrummene er beregnet, saa der er 2,77 m³ pr. Ton.

Efter meget langvarige Forhandlinger, under hvilke bl. a. Fordringerne til Brændstofbeholdningen blev sat betydelig op, da man ønskede, at Skibene skulde kunne gaa til San Francisco — 5200 Sømil længere — og efter meget omfattende Slæbeforsøg i Forsøgstanken i Wageningen, blev Hoveddimensionerne fastsat saaledes:

Længde overalt: 135,70 m, Længde i Vandlinien: 130,80 m, Bredde: 18,35 m og Sidehøjde: 9,65 m.

Skibene er bygget til højeste Klasse i U. S. S. R.-Register „med Isforstærkning“. De har 2 gennemgaende Dæk, medens et tredje ikke rækker over hele Længden. Desuden findes der en lang Bro paa 52 pCt. af Skibslængden med et tilsluttende Dæks-hus. Oven over Brodækket findes Salondæk, Baadedæk og Kommandobro. Ved en stor Runding paa For- og Agterkant af alle Opbygninger nedsættes Vindmodstanden.

Dybgangen er forholdsvis lille, 66 pCt. af Sidehøjden.

Skibenes Staalkonstruktion er udført paa almindelig Maade ved Hjælp af Nitning. Svejsning er kun anvendt i meget ringe Omfang.

Isforstærkningerne bestaar af et Bælte paa hele Skibets Længde, fra 60 cm over Vandlinien til 1 m

under den. I For- og Agterskibet er Klædningens Tykkelse forøget, sværere Spanter og Mellemspanter indbygget. Isforstærkningerne vejer ialt 80 Tons.

Røret er et Dobbeltplade-Kasseror. Paa Grund af Isforstærkning er Rørstammens Diameter 365 mm. Den vandrette Kobling er derfor saa stor, at den har maattet forsynes med en strømlinieformet Beklædning.

Den vandtætte Inddeling, som opnaaes ved 10 vand- eller olietætte Skodder, er meget omhyggelig gennemført. Der findes kun ialt 5 vandtætte Døre, som kan lukkes fra Broen.

Olietankene rummer 1922 Tons Olie, medens Lastrummene har et samlet Rumindhold paa 2382 m³.

Ved Indretningen af Apterungen maatte i første Række regnes med en udenbords Temperatur paa $\div 35^{\circ}$. Derfor var en Isolation af hele Skibssiden med Undtagelse af Lastrum nødvendig. Isolationen blev udført med 44 mm Korkplader paa Krydsfinér, som blev anbragt paa Indersiden af Spanterne. Luftmellemmrummet mellem Spanterne blev for at forhindre Luftens Bevægelse opdelt med horisontale Brædder med 50 cm's Afstand. Under Dæksbjælkerne blev der ogsaa anbragt Isolation.

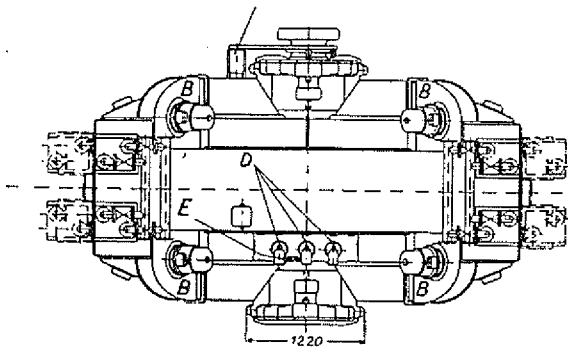
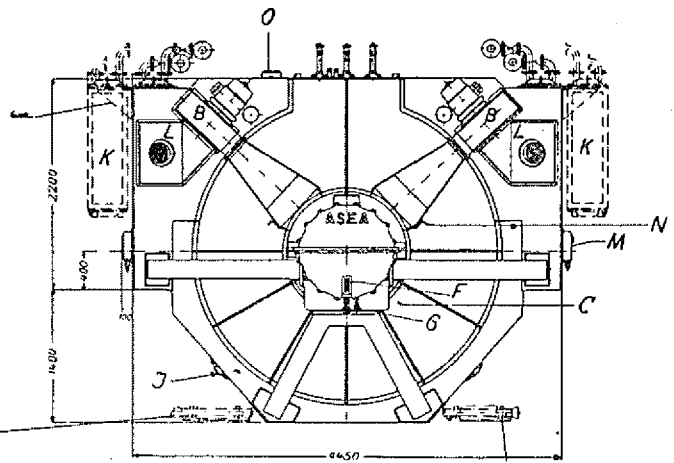
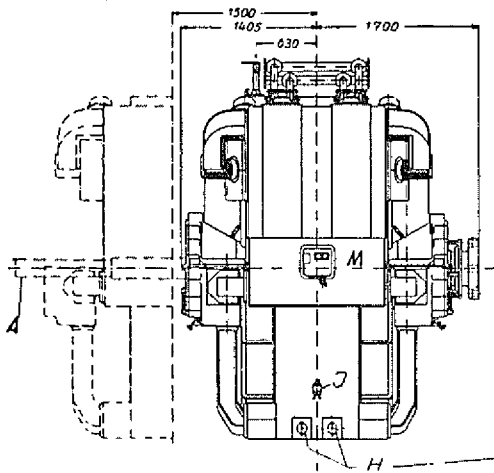
Paa Grund af Vejrforholdene paa Skibenes Rute er den aabne Dæksplads for Passagererne ret lille. Saa meget desto større er Opholdssalonerne, hvor der er 255 Siddepladser til Skibenes 212 Passagerer. Der er ogsaa lagt stor Vægt paa Kamrenes Indretning.

Sanitæranlægget er meget stort. Spildevandet gaar ikke direkte udenbords, men løber først til 3 Afløbs-tanke i Lasten. Paa Grund af den lave Temperatur, som der regnes med, er Vand ikke tilstrækkelig til Brandslukning, men der er ført Damp- og Kulsyreledninger til alle Rum. Et Brandmeldeanlæg findes ogsaa foruden 180 Ildslukkere.

Alle beboede Rum har Luftpvarmning i Forbin-



Det turboelektriske Passagerskib „Viacheslav Molotov“.



- A. Hjælpeaksel.
- B. Ventilator.
- C. Kulsyre-Tilgang.
- D. Forbindelser til Stator.
- E. Forbindelser til Magnetisering.
- F. Oliestandsviser.
- G. Olieafstapningshane.
- H. Opvarmningslegemer (trukket ud til højre).
- J. Strømtilførsel til Opvarmning.
- K. Køler (trukket ud til højre).
- L. Observationsvindue.
- M. Løkvandsviser.
- N. Haandtag til Spjæld.
- O. Kasse for Signalledning.
- P. Tachometer-Generator og Sender til Omdrejningstæller.

En Propellermotor. Statoren kan skubbes 1300 mm forefter for Skiftning af Spoler. Rotoren bliver da understøttet af en Hjælpeaksel.

delse med Ventilationen. Friskluften bliver opvarmet saa stærkt, at indendørs Temperaturen kan holdes paa + 17° ved en ydre Temperatur paa + 35°. Ventilationskanalerne er delvis isolerede.

Til Proviantrummen findes et Freon Køleanlæg.

Der findes 4 Redningsbaade til 70 Personer hver, 4 til 58 og 2 Motorbaade 8,5 m lange til 40 Personer hver. Motorbaadene har 30 HK. Motorer og kan gøre 15 kn. med 5 Mand ombord. Desuden findes 2 Arbejdsbaade og 10 Redningsflaader.

Ladespil, Ankerspil og Styremaskine er elektrisk drevne. Der er 3 Ladebomme til 3 Tons, 2 til 5 Tons og 1 til 15 Tons.

De to Turbogeneratorer driver hver sin Fremdrivningsmotor, der er udført som Synkronmotorer. De er forsynet med 14 Polpar, Vekselstrømsgeneratorerne med 1 Polpar, saaledes at Skruernes Omdrejningstal bliver $\frac{1}{4}$ af Turbogeneratorernes.

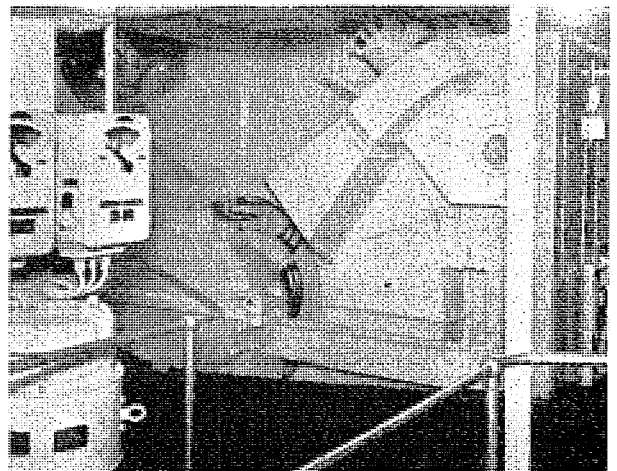
Skruernes Omdrejninger bliver reguleret gennem en Forandring af Turbinernes Omdrejningstal. Ved fuld Fart gaar Hovedturbinerne 3150 O.M. og Skrueerne 225 O.M. Farten er da 20 kn.

Dampforbruget er herved 55 Tons i Timen. Dette er fuld Belastning for de 4 Kedler, som da arbejder økonomisk.

Den anden økonomiske Fart for Skibet er 16 kn. Ved denne er kun en Turbine nødvendig, som da med 2400 O.M. er næsten fuldt belastet og leverer

Strøm til begge Propellermotorer, som gør 170 O.M. Den nødvendige Mængde Damp kan leveres af 2 Kedler, som da igen er fuldt belastede.

I begge Tilfælde arbejder Anlægget økonomisk, da de benyttede Enheder — 2 Kedler og en Turbine — arbejder ved fuld Last. En Ulempe er det, at man til Manøvrer maa have begge Turbiner i Gang, da Propellermotorerne er Synkronmotorer og derfor kun kan løbe med samme Omdrejningstal. Den ene Skruer kan ganske vist gaa frem og den anden bak, men altid med samme Antal Omdrejninger. Vil man have den større Manøvreedygtighed, som Dobbelt-



Propellermotor indbygget i Skibet. Foroven ses en af de fire Ventilatorer med Motor og Observationsvindue, i Midten Haandtaget til Spjældet, hvormed Mængden af Kolcluft kan reguleres.

skrueskibe har, maa man have begge Turbiner gaaende, men kan i givet Fald nøjes med 2 Kedler.

Kedelanlægget bestaar af 4 Babcock- og Wilcox-Marinekedler, bygget af Brdr. Stork & Co., Hengelo. De er opstillet i to vandtæt adskilte Kedelrum og leverer normalt hver 14 Tons i Timen, men kan overbelastes kontinuerligt til 17 Tons i Timen. Ved Overhederne har Dampen et Tryk paa 32 ato. og en Temperatur paa 370°, ved Turbinerne 27 ato. og 360°.

I hvert Kedelrum er der et Oliefyrringsanlæg bestaaende af en elektrisk Oliepumpe, et Suge- og et Trykfilter og en Forvarmer. Anlægget betjener begge Kedler. Et andet Anlæg i hvert Kedelrum staar i Reserve.

Desuden findes i hvert Kedelrum et Opfyrringsanlæg bestaaende af de samme Enheder i mindre Udførelse. Forvarmeren opvarmes her elektrisk.

To Jævnstrømsdynamoer trukket af 120 HK. Dieselmotorer leverer Strømmen til Opfyrringen.

Hver Kedel har 4 Brændere. Hvert af Opfyrringsaggregaterne og hvert af de 4 Hovedaggregater kan betjene en hvilken som helst af de 4 Kedler.

Ventilatorer suger Forbrændingsluften gennem lange Kanaler over og under Dærken, hvorved Kedelrummene ventileres. Sugeventilatorer suger desuden Røggassen gennem Luftforvarmerne og trykker den ud i Skorstenen. Ved Hjælp af en Omløbskanal kan Kedlerne arbejde med naturlig Træk.

Til forskellige Formaal udtager man overhødet Damp, som ved Indsprøjtning af Vand nedkøles til 245°. Damp til Opvarmning bliver haardtrukket til 12,5 og 6,5 ata.

Hovedturbinerne er Parsonturbiner bygget af Brdr. Stork & Co. De har et dobbeltkranset Curtis-hjul og 27 Trin. Turbinerotor og Generatorrotor løber begge i 2 Lejer og er forbundet med en elastisk Kobling.

Hver Turbine yder normalt 6400 HK. ved 3150 O./M., men kan varigt overbelastes til 7260 HK. ved 3250 O./M.

Dampudtagning sker paa 3 Steder ved 0,73 ata, 3,15 ata og 7,9 ata til Opvarmning af Fødevandet i tre Trin til 75°, 120° og 150°.

Overfladekondensatorerne har hver en Køleflade paa 450 m² og kan med en Kølevandstemperatur paa 17° og fuld Kraft paa Turbinerne holde et Vakuum paa 96 pCt. Fire lodrette Cirkulationspumper, der er elektrisk drevne og anbragt over en gennem Skibet

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efteres. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udleveres fra Kontoret
Niels Hemmingsensgade 24.

gaaende Ledning, giver hver 100 m³ Kølevand pr. Time. Til normal Drift er de tre tilstrækkelig, medens den fjerde staar i Reserve.

Fødevandskredsløbet er fuldstændig lukket.

Tre Asea Jævnstrømsdynamoer, hver paa 425 kW. ved 1000 O./M., trukket af Stork-Turbiner, leverer Strøm til Belysning, Hjælpemaskineri og Magnetisering af Hovedmaskinerne.

To Asea Jævnstrømsdynamoer, 75 kW., 600 O./M., trukket af Stork-Dieselmotorer, er opstillet i Maskinrummet agten for Propellermotorerne og bruges, naar Skibene ligger i Havn, medens en Asea Jævnstrømsdynamo, 20 kW., 750 O./M., trukket af en Stork-Dieselmotor og opstillet paa C-Dækket giver Strøm til Nødanlægget.

Det elektriske Hovedmaskineri bestaar af 2 Turbogeneratorer, 2 Propellermotorer, 3 Omformere til Magnetisering og en central Manøvreput.

Generatorerne er beregnet for en Normalydelse af 4500 kW., $\cos \varphi = 1$, ved 3150 O./M., 525 Hz., 3150 V., 825 A. og for 3600 kW., $\cos \varphi = 1$, ved 2400 O./M., 40 Hz., 2400 V. 865 A.

Propellermotorerne er synkrone Vekselstrømsmotorer med 28 Poler og beregnet til 4350 kW., $\cos \varphi = 1$ ved 225 O./M., 525 Hz., 3150 V., 825 A. og for 1740 kW., $\cos \varphi = 1$ ved 171 O./M., 40 Hz., 2400 V., 435 A.

De nævnte Belastninger er dem, der anvendes ved de to økonomiske Farter, 20 og 16 kn.

Betjeningen af hele Anlægget sker fra en central Manøvreput, hvor alle Koblings- og Maaleinstrumenter er anbragt.

Husk at forny Deres Abonnement!

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



Sømandsforeningen af 1856

har udsendt Beretning og Regnskab for 1940, det 84. Aar.

I Aarets Løb har Foreningen faaet 20 nye ordentlige Medlemmer, medens 8 er udmeldt og 11 afgaaet ved Døden. Enkekassen har faaet 3 nye Medlemmer, medens 5 er afgaaet ved Døden.

Af overordentlige Medlemmer findes i Foreningen 362 og af ordentlige Medlemmer 487. Medlemmer af Enkekassen er 105, medens Aldershjælp modtages af 117 og Enkehjælp af 64.

Bestyrelsen retter en indtrængende Henstilling til alle, der har Kærlighed til og Interesse for Søen, Mænd og Kvinder om at indmelde sig som overordentlige Medlemmer i Sømandsforeningen og derved støtte den omfattende Virksomhed til Gavn for Søens Folk og deres Efterladte. De alvorlige Forhold paa Søen i Øjeblikket stiller endnu større og i høj Grad berettiget Krav paa Hjælp fra Foreningen, en Hjælp, som det kun er muligt at yde ved større Støtte fra forstaaende Kredse.

Vi kan oplyse, at Kontingentet for overordentlige Medlemmer er efter Behag.

I Understøttelser er der udbetalt 59,508 Kr.

Foreningen har haft den store Glæde at modtage to nye Legater, Jydsk Andels-Foderstofforretnings Legat paa 10,000 Kr. og Assistent Otto Bülow's Legat paa 6.000 Kr.

I Prinsesse Maries Hjem findes der 99 Friboliger. Det samlede Antal Beboere var ved Aarets Udgang 165.

I Ejendommen St. Annæ Plads findes der 11 Friboliger, hvor der ved Aarets Udgang var 18 Beboere.

Hjemmet for Styrmandselever har været fuldt besat hele Aaret. I Aarets Løb har det været muligt

ved Støtte fra Rederier, andre Institutioner og Personer at foretage en Udvidelse, hvorved der opnaaedes 6 nye Pladser, saaledes at Hjemmet nu kan huse 25 Elever fra Københavns Navigationsskole. — For 55 Kr. om Maaneden ydes møbleret Værelse med Lys, Varme og Rengøring samt fuld Kost. For Elever fra Navigationsskolen, der ikke bor i Hjemmet, er der med Tilskud fra Foreningen oprettet en Pension i Sømandsmissionshotellet, hvor Deltagerne for en moderat Pris faar god og nærende Kost under gode Forhold.

Frokoststuen for Styrmandselever har med vekslende Besøg været i Drift hele Aaret. I Frokoststuen har — under Ledelse af Sekretær Bøjtler og under Medvirken af Styrmandshjemmets Beboere — været afholdt et Kursus for ledige Skibsdrenge.

Regnskabet balancerer med 64,521 Kr. Foreningen ejer Obligationer til en paalydende Værdi af 375.200 Kr. og en Kassebeholdning paa 21,285 Kr.

Regnskabet for Fonden for Opførelsen af Sømandsboliger balancerer med 64,670 Kr. Fondens Obligationsbeholdning er 235,400 Kr. efter paalydende Værdi.

Legaternes samlede Kapital er: Obligationer til samlet paalydende Værdi af 600,700 Kr. og Sparekassebeholdning paa 12,259 Kr. Desuden Obligationer til 79,400 Kr., hvis Renter vil tilfalde Foreningen efter de nulevende Rentenryderes Død.

Den samlede Værdi af Understøttelser, Legater, Studiehjælp, Friboliger etc. andrager for 1940 94,000 Kr. Det er, som man ser, et overordentlig smukt Resultat af Matros Peter Funcks Initiativ i 1856.

H. k. H. Prins Axel er Foreningens Præsident, medens Admiral C. G. Bastrup er Bestyrelsens Formand.

Foreningen har altid valgt at arbejde paa stille Maade og lagt Vægt paa en økonomisk Administration.

Selv om det staar Foreningen klart, at der fra mange Sider stilles store Krav til Hjælp og Godgørenhed, saa haaber Foreningen, at det ogsaa i Fremtiden vil lykkes den at finde Forstaaelse hos gamle Mennesker til Hjælp for den Sømandsstand, der saa længe vort Folk har bestaaet, har virket til Gavn og Ære for vort Land.



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36

$\frac{A}{S}$ MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

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.

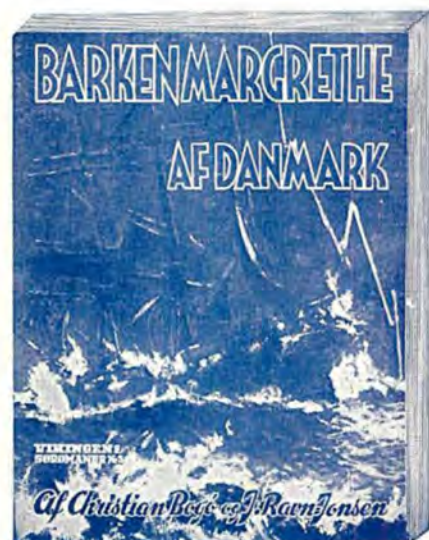
Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto.
For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.



1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

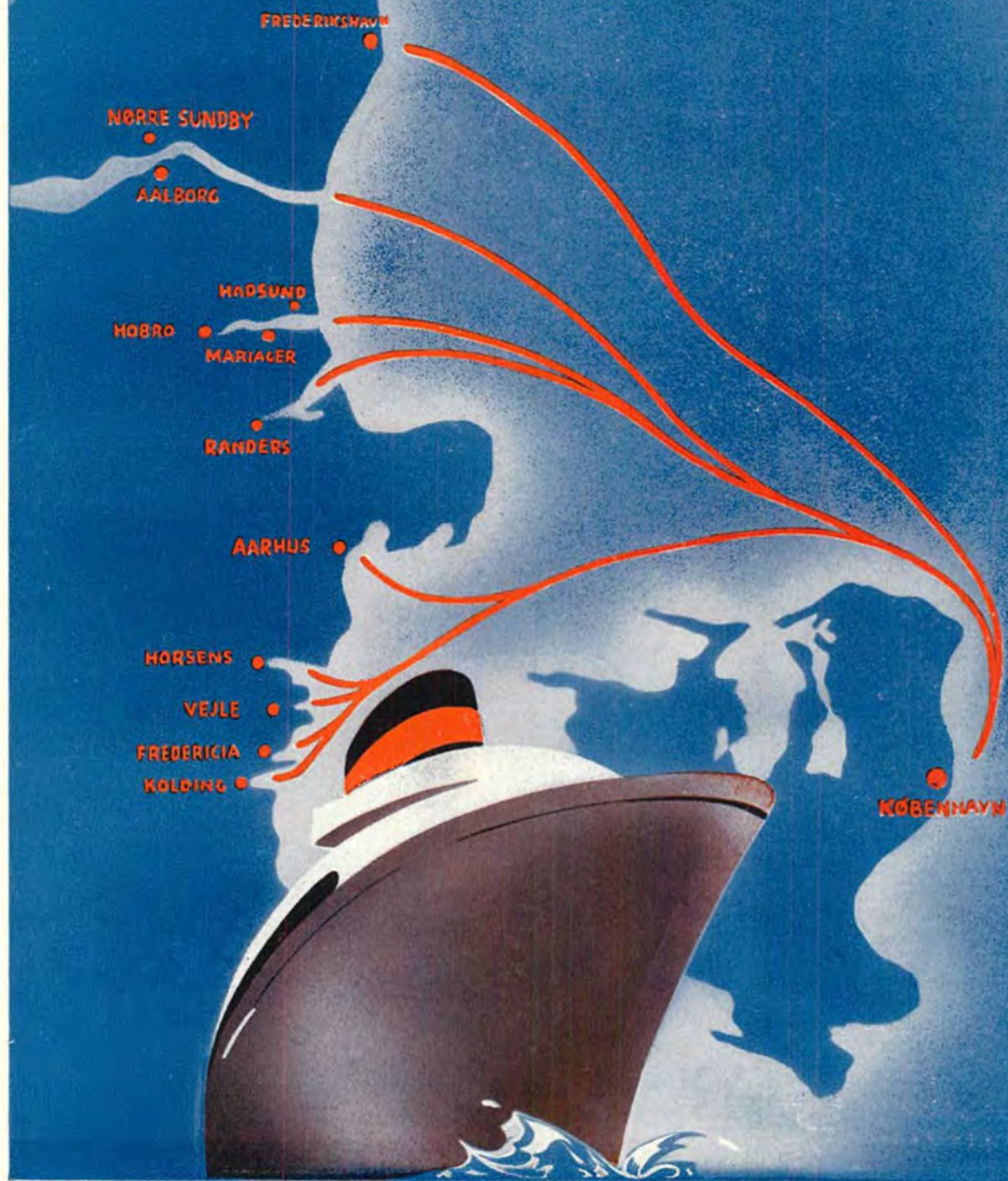
Da Oplaget kun er begrænset, sælges kun alle 4 Bind samlet til Kr. 3.50.

„VIKINGEN“s Ekspedition,
Gammel Mønt 39.
Byen 8040



4. Bind

REJS MED DFDS





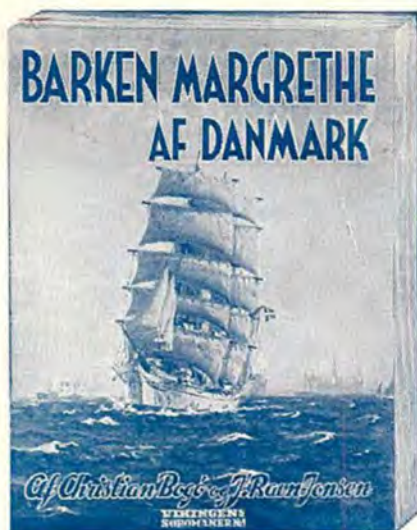
VIKINGEN

5 Øre
15. April

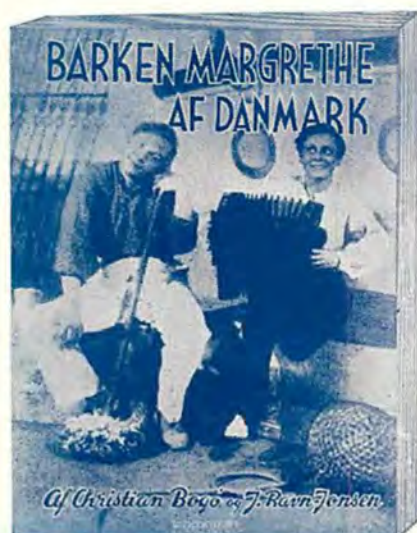
Skonnert i stiv Kuling
Maleri af Fr. Landt

1941 - Nr. 8
18. Aargang





1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

8-1941

Raastoffernes Roman

Vi hører hver Dag om de forskellige Raastoffers Betydning for Krigens Førelse og Krigens Udfald. Mange Mennesker danner sig sikkert et meget svævende Begreb om disse mystiske Raastoffer, og de færreste tænker vist paa, at hvert af disse vigtige Produkter, som man fra visse Sider hævder er Skyld i alle Stridigheder, alle Krige, bag sig har en spændende Roman — deres egen Historie. Her skal fortælles om de forskellige Produkter, der har spillet en saa afgørende Rolle i Verdenshandelen og Verdenspolitikken.

Staal

„Ulykken“ for Menneskeheden. — Jern og Kul finder hinanden. — „Barnet“ Staal vokser til — Indiens Hemmeligheder. — Amerika melder sig. — Staaldynastierne Krupp og Carnegie. — Staalet regerer!

LÆNGST forsvundne Tiders Krøniker og Legender er alle enige om, at „Ulykken“ for Menneskeheden falder sammen med Jernets Optræden. Allerede Ovid taler herom i sit berømte Digt „Quatuor aetates“, og siden høres det gentaget meget ofte. De lyriske Krønikeskivere i vor Tid hævder, at vi lever i Oliens eller Elektricitetens Tidsalder, andre igen mener, at det er Gummien eller Bomulden, der særlig præger vort moderne Liv. Jernet skulde altsaa have mistet sin Magtstilling og dette Metals Eneherrødomme ikke bestaa længere.

Jernet er dog hævet over den Slags Beskyldninger. Jernet i Forbindelse med Kullene er og bliver de mange Konkurrenter langt overlegne, ja, de andre er kun deres Vasaller. Jernet er den store Kejser, og de øvrige Produkter maa indtage deres Pladser i Forhold dertil. Fandtes der ikke Jern, vilde alle Verdens andre Produkter have mistet deres Værdi for Verdensøkonomien, ja, for Menneskeheden som Helhed. For hvad skulde man bruge Benzin til, hvis der ikke var Automobiler og Flyvemaskiner? Dem kan man dog ikke fremstille uden Jern. Hvad med Bomuld, hvis der ikke fandtes Vævestole? Hvad med Elektriciteten, hvis der ingen Maskiner, ingen Jernbaner fandtes?

Nej, Jernet er suverænt. Det herskede allerede i de Tider, hvor der ikke fandtes andre kostbare Stoffer, ingen værdifulde Energikilder. Det havde allerede for Aartusinder siden en afgørende Indflydelse paa Menneskers og Rigers Skæbne. Og alt, hvad Mennesker

siden har fundet og opdaget, har kun bidraget til at forhøje Jernets — et af Jordklodens billigste Metaller — Magtposition!

I Begyndelsen var Jernet — —

En tysk Forsker, Ludwig Beck, har skrevet et Værk paa ikke mindre end 7000 Sider om Jernets Historie, og alligevel har han ikke udtømt dette Emne. For Jernets Historie er egentlig Menneskehedens egen

De ældste Jernprodukter, vi kender, stammer fra det femte Aartusinde før Kristi Fødsel. Man har fundet Jernhamre og Lansespids af Jern. Ægyptens Urbeboere har fremstillet dem. Jernet blev imidlertid ikke udsmeltet af Jern, Malmen blev ophedet, men Slaggerne ikke fjernet. De blev i Jernet og forringede dets Kvalitet. Det glødende Malm blev hamret, og derved fik man et stift, men i vore Øjne noget skrøbeligt Metal. Den regelmæssige Udvinning af Jernmalm kan føres tilbage til Aarene 1500—1600 f. K. Bjergværksdriften begyndte da i det senere Romerrige, og derfra fik ogsaa Ægypten sine Produkter, saadan som det fremgaar af et for nylig fundet Brev fra en Hetitterkonge til Ramses den Anden.

Paa Homérs Tid var Jernvaaben allerede velkendt, hvilket man kan se af Iliaden. Og fra da af kan vi Skridt for Skridt følge Jernets Sejrgang. Romerne fandt Jern paa Øen Elba, senere i Spanien. Men ogsaa Gallien, Britannien og Germanien leverede dem Jern. Senere kom Tyrol, Steiermark og Kärnthen til som Jernproducenter. I Roms Krige med Folkevandringsstammerne spillede Jernet en afgørende Rolle. Germanerne raadede over tilstrækkeligt Jern, og det kunde i Haardhed maale sig med Romernes. Tallet paa Jernredskaber voksede lidt efter lidt, men Be-

handlingen, Forarbejdningen, gik ikke frem før langt hen i Middelalderen. Man opstillede Smelteovne — hvor det var muligt, højtliggende, for at de kunde faa tilstrækkelig Luft — og disse Ovne blev ophedet med Trækul. I Middelalderen begyndte man at anvende Blæsebælgen. Det forenkledede Arbejdet i Ovnene, men kunde ikke afhjælpe det største Onde: det uvundne Jern var for blødt. Det forekom ogsaa vore Forfædre mærkværdigt, at Jernet, der kom fra Indien og blev behandlet paa samme Maade, stod uendelig meget højere i Haardhed og Modstandsevne. De kunde jo ikke ane, at Jernet fra Forindien var „besmittet“ med Chrom og Mangan, og at dette gav den bedre Kvalitet.

Indiens Hemmeligheder.

Jernhårdninger er af indisk Oprindelse. De første Staalidgler blev anvendt her, og Marco Polo, den berømte Opdagelsesrejsende, har givet den første Beskrivelse af en saadan indisk Staaludvinding. Af Malmen fik man det ogsaa i Europa velkendte bløde Jern. Det blev slaaet i Smaastykker og kom derefter sammen med en nærmere beregnet Mængde Træ i en Lerdigel. Den blev hermetisk tillukket og derefter sat ind i en Ovn, der var fyldt med Trækul. Diglen blev i Ovnen i saa og saa lang Tid, derefter blev Leret hamret fra, og man fandt i det indre: *Staalet*. Dette Produkt var især skattet blandt Araberne, men Inderne kendte ogsaa til dets Værdi og søgte at beholde Hemmeligheden ved dets Fremstilling for sig selv. Af Mysore-Staalet fik Araberne deres berømte Sværd, og af det blev ligeledes efter hemmelighedsfulde Forskrifter de forskellige straalende Damascener — og andre Klinger forarbejdet. Europa kunde naturligvis ikke længe taale Indiens Forrang i denne Henseende, og allerede i det 14—15'de Aarhundrede fremkom de første smukke Staalklinger fra Brescia, Milano, Toledo og Sevilla. Ogsaa de tyske Klinger fra Solingen og Passau fik Ry.

Jern og Kul finder hinanden.

Der var en overraskende Fare, som truede den, efter Opdagelsen af Krudtet, saa voldsomt stigende „Jern- og Staal-Industri“. Man maa huske paa, at Middelalderens Staal ikke havde mange Lighedspunkter med det Staal, vi kender i Dag, og rundt om formindskedes Træforraadene i farligt Tempo: uden Trækul kunde intet Staal udvindes.

Saa var det, man gjorde et Forsøg paa at erstatte Trækullene med et — som man udtrykte det — temmelig værdiløst Produkt: Stenkullene, men man kom ikke til noget tilfredsstillende Resultat. Forsøgene faldt afgjort uheldigt ud.

I det 17. Aarhundrede var Mangelen paa Træ følelig, men saa var det, at den unge engelske Industri-drivende Dud Dudley, hvis Foretagende var ved at gaa til Grunde netop som Følge af Træmangel, fandt paa en Udvej. Gennem forskellige Forsøg kom han til det, forøvrigt rigtige, Resultat, at Anvendelsen af

Stenkul ikke var mulig paa Grund af deres Svovlindhold. Han arbejdede videre og naaede frem til det første Koks-Produkt i Industriens Historie. Snart efter byggede han sin Fabrik og producerede det nye Staal, som han med Stolthed foreviste den engelske Regering. Kvaliteten blev rost i høje Toner, og saa var Dudley's Priser tilmed lavere end Konkurrenternes. Ingen kunde opdage hans Hemmelighed, og Konkurrenternes Vrede mod ham blev større og større. Til sidst, da man ikke paa anden Maade kunde skade ham, gik man over til Vold. En Bande lejede Forbrydere overfaldt og ødelagde hans Virksomhed. Forsikringsvæsenet var paa den Tid saa daarligt udviklet, at Dudley ingen Erstatning fik, og det lykkedes ham heller ikke at faa tidligere Velyndere til at hjælpe sig. Han kom i Gældsfængsel efter økonomisk fuldstændig at være gaaet til Grunde. I to Aar maatte han blive siddende dér, „saa først slap han fri og ansøgte straks om et Patent. Det blev afslaaet, og snart efter døde han uden at have røbet sin Hemmelighed. En saadan Skæbne ramte altsaa en af Industriens største Pionerer. Eftertiden har ikke engang ydet ham den Retfærdighed at kende hans Navn. Han er forsvundet i det store Mørke.

Konkurrenterne vidste, at Dudley havde arbejdet paa sine Erfaringer med Stenkul, og Stenkul var der i England, især i den ulykkelige Dudley's Hjemstavn, Worcestershire, i uanede Mængder. Det varede da heller ikke saa forfærdelig længe, inden det lykkedes et andet engelsk Foretagende, Dynastiet Darby, at finde Løsningen paa Problemet. I 1735 — det er notorisk, at Indehaveren, John Darby, til Slut sad uafbrudt ved sin Forsøgsovn seks Dage og seks Nætter — udvandt man her for første Gang Raajern med Koks. Dermed begyndte egentlig Staalets Historie, der altsaa kun er godt 200 Aar gammel. Men denne Historie skriver sig fra et „Ægteskab“: Jernmalm og Stenkul er Forældrene til dette det maaske vigtigste af alle Produkter. Og indtil den Dag i Dag udvindes Staal hovedsagelig dér, hvor Jern og Kul findes Side om Side.

„Barnet“ Staal vokser til.

Man skal imidlertid ikke tro, at med Løsningen af Kulproblemet var Spørgsmaalet Staal ogsaa løst! Det var kun den „nyfødte“, man havde for sig, og den havde Brug for megen Pleje og Omsorg. Produktet fra Darbyværkerne var egentlig kun Raajern. Det var paany en Englænder, Henry Cort, der foretog det næste Skridt. Han indførte den saakaldte „Puddling“-Fremgangsmaade, hvad der i det væsentlige bestaar i en Afsondring af Sod fra Raajernet og dermed det overflødige Kulindhold. Han rørte det flydende Raajern og opnaaede derigennem gode Resultater. Vejen var nu betraadt, og engelske Fagfolk anerkendte det snart. „Corts Opfindelse vil bringe England større Gavn end en Haandfuld Kolonier!“ hed det. Mens Krigene stod paa i det 19'de Aarhundredes Begyndelse, var England ene om at udnytte Corts Opfindelse.

(Fortsættes Side 24)

Da Kaptajn Hans Borg

førte Kina-Djunken Whang Hoo over Stillehavet

En interessant Historie fortalt paa Asiatisk Plads

PAA asiatisk Plads findes en Slags Værtshus, Marketenteri og Samlingsstue for Pladsens Arbejdere, men ogsaa tilgængelig for andre Gæster. Dets Navn er „Asiaten“, hvormed sigtes til dets Beliggenhed. Men det har ogsaa en helt anden Tilknnytning til Asien, som man maaske ikke bliver opmærksom paa under sit første Besøg, men som til Gengæld nok er den mest sjældne og interessanteste.

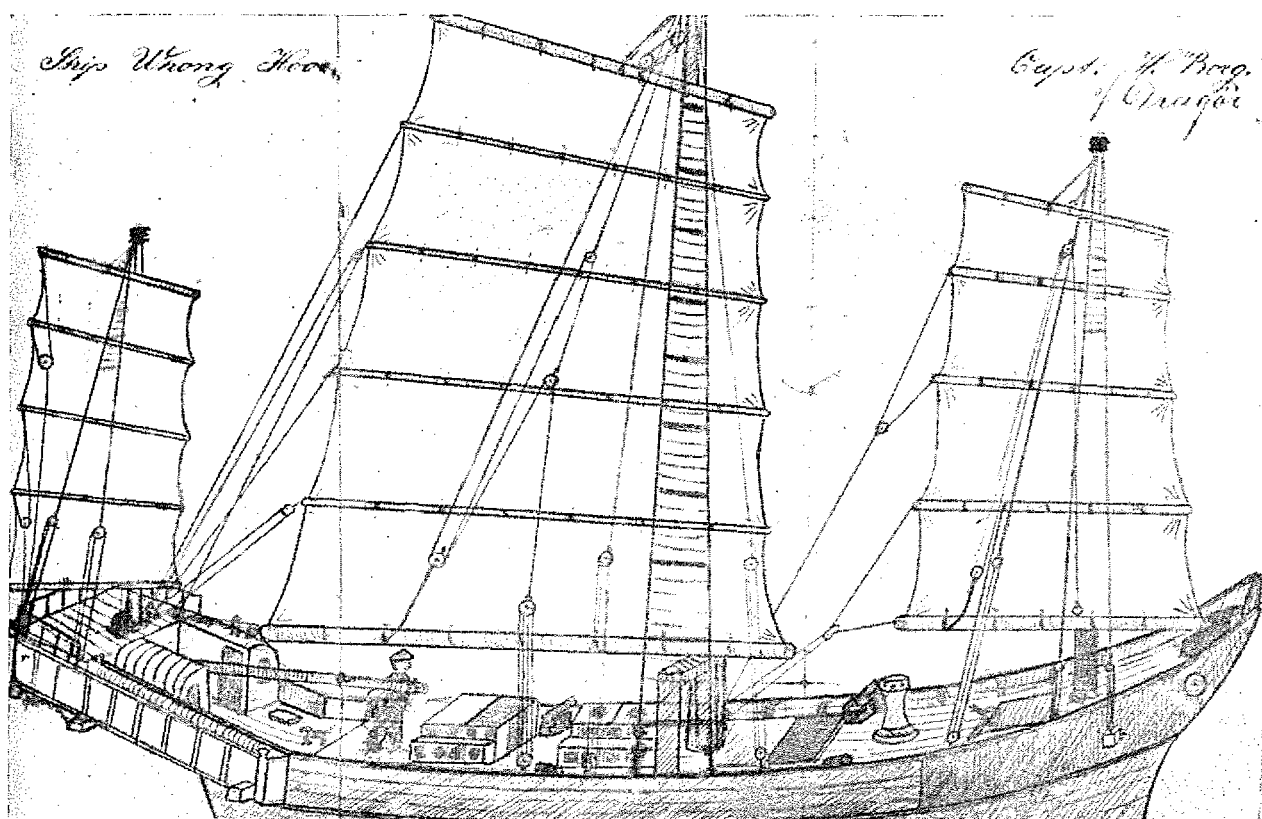
At Værten, Carl Borg, er gammel Sømand og vidt berejst, bliver man straks klar over, naar man kommer ind i den lille Stue, der er indrettet paa een Gang som etnografisk Museum og Skibsfartsmuseum. Paa Væggene og i Loftet hænger indianske Buer og Pile, kinesiske Kuliers Bambus-Aag, Taljer og Træringe fra Sejlskibsrigning, et tørret Bæltedyr, Vindroser, gamle Skipperbestallinger i Ramme og primitive Billeder af den Slags, som afspejler Sømandens djærve, saltfriske Humor eller den Sentimentalitet, som fødes gennem en Forening af Ensomheden paa Søen og Længslen efter Hjemmet i ligelig og passende Blanding. Ogsaa nogle udskaarne Træplader tiltrak sig straks min Opmærksomhed. De stammer fra Værtens egen ferme Haand og skarpe Kniv. I ledige Stunder, hvor der var lidt for længe mellem

Snapsene og de halve Kaffer, opdagede han sit eget Talent for Træskæreri, og siden har han udnyttet det efter Lejlighed og Evne.

Men naar Blikket har betragtet alle disse Rariteter, standser det ved en mærkelig brun-rød Tusch-Tegning, der hænger i en bred, gammel Ramme. Den er signeret af Hans Borg og forestiller den kinesiske Djunke „Whang Hoo“, som i 1906 blev sejlet fra Shanghai til San Francisco for dèr at indgaa som et sjældent og højst usædvanligt Led i Verdensudstillingen. Det blev Hans Borg's sidste Rejse. To Døgn før „Whang Hoo“ naacde i Havn, døde han. Der var ikke andre hvide Mænd om Bord, saa Dødsårsagen blev aldrig opklaret. Enten vidste den kinesiske Besætning ikke noget, eller den vilde ikke fortælle, hvad den vidste. Derimod kan fortælles en hel Del om Kaptajn Hans Borg, som udførte den stolte Sømandsbedrift: at bringe Djunken over Stillehavet. Og den Fortælling faar man af hans egne blegnede Breve, der nu snart er 55 Aar gamle, og dels af Broderens Mund.

Efter at have taget Eksamen paa Fanø kom Hans

Kaptajn Hans Borg's Tusch-Tegning af Djunken „Whang Hoo“





Marketenderiet „Asiaten“.

Borg til at sejle for Firmaet Alf. Christensen. Han kom som Styrmand med „Winland“ til Japan. Her tog han et Kursus og blev Kaptajn. Og om sin videre Skæbne skriver han i et Brev, dateret Shanghai, den 13.—6.—04, bl. a. til sin Broder:

„Min Eksamen i Japan kostede mig næsten 500 Kr. Da jeg underskrev Kontrakten, lagde jeg ikke Mærke til, at de kunde forlange mig til at gaa om Bord i „man of war“. Det var galt nok i Transporterne. I Løbet af 25 Minutter mistede vi 700 Mand, som laa paa Dækket døde og saarede, saa Gud ved, hvor mange der er faldet i Vandet. Det er forresten en underlig Fornemmelse at være i Krig. Kugler og Granater suser een om Ørene, man ser Kolleger segne om ved Siden af een; en Arm ser man her, et Hovede, der flyver i Luften. Jeg blev ogsaa ked af det og stak af, saa snart vi kom til Sarebo“

Den store og farlige Færd.

Hvordan Hans Borgs Skæbne har formet sig i de næste to Aar, ved vi ikke. Men saa fik han i 1906 Chansen for at føre den kinesiske Djunke „Whang Hoo“ over Stillehavet fra Shanghai til San Francisco. Og her har vi to af hans egne Breve til Familien i Dragør som Rettesnor for en Rekonstruktion af hans dramatiske Oplevelser. Disse to Breve fortæller saa enestaaende Begivenheder, at jeg gengiver dem omtrent i deres fulde Ordlyd. Det første er dateret Ushiouura d. 22.—5.—1906.

„At I med Uro venter paa Brev fra mig, kan jeg tænke, men havde det sidste, jeg skrev, gaaet, som jeg ventede, saa havde det været hjemme nu. Men jeg maa gaa tilbage en hel Maaned, saa I kan vel forstaa, hvorfor det ikke er kommet Eder i Hænde. Som jeg lod Eder vide i det sidste Brev, var det omtrent bestemt, at jeg skulde tage en kinesisk man of war over til Amerika; den kom nu til at føre amerikansk Flag, men er kinesisk alligevel. Der gik dog nogen Tid, før jeg rigtig vilde bestemme mig, da jeg vilde se, hvilket Kram den var lavet af. Den blev, som skrevet, bygget i Shanghai og er, i Forhold til Størrelsen, umaadelig stærkt bygget. Den er kun indrettet til Lyst-

fartøj og er bestemt til Udstillingen i San Francisco. Hele Skibet er Saloner og Lukaf'er, overalt dekoreret med gamle kinesiske Vaaben, ialt 210 Stykker. Som paa kinesisk Vis er Farverne meget spraglete med Udskæringer alle mulige og umulige Steder. Paa Dækket er der otte store Kanoner, som vi dog tog ned, da vi skulde gaa. Det mærkeligste er den høje og lange Agterende, som giver den nogen Lighed med de Skibe, Columbus sejlede til Amerika med. Den er malet med alle Slags Figurer lige fra Buddha og ned til Djævelen, Byer, Gader og Templer i de mest skrigende Farver. Naa, Skibet blev imidlertid færdig, og et Par Dage før Afrejsen blev bestemt, undertegnede jeg Kontrakten, skrev alle mine Breve færdige og sendte 2. Styrmand paa Posthuset med dem. Den 20. gik vi fra Shanghai, og Skibet viste sig i alle Maader som et udmærket Søslib. Rigningen havde vi, som paa alle nye Skibe, en Del Arbejde med i China Søen, men da vi kom ud i Pacifiken, var den fuldstændig i Orden. Det eneste, jeg nu var lidt i Tvivl om, var Roret, men da flere erfarne Mænd sagde god for det, lod jeg staa til, men nu har det vist sig, at min Tvivl var berettiget.

Den første Del af Rejsen gik, som før nævnt, temmelig godt, men en Morgen begyndte Barometret at falde paa en foruroligende Maade, og ikke længe efter maatte vi begynde at rebe. Søen var alt temmelig krap, og Vinden tiltog stadig. Nu saa vi først rigtig, hvilket brillant Skib det var. Det laa paa Vandet som en And og tog ikke en Draabe Vand over. Søen tiltog stadig, og henpaa Aften brækkede Roret lige inde ved Stammen, og Skibet laa hjælpeløst og drev efter Kompasset lige ind mod Land. Det blæste nu en halv Ørkan, Regn og Mørke og en forfærdelig Sø. Kl. 12 sigtede vi Land, og vort eneste Middel var nu Ankrene. Vi fik Bb. Anker ud med 75 Favne Kæde og det meste Kabeloug, vi havde, paa Tampen. For det laa vi en Time, saa sprang det, og vi kørte ind efter med en 4 Mils Fart. En halv Time efter saa og hørte vi Brændingen. Vi loddede saa og fik 30 Favne, men vi turde ikke vente længere med Ankeret, da vi ikke vidste, hvor langt vi var ude. Saa lod vi altsaa Stb. Anker gaa og stak ud al den Kæde, vi havde, 100 Favne, og det lod til, det holdt. Men fra den Tid, og til det blev Dag, tror jeg aldrig har varet mig saa længe. Hele mit Liv stod for mig, baade det onde og gode, jeg har gjort, og jeg er sikker paa, jeg ikke var den eneste, som bad Gud bevare os. Alle Mand stod vi klar ved Baaden med Redningsbælterne omkring Livet, klar til at kaste os i Vandet, saa snart Kæden sprang. Da det blev

lyst, kunde jeg ikke afholde mig fra at tænke paa, at vi stod ikke to Kabellængder fra selve Land og højest een fra Klipperne, som vi en Gang imellem saa over Søerne. Det var med en gripende Fornemmelse, jeg stod og betragtede det umaadelige Hav og de spidse Tingester, der kom op over Vandet som Finnerne paa en Haj. Dér vidste jeg, Døden ventede os, hvis Kæden sprang. Vi satte Nødsignaler, men uden Resultat. Fra Søen kunde de ikke se os, og paa Land kunde vi ikke se et Menneske. Saadan gik den Dag og næste Nat. Hen paa Morgenen gik Vinden lidt ned, men Søen var ligedan som før. Hele Dagen regnede det ned i Spande, men ingen tænkte paa hverken at spise eller drikke. Om Eftermiddagen var der et lille Ophold, som klarede Luften. Vi kunde da se ned i en lille Bugt paa Stb. Side af os. I Skumringen kom en Redningsbaad ud i Nærheden af os og spurgte os med allehaande Tegn, om vi vilde i Land. Selvfølgelig vilde de alle med, men da de saa, jeg blev, var der dog et Par Stykker, som ogsaa blev om Bord. Resten maatte springe overbord og blev hjulpet op i Baaden. Nogle Dage efter var det saa roligt Vejr, at de med 6 store Baade kunde slæbe os ind i Bugten, hvor vi ligger nu og reparerer. By er her ingen af, men de Par Mennesker, som er her, er umaadelig gode mod os. Nu kommer først det, jeg vilde sige om Brevene. Stewarden kom en Aften fuld ombord og vilde skyde saavel Styrmanden som mig, og jeg maatte da lægge ham i Jern og sætte ham i Fængsel paa Land. Da jeg samme Dag havde mistet en Del Penge, fik jeg Mistanke til ham og undersøgte hans Kiste. Hvad tror I, jeg fandt? Alle vore Breve, som 2. Styrmand havde givet ham i Shanghai, da han selv skulde andre Steder hen. Jeg kom straks til at tænke paa den Uro, I maatte være i“

Japansk Gæstfrihed.

Den 1/7 1906 sender Hans Borg sit næste Brev hjem til Dragør. Hans Borg har i Mellemtiden dannet sig en helt anden Mening om japansk Hjælpssomhed og Gæstfrihed. Han skriver bl. a.:

„Ja, her ligger vi endnu og driver, men jeg kan dog se en Ende paa det. Vi er nu saa vidt, at vi kan sejle, naar Vind og Vejr tillader. Som I næsten kan tænke, har jeg haft et urimeligt Bryderi her, eftersom vi har været opholdt saa længe. I mit første Brev nævnede jeg de Indfødte som meget flinke og hjælpsomme. Det var de ogsaa, lige til den Dag kom, hvor Regningerne skulde betales. Men saa fik jeg andet at vide! Pengene, som Reparationerne vilde koste, har jeg estimeret temmelig højt i mit Telegram til Assurancen, men da det kom til Stykket, var det ikke nær nok. Jeg maatte altsaa telegrafere igen, og da det varer ti Dage at faa Penge fra Amerika til denne Sørøverby pr. Telegram, har

det jo Skyld for en Del, men, som før sagt, nu ser jeg en Ende paa det.

Alt Materiale maatte hentes fra den nærmeste By, Kagoshima, beliggende 40 miles herfra. Jeg var selv deroppe et Par Gange for at faa Sagerne i Orden, og jeg kan nok sige, det er de mest nervepirerende Ture, jeg hidtil har haft til Lands. De fleste Japanere har, som bekendt, Lemmer af Staal, udholdende som en Maskine, hvis den bliver passet. De kan gaa en 25 miles om Dagen, over Bjerge, genennem Rismarker i Mudder til Knæene, men for en anden Stakkel, som ikke har gaaet længere end fra Dragør til København, falder det lidt besværligt, da her ikke var en Vogn at faa til Personbefordring. Altsaa Klokken 6 om Morgenen gik vi herfra ad en smal Sti med Klippen paa den ene Side og Afgrunden paa den anden. Jeg havde to Japanere med til at bære min Bagage, men alligevel kneb det for mig at følge Trit, da det hele Tiden gik op ad Bjerget. Den første Holdeplads var Kl. 2 Eftm. ved et lille Thehus omtrent paa Toppen af Bjerget, hvor vi fik The og Æg og hvilede en halv Time. Det værste var at komme i Gang igen. De næste fire Timer gik bedre. Vejen var forholdsvis god og lidt ned ad Bakke. Det tog mig to Dage at faa alt ordnet i Kagoshima med Materiale og Stores. Kagoshima er den By, Japans største Helte kommer fra, alle de velkendte Generaler og Admiraler fra sidste Krig er født dér. . .

Afslutningen.

Vi hører ikke mere om Hans Borg, før i en Skrivelse fra det danske Konsulat i San Francisco. Den er dateret 12. Februar 1907 og er et Svar paa talrige Henvendelser fra Hans Borgs Familie i Danmark, som havde faaet Mistanke om, at den gæve Kaptajn aldrig var naaet sit Bestemmelsessted, siden han ikke lod høre fra sig. Men med Roret fra Kagoshima er det vel lykkedes ham at komme saa langt, at den kinesiske Besætning nu kunde klare sig selv og derfor skaffede sig af med den eneste hvide Mand paa Whang Hoo.

(Fortsættes Side 13)

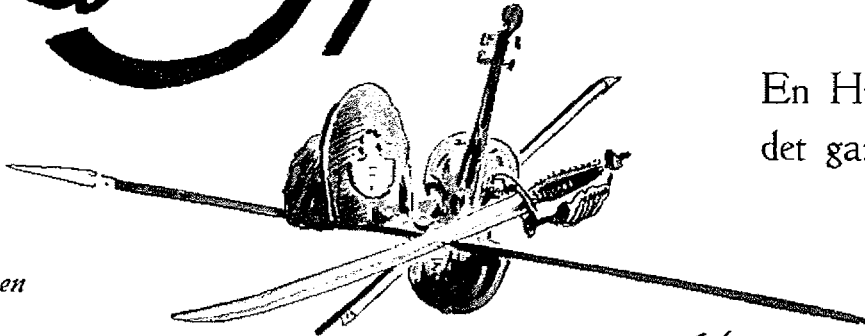


Carl Borg's Stue, der er indrettet som et privat etnografisk Museum og Skibsfartsmuseum.

Erland Spillemand

En Historie fra
det gamle Nyboder

Illustreret af
Oscar Knudsen



Slutter)

Af. Gustav Frøgh.

Desværre var det jo saadan, at vi slet ikke var velkomne deroppe. Det er sikkert, at Norge trods Kri- gen alligevel holdt gode Miner med England, som da ogsaa havde givet de norske Koffardimænd Licens, saa de frit kunde gaa i Fragtfart mellem de to Lande. Ja, der var saamænd langt livligere Handel mellem dem, end som tidligere i Fredens Dage. Derfor var de Norske slet ikke glade for at ha' vore Brigger liggende under deres Kyst. Og helt utilfredse blev de, da „*Najaden*“, som var løbet af Stablen Efteraaret før, straks i Begyndelsen af 1812 fik Ordre til at gaa op og hjælpe Briggerne med at attackere Fjenden. De mente, det vilde ødelægge deres Handel og bringe dem store Ubehageligheder.

Kaptajn Holm — Hans Peter, som vi kaldte ham — var Chef**), og jeg blev udkommanderet om Bord som ældste Baadsmandsmath. Den Gang var Du lige blevet Rugdreng, Søren, og Du fulgte mig nok saa pænt over paa Ny Holm, da vi hejste, og slæbte min Sæk for mig! „*Najaden*“ var et dejligt Skib, og jeg havde glædet mig meget til det Togt, for Hans Peter var jo en Chef, det var værd at sejle med. Aaret før havde han snuppet Briggen „*Manly*“ fra Engelskmændene udfor Arendal, og mon ikke jeg har fortalt Jer, at vi var sammen i „*Oldenborg*“, da Olfert Fischer landsatte den under en paalands Brandstorm nede i Taffelbay — jo, han var en herlig Mand!

Vi havde just ikke netop Held med os paa Togtet! Dagen efter, at vi var lettet fra Reden, stod vi ind til Brækkestø, og der i Havnen stødte Fregatten Agterenden mod et Skær, saa flere af Rorløkkerne blev ødelagt. Saa maatte vi ind til Kristianssand for at kølhale og reparere; vi fik ogsaa nogle flere Kanoner om Bord ved den Lejlighed, husker jeg. Da det var overstaet, stod vi ud paa Kryds i Kattegat, men saa i lange Tider ikke noget til Englænderne, før vi i Begyndelsen af Juni Maaned fik Øje paa en Fregat, som vi saa jagede. Vi halede godt ind paa den, men det var et Helvedes Vejr, og Legen endte ogsaa med, at vi sejlede baade Forstangen og Store Bramstang over Bord. Jeg havde Stortoppen, og min raskeste Mand, gamle Baadsmand Bjerneboes Søn, røg med

ned og druknede. Selv stod jeg i Mærset og slap klar af al Maløren, men to andre Topsgaster blev haardt kvæstede.

Da Britten observerede Havariet vendte han, og saa snart han var kommet paa Skudafstand begyndte han at fyre paa os, mens vi laa og reparerede. Men nu kom „*Lolland*“, der havde ligget i Gross Havn, ud og lagde sig mellem os og Fjenden, som den svarede Lag for Lag, til han vendte Rumpen mod os og stak af. Hen ad Aften naaede vi ind til Gross, og her var det, at Baadsmanden fra „*Lolland*“ gik i Land, og jeg blev kommanderet om Bord i hans Sted. Jeg var ked af at komme fra „*Najaden*“, for man har det jo bedre i en Fregat end i et lille Skib, men man maa parere den Ordre, man faar. Og saa var der ikke andet for mig at gøre, end at svinge min blanke Hat og lade mig ro over til „*Lolland*“ med alt mit Klods. Min nye Chef var Kaptajnløjtnant Krieger — Admiralen, som døde i 47, og han var god nok*).

Vi laa nu i Havnen i nogen Tid og løb af og til ud, naar en Fjende viste sig. En Dag saa vi to Fregatter og tre Brigger, men trods den store Overmagt lettede vi alligevel for at jage dem. Saa dukkede der en svær Sejler op i Læ, og da det var kulet saa stærkt op, at „*Lolland*“ næppe kunde bruge sine Kanoner, opgav Hans Peter Jagten, og vi gik ind til Frederiksværn, hvor flere andre Brigger laa. Her fik Kaptajn Schönheyder Ordre til at gaa ud med fire af Brig- gerne, saa kun „*Lolland*“, „*Samsøe*“ og „*Kiel*“ blev hos „*Najaden*“. Jeg fik i den Tid god Lejlighed til at lære mit nye Skib og mine Folk at kende, og det var lige tilpas for mig.

Den 31. Juli lettede Fregatten og Briggerne, stod til Søs, men saa ikke noget til Fjenden, og gik derfor anden Dagen efter ind i Løbet Vest for Sandøen, hvor der laa en lille Havn, som hedder Haven. Her mente Kaptajn Holm nok, at vi laa godt gemt, og alligevel kunde ha' Udkig over Havet fra en Varde paa Øens Højderyg. Men det passede ikke! Allerede Dagen efter, hen mod Aften, da Skibsheferne havde været til Middag om Bord i „*Samsøe*“ og derefter var gaaet en Tur op til Varden, saa de fra denne et britisk Linie-

**) Hans Peter Holm, født 1772, druknet den 26. Oktober 1812 udfor Langesund ved en Lodsbaads Kæntring.

*) Anthonius Krieger, født 1776, dod som Kontreadmiral 1847.

skib, fulgt af tre Brigger, staa ind mod Øen. De kikkede lidt paa Engelskmændene; men tænkte vist, at disse ikke turde vove sig indenskærs i det smalle og vanskelige Farvand, hvor der ingen Afmærkning var, og hvor Lodsens havde forsikret, at et Linieskib ikke vilde ha' Vand nok under Kølen.

Men saa ser de til deres store Forbavselse, at Linieskibet stopper og lader den ene Brig gaa foran sig, hvorefter alle fire Skibe drejer ind i Skærgaardsløbet! De vilde næppe tro deres egne Øjne, men rigtigt var det, og saa hurtigt de kunde, skyndte de sig ned til Skibene og gjorde klar til at lette!“

Sivert tav, mens han stoppede Tobakken fastere i

Piben, og Aller skyndte sig at benytte Anledningen til at udbryde:

„Det var nu ligegodt mærkeligt, at den engelske Chef turde vove sig ind i Skærgaarden med det store Skib!“

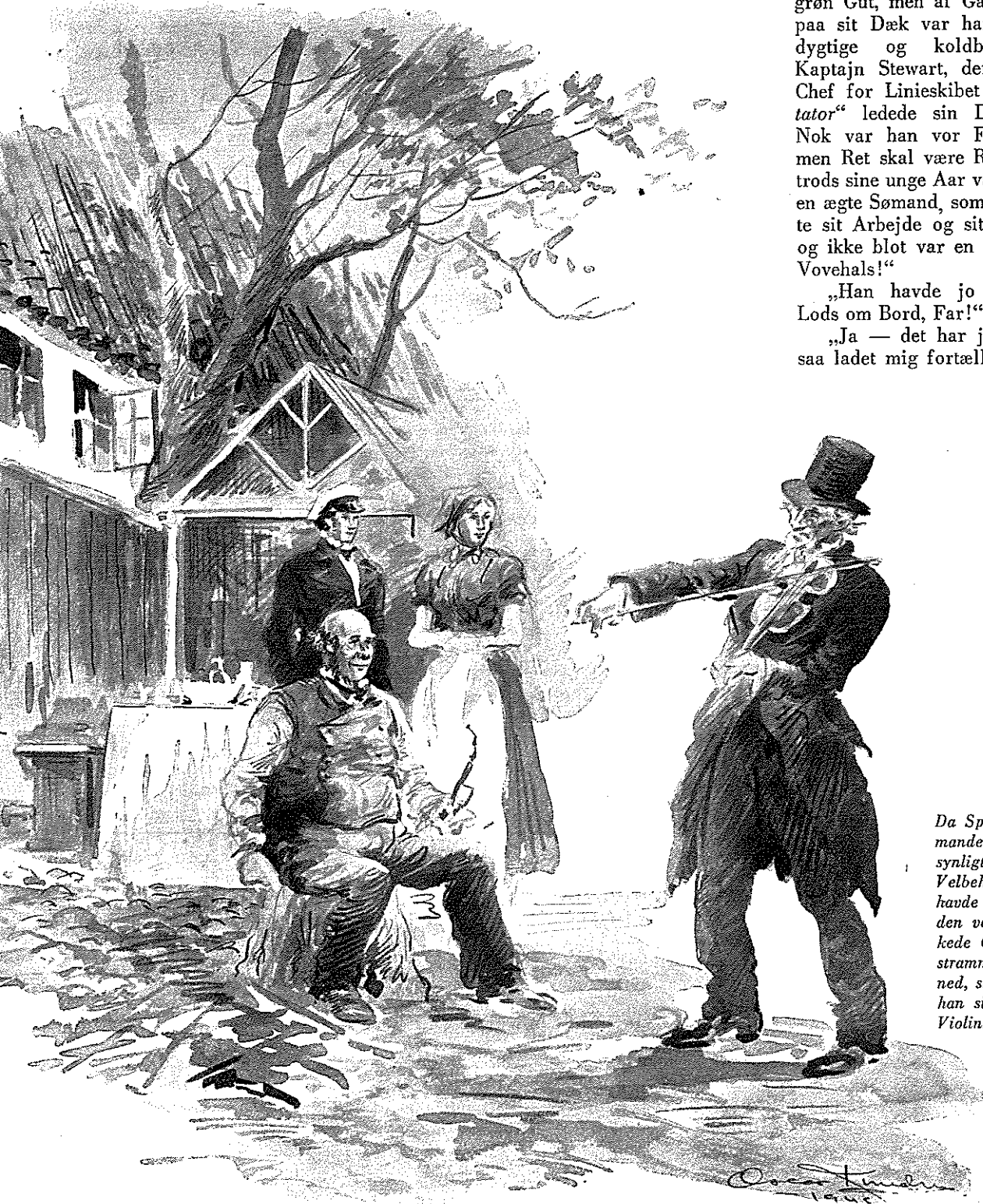
„Han var endda ganske ung, har jeg hørt min Farbror fortælle!“ indskød Studenten. „Ikke stort ældre, end jeg nu er!“

„Var han saadan en ren Dreng, Sivert?“ spurgte Aller og gloede udfordrende paa Studenten. Denne fo'r op fra sin Plads for at svare igen, men Sivert greb ham i Armen og trak ham ned paa Bænken, idet han rolig bemærkede: „Rigtigt, Aller! Af Aar var

han ikke stort mere end en grøn Gut, men af Gavn og paa sit Dæk var han den dygtige og koldblodige Kaptajn Stewart, der som Chef for Linieskibet „Dictator“ ledede sin Deling. Nok var han vor Fjende, men Ret skal være Ret, og trods sine unge Aar var han en ægte Sømand, som kendte sit Arbejde og sit Skib, og ikke blot var en dristig Vovehals!“

„Han havde jo ogsaa Lods om Bord, Far!“

„Ja — det har jeg ogsaa ladet mig fortælle. Det



Da Spillemanden med synligt Velbehag havde stukket den velskænkede Opstrammer ned, stemte han sin Violin.

1892

skal have været en svensk Skomager, der boede i Lyngør!“

„Jeg ved godt, at der blev fortalt noget saadant, Student, men det passer nu ikke. Der blev ogsaa sagt, at hans Lods var en norsk Fisker, som blev Forræder mod sit Land og ikke alene lodsede Fjenden ind, men oven i Købet havde underrettet Kaptajn Stewart om, at „Najaden“ og Briggerne laa ved Haven. Naa, det kunde jo nok tænkes, at det forholdt sig saadan, for Fiskerne i Skærgaarden var meget misfornøjede med, at de danske Skibe holdt til der og sloges med Englænderne. De mente nemlig, at det vilde være langt bedre for dem, om Skibene forsvandt, saa de i Fred kunde passe deres Fiskeri og tjene flere Penge. Naa — lad mig gaa videre med Historien, saa skal I faa rigtig Besked!

Saa snart de danske Skibe havde lettet, satte de alle Sejl til og stod i Køl vandsorden Nordost i gennem Skærgaarden op mod Lyngør, med Briggerne forrest. „Najaden“s Lods havde forsikret Kaptajn Holm, at her kunde Engelskmændene ikke følge dem. Men det kunde de alligevel! Med Briggen „Podargus“ i Spidsen og „Dictator“ lige i dens Køl vand, fulgt af de to andre Brigger, fortsatte Kaptajn Stewart den dristige Forfølgelse. Et Stykke fremme i Skærgaarden udfør Borøen tog „Podargus“ Grunden, skønt den havde Lodsens om Bord; men ham lod Kaptajn Stewart sætte over i en anden Brig, der hed „Calypso“, lod den tredje Brig, „Flamer“, blive ved „Podargus“ for at hjælpe til med at trække ham af Grunden, og fortsatte igen Jagten.

Nu vilde Skæbnen, at ogsaa „Calypso“ stødte! Lodsens maatte atter skifte Skib og gik nu om Bord i „Dictator“, og atter jagede Stewart videre. Han sejlede godt, halede svært ind paa os, saa at „Najaden“ og „Dictator“ flere Gange kunde fyre paa hinanden. Det betød nu ikke noget, i hvert Fald blev ingen af vore Skibe ramt, og lidt over Klokkeren ni naaede vi ind i Lyngør Havn. Pokkers uheldigt var det nu, at der her laa et Par Koffardimænd opankret, for det generede vore Manøvrer meget og blev Aarsag til, at vi maatte ankre saa godt, det lod sig gøre. „Lolland“ ankrede først, og vi smed Krogen inde under en lille Ø, der hed Odden; „Kiel“ lagde sig noget vestligere udfør en anden Stump Ø, Holmen, hvor den ene Koffardimand ogsaa laa, og „Samsøe“ maatte gaa ind agten for os. „Najaden“ selv ankrede midtvejs i Havnen, men svajede saadan, at den noget nær fik Stævnen ud mod det Løb, hvorfra „Dictator“ kunde ventes, dersom den da naaede ind, hvad ingen troede paa. Vi i „Lolland“ maatte stikke Kæde, føre et Varp ind paa Odden og hale saa klods ind paa Land, at Agterstævnen tog Grunden, for at „Najaden“ kunde varpe sig op i en Stilling, hvor den kunde faa sin Styrbords Side mod Løbet i Stedet for Stævnen, men det lykkedes ikke — og saa pludselig ser vi „Dictator“ stryge frem bag Fjældpynten!

Kaptajn Stewart havde saa sandt haft Held med sig! Hans Brigger løb paa Grund, men selv klarede han alle Skær, Vinden var ham gunstig, og flot løb han med ringe Fart ind paa Landgrunden ved Lyngør, lod et Varp føre over paa Steinsøen og halede sig paa Plads saadan, at han laa med hele sin Bagbords Bredside paa 32 Kanoner mod „Najaden“. Og ikke før

han laa, som han vilde, begyndte han at fyre løs, skønt vi havde skudt paa ham, lige fra vi saa ham. Men „Najaden“ kunde kun bruge seks af sine Kanoner, vi i „Lolland“, kun to og „Kiel“ bare een. „Samsøe“ laa saadan, at den slet ikke kunde løsne et Skud under Kampen.

Det var haabløst for os at tænke paa et heldigt Udfald af den Kamp; vi kunde bare forsvare os saa kraftigt som muligt. Ni Kanoner mod tre og fyre — for efterhaanden var „Calypso“ kommet flot igen og havde lagt sig agten for „Dictator“, saa han kunde skyde med sit Bagbords Batteri. Slaget var tabt, inden det begyndte!

Men hvor Hans Peter og hans Gutter sloges bravt i „Najaden“! Den fik hele Tiden „Dictator“s fulde Lag — Gang paa Gang blev Skibet skudt i Brand, og mægtige Røgskyer væltede op, men Ilden blev hurtigt slukket — Gang paa Gang blev dens Flag skudt ned, men lige saa hurtigt hejst igen. Det ene Lag efter det andet borede sig ind i Skroget og det opstaaende, splintrede Rejsningen og flaaede Sejl og Rig. Det var en Kamp for Flaget og Æren, ikke for Sejren, de stred der i den mørke Nat, hvor de brandrøde Kugler og Flammerne fra den brændende Fregat lyste over den grufulde Kamp.

Da der var kæmpet saadan en god Times Tid, blev ved eet eneste Lag alle tre Master og Sprydet ødelagt, Stænger, Ræer, Sejl og Rigning styrtede ned over Dækket, som brast og gik fra hinanden, væltede ned paa Batteridækket og dræbte eller kvæstede en Mængde Folk. Straks efter krængede „Najaden“ Bagbord over, Vandet væltede ind gennem Kanonportene — og saa sank vor skønne Fregat med sit Flag vajende paa Stumpen af Mesanmasten. Det af Skroget og Mastestumperne, som stod over Vandet, brændte i lys Lue — et grufuldt Syn var det at se det stolte, nye Skib faa saa trist en Ende!

Efter at „Najaden“ var blevet skudt i Sænk, gik det mere ud over os andre. Vi, som laa nærmest, vedblev at svare med de sølle to forreste Kanoner, skønt vi blev meget generet af Røgen fra „Najaden“, og I kan trygt stole paa, at det var Erland, som satte Sving i Folkene ved dem. En rask Gut var han, stadig parat med en lystig Bemærkning eller en Stump af en munter Vise.

Vi stod jo med Agterenden, og da det til Slut blev for haabløst, lod Chefen sætte Ild paa. Vi gik saa i Land paa Odden, og straks efter roede Chefen Øst i for at hente Hjælp af Kanonbaade. Men ikke saa snart var vi vel bjærget i Land, før Engelskmændene styrtede om Bord i „Lolland“, hvor de slukkede Ilden og begyndte at hale den af Grunden.

„Samsøe“, hvor Chefen var haardt saaret, klarede sig bedre. Den kappede Tovet og stod ud gennem Løbet mellem Odden og Lyngør, hvor den lidt borte fandt en lille Vig, som den ankrede i.

Værre gik det „Kiel“. Den kunde ikke slippe bort, Englænderne entrede den fra alle Sider, og hvor taper Modstand de end gjorde om Bord, maatte Chefen overgive sig med hele sin Besætning.

Men Kaptajn Holm havde ikke været ledig, efter at han af en af sine Folk var blevet bjærget i Land fra sit ødelagte Skib. Han havde straks efter Ankringen sendt en Løjtnant — det var for Resten vores nu-

værende Marineminister, Kommandør Zahrtmann*) — over til to Kanonjoller, som laa i Havnen, og roede nu selv ud efter flere, men traf ingen formedels det, at de tre Kanonjoller fra Øster Risør, han vilde hente, var passeret ham i Mørket. Disse tre Fartøjer forenede sig saa med Løjtnant Zahrtmanns to og begyndte at fyre paa „Dictator“, men saa snart Kaptajn Stewart saa det, hejste han Parlamentærflag. Han tilbød at aflevere alle sine Fanger mod at beholde „Kiel“ og „Lolland“ og uhindret at faa Lov at sejle ud med dem. Men de Vilkaar vilde Hans Peter naturligvis ikke gaa ind paa, især da han ventede Hjælp af Kanonbaadene fra Arendal. Desværre kom de ikke. Paa Vejen til Lyngør stødte de nemlig paa de to engelske Brigger ude i Skærgaarden og angreb dem. Hele to Timer sloges de af et godt Hjerte, men saa slap „Podargus“ af Grunden og stod til Søs sammen med den anden Brig, og Jollerne fortsatte videre mod Lyngør, men da var Kampen der forbi!

Der var sat Engelskmænd i Land rundt om paa Holmene for at beskyde os, dem lod Kaptajn Stewart nu hente om Bord og tog fat paa at forhale sit Forskib af Grunden. Samtidig angreb vore fem Kanonjoller igen, og da Englænderne hørte Skuddene, fik de saa travlt med at slippe væk fra Briggerne, at vi huggede to af dem som Fanger.

Atter var Heldet med Kaptajn Stewart; en frisk vestlig Brise kom lige tilpas til, at han kunde staa ud gennem det sydvestlige Løb med „Calypso“ efter sig.

— Kanonjollerne fulgte med under stadig Skydning, men efterhaanden som de britiske Skibe fik mere Fart paa, sakkede Jollerne; Afstanden blev snart for stor, og de vendte saa tilbage til Lyngør, hvor de havde den Glæde atter at se vore Flag vaje i „Kiel“ og „Lolland“.

Saa endte den Kamp. — Dygtigt og modigt havde vi kæmpet, og maaske Udfaldet var blevet et andet, om vore Chefer og Officerer havde noget mere Kendskab til Farvandet indenskrærs, saaledes at de ikke udeluk-

kende var henvist til at stole paa Lodsernes Udsagn — —“

„Ja, eller om Vejret til Eksempel var løjet helt af til Stille, saa Linieskibet ikke kunde være sluppet ud!“ afbrød Aller.

„Jeg kan ellers nok spinde Enden uden Din Hjælp, Aller, selv om det er rigtigt nok, hvad Du siger! Var det blevet Stille, havde vi kanske med Kanonjollerne fra Arendal til Hjælp kunnet faa Hævn for „Najaden“. Naa — jeg fortalte jo, at Stewart havde sendt Folk i Land paa Holmene. Nu var det saadan, at rundt om flygtede Befolkningen fra Hus og Hjem over til Lyngør, for det kunde være farligt nok for dem med al den Skydning. Ovre paa Odden boede Lodsoldermænd. Han havde to Sønner og to Døtre, alle voksne. Døtrene blev hjemme, men begge Sønerne var gaaet til Søs for flere Aar siden, og de havde i den Tid aldrig hørt noget fra den ældste. Den yngste var — Erland! Da Kanontordenen ude fra Skærgaarden hørtes ind over Øerne, flygtede de to Pigebørn over til Lyngør; men Oldermænd selv, som jo var en gammel Mand, blev saa angst og rystet, at han ikke kunde følge med, men gemte sig i en Tønde oppe paa Husets Loft. Den eneste, der ikke tabte Hovedet, var den gamle Kone, som blev i sit Køkken.

Nogle af Engelskmændene kom i Løbet af Natten ogsaa op til Huset, men de gjorde ikke Konen noget, og een af dem var endda særlig venlig mod hende og talte hende an paa Norsk, fik hende til at lave Kaffe



En Engländer med draget Huggert i Haanden springer ud og farer af Sted gennem Kjøkkendøren.

*) Christian Christopher Zahrtmann, født 1783, død som Viceadmiral 1853. Marineminister fra 4. April 1840 til 10. Aug. 1850.

til dem og betalte hende for det med engelske Penge. Mens de saa sidder der i hendes Køkken og har det rart, er det, at vi gaar i Land paa Odden. Vi var langt flere end Englænderne, og da de faar Øje paa os, skejer de ud med Kaffedrikningen og styrter ud af Huset og ned mod en Jolle, de havde liggendes et Stykke henne ved Stranden. Vi satte naturligvis efter dem, men de naaede Jollen, før vi var kommet Halvvejen til den, og da ingen af os havde Skydevaaben, lod vi dem være og gik ind i Huset. Erland var med, og naturligvis blev der stor Gensynsglæde, da han saa sin Mor. Vi fik da ogsaa Kaffe, og selv den gamle forskræmte Oldermænd vovede sig ned fra sin Tønde paa Loftet.

Og mens vi saa sidder godt bænket er det, at Døren til Stadsstuen med eet bliver smækket op, og en Englænder med draget Huggert i Haanden springer ud og farer af Sted gennem Køkkendøren, inden vi er klar over, hvad det er, der sker. Erland er den, som først kommer paa Benene, han trækker ogsaa sin Huggert og sætter Fart paa efter Britten —

„Uh nej, Farfar —“ afbrød Gertrud uvilkaarligt.

„Vrøvl, Trude, nu er der først rigtig Gang i det! Og hvad saa, Sivert?“

„Lad ham løbe, lad ham dog løbe!“ raabte Erlands Mor, men ingen af os ændsede det, vi skyndte os blot efter de to andre. Erland løb hurtigst, men Englænderen havde allerede et stort Forspring, saa dersom han ikke var snublet over en Sten, havde Erland ikke naaet ham. Nu lykkedes det, Englænderen vendte sig om og gjorde klar til at hugge, men allerede straks efter, at de var kommet i Lag med hinanden, ser Erland sit Snit til at lange ham en Kvart ud, som han ikke naaede at parere, og med et dybt Hug ind paa venstre Side af Halsen faldt Fyren om. — Straks efter

kom vi andre til, og jeg saa da, at han havde faaet sin Bekomst og var ved at dø. Naa, Engelskmænd er jo ogsaa Mennesker, og i Døden er vi ikke Fjender, saa jeg lod ham lægge til rette paa Græsset med Hovedet mod en lille Tue. Blodet væltede stadig ud af det stygge Hugsaar, og faa Minutter efter klappede han da ogsaa sammen og stak Tampen fra sig.

Næppe var det sket, før Erlands Mor kom løbende til, saa fort det gamle Menneske orkede det, smed sig paa Knæ ved Liget og begyndte at jamre sig.

„Hvad Pokker betyder det?“ udbrod Erland forbavset. „Hold inde med den Klagen, Mor! Der blev et syndigt Tuder, om alle de, som er faldet i Nat, skulde begrædes!“

„Erland, Erland — hvad har Du dog gjort, Du usalige Dreng! Ser Du da ikke, at det er Halvor, Din egen Bror, Du har sønderhugget!“

„Halvor! Gud bedre det — er det Halvor! Jeg kendte ham for vist ikke i det Mørke og mente, at det var en fordømt Engelskmand!“ svarede Erland stille, mens vi andre trak os lidt tilbage og kanske ogsaa lettede Kabudsen af Hovedet.

„Ja, det er Halvor! Han var presset i engelsk Tjeneste, og det var ham, de brugte til at — aa nej, lad mig ikke sige mere, der er sket Ulykker nok i Nat. Vorherre være med ham — og med Dig, Erland, al den Stund Du nu faar en svar Byrde at slæbe paa!“

Erland svarede ikke. Han stod lidt og stirrede helt



Erland svarede ikke. Han stod lidt og stirrede helt forvirret paa sin Brors Lig.

forvirret paa sin Brors Lig, mens Moderen vedblev at klynke og klage. Saa vendte han sig og gik stille ned til vort Fartøj uden saa meget som at sige Farvel til den stakkels Kvinde. Jeg lod Liget bære ind i Huset, og derefter gik ogsaa vi ned og roede ud til „Lolland“, der netop var blevet forladt af Engelskmændene.

Siden den Nat slog Erland sig paa Flasken. Han sløjede af med sit Arbejde, hvorfor yngre Kammerater sprang ham forbi. Men der er altsaa den Undskyldning for ham, at han pintes af Samvittighedsnag og aldrig kunde glemme Synet af den dræbte Bror deroppe i den grufulde Nat paa Odden. Godt var det for ham, at han havde sin Violin at gnide paa, for uden den var han vel gaaet helt i Hundene. Naturligvis endte han i Arsenalkompagniet*), og der gik han som Arbejdsmand, til han tog Pensionen.“

„Saa forunderligt en Menneskeskæbne dog kan forme sig!“ sagde Gertrud, der interesseret havde lyttet til Siverts Fortælling. „Stakkels Erland, jeg har rigtig ondt af ham!“ fortsatte hun og gik ind i Køkkenet for at hjælpe sin Mor.

„Men hvordan var det med den svenske Skomager, Højbaadsmand? Farbror mener da bestemt, at det var ham, som lodsede Englænderne ind.“

„Det var det allenfals ikke, tør jeg sige, og mener Kommandøren det, er det fordi ingen kender den rette Sandhed uden som Erland og jeg. Ganske vist var der en saadan Fyr i Lyngør, Christian Hansson hed han, som sammen med en anden Kanut blev antruffen nede ved Stranden, hvor de stjal af Vraggodset fra „Najaden“; det blev de sat i Arrest for i Risør. Og om der har været en norsk Fisker, som har fortalt Kaptajn Stewart, at vi laa i Haven — eller om Englænderne

*) Naar en Underofficer eller Soartillerist var blevet straffet med Kat, regnedes han for uærdig til at tjene i selve Korpsen og blev derfor oversat til Arsenalkompagniet som Arbejdsmand.

Kaptajn Hans Borg. (Fortsat fra Side 7)

Blevet, som er underskrevet H. H. Birkholm, lyder i al sin Korthed saaledes:

„Endelig fandt jeg en af de Sømænd, der kom over med Skibet Whang Hoo fra Shanghai, nemlig 2. Styrmand Einar Carlsen, og medfølger hans Erklæring angaaende Deres Søns Død, og haaber dette maa være tilfredsstillende. Deres Søns Tøj er i U. S. shipping commission's Kontor i San Pedro, tilligemed den tilgodehavende Hyre, som ikkun var 28,00. Deres Søn havde ikkun mindre Hyre, men skulde have 250,00 ved Siden af for at bringe the Whang Hoo over, men da han døde og ikke bragte Skibet her, frafalder det

selv ude fra Søen har kunnet se „Najaden“'s Toppe rage op over Øen, ved jeg ikke. Men tro mig — Erlands Bror fik den Død, han fortjente!“

Sivert tav og saa paa sit Ur.

„Klokken er tolv slet, saa den Ende spandt jeg da færdig i rette Tid — — —“

„Halløj! Klar til Skafning, Student!“ prajede Baadsmanden i det samme ud gennem Vinduet til Poulsen.

„Mange Tak!“ svarede denne, men blev rolig staaende og saa paa Madam Lund og Gertrud, som netop kom ud fra Køkkenet med en stor Terrin Søbe-mad og et Fad kogt Flæsk og Pølse.

„Der har vi jo Maden!“ udbrød Søren Lund fornøjet. „Det er sandt, Johannes — jeg har rent glemt at spørge Dig om, hvorfor Du er saa fin i Tøjet i Dag?“

„Hvorfor — aa jo, kanske fordi en ærlig Haandværker vel nok kan ha' Lov at lufte Stadstøjet en Kende paa en Fridag, hvad ellers?“

„Bevares — det har sin Rigtighed! Men du er vel ikke for fin til at labbe en Skefuld Sulevælling i Dig sammen med os andre, vel?“

„Tak som byder, Søren, det vil jeg da gerne!“

„Studenten kunde da ellers ogsaa faa en Tallerken med, om det skulde være!“ foreslog Gertrud.

„Det kan han ikke staa sig ved, Trude, for Madam Olsen har en dejlig Ribbenssteg i Ovnen,“ svarede Madam Lund.

„Aa — jeg holder da meget mere af Sulevællingen! Den dufter saa dejligt — — —“

„Ja, det er rigtigt nok,“ afbrød Sivert, „men Cavellius vilde blive godt gnaven, om De foretrak vor Mad for hans. Den gaar ikke, unge Mand — kast hellere los og gaa om Bord i Ribbensstegen! Saa kan vi jo altid ta' Kaffen sammen senere!“ tilføjede han, medens han blinkede skælmskt til Gertrud.

Beløb. Jeg ser, hvorledes arrangere med U. S. C., men det tager Tid, men skal underrette Dem om Resultatet.“

Styrmand Einar Carlsen har været ombord paa et Skib, der har taget Whang Hoo paa Slæb. Hans Erklæring er ikke til at fremskaffe. Der hviler stadig Mystik om Hans Borgs Skæbne paa Stillehavet. Og Hr. Birkholm, synes det, har „ikkun“ været interesseret i at faa Sagen bragt til den hurtigst mulig og nemmest mulige Afslutning, men ikke i at skaffe Mysteriet Whang Hoo opklaret. Tilbage staar den Kendgering, at Hans Borg har udført en Bedrift, der paany kaster Glans over dansk Sømandsskab!

A a g e H e r m a n n.

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft



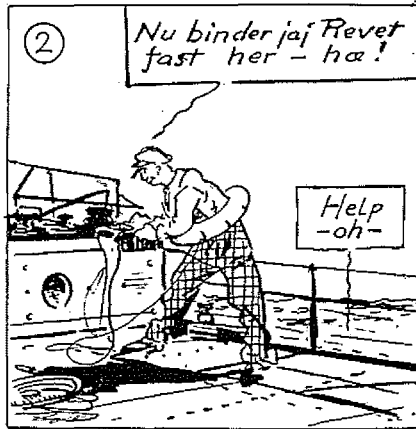
PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



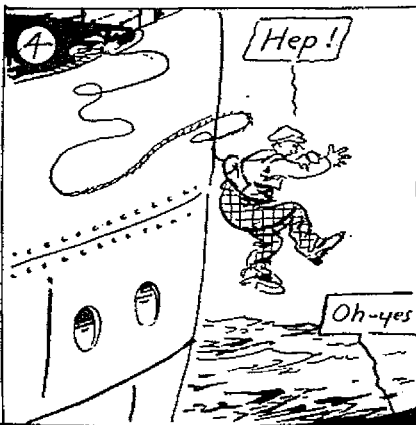
Kan De huske fra sidst, at den smukke Plutokrat Miss Mayflower Snork, blev hm. — styrtede i Vandet, og at jeg gjorde Forberedelser til at komme hende til Hjælp. Hvis De ikke kan huske det, saa kan De, s'gu, slå op i forrige Nummer af Bladet og læse over paa Lektion. Hvis De ikke har forrige Nummer, saa er det, spilleme, Deres egen Fejl. — Basta!!! — Videre. — —



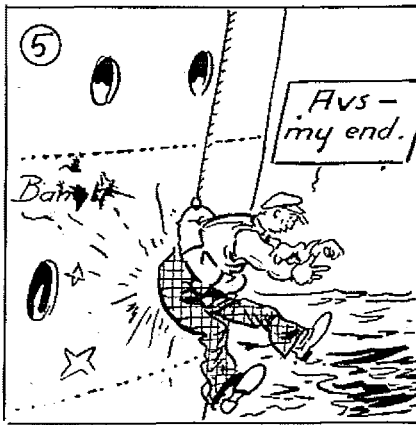
Naar jeg skal udføre en Redningsdaad, gør jeg det altid efter det Princip, at jeg først maa sørge for at sikre Redningsmanden mod at lide samme Skæbne som den forulykkede. Altsaa, Jeg bandt Redningskransens Line fast til en Pullert — og jeg gjorde det grundigt. — Hastværk er Lastværk, og det skal jeg ikke ha' noget af



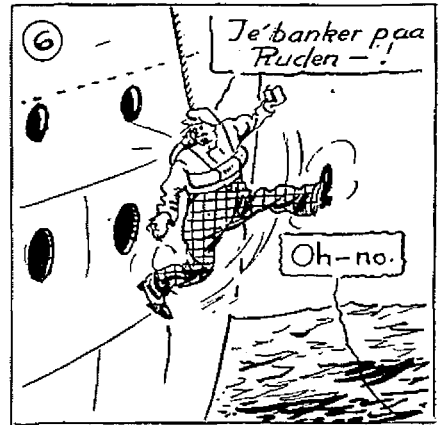
At lille Miss Mayflowers Hjelperaab blev højere og højere, fordi hun syntes, det varede for længe med Assistanccn, skriver jeg paa daarligere Noveres Regning. Jeg raabte et Par trostende Ord til hende, og saa



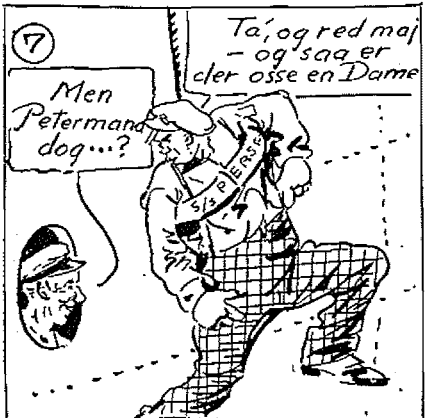
— og saa sprang jeg. — (Selve denne Situation er der ikke Grund til at beskrive nærmere, den kan De jo se paa Billedet). — —



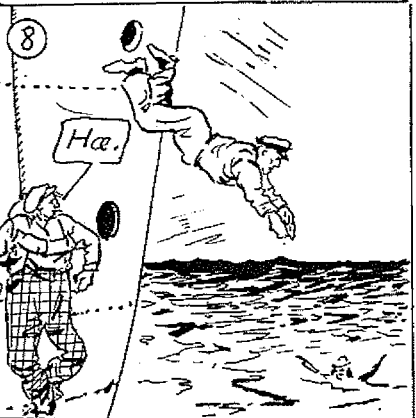
Derimod er der maaske nok Grund til at forklare ovenstaende. Ser De, jeg havde glemt at gøre Linen lang nok. Ja, jeg havde. Og Folgen var, at jeg daskede ind mod „Perseus“ Side med en ret betydelig Kraft. Det Udraab, der derved undslap mig, er, ovenfor, anført paa Amerikansk.



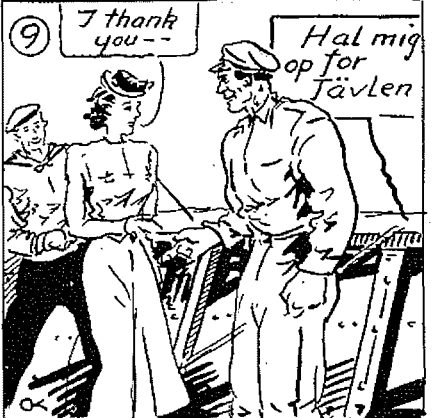
Heldigvis hang jeg lige klods ud for „Baad-seu“'s „Vindve“, og da det gjaldt om at faa reddet det unge plutokratiske Vassen i Bolgerne, tog jeg fat paa at banke min elskelige gamle Ven op af Middagssturen. Et Jamrende Skrig fra Bolgen den blå fik mig til at banke hurtigtgere.



Hvor er det yndigt i en saadan Situation at se et bekendt og rart Hoved stikke ud af et Kooje. Saadan lidt hovedkulds, maaske, fik jeg forklaret ham Situationen. Jeg husker ikke saa nøje i hvilken Orden Ordene laldt, men Meningen var i hvert Fald, at det gjaldt at faa reddet Damen og mig selv par tout excellence (Fransk).



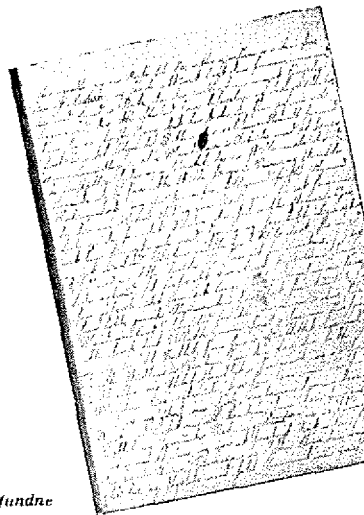
Og saa skod en Mand som en Pil gennem Lufton. Ja, en Mand. Næmlig Thomas B. Jackson, 1ste Officer paa s/s „Perseus“ og min gamle og prøvede Ven. Saa hang jeg mere roligt i min Redningskrans, for nu vidste jeg, at lille Miss Mayflower vilde blive reddet — om end ikke af mig.



Der er maaske ikke noget at sige til, at man glænte at hale mig op midt i den almindelige Glæde og Befrielse. Men da jeg omsider med et lystigt Tilraab havde faaet tilkaldt „Redningsmandskabet“, blev jeg da hatet indenbords. Men Jackemand, den lille Skælmester, var nok den, der hostede Lønnen og Takken fra et Par smukke Plutokratøjne.

En gammel Sømands Optegnelser

Udtog af August Ludvig
Dall's Sømandsliv fra 1868
til 1871, da han sejlede
med Briggen »Dronning
Louise« af København.
Optegnelserne fundet under
Pulterkammerrydning
1940.



En Side i Faksimile af det fundne
Manuskript til »En gammel
Sømands Optegnelser«.

(Slutter).

XV

Knejpen i Shanghai — De Skibbrudne i Det gule Hav.

I GJEN fik vi en Fragt til Shanghai, hvortil vi ankom efter nogle Dages Forløb uden nogen videre Hændelser. Vi brugte der at gaa i Land om Aftenen og besøge flere Forlystelsessteder, da vi fra vort tidligere Besøg var meget godt bekendt i Byen. Jeg havde blandt andet paa en af mine Spadsereture paa egen Haand fundet et kinesisk Thehus — et Sted, hvor man for øvrigt kunde faa alle mulige Forfriskninger, og hvor der var en halv Snes Kineser-Opvartningspiger, hvoraf især een behagede mig. Dette Sted besøgte jeg jævnlig og indledede efterhaanden et lille Slags Kjærlighedsventyr med hende, der behagede mig. Hendes Navn var A-Thoi, og jeg opdagede derved, at hun var Datter af Huset.

I nogen Tid havde jeg dette Sted for mig selv, men det varede desværre ikke længe, førend disse mine Aftenture begyndte at vække Mistanke hos mine Skibskammerater, som, selv om de ikke vidste, hvor jeg tilbragte mine Aftener, nok kunde forstaa, at der var noget særligt interessant, der tiltrak mig et eller andet Sted. Dette pirrede deres Nysgjerrighed, og den blev Aarsag til, at mine hyppige Besøg hos A-Thoi blev afbrudt paa en meget ubehagelig Maade, hvilket man vil se af det følgende.

En Aften vare vi i Land igjen — en ni Stykker af os, og nu blev det foreslaaet, at jeg skulde vise de andre det Sted, hvor jeg plejede at komme. Dette vilde jeg jo ikke strax, men tilsidst indvilligede jeg deri paa den Betingelse, at de skulde lade min Pige være i Fred og kun indlade sig med de andre. Dette lovede de ogsaa — baade dyrt og helligt, og efter nogen Tids Forløb naaede vi Stedet. Jeg bankede paa, som jeg plejede, og A-Thoi, som kjendte min Banken, kom selv og aabnede Døren, men hun fo'r strax forskrækket tilbage, da hun fik Øje paa alle mine Kammerater, som ugenert traadte ind sammen med mig. Sagen var nemlig den, at dette Sted ellers aldrig blev besøgt af andre Europæere end mig.

Imidlertid fik jeg A-Thao beroliget, idet jeg forklarede hende, at de Mennesker, jeg havde med, allesammen vare mine Venner, og at de ikke vilde gjøre hende nogen Fortræd. Den første Stue, vi kom ind i, var meget stor, og her sad henimod nogle og tyve

Kinesere og drev Kommers med de andre Opvartningspiger. Dem passerede vi uden at værdige dem et Blik og gik saa efter min Anvisning ind i en tilstødende mindre Stue, hvor vi bestilte noget sødt Facci-The og Piber. Dette fik vi ogsaa, men vi vare aldrig saa snart begyndt at nyde Traktementet, førend Opvartningspigerne i den anden Stue een efter een forlod Kineserne derinde og kom ind og slog sig ned hos os, idet de dog lod Døren imellem Stuerne staa aaben.

Jeg havde taget Plads i et Hjørne, hvor jeg sad med A-Thoi, og hvorfra jeg havde den frieste Udsigt til den anden Stue. Jeg kunde se, at Kineserne derinde nu rykkede sammen og talte om os, idet de samtidig pegede ind efter os, og jeg opfangede ogsaa flere Ord af, hvad de sagde, og som efter min Opfattelse af det kinesiske Sprog kun kunde betyde Slagsmaal og Drikkevarer. Dette varskoede jeg naturligvis mine Kammerater om og foreslog dem, at vi skulde klarere ud, da jeg af Hensyn til A-Thoi ikke gjerne vilde have Spektakler i Huset. Dette vilde Kammeraterne imidlertid ikke høre Tale om. De lo mig bare ud og spurgte, om jeg var bange for saadan et Par Kinesere, og de sagde, at hvis disse vilde have Pigerne, saa kunde de jo komme og hente dem.

Efter denne Forklaring satte jeg mig ganske rolig hen igjen, da jeg kunde indse, at min Advarsel ikke nyttede noget. Jeg for min Part var aldeles belavet paa, at det trak op til Slagsmaal — om ikke til det, der var værre endnu.

Medens vi endnu i nogen Tid sade og underholdt os med Pigerne i al Fredsommelighed, bleve Kineserne i den anden Stue mere og mere højrostede. Tilsidst rejste en svær, lang Fyr sig iblandt dem og kom ind i Stuen til os. Han gik lige hen til det Bord, hvorpaa Pigerne Facci-The stod paa en Bakke, grøb med den ene Haand ved Bakken og rev hele Servicet ned paa Gulvet, saa det gik i tusind Stykker.

Dette gjorde han meget højtideligt og uden at mæle et Ord. Men var hans Opførsel højtidelig, saa skal jeg lige love for, at det, som fulgte bagefter, ikke var det. Som en udskudt Raket fløj vores lille Kjøbenhavnner-Baadsmænd tværs over Bordet, som han stod ved, og drev Kineseren en saa uforfalsket dansk Skalle midt i Panden, saa Fyren tumlede ind i den

anden Stue igjen, hvor han faldt om som en Stud, der var ramt af en Kølle.

Nu blev der rigtig Liv i Tingene. Alle Kineserne masede paa for at komme ind til os i den lille Stue, hvor de lettest kunde have Krammet paa os; men dette gav vi dem ikke Tid til, for førend de kunde tælle til tre, havde vi smidt Trøjerne og var inde hos dem i den store Stue, hvor vi bedre kunde røre os. I Førstningen gik det løs med de bare Næver. Vi halede Kineserne i deres lange Piske og spændte Ben for dem, saa den ene gik i Gulvet efter den anden. Men de kom op igjen, og nu kom deres lange Knive frem, hvorefter mine Kammerater ogsaa trak deres Skedeknive, som de jo altid havde ved Haanden, naar de vare i deres Sømandstøj. Jeg havde ingen Skedekniv hos mig, da jeg havde mit Landgangstøj paa.

Imidlertid begyndte der at flyde Blod paa begge Sider. Jeg fik ogsaa nogle Rifter paa Hænderne, men jeg forsvarede mig med en Stol, som jeg tilsidst saa mit Snit til med al min Kraft at sætte lige i Fjæset paa en af mine Modstandere, som jeg ramte saa håardt, at det ene Stoleben gik lige igjennem Kinden paa ham og gjorde ham ukampdygtig. Da dette var besørget, var jeg ogsaa omendtrekt træet, men ikke desto mindre forsvarede jeg mig drabeligt mod to andre med de bare Næver, da jeg pludselig følte en stikkende Fornemmelse bag i Ryggen; men idet jeg kastede et Blik til Siden, saa jeg den Kineser, der havde stukket mig, styrte om lige for mine Fødder. Han var ramt af en Flaske, som en af mine Kammerater havde knust paa hans Hoved. Hans Knivstik var kun gaaet en halv Tomme ind i mit Kjød, saa det var ikke farligt, men det gjorde mig alligevel helt tosset og aldeles desperat, saa jeg sprang op paa ham, der laa for mine Fødder, for at holde ham nede, da jeg saa, at han var i Færd med at rejse sig igjen. Saa greb jeg i min Buxelomme, hvor jeg havde en Pennekniv, som jeg i Hast aabnede, hvorefter jeg stak den ind i Laaret paa en af de andre Kinesere — lige til Skaftet. Jeg hørte kun, at Fyren gav et højt Vræl fra sig, men jeg saa ikke, hvor han blev af med min Kniv, som endnu sad i ham, da han forsvandt for mit Syn. Den sidste af mine Modstandere blev grebet bagfra af en af mine Kammerater, som løftede ham højt op over sit Hoved, hvorefter han kylede ham ind over Disken, hvor Fyren

lavede en forskrækkelig Ravage mellem Flasker og Glas og Thekopper.

Jeg saa nu A-Thoi staa i den anden Stue og vinke ad mig. Hun viste mig en Dør ud til en Baggade, men jeg vilde ikke gaa, omendskjønt hun baade bad og græd. Jeg rendte derimod tilbage til den store Stue igjen, hvor Slagsmaalet stadig vedvarede — dog ikke saa drabeligt som før; thi der var nu kun et Par Kinesere tilbage af de nogle og tyve, som vedblivende vare i Stand til at slaas. De andre laa rundt omkring paa Gulvet og vare bevidstløse eller lemlæstede paa forskellig Maade.

Dem, der endnu kunde sanse, proppede vi ind i en tredie Stue og lukkede Døren for dem, saa de ikke kunde se, hvor vi gik hen. Det var nemlig paa Tiden, at vi kom afsted; thi udenfor dundrede Kinesernes Venner og Bekjendte paa Døren for at komme ind.

Ved A-Thoi's Hjælp slap vi ud af den anden Dør, som hun tidligere havde anvist mig, og vi maatte skynde os alt, hvad vi kunde, for at slippe levende derfra. Vi blødte allesammen mere eller mindre og var ikke saa lidt forslaaede. Jeg var den, der var mindst medtaget, omendskjønt jeg jo ikke havde holdt mig tilbage fra Kampens Hede. Endelig naaede vi ned til Floden og fik fat i en Sampan, der satte os ombord, hvorefter vi straks gik til Køjs, da vi jo havde haft en anstrengende Dag.

Ud over de Skrammer, vi havde faaet, havde dette Eventyr ikke forskaffet os Ubehageligheder. Fra Mynighederne hørte vi intet derom, da det jo var foregaaet i Kineserbyen, hvor der ingen Politi er, og hvor vi ganske sikkert vilde være bleven slaaet ihjel uden Barmhjertighed, hvis vi ikke havde været vore Modstandere overlegne i Kræfter.

Efter dette Eventyr kom mine Kammerater ikke oftere i dette Thehus. Kun jeg dristede mig derhen en eneste Gang alene, og ved den Lejlighed modtog jeg A-Thoi's Photographi — mest som en Kuriositet for at kunne vise en af Hovedpersonerne — eller rettere sagt Aarsagen til det Drama, som jeg her har beskrevet.

Da vi havde losset vor Last, erholdt vi en Fragt til Formosa, hvilket ikke just lovede os behagelige Udsigter, da Monsun-Skiftet var indtruffet, og vi altsaa skulde krydse os op imod den hele Vejen. Herved var dog intet at gjøre. Vi forlod Shanghai, rendte ned ad Revieret, og alt gik temmelig godt, indtil vi kom ud til „The north saddle“ — en Ø, som ligger uden for Indsejlingen, hvorpaa vi naturligvis fik Sydvesten ret imod os med temmelig stiv Kuling. Vi krydsede op imod den, men efter Middag friskede Kulingen op til Storm, og den let lastede Skude væltede sig forfærdeligt i den svære Sø. Der var ikke andet at gjøre end se at faa den gjort mere stiv, hvorfor Kaptajnen gav Ordre til, at vi skulde tage Bramstængerne til Dæks. Disse var meget svære og gav naturligvis en stor Overvægt paa deres Plads til Vejrs, saa de hidroge meget til den stærke Slingerage.

En af Letmatroserne og jeg gik op paa Stortoppen, hvor vi gjorde Sejl og Raa klare til at tage ned. Dette voldte os ikke saa lidt Besvær, da vi næsten havde alle vore Kræfter behov til at holde os fast med. Langt om længe bleve vi dog færdige og varskoede om at fire væk, hvorpaa Letmatrosen gik ned i Stængevantet for at holde Raaen klar. Der blev straks firet af paa

Deres

Bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn
54 Filialer og Kontorer i Provinsen



HANDELSBANKEN

Jollen, men pludselig smuttede der en Tørn af Spilkoppen nede paa Dækket. Dette bevirkede, at Raaen røg nedefter, og Styrmanden, som holdt Tørn, kunde ikke stoppe med det, der var tilbage om Spilkoppen. Heldigvis tørnede Nokken af Bramraaen op mod Mærseraaen og tabte herved saa meget af sin Fart, at Styrmanden fik en Tørn til om Spilkoppen, saa han atter kunde holde Raaen.

Jeg saa ned efter Letmatrosen og opdagede ham i Stængevantet, hvor han holdt sig fast af alle Kræfter. Han var lige saa bleg i Ansigtet som et Lig, og Blodet væltede bogstavelig talt ud af ham igjennem et gabende Hul, som han havde i Hovedet. Jeg havde ikke saa snart set den Situation, han var i, førend jeg var ved hans Side, og idet jeg stillede mig uden for ham, spændte jeg omkring ham og Vantet med begge mine Arme af Frygt for, at han skulde besvime og falde ned.

Da vi stode i det læ Vant, havde jeg al min Umage nødvendig for at holde os, naar Skuden slingrede over til den Side, og jeg maatte opmuntre ham til at hjælpe til, medens jeg samtidig prajede ned om vor Stilling. Der kom saa strax et Par Mand op og hjalp os ned i Mærset, hvorfra vi firede Letmatrosen ned paa Dækket i en Klapløber. Efter dette tog jeg og gav Bramraaen ned uden videre Omstændigheder.

Dette var den første Ulykke paa denne Rejse, men det skulde ikke være den sidste. Kulingen vedvarede, saa vi havde efterhaanden taget alle Smaasejlene, og da den Vagt, jeg var paa, efter otte Glas paa Aftenvagten gik til Køjs, havde vi kun Fokken og begge Mærsejlene til. Ved to Glas Klokken 9 kom Førstestyrmand hen i Lukafdøren og raabte ind til os, at vi skulde tørne ud til at bjærge Sejl, og det skulde gaa hurtigt.

Et Minut efter vare vi paa Dækket, hvor det regnede og blæste forfærdeligt. Det var bælgmørkt, saa vi ikke kunde se en Haand for os, og Søerne væltede ustandseligt ind over Siden til os og bordefyldte Stordækket. Vi bleve strax beordrede til at give Fokken og Før-Mærsejl op og gjøre dem fast, og vi begyndte med at give Fokken op. Vi havde meget Besvær med at faa Sejlet gjort fast, da vi nu havde en Mand syg, og Regnen havde gjort Sejlet saa stift som et Bræt. Lige saa snart vi havde faaet det dæmpet lidt, rev Vinden det ud af Hænderne paa os igjen. Men omsider fik de dog Bugt med Sejlet inde ved Bugen og fik det op paa Raaen og forsvarligt sejset, hvorefter de, som havde været beskæftigede inderst inde, gik op til Mærsejlet, medens jeg, som var ude paa Nokken, endnu ikke havde faaet min Sejsing gjort fast og derfor kom lidt bagefter de andre op til Mærseraaen. Idet jeg naaede derop og lige skulde svinge mig ind i Perten bag ved Andenstyrmanden, hørte jeg den første raabe: „Er han der ikke? Kan Du ikke se ham?“

„Nej!“ blev der svaret. „Jeg har været helt ude paa Nokken, men der er ingen.“

Jeg blev betaget af Angst ved disse Ord.

„Hvor er Niels?“ udbrød jeg.

„Vi ved det ikke,“ lød det gjennem Mørket. „Han var her fornylig, men nu kan vi ikke se ham.“

„Saa maa han jo være gaaet overbord!“ raabte jeg. „Og saa maa vi ned og gjøre noget!“

Saa lod jeg mig mere glide ned til Dækket, end

jeg fulgte Vævlingerne, og da jeg naaede ned, raabte jeg: „Niels er faldet ned! Vi ved ikke, hvor han er!“

„Niels er her,“ svarede Styrmanden, „og i god Behold. Men gaa nu op igjen, Dreng, og gjør det Sejl fast, førend det flyver fra Raaen.“

Vi skyndte os op for hurtigt at blive færdig med Sejlet og for at komme ned igjen og høre, hvorledes det var gaaet til med Niels. Han fortalte os saa selv bagefter, at han var gaaet ud paa Nokken af Mærseraaen, og da han havde set, at de andre var i Perten, var han strax begyndt at fiske op paa Sejlet og havde faaet Tag i Underliget. Men saa havde Sejlet pludselig fyldt igjen, og da han var alene om at holde, havde det slynget ham op over Raaen og ud i Luften. Saa havde han pludselig mærket et Stød i Siden, og derefter var han ganske let gledet ned til Dækket. Han var nemlig tørnet op imellem Ankergien og Fokkestaget og havde faaet Slaget af Gieblokken, hvorefter han var gledet ned ad Taljen. Da han var kommen ned, havde han faaet en Snaps af Styrmanden, og nu var han allright igjen — med Undtagelse af en Smule Svie i Siden.

Uden yderligere Ulykker naaede vi Thaiwanfut paa Formosa. Der laa vi paa aaben Kyst og var klar med vore Sejl og alt andet, der kan gjøres af Forsigtighedshensyn; thi saa snart det blæser op med en Storm af Sydvest, ere Skibene, som ligger der, udsat for at drive paa Land, hvis de ikke i Tide er klar til at stikke deres Ankere fra sig og gaa til Søs uden nogen Betænkning. Ingen Storm forulempede dog os, og paa en Maanedstid vare vi lastede og satte Kursen mod Ningpo.

Vi troede rigtig, at vi skulde have en heldig Rejse, da vi jo nu skulde Nord over, og Monsunen efter Beregningerne skulde være med; men i Stedet for fik vi Modvind og krydsede os frem for smaa Sejl. Paa tre Dage var vi kommen op omdrent til Swarlow, da vi fik en Storm og laa underdrejet i 1½ Døgn. Den anden Morgen under Stormen var den Vagt, jeg var paa, gaaet til Køjs Klokken 4 og skulde sove til Klokken 7. Men allerede henimod Klokken 6 blev vi purret ud ved, at en af Matroserne kom hen i Lukafdøren og raabte, at vi skulde skynde os at komme ud og redde nogle Mennesker.

Et Øjeblik efter vare vi ude paa Dækket for at faa en nærmere Forklaring og bemærkede da, at det lige var bleven lyst. Vi hørte saa, at Kahytsdrengen, som havde staaet til Rors, mens Styrmanden drak sin Kaffe, ved at se sig om i det oprørte Hav havde opdaget en Kano med Mennesker i paa Toppen af en Sø, og at disse Mennesker vinkede med en hvid Klud.

Vinden blæste fremdeles haardt, og der løb en svær Sø. Vi laa for rebede Mærsejl og skulde heller ikke have haft mere til, hvis ikke dette var hændt; men nu varskoede Kaptajnen: Fokken og Klyveren los og Rebene ud af begge Mærsejlene! Og op fløj vi som Rakter for saa hurtigt som muligt at faa de stakkels Mennesker reddede. Gud ved, hvad de for Resten tænkte, da de saa os blive ved med at styre vor Kurs fra dem og sætte flere Sejl. Dette var vi imidlertid nødt til for at kunne ligge op til dem paa den anden Boug.

Sejlene blev hurtigt sat. Vi gjorde klar til at vende, og et Øjeblik efter var vi paa den anden Boug og et godt Stykke til Luvart af Kanoen. Saa løftede vi lidt i

Braserne, og med en fem Knobs Fart stod vi ned imod den.

Alle Ender bleve gjort klar hele Siden langs, og til flere af disse havde vi fastgjort Redningsbøjer. Vi løb som sagt en fem Knobs Fart, og vi havde kun et lille Stykke Vej igjen, da Kaptajnen gav Ordre til at give Fokken op og hale Klyveren ned. Dette var imidlertid for sent; thi Kanoen var nu kun nogle faa Favne fra os forude. Vi rendte dog til Enderne for at kaste dem ud til det nødstedte Fartøj, men da dette nu en lille Smule i Læ kom ind i Skibets Bougsø, kæn-trede det og vendte Bunden i Vejret; og i næste Øjeblik saa vi de fortvilede Ansigter af fire nøgne Kinesere komme frem under den. De drev langs Siden, medens et halvt Hundrede Tougender blev slynget ud efter dem. Kun to fik fat i hver en Ende. Jeg tog den ene op ombord — en gammel Mand — og jeg maatte gaa udenbords i Røstet for at faa ham løftet op, da han var saa udmattet, at han ikke selv kunde hjælpe til. En Letmatros bjærgede den anden. Af de to andre, som drev agterover, fik den ene fat i en Bøje og kravlede øjeblikkelig ind i den, men med den Fart, som Skibet endnu havde, blev han malet under Vandet og slap ud af Bøjen igjen, fordi der ikke blev firet paa Enden, som Bøjen var fast i, hvilket vi ombord vare lovligt undskyldt i, da Enden var et Fald, og der var ikke mere at fire af. Havde der været det, vilde Mandens Fart naturligvis være sagtmet, indtil Skibet ogsaa havde mistet sin Fart, og vi vilde saa sikkert kunne have halet ham op ombord. Da den fjerde Kineser, som ogsaa var paa Vej hen mod den samme Bøje, saa, hvilken Medfart Kammeraten fik, vendte han om og svømmede tilbage til Kanoen, som et Øjeblik efter blev opslugt af en vældig Bølge og sank med Manden. Han, som havde sluppet Bøjen, laa nu ikke mere end et Par Favne fra den, men han var saa udmattet, at han ikke orkede at tage et eneste Svømmetag mere.

Vi stod alle Mand henne Agter og saa paa ham uden at kunne hjælpe. Ingen af os turde svømme hen til ham at Frygt for Hajerne, og sætte en Baad ud

kunde vi ikke paa Grund af Vejret. Den stakkels Mand stod omdrent oprejst i Vandet med lidt mere end Hovedet ovenfor, medens han med sine sidste Kræfter fægtede krampagtigt i Luften med Armene. Hver Gang en Sø rullede hen over ham, slugte han en forfærdelig Masse Vand, som han spydede ud igjen som en hvid Stribe, saa snart han igjen fik Munden fri. Hans Bryst arbejdede stærkt, og Øjnene rullede i Hovedet paa ham og truede med at springe ud af deres Hulninger. Snart var hans Kræfter helt udtømte. Dybere og dybere sank han, og tilsidst var kun hans Haarpisk over Vandet, hvor den et Øjeblik laa og bugtede sig som en Aal. Saa forsvandt ogsaa den, og vi brasede fuldt og fortsatte Rejsen.

Her slutter August Ludvig Dall's Optegnelser med følgende Efterskrift:

Det er nu otte Aar siden, at jeg hørte op med at nedskrive de Oplevelser, som særligt gjorde Indtryk paa mig i mine første Aar som Sømand, medens jeg fra 1865 til 1871 fo'r med Barkskibet „Foreningen“ og Briggen „Dronning Louise“ — begge af Kjøbenhavn. Jeg har nu læst disse mine Optegnelser igjen-nem igjen, og jeg synes, at der er en Del af det, som jeg har skrevet, at jeg ikke er rigtig tilfreds med, hvorfor jeg ogsaa har tænkt paa at tilintetgjøre det hele. Jeg har netop i Dag talt med Andenstyrmand om Sagen. Han er Japaneser og kan naturligvis ikke læse, hvad jeg har skrevet. Men jeg har forklaret ham, hvad det drejer sig om, og da han hørte, at jeg tænkte paa at tilintetgjøre det hele, blev han meget forskrækket og raadede mig til at sende det hjem til mit Fødeland; thi, som han sagde, selv om disse Oplevelser ikke længere interesserede mig, vilde det maaske interessere mine Slægtninge og Venner — og maaske ogsaa andre derhjemme at læse om dem. Jeg synes meget godt om hans Raad, og derfor sender jeg nu Manuskriptet hjem til Danmark.

August Ludvig Dall,

Chief Mate of the M. B. Cos. Steamer „Isuraga Maru“.
Island Napha Kiang, January 28. 1879.

Internationale Sømands-Opsange „Chanties“

af
OSCAR JENSEN

Anden Samling

Den gamle Chanty-Mand, Sømandsforfatteren Oscar Jensen, har nu fuldendt en ny Samling af de gamle internationale Sømands-Opsange, der udgør et fyldigt Supplement til hans første Samling, som han i 1925 udgav paa Foranledning af Det Østasiatiske Kompagni, og hvoraf der nu kun findes nogle enkelte Eksemplarer tilbage i Handelen.

Begge disse Samlinger er Resultatet af Oscar Jensens egne Erfaringer fra hans Sejlads med store Dybvandssejlere af forskellig Nationalitet i Chanty-Sangens Dage og en fortsat Granskning af Emnet siden den Tid. At Oscar Jensen er gaaret op i denne Granskning med Liv og Sjæl — dette maritime Studium, der efter hans Udsagn har optaget en stor Del af hans Tid i mere end et halvt Hundrede Aar — kan der ikke herske Tvivl om, og at han ogsaa selv har været en habil

Chanty-Mand, kan man ogsaa nok tænke sig, naar man af hans egen Mund erfarer, at han om Bord i en af disse Dybvandssejlere aldrig blev kaldt andet end „The singing Dane“.

Hvad han fortæller om Sangene i denne nye Samling — om deres Tilblivelse, om hvor de har deres Rod og om Emnerne, hvorover deres Tekster er bygget — er meget interessant, spændende og eventyrligt; og denne Forfatters velkendte Humor mangler heller ikke.

Denne anden Samling er ligesom Forfatterens første egentlig tænkt udgivet i Bogform, men efter Opfordring har Oscar Jensen indvilliget i at offentliggøre den i „Vikingen“, og her vil den under Titlen „Chanty-Manden synger og fortæller“ blive paabegyndt i næste Nummer.

Følg med fra Begyndelsen!

Redaktionen.

Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

(Fortsat)

»Idle Hour«

Vi fik snart Pantellaria i Sigte, en bjergfuld Ø, der steg som en Pyramide op af Havet. Da vi nærmede os Kysten, kunde vi se mange nye Barakker, konstrueret for en stærk Garnison, der nu er stationeret paa denne stærkt befæstede italienske Ø.

Vi sejlede nordover rundt Kap Bon og videre langs Kysten af Tunis og Algier.

Vi løb ind til Dallys, en lille Havn lige tæt ved Algier, for at fejre Kroningen. En gammel massiv Mur omgiver Bjerget, paa hvilket den lille Koloni knejser, og gamle Brystværn er Fundamentet for det nye Forretningskvarter. Vejene er en Række vandrette Flader, anbragt i Terrasser over hinanden med de fladtagede Stenhuse klemte i Lag imellem.

Vi ankrede op inde i den lille Havn og højste vort Karantæneflag og stuede saa Sejlene bort og gjorde Skibet klar til at modtage Myndighederne, naar de bordede os. Noget efter kom en Indfødt ud i en Baad og henvendte sig til mig i en skrigende Blanding af hvad der lød som Italiensk, Græsk og Arabisk. Jeg pegede paa mit gule Flag og raabte: „Doktor!“

Han nikkede kraftigt og vendte tilbage til Kysten, og kort Tid efter kørte en Vogn op paa Kajen, og en Gentleman med en lille Taske steg ud. Han blev roet ud til os af den Indfødte, som vi senere opdagede var Havnekaptajn. Ingen af vore Besøgende talte Engelsk, men efter en Masse Tegnsprog og efter at jeg havde konsulteret en fransk Ordbog, gik det til vor Overraskelse op for os, at vor Gæst var Læge med privat Praksis. Havnekaptajnen, der mere saa ud som en evig arbejdsløs Vagabond end en Havneembedsmand, havde bragt den lokale Læge ud i den Tro, at der var nogen syg om Bord.

Vi gjorde vort bedste for at forklare, at vi ønskede at faa Havnelægen ud for at give os Sundhedsattest, men efter en længere Diskussion forstod jeg, at der ikke fandtes en saadan Embedsmand. Jeg underholdt Lægen, der var kommet ud paa denne Vildmand, med et Par af mine Fotografialbums, for at hans Besøg ikke skulde være fuldstændig spildt.

Vore to Venner ledsagede os saa i Land og hjalp os med at indkøbe frisk Proviant. Jeg havde ingen franske Penge, Banken var lukket, og der

var ingen, der vilde modtage mine Sterling, men her kom Lægen mig til Undsætning igen. Han var saa venlig at veksle en Pundsnote for mig. Havde han ikke gjort det, vilde vi ikke have været i Stand til at købe saa meget som et Brød.

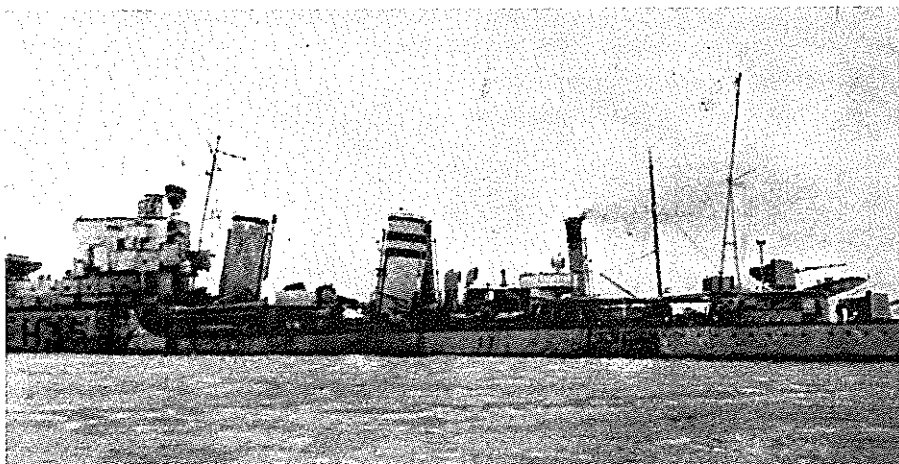
Af en Russer, som vi mødte — den eneste Person i hele Dallys, der kunde tale Engelsk — fik vi at vide, at det sidste Skib, der havde besøgt den lille Havn, var et tysk Fragtskib, der løb op paa Klipperne i tykt Vejr. Bjergning af Lasten var den sidste store Forretning Stedet havde oplevet i flere Maaned. Beliggende fyrretyve miles øst for Algier er dette lille Himmerige Centrum for et Landbrugsdistrikt — et af de eneste frugtbare Arealer langs Kysten.

Vor russiske Ven var glad ved at se Besøgende, for Fremmede var virkelig sjældne. Han viste os med stor Stolthed Byens farverige Haver. Fra et højt Klippefremspring havde vi et vældigt Udsyn over den nordafrikanske Kystlinie.

Lige før vi afsejlede, kom der en traadløs Meddelelse om de seneste Begivenheder fra den spanske Borgerkrig. H. M. S. Hunter, agten for hvilken „Idle Hour“ havde ligget til Anker den Nat, vi ankom til Malta, var løbet paa en Mine paa Vej til Gibraltar. Rapporten lød paa seks døde og fireogtyve Saarede.

Hunter var afsejlet fireogtyve Timer før os. Vi havde ogsaa Kurs mod Gibraltar — jeg var virkelig ikke begejstret for Sammentræffet.

Vi fortsatte mod Gibraltar, idet vi holdt godt sydover. Jeg tænkte paa den Maade, hvorpaa neutralt blev blandet op i den spanske Affære, da jeg hørte Drønet fra en Flyvemaskine. Støjen blev stadig stærkere, og idet jeg kiggede agterover, saa jeg to vældige Aeroplaner komme lige ned mod os i en Højde



H. M. S. Hunter efter Minestødningen



„Idle Hour“ passerer Tower Bridge.

of kun tredive Yards over Vandet. Jeg fik mit amerikanske Flag ud og bandt det horisontalt til Mesanriggen, saa det tydeligt kunde ses fra Luften.

Det var to store italienske Bombemaskiner, og de kom saa lavt ned over os, at vi kunde se de sorte Cirkler og sorte Diagonalmærker paa Armeringen. Til min store Lettelse fortsatte de lige ud og kastede ikke nogen „Hilsen med paa Vejen“ ned — hvad jeg var dem meget taknemmelig for.

Modvind gjorde det nødvendigt at krydse frem og tilbage mellem Afrika og godt nordpaa. Vi var paa Højde med de baleariske Øer, da jeg to Dage senere fik to Dampere i Sigte paa den nordlige Horisont. I Begyndelsen skænkede jeg dem ikke megen Opmærksomhed, men da de kom nærmere, lagde jeg Mærke til, at Afstanden mellem dem til Stadighed var den samme. Jeg kunde snart se, at hvad der havde set ud som en mindre Damper i Virkeligheden var en stor søgaaende Slæbedamper, og den tovede en uheldig Damper, der var blevet bombet. Vi gik over paa den anden Bov og skyndte os sydover mod Afrika. Denne Modvind fik os til at løbe flere Hundrede miles ud af Kurs.

Før Solnedgang fik vi Kap San Antonio i Sigte, og vi var kun omkring atten miles ud fra Kysten. Da Natten faldt paa, blev jeg plaget af Frygten for at løbe mod en drivende Mine. Hvis vi havde haft gunstig Vind, vilde det have været unødvedigt at krydse i saa farefulde Farvande, men som det nu var — min tre Timers Vagt syntes en Evighed, og da jeg endelig gik nedenunder, kunde jeg ikke sove.

Pludselig krængede Skibet helt over. Jeg var paa Dækket i et Spring og saa, at en Byge var kommet ud fra San Pedro Bugten med en Storms Styrke, og Stagejlet var revet i Laser. Bommen slog mod Rig og Spil som et Vilddyr, der var sluppet løs.

Det var farligt paa Fordækket, indtil denne Bom

og hvad der var tilovers af Stagejlet var forsvarligt surret, og mens vi sled i det, voksede Stormen i Styrke. Stillehavets lange Søer var ingenting i Sammenligning med disse høje, krappe Søer, der rejser sig saa hurtigt, og løbende for Storsejlet havde „Idle Hour“ en drøj Tur. Søerne brød midtskibs og væltede ret ned over os.

Rorsmanden havde lige netop Tid til at trække Vejret mellem hver Sø, der brød ind over Siden og rystede Skibet fra For til Agter. Vi maatte lægge Reb paa Rorpinden, og dog kunde vi kun med Nød og næppe magte det og holde Skibet paa ret Kurs. Mellem Søerne opdagede jeg, at Staalstangen, der gik fra Roret op i Rorpinden, var bøjet femten Grader. Med de voldsomme Søer havde Presset været saa stort, at hele mit Styreapparat truede

med at brække af. — Vi drejede bi, bjergede alle Sejle og for første Gang under min Verdensomsejling lagde jeg vort Drivanker ud. Det var lavet af tre Lag Sejldug, og naar det aabnedes var det syv Fod i Diameter. Fastgjort til Enden af halvtreds Fayne Reb blev det sat ud fra Boven, og teoretisk set skulde Skibet kunne drive for det i al Evighed.

Det var første og ogsaa sidste Gang, jeg nogensinde anvendte det, for i samme Øjeblik, Rebet var løbet helt ud, brast det under det voldsomme Pres.

Der var intet andet at gøre end at blive liggende under de nøgne Master, indtil det værste af Bygen var overstaet, og da saa Søen igen begyndte at lægge sig, fortsatte vi Sejladsen. Men det var ikke rart at styre med en Rorpind, der var bøjet femten Grader.

I Løbet af de næste fireogtyve Timer faldt Vinden til den letteste af alle Briser, og Havet glattedes ud. Ved Dag gry den næste Dag blev jeg hilst med det vidunderligste Panorama. Ude paa Bagbords Bov løftede Sierra Nevada sig, — den højeste Bjergkæde i Sydeuropa. I Forgrunden var det blaa Middelhav; saa Granadas klippefulde Kystlinie, og hævede sig op over og bagved det altsammen det snedækkede Sierra, glødende i den opgaaende Sols første Straaler. Det var et Syn, jeg sent vil glemme.

Den følgende Nat laa vi for Vindstille ud for den spanske Kyst. Middelhavets Overflade var roligt som paa en Mølledam. Ikke en Blok eller et Skøde gav en Lyd fra sig. Og saa, ind i den uhyggelige Stilhed, kom mere fornemmet end hørt den lave Mumlen af fjern Kanontorden langt inde fra Land. Jeg tænkte paa min Jordomsejling og hvorledes jeg indtil nu havde været udenfor Verdens Besværligheder. Nu fortalte den fjerne Knitren mig, at jeg var indenfor Rækkevidde af det forfærdeligste af alt Massemyrderi — Borgerkrigen.

Den følgende Morgen passerede vi en hollandsk

Krydser, der patruljerede i Strædet, og ved Middagstid havde vi kastet Anker i Gibraltar Havn. Vandet var dækket med Olie fra Tankene paa den ilde medtagne H.M.S. Hunter, og „Idle Hour“'s rene Sider blev dækket af oliefyldt Slam. Det silede ned fra Dokken, hvor H.M.S. fik et Eftersyn efter at være løbet paa en Mine. Den havde et Hul i sin Bov, der var stort nok til at rumme hele mit Skib.

Til Trods for Skydningen, som tydeligt kunde høres inde fra Land, og Aeroplanerne, som til Stadighed passerede hen over vore Hoveder, var Gibraltar et fredfyldt Paradis for Flygtningene, der var landsat her. Over seks Tusind af dem var blevet anbragt i Byen, mens vi var her, og hele Klippen sitrede af Aktivitet. Hollandske, franske, amerikanske og britiske Krigsskibe laa i Havnen, og Postdamperen ankom samtidig med os. Befolkningen var svulmet op til det dobbelte, og Byens snævre Gader var overfyldte med Menesker.

Jeg banede mig Vej gennem Mennekemængden og naaede tilsidst det amerikanske Konsulat, hvor jeg fik min Post. Der var et Brev fra min Far, der nu var ankommet til Europa, og jeg fik ogsaa Brev fra Wilbur Thomas, en Amerikaner, jeg havde mødt om Bord paa Lurline. Kort efter at Timi var død, skrev jeg til Thomas, om han stadig ønskede at slutte sig til mig. Han havde taget et Kursus paa Los Angeles Junior College efter at have forladt Lurline, og da han netop havde det overstaaet, meddelte han, at han var paa Vej.

Vi afsejlede, saa snart jeg havde foretaget et Par mindre Reparationer og indkøbt frisk Proviant. Det var nødvendigt, at jeg øjeblikkeligt kom af Sted, da jeg ellers ikke vilde træffe min Far. Hvis han ikke blev valgt til Direktør for Rotary International, vilde han kun blive i Europa ti Dage, og jeg kunde ikke risikere at regne med hans Valg. Jeg fik opgivet de indberettede drivende Miners Position før jeg afsejlede og blev raadet til at holde godt ud fra den spanske Kyst, da alle Fyrtaarne var sat ud af Funktion.

For en Gangs Skyld forlod vi en Havn med gunstig Vind. Da vi forlod Port Said, var det Vindstille; da vi forlod Malta havde vi skrap Modvind — hvor længe vilde denne gunstige Vind vare?

„Idle Hour“ løb ud i Atlanterhavet, og det første, jeg lagde Mærke til, var, at Vandet havde mistet sin levende blaa Farve, da vi lagde det store Indhav bag os.

Vi sejlede forbi den lille spanske Havneby St. Lucarde Barrameda, den Havn, hvorfra Magellan indskibede sig, da han stod ud paa sin historiske Verdensomsejling.

Hen imod Aften dukkede et Skib frem i Horisonten. Det kom først lige ret ned mod os, men saa ændrede det Kurs, og jeg tænkte, at det var paa Vej til en eller anden spansk Havn. Men nogle faa Minuter senere ændrede det atter Kurs ned mod os og syntes saa at stoppe op ret forude ventende paa os.



„Idle Hour“ fortojet under Big Ben.

Da vi laa ret paa vor Kurs og havde Spilern sat, vilde jeg nødigt forandre Sejl for at give den god Plads; men samtidig faldt det mig ind, at det kunde være et Oprørsskib, der var ude for at udplyndre forbisejlende Skibe. Jeg tænkte paa de patruljerende Undervandsbaade i Gibraltar og ønskede, at vi havde et Krigsskib i Nærheden.

Jeg gik ned og tog mit amerikanske Flag og min Yachtkasket frem; med et saa distingveret Udseende som muligt og viftende mit Stars and Stripes i Vinden afventede jeg saa det værste. Da vi kom op til det, krydsede det vor Bov, og jeg saa Mænd staa paa Dækket og stirre paa os. Vinden friskede, og vi sejlede forbi — men de fulgte ikke efter os — for de havde travlt med at fiske. De raabte en hel Masse paa Spansk op i Vinden, og vi svarede med de to eneste spanske Ord, vi kendte: „Adios, Señors“.

Mens Natten faldt paa, besluttede jeg at løbe længere ud for at holde klar af den spanske Kyst. Vi havde stadig gunstig Vind og gjorde fem Knob. Kort før Midnat fik vi Blinklyset fra Kap Espichell i Portugal i Sigte, det første Fyrtaarn vi havde sigtet siden vi forlod Gibraltar.

Jeg var i Færd med at tælle Blinkene, da jeg pludselig opdagede en rund Genstand, der flød paa Vandet ud for vor Styrbord Bov. Jeg ændrede haardt Kurs til Bagbord og kom klar af det, men i næsten samme Øjeblik fik jeg Øje paa en anden om Bagbord. Jeg lod Peter overtage Roret, mens jeg gik forud for at holde et skarpt Udkig. Næsten i samme Øjeblik nærmede vi os tre af disse flydende Genstande, og en af dem var saa tæt ved, at jeg kunde se, at det var en vældig Jernbøje.

Pludselig sagtnede „Idle Hour“ sin Fart, idet vi løb ind i en eller anden Hindring i Vandet. Det syntes at være et Slags Kabel, og jeg tænkte straks paa flydende Miner og Miner, der var kædet sammen.

Vi gled over Hindringen, men jeg saa, at der var flere Bøjer rundt om os. Hvis vi havde ramt en af dem, vilde det have slaaet vor Bov ind.

Saa befandt vi os igen i et Virvar af Reb og Kabler, og det gik op for mig, at vi var løbet ind i en hel Række Fiskenet, der var fortøjet ved Bøjer her miles ude fra Kysten. Heldigvis blev Vinden ved at blæse med samme Styrke, saa vi var i Stand til at sejle igennem. Hvis vi var blevet hængende, vilde jeg ikke have vovet at starte vor Hjælpemotor af Frygt for at faa Skruen indfiltret.

Efter at have været saa nær Uheldet besluttede jeg at staa endnu længere ud til Søs. Jeg ønskede ikke at udsætte mig for flere Besværligheder ved at blive indfiltret i Fiskeredskaber, og jeg brød mig heller ikke om at komme for nær ind til Kap Finisterre, hvor Kampen i Nordspanien rasede. Jeg maatte hele Tiden tænke paa den engelske Sejlsportsmand, der ud for Vigo blev skudt ned af en Spanier, der bare „øvede sig“.

Næste Dag laa „Idle Hour“ for Vindstille. Mens mit

Fartøj laa og rullede paa Atlantens blanke Overflade, tænkte jeg paa min Far et eller andet Sted i Europa. Vi var saa nær og dog saa fjernt fra hinanden. Vi havde haft saadan en hurtig Start, og nu laa vi for Vindstille — — —

Da Vinden endelig kom, blæste den fra det forkerte Hjørne. Krydsende frem og tilbage gjorde „Idle Hour“ næsten ingen Fremgang. Saa fulgte der springende Vinde fra alle Kompasstreger, da vi løb ind i den biskayiske Bugt. Vi skiftede Sejl atten Gange i Løbet af fireogtyve Timer. Det var et udmattende Arbejde, da Skibet stadig rullede paa Bugtens Dønninger, og hver Ombytning krævede hele vor Kraft.

Jeg gjorde alt for at udnytte ethvert Vindpust, for jeg havde skrevet til min Far, at jeg vilde være i Cherbourg omkring den 21. Nu var det den 21. og her laa vi ude i Bugten — krydsende, krydsende, krydsende — Far Neptun var mig ikke særlig behjælpelig med at overholde min Ankomstdato.

Endelig fik jeg Øen Ushant i Sigte. Da min Far havde meddelt, at han vilde efterlade sin Adresse i Nice, besluttede jeg at lande i Brest og telefonere til ham, før jeg tog videre. Det blæste stadig fra Nordøst, og det kunde tage os Dage at krydse op til Cherbourg.

Det var Midnat, før „Idle Hour“ nærmede sig den vældige Bølgebryder, der omgiver Flaadebasen. Hydroplaner fløj brummende rundt oppe under Himlen. Deres Søgelys mindede om Stjernes kud. De øvede sig i at lande i Havnen, og der var ingen Landingslys til at vejlede Piloten. Dette var første Gang, jeg saa Hydroplaner lande i Nattens Mørke, og vi maatte ligefrem springe til Side, da de pilede ind mod Hangarerne. „Idle Hour“'s Lanterner var meget svage, saa jeg belyste Sejlene med min Lygte.

Paa Flaadeværftet kunde vi se Mænd arbejde paa forskellige Enheder af den franske Flaade — skønt det da var Midnat. Tilsyneladende var England ikke det eneste Land, der fandt det tilraadeligt at være forberedt.

Jeg gik i Land og telefonerede til min Far — og kom lige en Time for sent. Han havde netop forladt sit Hotel. Da jeg ikke havde naaet Cherbourg, havde jeg ikke faaet min Post, og jeg besluttede at fortsætte direkte til Paris, mens Peter blev tilbage for at holde Øje med Skibet.

Da jeg ankom til Hovedstaden den næste Morgen, gik jeg til det amerikanske Konsulat paa Concorde for at se, om Far havde efterladt nogen Besked til mig. Det havde han ikke, men Konsulen foreslog, at jeg gik til Udgiveren af New York Herald og fik ham til at trykke en Historie om en ung Amerikaner, der havde været hjemme fra i tre Aar, og som søgte sin Far et eller andet Sted i Europa. Jeg vidste ikke med Sikkerhed, om Far var blevet valgt, men hvis han var, maatte han vente endnu fjorten Dage for at deltage i det nye Direktionsmøde i Zürich.

Saa mødte jeg Wilbur Thomas, der var kommet hele

Vejen fra Los Angeles for at slutte sig til mig. Han var rejst hele Vejen gennem det amerikanske Fastland og over Atlanterhavet blot for at sejle tilbage sammen med mig til New York! Det var et herligt Møde, for vi havde ikke set hinanden i over halvandet Aar. Vi tilbragte et Par Dage med at nyde Paris, mens jeg ventede paa Bud fra min Far. Endelig fik jeg et Telegram. Far havde læst Avisartiklen, mens han rejste i Norditalien. Han var blevet valgt til Direktør for Rotary International, og jeg skulde møde ham i Zürich fire Dage senere.

Da jeg havde planlagt at forlade Europa for Amerika før Jævnøgnsstormene i September, ønskede jeg at naa England saa snart som muligt for at faa „Idle Hour“ overhalet og udrustet til Turen over Atlanten. Jeg regnede ud, at hvis vi vendte tilbage til Brest med det samme, vilde vi have Tid til at sejle Skibet rundt til Cherbourg, og saa kunde jeg naa at rejse til Zürich. Da mit Ophold i England skulde være meget kort, ønskede jeg at faa „Idle Hour“ bragt saa nær England som muligt, og Cherbourg ligger kun treogtreds miles fra England.

Da vi kom tilbage til Brest, fandt vi Skibet forladt. Vi løb til Kajen for at indtage Vand og frisk Proviant. Stadig ingen Peter . . .

Til sidst var vi nødt til at afsejle, da jeg havde planlagt at møde Far i Løbet af tre Dage og derfor ikke kunde spilde en Time.

Da vi sejlede ud af det syvogtredve miles lange Flodudløb havde vi gunstig Vind. De mange undersøiske Klipper, der kanter den snævre Kanal, har krævet manganen et stolt Skib. Det var her at Kadetter havde forlist Alain Gerbaults berømte Kutter paa et undersøisk Skær, hvorved fire af Besætningen druknede. Gerbault havde foræret Kutteren til Flaadeakademiet i Brest, og den allerførste Gang, den blev brugt, blev den forlist! Og Gerbault havde sejlet hele Jorden rundt med den!

Vi havde god Vind og naaede Cherbourg i Tide til at jeg kunde naa Toget til Paris. Saa til Zürich, hvor jeg endelig mødte min Far.

Da jeg kom tilbage til „Idle Hour“, sejlede vi til Cowes, som vi naaede efter en kort, begivenhedsrig Tur over den engelske Kanal. Der modtog jeg Instruktioner fra Lord Tenham fra National Boat Sailers' League om straks at fortsætte til Ramsgate, hvor vi kunde blive budt officielt velkommen til England.

Vi slap ud fra Solent lige før Mørklægningen, der fulgte med til en omfattende Luftangrebsøvelse. Faryandene rundt om Øen Wight er farefulde nok, naar der er Fyrtaarne til at vejlede den Fremmede, men uden Lys til at afmærke Skærene, vilde det have været Selvmord at prøve at sejle videre, efter at Mørklægningen var begyndt.

Da vi klarede Needles, var Søen ret krap, og Wilnur, min nye Skibskammerat, mistede Balancen og faldt over Bord. Heldigvis greb han fat i en Line, som vi slæbte efter os, og jeg bragte „Idle Hour“ op i

Vinden og halede ham om Bord. Hvis jeg nu ikke havde været paa Dækket — — hvis jeg nu havde ligget nenedunder i dyb Søvn! Han vilde have været slemst ensom derude med Fartøjet sejlene videre og ingen til at opdage hans kritiske Situation.

Vi var ventet i Ramsgate, hundrede miles op mod Vinden, i Løbet af fireogtyve Timer. Man havde arrangeret, at vi skulde være Gæster ved en Banket i Raadhushallen, og alle Spidserne fra de forskellige Yachtklubber og Byens Honoratiores vilde være til Stede.

Uheldigvis kunde „Idle Hour“ med let Modvind ikke overholde sin Ankomsttid som en Damper. Og da saa endelig Vinden sprang om, og vi havde den tværs, blæste det gamle Storsejl ud under Presset, saa vi maatte bjerge det og foretage en foreløbig Reparation, for at det ikke helt skulde blæse til Laser. Vi skulde da være til Receptionen i Løbet af tolv Timer!

Efter tre Timers Nød-Reparationer paa Storsejlet satte vi det pjaltede Sejl og fortsatte Sejlsadsen mod vort Maal, der endnu var halvtreds miles borte. Med Vinden agter ind pilede „Idle Hour“ af Sted med Strømmen. Vi passerede Beachy Head, Dungeness, Folkestone og saa Dovers hvide Klinter.

Vi ankom til Ramsgate fem Timer for sent. Jeg undskyldte og forklarede de Omstændigheder, der havde forsinket os.

Den næste Dag sejlede vi op ad Themsen. „Idle Hour“ havde tilbagelagt 30,000 miles fra Seattle, da vi passerede Greenwich Observatoriet. Snart dukkede Tower Bridge frem forude. Saa passerede vi London Tower og St. Paul's Katedral. Da vi nærmede os Westminster Bridge, mødte mit Blik for første Gang Parlamentsbygningens lange Facade. At se saa mange historiske Steder i Løbet af en Eftermiddags Sejlsads var som Opfyldelsen af en romantisk Drøm.

Jeg havde besøgt Kanada, Cook- og Fiji Øerne, New Zealand, New Guinea, Australien, Singapore, Indien, Aden, Det hellige Land, Malta og Gibraltar; og nu var jeg naaet til selve Hjertet af det britiske Imperium. For lidt over et Aar siden havde jeg været ved Mundingen af Fly Floden i det primitive Papua. Og nu var jeg her paa Themsen. Mens jeg lyttede til Big Ben, der slog Timeslag, saadan som jeg overalt i Verden havde hørt den gøre det gennem Radioen, havde jeg ouden ved at tro, at min Jordomsejling indtil nu virkelig saa fuldstændigt var lykkedes.

(Fortsættes.)

Læs

Sejl og Motor

- det fuldendte Sejlsportsblad

Amerika melder sig.

Allerede i det 18. Aarhundrede blev der opdaget betydelige Jernforekomster i Amerika. Ogsaa Stenkul og Træ var der nok af, saa alle Muligheder var til Stede for en amerikansk Staalindustri. De engelske Storindustrier saa heri deres Interesser truede og søgte at genere den amerikanske Produktion. Det kunde dog kun lykkes en kort Tid. I Pennsylvanien blev Fremstillingen af Færdigvarer af Jern forbudt ved et Dekret fra Guvernøren, — men det hjalp ikke. Frihedskrigen gav den amerikanske Jernindustri frit Løb, og dens Historie staar i Peter Coopers Tegn. Han grundlagde den første store amerikanske Virksomhed, „Union Cooper“, som spillede en afgørende Rolle i den amerikanske Borgerkrig. Jernet viste her sin Magt. Nordstaterne havde Jernet, Sydstaterne Bomulden. Jernet sejrede og hjalp sine Besiddere til Sejrr. Den amerikanske Jern- og Staalindustri fortsatte sit Triumftog mod Verdensherredømmet.

Staaldynastierne Krupp og Carnegie.

Staalproduktionen rundt om i Verden skabte mægtige Foretagender, og den saakaldte Svær-Industri er simpelthen opstaaet i Forbindelse med Staalet. Det bragte Mænd og Familier, som havde forstaaet Tidsaanden, frem til Magt og Rigdom, fordi de forstod at vurdere Staalet efter Fortjeneste. I Tyskland kastede Familien Krupp, der endnu i de første Aar af forrige Aarhundrede var Kolonialhandlere i Essen, sig over Staalet, og gennem utrætteligt Arbejde i flere Generationer tilkæmpede Dynastiet sig en enestaaende Magtstilling. I 50 Aar arbejdede Krupp med Staalet, en Periode, der var rig paa Skuffelser og paa Slid. Men saa var det, at Friedrich Krupp kom i Forbindelse med en Englænder, Henry Bessemer. Denne geniale Opfinder kom paa den Tanke, at Fasen med Raajernet helt kunde udelades af Staalproduktion-Proceduren. Han løste Problemet paa den Maade, at han lod Jernmalmens Kulindhold „udbrænde“ ved Lufttilførsel. Denne Lufttilførsel forhøjede Temperaturen saa stærkt, at Raajernet blev helt flydende, og da i Mellemtiden Kullene ogsaa var brændt, udvandt man Staal. Industrien, først og fremmest Foretagendet Krupp, havde derigennem sparet den dobbelte Fremgangsmaade og det dobbelte Koksforbrug. Verdens Staalproduktion steg til det uhørte; i Løbet af 50 Aar blev den 40-doblet.

Snart hørte man om nye Opfindelser! Franskmanden Martin kom ind paa Idéen med at anvende gammelt Jern, Tyskeren Siemens skabte sine Regeneratorer Saa kom Nikkel- — senere Mangan- og Chrom-Tilsætningen. Staalet i sin nuværende Skikkelse viste sig, og Krigsindustriens Staalhunger var næppe til at mætte.

Verdens største Staal magnat blev dog Andrew Carnegie. Han har ikke selv opfundet noget, men i 50'erne i forrige Aarhundrede begyndte han at „kymre sig om det“; han saa i et Glimt Staalets Fremtid, kastede sig over Jernbane- og Brobygning og befattede sig derefter med Køb af forskellige Jern- og Kuldistrikter. Han sikrede sig Transportmulighederne, og derigennem opstod vort Aarhundredes største Industriforetagende, den amerikanske Staalindustri.

Staalet regerer!

Jern og Kul er Staalets Grundelementer. Begge Dele findes i uanede Mængder, og netop deri bestaar deres Magt. Sagkyndige mener, at der i Jordens Dyb skjuler sig mindst 250 Millioner Tons Jernmalm, Produktionen af Stenkul andrager aarlig over 1 Milliard Tons, og begge Produkter er forholdsvis billige. Staal anvendes i uhyre Mængder, men Staalproduktionen er kun rationel dér, hvor Jern og Kul findes sammen. Verdens Industrialisering gaar stadig fremad, Rusland kan producere Staal, fordi der er baade Kul og Jern i Uralbjergene, U. S. A. har ubegrænsede Skatte i sin Jord, England og Frankrig er velforsynede med baade Stenkul og Jernmalm.

Sverige har sine Jernmalmlejer, men ingen Kul. Tyskland har Kul, men meget lidt Jern. Den tyske Krigsindustri kan konsumere ubegrænsede Mængder af Staal; derfor betyder Importen fra Sverige saa meget.

Ved Siden af Europas og Amerikas vokser nu ogsaa Asiens Staalindustri i rasende Tempo. Japan er kun i ringe Udstrækning forsynet med Staalindustriens Raastoffer, men ser sin Fremtid sikret gennem de store Forekomster af begge Raaprodukter i Kina. Indien har sin egen betydelige Produktion, og det asiatiske Rusland arbejder sig ogsaa langsomt frem.

Folk og Lande løber efter Staalet. Det selv er og bliver ubønhørligt. Hvad enten det nu er til Lykke eller Ulykke for Menneskeheden, — det spørges der ikke om —Barnet af Jern og Kul, *Staalet*, er den absolutte Hersker paa Jordkloden!

TEXACO **TEXACO**

MARINE PRODUCTS

THE TEXAS COMPANY A/S

Amaliegade 35 • Telf. Central 16,816



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

Danmark. Siden forrige Frimærkeside er udkommet:

Porto 6 Øre, oliven, alm. Tegning.

Postfærge 5 Kr., brun og violet, Type Kong Christian IX, med Overtryk POSTFÆRGE.

Finland: I Løvetypen er udkommet 1,50 Mk., blaa-graa.

Røde Kors-Mærker 1941, fire Værdier: 50 + 5 U., grøn — 1,75 Mk. + 15 P., brun — 2,75 Mk. + 25 P., kobberrod, og 3,50 Mk. + 35 P., ultramarin.

Sverrig: I Typen Kong Gustav V, Profil til højre, er udkommet: 5 Øre, grøn, og 35 Øre, rødilla.

Især ser man Filateliens Fremgang i Boghandlernes, Cigarhandlernes, Kioskernes og adskillige andre Forretningers Vinduer. Ark efter Ark, dækket med Frimærker, hænger tæt op ad mod Ruderne; Hølsager og smukt udstyrede Konvolutter med Udvalg fra alle Jordens Lande er placeret i Vinduerne og Udhængskabene for at lokke Publikum til at købe. Og mange stirrer længe paa Mærkerne — de mere kyndige Samlere nøjes dog med at se, men adskillige Begyndere gaar ind og køber. Spørgsmaalet er nu, om det kan betale sig at købe Frimærker i disse Forretninger.

Det er jo en ærlig Sag, at en Frimærkegrossist benytter Lejligheden, den frimærkeinteresserede Nutid byder ham, til at faa solgt nogle af sine Mærker paa denne Maade. Detaillisten faar ca. 33—50 pCt. af Mærkernes Salgsværdi som sin Fortjeneste, Grossisten tager Resten; men han har jo ikke selv faaet Mærkerne foræret og sætter derfor som Regel Udsalgsprisen saa høj, som det efter Katalogerne er muligt. Jeg har taget mange Stikprøver paa Priserne i forskellige Forretninger, og i de overvejende fleste Tilfælde konstateret, at Mærkerne kan købes billigere hos de regu-



Fig. 4.

Norge: Værdien 12 Øre, violet, Posthornsudgave i Dybtryk, udkom først i Begyndelsen af Februar.

Rimelige og urimelige Frimærkepriser.

Det er let at konstatere, at Interessen for Filateliens har grebet stærkt om sig i den senere Tid. Den har skabt sig Masser af Tilhængere fra alle Samfundslag — ikke alene mellem den Ungdom, der endnu gaar i Skole, men ogsaa mellem de Voksne, som i Filateliens finder den velkomne Glæde, Ro og Hvile, der tiltrænges efter Dagens Arbejde eller andre Opgaver. Skolebørnernes Interesse holder sig nu til Dags meget fastere end tidligere, hvor Børnene nok i en kortere eller længere Periode dyrkede Filateli med fanatisk Ivrighed, men desværre oftest mistede denne, naar andre af Livets mere lokkende Apspredelser greb dem.

lære Frimærkehandlere. Ikke alene billigere, men ogsaa i smukkere Eksemplarer.

Naturligvis er der Undtagelsestilfælde — jeg saa f. Eks. i et Vindue et Ark med danske Frimærker, her imellem et 4 Øre, ultramarin og graa, fra 1875. Farven var ren og smuk, Stemplet pænt, Prisen — Kr. 0,85 — ikke for høj for et saa nydeligt Eksempel. Jeg kikkede lidt nøjere paa det og opdagede til min store Forbavselse, at det havde „tyk Ramme“! Naturligvis gik jeg ind og bad om at se paa det, Arket blev taget ned, og jeg overbeviste mig om, at jeg havde set rigtigt, og at Mærket var helt.

Damen, der ekspederede mig, lod mig selv pille det af. — I Dag koster det samme Mærke 20—25 Kr.

Naa — det var jo et af de sjældne Tilfælde, der lyser op i en Filatelistes Tilværelse. Men de begyndende Samlere raader jeg til at købe hos en Frimærkehandler.

Under Dueflag og Dannebrog.

Indenlandsk Sømandsmissions Aarsberetning 1940.

Indenlandsk Sømandsmission er velkendt ud over Danmark. Siden dens Oprettelse i 1906 har den stadig været i Udvikling, og der findes nu i danske Havne 42 Sømandshjem, hvortil kommer 2 paa Færøerne og et Fiskerhjem i Grimsby (England), der imidlertid er lukket paa Grund af Krigen. Endvidere raader man over to Skoler, nemlig Sømandshøjskolen i Svendborg og Fiskeskipperskolen i Esbjerg.

Arbejdet har mange Venner, som paa forskellig Maade yder deres Støtte. Ud over Landet er der organiseret ca. 300 Kredse, der omfatter mellem 4 og 5000 Medlemmer. Foruden Julegaver til Sømændene indsender Kredsene Bidrag til Arbejdets Udførelse.

Iøvrigt opretholdes Arbejdet udelukkende ved frivillige Gaver dels til de enkelte Sømandshjem og dels til Sømandsmissionens Hovedkasse. — Indenlandsk Sømandsmission har aldrig modtaget Statstilskud.

I alle danske Havne, hvor der findes Sømandshjem, foretages der Skibsbesøg. I de store Fiskerihavne kan der paa en enkelt Søndag aflægges mellem 2 og 300 Kutterbesøg. Til dette Arbejde har Sømandsmissionen foruden de stedlige Sømandshjemsbestyrere en stor Stab af Frivilligarbejdere. — Desuden besøger Sømandsmissionærerne de mindre Havne og indbyder Sømændene og Fiskerne til Møder.

Til Sømandshjemmenes daglige Opgaver hører det

ogsaa at besøge Sømændenes Post, Pengeforsendelser o. lign., og i 1940 er der igennem Sømandshjemmene ekspederet ca. 200.000 Kr. enten til Videreforsendelse eller til Opbevaring. — Ogsaa Hospitalerne i de forskellige Byer er blevet besøgt, og der er hos syge Søfolk og Fiskere aflagt 483 Sygebesøg.

Ved Sømandsfester serveres der som Regel Kaffe, og ved disse Lejligheder er der gratis udskænket over 40.000 Kopper Kaffe. — Ved Skibsbesøgene forsynes Skibene med Blade af forskellig Art, bl. a. Sømandsmissionens eget Blad „Redningsbaaden“. Ligeledes uddeles Bladruller og et stort Antal Bogposer.

Det samlede Besøg paa Læseværelserne har i 1940 været ca. 760.000 Sømænd og Fiskere foruden 115.000 andre af Sømandsmissionens Venner. Til de daglige Andagter og ugentlige Søndagsmøder var der et Besøg paa ca. 117.000.

I København afholdes der endvidere Sammenkomster for hysesøgende Søfolk, og disse har været besøgt af ca. 1800 Mand. — I Vinterhalvaaret indbydes til maanedlige Sømandsgudstjenester med paafølgende festligt Samvær. Gennemsnitlig har disse Gudstjenester haft et Besøg af 225 Sømænd og Sømandsfamilier.

Sognepræst William Larsen, Aalborg, er Indenlandsk Sømandsmissions Formand og Sømandspræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm dens Sekretær.

Søvænet

Unge Mænd (ca. 17—22 Aar) antages ca. 8. Juli d. A. som **Math-Elever**

til frivillig, midlertidig Tjeneste og Uddannelse ved forskellige Tjenestegrene (Artilleri, Matros, U-Baads (Dæks- og Maskintjeneste), Miné, Radio, Intendantur (herunder Kontor), Artillerimekaniker, Skibbygger, Sanitets, Proviant (Kokke og Hovmester), Fyrbøder) i mindst 2 Aar og 3 Maaneder.

Værnepligten affjernes samtidig.

Legemsundersøgelse, Prøver m. m. finder Sted i Løbet af Juni.

Eleverne har fri Kostforplejning, Ophold, Mundering, Sygepleje og Uddannelse og desuden 3,00 Kr. om Dagen foruden Tillæg under Udkommando m. m. Enkelte Grupper (Maskin-, Artillerimekaniker-, Skibsbygger-, Proviant og Fyrbøder-Elever) desuden 1,50 Kr. daglig i Specialisttillæg.

Efter Udløbet af 2 Aar og 3 Maaneder kan Eleverne antages som Mather, der har fri Sygepleje og Mundering samt 6,30—9,30 Kr. daglig foruden Tillæg under Udkommando. Desuden ydes der i Specialisttillæg 2,00 Kr. daglig til enkelte Grupper i de første 2 Aar efter Antagelsen som Math.

Anmeldesskema samt nærmere Oplysninger, derunder om Udsigterne til Antagelse som Math og senere eventuel Forfremmelse til Befalingsmand, faas ved Henvendelse (skriftlig eller mundtlig) til

Søværnskommandoens Personelkontor,

Holmen, København K.



Telf. C. 16.155, Lokal 3.

Ansegningsfristen udløber den 7. Maj d. A.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. April 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Danis
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det danske Petroleums A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det dansk-franske D/S
 Det dansk-norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugeerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pørnix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Reederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Skibsbygning og Skibsstart i 1940.

De for Tiden herskende Forhold bevirker, at de Oplysninger, som kan gives om Skibsbygningen og Skibsfarten i 1940, kun er meget ufuldstændige, men vi skal nedestaaende meddele, hvad der for Tiden er tilgængeligt af Oplysninger herom.

Danmark.

Den danske Skibsbygning har i høj Grad været paavirket af Krigsbegivenhederne paa den Maade, at Skibsværfterne lider af Materiale-mangel, saaledes at det i den sidste Del af Aaret — og delvis ogsaa før den 9. April — har været umuligt at begynde paa Nybygninger. Af større Skibe har Burmeister & Wain afleveret „Høgh Silverdawn (10600 ts D. W.) til Rederiet Leif Høegh, og Nakskov Værft Tankmotorskibet „Saturnus“ (15320 ts D. W.) til A. B. Saturnus. Vi har tidligere i „Vikingen“ udførligt omtalt „Axel Carl“, leveret af Helsingørs Jernskibs- og

Maskinbygegri til Rederiet Heimdal, og Automobilfærgeren „Marsk Stig“, leveret af Aalborg Værft A/S til Grenaa—Hundested Færgefarten. Værfterne har dog haft god Beskæftigelse med Reparation af forskellig Art og søger desuden ved Udvidelser og Moderniseringer at ruste sig til den Travlhed, der maa komme, naar Krigen er forbi.

Den danske Flaades Tab maa efter de sidste Meldinger anslaaes til 38 Skibe paa ca. 111.000 B. R. T.

Sverige.

De svenske Skibsværfter har for saa vidt kun mærket Krigens Vanskeligheder, som den til Tider har haft Vanskeligheder med Fremskaffelsen af Materialer. De har dog, efter hvad der meddeles, alle haft fuld Beskæftigelse, og har desuden en stor Ordrebestand. Store Udvidelser meldes der ogsaa om fra den svenske Værftsindustri.

Ialt kom 25 Skibe paa ialt 150.000



„Vardefjell“

B. R. T. til Aflevering mod 33 Skibe og 210.000 B. R. T. i 1939. Af de største kan nævnes:

Fra Götaverken: Fragtmotorskibene „Fenja“ (12.600 ts D. W.) til Rederiet Stokke og „Ecuador“ (7350 ts D. W.) til A/B Nordstjernen og Tankmotorskibene „Oceanus“ (15.450 ts D. W.) til A/B Nordstjernen, „Andrea Brovig“ (15.500 ts D. W.) til Rederiet Brovig og „Aristofane“ (15.000 ts D. W.) til Rederiet Anders Jahre.

Fra Kockums mekaniska Verkstads A/B: Fragt-

finder sig „Oslofjord“ (18.675 B. R. T.), som var bygget i 1938 og var det største og mest moedrne Passagerskib i den norske Handelsflaade.

Finland.

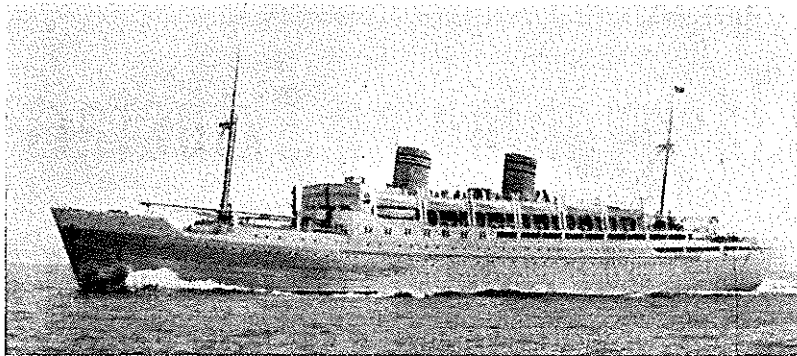
I „Vikingen“ Nr. 5 bragte vi en Udtalelse om Finlands Søfart i 1940. Tabene var da ca. 80.000 B. R. T. og Halvdelen af den resterende Flaade befinder sig uden Kontakt med Moderlandet.

Den finske Regering har allerede kraftig begyndt paa Opbygningen af Skibsfarten og Nyanlæg af Havne og Kanaler. Flere Skibe af forskellig Størrelse løb under Aaret af Stabelen, deriblandt ved Crichton-Vulcan Værftet Fragt- og Passagermotorskibene „Selma Thordén og „Christina Thordén“ (6000 ts D. W.) til Rederiet Thordén.

Holland.

Baade Skibsbygningen og Skibsfarten har i Holland lidt meget under Krigsbegivenhederne. Henimod Slutningen af Aaret meldes dog om Stabelafløbninger af Fragt- og Passagermotorskibene „Sumatra“ og „Celebes“ (11.850 ts D. W.), begge ved Nederlandschen Scheepsbouw Mij. for Regning Stoomvaart Mij. Nederland. Desuden løb Fragt- og Passagermotorskibene „Aldaki“ og „Albirco“ (9500 ts D. W.) af Stabelen fra Værftet Nederlandsche Dok Mij. i Amsterdam til Van Nievelt. Goudriaan og Co Stoomvaart Mij. Man maa derfor tro, at den hollandske Skibsbygningsindustri har overvundet de største Vanskeligheder. Før Invasionen blev følgende større Skibe afleverede: Fragt- og Passagermotorskibet „Stadt Alkmar“ (10.000 ts D. W.) til Halcyon Lijn og „Algol“ (9100 ts D. W.) til Van Nievelt, Goudriaan og Co., Stoomvaart Mij., det første fra Værftet Wilton Fijenoord og det andet fra Nederlandschen Scheepsbouw Mij. Det sidstnævnte Værft har ogsaa afleveret det turboelektriske Fragt- og Passagerskib „Viacheslaw Molotov“ (7500 ts D. W.).

De hollandske Værfter ruster sig ogsaa til Op-gaverne efter Krigen. Nederlandschen Scheepsbouw



Fragt- og Passagermotorskibet „Oslofjord“.

motorskibet „Hemland“ (8750 ts D. W.) og Tankmotorskibet „B. P. Newton“ (16.000 ts D. W.) til A. S. Navalis, „Malmøhus“ (16.000 ts D. W.) til Trelleborgs Nya Ångfartygs A. B. og „Braconda“ (15.000 ts D. W.) til A. S. Braconda.

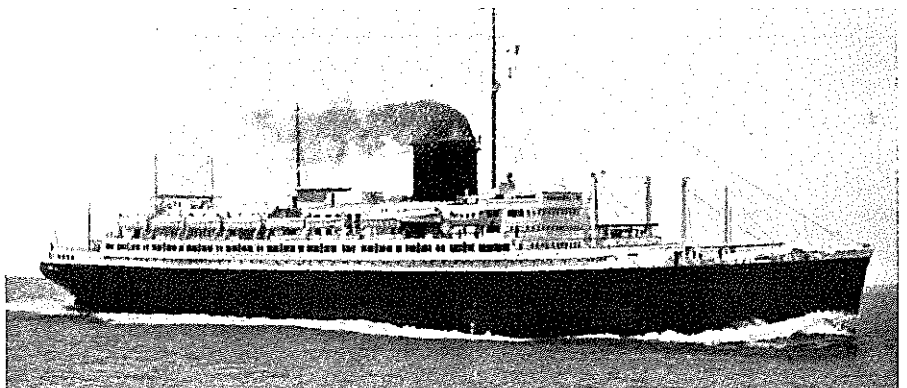
Fra Eriksbergs mek. Verkstad Tankmotorskibene „Kollsegg“ (15.250 ts D. W.) til Odd Bergs Tankrederi og „Vardefjell“ (12.800 ts D. W.) til A/S Filefjell.

Den svenske Handelsflaades Tab under Krigen beløber sig til 84 Skibe paa 290.000 B. R. T., medens 920.000 B. R. T. er udenfor de svenske Rederiers Kontrol.

Norge.

Vi har tidligere („Vikingen“ Nr. 4) bragt en Omtale af norske Veritas' Aarsberetning. Det fremgik heraf, at der i November 1940 var 367.000 B. R. T. under Bygning til Norske Veritas Klasse og 546.000 B. R. T. til Klassifikation i andre Selskaber. Det er en Selvfølge, at en stor Del af disse Skibe er bestilte i Udlandet, da de norske Værfters Kapacitet er væsentlig mindre. Tallene er et Tegn paa den ukuelige Vilje til Opbygning af den norske Handelsflaade, som har lidt store Tab ved Krigsbegivenhederne.

Efter de sidste offentlige Meddelelser er 108 Skibe paa over 500.000 B. R. T. gaaet tabt. Det maa imidlertid antages, at Tabene er endnu større, da ca. 80 pCt. af Handelsskibene befinder sig udenfor Rederiernes Kontrol. — Blandt de mistede Skibe be-



Turbine-Passagerdamperen „Champlain“.

Mij. i Amsterdam bygger saaledes en Bedding paa 250 m, medens „De Schelde“ udvider sine Værfts- og Maskinanlæg og bygger en ny Dok paa 150 m Længde.

Den hollandske Skibsfart har lidt betydelig mere end Skibsbygningen. Nøjere Efterretninger foreligger ikke, da 95 pCt. af Tonnagen befinder sig i Udlandet. Det skal lige nævnes, at „Statendam“ (28.290 B. R. T.), det næststørste Skib i den hollandske Flaade, under Kampene om Rotterdam blev saa ilde medtaget, at det maatte kondemneres.

Belgien.

Den belgiske Handelsflades Tab kendes ikke, da den i sin Helhed befinder sig uden for Landets Omraade. De blev til Midten af September opgivet til 20 Skibe paa ca. 70.000 B. R. T.) Blandt Tabene kan nævnes- Fragt- og Passagerskibene „Ville de Bruges“ (15.869 B. R. T.) og „Albertville“ (11.047 B. R. T.).

Spanien.

Den spanske Handelsflaade blev under Borgerkrigen reduceret til Halvdelen. Spanien staar derfor over for den Opgave at opbygge en Flaade, der svarer til Landets Behov. I Løbet af Aaret blev de to amerikanske Fragt- og Passagerskibe „President Wilson“ og „President Lincoln“ (12.595 B. R. T.) købt, og de spanske Værfter har fuldt op at gøre med Nybygninger til Handels- og Fiskeriflaaden. Ved Lov har den spanske Stat ydet Rederier og Værfter betydelige Kreditter.

Grækenland.

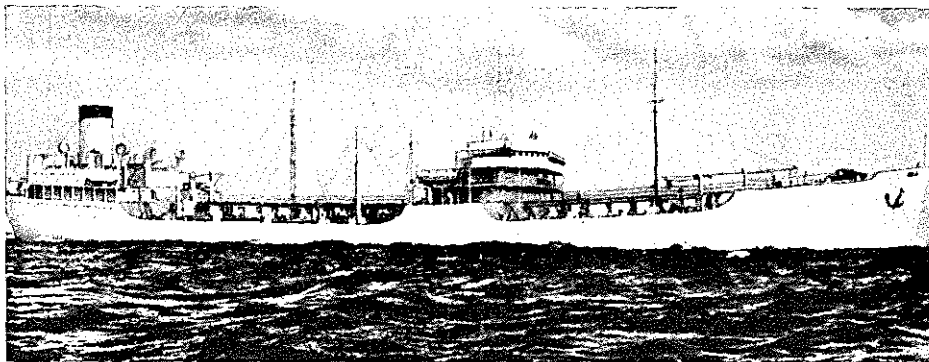
Den græske Handelsflaades Tab beløb sig indtil Krigen med Italien begyndte til ca. 50 Skibe paa langt over 200.00 B. R. T.

Rusland.

Rusland har i 1940 fortsat sine Anstrengelser for at udbygge sin Handelsflaade, som fik en betydelig Tilgang ved Indlemmelsen af Randstaterne. Blandt

bemærkelsesværdige Nybygninger kan nævnes, foruden den i Holland byggede „V. Molotov“, de i Rusland byggede 106 m lange Fragtdampere „W. Molotov“ og „S. Lewanevski“, som er bestemt til Farten paa den nordlige Kyst.

Indenfor den løbende Femaarsplan er der sket en Udbygning af Værfter og Kanaler, som vi flere Gange har omtalt i den senere Tid.



Tankdamperen „Cimarron“, amerikansk Forsyningskib til Krigsflaaden.

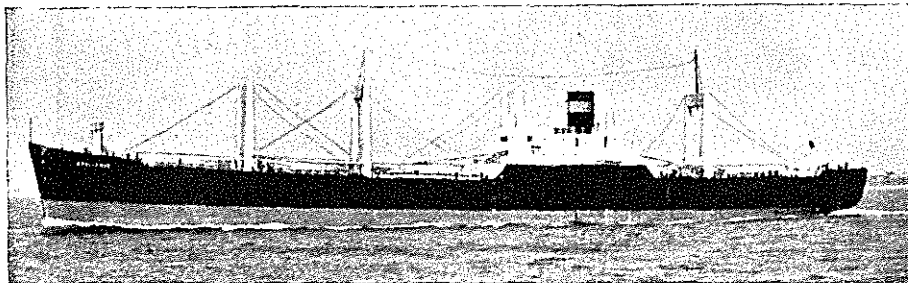
Frankrig.

Om den franske Skibsbygning i 1940 er kun meget lidt bekendt. Det eneste større Skib, der blev afleveret, var Fragt- og Passagerdamperen „Pasteur“ (50.000 B. R. T.) fra Værftet Penhoët i St. Nazaire til Compagnie Sûdatlantique. Den franske Handelsflaade har lidt store Tab under Krigen, bl. a. Passagerdamperen „Champlain“ (28.124 B. R. T.), et af dens største og mest moderne Skibe. Man bestræber sig allerede for at genopbygge den. I Forbindelse hermed sker der ogsaa en Reorganisation af Rederierne under Statens Medvirken. I Compagnie Générale Transatlantique's Bestyrelse paa 11 Medlemmer skal der i Fremtiden være 9 Statsemedsmænd, hvoraf en skal være Formand.

Italien.

Italiens Skibsbygning har ikke været paavirket af Krigen. Der er fornylig kommet Meddelelse om, at Corporationen for Sø- og Luftfart har besluttet, at der skal gøres alle Anstrengelser for at bringe den italienske Handelsflaade op paa 9.000.000 B. R. T., for at Italien kan indtage den Plads i den internationale Skibsfart, som tilkommer det. Af større Skibe er der eller vil der i nær Fremtid blive afleveret:

Fra Cantieri Riuniti dell' Adriatico: 5 Fragt- og Passagermotorskibe (à 10.000 ts D. W.) til Società Italiana d'Armamento og 2 à 9000 ts D. W. til Lloyd Triestino. Fra Ansaldo Værftet: 1 Fragtmotorskib paa 15.000 ts D. W. til Azienda Garibaldi, 1 Tankmotorskib paa 15.000 ts. D. W. til Azienda



Fragt- og Passagerdamperen „Challenge“, amerikansk C-2-Skib.

Generale Italiana Petroli. — Foruden disse Skibe til Landts egne Rederier har de italienske Værfter bygget et betydeligt Antal Skibe for fremmed Regning. Ansaldo Værftet saaledes 3 Tankmotorskibe paa 10.900 ts D.W. til det mexikanske Statsrederi. Cantieri Navali Rinuti i Palermo har til Rumænien bygget 3 Fragt- og Passagermotorskibe à 5000 ts D.W. Endelig skal nævnes, at Cantieri Riuniti dell' Adriatico har søsat Passagermotorskibet „Stockholm“ (28.000 B.R.T.) til den svenske Amerikalinie. Det er Erstatningen for det første „Stockholm“, som i Begyndelsen af 1939 blev ødelagt af Ildebrand, medens den var under Udrustning.

U. S. A.

Den amerikanske Skibsbygning har i det forløbne Aar taget et mægtigt Opsving. United Maritime Commission (U.S.M.C.) har nu sit Nybygningsprogram i fuldt Sving. Efter Opgivelse af American Bureau of Shipping var i Begyndelsen af Oktober 1940 335 Skibe paa ialt 1.598.645 B.R.T. under Bygning paa amerikanske Værfter, medens til dette Tidspunkt 34 Skibe paa 300.000 B.R.T. var afleveret til U.S.M.C., deriblandt det største i Amerika byggede Skib, det største i Amerikas Flaade, Turbine-Passagerdamperen „America“ (27.000 B.R.T.), der ejes af United States Lines. Man lægger ogsaa Mærke til et stort Antal Tankskibe, som paa Grund af deres store Fart vil være vel egnede som Forsyningsskibe for Krigsmarinen. Den store Mængde Ordre har bevirket, at flere større og mindre Værfter, der har været lukket i Aarevis, er blevet genaabnet. U.S.M.C.s Byggepro-

gram forudsatte, at 500.000 B.R.T. skulde afleveres om Aaret, men i 1939 blev kun 250.000 B.R.T. afleveret og i 1940 51 Skibe paa 450.000 B.R.T. Selv om ogsaa de endnu ikke anvendte Beddinger tages i Brug, saa vil der dog opstaa store Vanskeligheder med Materiale og Fagfolk, som næppe kan fremskaffes i tilstrækkelig Mængde. Der er ogsaa i betydende Kredse Ængstelse for, at de abnorme Højkonjunkturer ikke skal vise sig at være af tilstrækkelig Varighed.

Vi har tidligere omtalt Planerne om Bygning af yderligere to 30.000 B.R.T. Pasagerskibe til Fart paa Østasien, som sikkert skal bygges paa Tacoma Værftet. De skal som øverste Dæk have et fuldstændig frit Sportsdæk med Skorstenene i Borde, saa Skibet under Krigsforhold let kan omdannes til Flyvemaskinemoderskib. Hvis de bliver til Virkelighed har den amerikanske Skibsbygning hermed slaaet ind paa en hel ny Vej i Handelsskibsbygningen.

Japan.

Den japanske Skibsbygning har i 1940 udfoldet en stor Aktivitet. Man har fra Statens Side grebet til Forholdsregler for at virkeliggøre Planerne om at forøge Handelsflaaden fra 5.600.000 B.R.T. til 7.500.000 B.R.T. i 1942—43. Da de japanske Værfters Kapacitet er ca. 800.000 B.R.T. om Aaret, maa man antage, at det kan lade sig gøre. Trafikministeriet har beordret, at Rederierne skal lægge størst Vægt paa Fragtskibsfart, og at der kun maa bygges Fragtskibe. I det Hele taget har Regeringen overtaget hele Kontrollen baade med Skibsbygningen og Skibsfarten.



BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN . DANMARK

Baadebyggerhaandværkets Indflydelse paa Skrogformen af søgaaende Motorbaade.

Motorbaadsbygningen er der i Modsætning til Skibsbygningen og Flyvemaskinbygningen ikke fremkommet nogen Form, som kan kaldes hensigtsmæssig. I Undervandsskroget bygges i Motorbaade efter rene saglige Overvejelser.

Sødygtigheden er ikke desto mindre i Baade, som de almindeligvis bygges, afhængig af Skrogets Overvandsform, som udgør 90 pCt. eller mere af det totale Rumfang. Det forholdsmæssig store Overvandskrog kommer selv i moderat Søgang, f. Eks. i Havne, i stadig Kontakt med massive Vandmasser. Fordringerne til Sødygtighed, hvortil ogsaa hører Formindskelse og Afvisning af Søsprøjt og i udvidet Betydning ogsaa Skrogets og Fenderlisternes Styrke mod Stød, er særlig store og bør derfor gives Udtryk i Baadens Overvandsform, som derved bliver mest hensigtsmæssig. Motorbaadsformerne er dog endnu saa forskellige og direkte modstridende, at man kun kan tale om Forsøg i denne Retning.

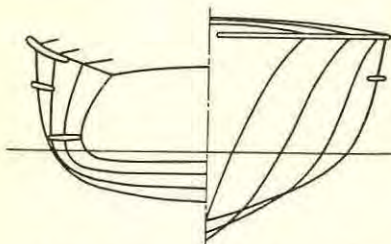


Fig. 1. Sportsbaad lidt outreret.

Ved at betragte Billederne Fig. 5—9, som forestiller Baade med samme Alder, men bygget til meget forskellig Formaal, vil man tydelig kunne se den hensigtsmæssige Form, som viser en overraskende Overensstemmelse trods Forskellen i de sidste 10 Aar, saa den oprindelige store Forskel mellem Skrogformerne er traadt i Baggrunden. Formen virker i sin enkle Klarhed saa overbevisende, at en Afvigelse føles som en Forsyndelse mod den gode Smag.

Man skulde umiddelbart tro, at Motorbaadsbygningen var nøje tilknyttet Bygningen af Sejlbaade, men ved at sammenligne Fig. 4 og 5 faar man et andet Indtryk. Fig. 4 viser en Sejlbaad med en Skrogform, som har været anvendt i de sidste 20 Aar til Tusinder af Baade i alle Størrelser. Fig. 5 viser en saakaldt Kahytskrydser, som er et famlende Forsøg efter nye Formar, der dog ikke er meget hensigtsmæssig, ja endog kun tilstræber et vist ydre Indtryk. Ved Bygningen af Motorbaade troede man, at det ikke var nødvendigt at støtte sig til overleverede Byggeprincipper og Former.

Den dybere Aarsag ligger formodentlig i den egenartede Struktur og gammeldags, haandværksmæssige Indstilling hos Baadebyggerne, som kommer til Ud-

tryk i Arbejdsorganisationen og særlig i Personudvalget. Der findes i dette Fag saa godt som ingen Ingeniører, men paafaldende mange Autodidakter. Deres Begavelse er kunstnerisk og haandværksmæssig betonet. Deres Arbejde forudsætter et særligt Maal af kunstnerisk Idealisme, som ofte lader dem

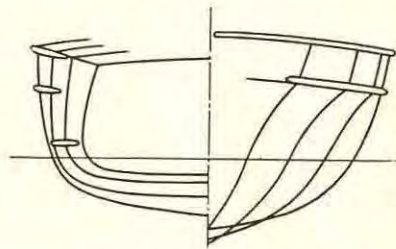


Fig. 2. Forbedret Sportsbaadsform.

se bort fra Fortjeneste og en sikker Position i Erhvervslivet.

Disse ægte haandværksmæssige Forhold og Tendenser og den deraf følgende kunstneriske-impulsive Tænkemaade har ført til overordentlige Ydelser paa Baadebygger-Haandværkets særlige Omraade. En Redningsbaad, en Fiskekutter eller en Krydser (Fig. 4) er slet og ret et kunstnerisk, et haandværksmæssigt og i sin Art ogsaa et teknisk Mesterstykke.

Den typisk haandværksmæssige Struktur i Baadebygningen, som øjensynlig har bestaaet i Aarhundreder, blev sat i store Vanskeligheder, da den gik over til Bygning af Motorbaade, som er u-haandværksmæssig, og hvori der ikke er nogen Traditioner. Fremdrivningsteknikken har stadig været fremmed

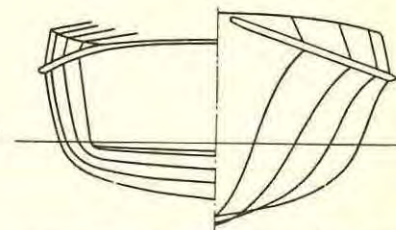


Fig. 3. Sødygtig Form med rund Hæk.

for dette ægte Haandværk, og Baadebyggeren har endnu Antipathi mod den, som han ikke behersker. Takkelagen til et Sejlfartøj er for ham noget ubehageligt, hvortil han bruger fremmed Hjælp uden selv at beskæftige sig med den. Følgen heraf har været, at Motorer er blevet indbygget uden Omhu og ganske diletantisk og primitivt, og at den hittidige og fuldkomne Struktur i Frembringelserne har faaet et Brud. De er ikke mere noget Mesterværk.

Det var ligetil, at Motorbyggerne som Vandsportsinteresserede og særlig Motorsportsinteresserede anlagde Værfter. Da de stod fuldstændig fremmede for Baadebyggerhaandværket, dets Kunst, Traditioner og



Fig. 4. 50 m Krydser. Eksempel paa en ren hensigtsmæssig Form.

Erfaringer, ja endog stillede sig helt i Modsætning til dem, saa kan det ikke undre, at det snart kom til Bygning af Fartøjer af en helt ny Konstruktion, for hvilke Betegnelsen „sejlende Potter“ ikke synes helt hen i Vejret (Fig. 5). Fremdrivningsteoriens voksende Betydning førte dog med sig, at Motorbaadsværfterne vel kunde hævde sig, selv om de gjorde visse Tilnærmelser til den øvrige Baadebygning, der saaledes fik Lejlighed til at paatrykke Motorbaadsbygningen sit Stempel. Den søgte for at tilfredsstille Kunderne noget Nyt og søgte sine Forbilleder i Automobilbygningen. Paa disse Værfter opstod der da Fartøjer, som alene havde Motoren som den stærke Drivkraft. De gammeldags Værfter holdt fast ved de overleverede Former og brugte kun tøvende Motoren som Hjelpekraft. Deres tilsyneladende gammeldags Baade (Fig. 6) var ikke noget for det store Publikum, der gradvis fik Indflydelse paa Grund af Selvopholdelsesdriften og Nødvendigheden af at skaffe en Kundekreds.

I Tidens Løb har der af de omtalte sejlende Potter udviklet sig en typisk Motorbaadsform, som betegnes „elegant“ eller smart, men som ikke har noget at gøre med det saglig-tekniske Begreb, hvis vigtigste Problem foruden Hastigheden er Sødygtighed. Den Sportsbaadsform har, formodentlig paa Grund af sin Publikumsgunst, ogsaa faaet Anvendelse til søgaaende Fartøjer, hvilket er en stor Misforstaaelse, da Typen er udviklet til Sejlads paa Floder og Søer.

De nyere Motorbaade opviser en Mangfoldighed af Former, som ikke er en Følge af Baadebygningens Fordringer, men af individuelle Opfattelser. De staar i en udpræget Modsætning til den systematiske og almindelige Udvikling, som man er vænnet til at se i de fleste Industrier, men som ikke foreligger i Baadebygningen.

Man kan dog henføre den nævnte Mangfoldighed til faa Grundformer af hvilke der her skal nævnes:

A. Den robuste, rundede Baadeform, der som Regel har Spidsgatterhæk, som f. Eks. Kystredningsbaade, Fiskekuttere og Lodsbaade.

B. Bugserbaadsformen, som bruges til Havne- og Færgebaade.

C. Sportsbaadsformen, hvis ypperste Type er Chris-craften. Formen benyttes til Baade med meget forskellige Formaal, baade indenskærs og søgaaende, saa snart det drejer sig om Fortøjer med en nogenlunde stor Fart.

Formen besidder, og det kan ikke bestrides, Skønhed eller snarere Elegance og staar for vide Kredse i Baadebygningen som et Forbillede, ja overhovedet som Prototypen af en Motorbaad. Først i den seneste Tid er der øvet Kritik overfor denne Anskuelse i et saadant Omfang og med den Hensigt at fremkalde en Udvikling af en almengyldig Form ved Tilpasning af de under A. og B. nævnte Typer.

Kritikken af Sportsformen kan lyde som følgende (Fig. 1):

1) Der er intet Grundlag for det ringe, ja ofte

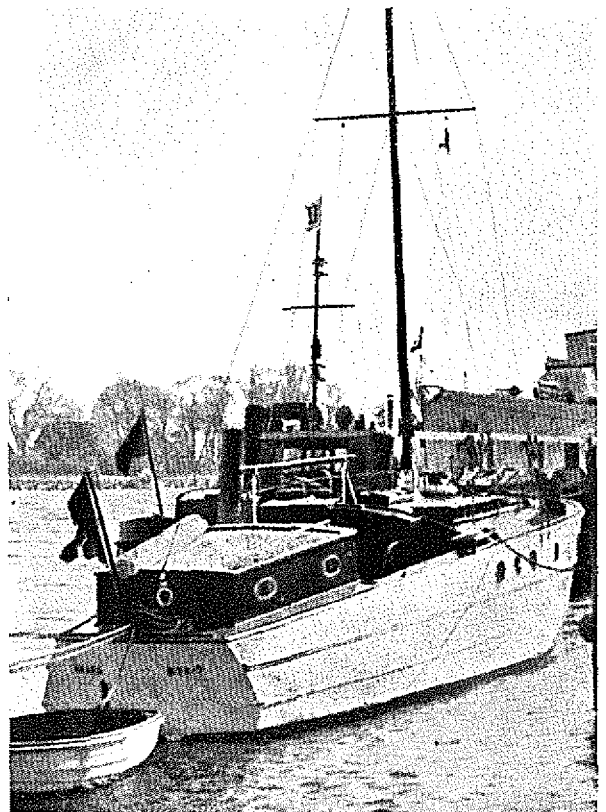


Fig. 5. Kahytsmotorbaad (sejlende Potte).

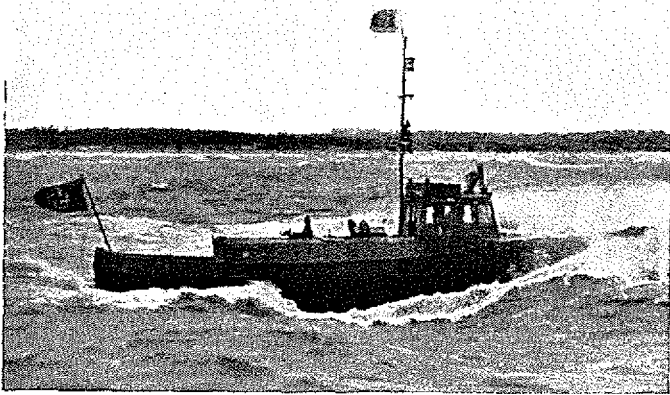


Fig. 6. Lodsbaad med Spidsgatterhæk.

negative, Dækspring, som medfører en for lille Højde af For- og Agterstævn til Fart i Søgang.

2) Det stærke Udfald af Spanterne i Forskibet giver ved Stampebevægelser ganske vist en ringe Modstand mod Fart, men har til Følge et utilstrækkeligt og for sent virkende Reserveredplacement. Den overordentlig store Dæksbredde ved Boven er uden Bærettigelse. Den rummer desuden en forøget Fare for, at Baaden skærer under, da det store, pladelignende Dæk vanskelig kommer fri af massive Vandmasser, og derfor under visse Omstændigheder kan virke som et Dybderor. Erfaringsmæssig bevirker et udfaldende Dæk heller ikke at Bølgesprøjt vises tilbage. En Ulempe er ogsaa den store Topvægt.

3) Det typiske Indfald af Spanterne i Agterskibet er daarligt begrundet med, at Hækken skal have en stor Bæreflade. Der gaar for det meste kostbar Rum og Dæksplads tabt, uden at Baadens Sikkerhed ved en agterlig Sø forøges væsentlig. Mod disse Ulemper spiller den mindre Vægt kun ringe Rolle.

4) Spejlhækken savner ogsaa tilstrækkelig Motivering. Den er med sin Kasseform baadebygningsmæssig uheldig, idet Plankernes Forløb er afbrudt. Desuden danner den en modtagelig Kant, som ved Tillægning af Baaden er udsat for Beskadigelser. Uhensigtsmæssig er i endnu højere Grad det knækkede Spejl. Endelig skal den, hvis den overhovedet anvendes, ikke, som man sædvanlig ser den, være lodret, men af Sedygtighedshensyn falde udad med Overkanten og have en hvælvet Form (i Opstalt).

5) Den i 2 og 3 nævnte Form i Forskibet vanske-

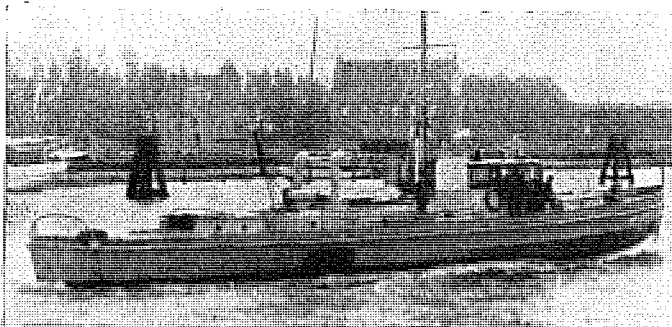


Fig. 7. Hurtig Arbejdsbaad.

liggør en solid Befæstelse af den øverste Fenderliste og nødvendiggør en trinvis Anbringelse paa det bredeste Sted af Spanterne. Ved den store Betydning, som Fenderlisten har under Sejlads, er dette uheldigt for den samlede Konstruktion.

6) Den videre Udvikling af Sportsformen efter Fig. 2 viser et Knæk i Forløbet af de s-formede Spanter, hvor der er anbragt en Fenderlist. Derved afvises Søsprøjt og Virkningen af Reserveredplacement sætter rettidigt ind. Dæksfladen er dog uundværig stor, og der maa bruges to Fenderlister i Forskibet, hvilket ogsaa er nødvendigt.

De beskrevne, meget udbredte Former med deres forskellige Varianter har ført til en Nykonstruktion som vist i Fig. 5, og som i det mindste betegner et

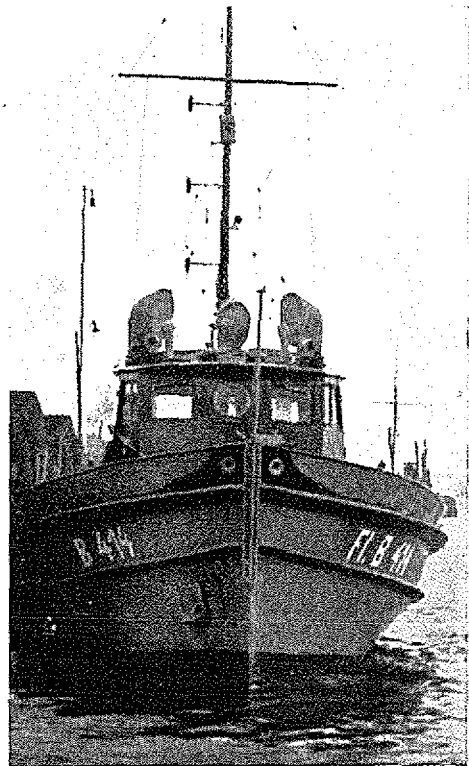


Fig. 8. Forskibet til Arbejdsbaaden ligner en Fiskerbaad. Den underste Fenderlist tjener til Afoisning af Søsprøjt.

Forsøg paa en i alle Enkeltheder motiveret Konstruktion og en Videreførelse.

Efter Byggeværftets Erfaringer har Forskibsformen følgende Fordele: Konstruktiv klar Opbygning. Besparelse paa de højtliggende, ugunstige Vægte ved Bortfald af den øverste Fenderlist og den mindre Dæksbredde. Særligt højtliggende Anker, hvilket er gunstigt i Søgang. Dækket gør sig hurtigere fri af Vandmasser. Større nyttigt Rum indenbord. Fenderlistens Forløb hjælper til, at Baaden hurtigere faar Forskibet ud af Vandet. Betydelig Formindskelse af Modstandsfladen for Sidevind, da de indfaldende Sider over Knækket ligger i Luftstrømmens døde Vinkel. Til sidst en Formindskelse af

Faren for ved Tillægning i Søgang at beskadige Bakkens Overkant og Rælingen.

I Agterskibet er alle Spanter udfaldende. Hækken er rund i Opstalten og forsynet med et Knæk som i de engelske Torpedobaadsjagere. Der er ganske vist kun opnaaet en ringe Forbedring i Plankernes Forløb, medens der til Gengæld stilles større Fordringer til den haandværksmæssige Udførelse. Den er Spejlhækken overlegen i Styrke og ringe Vægt, tager ikke Skade ved Tillægning, er strømtæknisk upaaklagelig og besidder i det Hele taget de bedste Søegenskaber, som kan opnaaes. Ved mindre hurtige Baade kan man i Stedet for Rund- eller Spejlhæk anvende Spidsgatterhæk i mere eller mindre rund Form. Den har de samme sømandsmæssige Fortrin i høj Sø (Fig. 6).

Fenderlisten, som løber ubrudt igennem fra for til Agter paa Baadens bredeste Sted, giver Skroget en god Beskyttelse. I Forskibet tjener den paa sædvanlig Maade til Afvisning af Søsprøjt.

Fig. 9 viser Modellen til en 22 m Baad med de omtalte Fordele og Hæk som vist i Fig. 5. Den er dog forsynet med en Bak. Den gør med sin klare bløde Skroglinier et overbevisende Indtryk. Den har en vis Lighed med Skroget til en Flyvebaad.

I Fig. 7 er vist en yderst sødygtig, svær og hurtig Arbejdsbaad til Brug for Søflyvemaskiner. Den er



Fig. 9. Model til en 35 ts Baad med hensigtsmæssig Form.

interessant i 3 Hensender: Den er bygget paa et gammelt Værft for Fiskerbaade og har principielt disse Baades Form, uden Skelen til Sportsbaadsform. Forskibet har et stort Reservedeplacement. Faren for at den skal skære under er formindsket ved den forholdsvist høje Skanseklædning. Stævnens Højde er nemlig begrænset ved den Fordring, at der skal være god Udsigt forefter fra Styrehuset, selv under det ændrede Trim ved støt Fart.

Begge Konstruktioner (Fig. 7 og 9) kan der siges at være særdeles hensigtsmæssige og uden alle Modetendenser.

Det forenede Dampskibsselskab

har udsendt sin Beretning og Regnskab for 1940.

Det hedder heri, at Farten er opretholdt i det Omfang, Krigsforholdene og Isvinteren har gjort det muligt indtil den 9. April. Derefter er saavidt muligt Rutefarten blevet fortsat paa Østersøen, Norge, Sverige samt Indlandet, medens de øvrige i de hjemlige Farvande værende Skibe, som er egnet dertil, har været i fri Fart, særlig ved Tilførsler til Landet.

I Aarets første Maaneder var Driften økonomisk meget tilfredsstillende, hvilket i høj Grad har paavirket det samlede Aarsresultat.

Ved Aarets Udgang havde Selskabet 9 Skibe oplagt i neutrale Havne, medens 20 Skibe, der er udenfor Rederiets Kontrol, maa formodes at være i Fart. Meget smertelige Tab af Menneskeliv og Materiel har Selskabet lidt, idet ikke mindre end 11 Skibe er forlist i Aarets Løb, hvorved 148 Mand af Skibets Besætninger omkom.

Flaaden bestod d. 1. Januar 1940 af 72 Dampskibe, 23 Motorskibe, 10 Bugserfartøjer og 5 søgaaende Lægttere med en samlet Brutto-Register-Tonnage paa 179.344 ts foruden 48 dækkede Pramme paa 3654 ts og 1 Kulelevator paa 86 ts eller ialt 183.084 ts.

I Aarets Løb fragik ved Krigsforlis: Dampskibene „Bellona“,

„Charkow“, „Gorm“, „Maryland“, „Minsk“, „Rhône“, „Sigrum“, „Sleipner“ og „Vidar“ samt Motorskibe „Algier“ og „Argentina“ med en samlet Brutto-Register-Tonnage paa 21994 ts. Ved Ommaaling af ældre Skibe er fragaaet 7 ts. Ialt er Formindskelsen saaledes 22001 B. R. T.

Flaaden bestod derefter ved Udgangen af Aaret af 63 Dampskibe, 21 Motorskibe, 10 Bugserfartøjer, 5 søgaaende Lægttere, 48 dækkede Pramme og 1 Kulelevator paa tilsammen 161083 B. R. T.

Under Bygning var ved Aarets Udgang hos A/S Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri Motorskibet „Kronprins Frederik“ paa 4100 B. R. T. og hos Frederikshavns Værft og Flydedog A/S et Motorskib paa ca. 3200 B. R. T. til Amerikafarten.

Trods de store Vanskeligheder har Selskabet haft et Driftsoverskud paa godt 15 Mill. Kr. mod 19,6 Mill. Kroner Aaret forud. Efter Fradrag af Administrationsomkostninger, Skatter, Renter og Bidrag til Pensionsfonden bliver Nettooverskuddet 8.958.709 Kr., som med Overførslen fra forrige Aar giver 10.727.537 Kr. til Disposition.

Dividenden er 6%, medens der overføres 3.445.595 Kr.

Reserverne andrager incl. Overførslen 21.633.246 Kr. Aktiekapitalen er 30 Mill. Kr.

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.

EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25×18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Faas hos
„VIKINGEN“s FORHANDLERE
eller paa
BLADETS EKSPEDITION
Central 9822

En Side i Bogen.

Gangspil-Chanties.

Gangspil-Chantyen har ligesom Brødspil-Chantyen to Solo-
strofer og to Korstrofer, men efter sidste Korstole følger til-
lige et langt Refrain, som ogsaa synges af alle.
Som for Brødspillet's Vedkommende begynder her ogsaa
med *Outward bound*-Chanties.

Rio Grande I.

Allegretto.

Solo: Kor:
Solo: Kor:
Refrain:
Solo: Kor:
Solo: Kor:

50

Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Kr. 3.50 pr. Kvartal • 60 Øre pr. Nummer

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 • KØBENHAVN K. • CENTRAL 9822 • BYEN 8040



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Egne Kontorer:

Bangkok

Singapore

Bombay
Calcutta
Canton
Capetown
Dairen
Durban
Hankow
Harbin

Hongkong
Johannesburg
Kuala Lumpur
Los Angeles
Madras
Penang
Port Elisabeth
Ragoon

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei



VIKINGEN

5 Øre
1. Maj

MORGENSTEMNING
Maleri af V. Qvistoff

1941 - Nr. 9
18. Aargang



Læs denne Gang:
Tilstanden i den danske Flaade 1711 — Internationale Sømands-Opsange
Glemte og Mislukkede Guldgrube- og Fiskejagter i Vestsøen

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faæs i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
(Holzapfel) A/S
Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Kjøbenhavns Maskinistkskole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven - Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 · København
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN
Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

Tilstanden

Af Kay Larsen

i den danske Flaade 1711

DEN danske Flaade har haft mange slemme Episoder, mindst én pr. Aarhundrede. Paa Torden-skjolds Tid var det særlig galt med Sygdom i Skibsbesætningerne, tildels grundet paa den ringe Proviant og de usle Forhold for den menige Mand.

Pesten hærgede Landet, særlig omkring 1711, men det var ikke alene Danmark, der led under den uhyggelige Sygdom, ogsaa Fjendelandet Sverrig laa under for denne Svøbe.

Forsyningen til Flaaden lededes af et fælles Kommissariat for Hær og Flaade, og det viste ringe Forstaaelse for Skibsbesætningernes Kaar. Det skaffede Transportskibe, der ikke var egnede til den Fart, de skulde bruges til, saaledes skarptbyggede Transportskibe til Rügen-Foretaget, der krævede fladbundede Fartøjer.

I Efteraaret 1711 erklærede Kommissariatet, at Flaaden var provianteret til Udgangen af December Maaned, men uden at betænke, at Officersmessengerne forsynede sig selv og var afskaaret fra at købe i den pestbefængte By. Man fik det saa ordnet saaledes, at der indrettedes et Torv udfør den gamle Skibsbro ved Gyldenlund, det nuværende Charlottenlund. Torvet blev holdt hver Tirsdag og Fredag, da Bønder kom agende med Kød, Smør, Æg og Grøntsager. Varer og selv Pengene blev afvaskede for at hemme Smittefare, og Handelen gik ret livligt, naar Chalupperne kom fra Skibene med Indkøberne. Hvad Bønderne ikke kunde faa afsat ved Charlottenlund, kunde de age til Byen med paa de efterfølgende ordinære Torvedage. Tilfredsheden var ikke stor; paa Skibene sagde man, at Bønderne ikke førte deres bedste Varer til Torvs ved Charlottenlund.

I det hele taget var Forsyningerne ombord ikke gode og heller ikke rigelige. Paa Flaadens Hovedtogt maatte Skibene vende hjem af Mangel paa Øl.

En Del Skibe anvendtes til Konvoj, ikke mindst til Konvojering af Kornskibene til Norge. Det skete i Etaper. Visse Skibe konvojerede til Jylland, og derfra gik Orlogsskibe med de store Konvojer til Syd-

norge (Staværn), hvorfra de bragtes videre til Nordnorge. Det gik ikke af uden store Tab af Koffardimænd, for det „vrinlede“ i Kattegat og Skagerak med svenske og russiske Kapere.

Det kunde ske, at Cheferne paa Orlogsskibene stod uden Penge, naar de kom i norsk Havn. Chefen for „Prins Carl“ klagede hjem og bad om Penge. Han havde lagt 70 Rdlr. ud af sine egne Penge og havde kun 2 Rdlr. tilbage.

Der var bevilget mange Penge til Flaaden, men Pengene blev forfærdende knapt udbetalt. Lønningerne blev ikke betalt for Aar ad Gangen, heller ikke Prispenge og Kostpenge. Officerer og Mandskab maatte ligefrem tigge om Penge, og i Hjemmene var Nøden stor. Man kunde se Sømandsfamilier „strippe Gaderne omkring troppevis“ og „raabe om Penge og Brød til at stille deres Børns Hunger og Tørst“. Det hjalp noget, da Flaaden fik sit eget Kommissariat, men først 1729 blev der nedsat en Kommission, som skulde undersøge og bestemme, hvad der tilkom enhver. Det var en Naadessag at faa sit Tilgødehavende, og først under Kong Christian den Sjette blev der Orden i Afregningerne.

Sømandskoner rottede sig sammen og drog om og tiggede. Koner og Børn mødte op paa Torvene og tiggede sig lidt godt til. En og anden nappede ogsaa en Gulerod eller noget Grønt, men saa kom Stodderfogederne til, og flere end én bjærgsom Madam anbragtes i Børnehuset.

Naturligvis kom det til at knibe med frivillig Tilgang til Flaaden. I Reglen var der da ogsaa ca. 1000 Vakancer. Saa greb man til Presgang, ja endda til at bruge svenske Krigsfanger paa Flaaden, et vist lille Antal paa hvert Skib.

Det var onde Tider. Paa Orlogsskibene var oftest en Syvendedel af Mandskabet til Køjs af Sygdom og Elendighed, og naar Folkene kom hjem, mødte de først den rene Elende.

Mange unge Mænd stak af hjemmefra lige før Udskrivningssessionerne blev holdt og søgte til fremmede

Lande. Øboerne paa den slesvigske Vestkyst blev ligefrem belagt med Stavnsbaand. Det gjaldt Livet, hvis en Sømand stak af i Utide.

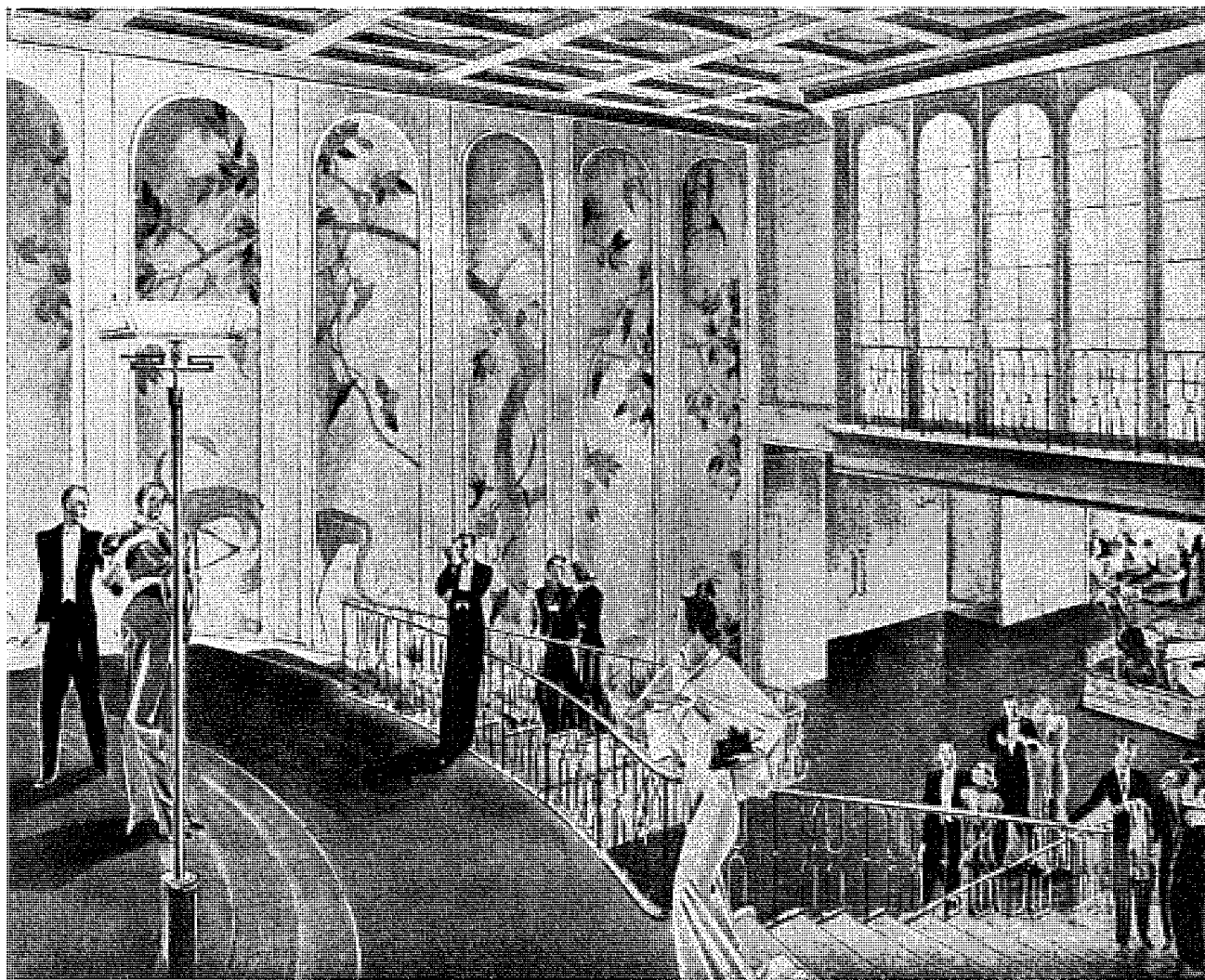
Uviljen mod „Tjenesten“ var saa stor, at de indrulerede maatte bringes ombord med militær Eskorte. Mangelen paa Folk til Flaaden blev saa stor, at man maatte bruge norske Soldater som Matroser paa Orlogsskibene.

Naa, der skulde jo ogsaa bruges mange Folk. I Juli 1710 mønstrede Gyldenløve i Køgebugt 35 Linieskibe, 5 Fregatter og 15 mindre Skibe. Det var en stor Flaade, men i særlig god Stand var den ikke. 4 Linieskibe maatte det Aar sendes hjem som ubrugelige. Samme

Aar sprang som bekendt Hvitfeldts Linieskib „Dannebrog“ i Luften med ca. 700 Mand, og i 1711 forsvandt Linieskibet „Slesvig“ med Mand og Mus under en Oktoberstorm i Nordsøen. Aaret bragte desuden et Tab paa 40 Transportskibe.

Den danske Flaade har før og senere haft drøje Kaar; værst var vel nok 1807, men Flaaden har dog altid som Fugl Fönix rejst sig af Asken. Gode Tider har stadig vekslet med onde, og der kommer vel igen den Tid, da Splitflaget vajer paa Havet med Ære.

Det kan vi med Rette haabe paa, og det maa vi arbejde hen til stædigt, bevidst og enigt.



Man skulde tro, det var Opgangen til et pragtfuldt Storstads-Teater ... og saa er det Trappen, der forbinder Dækkene paa den tyske Dampers „Patria“, som er udstyret med den højeste Elegance.

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København
Hovedoplæg for Danmark		Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«

Internationale Sømands-Ørsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

I

The wild-goose-nation

Solo: Ole mudder Dinah's minnie, Sa, of de wild-goose-nation.

Kor: Roll de cotton in de cotton-field!

Solo: Gwinter be my wife bim'by. She de gal I lob on de ol plantation.

Kor: Oh, roll de cotton down, roll de cotton down!

For at kunne tyde Solostroferne i dette Chanty-Vers maa man være en Smule fortrolig med Vildgæssenes Sprog. Men er man det, gaar det ogsaa som Fod i Hose. Hør blot:

*Old mother Dinah's Minnie, Sir, of the wild-goose-nation,
is soon going to be my wife. She's the girl I love on the old plantation.*

Dette siger paa Dansk, at gamle Mor Dinah's Datter, Minnie, som tilhører Vildgæssenes Nation, snart skal være min Kone, for hun er den Pige, jeg elsker i den gamle Plantage. Tilbage at definere i denne Oversættelse bliver dog Ordet „Wild-goose“, men da dette netop er det centrale i Udredningen af denne og den følgende Chanty, skal jeg ogsaa saa vidt muligt gemme det til midt i min Fortælling.

Verset er taget fra en gammel Nigger-Chanty, som i den her anførte Skikkelse dog aldrig har været anvendt til Søs; og den nævnes kun her for at vise den Dialekt, der er typisk for engelsktalende Negres Arbejdssange og for at demonstrere den for hvide Mennesker saa vanskelige Rytme, der ofte forekommer i disse.

Men har disse Negersange da noget med Sømandens gamle Arbejdssange at gøre? vil man maaske spørge. Svaret herpaa maa blive et afgjort „Ja“.

En stor Del af de Chanties, der blev anvendt til Søs, er oprindelig Negersange og stammer fra Vestindiens og Sydstaternes Tobaks-, Sukker- og Bomuldsplantager. Ja, flere af dem har maaske deres Rod langt inde i det mørkeste Afrika.

Negeren er i Almindelighed meget musikalsk, og han synger altid til sit Arbejde. Han gaar altid op i sin Sang, og i Forhold hertil gaar han ogsaa op i sit Arbejde. Talen er her naturligvis kun om legemligt Arbejde.

Mit Bekendtskab med „*Mudder Dinah's Minnie*“ er nu 48 Aar gammelt, og det blev indledet i Montago Bay paa Jamaica. Her saa jeg Negre tumle med Sukkerfustager paa en Ton Stykket, mens de sang af fuld Hals, og Sveden drev i Strømme ned over deres nøgne Bryst og Rygge. En enkelt Neger og „*Mudder Dinah's Minnie*“ om hver Fustage, og Arbejdet gik som en Leg for disse Sorte. Jo højere de skraalede, desto mere fik de udrettet, og jeg sagde til mig selv, at den Mand, der paastaar, at Negre er dovne, han har aldrig set en Neger arbejde til en Nigger-Chanty.

Mange af disse Nigger-Chanties er dog undergaaet en Forandring, efter at de er kommet til Søs, og dette gælder baade Teksterne og Melodierne. For Teksternes Vedkommende er det navnlig Sproget, Forandringen gælder — i enkelte Tilfælde ogsaa Emnerne. Og hvad Melodierne angaar, maatte disse naturligvis afpasses efter det Skibsarbejde, hvortil Chantyen skulde anvendes — og ikke mindst efter den Rytme, som faldt den hvide Chanty-Mand mest naturlig.

Rytmen i Negersange er en Ejendommelighed for disse. Slaar en Neger Takt til en Melodi med Foden, falder hans Taktslag regelmæssigt, men ikke dér, hvor den hvide Mands normalt falder. Negerens første Slag i Takten vil falde nøjagtigt midt imellem vort første og andet, og Resultatet heraf bliver en stærkt synkoperet Melodi. Negeren gaar saaledes imod Takten, hvor vi gaar med den — og dette, hvad enten han spiller paa Harmonium eller paa Redekam eller paa et hvilket som helst andet Instrument, og det samme gælder for hans Sang. „Rag-time“ kalder Amerikanerne denne Rytme, og en mere eller mindre Forvrængning af den har i de senere Aar været toneangivende i den moderne Dans.

Men om den hvide Race nok saa ihærdigt forsøger at tilegne sig Rytmen, er og bliver denne dog Negerens — og kun Negerens. Og alle Forsøg paa Efterligning er kun ynkelige Parodier paa det, der i saa Henseende blev præsteret — og vel ogsaa den Dag i Dag præsteres af „*The wild-goose-nation*“.

„*The wild-goose-nation*“ — Hvem er da denne Nation af Vildgæs, som saa ofte omtales i de gamle Chanties? Meningerne herom har været delte blandt Søfolk. Nogle havde den Opfattelse, at Alverdens Negre hørte ind under Begrebet. Andre holdt paa, at dette kun omfattede den saakaldte „Nye Verden“s sorte Børn af Arbejderklassen, mens atter andre specialiserede det til en fælles Betegnelse for Nordamerikas og Vestindiens Plantage-Negre.

Alle disse tre Opfattelser gør dog Nationen alt for stor; thi den omfatter kun Negrene paa Sydstaternes Bomulds-Plantager. Og ser man disse halvnøgne Negre under Bomuldshøsten — dækket af et Lag hvide Fnug, hvori der hist og her skimtes en Plet af sort, svedglinsende Hud, ligger det nært at give dem Udseende af at være dyppede i Tjære og rullede i Fjer. Herfra og til at sammenligne dem med Gæs er Springet ganske vist stort, og det lyder barnagtigt. Men Negre er store Børn, og Benævnelser „*The wild-goose-nation*“ er netop udsprunget af disse Negres egen Barnagtighed.

„*Mudder Dinah's Minnie*“ er opstaaet paa Sydsta-

ternes Bomulds-Plantager i Slaveriets Dage, og som det fremgaar af Chantyens Korstrofer, anvendtes den under Arbejdet med at flytte de tunge Bomuldsballer under Oplagring eller Afskibning. De blev trillede — eller rullede, som det hedder i Koret — under Sang, og under Stuvning i Skibenes Lastrum blev de skruede fast sammen med Donkraft; hvilket Arbejde ogsaa udførtes af Negre med „*Mudder Dinah's Minnie*“ eller en anden Nigger-Chanty til Hjælp.

„*Mudder Dinah's Minnie*“ kom senere til Tobaks- og Sukker-Plantagerne, hvor man ogsaa trillede med Baller eller Fustager, og overalt, hvor Damen naaede frem til Skibene, gik hun om Bord og var med i Lasten.

Saa gik det „*Mudder Dinah's Minnie*“, som det er gaaet saa mangen Negerpige. En eller anden Sømand forelskede sig i Chantyen, men som Rytmen var i dens Solo, kunde den vanskeligt synges af nogen hvid Chanty-Mand; og Resultatet blev, at sort blev gjort til hvidt for Melodiens Vedkommende, og at Solostroferne undergik en sproglig Forandring — dog med Bibeholdelse af lidt Nigger-Dialekt og med hele Tekstens Mening. Og hermed fremstod „*Mudder Dinah's Minnie*“ i en forklaret Skikkelse — ikke alene som Repræsentant for det smukke Køn i Vildgæssenes Nation, men — som Chantyens Titel siger — for hele „*The wild-goose-nation*“.

The wild-goose-nation

Bradspil-Chanty

Moderato.

Solo: Kor:

I'll chant no-w of th-e wi-ld-goo - se na-ti - on. Heave a -

Solo:

wa - y —, a - y - e, he, oh-ho! Of a girl I — love on the

Kor:

old plan-ta - ti-on. Heave a - wa - y for Mo - bile Bay —!

Solo: Her name is Minnie, her heart is tender.

Kor: Heave away, aye, he, oh-ho!

Solo: Her face is fair, end her form is slender.

Kor: Heave away for Mobile-Bay!

Solo: Oh, all the geese come in flocks around-a.

Kor: Heave away, aye, he, oh-ho!

Solo: When of her sweet voice they catch a sound-a.

Kor: Heave away for Mobile-Bay!

Solo: There's Nancy, a big goose, a dreadful ninny.

Kor: Heave away, aye, he, oh-ho!

Solo: She's even not half so nice as Minnie.

Kor: Heave away for Mobile-Bay!

Solo: My Minnie wear no clothes alike Nancy.

Kor: Heave away, aye, he, oh-ho!

Solo: A white cotton petticoat is all her fancy.

Kor: Heave away for Mobile-Bay!

Solo: On the fairest maid of the wild-goose-nation.

Kor: Heave away, aye, he, oh-ho!

Solo: Is she I love on the old plantation.

Kor: Heave away for Mobile-Bay!

Solo: Then heave for Minnie, strong and hearty.

Kor: Heave away, aye, he, oh-ho!

Solo: And her Chanty-man of the working party.

Kor: Heave away for Mobile-Bay!

Denne Chanty — eller dens Stammoder — maa ikke forveksles med en anden Nigger-Chanty, som hedder „Roll de cotton down“ — heller ikke med den, der hedder „Screw de cotton in“. Disse to sidst nævnte har aldrig været anvendt til Søs; thi selv om de kom nok saa meget om Bord i Skibene, har dog ingen Chanty-Mand forelsket sig i dem som i „Mudder Di-

nah's Minnie“, og de gik uberørt i Land igen, naar Skibene havde indtaget deres Last.

For Fuldstændighedens Skyld og til Sammenligning skal jeg citere et enkelt Vers af hver af disse to Arbejdssange, som dog maa regnes for hørende ind under Begrebet Stuve-Chanties:

Roll de cotton down

Solo: In de dear ol cotton-field where I be boun in slavery.

Kor: Oh roll de cotton down!

Solo: Among dem fields of de golden corn my master set me free.

Kor: Oh roll de cotton down!

Screw de cotton in

Solo: Good monin' sister Sally, how does yer shabe yer peepul.

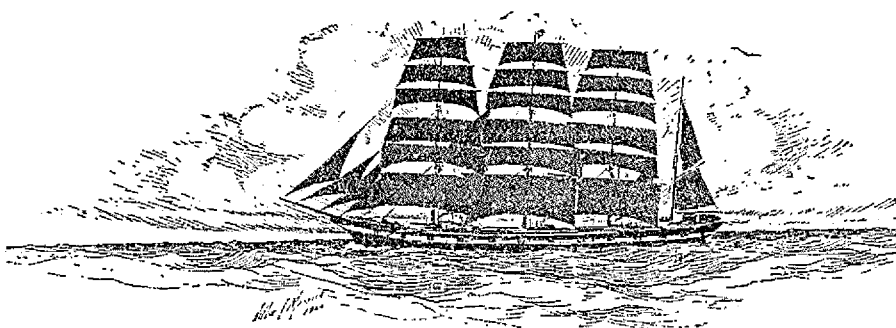
Kor: Sing Sally oh! Screw de cotton in!

Solo: Hoo-ray — ay — ay — ay — ay — ay — ay, for ole sister Sally.

Kor: Sing Sally oh! Screw de cotton in!

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



KONGELIG SVANEJAGT

SOM bekendt overvintrer endnu mange Svaner her i Danmark, og vi har hørt og læst, at den kolde Vinter har ryddet svært op i de skønne, hvide, stolte Fugles Rækker. Man har sendt Folk til Rugepladserne paa Saltholm med Føde til Svanerne. I gamle Dage var det anderledes; da gik man paa store Jagttog efter dem.

Svanejagten var en kongelig Forlystelse, forbeholdt Hoffet. Tidspunktet for de store Jagter var det, naar Ungerne var blevet saa store, at de kunde svømme godt, men ikke store nok til at de kunde flyve godt.

Særlig Kong Christian V holdt ligefrem Jagtfester. Fremmede Gesandter indbødes, og det var en Ære for en Magnat at faa Lov til at deltage. Hver Jæger-Gæst „af qualité“ fik en Baad med Rorkarle, og naar den pyntelige Baad-Eskadre kom til Jagtstederne, omringede de Pladsen og gennede Svanerne ind paa et aabent Sted mellem Holmene. Et af disse Steder paa Saltholmskysten hedder endnu: Svaneklapperne.

Og saa begyndte Skydningen, som var forbeholdt de høje Herrer Gæster. Det var nærmest et Myrderi. Resultatet kunde være op mod 1000 unge Svaner, der blev hjemført som Jagttrofæ, og som afleveredes paa Københavns Slot. Kødets blev ikke spist af de høje Gæster. Det blev kun af Hundene betraget som vel-

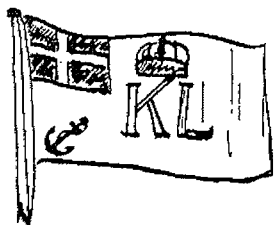
smagende. Men Dunene blev omhyggeligt pillet af og fordelt. Kongen selv deltog i Jagten, og „Danske Mercurius“ nævner derom „til“ 1. September 1673:

I denne Maaned han og lod sig mangen finde, naar Tiden det tillod, paa Svanejagten finde, hvor han til Nøje fik sin Tidsfordriv og Ro, skød dog ej løs saa tit, han noget ramte jo.

Det var dog ikke alene om Foraaret, at Jagten paa Svanerne gik løs. F. Eks. gik Hs. kgl. Højhed Prins Georg, Gyldenløve o. fl. ombord paa Flaaden, der laa ved København, d. 10. Juli 1682 og blev om Natten ombord hos Admiral Span. Ved Dag gry næste Morgen gik de med Chaluppen til Saltholm paa Svanejagt, ledsaget af en Del Skibschefer. Jagtselskabet vendte tilbage ved Middagstid for at spise hos Span.

Først da Svanebestanden tog kendetligt af, ophørte Svanemyrderierne, og da Pesten kom 1711, og Saltholm blev et Samlingssted for Pestsyge, tabtes Interessen helt hos Hoffet for at komme i Nærheden af den uhyggelige Ø med de mange Pest-Ligs Kalkgrave, hvoraf der endnu er adskillige Spor.

Saa først fik de skønne, store Fugle Fred.



Dragør
kgl. Lodseri

Kære Kay Larsen!

Det glæder mig, at De kan mindes min lille Opsats vedrørende Dragør Lodseri for længe siden. Som et lille Supplement skal jeg blot tilføje, at det høje kgl. Admiralitets og Kommissariats Kollegium har forstaaet Landets ældste Lodseris Ønsker om at faa Lov til at flage, og dets Decision gik da ogsaa ud paa, at man tillod Dragør, eller som det hed paa den Tid, Dragøe, at flage fra en Mast paa Vagthuset paa Havnen. Imidlertid fik man i første Omgang ikke Lov til at flage med Dannebrog, men Kongen resolverede, at os elskelige Lodse fik Tilladelse til at føre et Flag bestaaende af en hvid Dug, i hvis Midte fandtes et kronet KL, med Dannebrog i det inderste øverste Hjørne og et Anker i det nederste Hjørne. Dette Flag befinder sig nu paa Dragør Museum. Brugen af dette varede kun nogle faa Aar, og derefter indførtes et Dannebrog med Split og med et Midterfelt, hvori

stod: Dragøe Lods Compagnie, med Krone og omgivet af Egeløv. Senere ændredes Navnet til: Dragøe kgl. Lodseri, og dette Flag anvendtes, indtil man i vor Tid indførte det for Institutioner under Marineministeriet reglementerede Flag — Dannebrog med Split og et forgyldt kronet Anker i øverste Felt. Resterne af de gamle Flag findes ogsaa paa Museet.

Med Hilsen

Aage Olsen.

Søfartsklubben

Efter Udsendelse af Aarsberetningen har Søfartsklubben haft den Glæde at modtage mange Bidrag. deriblandt Kr. 1.000 fra Skibsreder Marius H. Nielsen i Anledning af Firmaet Marius Nielsen & Sønns Jubilæum, samt Kr. 400 fra Firmaet Holm & Wonsild i Anledning af D/S „Myren“'s Jubilæum.

De fleste Bidrag er indkommet fra Rederierne, men der er ogsaa modtaget Bidrag fra Banker, Skibsværfter, Forsikringselskaber, Bryggerier og Mandskabsorganisationer samt fra Skibsfører J. Chr. Jensen og Hustrus Fond.

Klubben har endvidere modtaget Tilsagn om Friabonnement paa flere københavnske Dag- og Ugeblade.

Med gamle

„GODTHAAB“

paa Polarekspedition til Nordøstgrønland



SAMTIDIG med at Skibsklokken paa den gamle Ishavsfarer Godthaab“ slaar 4 Glas, klingrer Maskintelegrafan „Langsomt Frem“. Det mærkes straks, at der er noget usædvanligt paa Færde i Trangraven, hvor den Kgl. Grønlandske Handels Skibe ligger i Vinterhi.

Det er den „Danske Østgrønlandsekspedition 1929“ med Dr. Lauge Koch som Ekspeditionschef, der lægger ud.

Formaalet med Ekspeditionen er af videnskabelig Art og gaar ud paa at foretage geologiske Undersøgelser af det ret ukendte og kun delvis kortlagte Omraade af Kyststrækningen og Fjordene fra Sabineøen mod Nord og sydover til Antarctic Harbour; indbefattende Tyrolerfjorden, Claveringøen og Frantz Josephs Fjord med dens forskellige Forgreninger og Øer.

Talrige Slægtninge og Venner er mødt op for at tage Afsked, og adskillige følger med Skibet til Helsingør. Der bliver raabt Hurra og Masser af gode Ønsker om en lykkelig Rejse og en snarlig Hjemkomst.

Vi medbringer Sommerproviant for 6 Maaneder og Vinterforraad for 12, og da Dækket tilmed er stuvt fuldt af lange Planker, der tænkes anvendt som Overbygning over Skibet under en eventuel Overvintring, kunde det godt se ud til at blive en længere Tørn.

Vi retter Kompasser i Sundet og anløber Helsingør for at landsætte de ledsagende Gæster, hvorefter vi staar ud i Kattegat. — Inden vi naar Skagen, er Vinden frisket op til haard Kuling fra Nordvest, og da vi ikke kan avancere op mod den svære Sø, gaar vi til Ankers i Aalbækbugten og afventer bedre Vejr.

Her har vi Lejlighed til at præsentere de forskellige Medlemmer af Ekspeditionen for Læserne. Den videnskabelige Stab bestaar af 8 Medlemmer. Først og fremmest Ekspeditionens Chef og Leder, den berømte Grønlandsforsker, Dr. Lauge Koch, der for Gud ved hvilken Gang drager til Grønland. Dernæst Geologen Professor Backlund fra Uppsala og Dr. Kulling fra Stockholm. Endvidere



Rigningen er tiliset.

er/der Dr. Poulsen, en Søn af Opfinderen Valdemar Poulsen, Magistrene Sigurd Hansen og Noe Nygaard og „last but not least“ Botanikeren Seidenfaden. Skibets Fører er Kaptajn Nordhoek, der har Ord for at være en af de dygtigste Isnavigatorer inden for den Grønlandske Handels Flaade, og det siger en hel Del. Næstkommanderende, Styrmand Hansen, er en stor Nimrod og har utallige Isbjørne og Hvalrosser paa sin Samvittighed. 1ste Maskinmester Baumbach, Styrmand og Radiotelegrafist Rasmussen og Undertegnede som 2den Mester udgør Resten af Skibets Officerer. Desuden har vi Kok og Hovmester, 6 Matroser og 2 Fyrbødere.

Vi bliver liggende i Aalbækbugten til den 19. Juni. En Fiskerbaad fra Skagen løber tæt forbi os. Vi prajer ham og faar i Hast skrevet en lille Afskedshilsen til de, der blev derhjemme. Fiskerne lover at besøge Brevene for os. Da Vinden er løjet lidt af, staar vi ud i Skagerak, hvor der endnu staar temmelig høj Sø.

Søsygen begynder at rasere slemt ombord, særligt blandt „Videnskaben“, saa Hovmesteren har næsten ingen Afsætning paa sin Mad. Nu og da hører man en eller anden vaande sig i de forskellige Lukafer. — „Godthaab“ har, til Trods for at være et glimrende Søskib, en underlig akavet Maade at opføre sig paa i høj Sø. Bedst som den er vel i Gang med at krænge over til en af Siderne, er det, som om den pludselig fortryder det og vælter sig straks over til den modsatte Side, hvis den ikke forinden har fundet paa at bore Stævnen dybt ned i Søen.

Den 23. Juni om Eftermiddagen er det omtrent Blikstille; men der staar stadig høj Dønning. Fra Broen observeres en drivende Flaske, og da den eventuelt kan tænkes at indeholde vigtige Meddelelser, slaas der „Stop“ i Maskinen for at fiske Flasken op. Alle Mand er paa Dækket og følger med Spænding Undersøgelsen af Flasken, der viser sig kun at indeholde et hvidt Pulver, som Kokken mener er Rottegift.

Vi anløber Seydisfjord paa Island, hvor vi skal supplere vor Kulbeholdning.



Fra vor første Lejrplads i Tyrolerfjorden. Kap Ehrenberg og Kap Giesecke.

inden vi staar nordover og kommer ind i Storisen paa Nordøstkysten af Grønland. Vi anduver rettidigt Sagaøen, der som sædvanligt ligger indhyllet i tæt Taage, hvorfor vi maa føle os frem indtil Mundingen af Seydisfjord, hvor Vejret efterhaanden klarer op. Fjeldene paa begge Sider af Fjorden har lige netop været skjult af Taagesløret; men toner nu pludselig klart og tydeligt frem med de evigt sneklædte Tinder.

Vort Ophold her bliver kun af kort Varighed. Vi fylder Skibet op med Kul; der er Kul allevegne, selv paa Dækket, saa vi er sikret mod alle Eventualiteter til den forestaaende Rejse mod det høje Nord. — Dr. Lauge Koch har i Seydisfjord købt en lille sort Hund til fælles Glæde og Adspredelse ombord. Ved Aftensbordet diskuteres der livligt om, hvad Hunden skal hedde. Seidenfaden foreslaar at kalde den „Kræs“, hvilket Navn bliver enstemmigt vedtaget. Et vittigt Hoved mener, at den under en eventuel Overvintring maaske kan blive det sidste Kræs, vi har at falde tilbage paa.

Vi har fint Vejr i de første Par Dage efter Afreisen fra Island. Der er ikke Vind nok for Sejlene, men vi løber god Fart for Maskinen alene. Der er udsat en Kasse Cigarer i Præmie for den, der gætter rigtigst med Hensyn til Klokkeslettet, naar Storisen først opdages. Magister Sigurd Hansen gaar af med Præmien; idet han som den første opdager de første løsrevne Stumper af Storisen om Mandagen den 1. Juli.

Da Vind og Strøm gør det umuligt at staa ind mellem de duvende Flager, holder vi den gaaende udenfor Iskanten og afventer bedre Forhold. Endelig Tirsdag Morgen den 2. Juli staar vi ind i Storisen paa 74° Nord og 13° vestlig Længde. Det ser ud, som om der er adskillige spredte Sejlrender i Isen. Kaptajnen er paa Post i Udkigstønden og dirigerer Skibet gennem de smalle Render i Drivisen. Engang imellem maa vi løbe „Fuld Kraft“ ind paa Isklodserne for at skubbe dem til Side og bane os Vej.

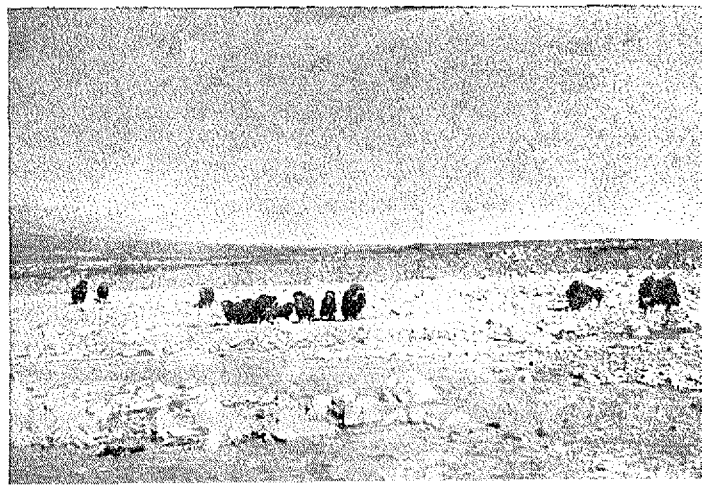
Der er tydelige Spor at Isbjørne paa de drivende Flager; men endnu har vi ingen observeret; derimod ser vi adskillige Sæler, der nysgerrigt stikker

Hovedet frem og med store forundrede Øjne betragter det mærkelige Syn af et Skib. De kommer helt hen til Skibssiden og ser saa bønfaldende paa os, som om de ventede en Invitation til at komme ombord. Vi mangler forskt Kød, saa en af de mest nysgerrige maa bøde derfor med Livet. De fleste af os ombord sætter for første Gang Tænderne i en Sælhundebøf; den smager slet ikke saa ilde, selv om der er delte Meninger derom.

Umiddelbart derefter faar vi vor første Bjørn. Seidenfaden er gaaet ud i sin Kajak for at skyde Maager og Søkonger; men pludselig letter hele Flokken af Søfugle, der ligger i Vaagen. Det ser ud, som en af Maagerne bliver tilbage, og Seidenfaden opdager pludselig, at det slet ikke er en Søfugl; men Hovedet af en kæmpemæssig Isbjørn, der hurtigt kommer svømmende henimod ham. Kajakken kommer ind som en flot Nr. 1 med flere Baadlængder, og Seidenfaden slaar straks Alarm ombord. Bjørnen svømmer helt hen til Skibssiden, den rejser sig op i Vandet og stirrer med vidtaabne Øjne paa Skibet og de mærkelige tobenede Væsner paa Dækket; samtidig rynker den paa sin lille kulsorte Snudespids. Den er højst forarget over, at vi er trængt ind paa dens Omraade, hvor den ellers er uindskrænket Herre og frygtet af alle Sælhunde for sine døbringende Lussinger. Da den omsider har faaet sin Nysgerrighed tilfredsstillt, svømmer den tværs over Vaagen og kravler sindigt op paa Isen og vralter videre. Dr. Lauge Koch, der er Mesterskytten ombord og erfarene Bjørnejæger, sender den i rette Øjeblik en Kugle, der øjeblikkelig faar den til at vende Bugen i Vejret. Det var en vældig Hanbjørn med en pragtfuld Pels.

I de første Dage af Juli Maaned fortsætter vi med at mase os gennem Isen. Vi sejler stadig i Zig-Zag mellem de aabne Render i Drivisen og avancerer langsomt indefter. Gang paa Gang maa vi have Isankrene ud og fortøje til Iskanten for at vente paa, at Vind og Strøm skal foraarsage en Spredning af Flagerne. Vi har nu Land i Sigte; men selv oppe fra Udkigstønden er der ikke aabent Vand at se, saa langt Øjet rækker. Vi er i Midnatssolens Omraade, og det er fuldstændig lyst hele Døgnet rundt, saa alle Begreberne om Dag og Nat forsvinder helt.

Mod Vest skimter vi nu tydeligt Omridsene af de



Moskusokser i Nord-Østgrønland.



Fra Tyrolerfjorden: Lejrkokken i Funktion (Haugelund).

tre Øer: Pendulum, Bass Rock og Sabineøen. Konturerne af Land staar skarpt aftegnede mod den hvide glitrende Is og danner ofte de mest fantastiske Luftspejlinger. Ellers er der Is og atter Is, saa langt Øjet rækker, dog isprængt enkelte brogede Pletter hidrørende fra Jorddele, der er ført med Fjordisen tilsøs. Det ser ud, som om Storisen omklammer os mere og mere, og selv Renden, vi sejlede ind i, er nu helt lukket. Den store uendelige Ismark ligger badet i det mest straalende Solskin, man kan tænke sig; derfor er Snebrillerne kommet frem, da det er farligt for Øjnene at se paa alt det hvide uden Brug af farvet Glas.

De spredte Vaager i Storisen indrammet af fantastisk formede Isskodser, der afspejler sig i det klare gennemsigtige Vand, er et helt Eldorado for Masser af Søfugle og Sæler.

Videnskabsmændene foretager Ekskursioner ind over Isen paa Ski; men Sneen, der ligger i et løst Lag over Isen, danner et daarligt Skiføre og dækker ofte over livsfarlige Faldgruber. — Sælbøffen og Leveren, som vi har faaet serveret, smagte ganske godt; men kunde dog ikke staa Maal med Bjørnefrikadellerne, der er en stor Delikatesse. Leveren af Bjørnen er giftig og kan ikke spises.

Vi har ogsaa faaet vor Ferskvandsbeholdning suppleret med dejligt ferskt Vand. Naar Sneen smelter oven paa Isflagerne, danner der sig hele smaa Søer af det herligste kildeklare Vand, man kan tænke sig. En Vandslange ind paa Isen og Pumpen i Gang; det er ganske gratis, og der er nok af det.

Medens vi ligger fortøjet ved Iskanten og venter paa en Spredning af Flagerne, bliver der pludselig raabt: „Hvalros!“ Alle Mand kommer paa Dækket, og der er stor Opstandelse. Dr. Lauge Koch, der ogsaa er blevet alarmeret, faar i en Fart fat i Riflen. Hvalrossen er nysgerrig og boltrer sig i Vaagen agten for Skibet med de mest kaade Krumspring, den kan finde paa. Nysgerrigheden straffes med en Kugle i Kroppen; men Hvalrossen, der har 9 Liv ligesom Katten, slaar nogle mægtige Volter og forsvinder pludselig under Overfladen. Da vi antager, den er gaet ind under Isen, opgiver vi den; men lidt efter dukker den

op med Bugen i Vejret — den er færdig. Det er et kæmpemæssigt Dyr med et Par velvoksne Stødtænder. Hvilken Anvendelse den egentlig har for Stødtænderne, kan man ikke med Bestemthed udtale sig om. Man antager, den enten benytter dem til at hage sig fast i Iskanten med, eller ogsaa anvendes de under Parringskampene.

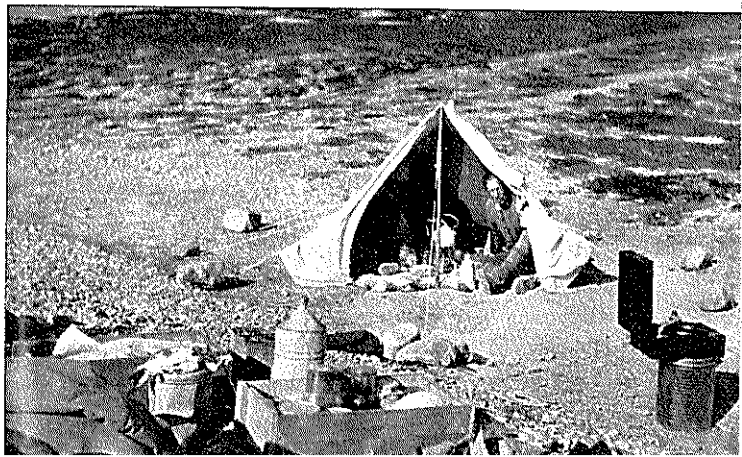
Efter et besværligt Arbejde med at hale Hvalrossen ind paa Isen bliver Skindet flaaet af den. Et nederdrægtigt Job selv for øvede Flænsere, og da der findes et større Antal Fuskere indenfor dette Fag ombord, har Medicinkisten med Forbindsstofferne staaet aaben det meste af Formiddagen, mens Flænsningen stod paa.

Tæt Taage og usigtbart Vejr forhindrer os stadig i at se de eventuelle Smuthuller mellem Fla-

gerne; men naar Solen bryder frem, og Taagen letter, afsløres der for os det mest fantastiske Landskabsbillede, man kan tænke sig. De sneklædte glitrende Isskodser er vidunderskønne Fepaladser, der afspejler sig dybt ned i det klare, gennemsigtige Vand; og dog kan Paradiset i Løbet af utrolig kort Tid udarte sig til et rent Helvede; naar de store dybtstikkende Isskodser kommer i Bevægelse under en Storm og begynder at skrue sammen; — men heldigvis for os er Vejret godt. Vi gør jævnlige Forsøg paa at forcere Isen, men stadig uden nævneværdigt Resultat; dog synes en frisk nordvestlig Kuling at have foraarsaget en Spredning af Flagerne, og det synes, som om Situationen bedrer sig lidt.

Sælhund Nr. 2 bliver skudt, harpuneret, druknet og taget af Dage efter alle Kunstens Regler, og stendød, som den er, smutter den alligevel ud af Hænderne paa Fangstmændene og gaar til Bunds med baade Harpun og Line uden Mulighed for at faa fat i den igen.

Lørdag den 20. Juli har vi endelig forceret Isbæltet og staar ind mod Land mellem løsrevne Stumper af Storisen. Humøret er højt over hele Linien, men det er ogsaa 19 Dage siden, vi fik Landkending af Kysten, saa længe har vi været om at mase os gennem Isen og naa ind til Land. Vi passerer Jackson Øen gennem fuldstændig isfrit Farvand og staar ind mod Clavering Øen for at finde Ankerplads. Undervejs stopper vi op ved Kap Mary, da et ensomt beliggende Hus derinde formodes at være beboet. Trods gentagne Signaler med



Dampfløjten viser der sig dog intet som helst Tegn til Liv eller Mennesker derinde. Dr. Lauge Koch og Professor Backlund bliver roet i Land i en af Slæbøjlerne for at undersøge, om Huset er beboet. De kommer dog snart tilbage igen og meddeler, at det ser ud, som om Huset har været ubeboet i længere Tid. En skriftlig Meddelelse om vort Besøg bliver efterladt paa Bordet inde i Huset. Der fandtes en Del Proviant, der dog var meget medtaget og uskikket til Menneskeføde. Udenfor Huset fandtes flere Menneskekranier, tilsyneladende af Eskimoer. Vi letter igen og staar ind under Clavingøen, hvor vi ankrer op, og Videnskabsmændene gaar i Land. Pludselig ser vi en fremmed Baad med 3 Mand i komme ud mod os inde fra Land. Det viser sig at være norske Fangstfolk. For to Aar siden forliste de med deres Skib, fortæller de os, udenfor Finseøerne. De reddede Livet og det meste af deres Proviant og Udstyr og ernærede sig ved Jagt paa Isbjørne, Moskusokser og forskelligt andet Vildt. Huset, de boede i, havde de selv bygget, dels af medbragte Materialer, som de bjærgede fra det forliste Skib, og dels af Vragstumper og Drivtømmer.

I den paafølgende Tid bliver der Travlhed ombord med Udrustning af forskellige Ekspeditioner og Lejrhold. Det første Hold afgaar med Styrbords Motorbaad. Deltagerne er Geologen Magister Sigurd Hansen, den svenske Dr. Kulling, Botanikeren Seidenfaden, Matros Thrane og Undertegnede som Baadfører.

Lige inden Afgangen fra „Godthaab“ fik vi Besøg af to norske Pelsjægere og Fangstfolk, der var ude for at indsamle Skind fra deres forskellige Depoter i Tyrolerfjorden. Vort foreløbige Bestemmelsessted er det indre af Tyrolerfjorden, og da Nordmændene agter sig samme Vej, tager vi deres Baad paa Slæb, da den ikke er forsynet med Motor.

I al sin nøgne Barskhed er det et storslaaet Panorama, der ruller sig op for os under vor Sejlads ind i Tyrolerfjorden. Svimlende høje, lodrette Fjeldtinder paa begge Bredder af Fjorden veksler med smilende, solbeskinnede Skraaninger, hvor spredte Flokke af Moskusokser gaar fredeligt græssende, som om der for dem aldrig har eksisteret Mennesker. I Virkeligheden er der kun faa Mennesker herhjemme, som tænker paa, at der saa højt mod Nord findes et „No man's land“, der, naar Mørketiden er omme, og Højsommeren holder sit Indtog, er saa storslaaet og dog charmerende i al sin Überørthed.

Hen paa Morgenstunden ankommer vi til Fangsthytten, hvor de to norske Pelsjægere har deres enesomme Hjem. Det er velgørende at komme paa Landjorden igen og strække Benene efter en hel Nats Sejlads i aaben Baad. — Nordmændene inviterer os paa Kaffe i deres Hytte og er hjertelige og gæstfrie mod os. Vi beser deres Rævefarm og Depotet af Skind, som de har indsamlet i Vinterens Løb.

Et Bræddeskur klinet udvendig med Græstørv og Jordklumper — det er Nordmændenes Hjem, hvor de tilbringer den lange arktiske Vinter, og hvortil de vender hjem efter deres daglange og anstrengende Arbejde

med Pasning af Fælderne, der ofte er opstillet med flere Mils Mellemlum og hyppigt i uvejsomt og næsten utilgængeligt Terræn.

Efter at have taget Afsked med Nordmændene sejler vi tværs over Fjorden og løber langs Kysten af Clavingøen for at finde en passende Teltplads og et Sted, hvor vi kan skaffe os ferskt Vand. Vi finder snart et Sted ved en delvis udtørret Elv og en god Ankerplads for Motorbaaden i Fjorden. Hele vor Udrustning, Proviant og Teltgrejer føres i Land i vor lille Slæbøjle; men det er langt hen paa Morgenstunden, inden vi har faaet Teltet rejst og er klar til at stikke i Soveposerne. — Ved Middagstid bliver der purret ud i Lejren, og Kokken serverer Frokosten, der bestaar af Havregrød og Kaffe med Knækbrod. Vi er ellers godt udprovianterede fra Skibet, men har dog Rifler og Jagtgeværer med, da vi selv skal forsyne os med ferskt Kød ved Jagt.

„Videnskaben“ forlader Lejren, og eftersom Geologi og Botanik eller Sten og Blomster sjældent findes sammesteds, er de draget ud i hver sin Retning til det indre af Clavingøen. — Lejrkokken er alene og er overladt til sine egne private Betragtninger og Overvejelser med Hensyn til Valget af de kulinariske Nydelser, som de hjemvendende skal overraskes med. Den Bjørneskank, vi har medbragt fra Skibet, har Fluerne omtrent gjort Kaal paa, men Nordøstgrønland er rig paa Overraskelser, og det viser sig nu i Form af en forvildet Snehare, der pludselig til sin egen og Lejrkokkens Overraskelse havner midt i Lejren mellem Potter og Pander. Tilfældigvis er Laaget sat paa Gryden, saa Haren dumper ikke deri; men den tages i Stedet for ved „Vingebenet“ med de bare Hænder og ekspederes hurtigt over i en anden og bedre Verden. Middagsmaden er sikret uden større Besværligheder, og Skindet trækkes straks af den. Da Gryden er lille, og Haren er temmelig stor, skæres den paa Trods af alle Regler for Kogekunst i fem lige store Stykker, der kommes i Gryden og steges over Primus. Da Middagen skal serveres om to Timer, ser Kokken stort paa, at en Hare absolut skal hænge i en hel Uge, inden den skal spises.

Fortsættes.

Thylands Klit



Fra Lodbjerg Fyr hvor Bolgens Strid Ene imod
til Thyboron gaar milevidt Havets Dyst
er Vesterhavet vest for Aggers værner Høfden
som en Brønd, lave Klit. Thylands Kyst.

Laurits Skov.

„Rapperet tabt“

DET var ikke altid Klipper, Skær og Storme, der i den store Sejskibstid satte Punktum for en Rejse, før man naaede Bestemmelsesstedet. Naar en gammel Sømand slynger den Bemærkning ud, at i gamle Dage havde man Træskibe og Jernmatroser, medens man nu sejler rundt med Jernskibe og Træmatroser, er det ikke Praleri eller for at haane sine unge Standsfæller, der i de senere Aar har dokumenteret, hvilket Tømmer der er i dem, men nærmere for at pointere, under hvilke elendige Forhold Sømanden dengang udførte sin Gerning, og hvad der blev budt ham. Sult og Savn, Slid og Slæb, en utrolig lang Arbejdstid, elendige Lukafforhold og sidst, men ikke mindst, den raa og hensynsløse Behandling, Mandskabet var Genstand for fra Officerernes Side, gjorde dem haardhudede og stridbare og fik dem til at sætte sig op mod de Overordnede. Og det er Begyndelsen til Enden, naar Disciplinen i et Skib hører op. Et Skib, der er længe i Søen, er en flydende Ø paa det endeløse Hav, en lille Verden for sig selv, og Orden og Lydighed er den første Betingelse for, at det hele skal gaa rundt.

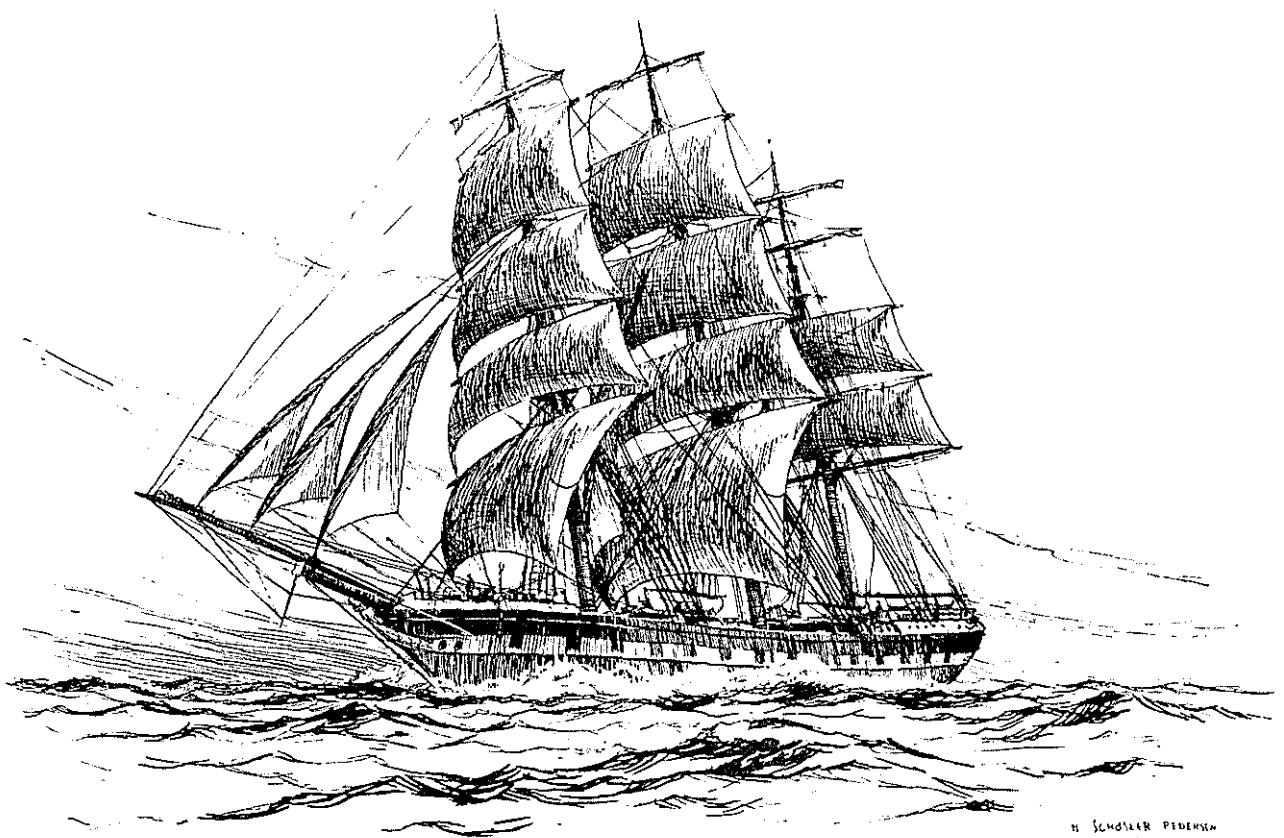
For mange af de Skibes Vedkommende, der i Tidernes Løb har været anmeldt i Lloyds Register som „Savnede“, kan man sikkert gaa ud fra, at deres Forsvinden skyldes Mytteri. Det er en frygtelig Tildragelse ombord i et Skib, og sjældent forløb et Mytteri uden Blodsudgydelse; derfor kendte Loven kun een Straf for denne Forbrydelse — Dødsstraf. Det er maaske ufatteligt for Folk i Land, at nøgterne og fornuftigt tænkende Mennesker, uden Udsigt til Vinding af nogen Art kan ophidses i den Grad, at de slaar deres Overordnede ned og derved lægger Strikken om deres egen Hals, men de, der har sejlet i de flydende Helveder, som nogle Amerikanere og Nova-Scotiamen var før i Tiden, forstaar det. For over en Menneskealder siden var jeg med en Amerikaner, hvor der Dag for Dag bryggedes sammen til Mytteri, som tilsidst var ved at slaa ud i lys Lue, da en uforudset Hændelse indtraf og heldigvis skaffede Mandskabet andet at tænke paa.

Faa Skibe var i Slutningen af forrige Aarhundrede saa berygtede som Fuldskipet „Mormon State“ af New York, Kaptajn James Whaler, paa Grund af sit store, sorte Fuldskæg kaldet „Black Whaler“ og kendt paa alle syv Have under det Navn. Værre var det dog, at han samtidig var kendt og frygtet som den værste Matrosplager, og at han altid sørgede for, at hans Styrmand var af samme Klasse. Mellem Søfolk gik der fantastiske Rygter om de frygtelige Forhold, der herskede ombord i Skibet, og alle var klar over, at før eller senere vilde det gaa galt. Saa laa „Mormon State“

i Hongkong, lastet og klar til at gaa til Philadelphia, men det var ikke Black Whaler muligt at faa en Besætning; der var Masser af Folk i Land, men ingen af dem havde Lyst til at gaa ombord i Black Whalers Slavekasse. Der gik et Par Dage, før det lykkedes ham at skrabe et Mandskab sammen, og det var ikke bare Englebørn. Samme Aften, de kom ombord, stak Black Whaler til Søs. En fjorten Dages Tid efter passerede han en Tysker ude i Kinasøen, og det var det sidste, man saa eller hørte til „Mormon State“ for denne Gang. Den blev anført i Lloyds Register som „Missing“, og man antog, at den var gaaet væk i en Tyfon, der netop paa den Tid var gaaet over Kinasøen.

Men ved et mærkeligt Skæbnens Spil fik man flere Aar efter at vide, hvorledes det var gaaet Skibet. Selv om en Forbrydelse er foregaaet paa den ene Side af Jordkloden, kan den blive opklaret paa den anden, Lovens Arm er lang. Jeg har Historien fra en gammel Skibskammerat, en Nordmand ved Navn Randen, der uden selv at vide det blev den direkte Aarsag til Gaaens Opklaring, — — — her er den!

Da „Mormon State“ fik sin Besætning i Hongkong, boede Randen sammen med nogle af dem paa Sailors Home, fire Aar efter traf han en af dem, en Tysker ved Navn Holtermann, paa en Bar i New York. Søfolk har en god Hukommelse baade med Hensyn til gamle Kammerater og Skibe, han genkendte øjeblikkelig Holtermann og spurgte ham forundret, hvor han kom fra, og om han var opstaaet fra de Døde. Og da begik Tyskeren en skæbnesvanger Bommert, han fortalte, at han var blevet afmønstret fra „Mormon State“ efter at den lykkelig og vel var ankommet til Philadelphia, i Stedet for at sige, at han var kommet klar af Skibet før dets Afgang fra Hongkong. Og da Randen svarede, at det havde figureret paa Lloyds Liste over forsvundne Skibe, siden det sidst var rapporteret, gjorde Manden sig skyldig i Bommert Nr. 2, idet han stadig holdt paa, at Skibet ikke var forlist paa den Rejse. Havde han forklaret Kammeraten Sagens rette Sammenhæng, havde denne sikkert holdt sin Mund og var ikke plapret ud med Historien. Men det gjorde han nogle Aftener senere hjemme i sit Logihus, da Talen tilfældigvis faldt paa forsvundne Skibe. Og saa rullede Snebolden, Logiværten fortalte det til en Runner ved Shipping Officen, denne igen til en anden, indtil Mønstringsbestyreren fik høre om Sagen, som blev undersøgt nærmere. Holtermann blev anholdt og aflagde en klar Tilstaaelse om, hvorledes Mandskabet havde gjort Mytteri, dræbt Skipper og Officerer og var sluppet i Land i Skibsbaaden efter at have boret Skibet i Sænk. Det var en rystende Skildring af de Plagerier og Mis-



„Mormon State“ buldrede afsted under et svært Sejlpres.

handlinger, Mandskabet havde været udsat for, før de gik over Gevind og slog deres Plageaander ned, og saavel Pressen som Privatfolk gav deres Sympati for de stakkels Søfolk tilkende og forlangte dem frikendt eller i det mindste idømt en mild Straf. Foruden Ty-skeren fik Politiet fat i tre andre af „Mormon States“ Besætning, men Loven kendte ikke til Mildhed i den Slags Sager, alle fire Mand maatte i den elektriske Stol.

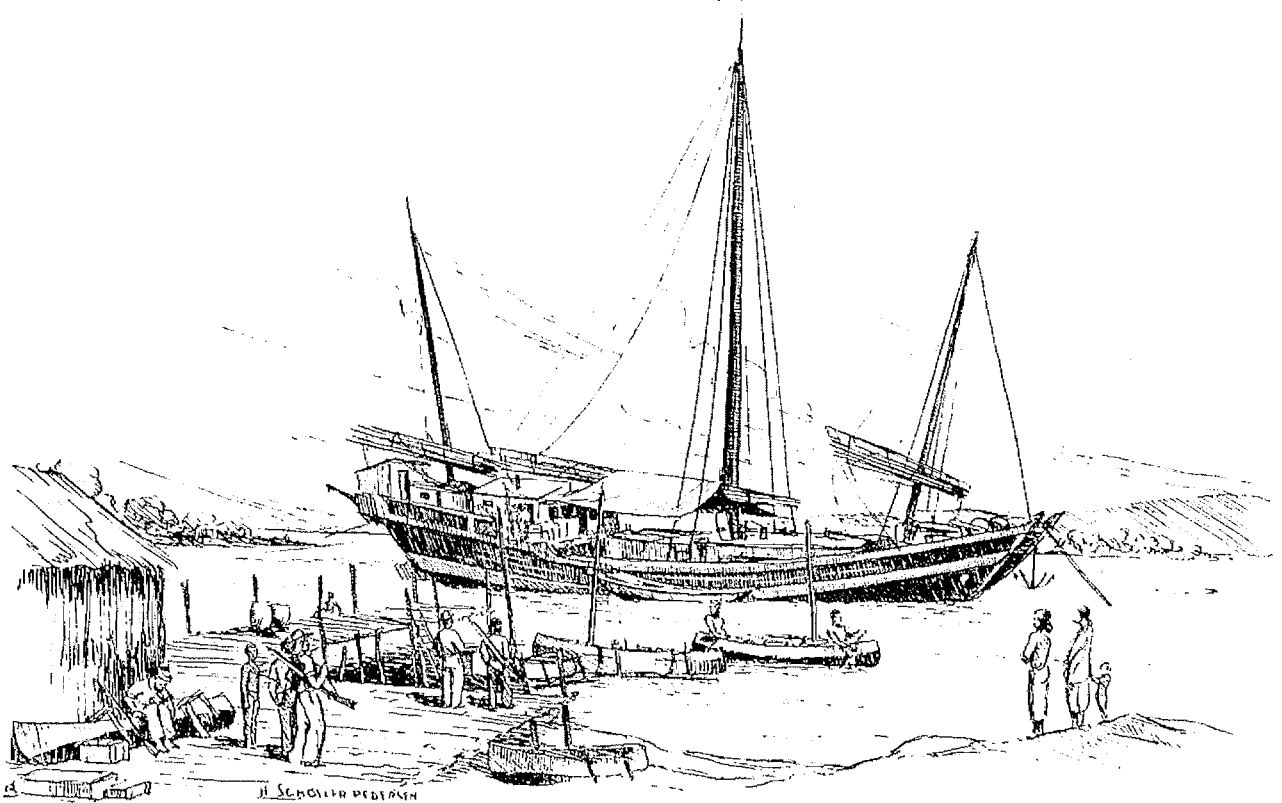
Mandskabet havde næppe sat Foden paa Dækket af „Mormon State“, før Mishandlingerne begyndte. Styrmandene, to kæmpestore Slavefogeder, stod ved Falderebstrappen en sendte med et velrettet Nakke-drag Mændene, hvoraf de fleste var mere eller mindre berusede, hovedkulds hen ad Dækket. Var der nogle af dem, der protesterede mod denne Velkomsthilsen, fik de en ekstra Omgang. Det var Ouverturen til Fore-stillingen, og medens Ankeret blev hevet hjem, Slæbe-baaden spændt for og Sejlene sat, fortsatte de to Gentlemen med „at hamre Mandskabet i Form“, og først sent paa Aftenen, da Slæbebaaden var kvitteret, og „Mormon State“ buldrede afsted under et svært Sejlpres og for en stiv Nordost, blev der sat Vagter, og der faldt lidt Ro over Skibet.

Dagen efter var en af Matroserne paa 2 Styrmands Vagt syg og blev i Køjen, da Vagten tørnede paa Dæk. Styrmanden kom ind i Lukafet og opfordrede Manden til at komme med agterud, og da de kom ud paa Dækket, spurgte han ham, hvad han fejlede. Da Manden svarede, at det var galt med hans Mave, stop-pede Styrmanden op og drev ham en Knytnæve ind

i Maven, medens han sagde: „Tag det som Medicin!“

Manden knækkede sammen med et halvkvalt Skrig, og Styrmanden slæbte ham med sig agterud. Der gik et Par Dage, saa skulde der tages nogle Sejl op paa Dækket til Reparation. Da Lugen til Sejlkøjen var ta-get af, hoppede Irlænderen Doughty ned for at lange Sejlene op, Styrmanden kom løbende til og beordrede ham op igen, men Doughty havde faaet Lejlighed til at se sig omkring, og da han kom op, fortalte han sine Vagtkammerater, hvad han havde set. Med Armene paa Ryggen og Haandjern om Hænderne laa den syge Mand, mere død end levende. Matroserne indtog en truende Holdning og forlangte Manden op øjeblikke-lig. Han blev taget op og bragt til Køjs, men var saa medtaget, at han døde to Dage efter. Og hans Begravelse blev der ikke gjort meget af. Liget blev syet ind i et Stykke Sejldug og blev hevet overbord uden vi-dere Ceremonier og uden at Skibet blev brasat bak og stoppet, som Skik og Brug ellers var.

Der gik ikke en eneste Dag, uden at der var Spek-takler ombord, medens Skibet under ugunstige Vejr-forhold arbejdede sig gennem Kinasøen. Ved den mind-ste Anledning blev begge Vagter kaldt paa Dæk; det var et Slid og Slæb uden Lige. Der havde været ad-skillige haarde Sammenstød mellem Officerer og Mandskab, endnu var det dog ikke blevet til andet end almindelige Slagsmaal, men i Lukafet diskuterede man ofte, hvorledes man skulde forholde sig, hvis man en Dag befriede sig for sine Plageaander, saa ingen af Mandskabet var i Tvivl om, at Revolten vilde komme.



Efter mange Strabadser og Besværligheder naaede de et Fiskerleje, hvor en kinesisk Djunke laa til Ankers.

„Mormon State“ laa i Vindstille og hev dovent i i Dønningerne. Langt ude om Styrbord skimtedes et Par mægtige, sukkertopagtige Skyer, hvorfra Røgskyer hvirvlede op i Luften; det var Vulkaner paa Sumatra. 1. Styrmand havde Eftermiddagsvagten, han sad paa Hyttetaget Agter, da den lille Kinesersteward kom op fra Kahytten med en Bøtte sort Maling. Han faldt over Styrmandens lange Ben og gik paa Næsen hen ad Dækket, saa Malingen sprøjtede ud over de snehvide Dæksplanker. Med en frygtelig Ed sprang Styrmanden op, greb Stewarden i Bagen og Nakken og tørrede Malingen op med ham, saa slog han Tampen af Meksanskødet om ham, hev ham udenbords og begyndte at hale ham frem og tilbage i Vandet, medens han svor paa at holde paa med det, indtil Malingen var spulet af Stewarden. Denne skreg, saa det kunde høres over hele Skibet, og i Løbet af et Øjeblik var alle Mand paa Dækket. Selv Black Whaler, der ellers ikke hængte sig i den Slags Bagateller, kom op og morede sig kosteligt over Vandpantomimen. et Par Hajfinner, der viste sig i Nærheden af Skibet, afbrød Forestillingen, og næppe var Stewarden halet op til Rælingen, før han med et Spring var indenbords og løb forud til Kokken. Styrmanden raabte til ham, at han skulde komme tilbage og skure Dækket rent, Men han blev, hvor han var, og saa løb Styrmanden forud for at hente ham. Og saa fulgte Begivenhederne Slag i Slag. Da Styrmanden løb ind gennem den ene Kabysdør, sprang Kineseren ud af den modsatte, løb rundt om Huset, ind i Kabysen igen og naaede sin Fjende, før denne var kommet ud paa Dækket; i Haanden holdt han en lang Forskærekkniv, som han begravede til Fæ-

stet i Styrmandens brede Ryg. Men denne Kæmpe faldt ikke straks, han vendte sig mod Kineseren, rev en Revolver op af Baglommen, affyrede den, point-blank, i Stewardens Ansigt, sprang saa ud paa Dækket og faldt. I det samme greb fire Matroser ham og varpede ham udenbords, hvorpaa alle Mand, uden Opfordring, som efter en fælles Indskydelse, løb agterefter, netop som 2. Styrmand viste sig i Halvdæksdøren. Antagelig vidste han ikke noget om sin Kollegas pludselige Afgang fra denne Jammerdal til en endnu værre, men troede, at det drejede sig om et af de almindelige, daglige Slagsmaal; han gik løs paa hele Flokken og sendte den ene efter den anden i Dækket. Mandskabets eneste Vaaben havde kun været deres afstumpede Skedeknive, men nu havde flere af dem væbnet sig med Kofilnagler og Haandspager. Styrmanden fik mange og drøje Knubs, og da Kaptajn Whaler var kommet op paa Halvdækket og tømte sin Revolver ind i Flokken, trak den anden sig kæmpende tilbage for at komme op til ham. Men inden han naaede saa langt, blev han fældet af en Haandspage og sendt udenbords til sin Kollega — og de graadige Tigerhajer, som altid vrimler rundt om Skibe i Vindstille. Fire af Matroserne laa paa Dækket, dræbte eller saarede, men Kaptajnens Revolver var tom, og han forsvandt ned i Kahytten, hvor han laasede og barrikaderede Døren.

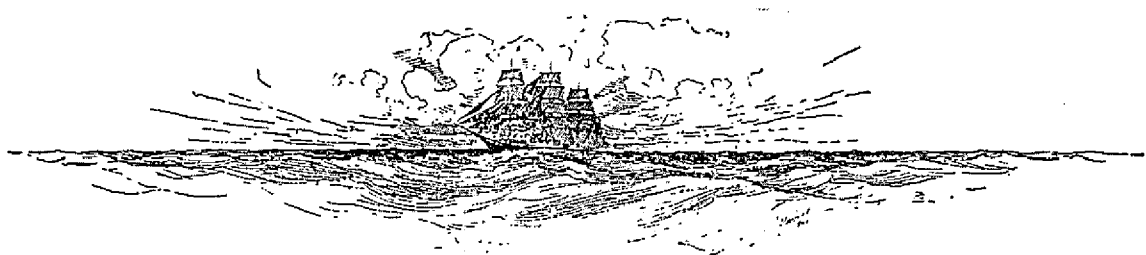
Mandskabet holdt en kort Raadslagning. Nogle foreslog, at man skulde stikke Ild paa Skibet og stege Black Whaler i hans egen Helvedeskasse, men Forslaget blev hurtigt forkastet; det mægtige Baal vilde maa-ske hidkalde andre Skibe, det kunde endda ske, at Lys-

skæret i den mørke Tropenat kunde ses helt over til Anjer Point paa Java, og de hollandske Myndigheder vilde sende en Orlogsmænd over for at undersøge Sagen. Men man maatte bort hurtigst muligt. Naar der kom Vind, kunde man vente Sejlere, der søgte ind eller ud af Java Strædet. Men først maatte Kaptajnen uskadeliggøres, saa man kunde komme ned i Proviant-rummet og faa Forsyninger til Baadene, nogle Vaaben var heller ikke at foragte; der kunde blive Brug for dem, naar man kom ind i Sumatras Vildnis. Nogle af Folkene gik i Gang med at lave Kugler af optrevlet Sejldug. Naar der blev stukket Fyr i dem, vilde de udbrede en kvælende Røg uden at slaa ud i klar Flamme. De skulde drive Kaptajnen ud af hans Fæstning. Andre gjorde Baaden klar, medens Tømmermanden og et Par Mand gik i Gang med at lave et Par store Lækager i Skibssiden, lige ved Vandgangen. Og da Mørket lidt efter faldt paa, hurtigt som det gør paa disse Breddegrader, begyndte Angrebet. Gennem Skylighter og Luftventiler blev de glødende Kugler kastet ned og udviklede en kvælende Røg. Black Whaler holdt længe Stand, og et Par Mand, der dristede sig til at kikke ned gennem Skylightet for at se, hvorledes Kaptajnen klarede sig, blev truffet af hans Kugler, men tilsidst blev Røgen saa tæt, at han havde Valget mellem at kvæles eller tage den sidste Dyst paa Dækket, og han valgte det sidste. Han kom op som en Orkan med en Revolver i hver Haand, fyrede blindt omkring sig og faldt for et knusende Slag af en Kofilnagle. Slaget var endt, og Mandskabet stormede ned i Kahytten for at feste, inden de forlod Skibet. Nogle Whiskykasser og Rømdunke blev aabnet, man tog for sig af Retterne, og det var ikke langt fra, at Mændene helt glemte den Fare, de udsatte sig for ved at tøve for længe ombord, men da Tømmermanden kom til og sagde, at han havde lavet et Hul i Skibssiden saa stort, at en Mand kunde krybe igennem, og at Vandet fossede ind, hver Gang Skuden hev over, fik de travlt med at stuve Proviant og Vandkædere i Storbaaden foruden en Del Vaaben og Ammunition, som alle Kinafarere var rigeligt forsynet med i de Dage, da man omkring det indiske Arkipelag altid maatte være forberedt paa Overfald af Pirater. Af den 20 Mand store Besætning var kun Halvdelen tilbage, — Kaptajnen, Styrmandene, Stewarden og 6 Matroser var dræbt, de fleste andre havde lettere Skrammer,

men en af dem var saa medtaget, at han ikke kunde gaa, han blev bragt ned i Baaden, og da man forlod Skibet og holdt ind efter Land, havde „Mormon State“ stærk Slagside og kunde næppe flyde ret længe.

Drikkeriet fortsattes i Baaden, og da ingen af Folkene gad hænge i Aarerne, gik det kun langsomt indefter, indtil der hen paa Natten kom god Paalandsvind, og Sejlene blev sat til. Kort efter Daggrø naaede man Kysten, der her var vild og øde og uden Tegn paa menneskelig Beboelse. Da man havde bragt Proviant og Varer i Land, blev Baaden halet op paa Strandbredden, slaet i Stykker og brændt, Asken og de forkullede Stumper, der blev tilbage, rodede man sammen med Sandet, indtil hvert eneste Spor var forsvundet. Saa delte Besætningen sig i tre Hold, et gik ind i Landet, et andet fulgte Kysten mod Syd, det tredie, som Holtermann var med, og som tog den Saarede med sig paa en Baare, lavet af Aarer og Sejldug, fulgte Kysten nordefter. Tømmermanden Krag, en Nordmand, der blev udraabt til Leder, Mattila, en Finne, den Saarede var en Franskmand, der af Kammeraterne kaldtes Frenchee, og som allerede nævnt Holtermann, var Deltagerne. De tre Mænd skiftedes til at bære Baaren, men de holdt ikke længe til det, Skoven var uigennemtrængelig, man maatte gaa paa Strandbredden, uden Skygge, i en brændende Sol. Det var lige under Ækvator. Den Saarede blev værre, Laaret svulmede op og antog alle Regnbuens Farver. Ved Bredden af en Kilde slog man Lejr og lagde Raad op om, hvad der kunde gøres for Manden. Det endte med, at Finnen tog Affære, sleb og rensede sin Jernskedekniv, til den var skarp og blank, og medens de to Mand holdt paa Frenchee, snittede Finnen en Revne lige ind til Laarbenet, pillede Kuglen ud, rensede Saaret med frisk Kildevand og lagde et Omslag af friske, saftige Blade paa Saaret. Og det hjalp, otte Dage efter var Frenchee saa vidt gaende, at han kunde humpe afsted med Kammeraterne. Efter mange Strabadser og Besværligheder naaede de et Fiskerleje med en lille Havn, hvor en kinesisk Djunke laa til Ankers. For deres Vaaben, fik de Lov at tage med den over til Batavia og skiltes her. Og havde Tyskeren ikke været saa uheldig at løbe paa sin gamle Bekendt i New York, var Mysteriet „Mormon State“ aldrig blevet opklaret.

Chr. Christiansen.





PETER PRAAL'S Bedrifter.

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

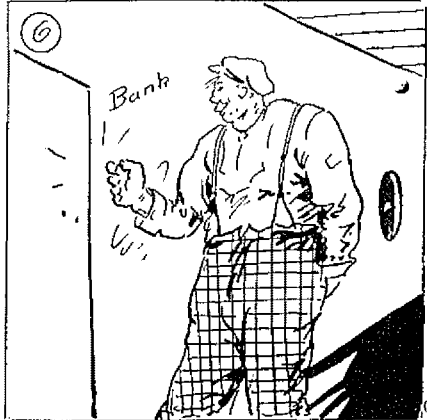
COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Jeg havde slået mig rigtig godt sidste Gang. De hørte om mig, og i Dag, fjorten Dage efter kunde jeg saamaad endnu mærke lidt til Sammenstødet mellem s/s „Perseus“'s Styrbordsplader og s/s Undertegnede, omkring agten for tværs. Det var ikke ligefrem „happy end“, som de siger i Biograferne. Men pludselig fik jeg andet at tænke paa.

Hvad var da det? Det var Mr. Snorks Stemme inde fra Dæksalonen. Hvorfor faar jeg nu altid saadan nogle gule Indfald. Til Exempel nu at lytte til, hvad Millionæren og Kaptajn Pedersen talte om. Det er nu ikke rigtigt at lytte ved Døren, heller ikke ved Vinduerne, end ikke hvis Vinduet er et Koojse.

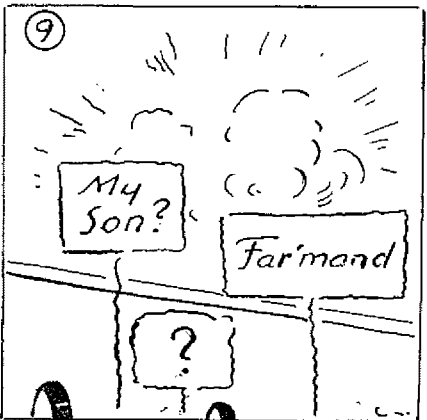
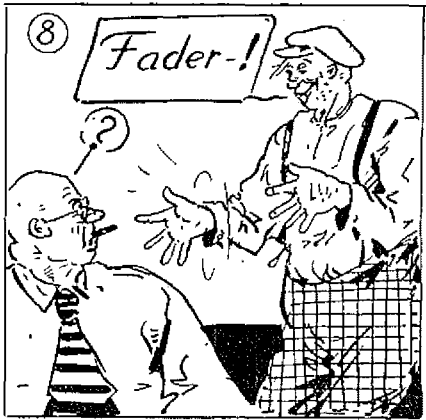
Jeg hørte den gamle Plutokrats Stemme derinde fra. Og hvad jeg hørte skar mig i Hjerteret. En Fader, der har tabt sin eneste Søn af Synet i Livets Karusel. En stakkels gammel rig Mand, der er onsom midt i sine Gulddynger. Hvad er en Søn uden Fader. Som et Skib uden Ror, som en Hat uden Hoved —



..... som en Kvinde uden Pudder, som en Pibe uden Tobak (Hov, nu bliver jeg vist aktuelt). Kan De nu forstaa, at jeg fik den tossede Idé, at den gamle Mand skulde have sin Søn tilbage med det samme og her om Bord paa s/s „Perseus“. Kald det „fjøllet“ eller „mindre fint“, eller hvad De nu kan finde paa, men saadan fuldt det mig nu ind, at det skulde være.

Og den egentlige Anledning til mit Indfald var den, at Mr. Snorks Søn ogsaa var blevet døbt Peter. Sig mig nu ærligt. Var det i og for sig ikke en smuk Tanke at kaste lidt Aftensol over den gamle Herres Livsaften. Om det var mig, der lovede Aftensol, eller den rigtige Peter Snork kunde dog egentlig være ligegyldigt. Blot der blev kastet med Solskin.

Endnu da jeg bankede paa Salondøren, faldt der mig ind, at den rigtige Peter Snork muligvis allerede var gaaet til de evige Jagtmarker. Alt i alt syntes jeg, at saavel Logik og Moral var „in Ordning“ — og hvilken bedre Søn end mig kunde den gamle Mand vel ogsaa ønske sig. — Sig mig det, — men ærligt — lille De.



Det Smil, der fo'r over Mr. Snorks Ansigt, da jeg stod i Døren, var ligesom en Opmuntring til mig. Kaptajn Pedersen saa derimod narmest forbløffet ud. Og saa anede han endda ikke, hvor megen Grund han skulde faa til at blive forbløffet. Et Øjeblik Tavshed — — Stilhed for Stormen — —

..... brøndte jeg min omhyggeligt gennutænkte Replik af i en Tone af dyb, dyb Bevægelse. Lad os ikke undres over, at „the grand old man“ blev overrasket. Hvem af os vilde ikke være blevet det samme ved pludselig at se sin Søn staa foran sig. (Altsaa naturligvis forudsat, at man ikke havde set ham siden det syvende Aar)

Dette her gider jeg ikke sige noget om — Det er unødvendigt.



En skotsk Fiskerpige tilbereder den sidste Fangst i Yarmouth.

FISKERPIGE I YARM

De raske Fiskerpiger i Yarmouth, som hele Storbritannien er stolt af, og som har Ord for at være de sundeste og stærkeste Kvinder paa de britiske Øer, er dem, der først og fremmest giver Byen, Sildefiskeriets Centrum, Præg.

„Sild er godt“ er et gammelt Mundheld, der her i de nordiske Lande stammer fra den Tid, da Fiskestimerne i Øresund ikke blot hidlokkede danske og svenske Fiskere og gav dem deres Levebrød, men ogsaa Folk langvejs fra, baade fra Norge, fra Randstaterne og fra Tyskland. Silden har hos os her i Norden haft en meget interessant Historie, og Sildefiskeriet har i Aarhundreder været et overordentlig vigtigt Erhverv. Det spiller vel ikke den Rolle nu som før, selv om Silden stadig er et eftertragtet Krydderi paa et velbesat Frokostbord, og skønt Ernæringsforskerne hævder, at denne beskedne Fisk er et af de sundeste Næringsmidler, der findes. Sildestimerne søger vel heller ikke som før til Øresund, — men andre Steder i Verden florerer Fiskeriet stærkt, ikke mindst ved Englands Ky-

ster, og her er Centrum nu Yarmouth, den lille Fiskerby der helt og holdent lever af Silden.

I Yarmouth holder ikke mindre end 1100 Sildefiskere til; men i Sæsonen kommer desuden Fiskere fra Thurso, Banff, Peterhead og Aberdeen til Byen. Paa samme Tid hører man i Fiskerbyen alle mulige Akcenter, Stornoway. Fiskere blander sig med dem fra Terbert, Castlebay og de smaa Landsbyer ude paa Øerne i Nordatlanten. Men det er ikke blot Fiskerne, der kommer hertil — ogsaa Fiskerpigerne søger til Yarmouth, foruden at Byen selv har en Skare af disse friske, unge Kvinder, der mere end nogen andre sætter deres Præg paa Sildens Centrum. Det er nogle vidunderlige Pigebørn, og skønt deres Arbejde med at rense og skære Fiskene op og stuve dem i Tønder skulde synes at være en haard Kur for deres Hænder, saa er de dog saa snilde paa Fingrene, at de i deres Fri-tid kan beskæftige sig med Sy- og Hæklearbejder, som



NE OUTH

ved at være lige saa berømte som selve Sildene. Med deres bogede Shawler og Tørklæder paa Hovedet er de det mest mariske Træk ved Byen. Der er et veldigt Humør i dem, og de giver aldrig en Fisker Svar paa en uheldig. Maaske er de ikke altid lige sarte i deres Mund, men en virkelig grove eller raa er de aldrig. Naar det skal være, slider de som smaa Heste. De er ikke bange for at tage en Tørn med sig paa Fiskerflaaden, og selv det hårdeste Vejr forskrækker dem ikke. Tit, naar der er Overflod af Sild bragt ind af de mange Fiskekuttere, kan de arbejde hele Natten i Hundekulde med de iskolde Fisk.

Men om Søndagen tager de deres store Støvler og Arbejds-tørklæder af, og saa optræder de i allerfineste Puds, saa elegante som nogen Provinsbypige. Mange af dem er meget sports-trænede, og det meget Fri-luftsliv har sat sit Præg paa deres Kinder, — de har Ord for at være nogle af de raskeste Kvinder i hele England. — Ligesom

Mændene er de dybt religiøse. De fleste Folk paa de skotske Fiskerbaade, der holder til i Yarmouth, vilde betragte det som en Helligbrøde at arbejde om Søndagen.

I Ugevis, før Sæsonen rigtig begynder, samles Fiskerne i Yarmouth og i Nabobyen Lowestoft for at diskutere Chancerne. Meget afhænger af, hvordan Fangsten kan blive — ikke blot de Tusinder af Fiskere, men indirekte ogsaa Tusinder af andre Mennesker er afhængige af, hvordan Fangsten falder ud. Fiskerne gaar i Reglen til Søs hen imod Aften, fordi Fangsten oftest foregaar ved Nattetid. De pudsigste Udtryk høres, naar Sildefangsten gaar ind. „Der er

*En Fiskerpige
i Færd med
at bode Net.*



saa mange Sild, at man kan gaa paa dem!“ hører man. Naar Hundreder af Fiskerbaade er samlet i Nærheden af Smiths Knoll udenfor Yarmouth, ser det ud, som om det er en By i Havet, især naar hver Baad har sin Lanterne tændt. Nettene kastes over Bord, og der er Fiskere, der har mange hundrede Meter Net, og de er meget lettere at kaste ud end hale ind, naar de er tunge af sprællende Sild. Nettene hænger som et Gardin i Havet, og de mægtige Fiskestimer, der svømmer langs med dem, kommer ind i Nettet og kan ikke undslippe. Mandskabet snapper sig i Reglen en eller to Timers Søvn i Nattens Løb, før Kaptajnens Stentorrøst vækker dem.

Det kræver ikke større Forestillingsevne at forstaa,



Indhøstningen af Sild i fuld Gang i Yarmouth.

vides ikke, men Fiskene omtales i gamle Krøniker fra Aar 700. Paa Englands Østkyst blev den simpelthen betragtet som en Møntfod, og mange af de store Godsbesiddere inddrev deres Skatter efter Sildehoveder. Virkelig Betydning fik Sildefangsten først for England, da Stimerne havde forladt de danske Farvande, og det var navnlig Skotterne, der gjorde sig gældende som Sildefiskere. Mange af dem tog til Holland, fordi Hollænderne var de dygtigste Fiskere, og de fulgte saa med de hollandske Fiskeskuder tilbage til de hjemlige Farvande. Michael Drayton

at Arbejdet om Bord paa saadan en Fiskekutter tit i en Brandstorm og bitterlig Kulde er et Slid, der kræver sin Mand. I Løbet af Morgenen sætter Kutterne Kurs mod Land, og Arbejdet med at faa Fiskene ind begynder. Tusinder af Kurve med skinnende Sild svinges op paa Kajen og videre til Gaardspladsen, hvor Fiskerpigerne venter dem med deres Knive. Silden tages straks under Behandling, et rask Snit med Kniven, som Pigerne har lang Øvelse i at foretage — og Sildene gaar derefter videre, puttes i store Tønder med Salt, og ofte gaar Time efter Time Natten igennem, hvor man hører de tunge Lastautomobiler, der kører af Sted med de fyldte Tønder.

En af de interessanteste Oplevelser er Fiskeauktionen. Prøver af de forskellige Fangster undersøges omhyggeligt, og her er Købere fra en halv Snes Nationer; foruden Englændere og Skotter er her Franskmand og Hollænder, Tyskere og Belgiere. Russere og Grækere og nu og da ogsaa Folk fra de skandinaviske Lande. Sildeflaaden fra Yarmouth fanger ikke blot Fisk til det engelske Frokostbord, men til det halve Europa.

Sildens Historie, efter at denne berømte Fisk af en eller anden hidtil uopklaret Aarsag havde forladt — i det mindste i større Udstrækning — Østersøen og Øresund og var gaaet ud i Nordsøen, er fuld af interessante Momenter. En fransk Naturforsker, Grev de Lacepede, erklærede for godt et hundrede Aar siden, at „Silden afgør Imperiers Skæbne“. Dette skal selvfølgelig ikke tages alt for bogstaveligt, men Silden betød i sin Tid store Rigdomme for Danskere og Svenskere, men i særlig Grad for Hansesæderne. Det var simpelthen en Omvæltning i de økonomiske Forhold de paagældende Steder, da Sildestimerne søgte over mod Englands Kyst.

Hvor langt Sildefangst gaar tilbage i Historien,

giver i sin Bog „Polyolbion“ fra 1613 en Beskrivelse af England og Skotland og deres Næringsveje og kommer her ogsaa ind paa Sildefiskeriet, som han siger er af den allerstørste Betydning for Skotterne, og han nævner Havnen Yarmouth, hvis Navn er knyttet til Sildefiskeriet, som han siger er af den allerstørste Betydning for Skotterne, om noget er det.

Dickens hentyder i „David Copperfield“ hertil, nemlig i Skildringen af hvordan hans Helt af Barnepigen Pegotty tages med til hendes Hjem i Yarmouth. Da de nærmer sig Byen, kommer David med nogle temmelig skeptiske Bemærkninger om dens Omgivelser, men „Pegotty sagde med større Eftertryk end sædvanlig, at vi maa tage Tingene, som vi finder dem, og at hun for sin Del var stolt af at kunne kalde sig en Yarmouth Fiskerpige.“

I lang Tid var der den heftigste Kappelstrid mellem de to Sildehavne Yarmouth og Lowestoft. Saa var det, Parlamentet gav Yarmouth Privilegium paa at afholde et frit Fiskemarked. Det passede ikke Købmændene og Fiskerne i Lowestoft. Imidlertid steg Yarmouths Betydning saa stærkt, at det blev skrevet om den, at „Sildefiskeriet er dens Beboeres et og alt og bringer flere Skibe til Yarmouth, end der var samlet i Troja for at føre Helene hjem.“ Fiskemarkedet i Yarmouth blev kendt og omtalt over hele Landet, og allerede paa et tidligt Tidspunkt kom der Folk fra alle mulige Lande hertil.

Aar efter Aar har det lydt i Yarmouth — og det gør det den Dag i Dag: „Sild er godt!“ — og denne Kendsgerning har gjort Byen og ikke mindst dens raske Fiskerpigeskare kendt og populær over hele det britiske Ørige.

Aage Heinberg.

Londons Havn

Verdens Skatkammer

Imperiets Hjerte

FOR næsten 500 Aar siden begyndte en lille Skare modige Mænd, de saakaldte „Merchant Adventurers“ — en Sammenslutning af engelske Handelsmænd, der med Rette kunde betegnes som Pionérer — at bygge og udstyre Smaaskibe, Barker, som satte Sejl til ud over de „seven seas“ — Verdenshavene.

Mange af dem udgik fra Themsen. London havde været en Havn siden Romertiden, men disse Smaaskibe bar Byens Navn til de fjerneste Egne af det voksende Imperium. Siden den Tid har Londons Havn aldrig skuet tilbage. Beretningen om dens Vækst er fuld af Romantik, og England og Imperiet er stolt af den.

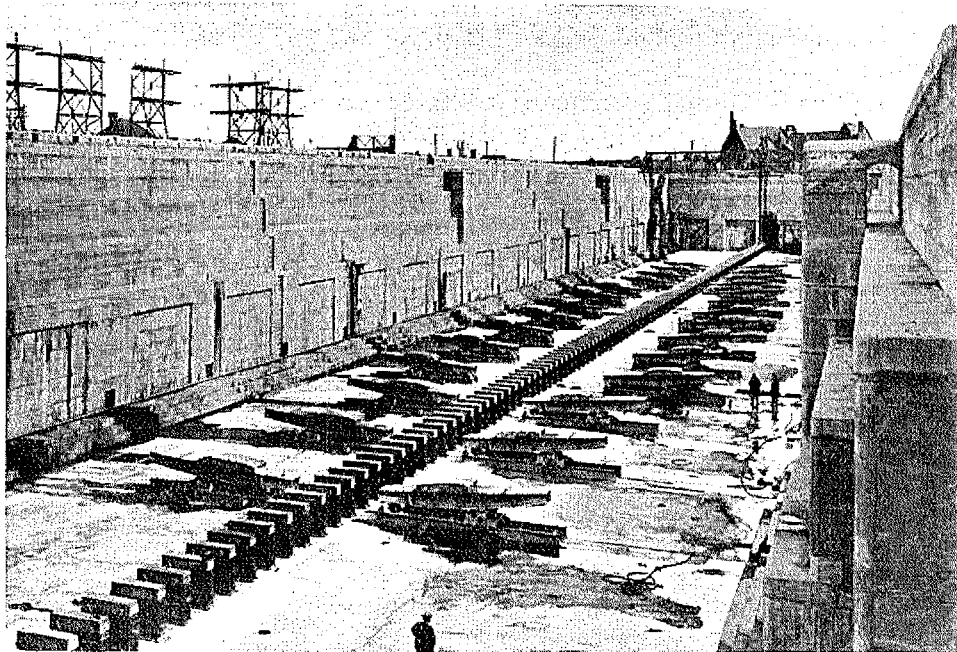
Londons Havn er bogstavelig talt Imperiets Hjulnav og et Verdens-Skatkammer. Den er saa langt den største Havn, der findes, har forlængst overfløjet sine gamle Rivaler, Rotterdam og Hamburg, og selv New York, den voldsomt fremskydende amerikanske Udfaldsport, maa nøjes med en Plads bag London. Umaadelig, som London er, har Havnen heller ikke naaet Grænserne for sin Udvidelse, og Havnemyndighederne har netop offentliggjort et kæmpemæssigt Program, hvorpaa er budgetteret 12 Millioner £ til Udvidelser.

Før Havnemyndighederne besluttede sig til at tage dette Skridt, havde man undersøgt, hvor betydelig en Forøgelse der i de senere Aar havde fundet Sted i Londons Havn, til Trods for forringede Handelsmuligheder i de samme Aar — og de fremtidige Chancer.

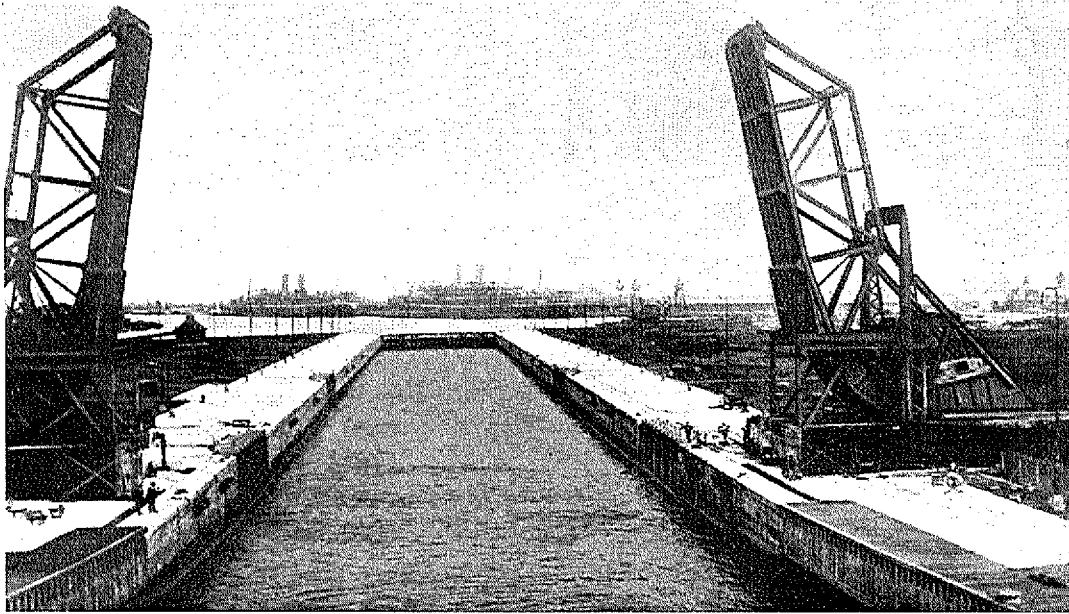
I 1905 var Tonnagen for de Skibe, der kom til og afgik fra Londons Havn, 58,510,989 Tons. Sidste Aar var Skibstrafikken naaet til Rekordtallet 60,597,315 Tons. Der er sket mange Forbedringer i selve Havnen i de senere Aar, men London vilde ikke være London, hvis

der ikke ogsaa her var et Læs af gamle Bygninger, Varehuse og Magasiner — nogle af dem flere Hundrede Aar gamle. De skal allesammen nu forsvinde og erstattes med nye. Der skal bygges Kajer og Dokker, og derigennem vil den kæmpemæssige Havn blive endnu bedre i Stand til at betjene de Tusinder af Skibe fra hvert Land under Soelen, som hvert Aar besøger den, og dens allerede mægtige Evne til at optage Lagre vil blive endnu mægtigere. For Øjeblikket indeholder Londons Havns Magasiner Varer, der repræsenterer Rigdomme fra ethvert Fastland og Frugter af Menneskers Arbejde lige fra Polarlandenes Isregioner til Tropernes Hede. Disse Varer kan fortælle de mest straalende 1001 Nats-Eventyr.

Mahognitræ fra Afrika og Honduras, Cedertre, Valnød- og Rosentræ fra Libanon, Teaktræ fra Østen ligger Side om Side med Marmor fra Italien. Her er Parfumer fra Arabien og Fjer fra Sydafrikas Strudsefarme. Over 90 pCt. af den The, der drikkes i England, oplagres først paa Londons Dokker, og omkring 200 Millioner Pund af disse Theblade er til Stadighed at finde i Magasinerne her. Til enhver Tid er der i Londons Havn oplagret 16 Millioner Cigarer og det dobbelte Antal Cigaretter. Fra Kanada, fra Alaska og Sibirien findes Millioner af Pund Pelsværk, for London er Centrum for Verdens-Pelshandelen. Tre



Tordok i Londons Havn.



*Fra Londons
Havn.*

Gange om Aaret samles Købmænd fra Chile til Kina, fra Rusland til Peru, i Nærheden af St. Pauls Kathedralen for at handle med de kostbare Skind, som skal pryde elegante Damers Skuldre, og herfra udsendes de til Pelsværkscenterne — det vil sige Salgsstederne — i Westend i London, Paris, Rom, New York, München, Buenos Aires og Rio de Janeiro. Her er ogsaa Silketøjer til en Værdi af 1 Million £, og her findes tyrkiske og persiske Tæpper, hvoraf mange enkeltvis har en Værdi af 4000 £.

Her er Elfenben fra Indien, Ceylon og Afrika — ja, fra den frosne Jordbund i Sibirien Tænder af de længst uddøde Mammutter! Her er mærkelige Gudebilleder fra alle Verdenshjørner, flere Guder, end man overhovedet har Anelse om, dyrkes af de forskellige Folkeslag. I et særligt Rum findes gamle Manuskripter fra Persien og Mexico, fine, yndefulde Malerier fra Japan og smukke Broderier fra Kina.

Naturligvis har Havnens Historie sat sit Præg paa London, og City er rig paa Minder om den. Kirkerne St. Clement Danes, St. Nicholas, St. Christopher og St. Bartholomew er indviet til Sømændenes Helgener, og her finder man de Gaver, som Søfolk i Aarhundredernes Løb har skænket disse Kirker i Form af pragtfuldt udskaarne Skibe, der er anbragt paa Altrene. Andre Navne, mindre religiøse, taler om Tider, da Krigerhaandværket var daglig Beskæftigelse, og man erindres ogsaa om den mørkere Side af „Fader Themsens“ Historie gennem Navne som Execution Dock og Gallows Point, der fortæller om de Dage, da Sørøverne var en stadig Skræk for ærlige Søfolk.

Der er ogsaa andre Navne, som præger sig i Londons Havns Historie, og man kan møde de mærkeligste Betegnelser her, saasom „Worlds Ends Cruseway“, „Lavender Pond“, „Condemned Hole“ og „Therapy Garden Pier“. Londons Fyrtaarne er berømte i

Havnenes Annaler. Her støder vi paa Navne som „Gallop Light“, „Jenny Point“ og „Tilburyness“ — og de har budt mangan en Rejsende Velkommen hjem fra en Verdensomsejling. Og endelig maa man ikke glemme de Mænd, som har lodset Skibene ind, Medlemmerne af det „most glorious and undivided trinity in the Parish of Deptford strong“ — det er de fineste Lodser i Verden, og der er ingen Tvivl om, at de kunde føre ethvert Skib sikkert ind i Havnen uden at behøve at rette sig efter Londons Fyrtaarne, for de kan bogstavelig talt finde Vej i Blinde; men alligevel ønsker enhver Englænder, at disse Lys maa brænde længe og vise Vejen til Imperiets Hjerte bag London Bridge.

Et Ønske, der vel næppe i Øjeblikket er gaaet i Opfyldelse.

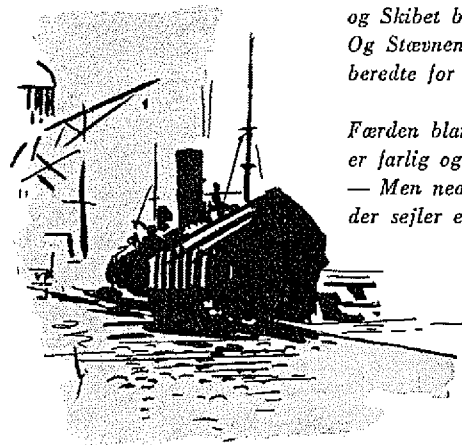
Fra Havnen

*Note ved Havnen
der ligger en Damp
og tuder og dirrer
og hvisler og stamper.*

*Lasten er stuvt,
og Skibet bemanded.
Og Stævnen og Skruen
beredte for Vandet.*

*Færden blandt Miner
er farlig og hamber.
— Men nede ved Havnen,
der sejler en Damp!*

Laurits Skov.



Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

»Idle Hour«

Fortsat)

„Idle Hour“.

MIN 32 Fods Ketch var ikke bygget til en Verdensomsejling. Oprindeligt var den bygget til Krydstogter til Alaska og Britisk Kolumbias indenskærs Farvande.

„Idle Hour“s Længde o. a. er 32 Fod 6 Tommer, i Vandlinien 29 Fod 6 Tommer, med 11 Fods Bredde og 5 Fod 6 Tommers Dybgaaende (jeg overlastede den undertiden med Reservegrej og Proviant, saa Vandlinien sank under Overfladen og gav 6 Fods Dybgaaende). Det er en gaffelrigget Ketch, oprindeligt tegnet til at føre 722 Kvadratfod Sejl, men efter at vi blev afmastet paa Vejen fra Pago Pago til Auckland, og jeg tilpassede Resten af den gamle Stormast til en solidere Mesanmast, reducerede jeg Mesanens Areal med omkring 70 Kvadratfod.

Indvendig er der ikke en Tomme Plads ubenyttet. Kædekasse i Forpik'en. Agten herfor to dobbelte Køjer, en paa hver Side. Under den bagbords dobbelte Køje fire Skuffer, hvori jeg opbevarer Kronometer, Sekstant og overskydende Klæder. Madrasserne blev afmønstreret i Honolulu. Al Plads over de to dobbelte Køjer anvendes til Bortstuvning af Proviant. Med fireogtyve Timers Varsel kunde jeg fjerne alt Grej og gøre „Idle Hour“ klar til Chartring. Ved at fjerne Skillerrummene i de agterste Køjer og anvende Sofaen i Kahytten kunde „Idle Hour“ afgive Soveplads for ni.

Midtskibs paa Bagbords Side ligger Kabysen, der bestaar af et Rum til Træ og Kul, Vask og et sammenklappeligt Bord med Skabe bagved. I Troperne anvendte vi Ovnen som Bord med en Primus anbragt ovenpaa. Ovnen og Ildstedet anvendte vi til at stuve Daase-Propiant bort i. Madskabene umiddelbart bag Bordet gjorde det let at dække Bord. Tallerkner, Sølvtoj, Krydderier, Smør, Marmelade, Brød, faktisk alt hvad vi havde Brug for, var paa Bordet og kunde naas, uden at vi behøvede at røre os. Naar Bordet ikke brugtes til andet, kunde jeg gøre Bestik paa det.

Paa styrbords Side modsat Kabysen var et Toilette og en Sofa. Under Sædet og bagved det Proviantskabe. Ud til Søs anvendte vi Toilette som Sejl-køje, da vi maatte anvende hver eneste Kubiktomme Plads. Mine Kort stuede

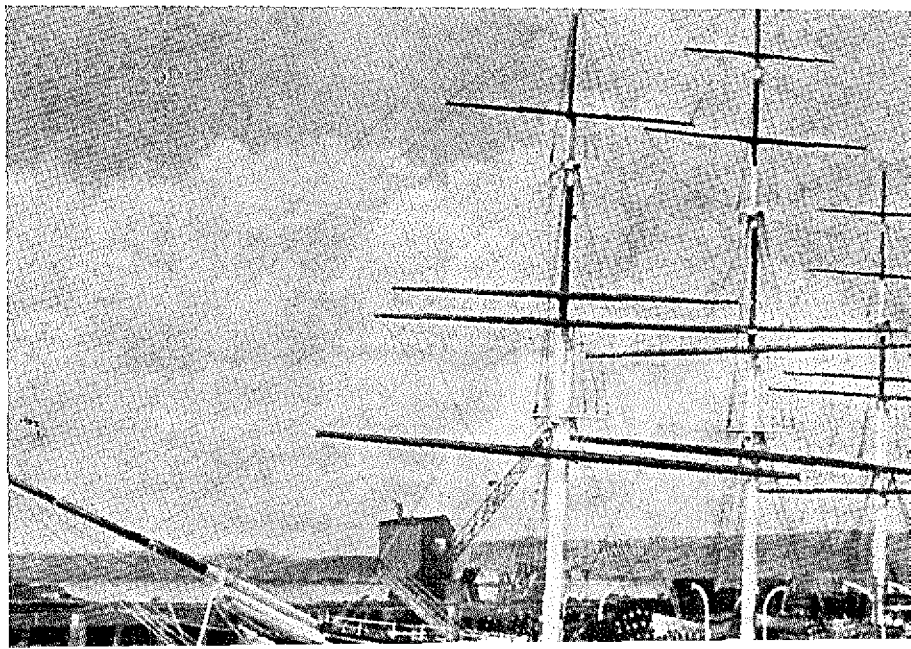
jeg af Vejen mellem Dæksbjælkerne. Der er de nær ved Haanden og dog af Vejen og optager ikke Plads, der kunde anvendes til andet.

Der er seks Fods Staaehøjde under Dækket. Eftersom jeg har levet om Bord i „Idle Hour“ i fire Aar, vilde jeg være blevet rundrygget, hvis jeg ikke havde haft en Kahyt med fuld Staaehøjde. Vor Hjælpemotor var anbragt under Kahytsnedgangen. Paa hver Side er der dobbelte Køjer med Skillerum, der skærer Halvdelen fra, naar vi er ude til Søs. Det gør det nemmere at sove, da man ikke ruller rundt over hele den dobbelte Køje. Under Køjerne findes Drikkevandsbeholderne.

Financiering.

„Idle Hour“ blev bygget i 1921 i Tacoma, Washington. Jeg købte den i Efteraaret 1932, efter at jeg længe havde søgt efter et Fartøj, der vilde passe for min Tegnebog. Da den i September 1934 var gjort klar og udrustet, stod den mig i 10,000 Kroner. I Løbet af Rejsen til i Dag, akkurat tre Aar og en Maaned, har jeg paa det nærmeste givet 12,000 Kroner ud. Dette omfatter alt — Mad, Petroleum, Olie og Reparationer paa Hjælpemotoren. Havnepenge, Klæder, Søkort, Nyanskaffelser af Gods og Sejl o. s. v. For to Mænd er det muligt at købe en Baad og sejle Jordan rundt for 24,000 Kroner, men det er ikke let. Jeg gjorde det, fordi jeg var nødt til det.

Mange Mennesker har undret sig over, at et saa lille Fartøj kan overvinde de vældige Bølger ude til



„Idle Hour“ og „Cutty Sark“.

Søs, men det er ikke halvt saa vanskeligt som at være finansielt strandet i en eller anden Havn. Finansieringen var det store Problem paa min Rejse. Jeg havde ikke nogen selvstændig Indtægt, men maatte helt forlade mig paa mine Skriverskriverier. Lejlighedsvis har jeg taget betalende Gæster med fra en Havn til en anden. Jeg har holdt Foredrag og givet Publikum Adgang til at bese „Idle Hour“ mod en mindre Entré.

I mange Maaneder levede vi af de Lande, vi anløb, fiskende, jagende og handlende med de Indfødte. Dette lod sig kun gøre paa meget isolerede Steder, saa tro endelig ikke et eneste Øjeblik, at det kan lade sig gøre i det uendelige. Vi udførte altid selv Arbejdet paa Baaden og satte den paa Land for at male den o. s. v. Under den største Del af Togtet boede jeg altid om Bord. Paa den Maade kunde vi leve meget billigt, naar vi var i Havn, idet vi undgik Udgifter til Logis.

Jeg startede min Jordomsejling paa en sund finansiel Basis. Min Kammerat havde sparet en betydelig Sum sammen til at bestride Størstedelen af vore Udgifter med. Jeg kunde i det første Par Aar indtjene omkring 20 pCt. af vore Udgifter ved at skrive. Uheldigvis forlod min første Kammerat mig, før vi havde været tre Maaneder ude fra Seattle. Saa var jeg overladt til selv at klare Finanserne. Jeg vil ikke raade nogen til at begive sig ud paa en Jordomsejling uden Indtægter. Hele Verden over har jeg set Fartøjer blive solgt, bortauktioneret, taget af Kreditorer og solgt — Jordomsejlinger afbrudt — Drømme bristet. Jeg vilde aldrig give Pant i mit Fartøj for saa lidt som en Cent. Hvis jeg ikke kunde overkomme det, lod jeg være med at købe. Jeg vilde aldrig løbe den Risiko at faa mit flydende Hjem solgt bort under mig.

Proviand.

Man spørger mig ustandseligt, hvad Slags Proviand jeg havde om Bord. Det er vanskeligt for almindelige Mennesker at forstaa, at vi kan bringe tilstrækkeligt Proviand med til de lange Kryds tværs over Oceanerne. Men i Dag med Videnskabens sidste Fremskridt er det ikke længere noget Problem. Man kan købe saa at sige alt paa Daaser. Selvfølgelig faar vi ved enhver Lejlighed frisk Frugt, Grønsager og Kød. Naar vi ligger i Havn, undgaar vi fuldstændigt Daasemad. Frisk Proviand vil almindeligvis være en Uges Tid i Søen; undertiden to Uger, men det var Undtagelsen fra Reglen.

Vi havde altid et stort Forraad af Mælk paa Daaser og i Pulverform samt Daasesmør, da dette er vanskeligt at faa fat i paa Øerne. Jeg købte altid store Portioner af de vigtigste Ting i de store Havne, saa det kunde være hele Tiden, mens vi krydsede mellem isolerede Smaaøer og Steder, hvor europæisk Føde er en Luksus og derfor meget kostbar. Jeg købte f. Eks. i Singapore tilstrækkeligt af de vigtigste Ting til at være, til jeg naaede England. Ved at købe store Portioner kunde jeg opnaa Indkøbspris. Jeg kunde nemt tjene 150 pCt. paa alt i Sammenligning med den Pris,

jeg vilde komme til at betale i de forskellige Havne undervejs.

Vi lastede „Idle Hour“ meget tungt, saa dens Vandlinie helt forsvandt. Efterhaanden som vi sejlede og spiste, flød „Idle Hour“ lettere og lettere. Den første Maaned eller to havde vi det som Sild i en Tønde, fordi hver Kubiktomme skulde udnyttes. Vi havde Klæder med baade for Troperne og de tempererede Farvande; en Beholdning af Fiskekroge, Tobak, Galanterivarer, Parfume o. s. v. til Handel med de Indfødte; min Skrivemaskine, Fotografiapparat og hvad dertil hører; Medicinkasse; Reservesejl og Søkort; Navigationsinstrumenter; Bibliotek med Skønlitteratur og Navigationsbøger; Reservedele til Hjælpemotoren og 150 Gallons Petroleum o. s. v. Al Skab- og Skuffeplads om Bord i „Idle Hour“ var altid fyldt til Bristepunktet.

„Idle Hour“ har to Ferskvandstanke, hver til 75 Gallons, og de skal begge fornyes, før jeg fortsætter tværs over Atlanten. Jeg har aldrig bekymret mig om at rationere Vandet. Enhver kunde drikke, hvad han ønskede, men jeg holdt strengt paa, at ikke en Draabe maatte gaa til Spilde. Hvis man kun havde Lyst til en halv Kop Vand, saa skænkede man sig kun en halv Kop. Vi brugte halvt Ferskvand og halvt Havvand til at koge Grønsager i. Det satte Smag paa Grønsagerne og sparede paa vor Vandbeholdning. Til to Mænd kunde vor Vandbeholdning være fire Maaneder. Vi børstede Tænder og vaskede os i Havvand.

Navigation.

Min første Rejsekammerat var Navigator. Da han forlod mig, maatte jeg lære nogle af de vigtigste Grundsætninger for Observation, da jeg begav mig ud paa Sejladsen til Haiti, der laa 3300 miles borte. Om Bord i S. S. *Lurline* holdt jeg for første Gang en Sekstant i min Haand og tog min første Højde. Jeg anvendte The American Navigator Bodwitch, der er udgivet af United States Navy Department Hydrographic Office. Da jeg aldrig havde faaet rigtig Undervisning, forstod jeg ikke alt for grundigt de Tabeller, jeg anvendte.

I en Eftermiddagstid viste Harry Pidgeon mig, hvorledes man anvender Martellis forbedrede Metode til at udfinde Tiden til Søs. Enhver kunde lære at gøre disse hurtige Beregninger med tilsyneladende Tid for at finde Længdegraderne. Alt, hvad man har at gøre, er at følge Vejledningen for Brugen af en Serie paa fem Tabeller.

Mange Mennesker har den falske Forestilling, at det kræver en højtuddannet Matematiker for at foretage Observationer. Jeg har mødt Skippere af den gamle Skole, Kraftkarle uden alt for megen Hjerne, der var Navigatører. Naar disse Mennesker kan mestre Kunsten, hvorfor skulde saa ikke hvem som helst med normal Forstand og Uddannelse kunne lære Navigation (jeg vil ikke dermed sige, at hvem som helst kunde blive Kaptajn paa et Skib og opnaa Øvelse i at manøvrere et Skib i en Storm, bare fordi han har en

normal Menneskeforstand, for det kræver mange Aars praktiske Erfaringer).

Alt hvad man behøver er et Kronometer (hvilket blot er et Uhr, der gaar nøjagtigt) og en Sekstant (et Instrument til at maale Solhøjden med). Jeg begav mig ud paa min Jordomsejling med et Lommeuhr, da jeg ikke engang kunde overkomme at købe et brugt Kronometer. Mens jeg opholdt mig i Australasien, købte jeg et Kronometer, for jeg havde hørt om seks Yachts, der var løbet op paa Rev paa Grund af mangelfuld Navigation. Selv et godt Lommeur er ikke lavet til at modstaa et Fartøjs Bevægelser og Fugtighed, og vil ikke tabe eller vinde med Nøjagtighed.

Fotografering.

Da jeg startede, kunde jeg ikke engang overkomme at købe et Fotografiapparat. Det var en skæbnesvanger Fejltagelse at undlade at sætte det paa Listen over uundværligt Tilbehør. Jeg har altid fortrudt det. Man bør ikke alene have et godt Fotografiapparat, men ogsaa en Lysmaaler. Naar man rejser ude i Verden fra Sted til Sted, stadig videre, kan man ikke løbe Risikoen at tage fejl. Da Lysstyrken i Troperne varierede i de forskellige Lokaliteter, er det næsten menneskeligt umuligt at bedømme Forskellene med Øjet. En Lysmaaler giver nøjagtigt Lysstyrken, og Fejltagelser er sjældne. I Aden blev alle mine Films frygtelig overeksponerede. Jeg var afsejlet, før jeg fik dem kopieret, og opdagede altsaa min Fejltagelse for sent.

Man maa skaffe sig specielt pakkede Trope-Films i hver sin tilloddede Daase. Naar der er Film i Apparatet, maa den tages inden fireogtyve Timer, da den ellers vil blive ødelagt af Varmen og Fugtigheden.

Det er at anbefale selv at fremkalde sine Films og ikke forsøge at opbevare dem kortere eller længere Tid. Da „Idle Hour“ er saa lille og tungt lastet med Tons af andre Ting, er den ikke udstyret med Mørkerum o. s. v. Saa snart jeg havde taget en Film færdig, tog jeg den ud af Apparatet og anbragte den i en fugtfri Trope-Cigarkasse. Martin Johnson lærte mig det i Singapore. Korklaget i Bunden opsuger Fugtigheden. Jeg kom ogsaa en lille Pakke The ned til Filmene. Det hjalp ligeledes med at holde Filmsdaaserne tørre.

Mandskabs-Problemer.

Har det nogensinde undret Dem, hvorfor saa mange sejler alene? Slocum, Pidgeon, Gerbault og Drake. Muligvis kunde de ikke finde en passende Skibskammerat. Ja, Tambs tog sin Kone med. Og det gjorde Mr. Strout, der netop lige havde afsluttet en Jordomsejling med sin Kone i en Kopi af Slocums *Spray*. Det er en stor Sjældenhed at høre om to Mænd, der er naaet ret langt sammen i et lille Fartøj.

Forenelighed er det største Problem. Det er normalt for to eller tre Mænd fuldstændig at isolere sig

fra menneskeligt Selskab. For en overfladisk Betragtning kunde det synes meget ideelt. Eventyreren er tilbøjelig til at glemme at tage i Betragtning de vitale sociale Problemer, der uvægerligt vil opstaa. To Mænd, der lever saa tæt ind paa Livet af hinanden i saa lang Tid, er underkastet langt haardere Betingelser end under et normalt Liv. De har vovet sig ud paa deres Krydstoget for at befri sig selv for vor komplicerede, kunstfærdige Civilisation. Og saa finder de straks ud af, at der kræves en gennemtænkt Udligning af Energiudfoldelse og en taktfuld Undertrykkelse af Personlighed af dem. Sindsbevægelser maa holdes i Skak. Man opdager hurtigt, at Frihed kun er geografisk, undtagen naar man sejler alene.

Saaledes koblet sammen kan to Mænd ikke undgaa at lære hinanden alt for godt at kende under Ugers og Maaneders Ophold i et lille Fartøj. Med Tiden vil de fuldstændig have røntgenfotograferet hinandens Sjæle efter at have hørt den samme Stemme, de samme Ord og Fraser og set det samme Ansigt om og om igen. Man kan forudsige, hvad den anden vil gøre og sige. Naar dette Punkt først er naaet, er Venskabet i Fare, for at sige det skaansomt, og det kan sjældent genoprettes.

Min Tahiti Dreng var den ideelle Kammerat til Søs. Ja, i Begyndelsen var det vanskeligt, da jeg ikke kunde tale med ham, og jeg forsøgte at lære ham at styre en Kompaskurs o. s. v. Men der opstod aldrig nogen mental Konflikt, da vi befandt os paa saa forskelligt Niveau. Polynesierne er de fødte Sømænd. Han forholdt sig til Vandet som en And. I Sydhavet er der mange Børn, der lærer at svømme, før de kan gaa. Min Kammerat kunde gaa nedenunder og tilberede et Maaltid, mens „Idle Hour“ forsøgte alt muligt andet end at holde sig paa ret Køl. Timi var aldrig søsyg. At have en Kammerat, der er i Stand til at gaa ned og tilberede et Maaltid i et hvilket som helst Vejr, er en Gave fra Himlen.

Timi, som var min Kammerat paa Størstedelen af mit Togt, nød en Luksus om Bord, som han aldrig vilde kunne opnaa paa sin Fødeø. Naar en almindelig hvid Mand gaar om Bord i et lille Fartøj, giver han Afkald paa megen Luksus, som han har været vant til at betragte som nødvendig. Ubehaget ved at leve udendørs og Savnet af mange Bekvemmeligheder bliver alvorligt, og den een Gang saa begejstrede Eventyrer kan næppe vente, til den næste Anløbshavn er naaet, saa han kan komme i Land og atter nyde vort tyvende Aarhundredes moderne Behageligheder.

Alan Villiers fortalte mig ofte, at den ideelle Alder for en Dreng at gaa til Søs i er omkring Konfirmationsalderen. Det kan jeg fuldkommen slutte mig til. Det er et sandt gammelt Ord, at man ikke kan lære en gammel Hund nye Tricks. Conner O'Briens ungdommelige Tongan og Muhlhausers trofaste Indianerdreng bekræfter denne Paastand.

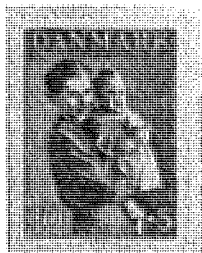
SLUT.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.



DANMARK. Den 16. April — den lille Prinsesse Margrethes Fødselsdag — udkom et Frimærke, der viser Kronprinsesse Ingrid med den lille Prinsesse paa Armen. Mærket, som er udført i Staalstik, takket 15 og uden Vandmærke, er violet i samme Format som Røde Kors-Mærkerne med Dronningens Billede. (Fig. 1). Værdi 10 Øre + 5 Øre i Tillægspris, som tilfalder „Børnenes Kontor“ — altsaa et typisk Velgørenhedsmærke.

Filatelisk Litteratur

„Aarvog for det danske Post- og Telegrafvæsen“ har ved E. V. Holmblad udsendt et smukt og nyttigt Hefte: „DANSKE POSTFRIMÆRKER m. v. 1851—1940“. Heftet er paa 32 Sider og giver en kronologisk Oversigt over alle danske Frimærker, Luftpostmærker, Portomærker o. s. v. med forskellige Oplysninger om Udgivelsesdato, Tegner, Kobberstikker, Trykker m. m. samt — det mest interessante — Oplagens Størrelse. Hver eneste Type Mærker er illustreret med klare og tydelige Gengivelser i lidt forstørret Format.

Desuden findes i Heftet en komplet Liste over Frimærker med Reklamevedhæng, ligeledes med Gengivelser, og Oplysning om Oplagets Størrelse, samt til Slut en fortræffelig historisk Oversigt med Fortegnelse over alle Ringstemplerne.

FRIMÆRKESIDENS Læsere gør klogt i hos deres Frimærkehandler at bestille dette udmærkede Hefte, som kun koster Kr. 1,75.

Filatelisk Frankering

Filatelisk Frankering vil sige Frankering med de mindst hyppigt forekommende Mærkeverdier indenfor den paagældende Frankeringsporto, eller Frankering med specielle Mærker som f. Eks. Røde

Kors-Mærker, Kræftmærker, Velgørenhedsmærker o. l. — dog undtagen Luftpostmærker, som ikke maa anvendes paa almindelige Breve.

Skal et Brev frankeres med Porto 10 Øre, kan man saaledes anbringe 1 og 2 Øres Mærker, maaske som een 2 Øres-Firblok og to 1 Øres Mærker, som to 1 Øres-Firblokke og et 2 Øres Mærke eller som et 6 Øres Mærke, et 2 Øres og to 1 Øres Mærker o. s. v. Man kan til 15 Øre anvende f. Eks. et 7 Øres, et 6 Øres og to 1 Øres Mærker, o. l. Kombinationer. Der er jo nok af dem. Benyt 7 og 6 Øre, hvor det kan gøres, anvend Provisorier, saa længe de kan faas, og vær ikke bange for at benytte de specielle

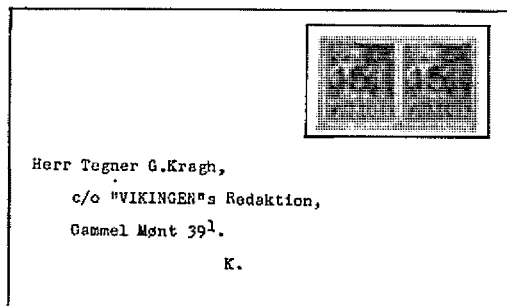


Fig. 2

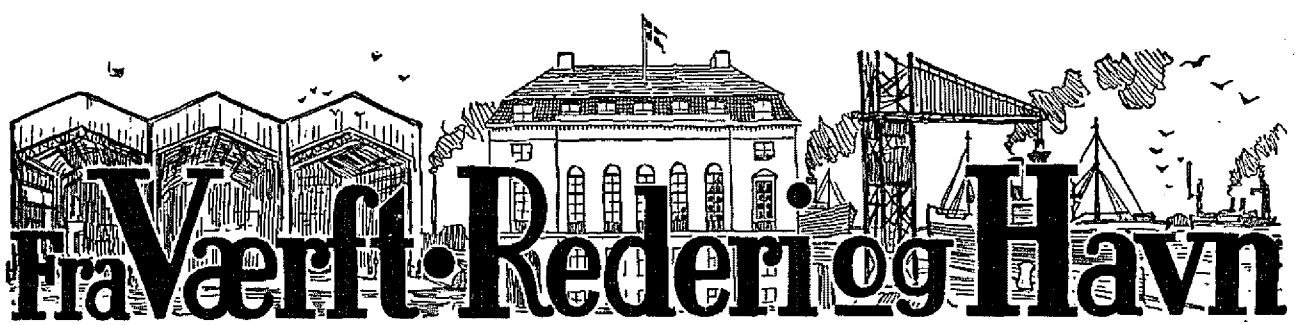
Mærker, selv om der er den lille Overpris at tage Hensyn til — man støtter jo et godt Formaal samtidig.

Det sker ofte, at Mærkerne er kedeligt annulleret (ved Maskinstempling) eller særlig stærkt sværet ved Brug af et eller flere Haandstempler. Dette kan man undgaa ved at indramme Mærkerne med lodrette og vandrette Linier, som vist paa Fig. 2. Mærker, der er fremhævet paa en saadan Maade, bliver af vort elskværdige Postvæsen altid filatelisk annulleret.

Læs

Sejl og Motor

— det fuldendte Sejlsportsblad



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Maj 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bev
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Kbederi M. Jøbsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prønx, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samso
 D/S Solna
 A/S Det store Nordiske Telegrafeselskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svaningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Reederaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Isbrydning

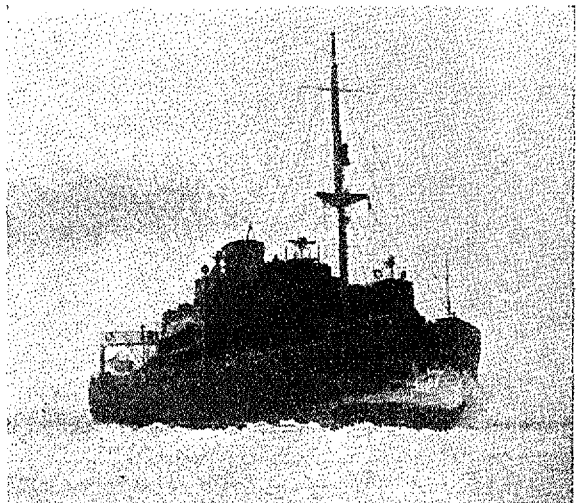
De to sidste Aars strenge Vintre, hvor Isen har lukket for den meste Trafik til Søs, har vakt en Interesse for Isbrydning og Isbrydere i alle de nordiske Lande, som i alt Fald i Danmark og Norge ikke kendtes i saa høj Grad, fordi Isforholdene ikke har været saa vanskelige i mange Aar og særlig da ikke to Aar i Træk.

Den svenske Kaptajn, Friherre Stellan Hermelin, har i Teknisk Tidsskrift meddelt nogle af sine Erfaringer som Fører af en af de svenske Statsisbrydere, og da Forholdene her hjemme praktisk talt er de samme, mener vi, at de ogsaa har Interesse for „Vikingen“s Læsere.

„Ja, her sidder vi. Kræng den styrbord over og slaa fuld Kraft bak overalt. Giv Maskinen Ordre til at fylde forreste Trimtank helt. Gør Bugerspillet og 6 Tommer-Wiren klar. Med denne Vind er der ikke andet at gøre end at slæbe den mod Nordøst ud til svagere Is.“

Takket være Krængningen kommer den store Isbryder i Løbet af nogle Minutter fri af Isens Favntag og glider med Isen dundrende mod Agterskibet hen mod den assisterede Handelsdamper for at fastgøre den svære Bugserwire for at trække den ud af den farlige Skrueis.

„Telegrafér til Isbrydningskontoret, at de indtil videre skal tilbageholde de til B-sund bestemte Baade, meddel Damperne X, Y og Z, at de skal gaa ind og afvente Ordre i A-Havn, hvortil Post og Proviant skal sendes. I Radioavisen skal der blive meddelt Advarsel til Søfarten Nord for A-Havn“.



Isbryderen „Ymer“, 1940
 (4330 ts, 9000 HK. Kochum 1933).



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

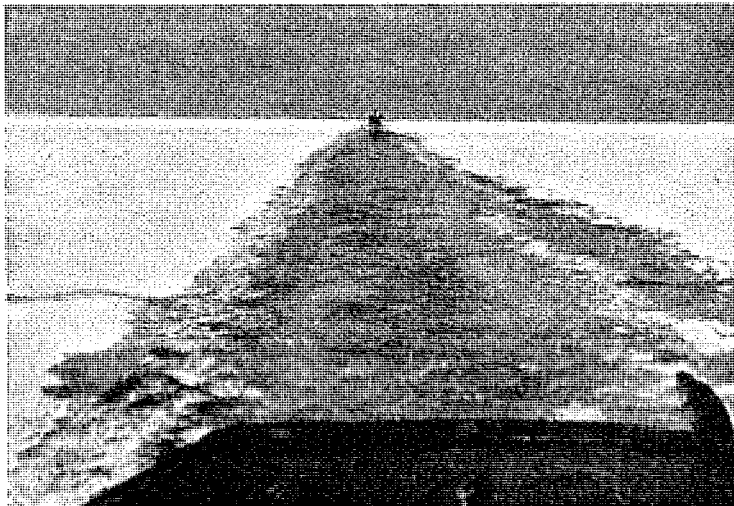


Isbryderen „Ymer“, 1940 (2740 ts, 6000 HK. Lindholmen 1826).

Med Trækøller og Hamre slaas Isen af Pullerter og Bugerspil, medens Aandedraget staar som en Sky om de arbejdende Matroser. Kort efter kan Bugseringen begynde med Forsigtighed for at ikke noget skal sprænges. Den behøver maaske kun at vare en halv Time, men maaske ogsaa i flere Døgn under stadig anspændt Opmærksomhed for begge Fartøjer i den stadig skiftende Is.

Dette Situationsbillede er ikke Fantasi, men skildrer i Form af korte, virkelighedstro Ordre og Ord et lille Afsnit af det Arbejde, der udføres paa Isbryderne. Det viser ogsaa, at Arbejdet ikke blot indskrænker sig til at køre frem og tilbage i en Isrende. Isen er et uroligt og usikkert Arbejdsomraade, hvor hurtigt skiftende Forhold virker tilbage paa mange Maader. Isbrydning i snævre Farvande som Fjorde skal ikke her omtales, da dens Resultater udelukkende afhænger af, om man har tilstrækkelig Maskinkraft i Forhold til Isens Tykkelse. Naar Fjordisen engang har lagt sig, ligger den stille og tiltager i Tykkelse afhængig af Temperaturen. Inden for samme Omraade er den ensartet og af samme Konsistens, hvis der ikke er megen Strøm.

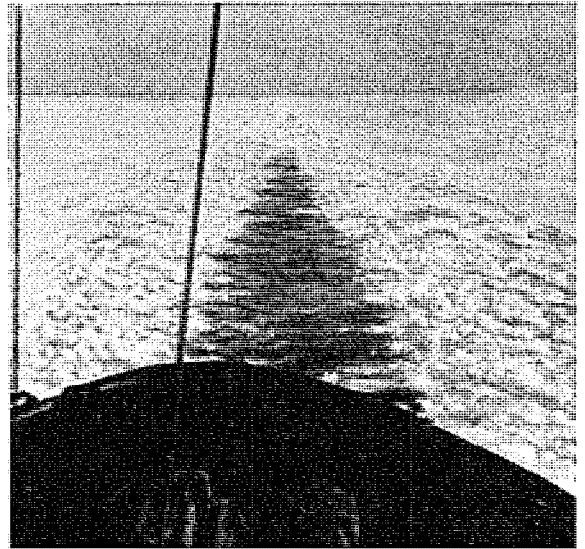
For at forstaa, hvad Isbrydning til Søs betyder,



Rende i fast Nyis.

maa man vide, hvilke Vanskeligheder Isen byder Søfarten.

Isen lægger sig paa Grund af den større Saltindholdighed senere til Søs end i Fjorde, og først naar Temperaturen i længere Tid har været tilstrækkelig lav, og der har været Vindstille i nogle Dage, saa Havoverfladen er kommet fuldstændig i Ro. Den kan da som i Midten af Januar 1940 paa et Par Døgn lægge sig langs Kysterne og over store Havomraader og tiltager derefter hurtigt i Tykkelse. Vindstillet er imidlertid aldrig langvarigt. Naar Vinden rejser sig igen, sætter den de Dele, der ikke er tillagt, i Bevægelse, som forplanter sig hurtigt og bryder den nydannede Is og skyder den sammen mod den indenfor værende fastere Is. Paa denne Maade dannes Pakisen, som efter at være brudt op flere Gange



Gammelt, grødet, sammenfrosset Rende.

bliver større og større og til sidst kan danne de mest fantastiske Skruninger. Efterhaanden kan Skruningerne ved Kysten løses ved Paavirkning af Vind eller Strøm og drive til Havs. Nogen almindelig Regel for Isens Driven kan ikke gives. Bedømmen af Mulighederne for Sejlads, med eller uden Isbryderhjælp, kan derfor kun gives af den eller dem, som paa Grund af personligt Kendskab til Havisens Udbredelse og Tykkelse samt anslaaet Vind- og Strømretning kan forudse Udviklingen i de nærmeste Døgn eller Timer. Det siger sig selv, at ingen — han være aldrig saa erfaren om Isforholdene overalt i vore Farvande — som f. Eks. ligger ved Frederikshavn og kan bedømme den derværende Situation, har nogen Mulighed for at udtale, om et Fartøj et eller to Døgn senere kan hjælpes ind i Øresund. Den, der paastaar det modsatte, har antagelig aldrig været til Søs under vanskelige Isforhold.

Det her omtalte om Isforholdene maa være nok. Hensigten med det har kun været



Isskruninger.

for det første at vise den Usikkerhed, som altid er til Stede ved Vintersøfart, og for det andet at antyde, at en saadan Søfart kun er mulig, hvis den bistaas af en saadan Isbryderorganisation, der kan indfri et engang givet Løfte.

Forudsætningerne herfor er endnu ikke til Stede, saa længe det ikke er nogen Pligt at raadspørge Isbryderledelsen om Muligheden at dirigere et Fartøj til en bestemt Havn. De fleste Redere og Skibsmæglere holder sig ganske vist i egen Interesse underrettede herom, men det er ikke alligevel ualmindeligt, at Fartøjer, der er uegnede til Vintersøfart, paa Grund af lokkende høje Fragter sendes ud i Farvande med Is. Resultatet bliver desværre ofte, at de af Staten drevne Isbrydere til Gavn for hele Søfarten kan tvinges til paa Grund af Nødsituationer, hvor Menneskeliv og kostbare Laster staar paa Spil, at ofre lang Tid paa smaa og til Vintersøfart uegnede Skibe til Skade for andre, forsvarligt drevne Fartøjer. Det er imidlertid et organisatorisk og ikke et teknisk Spørgsmaal, som er berørt for at vise, at Isbrydningsvirksomhed ikke blot er Anskaffelse og Drift af godt Isbrydermateriel, men i lige saa høj Grad berøres af det Skibsmateriel, som skal hjælpes for at opretholde den for hele Landet saa umaadelig vigtige Vareomsætning.

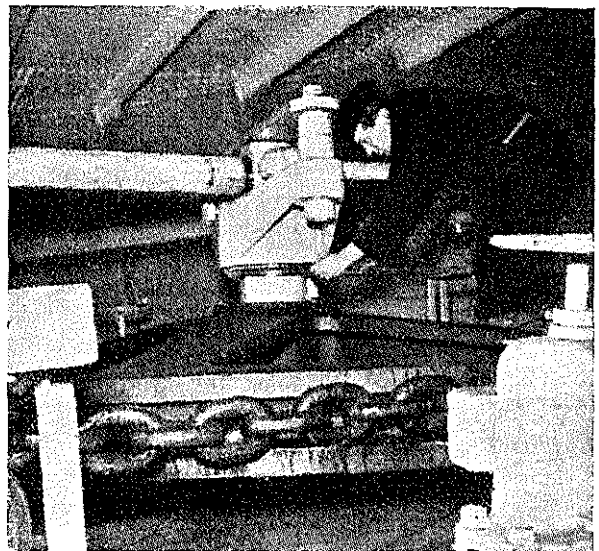
Navigation til Søs og ved Kysterne frembyder mange Vanskeligheder ved Vintertid. Fyrskibe, Bøjer og andre flydende Sømærker er inddragne, Fyrenes forskelligartede Lys opsuges undertiden af Isbelægningen paa Ruderne, saa det bliver svært at bestemme, Baaker er overisede eller belagt med Sne, saa de ikke kan ses, og ellers typiske Konturer i Kystlandskabet har helt mistet sit sædvanlige Præg. Muligheden for at anvende Lodser er ogsaa mindre, da de hyppigst ikke kan komme om Bord. Derfor er det bedst tænkelige nautiske Udstyr nødvendig. Gyroskopkompas, Radiopejler og Ekkolod er nødvendige, og Søkort, Farvandsbeskrivelse o. lign. maa være til

Dato. En anvendelig Log til Isbrydere er saa vidt vides endnu ikke konstrueret, hvilket bevirker, at den stadig varierende og altid gissede Fart er et Usikkerhedsmoment i Navigeringen, som særlig mærkes under de ofte forekommende Snestorme og Taager. Uaf-ladelig Brug af alle Instrumenter og meget nøje Bestik er Isnavigeringens Alfa og Omega. At Erfaringer spiller en stor Rolle kan heller ikke benægtes.

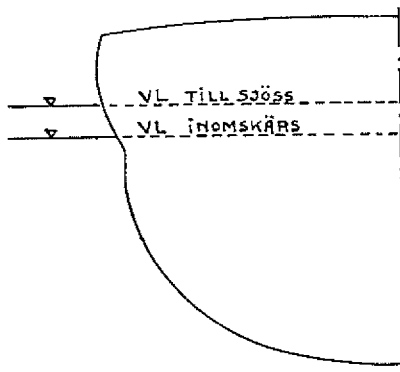
Usikkerheden om, hvor og hvornaar et begyndt Arbejde kan afsluttes, medfører Krav om stor Aktionsradius, d. v. s. store Beholdninger af Brændsel, Vand og Proviant, som endda maa være beregnet paa at hjælpe nødstedte Skibe. Isbryderens Aptering maa ogsaa være god, saa Besætningen i sin korte Fritid kan faa en effektiv Hvile og spise godt.

Isbryderens Manøvrering er af særlig stor Vigtighed, ikke blot for Navigatoren, men ogsaa for Skibs- og Maskinkonstruktøren. Skrogformen maa være saaledes, at ikke alene Isen brydes ved Hjælp af Isbryderens Vægt, naar den skydes op paa Isen, men ogsaa saaledes, at den brudte Is skydes til Side og ind under Isrendens Kanter, saa der brydes en Rende saa fri for Isstykker som muligt. Disse to Formaal, der synes uforenelige, maa selvfølgelig føre til et Kompromis, som er en af Isbryderkonstruktørens vanskeligste Opgaver. Efter Kaptajn Hermelins Skøn er dette lykkedes bedre paa den svenske Isbryder „Ymer“ (færdigbygget 1933) end paa „Atle“ (færdigbygget 1926). Maaske kan en i Forhold til Tonnagen forøget Maskinkraft, som de moderne Maskinkonstruktioner byder Mulighed for, ved en fremtidig Konstruktion bidrage til en endnu bedre Sammensmeltning af de to Ønsker. Kaptajn Hermelin tænker sig — som Amatørkonstruktør — denne Løsning omtrent efter følgende Linier:

Ønsket om den rene Isrende vil altid være til Stede, men har til Søs ingen Mulighed for at realiseres, da Isen altid hurtigt skydes sammen, saa ingen



Rorstamme og Rorkvadrant paa „Atle“.



Forslag til Middelspant paa en Isbryder.

bestaar mere end en kort Tid. Ved Brydning af en Rende i Fastis i snævre Farvande kan Ønsket maa-ske opfyldes i en vis Udstrækning, hvis Maskinkraften er tilstrækkelig til i Forhold til Tonnagen at presse Skroget frem gennem Isen,

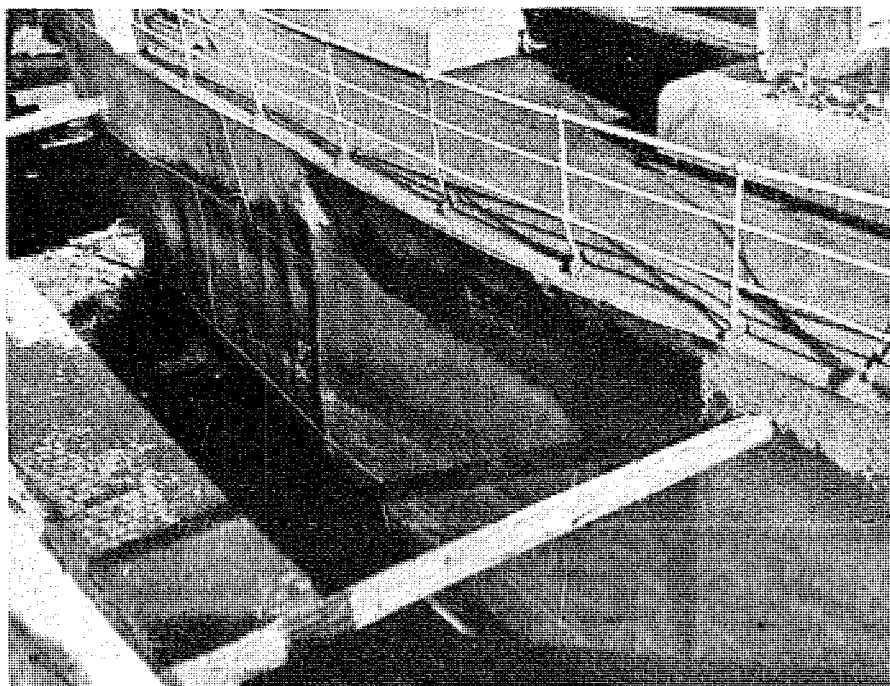
ste Del af Isen befinder sig under Vandoverfladen og Tykkelsen heraf er umulig at bedømme paa Grund af Isens uregelmæssige og varierende Beskaffenhed, hænder det ofte, at man i saadan Is uventet møder stærk Modstand, som nedsætter Farten fremover eller helt standser den. Forpropellens Virkning bestaar da dels i, at det agterud strømmende Vand suger ud og kaster til Side Skrueisens underste løse Dele og derigennem søger at danne et Vakuum, og dels i, hvis Isen er saa tyk og sammenfrossen, at den er helt kompakt, saa langt Propellen naar ned, at male den i Stykker og sprede den. Det samme udfører Agterpropellerne, naar Isbryderen i særlig svær Is maa gaa frem og bak for at stange sig gennem en Isbarrière, eller som det ofte er Tilfældet gennem flere Barriærer med lettere Is imellem. Man undrer sig ofte over, at Propellerne, trods det særlig stærke Staalmateriale, kan staa for de vældige Paavirkninger og endnu mere over, hvor effektiv denne søndermalende og sugende Virkning er. Isbryderen kan undertiden staa fast i Isen i flere Minutter, indtil den pludselig kommer i Bevægelse ved Forpropellens Arbejde.

saa de af Fartøjets Vægt brudte Isstykker af en vertikal Del af Skibssiden paa den bredeste Del skydes ind under den faste Iskant.

Bryderens Dybgang maa i Fjorde være den mindst mulige og til Søs det modsatte, hvilket i høj Grad komplicerer den konstruktive Løsning. Skal Problemet løses, skulde den eneste Mulighed synes at være at give Isbryderen den paa den skematiske Skitse viste Form paa Skrogets bredeste Sted. Forslaget medfører, at der findes store Tanke, saa Dybgangen kan ændres betydeligt (f. Eks. 1 m). Det siger sig selv, at den vertikale Del af Skibssiden, der ikke behøver at have nogen større Udstrækning i Længden, maa være meget stærk af Hensyn til Presset af Isen.

Maskintypen har selvfølgelig stor Betydning. — Endnu i lang Tid fremover vil de fleste Isbrydere have opretstaaende Dampmaskiner, hvis Kedler i de nyeste er oliefyrede. Dampmaskiner er uanvendelige paa Grund af de mange Manøvrer, og da der bruges megen Damp ved Bakmanøvrer, kan man risikere ikke at have Damp nok. Paa „Ymer“ er installeret diesel-elektrisk Fremdrivningsmaskineri, som har vist sig at svare til Forventningerne. Seks Dieselmotorer leverer Strøm til de tre Propelmotorer. Fra et navigationsmæssigt Synspunkt skal fremhæves, at

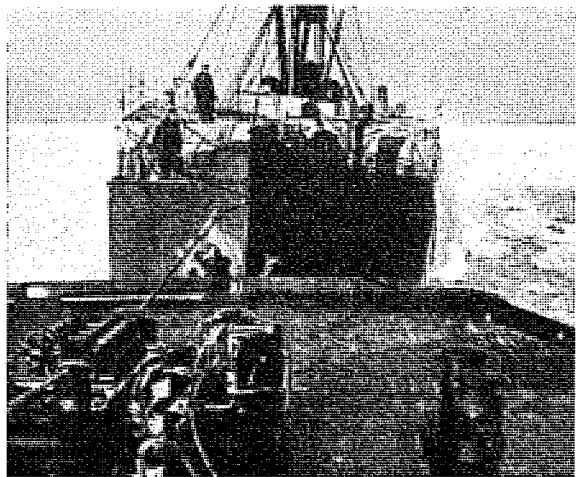
Desuden er det ønskeligt for at faa en ren Rende at have to Propeller agter, som yderligere kan sønderdele Isen. Det kan desuden diskuteres, om deres Omdrejningsretning bør være saaledes, at Isstykkerne kastes ud mod Rendens Sider. Følgen heraf maa blive, at der kommer mindre Vandkraft paa Roret og frembringes mindre Drejningskraft af Propellerne. — Manøvrevenen vil dog altid blive god med 2 Propeller agter og 1 for. Forpropellen paa de fleste større Isbrydere har sin store Betydning ved Arbejde i Havne og snævre Farvande, derved at Manøvrevenen forøges i betydelig Grad. Ved f. Eks. at lade Forpropellen gaa frem og Agterpropellerne (begge eller en af dem) gaa bak, er det nemlig muligt i ikke alt for svær Is at dreje Isbryderen som paa en Tallerken. Det er imidlertid ved Møde med Iskruninger til Søs, at den har sin største og uvurderlige Værdi.



Bagbords Bov paa det norske Motorskib „Tripp“, beskadiget af Iskruninger 1940.

Da som bekendt den stør-

Fartøjets Manøvrering har faaet en særlig hensigtsmæssig Løsning derved, at Propelmotorernes Omdrejningsretning og Hastighed helt og holdent reguleres fra Kommandobroen. Det Usikkerhedsmoment, som fremkommer, ved at Manøvrerne er afhængig af to Personer — Officeren paa Broen og i Maskinen — er derved reduceret til den manøvrerende selv. Ved Maskintelegrafernes udmærkede Konstruktion er



Bugsering af et Skib med Forstævnen i Bugserhakket.

Manøvrerhastighederne for Maskineriet uafhængig af den menneskelige Indflydelse og derfor konstant. Fartøjets Manøvrerhastighed er noget andet, beror paa den omgivende Is og derfor desværre alt andet end konstant. I Bedømmelse af den omgivende Is' Modstand ligger Isbrydermanøvrernes Vanskelighed, som desuden forøges derved, at de som Regel finder Sted i Nærheden af andre Skibe — f. Eks. for at bryde dem fri af Isen — eller ved mere eller mindre stabile Kajer, saa en fejl Bedømmelse af Manøvrerne kan foraarsage alvorlige Skader paa eget eller andet Fartøj eller Kajer.

Arbejdets Art medfører, at Tillægning ved et andet Skib hører til Dagens Orden. Derfor er Afviser-anordning paa Isbryderens Sider nødvendige. De bestaar som Regel af svære Tømmere, anbragt hvor Isbryderens Skrog sandsynligvis vil komme i Berøring med det andet Skib.

Det siger sig selv, at Isbryderens Skrog ikke alene maa være særlig kraftig bygget med svære Plader og kort Spanteafstand, men ogsaa maa være helt fri for fremspringende Dele, som kan tænkes at foraarsage Havari paa andre Fartøjer. Skrogformen maa ogsaa paa passende Maade være afrundet i alle Retninger for at undgaa al Risiko, som kan opstaa ved Isskruning mod plane Flader. Pressende eller skruende Is skal af Skrogformen tvinges nedad, opad eller til Siderne. Som en yderligere Sikring mod at blive fastklemt i Isen skal Isbryderen have baade Trim- og Krængningstanke for at kunne forandre Dybgangen — overalt eller i en af Enderne — og Vandliniearealet ved Krængning. Krængningstankerne anvendes ogsaa i svær Is, hvor Isbryderen konstant krænges til den ene og til den anden Side, idet Vandliniearealets stadige Forandring letter Farten gennem Isen. Paa „Ymer“ skifter hurtigvirkende Pumper saaledes 180 Tons Vand fra den ene Side til den anden paa 90 Sekunder. Krængningstankene er dér placeret i Borde lige under Hoveddækket, saa Isbryderen kan faa en Krængning paa 8 Grader til hver Side.

Trimtankene er nødvendige ogsaa af en anden Grund. Ved Isbrydning til Søs er en stor Dybgang en Fordel, da Propellerne kommer dybere i Vandet, og Fartøjet faar en større Vægt. Hvis der ikke findes tilstrækkelig kraftige, lokale Isbrydere, og Skibe skal hjælpes i Havn, maa Dybgangen være den mindst mulige. Til en saadan Variation af Dybgangen er Trimtanke nødvendige.

De fleste Handelsfartøjer er med de lodrette Stævne daarlig egnede til Sejlads i Is og med deres lodrette Sider udsatte for Indtrykning under Isens Pres. Isbrydere maa derfor ogsaa kunne bugseres, dels for at hjælpe fastsiddende Skibe og dels for ved Bugsering at vinde Tid, hvis andre Fartøjer venter paa Hjælp. Derfor findes paa enhver moderne Isbryder et Bugserespil, som baade hurtigt og langsommere kan stikke ud eller tage hjem paa Bugserwiren og derved tjene som fjedrende mellem det bugserende og det bugserede Fartøj. Hvis denne Fjedring ikke findes, vilde med de store Kræfter, som her er Tale om, let kunne forvoldes Skader paa det bugserede Skib. For ved Bugsering i meget svær Is at kunne holde det bugserede Fartøj helt ind til Isbryderen, er denne i Agterstævnen forsynet med et Hak, der er udført med Træ. Heri kan saa Fartøjets Stævn anbringes, saa de begge danner et fast System.

Der maa ogsaa findes kraftige Pumper for at kunne hjælpe til med Lænsning af Skibe, der har faaet Lækager.

Vi har for nogen Tid siden i „Vikingen“ omtalt de Forsøg, der er udført paa russiske Isbrydere, med Anvendelse af Trykluft fra Forstævnen. Det er for tidligt endnu at udtale, om denne Metode har nogen Fremtid for sig.

Vi har for nogen Tid siden i „Vikingen“ omtalt de Forsøg, der er udført paa russiske Isbrydere, med Anvendelse af Trykluft fra Forstævnen. Det er for tidligt endnu at udtale, om denne Metode har nogen Fremtid for sig.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36

Paa flere Maader maa en Isbryder have Specialudrustning. Mellem Fartøjerne bør der findes en eller flere Isbaade, d. v. s. Baade med Meder under Bunden, saa de kan bruges som Baade i Vandet og som Kælke over Isen. Besætningen maa være godt forsynet med Pelse og Pelshuer, gode Vanter og svære Arbejdshandsker, saa de i lang Tid og al Slags Vejr kan betjene de svære Bugserwirer og andre kolde Ting. For at kunne fortøje Isbryderen sikkert ved en Iskant anvendes større eller mindre Isankre, d. v. s. svære Kroge, som drives ned i Isen. Til Arbejde om Natten behøves Projektører baade for og agter til Belysning af Isen forude og Fartøjer, som

skal brækkes løs, og til Belysning af bugserende Skibe og ved Bakmanøvrer. Til sidst maa ikke glemmes, at alt Materiel incl. Skrog og Maskineri maa have et grundigt Eftersyn, naar Kampagnen er endt.

Der er her forsøgt at give et Indblik i nogle af de Spørgsmaal, som Isbryderens Mandskab kommer i Berøring med under Arbejdet, et Arbejde, der er betagende og afvekslende, og som byder sine Udøvere mange Skuffelser. men ogsaa sømandsmæssig Glæde, naar der kan ses tilbage paa en lykkelig tilendebragt Assistance for et eller flere Fartøjer i Dage og Nætter, i Snestorm, Taage og Isskruninger.

Danmarks Handelsflaade

Danmarks Skibsliste 1941, „Flagbogen“, udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, er udkommet.

Den samlede danske Handelsflaade er opgjort til 1998 Skibe paa ialt 1,160,563 B. R. T. Deraf er 420 Dampere med 501,993 B. R. T., 1564 Motorskibe med 657,289 B. R. T. og 14 Sejlskibe med 1281 B. R. T. For Sammenligning med de internationale Opgørelser, der kun omfatter Skibe over 100 B. R. T., vedføjer vi disse Tal, som er: 368 Dampere med 499,198 B. R. T., 285 Motorskibe med 595,494 B. R. T. og 4 Sejlskibe med 710 B. R. T. eller ialt 657 Skibe med 1,095,402 B. R. T.

Afgangen i Aarets Løb andrager 27 Dampskibe med 40,720 B. R. T. og 27 Motorskibe med 15,633 B. R. T., ialt 54 Skibe med 56,353 B. R. T. Ved Salg til Udlandet, Ophugning og Ommaaling fragik desuden 25 Skibe med ialt 5378 B. R. T.

Der er hertil at bemærke, at der jo skal en vis Tid til at faa slettet et Skib af Registeret. Derfor er bl. a. Motorskibene „Anø“, 189 B. R. T., og „Tacoma“, 5905 B. R. T., endnu medregnet, skønt det førstnævnte i flere Maaneder har ligget paa Bunden af Kattegat, og det sidstnævnte blev ødelagt under Affæren ved Dakar i Vestafrika.

Tilgangen andrager 31 Skibe med ialt 23,006 B. R. T. Den omfatter Nybygning af 1 Dampskib med 2170 B. R. T. og 17 Motorskibe med 13,857 B. R. T. Indkøbt fra Udlandet er 1 Dampskib med 2875 B. R.

T. og 8 Motorskibe med 1155 B. R. T., medens 4 Skibe med 2349 B. R. T. er Ommaaling.

Formindskelsen af Handelsflaaden beløber sig for Aaret 1940 saaledes til 46 Skibe med 38,725 B. R. T.

Af Nybygningerne skal nævnes: Damperen „Axel Carl“, 2170 B. R. T., bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til Dampskibsselskabet Heimdal, og Motorskibene „Argentinean Reefer“, 2821 B. R. T., bygget af Aalborg Værft A/S til Rederiet Ocean, „Marsk Stig“, 1107 B. R. T., fra samme Værft til Grenaa—Hundested Færgefart, „Nordkyn“, 4600 B. R. T., bygget af Nakskov Skibsværft til Dampskibsselskabet Norden, og „Rotna“, 1836 B. R. T., bygget af Burmeister og Wain til Dampskibsselskabet paa Bornholm af 1866.

Antallet af Sejlskibe er gaaet ned med 3, idet Skibsreder E. B. Kroman i Marstal har ladet indstallere Motorer i disse, hvorved de er overgaaet til Motorskibenes Rækker. Listen omfatter nu kun 7 Skibe, men de 3, nemlig „Arken“, tilhørende Sømandshøjskolen i Svendborg, „Safari“, tilhørende Apoteker N. Benzon, og „Tjalfe“, tilhørende Københavns Amatør-Sejlkлуб, kan ikke regnes til Handelsskibe i almindelig Forstand, saa Danmarks Sejlskibsflaade bestaar for Tiden af 4 Skibe paa ialt ca. 431 B. R. T.

Jagten „Anna“, 20 B. R. T., er den ældste af dem, bygget i 1794 i Marstal.

Danmarks ældste Skib er Motorjagten „Trelholm“, 42 B. R. T., bygget i 1778 i Troense.

Om Skibenes Klassifikationsforhold oplyser Skibslisten, at der findes i: Bureau Veritas 360 Skibe med 262,720 B. R. T., British Corporation 27 med 50,728 B. R. T., Lloyd's Register 178 med 646,908 B. R. T., Germanischer Lloyd 92 med 92,795 B. R. T., Norske Veritas 29 med 36,501 B. R. T., medens 1312 med 70,911 B. R. T. er uklassede.

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aakent Depot, Udtrækning efterses. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24.

Husk at forny Deres Abonnement

Standardisering af Skibstyperne paa Donau.

Værfterne ved Donau staar for Tiden i Udvidelsernes Tegn. De har allerede en stor Ordrebestand og venter endnu flere, naar Oder—Donau og Rhin—Main—Donau-Kanalen bliver færdige Donauværfterne vil, naar Krigen er endt, ikke blot kunne dække det hjemlige Forbrug, men vil ogsaa kunne modtage Bestillinger fra fremmede Donaustater.

Med Henblik paa den forventede store Beskæftigelse er man gaaet i Gang med en Forenkling af Skibstyperne. Til Godstrafikken paa Donau har der, næsten af sig selv, i de senere Aar udviklet sig følgende Skibstyper:

En 670 ts Godspram med en Længde paa 65 m, en Bredde paa 8,2 m og en Sidehøjde paa 2,4 m. Dybgangen tom er 0,58 m og fuld lastet 1,9 m. Prammen har fuldt Staaldæk og middelstore Luger.

En 1000 ts Godspram, som bygges i store Serier og har en Længde paa 70 m, en Bredde paa 9 m og en Sidehøjde paa 2,5 m. Dybgangen er tom 0,4 m og fuld lastet 2,3 m.

Den 850 ts Tankpram har de samme Dimensioner som den 1000 ts Godspram, men kun en Dybgang paa 2 m fuld lastet. Prammen har en Kassekoefficient paa 0,82 og er derfor slankere end Pramme paa andre Floder, hvilket er nødvendigt paa Grund af den stærke Donaustrom. Sammenlignende Slæbeforsøg med Skibsformer fra andre Floder har vist, at disse Pramme har meget gunstige Modstandsforhold.

Motorfragt og -tankbaade paa Donauen har noget mindre Dimensioner end de ovenfor nævnte Pramme. De har en D. W. Bæreevne paa ca. 600 ts. De har 2 Motorer, hver paa 400—500 HK., og er som Regel forsynet med Kort-Dyse og indrettet til Slæbebrug.

Ved de rene Slæbebaade svinger Hestekraften mellem 500 og 1800. Baade med en Hestekraft paa indtil 500 bruges paa den nedre Donau. Paa Flodens mellemste Løb har Baadene indtil 800 HK, og ovenfor Gönyü til Regensburg har de 800 à 1000 HK, medens de ved Jernporten har mere end 1000 HK. De største Donau-Dampskibseslskaber har for deres Slæbebaade følgende Enhedstyper:

Til den nedre Donau en Motor-Skrueslæbebaad 31,6 m lang med en Dybgang paa 1,5 m og en Maskinkraft paa 410 HK.

Til Mellemdonau en Motor-Dobbeltskrueslæbebaad 56,6 m lang med en Dybgang paa 1,5 m og 820 HK.

For Strækningen Gönyü-Regensburg en Motor-Hjulslæbebaad, 50,0 m lang, 1,15 m Dybgang og ligeledes 820 HK.

Alt i alt er der for Donauskibsfarten udviklet 11 Skibstyper. Skibsformerne er undersøgt i Skibsfor-søgsanstalten i Wien og har de gunstigste Modstandsforhold. Skibenes Staalkonstruktion er ogsaa stærkt forenklet. Normaliseringen af Skibstyperne har den Fordel, at Betjeningen af Skibene er stærkt forenklet, at Lageret af Reservedele er formindsket og særligt, at man har opnaaet en god Slæbehastighed og dermed en økonomisk Transport.

Værftsudvidelser.

Den Ødelæggelse af Tonnage, der for Tiden finder Sted, maa nødvendigvis medføre en Mangel paa Skibe og en deraf følgende Travlhed paa Skibsværfter Jorden over. Overalt forbereder man sig herpaa. Vi omtaler andetsteds, hvorledes man paa Donauværfterne er i fuld Gang dermed og bringer her endnu nogle Oplysninger i korte Træk.

Finnboda Værftet i Stockholm, som ejes af Svea-Linien, har i de senere Aar anvendt betydelige Summer til Udvidelser og Forbedringer af sine Anlæg. Nu er der yderligere stillet et stort Beløb til Raadighed for det samme Formaal. Der skal bygges en Flydedok til Skibe med indtil 15,000 Tons Bæreevne og en Bedding, der kan tage Skibe paa indtil 7000 Tons Bæreevne.

Et Værft i Peru. Perus Rigsdag har vedtaget et Forslag, hvorefter der skal bygges et Værft i Havnen Chimbote. Til Dækning af Omkostningerne skal der optages et Laan paa 50 Millioner Soles (1 Sol = ca. 2 Kr.), for hvilket Indkomsterne til det nationale Forsvar skal tjene som Sikkerhed.

Nyt Værft i Riga. Der skal bygges et nyt Værft i Riga foruden fire Reparationsværksteder.

Husk at forny Deres Abonnement!

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



Svitzers Aarsberetning

Aktieselskabet Em. Z. Svitzers Bjergningsentreprise har udsendt sin Aarsberetning sammen med Regnskabet, der giver 5 pCt. til Aktionærerne.

I 1940 er der i hjemlige Farvande bjerget 18 strandede Damp- eller Motorskibe mod 30 i 1939 og 11 mindre Fartøjer mod 28 i 1939. Endvidere er der bjerget 12 minesprængte Damp- eller Motorskibe, 6 sunkne Fartøjer samt indslæbt 3 Skibe med Havari fra Søen. 4 Bjergninger er opgivet, og der er ialt foretaget 22 forgæves Ture mod 44 i 1939. Endvidere har en Bjergningsbaad udført et Kabelarbejde i Øresund.

Paa Middelhavet er der af Entreprisen og de med de samarbejdende udenlandske Selskaber indtil 9. April indslæbt 2 Skibe med Havari fra Søen samt udført 1 Tætnings- og Cementeringsarbejde. Der er i samme Tidsrum foretaget 8 forgæves Ture. Paa Rødehavet var den stationerede Bjergningsdamper den 9. April beskæftiget med Bjergningen af en paa Perim Øen strandet engelsk Damper.

Efter Begivenhederne den 9. April har Entreprisen ikke været i Forbindelse med tre paa Middell- og Rødehavet stationerede Baade, hvoraf en er rekvitioneret af den franske Regering, dog med den danske Besætning ombord, medens den er uvidende om de to andre Skibes Skæbne. Den fjerde i Udlandet stationerede Baad blev i November Maaned rekvitioneret af den græske Regering, og den danske Del af Besætningen er siden kommet hjem. Der er i Aarsregnskabet taget Hensyn til Driftsudgifterne for de 2 Baade, hvis Position Entreprisen er uvidende om, samt Reparationsomkostningerne til alle 4 i Udlandet stationerede Skibe.

I indeværende Aar har Skibene efter en af Isforholdene foranlediget Uvirksomhedsperiode i de indre Farvande bjerget 13 Damp- eller Motorskibe og 9 mindre Fartøjer, og Entreprisens Løftemateriel vil formentlig blive fuldt beskæftiget Aaret ud.

Navigationsskolen paa Fanø

sluttede Eksamen d. 8. April.

Til Radioekspedientprøven indstilledes 17 Elever.

Til Skibsførereksamen indstilledes 6 Elever, der alle bestod, deraf J. E. V. Jensen, Nordborg, med Udmærkelse (136 Points).

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.

Til Styrmandseksamen indstilledes 11, hvoraf 10 bestod, deraf E. B. Henriksen, Silkeborg (179 Points) og S. E. K. Sørensen, Aarhus (175 Points) med Udmærkelse.

2 Privatister bestod Kystskipperprøven.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen. Til Stede var Navigationsdirektør H. A. Guldhammer og Hr. L. Møller fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter for Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden samt Skolens Lærere og Elever.

Bestyreren mindedes i smukke Ord afdøde Navigationsdirektør Kommandør V. L. Lorck, som afgik ved Døden den 31. December 1940.

Navigationsdirektøren lykønskede Eksaminanderne med den bestaaede Eksamen, hvorefter Bestyreren uddelte Eksamensbeviserne.

„Foreningen til Søfartens Fremme“'s Præmie, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes A. Storinggaard, Langskov.

„Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes N. S. Brinch, Nordby.

„Dansk Dampskibsrederiforening“'s Præmier til Styr mænd, der bestaar Radioprøven med Karaktererne fra 6,0—6,9 Points i Gennemsnit, tildeltes N. S. Brinch, Nordby, A. Storinggaard, Langskov, O. A. Jensen, Skagen, og I. J. Gemmer, Bevtoft med 100 Kr. til hver.

Endvidere uddeltes fra Frederik E. Pedersens Forlag 5 Bogpræmier.

Nye Kursus paa alle Afdelinger begyndte den 17. April.

Nybygninger til Sovjets Handelsflaade. Efter Udtalelser til Pressen af Vicefolkekommis særen for Sovjetunionens søgaaende Handelsflaade bygges der for Tiden paa Marti-Værftet i Odessa to Søsterskibe med Diesel-elektrisk Drift, „Trud“ og „Proletarii“. De bliver de første i Sovjetunionen byggede Fartøjer af den Type. Vicekommis særen meddelte, at „Trud“ og „Proletarii“ bygges til Fart paa Verden shavene og skal indlemmes i Sovjetunionens Handelsflaade i 1942. De nye Skibe er 152 m lange og har et Deplacement paa 19.000 ts. Drivkraften for hvert af Skibene leveres af to 9-cyl. hurtiggaaende Dieselmotorer. Motorerne er 5 Gange saa lette som almindelige Dieselmotorer paa hidtil byggede Motorskibe. Motoranlæggene er paa 9000 HK. og Skibene faar en Fart paa 15,4 kn. Brændselsbeholdningen skal være tilstrækkelig til 10.000 miles Sejlads. Derved kan Motorskibene foretage Rejser til Amerika eller det fjerne Østen og tilbage uden at indtage Brændstof paa Vejen.

Hovedmotorerne kan ved Hjælp af et særligt Apparat manøvreres fra Kommandobroen.

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

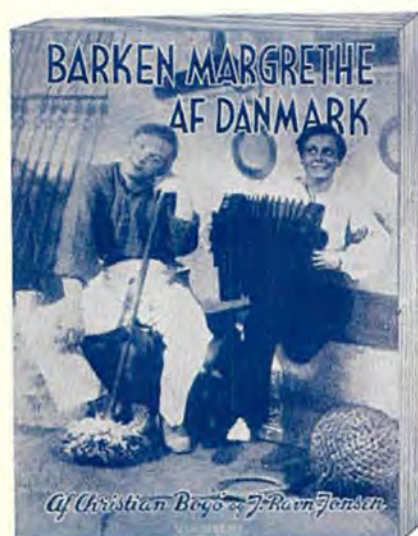
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Barentzen.

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

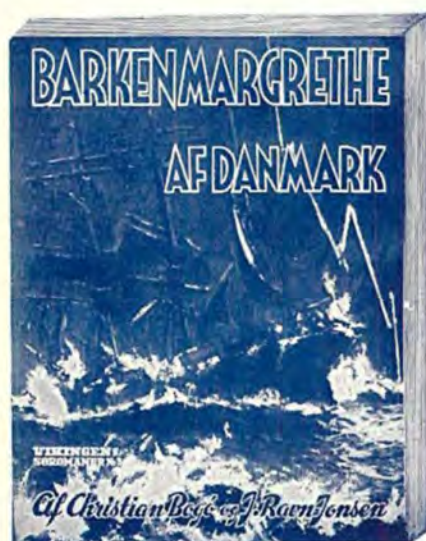
Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.



1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

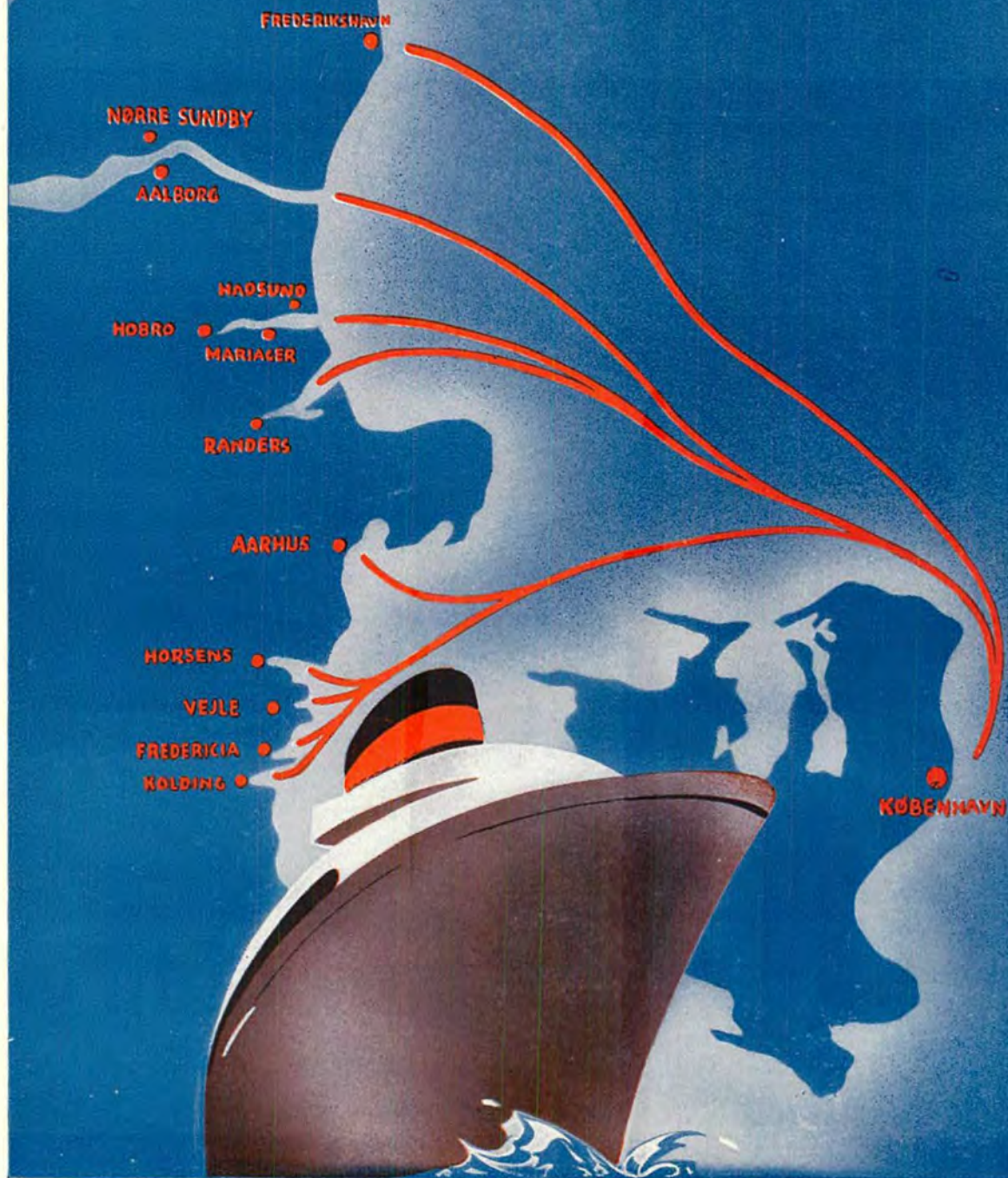
Da Oplaget kun er begrænset, sælges kun alle 4 Bind samlet til Kr. 3.50.

„VIKINGEN“s Ekspedition,
Gammel Mønt 39.
Byen 8040



4. Bind

REJS MED DFDS





VIKINGEN

5 Øre
15. Maj

Korvetten »Dagmar«
Maleri af Paul Sinding

1941 - Nr. 10
18. Aargang

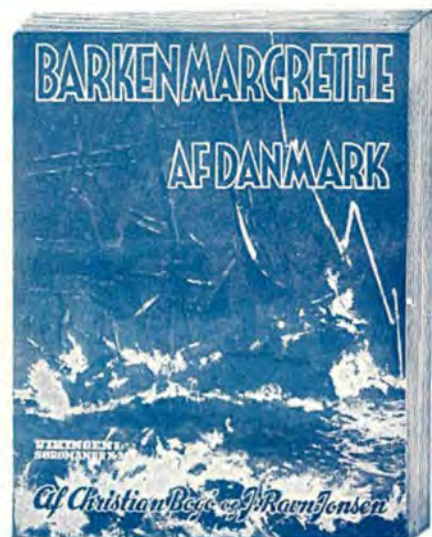




1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“ Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Førrædereren Wilster

JA, vist var han en Førræder, men hvorfor? Daniel Jacob W. fødtes 1669 her i København. Faderen var Tøjmester og Major. Sønnen Daniel var en rask Krabat. Han kom til Søes som 15-aarig og gjorde en Rejse baade til Vestindien og Trankebar, hvor han oplevede mangt og meget. Da han kom hjem, vilde han ud igen. Han kom i hollandsk Tjeneste 1690 og turede om i 3 Aar. Saa gjorde han en Konvojrejse med en dansk Orlogsmand, men fik saa Pas til Udlandet paany.

I 1697 avancerede han til Kaptajnløjtnant, men han kunde vanskeligt holde de hjemlige Forhold ud. Det blev vanskeligere og vanskeligere at faa sin Gage, og Forholdene var i mange Henseender stramme. Saa rodede han sig ind i noget Kludder. Hans Søster var gift med en Major Muhle, der synes at holde meget af den Wilsterske Families nydelige Døtre. Da hans første Kone døde, giftede han sig med Wilsters anden Søster, og da han ogsaa mistede hende, vilde han gifte sig med den tredje. Broder Daniel var Forlover, men Samtiden fandt Forholdet forargeligt. Majoren blev arresteret og snart efter ogsaa Daniel. Ved Dom mistede han Charge og Formue og kom endda i Fængsel. Straffen blev dog eftergivet 1699, men da havde Daniel mistet sit gode Humør; han fik Tjeneste paa „Gyldenløve“, men var var blevet noget vanskelig at have at gøre med. I 1700 udnævntes han til Kaptajn og blev Chef for Fregatten „Hejren“. Han blev sendt til Polen med 2 andre Skibe. Undervejs — ved Bornholm — gav han fire hollandske Skibe en haard Behandling; der blev klaget over ham, men han slap godt over det.

Daniel Wilster var blevet en skrap Mand; han var imidlertid brugbar og blev ret betroet. I 1704 bragte han — som Chef for „Ørnen“ — Kongen til Norge, og Aaret efter avancerede han til Kommandørkaptajn. En Tid var han Enrolleringschef, først i Vestjylland og Slesvig, derefter i Bragnæs i Norge, men der viste han sig lidt vel striks overfor de træge Nordmænd. Han blev sat til Krigstjeneste igen, blev Chef for „Beskærmeren“ og udnævntes til Kommandør 1710. Aaret efter var han med i Slaget i Køge Bugt og avancerede til Schoutbynacht. Saa blev han Chef for Linieskibet „Prins Carl“ og for Eskadren ved Norge.

Da var Pengeforholdene i Mari-

nen blevet *helt* forkvaklede. Da han var nødt til at købe Proviant i Norge, maatte han lægge 70 Rigsdaler ud af sin egen Lomme, og mens han næsten tiggede Admiralitetet om de nødvendige Penge, sad Schoutbynachten i Norge med 2 Rdlr. i Lommen.

Ganske naturligt var han meget forbitret. Han skrev bl. a. fra Laurvigen 2. December 1711:

„Jeg har efter min gammel Sedvane schreven og talt nok, mens jeg seer icke at kund frugte noget af det Aarsag. Jeg er kied af det. Mand vil have gjort her store ting, og hvor med det skal gøres, kand icke skaffet. Her er og megen slet Tilstand iblandt Folket, saa de dør her bort som Fluor og blifuer der icke gjort anden for Anstaltning, hvilket vel Loves, men icke holdes, seer jeg icke til foraaret at kand be-mande Een Fregat, langt minder saa mange Orlogsskibe. Min Oberschelimester som jeg Deres høje Excellence för min afreise fra Kiøbenhafn Gaf tilkiende at være syg, er, mens jeg var i Christiania ved Døden afgang. Saa og en af mine Balberer (Læger). Den gemeehne Mand som dør vil jeg icke engang melde om, thi de ere saa mange, at det vil blifve for vidt-løftig at skrifve om. Det er frugten af vinter Cam-pagnen.“

Dette Brev blev modtaget i Admiralitetet med Harne.

Værre var det, at „Gassen“ var gaet af Schoutbynachten. Han undlod at angribe Lövenhaupts Eskadre, der slap ind til Gøteborg med en stor Konvoj 1. Juli 1712. Skibscheferne klagede over hans, Wilsters, Forsømmelighed. Vel var Skibene icke i Orden, men Forsøget kunde da være gjort. Gyldenløve klagede til Kongen, og det blev bestemt, at Wilster skulde afløses.

Da Wilster kom til København, blev han (Septem-ber 1712) indsat i Gammelholms Arrest. Hans Gage skulde være forbrudt, og han blev ganske simpelt kaseret. Hans Hustru, Catharina f. Fogh, anmodede skriftligt Kongen om, at Wilster maatte udstaa sin Arrest i Hjemmet! Det gik icke, men i 1714 hævdedes Arresten, og Wilster opnaaede Afsked fra Flaaden i Naade.

Forhv. Schoutbynacht Wilster rejste til Lübeck, og der gik han i svensk Sold. Svenskerne tog ham

Af KAY LARSEN

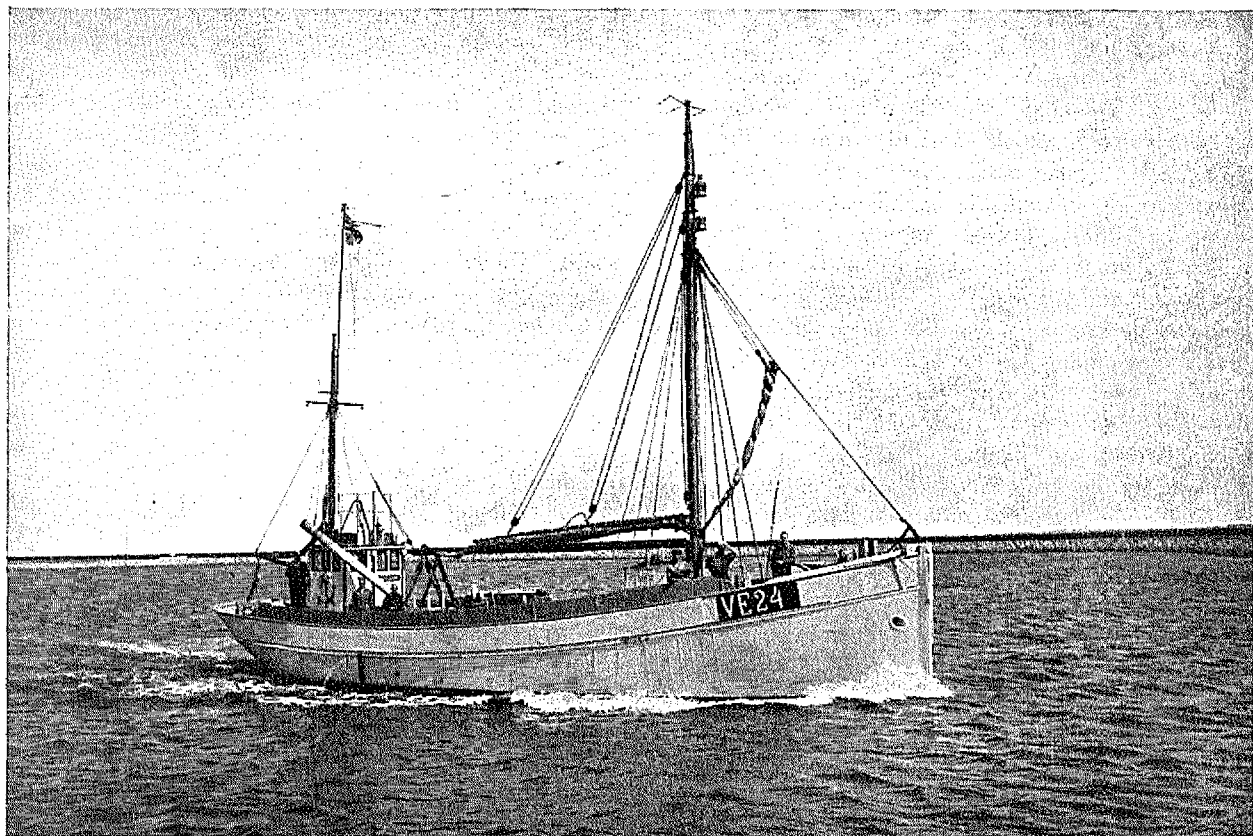
gerne, for han var saa indædt bitter paa de Danske. Han fik straks Chefsposten paa Orlogsskibet „Stockholm“ i Admiral Claes Sparres Flaade og var med i Slaget d. 8. August. Det skortede ham aldeles ikke paa Mod, mere paa Held. I Slaget mistede han sit ene Ben. Kunde den danske Flaade ikke bruge ham til andet, kunde den da bruge ham som Skive. Svenskerne gjorde ham til Viceadmiral, og i 1718 blev han Chef for den Eskadre, der fordrev Schoutbynacht Kaas med en underlegen Eskadre fra Østersøen.

Efter Fredsslutningen 1720 blev han arbejdsløs. Han fik imidlertid Tjeneste i den russiske Flaade som Viceadmiral, og det gik ham godt. Wilster blev Medlem af Admiralitetskollegiet og 1723 Chef for en russisk Eskadre, bestemt til Madagaskar. Togtet blev dog ikke gennemført p. Gr. af Havari. Iøvrigt havde den dygtige Mand Fremgang. Den enbenede Dansker opnaede 1729 at blive Chef for Marineakademiet og til 1730 Chef for Flaadestationen i Kronstadt. Der blev han imidlertid tiltalt for Underslæb og stillet for en

Krigsret. Hans Hustru var da hos ham i Sankt Petersborg og bistod ham under hans sidste Modgang. Bestikkelighed og Uorden var ikke sjælden i russiske Embedskredse, og at han kom ud for Straf, følte han som en Skæbnens Ugunst, ikke som en Retfærdighed.

Inden Sagen var sluttet, døde Wilster i St. Petersborg d. 21. Juli 1732. Enken flyttede til Danmark og levede her i over 20 Aar efter Gemalens Hedengang.

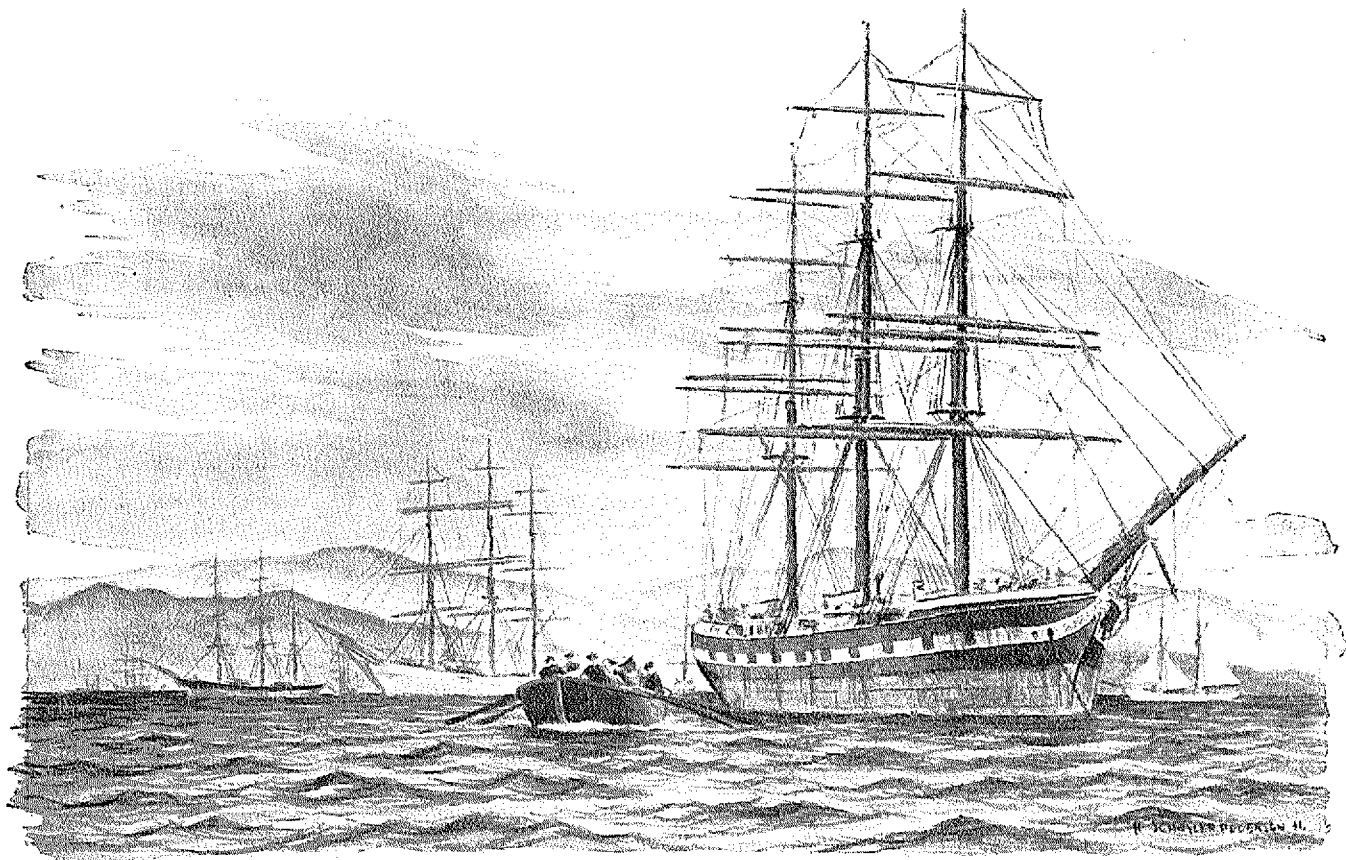
Ja, vist var Daniel Wilster en Førræder, men hvorfor blev han det. Fordi Tilstanden i Flaaden var utaalelig slet. Han kunde ikke udholde at se sine Officerskammerater og de menige Søfolk i Orlogsflaaden lide Nød og Elendighed. Derved skulde han naturligvis ikke blive Førræder, men det kostede ham jo hans ene Ben. Ved sin Dygtighed svang han sig i Udlandet op til en Stilling, han aldrig vilde have kunnet naa hjemme, og naar man tænker paa hans Førrædernavn, bør man ikke alene laste ham, men ogsaa de daarlige Forhold i Marinen i Aarene 1700—1729.



Fiskekutter fra Vestmannaøerne, Island, forsynet med 135 HK „Alpha“ Dieselmotor

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft



Tacoma var vort Bestemmelsessted. Vi fik vore Penge og blev sat i Land.

En Sømands

Af Chr. Christiansen

Illustreret af

H. Schøsler Pedersen

Ungdomserindringer

FEM Maaneder om Bord i en haardkogt Nova-Scotia Firmaster, paa Rejse fra Antwerpen til San Fransisco, kan nok gøre en Mand ked af Sølivet, især naar han har tilbragt to af dem under Kap Horn, enten til Vejrs i piskende Hagl- og Snebyger, eller paa Dækket i Braser og Givtove, medens Skuden hele Tiden er mere under, end over Vandet. Og det var allerede medens vi laa hernede ved „Cape Stiff“, og hver eneste Draabe Vand, der var i det sydlige Stillehav havde vasket „Owenias“ Dæksplanker, at William Andersen og jeg blev enige om, at nu skulde det være Slut med Langfartssejladsen og at vi ville stikke af, saasnart vi kom til Frisco, for at søge at faa Job i en Kyster. For at komme i Kystfart paa Vestkysten af Nordamerika var nemlig enhver Langfartsmatros skønneste Drøm, Hyren var høj, Kosten god og Mandskabet blev behandlet menneskeligt. Saa da Ankeret var i Bund paa San Fransisco Red og Logiværterne kom ombord og fortalte os om alle de dejlige Chancer de havde til os Lystyachter, Toldkrydsere og Kystskonnerter, medens de samtidig lod Whiskyflaskerne gaa flittigt

rundt, var vi ikke et eneste Øjeblik i Tvivl om, at Livets store Chance laa foran os, og i Løbet af faa Minutter havde vi pakket Sækken og var paa Vej mod Land i Logiværtens Motorbaad. Han gav os endda fem Dollars hver, og lovede os flere naar vi kom hjem til ham, men det glemte han. William og jeg kom til at bo hos Johnny Kane i Jackson Street, og var ikke længe om at opdage, at det var en af de største Slyngler, og hans Hus et af de værste i Frisco. Manden gik under Navnet Scab Johnny, fordi han under en Strejke havde forsynet Rederierne med Strejkebrydere, og han shanghajede Folk, naar han ikke kunde faa dem godvillig om Bord. Hele Sømandskvarteret i Frisco kaldes „The barbary coast“ — — Barbarkysten, det er et meget betegnende Navn, for intet Sted i Staterne finder man en saadan Samling Udskud fra Alverdens Lande som der. Og netop paa den Tid jeg taler om, havde de sat Kursen dertil, Kapløbet til Guldlejerne i Alaska var begyndt, og Frisco var Afgangstedet. I hvert eneste Hus var der Værtshus, og de havde alle Navne, der mindede om Æventyrlande i det høje Nord, „Klondyke“, Cape

Nome, Dawson City, Guldklumpen, Hakken og Skovlen m. m. Og Barbarkysten var indrammet paa passende Maade af Kineser-, Portugiser- og Meksikanerkvartererne, Nationer, som Amerikanerne helst vilde have lidt paa Afstand.

Sømandslogihusene var hverken Hoteller eller Pensionater dengang, de fleste var sløje, baade hvad Udstyr og Kost angik, men Mage til Johnny Kane's har jeg aldrig set, hverken før eller siden. Soveværelserne var indrettet som Lukafet i et Skib med to Rækker Køjer over hinanden, Sengeklæderne var et Tæppe, svøbt om en haard Halmmadræs, istedetfor Lagen, et Tæppe til at tage over sig og en Hovedpude. Der blev ikke skiftet Køjetøj for hver ny Pensionær, de blev nemlig ikke gamle i Huset. Johnny skulde nok sørge for at faa dem afsted hurtigst muligt, saa han kunde inkassere en Maanedes Hyre samt de saakaldte „Blodpenge“, 50 Dollars, som Skipperne maatte betale for hver Mand, de fik om Bord. Hovedpuden i den Køje, jeg fik, var saa fedtet, at jeg var bange for, at den skulde blive hængende fast paa Hovedet af mig, naar jeg tørnede ud, jeg kylede den ind under Køjen, og brugte min Jakke som Pude. Ogsaa Kosten var elendig, ikke Spor bedre end i den engelske Langfartsskude, og den var alt andet end spændende. Kokken var lige ved at faa et Slagtilfælde en Dag, da en af mine Kammerater forlangte Sennep til Flæsket, og han gik helt amok, da en af Gutterne tillod sig at sige, at man vel nok kunde faa en Bøf engang imellem, naar man skulde betale 5 Dollars om Ugen for Kosten.

Johnny mønstrede daglig Folk ud, men vi opdagede snart, at de Lystyachter og Toldkrydsere, de kom om Bord i, var Fuldriggere eller Firmastere, der enten skulde rundt „Hornet“ igen eller til Kina, og at vi selv maatte skaffe os et Job, hvis vi vilde den Vej. En Aften traf vi et Par amerikanske Marine-soldater i en Beværtning paa Barbarkysten, det var Danskere, og de raadede os til at gaa ind i den amerikanske Marine og fortalte, hvorledes vi skulde blive antaget. Næste Dag gik vi op paa Raadhuset og bad om at faa vore „Intention papers“, det er det første Dokument, man skal have, naar det er ens Hensigt at blive amerikansk Borger. Fem Aar efter kan man saa faa sine Borgerpapirer, naar man da har opholdt sig i Landet, eller sejlet under dets Flag i de Aar. Vi var forberedt paa at skulle gennemgaa en meget højtidelig Handling; William og jeg stod foran Skranken, bag den stod et Par Herrer, og den ene oplæste et Dokument for os, hvori der stod, at det var vor Hensigt at blive gode amerikanske Borgere, at vi vilde holde med og eventuelt kæmpe for „De forenede Stater“ — — — selv imod Kongen af Danmark. Derpaa sagde han, at vi skulde række Haanden i Vejret, og aflægge Ed paa det. Men det højtidelige faldt væk; for da jeg spurgte, hvilken Haand, svarede han: „Det er sgu' ligegyldigt, hvilken Lab I stikker op.“ Derfra gik vi til Marinens Rekrutterings-

kontor, der laa ved Havnen; vi maatte aflægge en vanskelig Synsprøve og besvare forskellige Spørgsmaal angaaende Skibe og Rigning, men det sidste var de ikke nøjeregnende med, for da en af Ansøgerne blev spurgt om Mærkerne paa Loddelinen, og han ikke kunde svare paa det, sagde en Officer: „Gaa uden for og faa det at vide og kom saa tilbage igen.“ Saa fik vi Besked paa at stille omgaaende om Bord i den gamle Fregat, „Marion“, der laa lige overfor Kontoret, dér gav Baadsmanden os et Stykke Sømandsarbejde at udføre, og da det var overstaet, fik vi Ordre til at hente vort Tøj og møde om Bord næste Morgen Klokken 6. Vi fik en Seddel med, hvorpaa der stod, at vi var antaget til Tjeneste i De forenede Staters Flaade, og at Logiværten skulde udlevere os vores Tøj. Den Seddel faldt Johnny Kane lidt for Brystet, da vi stak den i Næsen paa ham, men han maatte af med Tøjet, og vi var enige om, at Jackson Street og Nabolaget ikke var nogen sund Plads for os, efter at vi havde lavet det Nummer.

Senere paa Dagen traf vi atter nogle Marine-soldater, de fortalte os, at vi sikkert kom om Bord i deres Skib, det manglede et halvthundrede Mand, skulde til Philippinerne, og udmalede os alle de Rædsler, vi kunde komme ud for derovre. De indfødte var Hovedjægere, de skar Hovedet af baade faldne og fangne Fjender, røgede dem og brugte dem som Pynt i deres Kahytter, og det kølnede vor Begejstring for Soldaterlivet betydeligt. Og da vi hen paa Eftermiddagen mødte en Yankee Styrmand, der var ude for at faa fat i et Par Matroser til sit Skib, der laa paa Reden klar til at stikke i Søen, blev vi enige om at tage det Job, fremfor at risikere at faa vore Hoveder stillet op som Nipsgenstande i en Philippino Niggerhytte. Det var ganske vist en Langfartsskude, der blev tilbudt os, men den skulde kun op til Puget Sound i Ballast, og vi skulde have en hel Maanedes Hyre for Turen, der under heldige Forhold kunde gøres paa en Ugestid. Men det tog os dog over fjorten Dage derop, det var Vinterdage, og paa den Tid af Aaret svarer Stillehavet kun daarligt til sit Navn; det er kun i Troperne, det er stille, paa de høje Breddegrader er det meget stormfuldt, maaske det værste af alle Have. Vi fik haarde nordvestlige Storme, der nær havde sat os ind paa Oregons Klipper. Jeg husker en Nat, vi laa 12 unge, kraftige Mænd i tre stive Timer for at bjærge Store Bramsejl, saadan blæste det. Men vi slap tilsidst rundt det stormfulde Kap Flattery, saa kunde vi holde af for Vejret og lænsede ind gennem det store Sund, der skærer sig over Hundrede miles ind i Landet mellem Staterne og British Columbia.

Tacoma var vort Bestemmelsessted, vi fik vore Penge, gik i Land og logerede os atter ind paa et Sømandslogihus, det eneste, der var i Byen og ejedes af en Menneskeven ved Navn Billy Evans, hvis Rygte ikke var bedre end Johnny Kane's. Men her fik vi dog en ren og ordentlig Seng, Eneværelse og den

dejlige Ret kogt Laks serveret, saasomt vi kom ind i Huset. Det saa lovende ud, og var lækkert. men man kan ogsaa blive ked af det, naar man faar det baade Morgen, Middag og Aften alle Ugens syv Dage, og det gjorde vi nemlig, for vi var ikke langt fra de store Fiskepladser i Columbia og Alaska. Men at gøre Vrøvl over Kosten var en farlig Sport, Evans havde tre kæmpestore Drabanter, der arbejdede for ham som Runnere, Tommy Ryan, der var australsk Mesterbokser, Bert Thompson og en Københavner ved Navn Winther, og jeg maa sige til hans Ros, at han holdt Haanden over William og mig for Landsmandskabets Skyld, baade mens vi var i Huset, og da vi mønstrede ud.

Tacoma var blevet for lille, og et Stykke uden for Byen havde man begyndt at bygge en ny By, New Tacoma. Der var Guldfeber over hele Vestkysten den Gang; med den følger Spillebuler, og det var da ogsaa noget af det første, der blev indrettet i de nye Ejendomme. Og det Publikum, der søgte disse Steder, hjemvendte Guldgravere, Alaska Fiskermænd og Søfolk, levede Livet stærkt, Drikkeri, Spil og blodige Slagsmaal hørte til Dagens Orden, Næverne sad løse paa Skafterne af de Folk, og det var ikke sjældent at Revolveren og Kniven ogsaa blev taget i Brug. Flere af mine Skibskammerater forsøgte deres Lykke ved det grønne Bord, og en af dem vandt op mod et Tusind Dollars, men selvfølgelig havde han ikke Forstand nok til at stoppe, medens Legen var god, og spillede væk til han var blanket helt af.

Paa Reden laa et Søsterskib til „Owenia“, som jeg var rømt fra i San Fransisco, det hed „Muskogon“ og var berygtet blandt alle Langfartsfolk som et flydende Helvede. Det var vanskeligt at skaffe Mandskab til det, men Logiværten, Billy Evans, var Mand

for at klare de Dele. En Aftenstund kom det til et mægtigt Slagsmaal udenfor Logihuset, Politiet kom til og arresterede en halv Snes af Deltagerne, alle sammen Evans Pensionærer. De forklarede, at de var blevet overfaldet af nogle ubekendte Personer, men Politiet tog intet Hensyn til det, de var betalt af Evans for at holde med ham. Næste Dag gik han op i Fængslet og tilbød at tage Folkene ud, hvis de vilde gaa om Bord i „Muskogon“, og de maatte tage mod Tilbudet, skønt de vidste, at hele Komodien var arrangeret af Evans og hans Kreaturer. Jeg var ogsaa med i Balladen, men slap forholdsvis godt fra det; lige i Begyndelsen af Slaget fik jeg en saadan Sinkadus, at jeg slog en baglæns Saltormortale og havnede i en Kælderhals, og da jeg saa Politiets Patruljevogn komme og Krigerne blive stuved ind i den, holdt jeg mig i Ro til Kysten atter var klar. Jeg saa ganske bestemt, at det var Tommy Ryan, der gav mig det Kæbestød, og selv om jeg ikke havde set ham, kunde jeg ikke være i Tvivl, hele venstre Side af mit Ansigt hang nede paa Skulderen de første otte Dage efter Kampen. Han var en farlig Mand at komme paa tværs af, hvad følgende Historie vil vise. Paa et Værtshus kom han i Skænderi med en Nordmand, og da det truede med at gaa over til Haandgribeligheder, og Nordmanden vidste, at han ikke kunde klare sig mod den professionelle Slagsbroder, trak han sin Kniv. At bruge Kniv i et Slagsmaal regnes i Staterne for langt værre end Revolver, og Tommy Ryan greb omgaaende en Whiskyflaske og slog sin Modstander for Panden, saa han faldt om og var død paa Stedet. Enhver amerikansk Jury vilde under de Omstændigheder frikende Ryan, og der blev da her heller ikke noget ud af Sagen, men den fik dog et lidt komisk Efterspil, idet en af



En Aftenstund blev der mægtigt Slagsmaal udenfor Logihuset.

den Dræbtes Skibskammerater ved Begravelsen aabenbart har ment, at denne ikke var højtidelig nok og derfor foreslog, at de skulde synge Salmen: „En Engel har rørt ved din Pande“ — — —

Paa Pladserne i Puget Sound maatte Skipperne betale op til 100 Dollars for hver Mand, de fik om Bord, saa det var en god Forretning for Logiværterne, og de skyede intet Middel for at faa Folk til at rømme, saa de fik Lejlighed til at mønstre nye Folk. Jeg har set Evans staa om Bord i Barkskibet „Sixtus“ fra Fanø og tilbyde Sejlmageren hele hans Tilgodehavende for at forlade Skibet, men Manden blev om Bord, og fra den Dag turde han ikke gaa i Land af Frygt for at blive kidnappet, for Evans havde svoret, at han skulde faa ham, med eller mod hans Vilje. En Aften kom den danske Runner, Winther, og spurgte William og mig, om vi vilde tjene en Femdollar ved at ro ham og Ryan ud til et Skib paa Reden, de skulde tale med Skipperen. Da vi kom ned til Baaden, saa vi, at Aarerne var omviklede med Klude for ikke at knirke i Aaretollene; der var i det hele taget noget mystisk over hele Foretagendet. Aftenen var ravende mørk, og det var vanskeligt at finde Skibet; langt om længe fik vi dog fat i det, Falderebstrappen var hejst, men Ryan hev en Tovende med en Krog om Bord; den fik fat i Lønningen, de to Runnere entrede op og forsvandt i Mørket. Der gik et Stykke Tid, saa prajede Ryan os, og en Skibskiste blev firet ned, derpaa en Sæk, og bagefter kom en ung Mand glidende ned af Tovenden. Jeg spurgte ham, hvormeget han havde faaet for at rømme, og han svarede, at han skulde have, hvad han havde tilgode i Skibet, 60 Dollars, men først naar han kom i Land. Den Sang kunde vi udenad, men vi fik ikke Tid til at advare Manden, for nu kom Runnerne, og det gik stærkt. Man havde opdaget dem, og vi hørte Folk løbe oppe paa Dækket. Det var paa høje Tid, vi kom klar af Skuden, for nu kom Plankestumper og Bræder flyvende ud over Skibssiden, og det var et Mirakel at ingen af dem traf Baaden; vi hørte dem plumpe i Vandet rundt omkring os. Den unge Mand var den sidste af Matroserne om Bord, alle de andre havde Logiværten forlængst bragt hjem til sig, men denne Mand havde stadig nægtet at forlade Skibet, og først nu lod han sig lokke af Runnernes gyldne Løfter. Da vi kom i Land, tog de ham med sig ind paa et Værtshus, drak ham fuld, og jeg saa ham ikke siden; jeg antager, de har bragt ham lige om Bord i et andet Skib, der laa paa Reden, klar til Afgang.

Nu maa De ikke tro, at det kun var Søfolk, D'Herr Logiværter drev deres Slavehandel med, nej, de tog hvem de kunde faa fat i, Farmere, Jernbanearbejdere, Cowboys, kort sagt, det var ligegyldigt, hvilken Stilling, en Mand havde indtaget i Samfundet, saa sendte de ham om Bord i en Langfartsskude som fuldbefaren Matros, naar de fik Lejlighed til det. Der er Eksempler paa, at de har shanghaiet en Præst,

en engelsk Kontreadmiral, og den berygtede Shanghai-Brown i San Fransisco skal have shanghaiet sin egen Fader om Bord i en Kina Clipper. Men det hændte ogsaa, at Landkrabber selv tog Hyre i disse Skibe for at komme gratis fra et Sted til et andet, hvad følgende Historie, der hændte netop i de Aar, vil vise. — — — En kendt, dansk Forfatter, en Globetrotter af Rang, opholdt sig i San Fransisco, han fik Lyst til at komme til Meksiko, og da der netop laa en dansk Fuldrigger, bestemt for Mazatlan, tog han sammen med en anden Dansker, hvis borgerlige Stilling i Samfundet var Farmaceut, Hyre med Skibet, sikkert i den Tro, at Skipperen og Officererne vilde give dem lettere Arbejde, maaske lade dem gøre Rejsen med som Passagerer, naar de fik at vide, hvem de havde den Ære at have om Bord. Men de Skibe var ikke bemandede, saa der var Raad til at undvære nogen, og der blev ikke taget paa de to Herrer med Fløjelshandsker, istedetfor blev de omgaaende degraderet til Jungmænd og maatte udføre alt det groveste Arbejde om Bord. Da Skibet kom til Mazatlan, forlangte de Afmønstring, og de var vel ogsaa blevet det, hvis Skipperen havde kunnet faa et Par Søfolk istedet, men den gule Feber rasede i Byen, og nye Folk kunde bringe Smitten med sig. Og da de to Mand holdt fast paa, at de kun var mønstrede paa at gøre Rejsen med til Mazatlan, viste Skipperen dem Bemandingslisten, paa hvilken der efter Mazatlan var anført et lille o. v., noget der saagodtsom altid tilføjes paa Listen og som betyder — og videre. Det saa ikke videre lovende ud for de to Æventyrere, men Forfatteren viste sig dog at være Mand for at klare de Paragraffer. En Nat bankede han Styrmanden op og klagede over stærke Smerter i Maven, og Styrmanden, der ikke gad staa op, gav ham Nøglen til Medicinkisten, for at han selv kunde tage sig nogle Opiumsdraaber. Og han tog sig en saadan Dosis, at han virkelig fik Mavekrampe; de maatte sætte Baaden i Vandet og bringe ham i Land paa Hospitalet midt om Natten. Saa var den klaret. Han talte flydende Spansk, sludrede med Lægerne, og det endte med, at de nægtede at sende ham om Bord igen, da Skibet skulde sejle. Men Farmaceuten maatte med til Australien, og da han kom hjem til Danmark nogle Aar efter, skrev han sin Lidelseshistorie, en Beretning, der kunde faa selv en Mand, der ikke kendte Sølivet, til at trække paa Smilebaandet. Bl. a. beklagede han sig over, at Mandskabet i danske Skibe skulde arbejde paa Dækket i al Slags Vejr, og at de blev purret ud midt om Natten. — —

Baade jeg og min Kammerat var blevet klar over, at vi hverken fik Job i Kystere eller Lystyachter, saa da den danske Runner, Winther, en Dag kom og tilbød os en Hyre i en Engelskmand, der skulde til Australien, tog vi den og blev et Par Maaneder efter afmønstret i Sidney. Og derfra marcherede vi op nordefter for at komme paa Perlefiskeri — — — men det er en anden Historie.

Med gamle

„GODTHAAB“

paa Polarekspedition til Nordøstgrønland



„Videnskaben“ vender imidlertid hjem til Lejren dygtig trætte efter Vandringen i det uvejsomme Terræn, og de kommer med en glubende Appetit. Kokken serverer med Stolthed de fem Stykker Haresteg, der lige som al anden Mad spises med god Appetit, saa længe Sulten ikke er stillet; men da det er sket, erklærer de alle som én, at de fem Stykker Kød aldrig har været Legemsdele af en Hare, men er Rester af en gammel selvdød Aalekrage. Beretningen om Harens pludselige Tilsynkomst i Lejren og Maaden, den slap ud af Verden paa, anses af de Lærde for Opspind og gemen Skipperløgn. — Næste Dag serveres Havregrød baade til Morgen- og Aftensmaaltid.

Der er utallige Spor af Moskusokser rundt om Lejren, og oppe paa en af Skraaningerne ser vi tydeligt en stor Flok gaa og græsse; men da vi har rigeligt med Proviant, nøjes vi med at gaa op og „skyde“ dem med Fotografiapparatet. — Under Opholdet her har vi foretaget en længere Motorbaadstur ind i en af Sidearmene til Tyrolerfjorden. Denne Gren af Fjorden, der er ret ukendt, og hvis Indsejling markeres af de to monumentale Fjelde: Kap Ehrenberg og Kap Giesecke, skyder sig helt ind til Indlandsisen.

En af de sidste Dage i Juli Maaned bryder vi Lejren op og begiver os paa Hjemturen til „Godthaab“. Vi har god Sejlads hjemover, og vi kommer saa betids langs Skibet, saa vi naar at deltage i Aftensmaaltidet ombord.

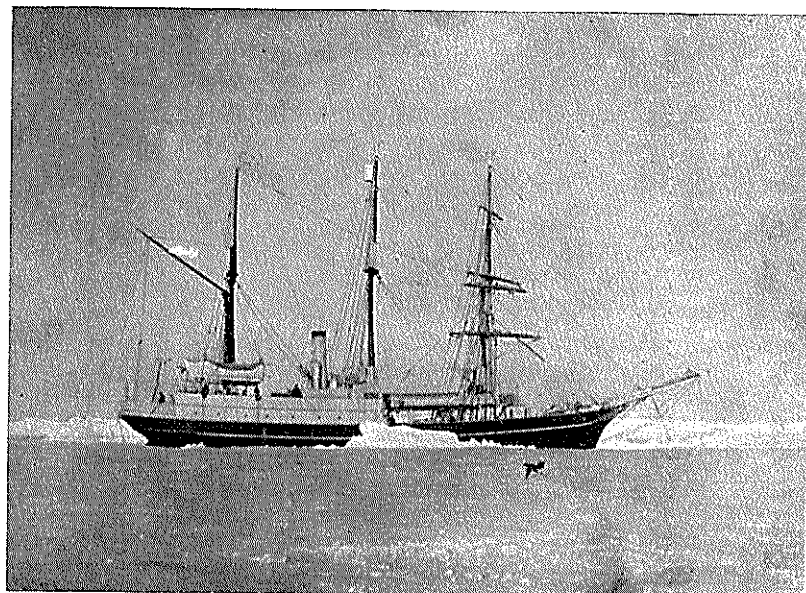
Under vor Fraværelse har Iste Styrmand tillige med 3 af Matroserne været paa Motorbaadsekspedition til Sabineøen for at tilse den derværende Station Germaniahavn, der den Gang tidligere havde været benyttet af det forhenværende Østgrønlandske Handelskompagni. Stationen viste sig at være ubeboet, og Huset var i en meget daarlig Forfatning. Der blev efterladt en Meddelelse om, at Øen og Stationen Dags Dato var besøgt af Motorbaad fra s/s „Godthaab“.

I de følgende Uger er alle Skibets tre Motorbaade i travl Aktivitet med at udsende for-

skellige Lejrhold af Videnskabsmænd, forsyne dem med Proviant og hjembringe de sjældne Forsteninger. Professor Backlund og Seidenfaden er landsat i det indre af Fjorden Loch Fine med Proviant og Udstyr for 3 Ugers Ophold. De øvrige Videnskabsmænd har teltet paa Finseøerne, ved Kap Stosh og forskellige Steder paa Fastlandet. Efter at de forskellige Lejrhold paa nær Professor Backlund og Seidenfaden er vendt tilbage til Skibet igen, afgaar „Godthaab“ til Frantz Josephs Fjord. Paa Rejsen sydover anløber vi Myggebugten, hvor der findes en norsk Telegrafstation. Vi aflægger Visit hos Nordmændene paa Stationen, som det norske Ekspeditionsskib „Vesle Kari“ netop har anløbet et Par Dage før os for Landsættelse af Fangstfolk og Kartografer.

Den 3. August forlader vi Myggebugten og staar ind til Kap Graa, hvor et Geologhold landsættes med Telt, Proviant og øvrigt Udstyr. Derefter staar „Godthaab“ ind i Dusénfjorden for Opmaaling og Kortlægning. — Denne Fjord, der paa Kortet er angivet som en lille Indskæring, viser sig at være saa dyb, saa den næsten gennemskærer Ymerøen i to Halvdele.

Under vort Ophold her ledsager jeg Dr. Lauge Koch paa Moskusjagt for at forsyne Skibet med fersk Proviant. Fra Skibet har vi opdaget en Flok paa 10 Okser, der gaar fredeligt græssende inde paa en Skraaning. Vi gaar ind med en af Motorbaadene og nærmer



„Godthaab“ omsluttet af Isen ud for Nord-Østgrønland.
Hunden „Kræs“ er ude paa egen Haand.

os forsigtigt Flokken, der ikke synes at ane Uraad.

En af Tyrene, der er adskilt fra Flokken, udser jeg mig som forholdsvis sikkert Bytte, og ved stadig at søge Dækning bag Stenene lykkes det mig at komme ind paa Skudhold, uden at den har opdaget mig. Riflen, jeg er bevæbnet med, er af gammel Kaliber, en af de saakaldte Grønlanderrifler, der kun har Plads til et Skud, men jeg har en Patron klar i Haanden for alle Tilfælde. Det første Skud, jeg „brænder“ af, rammer imidlertid ikke og tilsyneladende heller ikke det andet. Situationen er ikke helt god. Jeg befinder mig i næste Øjeblik tæt inde paa Tyren, der er afskaaret af en meget stejl Skraaning bagved og dybe Kløfter til begge Sider, febrilsk gennemrodende alle mine 21 Lommer for at finde de to Patroner, som jeg ved absolut skal være der, men nu ikke kan finde frem til lige i det kritiske Øjeblik. Det er den samme Fornemelse man har, naar Konduktøren kommer for at billettere, og Billetten er borte eller har forstukket sig. Jeg har allerede bestemt mig til at tage Benene paa Nakken og redde mig ved en illsom Flugt, da den famøse Riffelpatron omsider er fundet frem fra Lomme Nr. 17. Det næste Skud har til stor Overraskelse for mig selv den Virkning, at Tyren synker i Knæ og væltes om paa den ene Side og er stendød med det samme.

Inde mellem Haarene i Panden paa den finder jeg den første Kugle. Den har truffet midt i den tomme tykke Pandeskal og er slaaet fuldstændig flad som en Femøre uden at gøre Moskusoksen den ringeste Skade. Den sidste Kugle er gaaet ind i Boven og har ramt den i Hjertet og gjort Ende paa den med det samme.

Dr. Lauge Koch, assisteret af Tømmermanden og Kokken, den sidste bevæbnet med Økse og Hvæssesten, har i Mellemtiden skudt en stor Tyr, der samtidig med, at jeg indfinder mig paa Skuepladsen, kommer raslende ned ad den 100 m høje Skraaning. Den dumper næsten ned som en anskudt Fugl, indhyllet i en Sky af løsrevet Jord og Sten. Det ser fantastisk ud, men vi maa skyndsomst flygte til Side for ikke at blive ramt af det faldende Dyr eller af de løsrevne Sten og Klippestykker.

Tømmermanden, der befinder sig længere nede, hvor Skraaningen er mindre stejl, tager sig ikke i Agt og faar en højst ufrivillig Rutchetur sammen med Tyren; idet et af dens spidse Horn griber fat i hans ene Bukseben. Heldigvis slipper han med Skrækken, og Dyret standser endelig langt om længe sin vilde Flugt. Der er sikkert ikke mange hele Ben i dens Krop efter den Omgang. Vi flaar Skindet af begge Dyrene og transporterer Kødet ned i Motorbaaden. Det er et meget besværligt Arbejde i det uvejsomme Terræn, og først ved 1-Tiden om Natten løber vi langs Siden af „Godthaab“ med vor Kødlast.

Efter tilendebragt Kortlægning af Dusénfjorden ankrer vi op ved Vinterøerne udenfor Fjordmundingen. Disse Øer, der er ganske smaa og lave, har faaet deres Navn af den kendte svenske Polarforsker Nathorst, der ansaa dem for velegnede til Overvintring.

Ved Kap Graa paa Ymerøen, hvor Geologerne Ro-

senkrantz, Kulling og Sigurd Hansen har slaaet Lejr, finder vi talrige Kødgrave og Mængder af Narhvalsknogler. Der har aabenbart her været gode Fangstmuligheder for Eskimoerne. Det er langt over 100 Aar siden, man sidst traf paa levende Eskimoer heroppe i Nordøstgrønland. Hvilken Skæbne disse Mennesker har haft, eller hvorhen de er draget, véd man ikke. Sandsynligheden taler for, at de alle er omkommet af Hungersnød eller maaske af en smitsom Sygdom.

Den 8. August gaar vi ind i Moskusoksefjorden, hvor Professor Backlund, Seidenfaden og Noe Nygaard landsættes med Telt og øvrigt Udstyr. Ellers er alle tre Motorbaade i stadig Fart med at flytte eller forsyne de forskellige Lejre med Proviant. Der meldes om store Resultater af Forsteninger, der efterhaanden pakkes i Kasser, transportereres ombord og stuves ned i Lasten.

Ikke langt fra Indløbet til Moskusoksefjorden, i Nærheden af den vældige Walterhausen Gletcher finder vi ligeledes Ruiner af Eskimohuse med den karakteristiske cirkelrunde Stensætning. Et enkelt Sted Menneskeknogler og adskillige velbevarede Skeletter, Husgeraad, Værktøj og Rester af Hundeslæder. Fantasien har vidt Spillerum med Hensyn til den Skæbne, der har gjort Ende paa disse Menneskeliv. Har Hungersnøden bortrevet dem, eller er det Ulvene, der har været paa Spil? Et Sted ligger der en udskaaret Trædukke. Husfaderen har villet glæde sine Børn og har med sit yderst primitive Værktøj møjsommeligt udarbejdet det simple Legetøj.

Den arktiske Vinter er Gang paa Gang — Aar ud og Aar ind — gaaet hen over de afblegede Skeletter af den uddøde Eskimofamilie. Sneen har regelmæssigt dækket sit hvide Liglagen hen over dem, indtil Solen igen har faaet Overhaand, har smeltet Sneen og bleget Knoglerne endnu mere.

I Nærheden af Walterhausen Gletcher faar vi vor fjerde Bjørn. Inde paa Land opdager vi fra Skibet et hvidt Punkt, der ligner en Sten. Det mystiske Punkt begynder pludselig at bevæge sig og viser sig at være en stor Isbjørn. Isbjørnen har Levemaade, og det er meget almindeligt, at den i Sommertiden gaar i Land for at spise Bær. Det er rart med lidt Dessert efter Nydelsen af en overfed Sælhund. Flere af Besætningen er i Løbet af et Øjeblik i en af Baadene og paa Vej ind mod Land. Bjørnen rejser sig paa Bagbenene, da den bliver omringet, den er rasende og slaar vildt i Luften med sine mægtige Labber. Den viser Tænder og fraader af Galskab. Allerede det første Skud strækker den til Jorden, den flaaes paa Stedet, og Kødet og Skindet transportereres ombord.

Højsommeren er stærkt paa Hæld nu. Trækfuglene begynder at drage sydover mod mildere Egne; og det minder os om, at det snart er paa Tide at følge efter. Fjeldskraaningerne er sneklædte, og vi har forlængst sagt Farvel til Midnatssolen.

I de første Dage af September henter vi de forskellige Lejre hjem, og vi begynder at gøre klar til Hjemrejsen. Vi forlader Vinterøerne den 7. September,

og paa Vejen hjem afhenter vi den sidste Lejr ved Kap Franklin.

Vi har sagt Farvel til Nordøstgrønland, til det storlaaede Eventyrland, der endnu ligger udenfor Turismens Alfarvej. For os, der kom her for første Gang, og sikkert ogsaa for de gamle Veteraner inden for Grønlandsforskningen, var hver Dag heroppe en stor Oplevelse. Selv var jeg kun en „Sommermand“ og et ubeskrevet Blad indenfor dette Omraade; men alligevel priser jeg mig lykkelig over at være blandt de faa, der fik set og oplevet Nordøstgrønland; selv om det for mit Vedkommende vel kun kan betragtes som et Kig gennem Dørsprækken.

Vi styrer ud mod Bontecoe Øen i aabent Landvand og er nu for Alvor for hjemgaaende. Det ser ud, som om vi skal slippe hurtigt ud gennem Storisen, og da vi er ca. 40 Kvartmil fra Land, begynder vi at regne med Timer; men det kommer til at se helt anderledes ud. De spredte Flager, vi først sejlede i, bliver tættere og tættere, og Tirsdag den 10. September sidder vi uhjælpelig fast i Isen, fuldstændig indesluttet paa alle Sider. Samtidig begynder den arktiske Vinter pludselig at sætte sine første Forløbere ud i Form af en forrygende Snestorm og 12° Frost.

Det er ikke særligt opmuntrende Udsigter, og „Kabsbestikket“ om Tidspunktet for vor Hjemkomst passer nu ikke mere. Der danner sig stadig Nyis, som vi forgæves forsøger at brække løs og mase os igennem. Vor udløbne Distance efter flere Timers fuld Kraft med Maskinen og alle Sejl til kan næsten udmaales i Tommer.

I de følgende Dage avancerer vi kun et Par Skibslængder frem, og det gode Humør, der ellers plejer at sidde til Højbords ombord paa „Godthaab“, er dalet en Kende. „Elsie med det røde Haar“, som vi plejer at sætte paa Grammofonen i slige Tilfælde, og som af alle ombord betragtes som noget af en „isspredende“ Melodi, kører ustandselig, men uden Resultat. — Kokkens gamle Bukser, som han har kasseret og kastet ud paa Isen, samt en kegleformet Isskodse, der er døbt Kathinka's Peak, er stadig tilbagevendende Fænomener for os og indgaar snart som et fast Led i de daglige Observationer. Den 17. September blæser det igen op til Storm, samtidig med at Barometret med ildevarslende Hastighed rasler helt ned paa 722 mm. Samtidig sætter det ind med Snefog, og for at gøre det hele endnu mere uhyggeligt, rejser der sig en kæmpe-mæssig Dønning, der sætter Isflagerne og hele Stor- isbæltet i voldsom Bevægelse.

Vi befinder os nu i en temmelig stor Vaage og gør flere Forsøg paa at bryde ud, men da Vindstyrken stadig forøges og Snestormen vedvarer, forsøger Kaptajnen at bringe Skibet i Læ ved at sejle langs Iskanten og muligvis finde et Smuthul, vi kan komme ind i. Stormen, der efterhaanden har faaet orkanagtig Karakter, tvinger os nærmere ind mod Iskanten, hvor vi trods Snetykningen kan skimte en fraadende kæmpe-mæssig Brænding ind over Isen. Det er ensbetydende med totalt Forlis at komme blot en Skibslængde nær-



3-mastet Fuldskib „Rjukan“

Bygget af Jern i Glasgow 1885. Brutto 1695. Netto 1583. D. W. 2550. Indkøbt fra Ulandet af Sejlskibsrederiet „Hippalos“ ved O. J. Eskildsen, København. Senere overtaget af J. Asmussen, København, Navnet forandret til „Spero“. Forer E. K. B. Hansen, Marstal. Skibet laa oplagt i Rio de Janeiro, Brazilien, fra 1921 til 1923 og blev da solgt til brasilianske Købere.

mere. Alle Hestekræfter er taget i Brug i Maskinen, der efterhaanden forceres op til et Omdrejningsantal, den aldrig tidligere har opnaaet. Det er en uhyggelig Sejlad, og det er Livet, det gælder.

Netop ved en Runding af Iskanten ligger et Par mindre Flager, og da Isen bagved synes at bestaa af mindre Flager løber vi fuld Fart ind mellem dem. Ved Sammenstødet dannes en smal Revne, som vi kiler os igennem. Vi kommer i Læ og er reddede for denne Gang. Vi er alle klar over, at det er en dristig og storlaaet Sømandsbedrift, Kaptajn Nordhoek har udført.

Natten igennem vedvarer Orkanen med uformindsket Styrke, saa selv Vindpresset i den bare Rigning faar Skibet til at krænge over lige til Lønningen samtidig med, at vi med stor Hastighed tumler af Sted mellem Isflagerne. Engang imellem knager og brager det i hele Skroget, naar Dønningen løfter en Isflage tilvejs og hamrer den ind mod Skibssiden.

Det første Dagslys om Morgenens hilses med Glæde, men den bliver dog lidt blandet, da det viser sig, at Rorstammen er flækket i hele Rorets Længde. Ved Hjælp af Surringer med Staalwirer lykkes det dog at faa Roret til at fungere igen.

Hen paa Formiddagen befinder vi os i en stor Vaage, men der ligger et meget bredt Bælte af tætpakket Is, som vi skal igennem, inden vi kan naa aabent Vand. Efter Kaptajnens Udsagn er en Nats Ophold mere her i Isdønningen ensbetydende med totalt Forlis.

Det er et storslaaet, men uhyggeligt Syn at se de mægtige Isflager paa Størrelse med det halve Amager duve op og ned i den voldsomme Dønning. Det kan ikke undgaas, at det er noget af et hasarderet Foretagende at sejle i Isen, naar den er i saa voldsom Oprør.

Skumsprøjtet fra de kælvende Isskodser sender Kaskader af Vand ind over Dækket og danner øjeblikkelig i den strenge Polarkulde spejlblanke Glidebaner paa det rullende Dæk. Som Følge deraf er al Færdsel paa Dækket forbundet med den største Fare for baade Liv og Lemmer. De af Ekspeditionens Medlemmer, der vover sig henover det glatte Dæk i oprejst Stilling, faar straks deres Letsindighed betalt med at blive slaaet over Ende under Skibets slingrende Bevægelser.

Det er næsten nødvendigt at kravle paa alle fire for at kunne bevæge sig paa langs ad Dækket.

Seidenfaden foretager ustandselig og ubekymret af Vanskelighederne sine Filmsoptagelser af det stor-slaaede Sceneri. Der mangler heller ikke paa velmenende og formanende Hentydninger om det unyttige deri, da der tvivles paa, at han opnaar at slippe hjem med Billederne i levende Live.

Sejlene er nu sat, og vi forcerer Farten med Maskinen for at slippe ud gennem Isbæltet inden Mørkets Frembrud.

Pludselig gjalder et Raab fra Istønden: Aabent Vand forude! Flagerne bliver mindre og mindre, og da Mørket begynder at sænke sig over os, damper vi ud i isfrit Farvand.

Det er en vidunderlig og befriende Følelse at mærke det aabne Havs Dønninger under Kølen. Den isbundne Grønlandskyst har endelig sluppet sit haarde Tag i os, og for Maskine og Sejl staar vi Syd paa med direkte Kurs hjemad mod gamle Danmark. Allerede efter 9 Døgn's Sejlads med god Vind staar vi ind i Trangraven ved Grønlandske Handels Plads og „Den Danske Østgrønlandsekspedition 1929“ er tilendebragt.

Erik Haugelund.

Eckernförde

Vi har modtaget:

„Vikingen“ har for en Maanedstid siden bragt en Anmeldelse af Kay Larsen af Kaptajnløjtnant i Marinen Thorkil Bjerres Bog „Eckernförde“, som behandler Episoden af samme Navn den 5. April 1849, og som søger at klarlægge, at vort stolt Linjeskib „Chr. VIII“ blev sænket af vore egne tapre Officerer og Mandskab.

I Tilknytning til dette nationale Defensorat skal jeg tillade mig at oplyse som Støtte for denne Antagelse, at en Marinesoldat, Gaardejer Jens Skipper af Gedesby (min Oldefader), der var med i Kampen og senere som Fange førtes til „Glücksborg Slot“, berettede, at han og hans Kammerater var af den Mening, at Skibet blev sprængt i Luften af vore egne.

I yderligere Forbindelse hermed anføres et Par Gengivelser, der beviser dansk Heltemod. Saaledes spurgte en Kammerat og Bysbarn til ovennævnte Soldat, da Kanonkuglerne dundrede haardst: „Naa, Jens, tror du, at de Sedesby-Piger tænker noget paa os nu.“ Denne Udtalelse er autentisk, medens der hviler et anekdoteagtigt Skær over den anden: En Smørstikker sad paa Lugekarmen for at tage imod Kanonkuglerne. Pludselig holdt han inde og reagerede ikke for Tilraab eller Berøring. Da Kammeraterne saa skulde se nærmere til, saa de til deres store Forfærdelse, at hans Hoved var taget af en Kanonkugle!

Carl Østen.

Danmarks mindste Statshavn

I Krik Havn ved Nissum Bredding skal der i den kommende Sommer udføres et større Arbejde med Anbringelse af en Betonmur som Erstatning for Landforbindelsens Kajmur, der er raadnet.

Krik Havn er vor mindste Statshavn, men til Gengæld den eneste, der giver Driftoverskud. Egentlig er den kun en Anløbsbro. Den blev i sin Tid bygget af Vandbygningsvæsenet til Losning af Materialer til Høfdearbejderne ved Aggertangen, og der blev lagt Spor fra Broen til Agger og langs Kysten nordefter. For nogle Aar siden byggede Vandbygningsvæsenet en Lossebro paa en for dets Virksomhed mere gunstig beliggende Plads, en lille naturlig Havn paa Sydspidsen af Aggertangen. Broen ved Krik havde efterhaanden fundet betydelig Benyttelse af Skibe, der skulde losse ved Krik Kysten, idet man snart fandt ud af, at det var langt fordelagtigere at losse ved Broen end som hidtil at sejle Lasterne i Land med Kaage. Aar efter Aar voksede Trafikken, der særlig bestaar af Foderstoffer, Kul, Briketter og Tømmer.

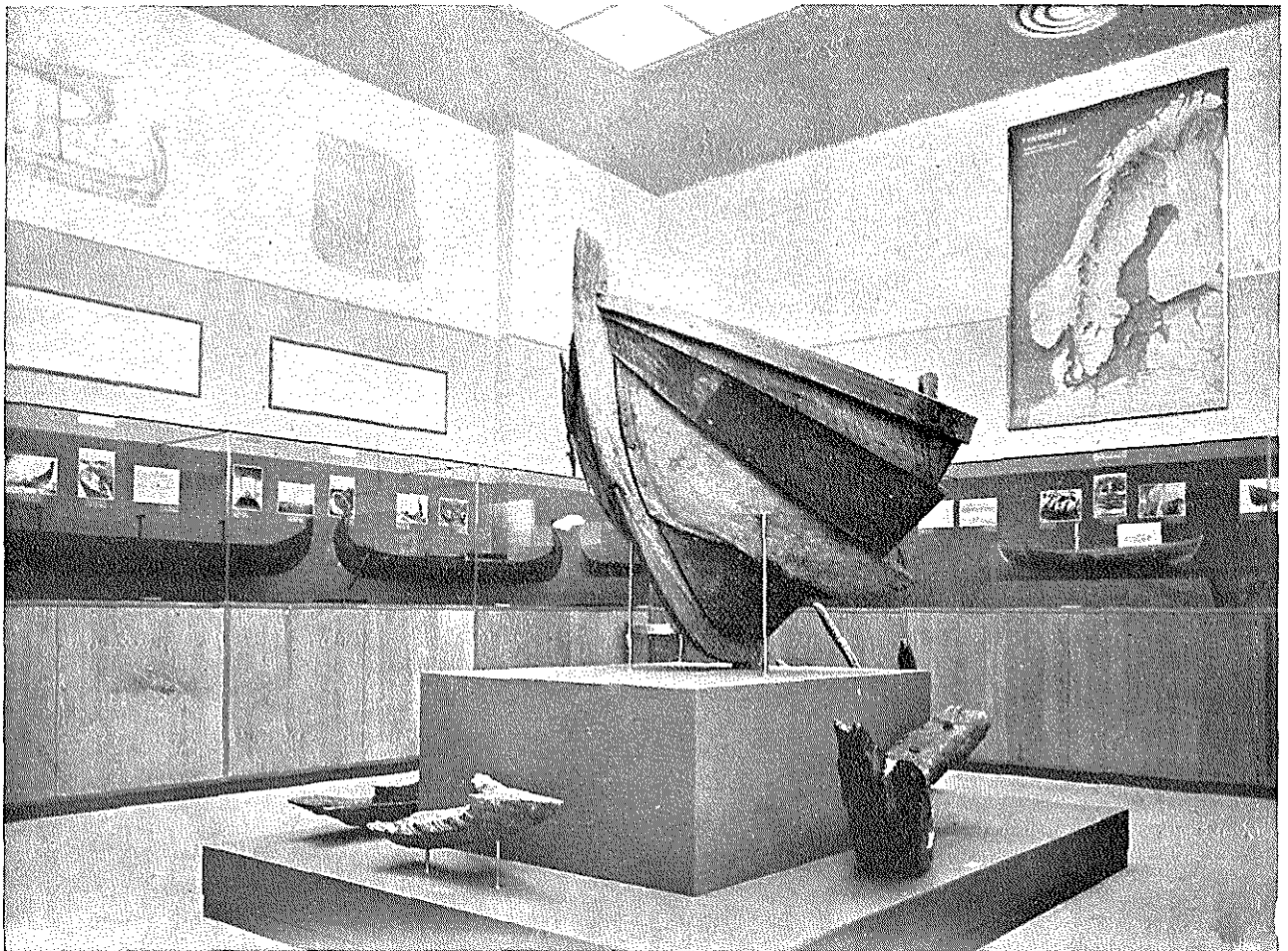
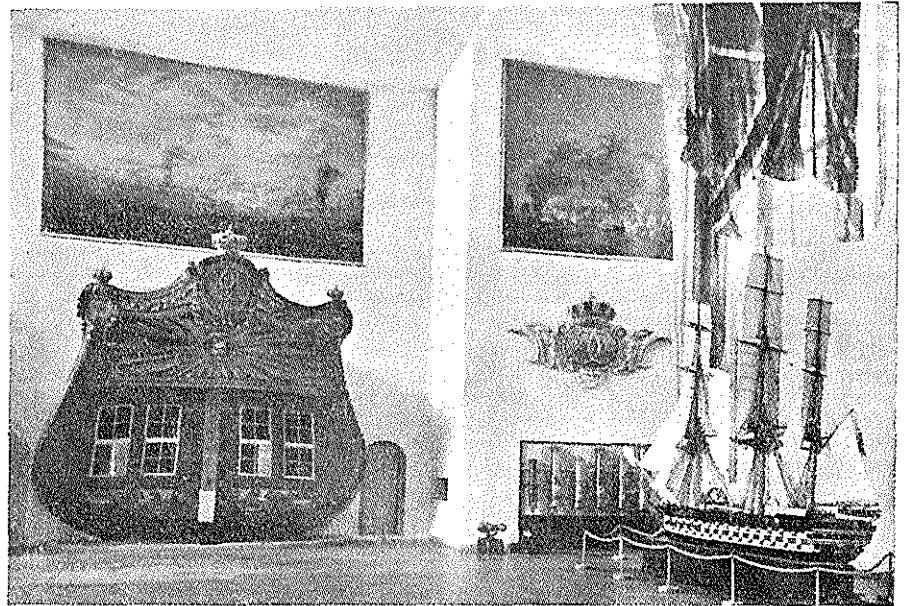
I Aaret 1922 var det kun 4000 ts, men det steg hurtigt og har i de seneste Aar ligget omkring en Snes Tusinde Tons. Det er ikke alene Smaafartøjer, men ogsaa Dampskibe, der benytter Havnen. Det har udviklet sig til at blive en god Forretning for Staten; der har haft et Driftoverskud paa en halv Snes Tusinde Kroner pr. Aar.

Den hidtil saa ubetydelige Limfjordshavn har efterhaanden skabt sig en Position og er af stor Betydning for Oplandet.

Det søhistoriske Museum i Stockholm

I „Vikingen“s Februar Ud-gave fandtes en længere Artikel om „Sjöfartsmuseet“ i Stock-holm, men Pladshensyn tillod os ikke at medtage alle de smukke Billeder, som Direktør Albe med sædvanlig Elskværdighed havde stillet til Raadighed. Da det er os kært at gøre Stock-holms vidunderlige Sjöfartsmu-sæum kendt blandt vore Læsere, gengiver vi i nærværende Num-mer endnu et Par af Billederne.

Hjørne af Marinens Afdeling visende Agterskibet af Kong Gustav III's Lystyacht „Amphion“ fra 1778. Oven- over Maleri af Slaget ved Svensksund mellem Svenskere og Russere.



Oldtidssalen med Modeller af danske og norske Vikingskibe. Paa Væggen Gengivelser af et af Normannernes Skibe fra Bayeux Tapetet samt af Vikingskibet fra Runesten. — Midt i Salen Stævnen og forskellige Dele af det i Sverige fundne Vikingskib.



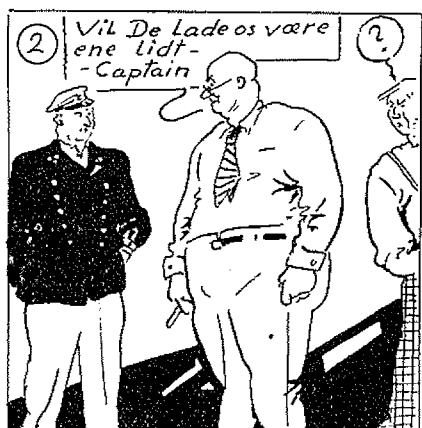
PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT BY „VIKINGEN“ KBHVN.



Det skulde vel ikke være nødvendigt at resumere alt vedrørende Mr. Snork og mig selv. Har De været flink til at følge med i de foregående Numre af „Vikingen“, saa ved De, hvad der er foregaaet. Har De ikke fulgt med, saa maa De se at indhente det forsaemt. Altsaa, vi starter, hvor vi slap. — Mr. Snork: „Skulde det være muligt?“



Jeg: „Ja, Fader.“ Den store Mand vendte sig til Kaptajn Pedersen og bad ham lade os være ene i Salonen. Er det heller mere end rimeligt, at en Fader ønsker at tale privat med sin Son, som han ikke har set, siden han var 7 Aar. (Altsaa Sønnen, ikke omvendt). Min brave Kaptajn var, skal vi kalde det desorienteret.



Mr. Snork stirrede og stirrede. Et venligt Smil spillede over hans Ansyn, og saa begyndte han at finde Ligheder frem. Den gamle Herre tvivlede aabenbart ikke om, at jeg var Peter Samivel Snork. Det glædede mig, at mit uskyldige Komediespil var saa udmærket gennemført.



Snork blev mere og mere sikker i sin Sag, og glad var jeg. Jeg formoder, at Snork ogsaa var glad, eller i hvert Fald var ved at blive det, og forsaavidt var alt jo godt. Men det blev en lang, lang og meget, meget, meget bevæget Samtale, vi havde med hinanden.



Imens gik Snakken ude paa Dækket. Ingen af mine Skibskammerater havde jeg fortalt noget om min Fortid. Ingen af dem var saaledes orienteret, og lige med Undtagelse af Thomas B. J. faldt det dem ikke svært at tænke sig, at jeg oprindeligt hørte til det bedre Selskab. (Bedre end hvad for et Selskab, forøvrigt?).



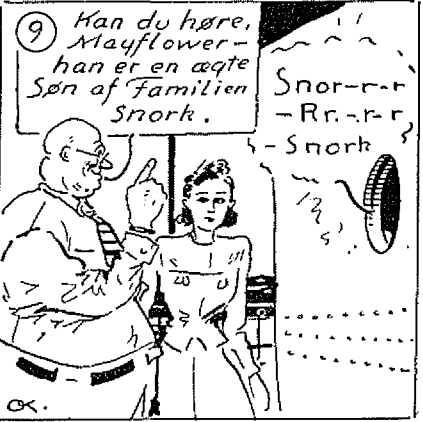
Men gamle Snork var en ægte „american self made boy“. Intet Øjeblik faldt det ham ind, at den fortabte Son skulde slippe sit Job et Minut, for Skibet lagde til Kaj. (Man har senere spurgt mig, hvorfor jeg ogsaa skulde slippe mit Arbejde netop et Minut, for vi lagde til Kaj. Hvorfor ikke 2 eller 3 Minutter for f. Eks.).



Hvorfor osse det? Hver gik altsaa til sit. — D. v. s.: Jeg gik til mit Lukaf for at slibe mig en Skraber, og Snork gik til sit: nemlig Datteren Mayflower. Senere fik jeg at vide, at den lille Plutokratiine, med sikkert kvindeligt Instinkt, ikke var nær saa sikker paa min Identitet, som hendes store tvkke Fader var det. — Saa dan är

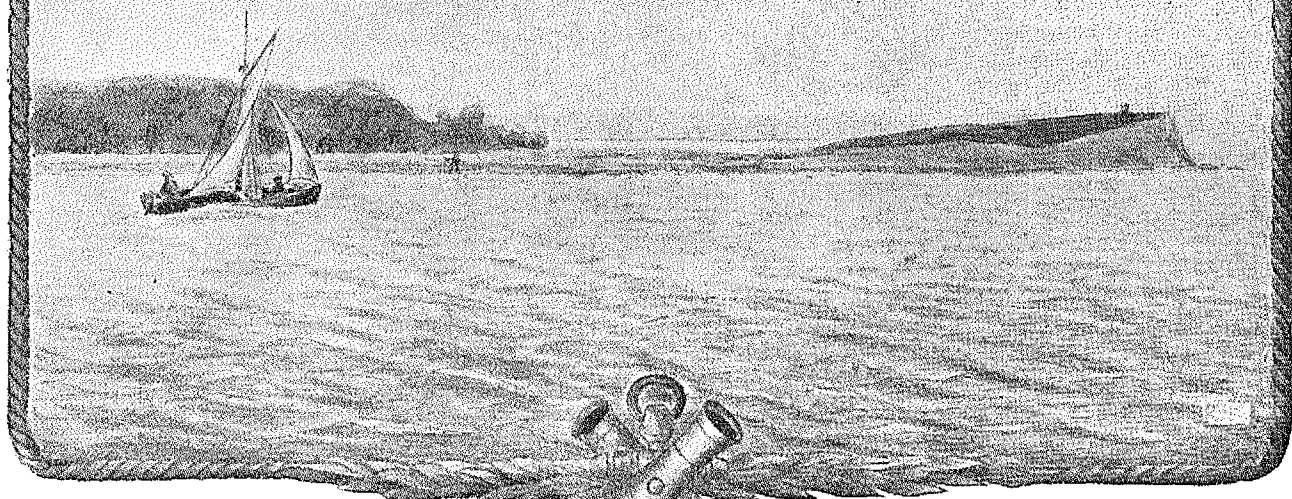


Hadde jeg ikke sovet, vilde jeg under gunstige Omstændigheder have kunnet være Vidne til et rørende Optria uden for mit lille nette Lukaf. Men Jacksømanden har senere fortalt mig derom. Eller maaske var det Dæksvagen, der gjorde det. Det har været et helt lille „Trüümerei“ at se paa.



Men Hr. Snorks Ophold uden for mit Vindue var absolut i mit Favor. (Hedder det forøvrigt ikke i „min“ Favor?) Indsend Løsninger til „Vikingen“. Præmier bliver der ingen af, men saa har De det at pusle med, indtil De om 14 Dage faar at vide, hvorledes denne fantastisk eventyrlige Hændelse udvikler sig.

KAPERGASTER.



Af Gustav Kragh.

Tegning af Forfatteren, Gustav Kragh.



DET var trange Tider for Danmarks Sjøhandel og Sømandsstand. Efter at Englænderne i 1807 havde taget den danske Orlogsflaade og Aaret efter ødelagt det sidste Linieskib — „Prins Christian Frederik“ — i Kampen ved Sjællands Odde, var Farvandene herhjemme usikre at besejle. Engelske Orlogsmænd krydsede om overalt i Sunde og Belter; mange af Smaaøerne blev erobrede, og Kystbeboerne rundt om led meget ved Fjendernes Strandhugst. Danmark havde i Februar 1808 erklæret Sverige Krig, og som Følge heraf gjorde ligeledes en Del svenske Skibe, hvad de kunde for at ødelægge det, der undgik Englænderne.

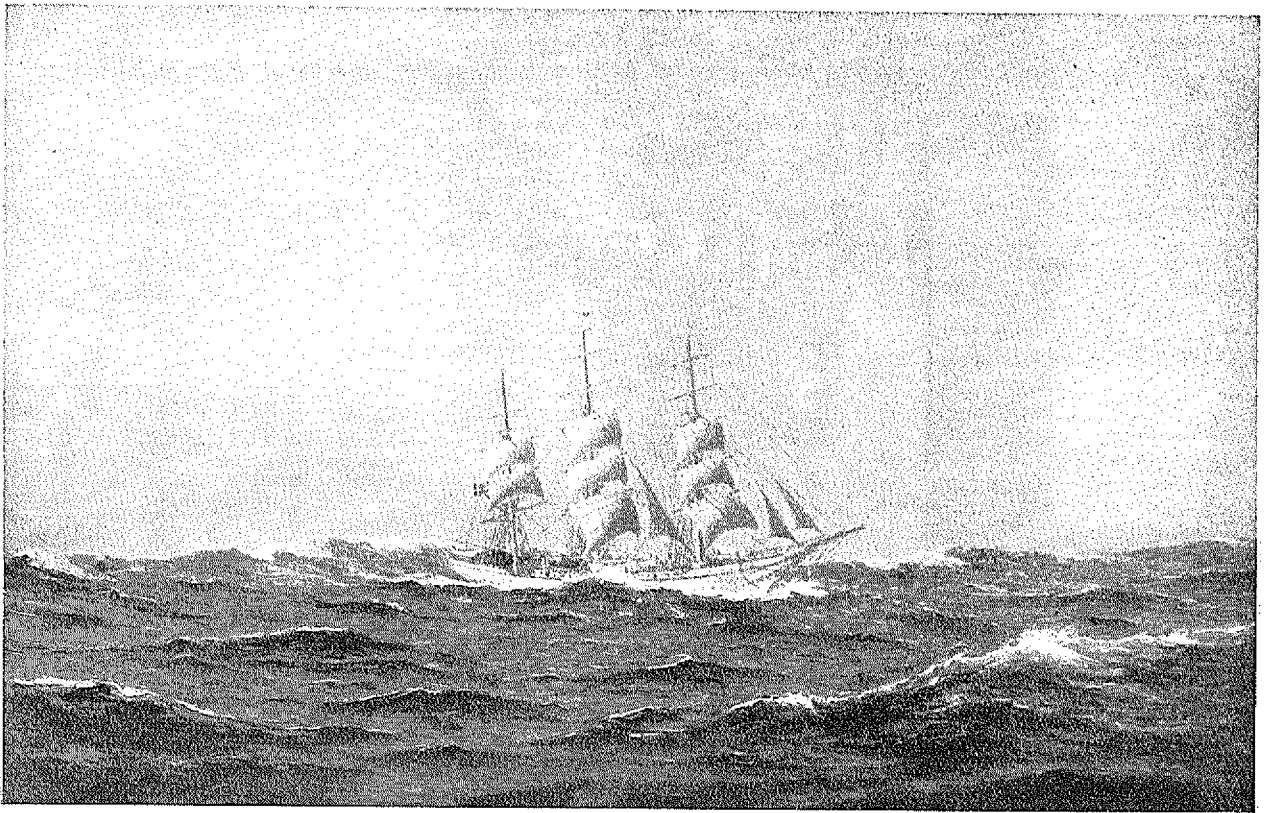
Men de danske Rhedere og Købmænd kæmpede imod Ødelæggelsen med baade Penge og Vaaben. Med kongelig Tildelelse udrustede de Kapere — som Regel mindre, hurtigtsejlende Skibe —, der skulde opsøge, jage og erobre fjendtlige Koffardifartøjer. Det viste sig snart, at et Kaperskib ikke var nogen daarlig Forretning at sætte Penge i; Kaperne gjorde ofte gode Priser og bragte store Værdier hjem. Rhederne tjente godt og høstede baade Ære og Anseelse; deres Fartøjer blev beskyttede af Kanonbaadene og Kanonjollerne, som Kaperne altid arbejdede i god Forstaaelse med. Desuden fandt Rhedere, Købmænd og Kapergaster Afløb for Vreden og Hævnfølelsen overfor Fjenden, der vilde ødelægge deres Eksistens; Fædrelandskærlighed og Eventyrlyst spillede ogsaa en Rolle, og Følgerne heraf var, at de raske og dristige danske Kapere blev en Magt, som gavnede Staten og tilføjede de fjendtlige Lande stor Skade. — — —

Midtvejs paa den flade Strand mellem Knudshoved og

Slipshavn laa en Dag i Slutningen af Juni 1808 en ung Mand paa Ryggen i det høje Græs og lod sig gennembage af den brændende Sommersol. Han havde samlet Hænderne over Øjnene og morede sig med at se, hvorledes det skarpe Lys med et dejligt, højrødt Skær trængte igennem de solbrunede, haardhuede Hænder. Af og til lukkede han Munden tæt sammen, udvidede Næseborene og indaandede med Velbehag den ramme Duft af Saltvand og Tang, som gennemsyrede den varmebevende Luft. Himlen var skyfri og havde laant Storebelt sin friske, dybblaa Farve, hvori den lette Søndenvind forsøgte at lægge mørkere Toner ved Hjælp af smaa, muntre Søer, der af og til smykkede sig med glitrende, hvide Kroner.

Den unge Mand, Jonas Jansen, tog Hænderne bort fra Ansigtet og laa lidt med halvt lukkede Øjne, rettede sig saa op og kikkede ud over Beltet. Han var ganske ung, ikke meget andet end en stor Dreng, men høj og kraftig og tidligt udviklet i Forhold til sin Alder. Køn var han ikke, — hvidgult Haar, der stod ejendommeligt til hans brune, solbrændte Ansigt; lyse, blaa Øjne, næsten uden Bryn, og en bred, opadstræbende Næse; men der var et saa ærligt og solidt Præg over hele hans Person, at enhver vilde føle sig tiltalt ved Synet af ham.

Beltet, der tidligere havde været saa fornøjeligt at se med de mange forbisejlende Skibe og Baade, laa nu næsten øde. Nede østen for Vresen krydsede en engelsk Orlogsbrig frem og tilbage, og ovre i Horisonten ad Korsørkanten til kunde lige skimtes Toppene af to andre Orlogsskibe. Fra Nyborg Fjord kom en lille Sejlbaad krydsende ud, rundede Slipshavn



Skoleskibet „Danmark“ for en Lønser i Atlanterhavet. Sø nandens Øje og sikre Haand har her skabt en Situation paa Havet, som kun Sømanden ser den og oplever den. Maleri af Fr. Landt.

og stod rumskøds op Nord paa imod Knudshoved. Der var to Mand i den; den ene styrede, medens den anden laa henslængt paa en Tofte og sang af fuld Hals. Rigtige Sømænd var de dog ikke, trods deres noget orlogsmæssige Paaklædning; thi Jonas saa snart, at de ikke havde Forstand paa at sejle Fartøjet ordentligt. Styrmanden lod Sejlet staa godt fuldt, men holdt derved saa langt ind under Land, at det saa ud, som om han havde tænkt sig at sætte Baaden paa Grund.

Jonas rejste sig op og brummede noget, der ikke just var særligt rosende for de to sejlandes Sømandsdygtighed, holdt saa sine Hænder for Munden og raabte:

„Ohoj derude! Pas paa Stenene, — I gaar for nær Land!“

Mændene i Baaden drejede Hovederne for at se, hvor det Raab kom fra; Styrmanden vinkede forstaaende, og den anden Mand rejste sig fra Toften og svarede tilbage:

„Tak, min Gut! Saa holder vi lidt udefter!“

„I skulde hellere helt holde jer fra de Narrestreger, naar I ikke kan sejle saadan en Smule Baad ordentligt! Hvorfor sætter I ikke Topsejlet, Vejret er da fint nok?“

Mændene svarede ikke, men lo og vinkede til Jonas. Styrmanden lagde Roret Bagbord, og Baaden drejede Stevnen noget udefter, saa at den fjernede sig mere fra Strandskanten. Lidt efter lod det dog til, at de havde fundet Bemærkningen rigtig, for de gav sig nu til at gøre Topsejlet los. Derefter tog Styrmanden igen Rorpinden, og den anden Mand hev op i Faldet; men dette maatte paa en eller anden Maade være blevet uklart, for Jonas saa, at han, der før hejste, begyndte at krybe op ad Vantet for at klare Grejerne.

„Hov!“ Lad være med det, — det gaar aldrig!“

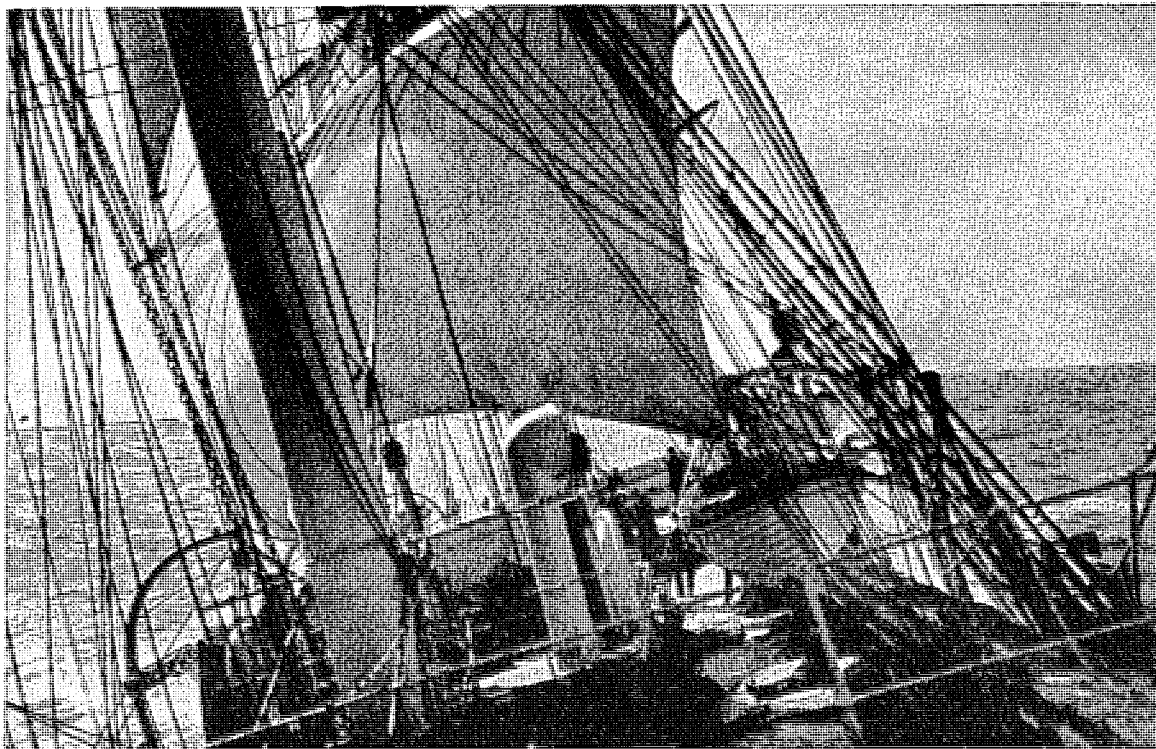
Mere naaede Jonas ikke at faa brølet ud til Baaden, for i det samme sprang det tynde Vant, og Manden faldt over

Bord. Styrmanden slap øjeblikkelig Rorpinden og hev Tampen af Topsejlsfaldet ud til sin Kammerat; men da Baaden stadig gled fra ham, var Enden for kort og naaede ikke den overbordfaldne. Saa prøvede Styrmanden at vende, men det var ikke stort bevendt med hans Færdighed, og det lykkedes ham ikke at faa Baaden igennem Vinden. Uvis med, hvad han saa skulde gøre, og helt forvirret af Angst og Ophidselse lagde han hurtigt Roret Styrbord. Baaden strøg rask ind mod Stranden, tog lidt efter Grunden og krængede over. Ved Stødet faldt Manden ned i læ Side, Vandet strømmede ind over Lønningen, og uden at vide hvorfor rev han Skødet løs. Sejlet slog nogle haarde Slag frem og tilbage, Blokken i Skødsbarmen ramte ham i Hovedet, og bevidstløs sank han ned over den agterste Tofte.

I medens dette skete, havde Jonas smidt sin Trøje og var løbet et Stykke langs Stranden, til han omtrent var ud for den druknende. Saa sprang han i Havet og svømmede med raske Tag hen for at bjerge Manden. Det gik nemt for ham at arbejde sig udefter; den stærke Strøm inde under Land drev Manden nærmere, og den Smule Sp, der stod, standsede ikke Jonas. Han gled frem gennem Vandet saa let og hurtigt, at det syntes, som om dette Element var hans rette Tumbleplads; traf han en Sp, der var større end de andre, dukkede han Hovedet og skar sig som en Pil igennem den. I Løbet af et Par Minutter naaede han Manden, slog sin venstre Arm om ham og bjergede ham paa den Maade ind til Strandbredden.

„Lig nu der og faa fat i Vejret igen, saa gaar jeg ud og henter jeres Kammerat, for han kan sagtens heller ikke klare sig selv!“

Manden, der var et Par Aar ældre end Jonas, laa i Græsset.



Det var nu ikke altid, den gamle „Georg Stage“ opholdt sig i Sundet. Her ser vi den under haard Sejls over Nordsøen. Indsendt af Gudmund Jensen, Taastrup..

og pustede. Da han var kommet lidt til Kræfter og saa sig omkring, var Jonas allerede ude ved den kæntrede Baad, hvor der ikke var mere Vand, end at han med Lethed kunde bjerge den bevidstløse Mand i Land. Sammen med den først reddede prøvede Jonas at faa Liv i Styrmanden; de rullede ham i det høje Græs, baksede og arbejdede med ham, og efter nogle Minutters Forløb havde de den Glæde at se ham slaa Øjnene op og stirre forvildet paa dem.

„Naa, det var da bravt,“ sagde Jonas. „Jeg var ellers lige ved at tro, at I havde faaet mere, end I havde godt af!“

Styrmanden, der var paa Alder med sin Kammerat, forsøgte at rejse sig op, men vilde være faldet, hvis ikke Jonas havde grebet til og støttet ham.

„Jeg er lidt svimmel endnu efter det Slag,“ undskyldte han sig og satte sig i Græsset. „Synes du ikke, Peter, at vi er sluppet bedre fra den Historie, end vi egentlig fortjente?“

„Om vi havde fortjent at sætte Livet til paa denne Sejls, ved jeg ikke saa lige; men sikkert er det, at vi skylder vor græve Redningsmand, at vi endnu har det i Behold!“

„Ja, den drukner jo ej, som hænges skal! Du har reddet os fra Døden, min Ven, enten vi har fortjent det eller ikke; lad os nu faa at vide, hvad du hedder og hvem du er.“

„Det var da ikke saa gefarligt med den Redning,“ sagde Jonas. „Nej, saa skulde I have set her forleden, da Tolderen kuldsejlede oppe ved Pilebenet, dér lavede Johan Fiskers to Sønner et godt Stykke Arbejde. Men den Historie kan I faa en anden Gang. Træk nu det vaande Tøj af og læg det til Tørre i Solen, saa faar vi nok senere hjerget Jollen!“

De to strandede trak Tøjet af og hjalp hinanden med at vride det, hvorefter de bredte det ud i Græsset for at lade Vind og Sol tørre det. Jonas fulgte deres Eksempel og fortalte imedens, hvad han hed, og sagde, at Lodsens paa Sliphavn var hans Morbroder.

„Jeg er ellers fra Nexeld,“ fortsatte han, „men siden Sven-

skerne plyndrede Øen og slog min Mor ihjel her sidst i Maj, har jeg været i Huset hos Morbror.“

„Hvad var det for Svenskere, du taler om?“ spurgte Styrmanden.

„Har I ikke hørt om det? Det var dem, der i Foraaret havde ligget og krydset i Kattegat og gjort saa mange Ulykker rundt om paa Kysterne.“

„Aa, saa var det Kaptajn Ole Norin med Kutteren „Lycklig“!“

„Ja, lige netop! Jeg tænkte nok, at I havde hørt lidt om ham. Jeg beder hver Dag Vorherre være saa naadig at give mig Lejlighed til en Gang at faa Ram paa den Karl. Og endda var han ikke den værste. Han havde en Løjtnant, der var den rene Djævel! Aa, jeg glemmer aldrig den Eftermiddag! Vort Hus laa ved Stranden paa Vestsiden, og Mor og jeg sad lige med et Krus Kaffe, da jeg gennem Vinduet faar Øje paa Svenskeren. Han kom oppe Nord fra og ankrede udfor Øen. Da Klokkeren var henad fem, satte han sin Baad i Vandet og lod den, stuvende fuld af bevæbnede Folk gaa ind til Land. Løjtnanten, jeg talte om før, var Fører for den Flok Røvere. Der var vel en Sned Mand ialt. Først gik de op til en Gaard i Nærheden af vort Hus, hvor de tvang Folkene til at udlevere, hvad de ejede. Der var ikke den Ting, uden at de havde Brug for den; foruden Penge og Sølvtøj tog de baade Proviant, Klæder, Dyner og al Slags Husgeraad. Og saa tvang de med Prygl og Hug Folkene til selv at slæbe det ned til Baaden, hvor de samlede det i en stor Bunke. Da de saa havde plyndret den Gaard, delte de sig i to Hold, og det ene af disse, ført af Løjtnanten selv kom hen til vort Hus og raabte, at vi skulde komme frem med vore Penge. Nu ejede vi ikke ret meget, saa de var misfornøjede med at faa et saa lille Udbytte. Om de nu troede, at vi havde gemt noget, ved jeg ikke, og det kan ogsaa være lige meget; men de greb fat i Mor, truede hende med knyttede Næver og lovede

hende baade Død og tusinde Djævlé, hvis ikke hun kom frem med Sølvstøjet. Det kunde jeg ikke holde ud at se paa, — jeg tog en Stol og smækkede hen i Hovedet paa ham, der var mest nærgaaende. Naa, saa var naturligvis hele Banden over mig, og jeg blev væltet om paa Gulvet, slaaet, sparket og til sidst bundet om Arme og Fødder og varpet hen paa Slagbænken. Saa greb en af dem Mor, og Løjtnanten slog med knyttet Næve den gamle Kone i Hovedet. Og da Mor ikke kunde fremskaffe, hvad vi ikke ejede, saa tog han sin Pistol og brændte et Skud løst Krudt af i hendes højre Øje! — — Ja, saa lod de Mor ligge der blødende og forslaaet, sparkede til mig og forlod Huset med det, de gad have. Men heldigvis var der en ung Fisker, som straks, da Svenskerne gjorde Landgang, sejlede over til Havnsø paa Sjællandskysten og allarmede Militæret. Det var raske Folk, som hurtigt kom i Baadene og naaede over til Øen, mens Svenskerne havde mest travlt med at plyndre. Jeg saa ikke selv Begyndelsen; men Soldaterne fik afskaaret Kaperne fra deres Baade, saa de maatte flygte ind paa Øen og gemme sig. Nexelboerne hjalp naturligvis til at et godt Hjerte og fik snart det meste af deres Ejendele bjerget sammen igen. Jeg laa imens og raabte højt om Hjælp og fik da ogsaa kaldt et Par af Soldaterne til, som saa hjalp mig paa Benene igen og surrede mig los. Da jeg derefter havde hjulpet min Moder, badet hendes stakkels Øje og faaet hende bragt i Seng, løb jeg ud for at hente en gammel Kone, der boede et Stykke borte, og som var klog paa alle Slags Sygdomme. Og hvem tror I saa, at jeg render paa?”

„Jeg kan næsten tænke mig, at det var den svenske Løjtnant!”

„Netop, lige just ham. Han kom krybende langs en Hæk for at slippe uset ned til Stranden, hvor han vilde springe i Vandet og svømme ud til Kutteren!”

„Og saa — —?”

„Jeg tog en Sten og slog efter ham, — og nok en, — og den ramte! Saa raabte jeg til nogle Soldater et Stykke derfra, og da de fik Øje paa Fyren, løb de til for at spærre Vejen for ham. Jeg belavede mig paa at slaas med ham, for jeg troede, han vilde løbe tilbage; men da han opdagede Soldaternes Hensigt, styrtede han frem for at naa Stranden før de. Jeg prøvede paa at ramme ham med Sten, men kunde ikke række saa langt. Naa, hvor han kunde rende, — og han kom da ogsaa først, fik fat i en Planke, der laa i Strandkanten og sprang med den ud i Vandet. Men Soldaterne var tæt efter ham, de fyrede løs — og ramte, for han slap Planken, rakte Hænderne i Vejret og sank.“

„Saa er der ikke stort mere at fortælle. Mor døde nogle Dage efter, — den Medfart, hun havde faaet, var for slem. Da hun var blevet begravet, tog jeg her over til Morbror!”

„Og hvad bestiller du saa nu?”

„Jeg sejler med hans Baad og fisker lidt — der er jo ikke ret meget at gøre, saalænge Engelskmændene holder gaaende her i Beltet!”

„Naa, saa skal du høre! Du har nu reddet os fra at drukne her, og vi vil derfor altid være Venner. Jeg hedder *Jens Duus*, og min Kammerat dér *Peter Lindquist*. Vi hører begge til Besætningen paa Kaperchaluppen „*Sophus*“, hvis Rheder er min Far, og som min Halvbror, *Hans Duus*, er Kaptajn for. „*Sophus*“ ligger oppe i Kerteminde og venter paa Vind til at slippe Nord paa med; og vi to har været i et Ærinde i Nyborg. Vi kom kørende ned; men da Vinden nu var nogenlunde, saa syntes vi, at vi som gode Kapergaster mere passende kunde sejle tilbage og laante derfor en Baad, — men vi er jo ikke rigtig vant til at behandle et Fartøj — — —“

„Vi forstaar os bedre paa at slaas og fyre Kanoner af!” afbrød Lindquist.

„— og saa gik det, som du saa!”

Jonas stirrede forbavset paa de to unge Mænd.

„Men saa er I jo rigtige Kapergaster!”

„Ja, det kan du stole paa, Kammerat! Vil du være med os, saa slaas til. Jeg lover dig, at du nok skal faa Lov til at banke væk paa Svenskeren, hvis vi nogensinde træffer ham!”

„Om jeg er med!” Jonas sprang op, greb sit Tøj og slyngede det i Kaadhed højt op i Luften. „Ja, vel er jeg med — Død og Pestilents! Jeg er med, og I skal faa at se, at Jonas Jansen nok skal fortjene det Sul, han æder. Op med Jer, Kapergaster, og tag Tøjet paa. Nu stikker jeg ned til Sliphavn og faar fat i nogle Fiskere, saa skal vi snart faa Jollen i Orden. Og saa sejler jeg Jer til Kerteminde!”

Jonas trak hurtigt sine Bukser paa, og med det øvrige Tøj i Hænderne satte han i raskt Løb afsted langs Stranden ned imod Sliphavn.

— — —

Ombord i Kaperchaluppen „*Sophus*“ blev Jonas snart meget afholdt. Historien om hans raske og kække Daad ved Knudshoved, som Jens Duus og Peter Lindquist straks fortalte, var naturligvis først og fremmest Aarsag til, at de øvrige af Kaperens Besætning kom til at synes om ham, men hans glade, friske Humør og tjenstvillige Hjælpsomhed gjorde ham hurtigt til alles Ven. Kaptajn Duus saa snart, at Jonas var i Besiddelse af de Egenskaber, der var nødvendige for at blive en god Kapergast. Forholdene gjorde, at det var ret vanskeligt for Kaperen at faa hvervet Søfolk, der foruden at være duelige i deres Fag ogsaa forstod at kæmpe og bruge Vaaben. Orlogsflaaden havde selv Brug for alt sit Mandskab, saa var det kun de Sømand, der havde sejlet paa Langfart med de store Kina- og Ostindiefarere, der egentlig var noget værd. Disse Folk dannede derfor en Slags fast Stamme, som efterhaanden oplærte og uddannede den øvrige Besætning. Denne bestod mest af Fiskere, Haandværkere og unge Mennesker, som af Eventyrlyst eller i Haab om hurtigt at tjene Penge lod sig hyre. At Jonas lod sig optage blandt Besætningen var saaledes ret kærkomment, og Kaptajnen bestemte derfor, at skønt Jonas egentlig kun kunde regnes for Jungmand, saa skulde han dog have en hel Mandspart af Udbyttet, ligesom de andre Matroser.

„*Sophus*“ laa nogle Dage i Kerteminde, hvor Tiden blev benyttet til at indøve og indeksere Besætningen. Peter Lindquist, der gjorde Tjeneste om Bord som Kanonér, havde sat Jonas til at være Kanonkommandør ved en af Kaperens ti Kanoner, og under hans Vejledning lærte Jonas snart at sigte og at betjene Kanoner.

En Dag henimod Midten af Juli lod Kaptajn Duus kaste los og stod Nord paa. Vinden var god, og efter en fin Sejlads, hvor han hverken saa noget til fremmede Krigsskibe eller Koffardimænd, naaede han Frederikshavn og lagde Chaluppen ind i Havnen. Samme Aften gik Jonas med sine to Venner i Land for at more sig lidt. Ved Havnepladsen laa et Gæstgiveri, hvor Kapergasterne altid søgte ind, da Værten var en hæderlig Mand, der ikke som saa mange andre Kroholdere og Gæstgivere søgte at lokke de flest mulige Penge fra sine Gæster. Inde i den store, lavtloftede Skænkestue var der meget livligt, da de tre unge Mænd ankom. En Del Haandværkere holdt Gilde, og Humøret var højt oppe. Værten havde ladet nogle Borde rykke sammen, og paa Bænke langs disse sad de glade Deltagere, der drak, røg og sang af Hjertens Lyst. For Bordenden præsiderede en lille, trivelig Mand, hvis runde, røde Ansigt skinnede af Velvære og Livsglæde. Det var Older-

manden for det Lav, der havde Fest, og da han saa Kaper-gasterne træde ind, bød han dem venligt at tage Plads ved Bordet.

„Tak som byder,“ svarede Jens Duus.

Haandværkerne rykkede lidt sammen, og snart var Sangen og den muntre Passiar atter i fuld Gang. Jonas morede sig udmærket; han var ikke vant til den Slags Sammenkomster og fulgte derfor Samtalen og de glade Viser med stor Interesse. Jens Duus og Peter Lindquist, der ofte havde været i Land og tilbragt Aftenen paa lignende Maade, saa derimod lidt mere overlegent paa de oprømte Svende og tænkte paa, hvor hyppigt det var sket, at saadanne fornøjeligt begyndte Gilder var endt med Kiv og Slagsmaal. Kapergasterne havde altid Lyst til at være overmodige og kaade, naar de var i Land; de tillod sig mange Slags Friheder og opførte sig, som om de havde Eneret paa at gøre, hvad de vilde. De drak tæt, de holdt af at fjase med de unge Piger og Koner, og det var dem en særlig stor Fornøjelse i den Anledning at arrangere Slagsmaal med de fornærmede Karle og Ægtemænd. Saa-vel Jens Duus som Lindquist var ret fredelige og rolige Mænd; men alligevel havde de adskillige Gange været i Strid med Haandværkere eller Fiskere, naar Punchen og Øllet havde gjort sin Virkning. I Øjeblikket syntes det imidlertid, som om de gode Frederikshavnere var meget fornøjede over at være sammen med de unge Kapergaster, og medens Øllet blev drukket, fulgte den ene Fædrelandssang eller Drikkeviser efter den anden.

„Kan ikke en af jer raske Gutter syng os en Vise?“ spurgte den gamle Oldermænd. — „I svinger vel sagtens ogsaa engang imellem et Bæger om Bord?“

„Aa jo, — det hænder af og til!“ svarede Jens Duus — „syng op, Peter, — lad os høre Kapervisen!“

Peter Lindquist rejste sig.

„Stemme har jeg ikke meget af, men hver Fugl synger jo med sit Næb, og gider I høre til, saa kan jeg vel nok synge!“

Oldermænden dunkede nogle Gange sit Krus inod Bordet

„Stille derhenne! Fyld Øl i Krusene og hør efter, saa faar vi en rask Kapersang, Børn!“

Disse Ord vakte stor Jubel blandt Gæsterne, og under kraftige Bifaldsraab blev Lerkrusene fyldt op, hvorefter alle satte sig tilrette for at høre Visen. Da der var blevet stille, sprang Lindquist op paa Bænken og sang:

Op nu til Dyst!

*Fjenden blokerer og hærger vor Kyst!
Kaperens Blodflag i Havet sig spejler,
muntert vi jager den lastede Sejler!
Livet vi vover og kæmper med Lyst —
Op nu til Dyst!*

Lunterne klar!

*Vinden er søjelig, rummet den har.
Fir kun paa Skøderne, Parten vi øger,
at slippe fra os vort Bytte forsøger, —
nu om et Øjeblik Prisen vi ta'r —
Lunterne klar!*

Kaperen kæk

*springer ombord paa det fjendtlige Dæk!
Kuglerne hviner, og Økserne blinker,
Døden os truer, men Sejren os vinker!
Blegnende Fjenderne ser deres Skræk —
Kaperen kæk!*



Stemmingsbillede fra Kajen i Korsikas Hovedstad, Ajaccio.



Skandinaviske Nyheder.

DANMARK. „Nordisk filatelistisk Tidsskrift“ meddeler, at paa Grund af Frimærkemangel paa Færøerne har Myndighederne der udsendt følgende Provisorier: 20 Øre paa 15 Øre, rød — 50 Øre paa 5 Øre, brun — 60 Øre paa 6 Øre, gul.

NORGE. Som bekendt overgik det norske Postvæsen i Efteraaret 1940 til at udsende Frimærker uden Vandmærke. De første af disse var Mærkerne i den nye Løvetype — Fig. 1 — 1 Krone, grøn, 1,50 Kr., blaa, 2 Kr., rød, og 5 Kr. graaviolet. Alle takkede 12¾ : 13½. Derefter fulgte i Januar 12 Øre i Posthornstypen, violet, og 5 Øre, purpurlilla.

Postvæsenets Frimærkesalg til Samlere, Oslo, meddeler nu: „Følgende frimærker vil bli utgitt etterhvert som gjenværende beholdninger av de gamle frimærker tilsier: Posthornstype 7 øre. Løvetype 10 øre, 15 øre, 20 øre, 25 øre, 30 øre og 40 øre. Bortsett fra de før nevnte kronefrimærker og 12 øres frimerket, blir frimerketypene identiske med utgaven av 1937. — Frimærkeverdierne 1 øre, 2 øre, 3 øre, 14 øre, 35 øre, 50 øre, 60 øre og Luftpost 45 øre vil eventuelt bli trykt på vannmerkefritt papir senere. Det samme gjelder Tjenestefrimærkene.“

SVERRIG. Den 11. i denne Maaned udkom to nye Frimærker i Anledning af 400-Aarsdagen for den første fuldstændige Oversættelse af Biblen til svensk Sprog.

De svenske Bibler har faaet Navn efter de Konger, der regerede under Udgivelsen. Gustav Vasas Bibel, som udkom i 1541, blev overrakt Kongen af de to Reformatorer, Brødrene Olaus og Laurentius Petri, der havde ydet den største Indsats ved Udgivelsen af Biblen.

Frimærkerne viser Reformatorerne, der overrækker det færdige Bibelværk til Kongen. Værdierne er 15 Øre, brun, 2 og 3-sidet takket, samt 90 Øre, lysblaa, 2-sidet takket. Tegningen og Graveeringen er udført af det svenske Postvæsens Gravør, Steh Ewert, efter et al

fresco Billede fra 1830 i Uppsala Domkirke. Mærkerne er uden Vandmærke og takket 12½.

I Typen „Kong Gustav i Profil til højre“ er udkommet 50 Øre, graa.

Dansk Luftpost.

„Magasin du Nord“s Frimærkeafdeling har tilsendt os et Fejltryk, Luftpostmærket 15 Øre, violet, 1925, hvor der paa Flyverens højre Vinges Forkant findes et tydeligt Brud. Fejlen er kendt i flere Eksemplarer.

„Frimærkebogen“.

En for begyndende Samlere meget nyttig og interessant Bog med ovenstaaende Navn er udkommet. Den indeholder en stor Mængde fortræffeligt Stof, har flere Hundrede Billeder og er virkelig en fortræffelig Haandbog for selv viderekomne Filatelister. Bogen koster heftet Kr. 4,75 og indbundet i Karton Kr. 5,75.

Spørg — vi svarer.

E. V. Broe: „Frimærkesiden“ bedes hæfligst oplyse mig om, hvorvidt Frimærket med Ringene med en Prik i Centrum er mere værd end Mærket, der har et 1-Tal i Centrum?“

Svar: Ja, Mærket med Ringstemplet er mest værd, da det er et FIRE Rigsbankmærke fra 1851, Pris ca. Kr. 1,00, medens det andet Mærke er et 4 Skilling fra 1853, som kan købes for ca. Kr. 0,35—50. Angaaende Ringstemplerne er Ringstemplet med Prikken i Centrum det ældste, men mange af Ringstemplerne med Tal i er af langt større Værdi, afhængig af, hvor sjældent forekommende Tallet er. Tallene angiver Afsendelsesposthuset, og Tallet 1 paa Deres Mærke betyder Kjøbenhavn, og er naturligvis et af de hyppigst forekommende Tal. Mærkerne er returneret.“

Abonnement paa »Vikingen«

Vikings Læsere erindres om Bladets Abonnementspris: Kr. 4.00 pr. Kvartal — Abonnement kan tegnes paa Vikings Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse

Internationale Sømands-Ørsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

II

We're all bound to go

Moderato.

Bradspil-Chanty

Oh Johnny was a ro-ver, and to day he sails a-way. Heave a-way — , my
Johnny. Heave a - way — ay—! Oh, johnny was a ro-ver for he
broke his word to me, Heave a-way my bully boys. We're all bound to go - !

Solo: As I was walking out one day, down by the Albert-Dock.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: I heard an emigrant Irish girl conversing with Tapscott.

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „Good mornin', Mister Tapscott, Sir.“ „Good morn', my gel,“ sez he.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: „It's have you got a Packet-Ship all bound for Amerikee?“

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „Oh yes, I've got a Packet-Ship. I've got one or two.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: „I've got the „Jenny Walker“, and I've got the „Kangeroo“.

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „I've got the „Jenny Walker“, and to-day she does set sail.“

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: „With five and fifty emigrants and a thousand bags mail.“

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „Beware of the „Jenny Walker“, that Irish girl she said.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: For her sailors are Liverpool-Irishmen, and I'm an honest maid.“
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „Bad luck to thim Liverpool-Irishmen. Bad luck to thim I say.“
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: „For they'll all get drunk and break into me bunk and steal me clo'es away.“
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Den i denne Bradspil-Chanty omtalte Mister Tapscott var en i Midten af forrige Aarhundrede meget bekendte Liverpool-Skibsreder, som ejede flere af de store Sejl-Clippere, der paa den Tid besørgede Trafikken mellem Storbritannien og De forenede Stater — de saakaldte Nord-Atlantehavs-Paketter, som befordrede et Utal af irske Emigranter over Atlanten. Disse Skibes menige Besætninger bestod hovedsagelig af Liverpool-Irishmen, som i Almindelighed gik under Benævnelsen „packet-rats“. Det var stærke og haardføre Mænd, som var tatoverede paa Arme og Bryst med groteske Figurer. De førte et raat Sprog og var paa begge Sider af Atlanten vidt og bredt bekendt for deres daarlige Moral, som ogsaa for disse haarde Halses Vedkommende fik god Næring i denne støttige Fart mellem Liverpools Dansebuler og New Yorks Grog-Snasker. De stjal som Ravne fra Skib og Passagerer, hvilket ogsaa er antydet i den her anførte Tekst til „We're all bound to go.“

Der gives mig bekendt ikke nogen Tekst til denne Chanty, som hentyder til ældre Tider end her nævnt, og den maa antagelig derfor være opstaaet i Midten af

forrige Aarhundrede i Nord-Atlantehavs-Paketternes Tid og om Bord i et af disse Skibe. Men Chantyen har i sin Tid været meget anvendt i Bradspillet, og det er gaaet med den som med det kære Barn, der efterhaanden faar mange Navne. Med Aarene har den faaet andre Benævnelser, og den har — for at nævne et Par Eksempler — baade været kendt under Titlen „Heave away my jolly boys“ og slet og ret under den korte Titel „Heave away“. Med disse Navneændringer er der ogsaa sket en Forandring med Solostrofernes Tekst og et enkelt Ord i sidste Korstrofe, hvor „bully boys“ er ændret til „jolly boys“. Derimod er Melodien nøje bibeholdt.

Disse ændrede Tekster giver ingen Holdepunkter til Tidsbestemmelse af deres Tilblivelse. De udtrykker kun ganske almindelige Tildragelser i Sejlskibs-Sømandens Liv om Bord og i Land, men de giver ikke desto mindre et lille Indblik i, hvad der i særlig Grad optog hans Tanker.

Jeg skal i det følgende gengive nogle Vers af de to her nævnte Eksempler:

Heave away my jolly boys

Solo: As I was walking out one day, down by the Albert-Dock.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: I saw the charming maids so gay acoming down in flocks.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: There was fair Poll' and saucy Su'e and merry laughing May.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: And Sall' and Ann' and Bessie true, dressed out in bounting gay.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: They all were there to see a ship of note and noble fame.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: That was about to make a trip. The „Bengal“ was her name.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: The day was fine when she set sail. The wind was blowing free.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: But i had freshened to a gale, ere we were far at sea.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: We snugged her down and laid her to with reef'd main-topsail set.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: „It was no joke,“ I say to you. Our bunks and clothes were wet.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: The gale in fury had increased, ere night was fairly come.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: And ev'ry lubber never ceased to wish himself at home.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: It clear'd off fine at break of day. The sails were set again.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: The „Bengal“ sped like life away across the raging main.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: So gaily let your voices ring. My Johnnies heave away.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: We're bound to go, so better sing than pipe your tears away.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Heave away

Solo: As I was walking down the street awearing out my shoes.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: I stepped into a shipping-office just to hear the news.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „Good mornin', shipping master.“ „Good mornin', Jack,“ said he.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: „Oh have you got a fine ship to carry me over the Sea?“
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „Oh yes, I have a fine ship, a ship of noted fame.“
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: „She's lying in the Canning-Dock, the „Annie“ is her name.“
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „The wages are a pound a month, and half a month's advance.“
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: „And whilst you haven't got a ship, you'd better take the chance.“
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: So I went on board the „Annie“ and sailed to foreign clime.
Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!
Solo: But I'll never forget the girl I loved and left in tears behind.
Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Til Sammenligning med den her førstnævnte Tekst i „We're all bound to go“ skal jeg i denne Forbindelse ogsaa nævne en anden Bradspil-Chanty, som ligeledes er opstaaet omkring Midten af forrige Aarhundrede om Bord i de gamle Sejl-Paketter, der befordrede i

Tusindvis af irske Emigranter til Amerika, og hvis Tekst ogsaa taler om den daarlige Moral blandt Besætningerne i disse Skibe. Denne Chanty har dog en anden Melodi og var almindelig kendt under Titlen:

Solo: We snugged her down and laid her to with reef'd main-topsail set.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: „It was no joke,“ I say to you. Our bunks and clothes were wet.

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: The gale in fury had increased, ere night was fairly come.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: And ev'ry lubber never ceased to wish himself at home.

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: It clear'd off fine at break of day. The sails were set again.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: The „Bengal“ sped like life away across the raging main.

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: So gaily let your voices ring. My Johnnies heave away.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: We're bound to go, so better sing than pipe your tears away.

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Heave away

Solo: As I was walking down the street awearing out my shoes.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: I stepped into a shipping-office just to hear the news.

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „Good mornin', shipping master.“ „Good mornin', Jack,“ said he.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: „Oh have you got a fine ship to carry me over the Sea?“

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „Oh yes, I have a fine ship, a ship of noted fame.“

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: „She's lying in the Canning-Dock, the „Annie“ is her name.“

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: „The wages are a pound a month, and half a month's advance.“

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: „And whilst you haven't got a ship, you'd better take the chance.“

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Solo: So I went on board the „Annie“ and sailed to foreign clime.

Kor: Heave away, my Johnny. Heave away — ay!

Solo: But I'll never forget the girl I loved and left in tears behind.

Kor: Heave away my bully boys. We're all bound to go!

Til Sammenligning med den her førstnævnte Tekst i „We're all bound to go“ skal jeg i denne Forbindelse ogsaa nævne en anden Bradspil-Chanty, som ligeledes er opstaaet omkring Midten af forrige Aarhundrede om Bord i de gamle Sejl-Paketter, der befordrede i

Tusindvis af irske Emigranter til Amerika, og hvis Tekst ogsaa taler om den daarlige Moral blandt Besætningerne i disse Skibe. Denne Chanty har dog en anden Melodi og var almindelig kendt under Titlen:

Havets Rigdomme er mangfoldige



Tangfiskerne rykker ud – næsten som et Optog i en Film.

EN LANG, SMAL, hvid Sandstrimmel yderst paa Portugals Kyst. Mægtige Klitrækker, hvor hist og her Klippeknuder dukker frem, fjendtlige og mørke. Det øde Landskab oplives af Møller, der paa Klippetoppe bevæger de lange Arme i den friske Atlanterhavsbrise. Spredt rundt om i Klitterne, lave Fiskerhytter, Kapeller og Redningsbaadstationer.

En Mand med et vejrbidt, typisk romersk Ansigt dukker frem paa Stranden. Han er klædt i en ejendommelig, uniformlignende Dragt. Han tager et mægtigt Kohorn frem, sætter det for Munden og frembringer en lang, dyb Tone, der høres milevidt borte, og straks efter vrimler Klitterne af Mænd, klædt i de samme maleriske Dragter, og Kvinder, der er klædt i ejendommelige Nationaldragter, der trods de har været holdt i Hævd i Aarhundreder alligevel har et næsten moderne Snit og i hvert Fald er tilpasset med et usædvanligt Koketteri.

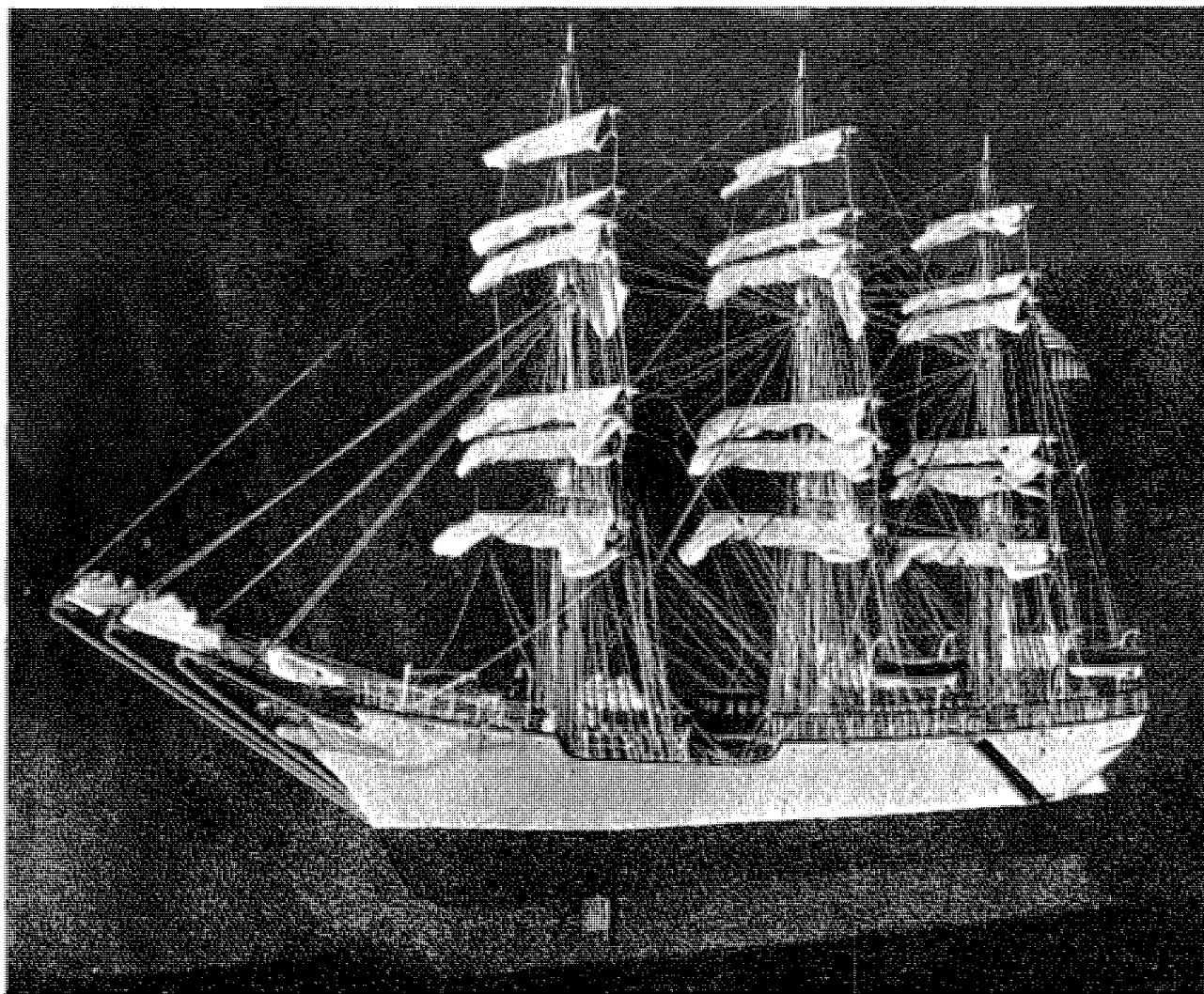
Som disse Fiskerfolk staar deroppe paa Klitten, danner de et helt fantastisk Skue, for Mændene er forsynede med nogle kæmpemæssige Træriver, der staar skarpt mod den blaa Himmel, og Kvinderne bærer nogle Genstande, der ligner lette Træstiger.

Hele Flokke løber under livsglad Raaben og Skæmt ned til Havstokken. Mændene vader ud i de svære Atlanterhavsdønninger, der vasker ind mod Stranden, og hver Gang en Bølge begynder at glide tilbage, kaster de de kæmpemæssige River ud, og paa den Maade fanger de det fine Sargasso-Tang, som Bølgen havde bragt med ind. Oppe paa Sandet tørrer Tangen hurtigt i den bagende Sol, og saa løsser Kvinderne Tangen paa deres lette Stiger og bærer den højere op i Land, saa Bølgerne selv under Paalandsstorm ikke kan naa den. Herfra bliver Tangen saa senere hentet af skrumlende Kærre, trukket af Okser med kæmpemæssige Horn, for at bringes ind i Landet og anvendes som Gødning til Majsmarkerne og Vingaardene.

Tangens fremragende Egenskaber som Gødning, kender vi godt herhjemme. Men paa vore udstrakte Kyster har Havet selv i rigt Maal sendt Tangen op paa det tørre, saa vi har ikke haft nødig selv at fravriste Havet dette værdifulde Produkt. Paa Portugals aabne og bjergrige Kyster er Tangen derimod mere sjælden, og man forstaar derfor den Feststemning, hvorunder Apuliens primitive Fiskerbefolkning fravriste Havet den dyrebare Sargasso-Tang.



Naar de mægtige River sættes mod Bølgeslagets Tilbagesug, bliver den værdifulde Sargasso-Tang hængende i dem.



Ovenstaaende smukke Model af en amerikansk Lystyacht „Nelly Gray“ er bygget af Martin Hansen, Baadsmandsstræde 13 F. Hele Modellen er 1 Meter lang og et ualmindelig smukt Stykke Arbejde, som vækker stor Beundring blandt Fagfolk. Modellen, der er til Salg, er udstillet hos Forstanderen i „Prinsesse Mariæ Hjem for gamle Søfolk“.

Et Værft med 25 Beddinger, Den i Amerika kendte Industrimand Walter Jones i Pittsburgh har meddelt, at hans Firma vil anlægge et stort Værft i Jackson-ville til Bygning af Handelsskibe til Staten.

Efter Planerne skal Værftet have 25 Byggebeddinger og beskæftige ca. 30.000 Arbejdere, som i aarlig Løn skal have udbetalt 25.000.000 Dollars. Bekostningen ved Projektets Gennemførelse anslaaes til mellem 30 og 40 Millioner Dollars. Arbejdet skal begyndes snarest muligt.

Deres Bankforretninger



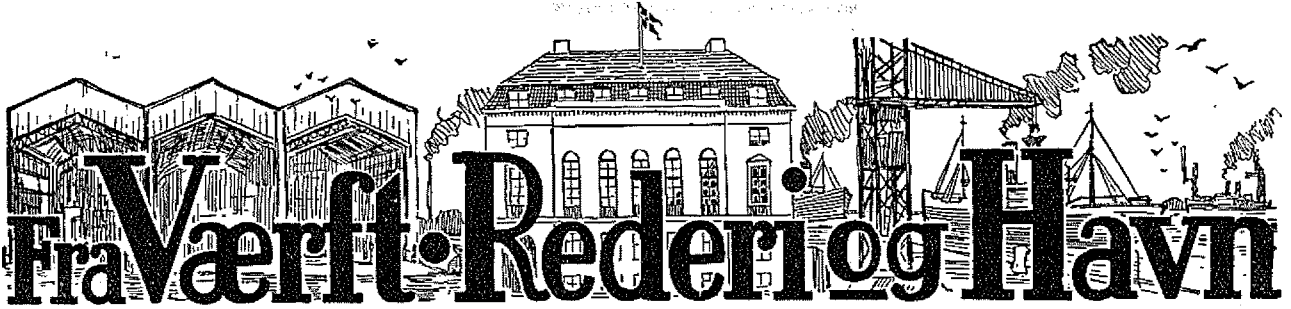
ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn

54 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

Falsterbo-Kanalen skal være færdig d. 1. August. Svenske Blade meddeler, at den gennem Sydvestspidsen af Sverige byggede Falsterbo-Kanal skal være færdig til Drift d. 1. August i Aar. (Man vil erindre, at den tidligere Knippelsbro i København nu er Jernbanebro over Kanalen). En stor Del af Kanalen er allerede færdigbygget i fuld Bredde, medens paa andre Steder kun den halve Bredde er udgravet. De i Forbindelse med Kanalen staaende Bro-, Jernbane- og Landevejsbygninger er alle færdige. Arbejdet har til nu kostet 11,5 Millioner Kroner. Til Fuldførelsen har den svenske Handelsminister nu forlangt en Tillægsbevilling paa 5 Millioner Kroner.



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Maj 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Heiland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jøbsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbåde og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prønix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lørche
 D/S Samsø
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Sveiningsen
 A/S Em. Z. Svitlers Bjergnings-Entreprise
 Svitlers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter. Odense
 D/S Trio
 D/S Vendils
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Godt Sømandsskab

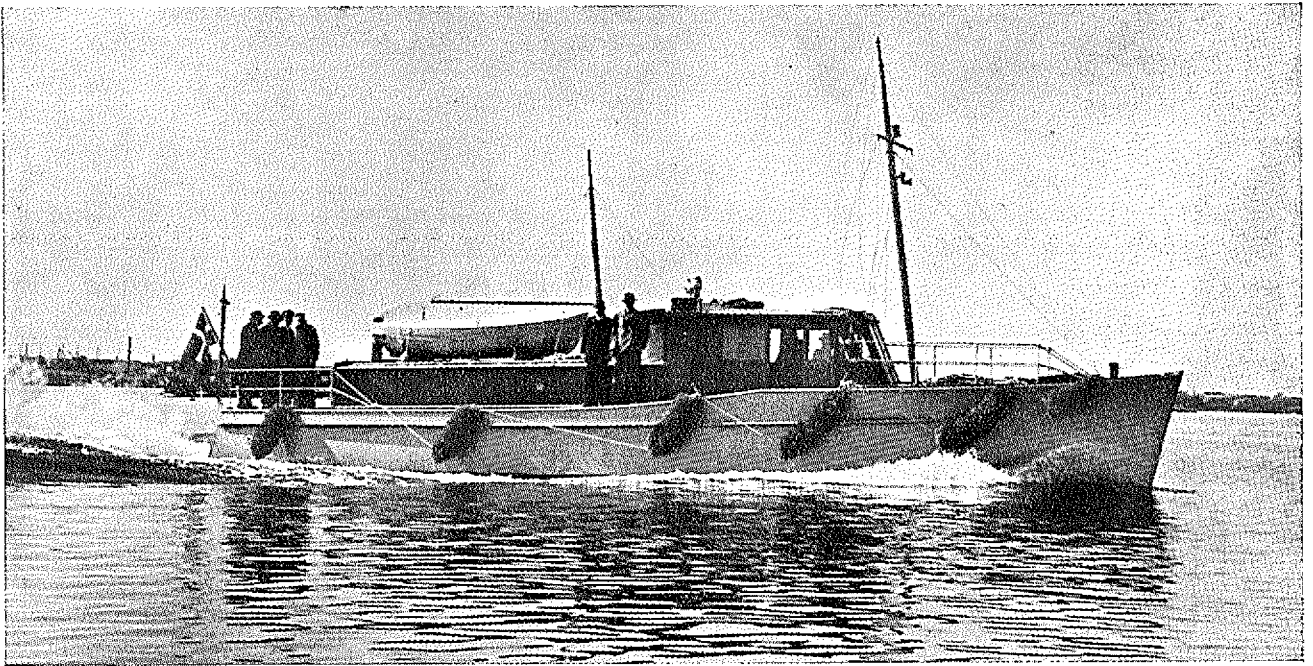
I Dagbladet „Børsen“ finder vi nedenstaaende Beretning, som fortjener at kendes overalt, hvorfor ogsaa „Vikingen“ bringer den som en Hyldest til den danske Sømandsstand.

At danske Sømand hører til Verdens ypperste, véd alle herhjemme, og at de for Landets Skyld gør deres Pligt under disse for søfarende saa farlige Forhold, er blevet omtalt saa ofte, at det tør anses som almindelig kendt. Imidlertid er der Anledning til at omtale et Eksempel paa godt Sømandsskab fra den seneste Tid.

Et Dampskib, tilhørende et herværende Rederi, var grundstødt ved Larvik i Januar Maaned i Aar. Skibet, der var lastet med Salt, var blevet bjerget af Norsk Bjergningskompagni og bragt ind til Herøen for yderligere Tætning af Lækagerne og Oplosning af Ladningen i Agterrummet, idet Ladningen i Forrummet var blevet opløst af det indtrængende Vand og udpumpet under selve Bjergningen.

Skibet laa nu tilsyneladende sikkert ved Kaj, men faa Timer efter at Bjergningsbaaden, som havde ledsaget Skibet ind til Havnen, var afsejlet, begyndte Vandet at fosse op gennem Bunden af Agterskibet ved en Lækage, hvis Tætning var revet bort af Isen. Der blev i en Fart lavet en stor Pude af Sækkelærred, som af Skibets Fører, Kaptajn Anton Jensen, Andenstyrmanden Aage Hansen og Vagtsmanden Matros Svend From Andersen anbragtes over Lækagen, medens Resten af Besætningen bragte Kedelriste op fra Fyrrummet til Placering ovenpaa Sækkelærredet. For at udføre dette Arbejde maatte Kaptajnen og de to andre staa i det iskolde Vand — det var et Par og tyve Graders Frost — til over Livet, og blev flere Gange slaaet bort af det store Vandtryk.

Det var et godt Stykke Arbejde, en Tilsidesættelse af private Interesser, uden hvilket Skibet antagelig havde været tabt eller i hvert Fald kun med meget stort Besvær og Udgift kunde have været bjerget igen, og Skibets Assurandører og Rederi har derfor vist disse tre Sømand deres Paaskønnelse for denne Daad, som man som Dansk har Lov til at være stolte af.



Ny Patruljebaad til det danske Toldvæsen »KNUD«

Fornylig søsattes en ny Toldkrydser fra G. Rinecks Værft (Københavns Yacht- og Motorbaadsværft). Fartøjet døbt af Fru Generaldirektør Korst, og Baaden fik Navnet „Knud“.

Fartøjet, der laa meget smukt paa Vandet, er konstrueret af Konstruktør Ferd. G. Hansen, København.

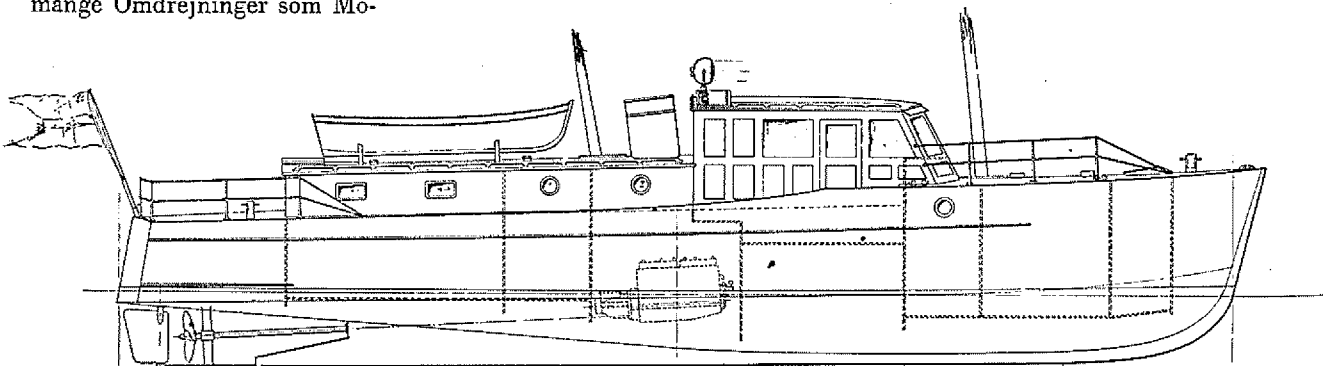
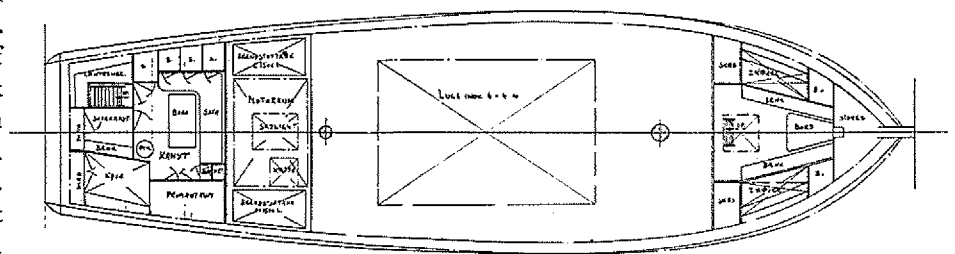
Paa den afholdte Prøvetur med Baaden, hvort Fart- og Motoranlæg m. m. blev prøvet, blev Fartsresultatet meget vellykket, idet man opnaaede betydelig mere Fart end ventet, ligesom Motoren, der er en 6 Cyl. ca. 120 HK. Burwain Diesel af den nye bekendte Type, gik ualmindelig roligt og uden Rystelser af nogen Art. Farten blev maalt til ca. 11,5 Knob. Motoren er gearet saaledes, at Propellen kun gaar halvt saa mange Omdrejninger som Mo-

toren. Denne Motor vil utvivlsomt blive den kommende Maskine i Fremtiden.

Fartøjet, hvis Hoveddimensioner er 17 m × 3,6 m × 0,9 m, er bygget af Oregonpine paa Eg med Dæk og Dækshus m. m. af Bangkokteak og fremtræder som meget smukt Baadebyggerhaandværk.

Baaden er udstyret med elektrisk Lys og Centralvarme overalt.

Forude er Køjeplads til 4 Mand samt Toiletrum



med Vask, diverse Skabe m. m. Der er stort Styrehus med Bord og Sofa. Fra Styrehus er direkte Adgang til Motorrum. Agten for Motoren er Pantry. Helt agterude er en udmærket Salon med Klappøjer, Sofaer, Bord

m. m. Apterungen her er udført i lakeret Mahogni. Agtenfor Apterungen er Brændstoftankene placeret, saaledes at disse er fjernet længst muligt fra Motoren, og Brandfaren den mindst mulige.

Tankdamper med Trunk

Der har i Tidernes Løb været ikke saa faa Skibskonstruktioner fremme, som efter en kortere eller længere Levetid er forsvundet igen. Vi behøver blot at nævne Navne som Whaleback-, Turret- og Trunkskibe for i alt Fald hos den ældre Generation af vore Læsere at fremkalde Minder om Typer, som for de yngre maaske ikke siger noget, men som andre erindrer, maaske med et Smil. Typerne har ikke holdt sig af forskellige Grunde, men dermed være ikke sagt, at de Idéer, som var Grundlaget for dem, har været helt hen i Vejret. De kan maaske ikke helt have passet til Forholdene paa den Tid eller til den daværende tekniske Udvikling og er derfor stille forsvundet i Glemslen. En skønne Dag finder en eller anden den glemte Idé god, hvis den faar en anden Udformning, og saa gaar det som i det Tilfælde, vi her nævner, der kommer maaske noget bedre ud af den gamle Idé ved at blive udformet efter den moderne Tekniks Midler.

I Efteraaret afleverede Eriksbergs Mekaniska Verkstads A/B, Gøteborg, til Rederiaktiebolaget Soya, Stockholm. Motortankskibet „Soya VI“. Det er bygget med gennemgaaende Dæk, Bak og lang Poop samt med fremfaldende Forstævn og Krydserhæk. Mellem Bakken og Poopen strækker der sig en trappeformet Trunk, der er konstrueret af Rederiets tekniske Konsulent, Ingeniør E. Rösholm, i Samarbejde med Værftet efter et nyt System, hvorpaa der søges Patent. Midtskibs findes et Dækshus med Kommandobro.

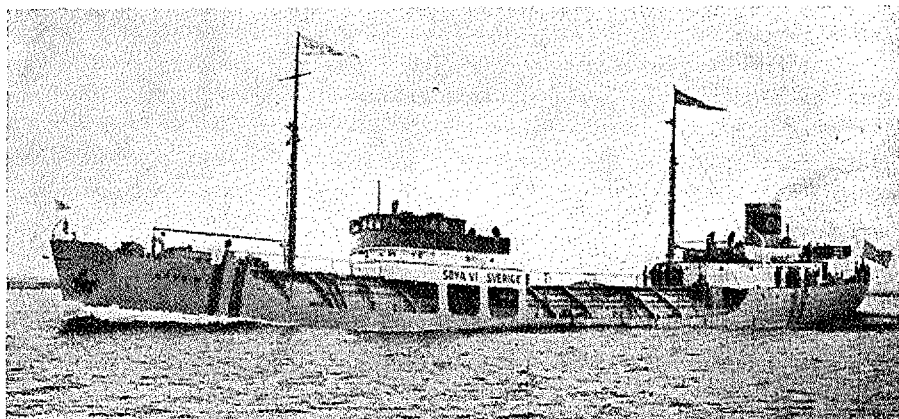
Hoveddimensionerne er: Længde mellem Perpendikulærerne 73,15 m, største Bredde 11,58 m, Dybde 4,88 m. Med en Dybgang paa 4,57 m laster Skibet 1700 ts.

Skibet er for største Delen svejst og bygget til højeste Klasse i Bureau Veritas som Tankskib med Isforstærkning. Det er rigget med 2 Master med Bomme. Dæksmaskineriet, der er dampdrevet, bestaar af Ankerspil, Styremaskine, et 3-tonns-Spil ved Føkkemasten og en Capstan agter paa Poopdækket.

Maskinrummet ligger agter. Foran derfor er der tværskibs Oliebunker. Den midtskibs Del af Skroget

optages af Lasttankene og Pumperummet. Agten for Forepeaken findes et Rum til tør Last.

Ved Hjælp af to langskibs Skodder er Lasttankpartiet delt i 4 Midtskibs- og 8 Sidetanke. Mellem hver Midtskibs- og Sidetank, samt foran for de tværskibs Bunkere, og agten for Lastrummet er bygget Kof-



Tankmotorskibet „Soya VI“ med trappeformet Trunk.

ferdamme. Under de midtskibs Tanke findes Inderbund med Tanke. — Lasttankenes Rumindhold er 2125 m³.

Til Losning og Lastning findes et Pumpsystem med Forbindelser paa Dækket midtskibs og agter for Slinger og Rørledninger fra Pumperne til samtlige Tanke. Pumperne bestaar af to Duplex — dobbelt virkende — Stempelpumper med en Kapacitet paa 150 ts/Time hver. De er opstillet i et Pumperum midtskibs. Her findes desuden en 70 ts Ballastpumpe og en 30 ts Slikkepumpe.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af en totakts, enkeltvirkende, 4 cyl. Eriksberg B. & W. Motor paa 1400 IHK., som giver Skibet en Fart paa 12 kn med fuld Last. I Motorrummet findes desuden en 30 HK. Hjælpemotor, der driver en 20 kW. Generator samt en Luftkompressor, en 20 kW. Dampdynamo, en dampdrevne Luftkompressor, 2 Dampkedler, hver med 76 m² Hedeflade, dampdrevne Pumper etc.

Kamre for Mandskabet findes agter paa Hoveddækket. Maskinofficererne bor i et Dækshus paa Poopdækket, medens Kaptajnen og Dæksofficererne har deres Kamre i det midtskibs Dækshus.

Udrustningen er meget moderne med Radiotelegraf, Radiotelefon, Pejlaparat, Elektrofon-Ordregiver og Radio med Højtalere i samtlige Messer etc.

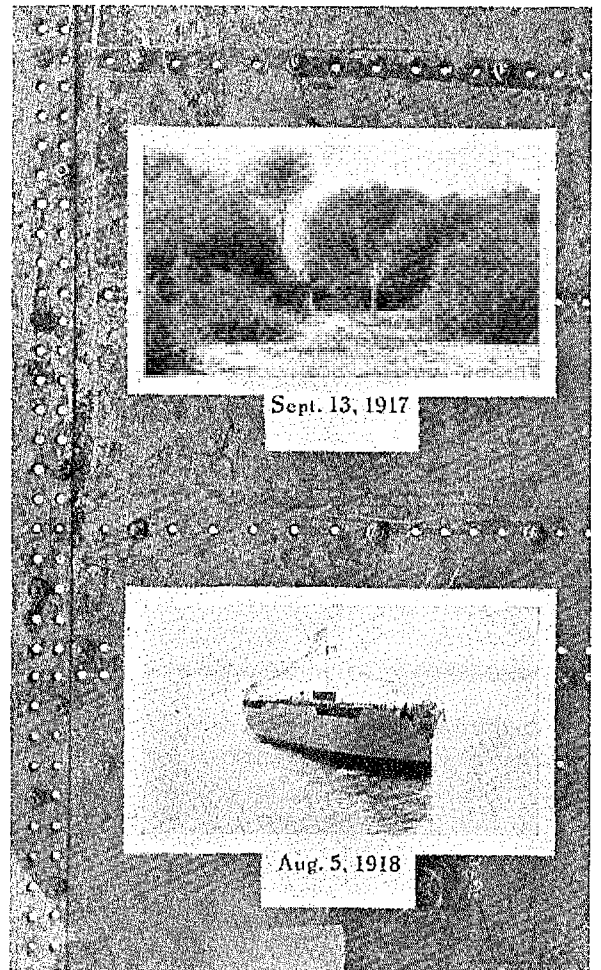
Standardisering af Skibsbygningen

De uhyre Tab af Skibstonnage under den nuværende Krig har ligesom under den forrige sat Liv i Spørgsmaalet om Standardisering af Skibe. Der er ogsaa berettet om Nyanlæg af Værfter i U. S. A. i en Skala, som kun er set engang før i Verdenshistorien.

Vi tænker her paa Hog-Island Værftet ved Philadelphia. Begyndelsen til Anlægget blev gjort d. 13. September 1917, og den 5. August 1918 løb det første Skib af Stabelen. Dette var kun muligt derved, at 12—14.000 Mand var beskæftiget ved selve Anlægningen. Dernæst ved, at de Skibe, der blev bygget, alle var Standardskibe paa 8000 ts. Ved Planlægningen af Foretagendet havde man først tænkt sig 7500 ts. Skibe, men Størrelsen blev under Arbejdet forøget med 500 ts, hvilket naturligvis maatte foraarsage en Forsinkelse af det.

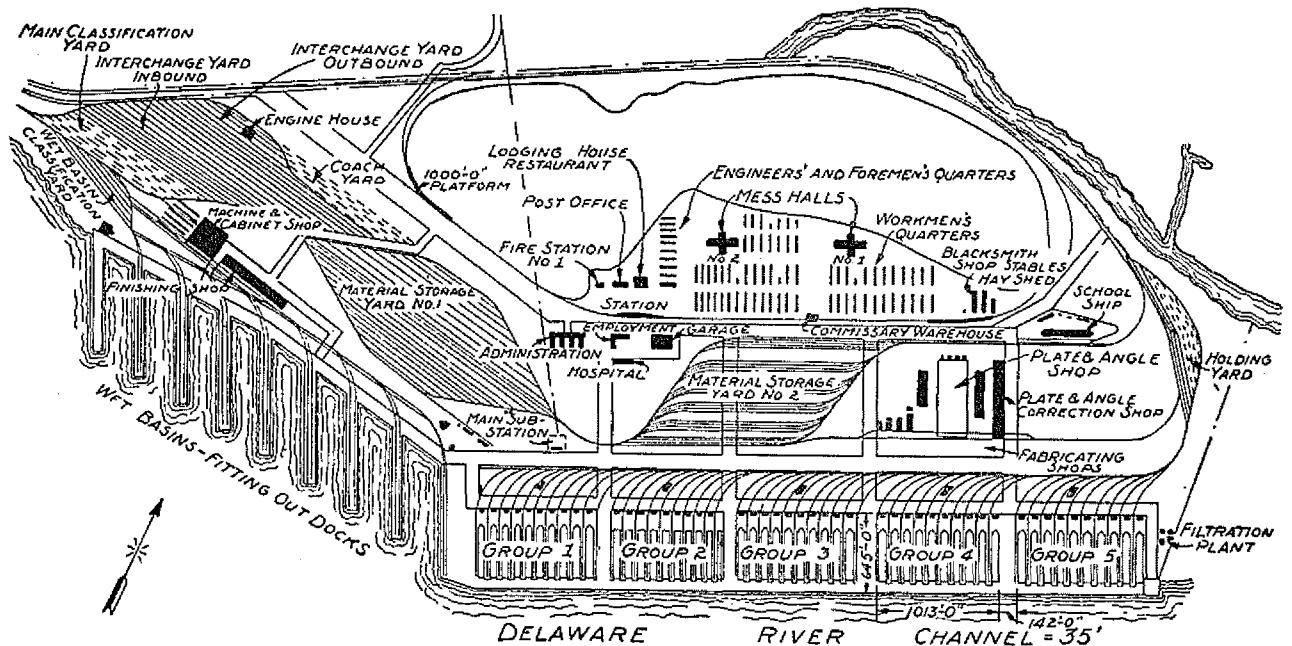
Det var heller ikke et Skibsværft i den Forstand, som vi opfatter det, men nærmest en Samlerfabrik. Af den samlede Mængde Valsemateriale — Plader og Profiler — ankom de 96 % til Værftet i bearbejdet Stand, fuldt færdigt til Indbygning i Skroget. Selv Dele til Maskininstallationer ankom færdige. Rør var saaledes bukkede og med paasatte Flanger. Alt Snedkerarbejde var ogsaa færdigt til Opstilling ved Ankomsten, og der manglede kun Malingen.

Ialt havde Værftet 50 Beddinger i 5 Grupper, saaledes at hver Gruppe arbejdede som et mindre Værft for sig. I fuld Drift skulde det beskæftige 30—35.000



To Studier i Hog-Island-Værftets Historie.

Mand. Man faar et Begreb om Størrelsen, naar man hører, at Sporanlægget havde en Samlet Længde paa



Hog-Island-Værftet ved Philadelphia.

130.000 m. Det rullende Materiel bestod af 450 Vogne, 20 Lokomotiver og 70 Lokomotivkraner. Kørebanernes Længde var 29.000 m, og der blev kun anvendt Motor-køretøjer.

Værftets Levetid var glørværdig, men kort. Da det første Skib løb af Stabelen, var 37 Beddinger fuldt færdige og med Nybygninger paa. Fredslutningen tog Livet af det. Skibene var alt andet end gode, og de 50.000.000 Dollars, som det havde kostet, var begravet. Eksperimentet frister ikke til Efterligning.

I de senere Aar har der været store Fremskridt paa Lastskibsbygningens Omraade. Det skyldes, at de er bygget efter Rederens, Officerernes og Ingeniørernes Erfaringer. Forbedringerne føres ud i Livet som Enkeltskib, fulgt af stadig forbedrede Skibe, ofte af samme Type, men sjældent helt ens. Disse Forbedringer er kommet den enkelte Reder til Gode i første Række, men dernæst ogsaa Verdenstransporten. En bestemt Artikel, et Ur, en Automobil, en Skrivemaskine kan let standardiseres, maaske ogsaa en Lastbaadstype. Man taler f. Eks. om Frederiksstadstypen. Den kan sælges, saa længe Rederen finder sig tjent med den, d. v. s. indtil han finder en bedre. Reder- og Sømandsdygtigheden kan imidlertid ikke standardiseres og derfor ikke Udviklingen.

Overalt diskuteres, hvorledes man bedst teknisk og organisatorisk skal løse de Opgaver, Skibsbygningen vil blive stillet over for. Dette Problem er for Øjeblikket det vigtigste. Det vil medføre en Indskrænkning af Typernes Antal og en Forenkling af Byggemaaden,

idet alle moderne Hjælpemidler vil blive taget i Brug. Der er ingen Tvivl om, at elektrisk Svejsning saaledes vil blive helt dominerende, idet den foruden sine andre Fordele ogsaa indebærer en betydelig Besparelse af Materialer.

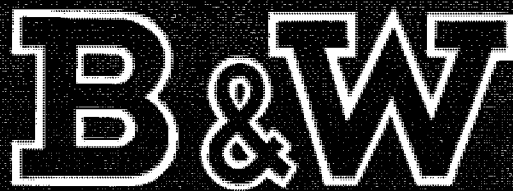
At gøre Typerne fuldstændig ens er imidlertid ikke nødvendigt, men allerede en Indskrænkning i Detailkonstruktionerne vil betyde en Lettelse og dermed Billiggørelse af Arbejdet. Ved Udveksling af Erfaringer mellem Redere og Værfter vil et saadant Standardiseringsarbejde være den sikreste Maade til sammen med en stigende Byggekapaacitet ved Modernisering af Værfts anlæggene at forberede en Forbedring af Skibenes Kvalitet.

Det er værd at erindre om, at man i U. S. A. ved det store Byggeprogram paa 500 Skibe bygger dem af 3 Grundtyper paa 7500, 8200 og 11000 ts D. W. Der til kommer nu en ny paa 15000 ts D. W. Det er de saakaldte C-Skibe. Rederne er her ikke bundet i alle Detailler. I Japan og Italien praktiseres ogsaa Standardiseringen.

Læs

Sejl og Motor

— det fuldendte Sejlsportsblad



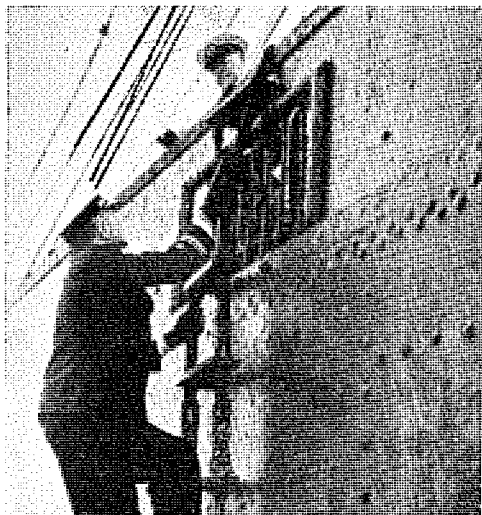
B & W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN · DANMARK

Moderne Karantænevirkksomhed

Fra en ringe Begyndelse er det moderne Karantænevæsen blevet et meget omfattende Foretagende, som de færreste ved noget videre om. Vi gengiver derfor en Artikel, som the Chief quarantine Officer, Port of New York. Robert Olesen har skrevet i det amerikanske Tidsskrift the Nautical Gazette.

Den aarlige Beretning fra New York Quarantine



Lægen klatrer op ad Stormlejderen.

Station giver med sin kolde Statistik ingen Underretning om det virkelige Arbejde, som den handler om, og heller ikke om de Principper, der ligger til Grund herfor. Bag Tallene ligger ikke desto mindre saa fængslende en Fortælling om positivt Arbejde, som der overhovedet kan forekomme i nogen Regeringsberetning. Det interessanteste er den afgjorte Forandring, som er sket i Karantænevæsenets Arbejde. Fra en ren Statsforanstaltning, den saakaldte Karantæne (40 Liggedage af det franske „quarante“ = 40), er den blevet udvidet til at omfatte Virksomhed af Skibsredere, Officerer og Mandskab. Den Tillid, som man har vist

alle disse, har de paa en udmærket Maade vist sig værdige.

Først maa det fastslaaes, at Karantæne, som man forstod og udførte den for faa Aar siden, kun har en svag Lighed med den nuværende. Hovedvægten lægges nu paa Skibshygiejne og Sundhedspleje, og tilfredsstillende Resultater paa disse Omraader opnaas ved Ændring af de gamle Metoder og Fornyerelser i Kontakt med moderne Begreber om Sundhedspleje. Udtrykket „Karantæne“ er i Virkeligheden misvisende, da Tilbageholdelse af Skibe nu kun finder Sted i forholdsvist korte og uvæsentlige Perioder.

Hvad er det nu, der foretages fra Statens Side for at forhindre, at Sygdomme indføres med Skibe og Personer ombord paa dem? Det kan kort og klart komme ind under følgende Rubrikker:

1. Undersøgelse til Søs af Handelsskibe.
2. Radio Landingsbreve.
3. Undersøgelse af Skibe for Rotter.
4. Uddannelse af Personel.
5. Udrydning med Gas.
6. Laboratorieundersøgelser.
7. Oplysningsarbejde.

Undersøgelse af Handelsskibe til Søs.

Paa det smukke Rosebank paa Staten Island har Sundhedsstyrelsen sin største Karantænestation. Her er Boliger for Officerer paa Landtjeneste og paa søgaende Kuttere, og her er forskellige Forraad f. Eks. af Giftgas. Stationen kan meget vel sammenlignes med en godt administreret og vel udstyret lille Landsby.

Det er ikke almindelig kendt, at Sundhedsstyrelsen (Public Health Service) i første Række, gennem Karantænetjenesten, har Ansvaret for, at de saakaldte Karantænesygdomme, Miltbrand, Kolera, Spedalskhed, Papegøjesygdom, Pest, Smaakopper, Tyfus og gul Fieber indføres i Landet. Man lægge Mærke til, at de

nævnte Sygdomme næsten ikke forekommer i United States, hvilket bevises ved, at der ikke er forekommet nogen af disse Sygdomme ved New Yorks Karantænestation i Finansaaret 1939. Det er imidlertid nødvendigt, at der holdes aarvaagen Vagt altid mod Muligheden for, at en af dem kan fremkomme. For at opnaa det maa Personer, der har mistænkelige Symptomer, underkastes længere Observationer eller sendes til Hospitalet.

I Samarbejde med Statens og de lokale Sundhedsautoriteter har Karantæneofficererne en anden Pligt, nemlig at rapportere til de respektive Myndigheder, naar han opdager smitsomme Sygdomme, som ikke kommer ind under Begrebet Karan-



Inspektoren leder efter Tegn paa Rotter.

tænesygdomme. Det er Sygdomme som Difteritis, Skarlagensfeber, tyfoid Feber, Dysenteri o. a., som, hvis de kommer i Land uden Kontrol, kan spredes langt om, før de nødvendige Foranstaltninger kan træffes mod dem. Derfor maa der tages Forholdsregler for at opdage dem og straks at meddele alle Tilfælde af



Rede til at begynde Gasudryddelsen. Foruden Gasmasken har han en elektrisk Lommelampe og en Beholder med Tabletter, imprægnerede med Blaasyre.

smitsomme Sygdomme til de civile Sundhedsautoriteter. I visse Tilfælde maa alle Sundhedsautoriteter, til hvis Distrikt mistænkelige Passagerer vil rejse, underrettes, for at en passende Kontrol kan udøves.

I Finansaaret 1939 blev 2006 Lastbaade og 325 Passagerskibe bordede ved New Yorks Karantænestation af en Stab paa 6 trænedede Læger. I denne Tid blev der ikke stødt paa nogen Karantænesygdom paa noget indgaaende Skib, og ingen af disse Sygdomme blev rapporteret mellem Passagerer og Mandskab efter Afrejsen. Karantæneofficererne ønsker ingen særlig Ros herfor, den tilkommer Rederne for den Omsorg, de har for Sundhedsforholdene ombord.

Radio Landingsbrev.

Foruden de Skibe, der blev bordede paa almindelig Maade, ankom til New Yorks Havn 1142 Skibe med Radio Landingsbrev, d. v. s., de fik Tilladelse til at anløbe efter en Radiokorrespondance mellem Skib og Land. Saadanne Tilladelser afhænger af flere haandgribelige Faktorer f. Eks. tilfredsstillende Sundhedsforhold, ingen Rotter ombord, et Minimum af Ladning, som tiltrækker Rotter, Afgang fra en „ren“ Havn, og at der findes en fuldt uddannet og dygtig Skibslæge ombord. Der holdes nøje Øje med Hygiejnen paa Skibe med Radio Landingsbrev ved hyppige og uanmeldte Inspektioner under deres Havneophold. Denne Maade at lade Skibe gaa ind paa sparer en Mængde Tid.

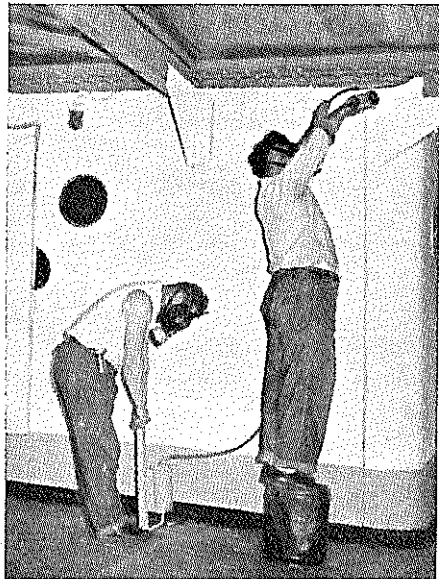
Inspektion for Rotter.

Hvis der er en enkelt Virksomhed, der retfærdiggør Karantænenes Opretholdelse og stadige Arbejde, saa er det den regelmæssige og kontinuerlige Inspektion af Skibe for at opdage Spor af Rotter og, hvis det er nødvendigt, den paafølgende Udryddelse med Gas. Inspektionen for Rotter er blevet en særlig Specialitet, og den Nøjagtighed, hvormed Tilstedeværelsen og Antallet fastslaaes, er næsten overnaturlig. Næsten endnu mere vigtig end Bestemmelsen af Rotternes Udbredelse er Inspektørernes Opgave at give Raad til Sikring mod Rotter, Opstilling af Fælder og sanitære Forholdsregler. Det er klart, at det bedste Tidspunkt til at indføre Rottesikring er under Skibets Bygning, og saadanne Raad gives gerne og er meget skattede baade her og i Udlandet.

En Faktor har været særlig medvirkende til at forbedre de hygiejniske Forhold i Skibe, nemlig de Sanitæruvalg, der er dannet af Skibsofficerer og Medlemmer af Mandskabet. Ved at paalægge disse Ansvar for Opretholdelsen af tilfredsstillende Forhold og ved at paavise, hvilke udmærkede Resultater, der paa den Maade kan opnaas, er der gjort meget større Fremskridt, end hvis Regeringen skulde have haft det hele Ansvar.

Rotteudrydning med Gas.

I Finansaaret 1939 var der 33 0/0 færre Rotteudryddelser med Gas end i 1938, en Forbedring, som klart viser Resultatet af Ansvarsfølelse i Forbindelse med en bedre Forstaaelse af Vigtigheden i at holde

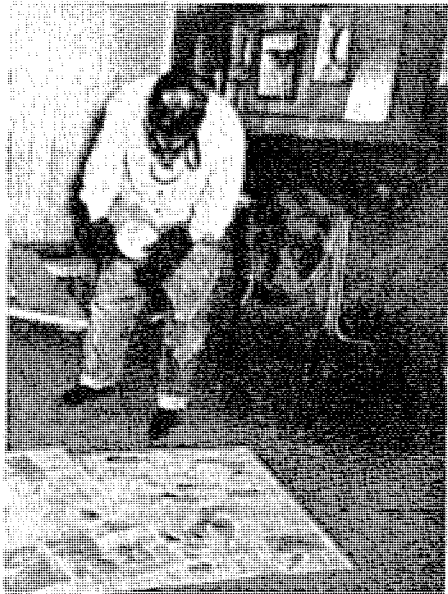


Flydende Blaasyre pumpes ind i et Rum.

Skibene fri for Rotter. I Forbindelse med denne Nedgang var der en tilsvarende Nedgang i Antallet af Rotter, som blev fundet ombord i Skibe, hvilket skyldtes i alt Fald for en Del, den effektive Brug af Fælder opsat af Besætningerne. Det er saaledes øjensynligt, at Rottebestanden i Skibe er gaaet bemærkelsesværdigt

ned paa Grund af de direkte Forholdsregler. Derved formindskes Faren for Byldepest saavel som Tab paa Grund af ødelagt Ladning.

En vigtig Del af Karantænenes Virksomhed er Udstedelsen af Rottecertifikater som Følge af Rotteudrydning med Gas eller efter grundig Undersøgelse af Inspektører fra Karantænestationen. Disse Certifikater følger med Skibene, saa de kan forelægges for Ka-



Fordeling af Tabletter med Bluasyre i et Rum, der skal „gasses“.

rantæneofficerer overalt som Bevis paa, at Regeringens Regler til Bekæmpelse af Rotter følges. Da de amerikanske Karantænestationer er meget omhyggelige med Udstedelse af Rottecertifikater, bliver de uden Tøven anerkendt overalt paa Jorden. Certifikater udstedt i fremmede Havne bliver som Regel, men ikke altid godkendt i New York, idet Sundhedsinspektørerne foretrækker at lade deres Forholdsregler bestemme af deres egne Iagttagelser ved Skibets Ankomst i Stedet for tidligere Kendsgerninger fra en fremmed Havn.

Uddannelse.

New Yorks Karantænestation er paa Grund af sine Hjælpe midler blevet et Centrum for Uddannelse af Personnel til Sundheds- og især til Rottekontrol. Ønsket om Kendskab til de anvendte, ensartede Metoder, som anvendes af U. S. A.s Inspektører, har medført, at man fra fremmede Lande hyppigt benytter sig af Lejligheden til at faa Undervisning i New York. Saaledes har 7 Læger og 21 andre fra Sundhedsstyrelsen, 2 fremmede Læger, 1 Skibsbygningsingeniør og 1 Student faaet ialt 532 Dages Instruktion i Rottekontrol, Skibsundersøgelse og Rotteudrydning med Gas. Grad-

vis er den Undervisning, der drives ved denne Station, ikke alene blevet udvidet til Understationer, men ogsaa til fremmede Lande. Det er ikke for meget sagt, at den omfattende Anvendelse af ensartede Forholdsregler vil forbedre Sundhedsforholdene endnu mere og formindskede de tidsrøvende og dyre Forholdsregler som f. Eks. Udryddelse med Gas.

Laboratorieundersøgelser.

Selv om Antallet af dræbte Rotter ved Hjælp af Gas er forholdsvis ringe, saa videreføres Laboratoriearbejdet for at opdage mulig Infektion. Fremgangsmaaden med at kæmme Lopper af døde Rotter, lave Udtræk af dem og indsprøjte det i Dyr fortsættes til Stadighed, heldigvis med negativt Resultat. Ved disse Rutinearbejder holdes Personellet i Øvelse, saa en mulig Rotteinfektion med Pest hurtigt kan opdages.

Oplysningsarbejdet.

Ved Deltagelse i Marineefterretningsvæsenet og Udveksling af Oplysninger mellem Karantænestationerne er det muligt i New York at opretholde en Central for Oplysninger af sundhedsmæssig Art om alle Skibe, der ankommer til U. S. A. Rapporter med forventet Ankomsttid, Navn paa Skibet, Afrejsehavn, Dato og Skibets sanitære tilstand, som den fremgaar af Rapporter og Inspektioner sendes og modtages pr. Post eller Telegraf. Karantænestationerne er paa Grundlag af disse Oplysninger i Stand til at lægge en Plan for Skibets Behandling efter dets hidtidige sanitære Tilstand.

Disse korte Glimt af New York Karantænestationens Arbejde vil bidrage til at forstaa dets Maal og Midler. Det Arbejde, der foregaar roligt, effektivt og uden Ophør.

Et nyt Værft i Bergen. Der føres for Tiden Forhandlinger om Bygning af et stort Værft i Bergen under Medvirkning af Stat og Kommune. I Forbindelse med disse Planer har Sagkyndige fra Burmeister & Wain og fra Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri aflagt Besøg i Bergen.

Ansaldo Værftet i Genua. Værftet Genua-Sestri, der tilhører Ansaldo Værftet, bliver for Tiden udvidet, saa det vil blive i Stand til at sætte et Skib i Vandet hver Maaned. Krananlæggene for tre Beddinger er allerede færdige. Yderligere to Beddinger vil blive fuldført i den nærmeste Tid.

Odense Staalskibsværft har ført Forhandlinger med Byens Havneudvalg om Udvidelser og Modernisering af Værftet. Med en Bekostning paa 1 Million Kroner skal der bygges 3 nye Beddinger.

Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 59.

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 59, København.

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

EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25x18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Faaes hos
„VIKINGEN“s FORHANDLERE
eller paa
BLADETS EKSPEDITION
Central 9822

En Side i Bogen.

Gangspil-Chanties.

Gangspil-Chantier har ligesom Brudepils-Chantier to Solo-
strofer og to Korstrofer; men efter sidste Korstrobe følger til-
lige et langt Refrain, som ogsaa synges af alle.
Som for Brudepillet Vedkommende begyndes her ogsaa
med *Outward bound-Chanties.*

Rio Grande 1.

Allegretto

Solo: Coro:

50

Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Kr. **3.50** pr. Kvartal • **60** Øre pr. Nummer

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 • KØBENHAVN K. • CENTRAL 9822 • BYEN 8040



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Bangkok

Bombay
Calcutta
Canton
Capetown
Dairen
Durban
Hankow
Harbin

Egne Kontorer:

Hongkong
Johannesburg
Kuala Lumpur
Los Angeles
Madras
Penang
Port Elisabeth
Ragoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei

11-1941

Søfart paa Dragør i det nittende Aarhundrede

Af Ingeniør Aage Olsen — Illustreret af H. Schøster Pedersen

DER var engang, da Dragør ved Øresunds sydlige Indgang var Danmarks næststørste Søfartsby — nu er den vel den mindste. Aar 1800 var 80 større og mindre Sejlskibe hjemskrevne i Dragør, og i Dag findes tre Motorsejlere og den lille Dampner „Dragør“, der under fredeligere Forhold i Sommertiden er i Passagerfart mellem Dragør og Limhamn.

Men blader vi tilbage i Byens gulnede Regnskaber, ser vi, at man paa den Tid, vi her skal se lidt paa, som Regel tjente gode Penge ved Søfart og Søhandel. En lille Jagt, der i Sommertiden udførte 6 à 8 Rejser til Sverrig eller Norge eller til danske Provinshavne, kunde under normale Forhold indtjene omkring 100 Rdl. pr. Rejse. En Del af disse Skibe sejlede Amagerprodukter til de danske Provinser, medens de større Skibe var beskæftiget i Kornfart mellem danske og nordtyske Havne eller i Østersøen. Om Efteraaret kom Flaaden hjem for at lægge op for Vinteren, og denne Tid var sikkert ikke den mindst kedelige for Dragør. Der var Penge paa Lommen, og de maatte bruges. Det gik livligt til, og Vægteren havde ikke sjældent Brummen fuld, naar Livsglæden fik alt for larmende Udslag. Ja, det skete, naar alt var tørlagt, at selv Kirkevinen gik med, naar man for hjemgaende fra Hollænderby blev tørstig — meget tørstig, paa Vejen.

Men ogsaa om Vinteren hjemme kunde der blive Lejlighed til at tjene Penge. Det skete i de Dage ikke sjældent, at et fremmed Fartøj løb paa Grund i Sundet, og naar dette skete, blev man udskrevet til „Skibs“ eller til Bjærgning. Mangen god Ekstrafortjeneste fandt saaledes Vej til Byen. En Del af Skipperne var paa Forhaand indstillet paa Bjærgnings-Sjov og havde altid et Fartøj liggende klar for at kunne rykke ud i paakommende Tilfælde med ganske kort Varsel.

Da Ufreden i 1801 og 1807—14 brød ind over Danmark, led selvfølgelig Byens Søhandel et alvor-

ligt Afbræk og paaførtes store Tab i de vanskelige Aar, Tab, som det tog mange Aar at forvinde.

En Beretning herom læser man i „Nyeste Skilderi“ i 1816. Næmlig: Af alle Søstæder i Danmark har næppe nogen lidt mere ved Krigen end den lille By Dragør paa Amager. Førind Ufreden brød ind over Landet, ejede denne lille vindskibelige By 80 maadelige Fartøjer, hvormed Dragørerne sejlede paa alle Provinshavne, ja endog paa udenrigske Havne. Men dels ved Opbringelser, dels ved at drives paa Grund af Fjenden, er hiint Antal af Fartøjer nu saa formindsket, at Byen i det Hele kun tæller 20. —

Ingen af de selvejende Skippere, der paa denne Maade mistede deres Skibe, havde Udsigt til at kunne anskaffe sig nye, og de maatte nu søge Tjeneste hos andre, da ingen havde saa megen Formue, selv om de havde været i Stand til at forskaffe sig nye Skibe, at de blev i Stand til at indkøbe Ladninger, f. Eks. Birkebrænde, som solgtes i København. Hvor der i Fredstid kun udkrævedes 3—400 Rdl., krævedes nu lige saa mange Tusind. Det var ogsaa vanskeligt at faa lønnende Fragt, for Tilbudene var langt større end Efterspørgselen og Priserne, der kunde opnaas derfor, smaa. Først omkring 1830 bedredes Forholdene. Der var nu 39 Skibe hjemskrevne i Dragør, og Antallet øgedes stadigt. Og snart stod Dragør som No. 3 i Rækken af danske Søfartsbyer. De Fartøjs typer, der anvendtes, var Jagten, Sluppen, Galeasen, Briggen, Barkskibet og et enkelt Fuldslib — „Cornelia“. Efterhaanden blev dog de mindre Skibstyper — Skonnerten og Skonnertbriggen — de overvejende, og det skyldtes ganske naturligt Trangen til at spare Mandskab, at disse handige Skibe blev de overvejende i de vanskelige Tider, der fulgte. Dertil kom, at Dampskibene begyndte at gøre sig gældende og gjorde det endnu vanskeligere for Sejlskibene at konkurrere, hvilket igen medførte, at adskillige Raasejlere blev ombygget til fremtidigt at føre Skonnertrig. Men Dragør-

skipperen fandt sig ogsaa snart til Rette med disse nye Forhold og søgte sig nye Markecer i Middelhavet i Frugtfart, hvor der tjentes gode Penge, og her grundlagdes de Slægtsformuer, der endnu findes hos de gamle Familier i Dragør.

Byen prægedes atter af Søfarten, og det gav sig Udtryk paa mange Maader. Kommer man ind hos de gamle Familier, finder man den Dag i Dag alt præget af Søfartstiden. Der er Billeder af Forfædrenes Fartøjer paa Væggene, snurrige Fajancer paa Dragkisten grupperet om en Model af det Skib, der har haft størst Betydning for Slægten — et Stykke Frivagtsarbejde udført paa de lange Rejser. Og ude hos Husmoderen i Køkkenet, hvis Vægge er beklædt med dejlige hollandske Fliser med bibelske Motiver, finder vi de engelske Fajancer, Bosphorus eller i enkelte Tilfælde Trankebarstellet i Tallerkenrækken. Det som Fatter hjemførte i de unge Aar for at glæde den udkaarne dermed, og som nu holdes højt i Hævd af Efter-slægten. Skibsbilleder er som Regel Tegninger i Tusch, meget detailleret udført og som Regel udført i to Projektioner, og først Per Foss dristede sig til at fæstne sine Billeder paa Lærred med Oliefarve. To udenfor Dragør næppe kendte Kunstnere skal nævnes her. De levede begge, da Dragør stod paa sit Højdepunkt som Søfartsby. Det var den ovenfor nævnte Tømmermand ved det kgl. Lodseri Per Foss og Lods H. Strømberg. Begge havde et stort Tegne- og Maletalent. Adskillige af deres Arbejder hænger nu i Dragør Museum, og en stor Del findes stadig i Slægternes Eje. Billederne taler om gamle Minder, om Fædrenes Liv og Virke paa en saadan Maade, at enhver Sømand forstaar det og holder af det, og derfor har de Hæderspladsen derhjemme som et Minde om det, der var.

Ogsaa i det daglige Liv i Hjemmet gjorde Sølivet sig gældende. Husmoderen var jo som Regel alene med Børneflokkene de 9 af Aarets Maaneder, og Opdragelsen paahvilede hende. Her drejede Samtalerne sig naturligt om det, der laa dem mest paa Sinde, og Søens Sprog var ogsaa Hjemmets Sprog. Mutter hun spulede Dørken, og Jan eller Theis hentede Vand ved Byens Post i en Pøs. Man skaffede, og hun skejdede ud, naar Arbejdet ved Væven sluttede om Aftenen. Byens Sikkerhed overvaagedes af Vægteren — paa den Tid en Retrætepost for gamle veltjente Søfolk. De sang ud hver Time og fortalte den sovende By, hvad Klokkeren var slagen, hvad Virden var, og han kaldte de indskrevne til Skibs, naar der var Skib paa Grund. Han rørte Trommen, naar der kaldtes til Brand — Byens Tromme — den, der efter Overleveringen har været med Tordenskjold i Dynekilen — er ved en Tilfældighed, vel nok, havret i Dragør, hvor den nu har fundet sit blivende Sted paa Museet.

De Dragør Skibe, der sejlede i det Udenrigske, førte alle Splitflag med Kongens Navneciffer i Midten af Korset. Dette skyldes en kongelig Forordning af 17. Oktober 1804, i Henhold til hvilken det befaledes Sømandsskibe, der befærer den „middellandske Søe“ og Babarreskerne, at de skal føre kronet kongeligt

Navneciffer i Korset for derved at gøre Forskel paa danske Undersaatters og de maltesiske Skibes Flag. Forordningen blev ophævet 1867.

Paa disse Skibes Udsmykning var der ofret en hel Del. Som Regel prydedes Stævnen af en smukt forarbejdet Galionsfigur omgivet af Dekorationer, ligesom Agterspejlet var rigt forsynet med Ornamentter i fint Billedskærerarbejde.

En Gennemgang af Dragørs Skibsfart maa nødvendigvis ogsaa tangere Navigationen. Dragør har aldrig haft nogen Navigationsskole, men de unge Søfolk fik Undervisning hos de ældre Skibsførere hjemme i Dragør i Vintermaanederne, for naar de var tilstrækkeligt forberedte da at fremstille sig for Navigationsdirektøren og Skipperlaugets Oldermænd i København. I Københavns Skipperlaugs Artikler af 1707 fordredes for at ernære sig som Skibsfører eller Styrmand en Eksamen i Navigation. Han skulde have Kendskab til Solen og Maanens Bevægelser, Ebbe og Flod og kende Brugen af Gradstokken. Dog var det tilladt indrullerede Matroser at føre aabne Fartøjer i indenrigsk Fart uden Næringsbevis eller Eksamen.

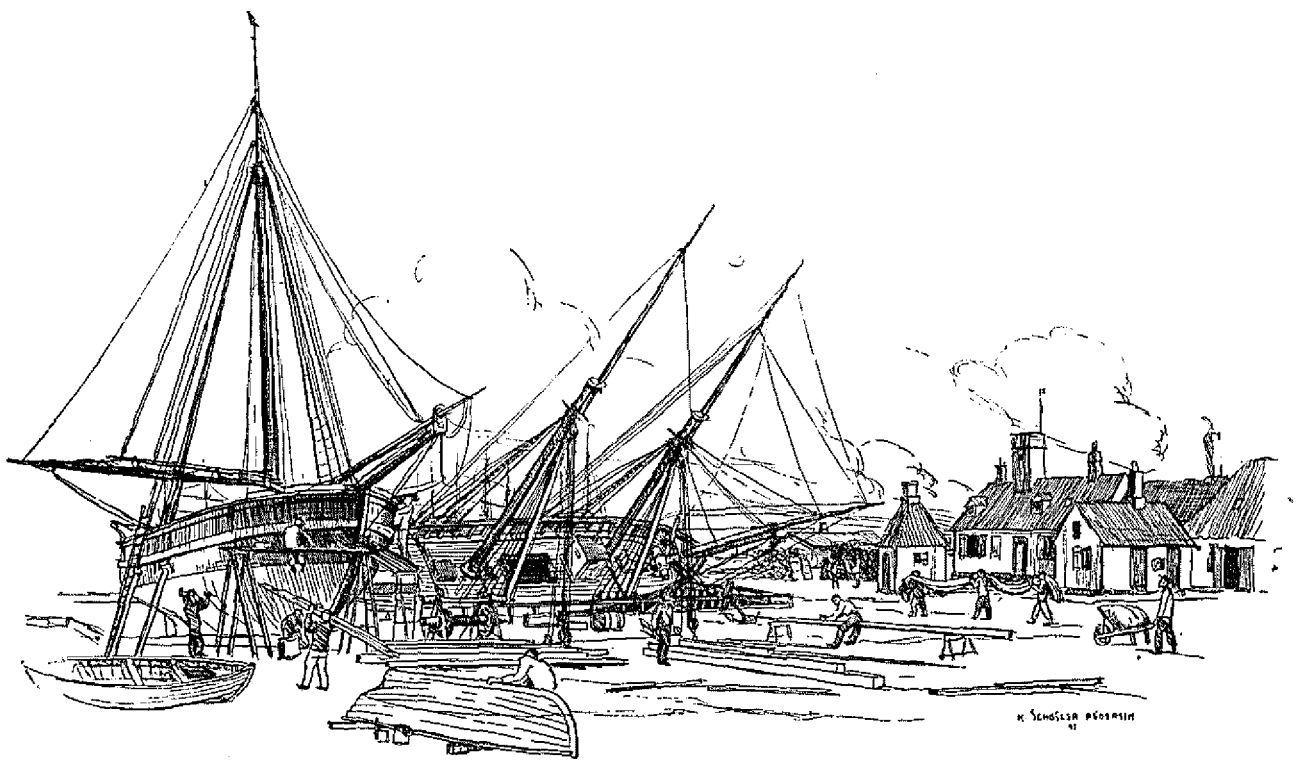
Noget Skibsværft fandtes heller ikke i Dragør. Skibene købtes udefra, og det hørte til Sjældenhederne, at en Dragør Rheder kontraherede om en Nybygning. I 1778, 1782 og 1823 ved vi dog, at der bestiltes nye Skibe — Galioter — paa Lars Andersens Værft i Svendborg, ligesom Briggen „Anna Kaspar“ blev bygget i Kalmar.

At Skibsfarten i Dragør gik fremad efter Aar 1830 skyldtes ikke mindst den store Velstand, som fandtes i Hollænderby. Ca. en Trediedel af Dragørskippere og Rhedere stammede herfra og medbragte Arv og Velstand, ligesom mange Bønder i Hollænderby havde Skibspart paa Dragør.

Naar Skibet om Foraaret var udhalet og klar til at stikke i Søen, opkøbte Skipperen Lasten i Provinserne — Korn, Brænde etc. — og førte denne til København, hvor den solgtes.

De mange Skibe, der paa den Tid var hjemskrevne i Dragør, gav naturligt meget Arbejde til Byens Haandværkere — Skibstømrere, Sejlmagere og Riggere og Rebslagere. Bundbehandlingen foregik ved Kølhalning, denne udførtes ved Bradbænken lige for Kongevejen. Her lagdes Skibet ind og fortøjedes, og efter at Undermasten var understøttet, halede Skibet over, saaledes at Arbejderne kunde komme til Bunden. Det var store Dage for Byens Folk, naar Arbejdet i Gangspillet var tilendebragt, beværtedes de, som Skik og Brug var, med Brændevin og Øl.

Byen havde kun een Sejlmager. Sejlløftet var indrettet paa Loftet over Kompagni- og Laugshuset (nu Museet). Dog havde Datidens Skippere Ret til at lade deres Mandskaber reparere Skibets Sejl uden derved at komme i Konflikt med de mange Laugsforordninger. Aar 1773 ansøgte Byforstanderen om Tilladelse til, at en Rebslager nedsatte sig i Byen, saaledes at Skibene kunde faa det nødvendige Tougværk paa Pladsen. Københavns Magistrat fandt det anmassende og fornær-



Jagt paa Slip og Skonnert under Kolhalning i Dragør Havn.

meligt mod Stadens Rebslagerlaug, da man dør ingen Midler havde til at føre en effektiv Kontrol med det udførte Arbejde. Kongen resolverede imidlertid, at der trods Staden Københavns Indvendinger maatte bo en Rebslager paa Dragør, men kun paa den Betingelse, at han ikke maatte understaa sig i at sælge sit Arbejde til andre end Byens Folk. Rebslageriet opførte først i 1897. Den sidste Indehaver var Sejlmagermester J. Brandt. Reberbanen laa sønden for Byen i øst-vestlig Retning omtrent der, hvor nu Drogdønsvej fører fra Stranden op til Anlægget.

Naar Skibene efter endt Vinterleje skulde afsted om Foraaret, blev Besætningen mønstret hos Mønstingsbestyreren og Formaliteterne bragt i Orden, hvorefter man nu kun havde at afvente gunstig Vind.

Hvad Mandskabets Antal angaar, har det i Tidens Løb varieret en Del, alt efter Skibets Størrelse. Flest Søfolk krævede naturligt Raasejlerne. Skonnert „Arnold“ ført af Kaptajn B. M. Riiber, der i 1851 sejlede paa Middelhavet, havde saaledes 7 Mands Besætning. Denne Skonnert blev forøvrigt indrulleret i Flaaden i 1864 og anvendtes dør som Transportskib. En Brig havde 2 Styrmand og som Regel 10—14 Mands Besætning.

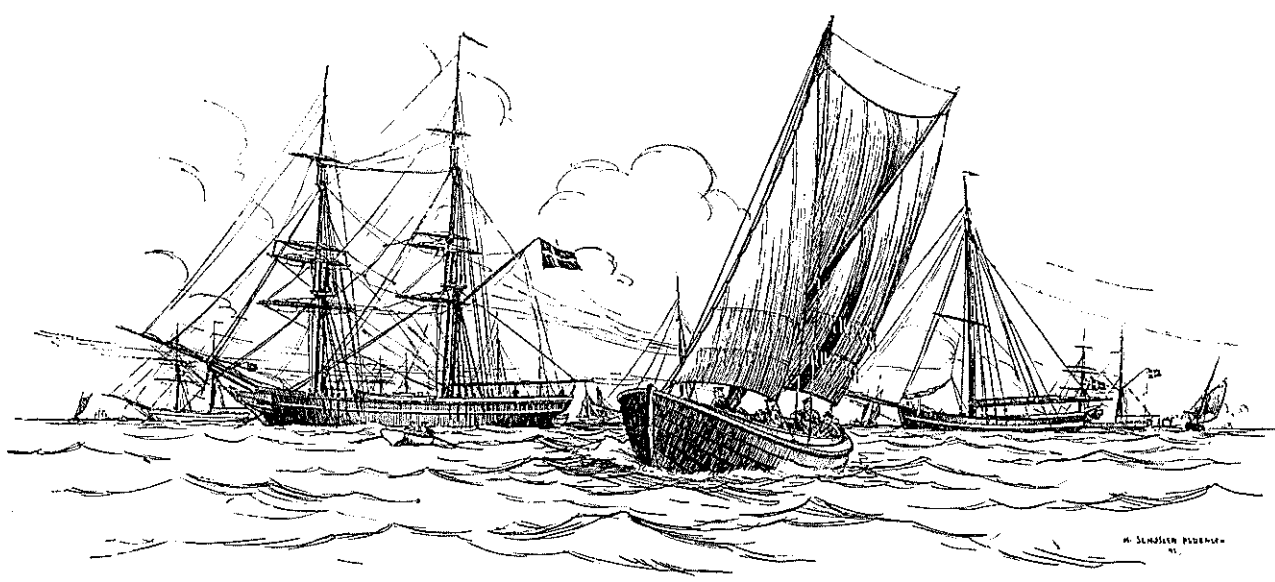
Proviantsens Art og Mængde rettede sig efter den forestaaende Rejses Længde. Den var paa den Tid meget spartansk og ensformig. Salt Flæsk, Salt Kød, Islandsk Lammekød, Mel, Gryn, Ærter og Bønner. Sukker og Skibsøl. Byens Bagere havde travlt med at fremstille de store Mængder af Skibsbrød, der skulde ombord. Som det vil ses, maatte Kostforplejningen ombord blive endog meget ensformig. Konserves kendtes ikke, og man levede i lykkelig Uvidenhed om Vitaminer. Naar saa hertil kom, at Maden ofte blev daarligt tilberedt, ofte af yngste Skibsdreng, der maa-

ske var ude paa sin første Rejse og ikke havde andre Forkundskaber som Kok end de, han havde erhvervet hjemme hos sin Mor netop med den kommende Hyre for Øje, vil man forstaa, at det var ikke nogen Luksustilværelse, Sømanden levede under. Vandforsyningen var ogsaa et Problem, der havde sine Vanskeligheder, fordi Ferskvand, selv om det var aldrig saa godt, dog kun kunde holde sig i begrænset Tid. Det gik i Cæring og raadnede. Man sagde, naar det havde gennemgaaet denne Proces tre Gange, blev det godt.

Naar Skibene i Sommerens Løb passerede Dragør, ankrede de paa Reden og fik frisk Proviand, Grøntsager og Vand.

Sømandslivet var haardt og en drøj Tørn for de Unge. Kaptajn og Styrmand kunde være haardhændede, og det skete, omend sjældent, at en lille forsagt Fyr har givet op efter sin første Rejse. Men de Unge, der holdt ud og tog deres Tørn i Dragør Skibe, blev dygtige Sømand af alle Grader og har rundt paa Klodens Havnebyer et godt Ry paa sig. Dragør-Skibene færdedes jo paa alle Have, og mangen Dragør-Sømand er i Tidens Løb gaaet i Land paa fremmed Kyst for at bosætte sig der og virke videre derude i det Fremmede, og sjældent glemte han den lille By ved Øresund, hvor hans Vugge stod.

De mindre Skibe blev som nævnt hjemme i de hjemlige Farvande, andre var beskæftiget i Nord- og Østersøfart og atter andre i Frugtfart paa Middelhavet, og kun de store Skibe gik fra Hamburg til Syd- og Nordamerika, Vestindien og ud til Østen. Disse Langvejstrædere var ofte borte fra Hjemmet i flere Aar, medens de øvrige, naar Vinteren stundede til, kom hjem til Dragør for at afrigge. Havnen frembød da et Liv, som vi vanskeligt kan tænke os i Dag. En Skov af Master, og Havn og By vrirlende af Søfolk, der var



Skibe til Ankers paa Dragør Red — i Forgrunden Lodsbaad fra Dragør.

gaet i Vinterhi. Man ventede utaalmodigt paa den kommende Vaar, naar man atter skulde gøre sig klar til at pløje Bølgerne paany. Det eneste Arbejde, man kunde komme ud for i Vintertiden var Bjærgning. Em. Z. Switzer var netop begyndt sit Arbejde og havde Kontrakt med Byen om Andel i Bjærgningen. Det gav gode Penge til Byen, og alle havde jo Part i Bjærgningen ligefra Skibsdrengen til Præst og Skolelærer. Det kan nævnes, at Slup „Henriette“ indkøbtes i 1883 for 1300 Kr., men indtjente allerede de første Maaneder 1500 Kr. til sin Ejer, udelukkende ved Deltagelse i Bjærgning.

Til Belysning af dette Forhold skal der anføres en Liste over Grundstødninger hidrørende fra Byens Regnskaber i 1872.

- 14. April. Jagt „Makrellen“ af Flensborg.
- 21. „ Skonnert „Johanne“ af Kalmar.
- 22. „ Jagt „Cathrine Augusta“ af Flensborg.
- 23. „ Slup „Caroline“ af København (fuld af Vand).
- 23. „ Skonnert „Reskei“ af Hull.
- 16. Juni. Skonnert „Haabet“ af Mariehamn.
- 29. „ Slup „Cathrine“ (fuld af Vand).
- 31. Aug. Bark „Holland“ af Drammen.
- 9. Septbr. Engelsk Skonnert lastet med Petroleum.
- 6. Oktbr. Bark „Aktiv“ (norsk) stød paa Sandrevet. Akkorderet 2000 Rdl., heraf tilfaldt der til Byen 1455 Rdl.
- 7. „ Skonnert „Wallimo“ (finsk) lastet med Brædder. Akkorderet 1000 Rdl.
- 17. „ Skonnert „White Star“ (engelsk) Lillegrund.
- 23. „ Engelsk Skonnert.
- 12. Novbr. Bark „Hermann“ paa Holmetunge. 1400 Rdl.
- 12. „ Bark af Farsund paa Rejse til Algier. Akkorderet 2316 Rdl.
- 15. „ Brig Thalia (engelsk), Aflandshage. Akkorderet 2362 Rdl.

11. Decbr. Brig „Content“, Hartlepool. Akkorderet 519 Rdl.

11. „ Brig „Carl Jans“ af Dragør. Kaptajn Jan D. Jans, paa Rejse fra Finland til Dragør.

Som korresponderende Redere i Dragør kan i dette Tidsrum nævnes: Hans Jeppesen, C. C. Jans, S. P. Schmidt, Jan Jacob Petersen og L. Schønemann.

Aar 1762 ansattes den første Havnefoged i Dragør. Det var som vel saa mange andre Steder en Retrætepost for velagtede Skibskaptajner, der havde lagt op, og som endnu var i Besiddelse af for megen Virke-trang, der forbød dem at sidde hjemme hos Mutter med Hænderne i Skødet. Den lille Have derhjemme, ikke meget større end et Familiegravsted, var jo hurtigt overset, og det lille Plankeværk ud til Strædet eller Slippen, der hindrede nyfigne Blikke i at trænge ind i det, der var hans, fik sin Gang grøn Maling hvert Foraar, og det varede heller ikke længe, saa var Hjemmets Arbejde gjort; ja, saa var der Krotiden, der maatte passes, men saa var Dagens Gerning ogsaa til Ende. Saa fik man Havnefogedpladsen, og saa havde man meget travlt.

Følgende har været Havnefogder i Dragør:

- Svend Jans fra 1762.
- P. Schmidt fra 1773.
- Peter Hansen Strømberg fra 1780.
- P. P. P. Pouls fra 1804.
- Jacob N. Dirth fra 1814.
- Jan Carlsen Jans fra 1860.
- P. Pouls fra 1866.
- J. H. H. Jans fra 1874.
- Palm Friis fra 1910.
- Alfred Steffensen fra 1922.
- Hans Christophersen fra 1935.

Havnens Indtægter var i 1888 12671 Kr., heraf 8000 Kr. som Part i Bjærgning, i 1932 ca. 4000 Kr. og sidste Aar en Bagatel.

(Fortsættes Side 17).



Peter Hansen som fuldbefaren Sømand, fotograferet i Rio de Janeiro.

»KONGEN AF WITU«

Den danske Sømand Peter Hansen, der blev Opdagelsesrejsende, Trader paa Stillehavet og »Konge« paa en af Sydhavets Øer.

Af Bent R. Nielsen

GANSKE ukendt af Offentligheden i sit Fædreland dukker Navnet Peter Hansen op.

Ingen har tidligere nedskrevet hans besynderlige og eventyrlige Liv, thi man har ikke før kunnet kortlægge Peter Hansens Dage fra Fødsel til Grav.

Peter Christian Hansen fødtes i Rudkøbing i 1857. I denne „Mads Lange“s Fødeby voksede han op i et Hjem, der var rigt paa Børn, men fattigt paa Midler til Livets Underhold. Børnene maatte derfor, som Fattigmands Børn, hurtigt hjælpe til Familiens daglige Udkomne. Knap var de gaaet deres første Skridt, før de kom ud og tjene. Der var ingen Midler til lang Skolegang, saa Bogens Verden var dem lukket. Peter Hansen kom i Snedkerlære i Tranekær og sled et Aarstid, til Længslen efter Søen tog Overhaand.

Lokkende og uimodstaaeligt draget saa Peter Hansen mod Langelands Bæltet, der tegnede sig som en Sølvstriben mod Øst. En Dag tog han Ranslen paa Nakken, travede til Rudkøbing og lod sig forhyre ombord paa en Skonnert i Havnen. Som en „Benjamin“, yngste Mand ombord, oplevede den lille Skibsdreng det alt andet end romantiske Møde med Havet. Skonnerten sejlede til England, og Peter Hansen afmønstrede her, gik ombord i et andet og større Skib og kom paa Langfarer.

I det lille Hjem i Rudkøbing vidste man ikke andet og mere, end Peter var gaaet ombord i en Skonnert i Rudkøbing Havn. Det varede mange Aar, før man hørte fra ham. Som i højstegen Person kom han uventet ind i Stuen i et Fotografi, der blev beundret af Forældre og smaa Søskende og til sidst blev stillet op paa Skænken i Spisestuen ved Siden af en Vase med Markblomster. Fotografiet var taget i Rio de Janeiro og viste Peter Hansen som fuldbefaren Sømand. Man ser for sig den unge Sømand i den fremmede By. Han er iklædt Konfirmationsjakken, hvide

Benklæder, og paa Hovedet har han en stiv Straahat og om Halsen en irriterende, stiv, hvid Flip, som har ærgret ham, da han gik op ad Ruerta del Sol til Fotografen med det klingende Navn, A. Elias da Silva i Rua da Carioca. Desværre har Familien ikke opbevaret Breve fra Peter Hansens Ungdom til Søs. Der har sikkert ikke været mange, thi for Almuefolk var Brevskrivning en svær og vanskelig Kunst, og Livet ombord og i Troperne leves i Nuget, hver Dag har nok i sit.

I 1882 stod saa Peter Hansen i Hjemmet; men hans Besøg var kun kort.

Efter faa Ugers Forløb rejste han atter fra Rudkøbing, og da Skibet lagde Langelands lange Legeme bag sig, saa Peter Hansen for sidste Gang i sit Liv den Ø, hvor han var blevet født. Sømand var Peter Hansen blevet, som Sømand kom han hjem paa en kort Visit, og som Sømand sejlede han bort igen uden at reflektere nærmere derover.

I Australien og Opdagelsesrejsende i Ny Guinea.

Hvor eller hvornaar vides ikke; men det Skib, Peter Hansen drog ud med, forliste. Han var kommet til en helt anden Ende af Kloden, hvor Skibene ikke tidligere havde ført ham, og dette blev hans Lykke.

I Australien gik Peter Hansen i Land efter Skibbruddet, og „Jordens femte Verdensdel“ bød i de Dage enhver rask og kraftig Mand mange Chancer; der var nok at tage fat paa som Guldgraver, Handelsmand, Farmer, Faarehyrde. Men Peter Hansen foretrak Sømandslivet og vendte sig mod Stillehavet, der bød den Fremmede lige saa tillokkende og mange Chancer. I Firserne i forrige Aarhundrede var Stillehavet saa godt som „no mans land“; selvom mange Øer paa Kortet tilhørte de store, europæiske Nationer. Paa Ny Britannien fik Danskeren sit foreløbige

Virkefelt. Han blev ansat i et tysk Handelsfirma og sejlede med en Skonnert som Trader rundt til de forskellige Øer og tiltuskede sig Copra for Lomme-knive, Spejle og meget andet, som de Indfødte ønskede at tilegne sig. Jobbet var farligt for Traderen, der kom som ene hvid Mand og skulde forhandle med de natsorte Kannibaler, der var lige saa lunefulde som Vejret i Danmark. Men Fortjenesten var stor, og Peter Hansen gik paa med krum Hals og tjente Penge.

De mange let tjente Penge skulde bruges, saa Peter Hansen vendte tilbage til Sydney efter nogle Rejser til Ny Britannien, og der kom store Dage, hvor han øste Lommerne for de mange Pund. Men en Dag stod han uden Penge og maatte se sig om efter en ny Beskæftigelse eller vende tilbage til Tradervirk-somheden.

Da var Danskeren saa heldig at træffe den senere saa berømte tyske Videnskabsmand og Forfatter Dr. Otto Finch. Dr. Finch var kommet til Australien fra Europa og stod paa Vej til Ny Guinea, hvor han skulde foretage en i Berlin planlagt videnskabelig Ekspedition, der ogsaa havde andre Formaal. Peter Hansen blev engageret af Dr. Finch, thi paa sine Sejladsere havde Hansen opnaaet et godt Kendskab til de Indfødtes Sprog, og han var paa denne Maade en uvurderlig Støtte paa en Ekspedition. Ny Guinea var paa det Tidspunkt et „terra incognita“, og kun faa Europæere havde vovet Forsøget at trænge ind bag Junglekrattet for at studere Land og Folk. Det blev derfor en Opdagelsesrejse, der kom til at betyde de mest spændende og farlige Oplevelser for Peter Han-sen og blev et straalende Resultat for Dr. Finch, der stadig nævnes med Ære som en af Ny Guineas Pio-nerer. Det var et Guds Under, at alle Ekspeditionens Medlemmer velbeholdent naaede tilbage til Kysten og ikke blev Ofre for Hovedjægere og Kannibaler eller for de utallige Tropesygdomme. Ekspeditionen var ikke alene en videnskabelig Breche ind i Ny Guineas ukendte Urskovsverden, men ogsaa en politisk og kommerciel. Og Følgerne heraf lod ikke vente længe paa sig. Paa Grundlag af Dr. Finch's Erfaringer blev det igennem mange Aar kendte „Neu Guinea Kom-pagnie“ oprettet, og bag dette stod Bismarcks Ekspan-sionspolitik paa Stillehavet, der førte til det tyske Kolonirige paa Ny Guinea, Salomonsøerne og andre Øer samt Okkupationen af Samoa. Peter Hansen saa den tyske Krydser „Samoa“ sejle ud af Sydneys Havn med Dr. Finch ombord; men han saa ikke Kanon-baaden „Hyæne“ og Korvetten „Elisabeth“, der til Søs stødte til „Samoa“, og Flotillen sætte Kurs mod Ny Guinea og Ny Britannien, hvor Land blev købt af Stammehøvdinge.

I Tjeneste hos „Dronning Emma“.

„Stillehavets Dronning“, under denne Titel var Emma Forsayth berømt over hele Stillehavet fra Sydney til San Francisco. Skønt hun var en Berømt-hed og hendes Liv formede sig eventyrligt og spæn-

dende, er hun aldrig før blevet omtalt her, hverken i Artikler eller Bøger. Hun var som sine lige saa smukke Søstre blevet født paa Samoa som Datter af en velstaaende Amerikaner og en af Samoas berømte skønne Døtre. To Søstre blev gift med svenske Sø-mænd og en tredje med den kendte tyske Forfatter R. Parkinson, hvis Fader havde været Staldmester ved det danske Hof.

„Forsayth og Compagni“ hed det store Handels-selskab, over hvilket „Stillehavets Dronning“ regerede enevældigt, og i dette Firma blev Peter Hansen ansat som Trader ombord i en af Dronningens Skonnerter. Atter fo'r han til de forskellige Øer ved Guineas Kyst, til Lord Howe, French Islands og helt ned til Tas-manien. Peter Hansen opkøbte Kopra og solgte den videre til sin Dronning med en net Fortjeneste. Paa en af French Øerne opslog han sit Hovedkvarter, og her havde han sine Lagre af Lommeknive, Vækkeure, Knive, Økser og andre Varer til Tuskhandelen.

Kongeriget Witu.

Den Ø, Peter Hansen slog sig ned paa, hedder Witu eller Deslacs og er Øgruppens største Ø. Ifølge Dr. Finch bestaar Øgruppen af den omtalte Ø og af Øen Forestier eller Mundua som de nordligste Øer, samt af Øen Merite eller Unea som den sydligste, der alle er Koralløer med udbrændte Vulkaner. Witu ejer to Havne: Johann Albrecht, der er stor og rummelig, men med ringe Vandstand, og Peterhafen, der er mindre, men af Værdi, da den selv under de heftigste Storme er en sikker Ankerplads. Navnet Peterhafen stammer fra Peter Hansens Tid; det hedder den i Dag, vor Landsmand til Ære og Minde, og det blev den kaldt af Officererne i den tyske Marine, der kom hertil, og Navnet blev sat paa Søkort og gik over i andre Kort over Stillehavet. De indfødte er Melane-siere, sorte, uldhaarede Mennesker af smuk Legems-bygning, nær i Slægt med Papuaerne paa Ny Guinea, Salomonsøernes Indbyggere og Australiens Aborigi-nes. Øerne var tæt befolkede i Peter Hansens Tid, men svandt stærkt ind under en Koppepidemi, der senere rasede her og paa Kysten af Ny Guinea.

Peter Hansen levede paa Witu som en sand Syd-havets Konge; han sejlede ikke længere for Stille-havets Dronning, nu da han selv havde oprettet sit eget lille Kongerige. Han havde tjent mange Penge og tjente stadigvæk, men andre sejlede nu som hans Tradere og med hans Skonnerter. Et Residensslot blev opført, en stor og rummelig Bungalow, en Konge vær-dig, og her modtog Rudkøbingdrengen sit Folk i Au-diens og Besøg af Skippere fra Handelsskonnerter og Officerer fra den tyske Marines Skibe, der patrol-gerede i Farvandet mellem Ny Guinea og Samoa—Salomonsøerne. Marineofficererne havde ikke noget imod at kaste Anker i Witus gode Havn. Officielt fordi Havnen gav Skibene en god Beskyttelse i Storm, men Grunden var Peter Hansens fængslende Selskab, det gæstfrie Hjem, hvor Tiden gik fornøjeligt i Sel-

skab med „dusky maidens“ og diverse Flasker. Peter Hansen blev berømt for sin Gæstfrihed og for de smukke Damer, der altid stod til Tjeneste. Han blev selv gift med en af sine sorte Undersaatter og vedkendte sig dette Ægteskab og sine Børn. Det er sikkert blot en Skipperhistorie, der fortæller, at „Kongen af Witu“ ejede et helt Harem. Hvor berømt vor Landsmand var, beviser Udskriften paa et Brev, der blev tilsendt ham fra Berlin, thi der stod paa Konvolutten kun: „Til Peter Hansen, Stillehavet“, og Brevet naaede Witus' Monark uden Forsinkelse.

Der gaar et Utal af Historier om det Liv, Peter Hansen førte paa Witu, men man maa vist betragte de fleste som usandfærdige og opstaaet, fordi han var en Mand af et overdaadigt Humør, der tog Mennesker og Begivenheder med bramfrit Humør; det laa ham i Blodet som Søn af en dansk Haandværker og som en sund og stærk Sømand. Naar man betragter et Billede taget af Peter Hansen i „Monarktiden paa Witu“, synes man at have Billedet af en højt anset Spidsborger, en Justitsraad, foran sig, thi Billedet siger straks, det er en velsitueret Mand, der har naaet en Position i Samfundet, som føler Velvære og Tilfredshed med Livet. Der er faktisk intet tilbage af Sømanden fra Rio og intet af det, man kunde tænke sig af

en Enehersker paa en Sydhavssø, der samlever med en sort Kvinde. Tværtimod er denne Mand med Napoleon den Tredies Skæg rank af Holdning, fornem i sin Tilknappethed. Peter Hansen har været en Tur i Sydney og er blevet fotograferet i „Det schweitziske Studie“ og sikkert samme Dag, som Billedet af Sønnen er blevet taget. Sønnen skulde rejse til Europa til Tyskland for at gaa i Skole. Han naaede aldrig til Danmark og til Faderens lille rødtagede Fødeby, men døde som tysk Soldat under Verdenskrigen.

En detroniseret dansk Stillehavsmonark.

Peter Hansen var ikke uskadet blevet Konge paa en Sydhavssø, og utallige er de Hændelser, han var udsat for og fra hvilke han ofte med Nød og næppe var undsluppet med Livet. I Dampier-Strædet forarsagede en Gang en Tidevandsbølge af umaadelig

Styrke og Omfang et Højvande, der ganske opløste en Ø. Klippeblokke, Palmer sugedes ud i Havet tilige med Svin og skrækslagne Indfødte, og kun den Knold, hvor Peter Hansens Handelsstation laa, stod som et Guds Under uskadt tilbage, da Flodbølgen faldt igen. Engang ødelagde en Tyfon alt, hvad han ejede og havde, baade Bungalow og Varehuset med alle Tuskvarerne, og kun med yderste Besvær lykkedes det Peter Hansen at redde sit Liv og et Gevær. Geværet frelste ham fra den næste Fare og Dødstrusel. De Indfødte troede, det var den Hvide, der havde nedkaldt Aandernes Vrede over deres egne syndige Hoveder og truede ham derfor paa

Livet. Situationen blev alvorlig, thi Peter Hansen havde jo, som Kineserne udtrykker sig det, „tabt sit Ansigt“, eller mistet alt det, hvormed han som hvid Mand holdt sin Prestige oppe. Han var nu blevet degraderet til et sølle, fattigt og nøgent Menneske, som ikke var mere værd end en Krigsfange. Der var ikke andet for ham at gøre end at flygte bort og skjule sig for de Indfødte. I ni Maaneder levede han som en Paria, en nøgen Vild, blot lidt lysere i den af Solen brunbrændte Hud, til Hjælpen kom, og han atter kunde vinde Anseelse med nye Varer som en velstaaende Mand.

Begivenheder, som Peter Hansen ikke var Herre

over, bragte hans Liv fra Rigdom til Armod. Verdenskrigen satte ogsaa sine Spor paa Stillehavets idylliske Øer, og French Øerne blev okkuperet af Australien. Witu's Monark maatte drage i Eksil, dog heldigvis ikke som Fange.

Han modtog en lille Sum af den australske Regering og fik Lov til at blive paa Ny Guinea, fordi han var født i Danmark, men Peter Hansen tabte ikke Humøret, naar han fortalte om de gode, gamle Dage paa Stillehavet. Og alle lyttede spændt til den gamle Mands Ord, thi han var en Pioner paa Havet og paa Øerne.

Fra 1922 til 1929 levede Peter Hansen paa Ny Guinea, før han døde af „Blackwaterfever“. Men skønt hans Navn er ukendt i hans Fædreland, lever det videre, ham til Minde i Peterhafnen paa Øen Witu, hvor han havde sit eget lille Kongerige.

Bent R. Nielsen.



Peter Hansen i Monarktiden paa Witu.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

ISLAND. I nogle Dagblade er meddelt, at Værdien 3 Aur, graasort, med Matthias Jochumssons Billede, 1935, er udgivet som Provisorie med rødt Overtræk 25 Aur. Der er foreløbig dog ingen officiel Bekræftelse herpaa.

FINLAND. Den 15. Maj udkom Mærket 2,75 Mk., et Sørgemærke til Minde om den afdøde Præsident Kyösty Kallio. Mærket viser Præsident Kallio skride Fronten af et Æreskompagni af, ledsaget af den nuværende Præsident Ryti og Feltmarskal Mannerheim. Oplaget siges at være 2 Millioner Stk.

Samme Dag skal være udkommet et „Vaabenbrødre-Mærke“ til Fordel for Krigsinvalid. Værdi 2,75 Mk. + 0,25 Mk., men jeg har ikke set Mærket.

Provisoriske Frimærker.

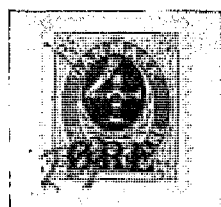


Fig. 1.

Har man Lyst til at skabe sig et Speciale, ligger der et godt saadant i de provisoriske Frimærker. Provisorisk, d. v. s. foreløbig, midlertidig, kaldes en Udgave, som bestaar i Overstempling af en ny Værdi paa et gaende eller ældre Mærke paa Grund af nye Taksters Indførelse, af nødven-

dige Farveændringer eller af Mangel paa visse Frimærkeværdier.

Man kan samle danske Provisorier — der er ikke saa faa — eventuelt tage de dansk-vestindiske og islandske med, eller maaske endda hele Skandinavien! Der er nemlig det, at der findes adskillige interessante Ting i Overstemplingerne.

Jeg skal først omtale de danske Provisorier, senere Dansk-Vestindien og Island og endelig de øvrige skandinaviske Lande.

Danske Provisorier.

Vore første provisoriske Mærker er fra 1904. Det var Mærkerne 8 Øre, graa og rød, fra 1896 og 24 Øre,

brun, fra 1901, der blev overtrykt med henholdsvis 4 Øre og 15 Øre i sort Farve. Af 4/8 Øre var det overtrykte Oplag 32,935 Ark, af 15/24 8,973 Ark. Fig. 1 og Fig. 2).

For begge Mærkers Vedkommende findes fejl i Overtrykket. Fig. 3 viser det normale Overtryk i Ovalen paa 4/8 Øre sammen med Overtrykket med Fejlen: en Hage foroven paa 4-Tallet. Mærket 15/24 har to Fejl, dels er det højre Tal 15 lavere (kortere) end det venstre, og dels er Fanen i højre 5-Tal nedadbøjet, begge Fejl ses paa Fig. 4.



Fig. 2.

Desuden findes 4/8-Øre med omvendt Ramme og omvendt Vandmærke og 15/24 med omvendt Vandmærke. Priserne for Mærkerne og deres Varianter ligger i Dag saaledes.

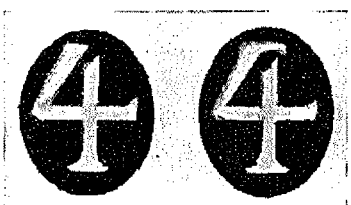


Fig. 3.



Fig. 4.

	Ustemplet	Stemplet
8/4 Øre, normal	0.20	0.15
8/4 „ omvendt Ramme	—	—
8/4 „ omvendt Vandmærke	2.50	1.50
8/4 „ Hage paa 4-Tal	6.00	6.00
8/4 „ Hage paa 4-Tal, omv. Vandmærke	—	—
15/24 „ normal	0.40	0.25
15/24 „ omvendt Vandmærke	4.00	3.50
15/24 „ kortere 15-Tal	6.00	6.00
15/24 „ kortere 15-Tal, omv. Vandmærke	—	—
15/24 „ nedadbøjet Fane	2.00	1.00
15/24 „ nedadbøjet Fane, omv. Vandm.	—	—

Stregerne angiver, at Prisen ikke er katalogiseret — Liebhaverpris! — Fortsættes.



Til Østen
med en
Fragtsløber

Af.
Chr. Christiansen

Tegning af Oscar Knudsen

DA jeg kom om Bord i gamle „Tordenskjold“, var den ikke stort andet end et Vrag. 12 Aar i Kreaturfarten paa Meksiko havde rakkert den slem til. Dækkene og Skibssiderne var gennemtæret af Rust, Maskinen forsømt og i en elendig Forfatning, og det norske Rederi, den tilhørte, vilde ikke koste noget paa den; saa sendte de den ud til Kinakysten for at faa den prakket paa en eller anden Kineserkøbmand. Der var dengang et godt Marked derude for den Slags Plimsollere.

Vi gik fra New York ned til Norfolk, Virginia, og indtog en Last Kul til den amerikanske Flaade, der laa i Manila efter at have slaaet den spanske og sendt de fleste af Skibene til Bunds. Allerede ved Ankomsten til Norfolk havde nogle af „Tordenskjold“s Besætning faaet nok af Skuden og rømte. Vi fik nogle andre i Stedet og gik saa ud paa den lange Rejse. Det var Højsommer, og Nord-Atlanten viste sig fra den allerbehageligste Side, men af og til maatte vi stoppe, naar Maskineriet gjorde os Knuder. Saa raslede hele Rokkeværket, og det lød, som om man rystede en Sæk gamle Metalstykker, men Maskinmestrene fik den stadig lappet sammen igen, saa gamle „Tordenskjold“ kunde lunte videre.

Den første Del af Middelhavet var derimod ondartet. „Hun blæste Smaadjævler,“ som Svensken siger, og der var Masser af store Buler paa Vandet. De fleste Mennesker herhjemme gaar vist i den Tro, at det

dejlige Middelhav altid ligger blikstille under en azurblaa Himmel. De vilde komme paa andre Tanker, hvis de oplevede en af de berygtede Samums, Ørkenstorme, der kommer farende fra Sahara, mættet med fint, skarpt Sand, der trænger ind alle vegne og svider nederdrægtigt i Huden.

Næppe var Ankeret i Bund i Port Said, hvor vi skulde have Bunkerkul, før Skibet vrimlede med Handelsfolk, der løb skrigende rundt og falbød deres Varer, Cigaretter, Tobak, Sæbe, spraglede Tæpper, Struds-fjer og mange andre Herligheder. Blandt alle disse Forretningsmænd var Moses den, der var bedste kendt og bedst at handle med, naar man da kendte ham. De fleste gamle Kinafarere erindrer sikkert den gamle Jøde, der havde eller kunde skaffe alt, hvad man ønskede. Han kunde klare sig paa en hel Del forskellige Sprog, ogsaa Dansk. Naar han forlangte 20 Shilling for en Ting, skulde man højst byde ham 5. Med en Hovedrysten og en selvopgivende Mine vilde han lægge sin Vare tilbage i Kurven, men gik man saa, kunde man være sikker paa, at Moses kom farende efter En, og man fik Varen for de 5 Shilling, medens han bedyrede, at det kun var for gammelt Bekendtskabs Skyld, man fik den, og at han satte mindst 10 Shilling til paa den Forretning.

For Sømanden er Rødehavet et Helvede, særlig Maskinpersonalet har en drøj Tørn derigennem, og det tog os det meste af en halv Snes Dage at komme fra Suez til Aden. Og i alle de Dage sled de arme Fyrbødere næsten umenneskeligt i det Helvede, der var

nede paa Fyrpladsen. Gang paa Gang kom de op, mere faldt end satte sig paa Bunkelugen, drak en Slurk Havrevand, der ofte kom op igen, gik saa ned igen for at kæmpe videre. Hele Dækspersonalet blev kommanderet ned for at hjælpe til. De gik paa Næsen, saasnart Fyrdøren blev smækket op, og det hvidglødende Fyr sendte sin hede Aande ud mod dem. De maatte paa Dækket i en Fart igen, og nogle af dem maatte endda hejses op. „Tordenskjold“ var en gammeltdags Kasse, der var daarligt indrettet; særlig Ventilationen i Maskinen og Fyrpladsen var elendig. Nutildags er Luftrørene større, og der er som Regel elektriske Vifter til at cirkulere Luften. Men trods alt holdt Fyrbøderne ud, og vi aandede alle bogstavelig talt lettet op, da vi havde passeret Strædet ved Bah el Mandeb og dampede ud i det friske, indiske Hav.

Kursen østover fører tæt forbi Kap Guardafui, Afrikas Nordøstspids, en Del af det nu saa meget omtalte Somaliland. Vi var saa tæt under Landet, at vi kunde se de Indfødte vandre rundt mellem deres bikubeformede Hytter. Her gjorde „Tordenskjolds“ Maskine atter Strejke, saa vi maatte stoppe. Næppe havde de bemærket det fra Land, før de kom ud til os i deres Kanoer. De havde Fisk, Vildt og Frugter med sig, saa de fik Lov at komme om Bord, men det skulde de ikke have haft. Det var store, kraftige Negre, meget paagaende. De var frække og masede sig ind overalt. Saa fik de Ordre til at gaa fra Borde igen, men det passede dem aabenbart ikke, istedetfor trængte de ind i Kahytten og Kabysen. Vi var altfor faa til at jage dem ud med Magt, og det saa alvorligt ud, da der pludselig hørtes et Kanonskud ude fra Havet. I samme Øjeblik tog de paatrængende Gæster Flugten, og det gik saa stærkt, at mange af dem ikke engang gav sig Tid til at krybe ned ad de Ender og Stormlejdere, der var hængt udenbords, men hoppede lige ud over Skibssiden. En stor Kæmpekarl kom farende ud af Kabysen med en Tinterrin paa Hovedet, som han antagelig havde taget for at benytte den som Hjælm, lige i Hælene paa ham kom Kokken med en drabelig Slev i Haanden. Han naaede dog ikke at redde sin Terrin, men maatte nøjes med at slaa et Slag paa den, saa det rungede i den, idet den forsvandt udenfor Lønningen. Saa faldt der atter et Par Skud, og vi saa en Orlogsmænd holde ned paa os under fuld Damp. Det viste sig at være en italiensk Krydser. Da den kom tværs af os, satte den en Baad i Vandet og sendte den over til os. Officeren, der kom om Bord, fortalte, at Negrene havde plyndret adskillige Skibe, der var stoppet op for at handle med dem, og tilføjede, at Krydseren vilde blive liggende hos os, indtil vi atter var i Stand til at fortsætte Rejsen.

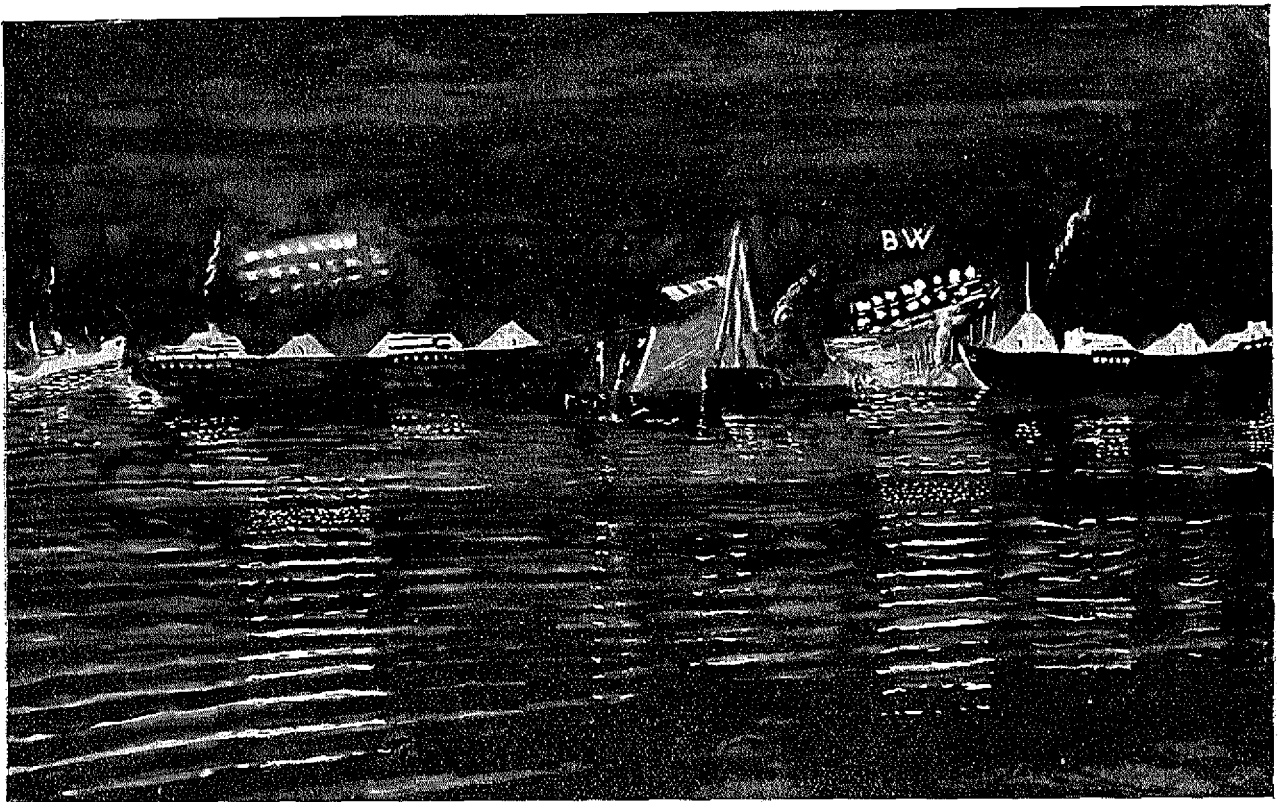
Rejsen videre gennem det indiske Hav gik kun langsomt, Sydvestmonsunen var frisk, og den tunge Skude stampede mod den høje Sø, der uafbrudt væltede ind over Bakken. Men det fik en Ende, da vi naaede Malakka Strædet, derfra gik det gennem roligt Vand langs den skønne Halvø, der med sine mange, frodige, skovbevoksede Næs er en af Jordens smukke-

ste Egne. Vi gik ind til Singapore for atter at faa fyldt de næsten tomme Bunkers. Det tog kun et Par Timer, saa stak vi ud i Kinasøen paa den sidste Etape. Og da vi endelig kom til Manila, havde vi været 72 Dage undervejs. En Sejlskude kunde næsten have gjort Rejsen rundt Kap paa samme Tid. Det viste sig da ogsaa, at der var gaaet Ild i Kullasten ved Selv-antændelse. Kullene havde været vaade, da vi fik dem om Bord. Saa i Stedet for at losse direkte over i Orlogsskibene maatte vi lægge Ladningen i Lægttere efter først at have fyldt de halve Lastrum med Vand for at slukke Ilden.

Admiral Deweys Flagskib „Olympic“ samt en Del andre amerikanske Krigsskibe laa her, Side om Side med de spanske, men med den store Forskel, at Spaniolerne laa paa Bunden af Bugten, kun Master og Skorstene ragede op. Det saa ud, som om de var skudt ned, medens de laa for deres Ankre i samme Afstand fra hinanden, og saavidt man kunde skønne, havde Slaget heller ikke været særlig haardt, da der kun var faldet og saaret et ringe Antal Amerikanere. De gamle, raadne Plimsollere, Spanierne havde, kunde ikke udrette meget imod de tip-top moderne amerikanske Orlogsskibe.

Arbejderne, der lossede Skibet, var, som Tilfældet er de fleste Steder i Østen, kinesiske Kulier. Det er flittige og yderst nøjsomme Folk. Det første, de gjorde, var at rydde Mellemdækkene; dør bredte de deres Maatter ud, og dør sov de om Natten. Deres Kok stillede et stort Fyrfad og en dito Gryde op paa Dækket, fyldte den med Vand og Ris, ovenpaa dem lagde han smaa Fisk og kogte det hele paa en Gang. Saa fik hver Mand sin Skaal fyldt med Ris samt et Par Fisk. Deres Spiseredskaber var et Par „Chopsticks“ — Spisepinde. De holdt Skaalen tæt op til Munden og skovlede Risen ind i den. Efter Maaltidet gik de ned paa Mellemdækket, smed sig paa Maatterne, og saa kom Opiumspiben i Gang. Pibehovedet er ikke større end et lille Fingerbøl, og indeni Tobakken lægger de en lille Kugle Opium, og det skal være nok til at fremkalde de salige Drømme. Kineserne er lidenskabelige Spillere, og det var interessant at se dem under Spillet; de kunde sidde i Timevis og tabe eller vinde uden at ytre et Ord eller paa anden Maade at lade sig mærke med, om det gik godt eller galt, og selv om det kun var Smaabeløb, de spillede om, havde det dog meget at sige for disse fattige Mennesker.

Vi gik fra Manila til Hongkong, og dør skulde Skibet have været solgt, men der var ingen, der bed paa Krogen, og saa blev vi charteret ud og skulde gøre en Rejse til Java. Vi fik en Compradore, d. v. s. en Supercargo om Bord, og det var en meget fin Mand. Selv bestilte han ikke noget, han havde Skrivere til at tælle Lasten og føre Kontrol med den; desuden havde han en fem, seks Tjenere med sig. Der blev lavet en Hytte af Bambusstænger og Sejldug til ham, en anden til hans Folk. Det var et kosteligt Syn at se ham spadsere frem og tilbage paa Dækket som kinesisk Modeherre, iført Silkebluse og Skørter, Filtsko



Burmeister & Wains Værft paa Refshaleøen set fra Langeline en mørk Aften. (Efter Tegning af Arvid Broström)

og med en Silkeparasol, medens han graciøst bar Enden af sin lange Pisk, for at den ikke skulde slæbe henad Dækket.

Vi var i Hongkong under Bokseropstanden, og der var mange fremmede Tropper, der gjorde Polititjeneste i Byen, alligevel var det ikke helt sikkert for en hvid Mand at færdes i Byen. Særlig i Kineserkvarteret viste Kinamændene aabenlyst deres Had til de „Hvide Djævlé“. Og man kan ikke undre sig over det, naar man har set den Maade, de ofte blev behandlet paa, særlig af Søfolkene. Det hørte ikke til Sjældenhederne, at en Sampanmand, naar han havde roet Søfolk om Bord i deres Skib, fik Besked paa at komme med op og faa sine Penge. Naar han saa kom op, fik han et Spark, saa han røg ned ad Falderebstrappen istedetfor. Ogsaa Rickshawmændene og Forretningsfolkene maatte finde sig i en Behandling, man ikke turde byde en hvid Mand.

Under Lastningen lagde jeg Mærke til en gammel Kineser, der holdt til hos Arbejderne og fik sin Mad af dem. Han manglede alle ti Fingre, og en Dag spurgte jeg Formanden, om Manden var kommet til Skade under sit Arbejde. Formanden grinede over hele Ansigtet, rystede paa Hovedet og svarede: „Næ, Næ, ham ikke komme til Skade, ham aldrig arbejde. Ham Lai Sing stjæle meget, og Dommeren sagde, at Lai Sing havde altfor mange Fingre, derfor stor Tyveknaegt. De skære alle Fingre af ham, og Lai Sing nu meget god Mand — — aldrig stjæle mere — — ikke kan.“

Vi gik til Søs en Aftenstund, og samme Nat begyndte Kinasøen at vise Tænder. Det blæste haardt,

Søen var høj og væltede ind over Skibet. Den fine Compradore maatte indstille sine Promenader paa Dækket og holde sig i sin Hytte, men Kinasøen respekterede ikke den fine Herre. Om Formiddagen sendte den et grønt Vandbjerg ind over Dækket midtskibs; det fejede Hytter, Compradore og alle de andre Kinesere ned i Læ, og her skvulpede de, skrigende og hylende, rundt mellem deres Proviant og Bambusstænger. Alle Dæksfolkene maatte i Gang med at bjærge de arme Mennesker og de af deres Ejendele, de kunde, og det var ingen let Sag; de var vilde af Skræk, det var en hel Vandpantomime. Hele Sværmen blev stuvet hen i Poopen, der brugtes som Kabelrum og Sejlkøje, og dér maatte de saa indrette sig, som de bedst kunde, Compradoren inclusive.

Den første Plads paa Java, vi anløb, var ikke videre hyggelig; det var den lille Plads, Samarang, og Koleræen rasede dér paa fuld Kraft. En Del af Husene var bygget paa Pæle i Vandet, og man saa ofte Folk komme ud af dem bærende et Lig ved Hoved og Fødder, svinge det frem og tilbage og saa hive det ud i Vandet til Hajerne. Det var en nem og billig Begravelsesmetode, og hvis disse Havets Tigre er modtagelige for Kolerabacillen, har den vel gjort sin Nytte. Selvfølgelig var al Landlov strengt forbudt under disse Omstændigheder, men vi fik dog en Del danske Aviser sendt om Bord fra en dansk Læge, der var ansat i hollandsk Tjeneste. Jeg traf ham forresten fire Aar efter, da han var i Surabaja, og jeg tror, jeg har hørt ham tale en Gang siden, nemlig i Radioen her efter min Hjemkomst for et Par Aar siden.

Arbejderne, vi fik om Bord, kom langt inde fra

Landet, og jeg har sjældent set en værre Samling, skønt jeg har set adskillige lavtstaaende tobenede Eksemplarer. De var lavstammede, sortbrune og langhaarede, lignede nærmest en veludviklet Orangutang og at det Kulturtrin, de stod paa, ikke var fjernt fra Dyrenes, fik vi daglig Eksempler paa. En Dag, da en af Drengene kom op fra Folkelukafet med Levningerne fra Middagen for at smide dem udenbords, kastede hele Flokken sig over ham, og i et Nu var det hele forsvundet, Kartoffelskræller og afgnavede Ben. En af dem havde faaet fat i et stort Kødben og løb hen ad Dækket, gnavende væk paa det — andre efter ham, snappede det og tog sig en Bid, før det atter blev taget fra dem. Det var, som naar en Flok Spurve slaas om Brødstumper. Om Aftenen sad de parvis og rensede hinandens Haar for Utøj.

Herfra gik vi til Surabaja for at losse Restlasten og laste Sukker til Che-Foo i Nordkina. Surabaja er en af de største Byer i hollandsk Indien, det er en Krigshavn, har Skibsværft og en stor Tørdok. Byen vrimlede med Soldater af den hollandske Fremmedlegion samt Indfødte. Der var Krig med Øen Bali, og saavidt jeg véd, erobrede Hollænderne den dengang efter at have haft Stridigheder med dens Fyrster lige siden vor berømte Landsmand, Mads Lange, levede paa Øen. Surabaja er en af de mest moderne Byer i Østen, og vi blev hurtig sejlklar og stak til Søs.

Vores Kok var en Dyreven, og han havde købt sig en Papegøje og en Abe. Det viste sig at være en daarlig Kombination, de kunde ikke forliges, og det var Papegøjen, det gik ud over. En Dag hørte vi et frygteligt Skrigeri udenfor Kabysen, det var Aben, der havde faaet fat i Papegøjen og nu sad ganske gemytligt og plukkede Fjerene af den. Det stakkels Dyr blev befriet og fik nu sin Plads inde i Kabysen hos Kokken. Vi var i Troperne, der var varmt paa Dækket, men endnu varmere foran det hede Komfur, og det skete mange Gange om Dagen, at Kokken sagde: „Puh, hah, den er lummer her.“ En Aftenstund havde Poppedrengen vovet sig ud paa Dækket for at nyde den skønne Tropeaften, da Aben pludselig kom bag paa den, og sanseløs af Skræk søgte den ikke ind i Kabysen, men røg ret op i Luften og forsvandt paa den anden Side af Skorstenen. Der blev søgt vidt og bredt efter den, men den var og blev borte, og vi troede, den var fløjet udenbords. Men hen paa Morgenstunden hørte den Fyrbøder, der havde Vagt, nogle pibende Lyde oppe fra en af Kedlerne, og da han saa nærmere efter, saa han Papegøjen sidde fastklemt i en Ventil. Den var halvstegt, forpjusket og hang med Næbet, men da den saa ham, sagde den ynkeligt: „Puh-hah, den er lummer her,“ og det var det sidste, den sagde, den var død, da han fik den befriet. — Nu havde vi kun Abekatten tilbage, men den gjorde os saamænd ogsaa Knuder nok. Havde vi gjort Solsejlene fast, gjorde den dem los igen, Bolte og Møtrikker skruede den af og smed dem bort, og fik den fat i nogle Beklædningsgenstande, flaaede den dem i Stykker. Men den maatte naturligvis Kokken erstatte, og det blev efterhaanden

saa meget, at Kokken fik Mistanke om, at der var adskillige, der benyttede sig af Lejligheden, naar de skulde have fornyet noget, selv rev det i Stykker og saa gav Aben Skyld for det. Han prøvede at tøjre den, men paa en eller anden mystisk Maade kom den altid løs igen. Saa gjorde den sit Indtog i Bestiklukafet, hvor Søkortet laa udbredt paa Bordet, og her opdagede Skipperen en Dag en ny Ø midt i det kinesiske Hav, og da ingen anden end Aben kunde have frembragt den, var dens Saga ude, med et Sjakkel om Halsen maatte den ud over Skibssiden og ned i „Davy Jones“ store Kabelrum.

Che-Foo ligger som sagt i Nordkina og var dengang kun en By med ringe Skibsfart. I de senere Aar, efter at Eksporten af Soyabønner er kommet rigtig i Gang, kommer der dog en Del Skibe dertil. Lodsene, vi fik derind, var Dansker; der var forresten en Masse Danskere derude, der var ansat ved Told-, Havne- og Lodsvæsenet. Jeg traf et Par af dem, og vi tilbragte mange fornøjelige Timer sammen. En Dag var vi paa en Udflugt, og i hver sin Rickshaw kørte vi et godt Stykke ind i Landet. Ved en Kro stoppede vi for at faa en Forfriskning; der var en hel Del kinesiske Bønder og jeg tror aldrig, de Mennesker havde set en hvid Mand før, for først stirrede de forundret paa os, saa pegede de, slog sig paa Knæene og lo, saa det klukkede i dem. Vi saa sikkert meget komiske ud, set med deres Øjne. Om Aftenen havnede vi paa en kinesisk Restauration inde i Byen; der var fuldt af Søfolk, og det gik lystigt til. I Stuen serveredes der Drikkevarer, oppe paa 1. Sal dansede man. Musikken maatte Gæsterne selv sørge for; der var en gammel, trangbrystet Harmonika til deres Raadighed, og sikkert belært af bitre Erfaringer havde Værten lænket den med en Kæde til Væggen, for at Gæsterne ikke skulde fristes til at tage den med sig, naar de gik. Dansegulvet saa ikke videre solidt ud, det var tynde Brædder lagt ovenpaa Bambusstænger, det kunde næppe holde en Snes solide Søgutter, der dansede Hopsa, saa hele Huset rystede, og det endte da ogsaa galt. Medens Dansen gik for fuldt Drøn, gik jeg ned for at faa mig en drink, og da jeg kom ind i Krostuen, saa jeg et mærkeligt Syn. Midt paa Gulvet hoppede tre Kinamænd rundt med hver sin Bambusstang i Hænderne, den ene Ende af Stangen støttede de paa deres fede Maver, den anden var anbragt under Loftet, der bølgede op og ned som et oprørt Hav. Saasnart de saa mig vrælede de: „Oh, Johnny, Johnny, you go up, and speake, no possible — stoppee —“ Det betød saa meget som, at jeg skulde gaa op og sige, at det gik for haardt til, og at de skulde holde op. Men jeg naaede ikke længere end til Trappen, saa brasede det hele sammen, Gulvet aabnede sig, og ned gennem Hullet kom Søfolk og Piger, Brædder og Bambusstænger i skøn Forening. Der faldt selvfølgelig baade Buler og Skrammer af til adskillige af Festdeltagerne, men den Slags Ting tager Søfolk ikke saa højtideligt, de gik straks i Gang med at klare Vraggodset væk og fortsatte derefter Ballet nede i Krostuen lige til den lyse Morgen.

Ødemarkens Milliarder - -

Kiruna, Sveriges Klondyke i det yderste Lappland

Malmbjergets Hemmelighed, der ikke blev robet i Aarhundreder. Kirunavaara, hvor Lapperne samlede Malmstykker op, som de siden drev Tuskhandel med. Milliarder, der bogstavelig talt blev gravet ud af Bjerget.

EVENTYRET om Malmbjerg i det nordlige Lappland synes ligesom at høre en fjern Fortid til, og saa er det hele Eventyr ren og skær Virkelighed, hvis Hovedhandling er udspillet i de sidste 35 Aar. Udenfor Sveriges Grænser kender man saare lidt til det, dog, derved bliver Beretningen om Milliarderne i Ødemarken jo ikke mindre interessant!

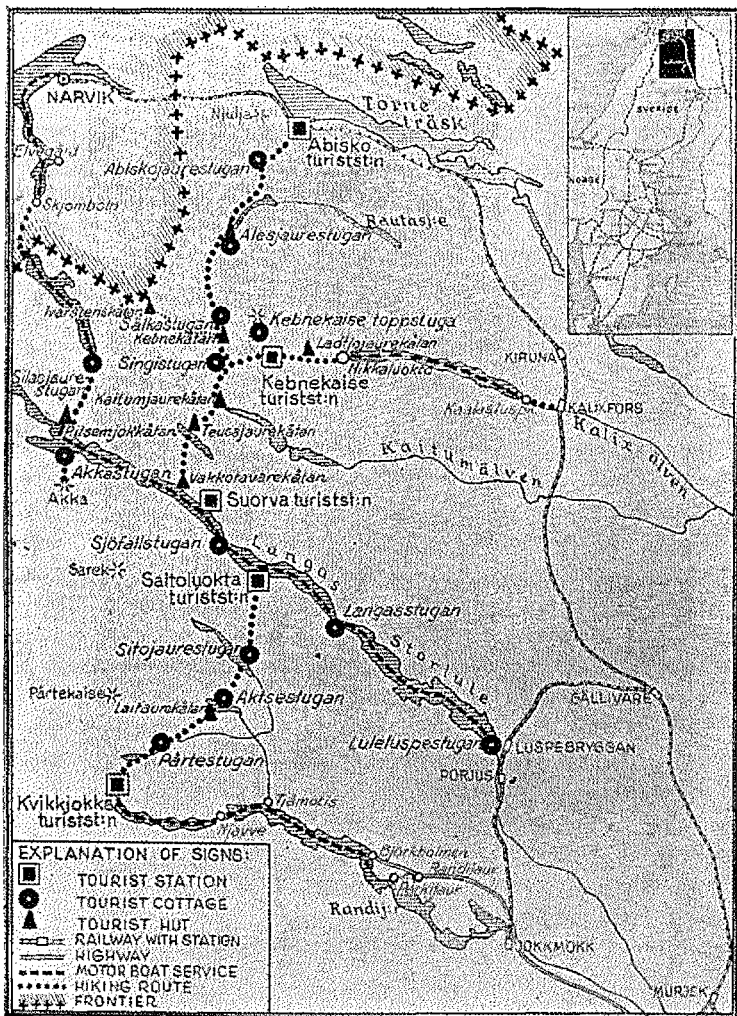
Omkring Aarhundredeskiftet anlagdes den saakaldte Rigsgrænsebane, den svensk-norske Jernbane, der gik fra Kiruna op til den lille norske By Narvik,

den nordligste By i Verden. Derved kom ogsaa Kirunavaarabjerg i Forbindelse med Omverdenen, det mystiske Malmbjerg, der sammen med de to andre Bjerge, Luossavaara og Tuollosaara, havde ligget saa helt for sig selv. Kun enkelte Lapper færdedes paa disse Egne og samlede sig nu og da Malmstykker, som de siden tuskede med. En sjælden Gang kom Bønder hertil langvejs fra, lokket af Beretninger om rige Fund, som ingen rigtig troede paa. Mellem de tre Bjerger strakte sig en ubeboet sumpet Dal, som var uden ringeste Forbindelse med Omverdenen. Her ligger nu den nye store, rige Fabriksby Kiruna, Grännesberg Bolagets Hjemsted, skabt efter helt moderne Principer.

Et mægtigt Industricentrum er det blevet. Her er fuldt af Fabriksbygninger, Taarne, Gravemaskiner og Arbejderboliger. Det var her, Bønderne i Fortiden i Ny og Næ søgte sig Malm. Nogen fast Bebyggelse blev der aldrig Tale om, Stilheden brødes kun, naar Bønderne eller Lapperne kom kørende, slog Lejr blandt Træerne, tændte Baal og gik paa Jagt efter Malmen, som Bønderne i Reglen tog med hjem til den lille Smedie, de fleste af dem havde ved Grangärdasøerne, for Bønderne var samtidig Haandværkere her oppe.

Man vidste rundt om i Sverige, at Malmen fandtes her. Helt tilbage i Gustav Vasas Dage blev der en sjælden Gang gravet Malm ud i Kirunavaara. Men der gik mange, mange Aar, før der kom faste Beboere her. Den første hed Hans Ingelson, og en Gade i det nye Industricentrum, der har de mest moderne elektriske Sporvogne, asfalterede Færdselsaarer, straalende oplyste Butikker og alt, hvad der hører til en By af i Dag, er opkaldt efter ham.

Samtidig lykkedes det en Herremand i Nærheden, Groth, at skaffe sig Privilegium paa Malmbrydningen. Dermed ophørte den Tilstand, at enhver uden videre kunde faa Lov at gaa hen og samle Malm. Man begyndte smaat og yderst primitivt paa Brydningen, sprængte Stykker væk af Bjerget, og



Kort over „Kungsleder“ i Lappland.

lidt efter lidt kom Folk til. Men nogen Fart i Malm-brydningen sporedes ikke, simpelthen, fordi ingen havde Forstaaelse af Malmens Betydning. Saa opdagedes det, at Malmen var fosforholdig, og med de datidige Metoder gav Fosformalm daarligt Jern. Det gik endogsaa saa vidt, at de saakaldte Bergskollegier i Sverige forbød Anvendelse af Kirunamalm.

Omkring forrige Aarhundredeskifte begyndte den svenske Godsejer Hermelin en større Kolonisation her oppe. Det gjaldt om at faa Folk op til de øde Egne. Jorden omkring Malmbjerget udstykkedes, og i Løbet af fire Aar anlagde Hermelin 117 Nybygninger. Nu var her Folk, og man angreb Bjerget, der laa stort og mørkt og truende, paa ikke mindre end ti Steder. Malmen førtes til forskellige Jernbrug, bl. a. Hermelins syv Foretagender ude ved Kysten. Al Transport foregik ved Hjælp af Rener, som tit maatte trave lange Strækninger. Renen er et ret svagt Dyr, og der behøvedes hele Karavaner for at føre selv ubetydelige Mængder Malm til Kysten.

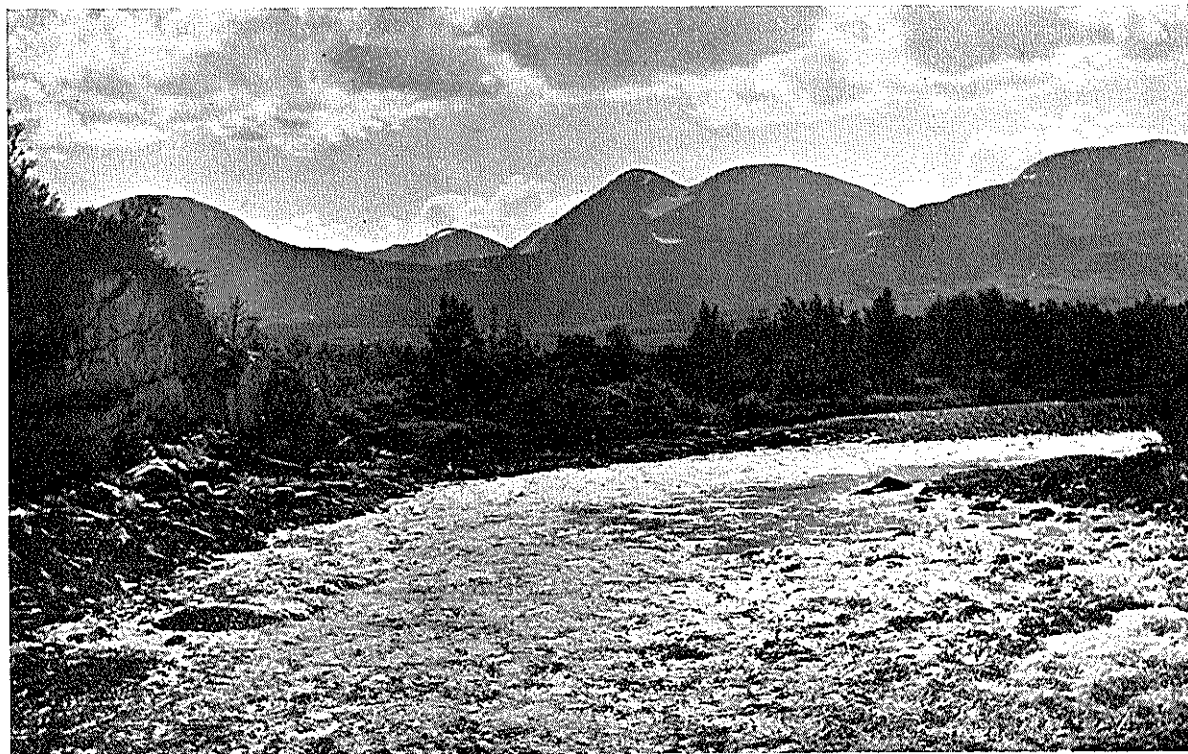
Hvor ubetydelig den Tids Brydning var, maalt med vore Dages Maal, faar man bedst et Begreb om, naar man hører, at hele Aarsproduktionen, mens Hermelin levede, var 300—500 Tons; det er, hvad der nu føres bort i ti Jernbanevogne. Nu er der i Sæsonen Dage, hvor der afgaar op til 800 fuldt lastede Jernbanevogne herfra!

En af de senere Ejere af Malmmonopolet var den bekendte svenske General Sandels, hvis Navn man husker fra „Fändrik Ståls Sägner“. I 40 Aar derefter ejedes Gruberne, der nu kaldtes Grännesberg-Gruberne, af de to svenske Konger Carl Johan og Oscar I og gik derefter over paa udenlandske Hænder.

For at der kunde komme Fart i Produktionen, maatte Forbindelsen med Omverdenen ordnes. Det gik ikke længere med at anvende Rener alene. De Udlændinge, der kom hertil, var først og fremmest Englændere, og de begyndte at bygge Kanaler, som blev befaret af Dampere og Pramme. Men det gik daarligt. En Jernbane var det eneste, der duede. I 1888 afsendtes saa det første Tog til Luleå, men heller ikke denne Udvidelse hjalp. — Selskabet gik fallit, og den svenske Stat maatte overtage og fuldføre Jernbaneanlægget.

Jernbaner og Fragter hører sammen. De engelske Selskaber, der byggede Jernbanen, begyndte ogsaa at interessere sig for Malmbjerget for at faa noget at køre med. Og saa dannedes det store Selskab med den berømte engelske Bankier, Sir Ernest Cassel, som øverste Leder. Han interesserede sig kun lidt for Grännesberg — til at begynde med. Den Mand, der forklarede ham og hele Verden Malmbjergets virkelige Betydning, var den mærkelige svenske Videnskabsmand, Dr. Hjalmar Lundbohm, der kom hertil omkring 1900. Han var en Eneboer, men han blev som en Fader for hele det senere Kiruna, skønt det oprindeligt var hans Tanke kun at søge ud i Ødemarken.

Nu blev der taget fat. Med kæmpemæssig, rent amerikansk Fart opvoksende her en Industriby, der hurtigt skulde blive en af de betydeligste i Sverige. Sir Ernest Cassel fik alle Fordelene af Foretagendet, — Lundbohm ønskede ikke noget økonomisk Udbytte. Skønt Sir Ernest siden skænkede enorme Beløb til Arbejderne, til filantropiske Formaal i Kiruna o. s. v., efterlod han sig dog 120 Millioner Kr., som han bogstavelig talt havde tjent ved Malm-brydning.



Abisko.

Hvordan det gik til, at Grännesberg blev et nyt Klondyke, ja, det er en Historie for sig. Man opfandt i England en Metode, hvorved man kunde udsuge Fosforen af Malmen og anvende den paa sædvanlig Vis som Gødning paa Jorden. Tilsyneladende var det ikke noget særlig epokegørende, men i Virkeligheden var det en økonomisk Revolution. Den fosforrige Jernmalm, der hidtil havde været saa temmelig værdiløs, blev nu voldsomt efterspurgt, Tiden var inde til en stor Malmeksport for Sverige, — først især til Tyskland. Den svenske Malm indeholdt næsten dobbelt saa meget Jern som den tyske, og det lønnede sig derfor at importere den fra Sverige.

Den nye Metode kom simpelthen som en Gave fra Himlen. I Sverige havde der hidtil kun været ringe Anvendelse for Fosformalmen, og Grängesberg eller Kiruna, som man skiftevis kaldte Stedet, vilde maaske i Aarhundreder have faaet Lov at ligge upaaagtet hen,

hvis ikke Opfindelsen var blevet til Virkelighed, og Dr. Lundbohm derefter havde taget fat. Det er adskillige Milliarder Kroner, den unævnte Opfinder uden at vide det har skænket Sverige og sin Landsmand, Sir Ernest Cassel. Dr. Hjalmar Lundbohm blev Lapplands ukronede Konge, han kunde være blevet Mangemillionær, men han nøjedes med sin beskedne Bjælkehytte i Kirunas Udkant. Her boede han til sin Død i 1926, da han var 71 Aar gammel. Men hans Minde lever her; ikke alene var det ham, der var den egentlige Ophavsmand til, at det nye Klondyke blev til Virkelighed, men det er ogsaa ham, som har bragt de sociale Forhold dér op i et meget højt Plan. Grängesberg er nu et Foretagende af Verdensformat og Kiruna en By, der har hele Verdens udelte Opmærksomhed. Milliarder er der hentet ud af Ødemarken, ud af Malmbjergene, — men hvor megen Lykke, de har bragt Menneskene, er et andet Spørgsmaal. *A. H.*

Søfart paa Dragør.

(Fortsat fra Side 6.)

Livet i Byen om Vinteren prægedes selvfølgelig af de mange hjemmевærende Søfolk. Paa Havnen havde Skipperne og Rederne deres faste Stæde, hvor man „snakkede Skiv“ og diskuterede Udsigterne for den kommende Sæson. Matroser og Fiskere og Havnesjovere holdt til et andet Sted, hvor man fortalte haarrejsende Historier om mangt og meget derude i det Fremmede; om drabelige Søslag i Rio eller paa Senegalkysten, eller man beundrede ham — Kinafareren, der efter mange Aars Fravær var kommet hjem for en kort Stund og næsten var blevet baade gul og skævet af bare Kinakyst. Saa gik Turen til Gl. Kro, hvor man havde sine Lokaler, hver for sig, og ve den Fremmede, der dristede sig ind i dette Selskab. Han var uønsket, og fik det at vide klart og haandfast.

Tiderne har skiftet. De store Dampskibe iler nu paa deres rastløse Vej gennem Drogden. Sejlskibet er nu et saare sjældent Syn, og sker det en sjælden Gang, at de store Kornsejlere fra Mariehamn passerer paa deres aarlige Rejse, bliver der Røre i Byen. De gamle

faar Kikkerten ned fra Hylden, og Turen gaar til Havnen, hvor Sejleren nøje undersøges fra For til Agter og diskuteres, og saa kommer Historierne — kan Du huske i Rio eller der eller der — Rederne i Dragør nødsagedes til at afvikle deres Forretninger. Dampen tog Mulighederne for Fortjeneste fra dem, og de Penge, der blev fri, blev anbragt i de store Dampskibsselskaber i Hovedstaden eller sat i Sparekassen. De gamle Slægtsformuer er endnu tilstede, og de gamle Dragørskibe er forlængst endt paa Huggeblokken. Forlis og Havarier tyndede ud i Skibene, og til Slut var der ikke flere. Men Havet ruller videre forbi vor Dør, i Dag som dengang. Det samme Hav, som Fædrene pløjede, lever vi ved og vore Børn efter os i Tiderne, der kommer. Men de store Dage fra forrige Aarhundrede kommer aldrig mere tilbage. Vi maa live i Minderne — Minderne, der træder os lyslevende i Møde, naar vi kommer ind i de gamle lavloftede Skipperstuer for at fejre en stille Stund om det, der var.

Aage Olsen.

75 Aar svensk Skibsbygning. I Slutningen af Januar var det 75 Aar siden, det første svenskbyggede Jernskib blev afleveret af Nykøpings mek. Verstad. Det var Damperen „Harriet Agnes“, som løb af Stabelen d. 2. September 1865. Den var 62,8 m lang, 8,25 m bred og havde med en Dybgang paa 3,11 m en Bæreevne paa 416 Tons. Skibet havde en Maskine paa 1200 HK. Det blev, før det var færdigbygget, solgt til England.

Abonnement paa »Vikingen«

Vikings Læsere erindres om Bladets Abonnementspris: Kr. 4.00 pr. Kvartal — Abonnement kan tegnes paa Vikings Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
 KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
 Telegram-Adresse: "Holmsild"
 Amaliegade 36

Kapergaster

(Fortsat)

Af Gustav Kragh

LINDQUIST satte sig ned, og Bifaldsraabene klang højlydt imod ham. — „Tak for Visen,“ sagde Oldermændene og løftede sit Krus. „Jeg kan forstaa, at jert fric, lystige Liv lokker saa mange unge Mænd fra Hus og Hjem. Og vi maa jo da være glade for de Varer og Penge, I skaffer til Landet. Som I maaske ved, har jeg ogsaa selv en Baad med et Par Svingbasser og en halv Snes Mand, der for nylig er løbet ud!“

„Saa har den vel næppe gjort nogen Prise endnu?“

„Nej, ganske vist, men min Kaptajn er en rigtig Søgut, og jeg venter mig meget af ham. Han var ellers lige ved at blive nappet af en svensk Kaperskonnerter.“

„Hvad hed den?“ afbrød Jonas ivrigt.

„Det var denne „Lycklig“, I ved — den havde ligget ovre under — — —“

„Hører I, Peter og Jens, — nu faar vi Nyt om Ole Norrin! Fortæl videre, Oldermænd, — den Fyr har vi Lyst 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 Svitringen, omtrent udfor 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 en for stor 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 bjærgede 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 Kardetsker 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 udfor Vorsaa.“

Jonas rejste sig hurtigt.

„Hvis ikke det er et syndigt 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 Vin-

den er endda sydlig, selv om der ikke er meget af den, saa vi kan jo faa fin Lejlighed op gennem Beltet. 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 Haandværkssvendenes Hurraa 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 Hurraa 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 Horizonten rundt, og da Vinden, som var vestlig, begyndte at løje, besluttede Kaptajnen at gaa over til Læsø, hvor Kaperen derfor ankrede ved Middagstid i Jegens Bugt paa Øens Nordside.

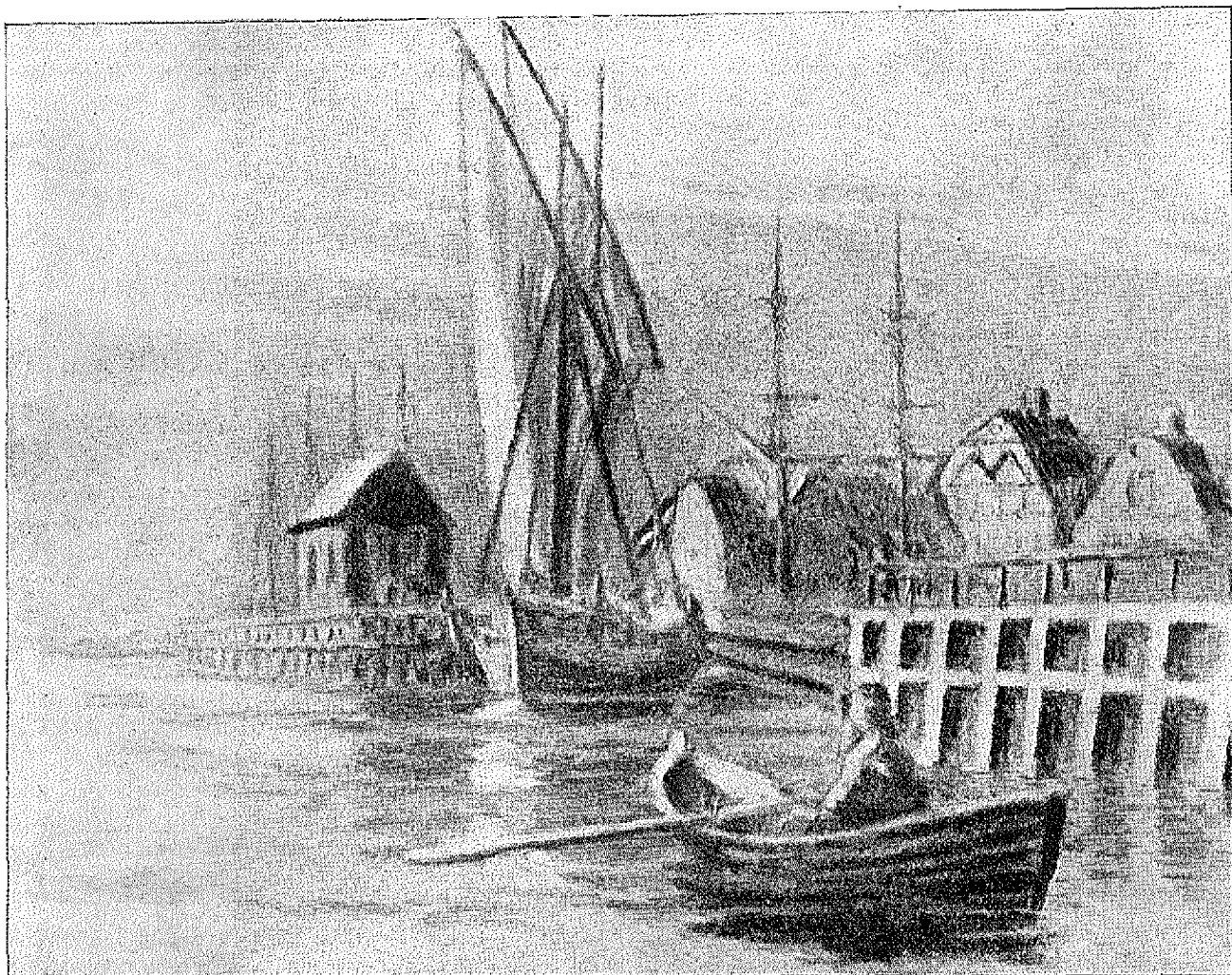
„Jeg har Brug for et Par raske Gutter til en lille Tur i Land,“ sagde Overstyrmanden, da Folkene havde skaffet, — „hvad mener Du, Jonas, om sammen med Jens at tage den Tjans?“

„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 at 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 komne op til den nærmeste Gaard, gik Jens ind for at tale med Folkene dør, imedens Jonas hurtigt travede afsted imod Vesterø. Det var en



Kaperchaluppen staar ud fra Frederikshavn.

Tagning af Premierløjtnant E. Rilk-Corstensen

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 Trøjeærmet 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 kiggede 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 smukke med, nu har jeg først Lyst til at kigge lidt ud fra Kirketaarnet. Kan jeg faa noget at drikke her i Nærheden?“

Manden viste Jonas ind i 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 Døsighed, 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 han 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 mod Øen. Efterhaanden som den nærmede sig og fremtonede tyde-

ligere, kunde hans skarpe Øjne gennem Skumringen skelne, hvad han saa længselsfuldt ventede at faa Vis-
hed for — en høj Mast, et slankt Skrog og mange
Aarer, der taktfast blev bevægede gennem Vandet. Fi-
skerne ved Revet havde nu ogsaa opdaget Fartøjet;
de skyndte sig at faa bjærget deres Grejer og roede
hastigt ind til Stranden. Jonas mærkede, hvorledes
Blodet steg ham til Hovedet, og Hjertet bankede hur-
tigere, da han genkendte Kutteren, der havde ført de
ondsindede Strandhugstmænd til hans fredelige Fødested;
og han knyttede uvilkaarligt Næverne, da han saa,
at den styrede ind imod Vesterøbugten, øjensynligt for
at ankre for Natten.

Der var lang Vej tilbage til Kaperchaluppens An-
kerplads 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 kommen
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 kom-
me 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, kun-
de 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 Svenskerne hav-
de ogsaa set den danske Kaperchalup, og da Ole Norin
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 plyn-
dre fredelige Folk tør han, — overhale smaa for-
svarsløse Koffardimænd er han ogsaa modig nok til;
men vove 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 klar til Kamp.

„Nej, Afstanden er for stor endnu, og vi vil ikke
spilde vort Krudt til ingen Nytte. Hvis han ikke slip-
per 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 den 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 „Lyck-
lig“ 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 Manøvrerin-
gen og var deri sin Modstander betydelig 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
Kommandoen over den ene af Kanonerne, medens Jo-
nas betjente den anden. Jonas næsten rystede af Spæn-
ding og Iver efter at komme til at fyre løs paa den
forhadte Kutter. Han følte det, som om det 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 Bov-
kanoner.

„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 Kutte-
rens Gaffel. „Sophus“ Besætning jublede højt over
dette Held og halede væk paa Aarerne for at gøre Af-
standen saa lille som muligt. 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 Kardætsker og
Skraasække, men de skød daarligt og ramte ikke den
danske Kaper.

„Paa en frisk 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 Topsejls-
fald over og ramte derefter noget Opstaaende, saa
Træsplinterne røg om Ørerne paa de svenske Matro-
ser. 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

ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen paabegyndes d. 8. August paa Odense
tekniske Skole. Oplysninger om Skoleplan og Statsunderstøttelse faas ved Henvendelse
til Skolen, Tlf. 827. Forstanderen.

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 Kaper-gaster skulde forsøge en Entring, gav han Ordre til at stryge Flaget.

„Hold inde, Gutter, nu er den vor!“ raabte Kaptajn Duus, — „bjerg Aarerne og lad os faa Jollerne ud!“

Ingen af „Sophus“ Besætning var bleven ramt af de fjendtlige Kugler, og sejersberuste over den hurtigt og heldigt overstaede 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 Gaf-len, og for Aarer og Sejl søgte Norrin igen at slippe bort. Forbitret over denne uventede 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 Alvor, og da de danske Baade var sat i Vandet, roede 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 være bleven forhindret i sit Forsæt: at ødelægge Kutteren, skulede ondt til de danske Kaper-gaster. 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 til.

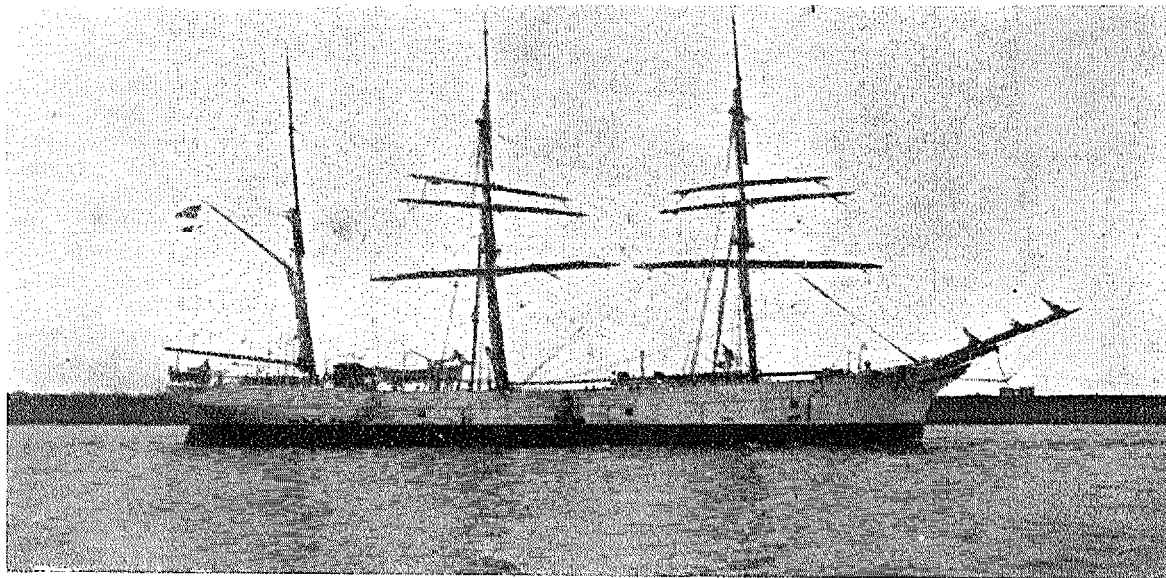
Da Jonas fik Øje paa Kaperkaptajnen, greb han sammen med Peter Lindquist fat i ham; men Ole Norrin rev sig fri med et kraftigt Ryk, og idet han slog om sig med knyttede Næver, forsøgte han at bane sig Vej ud til Lønningen for at springe over Bord.

„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 strøm-mende 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 Gaf-ler vajede Dannebrog, — men agter i Chaluppen dækkede et tredje Flag en simpel Trækiste. Og medens Aalborgs Borgere glade modtog de hjemvendte Kaper-gaster og nysgerrigt betragtede deres berygtede Fanger, holdt Jens Duus og Peter Lindquist deres sidste Vagt over den saa hurtigt vundne og hurtigt mistede Ven.

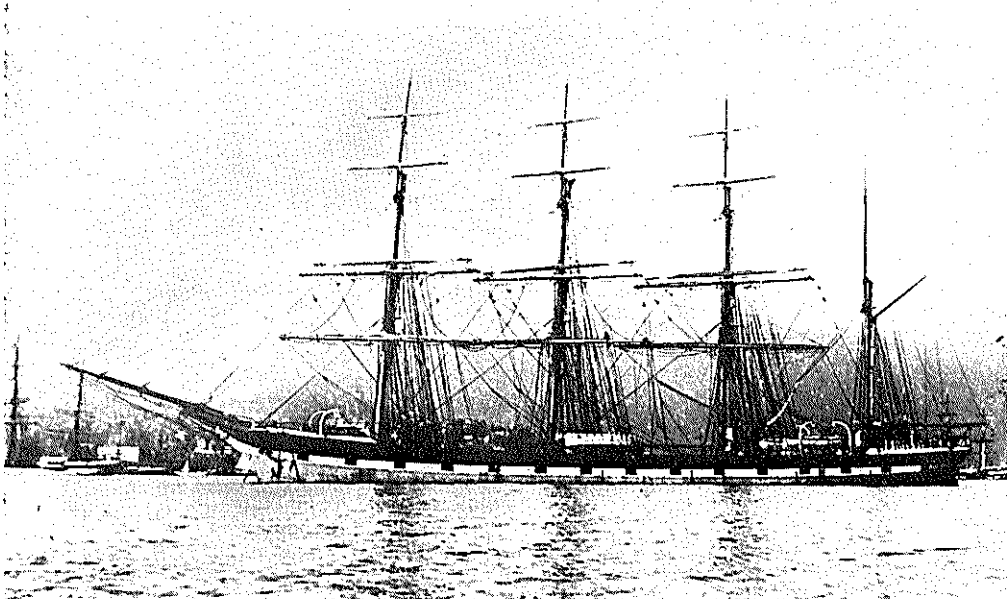


»REJSEN ENDT«

DEN SMUKKE FULDRIGGER „Majorka“, laa ved Kajen i „Quens Dok“ i „Hull“, med Lasten fyldt af Salpetersække, 112 Dages Rejse fra Tokkopilla i Chile. Nu var Rejsen endt. Den sidste Trosse var halet tot og fastgjort, og saa lød de med Længsel forventede Ord fra Første-Styrmand: „Det er godt Gutter, nu kan I pakke Køjesækken, og saa møder I til Afmønstring paa Konsulatet i Morgen Formiddag Kl. 10“. „Saa mange var Ordene“, — mumlede „Kalle Svensker“, idet han sendte en Spytklad efter Katten, der allerede var paa Vej over Landgangen mod Kajen. Under lystig Skæmt og Latter gik Folkene ind i Lugaret for at pakke. Sejlmageren blev alene paa Dækket. Det var med lidt Vemod, at han nu skulde forlade det Skib, der i 28 Maaneder havde været hans Hjem. For to Aar og fire Maaneder siden, havde han forladt Hamburg med Skuden her, og siden da, havde Rejsen gaaet fra Nord til Sydamerika, tilbage igen til Staterne, og derfra til „Rio“, saa Australien via Vestkysten og Portsmouth, her til „Hull“. Hvad var der ikke sket, i al den Tid. Hvor var de nu, alle disse raske Gutter, der hin Novemberdag drog ud fra Elben, og til Tonerne af „Long Time ago“, strakte Majorkas Merssejl i Top. Splittet for alle Vinde var de, afmønstreret — rømte — døde. I dybe Tanker gjorde Sejlmageren en sidste Runde paa Skibet, tog Afsked med hver en Ting, der knyttede sig Minder til hver en Plet. Vel var Majorka en „Vindjammer“, og der havde ikke altid været blide Dage der om Bord, saa det var ikke værd at sørge over Afskeden, og dog, der var nu alligevel saa meget, som gav Vemod i Sind. Her lige udenfor Kabysdøren, var der ikke en

mørk Plet i Dæksplankerne? Her laa jo Anden-Styrmand, efter sit frygtelige Fald fra Riggen. Hans Blod havde farvet Dækket. Stakkels Mand, nu havde han alt hvilet længe dernede paa Kirkegaarden i „Buenos Aires“. Og der ved Fokkeskødet, der paa Rælingen, der stod han, Baadsmanden, hin Dag ude i Nordsøen, da Snestormen rasede, derfra gik han over Bord, og fandt sin Død i Bølgerne, kun faa Dage før Skibet naaede den hjemlige Havn. Og der, oppe i Bagbords Livbaad, der laa den gamle Styrmand, indsyet i Sejldug, død paa sin Post, gjort sin Pligt til det sidste. Nede ved „Tasmanien“ blev han sænket i Havet, og nænsomme blide Bølger lukkede sig over ham, idet han sank ned i Sømandens vaade Grav. Og der, oppe paa Halvdækket, der mellem de to „Pullerter“, der forsvandt Kaptajnen ud igennem, hin Dag, ved de vestindiske Øer. Med Vilje? Ja maaske, hvem ved. Kun Hunden, der stod tudende — sørgende — ene; kun den vidste Besked; men den var tavs. Sejlmageren saa sig omkring. Ja, der var Minder alle Vegne. For hans Blik steg de frem, alle disse mange Sø mænd, som havde været her om Bord i hans Tid, unge og gamle, alle Nationer, onde og gode. Blod havde der flydt i Slagsmaal og Uvenskab, naar Spiritussen var gaaet ind, og havde omtaaget Sanser og Forstand, og dog, naar Raabet lød „Mand overbord“, saa stormede alle til Baaden, og da var den værste Fjende forrest. Saadan var de. Naar en Kammerat var i Nød, saa var al Fjendskab glemt. „Prægtige Folk trods alt“, mumlede Sejlmageren, idet han gik ind i sit Lugar, for at pakke sit Tøj.

Kort efter vandrede han sammen med de andre over Landgangen, med Køjesækken paa Nakken. Paa Kajen stod de stille, vendte sig om, satte Sække ne paa Stenbroen, tog Huer og Hatte af, og raabte et trefoldigt Hurra for „Majorka“. Med et Afskedsblik til den tungtlastede, rustplettede Skude, der havde baaret dem Jorden rundt, tog de igen Tøjet paa Ryggen og vandrede ind ad mod Byen, „Rejsen var endt“.



„Forth George“ tilhørte 1894 Clarke & Service i Glasgow, var bygget 1884 af Workmann, Clarke & Co. i Belfast og paa 1769 Br. T. Endeligt ukendt. Fra Lods Gruelunds Samling.



Internationale Sømands-Ørsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

III

Shannadore

Bradspil-Chanty

Moderato.
Solo: Kor:

Oh, Shan-na-dore I long to see you. A - way you rol - ling
ri - ver! I long to see your smil-ling: val - ley. A -
way, I'm bound a - way 'cross the wide Mis - sou - ri!

Solo: Missouri she's a mighty river.

Kor: Away you rolling river!

Solo: She often made at white man shiver.

Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: The redskins camp lies on her borders.

Kor: Away you rolling river!

Solo: The white man came in trading orders.

Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: The white man loved the Indian maiden.

Kor: Away you rolling river!

Solo: With notions his canoe was laden.

Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: „Oh, Shannadore, I love your daughter.“

Kor: Away you rolling river!

Solo: „I'll take her 'cross that rolling water.“

Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: The chief disdained the trader's dollar.
 Kor: Away you rolling river!
 Solo: „My daughter never you shall follow.“
 Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: At last there came a Yankee-skipper.
 Kor: Away you rolling river!
 Solo: He winked his eyes and tipped his flipper.
 Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: He sold the chief that fire-water.
 Kor: Away you rolling river!
 Solo: And 'cross the river he stole his daughter.
 Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Der forekommer nogle Ord i denne Tekst, som maaske kan tiltrænge en nærmere Forklaring. Saaledes Ordet „notions“, som forekommer i det tredie Vers. Dette er et amerikansk Slang-Udtryk for Godtkøbskram, beregnet til Tuskhandel. Ordet „flipper“ i sjette Vers er her engelsk Sømands-Slang og betyder en „stiv Grog“. Og endelig er det i sidste Vers forekommende Udtryk „fire-water“ en indiansk Benævnelse for Alkohol.

Der var blandt Søfolk forskellige Benævnelser til denne Chanty. Nogle kaldte den „*The wide Missouri*“. Andre — „*Rolling river*“. Men den er dog videst kendt under Navnet „Shannadore“. Dette Navn er ogsaa Sømands-Slang og en Forvrængning af „*Shenandoah*“, som var een i Amerikas Historie berømt Indianerhøveding, efter hvem en By i Pennsylvanien og en Flod i Virginia ogsaa er opkaldt.

Chantyen havde fra sin første Oprindelse ikke noget med Saltvands-Søfolk at gøre. Den var en saakaldt

Boat-Song eller Rowing-Song fra den Tid, da Samfærdselele i Nordamerika hovedsagelig foregik ad Flodvejene med Robaade og mindre Sejlfartøjer — saaledes før Jernbanernes og Dampskibenes Tid, og den er som saadan forekommet i ældre Samlinger af Folkesange. (Motherland Songbook og More's Canadien Boat-Songs.) Senere er Sangen naaet ud til Havet og om Bord i de store Dybvandssejlere, hvor den blev lavet om til Chanty, og var som saadan i sin Tid kendt af Alverdens Søfolk, der sejlede paa Langfart — og dette, hvad enten man gav den det ene eller det andet Navn. Melodien var altid den samme, og dette gjaldt ogsaa for Korstroernes Vedkommende. Derimod kunde der undertiden ske en væsentlig Forandring med Solostroerne, som i mange Tilfælde blev varierede efter Chanty-Mandens Behag og hans Evner til at improvisere.

I det følgende skal jeg fremføre et saadant Eksempel paa denne Chanty under Titlen:

The wide Missouri

Solo: Oh, Polly Brown I love your daughter.
 Kor: Away you rolling river!
 Solo: I'll take her on the rolling water.
 Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: Yes, Polly's daughter took my fancy.
 Kor: Away you rolling river!
 Solo: She's clipper built, her name is Nancy.
 Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: She lives alone in London City.
 Kor: Away you rolling river!
 Solo: Perhaps you'll think it more's the pity.
 Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: I take her coral beads and laces.
Kor: Away you rolling river!
Solo: I love to call her „Queen of Faces“!
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: Oh, Nancy Brown, I love you dearly.
Kor: Away you rolling river!
Solo: My heart is yours, or very nearly.
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

I 70-erne i forrige Aarhundrede eksisterede der i London en i Søfartskredse bekendt Værtshusholderske ved Navn Polly Brown, og efter alt, hvad der kan opspores om den ovenfor anførte Tekst, maa det antagelig være bemeldte Dame og hendes Datter, Nancy, som har inspireret en eller anden Chanty-Mand til disse Solostrofer, som for øvrigt er karakteristiske for Sømandens Tanker om det smukke Køn gennem alle Tider — for hans Lune og Humør, som han særlig giver Udtryk for i Chantyens sidste Vers.

Ogsaa som „Rolling river“ var denne Chanty som

sagt kendt blandt Søfolk om Bord i de store Dybvandssejlere, men til denne Titel blev den sunget med en Tekst i Solostroferne, som var meget forskellig fra Teksten i baade „Shannadore“ og „The wide Missouri“, og som, hvad Emnet angaar, meget minder om Solostroferne i „Blow! Boys, Blow“ (se „Internationale Sømands-Opsange“ 1ste Samling, Side 95 og 96) og ligesom i denne er en lidet smigrende Omtale af Skib og Besætning.

For Fuldstændighedens Skyld skal her ogsaa gives nogle Vers af denne Variation:

Rolling river

Solo: When first I took a rambling notion.
Kor: Away you rolling river!
Solo: To sail across the briny Ocean.
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: My ship was old, her sides were rotten.
Kor: Away you rolling river!
Solo: The skipper had his charts forgotten.
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: The mate was Joe that Irish digger.
Kor: Away you rolling river!
Solo: The boatswain was an ugly nigger.
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: And „chips“¹⁾ was not a proper sailor.
Kor: Away you rolling river!
Solo: The „sails“²⁾ was but a jobbing tailor.
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: The men were anything but frisky.
Kor: Away you rolling river!
Solo: They never crossed the Bay of Biscay.
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Solo: We sailed away for New York city.
Kor: Away you rolling river!
Solo: But never got there, the more's the pity.
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

1) Tømmermanden.

2) Sejlmageren.

Solo: For down she went to Davy Jones.
Kor: Away you rolling river!
Solo: To get a rest for her rotten bones.
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

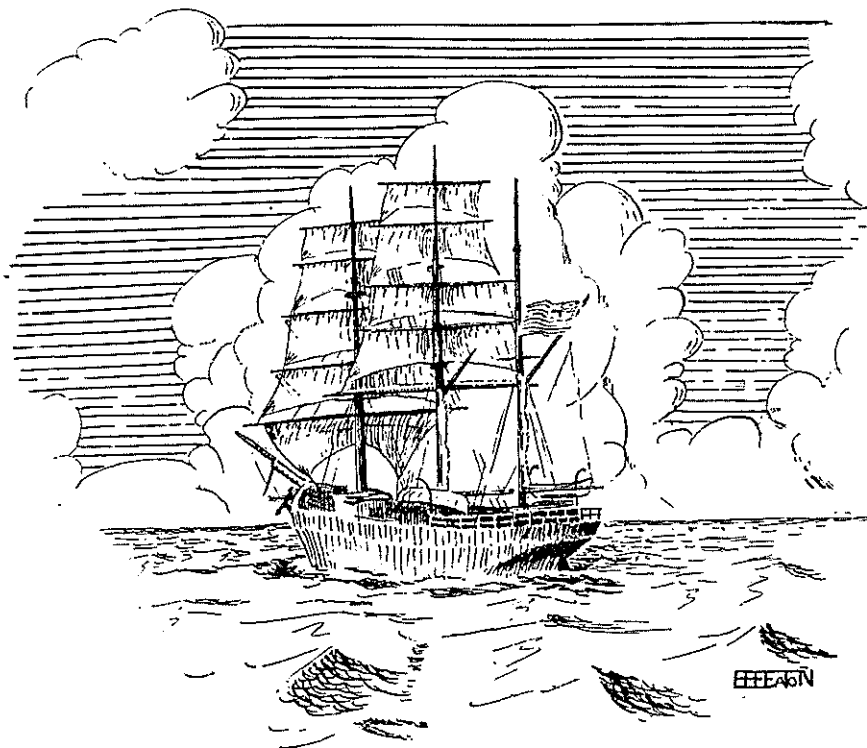
Solo: And now I'm outward bound again.
Kor: Away you rolling river!
Solo: In another old „Plimsoll-coffin“.
Kor: Away, I'm bound away 'cross the wide Missouri!

Teksten i disse Solostrofer sigter ikke til noget bestemt Skib, og dens Tilblivelse kan heller ikke nøjagtigt tidsbestemmes. Men det fremgaar dog af den anden Solostrofe i det sidste Vers, at den maa være fremkommet, efter at den berømte engelske Filantrop og Medlem af Parlamentet Samuel Plimsoll i 1873 havde udgivet sin Bog „Our Seamen“, hvori han an-

greb de samvittighedsløse Skibsredere, der lod notorisk ubrugelige og usødygtige Skibe sejle ud, efter at de var højt forsikrede. Plimsoll forebragte ogsaa Sagen i Parlamentet, og der blev skredet haardt ind mod Benyttelse af saadanne Skibe, som herefter over hele Jorden fik paahæftet Navnet „Plimsollske Ligkister“.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Maj 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

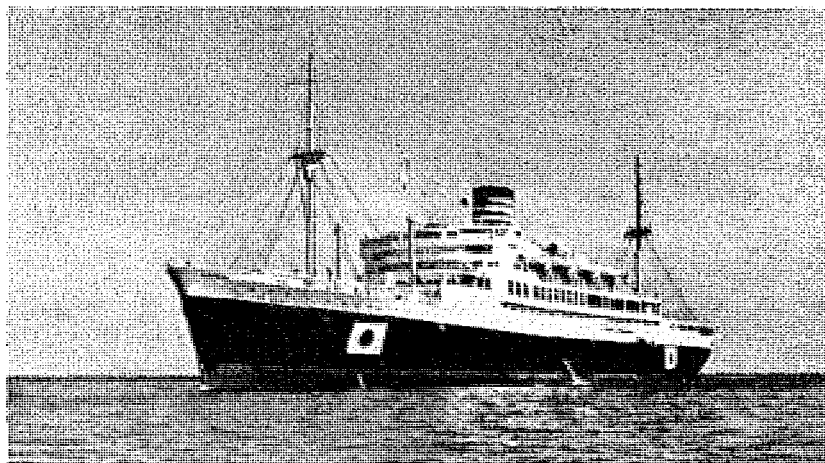
Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Actir, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Beo
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Heiland
 Rederi A/S Isfold
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stenøved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Liniereferi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pranix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lorch
 D/S Samsoe
 D/S Solnae
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Sverningens
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserifdeling
 D/S Torm
 Reederaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendilla
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

3 Japanske Luxusdampe

Nippon Yusen Kaisha har i Foråret sat det sidste af 3 Søsterskibe i Drift. De hedder „Nitta Maru“, „Yawata Maru“ og „Kasuga Maru“ og er bestilt med Fart paa Europa for Øje, men er nu beskæftiget mel-

Selv om to Rum ved Siden af hinanden fyldes med Vand, kan de alligevel holdes flydende.

Mange Enkeltheder i Passagerapertingen viser, at de er bygget til Fart paa Troperne. Ikke alene fin-



Yawata Maru.

lem Japan og Vestkysten af Amerika.

De er hver paa 17.200 B.R.T. og har som Fremdrivningsmaskineri to Sæt gearede Turbiner, som faar Damp fra 4 oliefyrede Højtrykskedler af Vandrørstypen. De er bygget med ethvert tænkeligt Hensyn til Sikkerhed. Inderbunden gaar gennem hele Skibets Længde, medens Skroget har 9 vandtætte Skodder.

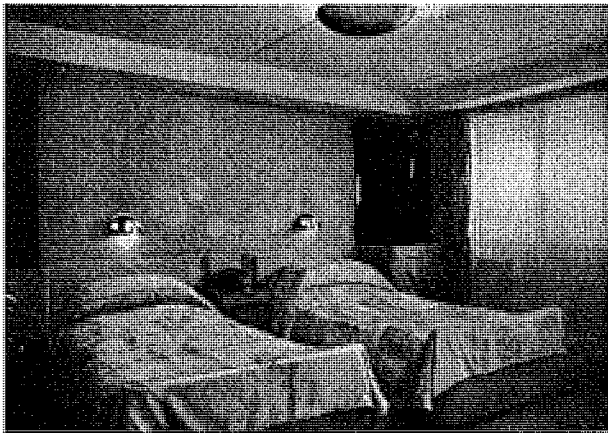
des der Fontæner med Is-Drikkevand paa forskellige Steder i 1. og 2. Klases Apering, men en stor Del er ogsaa luftkonditioneret. Det gælder f. Eks. alle 1. Klases Opholdsrum og 1. og 2. Klases Spisesalon og Skønhedssalonen samt Mørkekammeret, som kan bruges af Passagererne paa bestemte Tidspunkter. Desuden findes der til Brug i Tro-



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

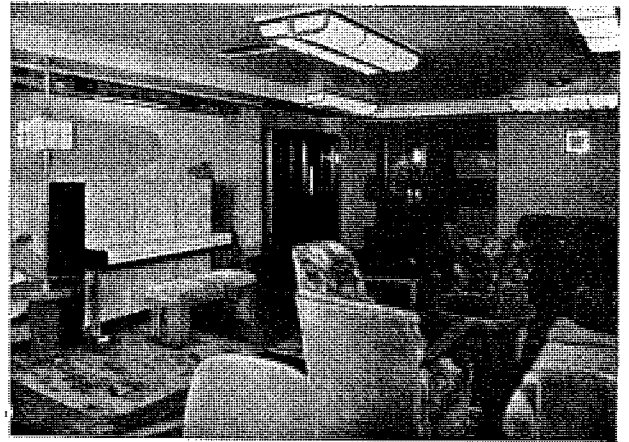


Luxus Suiten har 2 Senge og fuldstændig glatte Skodder.

perne et Svømmebassin paa Soldækket, hvor der ogsaa findes en Gymnastiksal.

Paa 1. Klasse findes paa Baadedækket to Luxussuiter og fire særlige Sovekamre med Baç. Alle Kamre ligger i Borde og har med ganske faa Undtagelser særligt Brusebad og Toilet. Der er Telefon i alle Kamrene.

Lægens Konsultationsrum, Barbersalon, Skønheds-salon, Oplysningskontor o. lign. er placeret omkring Hovedtrappen, hvilket er en stor Fordel i Modsætning til at have dem spredt rundt om paa tilfældige Steder. Der er 2 Elevatorer, en til Person- og en til Bagage-transport. Der er en Telefonbox til traadløs Telefon paa hver af de 3 Klasser.



Biblioteket og Musiksalonen giver en Prove paa moderne japansk Arkitektur.

Spaniens Skibsfart i Fremtiden

Fornyelse og Modernisering af Handelsflaaden betragtes af den spanske Regering som en meget væsentlig Faktor i Landets økonomiske Genopbygning. Man bestræber sig af al Kraft for at bringe Søfarten frem til et bedre Stade. For at fremskynde Udbygningen af Flaaden ydes der af Regeringen Skibsbygningskrediter paa indtil 60 pCt. til Nybygninger eller Moderniseringer af Handelsskibe paa spanske Værfter. Fristen for Tilbagebetaling af disse Krediter er helt op til 20 Aar. Krediterne kan kun ydes til spanske Statsborgere eller spanske Selskaber.

Den spanske Skibsfart var i de sidste Aar før Borgerkrigen i en elendig Stilling og blev kun drevet med forældet Materiel. Modernisering af Havnene holdt heller ikke Skridt med den tekniske Udvikling. Først ved Francos Regeringstiltrædelse blev Grundlaget for en sund Skibsfart skabt. Særlig bemærkelsesværdigt er det, at ved Siden af de bekendte Havne som Vigo, Barcelona, Setubal, Valencia, Bilbao, Pasajes, Sevilla og Havnene paa de kanariske Øer skal nu ogsaa Havnene i San Sebastian, Deva, Fuenterabia, Notrico og Orio moderniseres og udbygges. En af de største Udvidelser er planlagt i Forbindelse med en forøget Kuludførsel fra de asturiske Gruber over Havnen Musel-Gijon. Hertil hører Bygning af nye Kajer, nye Jernbaneforbindelser og Bygning af elektriske Kraner. Forbindelsen mellem Oplandet og Havnene bliver ogsaa forbedret ved nye Forbindelseslinier.

Den spanske Handelsflaade var ved Udbrudet af Borgerkrigen paa over 1.000.000 B. R. T. Af Tankskibe gik ikke mindre end 200.000 B. R. T. tabt. Udligning af disse Tab finder imidlertid Sted paa Grundlag af en Lov, der ogsaa tillader Køb af Skibe fra Udlandet.

Farten paa Kolonierne, særlig paa spansk Marokko, vil i Fremtiden indtage den første Plads. Denne Fart led under Borgerkrigen mest, idet ca. 135.000 B. R. T. gik tabt d. v. s. Halvdelen af den indsatte Tonnage. I anden Række kommer dernæst Farten paa Sydamerika, med hvis Lande Spanien har en nær kulturel og merkantil Tilknytning. Farten paa Østasien, Sydafrika og Nordamerika skal ogsaa udvides. Farten paa Lande i Europa, som for Tiden er afbrudt paa Grund af Krigen, venter man ogsaa i spanske Kredse vil blive genoptaget.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efteres. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24.

A. P. Møllers Rederier

Fra Dampskibsselskabet Svendborg og Dampskibsselskabet af 1912 er udsendt Regnskaberne for 1940. Skibsreder A. P. Møller indleder dem som sædvanlig med en Beretning, hvori det hedder:

I Aarets første Maaneder var Selskabernes almindelige Skibe næsten udelukkende beskæftiget i kortere eller længere Farter, der havde Danmarks Forsyninger for Øje. En Del af disse Skibe ramtes af store Ophold og Havarier forårsaget af Is. Tankskibene sejlede dels for Danmark, dels oversøisk; de til oversøisk Rute-fart indrettede Liniebaade sejlede i deres Ruter.

Danmarks Besættelse ramte Selskaberne overordentlig haardt. I Beretningen for 1939 udtalte jeg herom:

„Den 9. April blev Danmark besat af fremmed Militærmagt, og jeg skylder Aktionærerne at sige, at jeg er ganske ude af Stand til at overse, hvilke Følger dette vil have for Selskaberne, og hvilken Del af deres Flaade — og da i hvilken Stand — der eventuelt vil være tilbage den Dag, Danmark atter er frigjort.“

Saaledes er Stillingen ogsaa i Dag.

Ved Aarets Udgang havde Dampskibsselskabet Svendborg kun 3 ældre Skibe paa tilsammen ca. 9600 Tons D. W. eller ca. 7,7 pCt. af Selskabets samlede Tonnage i Behold i danske Farvande. Efter Skibsværdierne skønnes dette at udgøre ca. 4,8 pCt.

Ved Aarets Udgang havde Dampskibsselskabet af 1912 kun 7 ældre Skibe paa tilsammen ca. 22,500 Ts. D. W. eller ca. 13 pCt. af Selskabets samlede Tonnage i Behold i danske Farvande, hvilket efter Skibsværdierne skønnes at udgøre ca. 7,5 pCt. Siden da er imidlertid S/S „Emilie Mærsk“, ca. 3800 Tons D. W., gaaet tabt.

Af de to Selskabers samlede Flaade var ved Aarets Udgang 20 Skibe paa ialt ca. 145,000 Tons D. W. under fremmed Kontrol, medens 15 Skibe paa ialt ca. 120,000 Tons D. W. ifølge den danske Regerings Ordre henlaa i neutrale Havne med meget betydelige Udgifter for Selskaberne.

Dampskibsselskabet Svendborg mistede den 13. Februar 1940 Mctorskibet „Chastine Mærsk“, ca. 8000 Tons D. W. Skibet var undervejs til Danmark med en Ladning Gødningsskifter, og Ladningen var dansk Ejendom. Skibet blev imidlertid sænket, hvorved Skib, Ladning, Fragt og Udrustning gik tabt. Kravet paa Erstatning herfor staar endnu uløst hen. Besætningen fik Lejlighed til at gaa i Baadene og blev senere optaget og ført sikkert i Havn af S/S „Hilda“ af Trondhjem. For denne Bistand er jeg meget taknemmelig. Det vides, at samme Selskabs M/S „Leise Mærsk“, ca. 5000 Tons D. W., der var under fremmed Kontrol, gik tabt omkring den 23. November 1940, og 15 af Rederiets Folk omkom desværre ved denne Lejlighed. Bortset fra denne overordentlig sørgelige Begivenhed har Selskaberne, saa vidt vides, ikke siden Krigens Udbrud mistet Menneskeliv ved Krigsbegivenheder, og vi faar haabe og ønske, at dette maa vedvare.

Det ligger i Forholdenes Natur, at de Tal, Regnskab og Status viser, er og maa være problematiske. Om Afvikling af mange økonomiske Forhold er ingen paalidelige Meddelelser indgaaet; Tilgodehavender er spærret i fremmede Lande, og mange Forhold staar hen i det uvisse. Derudover har Krigen og Danmarks Besættelse affødt Arrestkrav og andre Krav i Udlandet for betydelige Beløb, og det er ikke til at overse, hvorledes Selskaberne vil komme ud af disse Forhold.

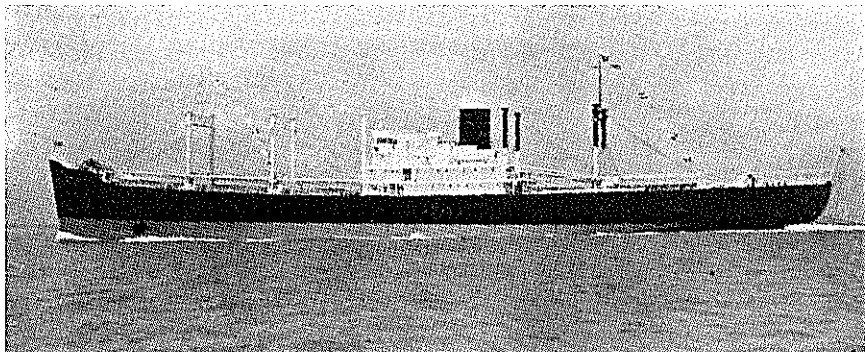
Klassifikationerne er mod Sædvane ikke baaret af Driften, men af tidligere henlagte Midler. De for Tankskibe hidtil anvendte Afskrivningsprocenter har været ret høje; disse Afskrivningssatser er nedsat. Paa det til Frankrig i April 1939 solgte, store Tankskib „Henning Mærsk“, hvis Betaling var garanteret af britiske Banker, udestaar endnu betydelige Beløb.

I Tilslutning til Beretningen mindes Dampskibsselskabet af 1912's Medstifter og Bestyrelsesmedlem, Læge A. W. Christensen, og Selskabets Revisor, Chr. J. Norden, som ligeledes havde været med fra Begyndelsen, der begge er afgaaet ved Døden siden sidste Generalforsamling, samt de ved „Leise Mærsk“'s Forlis omkomne Søværds.

Lillesø Skibsværft, der for Tiden har et Fartøj til Fiskerikontrollen under Bygning, har nu afsluttet en ny Kontrakt med Ministeriet for Handel, Søfart og Fiskeri om Bygning af et tilsvarende Fartøj, der skal have en Længde af 15 Meter og forsynes med en 100 HK. Bukh-Dieselmotor. Nybygningen skal afleveres 1. November, og Kontraktsummen er 80.000 Kr. Af andre Nybygninger er to Fartøjer til den danske Marine under Arbejde, deraf skal det første søsættes i nær Fremtid. Skibsværftet beskæftiger i Øjeblikket 130 Mand.

En Kæmpflyvemaskine. Det meddeles fra London, at der til Panamerican Airways i „Hemmelighed“ bygges 9 Landmaskiner, som skal kunne flyve fra Amerika til Europa paa 9 Timer i Substratosfæren. De vejer 38 Tons hver og faar 4 Motorer paa ialt 10.000 HK. Det er Douglas Aircraft Compagny, som bygger dem. Man maa, hvis Meddelelsen er rigtig, gaa ud fra, at Flyvningen skal ske i 10—12 km's Højde, hvor Lufttætheden og dermed Luftmodstanden kun er en Fjerdedel af den ved Havet, men hvor det til Gengæld kommer til at knibe med Motorydelsen.

C-3 Fragtbaad overtaget af U.S.A.s Marine



Blandt de første C-3 Baade, som U.S. Maritime Commission bestilte, var 2 hos Moore Dry Dock Compagny, hvis Værft ligger paa Østsiden af San Francisco Bugten. Værftet har i en Aarrække ført en meget stille

Tilværelse efter i Begyndelsen af Tyverne at have beskæftiget op til 12000 Mand, men har nu faaet en ny Oplomstringsperiode. Den første Baad er blevet overtaget af Marinen og har derfor faaet nogle Forandringer passende til Formaalet.

Skroget er som i de andre Skibe af samme Type med fremfaldende Stævn og Krydserhæk. Det er 150 m langt overalt, har en Bredde paa 21,18 m og en Dybde til Shelterdækket paa 12,95 m. Med en Dybgang paa 8,72 m er Deplacementet 17600 ts, Dødvægttonnagen er 11920 ts, Brutto Register Tonnagen 7680 ts. Det har en Hastighed i Søen paa 16,5 kn og en Aktionsradius paa 12000 Sømil.

Der findes en meget smuk Aptering til 43 Mand. Paa Broen findes kun Styre- og Bestikhus. Derunder findes paa Baade-dækket Kaptajnens, 1. Styrmands, 1. og 2. Maskinmesters Kamre. Agten for Skorstens- og Maskincasingen ligger Rum for Ventilatorer og Gyrorum samt Radiostation og Kammer for Radio-

telegrafisten. Paa Baadedækket findes to 8 m, 50 Personers Redningsbaade af Metal og en 5,5 m Arbejdsbaad.

Lige under Kaptajnens Beboelse findes paa Kaphytdækket Officersmessen, som har 3 runde Borde. Kamrene i Forbindelse hermed var oprindelig beregnet til Passagerer, men er i Marinens Tjeneste som Reserve. Paa hver Side findes en Række Kamre for de øvrige Officerer og helt agter Messe for Underofficerer om Styrbord og et Hospital med 4 Køjer om Bagbord. Midtskibs er Bade- og Toiletrum for Officerer, Akkumulatorrum og Rum for Nødgenerator.

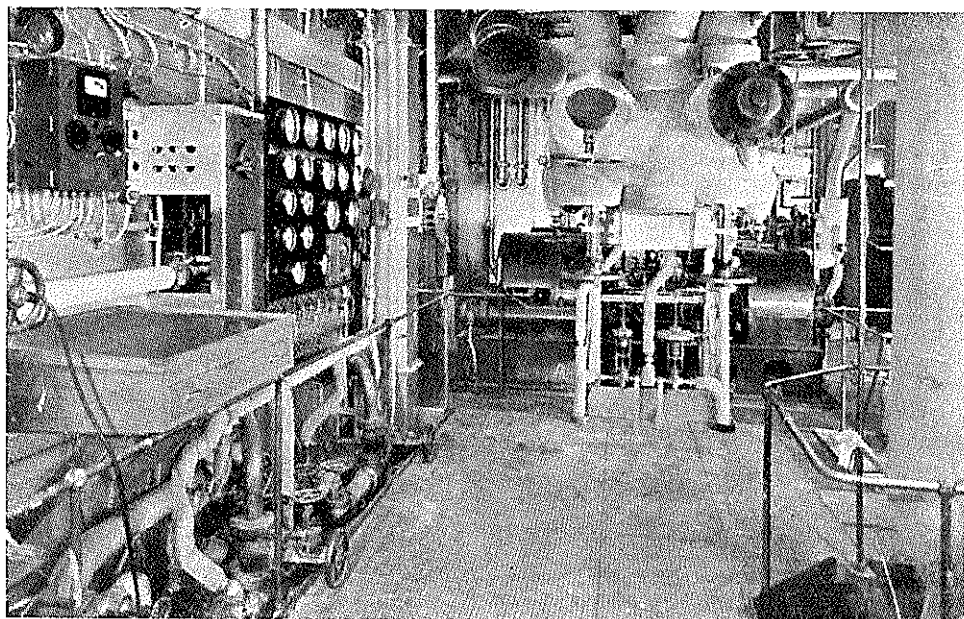
Foran for Dækshuset er opstillet to Lade- og Losse-spil, som paa denne Maade er hævet over den Luge (Nr. 3), som de skal betjene, hvilket giver Winchmanden et godt Overblik over Arbejdet. To Spil er anbragt paa tilsvarende Maade agter over Nr. 4 Luge.

Paa Bakken er anbragt et elektrisk 70 HK Ankerspil. Det kan paa samme Tid tage begge 5,25 ts Ankre op fra en Dybde paa 30 Favne med en Hastighed af

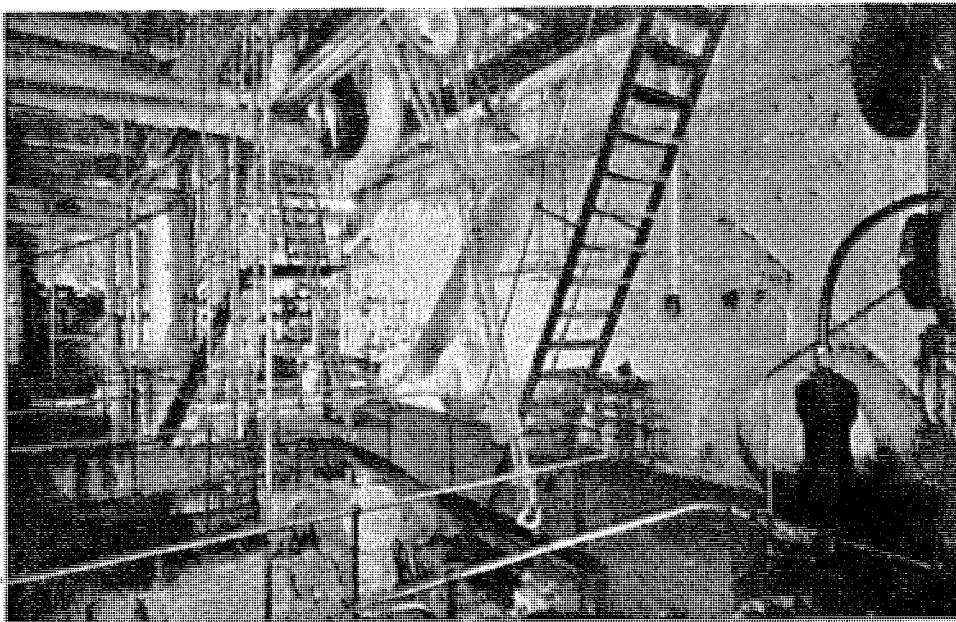
9 m/Min. — Paa Shelterdækket findes ialt 5 Luger med Tutin Luge-dæksler. Til dem findes 16 Ladebomme til 5 ts, betjent af elektriske 5 ts Spil. I det midtskibs Hus her findes Kabys, Messer og Beboelse for det øvrige Mandskab sammen med Proviantkølerum og Vaskeri.

Lasterne har et Rumindhold paa 20685 m³ og er indrettet til at føre almindelig Last. I Last Nr. 2 findes dog 2 Højtanke til 1560 ts Olie og i Last 5 en til 270 ts Olie.

Navigationmidlerne



Manovreplads med Spjældet og Strømtavle.



Maskinrummet med Turbinen i Forgrunden. Paa Kedelfronten ses Rog-Periskopet.

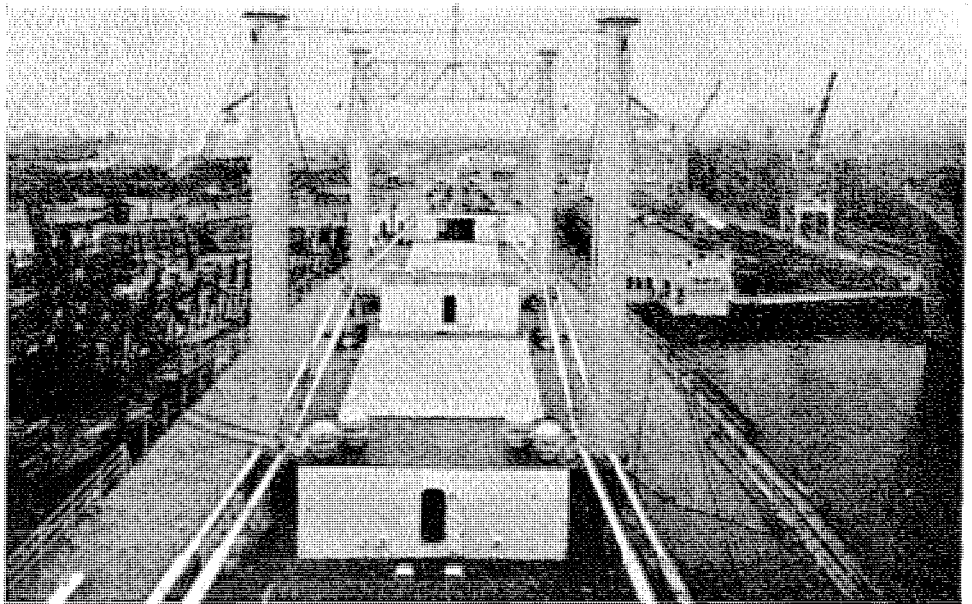
mindre end 40 pCt. af Frem-Hestekraften. Det dobbelte de Laval Reduktionsgear er indbygget for at kunne anbringe Kondensatoren under Lavtryksturbinen. I Forenden af Gearkassen er anbragt et Kingsbury-Trykleje. Propellen er støbt af Manganbronze. Den er firebladet og vejer 19500 kg. Den er 6,6 m i Diameter, og den variable Stigning er paa 0,7 — Radius 6,57 m.

Hjælpe-maskineriet bestaar af to 300 kW. Crocker-Wheeler Generatorer, drevet af de

er af mest moderne Type. Der er allerede nævnt Gyroskopkompasset — men der findes ogsaa Gyro-Styrer, Fathometer, Rorviser og Omdrejningsviser. Desuden findes Brandalarmerings og -slukningsanlæg.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af et Sæt de Laval-kryds-kompound Turbiner med dobbelt Reduktionsgear. Med et Damptryk ved Spjældet paa 31 kg/cm², en Temperatur paa 393° og 97 pCt. Vakuüm yder det 8500 A. HK. Damp leveres af to Foster-Wheeler Vandrørskedler, der hver er forsynet

med tre Oliebrændere med Trykforstøvning. — Bakturbinen er indbygget i Lavtryksturbinen og kan yde ikke



Udsigt over det frie Fordæk mod Bakken.

Laval gearede Turbiner. — Desuden findes en Hill-Dieselmotor.

Et dielelektrisk dansk Kabelskib. Planerne for et nyt Kabelskib til Afløsning af det forældede Kabelskib „Peter Faber“, tilhørende Post- og Telegrafvæsenet, er nu færdige, saa der kan indhentes Tilbud paa Bygningen af det. Det skal som det første danske Skib have dielelektrisk Fremdrivning. Bekostningen er anslaaet til ca. 1.000.000 Kr.

Udvidelse af Crichton-Vulkan Værftet i Åbo. Siden Afslutningen af Krigen mellem Finland og Rusland har Crichton-Vulkan Værftet i Åbo modtaget saa

mange Ordre, at dets Anlæg nu er for smaa. Det ønsker derfor at udvide dem paa den østlige Bred af Floden Aurajoki ved Bygning af en Bedding for Skibe op til 20.000 Tons og en Maskinhal. Wärtsilä-Koncernen, som ejer Værftet, har henvendt sig til Byen Turku (Åbo) om at faa Arealet overdraget. Man regner med en forøget Efterspørgsel af større Skibe efter Krigen og vil derfor være rede til at modtage saadanne Ordre. Efter de sidste Meddelelser har Byen allerede overdraget Værftet Forpagtningen af et Areal paa 11.600 m².

Københavns Havn i 1940

Fra Havnedirektør *W. Laub* foreligger Beretningen om Københavns Havn i 1940 sammen med Regnskabet, der udviser et Driftsunderskud paa ca. 652,000 Kr. Nedgangen i Antallet af indkomne Skibe i Sammenligning med 1939 andrager 13,632, idet Antallet af indkomne Skibe i 1940 var 10,112 mod 23,744 i 1939. Skibenes samlede Netto-Registertonnage gik ned fra 7,573,859 t til 2,273,015 t, altsaa med 5,285,844 t. Tonnagen er saaledes formindsket med ca. 70 pCt. og Skibsanløbene med ca. 57 pCt. i Sammenligning med 1939.

Udover de de nævnte Skibe anløb kun 191 Skibe paa ialt 88,7611 N.R.T. København for Ordre eller Forsyninger m. v. Disse Skibes Antal og Tonnage er i 1940, sammenlignet med 1939, nedgaaet med 917 Skibe og 365,463 N.R.T., og Nedgangen er for Skibsanløbene ca. 83 pCt. og i Tonnage ca. 80 pCt.

For hele Aaret beløber Vareomsætningen sig til 3,228,658 t, hvilket er en Nedgang paa 3,175,938 t i Forhold til 1939. Nedgangen i Importtallene endrager 2,378,764 t, medens Eksporttallenes Formindskelse udgør 797,174 t. Den procentmæssige Formindskelse er for hele Vareomsætningen ca. 50 pCt., for Importen er Formindskelsen ca. 47 pCt. og for Eksporten ca. 60 pCt.

I de indledende Bemærkninger til Beretningen hedder det:

Trafiken og den deraf følgende Virksomhed i Københavns Havn er i Aaret 1940 paa følelig Maade blevet paavirket af den i 1939 udbrudte Krig, og yderligere medførte den tyske Værnemagts Besættelse af Landet den 9. April 1940, at Danmark blev inddraget under det af England blokerede Kontinental-Område, saaledes at al Trafik fra og til de oversøiske og vestlige Lande blev afbrudt.

Medvirkende til Trafiknedgangen har endvidere været, at de søværts Tilførsler til København, bl. a. af Brændselsstoffer og Jern m. v. fra Tyskland og af Varer hidrørende fra Træeksporten fra Sverige og Finland, paa Grund af den skærpede Krigsførelse er blevet stærkt formindskede, ligesom den stagnerede Byggevirksomhed i Hovedstaden har nedbragt Mængden af de sædvanlige Tilførsler af Byggematerialer hertil.

Endelig maa nævnes, at Havnens Trafiktal i de første 3 Maaneder blev bragt ned paa et Minimum, forarsaget ved den voldsomme og langvarige Isvinter,

der voldte den almindelige Skibsfart store Vanskeligheder og endvidere helt lukkede for Smaaskibsfarten og lagde Ruteskibsfarten betydelige Hindringer i Vejen, saaledes at denne i en længere Tid af Isperioden var fuldstændig indstillet paa alle indenrigske Ruter.

Oplægningen af Skibe i Havnen var ved Aarets Begyndelse kun af ringe Omfang, nemlig den 1. Januar 1940 24 Skibe med ialt 13,038 N.R.T. Som Følge af den abnorme Skibsfartssituation steg Oplæggerantallet gennem Størstedelen af Aaret og naaede den 15. September 1940 Maksimum (efter Tonnage) med 50 Skibe paa ialt 73,220 N.R.T. Ved Aarets Udgang var Antallet af oplagte Skibe sunket til 40 Skibe paa ialt 66,450 N.R.T.

Isvanskelighederne i de første Maaneder af 1940 bevirkede, at Havnevæsenets Isbryder „Væderen“ maatte udrustes i Tiden fra 17. Januar til 6. April, ialt 81 Dage. „Væderen“ assisterede i dette Tidsrum 301 Skibe, saavel i Sundet som i den sydlige Del af Kattegat. De samlede Omkostninger vedrørende Fartøjets Udrustning under Iskampagnen har andraget ca. en kvart Million Kr.

Ved den ordinære Takstrevison for Takstperioden 1. Juli 1940—30. Juni 1945 er der for Fartøjstaksterens Vedkommende indført en Forhøjelse af Prøf. 1 B-Afgiften, Afgiften af Gods losset og ladet ved Havnevæsenets Bolværker, Bøjer og Pæle, saavel som en dertil svarende Forhøjelse af Ruteafgiftens og Afgiften for Sandbaade m. fl. Indenfor Vareafgiften fandt der samtidig en mindre Forhøjelse Sted i Satsene for Kul og Koks.

Disse Forhøjelser var baseret paa den Prisudvikling, der havde fundet Sted forud for Krigsudbrudet. En virkelig krisebestemt Takstændring er derimod den i Mødet den 20. December 1940 vedtagne generelle Takstforhøjelse paa 25 pCt. af samtlige Havnens Takster, ekskl. Knippelsbro-Afgiften, hvilken Takstforhøjelse dog først skulde træde i Kraft den 1. Januar 1941, saaledes at den ikke har virket i 1940.

Ved de store Arbejder, som i de sidste Aar har fundet Sted i Havnen, er der trukket stærkt paa Havnevæsenets likvide Midler, saaledes at det i 1940 blev nødvendigt at optage et nyt Obligationslaan. Dette Laan, som godkendtes af Havnebestyrelsen i Mødet den 30. August 1940, andrager et Beløb af 5,000,000 Kr.

	Grundlagt 1875	Th. Møller	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København
Hovedoplæg for Danmark	Telefon 387, 10,387		Telegram-Adresse: »Ultra«

Dets Løbetid er 3 Aar, og Rentefoden udgør 4½ pCt.

Driftsregnskabet udviser i Forhold til 1939 en Nedgang paa ca. 2,773,000 Kr. og i Forhold til det for 1940 vedtagne Budget, der var lagt med Krigssituationen for Øje og balancerede med et Underskud paa ialt ca. 652,000 Kroner.

Foruden de anførte vigtige Aarsager til Nedgangen i Driftsresultatet for Aaret 1940, sammenlignet med Aaret 1939, maa for Driftsudgifternes Vedkommende

nævnes Stigning i Arbejdslønnen samt i Priserne paa Materialer.

Bruttooverskudet andrager ca. 129,000 Kr. (1939: 2,902,000 Kr.). De ordinære Afskrivinger andrager ca. 708,000 Kr., Henlæggelse til Pensionsfonden ca. 73,000 Kr., hvorefter der fremkommer et *Driftsunderskud* paa ca. 652,000 Kr., der som selvstændig Post overføres til 1941 til fremtidig successiv Afskrivning over Havnevæsenets Driftsregnskaber.

Bedre Færgelejer og bedre Besejlingsforhold i Helsingør

Gennem nogen Tid har Rigsdagens Finansudvalg behandlet et Forslag fra Trafikministeren om Bevilgning af 3,3 Mill. Kr. til Udvidelse og Modernisering af den gamle Statshavn i Helsingør, et Arbejde, der vil vare 2—3 Aar. Finansudvalget har nu tiltraadt denne Bevilling.

Det drejer sig dels om en Ombygning og Udvidelse af Færgelejerne i Havnen og dels om en i denne Forbindelse nødvendig Udvidelse af Havnen, til Afbødning af de forøgede Vanskeligheder ved Besejling af Havnen, som Færgelejernes Udvidelse vil medføre.

Udvidelsen opnaas ved at rykke nordre Mole 62 Meter mod Øst, saa den kommer til at strække sig omtrent ud til den søndre Mole; dennes yderste Del, ca. 150 Meter, skal derfor svinges saa meget mod Syd, at der bliver en 60 Meter bred Indsejling til Havnen, som ved Forandringerne faar en Mindstebredde af 180 Meter mod 118 Meter nu.

Der er planlagt en Vanddybde af 8 Meter, men Bolværkerne bygges saaledes, at Vanddybden om nødven-

digt kan uddybes til 10 Meter. Paa Finansloven 1940—41 var der til disse Arbejder bevilget 2,550,000 Kr., men af Besparelshensyn blev Posten senere inddraget. Med de nugældende Priser vil Arbejdet komme til at koste 3,3 Mill. Kr., som altsaa nu er bevilget.

Af dette Beløb vil ca. 1 Mill. Kr. medgaa til *direkte* udbetalt Arbejds løn, hvilket vil sige, at 50—60 Arbejdere kan faa Beskæftigelse i 3 Aar. Desuden medgaaer til Arbejdet Stenleverancer for ca. ½ Mill. Kr., hvoraf Størsteparten er Arbejds løn til Stenfiskerne.

Arbejdet med Nedbrydningen af den yderste Del af Søndre Mole og dens Genopbygning længere mod Syd vil antagelig foregaa nu i Sommer for at faa dette Arbejde, der en Tid vil gøre Havnen mindre vel beskyttet mod Søen, færdigt snarest. Til Materialer til senere Brug er det Meningen at anvende en lille Mill. Kr. allerede nu, derudover vil der antagelig i Aar blive Brug for yderligere ca. 1 Mill. Kr. og Resten i de to følgende Finansaar.

Bjergning af sænkede Skibe i de spanske Farvande. Bjergningskommissionen i Valencia har i det forløbne Aar faaet 160 Skibe bjerget ved Spaniens Kyster. De var for største Delen sænkede under den spanske Borgerkrig. Blandt Skibene var: 2 Krigsskibe, 9 Handelsdampere, 5 Sejlskibe, 5 Fiskedampere, 1 Tørdok, 5 Muddermaskiner, 2 Slæbebaade, 3 Flydekraner og et stort Antal Smaaskibe, Barkasser og Lægtene. Havnene i Alicante og Sagunto er nu atter aabnet for Skibsfarten. For Tiden bliver der i Castellon arbejdet paa Bjergningen af Dampere „Isadova“. Naar dette Arbejde er fuldført, vil ogsaa denne Havn være aabnet for Trafik.

Handelsskibsbygning i Hongkong. Den stadige Stigning i Manglen paa Tonnage til Farten paa England og Umuligheden af at bygge tilstrækkeligt paa egne Værfter har faaet den engelske Regering til at bestille 11 Handelsskibe paa hver 9200 Tons D.W. paa de to Værfter i Hongkong, Taikoo Værftet og Hongkong and Whampoa Dock Co. Kølen skal allerede være lagt til 5 af Skibene.

A/s **J. FREYTAG, Seilmager**

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



Store Havneudvidelsesplaner i Rønne

Trods den for Tiden stærkt formindskede Trafik beskæftiger flere danske Havne sig med Planer om betydelige Udvidelser, og nu har Rønne Havn ogsaa fremsat Forslag om en omfattende Udvidelse af Havnens Kajer og Arealer. Forslaget, der drejer sig om et Sydhavnsprojekt til ca. 3,5 Mill. Kr., blev forelagt af Borgmesteren paa Rønne Byraads sidste Møde. Havneudvalgets Indstilling gaar ud paa, at der indsendes Andragende til Ministeriets Beskæftigelsescentral om Tilskud til de af Planen omfattede Arbejder, hvorefter Kasse- og Regnskabsudvalget skal undersøge Mulighederne for gennem Laan at skaffe Midler til Veje til Arbejderne. Sagen blev forelagt af Borgmesteren med en udførlig Redegørelse for Forslaget.

Naar Forslaget om en betydelig og ret kostbar Udvidelse af vore Havneforhold fremkommer nu, udtalte Borgmesteren ifølge „Bornh. Avis“, vil Beskæftigelses-spørgsmaalet selvfølgelig være af den allerstørste Interesse for vor By. Det er Arbejder, der vil staa paa i mindst 3 Aar og i en væsentlig Tid kunne beskæftige omkring 100 à 150 Arbejdere. Det er dog ikke denne Side af Sagen, der har foranlediget Sagen rejst. Forslaget er en Følge af de Planer, Akts. Dansk Damman Asfalt ønsker at sætte i Værk med en stor Udvidelse af vor Stenindustri og en naturlig Fortsættelse af de Forhandlinger, der er ført om Iværksættelse af disse Planer. Naar dette Selskab faar sin nye Fabrik i Gang, vil Havnen meget vanskeligt være i Stand til at kunne modtage de Skibe, Eksporten kræver, ved vore Kajer vil der mangle den nødvendige Plads til Losningsarbejdet. Der har tidligere været talt om en Omlavning af den gamle Havns Kajforhold. Med den Trafik, vor Havn kan glæde sig ved, er det imidlertid umuligt at gennemføre et saadant Arbejde her, da vi, medens Arbejdet stod paa, vilde mangle alt for megen Kajplads.

Tanken er derfor gaaet til Sydhavnen, hvor man bedre i en Periode kan undvære Kajpladsen. Planen gaar i store Træk ud paa at føre Jernbanespor fra Skibshavnen ud til Sydhavnen, og dette Arbejde er anslaaet til ca. 100.000 Kr. Desuden er der beregnet udført en forbedret Indfatning ved Sydhavnens Adgangsvej.

Det væsentligste Arbejde er Opførelsen af en ny Pier, der skal afløse den smalle Mole, som nu danner den ydre Indfatning af Sydhavnen imod Nord. Denne Mole bliver med Anlægsplads ind mod Sydhavsbassinnet paa 160 m, mod Nord paa 130 m, altsaa af ny Kajplads 290 m eller ca. 40 m længere end hele Vestre Kaj i Skibshavnen. Pieren skal have en Bredde af 65 m

— det er dog Ønsket at gøre den 75 m bred — med to Kajgader paa hver Side af ca. 12 m Bredde og med Jernbanespor. I Midterpartiet paa ca. 140 m Bredde vil der blive udmærket Plads til Pakhuse og Lagerpladser. Denne Pier er beregnet at koste fuldført med Brolægning o. s. v. og paa 65 m Bredde 1,750,000 Kr.

Anlægget af denne Pier kræver et større Uddybningsarbejde, som er anslaaet til 675,000 Kr. og vil tage ca. $\frac{3}{4}$ Aar. Sydhavnens gamle Anlægsmole, der staa paa $4\frac{1}{2}$ m Vand, skal erstattes med en ny, da Uddybningen til 7 m skal føres helt ind. Dette Arbejde er anslaaet til 380,000 Kr.

Dernæst foreslaas det at opføre en Fiskeripier. Der kan derved skabes en Fiskerihavn og en Havn for de Lystbaade, der er daarlig Plads til i Baadehavnen.

Som sidste Led i Planen er der Forslag om at dække det nordre Indsejlingsbeløb. Da man byggede Bryderne for mange Aar siden paa Trindelen og nordre Rev, var det naturligt og nødvendigt at beholde dette Løb af Hensyn til Sejlskibene. Nu er alle Sejlskibe afløst af Damp- eller Motorskibe, og det gamle Indsejlingsbeløb menes nu at være tilstrækkeligt. Samtidig med denne Lukning foreslaas en Forhøjelse af Bryderne, baade Trindelen og en Del af Nordre Rev. Det har vist sig, at med Storm og Højvande brydes Bølgerne ikke tilstrækkeligt af Bryderne, og der skabes Uro i selve Havnebassinene. Dette Arbejde er anslaaet til 475,000 Kr.

Udgifterne til disse Arbejder bliver: Ny Pier 1,750,000 Kr., Fiskeripier 65,000 Kr., Uddybningsarbejde 675,000 Kr., Sporanlæg 100,000 Kr., Gamle Sydhavnsmole 380,000 Kr., Nordre Løb og Molerne 475,000 Kr., ny Indfatning for Sydhavnens Adgangsvej 42,000 Kr., ialt 3,487,000 Kr. Borgmesteren oplyste imidlertid, at der var foretaget nogle Ændringer siden disse Beregninger, saaledes at der maa regnes med en samlet Udgift paa 3,530,300 Kr.. Heraf regnes med et Tilskud fra Beskæftigelsesudvalget paa ca. 1,5 Mill. Kr., og Havnen maa altsaa regne med et Beløb paa 2 Mill. Kr. for dens eget Vedkommende.

Havneudvalgets Indstilling blev enstemmigt vedtaget.

$\frac{A}{S}$ DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 59.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 59, 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.

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

Da Oplaget kun er begrænset, sælges kun alle 4 Bind samlet til Kr. 3.50.

„VIKINGEN“s Ekspedition,
Gammel Mønt 39.
Byen 8040



1. Bind



2. Bind

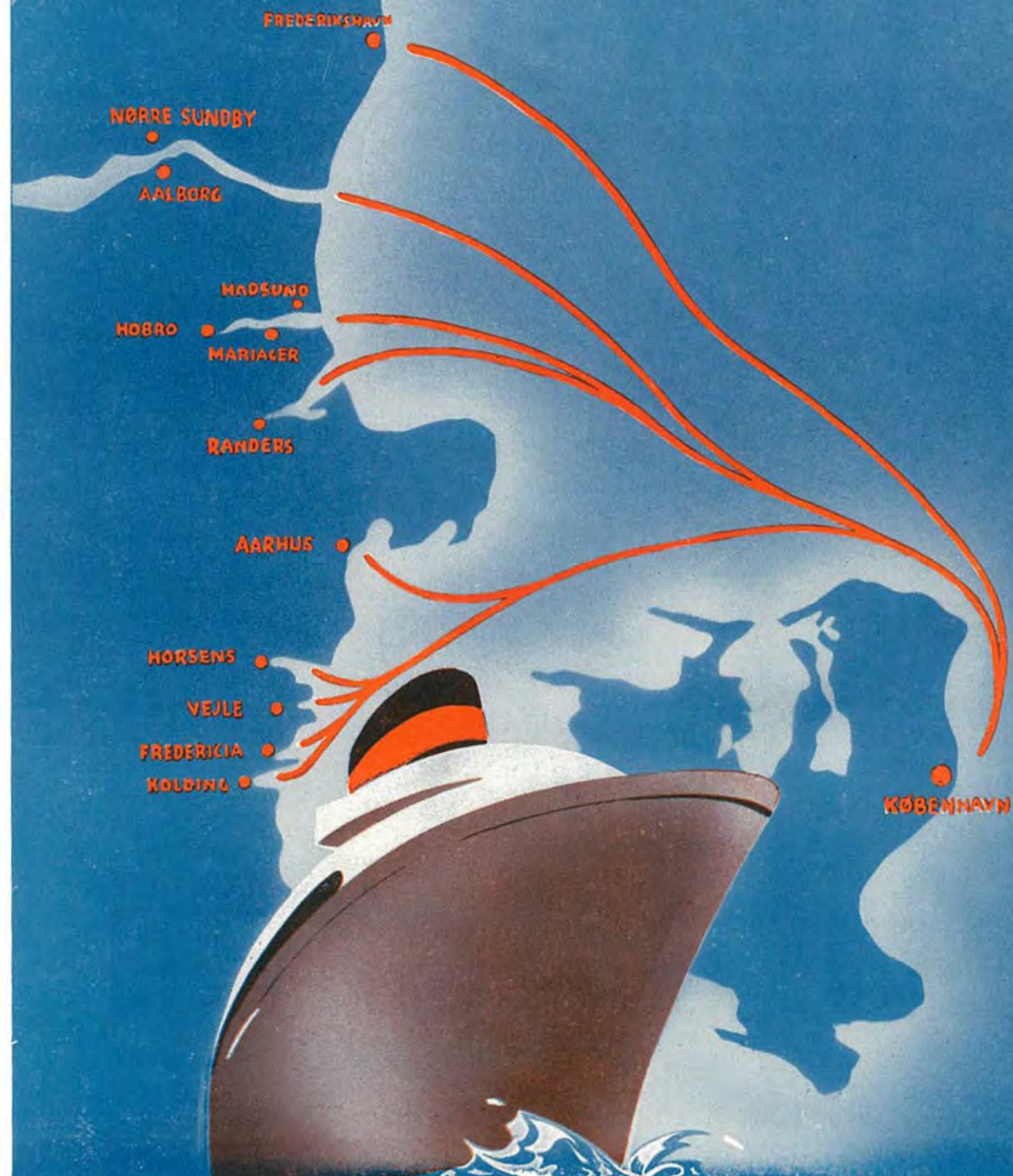


3. Bind



4. Bind

REJS MED DFDS





VIKINGEN

5 Øre
5. Juni

I Sundet nord for København

Maleri af Fr. Landt

1941 - Nr. 12

18. Aargang

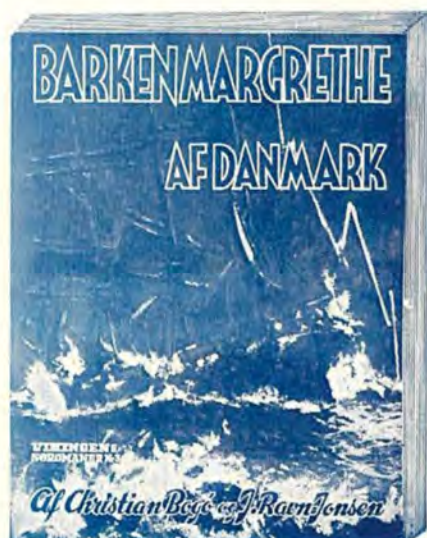




1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“ Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

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

KONVOJERING

Med Tilladelse af Sveriges Søfartsmuseum i Stockholm bringer vi her en Artikel fra Museets smukke Aarboeg — en kortfattet Oversigt over Konvojforanstaltninger i Sverige

Af Hjalmar Börjeson

KONVOJERING — som i mange Tilfælde ogsaa kan kaldes Eskortering — af Handelsfartøjer for at beskytte dem i Krigstid er bevisligt en meget gammel Skik. I de Farvande, der omgiver Sverige, foregik en saadan Konvojering allerede omkring Aar 1400 under Kong Karl Knutssons og senere under Kong Erik XIV's Regering. Vi ved imidlertid meget lidt om disse Konvojeringer og springer derfor frem til Konvojevæsenet mellem Aar 1600 og 1700, hvor det var kraftigt udviklet.

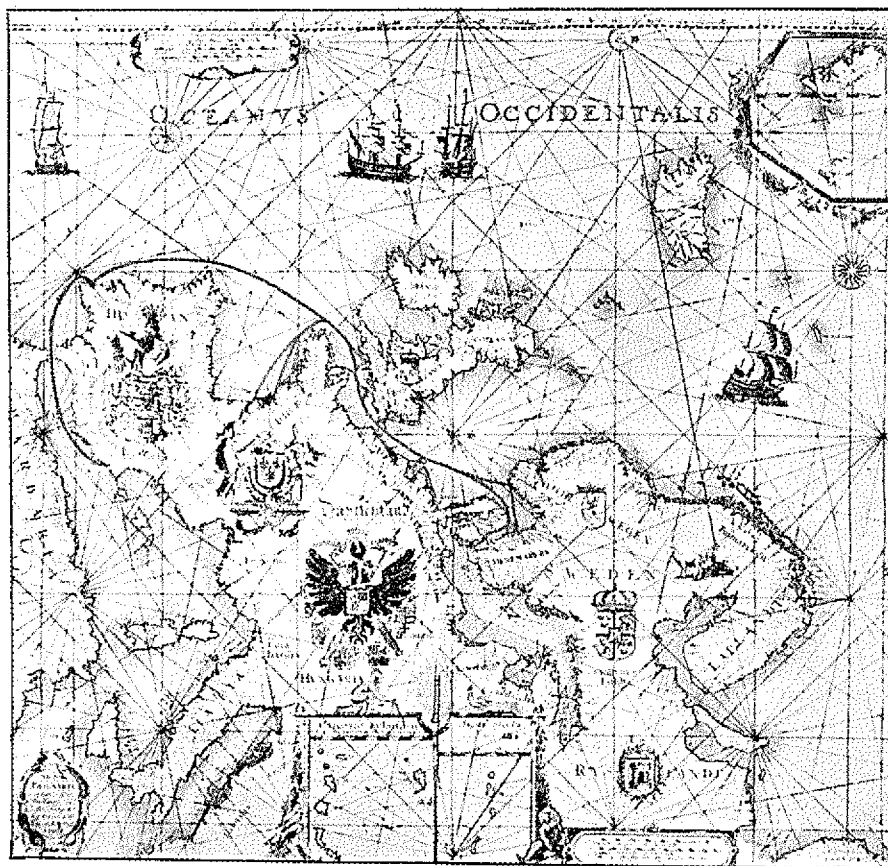
Den første kongelige Forordning om Konvojer, Dronning Kristinas „Konvojplakat“ udstedtes 1653 i Anledning af Krigen mellem England og Nederlandene 1652—54 og disse Staters, som det hed, „Ødelæggelser og Plyndringer“ forøvet mod svenske Skibe. For at ledsage Konvojerne sendtes de tre Orlogsskibe „Hercules“, „Fönix“ og „Maria“ til Gøteborg, hvorfra Rejserne skulde udgaa. Ifølge Forordningen skulde Konvojchefen ledsage Skibene saa langt ind i den engelske Kanal, at Koffardiskibene var i Sikkerhed, hvorefter Konvojchefen hurtigst muligt skulde vende tilbage til Gøteborg. I Konvojen maatte kun medtages svenske og nevtrale Magters Varer, naar de var bestemt for spanske eller portugisiske Havne, altsaa ikke til de krigsførendes. Hvis man under Rejsen mødte fremmede Orlogsskibe, skulde Konvojchefen, hvis det forlangtes, fremvise sin kongelige Fuldmagt samt Fortegnelse over de ledsagende Skibes Navn og deres Ladingpapirer. Mødte man Kapere, maatte de ikke paa nogen Maade antastes. For at komme i Betragtning ved denne Konvojering maatte Rederen eller Befragteren erlægge, for lastede Skibe 1 0/10 af de fragtede Varers Værdi, eller, for Skibe i Ballast, 11 Øre Sølv mønt pr. Læst af Skibets Størrelse, d. v. s. for et middelstort Skib med 100 Læster Tjære ca. 210 Rigsdaler, i vore Dages Penge henved 3000 Kr. eller 2 Kr. pr. Ton. I Ballast

hjemefter androg Konvojafgiften for et saadant Skib 51 Kr. eller 51 Øre pr. Ton.

Disse forordnede Konvojer var bestemt til at afgaa fra Gøteborg hver Maaned eller hyppigere, hvis mindst ti Koffardiskibe anmeldte sig paa engang. I dette Tilfælde kom der imidlertid ingen Konvojer i Stand, og de udtagne Orlogsskibe blev Aaret efter sendt tilbage til Stockholm.

Den næste Forordning om Konvoj udfærdigedes Aar 1665 som Følge af den næste Krig mellem England og Nederlandene, 1665—1667. Denne Gang var Landskrona udset til Afgangshavn. Højere Vedkommende havde nemlig i længere Tid stræbt efter at udkonkurrere den gamle Skipperanløbsplads Helsingør. Dette mislykkedes imidlertid grundigt — Skipperne forlod ganske simpelt Konvojerne, naar disse satte Kursen mod Landskrona for Proviantering m. m. og fortsatte mod det kære Helsingør, hvorefter de siden stak ud i Kattegat uden Konvoj. Sandsynligvis ordnede de i Stedet saakaldt Admiralskab.

Langfartsskibe, særlig de, som foretog Rejser til de pyrenæiske Salthavne, var nemlig ret kraftigt armerede. Skipperne traf indbyrdes Aftale om Forsvar, og til det Formaal valgtes blandt Skipperne en „Admiral“, en „Viceadmiral“ og en „Schoutbynacht“, hvis Antallet af Skibe var tilstrækkelig stort. Til „Admiral“ udtoges Skipperen paa det kraftigst armerede Skib. Skønt denne Konvoj heller ikke blev til noget, skal dog det hovedsagelige af Indholdet i Chefens Instruktion gengives, da denne blev grundlæggende for alle senere udfærdigede Konvojchefsinstruktioner endda helt ind i det 17. Aarhundrede. Efter Instruktionen skulde Konvojchefen indfinde sig hos den svenske Kommissær i Helsingør for at holde sig underrettet om de konvojsøgende Skibe, deres Last m. m. samt modtage Skibspapirerne af ham. Nevtrale Skibe maatte



Svenske Konvoj-Ruter i det 17. Aarhundrede indtegnet paa et Søkort fra 1648. (Kortet skal ses fra venstre Side).

han ogsaa tage med sig men ikke fordre nogen Konvojafgift af, „for at han,“ stod der i Konvojchefens Instruktion, „ikke gør sig forpligtet til at forsvare dem i allehaande Tilfælde, men de maa, naar de skal følges med ham, efter at deres Pas og Certifikater er grundigt gennemset af Kommissæren, selv klare deres egne Farer og Eventyr.“ Forudsætningen for denne Konvojs Dannelse var, at der meldte sig mindst seks Koffardiskibe. Konvojeringen skulde ophøre tværs for Roscoff, en lille Havnestad i fransk Bretagne, omtrent lige overfor Plymouth. Efter selv at have anløbet Roscoff for at udforske, om der fandtes svenske Skibe bestemt for Hjemrejse, skulde Chefen skyndsomt vende tilbage til Landskrona og gøre klar til en ny Konvoj. Vilde Skibene imidlertid gaa uden en saadan, stod det dem frit.

For at ikke — som det videre lød i Instruktionen — nogen „Misforstaaelse og Modvilje“ skulde opstaa med Kongen af England og hans Søbetjente, skulde Konvojchefen ikke føre Orlogsflag længere end til Skagen og heller ikke sætte det, førend han var kommet dertil igen paa Hjemreisen. Kun Vimpel paa Stortoppen skulde føres. Mødte han fremmede Orlogsskibe, skulde han optræde paa venskabelig Maade og paa Forlangende fremvise sin Fuldmagt og gøre Rede for de ledsagende Skibes Nationalitet og Last. En i sine Følger alvorlig Passus, hvilket fremgaa af det følgende, var, at det paaalagdes Chefen paa „alle

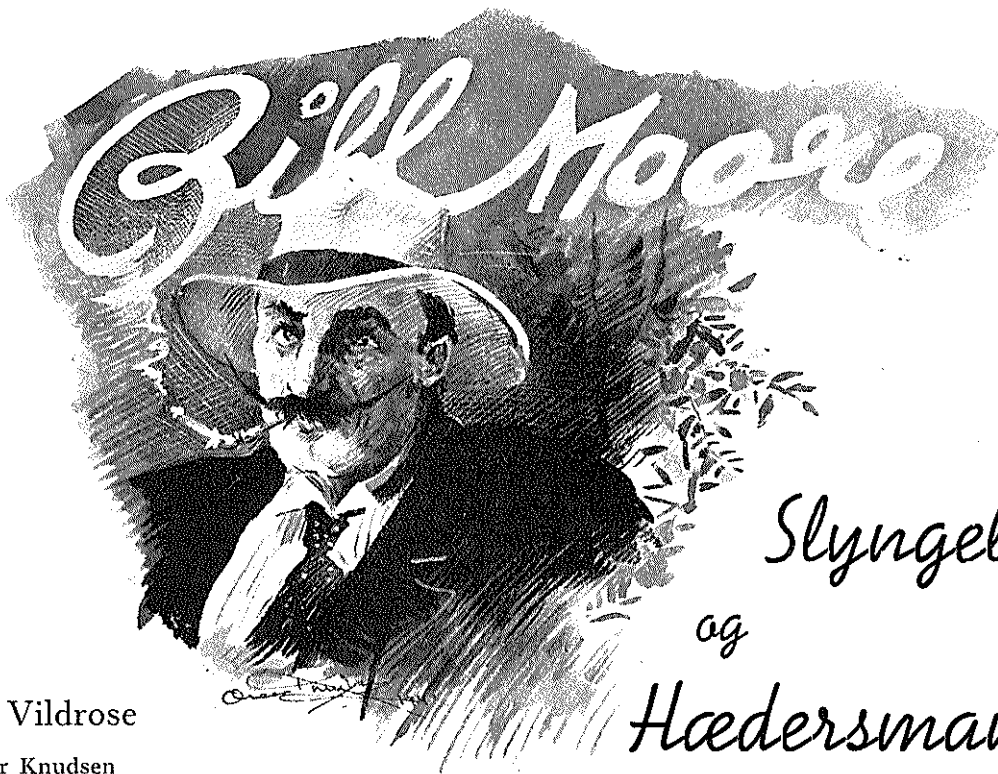
ordentlige Maader“ at afværge Undersøgelse af Skibene med den Forsikring, at alt i Konvojen var i Orden. Vilde de Fremmede alligevel med Vold visitere, saa skulde dette saa vidt muligt afværges med Vold. Hvis de fremmede var ham overlegen i Styrke, skulde han finde sig i Visiteringen, men under Protest. Hvis de derimod kun var faa, eller det var Kapere, som anfaldt ham, skulde han sammen med de konvojerede Skibe med samlet Magt søge at forsvare sig paa bedste Maade, for at de „saaledes ved tappert Forsvar kunde bringes i Sikkerhed“. Naar han passerede Øresund, skulde han lade affyre svensk Løsen, d. v. s. to Kanon-skud for Kronborg i Henhold til Fredstraktaten med Danmark.

Herefter forløb der otte Aar, indtil den næste Forordning om Konvojer blev udstedt. Denne Gang var Anledningen Krigen mellem Frankrig og Holland fra 1672—78.

Hensigten var nu at udstrække Konvojeringen til Portugal med Marstrand som Udgangshavn. To Aar senere ændredes Bestemmelserne saaledes, at Landskrona paany blev Afgangshavnen. Resultatet heraf blev det samme som tidligere — ingen Handelskibe sluttede sig til Konvojen. Saa forbød man Koffardikaptajnerne at sejle uden Konvoj, og gjorde de det, skulde de i alle Tilfælde betale Konvojafgiften. Men heller ikke dette hjalp. Skipperne vedblev at holde sig til det gamle Admiralskib og gav Pokker i Konvojafgifterne. De fleste udgaaende Skibe blev imidlertid denne Gang opbragt i Nordsøen, og Rederne fik en temmelig bitter Lektion.

Den svenske Søfart paa de spanske og portugisiske Salthavne og gennem Strødet ved Gibraltar blev stadig livligere, hvilket medførte en fra et svensk Synspunkt mindre behagelig Interesse for Fartøjerne fra de afrikanske Søroveres Side. Denne Interesse gav sig Udslag i talrige Opbringelser af svenske Skibe, hvis Besætninger, forsaa vidt de ikke blev myrdede, solgtes som Slaver til jødiske Opkøbere. I 1680 havde denne Forretningsvirksomhed tiltaget i en saadan Grad, at Skibene maatte konvojereres paa Rejser til disse Egne. Samtidigt, og fra 1688 rasede der ogsaa Krig mellem bl. a. Frankrig og England, hvilket ligeledes nødvendiggjorde, at Koffardiskibene paa deres Rejser var under Beskyttelse af konvojerende Orlogsmænd. I December 1689 beordredes Kommandøren Otto Kröger,

(Fortsættes Side 25)



Af
Hansen Vildrose

Ill. af Oscar Knudsen

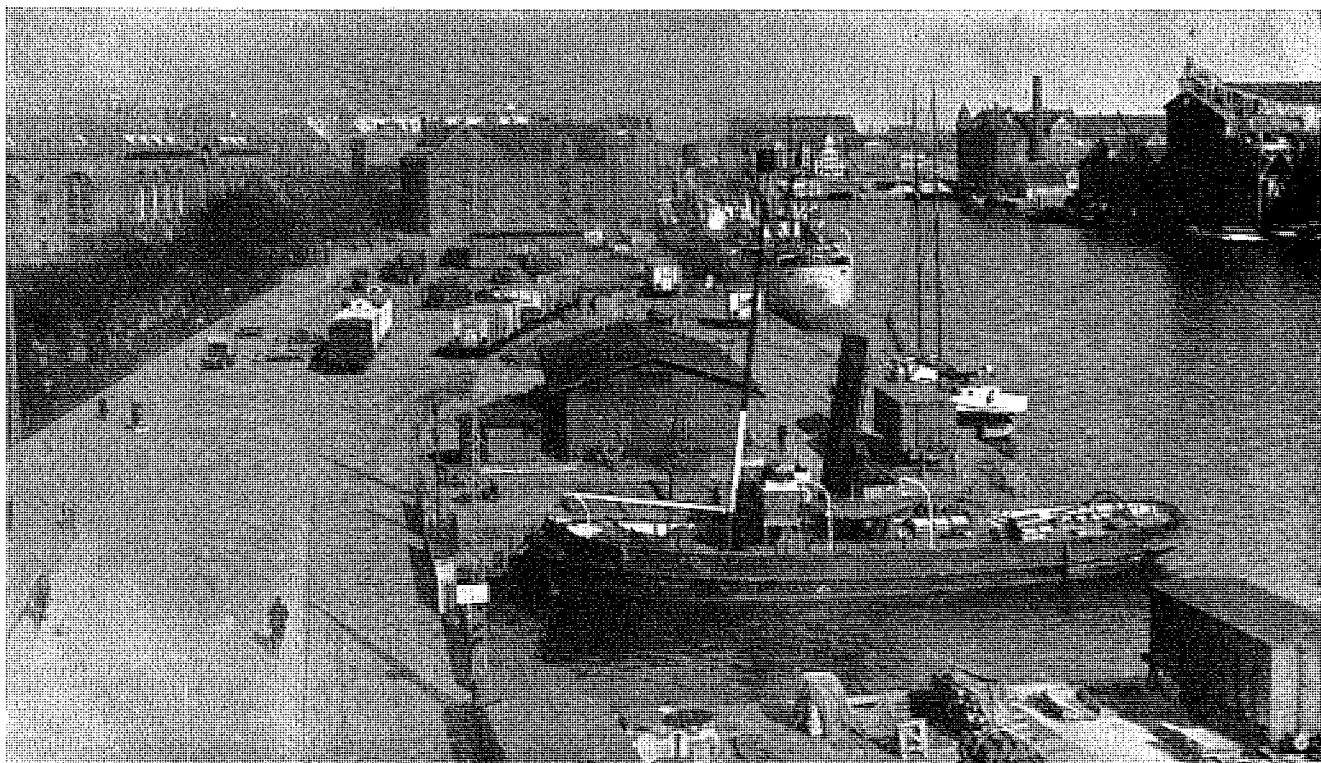
BILL MOORE er en topmaalt Skurk, der har fortjent at blive hængt til Tørrer under Raanokken. — Havde det ikke været for den Slyngel, Bill Moores Skyld, havde jeg nu staaet om Bord i min gamle Skude og været paa Vej hjemover med alle Lommer fulde af Penge i Stedet for at gaa her og rode som en anden Havnesjover i forskellige Laster. — Godt om han sad paa Bloksbjerg. — Bill Moore er vel nok en Hædersmand, der kan ordne Grejerne i en Fart. Havde han ikke været, havde jeg maaske nu gaaet rundt med Syvtallet og rodet i Skraldebøtterne nede i Boca. — Bill Moore er vel nok en Guttermand, der kan ordne selv den mest haardhuede Skipper. Gud ved, hvorledes det skulde gaa os Søfolk her i Buenos Aires, hvis vi ikke havde ham at ty til i en snæver Vending

Hvad er Meningen, lyder det forundrede Spørgsmaal. Jo, Meningen er god nok, og det var Bill Moore ogsaa, altsaa hvis man kun kendte ham fra den gode Side, Lige saa haard og hensynsløs, som han kunde være overfor nogle, lige saa medgørlig og tjenstvillig kunde han være overfor andre, og især overfor Ty-skere og Skandinavere.

Denne Forskelligartethed i hans Væsen og Væremåde var det, der var Aarsagen til de divergerende Meninger om ham. Der var de Søfolk, der havde Grund til at ønske ham hængt, og der var dem, der havde lige saa god Grund til at nedkalde Himlens Velsignelse over hans skaldede Hoved, hvorfra nogle faa sorte Haartjavsere hængte og daskede ned over den stive Flip som Frynserne paa et Par „hønschakkede“ Benklæder. Hans store, sorte Hvalrosskæg var vixet op i Ægge-

hvide og snoet ud i to haarfine Sylespidser, der sad og kikkede nok saa koket ind i det mystiske Mørke i hans stærkt haarede Øregange

Bill Moores Hovederhverv var som Forhyringsagent, og han havde sit Kontor og Boardinghus i Nærheden af Havnen „La Boca“ i Buenos Aires ved en lille Plads, der gaar under Benævnelsen „Beachumber-Pladsen, men han havde andre og ikke mindre indbringende Erhverv. Som Hyrebasse var han hverken værre eller bedre end de fleste andre i den Næring i de oversøiske Storbyer før og under Verdenskrigen. I ét adskilte han sig dog væsentlig fra sine Kaldsfæller — han drev nemlig i mange Tilfælde sit Erhverv som en Sport, og med denne hans Ambition som Baggrund maa mange af hans obscure Transaktioner ses og bedømmes. For ham var Penge ikke alt i alle Tilfælde. Kunde han komme af Sted med at dreje en Skipper en Knap og stjæle hele hans Besætning lige fra 1ste Styrmand til Messedreng, var han fuldstændig ligeglad, om han saa ikke tjente en eneste Centavo ved Affæren. Ja, jeg ved Tilfælde, hvor han endog betalte mere end det dobbelte af, hvad han tjente ved en saadan Transaktion til Politiet, for at de skulde stikke Fingrene i Ørene og sidde baade Skipperens og Konsulatets Klager overhørig. Skipperen havde paa en eller anden Maade fornærmet Bill, og Bill havde kvitteret for Fornærmelsen ved at shanghaije hele Skipperens Besætning. At han lod sin Havn mod Skipperen gaa ud over sagesløse Søfolk, tog han ikke med i Betragtning; han vilde hævne sig, og han skulde nok sørge for at naa sit Maal uanset hvor mange uskyldige det saa end gik ud over.



Landbrugs-Eksportbaade i Kristiansgade

Fot. 1938

Selvfølgelig var det kun i det færreste Tilfælde, der laa Hævnplaner bag Bill Moores Skurkestreger, han var jo først og fremmest Forhyringsagent og forpligtet til at skaffe sine faste Kunder Mandskab. Paa hvilken Maade eller ved hvilke Midler han skaffede den ønskede Besætning til Veje, var for ham mere underordnet.

At han kunde stjæle en Besætning fra et Skib og faa dem udmønstret med et andet trods baade den bestjaalne Skippers og Konsulatets Protester hos Myndighederne, havde sin Aarsag i, at samme Myndigheder selv mange Gange havde Brug for hans Assistance til at skaffe sig altfor besværlige Borgere fra Halsen og for et Stykke Tid faa dem anbragt under andre Himmelstrøg. Dette gjaldt især politiske Agitatorer, hvis Virksomhed ikke var af en saadan Art, at Myndighederne med Føje kunde lade dem arrestere, og især ikke, naar de havde deres Borgerbrev og Legitimationskort i Orden, men alligevel var saa fremtrædende og udfordrende, at samme Myndigheder hellere saa dem velforvarede om Bord i en Skude paa Vej mod Japan eller Australien, end de saa dem gaaende løse omkring og luften deres regeringsfjendtlige Meninger ved Arbejdersammenkomster eller i Havnens Borgerstuer.

Bortførelsen skete altid paa den Maade, at Vedkommende paa Vejen hjem fra et eller andet Møde kom i Selskab med nogle af Bill Moores Gutter, der var uhyre interesseret i hans nye Idéer og udtalte Ønsket om at faa dem nærmere uddybet. Det kunde bedst ske ved et Glas Øl i en eller anden Beværtning paa Vejen fra Mødet. Beværtningen var nu ikke altid lige

tilfældig valgt, men det anede Agitatoren ikke noget om, han modtog Tilbudet og fulgte intetanende de politisk interesserede Gutter ind i Løvens Gab, hvor Øl og Whisky flød i Strømme. Han drak af Hjertens Lyst og holdt den ene flammende og revolutionerende Tale efter den anden, til tilsidst baade Tale, Øl og Whisky og hele Værtshuset flød i eet for ham, og han selv med nogle store Svømmebevægelser og nogle snøvede Bemærkninger sagte gled ned mellem Bænken og Bordet. Behjælpssomme Hænder hjalp ham op og ud i en Coche, en af Bills Mænd sprang op paa Bukken til Kusken, og saa gik det i susende Fart langs Kajerne hen mod Skuden, der laa sejlklar og kun ventede paa — den sidste af Mandskabet. Skipperen havde faaet sit Vederlag for Delagtigheden i Affæren, Gutterne havde faaet fri Fortæring af Bill Moore, der afskrev sin Andel i Affæren paa sit Mellemværende med Politiet. Myndighederne var en ubehagelig Borger kvit, i hvert Fald for nogle Maaneder, og Bill Moore kunde med Sindsro se den nærmeste Fremtid i Møde. Paa den Maade var alle Parter tilfredse undtagen ham, som det var gaaet ud over, men der var ingen, der spurgte til hans Befindende, og hændte det, at han kom tilbage, var han som Regel saa optaget af alt det nye og sælsomme, han havde oplevet og kunde fortælle om, at han helt havde glemt Aarsagen til, at han var kommet ud paa de Eventyr. Desuden anede han ikke noget om, at det var Bill Moore, der stod bagved.

Bill Moore var ogsaa Skibshandler, skønt i mindre Format, og havde en Besætning bæret ham rigeligt med sin Handel, inviterede han dem til Gengæld hjem til sig en Aftenstund i Anledning af hans Fødselsdag.

Den fejrede han saa mange Gange om Aaret, som han fandt Lejlighed dertil, og især naar en af hans faste Kunder manglede en god Besætning. Sømændene tog mod Indbydelsen, og mens Bills Fonograf spillede op til Dans, svang de Bills Pigebørn rundt paa Gulvet. Der blev ikke sparet hverken paa Mad eller Drikkevarer, især de sidste var Bill meget rundhaandet med og drak selv ustandseligt Søfolkene til i bredfulde Skaale; at han selv efter Klinkningen tømte det meste af sit eget Glas' Indhold ud i den mægtige Porcelænspyttebakke, der stod ved hans Fødder, lagde Sømændene ikke Mærke til, de var altfor optaget af at indynde sig hos Pigebørnene. Resultatet af disse Fødselsdagsgilder var i alle Tilfælde ens, Søfolkene blev henad Natten læsset op i en stor Lastbil og kørt et Stykke udenfor Byen til en af Bill Moores Landejendomme, hvor de Dagen efter vaagnede op af deres Bedøvelse med nogle forfærdelige Tømmermænd og med en brændende Tørst, som de straks slukkede med Indholdet fra en af de altid fulde Øltønder.

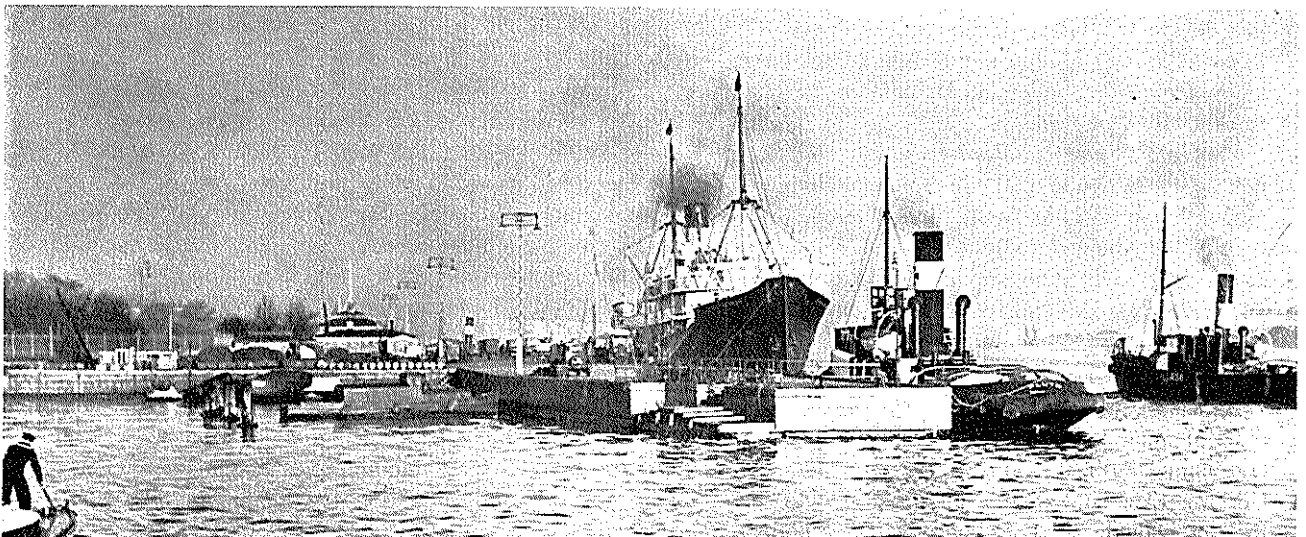
Op ad Dagen kom Bill selv ud til Landstedet og fortalte de endnu halvt omtaagede Søfolk, at deres Skipper havde været inde hos ham og lavet et forfærdeligt Postyr over, at de ikke var kommet om Bord i rette Tid. Skuden skulde sejle, og Skipperen havde ikke haft Tid til at vente paa deres Ankomst, men havde allerede faaet andet Mandskab og var paa Vej udefter. Han havde forlangt Mandskabet eftersøgt af Politiet og straffet for Rømning, men som den gentleman Bill var, havde han klaret Ærterne for dem denne Gang og ogsaa faaet alt deres Kluns iland. Nu kunde de slaa sig til Ro hos ham et Par Dage, han havde en anden Skude til dem, der ikke var saa lidt bedre end den Plimsoller, de var kommet iland fra.

Bill Moore fortalte ikke Søfolkene, at han havde betalt en Politimand for at gaa om Bord i Skuden og bilde Skipperen ind, at hans Folk sad oppe i „Blikkassen“ arresteret for Drukkenskab og Vold mod sagesløse Personer, og at de ikke vilde komme ud foreløbig, med mindre han gik ind paa at stille en nærmere an-

givet Sum i Kaution for dem. Den nævnte Sum var altid saa stor, at Skipperen foretrak at lade Folkene blive, hvor de var. Han lod deres Kluns pakke og sende i Land, mens han omgaaende søgte en anden Besætning.

De fleste Skippere kendte godt nok Bill Moore og havde altid en Anelse om, at det var ham, der stod bagved Affæren, men de kunde jo ikke bevise det, og desuden vidste de kun altfor godt, at de ikke vilde faa nogen juridisk Assistance imod ham, derfor ærgrede de sig i Stilhed og forbandede baade Bill Moore, Politiet og ikke mindst de letsindige Søfolk, som Skipperen dog selv mere end een Gang havde advaret mod de mange forskellige Fælder, der vilde blive lagt for dem i Buenos Aires.

Mange undrede sig over, at Bill Moore altid slap fra sine Meriter med Liv og hele Lemmer. Kun de færreste kendte noget til hans Maskepi med Politimyndighederne. Til Trods for disse Myndigheders skærmende Haand over ham vilde det alligevel være gaaet ham galt mange Gange, hvis ikke de faste Buenos Aires-Farere blandt Søfolkene ogsaa havde været paa hans Parti, men det var de. Det kom sig af, at de ofte havde Brug for hans Hjælp. Det var som Regel deres Papirer, det var galt med. Havde de mistet dem, de engang havde været i Besiddelse af, var Bill Manden, der i en Haandevending kunde skaffe dem nogle andre, der ikke hverken i Udførelse eller i Stempelægthed stod tilbage for de bortkomne, saa var det lige meget, om det drejede sig om almindelige Søfartsbøger, Matros- eller Fyrbødercertifikater, Konsulats- eller Politipas. Henvendte for Eks. en tysk Landarbejder, der vilde hjem og se til sit Fædreland, sig til Bill om Morgenen og bad ham hjælpe sig gennem de under Verdenskrigen utallige Spærezoner, kunde han allerede samme Dags Aften gaa om Bord enten som Kok, Matros eller Fyrbøder i en af Bills Baade med et splinternyt Pas og en hel Tegnebog fuld af første Klasses Certifikater og Attester paa, at han aldrig havde bestilt andet end at sejle til Søs netop i den Stilling, han



Nordre Toldbod.

Fot. 1938

nu var mønstret ud i. At Bill hævede hans Note paa Forskuddet og stak Beløbet ubeskaaret i sin egen Lomme, var kun som det skulde være. Tyskeren var glad for at slippe ud og tilmed sikker paa, at ingen vilde lægge ham Hindringer i Vejen. Hans Pas var udstedt paa et eller andet neutralt Lands Konsulat, og dets Stempler og Underskrift var hævet over enhver Tvivl; at Manden ikke havde haft sine Ben ombord i andre Skibe end den Passengerdamper, der havde bragt ham over Dammen, og at han ikke kunde et Kvæk af det Lands Sprog, som Passet beviste, at han var hjemmehørende i, vilde Skipperen tidsnok opdage, naar han var godt til Søs, men saa holdt han klogelig sin Mund i, ikke for at skaane Manden, men mere for selv at undgaa Ubehageligheder ved Visitatsen fra omstrejfende allierede Orlogsmænd.

Mod ordinære Søfolk var Bill Moore ikke saa haardhændet med Betalingen, dem kendte han og vidste, at de vilde komme tilbage, og de havde ogsaa som Regel en eller anden Stump Papir, som ved Hjælp af lidt Radervand og et halvslidt Gummistempel kunde gøres brugeligt igen og sættes i Forbindelse med et eller andet neutralt Land.

I Kælderen ved Beachcumber-Pladsen havde Bill Moore et helt Laboratoriuim, hvor det flød med baade gamle og ubrugte Pas, Certifikater og Attester paa alt mellem Himmel og Jord, Hylder fulde af Flasker med det mest forskellige Indhold og Dynger af Stempler og Signeter til alle Formaal samt det for den uindviede allermærkværdigste — en lille Kasse med Hønseæg.

Saasnaart en af Bills faste Gutter var afmønstret og havde faaet sit Certifikat med Rederiets eller Skipperens friske Stempel paasat, skyndte han sig op til Bill med Papiret. Denne forsvandt ned i Kælderen, hvor en af hans Laboranter straks satte en lille Kasserolle med et Æg i over Gassen, og en halv Snes Minutter senere kunde Processen med at overføre det friske Stempel til nogle paa Forhaand udfyldte Certifikater begynde. Ægget blev forsigtigt afskallet og trykket ned over det friske Stempel, der smittede af paa den faste Hvide, der igen afgav Farven til det nye Papir. Paa den Maade kunde fem til seks nye Certifikater fremstilles, uden at Originalen mistede nævneværdigt af sin Farve.

Selve Passene og Papirerne var som Regel ægte nok, dem skaffede Bill sig gennem Bude eller Rengøringskoner ved de forskellige Konsulater. Stempler fremstillede hans Laboranter selv i Kælderen, og jeg har aldrig hørt, at nogen har udtalt sig ufordelagtigt om Arbejdets Udførelse, saa godt var de eftergjorte.

Bill Moore havde sine stygge Sider, men som alle topmaalte Skurke havde han ogsaa sine Dyder, og det var disse Dyder, der gjorde, at han altid havde en Stab af haandfaste Søfolk ved Haanden parat til at tage ham i Forsvar, hvis han kom udfor noget uventet. Gik for Eks. en Sømand, der var „paa Bummen“ til Bill og klagede sin Nød for ham, blev han aldrig afvist, men fik en Seddel stukket ud, der hjemlede ham

Ret til at bo og spise paa Boardinghuset, saa længe han lystede, eller til der blev en eller anden Chance for ham til at komme ud igen, og fandt Bille kun den mindste Gnist af Duelighed hos Beachcumberen, var Ventetiden aldrig lang.

Boardinghuset blev bestyret af en gammel Holstener, der sørgede for Gæsternes Velbefindende. Kosten var rædsom, og Logiet ikke bedre, men de kunde i de fleste Tilfælde være lige saa godt som om Bord i de fleste Skuder eller Skibe i de Tider, og Prisen var overkommelig, en Peso pr. Døgn, men Betaling blev aldrig forlangt, den hævede Bill selv paa anden Maade. Han havde nemlig foruden sin Virksomhed som Hyrebasse og Skibshandler ogsaa en Central for Anvisning af Arbejdere til Skibe i Havnen. Som Regel var det Rensning af Laster, Læmpning af Ballast og lignende Sjøverarbejde, som ingen fast Havnearbejder gad have med at gøre, men det blev efter Forholdene betalt ret godt, 6 Pesos pr. Dag, hvoraf Bill udbetalte de 5 til Arbejderen. Den ene Peso plus hvad han fik af Rederiet stak han i sin egen Lomme som sin Andel i Foretagendet. Søfolkene var tilfredse med Arrangementet, de havde altid Penge paa Lommen og noget at rive i, og naar de med nogle Ugers Mellemlum fik stukket en Kvittering for betalt Kost og Logi ud, uden at de havde mærket noget til, at de var blevet af med Pengene, var deres Tilfredshed ikke mindre.

Uanset om en Sømand havde boet et helt Aar paa Boardinghuset, eller han kun havde boet der een Dag, maatte han udlevere sin Avancenote, der altid lød paa 2 engelske Pund til Bill, før han fik sine Papirer udleveret. Som Kvittering for Noten fik Sømanden 10 Pesos kontant udbetalt ved Kassen til at fejre Afskeden med Landet for. Mange Gange var Afskeden saa stormfuld og omtaaget, at Bill maatte have sine faste Gutter ud for at finde den „forliste“ og hjælpe ham paa ret Kurs mod det ventende Skib eller Skuden, hvor baade hans Papirer, Køjesæk, som Bill havde sørget for Indholdet til, og øvrige Effekter allerede var ankommet og lagt paa Plads.

Bille Moore var en Skurk eller en Hædersmand, alt eftersom han blev taget, men til Trods for hans baade daarlige og gode Egenskaber, saa kunde han alligevel ikke klare sig udenom en ondartet Lungebetændelse, den blev hans Overmand. Ondsindede Tunger vil paastaa, at da han laa paa sit yderste, søgte han at stikke Vorherre en af sine egne hjemmelavede Sundhedsattester ud, men Svindelen blev afsløret, og som Straf blev han dømt til at forlade denne Jord saa hurtigt, at der end ikke levnedes ham Tid til at tage Afsked med sine nærmeste Paarørende. Han udaandede midt i et heftigt Hosteanfald.

Bill Moore var en Kæltring — Bill Moore var en Hædersmand, der kunde ordne selv den mest haarhuede Skipper i en Haandevending, men Sankt Peter med Nøglen kunde han ikke hverken narre eller ordne.

Hansen Vildrose.

De skjulte Skatte

Over alt i Verden, til Lands som paa Havbunden, ligger uanede Rigdomme begravet — og gennem Tiderne har Tusinder af Mennesker sat Livet i Vove for at finde dem.

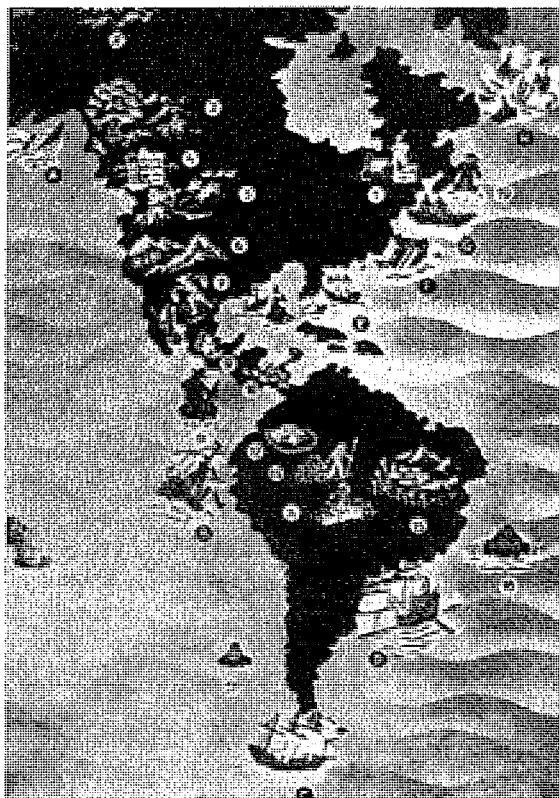
TRANGEN til eventyrlige Oplevelser og Jagten efter Guld, Rigdomme, er to stærke Magneter, hvis Magt over Sindene ingen Begivenheder i Verden nogensinde har kunnet formindske. Paa Bunden er de fleste voksne Mænd Skoledrenge, og de magiske Ord „begravede Skatte“ undlader ikke at gøre Indtryk selv paa de mest blaserte. Gamle Tiders Eventyrere betalte fantastiske Summer til andre Eventyrere for de mystiske, gulnede Kort, der viste, hvor den og den Skat var begravet, og drog ud paa farlige og tit blodige Ekspeditioner for at finde dem. Nu til Dags er Skattejagt en systematisk organiseret Forretning, men om den betaler sig, er et andet Spørgsmaal. Der er nok af begravede Skatte haade til Lands og til Søs, og mange af dem kan med næsten fuldkommen Sikkerhed lokaliseres, men graves op eller drages op fra Havbunden skal de jo i alle Tilfælde. Der igennem er det, at Skattejagten ikke bliver saa indbringende. Udgifterne, der er forbundet dermed, er saa umaadelige og Usikkerhedsmomentet er aldrig forsvundet, saaledes at de to Ting i Forening gør det hele mere problematisk. — Der er faktisk meget faa Mennesker, der har Raad til at foranstalte en saadan Skattejagt ad privat Vej, og man har endvidere Eksempler paa, at disse Eventyrere, som drog ud for at finde Rigdomme, vendte skuffede hjem uden nogen positive Resultater. Det gaar dem ikke som Sønerne i Eventyret, hvis Far fortalte dem, at der var en Skat begravet i hans Vingaard, men de maatte grave den igennem for at finde den. Da Sønerne havde gennemgravet hver Tomme Jord i Vingaarden, sagde de til sig selv, at der ikke kunde være nogen Skat,

men Faderen fik alligevel Ret: — Vingaarden gav 10 Folds Høst.

Nord- og Sydamerika er vel nok den klassiske Jordbund for Skattejægere. I Aarhundreder har Amerika draget alle dem, der var paa Jagt efter Guld, lige fra de spanske Conquistadores til Guldgraverne i Californien. Det Guld, som fortryllede disse længst hensuldrede Spaniere, Inkaernes Guld, udøver stadig sin Tiltrækning paa Skattesøgere. Hvert eneste Aar foranstaltes der i Columbia, Ecuador, Peru eller Brasilien Ekspeditioner, der drager ud efter legendariske Skatte, og nu og da har de opnaaet virkelig forbløffende Resultater. Paa de saakaldte *Haj-Øer* (Nr. 8, Kort I) siges nogle af Inkaernes Skatte at være begravet. Den vidt berømte engelsk-amerikanske Astor-Familie skal, efter hvad Familie-Legenden fortæller, have lagt Grunden til sin eventyrlige Formue gennem Fund af Inka-Guld paa dette Sted, hvor Vi-

denskabsmænd iøvrigt siger, at der har været Guldminer, som man dog i de sidste Aarhundreder ikke har kunnet finde. Den berømte Montesumas Skatte siges at være begravet i Guatemala.

Inka-Skattene har spøget i Folks Bevidsthed i Aarhundreder. Historien om Guldminen „La Estrella“ i Republikken Panama er meget mærkelig. For knap 200 Aar siden var denne Mine blevet opdaget og Udgravningen paa-begyndt. Hundreder af Mand var i Arbejde, men efter et frygteligt Jordskælv i Begyndelsen af forrige Aarhundrede forsvandt den simpelthen fra Jordens Overflade. Siden da har utallige Ekspeditioner forsøgt at finde „La Estrella“-Minen, og en amerikansk Ingeniør. Ar-



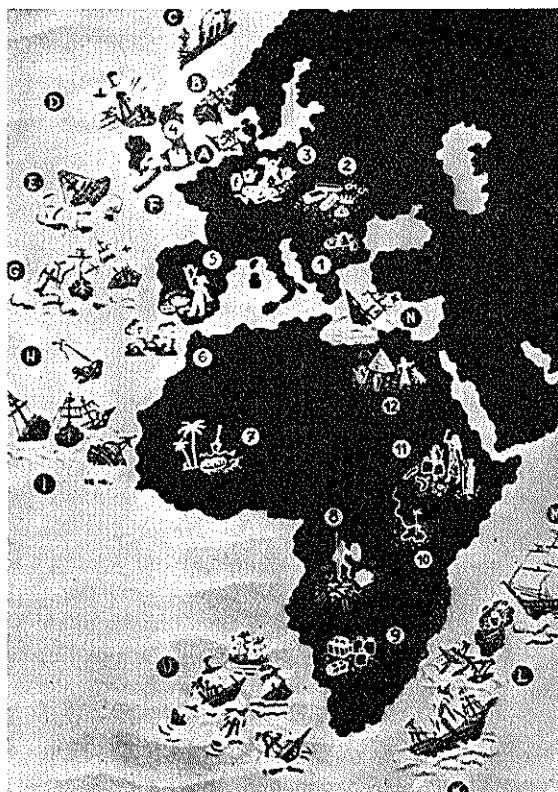
Stedbetegnelse for skjulte Skatte i Amerika og omliggende Farvande.

ring Thorpe, hævdede saa sent som i 1937 endelig at have fundet den, men han blev senere beskyldt for Svindel og for at have skjult Guld i Kløfter og Grave, der kunde mistænkes for at være Ruinerne af den gamle Mine. Sagen blev aldrig opklaret, for Thorpe forsvandt — formodentlig er han blevet myrdet.

En anden Guldmine, der blev væk, er den i Moribeca i Brasilien. Spanierne havde fundet den saa langt tilbage som det 16. Aarhundrede, for gamle Dokumenter fortæller om en Indfødt, som maatte røbe, hvor Skatten var efter at have været underkastet Tortur. Men *hvor* denne mystiske rige Mine var, oplyses ikke, udover selve Stedets Navn — og siden har man ikke kunnet finde den.

De begravede Sørover-Skatte er et Kapitel for sig. San Cristobal (Nr. 6, Kort I), Juan Fernandez (Nr. 17, Kort I) og frem for alt Kokosøen (Nr. 11, Kort I) er ofte omtalte Skjulesteder for Sørover-skatte, og utallige frugtesløse Ekspeditioner er udgaaet hertil. Ogsaa paa Trinidad (Nr. 18, Kort I) skal Sørovere have begravet en Kæmpeskate, og i mangfoldige Aar var Eventyrere paa Jagt efter Kapitajn Kidds Dubloner og Guldmønter, der skulde være skjult paa en af de smaa Øer ud for Nova Scotia (Nr. 19, Kort I). Paa Canadas Hovedland søger de mere systematisk arbejdende Skattejægere, de, der har studeret Historien og samtidig er Eventyrere, efter de „Quebec-Millioner“, som Marquis de Montcalm siges at have begravet her under den engelsk-franske Krig.

Ingen Skattejagt i Historien kommer dog paa Højde med den, der fik Navn af „Guldfeberen i Californien“. Det var i forrige Aarhundrede, at Udvandrere fra hele Verden søgte hertil og siden til Alaska; de fleste skuffedes, men enkelte skaffede sig eventyrlige Rigdomme, som f. Eks. Jim White, der fandt en af de kosteligste Guldmener i Verden i en Kløft, hvor hans Geder græssede, i den saakaldte „Dødens Dal“ (Nr. 4, Kort I). Historien om Guldet i Gila-Dalen faar stadig Eventyrlystne fra hele Verden til at drømme om „Snyders Skat“, som de saakaldte Apache-Indianere skulde have taget og skjult her (Nr. 5, Kort I). Andre mener at kunne finde



Stedbetegnelse for skjulte Skatte i Europa og Afrika og omliggende Farvande.

Guld i Pentutchah-Floden i Arizona (Nr. 7, Kort I), saaledes som „Træbens-Smith“, en af de mest romantiske Skikkelser fra Guldfeberens Dage, gjorde det.

Paa Stillehavets, Atlanterhavets og det caribiske Havs Bund ligger ikke færre Skatte skjult end dem, der fables om paa Amerikas Kontinent. Undertiden kan man nøjagtigt fastslaa, hvor Skibe med en kostbar Ladning er gaaet til Bunds, men hidtil har det været meget sjældent, man har opnaaet Resultater, naar de skulde findes. Den japanske Dampers „Koto Hira Maru“, der sank i 1917 tæt ved Alaska (A, Kort I), siges at have medført Guldbarrer til adskillige Millioner Dollars Værdi. To spanske Fregatter, der sank paa omtrent samme Sted ud for

Peru i henholdsvis 1681 og 1684, medførte de berømmelige Aztek- og Maya-Skatte. Ved Kap Horn er Hundreder af Skibe gaaet ned, mange af dem med uanede Rigdomme. Den oftest omtalte er den spanske Fregat „Aurora“, som sank her med sin Guldladning i 1772. Den saakaldte „Sølv-Flaade“ fra Spanien gik ned ved Bahama-Øerne (E, Kort I) i 1628. Et engelsk Søroverskib, „De Break“, sank nær ved Kap Henloopen (G, Kort I) i 1798 med en Ladning paa 2 Millioner Pund Guld i spanske Dubloner og Guldmønter. Ikke langt herfra gik den amerikanske Dampers „Merida“ ned ud for Kap Hatteras i 1911 (F, Kort I). Ogsaa ud for New Foundland (H, Kort I) ved man, at der ligger Aarhundreders Skibe med Skatte, der er Milliarder værd, paa Havsens Bund.

Europa og Afrika staar dog ikke meget tilbage med Hensyn til Legender om begravede Skatte. Undertiden har disse Legender vist sig at være sande, undertiden fører de til helt andre Resultater, som i Tilfældet med Oliekilderne i Petrosany i Rumænien (1), hvor Mændene i en hel Landsby drog ud for at grave efter en Guldskat, efter at en lille Dreng havde haft en Drøm om en ildspyende Drage, der vogtede en Skat i en Hule. Guld fandt de ikke, men en Ingeniør, der tilbragte sin Ferie i Landsbyen, opdagede, at Jorden, der var blevet kastet op, indeholdt Olie. Der igennem blev Landsbyen rigere, end om dens Indbyggere havde fundet Gulds-katten. Kilderne i Petrosany er blandt de rigeste Oliefelter i Rumænien.

Legenden om Attilas Grav hører ogsaa til dem, der har faaet Skattejægere til at drage ud paa Eventyrtoget Aarhundreder igennem. Attila, Guds Svøbe, Hunnernes store Konge, fortælles at være begravet med uanede Rigdomme, Guld og Ædelstene, i en tredobbelt Kiste, den første af rent Guld, den næste af Sølv, den tredje af Jern, i Titzas Flodseng (Nr. 2, Kort II), idet Vandene blev skubbet til Side, mens Kisten sattes ned. Efter Begravelsen fik Floden sit normale Løb igen, og de 300 Slaver, som havde gravet Attilas Grav i Floden, blev druknede som et Begravelses-Offet.

I Hildesheim i Tyskland (Nr. 3, Kort II) slog en Granat ned under en Militærmanøvre og skrællede Jordanen bort, hvorved den største Samling Guldmønter fra Romertiden afdækkedes. Man foretog senere flere Udgravninger og fandt yderligere Guldmønter, og Folk i Omegnen lever i den stadige Tro, at der endnu ligger store Skatte af Guldmønter her.

Tower i London hævdes at være Stedet, hvor vældige Skatte er begravet, men det har aldrig været muligt at opnaa Tilladelse til at foretage Udgravninger her. Spanien er det mest udprægede „Skatteland“; næsten overalt i Landet skal de forskellige Erobrere i Tidens Løb have nedgravet Skatte af uanet Værdi. Paa Salvage-Øen (Nr. 6, Kort II) Nord for de canariske Øer gaar Rygtet, at Sørovere har begravet en Guldskat til 2 Millioner Dollars Værdi under den spansk-engelske Krig. Der maa have været noget om det, for tre Gange har det britiske Admiralitet — i 1813, 1856 og i 1889 — givet Tilladelse til, at man foretog Udgravninger her — Udgravninger, der dog blev uden Resultat.

Ashanti-Skatten, som skal være begravet af den heltemodige Konge for denne Stamme, før han overgav sig til de engelske Tropper, har draget mange Skattejægere til Guldskysten. En Del af Kongens Skatte, deriblandt store Mængder af Guld og Elfenben, blev fundet i 1908, men man mener, at der skjuler sig endnu mange Kostbarheder her (Nr. 7, Kort II). Lobengula, Høvdingen for Matabele, nedgravede en lignende Skat i Nærheden af Kori-Floden (Nr. 8, Kort II). Ogsaa i Kalahari-Ørkenen (Nr. 9, Kort II) og i Rhodesia (Nr. 10, Kort II) skal indfødte Høvdinge have

skjult store Mængder Guld, men Oplysningerne om disse Skatte er meget vage.

Blandt de berømteste Maal for Skattejagter er vel nok Dronningen af Sabas forsvundne Rigdomme, som talrige Ekspeditioner har prøvet at finde i Nærheden af hendes Hovedstads Ruiner (Nr. 11, Kort II). Men disse Ekspeditioner har ikke opnaaet nær saa straalende Resultater som de, der foretog Udgravninger i Kongernes Dal (Nr. 12, Kort II) i Ægypten, hvor det mest omtalte Resultat var Opdagelsen af Tut-Ank-Amon's Grav.

Rundt om Englands Kyster ligger Skibe i Tusindvis begravet. Et af de mange er Skonnerten „Telemaque“, paa hvilken en Skare franske Aristokrater flygtede fra Revolutionens Rædsler i 1790, men led Skibbrud i Kanalen. Den medførte hele deres Formue, 30 Millioner Francs i Guld. Alle Forsøg paa at hæve den senere hen har kun resulteret i, at Vraget sank endnu dybere i Mudderet. Det samme gælder den britiske Fregat „Lutine“, som sank i Nordsøen, og som der ogsaa er gjort mangfoldige Forsøg paa at hæve. — Krydseren „Hampshire“, der i 1916 stødte paa en Mine (C, Kort II), hvorved ikke blot Lord Kitchner og mange andre omkom, men hvor ogsaa en Guldloadning til en Værdi af mange Millioner £ gik ned, har heller aldrig kunnet stedfæstes helt nøjagtigt. Vraget ligger paa en Dybde af kun 120 m, men alle Dykkerforsøg paa at naa derned er slaaet fejl, og Resterne af „Hampshire“ synker dybere og dybere.

Det spanske Skib „Duque Florence“ sank ud for Havnen Tobermory (D, Kort II) med en Last paa 30,000 Gulddukater. „Lusitania“ og „Laurentic“ gik ned i Verdenskrigen. Alle Forsøg paa at lokalisere Stedet, hvor „Lusitania“ sank, har hidtil været forgæves; men en Del af „Laurentic“s Guldlast er blevet hævet, selv om det kostede store Anstrengelser og enorme Summer. Femten Skibe af den spanske La Plata-Flaade med en vældig Last af sydamerikansk Guld gik ned i Bugten ved Vigo under den spanske Krig i 1702 (G, Kort II). Ikke langt herfra sank „Alfonso XII“, en spansk Skonnert, i en Storm i 1885. Dens Guldladning er delvis hævet. Ved Kap det gode Haab (I, Kort II) er Skibe gaaet ned i Tusindvis, og de fleste af dem har haft værdifulde Lad-



Stedbetegnelse for skjulte Skatte i Asien og Australien og-omliggende Farvande.

ninger af Guld og Elfenben. I 1930 dannedes et Selskab i England, der skulde hæve disse Skibe i de sydafrikanske Vande, og det lykkedes det at finde Guld til en Værdi af mange Millioner £, der var gaaet ned med Skibet „Dorothea“ Syd for Madagaskar (L, Kort II), mens det derimod mislykkedes for Selskabet at hæve noget af Lasten fra „Grosvenor“, det næste Skib, man tog fat paa, og da flere Dykkere mistede Livet under Forsøgene, maatte man til sidst give op. To af Frankrigs berømteste Sejlere, Fregatten „Gloire“ (M, Kort II) og Napoleons Skib „L'Orient“, der blev skudt i Sænk af Nelson i Slaget ved Abukir (N, Kort II) har trods talrige Anstrengelser for at faa dem hævet, aldrig forladt deres Grav paa Havbunden. Begge havde de store Skatte om Bord.

Naar vi saa ser paa det sidste Kort, Asien og Australien, vil vi ogsaa her finde nok af Skatte. Men der er den Forskel paa de to Verdensdele, at i Asien er det Skatte, der i flere Tilfælde er skjult for Tusinder af Aar siden, mens det i Australien er de naturlige Rigdomme, Guldfundene, som i Californien, der har lokket de Eventyrlystne. I en Klippehule i Bjerget Vluskoff i Nærheden af Port Arthur (Nr. 1, Kort III) fandt russiske Soldater under den russisk-japanske Krig otte Guld-Gudebilleder af ukendt Oprindelse. Siden da har Folk uafbrudt søgt efter flere, men ingen fundet. Ikke langt fra Peking (Nr. 2, Kort III) hævdes Kejserinde Isutsis eventyrlige Skatte at være nedgravet. I Campodia (Nr. 3, Kort III) er Befolkningen fuldt og fast overbevist om, at buddhistiske Præster har begravet Rigdomme til mange Millioners Værdi i Nærheden af nogle mystiske Tempelruiner i Junglen, men ikke een Guldmønt eller eet Smykke er nogensinde blevet fundet. I Provinsen Punjab i Indien har der i Aarhundreder været foranstaltet Eftersøgninger af Kostbarheder fra Alexander den Stores Rige. I Østsibirien (Nr. 5, Kort III) lever den samme Legende som den om Attilas Grav: her er det blot den store Erobrer Gingham Khan, der drejer sig om. Skatte, der er omtalt paa forskellige Steder i Biblen, har været eftersøgt af Arkæologer saavel som af almindelige Eventyrere, især i vore Dages Syrien og Iraq (Nr. 6, Kort III).

Øen St. Paul (Nr. 7, Kort III) i det indiske Ocean og Marianas (Nr. 10, Kort III) i Stillehavet har ogsaa Ord for at rumme Sørøverskatte, men det har ikke været store Resultater, man har opnaaet under Forsøgene paa at finde dem. Paa selve det australske Fastland var Guldminerne oprindelig Magneten, der trak Emigranterne fra Europa til; men siden har man hørt Legender om mirakuløse Skatte fra en fjern Fortids Beboere baade i Vest-Australien og Mac Domell Range. Der fortælles Historier om, hvordan Drengene har fundet mærkelige Jordklumper, ved et rent Tilfælde taget dem op og smuldret dem — og saa opdaget, at de stod med Guld i Hænderne. Den Slags Eventyr har jo lokket Tusinder af hvide Mænd til Australien.

I 1932 sank den franske Damp „Georges Philippar“ i det arabiske Hav paa Vej fra Indien med nogle af Maharajahernes største Skatte, der skulde paa Udstillingen i Paris. Der er gjort mange forgæves Forsøg paa at hæve denne Damp siden — men forgæves, og som det er gaaet med „Georges Philippar“, er det gaaet med talrige andre Skibe paa Vej fra det fjerne Østen. Den mest omtalte er maaske den hollandske Skonnert „Batavia“, der gik ned i Timorhavet (B, Kort III) i 1629, og som medførte Skatte fra Bangkok, deriblandt en Statue af Siva, 3 m høj og af purt Guld. Denne fantastiske Skat har lokket utallige Eventyrere til dette fjerne, farlige Hav, men ingen har nogensinde faaet noget ud af Forsøgene paa at finde Siva-Statuen. En Englænder, John Hawley, tilbød i sin Tid med Nøjagtighed at fastslaa, hvor i det indiske Hav det hollandske Skib „Vergulde Draeck“ med dets Last af Kister, indeholdende 80,000 Gulddukater, var sunket i 1655. Tilbudet blev modtaget, Dykkere gik ned til Vraget, men Lasten, Gulddukaterne, kunde man ikke faa op. Den franske Damp „La Seyne“, der gik ned i det indiske Arkipelag (E, Kort III) i 1909, siges at have haft Hope-Diamanten om Bord. Historien om det portugisiske Skib „Madre de Dios“, der blev angrebet af Sørøvere og sænket i Nærheden af Marianerne (F, Kort III) i 1610, er et af de sjældne Eksempler paa heldig, men dog ulykkelig Skattejagt. Et fransk Dykkerselskab havde for nogle Aar siden lokaliseret Stedet, hvor det portugisiske Skib var gaaet ned, og det lykkedes at faa Kister op med Guldsager til en Værdi af 700,000 Dollars. Da Arbejdet havde staaet paa i halvandet Aar, gik Selskabets Direktør, en Franskmand ved Navn Golfur, selv i Dykkerdragt ned til Vraget. Forbindelsen med Mandskabet i Baaden ovenover svigtede, og Golfur kvaltes, mens han var nede ved „Madre de Dios“. Derefter opgav man Forsøget.

Man kunde blive ved i det uendelige! De Steder, der er angivet paa de tre Skattekort, er kun en uendelig lille Brøkdelen af dem, hvor Skatte er skjult rundt om paa Jordkloden. Men er det virkelig Umagen værd at søge efter disse Rigdomme? De Resultater, der er opnaaet under Jagten paa alle disse forsvundne Kostbarheder, har været forholdsvis smaa. Dog — hvad gør det; den Eventyrlystne lader sig ikke skræmme heraf, han tror fuldt og fast, at for ham vil Forsøget lykkes!

Læs

Sejl og Motor

— det fuldendte Sejlsportsblad

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

IV

Storm along

Bradspil-Chanty

Moderato.
Solo: Kor:

On Stor - my's gone - the good old man. To my

Solo:

aye, Storm a - long - ! So - ma - ny tears for old

Kor:

Stor - my ran. Aye, aye, aye, Mis - ter Storm a-long!

Solo: The dug his grave with a silver spade.

Kor: To my aye, Storm along!

Solo: His shroud of finest silk was made.

Kor: Aye, aye, aye, Mister Storm along!

Solo: The lowered him with a golden chain.

Kor: To my aye, Storm along!

Solo: Their eyes all dim with more than rain.

Kor: Aye, aye, aye, Mister Storm along!

Solo: He was a sailor bold and true.

Kor: To my aye, Storm along!

Solo: A good old skipper to his crew.

Kor: Aye, aye, aye, Mister Storm along!

Solo: He lies low in an earthen bed.

Kor: To my aye, Storm along!

Solo: Our hearts are sore, our eyes are red.

Kor: Aye, aye, aye, Mister Storm along!

Solo: He moored at last and furled his sail.

Kor: To my aye, Storm along!

Solo: No danger now from wreck or gale.

Kor: Aye, aye, aye, Mister Storm along!

Solo: Old Storm has heard the angel call.

Kor: To my aye, Storm along!

Solo: So sing his dirge, now one and all.

Kor: Aye, aye, aye, Mister Storm along!

Den i denne Bradspil-Chanty saa lovpriste og besungne Kaptajn Storm kan ikke opspores, men det er muligt, at han virkelig har eksisteret og er Forbilledet til det, Sejlskibs-Sømanden forstod ved Idealet af en Skipper. „Old Storm“ var nemlig blandt Sejlskibstidens Søfolk en hyppig anvendt Benævnelse paa Skipperen, naar der taltes anerkendende om disse. Og Chantyen giver Udtryk for den Agtelse, Datidens Søfolk i Almindelighed nærrede overfor Begreberne „Bravhed“ og „Godt Sømandsskab“ forenede i en og samme Skipper — „*The great seaman*“.

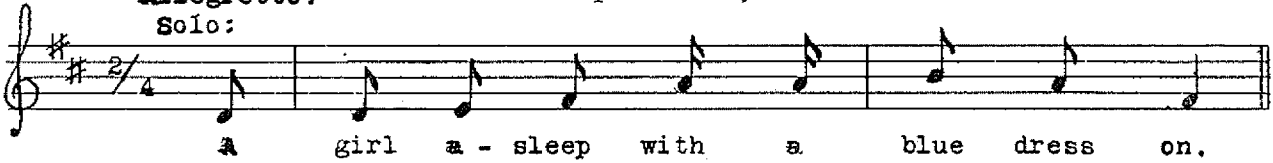
At Chantymanden i sin Sang giver Storm en Ligskjorte af fineste Silke, graver hans Grav med en Sølvspæle og firer ham i Graven med en gylden Kæde — ja, endogsaa lader ham høre Englene kalde er Bevis paa, at Datidens Søfolk ikke altid var saa forhædede, som de havde Ord for. Deres tilsyneladende Haardhødethed dækkede ofte over blidere Følelser, der — som i denne Chanty — gav sig Udslag i Sentimentalitet.

„Storm along“ er dog ikke den eneste Bradspil-Chanty, som anslaaer de blide Strengte i Sømandens Tankegang, som ud fra en Bedømmelse af det, han i Almindelighed lader komme frem, kan være ret vanskelig at følge og komme til Bunds i. De sælsomste Ting kan røre sig i hans Indre og sætte hans undertiden let bevægelige Sind i Svingning paa de lange Nattevagter i Søen — i Storm eller Vindstille — hvad enten han har Fritørn eller er henvist til den absolutte Ensomhed ved Ror eller paa Udkig. I denne Ensomhed dukker mangt og meget frem i hans Bevidsthed — Tildragelser, som ligger fjernt, og som maaske i lange Tider har været glemt, og andet, som er nærværende, og der kan foresvæve ham Syner, som i hans Fantasi kan virke levende og antage de sælsomste Skikkelser. Og har han en digterisk Aare, er det muligt, at han omformer sine Syner ligesom hin gamle Sømand, som Fantasien antagelig under lignende Vilkaar har givet Stof til den følgende Chanty:

'The girl with the blue dress

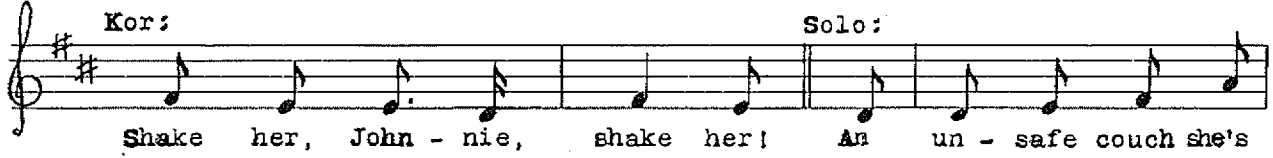
Bradspil-Chanty

Allegretto.
Solo:



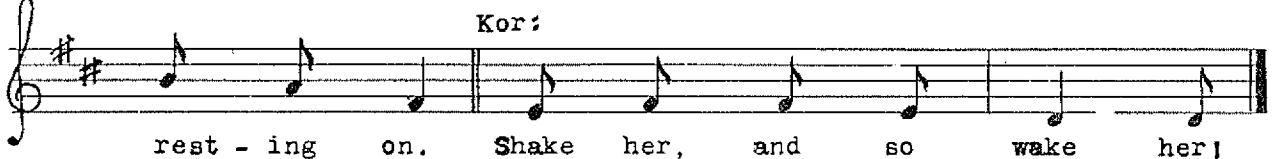
A girl a - sleep with a blue dress on.

Kor: **Solo:**



Shake her, John - nie, shake her! An un - safe couch she's

Kor:



rest - ing on. Shake her, and so wake her!

Solo: Storm clouds are gath'ring on our lee.

Kor: Shake her, Johnnie, shake her!

Solo: And soon aback our sails may be!

Kor: Shake her, and so wake her!

Solo: She may be drenched with salt sea sprav.

Kor: Shake her, Johnnie, shake her!

Solo: So go and rouse her quick, I say.

Kor: Shake her, and so wake her!

Solo: White caps are dancing upon the sea.

Kor: Shake her, Johnnie, shake her!

Solo: Run quick, or else too late you'll be.

Kor: Shake her, and so wake her!

Solo: She's lying asleep there on the deck.

Kor: Shake her, Johnnie, shake her!

Solo: No thought of sea, or gale, or wreck.

Kor: Shake her, and so wake her!

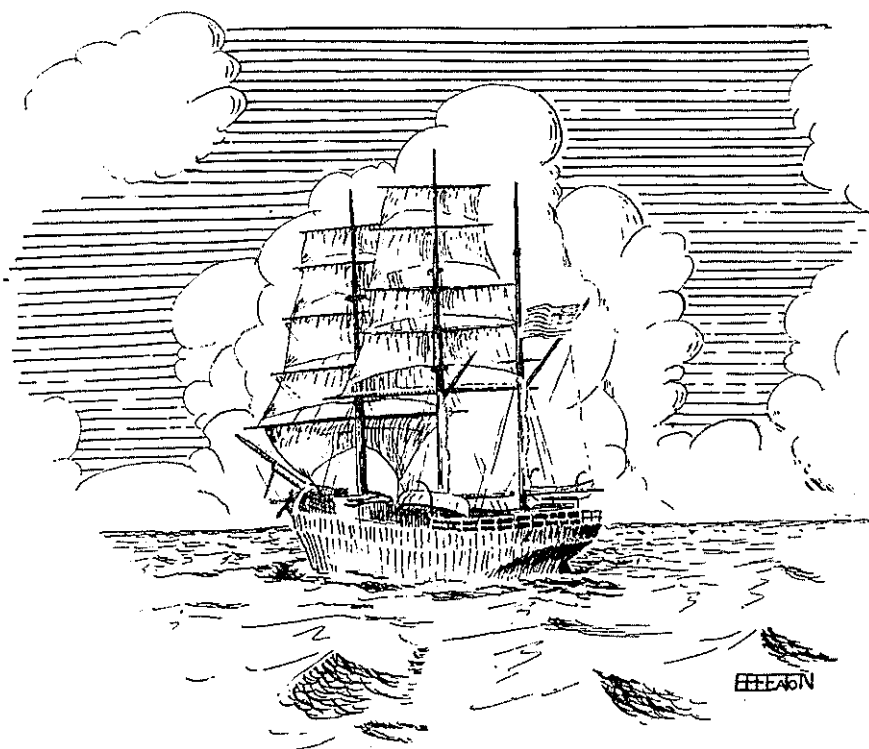
Hvornaar „*The girl with the blue dress*“ er opstaaet, foreligger der intet om, og Meningen i Chantyens Tekst, samt hvad der skyldes dens Tilblivelse, kan som sagt kun forklares ud fra de før nævnte Betragtninger om Tanker og Syner, der kan trænge ind paa Sømanden, naar han i Søen paa Nattevagten og ofte i Ensomhed staar og betragter Himmel og Hav og maaske ofte efter haardt og anstrængende Arbejde kæmper for at holde sig vaagen. Han vil dog altid føle Faren ved at give efter for Søvn — og det Ansvar, der paahviler ham over for dem, der trygt stoler paa hans Aarvaagenhed. Det er derfor højest rimeligt, at en eller anden Sømand i et saadant Tilfælde

i sin Fantasi har set den Tillid, der næredes til ham, i Skikkelse af en paa Dækket trygt sovende Pige og har digtet Chantyen over dette Syn. At han har givet Pigen en blaa Klædedragt paa, kan kun bestyrke denne Antagelse, eftersom den blaa Farve ogsaa blandt Søfolk regnes som Symbol paa Tillid og Tro.

Disse Betragtninger kan dog kun gøres gældende over for Søfolk, der virkelig bærer et Ansvar for Skibets Sikkerhed under Sejladsen. Men dette Forbehold svækker ikke Antagelsen; thi „*The girl with the blue dress*“ er ikke den eneste Chanty, der er blevet til agtenfor Stormasten.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



COPYRIGHT
"VIKINGEN"
COPENHAGEN

Fortalt af ham selv - tegnet af en anden.
Kænder ham meget bedre



1 Se endelig er ens
Lykke altsaa
gjort



2 Cegarer fra Morgen-
=stunden - og Spusser
-- een efter een --

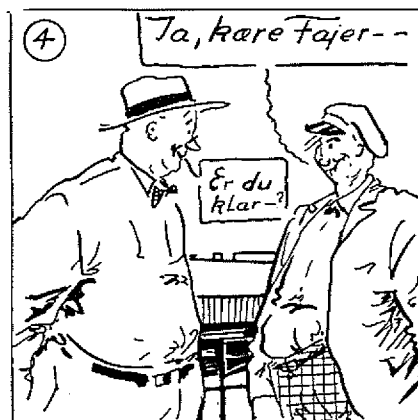


3 Jeg vil spørge Kaptajnen
om Du kan faa handlov

Mine Læsere maa undskyldte, at det er trukket lidt ud med Fortsættelsen af denne rørende Geschichte. Men jeg havde smidt nogle af mine Dagbøger fra den Gang bort, og da denne Skildring jo gerne skulde være kronologisk rigtig, maa og skal jeg være paapasselig — det skylder jeg Bladet og mine Læsere.

Altsaa paa med Vanten. Jeg drømte om al den Lykke, jeg skulde sprede saavel over den gamle Plutokratis som over min egen Livsaft. (Den sidste forhaabentligt først noget senere.) „Den gyldne Drom" kunde man vel ogsaa kalde ovenstaaende „snap shot".

Vi lagde til Kaj i Florida. Og min „Daddy" (spansk Udtryk for Papa) vilde gerne have mig med i Byen. Den gamle Hætte længete vel efter at lære sin genfundne „Son" at kende og vice versa. Kaptajn Pedersen stillede sig velvilligt, og vi forlod S/S „Perseus" for nogle Timer.



4 Ja, kære Fajer --

Er du klar?



5 Har du ikke en
Cegar Fajer - ?

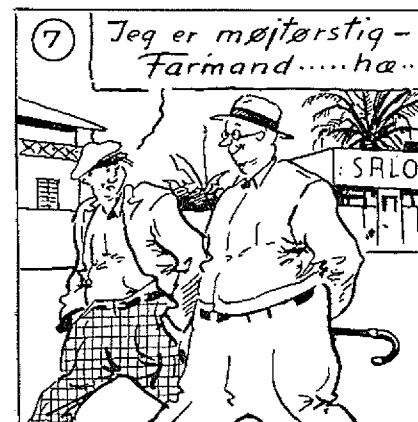


6 Peter Samivel Snork-
i vor familie ryger
vi ikke -- det er
vor Stolthed ---

Der var et betydningsfuldt Udtryk i den gamle Guldkalvdyrkers joviale Ansigt, da han sagde Ordene: „Er du klar?" Tænk et Øjeblik over, hvad der kan ligge i den Vending —: „Er du klar?" Hvad kan det ikke være for mangfoldige Ting, man skal være klar til. I Virkeligheden er Mulighederne ubegrænsede. — Prøv at tænke det igen, naar De keder Dem.

En af mine første Handlinger var at undersøge, om Plutokraten var Ryger. Dette gjorde jeg saaledes, at jeg ganske enkelt spurgte, om han havde en Cigar paa sig. Og hvad tror De, han svarede. Jeg skal sige Dem det. Han svarede Nej. De vil maaske hertil bemærke, at han selv rog Cigar i —

— forrige Nummer af Bladet. Hertil skal jeg kun sige, at det er Tegnerens Fejl, som jeg paa ingen Maade vil tage Ansvar for. Det er maaske ogsaa en Trykfejl, men De kan roligt gaa ud fra, at ovenstaaende kommer Sandheden nærmere. Tjanc — Sandhed — hvad er Sandhed, spurgte allerede Titus under den franske Revolution.



7 Jeg er møjtørstig -
Farmand..... hæ...



8 Naturligvis, my dear
boy - vi skal have
os en rigtig Opstram-
mer

Ah! -
Sjus (med
3 dobbelt
Væge)



9 Vil De bringe os
to Hindbærsaft

Hva?

Saa gik vi over til at drøfte Alkoholen. Og her maa jeg sige, at jeg fik mig en grundig Overraskelse. Man er jo herhjemme vant til at forestille sig Millionærer svømmende i Whisky og grøn Chartreuse, dampende paa fede Havanesere med Braziltindlag.

Intet er mere fejlagtigt. Denne Millioner, denne Snork, betragtede for sit Vedkommende en Hindbærsaft som en „Opstrammer". Det havde De vist ikke tænkt Dem om saadan en Mund? — Jeg for Resten heller ikke.

Haanden paa Hjertet. Det vilde ogsaa have givet et Spjæt i Dem, lille Ven eller Veninde, hvis De havde oplevet ovenstaaende dramatiske Optrin Men vent og se — det blev meget værre, efterhaanden som „Fader og Son" fandt hinanden. Mere um das, neste Gang. Dios saa længe, —

EN EPISODE

I STILLEHAVET



Efter mundtlig Overlevering

Ved Oscar Jensen

Illustreret af Oscar Knudsen

I.

JEG har ikke selv oplevet disse Begivenheder, hvorom jeg her vil berette. Jeg har dem fra en gammel Skibskammerat, som var en Menneskealder ældre end jeg, da han fortalte mig dem. Han havde heller ikke selv oplevet dem, men havde i sine unge Dage ogsaa hørt dem fra en ældre Skibskammerat, og denne skulde saa igen have faaet hele Historien fra en jævnaldrende, som i sin Tid selv havde levet med i Begivenhederne som Skibsdreng om Bord i det Hvalfangerskib, der var Skueplads for dem. Sagen er nemlig den, at Episoden fandt Sted i Slutningen af den Periode, da Tasmanien var Deportationssted for Englands farlige Forbrydere, og denne Periode ophørte 1855.

Beretningen er saaledes gaaet igennem flere Led, men dette svækker ikke det Præg af Sandsynlighed, der er over den, hvilket ellers ofte er Tilfældet med saadanne Beretninger, der gaa fra Mand til Mand og tilsidst ender som lidet troværdige Skipperhistorier.

Jeg skal her genfortælle denne Episode paa den samme ligefremme Maade, som jeg selv har hørt den, og som den sikkert uden nævneværdige Ændringer er gaaet fra Mund til Mund gennem tre Generationer blandt Søens Folk.

Hvalfangerskibet „Sea Gull“, som var hjemmehørende i Hobartstown paa Tasmanien, var fra sin første Oprindelse en hollandsk Ostindiefarer. Det var et gammelt, klodset Skrummel af et Skib — lige bred i begge Ender og en meget daarlig Sejler. For agterlig Vind rullede „Sea Gull“, saa dens underste Raanokker næsten naaede Vandet, og bidevind rendte den sin brede Bov lige ind i Søerne i Stedet for at løfte sig over dem.

„Sea Gull“ havde været ude paa et 10 Maaneders Kryds i Sydhavet, men havde været meget uheldig med Fangsten, og Besætningen — lige fra den gamle prøvede Hvalfanger, Kaptajn Bruce, og ned til Skibsdrengen Jim — var alle mismodige og skuffede over Togtets magre Resultat; thi Procenter af Udbyttet udgjorde her som i alle Hvalfangerskibe Besætningens væsentligste Fortjeneste. Og da det ogsaa var blevet smaat med Skibets Proviant, saa Ratio-

nerne maatte nedsættes betydeligt, længtes de nu blot efter saa hurtigt som muligt at komme tilbage til Hobartstown.

For en jævn Brise naaede „Sea Gull“ Stormy Bay, hvor Kaptajn Bruce signalerede for Lods og brasede bak. Efter en kort Ventetid observerede man ogsaa en Robaad sætte ud fra Land og styre ud mod Skibet. Den medbragte Lods, som snart efter entrede op ad Stormlejderen og jumpede ind paa Dækket, hvorefter Baaden straks satte fra Borde igen og vendte tilbage til Lodsstationen inde i Bugten.

Med Lods om Bord ventede Besætningen i Løbet af faa Timer at være til Ankers i Hobartstown. Men der var aldrig saa saare braset fuldt igen, før Vinden flovede af til Stille; og Mandskabet drev nu ørkesløse omkring paa Dækket eller lyttede til de Nyheder, Lods, som havde at fortælle, hvilket naturligvis i høj Grad paakaldte Opmærksomhed hos disse Søfolk, som i mange Maaneder ikke havde haft Samkvem med andre Mennesker.

Lods var en ung og meget meddelsom Mand, og han havde meget at fortælle. Men den Nyhed, der særlig fik Besætningen til at spidse Øren, og som Lods ogsaa udpenslede for dem i alle Enkeltheder, var, at Sorte Dick var undsluppet fra sine Vogtere og havde samlet en Bande andre Slyngler, som under hans Anførsel nu huserede paa Øen. Sorte Dick havde skamslaaet en halv Snes Personer og fra-røvet dem alt, hvad de havde paa sig af Værdi, hvorefter han havde efterladt dem forsvarligt fastbundet til Træer i Skoven. Han havde standset Dilligencen, der kørte mellem Hobartstown og Launceston, og havde befriet Passagererne for alle deres Ejendele. Han havde truet med, at han vilde dræbe en Mand, som han særlig bar Had til, og om det var nødvendigt, vilde han selv begive sig ind til Hobartstown for at finde Manden. Sorte Dick skulde virkelig ogsaa være set ved højlys Dag paa en af Byens Hovedgader. Nu havde han altsaa samlet en Skare Banditter, der var omtrent lige saa store Forbrydere som han selv, og der skulde allerede være begaaet flere afskyelige Mord. Politiet havde været



Hun havde standset Diligencen, der kørte mellem Hobartstown og Launceston, og havde befriet Passagererne for alle deres Ejendele.

paa Jagt efter Banden i flere Uger, og Regeringen havde udlovet en stor Belønning til den, der bragte Sorte Dick levende eller død — men alt forgæves. Nu troede man, at Banditterne vilde forsøge at slippe over til Fastlandet fra et eller andet Sted paa Øens Nordkyst. Her havde Myndighederne i hvert Fald særlig deres Opmærksomhed henvendt. Alt dette og meget andet fortalte Lodsens, mens han sammen med Kaptajn Bruce gik frem og tilbage paa „Sea Gull“s Halvdæk og ventede paa, at Søbrisen skulde indfinde sig, saa han kunde faa Skibet i Havn.

Imidlertid var en lang Hvalbaad løbet ud fra den modsatte Side af Bugten og styrede ret efter Skibet. Lodsens var den første, der bemærkede den, og han lagde ikke Skjul paa sin Forundring over denne Baads Tilsynekomst. — Hvor kom den fra? — Den kunde ikke høre til noget Hvalfangerskib, eftersom der intet saadant var at se, og fra Hobartstown kunde den heller ikke være, da den kom fra den mod-

satte Retning. Det eneste, han kunde tænke sig, var, at Baaden kom fra den Tange, der forbinder Tasmans Halvø med Moderøen. Men paa denne Landtange, som kun udgør en ca. 500 Meter bred Strimmel Sand, bor der ikke andre Mennesker end de Vagtposter, som er stationeret dér Dag og Nat for at forhindre Straffefangerne i den nærliggende Fangekoloni Port Arthur fra at flygte. Yderligere holdtes ogsaa store Blodhunde lænkede tværs over Tangen — og med saa stor Bevægelsesfrihed i Lænkerne, at de kunde naa hinanden. Det skulde saaledes være umuligt for Fangerne at slippe bort denne Vej, og Tanken om Hajerne i Bugten vilde vel nok afholde de fleste fra at forsøge paa at svømme uden om Afspærringen. Paa denne Side af Landtangen laa der jo nok en Baad, men hvad skulde vel bevæge Vagtmandskabet til at tage saa langt bort. Havde Baaden ligget ude ved Halvøen — ja, saa vilde han have troet, at det var bortrømte Forbrydere, der var i den.

Lodsens havde ikke forsøgt at lægge Skjul paa sine Tanker, og ved at høre Tale om Forbrydere kom alles Sind i Bevægelse om Bord. Det var før hændet, at bortrømte Forbrydere havde bemægtiget sig et Skib og havde myrdet hele Besætningen for derefter at sejle bort med Skibet. Men et Blik gennem Kikkerten viste, at

ingen af Folkene i Baaden bar den særegne sribede Dragt, som er de tasmanske Straffefangers foreskrevne Paaklædning; og nu saa man ogsaa, at der i Baaden blev rejst en Baadshage med en hvid Las paa Enden, hvilket blandt enkelte af Skibets Besætning blev opfattet som et nogenlunde sikkert Bevis for, at det var skibbrudne Søfolk, man havde for sig.

Efterhaanden som Baaden kom nærmere, hældede flere og flere af Besætningen til den samme Anskuelse, og de blev ivrigt understøttet heri af „Sea Gull“s Styrmand, som var en rolig Mand, der ikke let lod sig bringe ud af Ligevægt. Ikke desto mindre holdt alle dog vaagent Øje med Baaden for om muligt at opdage noget mistænkeligt.

Der var elleve Mand i Baaden. Den ene af disse sad i Agterstavnen og styrede med en Aare, mens kun fire roede; og herover gjorde Kaptajn Bruce en Bemærkning til Lodsens, som ogsaa fandt dette mærkværdigt, da der dog maatte høre flere Aarer til en



saa stor Hvalbaad. Ved Folkene i Baaden eller deres Paaklædning var der som sagt intet usædvanligt at bemærke. Det kunde være Matroser — eller maaske almindelige Arbejdsfolk fra Kolonien — vel nok nærmest det sidste, for de roede rent ud sagt elendigt.

Trods al denne Tilforladelighed følte Kaptajn Bruce instinktmæssigt, at der var noget mystisk ved denne Baads Ankomst, og han gav Baadsmanden Ordre til at lade Lanser og Harpuner bringe paa Dækket og holde dem i Beredskab, saa alle Mand hurtigt kunde væbne sig hermed, dersom det skulde vise sig nødvendigt, og da Baaden kom paa Prajehold, raabte han den an:

„Hvem er I, og hvad ønsker I?“

Manden ved Styreaaren rejste sig straks og svarede tilbage, at de var Mandskabet fra den amerikanske Hvalfanger „Philadelphia“, der havde lidt Skibbrud.

„Det er jo Strandvagtens Baad!“ faldt Lodsens nu pludselig ind og afskar herved Mandens yderligere Tilløb til en Besvarelse af Kaptajns Spørgsmaal. „Hvorledes kommer i til den?“

„Strandvagten har laant os den til at tage til Hobartstown i, da vor egen Baad fik Bunden slaaet ind, da vi landede her!“

„Men dette er ikke Vejen til Hobartstown!“ fortsatte Lodsens.

Hertil svarede Manden ved Styreaaren, at dette vidste de, men da de havde faaet Øje paa Skibet, havde de tænkt, at de her havde Lejlighed til at komme hurtigt frem, dersom de kunde naa det, inden Søbrisen kom, og saa var de roet udefter.

Dette var en rimelig Forklaring, og den bortvejrede helt Lodsens Mistanke og fik Styrmanden til at trække paa Skuldrene ad den trufne Sikkerhedsforanstaltning med Hensyn til Uddeling af Lanser og Harpuner. Han havde allerede gjort klar til at give Folkene i Baaden en Tovende, men blev brat standset i dette Forehavende af Kaptajn Bruce, der stadig ikke kunde frigøre sig for den Tanke, at der var noget fordægtigt ved denne Baads Ankomst.

Efter nogen Tids Vaklen og en kort Meningsudveksling med Lodsens, og efter at have overbevist sig om, at Mandskabet havde efterkommet hans Ordre, og hver Mand havde forsynet sig med Lanse eller Harpun, gav Kaptajn Bruce endelig Tilladelse til at hive en Ende til Folkene i Baaden. Denne blev saa fortøjet langs Skibssiden, hvorefter alle elleve Mand, som var i den, uden at spørge om Forlov kravlede op over Røstræerne og jumpede i samlet Flok ind paa Dækket, hvor de øjeblikkelig aflørede sig, som det de var — en Bande bortløbne Forbrydere, som havde overrumplet og dræbt Strandpolitiets Vagtposter og havde bemægtiget sig deres Baad for med den ogsaa at overrumple Hvalfangerskibet, som de derefter vilde se at slippe bort fra Øen med. Før Skibets Besætning fik Lejlighed til at gøre Brug af deres Lanser og Harpuner, havde Slynglerne trukket Pistolene frem og stod nu og sigtede efter Hovedet paa hver

sin Mand blandt de forbløffede Hvalfangere, hvorefter Baadens Anfører — den samme Mand, som havde betjent Styreaaren og ført Ordet i Baaden — traadte frem og truede med at skyde enhver ned, som forsøgte at gøre Modstand.

Kaptajn Bruce var dog ikke den Mand, der saaledes vilde prisgive sit Skib. Han satte sig til Modværge med en løftet Harpun og blev straks bistaet af to Matroser og Skibsdrengen Jim. Men et Skud i Armen gjorde den gamle Kaptajn ukampdygtig, og han blev slaaet i Dækket med Kolben af Anførerens Pistol. De to Matroser blev skudt gennem Hovedet og faldt døde om, og Drengen blev hurtigt overmandet, endskønt han bed og kradsede sine Modstandere som en rasende Tigerunge.

Denne Scene var spillet til Ende i Løbet af faa Sekunder. Derefter blev Lodsens og Resten af Skibets Besætning svinebundet paa Hænder og Fødder — dog med Undtagelse af tre Matroser, som Slynglerne havde udset til at være dem behjælpelig med at manøvrere Skibet; og da Brisens saa endelig kom, blev der sat Kurs efter det aabne Hav. Efter en kort Raadslagning blev saa Lodsens og fire Matroser løst af deres Baand og kommanderet ned i Hvalbaaden, hvormed Banditterne var kommet, hvorefter denne blev sat i Drift.

Da dette var besørget, blev den saarede Kaptajn Bruce, Styrmanden og Resten af „Sea Gull“s Mandskab — nu kun seks Mand — ført frem for Banditternes Anfører, som omgivet af sin Bande nu frækt og med en vis Stolthed præsenterede sig som Sorte Dick. Deretter underrettede han Kaptajn Bruce og hans Folk om, at han agtede at sejle til Kalifornien, og at enhver om Bord, der modsatte sig denne Plan eller forsøgte at lægge ham Hindringer i Vejen for dens Udførelse, vilde blive straffet med Døden. Men paa den anden Side vilde alle, der viste sig villig til at efterkomme hans Befalinger og rette sig efter hans Ønsker, faa en god Behandling om Bord.

Dette var alt, hvad Sorte Dick havde at sige de overvundne og bagbundne Hvalfangere den Dag. Han gav saa Ordre til ogsaa at løse dem af deres Baand, hvorefter han overdrog Kaptajn Bruce og Styrmanden at besørge Navigeringen og bistaa ved Skibets Manøvrering — naturligvis under hans Overopsigt. Vagterne inddelte han ogsaa selv efter sit eget Skøn og saaledes, at Kaptajnen fik tre Hvalfangere og fem Banditter paa sin Vagt og Styrmanden tre Hvalfangere og fem Banditter paa sin. Saaledes garderet mod eventuelle Forsøg paa Sammenrotning paabegyndte Sorte Dick Rejsen over Stillehavet med „Sea Gull“, og den følgende Morgen havde man tabt Landet af Sigte.

— — —

De første otte Dage i Søen havde været en sand Tortur for den gamle Kaptajn Bruce. Han led frygteligt ved Tanken om, at hans Skib var i disse Slynglers Vold, og han led som Følge af sine Saar, saa han næsten intet havde kunnet foretage sig. Heldigvis havde Skuddet i Armen kun foraarsaget et Kød-

saar, men dette var nu godt paa Vej til at læges, og Slaget i Hovedet havde han ogsaa tildels forvundet; men Sorte Dick behandlede ham nærmest grusomt, haanende og nedværdigende, og det pinte ham ogsaa at se den Medfart, hans Skibsdreng, Jim, var udsat for fra disse Banditters Side. Den arme Dreng blev kaldt op baade Dag og Nat, naar han havde Frivagt, og han blev jaget til Vejrs til ingen Verdens Nytte og med Paabud om ikke at komme ned igen, for han fik nærmere Ordre, og han maatte saaledes ofte tilbringe hele sin Frivagt oppe i Riggen, saa han næsten ingen Søvn fik. Saaledes blev dog ingen af hans andre Folk behandlet. Han forstod heller ikke, hvorfor Sorte Dick tog mere Hensyn til Styrmanden end til nogen anden. Det saa' for Kaptajn Bruce ud, som om Styrmanden i alle Retninger forsøgte at indynde sig hos denne Bandit og i saa Henseende ogsaa havde Held med sig. Ja, han fristedes undertiden til at tro, at hans egen Styrmand pønsede paa at gøre sig til Medskyldig i denne smudsige Affære.

Dette var dog langt fra Tilfældet, men Styrmanden var en rolig og besindig Mand, der ikke forivrede sig. Han havde tænkt nøgternt over Tingene og var kommet til det Resultat, at det vilde være bedst for alle, om man saa' Tiden an, og imens opstod der i hans Hjerne forskellige Planer, som han dog ikke kunde faa Lejlighed til at meddele Kaptajn Bruce noget om; thi Sorte Dick passede nøje paa, at disse to aldrig var alene med hinanden. Selv naar de regnede de daglige Observationer ud og satte Kursen af i Kortet, blev de altid overvaaget af Sorte Dick, og det undgik ikke Bandittens Opmærksomhed, at Kaptajnen meget ofte havde noget at udsætte paa Styrmandens Resultater af Udregningerne.

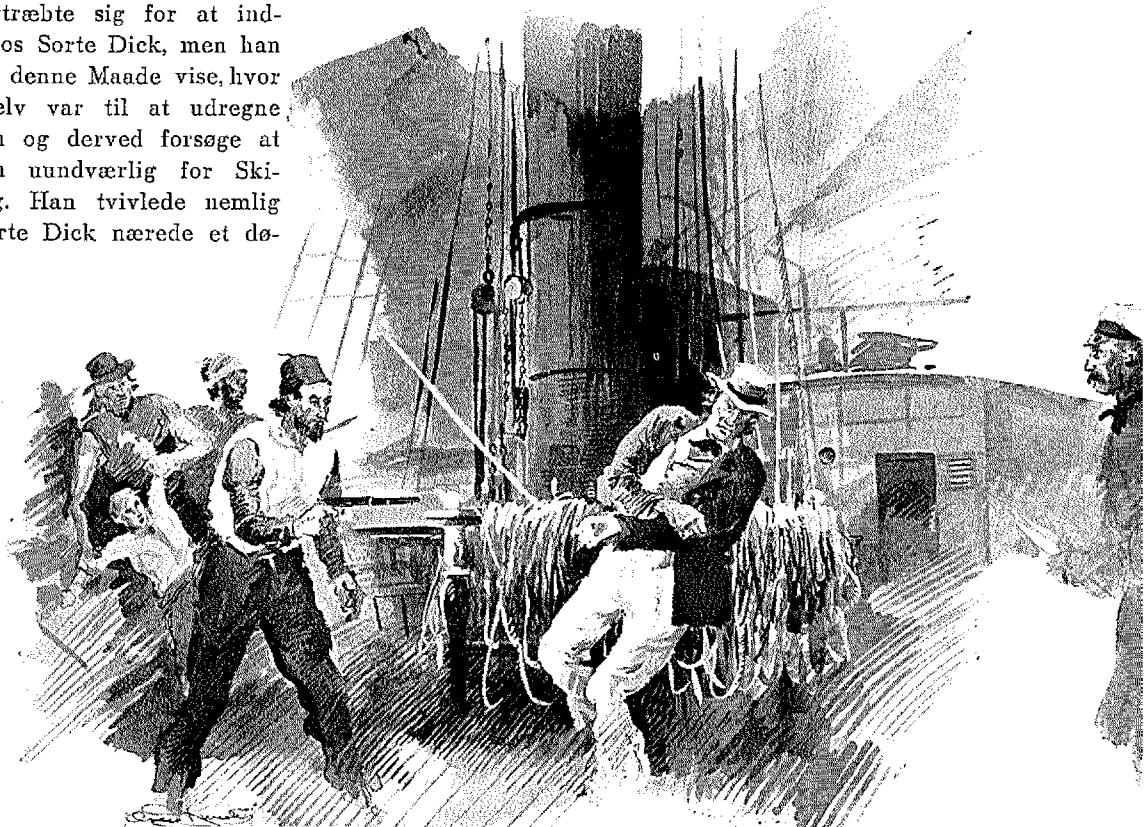
Disse Fejlregninger hørte dog ogsaa med som et Led i Styrmandens Planer; thi han ikke alene bestræbte sig for at indynde sig selv hos Sorte Dick, men han vilde ogsaa paa denne Maade vise, hvor usikker han selv var til at udregne Skibets Position og derved forsøge at gøre Kaptajnen uundværlig for Skibets Navigering. Han tvivlede nemlig ikke om, at Sorte Dick nærrede et dø-

deligt Had til Kaptajn Bruce og Skibsdrengen, fordi de havde sat sig til Modværge under Overfaldet, og at han ikke vilde betænke sig paa at myrde dem begge, dersom det gik op for ham, at han kunde undvære dem. Skibsdrengen var dog i saa Henseende foreløbig nogenlunde sik-

ker paa sit Liv; thi han kunde styre og udrette meget andet nødvendigt Sømandsarbejde, som Banditterne ikke havde det ringeste Begreb om. Mere farlig var Kaptajnen stillet, dersom Sorte Dick følte sig sikker paa, at Styrmanden kunde klare Navigeringen alene, men dette havde Styrmanden ogsaa allerede ved flere Lejligheder falskeligt bevist, at han ikke kunde.

Alt dette havde Kaptajn Bruce ingen Anelse om, og denne gamle, hæderlige og bramfri Sømand, som ikke selv befattede sig med Svig, blev for hver Dag mere og mere ulykkelig over at se, hvorledes Styrmanden gjorde sig lækker for Banditterne og beredvillig sprang for Sorte Dick's mindste Vink. Der kunde heller ikke være Tvivl om, at denne Opførsel behagede Dick, og at Styrmanden derved bidrog til at vinde hans Velvilje; thi efterhaanden kunde Kaptajn Bruce til Tider se disse to i livlig Passiar med hinanden. Ved saadanne Lejligheder havde den gamle Kaptajn Besvær med at styre sin Vrede, men han nøjedes dog med at knytte Hænderne i Lommerne.

Imidlertid luntede „Sea Gull“ Nord over og var efter tre Ugers Sejlads naaet op paa Højde med



Men et Skud i Armen gjorde den gamle Kaptajn ukampdygtig.

Fidji-Øerne. Kaptajn Bruce var nu helt kommet til Kræfter igen, og det voldte ham mere og mere Besvær at holde paa sig selv overfor Sorte Dick. Rent galt blev det, da Slynglen ogsaa aabnede for Tappen i Romtønden og tillod sine Fæller at tage for sig af de vaade Varer. De svirede nu troligt hver Nat, og under disse Orgier var det ikke langtfra, at Kaptajn Bruce ønskede, at de vilde stikke Ild paa Skibet — om ikke for andet, saa for at han kunde komme bort fra dem. Hans Raseri udartede ligefrem til Hævn-tørst, og han var ikke i Tvivl om, hvad han vilde gøre, hvis de mødte et Krigsskib, og dette præjede dem. Han vilde absolut angive Banditterne — og Styrmanden med, selv om han ogsaa skulde blive skudt i samme Øjeblik. Ja, han vilde ogsaa angive Styrmanden; thi efter de faa Ord, som de til Trods for Sorte Dick's Aarvaagenhed alligevel havde faaet Lejlighed til at veksle med hinanden, var han nu aldeles sikker paa, at Styrmanden var i Komplott med Banditterne. Han havde nemlig haft Lejlighed til at foreslaa ham, at de sammen med deres egne Folk skulde overrumple Forbryderne under et af deres natlige Drikkeorgier og bemægtige sig Skibet igen eller se at komme bort fra det i en af Baadene; men Styrmanden havde rystet paa Hovedet, og alt, hvad han havde svaret, var, at Kaptajnen blot skulde forholde sig i Ro, til Tiden var inde, saa skulde han nok komme bort fra Skibet.

Dette var jo ikke til at misforstaa — i hvert Fald ikke for Kaptajn Bruce. Det var naturligvis Sorte Dick's og Styrmandens Hensigt at sætte ham og Resten af hans trofaste Folk i Land paa en eller anden ubeboet Ø, saa de ikke kunde blive til Besvær, naar man naaede til Land og vilde sælge Skibet; thi at Sorte Dick vilde forsøge at gøre Skibet i Penge, antog han næsten som givet.

Han tog heller ikke fejl i denne hans sidste Antagelse. Sorte Dick havde netop samme Dag forsøgt at udfritte Styrmanden om, hvor meget Skibet var værd, og hvad han antog, det kunde sælges for i Kalifornien. Styrmanden havde saa skønsomt nævnet en Sum, men den forekom Dick for lille, og han udtrykte sin Utilfredshed med, at dette jo kun kunde blive en Klatskilling til hver, naar den blev delt mellem ham og hans ti Kammerater. Ved denne Udtalelse forstillede Styrmanden sig meget forbavset og spurgte, om han ikke skulde have noget for sin Ulejlighed; men dette Spørgsmaal besvarede Dick med en skraldende Latter. Da Styrmandens paatagne Forbavelse heroverfor imidlertid ikke blev mindre, og han tilmed ogsaa syntes yderst skuffet, slog Dick ham trøstende paa Skulderen, idet han forsikrede ham, at han nok skulde faa, hvad der tilkom ham. Dette Løfte syntes straks at virke tilfredsstillende paa Styrmanden, og han gjorde nu Sorte Dick opmærksom paa, at Provianten, som det jo i Forvejen var smaat med, absolut ikke kunde slaa ud, til de naaede Kalifornien. Han foreslog derfor at søge ind til en eller anden Ø for at faa den kompletteret.

Styrmanden var nu ganske klar over, at baade han selv og Kaptajnen og alle de øvrige af „Sea Gull“'s oprindelige Besætning vilde blive myrdede, naar Skibet var saa nær Kysten af Kalifornien, at Banditterne mente, at de selv kunde føre det i Havn. Sorte Dick vilde sikkert ikke risikere, at nogen, der kunde vidne imod ham og hans Bande, slap levende i Land. Det gjaldt derfor for Styrmanden om at vinde Tid; thi han var ikke i Tvivl om, at der efter Lodsens Indberetning vilde være sendt et Krigsskib ud for at lede efter „Sea Gull“ og Forbryderne. Og at disse skulde søges paa den nærmeste Vej til Kalifornien, var Myndighederne naturligvis ogsaa klar over i disse Dage, da Rygterne om det store Guldfund var løbet over hele Jorden som en Løbeild og selvfølgelig virkede særlig dragende paa Folk som Sorte Dick og hans Bande.

Sorte Dick vilde dog ikke høre Tale om at anløbe nogen Ø for at proviantere. Men saa foreslog Styrmanden, at de skulde forsøge at fange en Hval, saa de i det mindste kunde faa noget Hvalkød til at supplere den sparsomme Proviantbeholdning med; og han mente ogsaa, at det vilde vække mindre Mistanke, naar de naaede i Havn med en Ladning Tran, end naar de blot kom for at sælge et tomt Skib. Dette Forslags Antagelse vilde ganske vist nødvendigvis gøre, at der maatte styres Syd over igen, men derfor behøvede Skibet dog ikke at komme nærværdigt bort fra den Retningslinie, i hvilken Eftersøgning sikkert vilde blive foretaget. Hovedsagen for Styrmanden var at vinde Tid, og han var fremkommet med Forslaget paa en saa rolig og overbevisende Maade, at Sorte Dick efter nogen Overvejelse virkelig besluttede at følge hans Raad.

Saa blev Kursen lagt Syd over igen (Fortsættes).

En Skipperløgn



Der var engang en Skipper,
som banded' Helg og Sogn
og gik med stive Flipper
— men kun huerandet Dogn.

De andre — her det gibber —
da gik han spliternøg'n.
Der var engang en Skipper
— hvis ikke det er Logn.

Laurits Skov.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

To Kronetegninger i Typen Karavel, Staalstik

I „Nordisk Filatelistisk Tidsskrift“ for 15. Maj i Aar gør en Indsender, Th., under „Specialsamlersens Rubrik“ opmærksom paa, at 15 Øre rød, Karavel, Staalstik, der som bekendt kun har det smalle Billedfelt, findes i to Typer.

Forskellen mellem disse er ret iøjnefaldende, idet Kronen over POST paa Type I har skraverede Bøjler, medens Type II har de to Bøjler til højre skraverede



NORMAL



VARIANT

og de to Bøjler til venstre næsten helt hvide, idet der kun er nogle svage Antydninger til Skravering. (Se de to Tegninger af Kronerne). Man ser tydelig Forskellen gennem en Lup, men kan med lidt Øvelse ogsaa hurtigt se den med det blotte Øje, idet Kronen ligesom træder tydeligere frem i Type II.

Jeg har undersøgt nogle Tusinder af disse Mærker samt Mærkerne 20 Øre graa, 25 Øre blaa, 50 Øre orange og 40 Øre grøn, alle med bredt Billedfelt, og fundet Kronetype II i tre Stykker 15 Øre af ca. 3000 samt i alle mine 25 Øre, ca. 400. I de øvrige Værdier har jeg ikke fundet Type II.

Forskellen er dog ikke ganske, som „N. F. T.“ meddeler, idet det kun er de to venstre Bøjler i Kronen, der er næsten hvide. Illustrationen viser i meget stærk Forstørrelse de to Kroner; Fig. 1 er den normale, Type I, og Fig. 2 den sjældne, Type II, som maa være den ældste, da den findes paa de blaa 25 Øre. Det er, som Th. mener, muligt, at den halvt skraverede Krone ogsaa findes paa 20, 30, 35 og 40 Øre, men foreløbig har jeg altsaa ikke fundet den.

Skandinaviske Nyheder

DANMARK. Den 5. ds. udkom en Værdi, vi ikke tidligere har kendt i de danske Frimærker: 75 Øre,

blaa. Mærket er af den nugaaende Kongetype (50 Øre o. s. v.), takket, og som alle de nyere Mærker uden Vandmærke.

FÆRØERNE. Jeg fortalte paa Frimærkesiden i Nr. 10, at der var udkommet tre Provisorier: 20 Øre paa 15 Øre rød, 50 Øre paa 5 Øre brun og 60 Øre paa 6 Øre gul.

Det udmærkede Filatelistblad „FRIMÆRKE NYT“, som hidtil altid har været godt underrettet, meddeler i sit Nummer for Maj, at de første Provisorier nu er kommet til København og har vist sig at være:

20 Øre paa 15 Øre grøn, Karavel,

50 Øre paa 5 Øre rødilla, Bølgelinie og

60 Øre paa 6 Øre orange, Bølgelinie.

Bladet advarer desuden imod at betale for store Priser for disse Provisorier, som det mener er ret tvivlsomme, idet Generaldirektoratet intet kender til dem og mener, at der ikke skulde kunne være Mangel paa Frimærker af nogen Slags paa Færøerne. Der er sendt adskillige Forsyninger Mærker til Øerne, og at Mærkerne er ankommet til deres Bestemmelsessted fremgaar af den Omstændighed, at det er de nyeste Frimærker, som f. Eks. 6 Øre orange, der er blevet overtrykt.

Bladet anbefaler Filatelisten foreløbig at betragte Provisorierne som en lokal Foreteelse og roligt se Tiden an, indtil Sagen ligger fuldt opklaret. Nogle egentlige Rariteter bliver Mærkerne næppe.

Provisoriske Frimærker

(Fortsat)

Aarsagen til disse Provisoriers Fremkomst var Portoændringerne den 1. Oktober 1902. Porto for Landsbreve blev forhøjet fra 8 til 10 Øre og Posttaksten for Pakker indtil 1 Pund nedsattes fra 16 til 15 Øre. Da samtidig 8, 16 og 24 Øres Frimærkerne inddroges, blev Restbeholdningerne af 8 og 24 Øre derfor benyttet til Overtryk.

Den 1. April 1912 kom de næste Provisorier. En ny Porto, 35 Øre, blev indført til Frigørelse af anbefalede Breve til Udlandet samt til indenlandske Postoprævningspakker. For hurtigt at fremskaffe Frimærker til denne Værdi overtryktes med 35 Øre Restbeholdningen af 16 Øre graa og brun, 20 Øre rød og graa samt Tjenestemærket 32 Øre, grøn.

(Fortsættes).

Tristan da Cunha -

Verdens ensomste Ø har Betingelser

for at blive Vejrstation

TRISTAN DA CUNHA — Verdens ensomste Ø, som den kaldes — har nu Chancer for at blive en vigtig meteorologisk Basis, hvorfra Vejrberetninger skulde udsendes til Sydafrika pr. Radio, hvis Rapporterne fra den videnskabelige Ekspedition til Øen gaar ind derfor. Der har allerede en længere Tid været ført Forhandlinger mellem Regeringerne i Sydafrika, Australien og Argentina om Oprettelsen af tre meteorologiske Stationer paa den sydlige Halvkugle. Disse Stationer skulde give Vejrberetninger, der vilde være af stor Betydning for Skibsfarten her. Den sydafrikanske Union er gaaet ind paa Planer om en Station paa Tristan da Cunha, hvis de udsendte Videnskabsmænd siger god for den. Ekspeditionen forlod Capetown sidste Efteraar; den bestod af tolv Medlemmer. Formand er den norske Meteorolog, Professor Christophersen, og Kronprins Olav er Protektor. Der er udrustet et særligt Skib til Ekspeditionen.

Hvad enten nu den meteorologiske Station oprettes der eller ej, vil Verdens ensomste Ø ikke længere være saa ensom! Pastor Harold Wilde, Tristan da Cunha's nuværende Sjælesørger, har været paa Ferie i England og medført hjem nogle store Radioapparater, gennem hvilke Øens Beboere kan høre Europa og den øvrige Verden. Det bliver de første Radioapparater paa Tristan da Cunha. Det største af dem har man samlet sammen til blandt Øens Indbyggere, og det vil blive opstillet i en Sal, hvor alle kan komme og høre det.

Øens Beboere haaber, at der, hvis nu den meteorologiske Station kommer, ogsaa vil blive Flyveforbindelse med den øvrige Verden. Man har allerede udset en god Landingsplads og venter paa den første Maskine, der skal lande. Den vil ogsaa en Dag komme, akkurat som den første Damper kom og vakte stor Sensation.

Den første Damper anløb Øen saa sent som 1852. Det var det engelske Skib „Torch“, der var paa Udforskningsrejse i Sydhavet. I en Aarrække var det almindeligt, at der hvert Aar kom et Krigsskib fra England dertil; men det hørte op igen. Det sidste officielle Besøg fandt Sted i Fjor, det foregaaende i 1931 — og det foregaaende igen i 1922. Befolkningen er meget ked af, at de aarlige Besøg er ophørt, og det hedder i en Rapport fra Øen:

„Der er intet, der har vakt større Beklagelse end, at Admiralitetet ikke har været i Stand til at fortsætte disse aarlige Besøg, som var den store Begivenhed i Befolkningens Liv, og som var dem et Minde om, at de tilhørte Imperiet, og en Forsikring om, at Moderlandet stadig nærrede Interesse for dem.“

Paa Grund af Øens afsides Beliggenhed og den totale Mangel paa næsten alt, har der flere Gange været Planer fremme om at evakuere Befolkningen. Der er adskilligt, der taler baade for og imod! For det første er det et alvorligt Minus, at Øen ligger saa fjernt fra den øvrige Verden, som den gør; dertil kommer Mangelen paa naturlige Hjælpkilder, en farlig Forøgelse af Befolkningen, en lige saa farlig Mangel paa Initiativ, netop som Følge af Ensomheden og Mangel paa Forbindelse med andre Folk. Man frygter alvorligt en Overbefolkning. — Herimod maa fremføres Befolkningens bestemte Afslag paa Opfordringer til at forlade Øen, deres legemlige og moralske høje Standard, der er en Følge af det haarde Arbejde og den sunde Luft — og endelig den strategiske Værdi, som den fjerne Koloni har. Det er ofte blevet sagt, at det er et Under, at denne lille Ø og dens endnu mindre Naboer, Nattergalesøen og Utilgængelighedsøen, ikke forlængst er blevet opslugt af det stormfulde Sydhav. Den nærmeste beboede Ø er Sct. Helena, der ligger 1320 miles herfra.

Tristan da Cunha er ikke andet end en udsøkket Vulkan, rundt om hvilken Brændingen tordner i evigt Oprør. Men der er noget storstilet over Øen, set paa Afstand. Naar den dukker frem af en Taagebanke, ligner den et Spøgelsesbjerg, anbragt ovenpaa de oprørte Bølger. Øen er kun 7 miles bred; den højeste Bjergtop er paa 7640 Fod, og Klipperne, der er mellem 1000 og 2000 Fod i Højde, er de vældigste i Verden. Heltmodige Missionærer — eller Præster maa man vel kalde dem — gør frivillig Tjeneste paa Øen, og Ledelsen af hele Samfundet afhænger af dem. Den nuværende Præst, den før omtalte Pastor Harold Wilde, er Øens Særlingsmærke. Flere af Kvinderne er meget intelligente; det gælder navnlig Mrs. Repetto, der kaldes Øens ledende Kvinde, og hun fortæller i et Brev til Bekendte i England, hvor agtet og æret Præsten er:

„Præsten har et Forraadskammer, og hver 14. Dag uddeles Rationer fra det, hvad der er en glimrende Ordning. Der gaar over 50 Børn i Skole, og det er en Glæde at se Mr. Wilde arbejde med dem. Han er baade Lærer, Præst og øverste Embedsmand, saa Dagen igennem har han nok at gøre; men intet Menneske kunde bedre end han forstaa at overvinde Vanskeligheder!“

Da det belgiske Skoleskib „Mercator“ for nogen Tid siden havde aflagt Besøg paa Øen, skrev dets

Kommandant: „Pastor Wilde er selve Forsynet for disse Mennesker. Det forstod jeg straks. Han er med i alt, hvad der sker paa Øen.“

Tidligere var det saadan, at Øens ældste Indbygger havde Titel af dens Guvernør, men da Pastor Wildes Forgænger, Pastor A. Partridge, havde været her nogle Aar, fik han nedsat et besluttende Raad, der stadig fungerer, og for hvilket den før omtalte Mrs. Repetto's Søn er Formand. Peter Repetto er meget estimeret. Hans Mors Indflydelse er dog endnu større, og hun er et ganske usædvanligt Menneske. Da den kendte norske Skibsreder, Konsul Lars Christensen, havde besøgt Øen for nogle Aar siden, skrev han til den engelske Admiral Goodenough: „Hun gjorde et stærkt Indtryk paa mig. Hun har en sand Dronningeværdighed over sig. Hendes Ansigtsudtryk er smukt og rent, og overalt paa Øen ser man Tegn paa, at hendes flittige Hænder og Intelligens har været i Virksomhed . . .“

Hun, hendes Søn og Pastor Wilde er dem, hvoraf alt afhænger. Hele det lille Samfund bestaar af noget under 200 Mennesker. Indbyggerne stammer fra Eng-

lændere, der boede i Sydafrika, og Hottentotkvinder. Det er velskabte, mørkladne Folk. De bor saa at sige alle paa en Plads paa Nordkysten ved Falmouth Bay.

Her er fuldt af Sæler og Søfugle, og Befolkningen holder Faar, Hornkvæg, Svin og Fjerkræ, der skaffer dem det nødvendige til Livets Ophold; det eneste, der dyrkes, er Kartofler. De stormfulde Vinde forhindrer Trævækst paa Øen, men her er en Del højt Græs og mange Bregner.

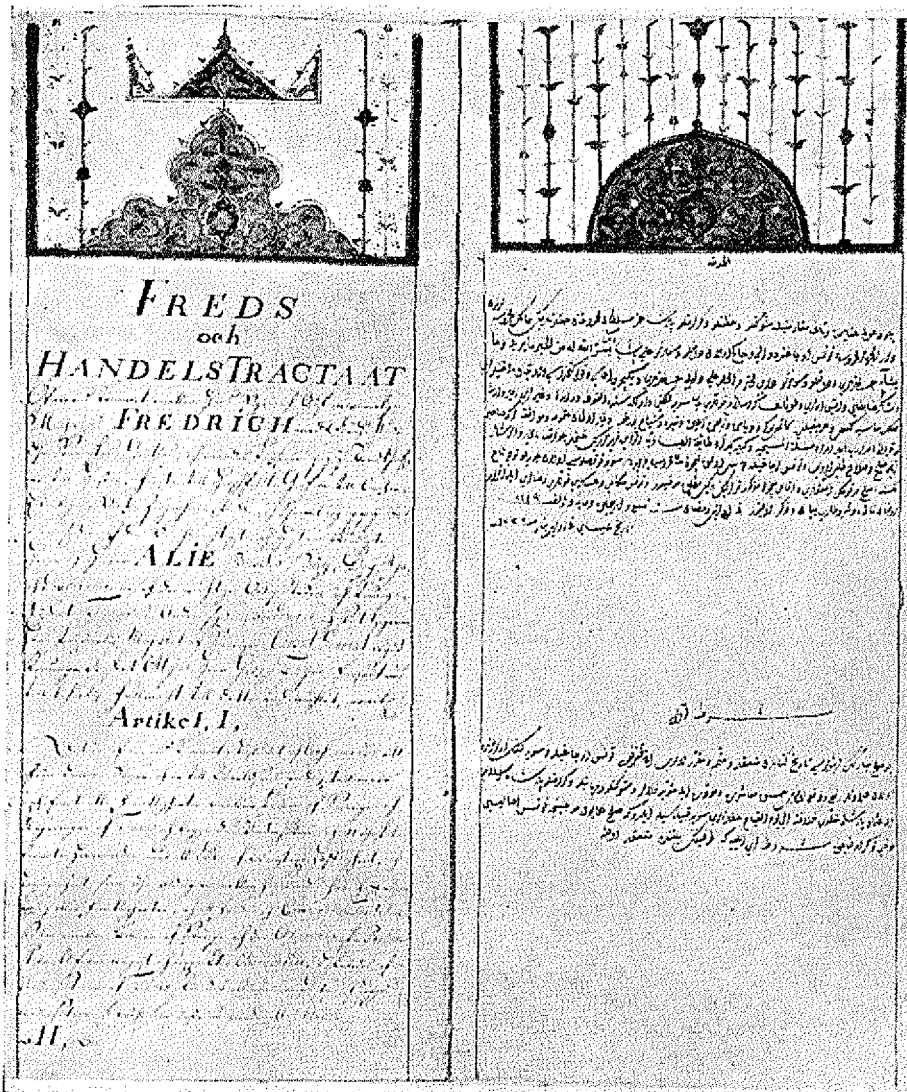
I de senere Aar er Ensomheden knap saa stor som tidligere, for der kommer dog nu og da Besøgende til Øen. Alle, der har set den, skildrer den som en sjælden Oplevelse. Det vil huskes, at Tristan da Cunhas Navn nævntes ofte i Forbindelse med det forsvundne Skoleskib „København“, og der gik Rygter om, at man skulde have set Skibet dér. Men de Undersøgelser, der foranstaltedes, gav intet Resultat.

Radioapparaterne, som den elskelige Pastor Wilde har hjemført, har bragt Verden nærmere endnu til Tristan da Cunha. Et yderligere Skridt vil det blive, hvis nu ogsaa den meteorologiske Station bliver til Virkelighed.

Har De læst „Sejl og Motor“?



3-mastet Skonnert „Valborg“ af Thurø paa Rejse Frederiksstad—Cornwall blev under klart Vejr i Kanalen den 10. Maj 1911 oversejlet af S/S „Tipton“ af London. „Valborg“ fik svært Hul i Boven, men flød paa sin Træløst og slæbtes til Dover af „Tipton“. (Lods Gruelunds Samling).



Afsnit i Faksimile af Freds- og Handelstraktat mellem Sverige og Tunis, afsluttet 1736.

Konvojerer. (Fortsat fra Side 4.)

senere adlet under Navnet Søstjerne, paa Konvoj med Linieskibene „Gottland“ og „Skaane“ (Chef Kaptajn Erik Gyllenboij). Ifølge Instruksen skulde han, ligesom det tidligere var gjort, afgive svensk Løsen for baade Helsingborg og Helsingør og ligeledes, hvis han mødte et dansk Orlogsskib i danske Farvande. Han skulde dog ikke stryge Topsejlet. Mødte han danske Orlogsskibe andre Steder, skulde han først afvente deres Salut.

Dette Forbud mod at stryge Topsejlet blev, i Forbindelse med det tidligere nævnte Forbud mod at tillade Visitering, et yderligere Kors for Konvojcheferne og førte til, at meget uskyldigt Blod blev udgydt blandt Besætningerne paa svenske Orlogsskibe. At stryge Topsejlet blev anset for at være et vist Ærbødighedstegn. Samtidig findes paa Orlogsskibe tillige Kommandotegnet — Vimpel eller Stander — og, hvis Flaget førtes, tillige ogsaa dette. Saaledes fordrede f. Eks. Englænderne, at andre Nationers Fartøjer, saavel Koffardi- som Orlogsskibe skulde hilse engelske

Orlogsskibe ved Møder til Søs paa et Omraade omtrent fra Doggerbankerne til Kap Finisterre.

Krøgers Konvoj blev den første efter 1653, som virkelig blev til noget. Den 6. Marts 1690 ankom nemlig han og Gyllenboij til Lissabon „lykkeligt, men efter meget Besvær“. Fra Lissabon fortsatte „Gottland“ til Sankt Ybes, der nu er bedre kendt som Setubal. Han havde haft ti Skibe med sig, hvoraf nogle havde sluttet sig til Konvojen udenfor Marstrand. Konvojen var udgaaet fra Øresund den 16. Januar. Rejsen havde taget næsten 2 Maaneder. Den sædvanlige Sejltid Göteborg—Cadiz var ellers syv Uger. Paa Turen havde man mødt et stockholmsk Skib, der var blevet saa grundigt udplyndret af en fransk Kaper, at der ikke var en Brødkrumme tilbage. Et andet Skib havde været opbragt af en fransk Kaper, men var blevet frigivet igen uden at lide nogen Overlast. I Juni kom Konvojen tilbage til Marstrand. Den bestod da af 18 svenske og 3 danske Fartøjer. Medens disse Konvojer stod paa—de fortsattes helt hen til Freden i Rijswick

1697 — konvojerede svenske Orlogsskibe desuden til nogle franske Atlanterhavshavne, særlig Salt- og Vinkesporthavne, som La Rochelle paa Fastlandet og Sankt Martin paa Øen Rå. Til disse to, der begge var Salthavne, afgik en Konvoj fra Marstrand i Marts 1692 og ankom til Sankt Martin i April. Paa Udrejsen mødte man seks svenske Koffardifarerer udfor Øen Wight, de havde mistet Følingen med en anden Konvoj bestemt for Cadiz, ført af førnævnte Krøger. Paa Hjemrejsen fra Sankt Martin bestod Konvojen af ikke mindre end 70 Fartøjer, og hertil kom yderligere 20 fra Nantes. Dette store Antal Fartøjer kunde naturligvis ikke overvaages af en enkelt Orlogsmænd — i dette Tilfælde Erik Ribbing paa „Spes“ — hvorfor man samtidig ordnede sig med Admiralskab. 1693 udstrakte disse Konvojerer til Bordeaux.

Hidtil havde Konvojerne i det store og hele faaet Lov til at sejle i Fred — spredte Koffardiskibe løb derimod stadig i Fare for at blive opbragt — men af og til kom de dog ud for Hændelser, der mindede dem om, at der herskede Krig, hvis de paa en eller

anden Maade skulde have glemt det. En saadan Hændelse kan være værd at nævne. Den ramte Kommandør Wattrangs Konvoj 1694 til La Rochelle med Skibet „Wachtmeister“. Han havde i Begyndelsen af Juni forladt Fleckerø i Norge, en Havn, som Konvojerne ret ofte anløb under Uvejr, og befandt sig en Uge senere paa Højden af Texel. Her mødte han seks hollandske Orlogsskibe, til hvilke der den følgende Dag yderligere sluttede sig to, hver paa over 50 Kanoner. Om Natten begyndte disse at krydse paa Kryds og tværs gennem Wattrangs Konvoj og tog nogle Skipper og Sømand over til sig, medens de satte deres egne Folk ombord i Stedet for. Netop som disse hollandske Manøvrer foregik, viste der sig pludselig seks fremmede Orlogsskibe og to Fløjter* paa Scenen. Det viste sig at være Franskmænd under Kommando af den berømte, uforfærdede Søhelt Jean Bart. Han gik straks løs paa Hollænderne, og efter et Par Salver entrede han det hollandske Schouthbynachtskib under flittigt Brug af Haandgranater. Den hollandske Schouthbynacht saaredes dødeligt. Paa samme Maade gik det med to andre Hollændere. „Paa den Maade,“ skrev Wattrang, „skilte Bart os fra Hollænderne.“ Imidlertid gik der kun en tre-fire Dage til, før Konvojen kom i andre Hænder. Da den var kommet ind i Kanalen i

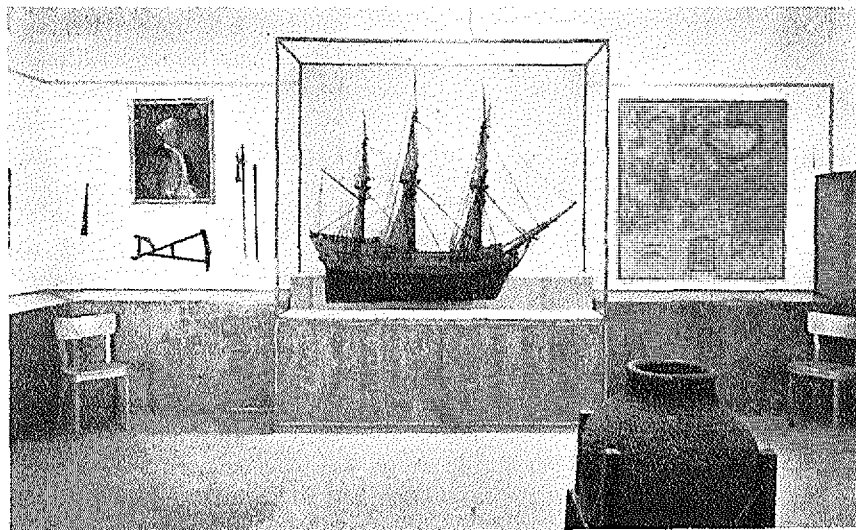
Nærheden af Singels, kom der nemlig en engelsk 46-Kanonbaad, som havde Ordre til at anholde Konvojen. „Hvorledes man end prædikede,“ rapporterede Wattrang, „saa var det bare at følge med til Dover.“

Her i Dover fik Konvojen Lov til at ligge en rum Tid for at afvente det engelske Admiralitets Beslutning. „Der var saa meget at undersøge,“ skrev Wattrang, „der skal svares baade lige og ulige, galt og rigtigt, paa Kryds og tværs. I to Uger har man nu gaaet her, og ingenting er gjort.“ Anledningen var let at forstaa. Mange af Skibene var nemlig lastet med Korn, og det vilde Englænderne gerne have Fingre i, uden at det skulde se ud, som om de havde gjort sig skyldige i Overgreb. Man behøvede saaledes Tid for at hitte paa nogle Grunde, der ikke krænkede nogen interesserede. Mange Skibslaster blev tilsidst erklærede for god Prise. „Sagen er,“ skrev den inderligt forargede Kommandør, „at de gør, hvad de vil. Her er ynkeligt, og det er vel ikke saa underligt, om et Menneske brister af Harme. Man bliver nemlig behandlet saadan her, at det ikke er til at beskrive.“ Efter at have været holdt tilbage i Dover paa denne Maade i to Maaneder fik Wattrang endelig Lov til at sejle videre. Han havde da 53 Koffardiskibe i Konvojen.

Fortsættes.

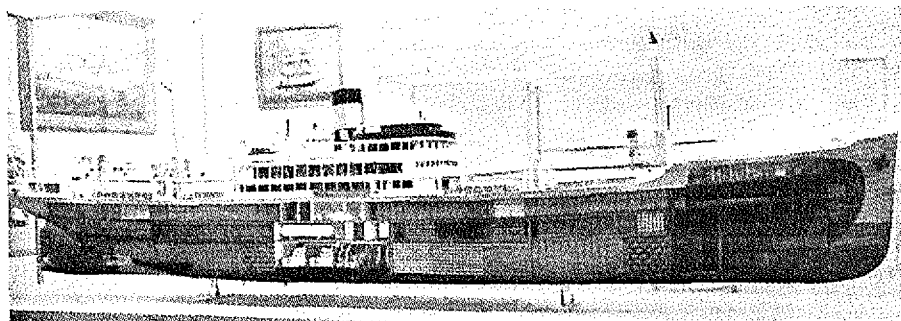
*) Fløjte (holl. Fluit) et ældre hollandsk, tremastet Skib, der var meget bredt, lavt midtskibs og havde en Hytte paa Hækken.

Det søhistoriske Museum i Stockholm



Hjørne af „Svenska Ostindiska Compagniet“'s Udstilling med Model af Ostindiefareren „Luise Ulrika“, bygget af Skibets Tømmermand paa en Kina-rejse i 1766. Portræt af Skibets Befalshavara, Kaptajn Matthias Holmers, hans Instrument (Davis Kvadrant), Kaarde og Raaber; i Montren findes Kpt. Holmers „Betyg“ fra Dæksdreng til Kaptajn. Til højre ses samtidigt Sukort over Ostindiefarernes Rute, og i Montren Kpt. Hilmers egenhændige Navigationsbøger og Sejladsforskrifter o. s. v. I Forgrunden ses en Vandkrukke af glaseret Ler med Tovværksbelægning fra en Ostindiefarer.

Model af en moderne Lastdamper gennemskåret og visende Lastens Fordeling, Tanke, Maskine o. s. v.

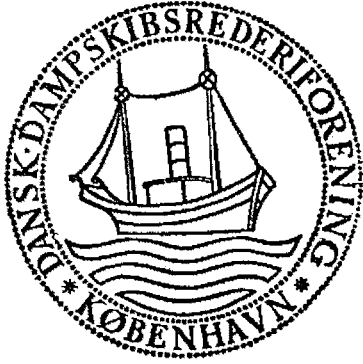


Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Juni 1941



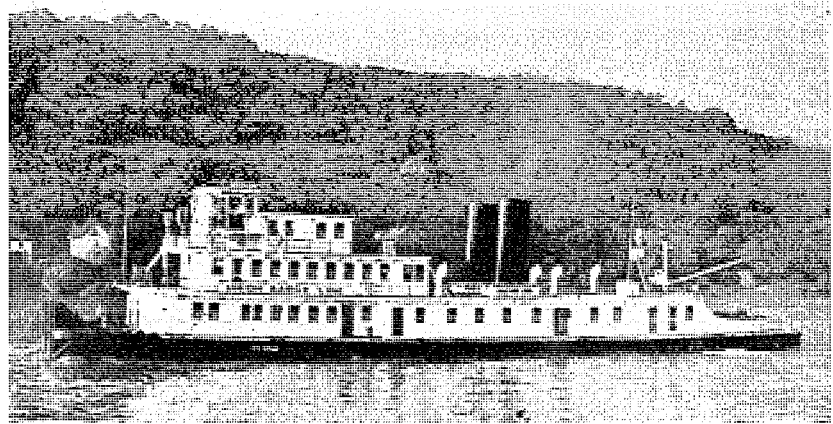
Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bea
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkonipagni
 Det Danske Petroleum A/S
 I/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rbederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pronix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samoa
 D/S Solms
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svaningens
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Reederaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendita
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

En dieseldreven Flodslæbebaad

Den populære Opfattelse af en Flodslæbebaad er, at det er et Fartøj med afstumpede Ender, som kan flyde i meget lavt Vand, om ikke i en „stærk Dug“, som Mark Twain siger. Det er imidlertid ikke en populær Opfattelse, men en popu-

Udformning af et Skrog for en Slæbebaad. For at løse Problemer, som man ikke havde noget praktisk Kendskab til, blev der udført Modelforsøg i en Forsøgstank paa samme Maade som for Krigsskibe og Liners. Paa denne Maade er der



Flodslæbebaaden „William Penn“.

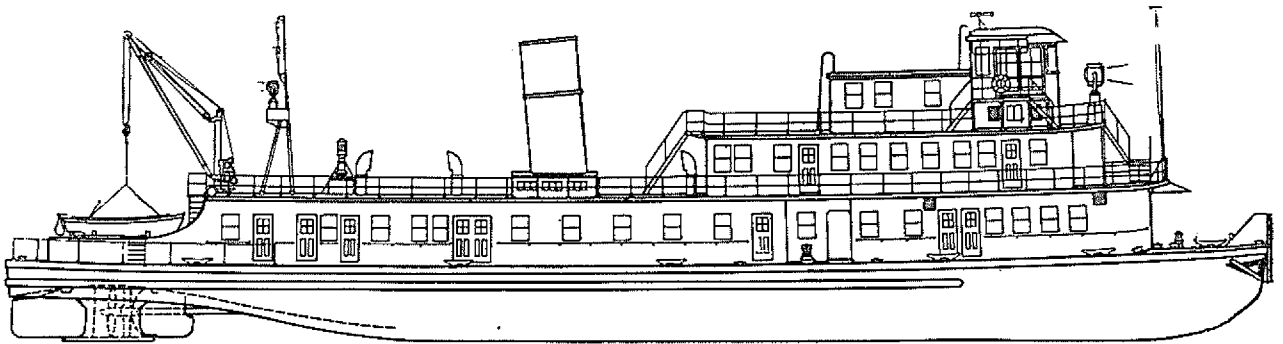
lær Misforstaaelse. I alt Fald er den dobbeltskruede, dieseldrevne Flodslæbebaad „William Penn“, som i Efteraaret blev afleveret fra Dravo Corporation of Pittsburg til Union Barge Line, langt fra at ligne en saadan Beskrivelse.

Ganske vist mangler „William Penn“ de udsøgte Linier, som kendetegner en Kapsejler. Den kan bedst karakteriseres med det forslidte Cigar-Udtryk: Kun Kvalitet, ikke Udstyr!“ Den er dog langt fra en „Flaade“, som mange tænker paa, naar der tales om en Slæbebaad.

Ingeniørerne ved Byggeværftet har nøje overvejet alle de Faktorer, som kommer i Betragtning ved

taget Hensyn til alle Forhold og skabt den mest effektive Skrogform, før Arbejdet blev begyndt paa Værftet.

Denne Teknik har gjort „William Penn“ til den bedste Slæbebaad. Prøver, som har været udført, har godtgjort, at den har en større effektiv Slæbe- eller Stangeevne end Baade af almindelig Form og tilsvarende Hestekraft. „William Penn“ har vist sig særlig effektiv og overtruffet alle Forventninger. Det skyldes ikke blot Skrogets Linier, men ogsaa Anvendelsen af Kort-Dyse i Forbindelse med de to Skrue. Dens Manøvreegenskaber er usædvanlig gode. Farten var 12.58 miles i Timen eller 17 kn. Den



Profil af „William Penn“. Man ser Tunnellen og Dobbeltrorene agter.

er nu indgaaet i Rederiets Flaade som dets kraftigste Baad i Trafikken paa Mississippi og Ohio, hvor den under normale Forhold vil kunne transportere Laster paa indtil 10.000 Tons.

Skroget og Overbygningen er elektrisk svejst helt igennem. Skroget er bygget efter det tværskibs Spantesystem og er delt i vandtætte Rum af 6 tværskibs Skodder. Et langskibs, ikke vandtæt Skod er bygget midtskibs paa hele Skrogets Længde. Andre Skodder i begge Sider begrænser 6 olietætte Rum i Borde.

Skroget har følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt: 53,64 m. Længde i Vandlinien: 53,55 m. Største Bredde: 11,1 m. Dybde i Borde til Hoveddæk: 3,04 m. Dybgang med 105 Tons Bunkerolie: 2,05 m.

For Svejsningens Skyld er de forskellige Sektioner samlet i omvendt Stilling. Samlingen af Skroget sker paa Dravos Værft i tre Trin. I det første bliver Midtersektionen samlet. Naar den er svejst tilstrækkeligt, anbringes den paa en Vogn og transporteres tværskibs til den anden Stilling, hvor Enderne imidlertid er bygget op. Opbygningen og andet Arbejde samles ogsaa her, hvorefter Skroget flyttes for anden Gang til sin tredje Plads, hvor Svejsarbejdet fuldføres. Prøverne afholdes og Fartøjet males. Derfra forskydes det tværskibs til Afløbningsbeddingen.

Fordelen ved Dravo's betydelige Erfaringer vedrørende Bygningen af Fartøjer af den Art viser sig tydeligt ved forskellige Konstruktioner af Skroget. Bugserbeddingerne er f. Eks. et meget saarbart Punkt, fordi de maa staa for Stød og Slag fra andre Baade saavel som fra Slusevægge, Piere etc. For at opnaa den fornødne Stivhed konstruerer Dravo Beddingerne, saa de er flangede ind over Dækket og ned mod Stævnpladerne, som desuden er forstærket med en svær horisontal Vinkel, som understøttes af et vertikalt U-Staal paa hver Stævnspant. Paa denne Maade bliver Beddingen stærk nok til at modstaa alle normale Stød, saa Havarier holdes nede paa et Minimum

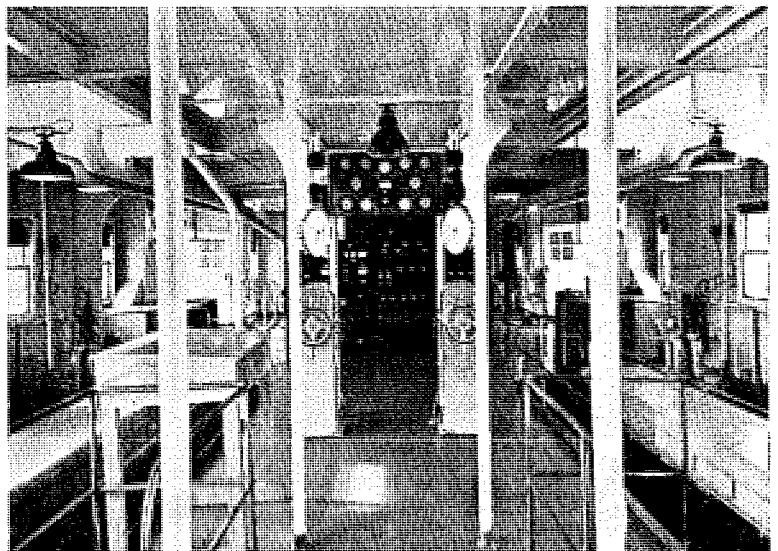
og kun finder Sted ved Uheld. — Stævnsplanternes Styrke forøges betydeligt ved Anbringelse af tværskibs Forstærkninger i Forbindelse med det langskibs Spantesystem. Enderne blev samlet paa Forhaand i Værkstedet, saaledes at al Svejsning kunde ske nedad.

Dravo's Konstruktion med Udkæring i Spanterne er anvendt i „William Penn“. Derved opnaas fri Passage for Vand, Luft og Gasarter i Forbindelse med, at der ikke er nogen Overflade, der udsættes for Rustangreb.

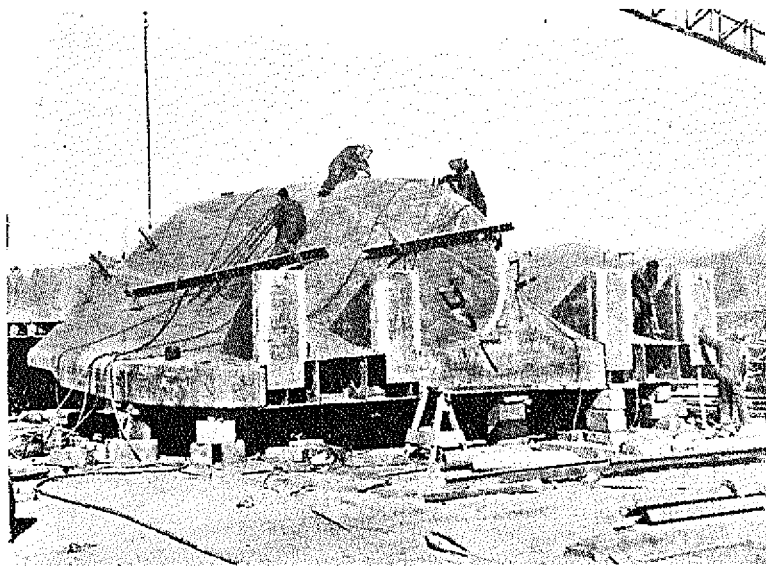
Kimmingspladerne, som er sværere end Side- og Bundpladerne, er ført op til over let Vandlinie, hvorved Skroget forstærkes paa dette Sted. Den afrundede Ræling, som ikke har nogen skarp Kant, formindsker Slid paa Tovværket.

Som en anden, men betydningsfuld Detaille kan nævnes, at de udenbords Klædningsplader, som har overlappede Naadder, er joggled indad. Det synes maaske uden Betydning, men da Klædningen derved bliver fuldstændig glat, undgaar man de fremspringende Overlapninger, som altid vil slides ved Beroing med andre Fartøjer eller Slusevægge.

Pladernes Støde er overlappede undtagen i Tunnelerne, hvor der er anvendt Svejsning Stød-i-Stød. Hovedmaskineriet staa paa kraftige Dragere, medens Hjælpemaskineriet har byggede Fundamenter



Manovrepladsen for begge Motorer paa Hoveddækket.



Forenden af Skroget samles og svejses i omvendt Stilling.

eller staar paa forstærkede og fordoblede Dæksplader.

Hovedmotorerne er bygget af Superior Engine Division of the National Supply Co. og har 8 Cylindre med en Diameter paa 368 mm og en Slaglængde paa 508 mm. De er direkte omstyrebare og har indbyggede Tryklejer. Hver Motor yder 700 HK. ved 277 O./M. eller 650 HK. ved 250 O./M. Ved et Maximum paa 360 O./M. kan Ydelsen sættes op til 900 HK. i Nødsfald.

De er konstrueret, saa de kan tryklades og derved yde 55 1/4 pCt. mere. Alnor Pyrometre og Weston Tachometre er monteret sammen med Trykmaalerne. Motorerne kan fjernstyres ved alle Hastigheder og Manøvrer fra en enkel Manøvreplads, som findes paa Hoveddækket, og hvorfra der er Udsigt til alle Sider gennem Vinduer.

Selv større Baade har ikke bedre Hjælpemaskineri og Udrustning end „William Penn“. To 6-cyl. Dieselgeneratorer udvikler 80 HK. ved 900 O./M. og giver 50 kW. — Trykluft med et Tryk paa 26.4 kg/cm² frembringes af 2 Ingersoll-Rund Kompressorer med 30 HK. Westinghouse Motorer som Drivkraft. Disse Kompressorer er to-trins, enkeltvirkende og vandkølede. De 4 Luftflasker rummer ialt 11 m³ Trykluft.

Der findes to de Laval Kølevands-pumper, en til hver Motor. Smøre- og Brændselsoliecentrifugerne er ogsaa leveret af de Laval.

En selvansugende la Bour Centrifugalpumpe tjener som Lastpumpe. Den kan yde 1350 l/Min. ved et Modtryk paa 7.6 m, naar den løber 1750 O./M.

Damp til Opvarmning og til varmt Vand frembringes af en 59,2 HK. Knowlton Vandrørskedel ved et Tryk paa 1.05 kg/cm². Den har en Viking Oliebrænder med Trykforstøvning. Der findes en Hoved- og en Hjælpekølemaskine.

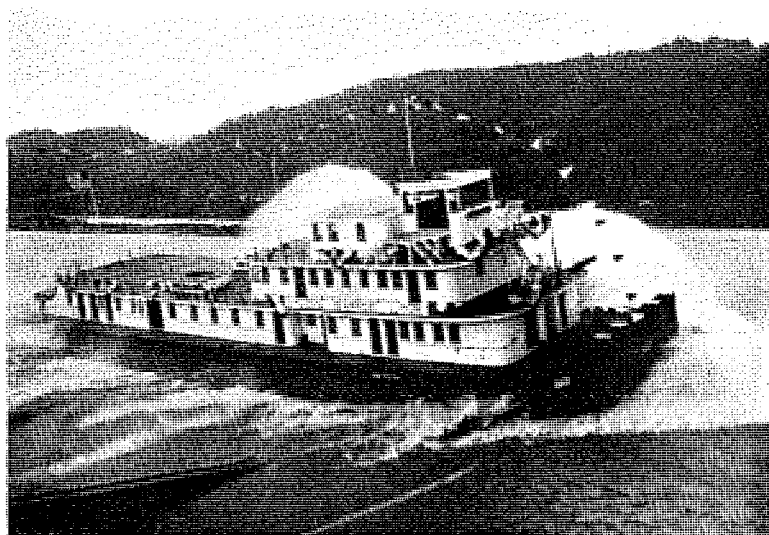
Der findes ialt 6 Spil, som drives af Westinghousemotorer og har Solenoïdbremser.

Et Staal-Dækslus paa Hoveddækket danner den øverste Del af Maskinrummet. I dets forreste Del findes Mandskabsbeboelse, Salon, Toiletter og Brusebad. I den agterste Del findes Kabys. Messer for Mandskab og Officerer og Jomfrukammer. Oven paa dette Dækslus findes i Forenden et Dækslus, der ogsaa er af Staal, og som indeholder Officerernes Kamre og Salon. Derover er endnu et Dækslus med Styrehus og Kaptajns og Rederens Beboelse.

Heldigvis har Konstruktøren og Værftet ikke prøvet paa at være snilde med nogen Pseudo-strømlinieform. I Søfartskredse har der i nogen Tid været grebet af Strømlinieraseri. Havnepramme og flade Flodbaade, som bygges „strømliniet“, er en Absunditet, da Strømlinier først har Betydning ved Hastigheder paa 80—100 km eller 40—50 kn. — „William Penn“s Udseende er tiltalende uden noget Forsøg i den Retning. Der er et godt Træk paa Springet. Forenderne af Dækslusene har en passende Runding, Vinduer og Døre er anbragt perpendiculart i Forhold til Springet, og selv Staalcasingen over Styremaskinen agter har skraa Sider og Top med Bjælkebugt svarende til Dækkets.

Beboelsesforholdene er udmærkede, idet hele den moderne Udvikling til Søs er taget i Betragtning. En god Fordeling af Pladsforholdene er en Faktor, som i høj Grad medvirker til en god Drift af Skibet. Disse Forhold forbedres desuden ved Bestræbelserne for at opnaa en passende Ventilation, Isolering, Opvarmning og Belysning.

Det mekaniske Ventilationssystem er f. Eks. dobbeltvirkende, saa det om Sommeren tjener som af-



„William Penn“s Stabelaflobning.

B & W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN . DANMARK

kølede og om Vinteren som opvarmende. De motor-drevne Ventilatorer fornyer Luften i alle beboede Rum hvert fjerde Minut. Skibet er forsynet med to Kølemaskiner og har Drikkefontæne med koldt Vand.

Hovedinstallationen omfatter 2 Carrier Kølema-skiner og en „Filtrine“ Vandkøler, der kan levere 60 l, en Westco Cirkulationspumpe og to Køleskabe, hver paa 2 m³, det ene til Frugt og Grønsager, det andet til Kød.

Kabyskonfuret er oliefyret.

Beboelsen er brandsikker. Gulvene i Kamre, Sa-loner, Messer, Gange og Styrehus er beklædt med 6 mm Krigsskibslinoleum. Baderum og Vaskeri har Terrazzogulve.

Fremdrivningen sker ved Hjælp af 2 Bronze-skruer, der er 2 m i Diametre. De er delvis omgivet af noget ændrede Kort-Dyser. Det forøger Frem-drivningstrykket og gør det muligt at forene Maxi-mum af Skubbekraft med særlig gode Manøvreegen-skaber. Man har fundet, at det effektive Tryk er for-øget med 30 pCt. ud over, hvad der kunde ventes efter Maskinkraften.

For at faa „William Penn“ til at styre lige godt i begge Retninger, frem og bak, har den to Sæt Rør, et foran og et agten for hver Skrue. Der er to Styre-apparater af den dobbeltvirkende hydrauliske Type, der arbejder med Trykolie.

Foruden en Motorbaad for Rederen har Skibet en Arbejdsbaad, som kan udsættes med en Bom, som betjenes af et Spil med en Løfteevne paa 1,5 Tons. Alt dette er anbragt helt agter.

Skibet har 3 Projektører, en med en Lysstyrke paa 14.000 Lys og to paa 10.000 Lys. Desuden findes det sædvanlige Udstyr af Navigationsbelysning med Kontrollamper, Alarm Gongon, Telegrafer, Talerør, Højtalersystem, Brandslukning og Livredningsappa-rater.

Deres

Bankforretninger



ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn
54 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

Tidsskrift for Redningsvæsen

Udgaar maanedligt
Kr. 2.50 aarligt

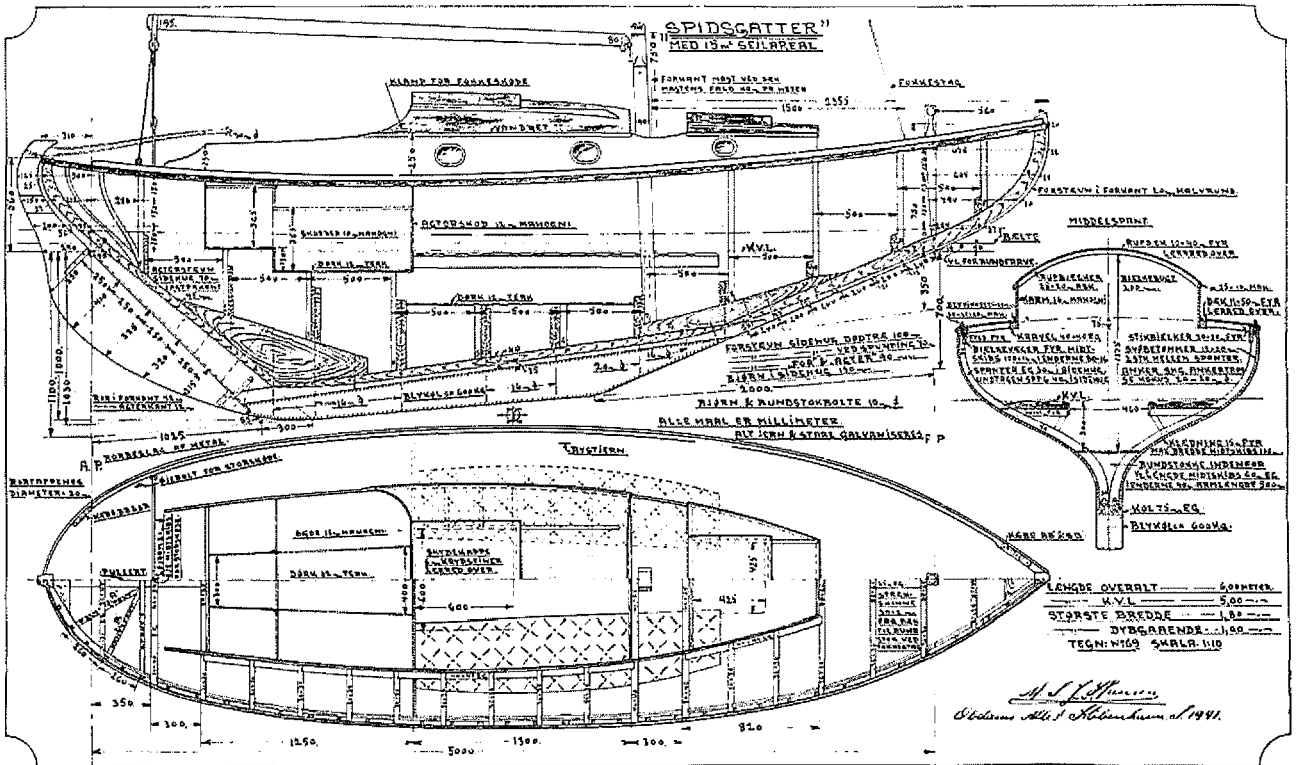
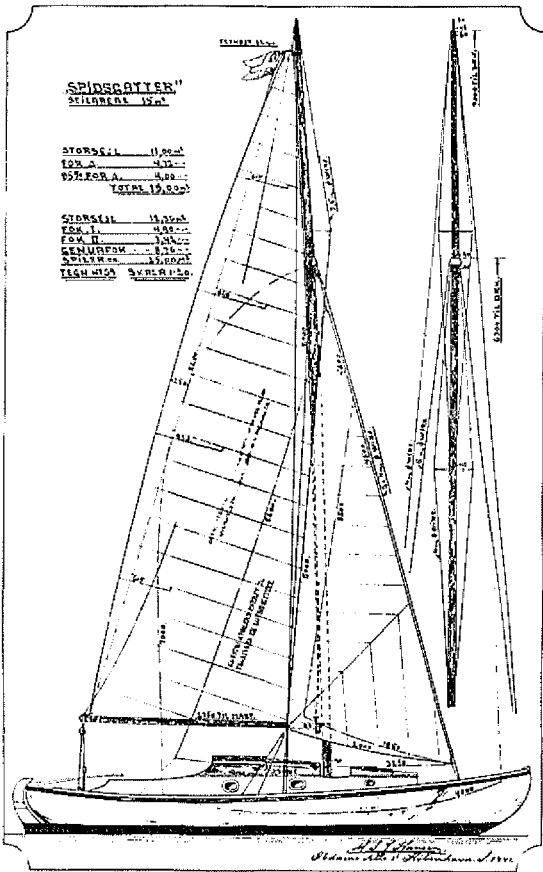
*Bestilles
hos Postvæsenet*

15 m² Spidsgatter

Mange af vore Læsere har været interesseret i de Tegninger, vi har bragt af Spidsgattere fra Ingeniør M. S. J. Hansens Tegnebord. Vi bringer her den sidste, en 15 m². Den er ingen Klassebaad, saa Konstruktøren har staaet ganske frit i sit Valg af Dimensioner, hvilket ogsaa præger hele Konstruktionen. Vi kan desuden betro vore Læsere, at Baadens Tilblivelse skyldes en Diskussion, om det var muligt at konstruere en sødygtig Baad med saa lille et Sejlareal. Meningen i Sejlerkredse var delte, og for at gøre en Ende paa Diskussionen satte Ingeniør Hansen sig for at undersøge Muligheden. Det er Resultatet heraf, vi i Dag præsenterer.

Snedkermester Nielsen, Maribo, er for Tiden ved at bygge en Baad til sig selv efter Tegningerne. Den skal til at begynde med sejle i Maribo Sø, men det er Meningen senere at føre den ud i den salte Sø. Det er ikke første Gang, Snedkermesteren forsøger sig som Amatørbaadebygger. Han har tidligere bygget sig en Spidsgatter efter Ingeniør Hansens Tegninger, og vi kan røbe, at det er ualmindelig fint Baadebyggerarbejde, han præsterer.

Tegningerne taler iøvrigt for sig selv. Formen er slank og elegant, og vi vil paa Forhaand tro, at det bliver en god og velsejlende Baad, som Ejeren vil være glad for og stolt over. Det er ogsaa at haabe, at Sejl og andet Tilbehør kan skaffes. Værst bliver det maaske med de 600 kg Bly til Kølen.



En spansk Undervandsbaad

Selv for dem, der har studeret Undervandsbaadens Historie, vil det som Regel være ukendt, at en Spanier ved Navn Monturiol for 80 Aar siden konstruerede en mindre og senere en større Undervandsbaad, som begge havde Navnene „Ictineo“ (Fisken). Hans Arbejde paa dette Omraade bliver næppe omtalt og er ikke kendt til Trods for, at hans Idéer var langt forud for hans Tid og mange senere Opfindere, og mange af hans Opfattelser har Gyldighed den Dag i Dag.

Narciso Monturiol var født d. 28. September 1819 i Figueras i Katalonien. Han studerede Medicin, Jura og Naturvidenskab og var senere ved Siden af sit Erhverv som Kasserer politisk Skribent og Redaktør af forskellige Tidsskrifter.

Ved Iagttagelser af Koralfiskeriet ved Byen Cadaqués, hvor han boede, fik han den Tanke at bygge en Undervandsbaad hertil. Med Understøttelse fra en Ven byggede han den første „Ictineo“ i 1859. Efter de sparsomme Oplysninger, der haves, maa dens Deplacement anslaaes til 8 ts. Den gennemførte imidlertid nogle Prøveture, som vakte megen Opmærksomhed og indbragte ham stor Anerkendelse. Efter Befaling fra Kongen skulde der stilles Midler og Arbejdskraft til hans Raadighed til Bygning af en større Baad, men uvist af hvilken Grund skete det ikke. Monturiol maatte hjælpe sig selv, og ved Dannelsen af et Aktieselskab fik han Penge til at bygge den anden Baad, som havde et Deplacement paa 65 ts. Den blev færdig i 1866. Monturiol saa sig nu om efter en Dampmaskine til Overfladesejlad og for Undervandssejlad. En Maskine blev prøvet i Overfladen og en til Undervandssejlad i Værkstedet. I 1868 maatte Selskabet imidlertid likvidere, og det lykkedes ikke Monturiol at skabe ny Interesse for sin Opfindelse. Begge Baade blev solgt ved Auktion. M. døde d. 6. September 1885.

Om den første Baad foreligger der kun faa Data, medens den anden er indgaaende beskrevet af Monturiol i et Skrift, der blev udgivet i 1870.

Det fremgaar heraf, at den anden „Ictineo“ havde en Længde overalt paa 17 m, Bredden var 3 m og Højden fra Kølen til Overkanten af Kuppelen var 3,5 m. Trykskroget var cirkulært i Tværnsnit og 14 m langt med et indvendigt Volumen paa 28 m³. Deplacementet over Vandet var 65 m³ og under Vandet 73 m³. Indholdet af Dykkertankene altsaa 8 m³. Hastigheden i Vandoverfladen var 1—3,5 kn ved Hjælp af 16 Mand eller 6 HK. Den største beregnede Dybde 50 m, medens der opnaaedes en virkelig Dybde paa 20 m.

Begge Baade var bygget af Træ, fordi, som Monturiol bemærker, det lille Værft ikke var kendt med Jernskibsbygning. For og agter afsluttedes Trykskroget af Broncestøbestykker. Foroven var der en Indstignings og Udsigtskuppel og paa Siderne yderligere 2 Udsigtskupper, alt af Bronzestøbegods. Trykskroget og

det udvendige Skrog var bygget paa en Trækøl med Bronzesaal og var forbundet med hinanden med Bundstokke af Bronze. Spanterne var af Oliventræ og Klædningen af Eg. Udvendig var Skroget helt kobberforhudet. Agterstævn og Skrueramme var af Bronze.

Da den Hastighed, der kunde opnaas med Menneskekraft, var for lille, besluttede Monturiol senere at indbygge et Dampanlæg.

En koksfyret Dampkedel med et stort Damprum gav Damp af 4 at Tryk til Maskinen, som havde to vuggende Cylindre i V-form, som bevægede en overliggende Krumtapaksel. Kraften blev overført til Skruen gennem en Tandhjulsoverføring, der havde 2 Hastigheder frem og 1 bak. Under Vandet skete Fyringen ved Hjælp af Varmepatroner, som blev indsat i 15 Kamre rundt om Ildkanalen. Derefter blev Kedlen hermetisk lukket, og Røggassen blev gennem Rør ledet bort og uskadeliggjort. Til Fart under Vandet var en 1-cyl. Dampmaskine med Svinghjul. Dens Brugbarhed blev bevist gennem Prøver i Værkstedet.

Dykkertankene blev blæst ud med Trykluft af lavt Tryk. Til en nøjagtig Indstilling af Opdriften fandtes Reguleringstanke. Baadens Trim blev reguleret ved Hjælp af Skydevægte. Som Sikkerhed var der 2 Sæt Vægte, som efter Behov kunde lades falde.

Baadens Belysning skete ved Lys, men for og agter var der Lyskastere, hvis Lyskilde var Drumonds Kalklys, som brændte ved Hjælp af Ilt og Brint.

Til Løsning af de forskellige Problemer anvendte Monturiol i udstrakt Grad kemiske Midler.

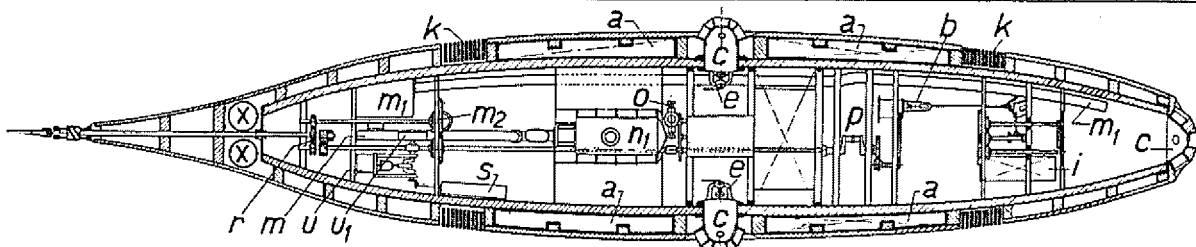
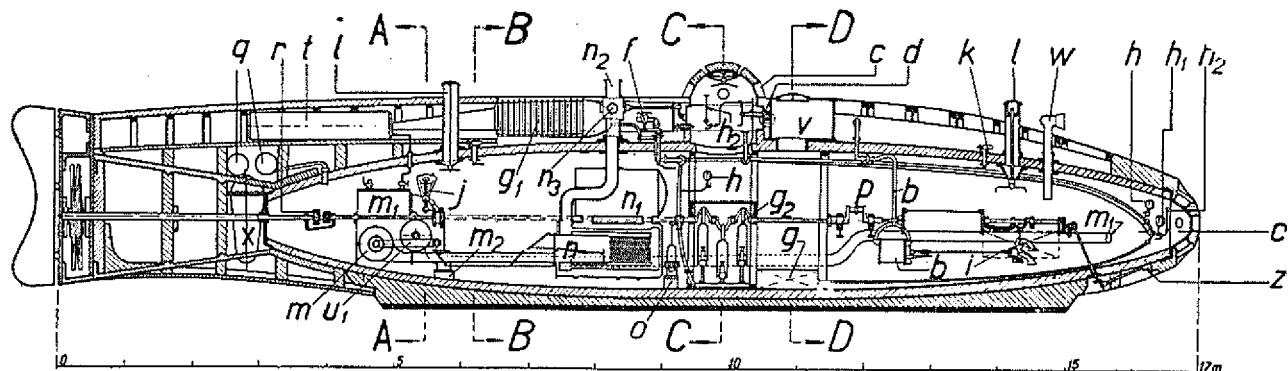
Til Rensning og Fornylse af Luften benyttede Monturiol sig af den Fremgangsmaade, at Luften i Baaden stadig blev holdt i Bevægelse og ført gennem Rensekasser, hvor Kulsyren blev afgivet til fint forstøvet Kalkvand. Til Erstatning for den forbrugte Ilt bliver ny fremskaffet af Klorkalium ved Forbrænding af Jernspaaner eller Zink. Luften i Baaden blev stadig analyseret.

For Tildannelse af Varmepatroner har Monturiol ogsaa givet nøje Forskrifter.

Trykluft til Betjening af Tankene frembragte Monturiol ogsaa ad kemisk Vej ved Forbrænding af Stenkul med Natronsalpeter under Tilsætning af Brunsten.

Monturiol havde bygget sin Baad til fredelige Formaal, men var selvfølgelig klar over, at Undervandsbaaden først og fremmest er et Vaaben. Det bevises ved et Projekt til en 1200 ts Baad, som han forelagde for Kongen af Spanien. Hans anden Baad blev ogsaa forsynet med Skyts, men Forsøgene vandt ingen Opmærksomhed. Han har desuden udkastet Tanken om en Torpedo, idet han var forudseende nok til i den at se Vaabenet, der var særlig egnet for Undervandsbaade.

Man yder ikke Monturiols Arbejde fuld Retfærd-

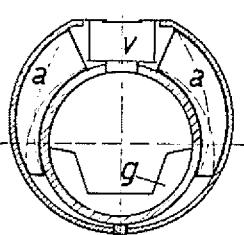
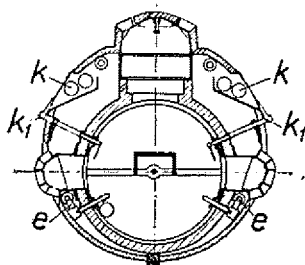
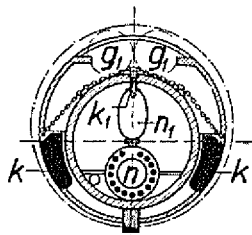
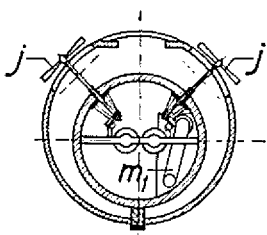


Schnitt A A

Schnitt B B

Schnitt C C

Schnitt D D



Undervandsbaaden „Actineo“ fra 1866.

- a. Dykkertanke.
- b. Luftpumpe og Ledninger til Udblæsning.
- c. Bronzevinduer.
- d. Rorbevægelse.
- e. Fyldeventil til Dykkertanke.
- f. Luftafgang fra Dykkertanke.
- g. Mellemtank.
- g1. Reguleringstank.
- g2. Pumpe til Reguleringstank.

- h. Manometer til Reguleringstank.
- h1. Dybdemanometer.
- h2. Barometer.
- i. Trimvægt.
- j. Manovrepjelle.
- k. Faldvægt.
- k1. Udlosning af Faldvægt.
- l. Luftmaster.
- m. Ventilator.

- m1. Luftrensner.
- m2. Luftpumpe.
- n. Fyr.
- n1. Damprum.
- n2. Optræk.
- n3. Afspærring for Røgafgang.
- o. Fødepumpe.
- p. Hovedmaskine.
- q. Kondensatorer.
- r. Gear.

- s. Luftrensning.
- t. Iltbeholder.
- u. Dampmaskine til Undervandsfart.
- u1. Svinghjul.
- v. Varmepatroner.
- w. Lyskaster.
- x. Brintbeholder.
- z. Værktøj til Udenhørsarbejde.

dighed, hvis man ikke klargør sig Betydningen af hans Konstruktioner. Han har som den første bygget sin Baad med 2 Skrog. Man har hidtil anset Franskmanden Laubeuf som den egentlige Ophavsmand til denne Byggemaade, hvilket altsaa ikke er korrekt. Heri ligger dog ikke nogen Forklejning af Leubeufs Arbejde. Monturiol var ogsaa klar over, at Kondensatoren, Iltbeholdere og Brændstof burde anbringes mellem Skrogene. Hans anden store Indsats var Ud-

blæsning af Tankene med Trykluft, som nu anvendes overalt. Monturiols Luftfornyelsesanlæg er fuldstændig moderne den Dag i Dag, idet de mest anvendte Systemer arbejder efter samme Princip. Tanken om Enhedsfremdrivning for Overvands- og Undervandsfart fortjener ogsaa den største Beundring. Monturiol var ikke blot en Opfinder, som afvejede alle Muligheder mod hinanden, men en videnskabeligt arbejdende Ingeniør.

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft

Norge vil ogsaa have Isbrydere

I Sverige har der rejst sig Spørgsmaal om en Udbygning af Isbrydermateriellet, og nu begynder man ogsaa i Norge at røre paa sig i samme Anledning.

I N. H. & S. F. hedder det saaledes, at Oslo Handelskammer har taget Arbejdet op for at skaffe en Isbryder. Tidligere har den offentlige Isbryderkomitæ enstemmigt anbefalet at bygge en Isbryder paa 3000 à 3500 Tons Displacement og med 6000 H.K. Erfaringen har vist, at kolde og milde Vintre kommer periodevis. Vi har som bekendt oplevet flere kolde Vintre, hvor Isen har spærret Oslofjorden, saa man har kunnet gaa paa Isen fra Østfold til Vestfold og med en Række Baade siddende fast i Isen uden Mulighed for at komme frem, saaledes at vigtige Importvarer som Kul og Koks etc. ikke har kunnet bringes ind til Oslo, samtidig med at Eksporten var stoppet.

Og det er ikke blot Oslofjorden og Drammensfjorden, som har været kraftig islagt, ogsaa Sunde og Fjorde paa Sørlandet har ofte samtidig været islagt,

ligesom Fjordene paa Vestlandet og i Nord-Norge til Dels har haft tyk Is. Desuden er det ikke blot den Is, som har været i Norges egne Fjorde, som kan lægge alvorlige Hindringer i Vejen for Skibsfarten; ogsaa Drivisen fra Østersøen og Kattegat kan som bekendt være meget slem for Skibsfarten.

Alle mindes Vintre, hvor Skibene har siddet fast i Isen udenfor Kysten uden Mulighed for ved egen Hjælp at komme løs. Og Drivisen fra Østersøen og Kattegat kommer gerne senere paa Aaret end vore lokale Ishindringer, saa Siden for Isvanskelighederne forlænges til stor Gene for Skibsfart og Næringsliv.

En kraftig Isbryder, som kan holde Trafikken oppe paa vigtige Havne i Øst-, Syd-, Vest- og Nord-Norge vil med Fordel kunne kombineres med Svalbardisbryderen. Og de fleste er vel nu blevet klar over, at det er af vital Interesse for norsk Næringsliv at faa en Isbryder, som kan forlænge Skibningssæsonen for Svalbardkullene.

Det første moderne, norske Hvalfangerskib. Det norske Skibsfartsmuseum, som fra Tid til anden udsender Mindeskrifter over de vigtigste Begivenheder i den norske Søfartshistorie, har for kort Tid siden udsendt et Hæfte, som er helliget den første Hvalfangerdamper, der blev bygget i Aaret 1864 efter Anvisninger af Nordmanden Svend Foyn, Pioneren i den moderne Hvalfangst.

Med dette Skib, som blev bygget paa Nylands Værft i Oslo, indledede Svend Foyn den moderne Hvalfangsts Epoke, som for en stor Del kom hans eget Land og fremfor alt hans Fødeby, Tønsberg, til Gode. Den første blev begyndt af Baskerne og naaede sit Højdepunkt i Aarene 1650—1750. Den anden omfatter den navnlig fra U. S. A. drevne Hvalfangst, som naaede sit Højdepunkt i Aarene 1820—1850. Disse 2 Perioder adskiller sig i væsentlig Grad fra den, der ved Svend Foyns Pionervirksomhed blev Grundlaget for de moderne Hvalfangermetoder. Hvad der kendetegner den er, at den tog de moderne Hjælpe midler i Brug. Før den Tid blev Hvalerne nedlagt med Harpuner og Lanser fra smaa Baade. Først da de smaa Hvalarter var næsten udryddet, begyndte man at se sig om efter nye Metoder, hvormed man kunde jage de større Arter. Derved blev i 1865 den første Hvalfangerdamper bygget efter Svend Foyns Planer, idet han samtidig konstruerede den første Granatharpun, hvis Princip anvendes den Dag i Dag.

Den første Hvalfangerdamper, som hed „Spes et Fides“, var skonnerttaklet og havde en Længde paa

28,886 m og en Bredde paa 4,548 m. De første Fangstresultater skuffede, men i Halvfjerdserne var den aarlige Gennemsnitsfangst 40 Hvaler. „Spes et Fides“ blev sidste Gang brugt til Hvalfangst 1904. I 1917 sank den i en Storm ud for Tromsø.

Svenske Forsøg med Gengas i Fiskerbaade. Der er nu blevet installeret en Gengasaggregat, der drives med Brænde, i en af Søkortarkivets Ekkolodbaade. Nogen Nedsættelse i Baadens Fart kan ikke konstateres ved Installationen, heller ikke er der sket nogen Forandring i Baadens Manøvre dygtighed. Den eneste Forandring, der er foretaget med Baaden, er, at der er sket en Kompressionsforøgelse paa Motoren.

De Erstatningsbrændstoffer, man kan anvende til Fisker- og Transportfartøjer, er Motortjære og Gengas. Da Beholdningerne af Motortjære er stærkt begrænsede og ikke tilnærmedesvis kan dække Forbruget, maa Tjæren i første Række forbeholdes de Fiskerbaade, som af en eller anden Grund ikke kan anvende Gengas, f. Eks. saadanne Baade, der foretager Ture paa flere Døgn og driver haardt Trawl-fiskeri.

Praktiske Forsøg med Gengas, der er foretaget med Fiskerbaade paa Vestkysten, har vist, at Motoren arbejdede roligt og taktfast, Brændselspaafyllingen voldte ingen Vanskeligheder og havde ingen Indvirkning paa Motorens Gang. Forsøgene fortsattes og lover godt.

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 59.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822, Gammel Mønt 59, 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.

EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25×18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Faas hos
„VIKINGEN“s FORHANDLERE
eller paa
BLADETS EKSPEDITION
Central 9822

En Side i Bogen.

Gangspil-Chanties.

Gangspil-Chantien har ligesom Bradspil-Chantien to Sekstoder og to Korstoder; men efter sidste Korstod følger ulige et langt Refrain, som ogsaa synges af alle.
Som for Bradspillet's Vedkommende begynder her ogsaa med *Outward bound-Chanties*.

Rio Grande I.

Allegretto.

Solo:

Kor:

Refrain:

50

Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Kr. 3.50 pr. Kvartal • 60 Øre pr. Nummer

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 • KØBENHAVN K. • CENTRAL 9822 • BYEN 8040



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Egne Kontorer:

Bangkok

Singapore

Bombay

Hongkong

Saigon

Calcutta

Johannesburg

San Francisco

Canton

Kuala Lumpur

Seattle

Capetown

Los Angeles

Shanghai

Dairen

Madras

Sydney

Durban

Penang

Tsingtao

Hankow

Port Elisabeth

Vancouver, B. C.

Harbin

Ragoon

Weihaiwei

Det berømmelige Varpanker

fra „FREDERICUS TERTIUS“ paa Rosenborg.

Af Kay Larsen

KONG CHRISTIANUS Quintus (V), vor højhælede, stoltserende Solkonge, var ikke bange for at vove sin pyntede, ordensprydede Vams og sine fine Lemmer. Han var med i Krigen og skal have vist sin Tapperhed. Han har ogsaa været ude paa de vildende Bølger, hvilket denne lille Historie skal fortælle dem.

I Begyndelsen af Efteraaret 1677 var han ude med Flaaden, og i September var han selv med til at overføre Landgangskorpset til Rygen. Ogsaa Prins Jørgen var med. Flaaden kommanderedes paa det Tidspunkt af Generaladmiral Grev Tromp.

Kongen gjorde Rejsen med det smukke, veludrustede Linieskib „Fredericus Tertius“, der først blev færdigbygget 1675. Skibet har 60 Kanoner, og Besætningen talte over 400 Mand.

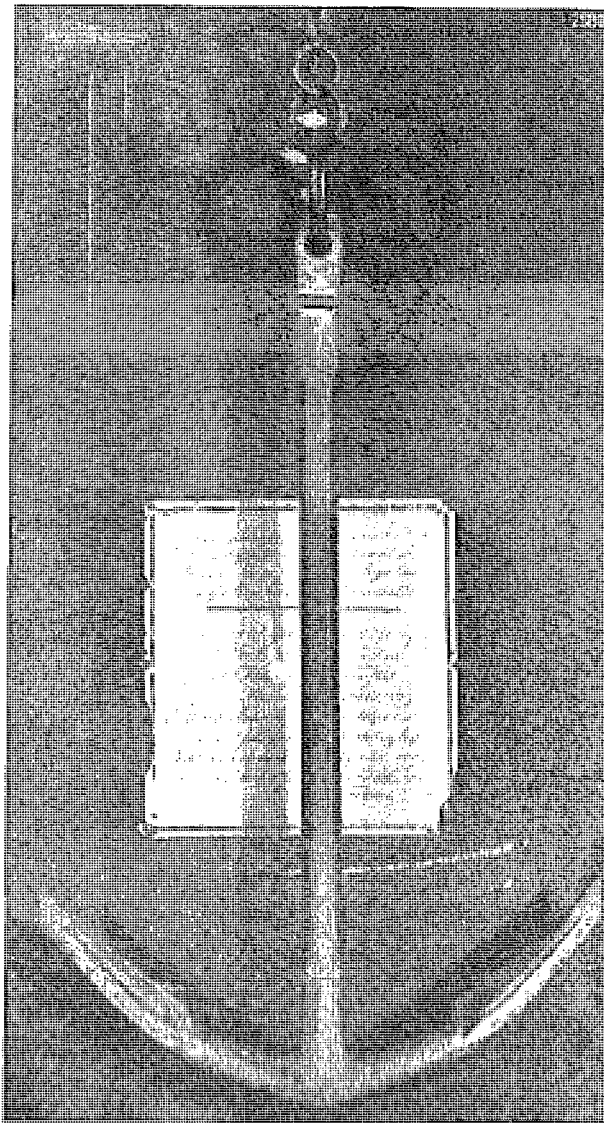
Men det blev ikke nogen Lystsejlds. — Paa Hjemvejen, da Flaaden var Vest for Bornholm, opstod en voldsom Storm af Vest-Sydvest. Flaaden splittedes efterhaanden. Hovedmasten paa det hollandske Admiralskib brækkede og faldt i Søen. „Fredericus Tertius“ drev i stærk Fart lige mod Bornholms Klippekyt. — Oh Skræk, om den ophøjede Arvekonge skulde miste sit velsignede Liv

paa Kysten af sit eget Land ombord paa et af sine egne kgl. Skibe, endda paa det nye, dejlige Skib, som var opkaldt efter Majestættens egen højsalige Fader. Den store Baad blev sønderslaaet bag ved Skibet. Nu maatte Linieskibet stole paa sine Ankere. Stormen

vedvarede d. 15., d. 14. og d. 15. i uformindsket Grad. Kongen kunde ikke taale at blive i Kabytten og tilbragte Størstedelen af Tiden paa Overløbet, indsvøbt i Tæpper, og man maatte endda gribe til at surre Hs. Majestæts ophøjede Skikkelse til et solidt Sted. Den enevældige Konge bastet og bundet!

Ved 3-Glas om Natten saas Bornholm. Faren var overhængende. Det store Anker blev kastet, men det gik tabt, ogsaa det andet blev kastet, men ogsaa det mistedes; de inægtige Ankertove brast. Omsider smed man det sidste Anker, et lille Varpanker, og det „holdt ved Guds Bistand“!!!!

Vinden drejede lidt og løjede lidt, og saa tog de dygtige Søfolk fat. Enkelte Sejl blev hejst; der kom Styr paa Skuden — og selv Varpankeret maa være blevet reddet. Linieskibet naaede Norden om Bornholm, og saa blev Vinden pludselig føjelig, og „Fredericus Tertius“ kunde sætte Kurs for København.



Skibet kom godt ind og ankrede samme Dag, d. 16. Oktober, paa Københavns Red. Kongen og Prins Jørgen var ikke længe om at komme i Kongechaluppen og lade sig sætte ind til det trygge Slot.

Der var sket et Mirakel. Det berømmelige Varpanker blev straks bragt ind til Tøjhuset og ophængt der. Snart efter blev det forgyldt og paamalet et drabeligt Vers af Kingo. Senere blev det ophængt paa Rosenborg, og der hænger det endnu.

Dog vil det falde enhver Sømand for Brystet at tro, at det lille Anker, som næppe vilde have kunnet holde Kongen til sin Natstol (han vilde da selv have flyttet det), skulde kunde holde det tunge Linieskib „Fredericus“ med sine 60 Kanoner paa Plads i en forrygende Storm.

Jeg har eftersøgt et Anker fra „Fr. T.“ paa Tøjhuset og paa Holmen, et rigtigt solidt Jern-Anker, og jeg har anmodet Ljnt. F. V. V. Nielsen, Kanon-Eksperter, om at søge med, men han, som bogstaveligt talt kender ethvert Stykke Inventar paa Holmen, Søarsenalet og Tøjhuset og hver Plads, Rum og lille Krog paa den udstrakte Holm, afviser enhver Tanke om noget andet Anker.

Og naar Ljnt. Frederik Victor Wilhelm Nielsen, R. af Dbg. F.M., taler om noget paa sit eget Felt, saa tier vi andre. Han mener, at Ankeret er rigtigt nok. Der maa være sket et Mirakel.

Han kan sikkert holde det lille Varpanker ud i

strakt Arm selv med Kingos tunge Ord paa, men han er tilbøjelig til at tro paa det. „Det er et ganske ubegribeligt lille Anker at have paa et Linieskib, men hvis det ikke var saa lille, saa vilde det jo heller ikke have været et Mirakel, der var sket.“

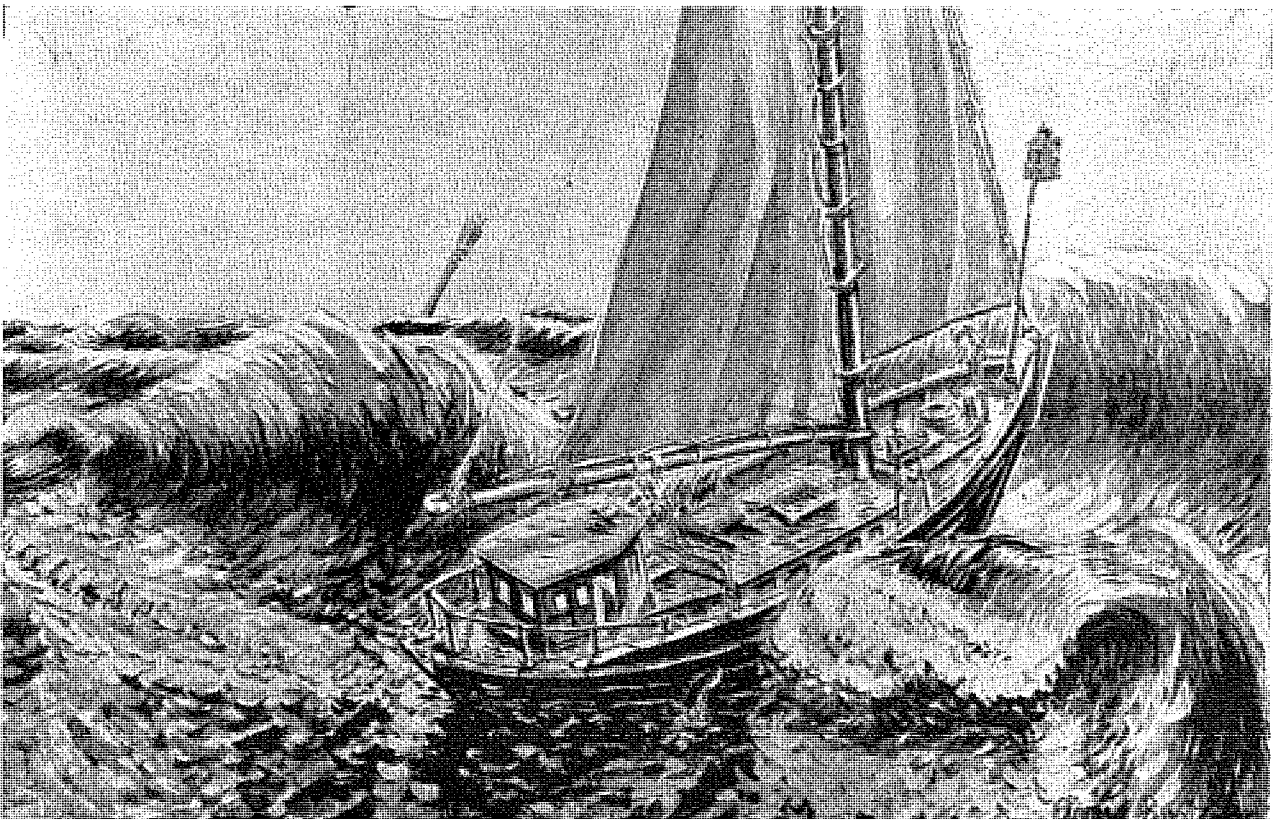
Velan! Lad os se paa det lille Varpanker med ærbødige Øjne. Ljnt. Nielsen drog selv som nybagt Ridder til det hellige Land. Som 70-aarig tog han en Rejse til Amazonfloden. Han er Mand fra Hoved til Taa, tilmed 100 pCts Sømand.

Og gaar De en Dag hen paa Rosenborg og ser paa den vidunderlige, uendeligt kostbare Samling, saa se ikke paa det forgyldte Anker med mine gamle, bitre Øjne — og heller ikke med Deres egne, — men hellere med blide, næsten andagtsfulde Blikke. Her staar De jo overfor en Genstand, som er over vor Forstand, en ophøjet Genstand — ogsaa mirakuløst frelst, Gud maa vide hvordan, en virkelig lille Genstand, som er blevet brugt til at redde en Konge og en Prins, et dejligt Skib og en stor Skibsbesætning.

Verset paa Ankeret har følgende Ordlyd:

*Gud holdt paa mig, og jeg holdt paa Christian den Femte,
da en fortviflet Storm i Østersøen klemte.*

*Toe Rigers Liv og Død paa toe Jernhager laae,
jeg derfor ævig her skal til et Minde staae.*



Fiskekutteren staar ud gennem Brændingen.

Efter Tegning af Arvid Broström

Havets stolte Svaner

Af Marstalleren, Kommunelærer E. Jørgensen

SEJLSKIBENE, Sømændenes Stolthed og Havenes Pryd, er snart ved at være „en saga blott“. Der findes vel næppe noget mere betagende Syn end i Magsvejr at møde en Skonnert for fulde Sejl.

Ikke-Sømanden føler sig tryllebundet ved Mødet med Havets Romantik, sæere Længsler melder sig efter at fare „Jorden rundt“ paa et saadant Fartøj, hvor alt synes idel Fred og Lykke.

Sømandens barske Ansigt mildnes en Kende ved Visionen, de viftfarvede Rynker i Øjenkrogene præger sig lidt dybere, det muntre Smil kommer frem i Øjet; det smukke Syn betager ham i lige saa høj Grad, men som i et Kaleidoskop ved den mindste Rysten fortoner Billedet sig for ham.

Nu er det ikke længere en Skonnert, der med alle „Klude“ oppe for let Brise tvinger sig Vej gennem de krappe Bølger, nej, nu er den en haardt kæmpende

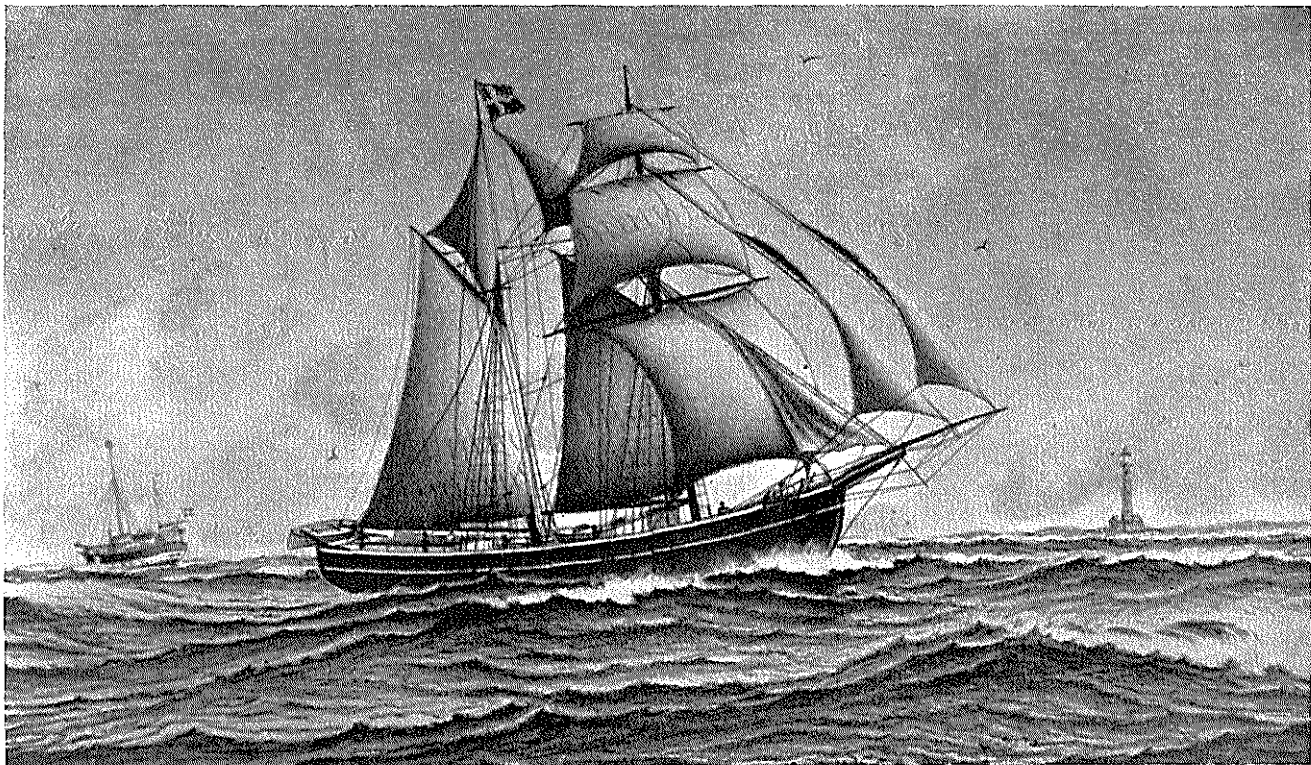
Skude, der med stærkt rebede Sejl, hvoraf nogle er flængede fra Raaen, duver og dukker i de fraadende Bølger, mens Stormen hyler i Takkelagen.

Da bliver Ansigtet atter haardt og Blikket stærkt, han ser Folkenes Kamp mod Elementerne, sejgt og roligt udfører de deres Dont saa uanfægtet, som gik de i Haven derhjemme og gjorde „foraarsrent“.

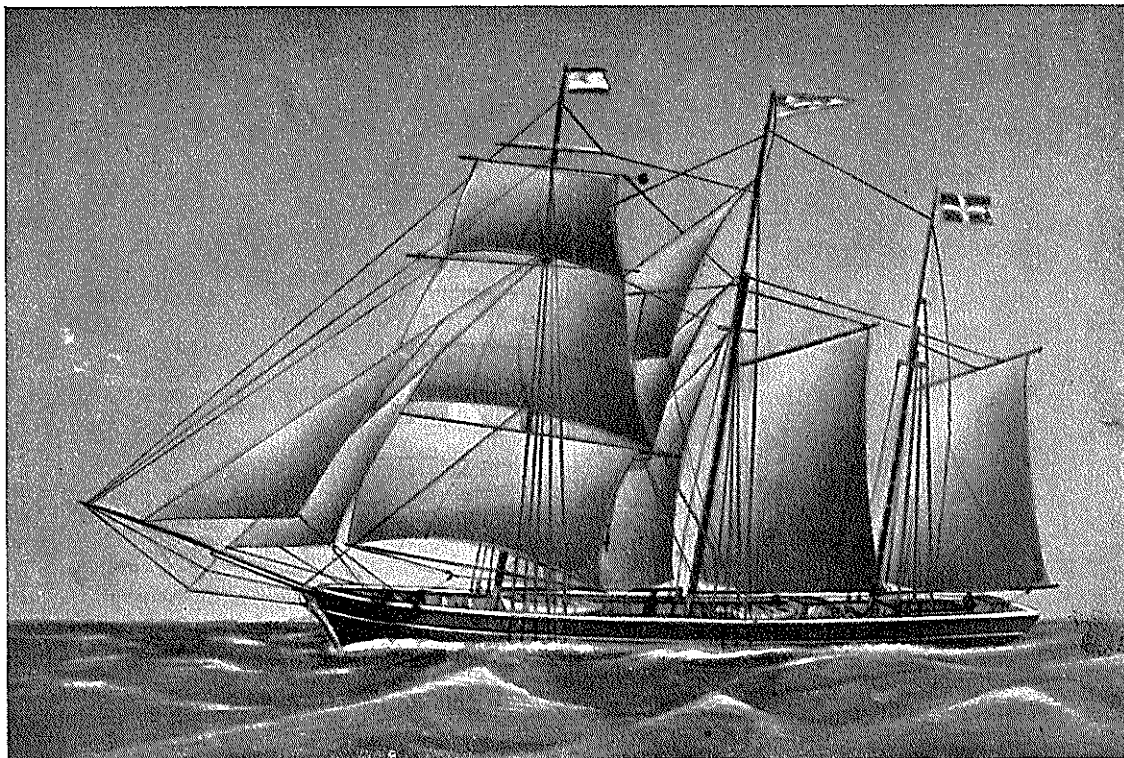
Kaleidoskopet rystes atter, han ser igen Sejleren i Magsvejr, et Smil, en brat Vending, Minderne er drevet paa Flugt, og han giver sig atter i Kast med sit Arbejde.

Sejlskibene har sandelig to Ansigter, det ene ser vi andre ikke.

Prøv at tale med en rigtig Sømand om hans Syn paa Sejlskibe contra Dampere og Motorskibe, saa vil De snart faa at høre, at han ikke estimerer Dampernes „Rustbankere“.



Gl. 2 m. Skonnert for fulde Sejl.

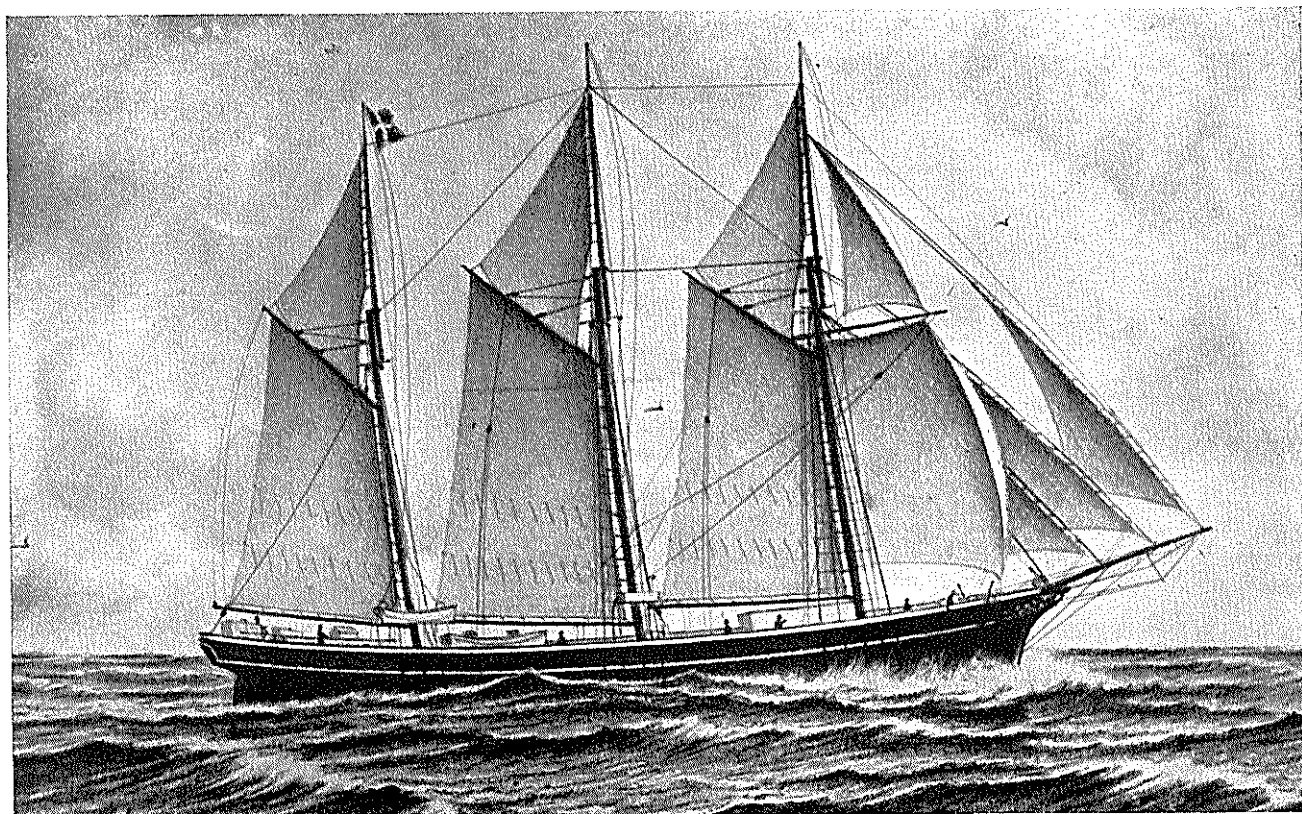


*Ældre
Barkentine
(1875)
„Hans
Christensen“
af Marstal,
Jort af
E. P. Schmidt.*

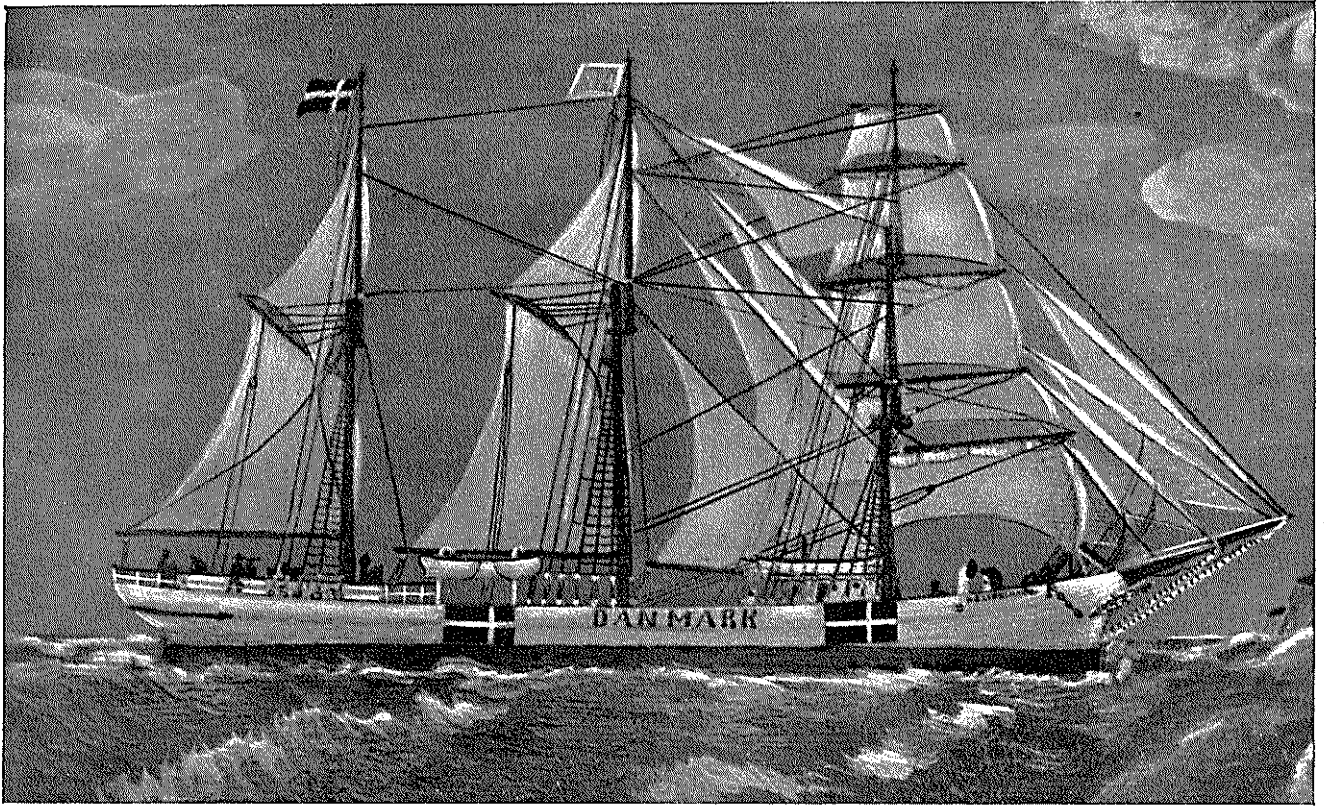
Nu maa man imidlertid være varsom, at man ikke i sin Iver skyder over Maalet. Disse „Mønjesmørere“ har i mange Tilfælde deres Sejlskibsuddannelse bag sig, i hvert Fald Officererne, thi forinden den vor-
dende Styrmand eller Skibsfører kan frekventere Na-

vigationsskolen, forlanges det, at han i et bestemt Tidsrum har faret med Sejlskibe, deraf en Tid som Matros.

Snart vil det blive meget vanskeligt at faa denne „Sejlskibstid“. De motordrevne Fartøjer er haarde



3 m. „Slettopper“. Den gængste Marstaltype.

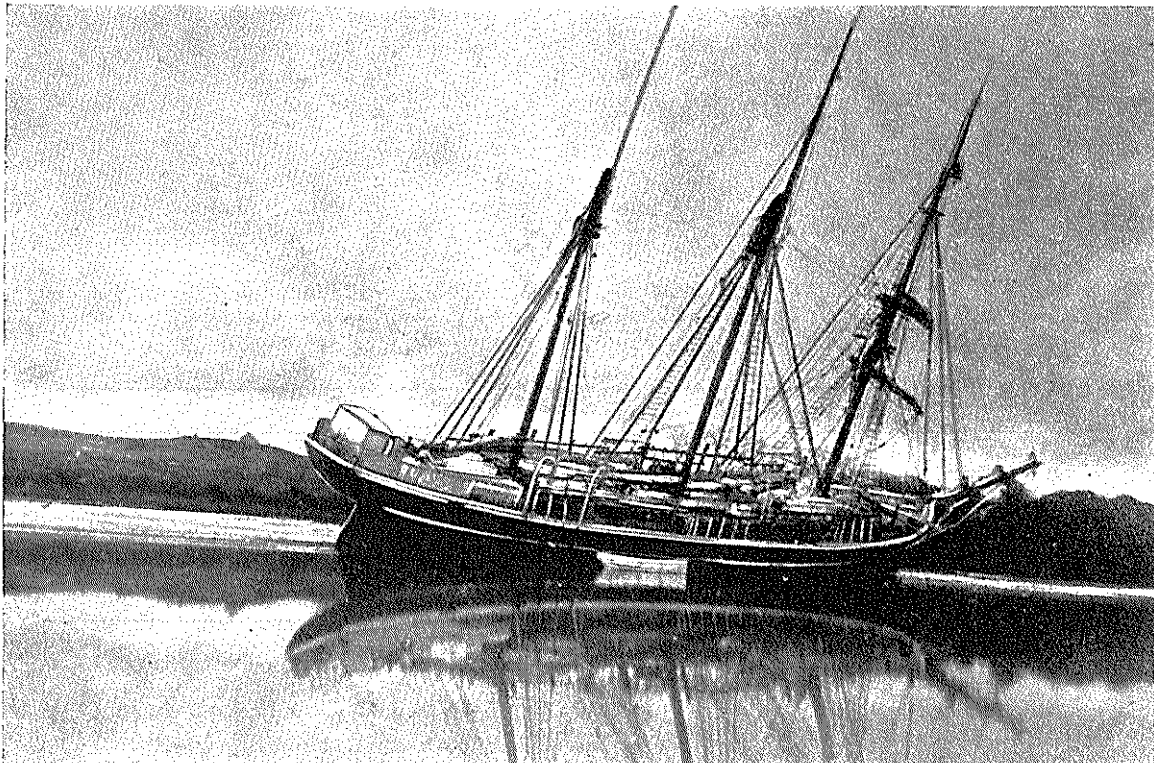


En ualmindelig flot Barkentine fra den Jørrige Krig, „H. B. Linnemann“, torpederet April 1917, ført af Kaptajn L. C. Hansen.

Konkurrenter for Sejlskibene. — Altid har der staaet en Glorie om Sømændene, deres raske Liv, det Pust, de bringer med sig fra fremmede Lande, deres ukuelige Energi, deres Ro og Fattethed selv i faretruende

Situationer har ikke undladt at gøre Indtryk paa Folk.

Dette i Forbindelse med deres jævne og bramfri Opførelse har gjort dem ualmindeligt populære.

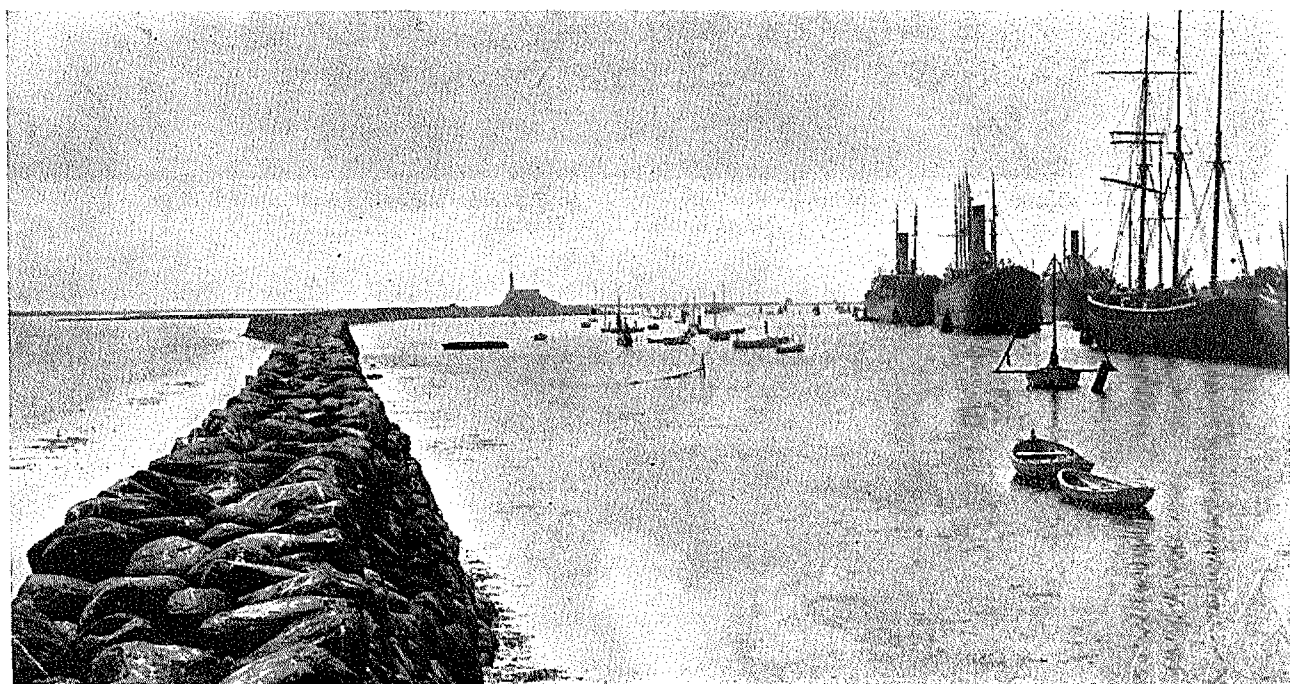
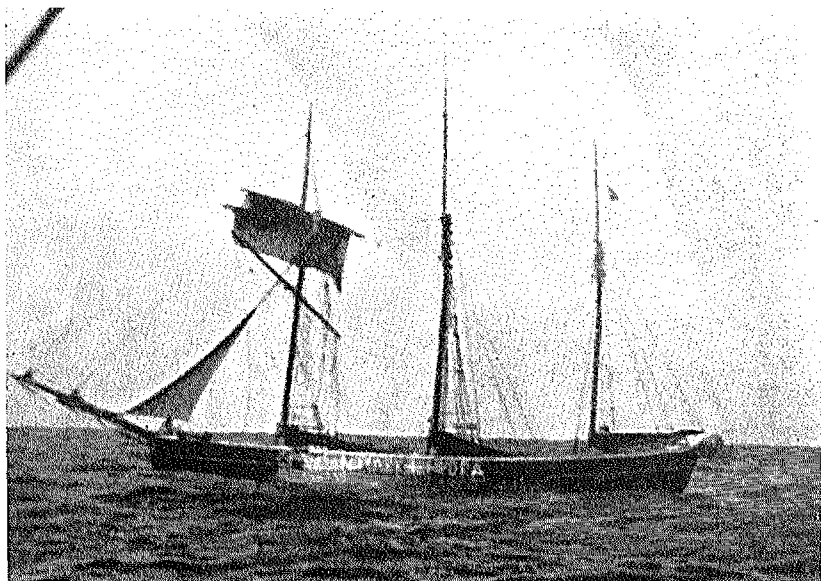


3 m. Skonnert „Sine“ af Marstal, strandet ved den engelske Kyst.

Ikke mindst nu i de urolige Tider, vi lever under, har Sømanden vist sig værdig til den Agtelse, Folk viser ham. Han svigter ikke; har Landet hans Hjælp behov, saa stævner han trolig ud, selv om der kun er ringe Sandsynlighed for, at han vender tilbage.

E. J.

3 m. Skonnert „Hydra“, sænket i 1917, ført af Kapt. Christensen, Marstal. Billedet er taget fra Undervandsbaaden, der sænkede den. I Forgrunden ses en af dens Barduner.



MARSTAL HAVN, Skibenes Hjemsted, beskyttet af den kilometerlange Stenmole, der er ganske enestående i sin Art. Paa eget Initiativ og uden Vederlag har Befolkningen i fordums Tid bygget dette Værn. Sten lagdes paa Sten, efterhaanden som de blev fisket op fra Grundene, og sluttelig stod Muren der, Efterslægten til Minde om Forfædrenes sejge Energi og stærke Fællesfølelse.

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efterses. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udtøves fra Kontoret
Niels Hemmingsensgade 24.

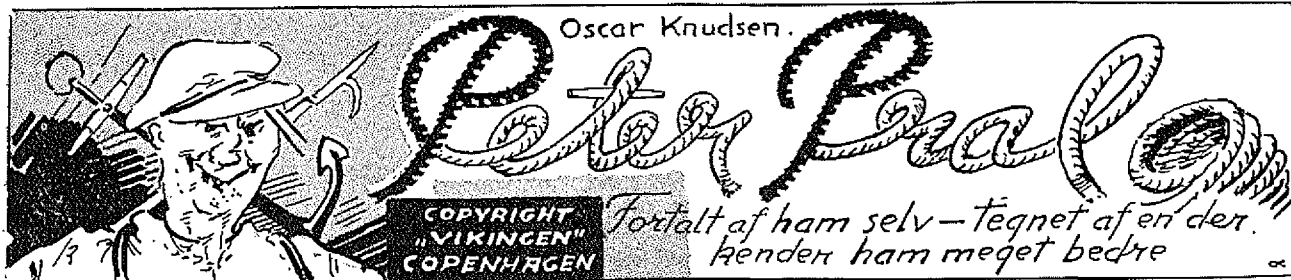
DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

A/S DET DANSK-NORSKE DAMPSKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.



Ærligt talt. Jeg troede ikke mine egne Øren, da jeg opdagede, at denne gamle forbandede Pengepuger kun nød Hindbærsaft. Jeg tror, at min Bemærkning derom til ham kunde virke lidt stødende paa andre — men ikke paa saa overlegen og hjertelig en Natur som hans.



Der er jo en naturlig Oprindelse til alle Principper. Men hvad der forbavtede (og maaske bedravede) mig en Smule var, at hans Afholdenhed var et Familieklenodie. Altsaa en Slegtstradition, som formentlig kan føres tilbage til Adam og Eva. (Undskyld kære Læserinder, jeg skulde vist have sat Eva først).



Pardon moi, Damerno først, sagde Matrosen. Nogle skulde smides over Bord. (Forøvrigt er danske Matroser slet ikke saadan). Men ellers kunde jeg have faaet flere forskellige Drinks, blot uden Spiritus. Naa, hvorfor ikke. — Nogle skal jo være Afholdtsfolk.



Af ovenstaaende Billedoptagelse vil De ogsaa forstaa, at Mr. Snork undte mig alt, hvad jeg havde Lyst til. Han var i Besiddelse af den utvungne amerikanske Hjertelighed, der virker saa besnærende paa mange Europæere. — Men pudsigt nok ja, komisk nok var Mr. Snork



.....propfuld af mærkelige Principper. Naa, ja, ser man nærmere paa hans Idéer, udskiller de sig vel ikke nævneværdigt fra de Idéer, som visse Folk altid har slaaet paa siden Tidernes Morgen, da det første Vakkere vækkede det første Menneskebarn til den første Dag (Filosofi).



Saa kom det Tidspunkt, hvor vi skulde til at more os lidt, og jeg spurgte mig forsigtigt for, for ikke een Gang til at tage fejl af den Mand, den Fader, jeg havde for mig. Og dog gik jeg galt i Byen en Gang til.



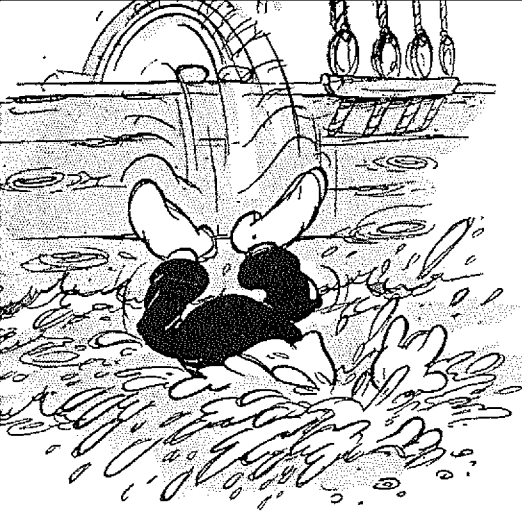
Men vore Forestillinger om U. S. A.-Millionærer er nu en Gang saa fortegnede, at jeg gik i Vandet med Klæderne paa. Naturligvis gik jeg ud fra, at denne Mand, for hvem Pengene ingen Rolle spillede, vilde slaa et „ordenligt Slag“, som man populært siger. — Skruppalt!!



Da jeg førte ham hen til en manden Nætebaret, brød han sig spillemig slet ikke om at gaa inden for. Nej, ved De, hvad han vilde mere sig med? Tit ovenfor, saa faar De Øje paa det. Kunst — mine Herskaber. K-u-n-s-t. Det var, hvad Mr. Snork vilde fornoje sig med paa sin „Landlov“.



Nu er det ikke min Mening at sige, at jeg ikke interesserer mig for god, menigbar Kunst. Tværtom. Men Livet gaar jo dog forud for Kunsten — i hvert Fald set fra Parketten. Som man siger i Teaterkrede. „Long is the Life — kort the kunst“, som man siger i Staterne. Naa schwam drüber!



„Alverdens Løgnhals“

Af Børge Mikkelsen

III. af Kjeld Simon

SIMON

Pludselig tog jeg det 15. Skridt.

J A saadan kaldte man ham, og maaske var det ikke uden Grund, det maa Læserne selv afgøre. Der er næsten ingen Grænser for, hvad Søfolk i al Almindelighed oplever, og i den Retning var Peter ingen Undtagelse, men at man havde givet ham Navnet „Alverdens Løgnhals“, var han lidt utilfreds med, for, som han fortalte mig, „Aarsagen var en ganske almindelig lille „hvid“ Løgn, som jeg maatte stikke for at bortforklare en ubehagelig Situation, som jeg, næsten uden Skyld, var kommet i.“ Og her er Historien fra hans egen Mund.

Det var en lun, maanelys Sommernat paa Nord-Atlanten. Den gamle norske Brig „Dovregubben“ luntede afsted for en let Brise, der lige netop kunde holde Sejlene fulde. „Dovregubben“ var en af de rigtige gamle Træskuder, kølsprængt og pukkelrygget efter mange Aars Slid paa Plankekina og med en Vindmøllepumpe, der troligt hver Rejse sugede det halve Ocean gennem „Gubben“s vanddrukne Skrog.

Agter ude paa Halvdækket sad Styrmanden og smaablundede med Ryggen op mod Ruffet, medens Rorgængereren, kæmpende med Søvn, forsøgte at holde Blikket rettet mod Kompasset. Jeg havde Udkig paa Bakken, men ogsaa for mig kneb det med at holde Øjnene aabne; hvis jeg satte mig, vilde jeg uvilkaarlig falde i Søvn, og større Forseelse end at sove paa Udkiggen kan vel næppe tænkes, nej sidde ned gik nok ikke an, bare gaa, frem og tilbage, og jeg havde opnaaet en vis Øvelse i at gaa med lukkede Øjne og halvsove og tælle mine Skridt.

Først fjorten Skridt til Styrbord, dreje rundt paa Hælen, fjorten Skridt til Bagbord — rundt paa Hælen, ikke tænke paa nogen Verdens Ting, bare gaa, gaa og tælle, tælle og gaa, saaledes havde jeg faaet mangen en Udkigstørn til at gaa. Udsigten for at møde andre Skibe her paa Atlanten var ringe, og skulde det endelig ske, ja saa maatte jeg jo haabe, at de holdt bedre Udkig end jeg.

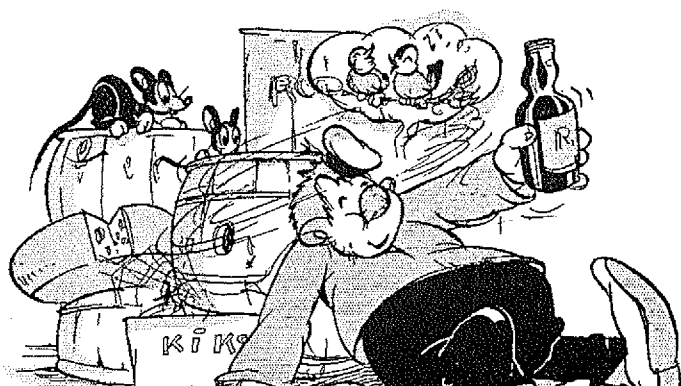
Agterude slumrede Styrmanden videre, Rorgængereren nikkede søvnt til Kompasset, og jeg travede frem og tilbage og talte, 1 — 2 — 3 — — — 13 — 14 —

rundt paa Hælen 1 — 2 — 3 — — —. Hvorledes det egentlig gik til, er jeg aldrig blevet klar over, men paa en eller anden Maade maa der være kommet Kludder i Regnskabet, for pludselig tog jeg det 15. Skridt og forsvandt ud over Skibssiden til Luvart.

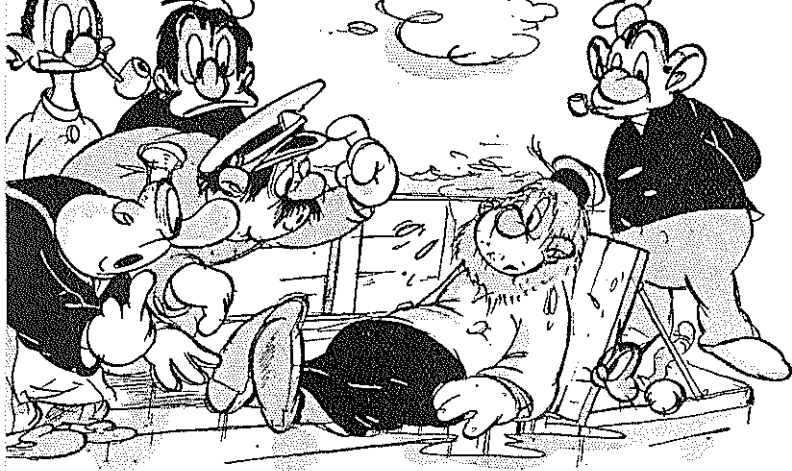
„Gubben“ var dybtlastet, saa Faldet var ringe, men jeg var lysvaagen, inden jeg naaede Vandet. Jeg faldt lige paa Maven, den bratte Opvaagning og det kolde Gys tog fuldstændig Mælet fra mig, jeg vilde skribe, men kunde ikke faa et Ord over mine Læber, ganske mekanisk tog jeg et Par Svømmetag og mærkede med et „Gubben“s tjærede Skrog glide forbi. Fortvivlet forsøgte jeg at faa Tag i et eller andet, men Skibssiden var glat som en Væg, jeg var kommet helt agterud ved Mesanmasten, da jeg pludselig mærkede et Reb glide mellem Hænderne.

Gudskelov, at „Gubben“ ikke var noget Ordensskib, saa havde den Brase aldrig faaet Lov at slæbe udenbords, nu blev den min Redning. Som jeg før sagde, Farten var ringe, og jeg havde et godt Tag i Brasen. Nu kunde jeg bare have raabt om Hjælp, og Styrmanden vilde være kommet mig til Hjælp og halet mig op, men hvad saa? Saa vilde han spørge, hvorledes det var gaaet til, at jeg var faldet udenbords, og han vilde opdage, at jeg havde sovet, jeg vilde blive „logget“ for en halv Maanedes Hyre og være til Grin Resten af Rejsen. Nej, det var vist bedre selv at forsøge at komme ombord og liste forud saa ubemærket som muligt.

I Modsætning til de fleste gamle Skuder havde „Gubben“ saa store Køjer, at en ikke for svær Mand kunde krybe igennem dem, og heldigvis havde en glemsom Steward ladet et Køje staa aaben. Trods Vægten af det vaade Tøj lykkedes det mig at faa Benene gennem den smalle Aabning, og lidt efter sad jeg, forpustet og halvdruknet mellem Kasser, Tønder og Sække og opdagede, at jeg var havnet i det aller



Rommen gjorde Underværker.



De gloede paa mit skæggede Ansigt, som var jeg et Genfærd.

Helligste — Proviantrummet. Jeg var reddet, i al Fald foreløbig, men medens jeg sad og sundede mig, blev jeg klar over, at jeg var kommet fra Asken og i Ilden, thi selv om „Gubben“ ikke var noget Ordensskib, Hængelaasen paa Proviantrummet skulde nok være i Orden, saa nu var gode Raad dyre.

Medens jeg sad der og brød min Hjerne med, hvorledes jeg nu skulde klare Situationen, faldt mit Øje paa en Inskription paa en af Kasserne: Rom „Negrita“ stod der. Jeg begyndte at fryse i det vaade Tøj, lige saa godt nappe en lille een, den vilde varme og klare Hjernen, saa maaske der vilde vise sig en Udvej.

Skedekniven kom frem og Proppen op. Rommen gjorde Underværker. I en anden Kasse fandt jeg søde Kiks, de var nok bestemt for Skipperens Mund, det var noget andet end Skonrokkerne i Lukafet. Der var ogsaa Syltetøj i store Glas, Kiks med Strawberry Yam og „Negrita“ Rom var slet ingen daarlig Konstellation. Efterhaanden som det sank i Flasken, steg mit Humør, og da Flasken var tom krøb jeg ind bag Sækkene og indrettede mig et Soveleje, jeg var blevet træt af Natens Anstrengelse, og nu vilde jeg sove, til det blev lyst.

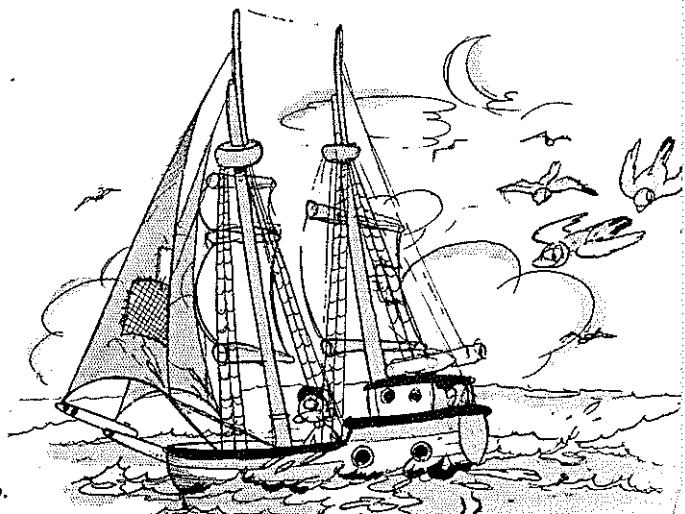
Dagslyset skinnede ind gennem Køjjet, da jeg vaagnede. Forbavset saa jeg mig omkring. Ved Synet af Kasserne og den tømte Romflaske stod Nattens Begivenheder mig med et klart, men hvad nu? Oven over mig hørte jeg taktfaste Fodtrin i Dækket, den Gamle var oppe. Nu raslede Stewarden med Nøglerne ved Laasen, hurtigt smuttede jeg ind bag Sækkene, og der laa jeg og turde knapt trække Vejret, indtil jeg atter hørte Døren blive laaset.

Nu var alt Haab om Redning ude, jeg havde været savnet i flere Timer og var nok allerede opført i Journalen som druknet, der var ikke andet at gøre end at afvente Begivenhedernes Gang, hvad enten jeg blev opdaget eller fandt paa en Udvej. Men Tiden skulde jo gaa med noget, sulte kunde jeg ikke, og som de fleste Søfolk, der ikke til dagligt bliver forvænt med søde Sager, var jeg en Slikmund. Jeg gik paa Opdagelse i Provianten, fraadsede i Svedsker, Rosiner, Yam og Kiks og skyllede efter med Rom, og efterhaanden som det svandt i de søde Sager og ikke mindst i „Ne-

grita“en, indsaar jeg det umulige i at klare Situationen. Som Dagene gik, hvor mange havde jeg ikke Tal paa, lærte jeg at beregne Stewardens Besøg og gemme mig bort i Tide. Jeg kunde mærke, at Vinden var frisket, og gennem Køjjet saa jeg, at „Gubben“ gjorde god Fart. Jeg befandt mig egentlig helt godt ved min nye Tilværelse, og en Plan om, hvorledes jeg skulde redde mig ud af alle Vanskelighederne, begyndte at dæmre for mig.

En Morgen vaagnede jeg ved at høre Trampen og Raab fra Dækket, det var næsten lyst. Jeg kikkede ud gennem Køjjet og hørte Skipperen kommandere Sejlene braset Bak. Jeg hørte en Dampfløjte og var klar over, at vi var i Nærheden af en Havn, og en Bugserdamper var ved at komme langs Siden, heldigvis paa den modsatte Side af Proviantrummet. „Gubben“ laa stille, og Besætningens Opmærksomhed vilde være ved Baaden. Nu var Øjeblikket inde til Handling. Jeg stak Benene ud gennem Køjjet og lod mig saa lydløst som muligt glide i Vandet. Nogle raske Svømmetag bragte mig hurtigt 20—30 Favne bort fra Skuden, og fægtende med Armene traadte jeg Vand og raabte af mine Lungers fulde Kraft: „Ship o’hoj!“ Skønt jeg som sagt var et Stykke fra Skibet, kunde jeg tydeligt se Forbavselsen i Skipperens Ansigt, da han kikkede ud over Siden. Jeg hørte ham give en Ordre, Jollen kom i Vandet, og et Øjeblik efter blev jeg af mine maalløse og forbavsede Kammerater halet ind over Siden. Jeg har aldrig været nogen god Svømmer og var som Følge heraf ret forkommen af mit korte Ophold i Vandet, men ved Skipperens Hjælp og et Glas Rom kom jeg op i siddende Stilling med Ryggen mod Lugen. Rundt om mig stod hele Besætningen og gloede paa mit skæggede Ansigt, som var jeg et Genfærd. Ingen sa’ noget, kun den Gamle mumlede: „Det var som Fan’!“ Men nu begyndte han at spørge mig ud om, hvordan det kunde gaa til, at jeg, der for 21 Dage siden var faldet over Bord ved Irske-Kysten nu pludselig var fundet svømmende ud for New York?

Jeg saa mig rundt i Flokken. I alles Ansigt stod



Gubben var ikke noget Ordensskib.

det samme Spørgsmaal at læse, og med Blikket stift rettet paa den Gamle, gav jeg ham mit Svar:

„Ser De, Kaptajn, jeg har alle Dage været en habil Svømmer. Da jeg faldt udenbords fra „Dovregubben“ var der ingen, der hørte mit Raab om Hjælp, enhver anden vilde have opgivet og være druknet, men jeg sa' til mig selv: Peter, nu har du kun dig selv at stole paa! Og mit Ordsprog har altid været „never give up“, og saa besluttede jeg at indhente Skuden, men jeg skal indrømme, at det kneb. Havde det været et

Døgn til, er jeg bange for, at jeg ikke havde klaret det.“

Atter saa jeg mig rundt i Flokken, men da jeg saa Udtrykket i den Gamles Ansigt, gjorde jeg det eneste fornuftige, der var at gøre — jeg besvimeede.

Samme Aften mønstrede jeg af og gik i Land i New York. Jeg brød mig ikke om at sejle sammen med Folk, der paa Grund af en eneste lille „hvid“ Løgn giver en Mand Prædiketet — Alverdens Løgnhals.

OLAF KRØYER:

Under Afrikas Sol

192 Sider, 54 Illustrationer. Heftet Kr. 7,50.
Carl Allers Bogforlag.

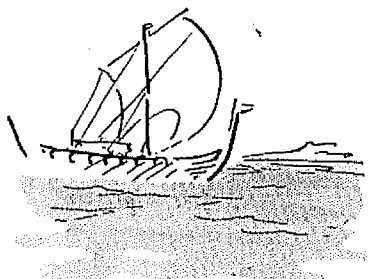
Den kendte københavnske Tandler *Olaf Krøyer*, hvis pragtfulde Farvefilm „Under Afrikas Sol“ i Vinter samlede Titusinder af Tilskuere i København og Provinsen, har nu udgivet en Bog om sin enestaaende Rejse til det solbeskinnede Afrika.

Tandler *Krøyer* optog egentlig sin Film udelukkende for sin egen private Fornøjelse, da „Berlingske Tidende“ overtalte ham til at vise den og holde Foredrag til ved en enkelt Velgørenhedsforestilling til Fordel for Kronprinsesse Ingrid's Børnehjem. Det blev imidlertid en saa enestaaende Succes, at Tandlægen efter Hundrevis af Breve og Opfordringer bestemte sig til at gentage Foredraget. Mere end 30.000 Tilskuere har til Dato set og hørt Tandler *Krøyers* Film og Foredrag i København og Provinsen.

Nu holder Tandler *Krøyer* i Sommer Ferie fra Foredragssalen, men han har naaet inden Ferien at udvælge en stor Del af sine bedste Fotografier fra den vidunderlige Rejse, som han sammen med en fremragende Skildring af sine afrikanske Oplevelser har samlet i en Bog, der naturligvis ligesom Foredraget har faaet Titlen „Under Afrikas Sol“.

Tandler *Krøyer* er ikke af Profession Forfatter, men han fortæller mere livfuldt og interessant end mange professionelle Rejsebogsforfattere, og de Tusinder, der i Vinter begejstredes over hans Film og glimrende Foredrag, som naturligvis for at kunne følge Filmen maa være yderst kortfattet, vil med Begærlighed sluge alle Detaillerne i hans Bog. — Vinteren gav os en ny og populær Rejseforedragsholder — Sommeren har givet os en fremragende ny Rejsebogsforfatter.

Danskens Vej —



*Hvert et Sund
og hver en Havn
gav vi Danske
hver et Navn.*

*Ogsaa Sø
og Bælt og Fjord
har et Navn
af danske Ord.*

*Det er Takken,
vi har sagt
for vor Vej
til Ros og Magt —
Laurits Skov.*

Hamborg har ganske vist gennem det märkiske Kanalsystem og Oder gennem Oder-Donau-Kanalen en Forbindelse med Sydøsteuropa, men dels er denne Vej længere end den projekterede, og dels er store Dele af det midterste Sydtyskland afskaaret fra Fordelen ved den. Det fremhæves, at Øvreelben ikke bør være den eneste store Flod i Tyskland, som er afskaaret fra Udviklingen.

Forbindelse fra Hamborg til Sortehavet. Projektet om en Kanalforbindelse mellem Elben og Donau fra Prerau til Pardubitz har sin Betydning derved, at der gennem Kanalen skabes den korteste Forbindelse mellem Nordsøen og Sortehavet. Vandvejen mellem Hamborg og Galatz forkortes fra ca. 9000 til 3000 km.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Grundlagt 1889

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

V

The Red Cross Line

Moderato.

Solo:

Kor:

In the Red Cross Line I — serv'd my time, Hur -

rah for the Red Cross Line! And — there my berth was -

snug and fine. Hur - rah for the Red Cross Line

Solo: The Red Cross ships are good and true.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: They are the ships for me and you.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: For once there was a Red Cross ship.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: That fourteen knots an hour could slip.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: Her yards were square, her gear all new.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: She had a good and gallant crew.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: One day whilst sailing on the sea.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: They saw a vessel on her lee.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: They knew it was a pirate craft.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: All armed with guns before and aft.

Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: She fired a shot across their bow.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!
 Solo: Which was not kind you must allow.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: They did not fear as you may think.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!
 Solo: But made the pirates water drink.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: They gave that vessel their sharp stem.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!
 Solo: And cut her through, more praise to them.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: They seized the pirates' wicked mate.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!
 Solo: He was so bad, they broke his pate.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: The Skipper and his wicked crew.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!
 Solo: They sunk beneath the waters blue.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: It was a plucky thing to do.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!
 Solo: To cut the pirate vessel through.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Solo: Then drink succes to the Red Cross Line.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!
 Solo: Their ships are good, their men are fine.
 Kor: Hurrah for the Red Cross Line!

Denne Chanty er af amerikansk Oprindelse, og i dens Tekst sigtes der til den gamle berømte amerikanske Sejl-Clipper „Dreadnought“, som i 1853 blev bygget til „The Red Cross Line“, der førte hvidt Kontorflag med et rødt Kors i, og som under Stjernebannet konkurrerede med de britiske Nord-Atlantehavs-Paketter. „Dreadnought“ var, som Chanty-Manden synger, et meget velholdt Skib — saavel til Vejrs som paa Dæk, men at det i denne forcerede Fart ellers har svaret til den Lovprisning, Opsangens Tekst giver Udtryk for, er højst tvivlsomt. Skibets Besætning bestod ligesom de britiske Nord Atlantehavs-Paketers af Liverpool-Irishmen, og dets Fører, Kaptajn Samuels, havde Ord for at være en meget haardhændet Mand overfor sin Besætning og for at føre Sejl som en Desperat, men han præsterede ogsaa paa en Rejse i denne Fart at drive „Dreadnought“ fra Sandy Hook til Queenstown paa 9 Dage og 21 Timer, hvilket er den hurtigste Rejse, noget Sejlskib har foretaget over Nordatlanten; og det er denne Hurtighed, der sigtes til i Chantyens tredie Vers. At „Dreadnought“ kan have været i Konflikt med et Sørover-Skib i denne Fart, er der ingen Holdebund for, da der saa sent i forrige Aarhundrede ikke har fundet Søroveri Sted

saa langt nordpaa i Atlanten. Men i 1863 blev Skibet taget ud af Nord-Atlantehavs-Farten og blev under en ny Fører, Kaptajn Mayhew's Kommando sat i Fart mellem New York og Amerikas Vestkyst, og denne Forandring skal efter Sigende have forbedret Forholdene om Bord for Mandskabets Vedkommende. Det er ogsaa muligt, at det paa en Hjemrejse kan være kommet saa langt Øst over i Atlanten, at det har været indenfor det Omraade, hvor Rifpiraterne fra Marokko havde deres Operations-Omraade og i disse Tider hyppigt angreb Handelsskibe. Herom foreligger der dog ikke noget bestemt ud over det, Chantyens Tekst siger, og dette kan til en vis Grad have sin Rigtighed. „Dreadnought“ forliste totalt 1869 ved Kap Horn, og det maa antages, at Chantyen er fremstaaet i Tiden mellem 1863 og Skibets Undergang. Nøjere kan den ikke tidsfæstes.

De Chanties, der i de hvide Sejls Dage blev sunget under Ankerhivning med Bradspil, var mange, men de fleste af dem er for evigt gaet i Glemmebogen. Hos meget gamle Søfolk kan der nu og da dukke enkelte Strofer op i Erindringen — ogsaa undertiden en enkelt Stump af en Melodi. Men der er sjældent hverken Hoved eller Hale i nogen af Delene,

og saadanne Brudstykker kan ikke danne Grundlag for Udforskning. I hvert Fald kan Resultatet i sin Helhed ikke blive andet end Gætteværk.

Inden jeg gaar over til en Omtale og Gengivelse af de mere melodiose Gangspil-Chanties, skal jeg dog som en passende Afslutning paa dette Afsnit fremføre endnu en Bradspil-Chanty, hvis Tekst ogsaa minder om Liverpool Pat's og Yankee John's Sejlads mellem

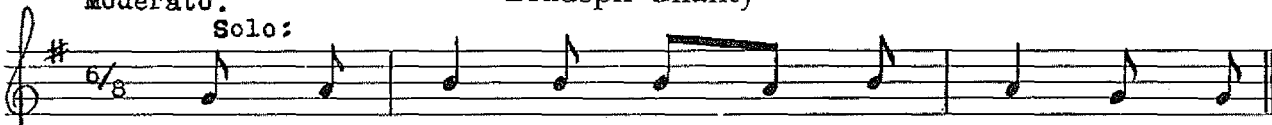
Liverpools Dansebuler og New Yorks Grog-Snasker i Nord-Atlantehavs-Paketternes Tid. Den er et jublende Farvel til Dansepigerne paa den ene Side af Dammen og Udtryk for Længsel mod Grog-Snaskerne paa den anden og efter at komme tilbage igen og begynde forfra, og den var i sin Tid meget anvendt og gik under Navnet „Good morning ladies all“.

Good morning ladies all

Bradspil-Chanty


Moderato.

Solo:




Now a long good bye — to you my dear.

Kor:



With a heave and weigh! And a last farewell and a

Solo:



long farewell. And good mor - ning la - dies all — |

Solo: We're outward bound to New York town.

Kor: With a heave and weigh!

Solo: And You'll wave to us till the sun goes down.

Kor: And good morning ladies all!

Solo: And when we get to New York town.

Kor: With a heave and weigh!

Solo: Oh it's there we'll drink, and sorrow drown.

Kor: And good morning ladies all!

Solo: But when we're back in Liverpool docks.

Kor: With a heave and weigh!

Solo: All the pretty girls will come in flocks.

Kor: And good morning ladies all!

Solo: And Poll' and Bet' and Su'e will say.

Kor: With a heave and weigh!

Solo: „Oh it's here comes Jack with his three years pay.“

Kor: And good morning ladies all!

Solo: So a long good-bye to you my dear.

Kor: With a heave and weigh!

Solo: And a last farewell, and a long farewell.

Kor: And good morning ladies all!

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

FINLAND. — Som omtalt i „Vikingsen“ Nr. 11 udkom den 15. Maj Sørgemærket til Minde om Præsident Kallio. Her er Mærket — Fig. 1 — Farven er sort.



Fig. 1.

marin Farve, Værdien 2,75 + 0,25 Mk.

NORGE. — Til Fordel for Hålogaland-Udstillingen er udkommet et smukt Frimærke, hvis Billede viser en Vikingesnekke sejlene forbi høje Fjelde og med Nordlys straalende i Baggrunden. Farven er marineblaa, Værdien 15 + 10 Øre. Overprisen ses, ret utydelig tegnet, tæt til højre for Tallet 15. Takningen er $12\frac{3}{4} : 13\frac{1}{2}$, uden Vandmærke.

Mærkerne fra Finland og Norge er tilsendt „Vikingsen“ fra „Magasin du Nord“'s Frimærkeafdeling.

Samme Dag udkom Vaabenbrødmærket til Fordel for Krigsinvaliderne. Mærket — Fig. 2 — er udført i en smuk ultra-

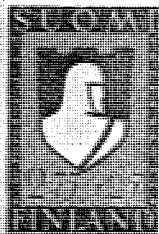


Fig. 2.

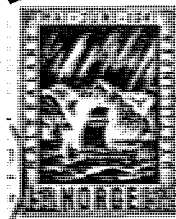


Fig. 3.

Provisoriske Frimærker.

(Fortsat)

16 Øre og 20 Øre-Mærkerne blev overstempet med blaåt Tryk, Tjenestemærket 32 Øre med sort. Aftrykket ses paa Fig. 4. Af 35/16 Øre var Op-
laget 1406 Ark, 35/20 Øre 2699 Ark og 35/32 Øre 1097 Ark.



Fig. 4.

Af 35/16 Øre findes Mærker med omvendt Ramme. 35/20 Øre har baade omvendt Ramme og omvendt Vandmærke;

desuden findes Eksemplarer med den paa *Frimærkesiden* her i Nr. 15, 1940 omtalte „Perlefejl“. 35/32 Øre findes ligeledes med omvendt Vandmærke. Fejl i Overtrykket kendes, saa vidt jeg ved, ikke paa disse Provisorier.

Priserne ligger i Dag saaledes:

	Ustempet	Stempet
35/16 Øre, normal	1.50	1.50
35/16 „ omvendt Ramme	40.00	40.00
35/20 „ normal	1.25	1.25
35/20 „ omvendt Ramme	20.00	20.00
35/20 „ omvendt Vandmærke... —	—	—
35/20 „ Perlefejl	15.00	15.00
35/32 „ normal	2.50	2.50
35/32 „ omvendt Vandmærke... 8.00	8.00	7.50

Da der under forrige Verdenskrig fremkom en ret stærk Forøgelse i Antallet af Pakker, som skulde forsendes til Rusland, og for hvilke Portoen var Kr. 1.80, besluttede Postvæsenet sig til at udsende Frimærker til Beløbet 80 Øre, en Værdi, man ikke tidligere havde anvendt. Hertil benyttedes Mærkerne 12 Øre, graa og lilla, 1896, og 8 Øre, rød, Tjenestemærke fra 1875, der begge blev forsynet med et lignende Overtryk som Provisorierne fra 1912, for begge Mærker i sortblaa Farve.

Mærkerne blev udsendt i Juli 1915.

Af disse Provisorier findes 80/12 Øre med omvendt Ramme og omvendt Vandmærke. 80/8 Øre har et Fejltryk i Overtrykket, POSTERIM. i Stedet for POSTFRIM. Priserne er:

	Ustempet	Stempet
80/12 Øre, normal	5.50	5.50
80/12 „ omvendt Ramme	50.00	50.00
80/12 „ omvendt Vandmærke... 25.00	25.00	25.00
80/8 „ normal	5.00	5.00
80/8 „ POSTERIM	15.00	15.00

I Aaret 1918 kom de næste Provisorier. Aarsagen hertil var, at Portoen for et anbefalet Brev til Sverige og Norge blev forhøjet til 27 Øre. Til Fremstilling af disse Mærker brugte man Restoplaget af Avispostmærkerne, saavel med Kron- som med Kors-Vandmærke.

Fortsættes.

EN EPISODE

I STILLEHAVET



Efter mundtlig Overlevering

Ved Oscar Jensen

Illustreret af Oscar Knudsen

(Fortænt)

II.

KAPTAJN BRUCE blev højlig forbavset og aldeles desorienteret, da han om Aftenen kom paa Dækket lidt før Afløsningen og af gammel Vane straks rettede sin Opmærksomhed paa Sejlføringen og Kompasset. Han vilde knapt tro sine egne Øjne. — Hvad skulde nu dette betyde? — Havde Slynglerne alligevel opgivet at komme til Kalifornien — eller hvad? — Hvorfor blev der nu igen styret mod Syd? Han bildte sig straks ind, at Banditterne nu igen havde udpønsat en eller anden Slyngelstreg mod ham og hans Skib, og en indre Uro betog ham. Men da han ved Afløsningen, der som sædvanlig foregik i Overværelse af Sorte Dick, fik Vagten overdraget, og Styrmanden meddelte ham, at der skulde gøres Forsøg paa at faa Provianten suppleret ved lidt Hvalfangst, lavede den gamle Fanger-Kaptajn kendeligt op og blev straks i bedre Humør.

Alt blev nu gjort rede til Fangst, saa man kunde være forberedt, saa snart man fik Hval i Sigte, og imidlertid blev det bestemt, hvor mange og hvem der skulde med i Hvalbaaden; og da Spørgsmaalet kom om, hvem der skulde være Harpunerer, turde hverken Styrmanden eller nogen af Matroserne paatage sig dette, for som Styrmanden falskeligt forklarede Sorte Dick, var dette at være Harpunerer en Post, som ingen Hvalfanger-Kaptajn nogensinde vilde overlade til andre end sig selv, og at ingen der om Bord heller var i Stand til at udslynge en Harpun saa sikkert som Kaptajn Bruce. Fra hans Haand ramte Harpunen altid sit Maal.

Ved at høre denne Løgn og den Frækhed, hvormed den blev fortalt i hans Nærværelse, spidsede Kaptajn Bruce uvilkaarligt Øren, og nu blev han igen lidt uklar med sig selv om, hvad han skulde tro om Styrmanden. — Hvad var nu Hensigten med at give Sorte Dick en saa forvrænget Forestilling af Kaptajns Rolle om Bord i en Hvalfanger under Fangst? — Om Bord i „Sea Gull“ havde det jo netop altid været Styrmanden selv, der betjente Harpunen. Der maatte stikke noget under — noget, som Kaptajn Bruce i Øjeblikket ikke var i Stand til at gøre sig klar. Det forekom ham i det hele taget, at der var noget meningsløst i den

pludselige Beslutning om at styre Syd over igen for at jage efter Hvaler. Denne Beslutning kunde sikkert ogsaa kun være taget efter Styrmandens Raad og var maaske et Led i en eller anden Plan, som denne havde udspekuleret — dog vel næppe for at fremme Banditternes Forehavende. Kaptajn Bruce var begyndt at faa en bedre Mening om sin Styrmand, og han gjorde ingen Indsigelser mod de urigtige Udtalelser, denne havde fremsat. Han skulde ogsaa snart faa denne Mening yderligere bestyrket.

Efter nogle Dages Sejllads mod Syd blev der en Morgen i Solopgangen varskoet „Blaast“ fra Udkiggen i Tønden. En Hvalbaad blev straks sat ud og blev bemanded med Kaptajn Bruce som Harpunerer samt tre Matroser og fem Banditter. De sidste var bevæbnede med deres Pistoler. Jagten forløb heldigt, og Slynglerne fandt snart Behag i den. Dette var for dem jo et lige saa spændende og farligt Haandværk som at overfalde Folk paa Landevejen. Udbyttet var heller ikke ringe. Foruden en Masse Hvalkød fik man den Dag Tran til et Beløb af ca. 300 Pund Sterling. Blot nogle faa Dage som denne, saa vilde de have nok at sælge, naar de kom til Kalifornien.

Den følgende Dag, da Kaptajnen og Styrmanden havde udregnet den tagne Middagsobservation, og mens Kaptajnen var i Færd med at afsætte Længde og Bredde i Kortet, opstod der pludselig et livligt Skænderi oppe paa Dækket, og da dette et Øjeblik paa kaldte Sorte Dick's Opmærksomhed, benyttede Styrmanden hans korte Fraværelse til at gøre Kaptajn Bruce opmærksom paa en Ø, som de var i Nærheden af, og hvor der efter hans Mening skulde være stationeret en engelsk Orlogsmænd. Mere fik han ikke Lejlighed til, men dette var ogsaa tilstrækkeligt til helt at aabne Øjnene paa Kaptajn Bruce for den Vildfarelse han havde været i med Hensyn til Styrmandens Hæderlighed.

Samme Dag fik man igen Hval i Sigte, og Hvalbaaden blev atter sat ud og bemanded som den foregaaende Dag. Det blev denne Gang en længere Jagt. Hvalen førte dem saa langt bort, at de vilde have tabt Skibet af Syne, dersom der ikke havde været tilstræk-

kelig god Vind, saa „Sea Gull“ var i Stand til at følge efter paa samme Kurs og med samme Fart. De fik dog ikke Hvalen, men Forsøget havde givet Styrmanden en Idé, og da Positionen var udregnet den næste Dag, og Kaptajn Bruce bad ham om at gøre Kontra-Regning, skrev Styrmanden paa Tavlen: „Bliv borte med Baaden og sæt Kurs efter Øen.“ Da Kaptajnen havde læst dette, nikkede han stiltiende og viskede Tavlen af uden at vække Mistanke hos Sorte Dick, der sad ved den modsatte Ende af Bordet.

Samme Eftermiddag blev der igen varskoet „Blaast“, og Hvalbaaden blev atter bemanded, men denne Gang med Kaptajnen, fire Matroser samt Skibsdrengen og kun tre Banditter. Sorte Dick følte sig nu aabenbart mere tryk. Man havde set Hvalen blæse Vester ude, og Baaden styrede bort i den Retning. Der var kun lidt Vind, saa „Sea Gull“ fulgte kun langsomt efter, og Afstanden mellem Skib og Baad øgedes mere og mere. Efter et Par Timers Forløb havde man fra Skibet helt tabt de Jagende af Syne.

Under Kaptajnens Fraværelse skiftedes Sorte Dick og Styrmanden til at holde Vagt paa Dækket, og da Styrmandens Tørn var udløbet, gik han ned, men før han lagde sig, kastede han endnu et søgende Blik Horisonten rundt. Baaden kunde han ingen Steder faa Øje paa, men derimod opdagede han noget andet, som han antog vilde begunstige hans Plan. Baaden var jo forsvundet af Syne i vestlig Retning, men nu saa han, hvad sikkert ingen af de usøvante Banditter havde bemærket, at der var „Blaast“ langt borte mod Syd, og han følte sig overbevist om, at det var den samme Hval, som man først havde set, og som nu havde ændret Kurs. Naturligvis var Baaden fulgt efter, mens „Sea Gull“ støttig luntede af mod Vest. I den glade Overbevisning om, at Baad og Skib saaledes fjernede sig endnu mere fra hinanden, lagde han sig og faldt i Søvn; og da han to Timer senere igen kom paa Dæk-

ket, erfarede han, at man endnu ikke havde set det ringeste til Baaden, men Sorte Dick var ikke i Tvivl om, at den maatte være ret forude.

Imidlertid hældede Dagen, og Dick begyndte at blive urolig, hvorfor Styrmanden raadede ham til at mindske Sejl og dreje bi, og han betænkte sig heller ikke paa at foreslaa ham, at de skulde hejse en tændt Lanterne op i Riggens, naar det blev mørkt, og lade den brænde hele Natten til Vejledning for de Jagende; thi han følte sig overbevist om, at Baaden nu var saa langt borte, at man fra den ikke vilde kunne se Lyset. Dette blev ogsaa vedtaget, og Banditterne slog sig til Ro med, at Baaden nok vilde være tilbage igen i Løbet af Natten.

Den næste Morgen oprandt, men ingen Baad var at se, og der blev nu holdt Raadslagning. Omsider blev man efter Styrmandens Tilskyndelse enige om, at det bedste, man kunde gøre, var at krydse og samtidig holde godt Udkig. Og nu gjorde „Sea Gull“ et Krydstogt under Styrmandens Ledelse, som hverken Sorte Dick eller nogen af de andre ombordværende Banditter var i Stand til at kontrollere. Han gjorde lange Slag Nord over og korte Slag imod Syd. Tilsyneladende bevægede Skibet sig i uregelmæssige Kredse rundt om det samme Sted, men i Virkeligheden beskrev det en Række Elipser omkring et Punkt, som, hver Gang „Sea Gull“ vendte, flyttede sig længere mod Nord, og imidlertid gik Tiden. Sorte Dick og hans Bande spejdede og spejdede, rasede og svor, men det hjalp altsammen intet. Baaden var og forblev ude af Syne fra „Sea Gull“.

Imidlertid havde Hvalen leget Kispus med Kaptajn Bruce. Hver Gang Baaden nærmede sig den, var den dykket ned og havde saa nogen Tid efter igen sendt sit „Blaast“ højt i Vejret langt borte og i en helt anden Retning end beregnet; og da Bruce omsider indsaa det unyttige i at fortsætte paa den Maade, opgav han tilsidst Jagten, og først da opdagede de øvrige i Baaden, at „Sea Gull“ ikke mere var i Sigte. For Søfolkene var slikt jo ikke noget uvant. Baaden var takket være Styrmandens Omsorg normalt udrustet. De havde baade Kompas og Søkort — det sidste i et vandtæt Hylster under Agtertoften — og de havde Vand og haardt Brød til mindst to Dage, hvorfor de ogsaa, da Natten faldt paa, tog Sagen med Ro forvissat om, at de nok vilde faa Skibet i Sigte igen den næste Morgen. Derimod var de tre Banditter ikke særlig vel til Mode ved Situationen, og da Morgenen oprandt, og de forgæves havde spejdet Horisonten rundt efter Skibet, begyndte de at murre og udstøde baade Forbandelser og Trusler med Kaptajn Bruce, som de beskyldte for med Forsæt at have narret dem saa langt bort fra Skibet.

Det lykkedes dog Kaptajn Bruce saa nogenlunde at faa dem beroligede igen, men da han samme Aften lod baade dem og sine egne Folk vide, at det var nødvendigt at være meget sparsommelig med



Samme Dag fik man igen Hval i Sigte, og Hvalbaaden blev atter sat ud og bemanded.

Provianten, og han stillede dem i Udsigt, at de maaske kunde blive nødtvungne til at søge Land, dersom de ikke rettede sig derefter, blev Banditterne ligefrem desperate og trak Pistolerne frem. De besindede sig dog; thi Kaptajn Bruce havde lige saa hurtigt sin Harpun i Haanden, og hans Folk var i samme Nu klar til at bistaa ham med deres Lanser.

Tre skoldhede Dage i aaben Baad midt i Stillehavet under en bagende Sol og med kun et Par Gnalinger haardt Brød og en Slurk lunkent Vand daglig til hver kunde nok bortvejre Lysten — selv hos de mest forhædede Forbrydere — til at fortsætte ret meget længere paa samme Maade, og da Kaptajn Bruce den fjerde Dags Morgen bestemte sig til at søge Land, fandt selv Banditterne sig uden Indsigelse heri.

Den næste Dag blev Rationerne yderligere sat ned, og Folkenes Kræfter tog af i Forhold hertil. Aaretagene blev kortere og kortere og var uden synderlig Kraft. Den sjette Dags Aften gjorde Banditterne Forsøg paa at bemægtige sig den Smule Brød, der endnu var i Behold, men de blev drevet tilbage, uden at nogen dog blev alvorligt saaret. Matroserne vilde saa vidt muligt ikke udgyde Blod under disse Omstændigheder, og Slynglerne frygtede aabenbart for at blive overmandede, dersom det kom til regulær Kamp om Herredømmet i Baaden. De var jo dog kun tre Mand mod seks, og selv om den ene af de seks ogsaa kun var en Dreng, havde de jo før været Vidne til, at ogsaa han kunde bide fra sig. Ved Middagstid den syvende Dag fik man endelig Land i Sigte, og baade Matroser og Banditter lagde nu samlede al deres Energi i Aaretagene. Drengen var derimod nu saa afkræftet, at han ikke formaaede at røre sig, og Kaptajn Bruce tvivlede om, at de kunde holde Liv i ham ret længe.

Lidt efter lidt aabenbarede Landet sig for de udsædte Mennesker. At det var en Ø, kunde de naturligvis ikke være i Tvivl om — men hvilken Ø? Selv Kaptajn Bruce var ikke ganske sikker paa, at det var den samme, som Styrmanden flygtigt havde gjort ham opmærksom paa, men det fik ogsaa være. Det var dog med en inderlig Glæde og Tilfredsstillelse, han nu saa denne Ø gradvis dukke op af Havet med Palmer og en grøn Mur af Underskov og med en gul Strandbred. Nogen Art af Bebyggelse kunde ingen faa Øje paa, men baade Matroser og Banditter bekymrede sig i Øjeblikket ogsaa mindre herfor. De var fuldt op betagne af Udsigten til at blive forskaanet for et længere Ophold i Baaden og for maaske at lide en frygtelig Sultedød.

Kaptajn Bruce gav ikke Udtryk for nogen Betagelse. Han følte sig nærmest skuffet over ikke at kunne faa Øje paa noget Skib ved Øen, og han lagde ikke Skjul paa sin Skuffelse herover. Men dette havde til Følge, at en af Banditterne øjeblikkelig igen trak sin Pistol frem og svor en Ed paa, at ingen skulde komme til at gøre et Aaretag mere, før han fik at vide, hvad Hensigten var, og de andre to Banditter fulgte hans Eksempel. Ingen af dem vilde udsætte sig for at blive sendt tilbage til Tasmanien. Det saa ud, som om

en Kamp paa Liv og Død var uundgaelig, og den vilde sikkert ogsaa være blevet indledet, dersom en af Matroserne ikke havde grebet ind og taget Ordet. — Her var aldeles ikke Tale om, at de skulde sendes tilbage til Tasmanien. De havde alle delt samme Skæbne i denne Baad og havde lidt med hverandre, og ingen skulde faa ham til at røbe, hvem disse hans Lidelsesfæller var, dersom der virkelig skulde findes nogen civiliseret Myndighed paa den Ø, de stod i Begreb med at lande paa. Denne Udtalelse vandt højlydt Bifald hos de andre Matroser. Jim var alt for svag til at forstaa, hvad der foregik; men da Kaptajnen vægrede sig ved at afgive det samme Løfte, efter at Banditterne havde opfordret ham dertil, spændte de Hænderne paa Pistolerne og truede med at skyde ham og kaste hans Lig ud til Hæjterne, hvis seglformede Rygfinner nu og da kløvede Vandskorpen i Baadens umiddelbare Nærhed. Omsider gav Kaptajn Bruce dog efter, men han samtykkede kun i at tie, saalænge de opholdt sig paa denne Ø; og naar han gjorde det, var det kun, fordi han frygtede for at være kommet til en helt anden end den, han havde styret efter.

Hen imod Aften naaede Baaden tæt ind til Land, og nogle venlige Indfødte kom ud i deres Kanoer for at tage imod de nu helt udasede Mennesker, som de antog for Skibbrudne. De medbragte baade Levnedsmidler og Vand, og Baadens Bemanding havde snart fast Grund under Fødderne igen. De Indfødte lod dem forstaa, at der var hvide Mennesker paa den modsatte Side af Øen, og de behandlede dem vel og overlod dem to smaa Hytter til foreløbigt Ophold.

Efter et Par Dages Forløb var de alle — med Undtagelse af den haardt medtagne Skibsdreng — kommet saa meget til Kræfter, at de kunde tænke paa at begive sig til Fods tværs over Øen. En af de Indfødte, som kunde tale lidt Engelsk, fortalte, at der i Øjeblikket kun laa to smaa Skibe ved Øen, og at den Orlogsmand, som plejede at ligge der, var gaaet til Søs for nogle Dage siden. Dette var gode Nyheder for de tre undvegne Forbrydere; hvorledes de øvrige tog disse Oplysninger udtalte de sig ikke om. Efterladende Skibsdrengen, der endnu var for svag til at foretage en længere Fodtur, til de venlige Indfødtes midlertidige Omsorg, begav de øvrige sig mod den anviste Boplads paa Øens modsatte Side.

Efter en fire Timers Vandring gennem en frodig Vegetation naaede de den lille Koloni, hvor der af Hvide kun opholdt sig nogle faa Søfolk, en lille Afdeling Marinesoldater samt et Par Kolonister og Købmænd med deres Familier. Blandt disse fik de Nyankomne, som ogsaa her blev antaget for Skibbrudne, den bedste Modtagelse, og da det ene af de to smaa Fartøjer, som i Øjeblikket laa ved Øen, i Løbet af et Par Dage skulde sejle til Honolulu, fik de beredvilligt Lov til at indskibe sig med dette — de tre flygtede Deporterede for fra Honolulu at naa Kalifornien og Matroserne for eventuelt at faa en Skibsejlighed tilbage til Tasmanien. Jim var stadig meget svag og maatte foreløbig blive, hvor han var, indtil han kunde af-

hentes af en af de hvide Kolonister, som havde lovet Kaptajn Bruce at drage Omsorg for ham, til der gaves en Lejlighed til at faa ham afhentet. Den hæderlige Kaptajn Bruce, der her paa denne Ø følte sig bundet til Tavshed ved sit givne Ord, indskibede sig nemlig ogsaa sammen med sine fire Matroser — dog ikke for ligesom de at tage tilbage til Tasmanien, men for i Honolulu at faa de tre Banditter overgivet til Myndighederne og for derefter at naa Kalifornien med en hurtig Sejler, saa han kunde komme „Sea Gull“ i Forkøbet og faa Sorte Dick og de øvrige af hans Bande paagrebet, naar de ankom.

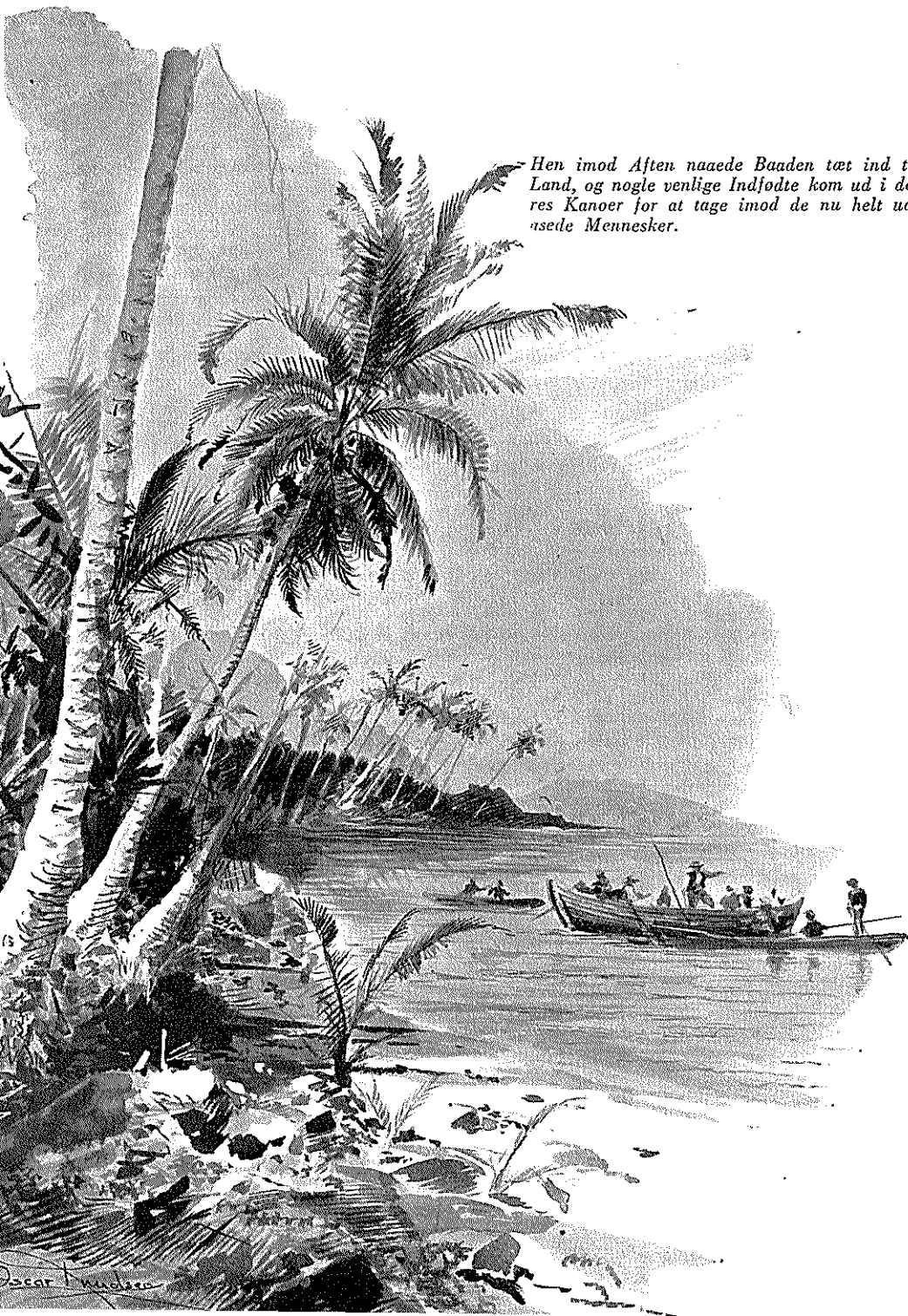
Dagen efter, at Skibet var sejlet, blev Jim bragt over til Kolonien, og et Par Timer senere kendte en-

hver dør Historien med „Sea Gull“. Drengens Beretning vakte straks almindelig Forbitrelse i Kolonien. Der blev afholdt et Møde for at drøfte, hvorledes man skulde faa standset de tre bortsejlede Banditter — eventuelt ogsaa bemægtige sig „Sea Gull“ med Sorte Dick og Resten af hans Bande. Inden længe enedes man om at optage Forfølgelsen med det andet lille Fartøj, som laa ved Øen. Dette var en hurtigsejlende Skonnert ved Navn „Along“, som ogsaa straks blev stillet til Raadighed, hvorefter en halv Snes Søfolk og lige saa mange Marinesoldater frivilligt meldte sig som Deltagere i Ekspeditionen. Man fik anbragt en Skibskanon om Bord i Skonnerten. Deltagerne blev forsynede med baade Geværer, Bajonetter og Pistoler, og efter at Skibet havde indtaget de fornødne Levnedsmidler og Vand til et længere Togt, stod det den følgende Aften til Søs. Jim fik efter indtrængende Anmodning ogsaa Lov til at følge med.

— — —
 Hen imod Aften naaede Baaden tæt ind til Land, og nogle venlige Indfødte kom ud i deres Kanoer for at tage imod de nu helt ud-nsede Mennesker.

Fra den Dag, da det gik op for Sorte Dick, at det ikke mere nyttede at søge efter den borteblevne Hvalbaad, havde han næret Mistanke om, at dens Forsvinden ikke skyldtes Tilfældigheder. Han følte sig næsten sikker paa, at Kaptajn Bruce med Forsæt havde spillet ham dette Puds, og at han ikke havde været ene om at regne det ud. Hver Dag tog han Styrmanden i indgaaende Forhør og brugte alle mulige Kneb for at faa ham til at fortælle sig, saa den haardt trængte Styrmand havde al sin Koldblodighed nødig for ikke at forraade, at han vidste mere om Sammenhængen, end han vilde fortælle.

Seks Dage var blevet spildt med at søge efter Baaden, før Rejsen var blevet fortsat, og man igen satte Kurs efter Kalifornien. Der



havde imidlertid kun været meget lidt Vind, og det klodsede Skib havde gjort ringe Fart. Sorte Dick svor og rasede omkap med sine syv andre Banditter. Han var ikke i Tvivl om, at der var sat en Forfølgelse i Gang fra Hobartstown. Maaske havde man endog sendt et Krigsskib ud for at fange ham og hans Kammerater, og det kunde jo være lige i Hælene paa dem nu — takket være den Forsinkelse, Hvalfangsten og den borteblevne Baad havde foraarsaget. Overfor sine Kammerater udtalte Dick som sin Mening, at de bedst kunde undgaa eventuelle Forfølgere, dersom de kunde bemægtige sig et hurtigt sejlene Fartøj og forlade „Sea Gull“. Dette vandt Bifald, og det blev besluttet, at man skulde angribe det første passende Skib, man faldt i med.

Det var ikke noget særligt stærkt befaret Farvand, „Sea Gull“ befandt sig i, og det traf sig saaledes, at „Along“ blev den første Sejler, man fik i Sigte. En tidlig Morgen dukkede Skonnerten op over Horisonten i Syd, og da den hurtigt halede ind paa „Sea Gull“, var det for Banditterne indlysende, at den netop besad de Egenskaber, de ønskede.

Styrmanden, som havde hørt noget om deres Plan, var alt andet end henrykt over denne lille Sejlers Tilsynekomst. Hans Haab om, at „Sea Gull“ skulde blive indhentet og overhalet af et Krigsskib, var bristet, og hvad vilde Banditterne nu stille op med ham og de øvrige af „Sea Gull“s Besætning, som endnu var om Bord, dersom deres Plan lykkedes. Han forestillede sig det værste.

Mens Styrmanden spekulerede herover, traf Sorte Dick og hans Kammerater Forberedelser til at bemægtige sig den fremmede Sejler. Deres Hensigt var at hejse Signal for, at de manglede Proviant, og Sorte Dick befalede Styrmanden at ordne det fornødne her til. Naar Skonnerten saa havde drejet bi, vilde de bemande en Baad og for øvrigt gaa frem paa samme Maade, som da de havde bemægtiget sig „Sea Gull“. Efter en Forespørgsel fra Sorte Dick om, hvor stor Besætningen kunde være paa et Fartøj af Skonnertens Størrelse, maatte Styrmanden indrømme, at det højst kunde dreje sig om fire eller fem Mand. Og da Skonnerten omtrent var naaet op tværs af „Sea Gull“, kunde man derfra ogsaa kun se fire Mand, hvoraf den ene stod til Rors, mens de andre tre skødesløst lænede sig ud over Rælingen og betragtede Hvalfangeren.

Saa blev Signalet hejst og besvaret. Begge Skibe drejede bi, og fra „Sea Gull“ blev en Baad sat ud og

bemandet med Sorte Dick og seks af hans Bande. Den syvende skulde blive om Bord for at holde Styrmanden og Matroserne i Skak med sin Pistol, dersom de skulde forsøge at sejle bort eller paa anden Maade gribe forstyrrende ind i Planen.

Da Baaden et Øjeblik efter var paa Siden af Skonnerten, blev der uden forudgaaende Forespørgsler straks tilkastet den en Tovende. Skonnerten laa saa lavt paa Vandet, at Banditterne næsten kunde skræve over i den, og Baaden var aldrig saa saare gjort fast, før de alle stod paa Dækket.

„Nu paa dem!“ raabte Sorte Dick og slog ud efter den nærmeste Matros, der var inden for hans Rækkevidde.

Men Manden undgik Slaget, og i samme Nu myldrede tyve bevæbnede Mænd frem fra Kabys og Lukaf og satte bogstavelig talt deres Geværmundinger for Brystet af de lamslaaede Banditter, som ikke havde ventet, at de selv kunde falde i en Snare. Ikke desto mindre kom det til Kamp — en kort, men vild Kamp, som dog endte med, at Slynglerne blev overmandet og belagt med Jern. Sorte Dick var den sidste, man fik Bugt med, og Pistolen maatte formelig skæres ud af Haanden paa ham. „Along“s Kanon blev der overhovedet ikke Brug for.

Saa blev ogsaa den syvende Bandit afhentet fra „Sea Gull“, og begge Skibe fulgtes nu ad for at opsøge det Fartøj, hvormed Resten af Banden havde indskibet sig til Honolulu, og saa var der kun tilbage at overgive dem alle til det første det bedste Krigsskib, saa de kunde blive ført tilbage til Forbryder-Kolonien paa Tasmanien.

Det første det bedste Krigsskib traf de allerede efter et Par Dages Sejlads, og der om Bord var de tre andre Banditter forlængst lagt i Bolt og Jern; thi denne Orlogsmand havde flere Dage forinden overhalet det Fartøj, hvormed de havde forladt Øen; og gamle Kaptajn Bruce, som ikke længere var bundet af noget Tavshedslofte, havde straks angivet Forbryderne. Han var derefter tillige med sine fire Mand fulgt med Orlogsmanden, og han kunde nu med sine Folk gaa om Bord i sit gamle Skib igen og sejle tilbage til Hobartstown.

Her slutter Beretningen om denne Episode i Stillehavet, hvis Grundrids er gaaet fra Mund til Mund gennem flere Generationer blandt Søens Folk, og som har sit Udspring fra „Sea Gull“s Skibsdreng, Jim.

O. I.

Bestyrelsesmøde i Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond

Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond, der blev stiftet i 1936, og som yder Læsehjælp til Elever paa Fanø Navigationsskole, har i Esbjerg afholdt sit aarlige Bestyrelsesmøde.

Husk at forny Deres Abonnement!

Fondet har siden 1936 uddelt ialt Kr. 3.700 til 19 Elever, som derved er blevet sat i Stand til at paabegynde eller fortsætte deres Læsning.

Fondets Kapital er nu oppe paa Kr. 23.000.

Bestyrelsen består af: Kaptajn P. Chr. Jacobsen, Esbjerg, Lods H. M. Lund, København, Kaptajn B. Ulv, Esbjerg, Skibsfører K. Lauritzen, København.

KONVOJERING

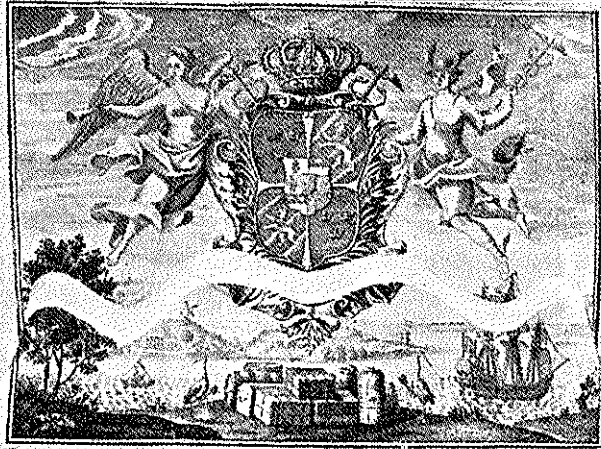
(Fortsat fra forrige Nummer)

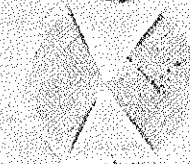
Af Hjalmar Börjeson

HIDTIL var Konvojerne i det store og hele sluppet fri for alt for store Overgreb fra de krigsførendes Side. Aaret efter Wattrangs Konvoj, altsaa 1695, gjorde Engelskmændene sig imidlertid skyldige i et Overgreb, som vidner om en høj Grad af Vigtighed og Brutalitet. Kaptajn Erik Ribbing med Skibet „Wachtmeister“ var blevet sendt paa Konvoj til franske Havne. Ved Hofden, det østlige Indløb til den engelske Kanal, mødtes han af fire engelske Orlogsfartøjer. Af disse var det ene omtrent paa „Wachtmeister“s Størrelse, det andet var ogsaa et Linieskib, men mindre, og de to øvrige var Brigantiner. Der blev raabt til Ribbing om at stryge Mærsejlene „for Kongen af Englands Skibe“, men Engelskmanden fik til Svar: „Nej. Det har vi ingen Ordre til.“ Den engelske Eskadrechef sendte saa en Officer ombord til Ribbing for at gentage Befalingen, men Ribbing vægrede sig paany. Da den engelske Officer gik ned i sin Baad, sagde han til Ribbing, at man nok skulde faa at se, at hans Mærsejl kom ned. En engelsk Orlogsmænd lagde sig for Wachtmeisters Bov, en anden ved Laaringen, klar til at entre. I Mellemtiden havde Ribbing gjort klart Skib til Kamp, men forholdt sig afventende. I Modsætning til Wattrang havde Ribbing Ordre til at forsvare sig og Konvojen, men maatte ikke angribe.

Efter nogen Tids Forløb kom der to Salver fra hele Bredsidens og ligeledes to Geværsalver fra Engelskmanden. Det besvaredes omgaende fra Wachtmeister. Fire Gange gentoges denne Beskydning. Englænderne skød mest med Skraa mod Master

og Rundholter, men særligt mod Mærsejlene for at faa dem ned, uden at det dog lykkedes. I Stedet kom de selv ud for at faa deres skudt ned. Tydeligt nok forargede dette Englænderne i ganske særlig Grad. Paa dette Tidspunkt var „Wachtmeister“s Sejl gennemhullede som en Si, og Skibet kunde ikke manøvreres, men begyndte at drive, hvorfor man lod Ankeret gaa.



Till Hvar Och En, Som Detta här Ordre. 1797.
*Salven om en Kappel Sara från Göteborg, som tilläts ha
 en sex målt kaller, tillstånd med två ankor, för att tillgå
 från. gult, skuggad, utmanat till Dublin och vidare till
 Östern, på en med utom nämnda synlighet eller annan med
 lastningar, gods och ladning, emellan W. d. 17. Mars 1797
 Kapparet utlämnat på befallning af den kgl. Kungl. Majestät
 Hans Konung till 2 af Österns, emellan utlämnat på befallning
 Utlämnat till utlämnat till 1. utlämnat med kungl. Kommando
 på sigill och underskrift af Skattkammaren den 17. Mars 1797
 De kgl. Majestät på kungl. Majestät tilläts tilläts*
De dragnas, här och emellan utlämnat

*J. W. Skottsmå, Öst. Svingens, Öst. Svingens
 Skattkammaren, Öst. Svingens, Öst. Svingens
 Skattkammaren, Öst. Svingens, Öst. Svingens*

Henstilling om Tilladelse for den svenske Brig „Sara“ paa Rejse fra Göteborg til Dublin og videre efter Ordre at passere uden Hindring, Ophold eller Skade for Skib, Søfolk, Passagerer, Gods eller Ladning. Udstedt af det kgl. Handelskammer i Stockholm 1799.

Ved den første Salve var Ribbing, sørgeligt nok, blevet ramt af to Geværkugler, af hvilke den ene gik gennem Maven og satte sig fast i Ryggen, den anden gik gennem Armen. Han blev baaret ned i Kahytten, og under svære Lidelser havde han, uden at hans nærmeste Mand, Kaptajn Klöfversköld vidste det, givet Ordre til at stryge Flaget og ophøre med Skydningen. Da Klöfversköld, der ledede Artilleriet paa Batteriet, fik dette at vide, fo'r han ned i Kahytten og spurgte, om Flaget ikke skulde hejses igen. „Ingenlunde,“ svarede Ribbing, „men gaa til The Downs. Det er mine Ordre.“ Med en engelsk Officer som Lods gik „Wachtmeister“ altsaa til The Downs. Næste Morgen døde Ribbing efter ubeskrivelige Smerter. Af Svenskerne faldt yderligere to. To Matroser og to Underofficerer saaredes, hvoraf den ene døde samme Dag som Chefen. Paa engelsk Side opgives de faldne til en Løjtnant og ca. 30 Menige. Efter Ribbings Død overtog Klöfversköld Ledelsen og førte Konvojen til dens Maal. Ved Hjemkomsten blev han dømt til Døden for at have strøget Flaget, men benaadedes. Han giftede sig senere med Ribbings Enke.

Ingen Konvoj var endnu gaet længere end til Cadiz, men i Høsten 1695 destineredes Otto Siöstierna med Skibet „Gotland“ og Kaptajn Per Olsson med Skibet „Livland“ til Portugal og videre til Alicante. Herfra skulde Olsson yderligere gaa til La Matta, et Sted mellem Saltværker noget Syd for Alicante. De ankom til Alicante den 1. Maj 1696 med 15 svenske og 3 danske Koffardiskibe. Dette var den første svenske Konvoj, som pløjede Middelhavets blaa Vand. Olssons Rejse blev lang. Han kom ikke hjem før Foraaret 1697, altsaa efter ca. 1½ Aars Fraværelse. Siöstierna var kommet hjem til Marstrand allerede i Oktober 1696. Paa sin Rejse blev Olsson angrebet af engelske Orlogsfartøjer, da han ikke vilde efterkomme den engelske Befaling om at ydmyge sig ved at stryge Mærsejlet. I den engelske Kanal mødte han nemlig Kanonbaaden „Barlington“ og to Fregatter, der gav ham det glatte Lag, hvilket kostede ham én Død og 3—4 Saarede. Opbragt af denne Overmagt førtes baade han og Konvojen til Plymouth, hvor han dog straks blev frigivet.

Hermed er de vigtigste af de i det 17. Aarhundrede udrustede Konvojer behandlet. Den første Del af det 18. Aarhundrede var en relativ rolig Periode for den svenske Søfart, naar man ser bort fra den bekendte Episode mellem engelske Orlogsskibe og Kaptajn Psilander med Skibet „Øland“ 1704 udfor Ordforne, hvor Engelskmændene atter fordrede den ydmygende Hilsen. I Midten af Aarhundredet kommer Konvojerne atter i Gang og udstrækkes stadig længere. Anledningen var denne Gang den saakaldte Syvaarskrig, som førtes 1756—63 mellem Østrig, Frankrig, Rusland, Sverige paa den ene Side og Preussen—England paa den anden Side.

Konvojerne under denne Krig fordeltes saaledes, at en Del Fregatter udelukkende passede Konvojerne til de franske Atlanterhavshavne med Anløbning

af de Havne, der laa mellem dem og Sverige, og som Skibene tilfældigvis vilde anløbe. Alle Konvojerne udgik fra Göteborg, nogle Gange fra Marstrand, og Orlogsskibene slap Konvojen ved Texel, hvor de ogsaa samlede dem til Hjemrejsen. Som Regel anløb Konvojerne Sheernes som sidste Havn for Konvojrejser paa Nordsøen. Hvad angaar Konvojerne til fjernere Havne, d. v. s. til portugisiske og spanske Atlanterhavshavne samt forskellige Havne i Middelhavet, saa havde de ganske vist ogsaa Göteborg til Udgangspunkt, men hvad angaar de ledsagende Orlogsmænd, saa havde disse saa at sige en anden Udgangshavn, nemlig Malaga, hvor Admiralitetskollegiet havde oprettet et Oplag af Proviant og Udstyr. Her til Malaga førte Konvojfartøjerne ogsaa de Handelsskibe, som de hentede i Middelhavshavnene, og disse Skibe fik derefter ny Konvoj hjem til Sverige. Det første Aar passes Middelhavskonvojerne af Linieskibet „Sparre“ under Kommando af Kommandør Jägersköld. Den fjerneste Konvojhavn var Livorno. Fra denne Havn foretoges Hjemrejsen til f. Eks. Genua med Anløb af Marseille eller Toulon eller dem begge to. De Handelsskibe, der laa i spanske Havne, sluttede sig til den paa Vej mod Malaga kommende Konvoj.

En Sag for sig var Fregatten „Sorte Ørn“s Konvoj af de svenske Ostindiefarere „Stockholms Slot“ og „Fredrik Adolf“ fra Cadiz til de kanariske Øer. De var tidligere blevet konvojeret fra Göteborg via Orkneyerne af Fregatten „Postillon“. Aaret efter eller 1759 sendtes Linieskibet „Sofia Charlotta“ til Shetlandsøerne for at støde til de ventede Ostindiefarere „Prins Carl“ og „Prinsesse Sofia Charlotte“. De blev truffet Nord for Shetland og fulgtes lykkeligt hjem til Göteborg.

Det er givet, at Konvojerne fortsat maatte komme ud for adskillige Episoder, navnlig da Kaperne var i livlig Virksomhed, og Sverige var indviklet i Krigen. Kaptajn Karl von Treutiger, som var Chef paa Fregatten „Høgen“ 1759 under en Konvoj til Malaga, skrev, at vel havde baade engelske Orlogsmænd og Kaperne ladet ham sejle uforstyrret, men til Gengæld havde han hele Tiden sejlet med klart Skib til Kamp. En og anden næsvis Kaper sendte han i god Tid nogle Kugler, „for,“ som han skrev, „at holde dem paa Afstand“. Da von Treutiger under Rejsen anløb Sheernes, indtraf en Begivenhed, der var særdeles betegnende for Tiden. Efter at han havde anmeldt sin Ankomst til Kommandanten, sendte denne en af sine Officerer for at gengælde Visiten. En Del af Samtalen mellem denne Officer og Fregatchefen handlede om Flagføringen. „Høgen“ gik, som man brugte det i det 18. Aarhundrede, under Handelsflag, eller rettere under Nationalflag, som det firdelte Flag jo i Virkeligheden er. Da Engelskmanden spurgte, hvorfor der ikke førtes Orlogsflag, svarede von Treutiger: „Jeg har Ordre til det.“ „Hvorfor saluterede Fregatten ikke?“ var Engelskmandens næste Spørgsmaal. Svar: „Ingen har fordret det, men hvis saa var, har jeg Ordre til at give Salut.“ „All right,“ svarede Englænderen. „Men

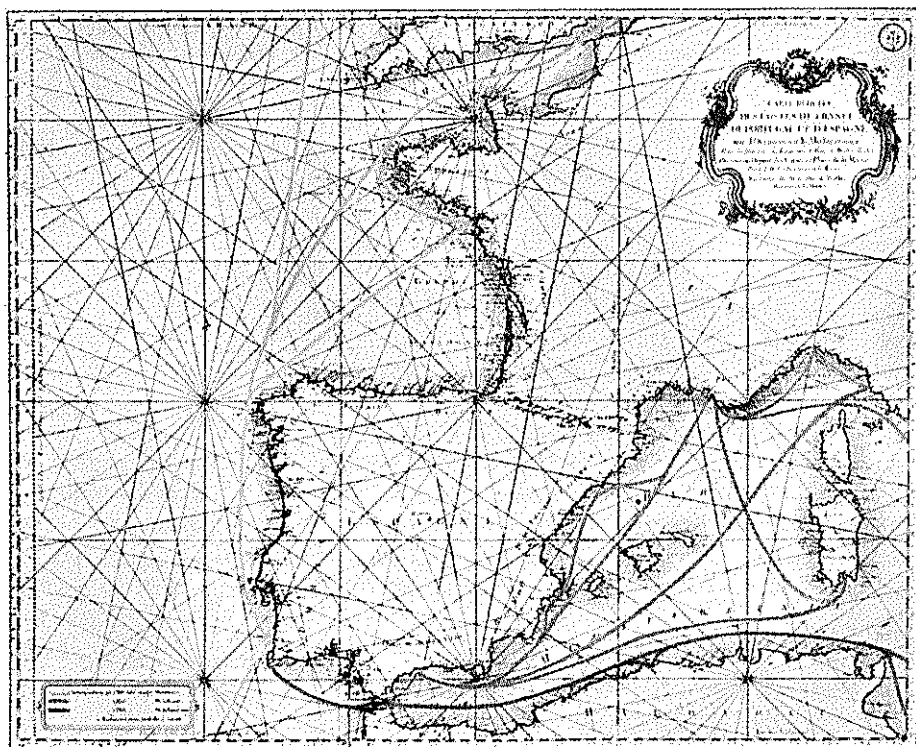
saa skal Saluten afgives under rent Flag, ellers akcepterer Kommandanten den ikke.“ Von Treutiger indvandt: „Jeg har Ordre til ikke at føre andet Flag.“ Og dermed var denne aandfulde Samtale slut, og uden Vrøvl fik han Lov til at sejle videre med sin Fregat.

Den Slags løjerlige Optrin var imidlertid nu bragt ud af Verden, for medens von Treutiger var til Søs, udstedte Kongen den Befaling, at Orlogsfartøjerne ogsaa skulde føre Orlogsflag paa den anden Side Skagen, samt at de skulde følge den gangse Høflighedsregel at hilse først med Skud overfor engelske Fæstninger eller engelske Orlogsfartøjer, som man mødte eller som befandt sig, hvor England „paastaar at eje Dominis maries“ (Herredømme paa Havet). Visitering skulde derimod ligesom tidligere forhindres paa enhver Maade. Den første Fregatchef, som praktiserede denne nyindførte Høflighed, var Kaptajn Warberg med Fregatten „Fama“. Han mødte samme Aar som Treutiger, men senere, udførte Ushant en Orlogslaade paa 24 Fartøjer, som han salutede med 8 Skud og fik 9 Skud tilbage. Sverige brugte nemlig dengang et lige Antal Skud til Salut, medens alle andre Nationer brugte et ulige Antal.

Omend Konvojer altsaa brugtes — fem til seks Orlogsfartøjer var i Reglen stadig beskæftiget i saadan Fart — saa kunde det naturligvis hændes, at et og andet Skib paa dygtig Maade opsnappedes af en Kaper.

Men alle Koffardiskippere udnyttede ikke altid Konvojeringsmulighederne, enten det nu var paa eget eller paa Rederens Initiativ, for det gjaldt om at spare nogle Dages Rejse — ikke sjældent med det Resultat, at Skibet gik tabt. Saaledes gik det Skipper Dahlstrøm, der førte et Stockholmerskib paa Vej til Livorno. Udførte Sardinien blev han taget af en, preussisk Kaper paa den enkle Maade, skrev Skipperen, at Kaperkaptajnen bad om at maatte se Skibspapirerne. Da han havde faaet dem, udrød Kaperen: „Skibet er Prise“. „Saa det,“ skrev Dahlstrøm, „kan kaldes et høfligt Tyveri eller snarere Søroveri. Nu faar vi se,“ tilføjede han galgenhumoristisk, „hvad Rederne og Assurandørerne kan faa ud af det.“

Efter at den sidste svenske Konvoj var afsluttet 1764, indtraf en Stilstandsperiode til 1779, hvor man paany maatte gribe til Konvojerings. Denne Gang var Anledningen den amerikanske Frihedskrig. Konvojerterne blev de samme som i Aarene 1758—64, d. v. s. dels til franske Havne og dels til Havne i Middelhavet.



Svenske Konvojruter i det 18. Aarhundrede, aftegnet paa et fransk Sokort fra 1771.

Den fjerneste Havn var ogsaa denne Gang Livorno. I det første Konvojeringsaar, 1779, indtraf ganske vist forskellige Episoder, men dog af mindre alvorlig Art. Da f. Eks. Kaptajn Fallstedt med Fregatten „Sorte Ørn“ havde sluppet sin Konvoj udenfor den franske Kanalhavn Morbaix, men stadig laa udenfor for at kunne holde Øje med Skibenes Indsejling i Havnen, dukkede pludselig to Fregatter frem uden Flag og standsede i god Afstand fra Fallstedt. Denne gjorde øjeblikkelig klart Skib, men der skete ingenting. Da de to Parter havde ligget og passet paa hinanden i henved to Timer, satte Fallstedt endelig Sejl, og det gjorde de fremmede ogsaa, hvorefter de forsvandt. Nogle Dage senere havde Fallstedt et ejendommeligt Møde. Det var lige før Daggry, og Fallstedt laa ca. 60 Sømil Vest for Ushant. Pludselig var han, sammen med sin Kammerat, Kaptajn Törning paa Fregatten „Sprengtporten“ omgivet af en Mængde Fartøjer, som syntes at tilhøre en modgaaende Flaade. For at undgaa at blive bordet vendte de begge Fregatterne og fulgte med. Da det blev lyst, hejste de svenske Fregatter Flaget, men ingen af de fremmede brød sig om det. Først langt senere, da Flaaden vendte, hejste de to nærmeste Skibe spansk Flag. Flaaden omfattede mellem 60 og 70 Fartøjer, men var saa spredt, at de fjerneste knapt kunde skelnes fra Mastetoppen, „skønt,“ rapporterede Fallstedt, „vi saa at sige var midt iblandt dem.“ I to Døgn havde de svenske Fartøjer Selskab af denne mystiske Flaade.

Heller ikke under denne Konvojeringsperiode blev der udspillet blodige Kontroverser med Englænderne. I den Retning var Søens Skikke mildnet, men der forekom andre Sammenstød. Da f. Eks. Fregatten

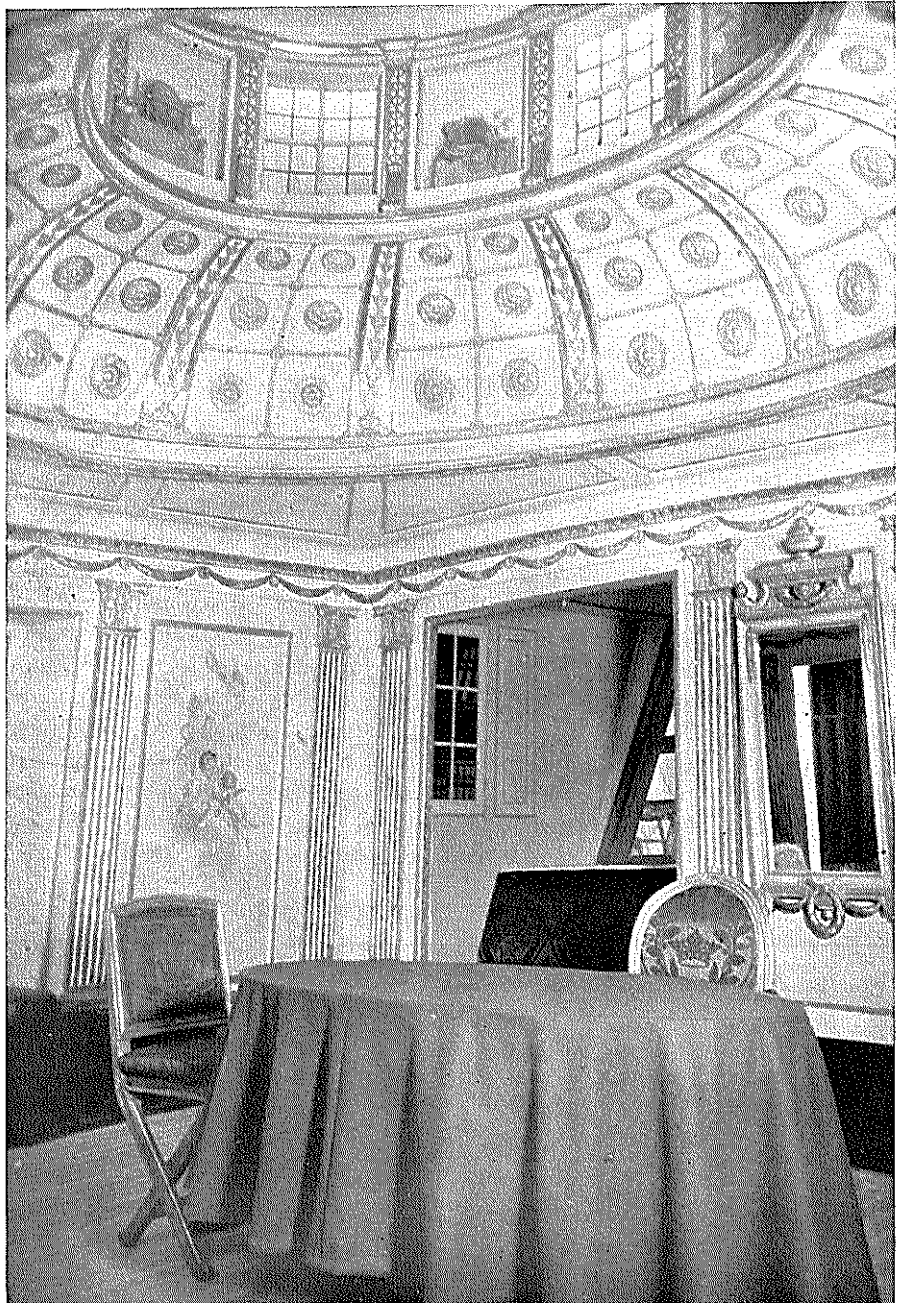
„Gribben“ under Kommando af Major Christiernin 1782 var paa Vej til Middelhavet, standsedes han af tre engelske Orlogsfartøjer, et Linieskib, en Fregat og en Kutter, hvis Chef forlangte at visitere Konvojen, hvilket Christiernin modsatte sig. Efter at de to Chefer havde diskuteret Spørgsmaalet i hele seks Timer, blev Englænderen træt og sejlede bort.

Under Sveriges Krig med Rusland 1788—1790 forekom ingen lange Konvojeringer. 1790 konvojeredes dog de to Ostindiefarere „Göteborg“ og „Kronprins Gustaf“ hjem fra Falmouth, hvor de havde ligget næsten et Aar — Ved Aarhundredets Slutning eller 1793 erklærede det franske Konvent Krig mod England, Holland, Spanien, Østrig og Preussen m. fl. Konvojeringerne begyndte altsaa igen. Samlingsstedet var nu Øresund, undtagen for Aarets fjerde Konvoj, som skulde samles paa Rive Fjord udenfor Gøteborg. Konvojeringerne strakte sig endnu til Livorno eller af og til til Cagliari. Som Basis for Konvojerne i Middelhavet brugtes som tidligere Malaga. Nu kom en ny Havn til, nemlig Barcelona. Efter at denne Konvojeringsperiode ophørte i 1794, begyndte en ny 1798 med Samling enten i Øresund eller i Marstrand. Om Sommeren ankom saaledes Fregatten „Ulla Tersen“, Chefmajor Cederström, til Marstrand med 38 Koffardiskibe samlet sammen i Øresund. Med disse mødte han paa omtrent samme Sted som Usilander med Skibet „Øland“ 100 Aar tidligere, d. v. s. udfor Ordfordness, 2 engelske Orlogsbrigger, hvis Chef meddelte, at Konvojen skulde visiteres. Hvis man vægrede sig mod dette, vilde Ilden blive aabnet. Cederström svarede, at han havde til Hensigt at bruge Vold mod Vold, men forsikrede samtidig, at Konvojens Skibe kun indeholdt neutrale Varer. Medens de to Chefer var fordybet i Samtale, saa engelske Slupper deres Snit til at visitere to svenske Skibe. Enden paa det blev, at hele Konvojen blev tvunget til at gaa til The Downs, hvor den blev beslaglagt. Denne Begivenhed var

saa meget mere forargelig, som en anden svensk Konvoj under Wrangel umiddelbart forud var blevet tvunget ind til Margate. Engelskmændene mente nemlig, at den svenske Konge manglede Kompetence til at forbyde Visitering.

Følgerne blev alvorlige nok for de svenske Chefer.

Ligesom fra Wrangel blev Kommandoen ogsaa taget fra Cederström, de blev arresterede og hjemført som Fanger. Cederström blev senere dømt til Døden. Han blev dog benaadet Dagen før Henrettelsen og førtes til Kristianstads Fæstning, hvor han sad et halvt Aar og derefter blev taget til Naade igen. Hovedaar-



Fra det søhistoriske Museum i Stockholm.

Kong Gustav III's Kahyt i „Amphion“ med overdaadige Dekorationer og silkebetrukne Mobler. I denne Kahyt afholdtes det Krigsraad, hvor Beslutningen til Angrebet paa den russiske Flaade ved Svensksund toges.

sagen til denne haarde Dom, specielt for Cederströms Vedkommende, var den Forbitrelse, de svenske Købmænd følte over den lange Ventetid, Koffardiskibene var udsat for i Opbringningshavnene, inden Prisedomstolen fældede sin Dom. En tredje Konvoj samme Aar mødte et engelsk Linieskib udfor Texel. Dets Chef spurgte imidlertid blot efter Konvojens Bestemmelsehavn og ønskede den lykkelig Rejse, da han havde faaet tilfredsstillende Svar. Saa forskelligt kunde Konvojerne blive behandlet af de engelske Fartøjschefer. For en fjerde Konvoj hændte nøjagtig det samme. Engelskmændene var begyndt at vise Tendenser til Høflighed og, som kongelig Majestæt skrev, „fredelige

Tilbøjeligheder“. — Paa den Maade sluttede det urolige 18. Aarhundrede og med det ogsaa de svenske Langfartskonvojer. Ganske vist medførte Krigen 1808—09 nye Konvojer, men de bevægede sig kun indenfor svenske Farvande og var forøvrigt mere af „Es-korte“-Typen, ganske som nu i disse haarde Tider.

I Begyndelsen af 1840 bebyndte de afrikanske Sørovere atter at forurolige den svenske Handelsflaade, der blev derfor udrustet to Orlogsskonnerter, som blev sendt til Middelhavet, hvor de krydsede omkring nogen Tid. Fra disse Krydstogter, de sidste Dønninger af to Aarhundreders Kampe i Middelhavet, stammer de saakaldte Langrejser med Flaadens Fartøjer.

Toussieng:

MAKAHAM —

den store Flod

192 Sider ill. 7,50. Indb. 12,50. Forside-tegning af Kai Rich. Carl Allers Bogforlag.

I Charlottenlund-Lægen Paul Toussieng har den danske Læseverden nu faaet en ny Rejsebogsforfatter af Format, idet hans Debutbog „Mahakam — den store Flod“, der i disse Dage er udkommet paa Carl Allers Bogforlag, er noget af det bedste, der længe er set paa dette specielle litterære Omraade.

Paul Toussieng, der er født i Aalborg, var fra 1916—21 ung Godslæge paa Aalholm ved Nysted, da han af den hollandske Regering fik Tilbud om en Stilling som Militærlæge paa Java. Som Barnebarn af den gamle Kinafarer Hansen-Winning fra Horsens havde Toussieng Rejseblodet i sig og tog mod Tilbudet. I 1924 blev han forflyttet til Borneo, hvorefter han atter praktiserede paa Java fra 1925, til han i 1937 vendte hjem til Danmark.

„Mahakam“ er Dr. Toussiengs Debut som Forfatter og handler om hans interessante Virksomhed paa Borneo i den lille Garnison ved den store Flod Mahakam — et usædvanligt Kolonisamfund bestaaende af

kun 5 Europæere foruden ham selv og hans Kone og iøvrigt af indfødte Soldater med deres Væld af Koner samt af deporterede Straffefanger, hvoraf Hovedparten var Mordere.

Bogen er blændende godt skrevet, en velkomponeret Blanding af Naturbeskrivelse, Kolonihistorie og Filosoferen over Civilisationens lyse og mørke Sider, og ind imellem er flettet en fremadskridende Handling, der kulminerer i den populære Garnisonskommandant „Kaptajnen“s dramatiske Endeligt.

Bogen er illustreret med en Række af Forfatterens egne Fotografier af Bogens Hoved- og Bipersoner samt af de Steder, hvor Handlingen foregaar.



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Røder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juli 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

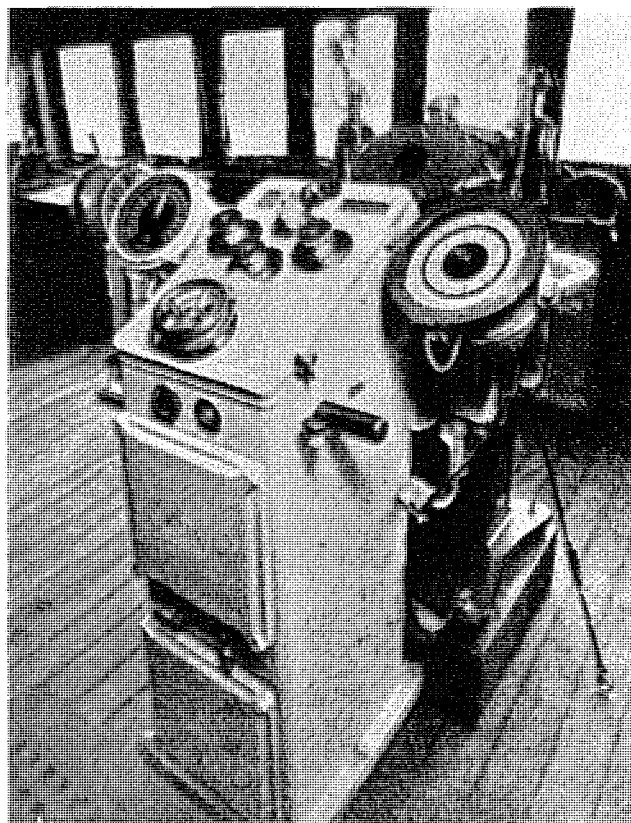
Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Heiland
 Rederi A/S Isfold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautil
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pronix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafiselskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningens
 A/S Em. Z. Svitlers Bjergnings-Entreprise
 Svitlers Bugserafdeling
 D/S Torn
 Reederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Letmetal til Skibsbygningsbrug

Letmetaller har i de senere Aar fundet en stadig stigende Anvendelse til Skibsbygningsbrug, hvilket er det bedste Bevis paa de Fordele, de byder. For mange andre Stoffers Vedkommende kan man sige, at de kun bruges som Erstatninger, men let gælder ikke for Letmetallerne. — Overalt, hvor der er Tale om Konstruktioner, hvor den mindst mulige Vægt spiller en Rolle, kan der med Fordel anvendes Letmetaller. Foruden Skibsbygning kan nævnes: Flyvemaskiner og Vogne af enhver Art. Selv om normale Forsyninger kan skaffes, vil der paa disse Omraader i større og større Omfang blive anvendt Letmetaller.

De første Letmetaller, som f. Eks. Duraluminium, havde den

Ulempe, at de ikke var korrosionsbestandige over for Søvand. Nu har man fremstillet flere Legeringer, som viser særdeles gode Egenskaber i den Retning. Hertil hører f. Eks. Hydronalium, som fremstilles af



Selvstyrer og Datterkompass af Letmetal.

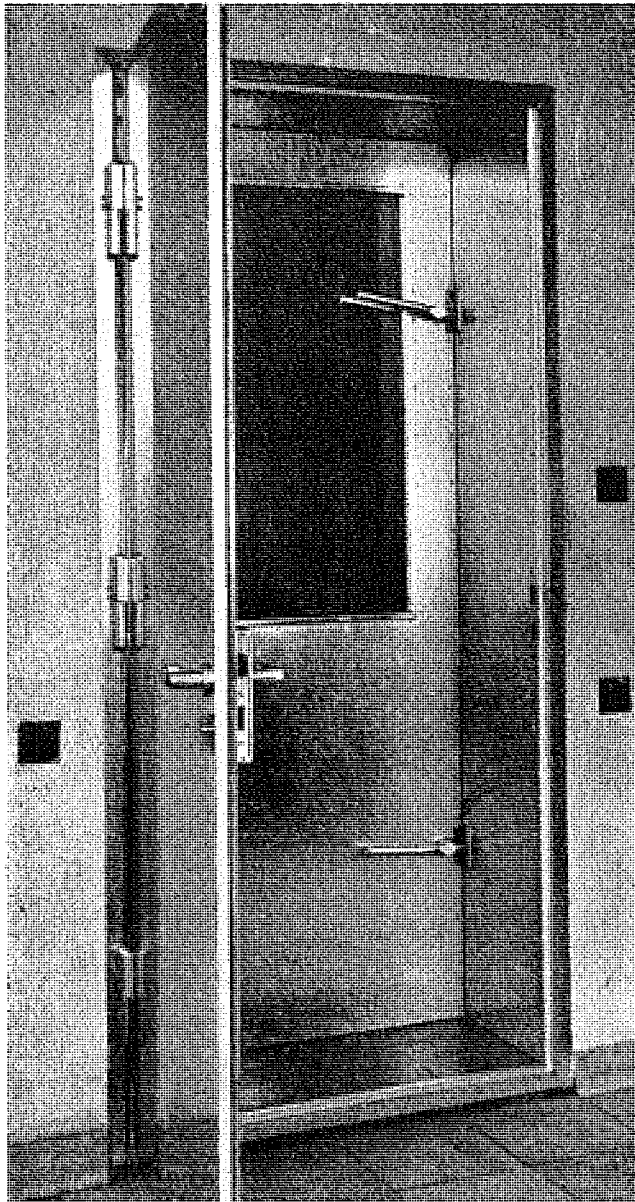


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

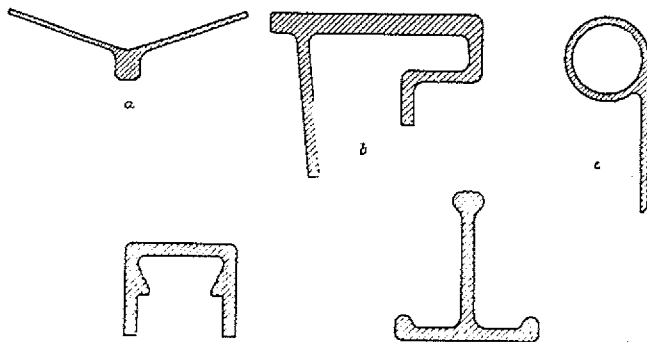
Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Dør af Letmetal.

I. G. Farbenindustrie. Det er en Aluminiumlegering med et Magnesiaindhold paa 2—9 0/0. Paa Grund af

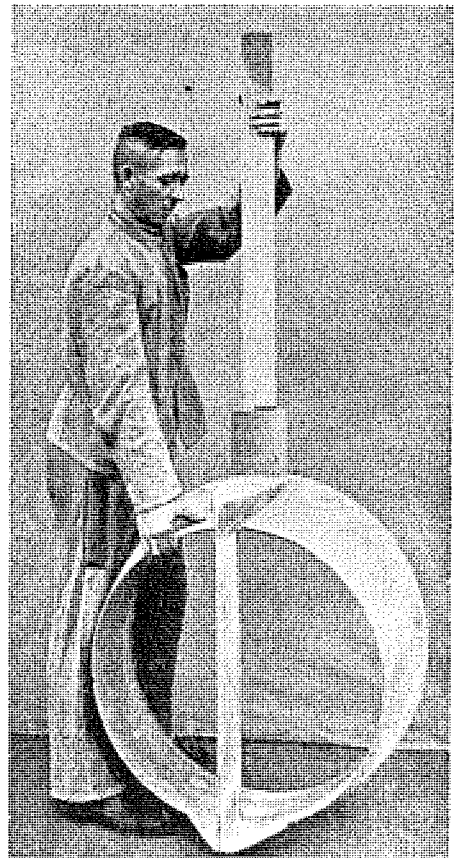


*Hydronalium-Valseprofiler til Skibsbygningsbrug.
a Kolprofil til en Flyvebaadsponton, b Lønningsprofil til en Redningsbaad, c Skanseklædningsprofil, d Profil til en Dørramme med Gummitætning.*

den ringe Vægtfylde (2,6) og den gode Bearbejdelighed har det fundet en udstrakt Anvendelse. Det kan formes som Staalplade, men skal dog ved vanskelige Former, som skal hænges op, have Udglødninger.

Hydronalium kan faas som Plader, Profiler, Stænger, Rør, Traad, Smedegods samt som Sand-, Kokille- og Sprøjtstøbegods.

Ved Valg af Materiale maa der tages Hensyn til de Paavirkninger, som den færdige Konstruktion bliver udsat for. De kan være af mekanisk eller kemisk Natur. Ved Beregning af Styrken maa der tages Hensyn til Materialets elastiske Egenskaber. Da Elasticitetskoefficienten for Hydronalium kun er $\frac{1}{3}$ af Staalets, maa det Inertimoment, man skal have i en Hydronaliumkonstruktion, være 3 Gange saa stort som i en tilsvarende Staalkonstruktion. Hvis man derfor vil bygge et Dækshus af Hydronalium, maa Pladetykkelsen være 1,5 Gange saa stor som det samme Dækshus

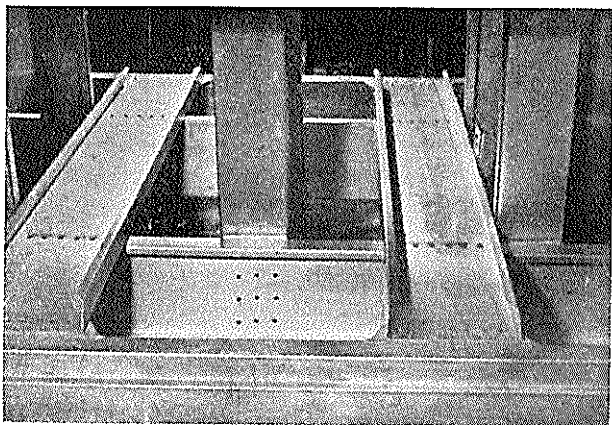


Kortdyse af Hydronaliumstøbegods, Vægt 70 kg.

udført af Staal. Da nu Hydronalium kun har en Vægt, der er $\frac{1}{3}$ af Staalets, vil Vægten af et Dækshus af Hydronalium være 50 0/0 af det samme Dækshus bygget af Staal.

Da Hydronalium er umagnetisk, egner det sig i høj Grad til Erstatning for Dele, hvortil man tidligere har brugt Metal, f. Eks. i Nærheden af Kompasser.

Til Dele, som ikke er udsat for større Paavirkninger som f. Eks. Garnering, kan man anvende de sam-



Brændstofbeholder indvendig.

me Godstykkelser som for Staal, hvilket vil sige, at der kan spares 66 % i Vægt.

Ved Konstruktioner af Letmetal maa man ogsaa „tænke i Letmetal“, hvilket vil sige, at man ikke slavisk maa følge de gængse Staal konstruktioner og saa bare skrive paa Tegningen „Hydronalium“. Det er forholdsvis let og billigt at faa valset særlige Profiler, som er egnet til Formaalet. Til Spanter bør man saaledes i Stedet for Bulbvinkler bruge Z-Profiler.

Man maa sørge for, at der ikke finder lokale Overanstrengelser Sted, men at de virkende Kræfter fordeles jævnt. Det medfører, at der f. Eks. maa anvendes større Knæplader end ved Staal konstruktioner. Man maa ogsaa undgaa alle Kroge, hvor Vand og Snavs kan samle sig. Ved Brug af hule Profiler maa der sørges for, at alt Vand kan løbe ud, eller at de indre Hulrum kan faa en effektiv Ventilation eller lukkes helt.

Ved Sammenbygning med Staal eller Metal maa man sørge for en effektiv Isolation. Staal maa være varmgalvaniseret eller kadmieret. Hvis det er muligt, maa man bygge elektrisk isoleret.

Naar der er Tale om støbte Dele maa der være et nøje Samarbejde med en Støbefagmand paa dette Omraade, som er Herre over alle Svind- og Størkningsspørgsmaal ved Støbning af Hydronalium. Iøvrigt volder Fremstilling af Hydronaliumstøbegods ingen særlige Vanskeligheder. Man har saaledes fremstillet det, saa det har været tæt for et indvendigt Tryk paa 25 at.

Forbindelsen mellem Hydronaliumdele kan ske ved Hjælp af Nagler af Hydronalium, eloxerte Hydronaliumskrueer, med varmgalvaniserede eller kadmierede Staalskrueer eller ved Hjælp af Autogen- eller Acatomsvejsning. Der maa under ingen Omstændigheder bruges Nagler af kobberholdige Aluminiumslegeringer.

Til Forbindelse mellem Støbegods og Plader har de ovennævnte Svejsemetoder vist sig særlig egnede.

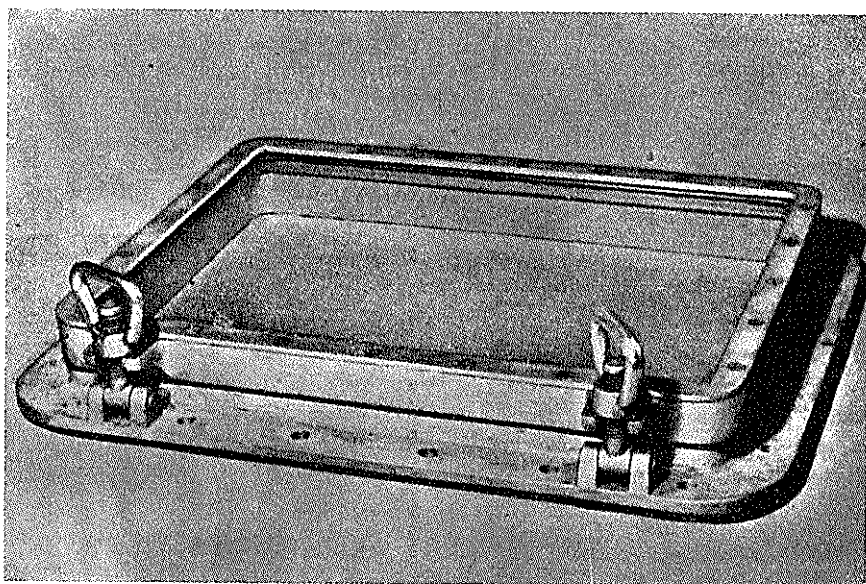
Dele, der er udsat for Slid, maa beskyttes med slidbestandigt Materiale eller eloxeres, da Aluminiumlegeringer ikke er egnet til Lejemetal. I de senere Aar har dog I. G. Farbenindustri udviklet en Overfladebehandling, der giver større Slidstyrke end den normale Eloxalbehandling.

Til Overfladebeskyttelse fremstilles nu af forskellige Lakfabrikker Specialfarver for Letmetaller. Beskyttelsesfarver til Hindring af Begroning under Vandet (f. Eks. Kobberbronze) maa under ingen Omstændigheder stryges paa det blanke Metal. Der maa stryges 2 Gange med en Speciallak, som maa være godt tør, før Beskyttelsesfarven stryges paa.

Det skal dog bemærkes, at Klædningen paa en mindre Sportsmotorbaad, der helt var fremstillet af Hydronalium, ikke viste Tegn til Korrosion efter flere Aars Brug baade i Fersk- og Saltvand, til Trods for at der ikke var anvendt nogen Art Beskyttelsesfarve.

Der er allerede i flere Aar fabrikeret Køjne og Skibsvinduer i Serier af Hydronaliumsandstøbegods. Paa større Skibe kan der ved Anvendelse af dem opnaas en Vægtbesparelse paa flere Tons.

Letmetal finder en udstrakt Anvendelse i Krigsskibsbygningen, hvor enhver Vægtbesparelse ikke alene er paakrævet, men ogsaa af en saa vital Betydning, at den ikke kan overvurderes. Der kan imidlertid ikke være nogen Tvivl om, at man ogsaa i Handelsskibsbygningen vil se en stigende Anvendelse heraf. Paa Passagerdampere, hvor der maa stilles store Fordringer til Brandsikkerhed, er Letmetal særdeles anvendelig til Apteringsdele som Skodder, Garnering og Møbler, ja selv til Trapper og andre Dele, der skal have en bestemt Styrke. Redningsbaade af Letmetal har store Fordele fremfor Baade af Træ. De behøver intet Tilsyn, bliver ikke utætte selv ved en hurtig Vekslen i Temperaturer og tæres ikke.

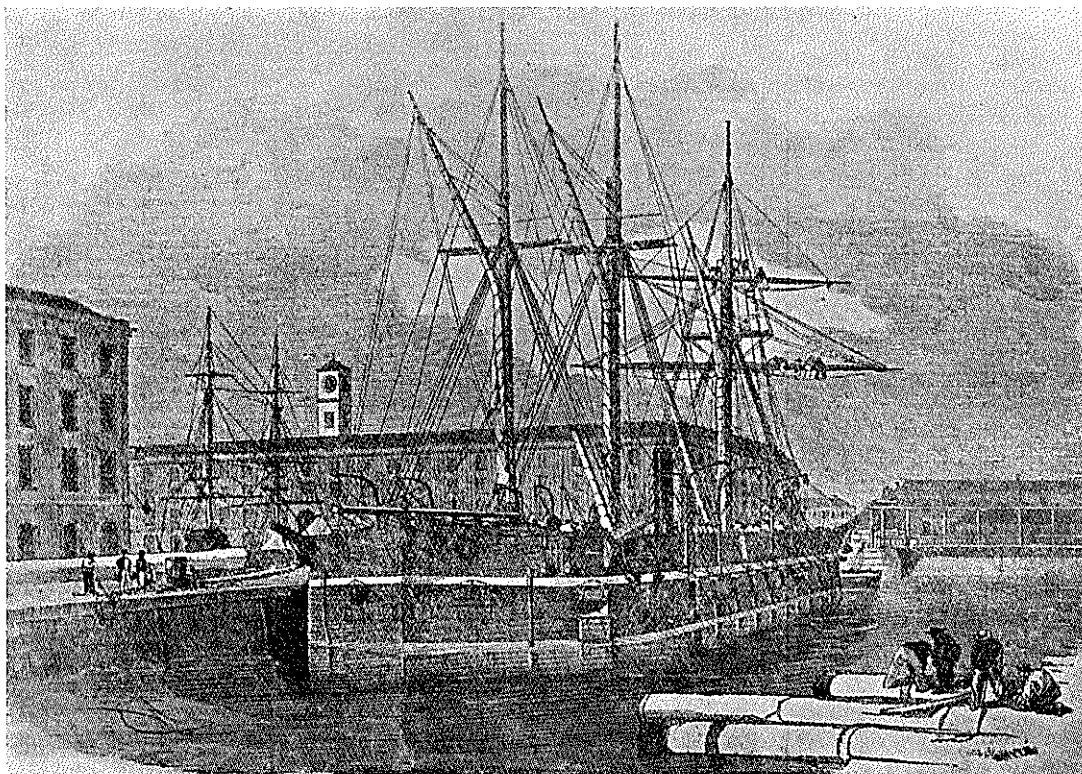


Skibsvindue af Hydronaliumstøbegods.

Nogle Træk af Skibspanserets Historie

Krigsskibe d. v. s. Skibe udelukkende bygget til Krigsbrug, er ikke kendt gennem Middelalderen. Skulde man dengang føre Søkrig, blev der anbragt Soldater paa Handelsskibe. Kong Hans kan med Rette kaldes den danske Orlogsflaades Grundlægger. Under

forsigtig med ikke at spærre for Kanonerne. Man kommer uvilkaarlig til at tænke paa de Torpedonet, som brugtes for 50—60 Aar siden. Der var kun den Forskel, at Torpedonettene skulde gaa ned i Vandet for at fange Torpedoen.



H. M. S. Flydebatteri „Terror“.

den Krig, der begyndte i 1509 mellem Danmark og Lybækkerne, lod han bygge Krigsskibe her i Landet, medens andre indkøbtes i England og Skotland. Omkring Aar 1500 havde en fransk Skibsbygger opfundet Kanonporten og derved gjort det muligt at anbringe Kanoner ombord i Skibe.

Dermed fik Søkrigen en helt anden Form og Krigsskibene det Udseende, som de beholdt i hele Sejlskibstiden, idet vi her kun tænker paa Kanonerne Placering i Portene. Kuglernes Virkning paa Skibene fik en Kaptajn John Yong i den engelske Marine til at anbringe Jernnet langs Siderne paa sit Skib for at gøre det usaarligt for Kuglerne. Han sender i 1596 Jarlen af Essex en Skrivelse om paa denne Maade at forstærke „Her Mat'y Navye“. Han anbefaler den kraftigt, baade som Værn mod Fjendens Ild og som Midde mod Entring. Han satte Bomme ud fra Skibssiden, hvorfra Nettene hængte ned til Vandet. Han gør udtrykkelig opmærksom paa, at man maa være meget

Imidlertid hører man ikke noget om Jernet og maa derfor gaa ud fra, at de ikke blev brugt, før i 1864, da Kaptajn Winslow i U. S. Federal Navy anvendte Kæder som Beskyttelse for Kedler og Maskiner i Kampen mod Krydseren „Alabama“, tilhørende de „Confederated“. Det var i den amerikanske Borgerkrig.

Det første Forsøg paa at bruge Panser, af noget nær som vi forstaar Ordet i Dag, blev gjort 1782. Chevalier d'Arcon sendte da en fransk-spansk Flaade paa 10 Flydebatterier mod Gibraltar. Skrogene var af Træ, beskyttet med Jernstænger med ganske kort Afstand og med et ydre Beskyttelseslag af Kork. Mellem Stængerne var der fyldt Sand, som blev holdt vaadt af Hensyn til Brandfaren fra gloende Kugler. Dækket over Kanonerne var af en særlig solid Konstruktion og beklædt med svære, raa Huder. Den 13. September blev de alle ødelagt, idet Englænderne havde Held til at skyde et af dem i Brand med gloende Kugler, hvorefter det satte de andre i Brand. Man havde troet, at



Klar ved Kanonerne paa Batteriet.

de var usaarlige, og havde derfor ingen Baade om Bord, hvorfor de fleste af Mandskabet omkom.

Under den nordamerikanske Borgerkrig blev Sydstaternes Fregat „Merrimac“ beskyttet med 112 mm Jernbaneskinner, som beskyttede det helt mod almindelig Kanonild. Det maatte først vige, da John Ericssons „Monitor“ viste sig paa Krigsskuepladsen.

De her nævnte Beskyttelser var ikke Panser i den Mening, som vi nu giver Ordet. Det første Projekt til et med Jernplader beklædt Skib blev fremsat af Oberst John Stevens, Hoboken, New Jersey, U. S. A. i 1812. Det var i Virkeligheden en „Monitor“ til Kystforsvarsbrug, han foreslog.

Oberst Stevens' to Sønner indbragte i 1841 et Forslag for Marineministeriet om Bygning af en pansret Damper med stor Fart, i hvilken alt Maskineri var under Vandlinien og beskyttet med 115 mm Jernplade. Skibet blev paabegyndt, men aldrig bygget færdigt.

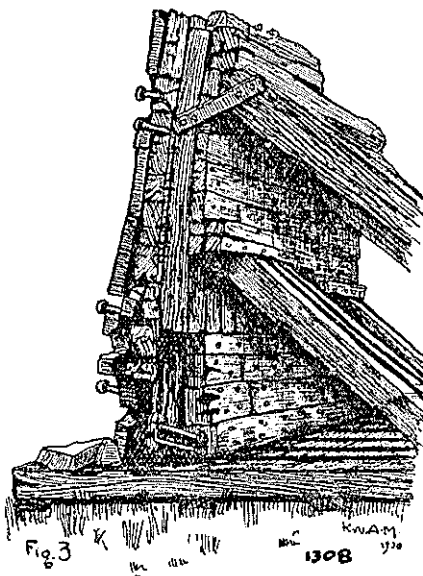
I 1822 opfandt den franske General Paixhans sin Bombekanon, hvis Projektiler havde en meget kraftig Virkning paa Træskibenes Sider. Han foreslog at anbringe Panser paa Skibssiderne som Beskyttelse. Han konstruerede Flydebatterier og udførte Skydeforsøg mod Panserplader, men det blev alt sammen ikke til noget. Da saa Krimkrigen kom, fik man pludselig travlt. Paixhans' Tegninger blev gravet frem og nye Forsøg udført i Vincennes. Det viste sig, at Plader i Lag ikke var saa gode som en svejst Plade af samme Tykkelse. Desuden konstaterede man, at en 32 Punds Kugle knuste en 103 mm Panserplade, men ikke kunde gaa gennem den. I September 1854 begyndte den franske Regering at bygge flere Flydebatterier, der var beklædt med 115 mm Panser. Tre

af dem deltog i Angrebet paa de russiske Batterier i Oktober 1855 og gik ind i en Afsænd paa 800 m fra Fortets Kanoner, som blev bragt til Tavshed, uden at de selv led Skade, hvilket var noget, som man aldrig havde set før.

Den berømte franske Skibsbygningsingeniør Dupuy de Lôme havde i 1845 tegret en dampdrevne, pansret Krydser, som imidlertid aldrig blev bygget. I 1859 ombyggede han Linieskibet „Napoleon“ paa 5000 ts til et Panserskib, som fik Navnet „Gloire“. Den havde et Bælte af 120 mm Panserplader fra for til agter paa et Underlag af 650 mm Eg. Det blev en Succes som det første dampdrevne, pansrede søgaaende Slagskib.

Panserpladerne var paa den Tid fremstillet af Smedejern og dannet til deres endelige Form ved Hamring. Puddellupperne blev under store Damphamre smedede ud i aflange Stykker med ca. 25 mm Tykkelse. Efter Opvarmning blev de dannet til Stænger, som blev svejst sammen i Enderne. Ved en ny Opvarmning til Svejsehede blev de svejst sammen paa hele Længden. Ved saadanne utallige Svejsninger dannedes efterhaanden den enkelte Panserplade.

Under Krimkrigen var Efterspørgslen efter Panserplader meget stor. Da England, efter at have faaet Kopier af de franske Tegninger, endelig bestemte sig til i Januar 1856 at bestille Flydebatterier, kunde Palmer Brothers ikke fremskaffe de nødvendige smedede Panserplader, hvorfor Sir Charles M. Palmer foreslog Admiralitetet at anvende valsede Plader, idet han paastod, at de mindst var lige saa gode som de smedede. For at føre Bevis for denne Paastand blev der bygget en Skydeskive, beklædt med



Forsøgsskydeskive med Panserplader.

smedede og valsede Plader. Skiven blev boltet til en gammel Fregat i Portsmouth, hvorefter der blev skudt paa den med 68-Punds Projektiler. Resultatet var, at den smedede Plade blev gennemskudt og knust, medens den valsede kun blev bulet. Derefter frafaldt Admiralitetet sin Fordring om smedede Panserplader.

„Terror“, som det første Flydebatte-ri hed, blev bestilt i Januar og skulde leveres fuldt færdig den 15. April, eller der skulde betales en Dagsbøde paa 1000 £. Det var 56,75 m langt, 14,8 m bredt og 5,63 m dybt. Deplacementet var 1844 ts og med en Maskine paa 200 HK. var Farten 5,5 kn. Prisen var 100.000 £.

„Terror“, der er det første Skib med valsede Panserplader, var bygget som et almindeligt Jernskib. Uden paa Klædningen var der anbragt et 150 mm tykt Lag Teaktræ, og uden paa det var de 100 mm Panserplader boltede fast. Formen var meget mærkelig. Bred- den var meget stor i Forhold til Dybden. Skibssiderne var meget indfaldende og Bunden næsten flad for at gøre det muligt at have saa lille en Dybgang som muligt. Det stak 2,7 m for og 2,71 m agter. Bjælkerne, som bar det øverste (Vejr-) Dæk, var anbragt i ringe Afstand og forsynet med Planker af Teak, hvorover der var anbragt svære Jernplader. De blev dog senere fjernet, da „Terror“ havde for lille Stabilitet, og erstattet med svære Egetræsplanker.

Bjælkerne paa det underste (Kanon-) Dæk var ogsaa med ringe Afstand og forsynet med Egetræsplan- ker. Alle Magasiner og Storrum var under dette Dæk. Kanondækket blev ventileret gennem Luftrør ved Hjælp af dampdrevne Ventilatorer, der var opstillet i Mas- skinrummet. Ventilatorerne skulde holde Dækket fri for Krudtrøg og Luften frisk og kølig for Mandskabet ved Kanonerne. Navigatørerne var dækket mod Fjen- dens Ild ved at være anbragt i smaa runde Huse af meget tyk Plade, d. v. s. i Kommandotaarne. De var an- bragt paa Vejr-dækket og havde Talerør af Gummi ned til Rorgængerne, som sammen med Styreapparaterne var placeret paa Kanondækket saa beskyttet som mu- ligt.

Inden „Terror“ blev færdig, blev der sluttet Fred. Afløbningen fandt Sted d. 26. April 1856, men Freden bevirkede, at Dagsbøderne bortfaldt.

„Terror“ var et af Skibene i en Klasse paa fire. Det er særlig bemærkelsesværdigt paa Grund af sit Pan- ser, som her for første Gang var fremstillet af valset Materiale. Iøvrigt bemærkes, at Klassens Skibe havde flere af de Konstruktioner, som den Dag i Dag an- vendes i Kampskibe: Kommandotaarne, Ventilation, beskyttede Styregrejser og Magasiner.

Foreningen for skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

har udsendt sin Aarsberetning og Regnskab for 1940.

Foreningen stiftedes i 1901 med Admiral H. K. H. Prins Valdemar som Æresformand og bestaar af en dansk, en norsk og en svensk Afdeling; Foreningens Administration foregaar fra et fælles Kontor i Oslo.

Hovedbestyrelsen bestaar af 3 Medlemmer fra Norge, 3 fra Sverige og 3 fra Danmark. Formanden er Admiral A. Berglund, som ogsaa er Formand for den norske Afdeling. Formand for den svenske Afde- ling er Admiral H. Ericson, medens Admiral A. Top- søe-Jensen er Formand for Danmark.

Foruden en Fælleskasse, hvis Regnskab balancerer med 35.727 Kr., har hvert Land sit særlige Regnskab. Den norske Afdeling ejer ialt 1.092.534 Kr., den sven- ske 360.624 Kr. og den danske 489.044 Kr.

Det er Foreningens Opgave ved Oprettelse af Sø- mandshjem i udenlandske Havne, hvor skandinaviske Søfolk i særlig Grad afmonstrer eller venter paa Hyre og paa Grund af Forholdene ofte fører en hjemløs Til- værelse, at skabe et Sted, hvor Søfolkene for en billig Penge kan faa et godt Logi med god hjemlig Kost. Desuden ydes der vederlagsfrit Hjælp til at faa Hyre, Lægetilsyn, naar dette kræves, Adgang til at hjemsen- de opsparet Hyre, Udlaan af Bøger o. s. v.

Foreningen har siden Krigsudbruddet i September 1939 lidt store Tab, idet dens største og nyeste Hjem i Rotterdam og det ældre Hjem i Cardiff er bleven totalt ødelagt ved Krigsbegivenhederne. Hjemmene paa Fastlandet er imidlertid lukkede, medens Hjemme- ne i England med betydelige økonomiske Ofre holdes gaaende af Hensyn til de mange hjemløse skandinavi- ske Søfolk der. Med Henblik, dels paa den Øjeblikke- lige Situation og dels paa Opbyggelsen af de ødelagte Hjem efter Krigen, har Foreningen Brug for Penge og vil være taknemmelig for et Bidrag — stort eller lille — til Virksomheden.

Bidrag vil kunne sendes til den danske Afdelings Kasserer, Grosserer Kai Leth, Holbergsgade 15, K.

Tidsskrift for Redningsvæsen

Udgaar maanedligt

Bestilles

Kr. 2.50 aarligt

hos Postvæsenet

**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

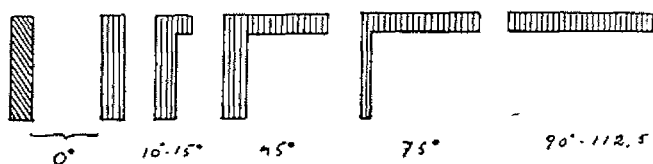
Telegram-Adresse: »Ultra«

Side-Lanternerne og Kollisionfare

Nyt Princip, der giver Oplysning om Skibets Kurs

I Sverige har der i de senere Aar været arbejdet med en Forbedring af Skibenes Side-Lanterner med det Formaal at formindske Faren for Kollision. For et Par Aar siden fremsatte Dr. C. Westmann i Navigationsselskabet et saadant Forslag til en ny Konstruktion af Side-Lanternerne, og der har siden været foretaget forskellige Prøver.

Ved Forelæggelsen af sit Forslag i sin Tid udtalte



Dr. Westmann, at det kunde være vanskeligt at bedømme Kursen hurtigt og sikkert for et Fartøj, man møder i usigtbart Vejr, naar Synsvidden er stærkt nedsat. Dette kan især være vanskeligt, naar Skibet kun har een Toplanterne. To Toplanterne giver mere Vejledning, men selv i saadant Tilfælde er det vanskeligt paa et Øjeblik at sige dets nøjagtige Kurs. Det mødende Fartøjs Kurs har jo den største Interesse for, hvorledes Vigemanøvren skal anlægges, for med størst Sandsynlighed at gaa klar. Dr. Westmann mener derfor, at Side-Lanternerne maa være saaledes indrettet, at de giver Oplysning om Skibets Kurs, og foreslaar, at Lyset fra Lanterneerne ikke som nu blot skal bestaa af en nærmest punktformet Lyskilde, men at Lyset anordnes i ret Vinkel, med et horisontalt og et vertikalt Ben, og saaledes at det horisontale Ben af Lyskilden vil ses af forskellig Længde samtidig med, at det vertikale Ben vil ses af forskellig Tykkelse og endog helt forsvinde, afhængig af, fra hvilken Retning Fartøjet ses.

Den vertikale Del af Lyset vil ses ret forud til tværs, og den horisontale fra ca. 10 Grader paa Boven til 112,5 Grader (2 Streger agten for tværs). Begge Lysgrene er ogsaa synlige i den største Del af forreste 90 Graders Sektor, men fra Tværs er kun den horisontale synlig. Ved 45 Grader paa Boven synes begge lige lange. Naar det vigepligtige Fartøj begynder sin Manøvre, skulde man da straks kunde se dette fra det

andet Skib, som da i en speciel kritisk Situation kan bidrage til at undgaa Kollision.

Ved de foretagne Prøver var Længden af Benene ca. en Meter, saaledes at de to Vinkelben let kan skelnes uden Kikkert paa en Afstand af en Sømil. Saadanne Lanterne var en Tid monteret paa Isbryderen „Ymer“, og i en Udtalelse fra dette Skib hedder det:

Efter Anmodning tillader vi os herved at udtale som vor Mening om de Side-Lanterner, der har været stillet til „Ymer“s Disposition i ca. en Maaned, og som har været monteret ved Siden af de ordinære Lanterne og er kommet til Anvendelse ved forskellige Lejligheder.

1) At man ved disse Lanterne faar en næsten nøjagtig Opfattelse af Skibets Kurs.

2) At Gir opfattes øjeblikkeligt, hvilket jo er særligt værdifuldt for Skibe med kun en Toplanterne.

3) At Lysstyrken paa de Prøvelanterner med Neonlys, som har været stillet til Raadighed, er vel saa store som Lysstyrken paa de ordinære Lanterne.

4) Vor Opfattelse er, at dette nye Princip for Side-Lanterner er et virkeligt Fremskridt, og at Sikkerheden til Søs bliver forøget, hvis Side-Lanterner af denne Konstruktion kommer i almindelig Brug.

Udbygningen af Weichselen er begyndt. Vi har tidligere omtalt Planerne for Udbygningen af Weichselfloden. Der meddeles nu fra Krakau, at der allerede er udført 510.000 Dagsarbejder. Jordarbejderne paa Kanalforbindelsen Krakau—Oder skal paabegyndes endnu i Aar. Den første Dæmning til Regulering af Fløden er allerede under Forberedelse ved Plas-zow. I Nærheden heraf skal Krakaus Havn ligge. Dens Bygning skal ligesom flere andre Havne begyndes i Aar.

Udvidelse af Malmø Havn. Byraadet i Malmø har vedtaget at udvide Havnen ved Bygning af en ny Kaj paa 550 m's Længde og et nyt Pakhus. Desuden skal der anskaffes 4 nye Kraner. Arbejderne skal udføres som Nødhjælpsarbejder til Afhjælpning af Arbejdsløsheden.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



Bygning af en Svalbard-Isbryder

Vi har i „Vikingen“ omtalt den Interesse, man har i Norge for Bygning af Isbrydere, og kan nu meddele yderligere følgende:

Ifølge det norske Tidsskrift *Jernindustri* er Isbryderudvalgets Medlemmer, Kommandørkaptajn Østbye og Professor Hoel fornylig vendt hjem fra en Studierejse til Finland og Sverige, hvor de har studeret Isbryderne i de to Lande og foretaget Ture med forskellige Isbrydere i Isen for at sætte sig ind i, hvordan de virker i Aktion, da dette jo er aktuelt for Norge, der ønsker at faa bygget en ny Svalbard-Isbryder — en Sag, der har været arbejdet med en Aarrække.

Paa et Møde i Norsk Polarklub har Professor Hoel meddelt en Række interessante Enkeltheder fra Rejsen. I Sverige har man 22 Isbrydere og andre Skibe, som gør Isbrydertjeneste. Den største af Isbryderne er „Ymer“ paa 4300 Tons og 9900 HK. Skulde man bygge en saadan Baad i Dag, vilde den koste 7 Mill. Kr. I Aar har den svenske Isbrydertjeneste ydet ca. 1600 Assistanter — Slæbning og Frigøring af Baade, som har siddet fast i Isen. For denne Assistance ydes en Afgift paa 5 pCt. i Tillæg til Fyr- og Bueafgiften — det bliver 0,25 pCt. af Værdien af de Varer, som transporteres. Göteborg-Isbryderen „Göta-Lejon“ er paa 2000 Tons og 4000 HK. — den vilde koste 3 Mill. Kr. at bygge i Dag. I denne Forbindelse nævnedes Professor Hoel, at det norske Isbryderudvalg har foreslaaet en Isbryder paa 3300 Tons og 6000 HK., da Svalbard-Isbryderen maa være stærkest mulig.

Finnerne har flere Isbrydere, hvoraf to blev bombet under den finsk-russiske Krig. Een sank, men er hævet igen, og en anden blev truffet i Forskibet. Den nyeste Isbryder hedder „Sisu“ og er paa 2000 Tons og 6000 HK.

Russerne har foruden nogle ældre Isbrydere: „Lenin“, „Krasin“ og flere andre faaet fire nye paa 12,000 Tons og 12,000 HK. Isbryderne i Østersøen kommer ikke egentlig ud paa aabent Hav og behøver derfor ikke at være særlig søgaaende. Den nye norske Isbryder maa i første Række være sødygtig — den maa derfor ogsaa have en noget anden Form end de finske. Den finske Isbryder-Ekspert, Direktør Johansson, som har tegnet Svalbard-Isbryderen, mener, at dens Hestekræfter kan øges til 7000 HK.

Et af de Spørgsmaal, Isbryder-Udvalget har drøftet, er Forpropeller eller ej. For mange Aar siden havde den russiske Isbryder „Jermak“, som gik et Stykke op i Isen Nord for Svalbard, en saadan Propel. Men den blev slaaget i Stykker. Siden dengang er man naaet længere m. H. t. Legeringer og Hærdning af Staalet, saa man med Fordel kan gøre Brug af en saadan Forpropel under Isbrydningen. Paa Rejsen fik de to norske Herrer Anledning til at studere, hvad en saadan Propel kan præstere, og det var Indtrykket, at Isbrydere med Forpropeller bl. a. faar bedre Manøvreringsevne end andre Isbrydere, f. Eks. kan Skibet sejles sidelængs ud fra en Bro. Svalbard-Isbryderen burde derfor være udstyret med Forpropeller.

»Köpenhamns-Färjan« skal nu bygges

Vi har tidligere i „Vikingen“ omtalt, at den svenske Rigsdag havde bevilget 4.000.000 Kr. til Bygning af en ny Færge til Malmø—København Ruten.

Forslaget blev fremsat i Efteraaret 1939, men først behandlet i Rigsdagen i Marts Maaned i Aar. Der blev ikke taget Hensyn til Prisstigningerne i Mellemtiden siden Overslagets Udarbejdelse.

En Række svenske Værfter fik tilsendt Tegninger og Beskrivelser med Anmodning om at give Tilbud inden Udgangen af Maj Maaned. Derved viser det sig,

at Prisen ligger væsentlig højere end den af den svenske Statsbaneadministration kalkulerede, nemlig mellem 5.200.000 og 5.300.000 Kr.

Til Trods herfor er det nu bestemt, at Færgen alligevel skal bygges, og at Arbejdet skal begyndes snarest mulig, saa den kan indgaa i Driften i sidste Halvdel af 1942.

Ordren er givet til Kockums Mekaniska Verkstad i Malmø.

ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen paabegyndes d. 8. August paa Odense tekniske Skole. Oplysninger om Skoleplan og Statsunderstøttelse faas ved Henvendelse til Skolen, Tlf. 827. Forstanderen.

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1830



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“



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. : FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Kjøbenhavns Maskinist-skole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven - Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 . København
Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

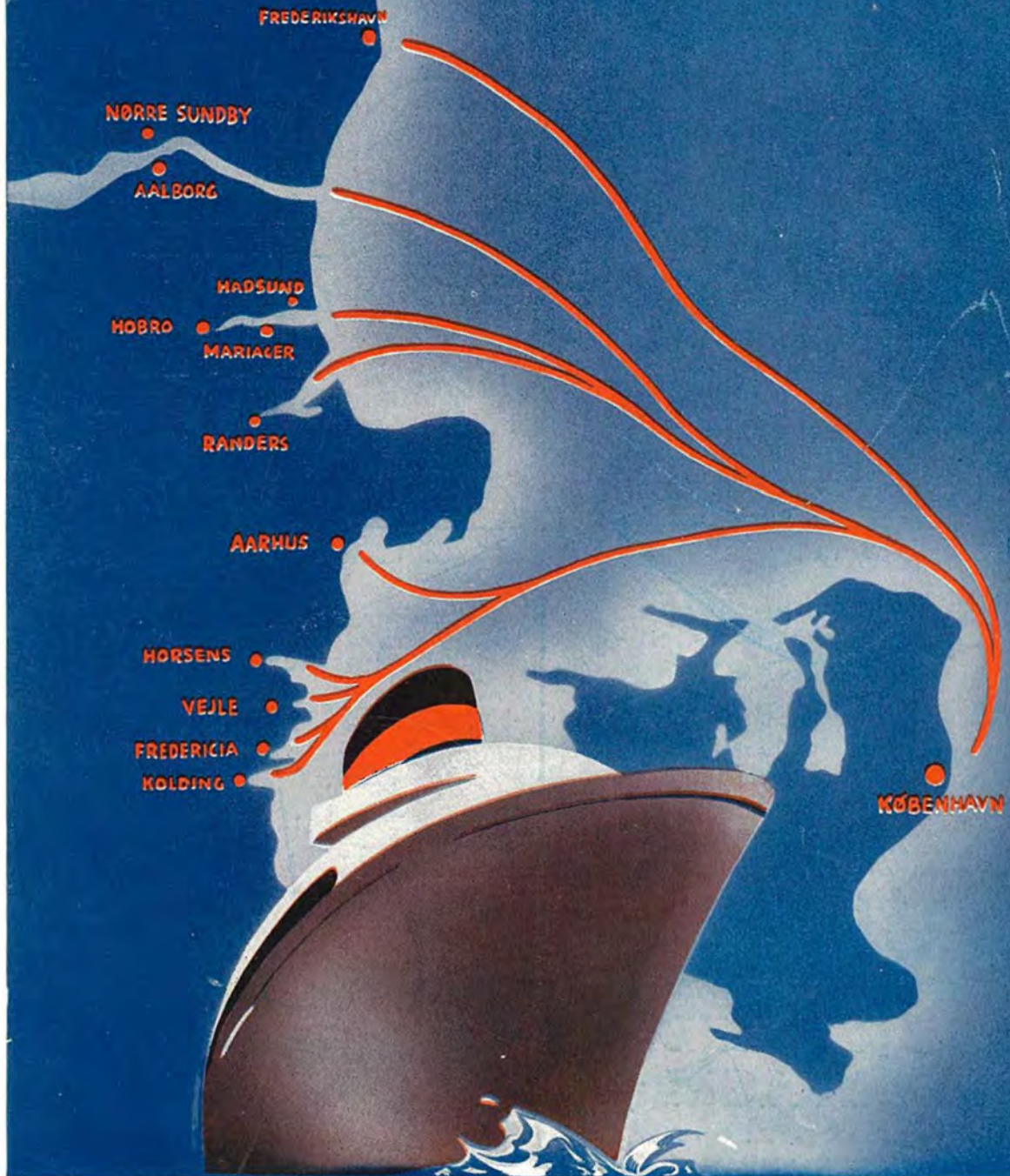


KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN
Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

REJS MED DFDS





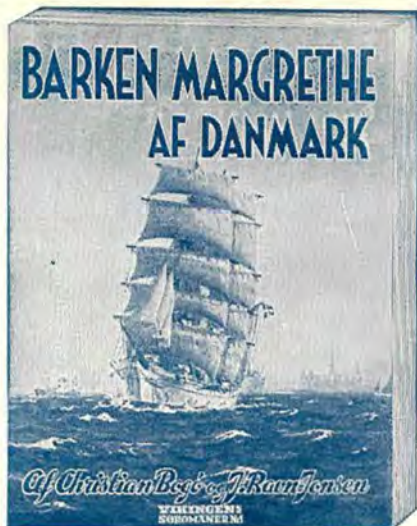
VIKINGEN

5 Øre
15. Juli

En gammel Clipper 2
Maleri af Paul Sinding

1941 - Nr. 14
18. Aargang

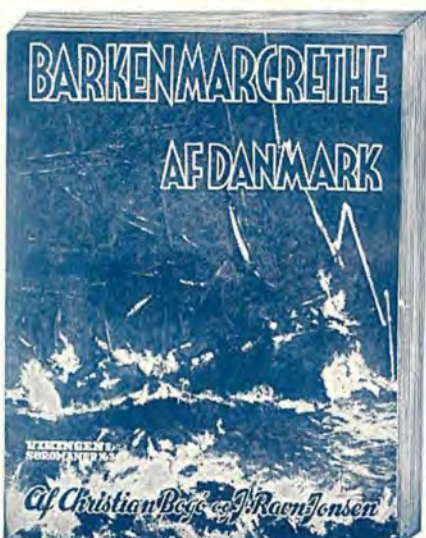




1. Bind



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.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

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

BAVNER

(Efter utrykte Kilder)

TILDELS i Anledning af den svenske Artikel om Konvojering kunde jeg have Lyst til at meddele Læserne, hvad vi Danske har gjort til Støtte for Konvojerne. Paa de lange udenlandske Stræk havde vi jo intet andet at gøre end at lade Koffardimændene ledsage af Orlogsmænd, men ogsaa i de hjemlige Farvande maatte der konvojerer, og paa et vist Tidspunkt gennemførte vi et System med Bavner, som vel er værd at fortælle om.

Det gjaldt paa Tordenskjolds Tid særligt om at beskytte de Skibe, som skulde bringe Favnebrænde og Fedevarer til København og de sjællandske Købstæder. Derfor blev Orlogsskibe beordret — ogsaa til Konvojering af jyske og fynske Skibe, der blev anlagt Skanser rundt om paa Kysterne, og der blev indrettet et System af Bavner, som efter gammel Skik kunde tjene til Alarmering af Befolkningen, samtidig med at de skulde tjene som Fyr, der ledede ind mod de befærdede Pladser, hvor Skibene kunde ankre i Læ af Kanoner.

Skanseanlæggene kulminerede under Søkrigen mod England 1807—14, da der blev anlagt kanonbestykkede Skanser paa over 100 Steder langs Landets Kyster, men ogsaa under Kong Frederik IVs Krig med Sverrig — altsaa paa Tordenskjolds Tid blev der bygget Skanser, saaledes ved Rørvig og paa Asnæs, begge forsynede med 6-pundige Kanoner og behørig Ammunition; mellem Knudshoved og Hvideklint byggedes en lille Skanse med tre 6-pundige Kanoner og ved Jungshoved en med tre 8-pundige. Den gamle Skanse ved Dragør blev udbedret og belagt med fire 12-pundige, og 9 Stykker Skyts blev gjort rede til Møens „Defension“.

Men det var Bavner, vi særligt skulde fortælle om. Efter Indstilling fra Admiralitetet bestemte Kongen d. 16. Januar 1711, at de ny Bavner skulde bestaa af 2 Stk. 18 Alen lange Planker med en Tjæretønde, hængende i en 2 Alen lang Jernlænke med en Jernstang gennem Tønden til at holde den fast.

Ved hver Bavne skulde ansættes en Bavnemester, der skulde være tilstede, naar den skulde tændes, og til hver Vagtafløsning. En Tavle med Kongens Anordning og Brugsanvisning skulde opslaaes paa „Vippen“, og Indholdet skulde Bavnemesteren oplæse for Folkene, der jo i mange Tilfælde ikke kunde læse den selv.

Amtmændene skulde have Opsigt med Bavnerne, og de kom sammen til et Møde i Roskilde, hvor de aftalte, hvor Bavnerne skulde opsættes. De kom sammen den 17. Marts — undtagen de to Herrer fra Ringsted og Sorø Amter, der jo ikke havde nogen Kyststrækning.

Det blev saa besluttet, at der skulde opsættes saadanne reglementerede Bavner følgende Steder:

I Kronborg Amt: Een ved Ørnehøj paa Sydsiden af Hornbæk, een ved Giamdrup Vang, een paa Gilleborg Nordvest for Gilleleje, een paa Orbjerg neden for Lackebjerg, een paa Sælsgaard Høje Nord for Vejby og een paa Kvindhøj Nord for Tibirke.

I Frederiksborg Amt: Een paa Byens Bakke, een paa Spitzberg, een paa Lindberg.

I Dragsholm Amt: Een paa Yderby paa Odden, een paa Rørvig Skanse, een paa Holdrup i Egebjerg Sogn

I Holbæk Amt: Een paa Tudsens paa Listerup Mark.

I Sæbygaard Amt: Een ved Reersø .

I Kalundborg Amt: Een ved Hestehaven paa Refsnæs, een ved Svinstufte paa Asnæs, een paa Storeklint paa Halskov.

I Antvorskov Amt: Een paa Bierrebjærg Bavnehøj ved Ærtebjærg i Slagelse Skov (Byskov), een paa Haanør Klint i Stillinge Sogn.

I Vordingborg Amt: Een paa Lundskovs Hovedpart, een paa Hvideklint, een paa Strandhoved Stange og een paa Stensby Birks Distrikt paa Game Bjergs Klint i Jep Pedersens Have, een ved Kallehave Færge og een paa Bøsvig Nakke.

Paa Moen: Een i Øster Herred nordenlands paa Listebjærg, een paa Stillebjærg Øst paa Klinten, een i Borrebjærg søndenlands, een paa

AF KAY LARSEN

Madsens Klint i Vesterherred, og een paa Vestsiden af Bogø ved Skansen.

I Tryggevælde Amt: Een ved Prambroen. Endvidere een ved Holtug Skanse, een ved Storedal Skanse, een ved Rødvig Skanse, een ved Vemmetofte Strandmølle, een ved Strandegaard eller paa Fiele.

I Roskilde Amt: Een ved Køgekrug.

I Københavns Amt: Een ved Dragør.

Ialt blev det 38 Bavneanlæg.

Findes der ikke Spor af dem endnu? Muligvis er der paa et eller andet Kirkeloft henstuvet et og andet fra disse „Vipper“ til muligt senere Brug. Kan nogen give Oplysninger herom, vil de være velkomne.

Systemet fungerede godt. Det kunde i „Konfusion“

ske, at under Alarm en eller anden gammel Bavne blev tændt, men det kunde jo volde Fortræd ude paa Konvojerne, og Øvrigheden kom ilsomt til Stede og fik den ulovlige Bavne slukket og Folkene straffet med Bøder.

De „ny“ Bavner tjente godt som Fyr, og Systemet maatte ikke forstyrres. Forresten var Flaaden stærk paa Søen, men mangen en næsvis Kaper er sikkert blevet skræmt bort ved Alarmen fra Land — og de svenske Kapere var paa Tordenskjolds Tid *meget* nærgaaende.

Af Bavnernes Fordeling ser man, hvor *mange* Amter Sjælland har rummet, nemlig dobbelt saa mange som nu, — men vi kan jo klare os med dem, vi har.

Oprindelsen til Navnene

paa Grunde, Flak, Løb m. m.

Der er et stort Arbejde i Gang med ovennævnte Emne. Det har ikke været bearbejdet før, og der er al Grund til at gøre det nu, inden Oprindelsen helt glemmes.

Skibsreder Knud Lauritzen er Idéens Fader, og selve Arbejdet er overdraget Forfatter Kay Larsen. Særlig i disse Tider, hvor Færdslen i vore Farvande er meget indskrænket, er der al Grund til at anmode *alle* interesserede til at være med. Der er mange, som sidder inde med et godt Kendskab til vor undersøiske Geografi, men der er skrevet og indsamlet meget lidt om dette Stof, og enhver, der ved noget, vil være velkommen med Besvarelse. Vi tager gerne mod Oplysninger her paa Redaktionen; det samme gør Kay Larsen, Marineministeriets Arkiv, Slotholmsgade 6, K.

Der er allerede indsamlet en Del Stof, saaledes om de Grunde, der er opkaldt efter Orlogsskibe eller Orlogsofficerer, der har været paa Opmaaling. Kender De Grundene: Lous Flak i Øresund og Juels Flak i Køgebugt? Dér kommer man uvilkaarligt til at tænke paa den bekendte Navigationsdirektør Lous og paa den store Niels Juel, men det er dog sandsynligvis slet ikke disse Berømtheder, Grundene er opkaldt efter, derimod daværende Premierløjtnant A. Lous og Løjtnant Rasmus Juel, som i sin Tid har foretaget Opmaalinger dér.

Rart vilde det være, om De kunde oplyse om følgende Steder: „Kladderet“, en Grund nær Gilleleje, „Iskælderer“, „Skinkelmæren“, „Guldhullet“ o. s. v. Der er Hundreder af Grunde, hvis Navneoprindelse er ukendt eller usikker. Hvorfor hedder „Marthes Flak“ saadan? Hvad kommer Navnet Hatter Rev af og Sirne Bovbjergs Knob? Hvad m. H. t. „Flakstjerten“, „David“s Banke?

Der findes ogsaa en Del gamle Sagn om Danmarks maritime Grund, om Skove, som er gaaet ned i Havet, om kæmpemæssige Sten, som Vætter har kastet med, om mytiske Strandinger og nedsænkede Skatte, Ting, som bør findes frem og bevares, mens Tid er. Meget gaar jo af Minde efterhaanden. Vær ikke bange for at skrive. Blæse være med gammeldags Stavemaade eller ubehjælpssom Stil. Det gælder Optegnelser, aldeles ikke Skrivemaaden. Alting skal blive behandlet nænsomt og omhyggeligt. Baade Kendsgerninger og Sagn.

De Navne, som er af hollandsk Afstamning, „Bolsaxen“, Kattegat o. s. v., er blevet ret grundigt behandlet. Forespørgselen gælder særlig gamle danske Navne som „Vitten“, „Grallen“, „Vresen“, „Ørenringene“, „Schollen“, „Harken“, „Munkegrundene“, „Naveren“, „Spejderrev“, „Boels Rev“, „Kjølpen“ o. s. v. i det uendelige.

Om Kummelbanken ved vi, at Svenskerne i sin Tid fiskede en Mængde Kummelfisk dér, Kujebanken var en god Yngleplads for Kujer (d. v. s. Aalekvabber), Torskegrunden var en udmærket Fiskeplads efter Torsk, men om de fleste Steder i de danske Farvande kender vi meget lidt eller intet til Navneoprindelsen, og derfor er det, at vi henvender os til Offentligheden.

Alle Oplysninger vil være af Betydning, enten til udvidelse af Stoffet eller til Sammenligning. Desuden kan vi faa Gløseforraadet fornyet: Hvormange ved, at „Mae“ i mange Egne er det samme som Maage, at Kuje er det samme som Aalekvabbe, at en „Haa“ er en Haj o. s. v.

Spar ikke paa Blækket. Vi er lydhøre. Vi vil være taknemmelige for Meddelelser fra Bladets kære Læsere.

Ved Kay Larsen.



Den engelske Kaptajn og hans Hund

Af Alfred Holm Laursen

Illustreret af Oscar Knudsen

*Æ Held ved en ett hvorhen vil rie,
hon æ vægelsindet, æ Quind,
aa dæfor ka jenn saamænd lisseval bie,
som jenn ka rænd hinner ind.*

Vestjydske Ordsprog.

SIMON TIPHEDE i Klegod var blevet gammel og aflægs, sagde han selv. Velmenende Folk sagde, at han bare var blevet doven, men velmenende Folk siger saa meget, og Manden maatte jo bedst selv vide det.

Simon Tiphede havde en god Gaard og Penge til i Banken, og han havde slidt haardt for begge Dele i sine unge Dage, saa om han ogsaa undte sig selv det lidt godt i sin Alderdom, kom det ialtfald kun hans Arvinger ved, og de var ligeglade.

Men Simon var blevet stor paa det, sagde velmenende Folk. „De har saamisæl Dug paa Bordet hver Daw, og Abeline er begyndt at gaa med lukket Bowser.“ sagde en Nabokone forarget.

Det skilte ham lidt fra de øvrige Klitboere, men Simon var en vennesæl Mand, som altid gerne saa Folk hos sig, saa han hittede paa alle mulige Hundekunster for at faa dem til at besøge sig, og da han ikke kunde tænke sig slet og ret at indbyde nogen, skete det under de mærkeligste Paafund.

Som nu for Eksempel det med Jollen. Jeg har set Simons Jolle ligge Aar ud og Aar ind bagved Laden paa fire Hummerkasser, med Kølen i Vejret, og saa utæt som et Sold, for den kom jo aldrig i Vandet, men ikke desto mindre har jeg hvert Aar flere Gange modtaget en indtrængende Epistel fra Simon, som ufravigeligt skrev:

„Gode Ven! Nu kommer snart Makrellerne, og min Jolle er stadig meget læk. Kunde Du ikke komme herover og hjælpe mig med at tjære og tætte den? Jeg har piller Værk, men andet duer jeg ikke til mere. Kom paa Torsdag. Venlig Hilsen, gode Ven!

Simon Tiphede“.

At det maaske var helt udenfor Makrelsæsonen, rørte ikke Simon. Han havde sin Recept, og den brugte han, og hvorfor saa spille flere Ord paa det?

Altsaa stillede jeg Torsdag Eftermiddag ovre hos

Simons og blev vel modtaget. Vi fik „æ Kaffe“ og een Kaffe-punch, aldrig mere, og saa fandt Simon sin Tjære-pøs frem og en Kost og noget Værk, han havde piller for mange Aar siden, og saa gik vi ud til Jollen.

„Smør nu ett for tykt paa,“ sagde Simon skrupgrinende, „for A har ett mere end den samm Slant Tjær, og den skulde pinedø gjerne hold endnu i manne Aar,“ og saa tjærede vi Jollen pro forma et Kvarterstid, og saa gik vi ind til Kaffe-punchene, og saa fik vi flere.

Simon holdt af at snakke. Naar vi havde faaet stoppet Piben og sat os godt til Rette om den dampende Drik, kom Munden saa let paa Gled, og mange er de Historier, han fyldte mig med i de lange Skumringstimer. Lad det være sagt med det samme og uden Forklejnelse af Simon, at jeg ikke troede paa de halve af dem, for Simons Fantasi var frodig og løb let løbsk, men jeg hørte andægtig til, og det satte Simon Pris paa. Blev det mig for broget, sendte jeg ham kun et advarende Øjekast, saa glattede han straks ud paa det og strøede Sand paa, og det var sjældent, at jeg maatte bremse ham.

Simon var af den gamle Skole. Fremskridt var godt nok, men hvor var Chansen for en Mand, der vilde frem nu om Dage? Lov og Ret og Sikkerhed og Orden herskede selvfølgelig i Landet, men Spænding og Oplevelser var der til Gengæld ikke meget af mere, og hvad er Livet værd uden dem?

„Jeg har levet i en anden Tid,“ sagde Simon og kløede sig under Hageskægget. „Vi maatte paa mange Maader selv tage os til Rette, og lidt Smugleri og lidt Strandhugst og den Slags faldt i hver Mands Lod.

Men dengang var der noget ved at have Magt, for den, der havde den, kunde bruge den og gjorde det, uden smaalige Hensyn til Medmenneskene. Nu er der jo saa mange, der tager sig af de smaa i Samfundet, at de overhovedet ikke kan faa Lov til at passe deres egne Sager, end mindre bestemme, hvad de vil eller ikke vil.

„Og den Gang kunde der ske Mirakler,“ fortsatte Simon eftertænksomt, „for den Gang troede Folk paa dem og regnede med dem, og det er selvfølgelig en Betingelse, for hvorfor skulde de ellers ske?“

Det er ogsaa et Mirakel, der er Skyld i, at jeg sidder her og har det godt, fraset, at jeg er blevet gammel og aflægs; men den Historie fortæller jeg ikke for tit, for jeg vil helst have, at Folk skal tro, at jeg



Det er ogsaa et Mirakel, der er Skyld i, at jeg sidder her og har det godt.

er, hvad jeg er af egen Dygtighed; hvad, forfængelige er jo vi Mennesker.

Min Far havde et lille Sted sønden for Jørgen Tangs, det som nu Iver Lundbyes Søn har, og han havde købt det af gamle Janus Krik, som havde ladet tusind Rigsdaler staa i første Prioritet. Den Gang havde vi jo ingen Kreditforening eller Bank eller saadan noget, og de, der havde

Penge, laante dem ud til dem, der skulde bruge dem, og det var svært reelt.

Dengang min Far og Mor døde, og jeg var blevet gift og havde faaet Huset, skyldte vi endnu 600 Rdl. paa det, og da var gamle Janus ogsaa død. Hans Søn, Magnus Krik, havde arvet Obligationen, og han var en haard Hund, der forlangte sine Penge paa Klokkeslet, saa jeg havde nok at gøre med at faa Renter og Afdrag samlet fra den bette Bedrift.

Saa blev min Kone syg. Vi havde lige faaet en Bette, og Maanedsdagen efter blev hun daarlig. — Jeg maatte hente Doktoren i Ringkjøbing, og han sagde, at det var Blindtarmsbetændelse.

Nu er der jo ingen, der regner det, ja, min Søn, som har været i Amerika, vil bilde mig ind, at derovre lader Folk deres Blindtarm tage, mens de ingenting fejler, for at der ikke senere skal blive noget i Vejen med den, men jeg fortæller sommetider selv Historier.

Men dengang var en Blindtarm en farlig Ting, og Halvdelen af dem, der blev opereret, døde af det, og de andre kom sig aldrig, saa skidt var det.

Jeg maatte selv køre Abeline paa Sygehuset. Sygebil var der ingenting, der hed, og det var en uhyggelig Køretur. Kørte jeg sindigt, skulde jeg skynde mig for at faa en Ende paa det, og kørte jeg rask, skumpede Vognen, saa hun ikke kunde holde Pinen ud, men derind kom vi da, og hun blev opereret med det samme.

Hun stod det nu godt nok igennem, men der var Bud efter hende flere Gange, og det var et sølle Skravl til Kone, jeg hentede to Maaneder efter, og da var selvfølgelig hver Øre, jeg skulde have betalt Renter og Afdrag med, gaaet til Sygehus og Doktor og Medicin og alle de Ting, der følger med Sygdom, og som altid er knækkendes dyre.

Jeg maatte til Magnus og bede om Henstand.

„Det kan Du godt faa,“ sagde han, „men Du skal skrive under paa, at hele Skylden er forfalden, og saa

skal Du betale 1 pCt. ekstra Rente om Maaneden, indtil Du er paa lige Hammel igen.“

Hvad er 1 pCt. om Maaneden for en Mand, der skal skaffe ekstra god Føde til en svag Kone og et lille Barn og holde ekstra Hjælp til alting, altsammen ud af 8 Tdr. Land?

Jeg skrev under selvfølgelig, og det var det rene Delirium, for 1 pCt. om Maaneden er 12 pCt. om Aaret, og den Lumpenkarl til Magnus vilde ikke nøjes med Ekstrarenter af de forfaldne Renter og Afdrag, som jeg havde troet, men forlangte ogsaa af hele Hovedstolen, som han kaldte det, og med de 6 pCt., jeg skulde betale i Forvejen, blev det 18 pCt. om Aaret. Jeg kan ogsaa regne.

Det kunde jeg selvfølgelig ikke klare og kom bag efter, og saa stillede Magnus med Papirerne og betroede mig, at han vilde smide mig ud af Ejendommen, hvis jeg ikke betalte; og min Kone græd og sagde, at det hele var hendes Skyld, for hun havde kostet saa rent for meget, og den Bette skreg i vilden Sky, vel sagtens, fordi han ogsaa havde kostet Penge; og min Ko brølede, og min Kok galede, og det var et helt hulendes Lirumlarum, jøsses Kors i Jessum ja.

Men samme Nat fik vi en Stranding. Jesse Karlson kom rendende ved eet-Tiden og sagde, at der blev sendt Nødsignaler op fra Havet. Det stod haardt af Sydvest med Rusk og Byger, saa vi kom jo i Tøjjet og fik skikket Bud til Søndervig om at gøre Redningsbaaden klar. Saa løb jeg til Stranden med min Nabo-mand, Ole Peter.

Vi saa godt nok Nødsignalerne, og saavidt vi kunde se, naar han blussede, var det en Tremaster, som holdt ret paa Land for et Par forrevne Klude i Fokkemasten.

„Hvis han er tom, gaar han ind paa inderste Revle,“ sagde Ole Peter, „og hvis han er lastet, kommer han ikke længere end til den mellemste, og saa er der ingenting for os at gøre, for Raketten kan ikke naa, og vi kan ingen Redningsbaad sætte ud i det her Vejr.“

Han var lastet og stødte paa anden Revle. Brændingen slog ham paa tværs i Søen, heldigvis med Slagside mod Land, og der laa han. Ved fire-Tiden havde han arbejdet sig over mellemste Revle og drev ind paa den inderste, og der stødte han saa haardt, at hans Fokkemast gik overbord.

Vi ventede stadig paa Raketapparatet, men da det begyndte at lysne, kunde vi se, at han prøvede paa at sætte en Baad ud.

„Bare han vilde lade være med det,“ mente Ole Peter, „han faar aldrig en almindelig Skibsbaad igennem Brændingen paa ret Køl, for han kan ikke holde den.“

Men det kunde han alligevel. Hvert Øjeblik var Baaden helt borte mellem Søerne, men kun for at dukke op paa Toppen af den næste Sø, stolt ridende i Sprøjtet og med Stævnen saa ret mod Land som en Pil.

„Enten kan den Mand mere end sit Fadervor, eller ogsaa har han staaet i Lære hos ham paa Genesareth Sø,“ sagde Ole Peter, „saa sandt som jeg er født ved Vesterhavet, skulde den Baad være kærtret fem Gange. Kom! Nu løber han i Stranden.“

Saa tog vi allesammen hinanden i Hænderne og dannede Kæde og gik saa langt ud i Brændingen, som vi kunde. Men det behøvedes ikke. Mellem to Søer var

det akkurat, som om Baaden pludselig laa stille og betænkte sig, og da den næste Sø rejste sig bagved den, fo'r den med eet frem paa Ryggen af den og løb helt op i Stranden, saa vi bare havde at holde fast i den.

Det er den flotteste Manøvrering, jeg har set i mine livskabte Dage, men det havde ogsaa sin Grund, for Kaptajnen havde bundet nogle Favne Ankerkjetting i en Trosse og brugt dem som Slæbeanker, og da han var i Brændingen, havde han halet tot, indtil han kunde komme til at ride paa en Sø. Saa havde han kastet los.

Der var 10 Mand og en stor Hund ombord. Kaptajn, Styrmand og 8 Mand, og alle mere eller mindre forkomne. Kaptajnen spyttede Blod, for han var blevet ramt af Gaffelen, da Føkkemasten faldt, og maatte have faaet noget slaaget i Stykker indvendig. Han og 2 Mand og Hunden blev indkvarteret hos mig, for det var mit Strandlen, han var kommet i, og Styrmanden og 3 Mand kom til Magnus Erik, som havde bedst Plads, og de sidste 3 Mand til Ole Peter.

Det var Englændere. Han kom fra Cherbourg og skulde til Christiania med Hvede. Det viste Kaptajnen os paa Kortet, for vi kunde ikke forstaa et Ord af, hvad han sagde, men han spiste 2 fulde Tallerkner Kaal og omtrent en halv Gris og skyllede efter med et Par store Rompuncher, inden han tørnede ind, saa hvor Provianten skulde ligge, fejlede han ikke noget.

Men næste Dag var han syg, og da Politiet kom for at optage Strandingsforhør, kunde han ikke engang rejse sig i Sengen. Han spyttede en Masse Blod op og hev uhyggeligt efter Vejret. Herredsfuldmægtigen, som kunde Engelsk, snakkede kun et Øjeblik med ham, saa bad han om Skibets Papirer og Pengekasse, og saa gik han over til Magnus for at faa Forklaring af Styrmanden.

„Kaptajnen siger, at han har „floating ribs“,“ sagde han, da han gik, „og det betyder svømmende Ribben eller paa godt Dansk brækkede Ribben, og det ser ud til det. Hent en Doktor til ham med det samme.“

Det gjorde jeg jo saa, og det viste sig, at han havde 3 svømmende Ribben, som han kaldte det, og han fik Bandage paa og blev stellet med, saa godt vi kunde, men han var meget sløj, og det tog en hel Maaned, inden han var saa rask, at han kunde komme op og begynde at stavre omkring; og i al den Tid gik Abeline og puslede og skøttede om ham, saa jeg var ved at blive helt rasende skinsyg, og det sagde jeg.

„Hvad bilder Du Dig ind,“ sagde Abeline, „skulde man ikke være god ved et sygt Menneske, som ikke engang kan gøre sig mere begribelig end et umælende Dyr. Ti Du stille og skam Dig.“ Og det gjorde jeg jo saa.

Mens han var syg, holdt vi Søforhør i Ringkjøbing, og Styrmanden forklarede, at Kaptajnen selv ejede Skibet, og at han havde henvend 500 Pund Sterling i Pengekassen, Politiet havde faaet i Forvaring. Vi kunde ikke se, om det passede, for Kassen var laaset, og Kaptajnen havde Nøglen i en Snor om Halsen og vilde ikke give den fra sig, men vi troede paa Styrmanden, og saa blev hele Besætningen sendt hjem til England over Fanø; der var jo ingenting, der hed Esbjerg dengang, og Politiet lagde Rejsepengene ud, indtil Kaptajnen blev saa rask, at han kunde gøre op med dem.

Skibet blev hugget i Stykker af Havet, og der kom bare Pindebrænde i Land. Hveden laa løs i Lasten, saa den saa vi ingenting til, og hele Strandingen var ikke meget værd, men jeg var alligevel glad ved den, for jeg regnede med, at Skipperen nok vilde betale saa meget for Kost og Logi og Pleje, at jeg kunde faa smækket Magnus Krik hans skallede Renter og Afdrag i Hovedet, og det var det, jeg mest spekulerede paa i de Dage.

Om Aftenen sad Kaptajnen og jeg og lærte hinandens Sprog, saa godt vi kunde. Sommetider kom Magnus over til os og krævede mig. Han truede og skældte ud, selv om Kaptajnen hørte paa det, og det blev jeg gal over og svarede igen. En Aften var han saa gal, at han sparkede til Kaptajnens store Hund „Juno“, men det skulde han ikke have gjort, for den gik paa ham som en Tiger, og jeg lod dem selv om det, men Kaptajnen kaldte Hunden af, og fra det Øjeblik var der bittert Fjendskab mellem de to.

Kaptajnen maa ogsaa have forstaaet mere, end godt var, for han begyndte at udfritte mig, hvad jeg skyldte den Mand. Han stak een Finger i Vejret og sagde „hundred“, og jeg nikkede. To Fingre, „to hundred“, tre Fingre, „tre hundred“, og saa videre. Det sad Abeline og hørte paa, men saa gik hun hen og tog vor Familiebibel og slog op paa Side 648, og det Tal stak hun i Hovedet paa Kaptajnen. Han var straks klar over, at jeg skyldte Magnus 648 Rigsdaler, og vi to Mandfolk grinede ad den nemme Maade at faa Sagen løst paa.

Saa gik Kaptajnen ind til sig selv og kom tilbage med nogle store Pengesedler. „You go to Ringkjøbing to morrow,“ sagde han.

„Nej Gu' om jeg gaar til Ringkjøbing,“ sagde jeg, „skal jeg derind, vil jeg køre.“

„You go to Ringkjøbing to morrow,“ gentog han, „tjejn's money — pay Magnus — understand?“

„Jow, det forstaaer jeg nok,“ sagde jeg, „og det skal være mig en ren Fornøjelsestur.“

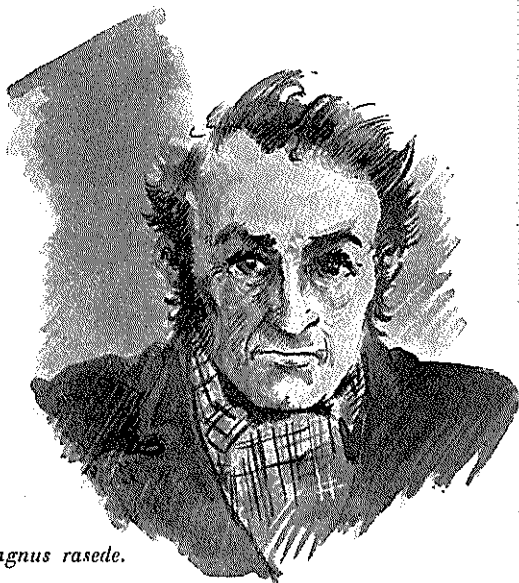
„You get seven — syv — hundred Daler for dat money, pay Magnus out in full — væk.“

„Hvadfornoget,“ sagde jeg. Jeg havde regnet med, at kunde jeg faa de forfaldne Renter og Afdrag betalt, var det store Ting, men der var selvfølgelig intet, jeg hellere vilde end indfri Obligationen helt.

„I pay dat for meself — to men — „Juno“ — allright,“ sagde

Skipperen og gav mig Pengesedlerne, og jeg sov med dem under Hovedpuden den Nat, men fik ikke megen Søvn af bare Glæde.

Næste Morgen kørte jeg til Ringkjøbing, og jeg fik 720 Rdl. inde hos Sagfører Eskesen for de engelske Penge. Saa gik Turen til Magnus. Han sad ved Bordet og tyggede paa



Magnus rasede.

sit Penneskraft, og han tog fat med det samme: „Det kan aldrig hjælpe Dig det mindste, at Du vil have længere Henstand,“ sagde han, „for jeg vil ikke mere, og hvis Du ikke har betalt, inden Ugen er omme, saa bliver Du sat fra Ejendommen, det er helt bestemt.“

„Hvormeget er det blevet til, Magnus?“ spurgte jeg forsigtigt.

„Det ved Du ligesaagodt som jeg,“ sagde Magnus, „det er 648 Daler, og Du skal betale 148, og det kan Du ett.“

„Jow jeg kan, Magnus,“ sagde jeg. „Og siden Du sidder med Penneskraftet, maa Du hellere faa funden Obligationen frem og faa den kvitteret, for jeg vil betale det Hele, forstaar Du, og jeg vil have Obligationen med hjem.“

Sikken en Panik, der blev. Magnus rasede og bandte og kaldte det Luskestreger, og han sagde, at jeg var ikke kommet ærligt til de Penge, men saa blev jeg gal og tog ham i Kraven, og da jeg gik, havde jeg den kvitterede Obligation i Lommen, og Magnus havde faaet et blaåt Øje som ekstra Ekstra-Renter.

Ugen efter begyndte jeg at gøre Rør rene. Jeg havde lejet Rørskæret i Holmagerengene mellem Ole Peters og Niels Lassens og havde faaet Marius Fjord til at hjælpe mig, og vi gik derude hele Dagen. Vi havde tidlig Frost det Aar, og der var Is paa Engene, og Isen kunde bære, undtagen hvor Holmager Skelgroen løber ud, for der bliver Isen altid helt tyndslidt af det rindende Vand.

Bedst som Marius saa en Eftermiddag staar og støder Rørene, siger han pludselig: „Der er en Torsk, der vil af med Livet, julemæ om han ett render lige ud i æ Skælgro.“

Jeg skulde jo til at se, og der kom godt nok en Mand stavrende hen imod os. Jeg kunde ogsaa se, at det var Kaptajnen, og at han var helt henne ved Skelgroen, hvor Isen ikke kunde bære, og hvor han ikke kunde bunde, saa jeg begyndte at svinge med Armene og raabe til ham for at advare ham, men han svingede bare igen og satte mere Fart paa, og saa gik Isen i Stykker, og han plumpede i.

Marius og jeg tog vore Rørslæder og et Par Stager, og saa suste vi af Sted hver paa sin Side af Skelgroen ned til Kaptajnen, som hang og holdt fast i Iskanten. Vi lagde Stagerne fra Slæde til Slæde, saa de rakte hen over Kaptajnen, og han var ikke længe om at faa fat i dem og slaa Armene om dem, saa han hængte. Saa løftede vi forsigtigt hver i sin Ende af Stagerne, saa vi fik Skipperen op af Hullet, og saa skubbede vi Slæderne, saa han kom ind paa fast Is.

Jeg var urolig, for det frøs 8 Grader, og en Mand, der lige har været syg og haft et Ribben i Lungen, har ikke godt af at blive dyppet i saa koldt Vand. Marius og jeg tog hver i sin Arm, og saa løb vi hjem, alt hvad Remmer og Tøj kunde holde, og Abeline puttede ham i Seng med varmt og tørt Undertøj og en kogende Romtoddy.

„I am allright,“ sagde Skipperen, men det passede aldrig en Smule, for om Natten fik han høj Feber og talte i Vildelse, saa vi kunde høre det ind til os, og næste Morgen maatte jeg igen af Sted efter Doktor.

Han var meget betænkelig. „Begge Lunger angrebne,“ sagde han, uhyre alvorligt, ikke meget Haab.“

Abeline græd, og det var ogsaa trist at se ham ligge der, saadan helt fra det, for han var ikke meget ved Bevidsthed, men naar han var, kunde jeg se paa ham, at der var noget, han vilde, og det var helt uhyggeligt, som hans Øjne blev ved at følge mig, og hans Læber bevægede sig, men der kom ikke en Lyd. Han kunde ikke.

„Juno“ laa ved Siden af hans Seng hele Tiden og fulgte enhver af hans Bevægelser med store vagtsomme Øjne. Den fjerde Nat var det rent galt, og Abeline sad hos ham og holdt ham i Haanden, og pludselig rejste „Juno“ sig op og begyndte at ryste over hele Kroppen, og Børsterne rejste sig som paa et Pindsvin. Saa lagde den sig stille ned og peb, og da var Kaptajnen død.

Næste Dag kørte jeg til Præsten og meldte det og bestilte Begravelsen og derfra til Ringkjøbing for at fortælle Politiet om det og bestille Kisten, men jeg kom aldrig saa langt, for den unge Springfyr til Herredsfuldmægtig arresterede mig paa Stedet.

Nu maa man jo bære lidt over med de unge Mennesker, de sender ud som Embedsmænd, baade paa den ene og den anden Post, for de kommer lige fra Skolebænken, propfulde af alskens Teorier og uden nogensomhelst Kendskab til, at Livet har sin egen Lov. Tilmed er de i Reglen meget optaget af deres egen store Betydning og Fortræffelighed, og tror, at vi er til for deres Skyld i Stedet for omvendt. Saadan var det ogsaa med denneher Herredsfuldmægtig. Jeg fortalte ham, at Kaptajnen var død, og gav ham Nøglen til Skibets Pengekasse, for det kunde jo være, der ogsaa var Papirer i, saa vi kunde se, om der var Familie, vi skulde skrive til. „I hans Tøj og mellem hans Sager var der ingenting,“ sagde jeg.

Herredsfuldmægtigen hentede straks Kassen og lukkede den op, men det var en stor Overraskelse, for der var nok Regnskaber, men ikke en Klink.

„Hvad er det, De siger?“ spurgte Herredsfuldmægtigen, „var der ingen Penge mellem hans Efterladenskaber?“

„Nej,“ sagde jeg, som sandt var.

„Nu skal jeg sige Dem en Ting, min gode Mand,“ hvædede han. „Da jeg var ude hos Dem og talte med Kaptajnen, fortalte han mig, at han havde 1200 Pund Sterling i Kontanter, og da de ikke er her, maa de være hjemme hos Dem, og jo før De faar dem fundet jo bedre.“

Det var jo tydeligt nok, og jeg blev selvfølgelig flintrende gal.

„De kan tyvte mig, om De vil,“ sagde jeg, „men jeg har ingen Penge set, og min Kone og jeg har gaaet alle hans Sager igennem til Morgen.“

„Godt! Hvis De er stædig, maa De selv tage Følgerne,“ sagde han bistert. „Jeg skal straks tage ud og afhøre Deres Kone, og De maa vandre over i Arresten saalænge; jeg skal nok faa de Penge frem.“

Jeg troede selvfølgelig, det var Spøg, men det var spilleme hans ramme Alvor. Jeg maatte ikke engang gaa ned og sige Besked om mit Spænd, som jeg havde staldet ind hos P. Kjær, og heller ikke bestille Kisten. I Stedet puttede de mig i Spjældet, og jeg var en slem bette Karl, da Døren faldt i efter mig.

Herredsfuldmægtigen tog ud til Abeline, og som jeg nok havde regnet med, kom hun med tilbage, og

hun var arrig. Hun læste baade Herredsfuldmægtigen og Arrestforvareren Teksten, som de sikkert aldrig har faaet den læst, og for mig var det helt oplivende og vederkvægende midt i Forskrækkelsen at høre andre Mandfolk faa den samme Omgang, som jeg selv havde faaet et Par Gange. Det hjalp bare ingenting. De beholdt mig derinde, og Abeline maatte køre Vognen hjem.

Næste Dag kom jeg i Forhør, men jeg kunde jo ingenting fortælle. Derimod kom sørenknagene Magnus ind og meldte skadefro, at jeg havde indfriet hans Obligation, skønt Gud og Hvermand vidste, at jeg var fattig som en Kirkerotte. Jeg forklarede selvfølgelig, som det var gaaget til, og saa blev Sagfører Eskesen afhørt om de engelske Sedler, jeg havde vekslet. Jeg var ved at blive hed om Ørerne, for jeg kunde jo ikke bevise, at Kaptajnen havde givet mig Pengene, og efter Herredsfuldmægtigens Maade at være paa, skulde man tro, han mente, at jeg havde slaaget Kaptajnen ihjel, men Doktor Møllers Forklaring slog da en Pind igennem den Idé.

Jeg sad i Kachotten, Kaptajnen blev begravet, og hans faa Ejendele blev solgt ved Auktion, og jeg sad stadig i Kachotten. Abeline kom ind til mig, saa tit hun kunde, og hun fortalte, at Magnus havde købt Kaptajnens Guldur og sølvknappede Stok paa Auktionen, og at „Juno“ nu hang ved hende, saa hun ingen Steder kunde være i Fred for den.

Saa en Dag blev jeg hentet op til Forhør igen, og da jeg kom ind i Retssalen, kunde jeg se, at det vilde blive en stor Historie, for der var stopfuldt af Vidner.

Alle de, der var med til Strandingen, var der; og Marius og Magnus og Sagfører Eskesen og Doktor Møller, og paa den bageste Bænk sad Abeline med „Juno“.

Magnus forklarede, at Styrmanden havde sagt til ham, at Kaptajnen var velhavende og havde mange Penge i den lille Kasse, saa han skulde nok faa Betaling for Kost og Logi. „Men ham, Simon, maa jo have taget dem allerede den første Nat, inden Politiet kom til Strandingsforhør,“ sagde min gode Nabo og pegede paa mig med Kaptajnens sølvknappede Stok.

Den Bevægelse misforstod „Juno“. Den satte i et mægtigt Spring ind paa Magnus, væltede ham om og snappede efter ham, saa vi kunde høre Kæberne klappe sammen. Magnus slog rasende om sig med Stokken, og saa fik „Juno“ fat i den, og saa hørte vi, det knasede.

Arrestforvareren og Betjentene skilte de Kæmpende, men „Juno“ havde faaet fat i Magnus' Bukser og gav ikke Slip. Det gjorde derimod Bukserne, og Magnus saa farlig ud, da Hunden var færdig med ham. Stokken havde han tabt i Kampens Hede, og Arrestforvareren samlede den op i to Stykker.

„Hvad er det,“ sagde han pludseligt. „Stokken er hul, og der er noget inden i den.“ Og ud halede han et aflangt Stykke Papir, der knitrede.

Sagfører Eskesen strakte Hals. „Det er en engelsk Hundrepundsnote,“ sagde han, „er der flere?“

Det var der. Alt, hvad der ifølge Kaptajnens Regn-



Om Aftenen sad Kaptajnen og jeg og lærte hinanden Sprog.

skab i Pengekassen skulde være der, var der paa nær det Beløb, jeg havde faaet, og saa var der et Stykke beskrevet Papir, som Eskesen straks oversatte. „Jeg, Richard Harding, som er ved min Forstands fulde Brug, testamenterer herved, hvad jeg efterlader mig, nemlig 1240 Pund Sterling kontant, mine personlige Ejendele, samt hvad der maatte blive af Provenue efter mit strandede Skib, til Simon Tiphede, som Tak for den omhyggelige Pleje, han og hans Kone har ydet mig under min Sygdom. Han maa dog deraf betale, hvad Politiet har udlagt for mig og mine Folks Op- hold, og jeg beder ham give mig en kristelig Begra- velse og sætte en Sten paa min Grav og være god ved min Hund. Jeg har ingen Paarørende.

Det var dateret den Dag, han faldt igennem Isen,

og han maa have skrevet det, efter at han var kom- met i Seng og havde følt, at han var ved at blive syg.

„Hurra,“ brølede Ole Peter, og uden Hensyn til Rettens Værdighed satte de andre i med. Bare ikke Magnus, men han havde nok at gøre med at skjule sin Misfornøjelse og Nøgenhed.

Jeg blev selvfølgelig sluppet fri med det samme, og det var en Hjemkørsel, der havde vasket sig. Næste Dag var Abeline og „Juno“ og Drengen og jeg ude ved Kaptajnens Grav og sige ham Tak, og Du kan stole paa, at han fik en skøn Gravsten. Jeg købte denneher Gaard, og der har været Velsignelse ved det hele lige siden.

Ork ja, saadan kan det gaa.“

Indsejlingen

til Rio Janeiro

Kommer man en mørk Aften sejlene ind til Rio, fængsles Blikket straks af et lysende Kors paa Toppen af Corcovado Bjerget. Ved nærmere Eftersyn opdager man, at det ikke er et Kors, men en Kristusfigur med udstrakte Arme, rejst af Brasilianerne som et Nationalmonument.

For os synes det vel nok lidt ejendommeligt at opstille en Kristusfigur ude i den uberørte Natur, men for Sydamerikanerens Mentalitet er det en ganske naturlig Sag, og man vil adskillige andre Steder i samme Verdensdel finde Figurer af lignende Art.

Monumentet er 58 Meter højt, Hovedet alene om- trent 4 Meter, Haanden er 3,20 Meter, og Afstanden mellem de yderste Fingerspidser paa de udstrakte Arme er 28 Meter. Hovedet vejer 50 Tons og hver Haand 8 Tons. Begge Arme vejer tilsammen 160 Tons; til Sammenligning kan anføres, at hele New Yorks Frihedsgudinde kun vejer 225 Tons!

Der har selvfølgelig været store Vanskeligheder forbundet med Opførelsen af et saa gigantisk Værk, og Ingeniører, Arkitekter og Billedhuggere har sammen maatte arbejde paa Opgavens Løsning. Figuren er lavet af Jernbeton, beklædt med smaa Fliser af Cement; men der er stor Misfornøjelse med, at den ikke er lavet af Kobber eller Bronze, idet Jernbeton jo ikke har været kendt længe nok til at afgøre dens Egnethed til slige Formaal. Voldsomme Storme raser tit paa Corcovados Top, og Ingeniørerne har ved Anbringelsen og Opførelsen af Figuren maattet tage særligt Hensyn hertil og har haft stort Besvær med Stabilitetsproblemerne. En Del af Forarbejderne kan forøvrigt ses i den lille Forfriskningshalle nær Figurens Fod. I selve Fodstykket er der indrettet et Kapel.

Idéen til Opførelsen af Monumentet blev udkastet for snart en Snes Aar siden af en højstaaende katolsk Gejstlig, Pater Boss, som havde faaet den ved at se de forskellige mindre Kristusfigurer, der er opstillet rundt om i Andesbjergene. Det tog dog en Del Aar at faa Idéen realiseret, men ved en Nationalindsamling tilvejebragtes tilsidst de nødvendige Midler, et

Par Millioner Kroner. Det blev saa overdraget den franske Billedhugger Paul Landowski at udføre Kunstværket, og i 1931 var det færdigt og opstillet.

Et brasiliansk Sagn siger, at det var paa Corcovados Top, at Djævelen fristede Jesus ved at vise ham Alverdens Herligheder; saa skøn er Udsigten heroppe fra. Det er derfor intet Under, at man har valgt netop dette Bjerg til Anbringelsen af den mægtige Kristusfigur, der nu med udstrakte Arme bøjer sit Hoved velsignende ned mod Byen.

Figuren afslørede paa Columbusdagen, den 12. Oktober 1931, Aarsdagen for Amerikas Opdagelse.

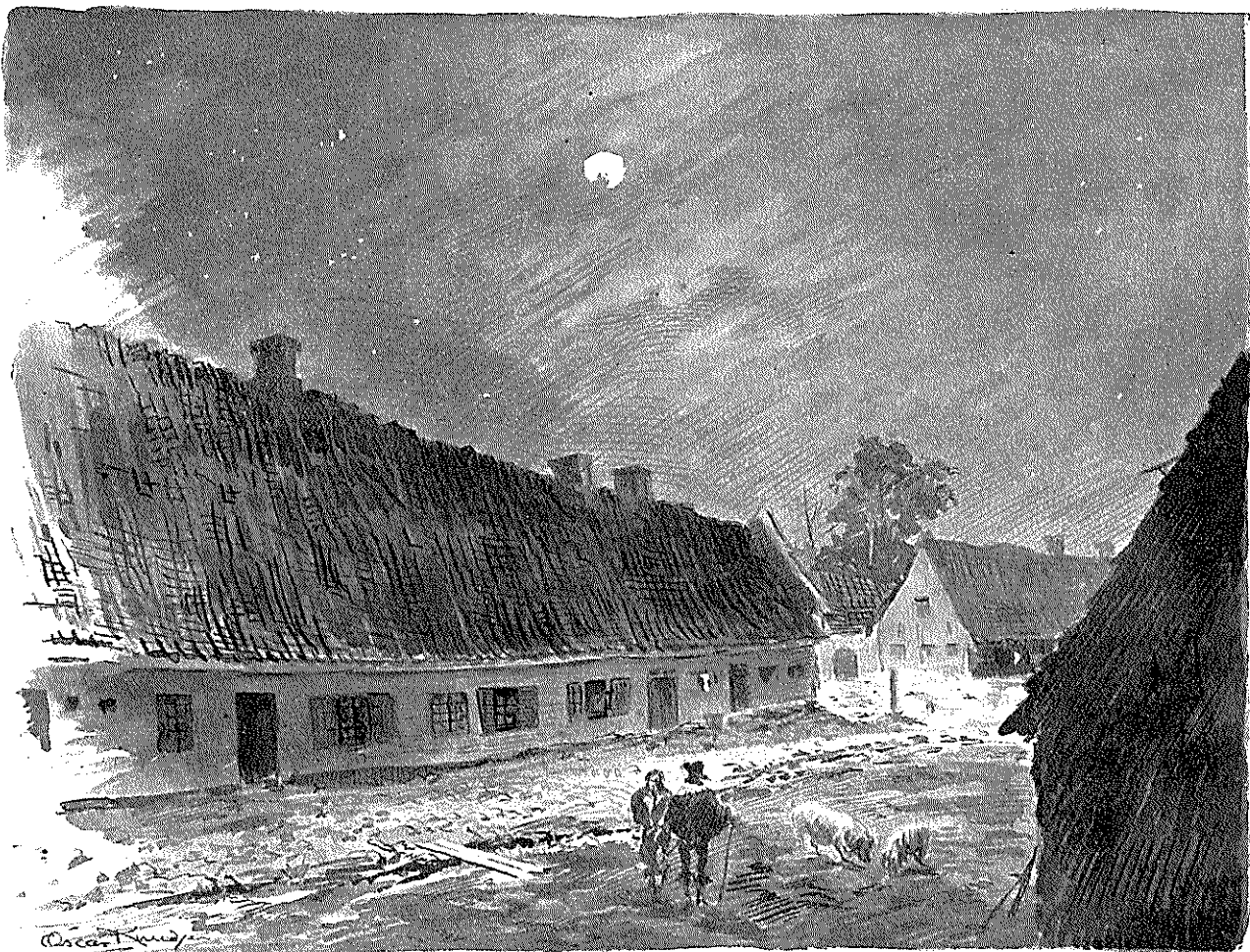
Projektørernes Lys blev forøvrigt tændt paa en Maade, der sikkert af mange Brasilianere er blevet betragtet som et Mirakel: Marconi laa paa det Tidspunkt med sin Lystyacht i Havnen ved Columbus' Fødeby Genua, og paa det aftalte Tidspunkt trykkede han paa en Knap, hvorved Belysningen paa Corcovados Top tændtes ad traadløs Vej.

Figuren taler et særligt Sprog til Jagttageren; den er Udslag af en anden Mentalitet end vor, af en latinsk Mentalitet; men det kan nu alligevel ikke være anderledes, end at den gør et stærkt Indtryk ogsaa paa en Nordbo.

Læs

Sejl og Motor

-det fuldendte Sejlsportsblad



Livet i NYBODER

Af Jul. Schultz — Illustreret af Oscar Knudsen

INGEN Fremmed, der kommer forbi det beskedne, uanselige Nyboder, tænker vel paa, at dette engang har været en By i Byen, med et Indbyggerantal større end en middelstor Købstad og af en Udstrækning, der var længere end fra Kongens Nytorv til Hellerup, hvis man tænker sig de enkelte Huslænger stillet i Forlængelse af hverandre. Det havde sin egen Styrelse, sit eget Politi, Brand- og Lægevæsen, ja — selv Skatten var ikke som i den øvrige By.

Nyboder blev paabegyndt af Kong Christian den Fjerde og senere fortsat lige op til Christian den Nienes Dage. Nu har denne gamle Bydel ikke mere sit ejendommelige Særpræg, selv om de mærkelige dybe Rendestene kun træffes enkelte andre Steder fra den Tid som f. Eks. i Gaden bag Kongens Bryghus; men stadig minder dog den frodige Græsvækst i Gaderne om, at det er et fredeligt Kvarter med kun ringe Vogntrafik, hvilket de toppede Brosten heller ikke indbyder til.

Naar Kong Christian den Fjerde anvendte saa tykke, solide Mure ved sine andre Bygningsværker som f. Eks. Rundetaarn, Tøjhuset, Krudttaarne o. fl. var det af nødvendig Sparsommelighed, at de første Nyboderlænger blev bygget med spinkle og tynde Vægge. Og dog staar der endnu Længer, som er mere end 300 Aar gamle, uden at være faldet sammen. Man mente det vel mest praktisk at have de samme Forhold hjemme som om Bord, hvor man kun holdt sin Køje, sin Randsel og sin Smørbiks for sig selv, men ellers ingen Hemmeligheder havde for hverandre. I Nyboder var man jo een eneste stor Familie, der havde de samme Interesser og de samme Livsvilkaar. Ligesom i Nutidens moderne Lejligheder kunde alt høres gennem Væggene, og Lofterne var saa tynde, at Kalk, Sand og Smuds dryssede ned, naar nogen gik hen over dem. Det var derfor en stiltiende Overenskomst, at ingen maatte gaa oppe paa Loftet, medens der spistes. Stuerne var saa lave, at en middelhøj Mands Hoved ragede

op mellem de to svære Langbjælker, der bar Loftet. Gulvene var først af Ler, senere af Mursten, hvilket endnu kan ses i de ældste Boliger. Det skulde nok blive en haardfør Race, der voksede op paa Murstensgulv! Tilmed hørte der i Begyndelsen ingen Kakkellov til Lejligheden. Først i 1783 anskaffedes 200 Bilæggerovne, som skulde anbringes i de nyopførte Huse i Harelængen. Hvis man havde Raad dertil, kunde man dog for een Rigsdaler aarlig leje en Ovn hos mere vindskibelige Medborgere.

Husene var saa lave, at en Mand kunde naa op til Tagskægget uden at staa paa Tærne, og man skulde gaa flere Trin ned for at komme ind. Som Følge deraf var Vinduerne anbragt saa højt, at man inde i Stuen maatte have en Forhøjning for at kunne kikke ud. Naa, kikke er nu saa meget sagt, for Vinduerne bestod af smaa blyindfattede Ruder, tykke og grønne som Flaskebunde, hvor igennem man ganske vist næppe kunde se, men som Solen da heller ikke kunde trænge igennem og faa Magt til at ophede det lille Rum til en Svedekiste om Sommeren.

Lejlighederne bestod af to Værelser og et fælles Køkken. Det inderste Værelse — Kammeret — var paa eet Fag og ikke meget større end et velvoksent Penalhus. Hvis der stod en „Halvandenmands“ Seng i det, var der næsten heller ikke Plads til mere. Disse smalle Senge havde naturligvis en vis Betydning. Den kongelige Bygmester var jo en kristelig Monark, som særlig havde bidt Mærke i Skriftstedet: „Vorder frugtbar og mangfoldige“, og han havde nok ment, at de omtalte Sengesteder kunde have en fordelagtig Betydning for Børneantallet. Rygtet fortalte ogsaa, at Nyboderkonerne var saa vante til at sætte Børn i Verden, at de kunde præstere et nyt Eksemplar hver ottende Maaned! I Nyboder holdt man i hvert Fald paa det frivillige Moderskab, som Regel op til en halv Snes Børn. De mindste fik Sovepladser i Kasser oven paa hinanden, nogle i Halm paa Gulvet, og Resten laa oppe paa Loftet. Om Dagen blev hele Flokken jaget ud i den friske Luft, og det tog de ingen Skade af.

Inde i Kammeret indrettede de praktiske Nybodersmænd ofte en Kælder med Lem. Naar blot ikke Grundbandet trak derved, var saadan en Kælder et dejligt Tillæg til den ringe Plads.

Stjerne havde to Fag. Selv om de ikke var særlig store, var de alligevel en Seværdighed for Fremmede, særlig dersom „Fatter“ havde været paa Langfart. Paa Væggene hang store, flotte Fuldriggere, der gik for fulde Sejl i et fantastisk blaat Hav. De var udskaarne i Træ paa Frivagterne om Bord og vidnede om, at det var et Sømandshjem, man stod i. Rammerne omkring de mange Familieportrætter var smykket med pragtfuldt farvede Muslingskaller eller sjældent formede Sneglehus fra Vestindien. „Mutter“s Syskin var gerne af poleret sort Træ fra Kina med indlagte Perlemorsfigurer og med en Masse smaa Rum med Elfenbensknapper i Laagene, og „Fatter“s Tobaksdaase bestod ofte af en udhulet, glatslebet Kokosnød, hvis øverste Del var savet af og igen forenet til den nederste ved Messinghængsler. Det saa fikst ud. Mange Gange fandtes der i de smaa Nybodershjem andre Kuriositeter, som Fremmede ofte bød store Priser for; men Nyboderfolkene havde som Regel for megen Pietetsfølelse til at skille sig af med dem. Dels var det jo Minder, dels

Præsenter til Konen og vidnede om, at hun havde været i Mandens Tanker, selv om de var fjernt fra hinanden.

Men ogsaa levende Genstande blev bragt med hjem. Hist og her saa man smaa Abekatte, der i godt Vejr blev anbragt paa en Stang ude i Gaarden til stor Fryd for Børnene. Pragtfuldt farvede Papegøjer var heller ikke sjældne. Ofte havde Manden med megen Taalmodighed lært dem en Række Talemaader, som Fuglene til stor Moro, men ogsaa mange Gang til stor Forargelse, afleverede med Mandens Stemme.

Mange Familier ejede ægte Kanariefugle, hvis muntre Triller virkede oplivende. Modsætningen hertil var de talrige Skildpadder fra Vestindien, som ved Besøg medbragtes fra Familie til Familie for, naar de blev spændt sammen, at det kunde fastslaaes, hvis der var den stærkeste eller kunde løbe hurtigst. Det var nu Nyboderfolkernes Form for Væddeløb. — Hunde var en Sjældenhed, men Katte næsten en Nødvendighed, idet Husarernes Hestestalde ved Grønningen jo laa tæt op til Nyboder, og de mange Rotter derfra var uvelkomne Gæster, som havde altfor let Adgang gennem de aabentstaaende Gaarddøre.

Da Gasbelysningen blev indført, vidste man ikke, at de indvundne Koks var et værdifuldt Brændsel, men brugte dem i Begyndelsen til at strø paa Vejene. I Bilæggerovnene brugte man Bark, som gratis kunde afhentes paa Garverierne udenfor Byen, men først maatte undergaa en særlig Behandling. Nogen egentlig Velugt udbredte Barken jo ikke, hvorfor der i hvert Hjem fandtes en Potpourrikrukke, som man lukkede op for, naar der kom Besøg, eller Luften i Stuen blev for slem.

Senere, da Ruderne blev gennemsigtige, kunde man i mange Vinduer se sært snoede Koralgrene og store, lyserøde Konkylies, som, naar de blev holdt tæt op til Øret, kunde synge og suse, sende Tankerne paa Langfart til Sydens skønne Strande og skabe Udlængsel i hvert Drengbryst.

Lejlighedens Køkken havde ikke megen Lighed med Nutidens. Det var fælles for to Familier, saa disse aldrig kunde skjule for hinanden, hvad der lavedes til Middag. Det kunde vel ogsaa hænde, at en lækker-sulten Kone huggede sig en Tallerken af Naboens Mad. Og ikke alle var saa uheldige som Ankersmedens Kone i Krokodillegade, der tabte sin Syring ned i Gryden og derved blev opdaget.

I lange Tider maatte alt Vand hentes i Stadsgraven. Dette, og den Omstændighed, at der ingen Renovationsordning fandtes, var Aarsag til, at de to Pestepidemier særlig i Nyboder høstede rigt Bytte, saa man paa næsten hvert andet Hus saa det uhyggelige hvide Kors, der betegnede Dødens Nærværelse. Senere opstilledes to Poste i hver af de lange Gader. Til Transport af



Hist og her saa man smaa Abekatte, der i godt Vejr blev anbragt paa en Stang ude i Gaarden.

Spandene anvendte man et Aag, og det var Fatters Bestilling at bære Vand op og ned, naar man da ikke var saa højt oppe i Anciennitet eller Velstand, at man kunde holde en „Junge“, d. v. s. en Nybodersdreng, der gjorde Tjeneste som Oppasser. Ofte opstod der et saa inderligt Forhold mellem Herskab og Junge, at det vedvarede for Livet. Naar Jungen blev gift, kom Herskabet i hans Hjem, stod Fadder til Børnene og var Deltager i alle Begivenheder, baade glædelige og sørgelige. Som et Eksempel kan saaledes nævnes, at en Tøjhusløjtnant, der havde tjent den kendte Admiral og Marineminister Steen Andersen Bille som Junge, endnu til sin Død gik med en Sabel, han havde faaet af Admiralen.

Da Natrenovationen blev indført, skulde Natmændene gennem Køkkenet, og det kunde altid konstateres om Morgenen, om de havde været der. Af den Aarsag blev alle Køkkensager lukket inde bag Tremmer. Forøvrigt var det typisk for Nyboder, at man aldrig i Køkkenerne saa uvaskede Kar, Kopper eller Tallerkener, men om Morgenen altid tørnede ud til et rent Køkken. I Køkkenets Loft var udskaaret et stort Hul, hvor igennem et Knudetov hang. Ad dette var Vejen op til Loftet, og med stor Færdighed forstod selv ældre og svære Nyboderkoner at benytte denne noget specielle Opgang.

Efterhaanden som der byggedes rummeligere, to-etages Huse, blev der ogsaa anbragt Trapper, men saa smalle, at større Møbler ikke kunde slæbes op ad dem. Man slog saa meget praktisk en Vinduesprosse ud og langede Møblerne op den Vej. At se to Mænd med en Bærebør, belæsset med Møbler, var ingeniørlunde sjældent. Man flyttede ofte, idet den første Lejlighed, man fik tildelt, altid var en Gaardstue paa Skyggesiden, derefter rykkedes op til Solsiden, saa til Skyggesiden paa Salen og endelig til dennes Solside.

Gadedørene var delt i to Halvdele. Om Aftenen var den øverste af disse lukket op, og ud over den nederste hang Nybodersmændene med de karakteristiske Skipper-skæg, Ringe i Ørene og den uundgaaelige Snadde i Munden. Muntre Tilraab lød fra Dør til Dør, man morede sig med at betragte Børnernes muntre Leg paa Gaden, særlig naar der var spredt Bark til Tørring, da Drengene paa denne lavede rene Akrobatkunster. Det var som een eneste store Familie. Dørene lukkedes med et Klinkefald, hvortil hørte en ualmindelig stor Nøgle, lidt uhandeligt at have i



Det var Fatters Bestilling at bære Vand op og ned.

Lommen, men ganske dejlig som Forsvarsvaaben.

Gaarden, som man lidt pralende kaldte for Haven, havde Bede med Blomster langs Plankeværkerne og ofte Vinranker op ad Husene. Børn og Blomster var der aldrig Mangel paa. Da Natrenovationen blev indført, byggede man i fire sammenstødende Hjørner af Gaardene smaa Huse med udskaarne Hjerter i, og i de modsatte Hjørner voksede ofte en Hylde, hvorunder man indrettede Lysthuse af Tremmeværk, som Vildvin eller Efeu slyngede sig imellem. Mange Festsdage blev fejret der nede, og det generede slet ikke, at Naboer og Genboer stak Hovederne ud af Vinduerne og sang med paa de muntre Viser, der lød fra Lysthusene ved disse Lejligheder.

Naar man fik tildelt Bolig, fik man tillige udleveret et „Husbrev“, hvor i der stod opført et Reglement for Skik og Orden, samt en Fortegnelse over Antallet af Vinduer og Døre m. v. Dette blev Forbilledet for de i den øvrige By senere indførte Huslejlighedskontrakter.

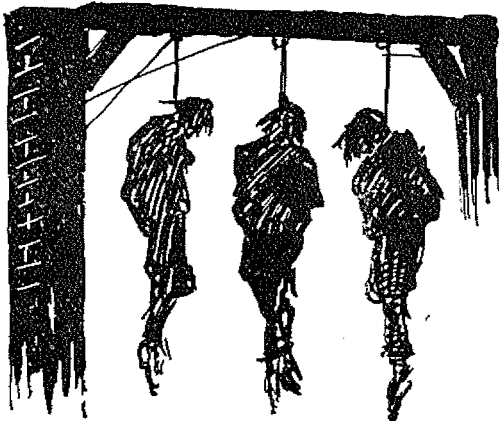
Det ældste Nyboder strakte sig fra Rosengade til den nuværende Suensensgade. Pladsen derfra til Grønningen kaldtes „Grønland“, og her laa nogle Krudttaarne. Da et af disse sprang i Luften, blev de øvrige nedrevet, og Nyboder udvidet med flere Gader op til Store Kongensgade. Paa den anden Side af denne fik Husarerne deres Stalde. Østport laa for Enden af nuværende Østergade, saa Grønland regnedes for at ligge langt uden for Byen, hvilket ogsaa fremgaar af Bestemmelsen om, at Bøddelen og Rakkerne havde deres Kvarter der.

Gaderne havde Navne efter Dyr og Planter. Skønt den første Murrermester hed Timian, passer den fremsatte Formodning om, at Timiansgade skulde være opkaldt efter ham, derfor ikke. Gadernes dybe Rendestene, der havde Fald ned mod Havnen, blev i Regnvejr til rivende Strømme, hvori Drengene lod deres Fartøjer og Papirshaade sejle. Det er maaske her, at H. C. Andersen fik Idéen til at lade Tinsoldaten sejle i Æggeskallen.

Holmens faste Stok var en haardfør Race, hvad den jo nok skulde blive i de haandfaste Tider. Om Bord i Skibene paa Togt var Straffe som Kat, Kølhaling og „Springen fra Raaen“ ret almindelige. Stridbare var Nybodersmændene ogsaa, men det var et Særkende, at de altid tog Parti for de svageste. De var heller ikke bange for at paatale deres Ret. Det



Med stor Færdighed forstod selv ældre og svære Nyboderkoner at benytte denne specielle Opgang.



I 1677 blev 3 Mænd hængt.

hændte, at de i pengeknappe Tider ingen Lønning fik, og i 1677 blev tre Mænd hængt, fordi de havde staaet i Spidsen for en Revolte, der demonstrerede for at faa de dem tilkommende Penge. Alligevel truede Holmens faste Stok i 1771 Struensee, da de ikke fik den Løn, der tilkom dem, saa han maatte flygte til Hørholm og give efter.

Et Eksempel paa Haardførhed udvist Baadsmandsmath Hans Bierman. Han var Hovedmand for et Mytteri i „Havmanden“, der skulde til Vestindien med Guvernøren og 80 Slaver. Da han efter Mytteriet blev taget til Fange, blev han dømt og fik sin højre Haand kappet af, blev to Gange knebet med gloende Tænger, blev radbrækket og sat paa Hjul, men var dog ikke mere død, end at han to Dage efter kunde bede om Ø! Fire af hans Kammerater „slap“ med Halshugning, fire andre blev radbrækket levende paa Hjul, men paa Dronningens Forbøn benaadet med „kun“ at skulle ligge een Time, hvorefter Bøddelen kvalte dem med Hænderne.

I 1750 var det forbudt Nyboders Befolkning at færdes paa Voldene eller i Frederiksberg Have. Om Søndagene maatte de ikke gaa uden for Stadens Porte før ved Aftensangs Tid. Disse Forbud ophævedes dog i 1791.

Paa 24 af Nyboders Gadehjørner blev der indrettet Boliger for Søofficerer, som fik Boligerne uden Husleje, men med Forpligtelse til at holde Orden mellem Beboerne i Nyboder. Der gik nogle Aar, saa betakkede Officererne sig og bad om i Stedet for at maatte betale Leje af Boligerne, og der blev da oprettet et særligt Vægterkorps.

Nyboders Folk var ogsaa et meget fædrelandssindet Folkefærd. Da Christiansborg Slot brændte i 1794, til hød de Kronprinsen, at der maatte afkortes dem to Skilling daglig af deres fattige Løn, indtil Kongen paany havde faaet rejst sit Hus.

Da Husene var meget lave, skønt ikke saa lave, som Folkevittigheden vilde gøre dem, saaledes at man der kun kunde spise Retter som Fladfisk, Ægge- og Pandekager eller drikke af Underkopper, saa sad Vinduerne dog lavt nok til, at Fatter, naar han kom hjem med „en Hivert“ paa, kunde tage fejl af dem og Døren. De var derfor forsynet med Træskodder, som man forøvrigt ogsaa lagde over Rendestenene, naar man ventede Besøg eller under Regnvejrr, for at komme tørskoet over.

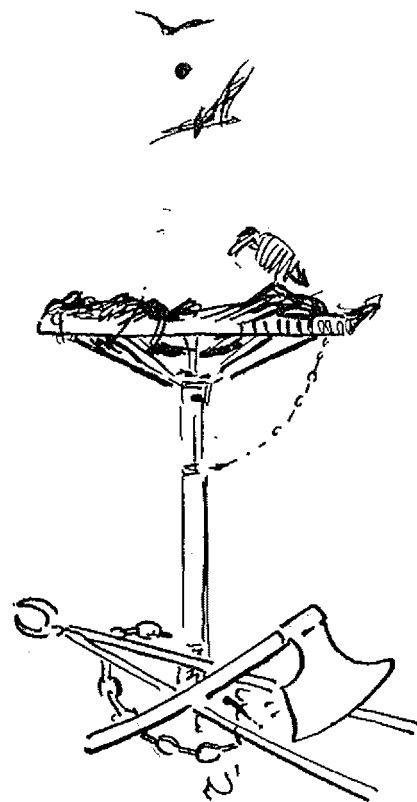
Naar en Mand havde søgt om Ægteskabstilladelse,

skulde han godtgøre, at han var fyldt 25 Aar og kunde sætte gældfrit Bo. Opfyldte han disse Betingelser, fik han en „Friseddel“, der paabød ham at være kirkelig viet inden fire Uger. Denne Seddel havde da samme Betydning som en borgerlig Vielse i vore Dage. De unge flyttede straks sammen, og døde en af Parterne inden det kirkelige Bryllup, betragtedes de alligevel som „rette Ægtefolk at være“ med Hensyn til Arvet o. s. v.

Hvis Konerne ikke var født i Nyboder kunde det knibe svært med at finde sig til Rette i de smaa Forhold og med den ringe Løn, hvoraf Størstedelen leveredes i Naturalier. Naar disse, der bestod af Rug, Gryn, Ærter, Kød og Flæsk m. m., skulde hentes, var det hendes store Opgave at sørge for, at Fatter kom velbeholden hjem. Fire og fire fik Holmens Folk Sagerne udleveret og skulde saa selv fordele dem imellem sig. Det var ligefrem en Levevej at udleje Vægte til disse Mænd, naar de mødte paa Proviantdagene, og der var altid fuldt op af Jøder, som forsøgte at tiltuske sig den udleverede Proviant for en billig Penge. Der var desuden andre Fristelser, Fatter skulde være sig for. Udenfor Toldboden laa paa hver Side en halv rund Række af smaa Boder, hvor der var Udskænkning. Den ene findes endnu og bærer som dengang det betegnende Navn „Lumskebugten“. Der, hvor nu Dampskibsselskabet C. K. Hansen har sine Lokaler, laa den kendte „Brokkens Bod“, hvor man fik de største Snapse. Foruden at passe Hus og Have, opdrage Børnene, lave Mad, sy sit eget og Børnenes Tøj m. m. maatte Konerne ofte, for at hjælpe lidt paa Finanserne, sy for Forretningsfolk i Byen. Det var ikke helt nemt at være Nyboderskone. — Undgaas kunde det jo heller ikke,

hvor Folk boede aa tæt op ad hinanden, at der opstod Skænderi mellem Konerne, og blev det saa galt, at Vægterne tog sig af det, kunde det hændte, at Manden, naar han kom hjem fra Holmen, i Stedet for at finde sin Kone klar til at bakke Middagsmaden op, traf hende gaende med „Fiddelen“ i en af Garderne, omgivet af hujende Dreng. „Fiddelen“ var af Træ, formet som en Violinkasse, med Hul til Hovedet og forsynet med en Rævehale og Bjælder.

Som bekendt er Søfolk overtroiske — maaske det var



Paa Dronningens Forbøn blev de benaadet med kun at skulle ligge een Time.



Det kunde blive saa galt, at Vægterne tog sig af det.

derfor, at Nyboderskonerne aldrig holdt Stovvask uden at sørge for, at det første Stykke Tøj, som blev hængt op til Tørring, var et Par Damebukser. Saa sørgede Vindguderne nemlig for, at det ikke blev Regnvejr.

Det blev sagt, at Nyboders Skole var den bedste Kommuneskole i Byen. Det, Pigerne lærte der, sammen med den huslige Opdragelse, de fik i Hjemmet, var Aarsag til, at der altid hos Herskaberne i Byen var var gode Pladser at faa for en Nyboderspige. Paa en saadan sad „Næverne altid rigtig paa Skafterne“, og Herskaberne plejede at betragte dem mere som Døttre end som Tyende, og holdt af dem for deres Villighed og ukuelige Humør. Men ligesom i Kina var man dog gladere ved en Drengs Fødsel, idet disse fra deres ottende Aar blev Kompagnidrenge („Rugdrenge“), fordi de ligesom Faderen fik en Portion Rug udleveret og derfor var en Gevinst for Forældrene. Holmens Drengeskole var meget streng. Daglig maatte Drengene smage enten „Grevens Tamp“ eller „Silketampen“ — Forskellen laa i Tykkelsen — eller de maatte i Timevis staa ret op og ned i et smalt Skab, naar de havde forset sig enten ved at være urolige eller ikke at kunne deres Lektier. Men det skulde nok gøre dem til raske Drengene. At falde gennem Isen og tørre Tøjet paa Kroppen var ikke ualmindeligt.

Udendørs Fornøjelser havde man ikke mange af i Nyboder. Skovture var ikke saa almindelige som nu, og især naar man skulde have Børnene med, var det en besværlig Tur. Havde man Raad dertil, kunde man komme med Kapervognene, de saakaldte „Kaffemøller“, store femsædede Vogne, der holdt udenfor Voldene. Turen kostede een Mark pro Persona, da jeg var Dreng, altsaa ikke nogen helt billig Fornøjelse for en Familie med mange Børn. Paa Hjemvejen skulde man uvægerlig stoppe ved „Slukefter“ for at faa det traditionelle Glas „Øl med en Pind i“. Var der ikke Penge til at køre for, maatte man gaa paa sine Ben, hvad man altid var tvunget til, naar man skulde have Barnevognen med. Det havde den Fordel, at man kunde have Maden liggende deri under Barnet.

Men det var nu ikke nødvendigt at tage saa langt ud som til Skoven for at more sig. Der, hvor Frihavnen nu ligger, laa de to Badeanstalter „Bech“s og „Engelbrecht“s, og udenfor disse „De fattiges Dyrehave“,

et meget folkeligt Forlystelsessted med Kaste-gynger, Spil og forskellige Boder samt et billigt Traktørsted.

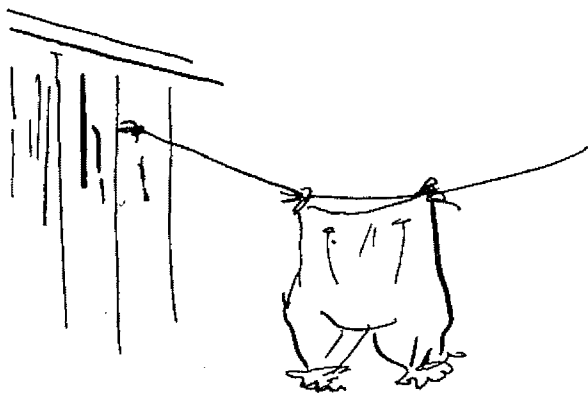
Og saa kunde man saa udmærket more sig hjemme. Naboen maatte man altid have med, for der skulde de eventuelle Gæsters Tøj anbringes. Siddepladser fik man ved at anbringe Brædder over to Stole, og til Bord lejede man en Plade paa to Bukke. Traktementet var som Regel en solid Steg, som Fatter altid selv skar for, Kartofler og Rødbeder, der uvist af hvilken Grund kaldtes „Nyboders Syltetøj“, skønt at sylte Frugt hørte til Nyboderskonerne kendte Færdigheder. Naar Veninderne kom, blev der paa en Bakke serveret forskellige Slags Syltetøj, med en Teske paa hver Asiet. Midt paa Bakken stod et Glas med Vand, hvori Skeerne blev skyllet for hver Gang, der skulde smages paa en ny Sort Syltetøj.

Paa Festaftenerne blev efter Maden Lysene slukket, og paa Bordet kom den brændende Rompunch i en stor Bolle eller Kobbergryde. Det var festligt og højtideligt, naar Fatter øste det flammende Indhold op i Glassene, og Mutter derefter satte et svingende fuldt Fad varme Æbelskiver paa Bordet. De dejlige gamle Sange, der var gaaet i Arv fra Fædrene, blev sunget med Kraft og Inderlighed. Blev Temperaturen for tropisk, smækkede man Vinduerne op, saa hele Gaden kunde deltage i Festen ved at synge med.

Var der Besøg af særlig prominente og velkomne Gæster, kom Fatter frem med en tykmavet Demisian, fyldt med den himmelsk smagende vestindiske Guava-rom. For Damerne serveredes en Bojan med syltede Tamarinter — to herlige Lækkerier!

Nyboder havde sit eget Politi, populært kaldet „Skarnbøttepolitiet“, fordi dets fornemste Opgave var at paase, at Konerne tog Bøtterne ind igen, naar Skraldemanden havde været der. Egentlige Forbrydelser har der ikke været mange af i Nyboder. Der var i min Barndomstid seks Betjente, tre paa hver Vagt. De ansøgte engang om en Forøgelse, saa de kunde blive fire Mand til en „Sjavs“, men dette Ønske blev til deres store Forbavselse nægtet dem. Korpset er nu ophævet, og Tjenesten i Nyboder varetages af Københavns Politi.

Den populære „Nyboders Sprøjte“ var ikke Ny-



Det første Stykke Tøj, der blev hængt til Tørre, var et Par Damebukser.



Der var seks Betjente,
tre paa hver Vagt.

boders, men Byens. Den var placeret ved Nyboders Vagt under Klokken. Slet saa paradisk som en gammel Sprøje blev fremstillet ved en Opvisning i Anledning af Brandvæsenets Jubilæum var „vor“ Sprøje nu ikke. — Brandmændene kunde ganske vist ikke sidde ned paa Sprøjten, som Nutidens Brandfolk kan, men maatte selv i Galop hale af med den til Brandstedet. — Og straks mødte alle Nyboders Drengene op for at følge Sprøjten hjem under Afsynelse af de klassiske Linier:

„Paa'en, paa'en,
paa'en igen —
nu kommer Nybo'rs
Sprøje hjem!“
Brandmændene kun-

de være nok saa dødtrætte — den dem tilegnede Melodi, en Ære, de ikke delte med andre Brandfolk eller Sprøjter, gav dem straks friske Kræfter. Det var et Folkelivsbillede af Rang. Den røde, rullende Brandsprøje, de svætede Brandfolk, to ved Styrestangen og Resten langs Siden, med alle Drengene i skarpt Trav bagefter, skraalende i Kor. Naar de naaede hjem og Sprøjten var sat i Hus, fik Mandskabet sig altid et rungende Hurra. Men saa kom hurtigt de vagthavende Betjente ud for at jage Drengene bort. Betjentene var desværre ikke saa afholdte som Brandfolkene, derfor gav Drengene dem et skingrende Pift i Fingrene, inden de spredtes for alle Vinde. Baade Hurraraabene og Piftet kunde høres langt væk og vidnede om de raske Nybodersdrenge sunde og kraftige Lunger.

Den dygtige Teaterdirektør Theodor Andersen fra „Casino“ og „Dagmarteatret“ samt den populære Komponist Olfert Jespersen hørte engang til Nybodersdrenge Flok.

Saadan var Livet i det gamle Nyboder.

Nu lever der kun 830 Familier med ca. 2400 Mennesker i den minderige Bydel, hvor der tidligere har boet op til 2220 Familier med over 15000 Mennesker.



Søfartens Bibliotek

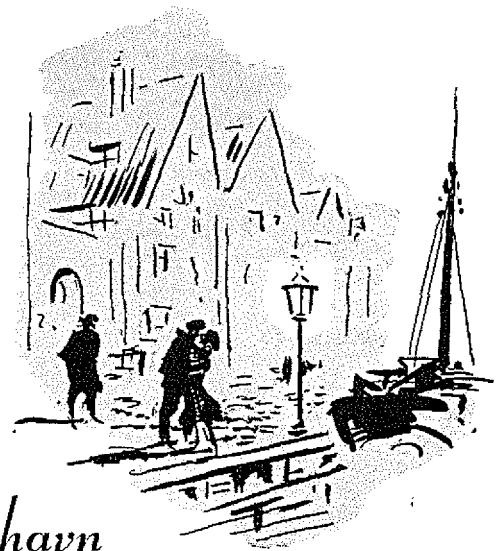
Søfartens Bibliotek afholdt sit aarlige, ordinære Bestyrelsesmøde Tirsdag den 24. Juni i København.

Beretningen og Regnskabet blev godkendt, og det bestemtes, at begge skulde udsendes senere, naar Trykningen var tilendebragt.

I afdøde Navigationsskolebestyrer Th. P. Funders Sted som Næstformand valgtes fhv. Skibsinspektør, Kaptajn E. Salomonsen, og i Stedet for denne indvalgtes Skibsinspektør, Kaptajn F. Tillisch i Forretningsudvalget, som derefter bestaar af Forretningsfører H. J. Christiansen, Skibsreder Knud Lauritzen, der tilige er Formand for Bestyrelsen.

Den Alm. danske Skibsførerforening, stiftet 1874, og Københavns Skipperforening har i Stedet for Herr Funder udpeget Formanden for den førstnævnte Forening, Kaptajn H. P. Hagelberg, som Repræsentant i Bibliotekets Bestyrelse.

De sidste Bidrag, som Biblioteket har modtaget, er 500 Kroner fra Kraks Legat og 1000 Kroner fra Foreningen til Søfartens Fremme.



Nyhavn

Hvor Nyhavn ligger
med sine Kipper
for Letmatroser
saavel som Skipper,

der stiger Toner
fra Somands-Valse
op paa Gaden
fra Køldehalse.

Her lusker Byens
forslugne Hajer,
hver Gang de vejrer
en gratis Bajer —

Laurits Skov.

Har De læst Sejl og Motor?



JEG traf Valdemar Bjørn i Kong Sullivans Boarding-house i Portland, Oregon, og selv om han, med den bredskyggede Sombrero og det lasede Tøj, mere lignede en Railroad-stiff eller Lumber-jack (Jernbanearbejder eller Skovhugger) end en Sømand, blev man snart klar over, at man havde med en vaskeægte Langfartsmatros at gøre, naar man havde talt med ham et Øjeblik. Desuden røbede det Deepwater-roll, der var over hans Gang, at hans vejrbidte Hud ikke alene skyldtes Landevejstøv og Sol, men ogsaa Saltvand og Havluft. Han havde prøvet lidt af hvert, til søs og i Land, var kommet til Portland med et omrejsende Cirkus, hvor han havde gjort Tjeneste som Altmuligmand, Sejlmager, Kontrollør og Tømrer, men var blevet ked af Jobbet og vilde nu til Søns igen. Vi mønstrede sammen ombord i Fuldriggeren „Glenlui“ af Glasgow, der skulde til Australien med en Last Hvedemel. Foruden os var der endnu en Dansker ombord, en Marstaller, Herman Hermansen, en af disse faa Gutter fra den lille Sømandsø, der havde været saa længe borte fra sin Fødeø, at han ikke turde komme hjem mere.

Vi tre Landsmænd slog os sammen. Om Aftenen slangede vi os paa Lugen og fortalte Historier eller Oplevelser, men det var for det meste Herman og mig, der maatte holde for, Valdemar sagde ikke meget, der var øjensynlig noget, der trykkede ham. Vi forsøgte at faa at vide,

hvad han gik og spekulerede paa, men det varede længe, før vi fik det ud af ham; først en Ugestid før vi kom til vort Bestemmelsessted, fik han Munden rigtig paa Gled og fortalte os sin Historie, en sørgelig Beretning om Skuffelser og brudte Forhaabninger.

Valdemar var Københavner og stak til Søns som fjortenaars Dreng, gjorde nogle Rejser med Skonnerter paa Nord- og Østersøen, rømte saa i England og tog Hyre med Langfartsskibe. Over tyve Aar sejlede han Kloden rundt i disse Skibe. Af og til tog han en Afstikker ind i Land i Staterne og prøvede at slaa sig ned paa Landjorden, men Søen trak ham til sig igen. I 98 var han i Sydafrika, og da Boerkrigen brød ud, lod han sig indrullere i General Bothas Armé. Da denne en regn- og stormfuld Decembernat fejede General Bullers Højlændere overende, da disse forsøgte at gaa over Tugelafloeden for at undsætte Ladysmith, der var belejret af Boerne, var han med, fik en engelsk Kugle i det højre Ben og blev indlagt paa et Lazaret. Da han kom ud herfra, havde hans Regiment trukket sig nordpaa, og Engelskmændene var paa Vej efter dem. Valdemar havde faaet nok af Krig. Det lykkedes ham at slippe bort fra Krigsskuepladsen og naa Kysten, her fik han Hyre med en norsk Bark og var atter i sit rette Element. Saa kom han til Hamburg

med en god Afregning og fik Lyst til at se sin Fødeby, rejste hjem og logerede sig ind paa et Logihus i Nyhavn, og

Af CHR. CHRISTIANSEN
Illustreret af OSCAR KNUDSEN

her traf han sin Skæbne. — — — Hun var hverken Tjenestepige eller Opvarningsjomfru i Beværtningen, men Kunde, tilmed en flittig Kunde, og dette, i Forbindelse med hendes intime Bekendtskab med de fleste af Gæsterne, og da navnlig dem, hvis eneste Sejlads foregik fra den ene Nyhavnsbeværtning til den anden, burde have givet Valdemar et Vink om hendes Stabilitet, men det tog han intet Hensyn til, Kærlighedens Flamme blussede stærkt i det gamle Sømandshjerte, og hun svor højt og dyrt paa, at hun elskede ham og kun ham. En Maaned efter var de splejset sammen. For sine sidste Penge lejede og møblerede han en lille Lejlighed i den indre By, levede en Ugestid i Fryd og Gammen med sin Ægteviv og tog sig saa en Hyre med en af D. F. D. S. Middelhavsbaade. Dampskibsfarten og det Roderi, der altid følger med den, passede ikke Langfartsmatrosen, men den gav ham Lejlighed til at være i Hjemmet af og til. For første Gang i sin lange, omtumlede Tilværelse havde han noget, der var hans eget; her kunde han gaa til Køjs uden at risikere, at Døren blev revet op midt om Natten, og Raabet „Alle Mand paa Dæk“ skingrede i hans Ører. Saalænge Skibet laa i København, tilbragte Valdemar hele sin Fritid i sit lille Paradis; naar han var ude, forkortede Tankerne om det de lange, ensomme Vagter. — — — Men Slangen dukkede op i hans Eden og gjorde en brat Ende paa hans Lykke.

Hans Skib laa ved Larsens Plads og skulde sejle om Aftenen. Ved Kaffetid havde Matroserne Besøg af nogle Kammerater, og medens de sad i Lukafet, kom Fru Bjørn om Bord for at tage Afsked med sin Mand. De besøgende Søfolk kendte hende, og det var der ikke noget mærkværdigt i, men da hun var gaaet, fortalte de, at hun var Stamgæst i Stjernen og Kæden, og at hun havde sin Mand med — — — men det var altsaa ikke Valdemar. Og at „Kapellanen“ boede hos hende og gik for at være hendes Mand, vidste de ogsaa ganske sikkert.

Valdemar kunde ikke tro, det passede, men han besluttede at faa Vished. Kort før Skibets Afgang gled han i Skjul af Mørket ned ad en Fortrosse og slap i Land ubemærket. Han drev omkring paa Nyhavns-knejperne, indtil Kæden lukkede op, saa gik han derind og tog Plads i en afsides Krog, hvor han havde et godt Overblik over Dansesalen. Han sad længe uden at de, han ventede, viste sig, og et svagt Haab om, at det hele skulde være Bagtalelse og Snak, dæmrede i hans saarede Sind, da han opdagede sin Hustru mellem de dansende Par; hendes Hoved hvilede ømt mod en høj, kraftig Mands Skulder. Med en Ed, der fik de omkringsiddende til at se forbavset paa ham, rejste Valdemar sig fra Stolen og brasede midt ind mellem Balgæsterne, idet han uden videre skubbede dem, der var ham ivejen, til Side, flaaede sin Kone ud af Kavalereens Arme og spurgte ham, om han var klar over, at det var hans Kone, han spillede Kæreste med. I Stedet for at svare gik Manden over til Offensiven, men Valdemar var en rask Mand med et Par gode Næver paa Skafterne — — — og han vidste, hvorledes han

skulde bruge dem. Han mødte sin Modstander med et velrettet Købestød. Manden stoppede, hans Underkæbe gled ned paa Brystet, og med et forbavset Udtryk i Ansigtet sank han sammen uden at give en Lyd fra sig. Et Par haandfaste Kontrollører, der kom til for at kaste Valdemar paa Porten, gik samme Vej, og den rasende Ægtemand saa sig omkring for at faa fat i sin svigefulde Viv og føre hende tilbage til Paradiset i Adelgade og Dydens Vej, men hun var forsvundet. Desuden fik han ogsaa nok at gøre med sin Rivals Kammerater, der nu gik løs paa ham. Hele Salen var i Oprør, Kvinderne hylede og forsøgte at hale deres Mandfolk bort fra de Kæmpende. Der blev skreget paa Politi, og Valdemar trak sig kæmpende henimod Udgangen, sendte endnu et Par af sine mest nærgaaende Modstandere i Gulvet, før han naaede den, og forsvandt saa i Løb om Hjørnet af Kronprinsessegade. Resten af Natten drev han Gade op og Gade ned, om Morgenen tog han det første sydgaende Tog og stoppede ikke, før han om Aftenen befandt sig paa Altona Bahnhof i Hamburg. Alt var ramlet sammen om Ørerne paa ham, han var atter en af de hjemløse Fugle. Det gik ham som Terje Vigen:

„Han sørged' en Dag, ja kan hænde to,
saa rysted' han Sorgen af,
han mindtes en Kending, gammel og tro,
det store, bølgende Hav.“

Valdemar var Sømmand, — Sømmand og Friherre over hele Verden! Men til Tider gik dog Tankerne paa Langfart til det tabte Paradis i Adelgade.

„Glenlui“ sad inde med en af de fineste Rekorder som Sultekasse, og dens Reputation blev ikke gjort til Skamme, medens vi var om Bord. Der var Politik i at sulte Søfolk, de rømte, og Rederiet og Skipperen strøg den tilgodehavende Hyre. Mange Langfartsskipperere kunde dengang prale med, at de aldrig afmønstrede Folk i oversøiske Havne, de gik som Regel, saasnart Skibet tørnede Kajen. I de fleste Tilfælde var det næste Skib, de kom ombord i, ikke et Haar bedre end det, de forlod, men det maatte man finde sig i og haabede paa bedre Lykke næste Gang. Vi var mønstret i Staterne paa amerikansk Hyre, der var større end den australske, og haabede at blive afbetalt, naar vi kom til Newcastle, N. S. W., men det blev der ikke noget af. Skipperen ventede i Haab om, at vi skulde forsvinde uden at faa nogen af vore surt erhvervede Penge, og for at sætte lidt Fart i Tingene blev Kosten ikke bedre, medens vi laa ved Land. Søndag Morgen, langs Kajen i Newcastle, serverede Kokken Crackerhash til Frokost, og det syntes vi var lidt for skrap. Vi stillede op i to Geledder paa Dækket, gjorde et Kabelgarn fast i den ene Hank af Bradpanden og halede den agterud til Tonerne af „Blow the man down“. Paa Forkant af Halvdækket blev den med Indhold sparket ind i Kahytsgangen til stor Jubel for en Masse Tilskuere paa Kajen, Folk fra Byen, der var gaaet en Morgentur ned til Havnen for at se det smuk-

ke Skib, vi paa Rejsen havde malet og pyntet fra Dæk til Fløjknep. Skipperen kom ud, truede med at sende Bud efter Politiet, hvad vi dog tog os let, da vi vidste, at de ikke tog Affære, fordi vi klagede over Kosten, selv om det var paa en lovlig kraftig Maade. Han endte med at holde en lille Tale for os, hvis Kerne var, at vi var en Skamplet paa hans gode Skib, og at han vilde afmønstre os en af de nærmeste Dage. Penge vilde han ikke give os før til den Tid, men det kunde være det samme, en Sømand er aldrig raadvild. Paa Rejsen havde nogle af os lavet Flaske-skibe, Halvskibe i Livbøjer og andre Sager, som Søfolk sidder og bikser med i deres Fritid, det samlede vi nu og gik op paa en nærliggende Beværtning for at gøre det i Penge. Vi solgte Lodsedler à 3 og 6 pence pr. Stk.; siden blev der trukket Lod mellem de af

Gæsterne, der havde købt Lodder, og det var ikke saa faa Penge, vi fik ind paa den Maade. Det viste sig næste Morgen, at vi havde haft en Dag ud af det. Jeg var den eneste af min Vagt, der tørnede til, der var nemlig ikke nogen af de andre ombord. Det var ikke fordi jeg var noget særligt Pragteksemplar, jeg stod ikke tilbage for nogen i et lystigt Lag, men paa en eller anden mærkværdig Maade var jeg sluppet ned om Bord, medens mine Kammerater var blevet puttet i Kachotten efter at have raget uklar med nogle Folk fra Byen. Valdemar var mellem de Anholdte, og ham maatte jeg se at faa ud. Da jeg ingen Penge havde, maatte jeg altsaa skaffe nogle. Med saavel mine som hans Tæpper traskede jeg op til en Marskandiser, fik et Pund Sterling for dem og stillede saa i Retssalen Kl. 10 om Formiddagen, dat Retsmødet begyndte.

Fortsættes.



Han fik en engelsk Kugle i højre Ben og blev indlagt paa et Lazaret.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

DANMARK. I Begyndelsen af Juni Maaned udkom i Kongetypen Mærket 75 Øre, udført i en smuk mellemblaa Farve.

SVERIGE. 50 Øre er udkommet i den nye Kong Gustav V Type. Farven er graa, og Mærket forekommer kun to-sidet takket.

Provisoriske Frimærker.

(Fortsat)

Overstemplingen, som er tre-liniet, er ens for alle Mærkerne og foretaget med sort Farve. I Midten staar Tallet 27, forneden DANMARK, foroven POSTFRIM.

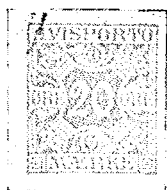


Fig. 1.



Fig. 2.

og paa hver Side af 27, med mindre Typer, Ordet ØRE. (Fig. 2). Der findes ialt 17 forskellige Mærker, heraf syv med Vandmærke Krone og Resten med Kors-Vandmærke. De overstemplede Avismærkers (Fig. 1) Art, samt det overstemplede Antal Ark fremgaar af nedenstaaende Oversigt:

Vandmærke Krone.

1 Øre, oliven	112 Ark
5 „ blaa	135 „
7 „ rød	107 „
10 „ lilla	109 „
68 „ brun	992 „
5 Kr., rosa & grøn	1783 „
10 „ brun & blaa	1345 „

Vandmærke Kors.

1 Øre, oliven	2904 Ark
5 „ blaa	1736 „
7 „ rød	3087 „
8 „ grøn	1933 „

10 Øre, lilla	2403 Ark
20 „ grøn	1899 „
29 „ orange	2608 „
38 „ orangebrun	689 „
41 „ brun	1575 „
1 Kr. blaagrøn & rød	3446 „

I denne Serie findes kun een Variant, idet sidste Frimærke i Arket med 27/7 Øre, Vandmærke Kors, mangler Punktum efter POSTFRIM.

Man ser forøvrigt let af ovenstaaende Oversigt, at Mærkerne med de smaa Oplag maa være de dyreste. Priserne er for Tiden som i nedenstaaende Tabel, men stiger stadig, særlig for Krone-Vandmærketyperne 27/1 — 27/5 — 27/7 og 27/10.

Vandmærke Krone.

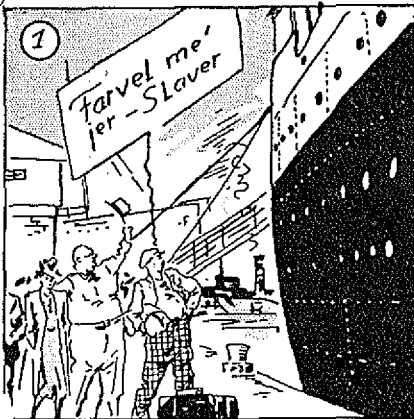
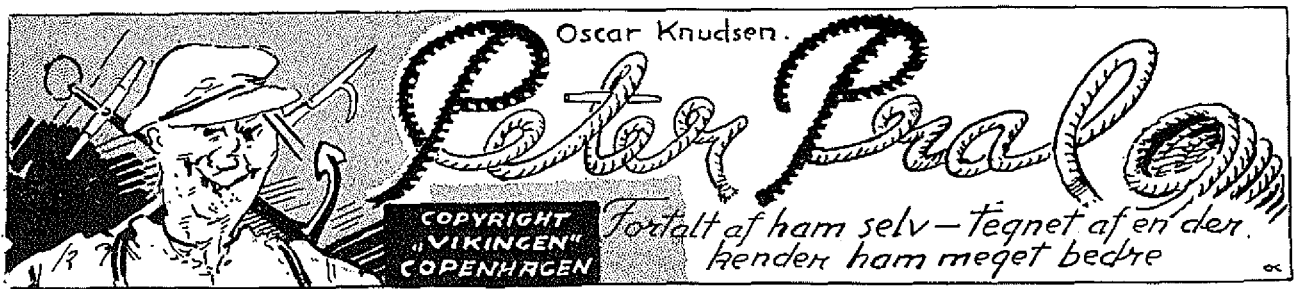
	Ustempler	Stemplet
27/1 Øre, normal	6.00	6.00
27/1 „ omvendt Vandmærke ...	—	25.00
27/5 „ normal	4.00	4.00
27/7 „ „	6.00	6.00
27/10 „ „	6.00	6.00
27/10 „ omvendt Vandmærke ...	20.00	20.00
27/68 „ normal	0.80	0.80
27/5 Kr., „	0.75	0.75
27/5 „ „	25.00	25.00
27/10 „ normal	0.80	0.80

Vandmærke Kors.

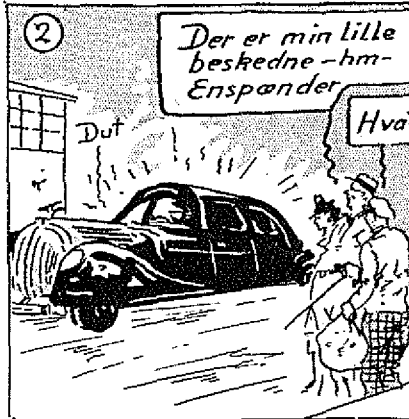
27/1 Øre, normal	0.50	0.50
27/5 „ „	0.60	0.60
27/7 „ „	0.50	0.40
27/7 „ uden Punkt efter POSTFRIM	4.50	3.50
27/10 „ normal	0.50	0.50
27/20 „ „	0.60	0.60
27/29 „ „	0.50	0.50
27/38 „ „	2.50	2.50
27/41 „ „	0.75	0.75
27/1 Kr. „	0.50	0.40

Fortsættes.

Husk at forny Deres Abonnement



Vi lagde ind til Kajen ved Santo Pueblo del Marchese Cigarino della Pastorale i Florida. Og her tog jeg da en hjertelig Afsked med mit Skib og dets fortræffelige Mandskab. Et nyt, et forgyldt Afsnit af min Historie havde allerede vendt det første Blad i Manuskriptet. — Hold nu Ørene stive — —. For nu sker der noget!



Hvad sker? Der sker det, at et Monstrum af Lak og forgyldt, forniklet Sølvt med en 30 Cylindrer Motor inden i trillede op paa Kajen foran min og de andres Ringhed. Mr. Snorks private Luxusear. Et prægtigt Kunstværk udført af Aarhundredets fineste Trafikteknikere.



Men det var i sig selv ikke det mest mærkværdige. Dette var derimod, at Mr. Snork slet ikke vilde køre i den, men nøjedes med at putte Datteren, lille Mayflower, ind i den og lade hende køre til Millionerboligen i den. Han — og jeg — gik.



Hans Begrundelse var, pudseligt nok, atter Familiehistorie. Hvad de Snorker har haft af Principper og Traditioner man ikke have været helt ringe. Begrebet „en ægte Snork“ optraadte ustandseligt med korte Mellenrum — Snork — Snork.



Saa spadserede vi af Sted ud ad Landevejen, medens gamle Snorks Tanker før helt tilbage til Nybyggertiden og de første „Snorker“'s famlende Trin over Prærierne — — — Men jeg blev, med Skam at melde, en lille Smule, skal vi sige, pikoret af Situationen.



Selv om hans historiske Paralleller i og for sig var fortræffelige, kan man jo naa at blive træt. Forøvrigt ligegyldigt om „de Snorker“ i 1760 og saa blev trætte eller var utrættelige. Jeg blev træt, og jeg (undskyld) svedte — — Dryp. Dryp!!



Da vi passerede et Serveringssted, havde jeg svært Mod paa en Svaledrik, men tror De, at den gamle Herte vilde være med paa den. Nej — nej — og atter Nej. Haarde Halse disse gamle U. S. A. Familier. Disse Trappere.



Jeg syntes, at jeg selv har gennemgaaet en haard Skole (Livets). Men bestemt om jeg kunde hamle op med denne Efterkommer af Buffalo Bill. Jeg var smadskende ruvende træt, og smadder — brandtøstig — Ørkenstemning. — Sand — Hede — o. s. v. Og saa hans Talestrøm — — —!



Hans sidste Bemærkning gjorde mig tavs

Mod en Verden uden Afstande




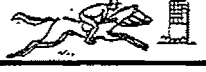




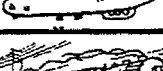

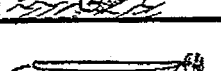

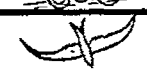





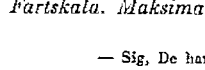
Jordens Overflade er rundt regnet 500 Millioner Kvadratkilometer, og paa denne Flade er omtrent fire Gange saa mange Mennesker henvist til at bo og bevæge sig. Det tyvende Aarhundrede har gennem Flyvningen givet vore Bevægelsesmuligheder en tredje Dimension. Flyvere har fløjet i en Højde af tretten Kilometer, og den 18. August 1932 har Professor Piccard og hans Ledsager Cosyns i nogle Timer svævet i en Højde af 16,500 Meter over Havets Overflade. Lægger vi nu hertil de 2000 Meter, som er Dybden af den dybeste Skakt, der er boret ned i Jorden, saa kommer vi til 18,5 Kilometer som Maal for det Spillerum, der for Tiden begrænser den menneskelige Bevægelsesmulighed i Højden og Dybden. Fordelt over Jordens Overflade er dette et meget tyndt Lag. For at tage en illustrerende Sammenligning vil det sige, at dette Lag, som indtil i Dag faktisk rummer al menneskelig Virksomhed, ikke er tykkere i Forhold til Jordkloden end Malingen paa en Krocketkugle. Det er derfor ikke underligt, at en rastløs Udfoldelsestrang søger efter nye Udvidelsesmuligheder, og at en Generation, som allerede er let beruset af sin Tekniks Triumfer, saa smaat begynder at ruste sig til at prøve sine Kræfter paa de kosmiske Afstande til Maanen, til Mars og de andre Planeter. Men foreløbig er vi bundet til Jordens Overflade og de nærmeste Luftlag. Pladsen er ikke stor maalt med en astronomisk Maalestok, men 2000 Millioner Mennesker har det trods alt relativt rummeligt. Forøvrigt er de Tal, som angiver Jordens Omkreds i Kilometer eller dens Overflade i Kvadratkilometer, ikke særlig oplysende eller betydningsfulde. Afgørende er paa den ene Side, hvor meget man kan udvinde til Livets Ophold af hver Fladeenhed, og i saa Henseende er Jorden stadig bleven større, og paa den anden Side er det eneste rationelle Maal for Afstande den Tid, det Besvær og de

Omkostninger, som udkræves for at overvinde dem. Det interesserer mig i Virkeligheden overordentlig lidt at vide, at Afstanden mellem København og Hamborg er 300 Kilometer, maalt i Luftlinie. Der findes mange, som har rejst et Utal af Gange mellem disse to Byer, men som alligevel ikke vilde være i Stand til at give et nøjagtigt Svar paa, hvor stor denne Afstand er. Hvorfor skulde de nu ogsaa give sig til at efterspore et saa ligegyldigt Tal. Det eneste betydningsfulde er, at man kan tage Toget i København Klokkerne 10³³ og være i Hamborg samme Dag Klokkerne

20, altsaa efter en Rejse paa ca. 10 Timer. Hvis man har travlt, kan det være yderst vigtigt at vide, at en Flyvemaskine gaar fra København hver Morgen Klokkerne 9 og bringer En til Hamborg Klokkerne 11 Formiddag.

Den faktiske Mindsteafstand København—Hamborg er derfor i Dag 2 Timer. Man maa saaledes indstille sig paa, at der er flere Afstande mellem to bestemte Steder paa Jorden, en Skibs-, en Tog-, en Automobil- og en Flyveafstand for at nævne de vigtigste. Naar man paa denne Maade lægger Rejsetiden til Grund for Afstandsbedømmelsen og maaler Længden med Uret, saa er Resultatet en Geometri, som kun minder lidt om den, vi lærte i Skolen, og som næsten er lige saa indviklet som den, der behersker det „Einsteinske Verdensrum“. Den foreliggende Række af Afstande er heller ikke konstant og uforanderlig. Det er til ringe Nytte at sætte sig ned og lære disse Talrækker i det forfængelige Haab, at man derved erhverver sig en Viden om Jorden, som senere kan blive til Nytte for en her i Livet. Afstandene forandrer sig ustandselig, forandrer sig med Aarstiderne og fra det ene Aar til det andet.

Det er derfor, at vi med fuld Ret taler om Afstandenes Forkortning og Jordens Indskrumpning som en haandgribelig Realitet.

	Løber 35 km
	Skøjtøløber 40 km
	Passagerdamper 52 km
	Væddeløbshest 64 km
	Mynde 65 km
	Ørn 85 km
	Cyklist 90 km
	Brevdue 120 km
	Zeppelin 130 km
	Hurligtog 145 km
	Motorbaad 193 km
	Skinne-Zeppelin 230 km
	Motorcykel 270 km
	Mursejler 288 km
	Trafikflyver 300 km
	Hængebane 350 km
	Raketbil 400 km
	Landflyvemaskine 550 km
	Hydroplan 655 km

Fartskala. Maksimalthastigheder i km pr. Time.

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

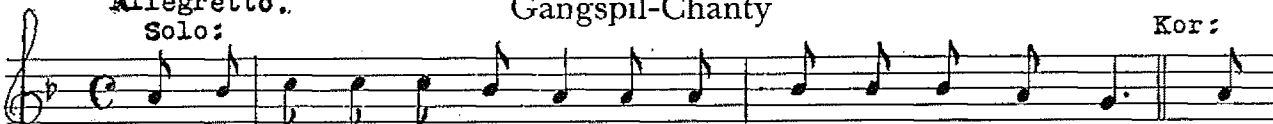
Chanty-Manden synger og fortæller

VI

Let de Bulgine run

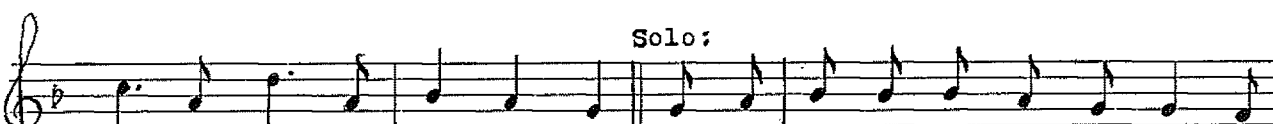
Allegretto.. Gangspil-Chanty

Solo: Kor:



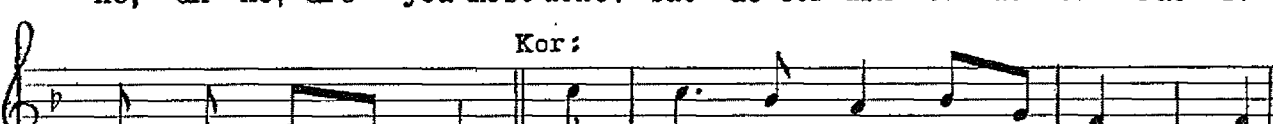
Oh, de worl' was made in six days an' en-ded on de seven'. Ah

Solo:




he, ah ho, are you most done? but ac-cor-din' to de con-trac' it

Kor:

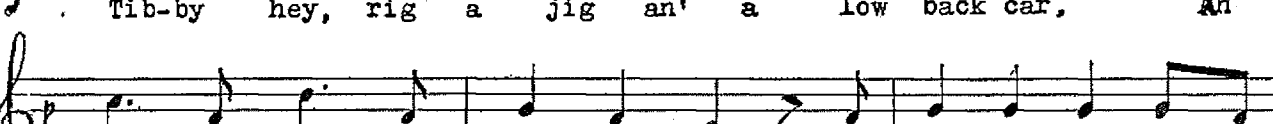


or-ter been el-even. So clear de track, let de bul-gine run!

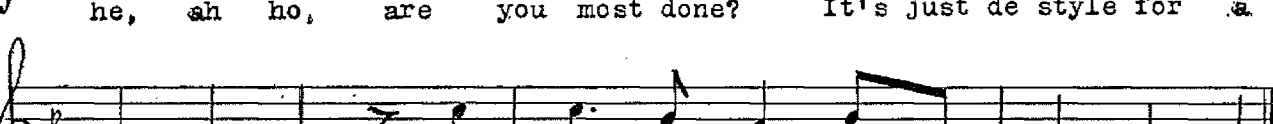
Refrain:



Tib-by hey, rig a jig an' a low back car, Ah



he, ah ho, are you most done? It's just de style for a



jol-ly tar. So clear de track, let de bul-gine run!

Solo: Now Adam was de firs' man, an' Eva was de oder.

Kor: Ah he, ah ho, are you most done?

Solo: An' Cain he was a wicked man, because he kill his brudder.

Kor: So clear de track, let de bulgine run!

Refrain: Tibby hey, rig a jig an' a low back car.

Ah he, ah ho, are you most done?

It's just de style for a jolly tar.

So clear de track, let de bulgine run!

Solo: Oh, way down in de garden where de apple hang low.
Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
Solo: Ol' Satan got de pull, an' de man had to go.
Kor: So clear de track, let de bulgine run!
Refrain: Tibby hey, rig a jig — — —

Solo: Young Joseph was de fav'rite an' eat his mush whole.
Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
Solo: His brudders sell his coat, an' dey put'm in a hole.
Kor: So clear de track, let de bulgine run!
Refrain: Tibby hey, rig a jig — — —

Solo: Ol' Moses lick de Pharaoh an' drown him in de sea.
Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
Solo: An' de chillen came along dat land for to see.
Kor: So clear de track, let de bulgine run!
Refrain: Tibby hey, rig a jig — — —

Solo: Lil' David was de boss, when he finis' up Goliah.
Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
Solo: But he play a pooty low trick on ol' man Uriah.
Kor: So clear de track, let de bulgine run!
Refrain: Tibby hey, rig a jig — — —

Solo: Daniel in de den done sleep all de night.
Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
Solo: Never mind de lion nor de tiger not a mite.
Kor: So clear de track, let de bulgine run!
Refrain: Tibby hey, rig a jig — — —

Solo: Jonah was a hungry man, 'cos' he eat de whale.
Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
Solo: He manage very well till he come to de tail.
Kor: So clear de track, let de bulgine run!
Refrain: Tibby hey, rig a jig — — —

Solo: Elia was a holy man, so de story goes.
Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
Solo: He hurry' up to heaven in his best suit of clothes.
Kor: So clear de track, let de bulgine run!
Refrain: Tibby hey, rig a jig an' a low back car.
Ah he, ah ho, are you most done?
It's just de style for a jolly tar.
So clear de track, let de bulgine run!

„Let the Bulgine run“, som her gengivet, er en udpræget Nigger-Chanty, og den er fra sin første Oprindelse ogsaa blevet til paa Landjorden ligesom Bradspil-Chantyen „The wild goose nation“. Om dens Anvendelse der og dens Alder vides der ikke meget udover, hvad der kan udforskes af Chantyens Tekst. „Bulgine“ er amerikansk Nigger-Slang og betyder Maskine. Altsaa er Chantyen af amerikansk Oprindelse. Clear the track — klar Sporet — kan tyde paa, at der med denne Maskine menes et Lokomotiv. Saaledes maa det antages, at Chantyen er blevet til efter Dampmaskinens Opfindelse og sandsynligvis under Anlægelsen af de første Jernbaner i Amerika, hvortil Negre anvendtes i stor Udstrækning.

Negre er som tidligere nævnt gennemgaaende musikalske og synger gerne til alt legemligt Arbejde. De er som oftest ogsaa religiøse, og den kristne Neger bygger hyppigt sin Sang over bibelske Emner. Naar denne Chanty saaledes gengiver Emner fra Det gamle Testamente paa en saa komisk Maade, som Tilfældet er, maa dette ikke tages som en Spot; thi Komikken er udelukkende Udslag af Negrenes store Barnagtighed.

Fra sin første Oprindelse kan Chantyen næppe have haft noget Refrain, eller ogsaa maa dette være ændret. Derom vidner det i Refrainet forekommende Ord „Tar“ (Sømand), som sikkert ikke nogen Landarbejder vil flette ind i sin Sang. Det her anførte Re-

frain kan derfor først være sat til, da Chantyen blev annekteret af Sømanden.

Chantyen var i sin Tid Favorit i amerikanske Skibe og blev dér sunget med samme Tekst og paa Nigger-Engelsk som her anført. Senere blev den ændret. Sømanden ombyttede det bibelske Emne med et andet, som altid optog hans Tanker. Han forandrede Nigger-Sproget i Solo-Teksterne til „Sailor-Engelsk“

og lempede Melodien om, men han bibeholdt Korstroferne og det meste af Refrainet uforandret. Kun den næstsidste Linie i Refrainet lavede han om paa. Med disse Ændringer fik „*Let de bulgine run*“ ogsaa Navneforandring, og under Titlen „*Eliza Lee*“ blev Chantyen herefter ogsaa Favorit i engelske Skibe og var kendt af mange andre Nationers Søfolk.

Eliza Lee

Gangspil-Chanty

Allegretto.

Solo: Kor:

Oh, the smar-test pack - et you can find. Ah

Solo:

he, ah ho, are you most done? is the fair Eli - za

Lee in the Black-wall — Line. So clear the track, let the

Refrain:

bul - gine run! Tib-by hey, rig a jig and a low back

car. Ah he, ah ho, are you most done? With E - li - za Lee all

on my — knee. So — clear the track, let the bul-gine run!

Solo: The fair Eliza Lee one bright summer's day.

Kor: Ah he, ah ho, are you most done?

Solo: Went sailing away far over the bay.

Kor: So clear the track, let the bulgine run!

Refrain: Tibby hey, rig a jig and a low back car.

Ah he, ah ho, are you most done?

With Eliza Lee all on my knee.

So clear the track, let the bulgine run!

Solo: The tiller my one hand firmly grasp'd.

Kor: Ah he, ah ho, are you most done?

Solo: And Eliza's waist by the other was clasp'd.

Kor: So clear the track, let the bulgine run!

Refrain: Tibby hay, rig a jig — — —

Solo: Oh, the day was fine, the wind was free.
 Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
 Solo: And Eliza Lee sat there on my knee.
 Kor: So clear the track, let the bulgine run!
 Refrain: Tibby hay, rig a jig — — —

Solo: We bore over the sea in love far away.
 Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
 Solo: When a pirate came wooing Eliza on day.
 Kor: So clear the track, let the bulgine run!
 Refrain: Tibby hay, rig a jig — — —

Solo: I said: „Oh, Eliza be true to your boy.“
 Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
 Solo: „Oh don't let that craft be spoiling our joy.
 Kor: So clear the track, let the bulgine run!
 Refrain: Tibby hay, rig a jig — — —

Solo: Eliza she call'd: „Jack, Tom, Jim and Joe!“
 Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
 Solo: „Just give my clothes and together we go.“
 Kor: So clear the track, let the bulgine run!
 Refrain: Tibby hay, rig a jig — — —

Solo: With spanker and jip and stunsail's and all.
 Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
 Solo: Eliza disdained that wooer's call.
 Kor: So clear the track, let the bulgine run!
 Refrain: Tibby hay, rig a jig — — —

Solo: Oh, Eliza Lee with her sweetest smile.
 Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
 Solo: Gave that pirate a nose as long as a mile.
 Kor: So clear the track, let the bulgine run!
 Refrain: Tibby hay, rig a jig — — —

Solo: Then I said: „My dear, will you be mine?
 Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
 Solo: Her answer was sweeter than sweetest wine.
 Kor: So clear the track, let the bulgine run!
 Refrain: Tibby hay, rig a jig — — —

Solo: Oh, the smartest packet you can find.
 Kor: Ah he, ah ho, are you most done?
 Solo: Is the fair Eliza Lee in the Blackwall Line.
 Kor: So clear the track, let the bulgine run!
 Refrain: Tibby hey, rig a jig and a low back car.
 Ah he, ah ho, are you most done?
 With Eliza Lee all on my knee.
 So clear the track, let the bulgine run!

Som det fremgaar af Solostrofernes Ændring i rigtig at lægge Vægt paa sin Forelskelse — giver en Teksten, er denne nu i „Eliza Lee“ blevet Udtryk for yndig Piges Skikkelse. Sømandens Kærlighed til sit Skib, som han — for

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.

fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Juli 1941



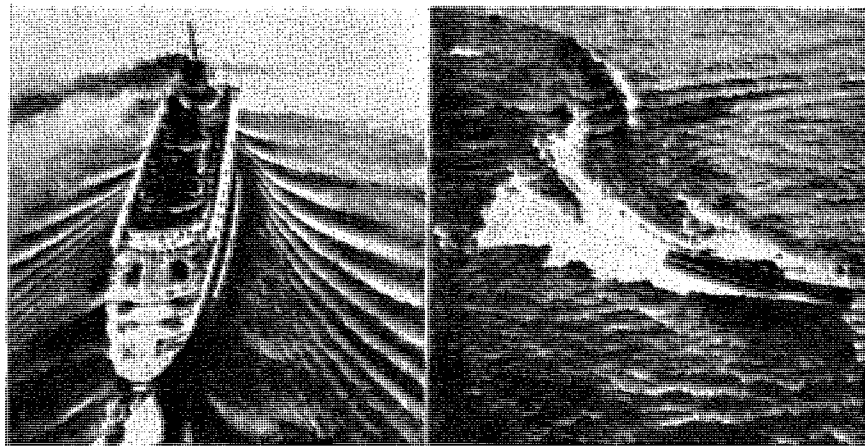
Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Acti, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Ala
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bea
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myzen
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pranix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafskib
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenning
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergulungs-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Torn
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Bølgeslugeren

I det forløbne Aarhundrede, hvor der kun var faa Skibe, der i Forhold til deres Størrelse og Længde havde en stor Fart, opnaede man en større Hastighed ved at forøge Maskinkraften, idet man kun tog

re Gange været Omtale heraf i „Vikingen“. Bølgeslugeren, som den nyeste hedder, fortjener derfor ogsaa at nævnes, idet Ideen i sig selv synes tiltalende. Vi vil dog ikke udtale os om dens Fremtid, men hvis



Forskellige Bølgedannelser ved Skibe.

Hensyn til dens Afhængighed af Længden, Slankhedsgraden og Skrogets Skarphed.

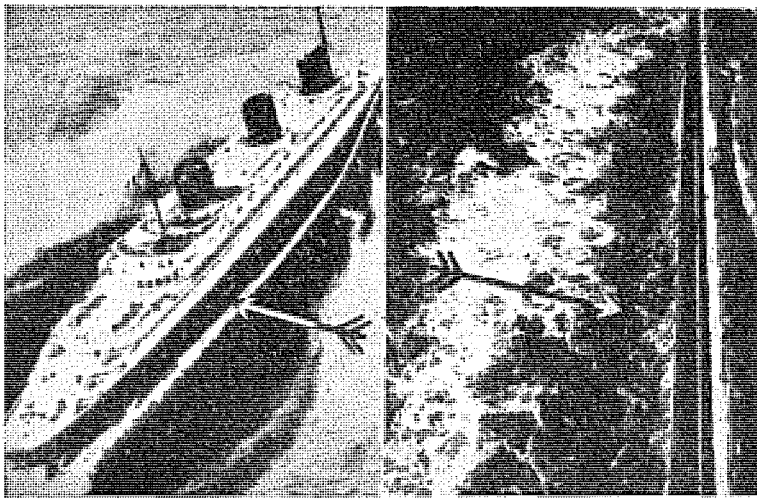
Med Begyndelsen af dette Aarhundrede begynder en kvalitativ Forbedring af Skibsformerne med Henblik paa Fremdrivningen. Forsøgsteknikken forbedres, og ved et rationelt Studium opnaar man at faa større Fart med den samme Maskinkraft eller mindre Maskinkraft for samme Fart. Efter Verdenskrigen, og særlig i de sidste 15 Aar er der gjort store Fremskridt paa dette Omraade, selv om der endnu er mange uløste Problemer.

Der er i de sidste Aar fremkommet flere Opfindelser, der paa forskellige Maader søger at udnytte Maskinkraften mest muligt. Der har fle-

den holder, hvad den lover, saa vil den i alt Fald kunne faa en Betydning for Sejladsen paa Floder og Kanaler, hvor Farten ofte maa sættes ned under den økonomiske paa Grund af Bølgeslagets ødelæggende Virkning paa Flodens Bredder eller Kanalens Sider. Tanken er fremsat af Geheimer Baurat E. Grundt, Berlin.

Forslaget gaar i Korthed ud paa at forhindre den Bølgedannelse, som opstaar ved Skibets Fremdrivning gennem Vandet, naar det har normale Former. De Bølger — Niveaudifferenser —, som dannes langs Siderne og breder sig mere eller mindre ud, betyder nemlig et Kraftspild.

For et sejlene Fartøj er det før-



Skumdannelser langs Skibssiden.

ste Sammenstød mellem Forskibet og Vandet af særlig Vigtighed, da det bevirker den største Modstand mod Fremdrivningen, idet Bovbølgen i Regelen dannes her. Af Skrogets Kileform bliver Vandet langs Skibssiderne drevet op i delvis lodret Retning. Den følgende Om-dannelse af den lodrette Bevægelse til en vandret bort-løbende overlader man til Vandet selv. Der kan ogsaa dannes Sprøjt og en Kam, der styrter udad, Skum langs hele Vandlinien eller Bølgedale og Hækbølger med tilhørende Paavirkninger paa Skibsskroget og Propellerfremdrivningen.

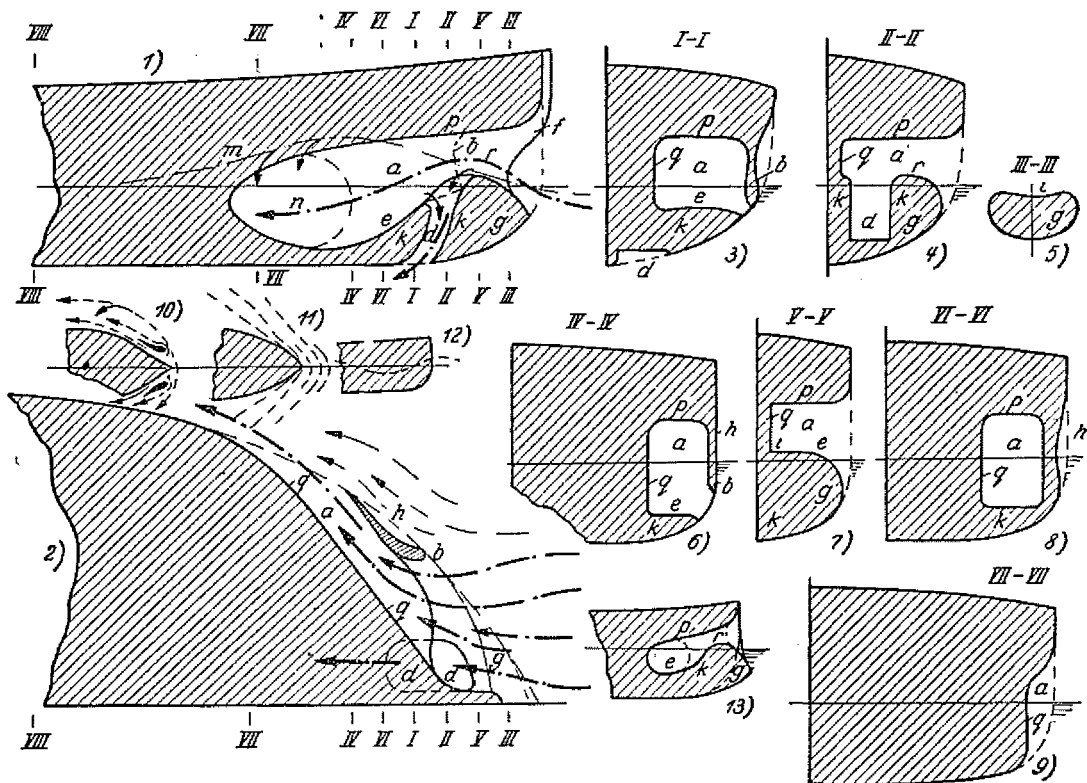
Betragter man hurtigtsvømmende Dyr som Hajer, Delfiner o. m. a., saa kan man fastslaa, at deres forreste Svømmeorganer er anbragt saaledes, at de undertrykker den Opstuvning af Vandet, der sker ligesom ved Skibet, straks, naar den dannes. Jo hurtigere Dyret kan svømme, og jo nærmere det svømmer ved Overfladen, desto forligere er de nævnte Svømmeorganer anbragt.

Efter Naturens Forbillede skulde det være muligt at undertrykke Bovbølgen ved Skibe. Princippet ved en saadan Konstruktion fremgaar af Skitserne. Et Lege-me formet som en Vold (k) naar med sin Ryg op over Vandlinien. Den forreste Del

er udformet som Spidsen paa en Torpedo (g), Skitse 1, 4, 5 og 7. Den øverste Del heraf udhules som en Tunge (i), Skitse 5. Derved kan det tilstrømmende Vand gennem Aabningen løbe opad til Bølgeslugerkanalen uden at trænges ud til Siderne, idet man maa tilstræbe at rette Vandstrømmen ind mod Skibets Midte. Det forfra indstrømmende Vand vil i den agterste Del af Aabningen styrte ned gennem et Fald-rør (d), Skitse 1, 2, med stor Hastighed og rive det Vand, der strømmer ind fra Siderne med sig, saa det faar Retning ind mod Skibets Midte. Vægten af det Vand, som har Karakteren af et Vandfald, vil medvirke til at drive Skibet frem i Fartretningen.

Hvor Aabningen skærer Skibsformen, Skitse 2 (b), skal der være en ny Stævn- eller Næseform. Den ydre Næsefløj skal lede Vandet udvendigt rundt om Skibet, medens den indvendige Næsefløj fører Inderbølgen opad i Aabningen. Derfor skal der paa dette Sted være en Slags Vulststævnform, og lige agten herfor skal Spanterne gøres hule, Skitse 2 og 3, saaledes at Vandlinien bliver indtrukket og slankere, hvor Sidebølgen gaar opad.

Den indvendige Væg af Bølgeslugerkanalen, Skitse 2 (q), skal i Boven begynde med en afrundet Stævnform, Skitse 1 (f), og først afbøjes mod Bordsiderne, naar Højdepunktet (r) er passeret. Faldrøret (d) skal paa dette Sted bidrage til at forhindre Opstuvning af Vand og Hvirveldannelser ved den indvendige Kanal-



Konstruktionen af en Bølgesluger.

side (q). Ved Underenden af Faldrøret opstaar en Ejektorvirkning, som skal nedsætte Vandniveauet (n) i Vandslugerkanalen (a).

Efter at det tilløbende Vand er løbet op over Rygen (r) styrter det ned dels gennem Faldrøret (d) lodret ned under Skibsbunden og dels mod Siden gennem Bølgeslugerkanalen. Vandmasserne gennem Faldrøret formindsker saaledes den Vandmængde, der el-



Motorbaad med Bølgesluger aaben om S. B. og lukket om B. B.

lers vilde gaa sideværts ud gennem Kanalen, og derigennem Højden af de Tværbølger, som dannes ved Skibssiderne. Forskellen mellem Bølgedannelsen ved Skibe med eller uden Bølgeslugerkanal fremgaar af Skitserne 10, 11 og 12. Medens Bølgedannelsen ved et Skib uden Bølgesluger, Skitse 11 og 12, allerede begynder i en vis Afstand fra Boven, er Begyndelsen af Bølgedannelsen ved et Skib med Bølgesluger, Skitse 10, umiddelbart foran Stævnen. Et Skib uden Bølgesluger faar med tiltagende Hastighed forøget Styrlastighed, medens den formindskes for et Skib med Bølgesluger.

For at faa den størst mulige Virkning af Bølgeslugeranlæg skal dets rigtige Højdestilling i Skibet og Størrelsen af Ind- og Udløbsaabningerne i Forhold til Skibets Hastighed bestemmes, hvilket maa ske efter Forsøg i hvert enkelt Tilfælde.

Virkingen af Bølgeslugeren er en dobbelt med Vekselvirkning. Vandmængden, som suges bort fra Bølgedannelsen, udnyttes gennem Interferens mellem Over- og Undertryk til at formindke Bølgedannelsen i det øvrige Vand.

For at prøve Rigtigheden af ovenstaaende er der udført flere Forsøg.

Paa en 7 m Motorbaad med 100 HK blev der i Boven paa begge Sider anbragt Ledepladser som et Bølgeslugeranlæg. Paa B. B. Side blev Indløbsaabningen for Midterstrømmen lukket, medens Aabningen om S. B. var udekket. Paa Billedet ses tydeligt, at Bølgedannelsen om B. B. er større, fordi Bølgevinklen er mere stump end paa S. B. Side.

I Forsøgstanken i Hamburg er der afholdt Slæbeforsøg med forskellige Modeller for at fastslaa Formen af Bølgeslugeren i forskellige Tilfælde. Modellen af en Motorbaad og Hovedet af en Haj viser en overraskende Lighed med hinanden. Forsøgene viste, at

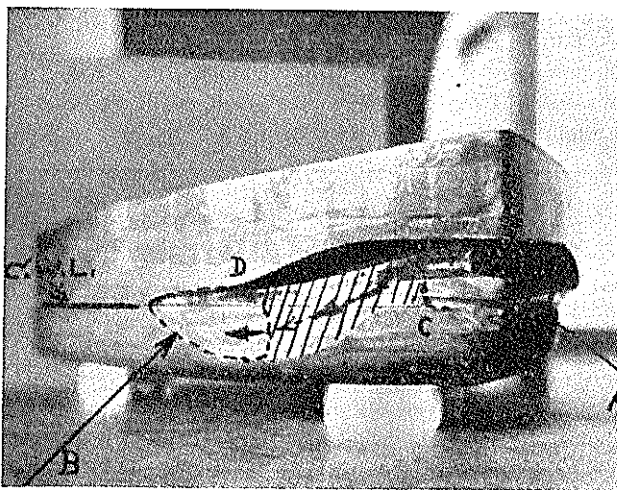
med ringe Hastighed, 4,7 km/Tim., var der en Fordel paa 7,5 2/0, men med stigende Hastighed aftog den til Nul.

Ved tilsvarende Forsøg med en slankere Model viste det sig, at ved 6—7 km/Tim. var der en lille Modstandsforøgelse, medens der ved 8 km/Tim. var en Gevinst paa 8 2/0 ved Bølgeslugeren og ved 9,6 km/Tim. en Gevinst paa 6 2/0.

Efter Forskrifterne maa paa de vesttyske Kanaler Skibe med en Dybgang paa over 1,75 m sejle med en Fart paa indtil 4,5 km/Tim., Skibe med en Dybgang indtil 1,75 m indtil 5 km/Tim., Slæbetræk med tomme Skibe indtil 6 km/Tim. og Slæbebaade alene indtil 9 km/Tim. Ved Passage af Fartøjer, Færger, Last- og Lossepladser skal Farten nedsættes til 3 km/Tim. Forsøgene maa derfor ses under denne Synsvinkel, at der ved Indbygning af en Bølgesluger og den derved formindskede Bølgedannelse kan tillades en større Fart paa Kanalerne. Naar man desuden kan opnaa en mindre Fremdrivningsmodstand, vil der kunne gennemføres en mere økonomisk Kanaltransport.

Opfinderen af Bølgeslugeren sammenfatter Fordele-
ne ved den i følgende:

Vandet i Bølgeslugeren forhindrer, at Forskibet



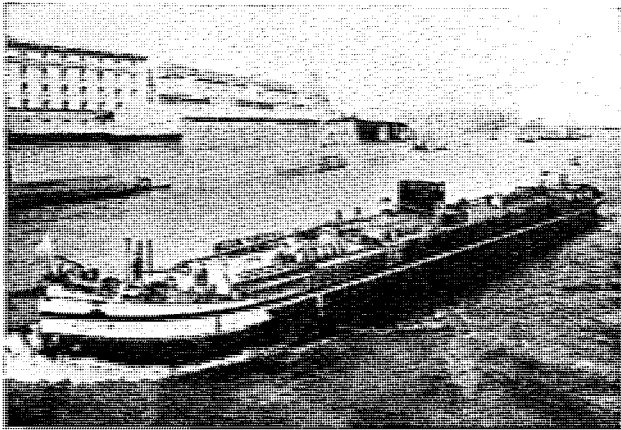
Model af Bølgesluger.



Hoved af en Haj.

som ved almindelige Skibsformer løftes op, hvorved et uproduktivt Arbejde undgaas. Ved urolig Sø øver den altsaa en dæmpende Virkning paa Stampebevægelserne.

Hvis man lader Sugeledningerne fra Pumperne til



Bovbølge foran en Flodslæbebaad.

Kondensator eller Køleledning udgaa fra Indersiden og Bølgeslugeren i Stedet for fra Skibssiderne vil Niveauforskellen blive endnu mindre, hvrved Anlæggets Virkning forøges.

Langs Vandlinien vil Skumdannelsen, som har en skadelig Indflydelse paa Fremdrivningsforholdene, formindskes. Om Natten er Skummet synligt paa lang Afstand, hvilket er meget uheldigt for Krigsskibe, som

derfor paa denne Maade kan have Fordel af Bølgeslugeren.

I snævre, grundede Farvande forhindres Skibets Fastsugning til Bunden af det Vand, der styrter gennem Faldrøret og derved udfylder det Hulrum, som dannes ved Bunden.

Da Bredderne skaanes, og Bølgeskvalp over andre Fartøjer undgaas, kan Transporthastigheden forøges. Rentabiliteten forøges ogsaa, fordi Fartøjerne hyppigt maa have en større Hestekraft end nødvendigt ved de lave Hastigheder.

I Slæbetræk løber Prammene i roligere Vand. Ved Formindskelse af Bølgerne undgaar man den stadige „løben opad“.

Bliver Bølgeslugeren bygget paa Forskibet af et gammelt Fartøj, saa kan samtidig en forældet Skibsform moderniseres, ligesom Skibets Længde forøges paa en gunstig Maade, d. v. s. med en Gevinst 10—20 0/0. Man undgaar ogsaa de med en Forlængelse følgende Udgifter til Forstærkninger og Ombygninger. En tilbygget Bølgesluger kan bestaa af en simpel Vinkelkonstruktion udforet med Træ, da den ikke behøver at være vandtæt.

Saaledes udtaler Opfinderen sig. Hvor stor Betydning Opfindelsen vil faa, er det umuligt at udtale sig om. Efter Forsøgene at dømme er det kun ved langsomt gaaende Skibe i Flod- og Kanaltrafik, der foreløbig kan være nogen Fordel at hente, men det er jo før set, at en Ide, der engang er fremsat, udvikler sig langt ud over, hvad man fra Begyndelsen har troet.

Øvrerhinen skal udbygges. I Schweiz har man om arbejdet ældre Planer og lavet Overslag over Udbygning af den øvre Rhin. Der er saaledes Udsigt til, at man vil sætte noget ind paa at gennemføre denne Plan, som kan faa den største Betydning for den nordlige og østlige Del af Landet. Forskellige Sogne og Byer ved Floden beskæftiger sig allerede med Planer til Havne. I den schweiziske Regerings Beskæftigelsesplaner indtager Udbygningen af den øvre Rhin Fjerdepladsen. Udvidelsen skal være saa stor, at den tillader Trafik med 1500 Tons Skibe.

Mellem de schweiziske og de tyske Myndigheder er der sluttet Aftale om visse Normalmaal med senere Udvidelser for Øje. Da det forventes, at Arbejderne snarest sættes i Gang, har man i Württemberg begyndt paa en Revision af Planen om en Sidekanal fra Bodensøen til den øvre Donau. Den skal udgaa fra Friederichshafen og have en Længde paa 50 km til Ulm, hvor den øvre Donaukanal begynder.

Havneplaner i Rotterdam. I Rotterdam beskæftiger man sig med omfattende Planer til Forbedring og Modernisering af Havnen, idet man gaar ud fra, at der vil blive stillet store Krav til Rotterdams Havn, naar Krigen hører op. Skønt den største Del af Havneanlæggene forblev uberørt af Kampene, saa led dog en Del Firmaer Tab, og nogle af dem vil derfor bygge nye Kontorer og Pakhuse. Der skal ogsaa bygges nye Kølehuse, hvor man særlig har Opmærksomheden rettet paa Hurtigfrysningemetoden. Desuden er 2 Korn- og Soyabønneeleveratorer under Bygning. De skal arbejde efter en ny Metode og have en Ydelse paa 500 Tons/Tim. Fundamenterne til flere Bygninger er allerede støbt og Materialeleverancerne sikret.

Deres

Bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort Hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn

54 Filialer og Kontorer i Provinsen



HANDELSBANKEN

Husk at forny Deres Abonnement!

Letmetal til Baadebygning

Siden Letmetal er bragt paa Markedet i Dimensioner, som er anvendelige til Baadebygning og Skibsbygning, har det fundet større eller mindre Anvendelse.

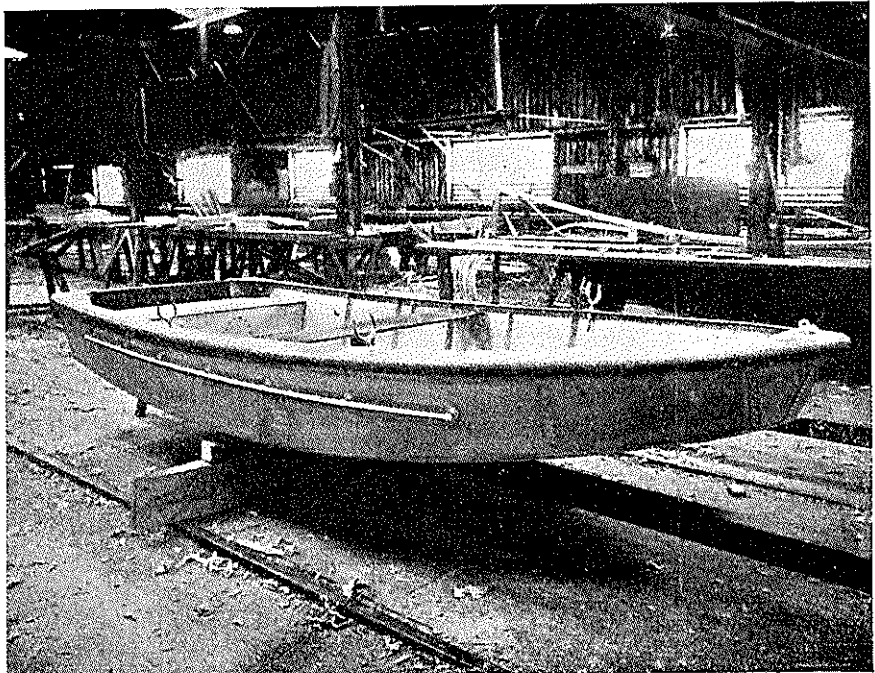
Det bekendte Baadebyggerfirma Abeking og Rasmussen har været blandt de førende paa dette Omraade. Allerede i Aarene 1925—30 havde det gjort udstrakt Brug af Letmetal.

Udviklingen begyndte med, at mindre vigtige Dele blev udført af Letmetal. Efterhaanden som Erfaringerne blev større, gik det over til at bygge de indvendige Forbindelser som Spanter, Bundstokke og vandtætte Skodder helt af Letmetal, indtil det gjorde Springet fuldt ud og byggede hele Fartøjer deraf.

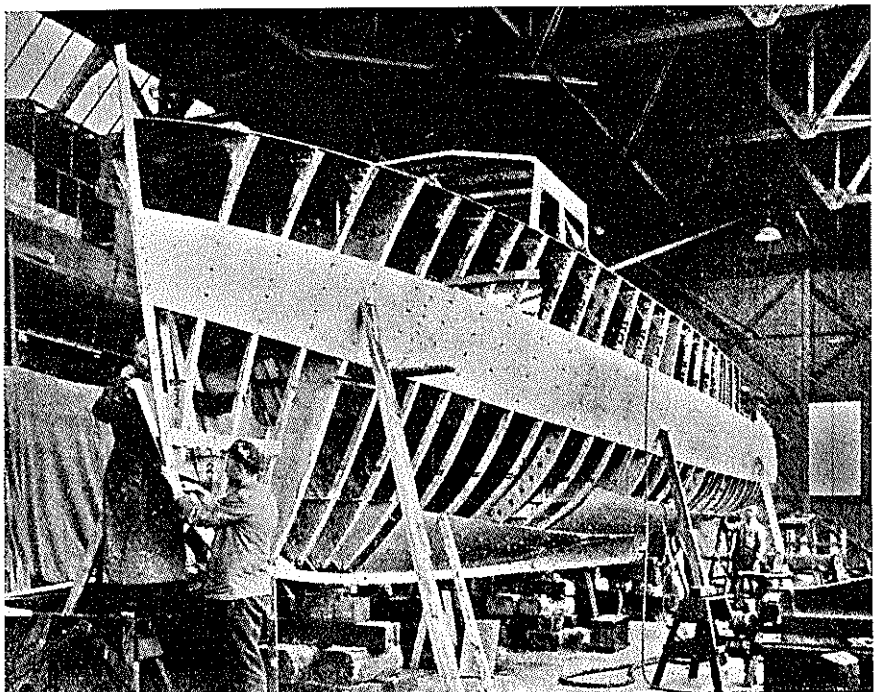
De første Forsøg blev gjort paa lette, hurtiggaaende Fartøjer. I 1925 blev paa en 30 m² Skærgaardskrydser Klamper og Lugehængsler udført af Siluminstøbegods. Allerede et Par Aar efter blev paa et Fartøj af samme Slags Spanter, Bundstokke og Bjælkekæne udført af Legeringen Lantal.

Som et let transportabelt Fartøj blev i 1932 bygget en Redningsbaad helt af Letmetal. Med en Længde paa 4 m og en Bredde paa 1,5 m var Vægten knapt 100 kg. Baaden var gjort synkefri ved Hjælp af indbyggede Luftkasser. Ved Transporter over Land over kortere Strækninger kan den bæres eller paa større Distancer køres paa Vogn. Paa Vandet er den let at ro og kan skyde en god Fart med Paahængsmotor.

Som et Eksempel paa et søgaaende Fartøj viser vort Billede en 16 m Motorbaad, som har gjort Tjeneste paa Østersøen i over 2 Aar. Byggemaaden svarer fuldstændig til den, der anvendes ved Staalskibsbygningen. Materiale dimensionerne svarer til Letmetallets — Albondur — Egenskaber.



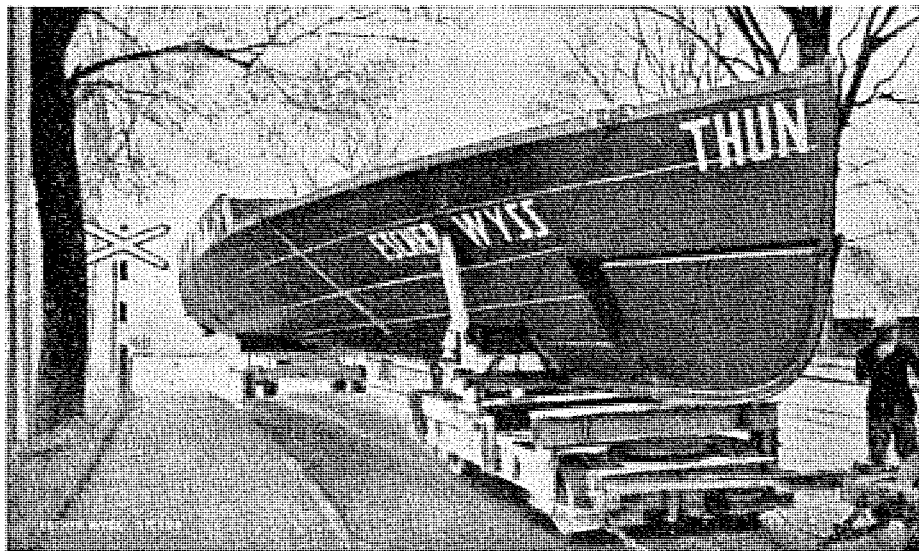
Redningsbaad af Hydronalium (L = 4,00 m, B = 1,50 m, Vægt knap 100 kg).



16 m Motorbaad af Albondur under Bygning.

Firmaet har bygget en hel Række Fartøjer til forskellige Formaal enten helt af Letmetal eller med de indvendige Styrkedele deraf. Selv Motorfundamenter for Dieselmotorer helt op til 400 HK. er blevet udført af Letmetal paa tilfredsstillende Maade.

Motorskibet „Thun“



Motorskibet „Thun“ efter Sammenbygningen.

I 1939 bestilte Berner Alpenbahngesellschaft Bern — Lötschberg — Simplon hos Firmaet Eschen Wyss i Zürich, et enkeltskruet Passagemotorskib til Trafikken paa Thunersøen.

Skibets Hoveddata er følgende:

Længde overalt 39,00 m, største Bredde 5,50 m, Sidehøjde midtskibs 2,45/1,75 m, største Dybgang med 330 Passagerer 1,680 m og tilsvarende Deplacement 104,75 ts. Dieselmotoren, der blev leveret af Gebrüder Sulzer i Winterthur, gav ved 500 O/M. og 255 HK. Skibet en Fart paa 24,7 km/Tim. = 13,1 kn uden Passagerer og 23,7 km/Tim. med Passagerer.

Da Skrogets Størrelse ikke tillod en Transport af det, hverken med Jernbane eller ad Landevejen, og da Bygningen af det i størst mulig Grad skulde udføres paa Firmaets Værksteder i Zürich, blev Klædningen, efter at den var svejst helt sammen i Værkstedet op til Dæksstringeren, midtskibs delt i 2 Dele. Opbygningerne blev fremstillet i nittet Udførelse og monteret paa Plads efter Skrogets Sammensvejsning i Thun.

Skroget blev bygget efter de schweitziske Skibsbygningsnormer med særlige Forstærkninger for Motorfundamentet. Indtil Dæksstringeren er Skroget hel-svejst. For at undgaa Rustsprængninger blev Naadder-

nes Overlapninger svejst baade udvendig og indvendig, og alle Spanter og Fundamenter indtil 700 mm over Overkanten af Kølen svejst langs hele Omkredsen. Ni vandtætte Skodder deler Skroget i ti Afdelinger.

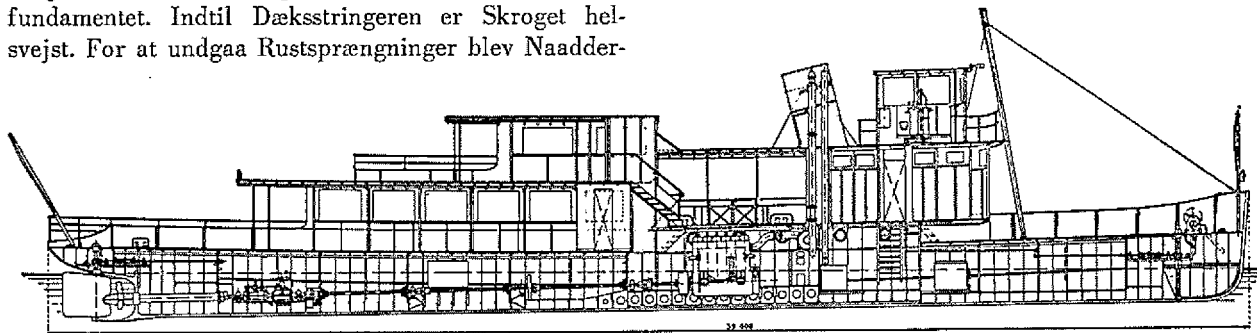
Ved Sammenbygningen af Skrogets to Dele i Thun blev en Strimmel paa 200 mm Bredde skaaret ud i Samlingsstedet, hvor der blev indpasset en udglødet Plade af blødt Staal, som derefter blev stump ind-svejst.

Til Manøvrering af Skruen blev der indbygget en af Firmaet (Escher Wyss) allerede i 1934 konstrueret Anordning. Ved sin Fremstilling af Vand-turbiner er Virksomheden

kommet ind paa Konstruktionen af Propellere, hvortil den har konstrueret en Kopifræsemaskine, som efter en Model kan bearbejde Bladene paa begge Sider ganske nøjagtigt til den ønskede Form.

Escher Wyss installerede i 1934 sin første Propeller med stilbare Blade i Motorskibet „Etsel“. Siden da er der udført mange af disse Propellere i mange Skibe af meget forskellig Art, i første Linie i Fiskerfartøjer, hvor den Slags Propellere er særlig anvendelige baade ved Slæbning af Net og ved Farten til og fra Fiskepladserne. For mindre Fartøjer er det en stor Fordel, at Maskinmanøvrerne kan ske fra Broen, hvilket er af Betydning f. Eks. for Flodfærger, hvor der forekommer mange Manøvrer. Den største Propeller efter dette System, som Escher Wyss har leveret, har en Diameter paa 2600 mm og er beregnet for et Tryk paa 12,5 ts.

Ved den første Udførelse for Motorskibet „Etsel“ var den Servomotor, som besørger Indstillingen af Propellerbladene, indbygget i Skruenavet, medens den senere er flyttet ind i Skibet — saaledes ogsaa i



Gennemsnit af M/S Thun.

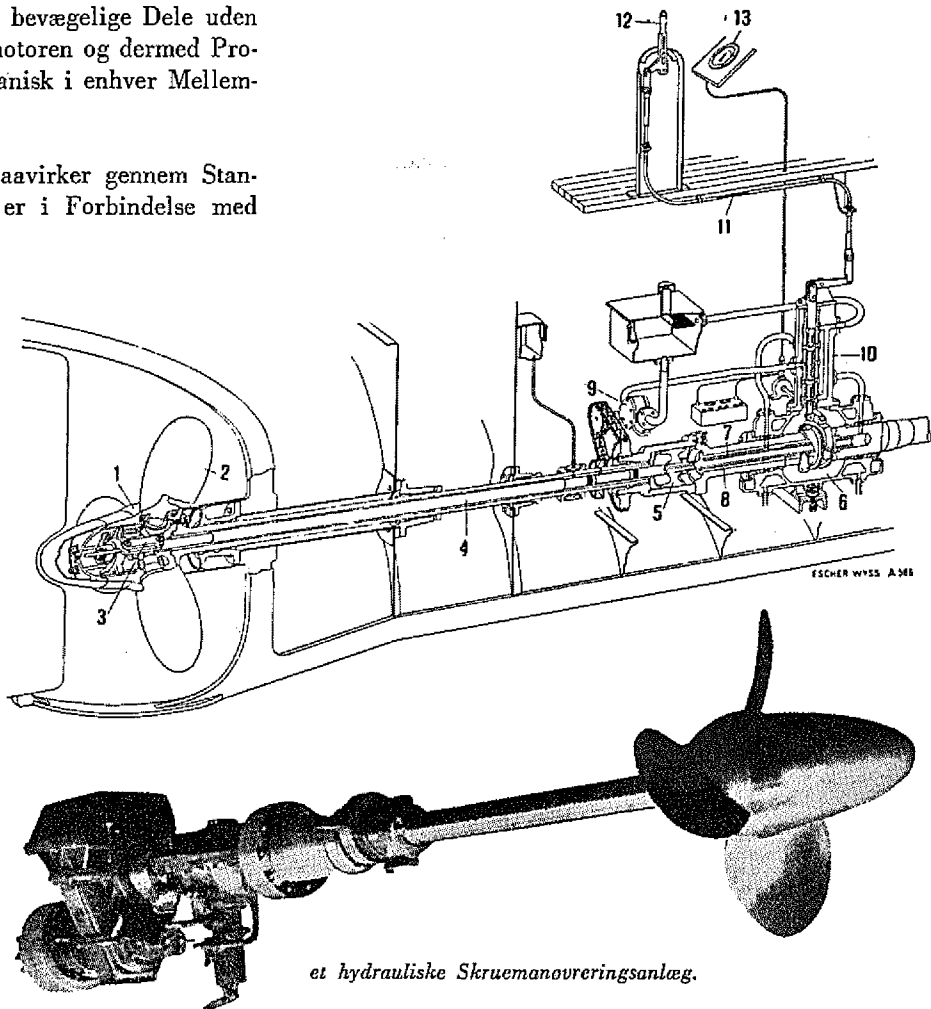
„Thun“ — for at have saa faa bevægelige Dele uden for Skroget som muligt. Servomotoren og dermed Propellerblade kan fastholdes mekanisk i enhver Mellestilling.

Virkemaaden er følgende:

Servomotorens Stempel 5 paavirker gennem Stangen 4 Vægtstængerne 3, som er i Forbindelse med Bladenes Rodender. Servomotorens Stempel faar Trykolie fra Huset 6 gennem Rørene 7 og 8 paa den ene eller anden Side, svarende til den Stilling, man ønsker Bladene skal indtage. Trykolien frembringes af en Pumpe 9, der trækkes af Skrueakslen og fører Olien til Styreventilen 10. Styreventilen bevæges gennem et Kabel 11 fra Broen eller Styrehuset ved Hjælp af et Haandtag 12.

En særlig Fordel har man ved den Slags Propellere ved Flodfart, idet dens Trækkekraft kan indstilles svarende til de øjeblikkelige Forhold, hvorved Rejsetiden og Gennemslusningstiden kan formindskes.

Paa de første 4000 km, som Motorskibet „Thun“ tilbagelagde, og hvor der var 1500 Landingsmanøvrer, har Anlægget virket upaaklageligt. Paa Grund af den store Manøvreedygtighed kunde Skibet betjenes af kun 3 Mand, medens man i den tidligere Hjuldampere maatte have 6 Mands Besætning. Naar dertil kommer, at „Thun“ kan medføre 50 Passagerer



et hydrauliske Skruemanoveringsanlæg.

flere end Damperen og med et Forbrug pr. km af 1,83 kg Dieselolie mod 8,5 kg Kul gør 24,7 km/Tim. mod Damperens 21,5 km/Tim., saa forstaar man den store Fordel, som Selskabet har opnaaet med det nye Skib.

Rationalisering af Skibsbyggeriet i England

England bestræber sig selvfølgelig af al Kraft for at bedre Situationen for sin Handelsskibsfart, og selv om der ganske vist ikke længere publiceres nogen Statistik vedrørende Skibsbygningsvirksomheden, kan det dog anslaaes, at man nu skulde være oppe paa en Aarskapacitet paa henvend $1\frac{1}{2}$ Million Tons.

Overgangen til Seriebygning, hvorved Dele til Skibene færdigbygges ved Staalværker inde i Landet og senere kun monteres ved Værfterne, skal i høj Grad have lettet Produktionen. Dette System har først og fremmest muliggjort Optagelsen af Driften ved de nedlagte Værfter. Hvilken Produktionskapacitet disse Værfter repræsenterer, fremgaar deraf, at der i den omfattende Rationaliseringsperiode i Aarene 1925—1935 nedlagdes Dokker og Værfter med en samlet Aarskapacitet paa godt 1 Million Ton. De for Igang-

sættelsen nødvendige Fagarbejdere, som med Rationaliseringen overførtes til andre Arbejdsfelter, har i stor Udstrækning kunnet tilbageføres til deres gamle Fag. For at kunne udnytte Tonnagen mere effektivt, har man yderligere bestræbt sig paa at rationalisere Lastnings- og Losningsarbejdet i Havnene, og der skal i saa Henseende være naaet væsentlige Resultater.

Iøvrigt kan det nævnes, at det engelske Skibsfartskammer *Chamber of Shipping of the United Kingdom* og Rederforeningen i Liverpool *Liverpool Steam Ship Owners Association* har oprettet et engelsk Skibsfartsraad *General Council of British Shipping*. Dette nye Raad, der kommer til at bestaa af 20 Medlemmer, skal varetage engelske Interesser indenfor samtlige Skibsfartens Omraader og omfatter saavel den transatlantiske Trafik som Kystfarten.

Københavns Maskinistiskole

faar en ny, moderne Bygning

„Københavns Maskinistiskole“, der siden Oprettelsen i 1906, har haft Lokaler i Ejendommen Nørrebro-gade 5, staar nu overfor en stor Udvidelse, idet Direktionen har besluttet at lade opføre en ny Skolebygning ved Jagtvejen. Efterhaanden som Elevantallet er steget, og den forøgede Undervisning har nødvendiggjort større Laboratorier, har man gentagne Gange ved Tilbygning maattet foretage betydelige Udvidelser af de gamle Lokaler, men Skolen har dog altid arbejdet under meget indskrænkede Pladsforhold, og om kort Tid vilde man ikke længere være i Stand til at skaffe de nødvendige Undervisningslokaler.

Under disse Forhold er der nu truffet Beslutning om at bygge en ny Skole. Man raader over en Byggefond paa ca. 325,000 Kr., der er tilvejebragt ved en i 1917 foretagen Indsamling blandt Dampskibsredere. Dansk Arbejdsgiverforening har givet Tilsagn om at yde Skolen et Laan paa 200,000 Kr. som Hjælp til Opførelsen af Skolebygningen, og foruden fra Stat og Kommune forventer man Støtte fra forskellige interesserede Kredse. „Københavns Maskinistiskole“ er en selvejende Institution og ledes af en Direktion med Borgmester *Alfred Bindselev* som Formand, og hvori sidder Repræsentanter for Handelsministeriet, Københavns Kommune, Dampskibsrederiforeningen, Foreningen af Fabrikanter i Jernindustrien, Maskinmestrenes Forening og Metalarbejdernes Centralforening.

De nye Bygninger for Københavns Maskinistiskole opføres paa en Grund, som af Københavns Kommune er skænket til dette Formaal, beliggende ved Jagtvejen, Stadens Vænge, Klostervænget og Biskop Krags Vænge. Bygningskomplekset er grupperet i Aksen for Kloster-vængets Skole med sin Hovedbygning med Klassevæ-

relserne ud mod Kommuneskolens Sportsanlæg. Mod Øst er de Lokaler, der kræver særlige store Rumforhold, placeret i selvstændige Bygninger med Foredragssal, Tegnesal og Elektroteknisk Laboratorium i umiddelbar Tilslutning til Hovedskolen og Maskinlaboratoriet beliggende længst mod Øst. Skoleanlægget er samlet omkring en Grønnegaard.

Skolens Hovedindgang er mod Jagtvejen med Vestibule i Stueetagen i Forbindelsesbygningen mellem Hovedskole og Foredragssal, medens Tilkørsel med Cykler, Brændsel m. m. sker fra Biskop Krags Vænge. saaledes at man undgaar en direkte Udkørsel mod Jagtvejen. Skolebygningerne tænkes opført af røde Sten med rødt Tegltag, hvide Vinduer og hvidt Ud-hængstag.

Skolen indeholder foruden fornødne Forum ved Indgange, Færdselsgange og Trapper: 18 Normalklasser i Størrelse fra 44—48 m² og til Brug ved Specialundervisning: Særlokaler for Sanitetslære, Fysiklaboratorium, Kemilaboratorium, Radiolaboratorium, Elektroteknisk Laboratorium med Værkstedrum, Maskinlaboratorium med Forsøgslaboratorium for Olier m. m. Skitseringsklasse, Tegnesal, Foredragssal og Lokale for Maskinmodeller. Og foruden disse egentlige Undervisningslokaler, Kontorer for Forstander, Inspektør og Ekspeditionskontor, Arkiv, Bibliotek, Lærerværelse med tilhørende Tekøkken, Garderobe og Toiletrum. I Parterreetagen midt i Bygningen ligger Elevernes Frokoststue med Glasparti ud imod Grønnegaarden med tilhørende Køkken og Læsestue for Eleverne.

Arbejderne ved Opførelsen af Skolen er kalkuleret til 1,2 Mill. Kr., og det er Meningen, at Skolen skal staa færdig til Indflytning 1. Januar 1943.

625 hollandske Skibe hævet. Under Krigen i Holland i Maj 1940 blev ialt 692 Skibe sænket, hvoraf indtil nu 625 er hævet. Af de endnu tilbageværende 67 er ca. 50 smaa Fiskefartøjer, som det næppe kan

betale sig at hæve. Ialt blev under Krigshandlingerne 1666 hollandske Skibe beskadiget eller sænket. Heraf var indtil 1. Februar 775 færdigreparerede, medens 195 Skibe var opgivet som ubrugbare.

Frederikssund Skibsværft

Nybygning — Reparation — Overvintring paa eget Værft

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.

EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25x18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

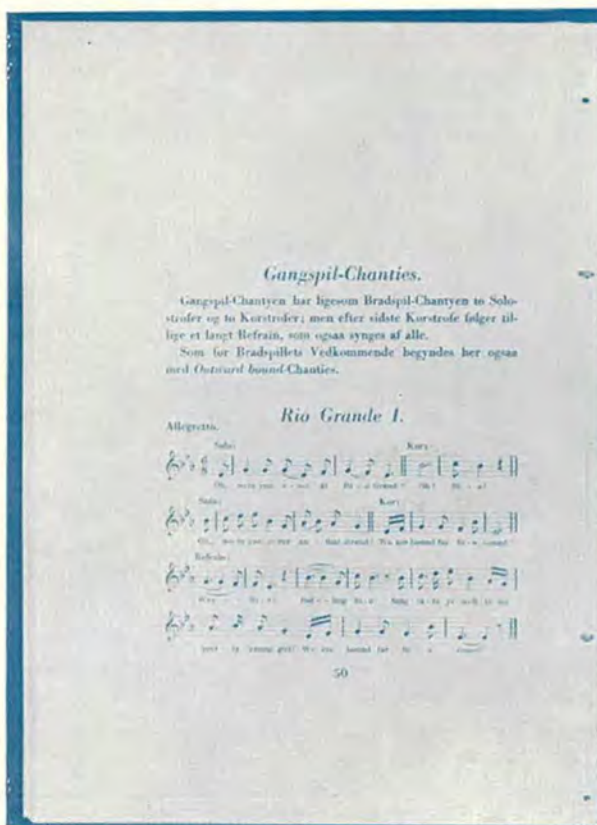
Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Faas hos
„VIKINGEN“s FORHANDLERE
eller paa
BLADETS EKSPEDITION
Central 9822

En Side i Bogen.



Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Kr. 3.50 pr. Kvartal • 60 Øre pr. Nummer

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 • KØBENHAVN K. • CENTRAL 9822 • BYEN 8040



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Egne Kontorer:

Bangkok

Singapore

Bombay

Hongkong

Saigon

Calcutta

Johannesburg

San Francisco

Canton

Kuala Lumpur

Seattle

Capetown

Los Angeles

Shanghai

Dairen

Madras

Sydney

Durban

Penang

Tsingtao

Hankow

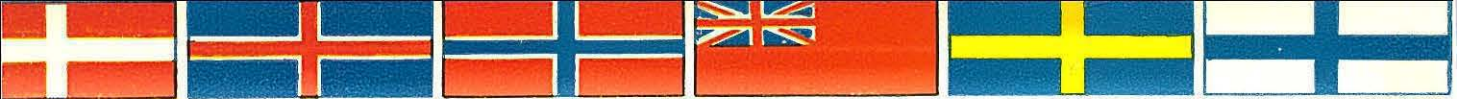
Port Elisabeth

Vancouver, B. C.

Harbin

Ragoon

Weihaiwei



VIKINGEN

Øre
August

SUNDET IND
Maleri af Lods Fr. Landt

1941 - Nr. 15
18. Aargang



HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

Adr.: KRONBORG SLOT
Postgiro 59.000

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG har i Sommeren 1940 fejret sit 25 Aars Jubilæum. Gennem disse 25 Aar er Museet vokset fra en lille Begyndelse paa otte Rum til 30 større og mindre Lokaler i Kronborg Slots Stueetage og paa første Sal, omfattende ialt ca. 2000 m² Udstillingsrum, hvortil kommer forskellige Lokaler til museumsteknisk Anvendelse. Samtidig har det udstillede Materiale fra en lille, forskelligartet Samling udviklet sig til et betydeligt Museum med Tusinder af Genstande, fordelt i oversigtige Afdelinger og instruktivt opstillede, saaledes at den besøgende paa sin Vandring gennem Lokalerne paa en fornøjelig Maade modtager en nyttig Belæring om dansk Handel og Skibsfarts samt Skibsbygningens Udvikling gennem Tiderne.

Museet er en selvejende Institution, der drives for private Midler i Forbindelse med et Statstilskud. Det er i væsentlig Grad skabt ved private Gaver, der, smaa som store, gennem Aarene i Tusindvis er tilgaaet Museets Samlinger. De økonomiske Omstændigheder, hvori vort Land for Tiden befinder sig, har angrebet Museets Økonomi meget haardt, ligesom man ogsaa i de kommende Aar maa regne med store Vanskeligheder. For at muliggøre Museets fortsatte kulturelle Arbejde og for tillige at skabe et værdifuldt Bindeled mellem Museet og dets mange Venner Landet over har en Kreds af interesserede sluttet sig sammen i et Selskab, »Handels- og Søfartsmuseets Venner«, som man indtrængende opfordrer Dem til at melde Dem ind i. Kontingentet er fastsat saa lavt, at de fleste vil kunne deltage. Aarsbetalende Medlemmer betaler mindst 5 Kr. Ved Indbetaling af mindst 100 Kr. kan man blive livsvarigt Medlem. Institutioner og Firmaer betaler aarligt mindst 50 Kr. De anførte Summer er Minimumsbeløb og kan efter Behag forhøjes, hvortil det gode Formaal i høj Grad opfordrer. Medlemmerne har gratis Adgang til Museets Samlinger paa Kronborg, ligesom de modtager Museets illustrerede Aarbog, som man under Forudsætning af fornøden Tilslutning agter at udsende, og som bl. a. vil komme til at indeholde populærvidenskabelige Afhandlinger om Emner henhørende under Museets Interesseomraade, en nyttig og belærende Bog, som enhver vil være glad for at have i sit Bibliotek.

I en for vort Land saa vanskelig Tid har Danske af de forskelligste Kredse og Anskuelser fundet hinanden i et frugtbart Samarbejde for Opretholdelsen af vort Samfundsliv og vor Kultur. Museernes Virksomhed er et værdifuldt og nødvendigt Led i dette nationale og kulturelle Arbejde. Der er ingen Tvivl om, at dette Arbejde i den kommende Tid vil være af endnu større Betydning end før, og at det under Indtryk af skæbnetunge Begivenheder vil blive mødt med en stedse stigende Interesse fra Befolkningens Side. Handelen og Søfarten har, saa langt dansk Kultur rækker tilbage i Tiden, været betydende Erhverv i dette Land. I enhver Dansk er der en stærk Kærlighed til Havet og til alt, hvad dertil hører. At skærme Minderne om dansk Handel og Søfart og at fremme Kendskabet til dansk Foretagelse paa disse Omraader gennem Tiderne vil derfor være at styrke det Arbejde, som vort Land kræver af os alle i dette Øjeblik. Gennem Deres Medlemskab i »Handels- og Søfartsmuseets Venner« yder De Deres Skærv til dette Arbejde. For en ringe Sum, som de allerfleste uden Vanskelighed vil kunne afse, kan De paa denne Maade støtte en værdifuld national Institution, og De vil gennem Deres Medlemsrettigheder faa Adgang til danske kulturelle Værdier, som vil bringe baade Dem selv og Deres Familie Glæde, Belæring og Adspredelse.

I Bestyrelsen for »Handels- og Søfartsmuseets Venner«:

WILLIE C. K. HANSEN,
Skibsreder,
Selskabets Formand.

V. FALBE-HANSEN,
Overretssagfører,
Næstformand.

P. CHRISTENSEN,
Borgmester,
Medlem af Handels- og
Søfartsmuseets Komité.

F. W. KRAFT,
Direktør.

C. A. MØLLER,
Direktør, cand. polyt.

P. E. B. SINDING,
Kommandør, Fyrgdirektør.

KNUD KLEM,
Museumsdirektør.
Selskabets Kasserer og Sekretær.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Skrams Flak

A,
KAY LARSEN

og Slaget i Svendborg Sund

DER er næppe ret mange i vor Søfartsnation, der kender til Skrams Flak og det berømmelige Søslag i Svendborgsund. Derfor er det værd at bringe de to interessante Sager i Erindring igen.

Skrams Flak er et ærværdigt Monument, et stort Mindefelt. Obelisker mangler. Den har aldrig eksisteret, men Fodstykket er der, og naar Svendborgenserne engang kommer til stor Velstand, burde de sætte et smukt Vartegn paa Flakket ved den vestlige Side af Indløbet til det skønne, minderige Svendborg Sund.

Jeg sejlede engang over Flakket med Vagerskibet „Løvenørn“, men det stak kun 2,85, og der er 4,5 m Vand. Chefen fortalte lidt om Stedet, men han var ikke rigtig sikker i Historien „før Chr. IV's Tid“, og jeg hørte kun med et halvt Øre, for der var saa meget at se for Øjnene. De anselige Øer, Avernakø og Lyø og det første Glimt af Faaborg fangede Opmærksomheden.

Her var det imidlertid, at Danmarks Vovehals, Peder Skram, var paa Spil i 1536. Stort Spil endda; det gjaldt Danmarks Skæbne. Han var jo egentlig ikke Sømand, han var mest kendt som Dystrider. Han var modig, stærk og behændig, men ikke just nogen Kæmpe, men kæmpe kunde han, baade i krigerisk Dyst og i „Renden“. Han var ikke blevet vippet af Sadlen af nogen anden end af selve Kong Christian III.

Han havde netop paa Helsingborg Slot holdt Bryllup med Marsken Tyge Krabbes Datter Elsebe, da han fik Befaling til at rejse til Stockholm og overtage Kommandoen over den svenske og senere over den forenede dansk-svensk-preussiske Flaade, der skulde samles ved Gotland.

Den danske Flaade samledes d. 16. April under

Langeland, og den var ikke imponerende. Skibene var ikke egentlige Krigsskibe, men krigsudrustede Skibe, der kunde bruges til allehaande. Elleve Skibe var stillet af Mogens Gjø og Biskopperne i Jylland, et af Henrik Rosenkrantz, et var bygget af Rentemester Christian Hviid i Aarhus, to var stillet af Sønderborg By, et var erobret af Lybækkerne ved Aalborg — og saa var der ét fragtet Skib, der blev ført af Skotten Carl Morri og endelig var der en Jagt, leveret af Claus Bilde paa Baahus. Skibsfolkene var ikke Krigs- eller Orlogsgaster, men de blev nu ret godt indøvet i Skydning, og det var noget temmeligt nyt. Man havde været vant til Nærkamp, Entring, og derfor var der mange flere Soldater paa Skibene end Skibsfolk.

Kaptajnerne var ivrige til at lyde den gæve Peder Skram, den arrede Herre, der havde kæmpet i mange Kampe og havde Erfaring. Ogsaa i „moderne“ Kamp med Skyts. Derfor havde Skram sørget for, at der var fordelt godt med Bøsseskytter, :) Konstabler paa Skibene, godt instruerede i at indøve „Baadsmændene“, :) Matroserne.

Vi bør nævne de brave Kaptajner, eller som de dengang kaldtes: Hovedsmændene, der regerede baade over de ombordværende Soldater og over Skibsfolkene. Hvert Skib havde sin Skipper og sine Styrmand, der ledede Navigationen, men de var forresten knapt i Rang med Soldaternes Chefer, der oftest var adelige. Høvidsmændene (Skibscheferne) var:

Mikkel Brokkenhus, Markvor Tiidemand, Erik Uggerup, Peder Hansøn, Jep Thordson, Jens Spliid, Jørgen Steensøn, Hartvig Tommisen, Josep Falster, Christoffer Huitfeld, Arved Jensøn Ulfstand. Niels Marqvorsen og Niels Pedersøn Halfweg.

Den danske Flaade bestod af 18 Skibe, den svenske af 10, men de var gennemgaaende større end de danske, og den preussiske Flaade talte 10 Skibe — og dertil kom en Del Brandere og Proviantskibe. Peder Skram førte Kommandoen fra Flaadens største Skib, den svenske „Store Karavel“, ogsaa kaldet „Den svenske Ko“, som foruden 300 Søfolk havde næsten 1000 Soldater ombord.

De forenede Flaader forlod Gotland først i Juni og forstærkede sig med 4 overysselske Skibe, som ganske simpelt blev tvangsindlagt i Flaaden efter Skik og Brug. Ved Bornholm stødte Skram paa en fjendtlig Flaade paa 12 Skibe, der havde skaltet og valtet slemt i Øresund. Fjenden blev ved drabelig Skydning splittet og tyede til København, hvor han reparerede i Læ af Kanonerne og ikke foreløbig vovede sig i Søen igen.

Skram fik sin Ordre til at angribe de fjendtlige Styrker, som laa i Lillebælt, for at støtte Grevens Folk paa Fyen, der var i Færd med at blive generobret af Danskerne. Skram afgik straks Vester paa og spærrede Farvandet mellem Lolland og Femern, hvorved han tillige bemægtigede sig adskillige fjendtlige Handelsskibe. Saa jagede han de fjendtlige Stridskræfter op gennem det sydlige Lillebælt; de søgte

ind i Svendborgsund for at undkomme af det østlige Indløb.

Fjenden turde ikke passere det smalle Middelfart-sund, hvor Johan Rantzau havde anlagt svære Batterier. Peder Skram sendte den svenske og den preussiske Flaadeafdeling til Spærring af Svendborgsunds østlige Udløb, sikkert i Haab om at kunne faa Bugt med Fjenden alene med de danske Skibe, hvis Besætninger var mere stedkendt i det vanskelige Farvand. Syd for Svendborg Sund er der jo saa grundet Vand, at større Skibe maa gaa uden om.

Peder Skram lagde sig for Anker med de danske Skibe ved det nuværende Skrams Flak og gav der sine sidste Instruktioner. I sluttet Orden skulde Flaaden løbe ind, men holde sig paa en vis Afstand fra Lybækkerne, ikke entre dem, men overdænge dem med Skytset for fuldt Drøn. De sidste Forberedelser blev truffet ved Skrams Flak om Aftenen d. 15. Juni, og straks næste Morgen sejlede den danske Flaade for en gunstig Vind ind paa Fjorden og løb paa langs af de lybske Skibe, skydende af al Magt. Lybækkerne var beredt paa Entring og havde alt Mandskab ved Lønningerne, medens Skrams Soldater efter Ordre hyttede sig efter Evne, men parate til at slukke Ild med alle forhaanden værende Brand-slukningsapparater.

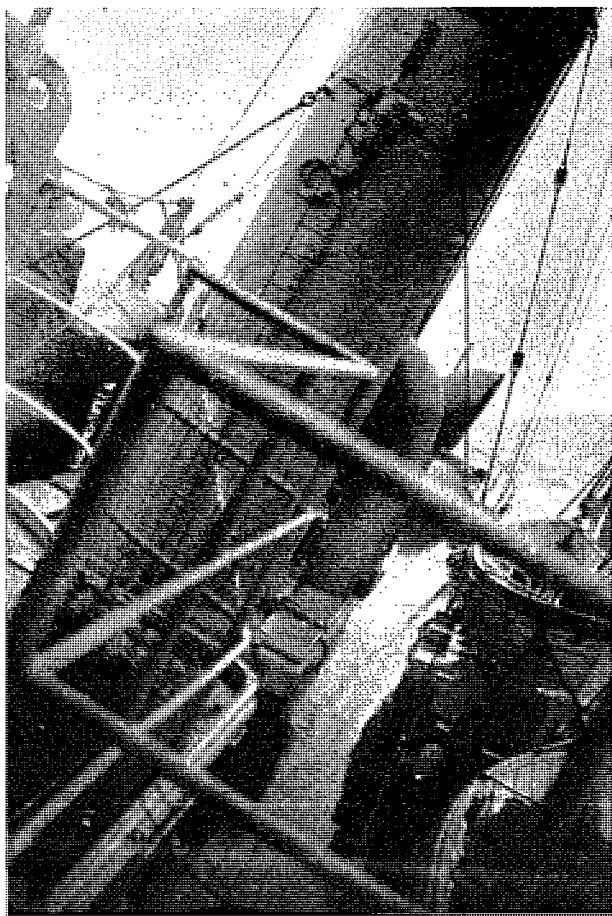
Lybækkerne blev overrumplet af den svære Skydning og opgav ret hurtigt Ævret. De besluttede at redde Mandskaberne og prigsive Skibene ved at sætte dem i Brand. Chalupper og Baade blev bemanded og sendt afsted med Kurs mod Sjælland. Den nærmeste Fynskyst var allerede besat af Danskerne.

Skram var hurtig i Vendingen. Saasomt den fjendtlige Flaades Fartøjer var vel væk, mandede han sine Baade og besatte de forladte Skibe. Soldaterne havde Vandpøsene med. Al Flid blev anvendt paa Ildslukningen, og den lykkedes efter et grundigt og vovsomt Arbejde. Kun en Jagt brændte, men de øvrige 9 Skibe, hvoraf de 5 var meget store, reddedes. De var alle 9 godt udrustede, og de blev straks indlemmede i Flaaden. Kun et mindre Skib undslap ad en Smutvej, men det blev erobret af de allierede Skibe under den tyske Kyst. Kun faa af Baadsbesætningerne naaede Sjælland; de fleste maatte lande paa Fyen, hvor de ikke blev skaansomt behandlet.

Med sine mange Soldater kunde Skram nu erobre Langeland og brandskatte Lolland, Falster og Møen for Penge og Proviant, saa at Kongen ikke behøvede at udrede det fornødne. Forresten var Skram en Hader af Plyndring paa de danske Kyster, og dette havde nær kostet Skram Liv og Førlighed. Besætningen paa „Den svenske Karavel“ gjorde Mytteri, dels fordi den ikke maatte plyndre, dels fordi Danskerne havde beholdt alle Priserne.

Sejren i Svendborgsund var betydelig — og den burde være mere kendt.

Lad os faa en Obelisk, et stolt Vartegn paa Skrams Flak, engang. Midt i det herlige danske Farvand!



Det blæser med Vindstyrke 11.

Fotograferet af H. Nagel Hansen.

Columbus

HVAD ved man i Almindelighed om Christoffer Columbus?

At han ligesom mange af sine Samtidige var af den faste Formening, at Jorden er rund, og at han derfor ogsaa fuldt ud troede paa, at der maatte kunne findes en vestlig Søvej til Indien. Endvidere at han havde udarbejdet en Plan til selv at finde denne Søvej og efter forgæves at have søgt Støtte til dens Realisering hos flere af Europas regerende Fyrster langt om længe og efter mange Genvordigheder fik den spanske Konge Ferdinand den Katolske og dennes Dronning Isabella interesseret i dette efter Datidens Syn saa tvivlsomme og eventyrlige Foretagende. At han fik overladt tre smaa Karaveller og afsejlede med disse fra den spanske Havneby Palos i Foraaret 1492 og samme Aar opdagede Amerika. Og endelig at hans store Fortjenester af samme Kong Ferdinand blev belønnet med Utaak, saa han gik i sin Grav som en fattig Mand.

Alt dette om alle Tiders mest berømmelige Opdagelsesrejsende er naturligvis Almenheden bekendt — men vel heller ikke stort mere. Den maritime Historieskrivning giver dog et anderledes udtømmende Billede af denne store Opdagelsesrejsendes Liv og Virke. Og ud fra denne Historieskrivning vil der her i en Række Artikler blive givet en mere udførlig Beretning om denne berømte Søfarer og om de Eventyrere, der fulgte i hans Kølvannd.

Christoffer Columbus blev født i Genua 1446 og var Søn af en fattig Klædevæver ved Navn Domenico. Han havde to Brødre — en ældre og en yngre, som henholdsvis hed Bartolommé og Giacomo. Den store Søfarer var hele sit Liv igennem selv meget forbeholden med Hensyn til sin Herkomst. Men hans Søn uden for Ægteskab, Don Fernando, som har været hans første Historieskriver, og fra hvem man har de paalideligste Oplysninger om ham, har i saa Henseende ikke lagt Skjul paa noget. Om dette



Christoffer Columbus.
(Efter Maleri i Kunstgalleriet i Vizenza.)

og Eventyrerne der fulgte i hans Kølvannd

Ved NAVIGATOR

I

alle Arter — store tremastede Galejer med vældige Raasejl og bemandede med Galejsslaver og med Spyd og Flitsbue bevæbnede Mænd til at opretholde Orden. Her ankom rigt ladede Galeoner fra Levanten — og andre lignende Skibstyper, der med deres Armering mere mindede om Korsarer end om fredelige Handelsskibe. Her myldrede det med Karaveller fra Spanien og Portugal, med andre Fartøjer af højst forskellige Skabeloner fra Flandern, Frankrig og Britannia. Genua var Stabelplads — en Omladningshavn, hvor der udskibedes allehaande Handelsvarer — Bomuld fra Ægypten, Faareuld fra Frankrig og Britannia, stærk Vin fra Palæstina, pragtfulde Tæpper fra Persien og Silke og Krydderier fra Indien. Her mødtes Købmænd fra Øst og Vest, fra Ponente, hvortil regnedes Sicilien og alt Land længere mod Syd. Her var altid et broget Mylder af Hinduer, Maurere og Grækere og af Skibsfolk fra alle Natio-

Emne fortæller han blandt andet, at Faderen — for at give det Udseende af at være af fornem Herkomst — ved sin Ankomst til Portugal antog Navnet „Colon“ (Don Cristoval Colon) for at vise, at han nedstammer i lige Linie fra Julius Colonus, som Aar 66 f. Kr. — ligeledes efter Don Fernando's Udsagn — skulde have ført Kong Mithridates af Pontos som Fange til Rom. Det synes imidlertid, som om Christoffer selv har været meget lidt meddelsom angaaende sine Familie-Affærer.

„Jeg og mine har alle Dage fareet til Søs, og jeg er ikke den første Admiral i vor Familie,“ var hans sædvanlige Svar, naar nogen i hans senere Leveaar forsøgte at udfrutte ham om disse Forhold.

Barndomsaarene i Genua har naturligvis været bestemmende for denne unge Væversøns Valg af Livsstilling, ligesom de ogsaa blev det for hans ældre Broder Bartolommé. Genua var den Gang en af Middelhavets vigtigste Havne- og Handelsstæder. Her laa altid fuldt op af Skibe i alle Størrelser og af



Columbus-Monumentet i Genua.

ner, som i disse Tider befo'r Middelhavet. — Disse Omgivelser maatte vel hos enhver opvakt Dreng vække Lysten til at se sig om i den vide Verden, og de blev ogsaa bestemmende for Columbus' senere Liv og Stræben.

Skønt Familien som sagt var fattig, fik Domenico dog skrabet saa mange Penge sammen, at han, da Sønnen Christoffer var 10 Aar gammel, saa' sig i Stand til at sende ham til Universitetet i Pavia. Her studerede Christoffer Geometri, Astronomi og Kosmografi, og han udviste i disse Fag stor Begavelse. Han kastede sig ogsaa over Tegnekunsten, og efter Don Fernando's Beskrivelse udviklede han sig efterhaanden til en saa dygtig Tegner og Pennfører, at han ved at give Undervisning i disse Fag selv bestode sin fortsatte Undervisning ved Universitetet. Det vides ogsaa, at han under sit senere Ophold i Lissabon og paa de portugisiske Atlanterhavssøer ernærede sig og sin Familie ved at tegne Søkort.

I sit fjortende Aar forlod Christoffer Pavia og vendte tilbage til Genua, og imidlertid var hans ældre Broder Bartolommé gaaet til Søs efter i nogle Aar at have uddannet sig som Kartograf. Christoffer stod saa en Tid i Lære hos Faderen. Han karte Uld og hjalp til ved Væven, men hans Tanker var hos Broderen. Ligesom de fleste andre Drengene i Genua drømte ogsaa han om et mere eventyrligt Liv paa Havet, og inden længe finder vi ham som ung Sømand om Bord i mindre Handelsskibe, der sejlede paa Sicilien og Aleppo og rundt omkring mellem de græske Øer. Af Don Fernando's Beskrivelse frem-

gaar det ogsaa, at han i Aaret 1467 gjorde en Rejse til de nordlige Have, paa hvilken han naaede mere end 100 legua (Spansk Mil = 3 Sømil. Det ofte benyttede engelske Udtryk for samme Længdemaal er „league“) forbi Thule (Island).

Efter Tilbagekomsten fra denne Rejse, paa hvilken Columbus ogsaa fik Kendskab til arktisk Navigation, sejlede han nogle Aar i fransk Tjeneste under én den Gang berømt — eller vel snarere berygtet Søkapitajn og Navnebroder, som i den maritime Historie er skildret som „Piraten Colombo“ eller „Colon“, men som i fransk Tjeneste havde Titel af Viceadmiral. Det skal bemærkes, at det i disse Tider ofte kunde være vanskeligt at faa Øje paa Forskellen mellem en Viceadmiral og en almindelig Søøver. Det var, mens Christoffer gjorde Tjeneste under denne Viceadmiral, at han i Aaret 1470 deltog i et desperat Søslag mod fire store venetianske Galejer. Viceadmiral Colombo's Eskadre talte ogsaa fire Skibe, og vor Helt havde den Gang selv den øverste Kommando paa et af disse. Denne Begivenhed er ret udførligt og meget malerisk skildret af Don Fernando, som skriver:

„Det var, mens Admiralen (her menes Christoffer) sejlede under Colombo, hvilket varede længe, at det spurgtes, at fire store venetianske Galejer var undervejs fra Flandern. Colombo stak straks i Søen med sine fire Skibe for at opsøge Venetianerne og fandt dem ogsaa i Nærheden af Kap St. Vincent. Der blæste en frisk Vind, og det kom straks til en heftig Nærkamp. Skibene lagde sig to og to klods paa Siden af hinanden og blev holdt sammen med Entrehager og Jernkæder, og der blev kæmpet drabeligt Mand mod Mand og uden Pardon fra nogen af Siderne. Spyd og Pile fløj i Bygér fra Skib til Skib. Sværdene hvinede og sang deres Dødsmesse over de Kæmpendes Hoveder, og der blev fyret med ildspyende og knaldende Artilleri. Og efter at de saaledes havde kæmpet hele Dagen fra Morgen til Aften, og mange var dræbte eller dødeligt saarede, fængede Ilden fra Artilleriet i min Faders Skib og i den Galej, der laa fasthaget og lænket til dette. Og da Flammerne forhindrede Skibsfolkene i at faa de to Skibe fri af hinanden, og Ilden bredte sig med saa stor Voldsomhed, at alt Haab om at faa den slukket var ude, havde de, som ikke allerede var dræbte eller dødeligt saarede, kun Valget imellem at springe over Bord og faa en hurtig Død i Bølgerne eller at blive brændt levende op i Flammehavet. Men Admiralen, min Fader, var en god Svømmer, og da han saa, at de kun befandt sig ca. to legua (seks Sømil) fra Land, greb han en Aare og sprang uden Betænkning i Vandet; og ved skiftevis at svømme og hvile sig paa Aaren, behagede det Gud, som havde bestemt ham for en større Opgave, at give ham Kræfter til at naa ind til Land. Men han var da ogsaa saa udmattet og saa fyldt med Vand, at det varede en lang Tid, før hans Ben kunde bære ham oprejst.“

Don Fernando slutter denne Beretning med følgende supplerende Oplysning:

„Dette skete ikke langt fra Lissabon, hvor min Fader vidste, at der opholdt sig mange Genuesere, og han begav sig afsted til denne By, saa hurtigt han kunde. Der blev han straks genkendt af flere af sine

Bysbørn, og han fik af disse en saa venlig Modtagelse og befandt sig saa vel i deres Selskab, at han byggede Hus dér og giftede sig."

Columbus var omkring 24 Aar gammel, da han efter dette dramatiske Skibsforlis bosatte sig i Lissabon. Han havde et tiltalende Ansigt med milde, blaa Øjne og Høgenæse, en frodig Haarvækst, som dog allerede havde graa Stænk ved Tindingerne. Af Skikkelse var han middelhøj, spænstig og mandig. Han var meget maadeholdende med Spise og Drikke, sirlig med sin Paaklædning, og hans Optræden var gravitetisk og dannet. I sit Forhold til Religionen var han streng og oprigtig, og han nærrede Afsky for al Banden og profane Talemaader.

Den Kvinde, han giftede sig med efter sin Ankomst til Lissabon, var meget smuk og af gammel Sømandsæt. Hendes Navn var Donna Philippa, og hun var Datter af en af Prins Henrik Søfarerens berømte Kaptajner, Bartholomew Perestrello, som var død tolv Aar tidligere, og hvis Enke, Donna Isabel, ejede et Hus i Lissabon. Her boede hun sammen med sin Datter, som dog ogsaa, saa ofte hun ønskede det, havde et andet Hjem i det rige Allehelgens Kloster, hvor hun plejede at synge i Kirkens Kor.

Imidlertid skete det, at den unge skibbrudne Genueser ogsaa fandt Vej til den samme Kirke og ofte deltog i Gudstjenesten, saa den skønne Donna Philippa lagde Mærke til ham. Hun blev efterhaanden indtaget i hans Skikkelse og Væsen, hvilket ikke undgik hans Opmærksomhed, og de stiftede snart Bekendtskab med hinanden. Udsigten til et ægteskabeligt Forhold mellem hende og den fattige genuesiske Kaptajn, der havde mistet sit Skib, tiltalte dog ikke Donna Philippa's Familie. Men den unge Dame havde en fast Vilje og en privat Formue, som hendes afdøde Fader havde testamenteret hende, og, som Historien siger, var hun saa indtaget i Columbus, at hun trods alle Indsigelser ægtede ham. Hendes Valg blev dog omsider bifaldet af Moderen, som ogsaa snart fandt Behag i Columbus, og efter Giftermaalet bosatte det unge Par sig hos hende.

Donna Isabel stillede nu alle sin afdøde Ægtefælles efterladte Kort og Journaler til sin Svigersøns Raadighed; og ved et indgaaende Studium af dette Materiale lærte Columbus en hel Del om de Opdagelser, som de portugisiske Søfarere allerede havde gjort, og her ud af var det, at han først fik Idéen til at finde en kortere Søvej til Indien, end man hidtil havde forestillet sig. I et Citat af Don Fernando hedder det:

„Da der ofte er Forbindelse mellem Tingene, og saasom een Ting hyppigt fører til en anden, havde min Faders Granskning af Bartholomew Perestrello's efterladte Kort og Optegnelser ogsaa den Indflydelse paa ham, at han begyndte at tænke over Aarsagerne til Portugisernes Rejser saa langt mod Syd, og det forekom ham, at der lige saa vel kunde være god Mening i at sejle mod Vest."

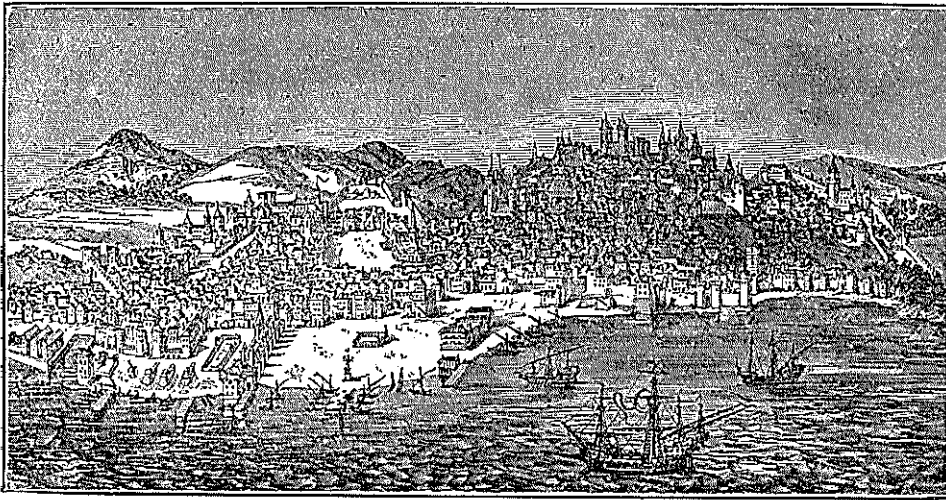
For at faa mere Klarhed over Sagen optog Columbus igen sine gamle kosmografiske Studier og søgte efter astronomiske Iagttagelser og Resultater til Støtte for sin Opfattelse. At Jorden var rund, var han og mange af hans Samtidige som sagt ikke i Tvivl om, og Columbus troede ogsaa fuldt og fast

paa, at Atlanterhavet spændte over hele Omraadet mellem det vestlige Europa og det østlig Asien, saaledes at et Skib, der sejlede ud fra Portugal eller Spanien og fortsatte mod Vest, før eller senere vilde naa til Indien; og det forekom ham, at en saadan Halvcirkel-Sejlads vilde give en hurtigere Rejse end den lange Sejlads mod Syd rundt om Afrika, hvilket sidste allerede var begyndt at komme paa Tale blandt portugisiske Navigatorer. Ingen vidste dog endnu, om det overhovedet var muligt at sejle rundt om Afrika. Al Tale herom var naturligvis kun baseret paa Gisninger om denne Verdensdels Udstrækning mod Syd.

Genrem sine fornyede Studier sporede Columbus ogsaa flere forskellige Ting, som bestyrkede ham i hans Antagelser og modnede hans Planer. I nogle af hans afdøde Svigerfaders Kort havde han saaledes langt vesten for Europa fundet afmærkede Kyster eller Øer — ofte beskrevne som fabelagtige Lande, og hvoriblandt Navne som „Atlantis" og „St. Brandon" og flere andre forekom; og naturligvis kunde disse Notater kun yderligere overbevise ham om, at der maatte være Land i den angivne Retning. Yderligere havde hans Svoger, den unge Perestrello, fortalt ham, at han under et Ophold paa Madeira havde fundet et Stykke ilanddrevet Tømmer med nogle mærkelige og fremmedartede Udskæringer af Mennesker og Dyr, og et lignende Stykke Træ havde ogsaa en portugisisk Styrmand en Gang fisket op af Havet langt ude til Søs. Der fortaltes ogsaa, at der



Der blev kæmpet drabeligt Mand mod Mand og uden Pardon fra nogen af Siderne.



Lissabon i det 15. Aarhundrede.

efter en langvarig vestlig Storm var drevet hele Træer af ukendte Arter i Land paa Azorerne — og yderligere, at man ogsaa dér havde fundet to Strandvaskere, hvis Ansigter ikke lignede Menneskeansigter af nogen kendt Race i Europa og Afrika. Hvor fabelagtig dette sidste Fund end maa lyde i Nutidsmenneskers Øren, naar Atlantens Hajer og andre Rovfisk tages i Betragtning, kan der paa den Tid maaske nok alligevel have været fæstet Lid til en saadan Beretning. I hvert Fald hagede alle disse mere eller mindre paalidelige Rygter sig fast i Columbus' Bevidsthed og opmuntrede ham til at arbejde videre for at faa sin Idé realiseret.

Først henvendte han sig til Kong Johan af Portugal og forelagde sine Planer for ham, og Kongen syntes ogsaa straks at være villig til at hjælpe. Han overlod dog til sit øverste Raad at tage endelig Stilling til Sagen, og Columbus nærrede ikke Tvivl om, at Afgørelsen vilde blive ham gunstig. Men de vise Raadgivere var imidlertid af den Formening, at Udforskningen langs Afrikas Vestkyst, som Portugiserne havde gjort saa meget ud af i Henrik Søfarens Tid og siden da var blevet fortsat, ikke skulde standses eller tilsidesættes for en saa usikker Eftersøgning af en Søvej til Indien som foreslaaet af Columbus. De fraraadede at støtte dette efter deres Mening hasarderede Foretagende, og Kongen fulgte deres Raad.

Det tjener ikke Kong Johan til Ære, at han umiddelbart efter denne Afgørelse forsøgte at drage personlig Fordel af Columbus' Planer ved at sende tre Karaveller ud fra de kapverdiske Øer for at gennemse den i disse Planer foreskrevne Rute. Disse tre Karaveller vendte dog hurtigt om, og ved deres Ankomst til Lissabon aflagde deres Kaptajner for Kong Johan enslydende Rapporter, som gik ud paa at der ikke fandtes noget Land vesten for de kapverdiske Øer og Azorerne.

Columbus tilgav aldrig Kong Johan denne Handling. Herom skriver Don Fernando:

„Efter at dette skamløse og hemmelige Forsøg paa — bag min Faders Ryg — at benytte hans i Fortrolighed udleverede Planer til at komme ham i Forkøbet var naaet hans Øren, fik han Afsky for

Lissabon og hele den portugisiske Nation.“

Dette skete 1484, og da Columbus' Hustru, Philippa, nu var død, rejste han i al Hemmelighed til Spanien sammen med sin ældste og i sit Ægteskab fødte Søn Don Diego. Men inden han forlod Portugal, havde han sendt sin ældre Broder Bartolommé til England for at indlede Forhandling med Kong Henrik VII om de samme Planer, som Portugals Konge saa skammeligt havde forsøgt at misbruge til

egen Fordel. Englands Konge blev ikke alene anset for at være en af de mest oplyste Monarker i Europa, men ogsaa for at være en af de rigeste.

Broderens Rejse fik imidlertid et meget uheldigt Forløb. Skibet, som han sejlede bort med, blev taget af Sørovere, og disse fratog ham alt, hvad han havde med sig, og holdt ham flere Aar i Fangenskab. Da det langt om længe lykkedes ham at flygte og naa London, maatte han udnytte sine Kundskaber som Kartograf for at eksistere, og han ofrede megen Tid paa at tegne og sælge Landkort, før han var i Stand til at anskaffe sig en saa sømmelig Dragt, at han kunde fremstille sig ved Hoffet, hvor Kong Henrik med stor Interesse paahørte hans Ærinde og lovede at overveje Sagen.

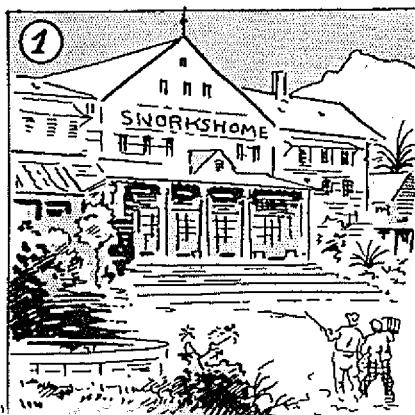
Da Columbus nu ikke havde hørt noget fra Broderen i flere Aar, havde han i Mellemtiden forsøgt at interessere to af Spaniens mest indflydelsesrige Adelsmænd for sine Planer. Disse var Hertugerne af Medina Sidonia og Medina Celi. Den første af disse følte sig straks tiltrukket af de fremlagte Planer, som han dog efter nøjere Betragtning kaldte drømmeagtige Fantasterier, og som han blankt betegnede som uigennemførlige. I Modsætning hertil gik Hertugen af Celi op i det af Columbus fremlagte Projekt med Liv og Sjæl, og han gjorde alt, hvad der stod i hans Magt, for at hjælpe ham til at faa Sagen fremmet. I samfulde to Aar underholdt han sig med Columbus og drøftede sammen med ham alle Muligheder for et heldigt Resultat, og han havde næsten bestemt sig til for egen Regning at udruste to eller tre Skibe til den paatænkte Ekspedition. Men skønt han saaledes syntes at være stærkt optaget af Idéen, nærrede han til Slut Betænklichkeiten ved ene Mand at skulle finansiere et saadant Foretagende, og Resultatet blev, at han udfærdigede en Introduktionskrivelse for Columbus til den spanske Monark, Ferdinand, og hans Dronning, Isabella.

Columbus begav sig saa til Cordoba, hvor det spanske Hof paa den Tid residerede. Han opnaaede ogsaa straks at blive modtaget i Audiens af Kongeparret og forelagde dem sine Planer; men Kong Ferdinand og hans Dronning var i Øjeblikket saa optaget af at forberede en Kampagne mod Maurerne i

Fortsettes Side 25.

COPYRIGHT
"VIKINGEN"
COPENHAGEN

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



Mr. Snorks Plantage var et Palazzo. Men i min udmattede Tilstand var jeg daarligt i Stand til at nyde det. Det svimlede for mig, og min Tunge nægtede at plabre noget af sig. Jeg var slaaet ud af Træthed og Tørst.



Ja, det er altsaa dit Barndomshjem, Peter...
Selv min nye „Faders“ venlige Bemærkning om mit nye Hjem herte jeg kun med et halvt Øre. I mit Hoved var kun et Ord - kun eet: Vand. Ikke Saltvand, men ferskt, koldt, klart Vand til at skylle min stakkels Hals med. - Min stakkels, stakkels Hals.



Ja, naturligvis trænger du til et Bad - - Peter Samivel
Og saa misforstod den gamle - Bøddel - fuld- stændigt det Skrig, der steg op fra min forpinte Sjæl. Det ældgamle Skrig fra Ørkenens Vidder. Vand! Han troede, at det var Bade-v-a-n-d, jeg vilde have - - - - -?



Man maa aldrig drikke før en Time efter - - naar man er blevet varm, hed og træt - - - -
Han gjorde det i en god Mening, den gamle Boffeljæger efterkommer. Et af Præstens ældgamle, lægevidenskabeligt anerkendte Huseand laa til Grund for hans barbariske Optreden. Men hvad Sans tror De, jeg havde for det? - -



Badet, parat - oh - - Master Peter
Ouh øv...
Og saa var sorte Nanny eller Mamsse eller hvad nu disse tammede Kannibal kvinder derovre i Stat- erno hedder der. Torturreds-kubet var i Orden - Badet - ventede paa den fortabte Son



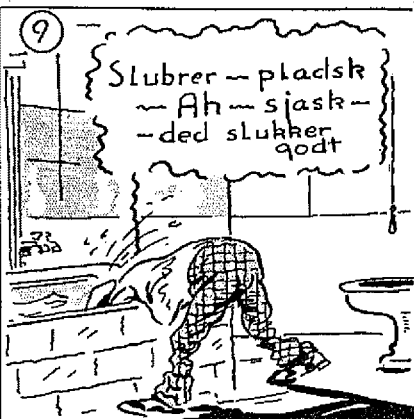
Ned i ded - ? ALDRIG
Naar man er kommet saa langt ud i Torstens Helvede, som jeg var kommet det, tror jeg, enhver kan forstaa, at man ikke kan faa sig selv til at plumpe sin stovede Person ned i koldt, klart Vand. - Drikkevand - Navnet betyder jo intet.



Jeg har Lukket for Hænen, for at du ikke skal fristes til - - at drikke - - endnu.
Vand er Vand, enten man saa sætter Bade- eller Drikke- foran det. Kig paa Billedet og se hvor raffineret, betænksom den gamle Herre i Grunden var.
Alt i den bedste Mening - stadigvæk. - - - - - Bevar's - - - - - bevar's



Hvor han pladsker. - renlig - prober, som alle vi - - - - Snorker - - - -
Sjask Pladsk
Den gamle Herre havde sin egen stille Glæde paa den anden Side Døren. Og jeg havde min do. do. At de to Glæder var af vidt forskellig Natur vil De forstaa fuldstændigt



Slubrer - pladsk - Ah - sjask - - ded slukker godt
..... naar De ser paa sidste Billede



HAVMENNESKENES Tilværelse har fra den altermørkeste Oldtid givet Anledning til heftige Diskussioner. Der har til alle Tider været delte Meninger om disse Væseners Eksistens i Havene om Kloden, og, hvor usandsynligt det end lyder, findes der endnu i vore Dage, trods Radio og Billedtelegrafi og elektrisk Oplysning i alle Kroge, dog Mennesker og tilmed vidt be- rejste Mennesker, der gaar rundt i den Tro, at de ikke alene har set et saadant Væsen med deres egne Øjne, men at de endog har hørt det baade le og græde. Selv her i Danmark lever der endnu ved Kolding Fjord to gamle Fiskere, som til hver en Tid vil aflægge deres Saligheds Ed paa, at de har set en Havfrue sidde paa Kanten af et Hyttefad udenfor den lille Havn ved Fiskerlejet Skærbæk. — Men det skal jeg komme tilbage til siden.

Den største Rolle har Havmennesker vel spillet i Mytologien, hvorfra de er os bekendte under Navnene Sirener og Tritoner. Hvem har ikke hørt om Tritonernes overnaturlige Magt paa Havet og om Sirenernes daarende Sang fra de havombruste Klipper, og hvem har ikke læst lange gamle Beretninger fra Søen om hele Skibsbesætninger, som disse yppige og svulmende Skønheder ved deres Trylleri og Koglen har lokket ind mod Klipperne ved deres Fod, hvorfra aldrig en levende Sjæl er vendt tilbage.

Hvorledes en Sømand har befundet sig i disse skønne, men kolde og grusomme Møers Favntag har vi aldrig faaet noget at vide om. Ingen har kunnet fortælle det. De faa, der har været saa lykkelige eller ulykkelige at faa en Sirene at se paa Afstand, er blevet saa fortryllede, at baade deres Syn og Fornuft i den Grad er blevet lammet, at de bagefter ikke har været i Stand til at kunne give en ordentlig Forklaring paa, hvad de har set.

Nu er det kun en meget lille Procentdel af Jordens samlede Befolkning, der tror paa Havmænds og Havfruers Eksistens; men hvad der i Aartusinder har gaaet fra Mund til Mund som troværdige Over-

leveringer, og som hos alle Nationer har været Genstand for en hellig Tro og Tilbedelse, har vi ikke Lov til uden videre at kaste over Bord og stemple som Vaas og mørk Overtro. Der maa ligge noget relativt som Baggrund for de Tusinder og atter Tusinder af troværdige Mænds og Kvinders Udsagn om, at de selv baade har hørt og set Havmennesker — og det er en Del af disse Øjenvidne-Beretninger, jeg i det følgende skal gengive.

Af Hansen Vildrose

Illustreret af
Herold Jensen

De gamle var fuldstændig overbeviste om Tritoners og Sireners Eksistens. De skildrede dem som smukke Mennesker med ædle, men melankolske Ansigter og med langt,

bølgende Haar. Haarfarven har der aldrig været Enighed om. Nogle har skildret dem som sorte, andre som røde og atter andre har ment at kunne sværge paa, at Haarfarven var græsgrøn. For baade Tritoners og Sireners Vedkommende gjaldt det, at de var i Besiddelse af en blød, melodios menneskelig Stemme. De var i Besiddelse af en fænomenal Muskelkraft og, for Sirenernes Vedkommende, udstyret med fyldige Bryster. Deres Evner til at forudsige kommende Ting var saa anerkendt helt op til den nyere Tid, at den danske Konge Christian den Tredie lod en indfanget Havfrue bringe til sit Slot, for at hun skulde spaa ham hans Fremtid. Hun døde imidlertid, før hun havde opfyldt Kongens Ønske, og i Aaret 1550 lod han hende paa Grund af hendes store Lighed med et rigtigt Menneske højtideligt begrave. Jævnfør den gamle Folkevisen om Havfruen paa Tilje. — Det eneste, hvori disse Havmennesker adskilte sig fra Menneskene, var, i Overensstemmelse med alle gamle Beretninger, deres Underkrop, der lignede ved en mægtig todelt eller kløftet Fiskehale i Stedet for Ben og Fødder. Denne Beskrivelse vedblev at være den samme helt op til Slutningen af det attende Aarhundrede.

Nogle hollandske Forfattere fortæller, at man i Aaret 1430 efter en frygtelig Storm fandt en ung Havfrue liggende paa Stranden. Hun blev sendt til

Haarlem, hvor man begyndte at opdrage hende, som var hun et almindeligt Pigebarn, og hvor hun endog blev sat til at strikke, hvad hun for Resten skilte sig helt fikst fra. Desværre har Forfatterne til Beretningen helt glemt at fortælle os noget om Pigens Legemsbygning og hendes Hænder og Arme og hendes Hudfarve; men derimod fortæller de, at hun spiste almindelig Menneskeføde. Det eneste, der giver Historien nogen Grad af Sandsynlighed, er en Bemærkning om, at dette Væsen bestandig havde Forkærlighed for Vand, og at det aldrig lærte at tale.

I Aaret 1776 saa nogle Fiskere flere Gange et mærkeligt firføddet og nøgent Væsen i den saakaldte Kongesø i Ungarn. Det var dem ikke muligt at konstatere, hvad det egentlig var, da Væsenet altid dukkede under Vandet og forsvandt i Dybet, saasnart de nærmede sig det. Til sidst besluttede to af Fiskerne, Frants Nagy og Michael Mobar, at lægge sig paa Lur ved Stranden for at fange dette mystiske Væsen, som de regnede for et sjældent Dyr. Efter nogle Dages Forløb og efter flere forgæves Forsøg lykkedes det dem endelig at faa Dyret i deres Net, men de havde nær sluppet det igen af Forskrækkelse, da de saa et aldeles nøgent Menneske ligge og sprælle i det optrukne Net. De bragte ham hen til den fyrstelige Godsforvalter i Kapuwar, der lod ham døbe og bagefter satte ham i Pleje hos en af sine Soldater.

Her syntes at være Tale om en Dreng paa 8—12 Aar, hvis Lemmer med Undtagelse af Hænder og Fødder var som paa et almindeligt Menneske. I Stedet for at gaa krøb han paa alle fire. Imellem Fingre og Tæer havde han en blød Hud, der under Svømning gav Hænder og Fødder en skovlagtig Form. Den øvrige Hud var en med Skæl forsynet knudret Skorpe. Hovedet var meget rundt, Øjnene smaa, Munden bred, Lemmerne langstrakte og Fingrene og Tæerne dobbelt saa lange som paa et almindeligt voksent Menneske. Han aad Hø og Græs, men helst raa Fisk og Krebs; derimod kunde man ikke faa ham til at spise hverken Grøntsager eller Kød eller Mølsviser, og hvis man tvang disse Spiser i ham, fik han Mavepine. Klædningsstykker vilde han heller ikke have paa, men rev dem itu lige saa hurtigt, man iførte ham dem. I det hele taget synes det, at hans Plejefader ikke har haft megen Fornøjelse af ham.

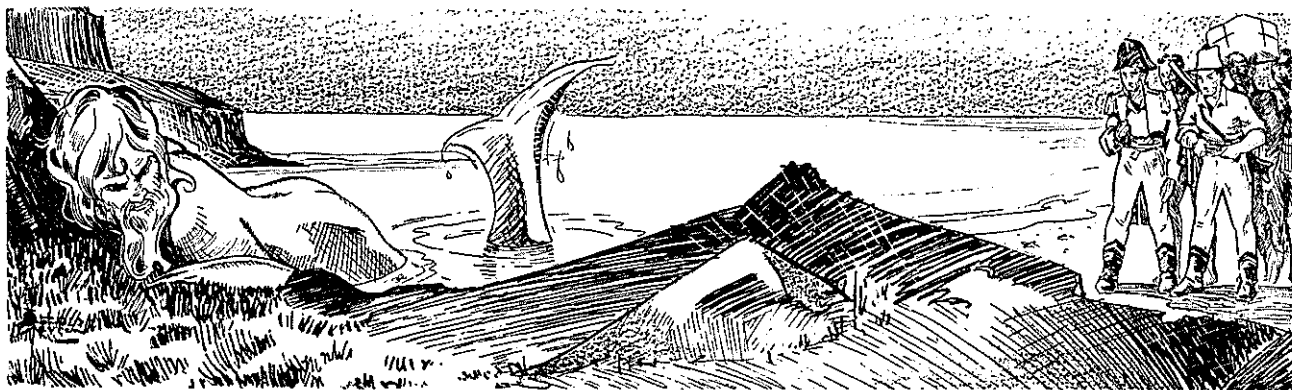
Naar han fik Lov til at gaa i Vandet, boltrede han sig i det som en Fisk og med alle Tegn paa Glæde; af den Grund blev der bygget et stort og dybt Bassin til ham i Slotsparken. I Tidens Løb lærte han ogsaa at sige en Del Ord med stor Tydelighed, men Efterretningen mangler Oplysning om, hvorvidt han ogsaa forstod at bruge de lærte Ord rigtig, eller om han kun brugte dem som en Papegøje. Ved Arbejdet var han meget flittig — men ogsaa her mangler vi Oplysning om, hvori hans Arbejde bestod.

Efter ni Maaneders Forløb var denne Havmand saa lydige og tam, at man ikke fandt Grund til at vogte ham saa strengt som tidligere. Denne Mangel paa Agtpaagivenhed fra Opsynets Side benyttede han en Dag til at springe fra Slotsbroen og paa Hovedet ud i den dybe og brede Slotsgrav, hvor han forsvandt med de faa Klædningsstykker, man netop havde iført ham. Alle Anstrengelser for igen at fange ham var forgæves, han var og blev borte, formodentlig forsvundet ud i Raabfloden, der staar i Forbindelse med Slotsgraven. Folk paa Egnen paastod, at de havde set ham igen i Aaret 1805, men de forsøgte forgæves at fange ham.

Den esterhaziske Amtsprotokol i Faguvar, hvori hele denne mærkelige Tildragelse er skildret, skal tilligemed en der bevaret Daabsattest kunne stadfæste Sagen. Begge angiver derimod, maaske ved en Trykfejl, Aarstallet 1749 ved dens Offentliggørelse i den saakaldte Wiener-Hofavis, Hefte for August Maaned 1805.

Et andet sideløbende mærkværdigt Eksempel læser vi om i den engelske Skibskaptajn Smiths Rejsebeskrivelse. Han forsikrer at have set en endog meget smuk Sirene i Ny England i Aaret 1614. Hendes smukke, bølgede, blaa Haar stod i ingen Henseender tilbage for de smukkeste Armidere. Desværre fortæller Kaptajn Smith ikke noget om denne Dames Legemsformer, udover at hun fra Navlen og nedefter var skabt som en Fisk. — Monconys bærer sig lige saa skødesløs ad i sin Beskrivelse af en Rejse til Ægypten, hvor han ligeledes vil have set Havmennesker — men han tilføjer i det mindste, at deres Fingre var forbundne med en Svømmehud.

Professor Thomas Bartholin paastod, at man havde set en Sirene paa Københavns Red i Aaret 1699.



Mange Mennesker skal have set hende og været enige i deres Beskrivelse med Undtagelse af Haaret, som nogle mente var rødt, andre sort, men om det ubehaarede Menneskeansigt og den kløftede Fiskehale var der ingen Uoverensstemmelse.

To Franskmænd og fire Negere, hedder det, roede i Maj 1672 i en lille Kano fra Martinique til en af Nabøerne, hvor de gik i Land i Nærheden af nogle Klipper. Knap en halv Snes Skridt fra dem opdagede de en Havmand, der laa og soled sig med Halvdelen af Kroppen oppe paa Land. I Begyndelsen var de næsten lammede af Rædsel, men da de opdagede, at Havmanden ikke vilde dem noget ondt, men gav sig til at dykke og plaske af Hjertens Lyst i Vandet, tog de Mod til sig og gav sig til at se nærmere paa Fænomenet. Fra Hovedet til Navlen havde det et Menneskes Skikkelse, en kort Overkrop som hos et Barn paa 15—16 Aar, et rundagtigt Menneskehoved, en almindelig formet Hals, en bred, flad Næse og et langt, stærkt graanet Haar og Skæg. Armenes Facon kunde de ikke rigtig bedømme, da de laa tæt ind til Kroppen, men de mente alle, at de havde en vis Lighed med Finner.

Efter at Franskmændene og Negrene en Tid havde betragtet dette mærkelige Væsen, trak det sig tilbage i Vandet og svømmede hen mod en buskbevokset Klippe. Den vendte sig flere Gange om og saa efter dem, men skønt dens Blik og hele Udseende bar Præg af Vildhed og Mordlyst, gjorde den dog ikke det mindste Forsøg paa at angribe dem. Før Havmanden forsvandt i Dybet, løftede han Overkroppen op over Vandfladen og gjorde nogle lange Indaandinger gennem Næsen, fo'r sig derefter nogle Gange med den ene Lab eller Haand henover Ansigtet og dykkede saa under. Tilskuerne ventede en Tid lang ved Stedet, men de saa ikke mere til ham.

I Aaret 1719 fandt man ved Aalefiskeri en død Havmand mellem nogle Fisk og Sælhunde. Han var tre Favne (seks Meter) lang, havde en mørkegraa Farve, en Underkrop som en Fisk, en Hale som en Delfin og et rundt Hoved, der meget mindede om et Menneskes, men Næsen var fladtrykt og bred som paa en Marekat. Dens Hoved og Krop gik i eet, og dens Arme var forbundet med Kroppen ved en tynd Hinde og delt i tre Afdelinger, hvorfra nogle hornagtige Spidser ragede frem som Labberne paa en Sælhund.

Efter alt dette bliver i Ligheden med Mennesket kun Brystet og de for et Pattedyr nødvendige Dele tilbage, hvoraf de sidste dog er noget mærkværdigt hos et Sodyr og derfor har givet Næring til Troen paa Havmennesker og Paastanden om deres Tilværelse.

I Aaret 1723 fandt man i Nærheden af Landskrona en saakaldt Havmunk, der havde et lille Hoved, sort kruset Haar, der naaede ham til Ørene, et magert, vildt Ansigt og et sort Skæg og grov, haaret Hud.

I Adriaterhavet skal man i Aaret 1624 have fan-

get en Havmand paa 20 Meters Højde, der havde en Skindkappe over Hovedet, som man sammenlignede med en Munkehætte. En lignende Sømunk skal ogsaa for nogle Hundrede Aar siden være blevet fanget i de danske Farvande og endda have levet nogle Timer efter, at den var bragt i Land.

At de fleste Sagn og Beretninger om Havmænd og Havfruer stammer fra Kysterne og Øerne i Adriaterhavet har vel sin Grund i, at der her findes en egen Art Sælhunde, der gaar under Betegnelsen „Klaphue“, og hvorpaa alle Beskrivelser af Havmennesker, selv den Munkehætte-lignende Hovedhud, synes at passe. Disse Klaphuer er i Almindelighed omkring ved tre Meter høje og har to korte Arme og Hænder, som de kan bøje noget, men ikke lukke som et Menneske. Desuden har de langt Haar, smaa Øjne, som de kan dreje rundt i Hovedet, en flad Næse og stor Mund, men ingen Hage, og paa Hovedet har de en bevægelig Hud, som de kan trække ned over Øjnene og Munden. — Mon noget Menneske i disse Dyr vil kunne genkende sit udtrykte Billede? Vist ikke nu mere. Og dog er det i disse Klaphuer Sagnene om Havmennesker, den underskønne Lorelei indbefattet, har sine Kilder. Den overtroiske Fiskerbefolkning saa dem boltre sig i Vandskorpen i Maanelyset, hvor en vis Lighed med badende Mennesker nok kan gøre sig gældende, og med deres Trang til overnaturlige Foreteelser og Mysticisme forlenede de Dyrene med menneskelige Egenskaber og tillagde dem Evner som Spaadomskunst og Trolddom og lignende og stirrede betaget og forvildet efter dem, naar de boltrede sig i Maanens Straaler, ombruste af Morildens Skær. Var de saa heldig at fange en af dem, tog de den med hjem og gav den Mælk at drikke, som den slubrede i sig med Begærlighed, og satte sig derefter i Ring om den og ventede spændt paa, at den skulde oplade sin Mund og fortælle dem lidt om deres tilkommende Skæbne. Udeblev Spaadommen, satte de den tilbage i dens rette Element, men glemte ikke at fortælle vidt og bredt om den mystiske Havmand eller -kone, de havde haft til Huse. Historierne blev fortalt og genfortalt, og tilsidst havde Dyret faaet Munden paa Gled og spaaet Fiskerne de mest vidunderlige Ting — som alle var gaaet i Opfyldelse. — Sirenen og Tritonen var blevet til Virkelighed i den menneskelige Bevidsthed, en Faktor, som der regnedes med gennem Aartusinder, og som endnu ikke helt er udryddet, selv blandt saa højt kultiverede Folk som Danskerne af 1941.

Disse Klaphuer angriber ikke Mennesker. De opholder sig som Regel i Nærheden af Græs- eller Buskkyster (de mythiske grønne Enge), hvor de morer sig med at fange Fisk og Krabber, som de holder fast paa ved Hjælp af Klørerne (Hænderne), mens de udstøder nogle kaade Grynt, som der skal en mere end almindelig levende Fantasi til for at kunne sammenligne endsige ligestille med en selv nok saa ukul-

tiveret Sangerindes Stemme. — Negrene i Afrika synes næsten at have været fornuftigere end Oldtidens kultiverede Folk; de kaldte og kalder endnu Havmanden og Sirenen for Ngulla u Masa, Marsvin eller Ambize Angulo, Svinefisk, og spiser deres Kød, som de finder baade velmagende og nærende.

Portugiserne kalder Havmennesket Piexe Molker, Kvindefisk. For dem har det altsaa hovedsageligt været Brysterne, som skabte Ligheden med Mennesket. Spanierne siger Monati, udledet af Ordet Mono, Abe, altsaa et med Hænder og Fødder forsynet Dyr. I de tætsluttende, nedhængende Finner saa de Dyret bære noget, f. Eks. en Fisk, eller man saa den holde en Unge ved Brystet, og straks gav man den Menneskearme og -hænder uden at tænke paa den Hud, der sidder mellem de saakaldte Arme og Kroppen og uden at bryde sig om Albuerne — som aldrig har eksisteret.

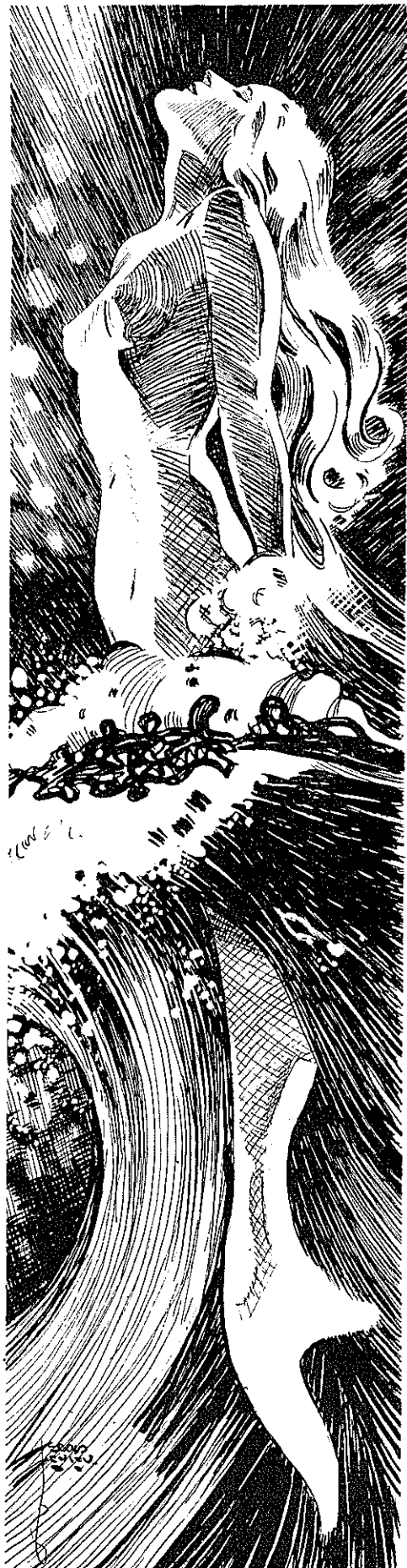
Franskændenes Navn for Havmennesket er Lamentin, fordi det forekom dem, at de baade sukkede og peb, og i denne Sukken og Piben fandt de Grund nok til at tillægge Dyret baade Sprog, Fornuft og Spaadomsgave. At de samme Egenskaber ikke er tillagt Aberne, har vel sin eneste Aarsag i, at disse Dyr havde man om sig til Hverdag i større eller mindre Antal, og deres Væsen og Væremaade kendte man. Dem var der ikke noget mystisk ved.

Det gamle Navn Sirene kommer af den Egenskab hos Dyret, som har foraarsaget det franske Lamentin. Paa Punisk betyder Sir: Sang, og Siren: et syngende Uhyre. De gamle Sagn støtter sig rimeligvis ogsaa paa de Egenskaber hos Dyrene, som er antydnet i dets forskellige Navne, og fra disse Sagn har vi igen ad den metamorphosiske Traditions Vej faaet de nyere Beretninger.

Christopher Columbus troede ikke paa Havmenneskenes Eksistens. Han fortæller i sin Rejsebeskrivelse, at det sælhundeagtige Dyr, den saakaldte Klaphue, ikke er andet end de gamles Sirene.

Hvorledes et eneste Lem kan give Anledning til Lighed med hele Legemet og derfra igen til Navnedannelser, beviser det Navn, som disse Klaphuer har i det engelske, hollandske og russiske Sprog. I disse Sprog hedder den „Søkalv“, og dog har den ikke andet tilfælles med en Kalv end den brede, firkantede Snude. Maaske var denne det første, man der saa af Dyret, ligesom man i Spanien først lagde Mærke til Hænderne, i Portugal til Brysterne og i Italien til Haaret og Hovedet.

Her hjemme fæster vi mere Lid til Historierne om Søslangen, men som jeg før nævnte, findes der endnu enkelte Personer, som ogsaa sværger til Havfruene. For nogle Aar siden laa jeg med min Kvase forankret ved Klephage i Kolding Fjord. Søen var saa blank som et Spejl, og en let Morgendis laa over Vandet. Pludselig gjorde min Hjælper mig opmærksom paa en Mængde høje Sprøjt længere ude i Fjorden mellem Løverodde og Blegstang. Jeg tog Kikkerten og saa en Marsvineflok paa op imod et Hundrede Stykker boltre sig i Havoverfladen og i lange Spring sætte Kursen ind imod Fiskerlejet Skænbæk. Det var ikke noget Særsyn. Fra Marsvinene vendte jeg Kikkerten ind mod Havnen ved Skærbæk, hvor jeg lagde Mærke til en underlig stor Udvækst lidt ovenfor Vandskorpen og fastklamret til en Fortøjningspæl for Hyttefad. Ved nærmere Eftersyn viste Udvæksten sig at være et Pragteksemplar af en Sælhund, der med Lufferne omklamrede Pælen. Det var tydeligt at se, at Sælen havde sin Opmærksomhed henvendt mod et Hyttefad, der laa en lille Meter fra Pælen. Min Medhjælper gjorde vore Bøsser og Jollen klar til Jagt, mens jeg holdt Øje med Dyrets Bevægelser. Pludselig slap det sit Tag i Pælen og dykkede ned, men i samme Sekund rejste det sig i Vandet og lagde sig med den halve Over-



krop ind over Hyttfadet og gav sig til at piske Vandet med Halen — formentlig for at faa Fadet til at kæntre, hvad der ikke var sket nogen Skade ved, da det var laaset. Da Jollen endelig var klar og vi i den, saa jeg Sælhunden forsvinde med et Plask og forlade Stedet i Overkanten af Vandet med Kurs mod Fæno Kalv, hvor den forsvandt mellem Marsvinene.

Dagen efter fik jeg i Skærbæk at vide, at to gamle Fiskere, forhenværende Langfartsmatroser, havde set en Havfrue gøre Forsøg paa at aabne et af Hyttfadene. Jeg og min Hjælper fortalte, hvad vi havde observeret fra Kvasen, en Forklaring som de fleste troede paa, selv om de mente, at det maaske havde været en Blæksprutte — men de to gamle blev ved deres Tro, som det var umuligt at rokke dem fra. De havde før i de sydlige Have set Havfruer og hørt saa meget om dem, og de tog det ikke for usandsynligt, at en af dem havde forvildet sig ned i vore Farvande. Den Tro har de endnu, og den bliver de vel salige i.

Et andet Eksempel paa, hvorledes en ganske dagligdags Episode kan suggestionere ellers nøgterne Mennesker til at se Havfruer, er følgende: En Aften nogle Minutter før Solnedgang gled vi for fuld Fart i Havblik ind gennem Strædet mellem Porto Rico og Leeward Øerne. Ude om Styrbord laa nogle mægtige Tangpølser og duvede op og ned i Understrømmen som en kæmpemæssig Søslinge. Pludselig dukkede en Snes blanke Kroppe op mellem Tangpølserne og gav sig til at lege Tagfat. De cirka 200 Passagerer, alle Latinere, styrtede til Rælingen for at se dette Skuespil, men i det samme gik Solen ned, og samtidig lød der udover Vandet en saa henrivende, daerende Sang, at alle glemte at se efter de legende Væsener for at lytte efter Sangens Toner, der forstummede lige saa brat, som de var kommet. — Ordet Sirener blev nævnt, og i samme Øjeblik var hver eneste af Passagererne parat til at aflægge Ed paa, at de havde overværet en Flok Sireners Aftensang, og Resten af Aftenen lød baade Dæk og Saloner af Historier og Eventyr om Havmennesker, som hver især enten selv havde set eller hørt om. Gaadens Løsning fik vi først Dagen efter, og den var ikke Spor hverken romantisk eller eventyrlig. Den gik i Korthed ud paa, at Sangen var kommet ud gennem et aabentstaaende Koøje i Vandlinien. En ungarsk Sangerinde blandt Passagererne, som jeg nogle Minutter før havde overrakt et Radiobudskab, der meddelte, at hendes Mand vilde modtage hende i Trinidad, havde i Øjeblikkets Glæde over Meddelelsen givet sin Stemning Luft i nogle Strofer af en af hendes Hjemlands Sange. Var Mørket ikke indtraadt saa hurtigt efter Solnedgangen, vilde den overtroiske Hob selv have faaet Lejlighed til at konstatere, at Havmenneskene ikke var andet end en Flok Springere eller Delfiner. Men trods den prosaiske Forklaring, var der dog nogle imellem, som blev i deres Tro paa, at de havde set noget overnaturligt.

Til Slut skal jeg kort fortælle om, hvorledes jeg, omend kun for et kort Øjeblik, selv engang troede og følte mig omklamret og draget mod Dybet af en Sirenes eller Havmands kolde Arme. — Paa en af mine Vandringer gennem Provinsen Formosa i Chaco Austral kom jeg en solglødende Eftermiddag til Bredden af den lille Rio Chucnu, en Biflod til Rio Pilco Mayo. Floden er paa det Sted meget dyb, men ikke mere end højst 100 Meter bred, saa jeg betænkte mig ikke paa at kaste Tøjet og svømme over, og lidt efter var jeg paa Vej med min Tøjbylt paa Hovedet. Den modsatte Bred var et Par Meter hævet over Vandfladen og temmelig slimet og tilmed bevokset med en Slags Kæmpeskræpper. — Vel ovre satte jeg Tærne ned i Flodbundens Mudder og greb fast om en svær Skræppestængel for at komme op — men i det samme gled et langt, skællet Legeme op af Vandet og saa nær ved mig, at det berørte min udstrakte Arm. Hvad jeg i samme Pulsslag følte, ved jeg ikke, men næsten øjeblikkelig saa jeg for mig et menneskeligt Væsen med langt, grønt Haar og Armene strakt ud mod mig, som om det vilde omklamre mig, og samtidig følte jeg en slimet Genstand lægge sig tværs over min Ryg. I Øjeblikket tænkte jeg ikke hverken paa Mod eller Frygt — mine Tanker stod stille og gjorde det de Par Sekunder, det tog Væsenet at smutte forbi mig og op over Brinken, hvor det forsvandt mellem Skræpperne. — Et Par Sekunder senere sad jeg mellem Skræpperne og holdt paa mit hamrende Hjerter. — Havmennesket havde aabenbaret sig som en Kæmpeiguan, der ligesom jeg var paa Rejse fra den ene Flodbred til den anden og havde valgt det samme Landingssted som jeg. — Det jeg i Øjeblikkets Nervøsitet havde taget for et langt, grønt Haar var ikke andet end et Skræppeblad, som Dyret ved Landstigningen havde faaet over Hovedet, og den slimede Genstand over min Ryg viste sig at være en af de lange, halvraadne Plantestængler, Flodbredden var saa fuld af.

Min Skræk udløste sig i en hjertelig Latter. Men havde jeg haft Hang til Overtro, og havde det været lidt mørkere i Vejret, er det vel ikke udelukket, at jeg nu havde gaaet rundt i den Overbevisning, at jeg kun ved et Mirakel var blevet frelst ud af en Sirenes kolde Favntag.

— — —

Troen paa Havmenneskenes Eksistens er i det store og hele udryddet, hensmuldret under Videnskabens straalende Projektører; tilbage at udrydde er nu kun den lige saa sikre Tro paa „Søslangen“ — men den synes jeg, vi skal have Lov til at beholde. Søslangen har jo aldrig vist Tendens til at trække Søfolk ind paa Klipperne og knuse dem — og desuden er det jo kun en Charme mere ved Livet, at der er noget, selv om det kun er en Søslinge, Folk med Hang til Mysticisme kan pusle med i de varme Feriedage, naar de ikke har andet at tage sig til.

Hansen Vildrose.

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

VII

Blow the wind yeo ho

Allegretto.

Gangspil-Chanty

Solo:

'Twas in the month of Jan - ua - ree way

Kor:

down by South - ern seas. Oh, blow the wind yeo

Solo:

ho! Our ship lay be - side a cor - al reef a -

Kor:

wai - ting for a breeze. Oh, blow the wind yeo ho!

Refrain:

Blow the wind in the mor - ning. Oh, blow the wind yeo ho.

Clear a way the mor - ning - dew, and blow, boys, blow!

Solo: The Captain he was down below, and the crew lay all about.

Kor: Oh, blow the wind yeo ho!

Solo: When 'neath our bows we heard a hail, and then a fearful shout.

Kor: Oh, blow the wind yeo ho!

Refrain: Blow the wind in the morning.

Oh, blow the wind yeo ho!

Clear away the morning-dew,

and blow, boys, blow!

Solo: „Man overboard,“ the watch cried out, and forrard we all ran.
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Solo: And we saw hanging on the chains such a funny little man.
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Refrain: Blow the wind in the morning — — —

Solo: His eyes were pink, his hair was green, his mouth as big as three.
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Solo: And a great long tail he sat upon was a dangling in the sea.
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Refrain: Blow the wind in the morning — — —

Solo: Up spoke our mate as bold as brass. „What cheer mess-mate,“ said he.
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Solo: „I want to see your Captain, Sir, and a favour ask of he.“
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Refrain: Blow the wind in the morning — — —

Solo: The Captain from below came up and looked in the waters blue.
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Solo: „Come say my man as fast as you can, what can I do for you?“
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Refrain: Blow the wind in the morning — — —

Solo: „You’ve dropped your anchor on my house and blocked my only door.“
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Solo: „My wife can’t get out to roam about nor my chicks one, two, three, four.“
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Refrain: Blow the wind in the morning — — —

Solo: „’Twould break your heart to hear them cry, and the rows they’ve had with me.
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Solo: I’ve been out all night to a small tea fight at the bottom of the sea.“
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Refrain: Blow the wind in the morning — — —

Solo: „The anchor shall be hove at once, your wife and chicks set free.“
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Solo: „But never a scale from sprat to whale, I know that could speak to me.“
Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
Refrain: Blow the wind in the morning — — —

Solo: „Your figure-head's of a sailor bold, and you look like an Englishman.“
 Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
 Solo: „How came you by that wonderful tail? Now tell me if you can.“
 Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
 Refrain: Blow the wind in the morning — — —

Solo: „Some years ago from the ship „Hero“ overboard I fell in a gale.“
 Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
 Solo: „And met down below, where the sea-weeds grow, a sweet little girl with a tail.“
 Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
 Refrain: Blow the wind in the morning — — —

Solo: „She saved my life and became my wife, then my legs changed instantly.“
 Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
 Solo: „For I'd got married to a mermaid at the bottom of the deep blue sea.“
 Kor: Oh, blow the wind yeo ho!
 Refrain: Blow the wind in the morning.
 Oh, blow the wind yeo ho!
 Clear away the morning-dew,
 and blow, boys, blow!

Det er jo unægtelig en fantastisk Historie, der syn- ges om i denne Chanty's Solotekst — noget i Lighed med „Agnete og Havmanden“ og andre Folkesange, som er udsprunget af gammel Overtro. Ved et Til- fælde blev jeg i sin Tid aldeles klar over, at „*Blow the wind yeo ho*“ fra sin første Oprindelse heller ikke har været tænkt eller anvendt som Arbejdssang til Søs — endsige som Gangspil-Chanty, og jeg skal ogsaa her i Korthed gøre Rede for denne tilfældige Opdagelse.

Det var i 1891 om Bord i den amerikanske Pas- sager-Clipper „City of Papeete“, som sejlede i fast Fart mellem San Francisco, Marquesas- og Selskabsøerne. Vi skulde afsejle fra Papeete paa Tahiti, hvor vi, skønt vi laa fortojet ved en Lossebro, alligevel havde et An- ker i Bund et godt Stykke ude i Lagunen. Dette var dels en Sikkerhedsforanstaltning og dels for at kunne hive Skibet ud, naar det skulde gaa under Sejl.

Vi havde et halvt Hundrede Passagerer om Bord, og blandt disse var ogsaa en rig Skotte, som i mere end en Menneskealder havde været bosiddende paa Tahiti og nu stod i Begreb med at foretage en Lyst- rejse til Europa sammen med sin indfødte Hustru og deres to *half cast Børn* — en Dreng ved Navn John paa 12 Aar og en Pige, som hed Nelly, paa 10.

Vi hev ud fra Lossebroen med „Blow the wind yeo ho“, og alle de paa Kajen forsamlede Tilskuers Afskedshilsner og Tilraab til de bortdragende Slægt- ninge og Venner om Bord druknede fuldstændig i Chantyens Kor og Refrain. Vi havde imidlertid ikke gaaet mange Omgange omkring Gangspillet, før Skot- ten kom anstigende hen paa Fordækket med sine Børn. De stillede sig op ved Agterkant af Bakken, og her stod de længe og lyttede meget interesseret til vor Sang, som øjensynligt morede Børnene, og i Særdeles- hed hver Gang Koret faldt ind, men som aabenbart maa have mishaget deres Ophav; thi da de omsider gik agterover igen, rystede Skotten paa Hovedet, som

om han tænkte, at nu havde de hørt nok paa den Flok Brøleaber. Men hvad han tænkte om vor Opsang, som han efter vor Mening naturligvis ikke kunde have no- get som helst Kendskab til, var os selvfølgelig lige- gyldigt, og vi trampede uanfægtet videre omkring Gangspillet og sang i vilden Sky, saa det rungede ud over Lagunen.

Da vi saa op ad Dagen var kommet under Sejl og sad og skaffede til Middag, kom Skotten igen forud med sine to Børn, og de stillede sig op ved den aabne Lukafør. Han bad os høfligt om ikke at tage ham det ilde op. Han vilde blot gøre os opmærksom paa, at det var helt forkert, der var blevet sunget, da vi hev i Spillet om Formiddagen.

Det kan vist ikke nytte at benægte, at der var flere af os i Lukafet, der fik en flov Smag i Munden ved denne Meddelelse fra en Person, som aldrig havde været Sømand, og som efter vor Mening som sagt ikke kunde have Spor af Kendskab til den Chanty, vi havde sunget. Men vi holdt vor Benovelse i Tømme, og selv om der maaske nok var en eller anden af os, der havde Lyst til at komme med en Modsigelse, blev der ikke Lejlighed hertil, for Skotten var saa ivrig efter at komme frem med sin Belæring, at han ikke lod nogen anden komme til Orde. Han forklarede, at den Sang, vi havde sunget, var en Forvrængning af en meget gammel Folkesang, som kom ind under Begrebet „Southsea-Ballad“, og som Børnene lærte i Skolerne paa de fleste Øer i Polynisien, hvor Undervisningen foregik paa Engelsk. Den gamle Folkesang hed „Blow the wind in the morning“. Men som vi havde sunget den, havde vi jo fuldstændig splittet den ad ved at dele hvert Vers i den oprindelige Sang i to Vers, og saa havde vi endvidere indskuldt nogle Korstrofer, som slet ikke hørte til. Refrainet var rigtigt nok, som vi havde sunget det, men det skulde gentages. Derimod var der ogsaa lidt i Vejen med Melodien, som vi

havde sunget den. Men nu skulde vi faa høre, hvorledes denne gamle Folkesang lød, naar den blev sunget rigtigt, og saa bad han sine Børn om at synge den for os, som de havde lært den i Skolen.

Saa stemte John og Nelly ugenert og meget bevidst i med den gamle Folkesang; men da de havde sunget de to første Vers, kaldte Gongonen agter i Ka-

hytten Passagererne til Middag, og saa fik vi ikke mere Belæring denne Gang. Men dette var ogsaa tilstrækkeligt til at give os Forstaaelsen af, at Gangspil-Chantyen „Blow the wind yeo ho“ er opstaaet af Folkesangen „Blow the wind in the Morning“, hvoraf jeg i det følgende gengiver de to Vers, som disse to *half caste* Børn sang for os ved denne Lejlighed.

Blow the wind in the morning

Southsea Ballad

Allegretto.
Solo:

'Twas in yhe month of Jan - ua - ree way down by South-ern
 seas. Our ship lay be - side a cor - al-reef a — wait-ing for a
 breeze. The cap-tain he was down be-low, and the crew lay all a-
 bout, when 'neath our bows we heard a hail and then a fear-ful
 shout. Oh, blow the wind in the mor-ning. Oh, blow the wind yeo
 ho. Clear a - way the mor - ning-dew, and blow, boys, blow!

„Man overboard,“ the watch' cried out, and forrard we all ran.
 And we saw hanging on the chains such a funny little man.
 His eyes were pink, his hair was green, his mouth as big as three.
 And a great long tail he sat upon was dangling in the sea.

Refrain: \therefore Blow the wind in the Morning.
 Oh, blow the wind yeo ho!
 Clear away the morning-dew,
 and blow, boys, blow! \therefore

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.

Anmærkning: Da Takten til Gangspil-Chantyen „Eliza Lee“ i Nr. 14 ved en beklagelig Forglemmelse ikke er angivet i Noderne, skal jeg herved gøre Læserne opmærksom paa, at denne Melodi er udsat i $\frac{2}{4}$ Takt.

Oscar Jensen.



(Fortsat)

SKIPPEREN var ogsaa mødt, og jeg glædede mig til at vise ham, at jeg kunde klare Paragrafferne for min Kammerat.

Han var den første, der blev kaldt for, tiltalt for Fuldskab og Gadeuorden. — „Skyldig eller ikke,“ spurgte Dommeren. Valdemar erklærede sig skyldig, og Dommen faldt omgaaende — — 10 sh. og Omkostninger, 2 sh. 6 d. Saa var det mig, der meldte Fyrre, rejste mig værdigt, skred stolt op til Skranken, halede en Pundnote op af Lommen og plantede den foran Dommeren. Kammeraterne stirrede maabende paa mig, og Skipperen lavede ogsaa store Øjne. Valdemar fik Lov at gaa, og vi satte os bag i Salen for at høre, hvorledes det gik de andre af Besætningen. De fik samme Dom som Valdemar undtagen en Amerikaner, der havde lavet mere Ballade end de øvrige og skulde betale dobbelt Takst. Der var selvfølgelig ingen af dem, der kunde betale. Skipperen vilde ikke, men da Dommeren fik at vide, at de havde Penge tilgode i Skibet, forlangte han, at Skipperen skulde erlægge Bøderne, da Kommunen ikke vilde have dem at føde paa under et eventuelt Fængselsophold. Derfra gik saa Turen op til Mønstringskontoret, og her havde vi en morsom Oplevelse. Kokken, en lille sprælsk Londoner, var ogsaa mødt og forlangte at blive afbetalt, men Skipperen nægtede ham det. Mønstringsbestyreren opfordrede ham til at gaa ombord igen og passe sit Arbejde, men da han alligevel blev staaende foran Skranken og gjorde et farligt Vrøvl, vendte denne sig til en kæmpestor Dørvogter og bad ham vise Kokken ud. Og da han ikke vilde gaa trods gentagne Opfordringer, greb Kæmpen ham i Nakken, satte ham udenfor Dø-

Af CHR. CHRISTIANSEN
Illustreret af OSCAR KNUDSEN

ren, lukkede den og gik tilbage i Stuen. Men han var ikke kommet ret langt, før Døren blev aabnet forsigtigt, Kokken viste sig, og i et Par Spring var han atter henne ved Skranken og krævede højlydt at blive afmønstreret. Den gamle Mønstringsbestyrer saa forbavset op fra sit Arbejde og sagde:

„Hva-a, er du her igen? — Jack, smid ham ud.“

Dørvogteren gik strunk som en Garderløjtnant hen til Kokken, greb ham i Nakken, løftede ham fra Gulvet og gik, med lange, afmaalte Skridt og næsten stive Ben, langsomt henimod Døren, bærende den sprælende Kok foran sig i stiv Arm, satte ham ned helt ude paa Gaden, og tog saa Plads i Døren for at være ved Haanden, hvis han skulde gentage Forsøget. Og det gjorde han, men fra en anden Kant. Kokkens Hoved kom tilsyne udenfor det aabentstaaende Vindu, et Øjeblik spejdede han efter Udsmideren, saa satte han med et Spring ind i Kontoret og præsenterede sig atter for Chefen, der blev saa overrasket, at han tabte Pennen, stirrede maabende paa Kokken, og det tog en rum Tid, før han kunde faa et Ord frem, men saa kom det ogsaa, saa det rungede i Lokalet:

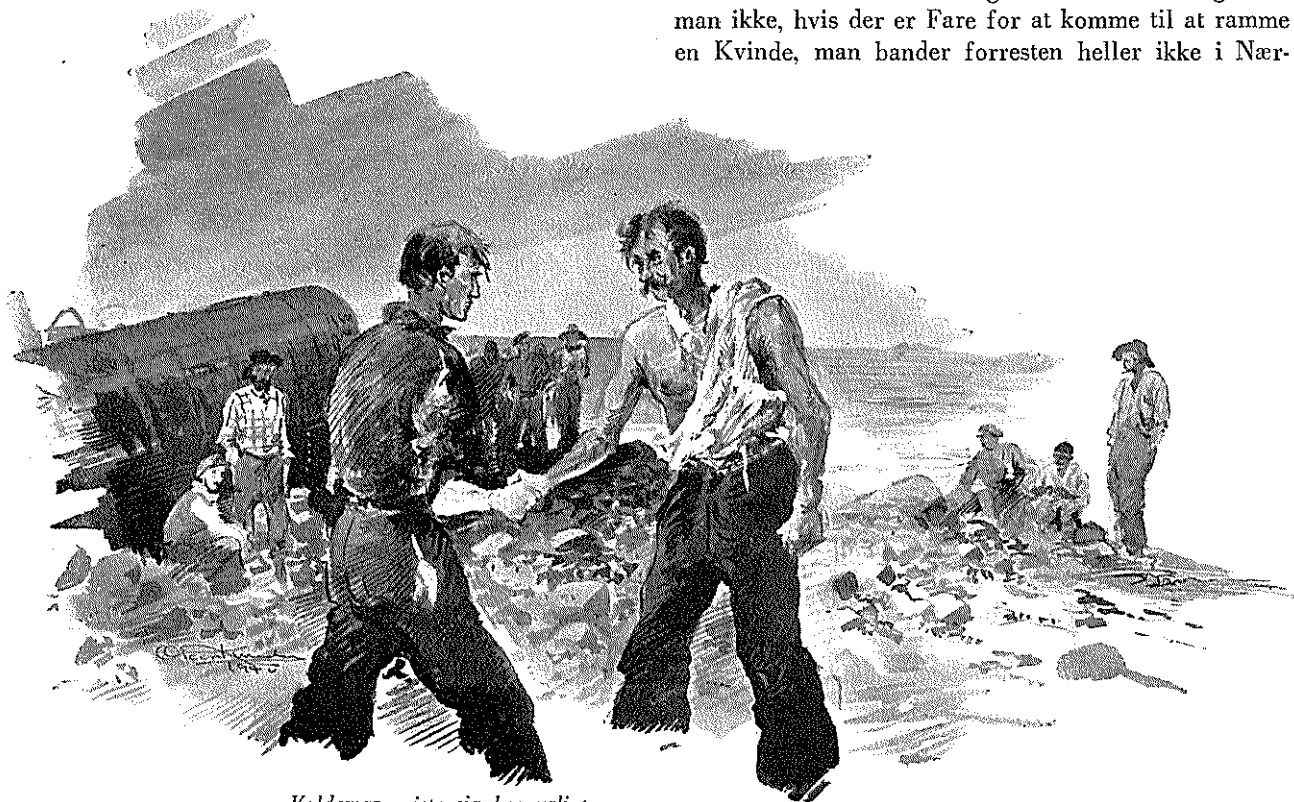
„Jack, — — skaf mig af med den sindssyge Person. Smid ham ud, nej, bring ham ned ombord, bær ham derned, hvis han ikke gaar godvillig, laas ham inde eller sur ham til hans Køje, saa han ikke kan slippe løs igen.“

Og Jack parerede Ordre, slog for tredje Gang sin mægtige Klo i den lille Mand, tog ham under sin Arm, som om det var en Byldt Tøj, han havde med at gøre, og skred, værdigt og afmaalt gennem Døren, ned paa Gaden og satte Kursen mod Havnen. Inden de var naaet ret langt, var de eskorteret af en jublende Folkeskare, der ivrigt opfordrede den sprællende Kok til at befri sig for sin Vogter, men denne var ham et Nummer for stærk og holdt ham som i en Skruestik.

og knustes i tusinde Stykker mod Gulvet, han gik hen mod de Nyankomme, stak Hovedet saa tæt op mod en af dem, at Panderne næsten rørte hinanden, og brølede med en Stemme, jeg aldrig før havde hørt hos den ellers saa besindige Mand:

„Kender du mig, din ... din forbandede Bandit!“

Jeg tror ikke, Manden genkendte ham, men han vidste, hvad der vilde komme, og stillede sig i Stilling. Men de to Kamphaner fik ikke vekslet mange Hug, før Nelly var imellem dem, og de var nødsaget til at holde inde. I Lande med angelsaksisk Befolkning slaas man ikke, hvis der er Fare for at komme til at ramme en Kvinde, man bander forresten heller ikke i Nær-



Valdemar rejste sig besværligt og gav den anden Haanden.

Newcastle, N. S. W., hvilken gammel Langfartsjack husker ikke den og Mrs. Hall i „Black Diamond“, Nelly i „Clarendon“ og Yankee Boardingmasteren, Andrew Vivian. De Mennesker var kendt af alle Deepwatermen, og da særlig Barpiggen Nelly, der talte rent, uforfalsket Sømandssprog og kunde holde Skik paa selv de værste af de Havstrygere, der gæstede Beværtningen. Valdemar og jeg kom til at bo i et Logihus, der laa tæt ved den, og vi kom daglig i „Clarendon“ for at faa et Glas Øl og slaa en Sludder af med Nelly. Og her traf min Kammerat, ved et af disse besynderlige Tilfælde, der kun falder i en Sømands Lod, paa sin Rival fra den anden Side af Jordkloden.

Det var en Aftenstund, vi stod sammen med en Del andre Søfolk i en hyggelig Samtale ved Bar'en, at nogle Matroser fra en amerikansk Skonnert der lige var kommet fra Staterne, kom ind i Lokalet. Valdemar var ved at føre sit Glas til Munden, da jeg saa hans Ansigt stivne, Glasset faldt ud af Haanden paa ham

værelse af det saakaldte svage Køn. Den Fremmedes Kammerater slæbte af med ham, og vi andre fik med meget Besvær Valdemar beroliget, men han lovede højt og helligt, at han vilde opsøge sin Fjende næste Dag og gøre sit Regnskab op med ham. Og næste Formiddag gik han ogsaa ned til Skibet for at faa fat i Manden, men fik at vide, at denne var afmønstret Dagen før og rimeligvis var paa Vej ind i Landet, hvad han havde talt om, han vilde. Saa fandt Valdemar paa, at han ogsaa vilde prøve Australiens Indre, og da den eneste Chance, jeg kunde vente at faa i Newcastle, var et kullastet Skib over til Vestkysten af Sydamerika, og det just ikke var særlig indbydende, slog jeg til, da han spurgte, om jeg vilde med, og næste Morgen tidlig, før en vis Herre fik Sko paa Fødderne, luskede vi af fra Logihuset uden at faa en Stump af vort Tøj med; det vilde forresten ogsaa kun være til Besvær. Vort Maal var Queensland i Nordaustralien, hvor der skulde være Arbejde at faa ved Perlefiskeriet.

At Australien ikke er et Turistland, og da særlig ikke for Rejsende af vor Slags, fik vi snart at mærke. Penge havde vi ingen af, men vi mente, vi kunde tjene til Føden ved at arbejde af og til, men der var heller ikke nogen, der havde Brug for Arbejdskraft. Der havde lige været nogle paa hinanden følgende Tørkeaar, Høsten var slaet fejl, og det sporedes overalt. Kom vi til en Farmer og spurgte om Arbejde, var han flink, bød os som Regel Mad, og naar vi havde spist sammen med hele Familien, maatte vi fortælle om vore Oplevelser, medens de alle sad og hørte interesseret til. Der blev siden redt Sengeleje til os i Spisekøkkenet foran Komfuret. Mange af disse Farmere var forhenværende Søfolk, saa de betragtede os som deres egne. Hvor vi kom frem, traf vi Spor af Tørken, Kreaturerne laa døde af Tørst og opsvulmede paa Markerne, og det var ofte vanskeligt for os at faa en Drik Vand. Man kunde ikke faa Vand fra Jorden og var derfor henvist til at bruge Regnvand. Hustagene var af Bølgeblik, og naar det regnede, løb Vandet derfra ned i store Cisterner. Jeg husker, hvorledes vi efter at have vandret en hel Dag under Solens brændende Straaler kom til en lille Skov og fandt en Grøft med en Smule mudret Vand, øste af det med Hatteskyyggen og drak væk, — — og vi syntes, det var herligt. Men da vi saa traf Smaaflokke Vandringsmænd, der havde været længere inde i Landet og var vendt om, blev vi enige om at sætte Kursen ud mod Kysten og følge den, selv om Vejen blev dobbelt lang. Skovene var frygtelige at komme igennem, Moskitoerne plagede os Dag og Nat, de stak ikke, de flaaede Kød-stumper ud af Kroppen paa os. En Aftenstund kom vi til et Færgested ved Hunterfloden og prajede efter Færgemanden. Det var en Kvinde, og hun fortalte os, at hendes Mand var Nordmand, men ikke hjemme for Tiden, han var paa Skovhugst. Hun bød os Nattelogi i et Udhus, der laa nede ved Floden, men vi turde ikke tage mod Tilbudet, da der var hele Skyer af Moskitoer om denne. Nogle Dage efter kom vi til Stedet, hvor hendes Mand arbejdede. Han blev rasende, da han hørte, at Konen havde budt os Logi i Skuret i Stedet for at lade os tilbringe Natten i Beboelseshuset, men vi forklarede ham, at Konen umuligt kunde huse et Par vildfremmede Landstrygere, selv om vi var Skandinaver. Efter en drøj Tur naaede vi endelig Kysten ved en lille Plads, der hed Thegarden. Trætte, tørstige og skrubsultne vaklede vi en Aftenstund ind mellem de Par Huse, den bestod af, og for vore sidste 9 Pence købte vi et Brød og et Stykke Pølse i Købmandshandelen. Indehaveren, en gammel Nordmand ved Navn Thomsen spurgte os, hvorfra vi kom, og hvor vi agtede os hen, og da han hørte, at vi var danske og søgte Arbejde, lovede han at skaffe en af os Plads hos sin Søn, der havde nogle Fiskeskibe i Gang, desuden mente han, at Skipperen paa en 3-mastet Skonnert, der laa paa Reden, ogsaa havde Brug for en Mand, han sagde, at vi kunde komme igen senere paa Aftenen og faa Besked. Saa gik vi ned til Stranden for at finde et Sted, hvor vi kunde indtage vort fattige

Maaltid, og opdagede, at vi ikke var de eneste Vandringsmænd, der var havnet i det lille Fiskerleje. Omkring en Snes Mand laa lejret i Læ af Vraget af en stor Dampkedel, som de havde indrettet som Logihus. Og midt i hele Klyngen sad den Mand, Valdemar var paa Jagt efter. Min Kammerat langede Brødet, som han havde under Armen, til mig, gik hen foran Manden, smed sin Jakke og begyndte at smøge Skjortearmerne op:

„Nu har jeg dig,“ sagde han — — „Og denne Gang slipper du ikke fra mig. Her er hverken Udsmidere eller Nelly'er. Kom an!“

Det var en Udfordring, der maatte følges, ingen ærekær Sømand vilde nægte at tage Handsken op i de Dage, hverken paa Søen eller i Land, og imellem de Folk gik en Holmgang lige saa ærligt til, og efter alle Boksekunstens Regler, som i Ringen Manden rejste sig uden at ytre en Stavelse og gik paa Plads. Der blev udtaget Sekundanter, og vi andre slog Kreds om de to Modstandere. Og saa blev der slaet et Slag for gamle Danmark, uden Kneb og Fiksfakserier og med de bare Handskemagerskilte, det var en Kamp, der fik Tilskuerne, hvoraf de fleste dog var Folk, som var med paa de Dele, til gentagne Gange at give deres Bifald tilkende.

De to Mænd var hinanden jævnbyrdige, Hug og Parader fulgte Slag i Slag, der blev givet Stød, der lød, som naar man slaar en Mukkert i et Stykke Bly. Af og til var en af Mændene i Knæ, men oppe igen, før den anden kunde faa Ram paa ham. De sprang frem og tilbage samt dansede rundt om hinanden, medens deres Hænder gik som Trommestikker. Begge fik mange drøje Stød ind paa Modstanderen, men begge havde ogsaa den Evne, der ofte giver en mindre god Bokser Sejren over en bedre de kunde staa for en Masse drøje Knubs. Valdemars venstre Øje hang nede paa Kinden, og den Fremmedes ene Øre var slaet halvt af, da de to Kamphaner for første Gang gik i Clench bogstavelig talt faldt i hinandens Arme af Udmattelse. Sekundanterne anbragte hver sin Mand paa Grønsværet, og i Mangel af Haandklæder viftede de dem med deres Trøjer for at friske dem lidt op, da jeg hørte den Fremmede sige:

„Jeg kender ham s'gu ikke. Har aldrig set ham før inde i „Clarendon“ i Newcastle, da han røg paa mig uden Anledning.“

„Saa du kender mig ikke,“ stødte Valdemar frem, han vendte sig mod os andre. „Den Slyngel der har ødelagt mit Hjem, taget min Kone fra mig og gjort mig til en hvileløs Vagabond Har du glemmt den Aften i Kæden for 3 Aar siden.“

Den Fremmede rejste sig langsomt: „Naa saadan ligger Landet,“ sagde han og stak afværgende Haanden ud mod Valdemar, der ogsaa gjorde Mine til at staa op. „Næh, sæt fast Kammerat og hør efter, hvad jeg har at sige. Ser du, den Aften saa jeg din Kone for første og eneste Gang i mit Liv Jeg laa i Kalkbrænderihavnen med en af Standard Oils Petroleums-

skibe, havde ikke været hjemme i mange Aar og var kommet lidt ud at vifte med Ørerne. Du tog fejl.“

„Men saa har jeg gjort min Kone“

„Næh, du har ikke,“ afbrød den anden ham. „Hun var saa slem, som du troede, maaske værre. Jeg var sammen med hendes Ka'l og hele hans Slæng. Forresten har jeg hævnnet dig. Jeg kom til at rumstere lidt med ham, da du var forsvundet. Da jeg blev smidt ud, kom Ambulancen og hentede ham.“

Valdemar rejste sig besværligt og gav den anden Haanden:

„Undskyld, Kammerat, det gør mig ondt, at jeg har taget fejl af dig, jeg burde have givet dig Tjans til en Forklaring, før jeg gik løs paa dig.“

„Spiller ingen Rolle, nu er det overstaet, og jeg er paa Vej ind til „The back blocks“ for at undersøge, om nogen af de gamle Guldgravere skulde have overset nogle Klumper. Jeg trænger til en god Kammerat. Vil du med?“

„Det er et Ord,“ svarede Valdemar og vendte sig til mig: „Hvad siger du, Charley?“

„Jeg er ingen Kænguru,“ svarede jeg, „jeg har faaet nok af at trampe rundt i Australien, jeg siger Skommerten og New Zealand.“

Og den tog jeg

Chr. Christiansen.

Sømandsvise



*En hjulbenet Somand
med Blod paa sin Tand
og Mont i sin Lomme
gik engang i Land.*

*Da Tanden var knækket
og Lommen var tom,
han atter tilbage
til Skibsdækket kom.*

*Her blev han læg bare,
til Hyren var tjent.
— Saa fik han en Stiftand,
der klædte ham pænt!*

Laurits Skov.

DEN DANSKE BLOKADE I 1864

Af KAY LARSEN

DET er ganske hyggeligt at se, hvor menneskelig den danske Blokade var i 1864. Slesvigske og holstenske Skibe fik uhindret Lov til at løbe med Varer til ikke blokerede „fjendtlige“ Havne, og først da det blev misbrugt, skete der en Forandring deri: Første Gang, de blev antruffet i den Fart, skulde de afvises, men anden Gang prisedømmes. Slesvigske og holstenske Skibe fik ogsaa Lov til at fare paa dansk Vestindien.

U.S.A. havde Brug for mange tyske Varer, saaledes Kemikalier og Medikamenter, og saadanne Varer fik Lov til at gaa igennem. Dette har affødt en køn lille Krønike: at Amerika var i haard Trang for Medicin, og at vi lod en Ladning passere, hvilket indbragte vor Regering en varm Takkeskrivelse fra selveste Præsident Abraham Lincoln. Historien, som vi har fra en af vore kære Læsere, Grosserer B., kan desværre, trods ivrig Efterforskning, ikke dokumenteres.

Men vist er det, at amerikanske Postskibe i udstrakt Grad fik Lov til at passere de danske Blokade-

skibe ved Elben. Der afgik et hver Uge, Bavaria, Borussia, Germania, Saxonia og Tentonia fra Hamborg til U.S.A., og den amerikanske Konsul i Hamborg sendte en smuk Takkeskrivelse til de danske Autoriteter for Forstaaelse og Imødekommenhed.

Ogsaa en tysk-amerikansk videnskabelig Ekspedition, bestemt til Afrikas Østkyst, fik Leidebrev 25. April 1864. Skibet, Barken „New Orleans“, tilhørte dog Firmaet Oswald & Co. i Hamborg, og Lederen af Ekspeditionen var Baron C. v. d. Decker. Leidebrevet blev bestilt gennem det kgl. danske Gesandtskab i London.

Chr. Christiansen i Nyhavn 45 fik flere Leidebreve for tyske Skibe (Lübeck) til Besejling af Østersøhavne, og Konsul Duntzfelt i Le Havre fik udstedt Certifikat for Skibet „Lucien“, som plejede at fare paa Ruten Bordeaux, Havre, Hamborg.

Alt ialt kan man med fuld Ret gentage de Ord, hvorved denne lille Artikel er indledet: I Betragtning af den danske Flaades absolute Overmagt paa Søen, var Blokaden lemfældig og rimelig.

„Et forladt Skib,

der selv løb i Havn“

Ved

TAGE NISSEN

Et Stillehavs-Mysterium, der aldrig er blevet løst

DEN flyvende Hollænder er alle Havets mystiske Skib. Men dens Oprindelse kan føres tilbage til Overtro og Fantasi, fostret af den uvisse Skæbne, der er tildelt Skibe og Mænd, der begiver sig ud paa de mægtige og øde Vandflader, overgivet til Naturens uberegnelige Luner. Skibet forsvandt sporløst — udeblev fra Bestemmelsehavnen. Hvad var der sket med dem? Hvordan havde deres Skæbne været? Rundt om i Havnene, i Knejerne, i Sømandshjemmene gisnede man. En fantasifuld og helbefaren Ulk, der var fortrolig med Havenes Mystik, havde engang derude mødt et Skib, der drev om, forladt af Mandskabet — et uhyggeligt Møde, fyldt med Mystik og Trusel om selv at lide samme Skæbne — og Ulken var, som de fleste af Fortidens Mennesker, prisgivet Overtro, Varsler og lignende — Myten opstod — den flyvende Hollænder betød Undergang for hvem, der mødte den.

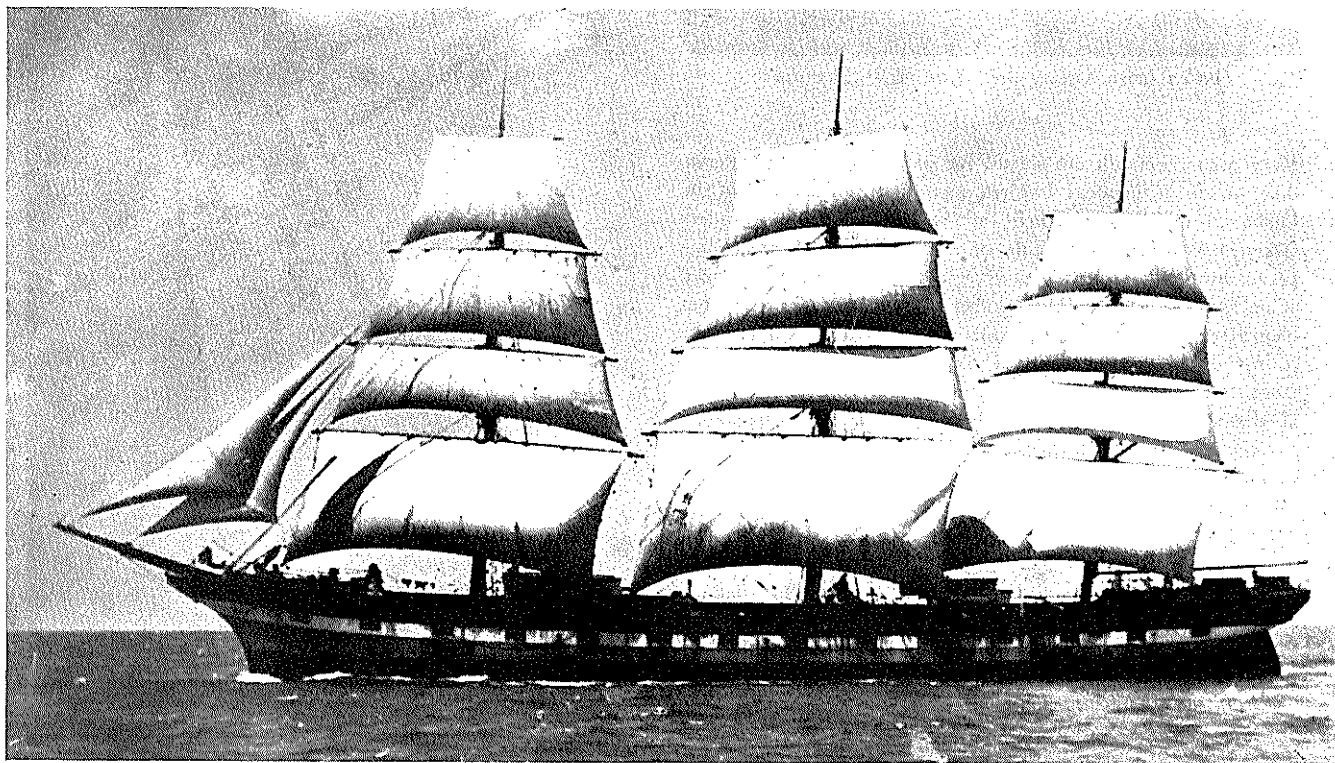
Selv om en Myte som den flyvende Hollænder i vor oplyste Tid ikke længere spørger i Sømandens Hjerne, saa rummer Havene stadig megen Mystik, der beskæftiger Sindene rundt om i Havnene og langs Kysterne. For Eksempel kan man overalt i Havnene langs Stillehavet høre Sømand af alle Nationaliteter endnu tale om Stillehavets mystiske Skib. Og

de har god Grund til stadig at tale om det, for i dette Tilfælde forelægger et Mysterium, som selv de støtte Navigatorer og Videnskabsmænd har været ude af Stand til at løse.

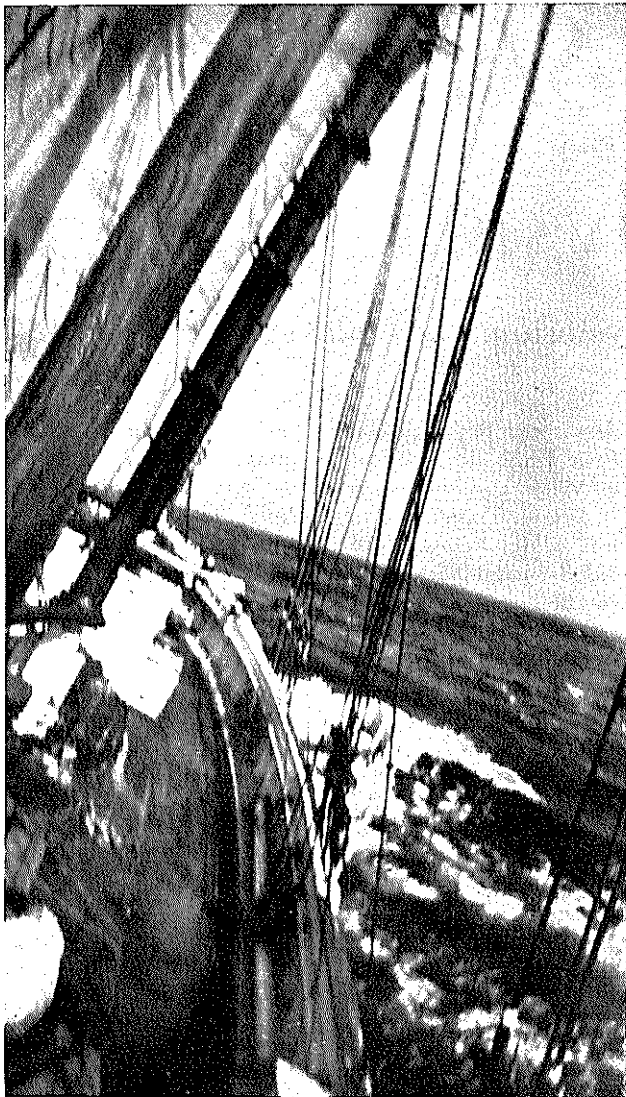
Det var i 1912, at det hollandske Skib „Mossulmann“ sejlede ud fra Keamadec's-Øerne i Stillehavet. Det var bestemt for Rarotonga-Øerne, fire Hundrede Miles borte. Skibet var et fint Skib af Kystdamper-Typen, og det løb i Handelsfart mellem de mange smaa Øer, der ligger spredt ud over Stillehavet.

Det var en kvælende varm August-Nat, at Skipperen, Kaptajn Holmquist, bestemte sig til at løbe over til Rarotonga. Han dampede ud fra Kermadec, og efter at Besætningen havde endt deres forskellige Jobs, satte de sig paa Dækket med Piber og Cigaretter for at nyde den vidunderlige Maaneskinsaften. Pludselig blev Luften varmere, og der kom en let Dønning i den blanke Havflade. Saa fulgte en lav, varslende Lyd, som alle om Bord vidste, var den første Hvisken af en kommende Storm.

Og ganske rigtigt, der kom et heftigt Vindstød, fulgt af en skummende Søl, Vinden voksede til Orkanstyrke med et voldsomt Regnskyl. Skibet holdt imidlertid sin Kurs, og i de smaa



De hvide Sejls Pragt og Kanonportenes dystre Romantik er et sjældent Syn i vore Dage.



For en laber Kuling med 3 m M/S „Skandia“.

Morgentimer befandt det sig ud for en lille Ø, som Skipperen ikke kunde genkende i Uvejret, men som han indførte i sin Logbog betegnet ved Hjælp af Længde- og Breddegrader. Orkanen voksede i Vildskab, og Skibet drev ind paa Klipperne, hvor Roret totalt blev revet bort og Skibssiden flængt af de forrevne Klipper. Mandskabet gik til Pumperne, Raketter blev affyret og Baaden gjort klar til at sættes i Vandet.

Alt dette kan man læse i Skipperens Logbog, et Dokument, der nu befinder sig i Boston Museum, U. S. A. Resten af Historien er blevet bygget forskelligt op af forskellige Folk — men een Ting er sikker, selve Historien er sandfærdig.

Det synes at være sikkert, at Besætningen tog til Baadene, for en amerikansk Krydser fandt en af dem adskillige Miles borte fra Ulykkesstedet. Men af selve Skibet var der intet Spor at finde, skønt Krydseren, assisteret af andet Skib, søgte vidt og bredt over hele den Del af Océanet. Og her kommer Mysteriet, det store Mysterium, der aldrig er blevet løst. Skibbruddet fandt Sted omkring 400 Miles fra Rarotonga, Havnen, som „Mossulmann“ var bestemt for, da den forlod Kermadec. En tidlig Morgen saa nogle Søfolk og Indfødte, der var beskæftiget paa Stranden ved Rarotonga, et Skib nærme sig. Dette var i sig selv en opsigtsvækkende Begivenhed, for det var sjældent, at et Skib løb ind — og da kun Skibe, der

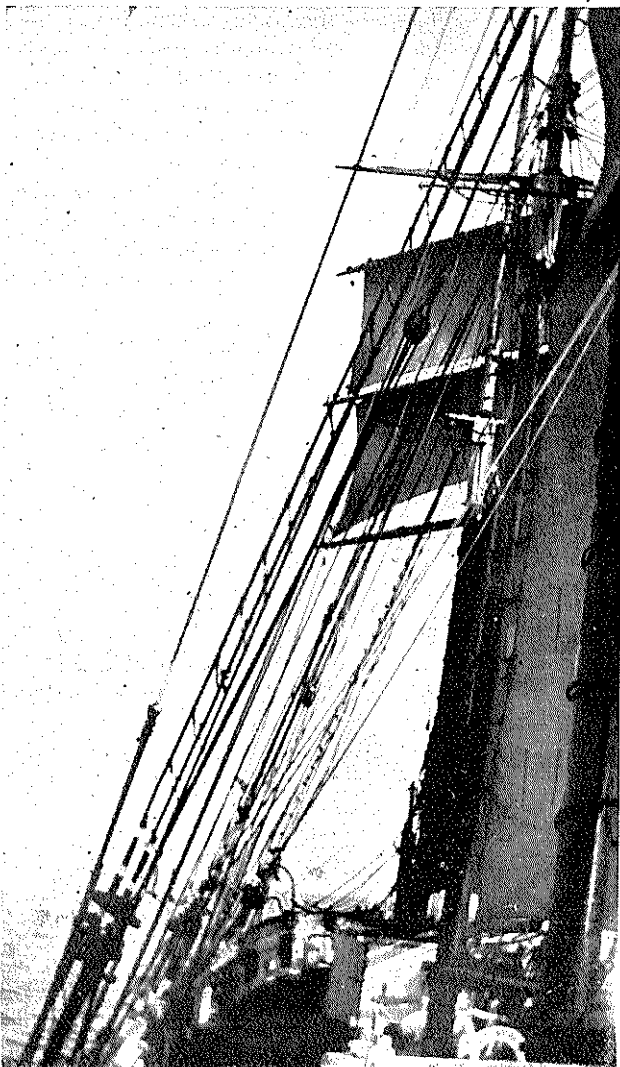
bragte Fødemidler eller anløb for at laste indfødte Produkter til Øhavshandelen.

Men pludselig udbrød en skarpøjet Sømand: — Der kommer jo ingen Røg fra Skorstenen!

Alle Øjne hvilede paa Skibet, der kom langsomt, men sikkert sejlene ind mod Øen. Da det kom nær nok, brugte man Kikkerter, og det vakte stor Opstandelse, da det med Sikkerhed kunde fastslaaes, at der ikke var en eneste Sømand at se paa Dækket, og at Skibet havde Slagside til Styrbord. At Skibet havde lidt Skade ved Storm eller Klipper var snart tydeligt for alle, men hvad der gjorde Begivenheden mystisk for Tilskuerne, var den fuldstændige Mangel paa Tegn paa Besætning. Det kunde tydeligt ses, at der ingen Mand stod til Rors, og dog holdt Skibet den rette Kurs.

Saa løb Skibet endelig ind og syntes næsten „at kaste Anker“. I hvert Fald, det stoppede netop udenfor en Farezone af Rev og skjulte Klipper. Men der var stadig ikke noget Tegn til levende Væsner om Bord. Rarotonga er den største af Cook-Øerne og har 53 Miles Kystlinie, og dette Skib stoppede op netop paa den sikreste Ankerplads ved Øen.

Inde fra Øen blev der holdt et vagtsomt Øje med Dampren, for dens Fremtræden var, mildt sagt, højst ejendommelig. Men da der stadig intet Tegn kom derude fra, blev det besluttet at sende en Baad ud. Da Baaden nærmede sig, prajede



3 m Skonnert „Merkur“ af Marstal paa Rejse til Vestindien. (Arne Harup).

den „Mossulmann“ paa sædvanlig Maade. Men intet Svar kom fra de tavse Dæk, intet Hoved kikkede ud gennem Køjterne, ikke en Lyd kom fra det mærkelige Skib.

Baaden løb om, hvor den ventede at finde Falderebet; der var ikke noget. De raabte igen, og da de stadig intet Svar fik, kastede de en Rebende og hev sig selv op. Og — til deres store Forbløffelse — fandt de Skibet totalt forladt — ikke en Sjæl over eller under Dækkene. Hvorledes var Skibet da kommet saa langt borte fra uden en Styrmand. Hvorledes var det kommet til at stoppe op nøjagtigt paa den Ankerplads, hvor dets egen Skipper netop vilde have forankret det. Det var et fuldstændigt Mysterium, og da de hollandske Myndigheder paabegyndte en officiel Undersøgelse, naaede de ingen Vegne.

Her var et Skib uden Kaptajn og Besætning, med Styrbords Side revet op og Roret totalt mistet, med ethvert Tegn paa at have været igennem en frygtelig Storm og dog trodsende Søen til en fjern Havn.

En amerikansk Admiral, der paatog sig at løse Mysteriet, formodede, at Skibet blot var kommet ind i en af Stillehavets Strømninger, og at hele Begivenheden hvilede paa „den millionte Chance“ — den spinkle Chance, at Skibet er blevet løftet af Klipperne og drevet ind i netop den rette Havstrømning, der bragte det til dets Bestemmelsessted.

Columbus (Fortsat fra Side 5).

Granada, at de under disse Omstændigheder ikke kunde afse Tid til en indgaaende Drøftelse af de fremlagte Planer eller til nogen som helst Forhandling.

Det var ikke nok med, at Columbus følte sig skuffet over dette negative Resultat. Han maatte ogsaa lide den Tort, at Hoffolkene, som havde overværet Audiensen, aabenlyst forsøgte at gøre ham til Nar. Nogle haanede ham for hans beskedne Paaklædning — andre for de Følelser, der i Øjeblikket betog ham over Majestæternes ligegyldige Holdning, og som tydeligt stod at læse i hans Ansigt. Og de spurgte ham, om han virkelig troede, at han kunde bilde Folk ind, at han var i Stand til at føre dem til et Land, hvor der var Overflod paa Guld og Perler og ædle Stene. — Nej, saa vilde han nok se lidt mere overlegen og stolt ud og ikke selv gaa omkring i en saa simpel Klædedragt.

Saaledes bedømte disse Hoffolk Columbus efter hans Paaklædning og hans skuffede Ansigtstudtryk uden at have Tanke for, hvad Manden eventuelt indeholdt.

Imidlertid havde Dronning Isabella ikke glemt Columbus, som ved sin Optræden under Audiensen havde behaget hende, og hvis fremførte Planer havde interesseret hende mere, end hun straks havde ladet sig mærke med. Hvad han paa sin ligefremme og overbevisende Maade havde forklaret, havde fæst-

Nye Bøger!

Aschehous's Dansk Forlag.

Børge Mikkelsen har paa Aschehous's Dansk Forlag udgivet en Bog „Sømandssange. Gamle og Nye“. Disse Sange giver Læseren et udmærket Billede af Sømandens Stemninger, der er ligesaa omskiftende, som hans Tilværelse er omtumlet. Der er lystige og sørgmodige Sange, Sømanden synger om Mor og Hjem, om Kæresten derhjemme eller Piger af alle Farver paa Jordklodens forskellige Egne. Han synger den stolte Skudes Pris og gør sig lystig over Plimsollerens Skrøbeligheder, om Kosten ombord og sine Overordnedes Dyder og Laster.

Det er en Bog, der hos den gamle Sømand vil vække Minder, være til Underholdning for den Unge og give Folk paa Landjorden en god Forestilling om, hvorledes Sømanden med den Djærvhed, der præger ham, tager saavel gode som slette Situationer med et usvigeligt godt Humør.

C. C.

net sig i hendes Hukommelse, og da hun senere over for sin Gemal bragte hans Besøg paa Tale, og da de nærmere havde drøftet Sagen, blev de enige om, at denne syntes at kunne blive af saa stor Betydning, at det vilde være uforsvarligt ikke at lade den indgaaende undersøge. De lod saa indkalde til en Konference paa Universitetet i Salamanca, hvor de lærde Herrer skulde afgøre, om der var Holdepunkter i Columbus' Teorier, og om hans Forslag kunde have nogen virkelig Værdi.

I Vinteren 1491 afsagde disse lærde Herrer deres Dom, som fuldstændig kuldkastede det omhandlede Projekt. Nogle af disse Vismænd mente, at Jorden var af saa enorme Dimensioner, at selv om et Skib virkelig kunde naa Indien ad den foreslaaede Rute, vilde dette tage mindst tre Aar. Andre brugte det kraftige Argument, at et Forsøg paa at sejle rundt om Jorden vilde føre et Skib nedad fra Spanien, og det vilde aldrig være i Stand til at komme op igen; thi intet Skib kunde klatre opad.

Herom siger Don Fernando i sin Biografi:

„De kloge Herrer i Salamanca forsøgte overfor Majestæterne at latterliggøre min Fader, og de stemplede ham tilsidst som en anmassende Kavalier og en indbildsk Nar, der vilde have Folk til at tro, at han var i Stand til at udrette noget, som ærlige Søfarere af alle Nationer ikke havde formaaet i de Tusinder af Aar, Verden havde bestaaet.“

Fortsættes.

Har De læst „Sejl og Motor“?



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Provisoriske Frimærker.

(Fortætt)

De næste Provisorier, vi støder paa, er Færø Provisorierne af 1919. Disse Specialmærker for Færøerne, 2 Øre paa 5 Øre, grøn (1913), fremkom som Erstatning for 1 og 2 Øres Mærkerne. Portoet for Lokalbrevet var nemlig fra Nytaar 1919 blevet sat op fra 5 til 7 Øre, men da det paa Grund af manglende Skibs-

lejlighed ikke var muligt rettidig at faa sendt de nye orangegule 7 Øres Mærker op til Færøerne, maatte Postkontoret i Thorshavn — til Dels ogsaa Postkontoret i Trangisvaag — benytte eet 2 Øres eller to 1 Øres Mærker sammen med 5 Øres Mærket. Beholdningerne af disse smaa Mærker slap imidlertid op efter faa Dages Forløb, og Postkontoret begynd-

te saa den 4. Januar at halvere de blaa 4 Øres Frimærker ved diagonal Overklipping. Allerede den 6. maatte man ogsaa overklippe Mærkerne paa 4 Øres Korsbaand og anvende dem (Fig. 1). Da heller ikke dette rakte til, overstempledtes ved Hjælp af et Haandstempel 155 Ark 5 Øre, grøn, med Værdien 2 Øre i sort Farve. (Fig. 2).

Den 24. Januar naaede de nye 7 Øres Mærker op til Thorshavn, og som Følge heraf skal de stemplede Provisorier være stemplet som følger:

4 Øre halveret Frimærke: mellem 4. og 23. Januar. 4 Øre halveret Korsbaand: mellem 6. og 24. Januar. 2/5 Øre Frimærke: mellem 15. og 25. Januar.

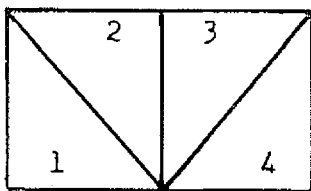


Fig. 3.

De halverede, ægte stemplede og paa Kuvert eller Brevstykke siddende 4 Øres Frimærker og Korsbaandsmærker maa naturligvis ogsaa henregnes til Provisorierne.

Ved Diagonalklipningen fremkommer der af hver Slags 4 trekantede Mærker, (Fig. 1), saaledes at der findes 8 forskellige Typer overklippede Mærker (Fig. 3).

Priserne paa Færø Provisorierne er i Dag:

2/5 Øre	35.00	15.00
4 Øre Frimærke, halveret		20.00
4 Øre Korsbaand, halveret		25.00

Allerede i 1921—22 kom de næste Provisorier. 7 Øres Mærkerne blev paa Grund af Portofoerhøjelse for Lokalbrevet sat op til 8 Øre, men da disse Mærker, hvis Farve er graa, Oplag 118.372 Ark, blev meget anvendt, begyndte Beholdningen ret hurtigt at ebbe ud, og Postvæsenet lod da tre forskellige provisoriske 8 Øres Mærker fremstille. Hertil anvendtes først, i Januar 1921, Restbeholdningen af de 12 Øre olivengraa, derefter i November samme Aar Restbeholdningen af 3 Øre graa og til sidst 7 Øre orange. Oplagenses Størrelse var:

8/12 Øre	20124	Ark
8/3 Øre	50938	„
8/7 Øre	58373	„

I Værdien 8/3 Øre findes Varianten „sammenhængende MA“, men desuden optræder i Værdien 8/12 Øre 6 Varianter og i 8/7 Øre ikke mindre end 9. Ved 8/12 skyldes disse dels 12 Øres Mærkets to forskellige Billedstørrelser og dels Forskel i Afstanden mellem Overtrykstillene, ved 8/7 Øre sidstnævnte Afstand i Forbindelse med Mærkernes tre Farvenuancer.

8/3 har i sort Farve Overtrykket 8 (Fig. 4), Overtrykkene paa 8/12 Øre og 8/7 Øre bestaar af to 8 Tal (Fig. 5) i mørkblaa Farve.

Fortsættes.



Fig. 4

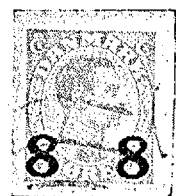


Fig. 5.

Husk at forny Deres Abonnement

Hra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1941



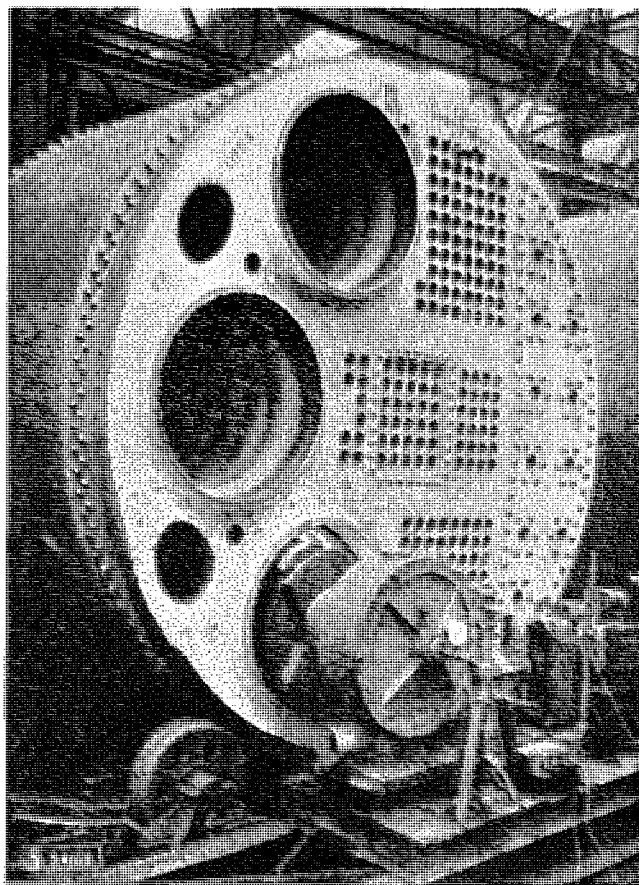
Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 f/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Heltand
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pronix, Esbjerg
 Position Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Sønningesen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergulvs-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendilla
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Tilpasning af Fyrkanalen til Kedelendebunden

Fyrkanaler bliver, særlig naar der er Tale om cylindriske Kedler, som bekendt fastgjort til Kedelfronten, ved at den forreste Del af Fyrkanalen bliver nittet til en optaget Flange paa Endebunden. Denne Samling er vanskelig, tager megen Tid og er kostbar og byder endda i den brugelige Udførelse ingen Garanti for en fuldstændig tæt Forbindelse. Fyrkanalen bliver nemlig, efter at den først er forsynet med Nagelhuller, tilpasset til Kedelbundens Flange, idet den opvarmes til Rødvarme og med Hamre bringes til at ligge an mod den. Derefter nittes den. Fremgangsmaaden er i Bund og Grund uhaandværksmæs-

sig og teknisk forfejlet. Efter Tilpasningen vil de opvarmede Steder naturligvis ved Afkølingen trække sig sammen i Forhold til



Valseapparat for Tilpasning af Fyrkanaler.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

den benyttede Temperatur, og hele den Tilpasning, som man har tilsigtet med Opvarmningen, bliver illusorisk. Hertil kommer desuden, at Fyrkanalens Materiale har modtaget lokale Spændinger, saa Nitninger paa sine Steder bliver utæt, eller Nagler springer. Et nøjagtigt cirkulært Tværnsnit har man heller ikke opnaaet.

For at undgaa disse Ulemper har Deutsche Schiff- und Maschinenbau-Aktiengesellschaft (Deschimag) i Bremen anmeldt Patent paa en Fremgangsmaade, som allerede har været anvendt i flere Aar, og hvorved man ikke alene undgaar det langsomme og mindre gode Haandarbejde, men ogsaa Opvarmningen og de derved frembragte skadelige Spændinger i Materialet. Paa den angivne Maade bliver Fyrkanalen indvalset koldt i Kedelbundens Flangeaabning. Det sker ved Hjælp af Valser, der er anbragt i et Stempel, der kan drejes om Fyrkanalens Akse, paa en saadan Maade, at de kan forskydes radielt. Derefter kan Nitningen ske, uden at Materialet behøver at opvarmes. Ved den Koldtvalsemetode opnaar man i en Brøkdæl af den Tid, man bruger til den gammeldags Metode, at Fyrkanalens Ende kommer til at ligge an paa en regelmæssig, nøjagtig Maade mod Kedelendebundens Flange. Den for Kedeltrykket nødvendige Tætning faaes ved Stemning, medens Naglerne ikke behøver at stemmes. Fremgangsmaaden skaaner ogsaa Kedelmaterialet i høj Grad, da man undgaar den tidligere anvendte haarde Behandling med lokale Varmer og Bearbejdningen, som maaske skete ved Blaavarme.

Ved Indvalsning af Fyrkanalen bliver ogsaa de altid tilstedeværende Unøjagtigheder i Cirkelformen baade for Fyrkanalen og for Hullet i Endebunden udjævnet. Fyrkanaler med stor Diameter kan have Afvigelse paa 4—5 mm fra Cirkelformen. Desuden bliver den ved Tilretningen opstaaede Luftspalte lukket under Indvalsningen paa en for Materialet skaansom Maade.

Ved Indvalsningen drejer det sig kun om at udvide Enden af Fyrkanalen til samme Diameter som Hullet i Endebunden. Paa Grund af Forskellen i Godstykkeelse, og da Endebunden bliver afstivet af den flagede Kant og derfor har betydelig større Modstandskraft end Fyrkanalen, er der ingen Fare for, at der ved eventuelle blødere Steder bliver Ujævnheder i Flangekanten, navnlig da Valsningen standses, saa snart Fyrkanalen ligger helt an. Der kan derfor ses bort fra Forskel i Diameter og Unøjagtigheder i den flagede Kant.

Det er mest hensigtsmæssig, at Valserne presses mod Fyrkanalen ved Hjælp af Trykvand, som kan indføres i det Hus, hvori Stemplet sidder, og hvis Tryk kan reguleres efter Behov.

Valsearbejdet tager kun kort Tid. Derefter ligger Fyrkanal og Flange saa tæt an, at Boring af Naglehuller og Nitning ikke volder nogen Vanskelighed.

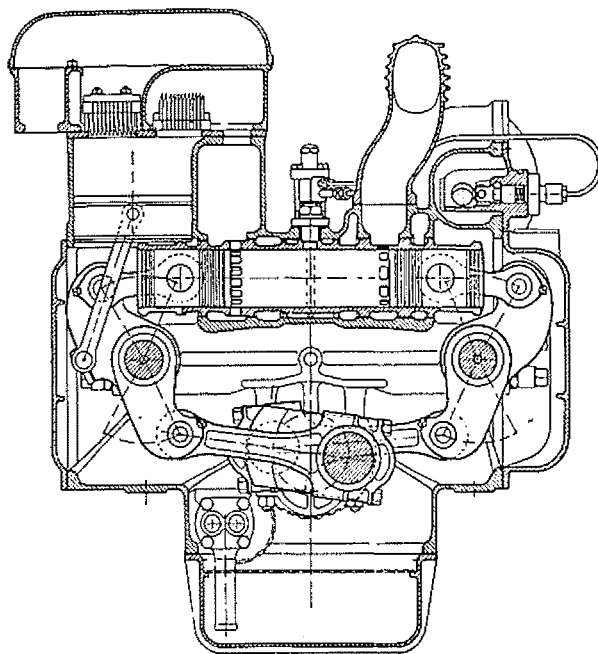
Billedet viser Apparatet under Arbejde i en cylindrisk Kedel med 3 Fyrkanaler, hvoraf de to er gjort færdig. Valserne presses til med Trykvand, medens Apparatet drives elektrisk.

Sprøjte- og Bjergningsbaad

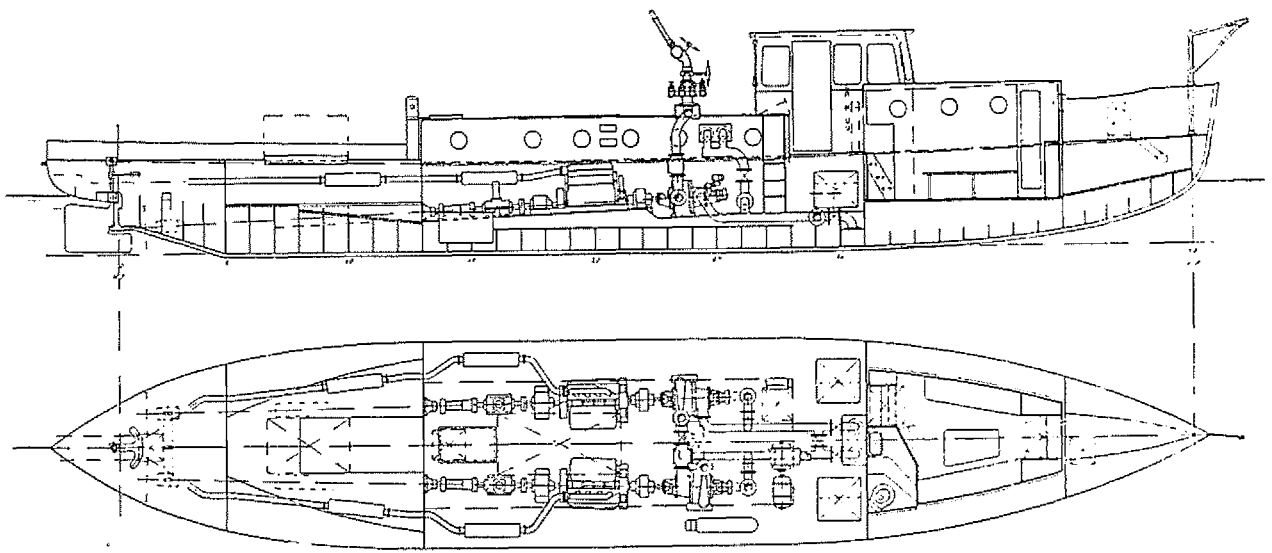
Den stærkt tiltagende Trafik og Udvidelsen af Havnen i Basel har gjort det nødvendigt at anskaffe en Sprøjte- og Bjergningsbaad.

Hoveddimensionerne er følgende: Længde overalt 21,4 m, Bredde 3,75 m, Sidehøjde 1,6 m og Dybgang 1,1 m. Baaden er bygget af Skibsbygningsstaalet og med Undtagelse af Overbygningen helsvejst. Maskinrummet midtskibs optager den største Plads. Her findes Drivmotorerne, Brandpumperne og Hjælpemaskineriet. Adgangen sker gennem Styrehuset. Foran for Maskinrummet ligger, ligeledes med Adgang gennem Styrehuset, Beboelsen for Mandskabet og agten for Maskinrummet et Storerum til Opbevaring af Slinger og Værktøj.

Til Fremdrivning kunde der af Plads-, Vægt- og Driftshensyn kun være Tale om en Dieselmotor. Hestekraften skulde være saa stor, at den kunde give Baaden en Fart paa 10—12 km/Tim. mod en lige saa stor Strøm, medens den ved reduceret Fart skulde have tilstrækkelig Kraft til at drive Pumperne. Disse Fordringer kunde opfyldes ved Indbygning af to Sulzer-Dieselmotorer af Typen 4 Z G 9, som ved



Tværsnit gennem 125 HK. Sulzer Dieselmotor.



Sprøjte- og Bjergningsbaaden „St. Florian“.

1500 O./M. hver har en Ydelse paa 125 HK. Motorerne driver gennem et Gear to Escher-Wyss-Propeller med 750 O./M. Pumperne kan kobles ind paa begge Motorerne. Naar Baaden ligger stille, bliver Propellerne mellemstillet og behøver da tilsammen kun ca. 40 HK., saa der bliver 200 HK. til Rest til Pumpearbejdet.

Motorerne er bygget efter Modstempelprincippet og har 4 Cylindre, hver med 2 Stempler. Kraftoverføringen fra Stemplerne sker, som Tværsnittet viser, gennem Vægtstang, Svingarm og Forbindelsesstang. Paa Grund af Byggemaaden er der næsten ingen Rystelser. Gangsætning sker ved Hjælp af Startmotorer. Lænse- og Kølevandpumpe samt Dynamo er koblet til Motorerne. Sprøjtepumperne er to Sulzer Centrifugalpumper, som i parallel kan yde 7200 l/Min. med en

Trykhøjde paa 75 m og i Serie 3600 l/Min. med en Trykhøjde paa 150 m. Trykhøjderne er tilstrækkelige for en Havnebrand og Vandmængden for Lænsning af en Havarist. Trykvandet kan afgives gennem en Monitor paa Maskincasingen eller gennem 8 Slangeforskrninger med 75 mm Lysning. Til Lænsebrug findes paa hver Side 2 Forskrninger med 125 mm Lysning.

Til hver Motor er koblet en 750 Watt Dynamo, som over et Pufferbatteri giver Strøm til Baadens 24 Volts Ledningsnet og til Startmotorerne. Til Drift af Lyskasteren, Opvarmningen og elektrisk Værktøj findes en 8 HK. Dieseldynamo.

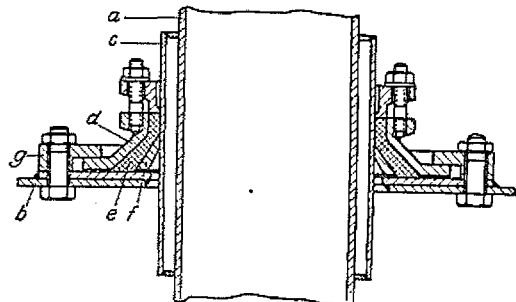
Baaden blev bygget i Gebr. Sulzers Værksteder og derfra transporteret til Kaiseraugst paa en Vogn med 16 Hjul. Den havde en Vægt paa 60 Tons.

Skodgennemføring til Rørledninger i Skibe.

Firmaet Fried. Krupp Germaniawerft, Akt.-Ges., Kiel-Gaarden, har udtaget Patent paa en Skodgennemføring, der ikke blot skal sikre Vandtæthed, men ogsaa f. Eks. ved Kraftdampledninger sikre disse en tilstrækkelig Bevægelighed ved saa ringe en Varmeførelse som mulig mellem Rørledning og Skod. Det opnaas ved, at den mod Røret tættende Stopbøsning og saa er tættet mod Skoddet og kan forskyde sig tværs paa Rørets Længderetning.

Det forskydelige Hus for Stopbøsningen d, som omfatter den paasvejste Isolerkappe c, har et Rum for Pakningerne, som staar i Forbindelse med saavel Røret a som Skoddet b, og som mod Skoddet er ud-

videt tragtførmig og begrænses af en særlig Ring g. Da Pakrummet tiltager i Omfang hen mod Skoddet, bliver ikke alene Pakfladen større, men Nedtrykningen af Pakkematerialet bliver ogsaa lettere. Ringen g, som er fastboltet til Skoddet, tjener som Styr,

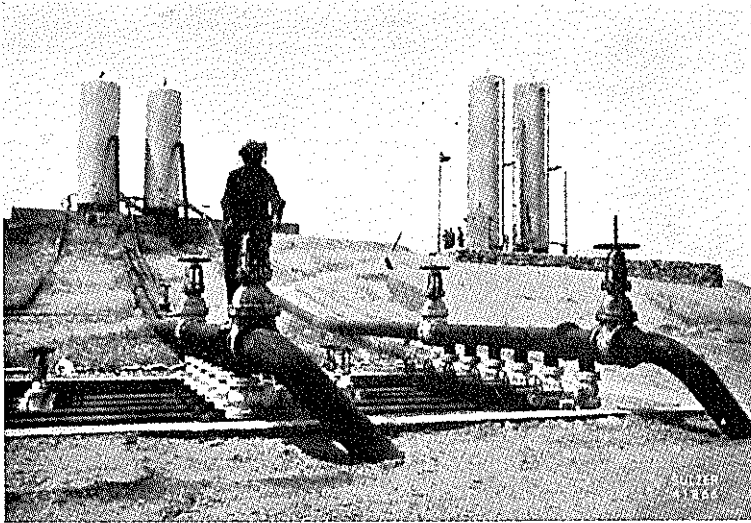


Skodgennemføring til Rørledninger.

naar Stopbøsningens Hus forskyder sig tværs paa Rørets Længderetning.

Konstruktionen sikrer en vaudtæt Skodgennemføring og gør det muligt, at Rørledningen forskyder sig aksialt i Stopbøsningen og radialt sammen med denne, uden at Tætheden paavirkes deraf.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.



Antæg for Udskillelse af Svovlbrinte fra Olien direkte ved Kilderne.

De syriske OLIELEDNINGER

Lige siden den nuværende Krigs Begyndelse har Olieledningerne fra Irak til Middelhavet været meget omtalt paa Grund af den store Betydning, de har for Englands Forsyning med den uundværlige Olie. Vi skal derfor, selv om Emnet ligger i Periferien af de Spørgsmaal, der normalt omtales i „Vikingen“, give vore Læsere nogle Oplysninger, som sikkert vil interessere.

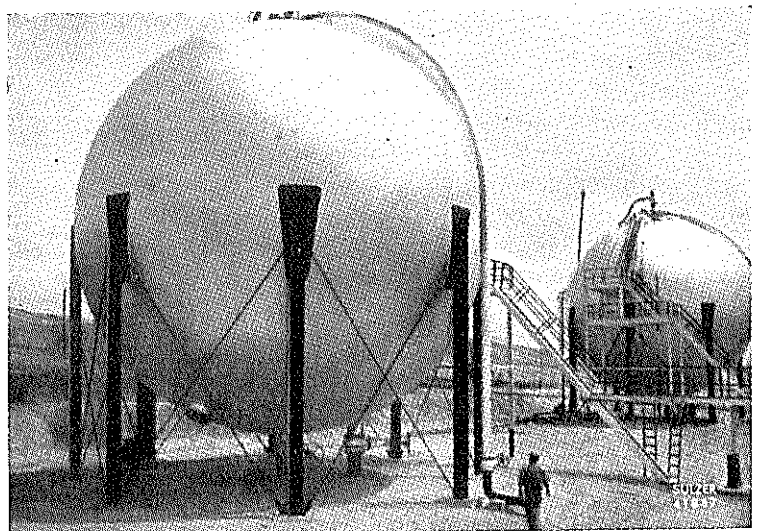
De berømte Ledninger for raa Olie gaar fra de store Oliefelter ved Kirkuk gennem den mesopotamiske Ørken over Jordan Dalen til Middelhavet. Fra Kirkuk til Haifa er den 1022 km lang, medens Ledningen fra Kirkuk til Tripoli er 857 km. Fra Kirkuk til Haifa inspiceres Ledningen fra 8 Stationer, paa hvilke der er stationeret dygtige, veluddannede tekniske Personaler, som med Flyvemaskiner patrouillerer gennem Ørkenen og tilser Pumpestationerne, idet de stadig er i Forbindelse med Hovedkvarteret pr. Telefon og Radio. Kontrolstationerne, som ligger i den nøgne Ørken og paa ensomme Steder, har ingen Navne. De betegnes paa de første 250 km fra Kirkuk som K 1, K 2 og K 3. Til Stationen K 5 ligger de to Ledninger parallelt med hinanden, men der skilles de. Stationerne paa den syriske Ledning benævnes T 1, T 2 og T 3, medens de paa Ledningen til Haifa hedder H 1 til H 5. Den gennemsnitlige Lysning af Ledningerne er 305 mm. Paa hele Strækningen ligger Ledningerne gravet 1—2 m ned i Jorden, og det eneste, der viser, hvor de er placeret, er Telefonledningerne, der løber mellem Stationerne.

Kirkuk, som indtil for faa Aar siden var en ubetydelig kurdisk Landsby, er nu en moderne lille By med Beboelseshuse og Kontorer, der kan afkøles, med smukke Haver og en Klub med Tennis-

baner og Svømmehal, hvor den europæiske Koloni mødes om Aftenen. Det tilhører alt sammen the Iraq Petroleum Compagny. Kompagniet sørger paa bedste Maade saavel for Stabens — ca. 150 Englændere og Amerikanere — som for de Indfødte ansattes — ca. 1000 — Velfærd.

Oliekilderne og de tekniske Installationer ligger mange Mil fra hinanden. Saa snart en Boring er færdig, bliver Boretaarnet fjernet. Derefter er det naturlige Tryk tilstrækkeligt til at drive Olien frem af Jordens Indre og den korte Vej hen til Afgasningsstationen. Pumpning ved Borehullet er ikke nødvendigt.

Der skal ikke her gaas i tekniske Detailler vedrørende den Rensningsproces, som den raa Olie maa gennemgaa, før den forlader Station K 1 paa den lange Rejse gennem Olieledningerne. Det første, der ved et Besøg fanger Øjet, er de kæmpemæssige Køletaarne og de sølvgraa Horten-Kugler, i hvilke



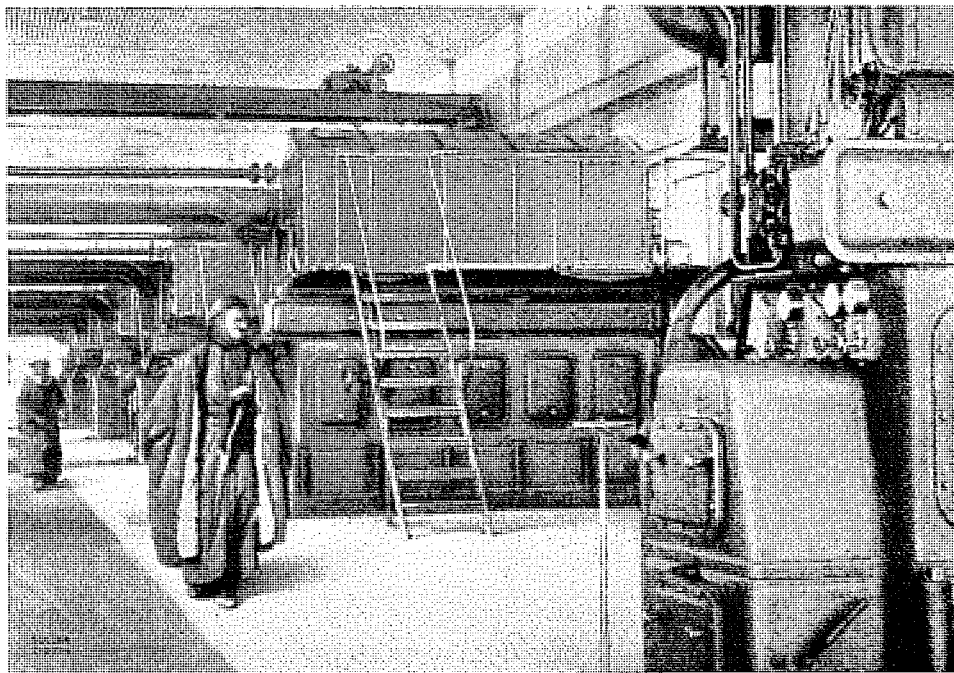
*De sølvgraa Horten-Kugler for Udskillelse af fremmede Substanser fra Olien.
(Bemærk Manden i Forgrunden)*

de fremmede Substan-
ser udskilles af Olien.
Især skal Svovlbrinten,
som findes i den raa
Olie, skilles ud. Den fø-
res gennem lange Rør,
hvorfra den slippes ud
og brændes. De store
Flammer, som staar op
over Skorstenen, gør et
betagende Indtryk, sær-
lig om Natten, hvor Ly-
set fra dem giver hele
Omegnen et spøgelses-
agtigt Skær.

Pumpestationerne K 1,
K 2 og K 3 er hver for-
synet med 6 Sulzer Die-
selmotorer. De er 5 cyl.
firedakts Motorer med
en Stempeldiameter paa
365 mm og en Slag-
længde paa 550 mm. —
Ved 300 O./M. yder de

hver 500 B. HK. For at beskytte dem mod Havari paa
Grund af Sandstorme er hele Ventilbevægelsen ind-
kapslet. Da Ledningerne blev bygget, maatte Moto-
rerne transporteres fra Havnen Basrak op til Sta-
tionerne paa Lastbiler, da Jerubanelinien mellem
Bagdad og Kirkuk ikke var bygget paa den Tid.

Nær Stationen K 1 findes den saakaldte „tank
farm“, et Areal, hvor store cylindriske Oplagstanke
er anbragt i nogen Afstand fra hinanden. Fra dem



Pumpestation K 1 med 6 Sulzer-Dieselmotorer.

pumpes den rensede Olie ind i Ledningerne til Sta-
tionen K 2, og saaledes pumpes den fra Station til
Station, indtil den naar Middelhavet. Paa hele den
lange Vej ser den Besøgende ikke en Draabe af de
12,000 Tons Olie, som daglig passerer gennem Led-
ningen til Raffinaderierne i Haifa.

Man har i hele den historiske Tid vidst, at der
var Olie ved Kirkuk, men først Olieledningerne har
gjort det muligt at udnytte dem med Fordel.

Skibsbygningen i Nordamerika

Værfterne i U.S.A. er for Tiden særlig haardt
spændt for. Først skal de opfylde det Program, som
U.S. Maritime Commission opstillede i 1956, med
500,000 B.R.T. Handelsskibe, og dernæst skal Krigs-
marinens Ordre udføres hurtigst mulig, saa de har
for meget at gøre. Dertil kommer det for England
bestemte Nødprogram, som oprindeligt var paa 200
Handelsskibe, men som senere af Præsident Roose-
velt blev udvidet til 412 Skibe. „Wall Street Journal“
vil endda vide, at dette Program skal op paa 600
Skibe, men derom kan endnu intet siges.

Det siger sig selv, at Virkeliggørelsen af disse
Planer støder paa de allerstørste Vanskeligheder.
Det er ikke gjort med Bygning af Værfter alene.
Problemet med at skaffe Arbejdskraft er ulige van-
skeligere at løse. L. H. Korndorf, Præsident for Fe-
deral Shipbuilding and Dry Dock Co., anslog for
nogen Tid siden, at der mangiede 25,000 Fagarbej-
dere. Han fordrede Indførelse af 48 Timers Ugen i
Stedet for 40 Timers Ugen, medens Marineminister
Knox har udtalt sig for 72 Timers Ugen.

Trods talrige Advarsler fra Fagkredse skrider

**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

imidlertid Udbygningen af den amerikanske Værft-industri stadig fremad med Grundlæggelsen af nye store Værfter. Ved Udgangen af 1940 fandtes i U. S. A. 34 Skibsværfter med 85 Beddinger paa mere end 90 m, medens 37 Beddinger laa stille, men nemt kunde bringes i brugbar Stand. De sidste Efterretninger lyder paa, at der findes 150 driftsklare Beddinger. Efter Præsident Roosevelts Pressemeldelser skal der bygges 18 nye Beddinger til det første Nødprogram paa 200 Skibe og 50—60 for de senere tilkomne 212 Skibe, altsaa ialt 70—80 nye Beddinger.

For Øjeblikket er følgende nye Værfter under Bygning:

- 1) Union Shipbuilding Co. i Baltimore, som skal overtages af Bethlehem Steel Corp.
- 2) Louisiana Shipyard Co. i New Orleans, som skal overtages af Todd Koncernen.
- 3) Cramp Shipbuilding Co. i Philadelphia, som har ligget stille i flere Aar.
- 4) Gulf Shipbuilding Corp. i Mobile, Alabama, som allerede er i Gang, da det er det tidligere Chickasaw Shipbuilding and Car Co.
- 5) Consolidated Shipbuilding Corp. i Orange, Texas.
- 6) Oregon Shipbuilding Corp. i Portland.
- 7) California Shipbuilding Corp. i Los Angeles.
- 8) Houston Shipbuilding Corp. i Houston, Texas.

Desuden har, som vi tidligere har omtalt, Industrimagnaten Walter Jones i Pittsburg meddelt, at hans Koncern i Jacksonville vil anlægge et Værft med 25 Beddinger til ialt 50—40 Millioner Dollars. Værftet skal beskæftige 50,000 Arbejdere og bygge Handelsskibe til Regeringens Byggeprogram. Forarbejderne er allerede færdige, saa Bygningen af Værftet kan begyndes.

Værfterne i U. S. A. havde ved Udgangen af 1940 645 Ordre fra Regeringen. Heri var 126 Skibe fra det første Roosevelt-Nødprogram, 12 Slagskibe, 12 Flyvemaskine-Moderskibe, 14 tunge og 14 lette Krydsere, 205 Torpedobaadsjagere og 80 Undervandsbaade. Resten var lette Krigs- og Hjelpefartøjer, Tendere o. s. v. Ordrene omfattede en Værdi paa 4,75 Milliarder Dollars. Ordrene paa Handelsskibe fra private Rederier var ved Udgangen af 1940 289, deraf 179 fra U. S. Maritime Commission.

Federal Shipbuilding and Dry Dock Co., Chester, Pa., har for nylig fra U. S. Maritime Commission faaet en Ordre paa 24 Fragtbaade af C-2 Typen med en samlet Tonnage paa 145,000 B.R.T.

Kraveformede Forstærkninger

ved

Rørforgreninger

Hvis et hult Legemes Væg bliver brudt, f. Eks. ved Mandehuller, Stutse eller Rørforgreninger, saa hober de Kræfter, der danner Paaavirkningerne, sig op, saa der kan dannes Ridser eller Brud. Ved Mandehuller og Stutse paa Beholdere optager man disse Spidsbelastninger ved Hjælp af Forstærkningsringe



Trykledning med Afgreningsrør a med Forstærkningskrave b.

eller ved at forøge Godstykkelsen. Ved Rørledninger, hvor Afgreninger foranlediger Afbrydelser af Væggen, stilles man imidlertid over for særlige Opgaver. Hertil kommer, at Tværnittet ikke maa formindskes for ikke at faa forøgede Strømningstab. Derfor maa Forstærkningerne anbringes udvendig, saa de ikke rager ind i Røret.

Dette Spørgsmaal trænger sig særlig paa ved Ledninger for Trykvand, hvor Forgreningerne af strømningsdynamiske Grunde for det meste er anbragt skraat i Forhold til Hovedledningen. De hidtil almindelige benyttede Forstærkningsribber blev anbragt tværs paa Gennemløbsretningen, hvilket havde en betydelig Vægtforøgelse til Følge. Firmaet Sulzer i Winterthur har derfor efter Forsøg, det selv har afholdt, udformet en ny Kravekonstruktion, som er blevet mulig ved Hjælp af autogen eller elektrisk

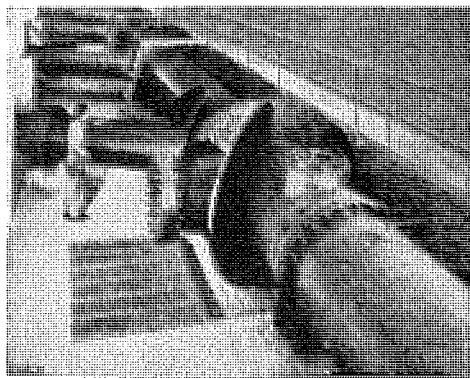
Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



Svejsning. Man gik ud fra, at Forstærkningen skulde optage de Kræfter, som er Resultanter af Længde- og Tværkræfter. Deres Retninger fremgaar af Figuren for en Rørforgrenings Vedkommende. Spændingen blev beregnet uden Hensyn til Bøjningsmomentet i Rørvæggen. Den nye Forstærkning blev fremstillet

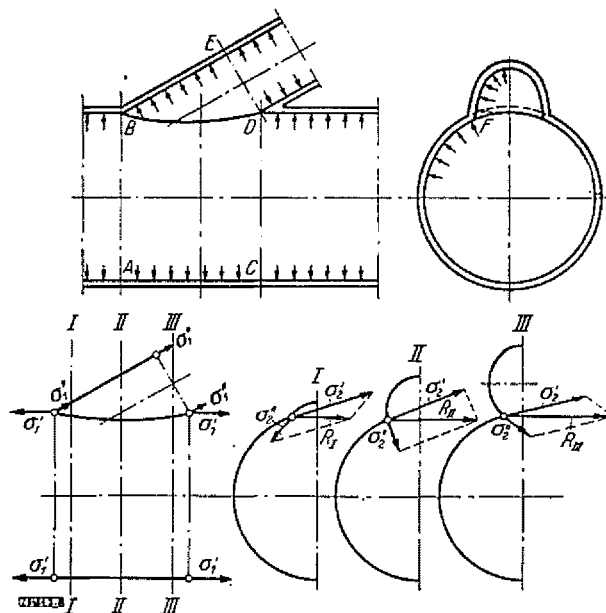


Fordelingsledning med Forstærkningskræver ved Forgreningerne.

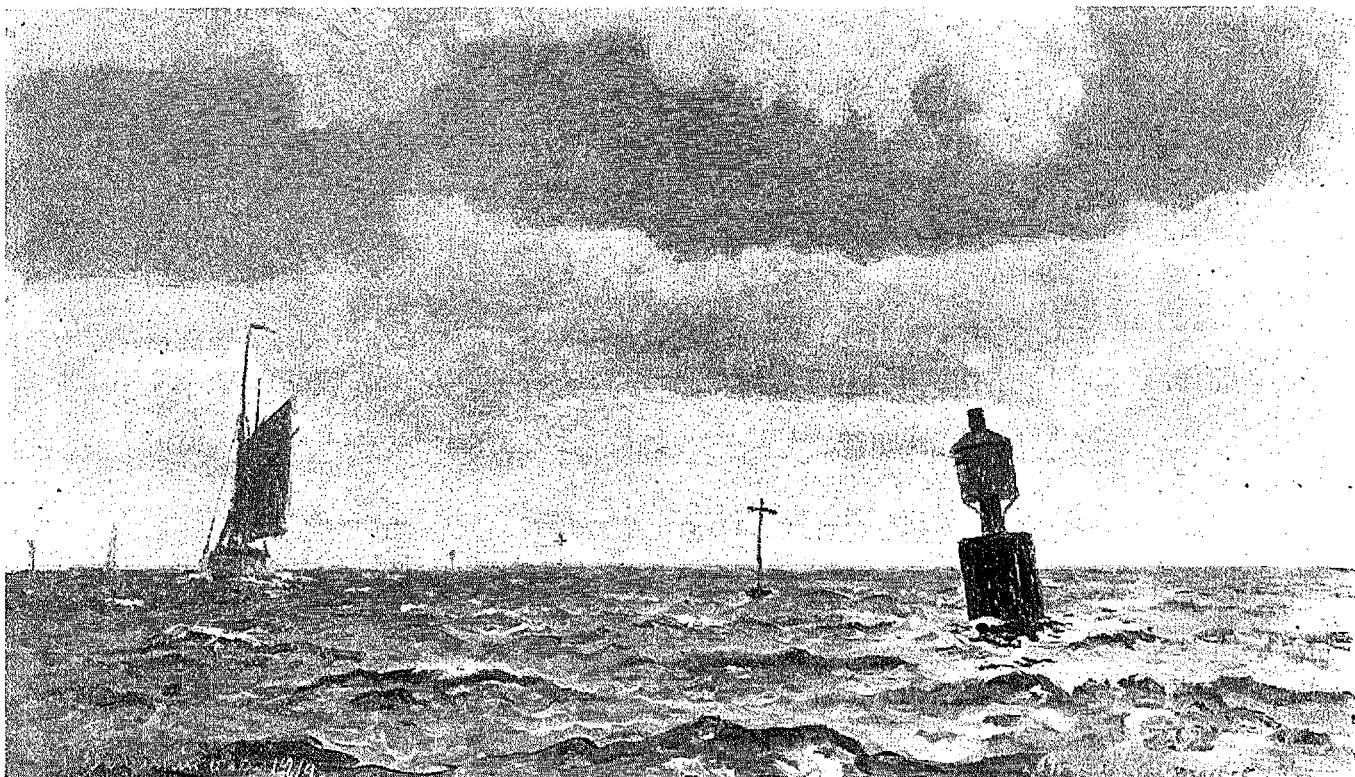
ved en indsvejst Plade, hvis Inderkant følger Skæringslinien, og hvis største Modstandsmoment ligger i samme Plan som Resultantkraften. Paa Billedet fremgaar det, hvorledes Kræven kom til at se ud. De Maalinger af Forlængelser, der blev udført ved denne Forgrening, viste Rigtigheden af de beregnede Spændinger. Forsøgsstykket blev belastet til Brud;

man opnaaede derved en Sikkerhedskoefficient af 4,9. En Sammenligning mellem Vægtene af den almindelige Ribbeforstærkning og den nye Kræveforstærkning viste en Vægtbesparelse paa mellem 10 og 12 pCt.

De Spændinger, som opstaar ved Svejsninger, kan udlignes ved Udglødning.



Spændingsforløb ved en Rørforgrening.



Naar den Søfjarende i diset Vejr styrer ind paa de farlige Landgrunde paa de danske Kyster, spejder hans Øje ivrigt efter de Mærker og Tønder, der skal holde ham fri af Grunden. Det giver altid en vis Glæde og Tryghed, naar Vageren eller Tønden dukker op og med sin stumme Advarsel fortæller den Vagthavende, at han er paa ret Vej. — Maleri af Benjamin Olsen.

Hollands og Belgiens

Flod- og Kanalskibsfart

Rygraden i Hollands Net af Vandveje er de mange Flodarme, som Rhinen og Maas danner. De største er Rhinens Hovedløb, som Hollænderne kalder Waal, Neder Rijn og Lezk, ved hvis Bred Rotterdam ligger. Den nordligste Arm af Rhinen er Jissel, som udmunder i Zuidersøen. Tæt ved Siden af Waal løber Maas, som ved St. Andries kommer Waal saa nær, at kun en Sluse skiller dem ad; og som neden for Gorinchem har Forbindelse med Waal og de mange andre Rhinarme. Udmundingerne af Rhinen og Maas er fremfor andre de vigtigste Indsejlinger til de største hollandske Havne. Et andet Net af Vandveje staar i Forbindelse med Jissel og omslutter Nordholland. De fleste af disse Kanaler er dog ikke farbare for store Skibe. Kanalsystemet her staar i Forbindelse med de nordvesttyske Kaualer og fremfor alt med den fra Tyskland kommende Vechte. Groningen er Knudepunktet for det nordhollandske Kanalsystem, som ved Delfzijl er i Forbindelse med Ensmundingen. Det tredie hollandske Kanalsystem er det fra s'Hertogenbosch til Maastricht, hvor Zuid-Willem-Kanalen afskærer den store Bue af Maas mellem Maasbracht og s'Hertogenbosch. Fra Maasbracht til Maastricht er Juliana-Kanalen en Forlængelse af Zuid-Willem-Kanalen. Denne Kanal er især beregnet til Transport af Massegoods, først og fremmest Kul, da Maas paa Grund af sit krumme Løb og sin ofte ringe Vandstand er mindre egnet hertil. Et fjerde System danner Noord-Hollandsche og Noord-Zee Kanalerne, gennem hvilke Amsterdam staar i Forbindelse med Nordsøen, og Merwede-Vechte og Zedrik Kanalerne, som sætter Amsterdam og Utrecht i Forbindelse med Rhinen.

Det belgiske Kanalnet udgaar fra Schelde og Maas og forbinder alle Søhavnene med Baglandet og Indu-

striegnene. Yser-Ypern-Kanalen gaar over Ypern og Nieuport ind i Kulegnene omkring Lille og Roubaix. Et andet Kanalsystem forbinder Nieuport, Ostende og Zeebrugge med Brugge og Gent. Andre Kanaler er den fra Tournai over Mons til Charleroi, som over Sambre er i Forbindelse med Maas og er i Forbindelse med Kanaler til Dender og den nedre Schelde og fra Charleroi til Brüssel og Antwerpen. Kun smaa Skibe kan dog gaa op til Brüssel. I det nordlige Belgien er Albert-Kanalen, som kan tage 2000 Tons Skibe, Turnhout-Kanalen og Campine-Kanalen, som forbinder Industriomraadet ved Liège, Kulfelterne ved Turnhout og Antwerpen med hinanden.

Hollands indenrigs Flaade talte efter den officielle Statistik den 1. Januar 1939 19,280 Fartøjer med en Lasteevne paa 5,85 Millioner Tons. Det store Antal Fartøjer i Forhold til Lasteevnen viser, at der maa være mange smaa Skibe derimellem. Det drejer sig her om Fartøjer af lokal Betydning, som overvejende bruges i Nordholland. Af store Flodbaade har Holland 8122 med Drivkraft paa 0,8 Millioner Tons Lasteevne, 4582 Pramme med 1,9 Millioner Tons Lasteevne og 501 Tankskibe, der laster 0,07 Millioner Tons.

Belgien har 7000 Fartøjer med en Lasteevne paa 2,5 Millioner Tons. Flaaden tæller ikke saa mange smaa Skibe, da den overvejende er beskæftiget i den internationale Transittrafik, som udgør 70 pCt. af den belgiske Vandtransport. Saaledes beløb den belgiske Rhintransport over Holland og Tyskland sig i 1937 til 57,7 Millioner Tons, hvoraf kun 14,4 Millioner Tons var bestemt til Belgien eller stammede derfra.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efterses. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udlæveres fra Kontoret

Niels Hemmingsgade 24.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

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

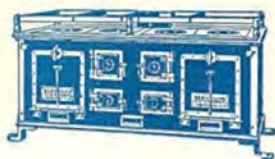
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser
Forlang Katalog
Telefon Central 1630



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faes i alle Verdenshavne

INTERNATIONAL
FARVEFABRIK
(Holzapfel) A/S
Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzandia“



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svensen & Christensen

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Kjøbenhavns Maskinistekole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven - Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 . København
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«

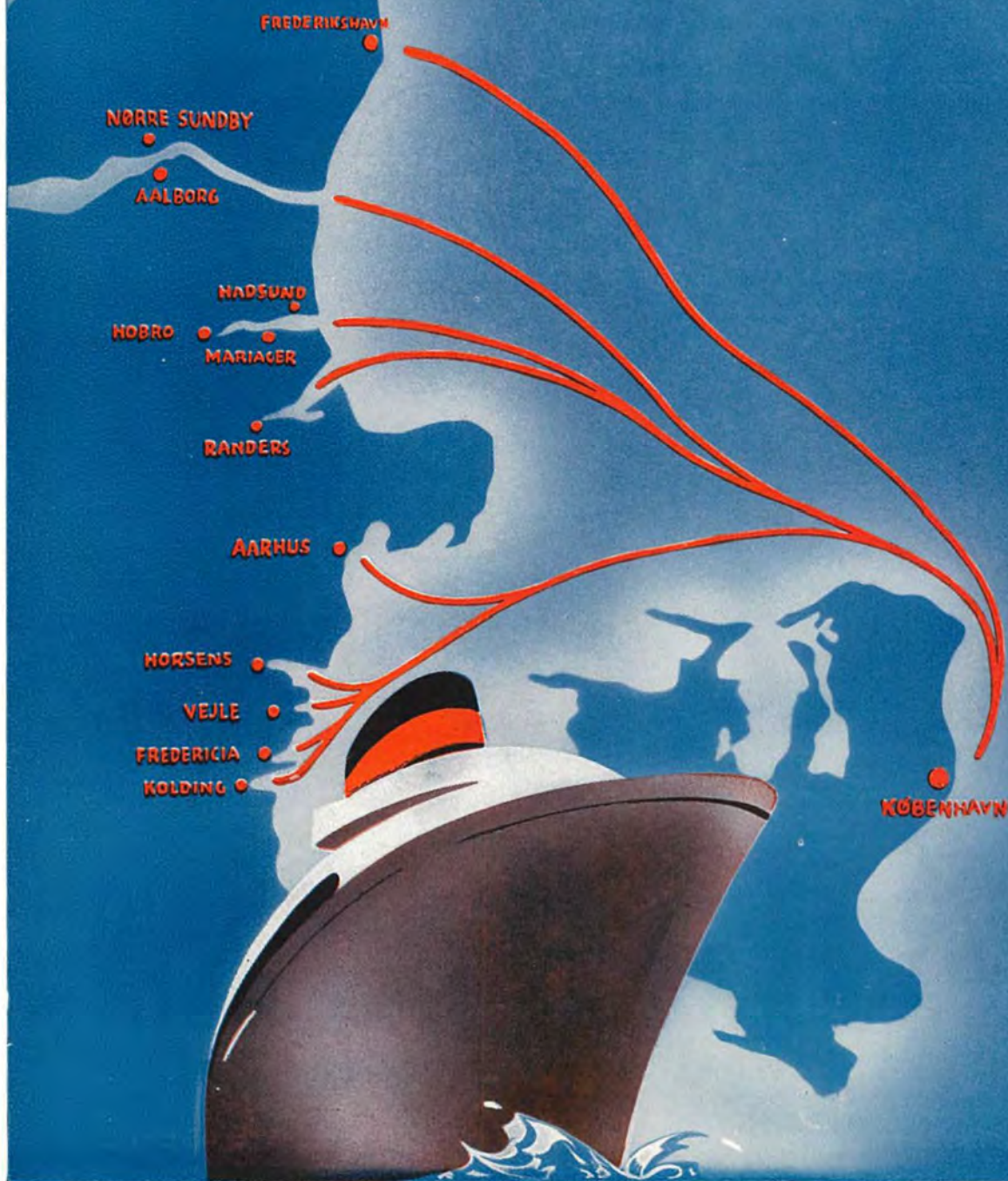


KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN
Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

REJS MED DFDS





VIKINGEN

5 Øre
5. August

D. S. B. FÆRGER I STOREBÆLT
Maleri af V. Qvistoff

1941 - Nr. 16
18. Aargang



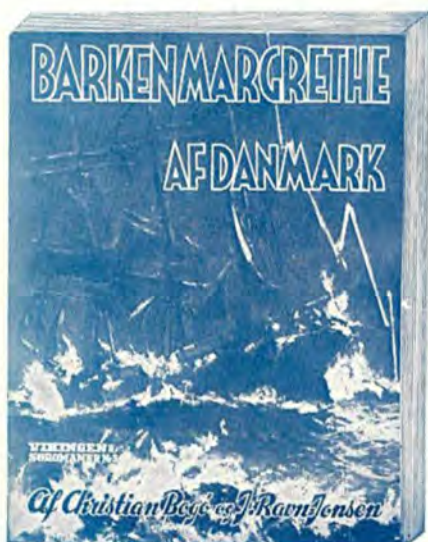
v. qvistoff 1938



1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

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

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Det haardeste Job, der findes.

AF

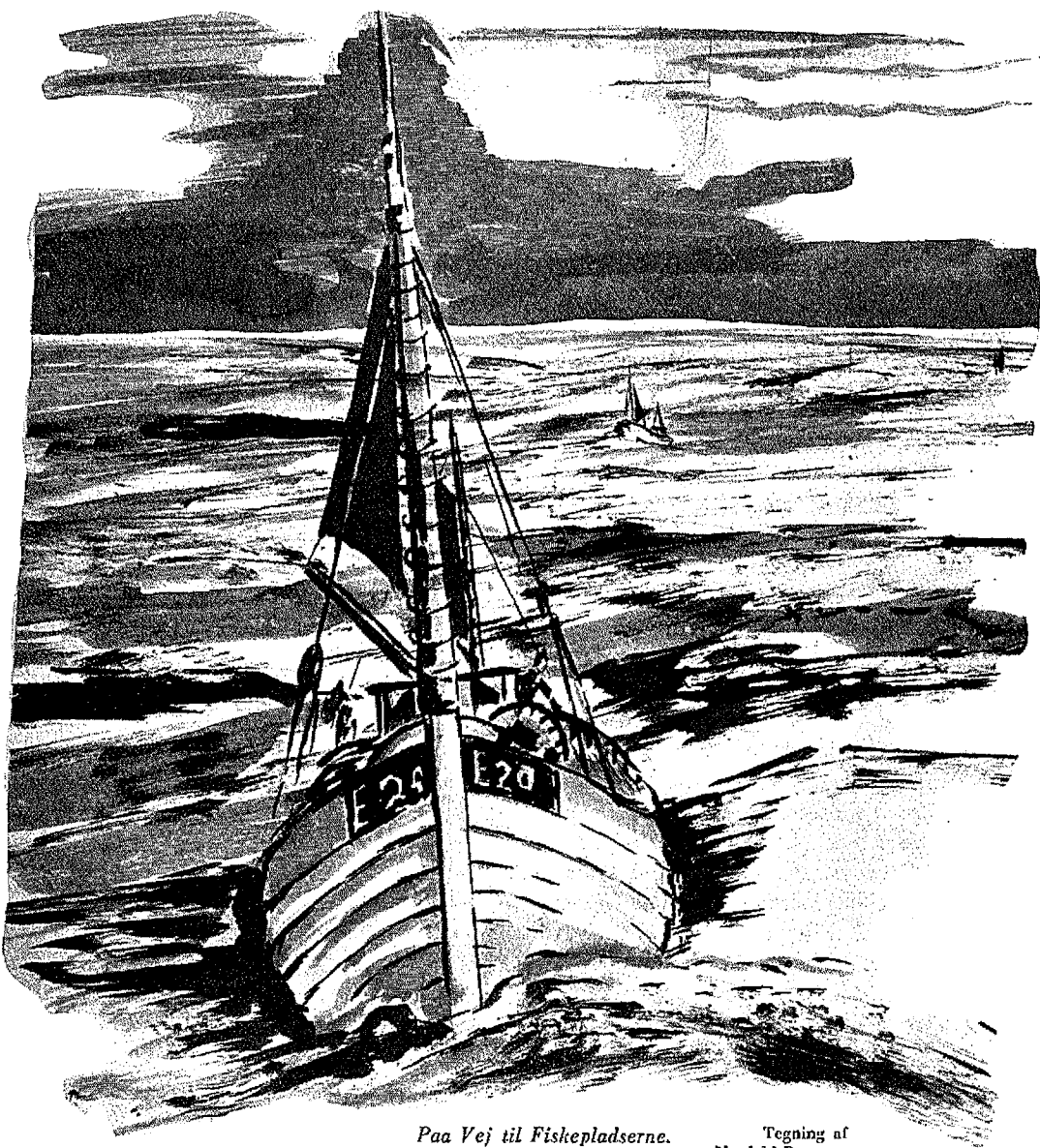
Poul Nordahl-Petersen
1939

I klart Vejr kan Færøernes og Islands Kyster skimtes Snese af Mil ud over Atlanterhavet. Naar man fra Færøerne gaar Nord til Vest og efter maaske 80 Miles Sejlads slipper Øerne af Syne langt agterude, kan det ske, at man allerede efter to Vagters Sejlads vil have Islands hvide og brune Fjelde i Sigte langt forude. Saa vidt er Udsynet og saa store Fjeldene.

Paa den samme Strækning eller op under Fjeldene kan man træffe hvide danske Fiskekuttere — paa Vej op, paa Vej ned, eller midt i Fiskeriet — men *de ses ikke* saa langt bort. For de er saa smaa —.

De oprindelige Vikinger nøjedes efterhaanden ikke med at ro over Nordsøen og banke Engelskmændene. Haardt Vejr og lange Strækninger afskrækkede dem ikke. De fandt nye, fjerne Kyster at operere paa.

Vore Dages Vikinger — de danske Havfiskere — har det paa samme Maade. Nordsøen er ikke nok. Der er flere Fisk ved det fjerne Island og Grønland, vore Grejer er gode nok — altsaa maa man derud. Nu træffes de hvide, forbløffende smaa danske Kuttere med Krigstidens store rød-hvide Flag paa Siderne rundt langs Islands og helt op under Grønlands Kyster.



Paa Vej til Fiskepladserne.

Tegning af
Nordahl-Petersen

Ni Snurrevaadskuttere fra Esbjerg og Frederikshavn og 2 fra Færøerne fisker endnu i November, trods den almindelige Krigsfare paa Havet og al Slags daarligt Vejr, foretager den lange, lange Sejlads op efter Isfisk, ned med Lasten til Grimsby eller Hull — og op igen. Vi — Esbjergkutteren „England“ — har lige passeret Myggenæs og rettet Kursen af til

Nord til Vest. Paa den anden Side af Færøerne kommer for opadgaende „Iceland“ og „Immanuel“ af Esbjerg. Vi skal allesammen op i de nordislandske Fjorde. Færøekutterne „Njarlingur“ og „Silver Spray“ kan vel nu være indenfor det engelske Minefelt paa Vej nedad. „Grethe“ og „L. A. Madsen“ af Frederikshavn er i England med store Laster til Krigspriser, og „Annie“ er inde for at blive fikset op i Thorshavn. Esbjergkutterne „Yukon“ og „Mackenzie“ fisker paa Østisland, og et Sted langt ude paa Nordlandet søger „Greenland“ efter Flydere. Dens Skipper er Søren Peter Sørensen, der er en af de faa, der har kunnet fiske for over 100,000 i Nordsøen. Dernede taler man endnu om Søren Peter, der havde to Besætninger til den samme Baad. Den ene hvilede, mens han var ude med den anden, og Arbejdet var af en saadan Art, at han til sine Folk maatte lade lave særlige Handsker, der kostede 10 Kroner pr. Par. Nu afsøger han som vi andre de islandske Farvande — en evig Jagt efter Fisk, der skal fanges og bringes friske ned de 1000 Mil gennem Atlanterhavet og Nordsøen.

Vi kommer fra England — vi skal op igen.

Men i Aften slap vi hurtigt Færøerne af Syne. Vi forlod dem med smult Vande og stille Vejr. Solen forsvandt i Havet som en stor, blodrød Mine, og i SSV kom Aftenstjernen. Den hang saa lavt, at den godt kunde forveksles med Topplanterne paa et uventligt Krigsskib. Pludselig blæste det op. Nu kan vi se Maanen, men alligevel pisker Sne og Hagl over vort urolige Skib — og Hjem — i hvilket Skipperen, Ejnar Thygesen, er i Færd med ved Hjælp af nye Søkort og gamle Erfaringer at finde egnede Fiskepladser frem. Det blæser godt, og det er hundekoldt ovenfor. Maaneskin er ikke altid forbundet med hede Ord og Jasminduft. Foran os ligger det Hav, der paa Vejen opad altid synes saa uendeligt, Islands dybe, fiskelokkende Fjorde — og et nederdrægtigt Vejr. De meteorologiske Stationer paa Island har Navn til Vejr, der er værre end det, der som dansk Maksimum kaldes Orkan. Naar Vindstyrken over de islandske Farvande overskrider 12, kommer man ind i det, der kaldes Aafsavedyr. Det er en af de Ting, vi har forude. Ud af det haardere Vejr kommer den danske Damper „Niels R. Finsen“, som vi møder Nord for Færøerne. Den er fyldt op med 200 færøske Fiskere og deres Baade, som nu bringes hjem efter Aarets afsluttede Fiskeri paa Grønland. „Niels R. Finsen“ ser ikke godt ud. Den halve Bro er borte, og næsten alt opretstaaende er ødelagt. Den talstærke Besætning har reddet Livet ved at kaste en stor Del af Tranlasten overbord. Siden Kap Farvel har Proviant og Drikkevand været ødelagt.

Tretten Baade forsvandt paa Vejen ned —. Saa slemt er Vejret ikke her, men man sejler aldrig ud paa Fiskeri med Vished om nogetsomhelst angaaende Rejsen — udover Visheden om, at der forestaar et haardt Stykke Arbejde — det haardeste, der findes. Men der er endnu nogle Mil til det nordlige Ishav Nord for Island, og vi kan stadig høre Bølgerne brydes

og briste mod de færøske Klipper. Næste Gang, vi hører den Lyd, skal det være paa de islandske.

Vagten er begyndt at dreje igen, to Mand gaet i Styrehuset. Deres Køjer staa tomme. Ud fra de andre hænger der tatoverede Arme og Ben i tykke uldne Underbukser, der svinger med Skibets Bevægelser. Om fire Timer vil der hænge svingende Underbukseben og tatoverede Arme ud fra de to Køjer, der nu er tomme, og to andre Køjer vil være mørke, gabende Huller i Skottet. Saadan opfattes Sejladsen fra et Lukaf. Kender man ikke Køjerne, kan man godt forveksle Brevduen paa Skippers Arm med Sommerfuglen paa Kokkens. Men purrer man blot den rigtige Mand ud, kan det ogsaa være lige meget, om Dolken og Slangen hører til paa Richards Arm eller paa Jørgens, og jeg har allerede glemmt, om det var Teddy eller om det var Jens, der bar den flotte rødhaarede Pige med stars and stripes omkring sig — men jeg vil altid huske Islandsfiskernes Tatoveringer som Fænomen i det hele taget. De var forbavsende. De overbeviste mig om, at der ogsaa kan tatoveres i Jern.

Den Omstændighed, at Luftfartøjer, tyske U-Baade og engelske Krydsere nu ses hyppigt helt oppe i de islandske Farvande, kommer ikke til at forstyrre Fiskeriet og Arbejdsglæden. Gad vidst, hvad der kan standse *den*. Det gør uendelig ondt i Radioen at høre, at en Skagenkutter er løbet paa en Mine og udslettet med fire Mand — men Fiskeriet maa ikke gaa i Staa af den Grund. Hvordan det end ser ud — der skal arbejdes, og arbejdes med Glæde. Og det bliver der. Fiskere er arbejdsglade.

Alle her ombord er Vestjyder. Folk fra Klitten mellem Esbjerg og Ringkøbing. De er født paa Sand helt ud til Havet. Sand, Sø og Storme strittede imod, da det Land derude blev til, og det er aldrig kommen til en Forsoning. Derfor er de allesammen opdraget til en stadig Kamp med Naturen — mod Hav, Flyvesand og Strabadser, og det har gjort dem sejge. Intet andet dansk Skib og intet andet Skib af saa smaa Dimensioner gaar saa langt efter Fisk som disse smaa Kuttere og de færøske Smakker. Det er et stort Spil. Naar danske Fiskere gaar ud paa Fiskeri over Barren ved Graadyb, Brændingen ved Ymuiden eller gennem de engelske Dokporte for at fiske, véd de aldrig i Forvejen, om de overhovedet vil faa Fisk dér, hvor de kommer hen — endsige Fisk nok. De véd heller ikke, om de for de eventuelle Fisk vil faa en Pris, der kan faa Rejsen til blot at betale Brændstof og Proviant. Og nu er Spillet dobbelt. Paa de første Islandsrejser siden Krigens Udbrud vidste vi ikke, om vi overhovedet kunde finde et Sted at gaa hen med Fisken. Mange Kyster blev lukket med Miner, og hvilke Vanskeligheder vilde der blive i de krigsførende Landes Fiskerihavne?

Men er *Havfiskeren* først derude, hvor Fisken gaar, er han der med en Selvfølgelighed, der ligner *Havmaagens*. Han faar sit Arbejde gjort saa ligetil, som Granen derhjemme i Vestjylland faar sine Kogler, og sin Dygtighed har han faaet saa stiltfærdigt og saa

(Fortsættes Side 21)

Sømandens

glade Liv

Af
CHR. CHRISTIANSEN

OP paa Højkant unge Mand, og forsvind — du er paa Jersey Station!“ — En Konduktør stod foran mig og ruskede mig i Skuldrene med en Ihærdighed og Kraft, som om han vilde ryste mit arme, værkende Hoved fra Kroppen. Fortumlet kom jeg paa Benene, fik fat i min Sæk og tumlede ud paa Perronen, hvor jeg smed Sækken og anbragte mig selv paa den for at samle Tankerne og overtænke Situationen. Uvilkaarlig begyndte jeg at rage rundt i mine Lommer, først ganske langsomt, saa mere febrilsk efterhaanden som jeg opdagede, at de var tomme. Da jeg endelig havde skrabet nogle faa Nikkel- og Sølvmonter sammen, satte jeg mig melankolsk til at tælle dem og kom til det magre og sørgelige Resultat, at hele min rørlige Formue bestod af 27 Cent — — og ganske langsomt dæmrede Dagens Begivenheder for mig.

Om Morgenen var jeg blevet afmønstret i Baltimore fra en amerikansk Fuldrigger, „Helen A. Wyman“, og Turen med den fra Hongkong til Staterne havde betaget mig Lysten til at være „Yankee Sailor“. Saa da der laa et Par Skuder af samme Nation og Kaliber i Baltimore og ventede paa Besætning, havde jeg, belært af tidligere og sørgelige Erfaringer, straks efter at jeg havde faaet mine Penge, taget Billetten til New York. Men som det gælder for almindelige Dødelige, at det ikke er godt for Mennesket at være alene, saaledes ogsaa for Sømanden. I Toget var jeg kommet i Snak med nogle af mine Medpassagerer, dejlige, flinke Mennesker. En af dem havde en lille Flaske Whisky i Lommen. Medens Snakken gik, fik vi os en Hivert af og til. Saa gled jeg ind i Morfeus' Arme, og da Konduktøren rev mig ud af dem, var baade mine Venner og Penge væk. 35 gode, amerikanske Dollars, Resten af Betalingen for 4 Maaneders Hundeliv, var røget. Jeg bandede inderligt og velment, tog Sækken paa Nakken og sjokkede ud fra Stationen. I den nærmeste Saloon fik jeg et Glas Øl, som skyllede baade Tørsten og Sorgen over mit Tab bort, tog saa Færgen over til Brooklyn og vandrede ned gennem Foreman Street for at finde et ikke altfor haardkogt Logihus.

Omtrent midt i Gaden laa en Saloon med tilhørende Logihus, over Indgangen stod med store Bogstaver, „Skandinavisk Sømandshjem“. Der var fuldt af Søfolk og Havnearbejdere i Saloon'en. Jeg gik op til Bar'en og spurgte Bartenderen, om der var nogen Hyre at

faa fat i. Han nikkede, skænkede mig et Glas Øl, langede det over til mig uden at forlange Betaling, men sagde derimod, at jeg kunde sætte mig — „Dam kom om et Øjeblik.“

Det gav mig noget at tænke paa. I mine Barndomsaar boede der paa Hjørnet af Amagergade og Sct. Annegade paa Christianshavn en Urtekrammer ved Navn Chr. A. Dam. Vi Børn holdt meget af at handle hos ham, for hver Gang vi købte Varer hos ham for vore Foreldre, fik vi en halv Snes Figner i Tilgift. Det var ganske vist ikke de flade, brune, lækre Frugter, man faar i Æsker nutildags; de var ofte indskrumpede, tørre og hvide — men det var noget at sutte paa alligevel, og Børn var ikke kræsne eller forvante dengang. Der laa dengang en halv Snes Urtekrammerforretninger klods op ad hinanden paa det Strøg, saa Konkurrencen var haard. Dam var en rask og driftig Mand, han slog sig paa Vognmandsforretning ved Siden af Urtekram. Snekerslen blev dengang udbudt til Licitation, og Dam fik bl. a. Kongens Nytorv at holde klar. Og den haarde Vinter 1893 blev et skæbnesvangert Aar for mange Vognmænd; de kunde ikke klare deres Forpligtelser og maatte gaa fra det hele. Dam rejste til New York, begyndte som Havnearbejder, startede saa et Værtshus med Logi og Forhyring for Søfolk og drev det i Løbet af faa Aar op til en stor Forretning. Og nu sad jeg og spekulerede paa, om det skulde være samme Dam, jeg var dumpet ind hos, i saa Tilfælde kunde jeg maaske faa en god Chance, naar jeg fortalte ham, hvem jeg var, for selv om han ikke erindrede den Knægt, der i sin Tid havde handlet i hans Butik, kendte han dog min Fader. Og det viste sig at være den samme Mand. Jeg kom til at bo hos ham, og lad mig sige det med det samme — Chr. A. Dams Logihus var et af de bedste, jeg nogensinde har været paa, god dansk Mad, god Behandling gav han sine Logerende, der var mange Chancer at vælge imellem, og Folk kom som Regel ogsaa tilbage til ham, naar de søgte Hyre i New York. Og jeg ved, at mange, der læser disse Linier, vil mindes glade Dage og gode Venner fra Dams Hus i Foreman Street.

Jeg kom til at bo hos Chr. A. Dam. Han havde startet sin Forretning nogle faa Aar før, og han kendte min Familie hjemme fra Christianshavn, hvor han i sin Tid havde haft Forretning. Han var en flink Mand,

og jeg kunde have givet mig Tid til at faa en god Chance, men at gaa og drive rundt uden Penge paa Lommen havde jeg ikke Lyst til, saa jeg tog, hvad der faldt først for. Det var en gammel, tysk Træskude, „August“ af Bremen, der var i Oliefarten mellem Stærterne og Europa. Den laa og lastede Nafta i Tønder — en farlig Last — ude ved Williamsburg og var bestemt for La Blaye, en lille Plads paa Girondefloden, halvvejs mellem Indsejlingen og Bordeaux.

Det var i Slutningen af Februar Maaned, Vinteren var streng, det frøs omkring en Snes Grader, og da vi laa indenfor Brooklyn Broen, var Stænger og Ræer strøget. Saasnart vi var kommet udenfor Broen, skulde de rigges op igen samt Klyverbommen sættes ud, og det er ingen morsom Bestilling i en Hundekulde. Men Grejerne kom op, og vi blev slæbt ud til Staten Island. Der lod vi Tovbaaden gaa, og med alle Sejl til stod vi udefter.

Gamle „August“ var et Unikum. Den havde kendt bedre Dage, havde været en af de fineste og smarteste Theklippere i sin Tid. Men haard Sejlads, svære Storme og Tidens Tand havde reduceret den slemt, den var ganske vist fuldrigget endnu, men naar vi havde alle Klude til, var der kun 17 oppe ialt. 3 Forsejl, 4 Raasejl paa For-, 5 paa Stor-, 4 paa Krydstoppen samt en lille Spidsmesan. Men vi havde en anden „Sejlføring“, og det var den bedste — og mest uundværlige af dem alle, uden den kunde vi ikke holde gamle „August“ flydende. Det var Vindmøllen, dette gode, gamle Træskibsmaskineri, som Engelskmændene spottende kaldte „The Norwegian Coat of arms“ (det norske Vaabenmærke), som sparede Matrosen for saa meget haardt Slid i Pumperne. Der var endda Reb i „Møllevingerne“, og vi maatte ofte rebe dem, for at Pumpen ikke skulde flintre altfor voldsomt afsted.

Næppe var vi kommet godt og vel udenfor Sandy Hook, før Vestenvinden tog fat, og vi maatte begynde at pille væk paa de faa og gamle Klude, som gamle „August“ var blevet pyntet med. Det var hurtig gjort, men det var ogsaa nødvendigt, at det gik i en Fart, for den gamle Kasse kunde ikke staa for ret meget. Det knagede og bragede i baade Skrog og Rigning, saa vi gik og spekulerede paa, hvornaar Riggen kom ned om Ørerne paa os, og Skroget skiltes fra hinanden. Men den gamle Skipper, en Fortidslevning som Skibet, men en flink og venlig Mand fra Ostfrisland, sad paa Poop'en, røg sin Cigar og glædede sig over, at hans Skude endnu kunde komme over lang. For Skub var der i gamle „August“, hun løb sine 12 Knob, og det blev hun ved med i 3 Døgn. Saa pludselig, paa Aftenvagten ved 6 Glas, blev det Vindstille. Det kom saa overraskende, at vi daarlig kunde fatte det — og i næste Øjeblik røg et frygteligt Tordenvejr hen over os. Mægtige Lyn flængede de kulsorte Skymasser, der syntes at hænge lige over vore Hoveder, uafbrudt rullede Tordenen, og Skibet mistede Styringen og lagde sig tværs i den himmelhøje Sø. Vi havde Lynafledere paa Toppene, de var endnu ikke sat paa Plads, men kun

gjort fast med et Par Halvstik under Fløjknapperne. Den anden Tamp af Kobbertraaden blev alligevel kastet udenbords. Og Gang paa Gang slog Lynet ned i Bramstængernes Toppe, fo'r knitrende ned langs Ledningerne og forsvandt i Havet. Det var et Guds Under, at det gik godt, for hele Skibet var jo én eneste Sprængbombe med den Last, vi havde i det. Naftaen var i Tønder, og mange af dem var ikke helt tætte. Ved Pumpningen kom der en Del Nafta med op. Hele Rummet var mættet med Naftadampe, der trængte ud gennem de utætte Naater i Dækket. Fra Borde til Borde slingrede gamle „August“, og for hver Overhaling slog den store Skibsklokke, der hang paa Forkant af Krydstmasten, et dybt, rungende Slag. Det lød for os som en Døds klokke. Og midt i al denne Uhygge slog Lynet ned i Fokkemasten, hele Forskibet oplystes, og vi saa Udkigsmanden styrte om paa Bakken. Det viste sig dog, at han heldigvis ikke var ramt af Lynet, men faldt om at Skræk. Og under hele Forestillingen sad den gamle Skipper og dampede væk paa sin Cigar — og lige ved en lille, halvaaben Luge paa Halvdækket, hvorfra Naftadampene ogsaa bølgede omkring ham. Og det var Vinterdage paa Newfoundlandbankerne. Forklar mig det Fænomen, hvo der kan.

Ligesaa pludselig som Tordenvejret og Vindstillet var kommet, forsvandt det igen, og Stormen tog atter fat fra det samme Hjørne. Og atter holdt det paa i 3 Dage, saa flovede det langsomt af. Resten af Vejen over havde vi nogenlunde pænt Vejr, naar lige undtages nogle smaa, skrappe Byger. Men en af dem tog Røjelstang og Raa med sig, og den gamle Skipper sagde: „Ingen Røjel mere for gamle „August“.“ Saa var han ogsaa den kvit.

At Nafta kan være ubehagelig at have med at gøre, fik vi Beviser paa, da vi var kommet til La Blaye. Saasnart vi var gaaet til Ankers, blev Lugerne taget af Læstrummene, og der blev luftet ud et Par Timer, før vi gik ned for at begynde Losningen. Men det varede ikke længe, før nogle af Mændene begyndte at grine fjollet, andre yppede uden mindste Grund Kiv med hinanden, en kæmpestor Estlænder vadede rundt, løftede de tunge Tønder og kastede dem fra sig igen. Mændene opførte sig nærmest, som om de var under Paavirkning af Spiritus. Jeg havde min Plads i den aabne Luge, men selv her var det umuligt at opholde sig. Det forekom mig, som om en uhyre stor Hveps summede foran mig, jeg blev tung i Hovedet, og gik tilsidst rundt som i en Døs. Vi maatte op alle Mand, og det var nær gaaet galt, for en lille Skotte var blevet overstrømmende lystig, han vilde ikke op, men krøb ind mellem Tønderne, morede sig kosteligt, og da han fik Ordre til at komme op, svor han paa, at det kunde aldrig falde ham ind at forlade et saa vidunderligt Sted, her fik han sig en Kæmpekæfert ganske gratis. — En ægte Skotte. — Vi riggede Kulsejl op over Lugerne, og det tog et Par Dage, før der var luftet ud saavidt, at vi kunde begynde at losse.

Ingen af os følte sig sikre ombord i den gamle

Fortsettes Side 23.



VARSLE & SPØGELSER



AF **CHR. CHRISTIANSEN**
JII. AF H. SCHØSLER PEDERSEN

ENSØMHED og Øde er en god Jordbund for Overtro, derfor hører man sjældent Beretninger om Spøgelses og andre overnaturlige Hændelser fra Byerne, det er saa godt som altid paa Landet eller Søen, det foregaar. I Landsbyer og Gaarde ødsler man ikke med Lyset, og et Fragtskib er altid mørkelagt, idetmindste for de Mennesker, der er ombord i Skibet. Ingen Lysstraale maa trænge ud paa Dækket, fordi den vil blænde den, der har Ansvar for Skibets Sikkerhed. Troen paa det overnaturlige er dybt rodfæstet i Sømanden, og sikkert er det, at de fleste hellere vover sig ned i den værste Bule i Londons berygtede Whitechapel, end de gaar over en Kirkegaard ved Nattetid. Men naar alt kommer til alt, er der vel ikke mange Mennesker, som ikke paa et eller andet Tidspunkt i deres Liv har været ude for noget sælsomt, uforklarligt, et Varsel om noget, der siden er gaaet i Opfyldelse.

Fuldskibet „Comet“ af Boston befandt sig sønden for Tasmanien, i den sydlige Del af „De brølende Fyrre“ og lænsede østerover for en halv Storm af Nordvest. Kaptajn Bridger sad og smaablundede i Hjørnet af Kahytssofaen, paa Bordet foran ham laa Søkortet samt de Grejer, der hørte til det. Han vaagnede med et Sæt, det forekom ham, at han havde set en sømandsklædt Mand staa bøjet over Kortet og med Passer og Blyant afsætte et Punkt paa det. Kaptajnen mente, han havde drømt, men tog alligevel Kortet og undersøgte det, og saa til sin Forundring en Prik med en Cirkel om — den almindelige Afmærkning for et Skibs Position — ca. 4 Grader sønden for det Sted, hvor „Comet“ befandt sig i Øjeblikket. Og under Mærket var skrevet med smaa, men tydelige Bogstaver: „Styr Sydsydøst, ca. 240 Sømil“

Kaptajn Bridger havde ikke lagt videre Mærke til Mandens Ansigt, han antog, det var den vagthavende Styrmand, der havde været paa Spil, og da han ikke kunde forstaa, hvad den Opfordring skulde betyde, gik han op paa Halvdækket til Styrmanden for at faa en Forklaring. Men denne havde ikke sat sine Ben i Ka-

hytten, siden han overtog Vagten, og hverken han eller Rorsmanden havde set nogen gaa derned, Dørene, der førte fra Stordækket ind til Kahytten, var aflaaet og omhyggelig kalfatrede, det var nødvendigt hernede i „De brølende Fyrre“, hvor Dækket ofte var bordefyldt i Dagevis. Den eneste Vej, der førte til Kahytten, var gennem Kahytstrappen. Kaptajn Bridger gik atter ned, kikkede ind i Andenstyrmands og Stewardens Kamre, de sov begge trygt. Saa gik han atter ind og satte sig i Sofaen, efter først at have visket det skrevne ud i Kortet.

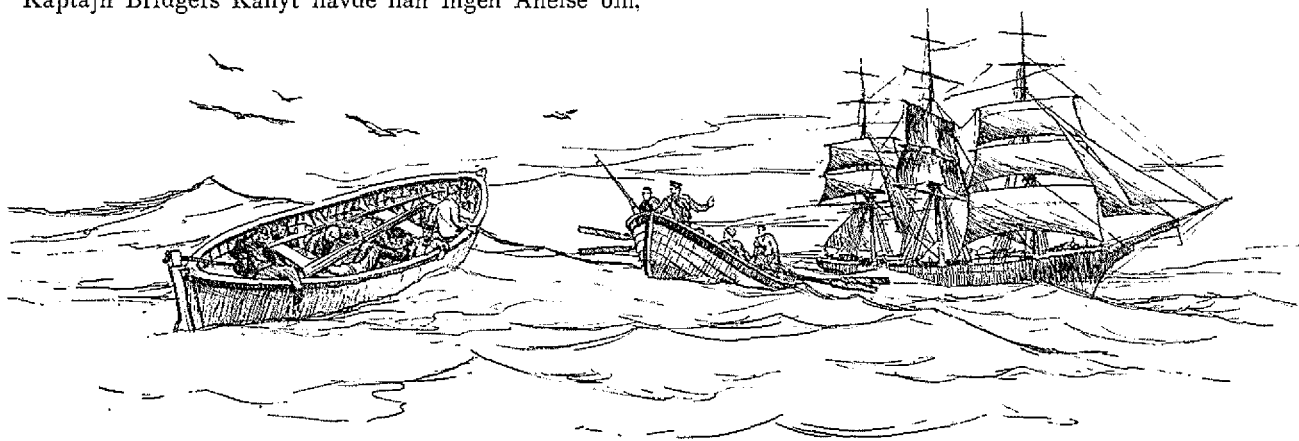
Men næppe havde han sat sig tilrette, før han mærkede en dyb Døsighed komme over sig. Forgæves kæmpede han imod, det var, som om hele hans Legeme blev slapt og kraftesløst og saa pludselig stod den Fremmede der igen, med Passer og Blyant maalte han op og satte af i Kortet. Kaptajnen forsøgte at rejse sig eller tale, det var ham umuligt. Men han bed Mærke i Mandens Træk, en Mand omkring de halvhundrede, med svære, buskede Øjenbryn, brunt Fuldskæg og Ørnenæse. Den Mand var ikke til at tage fejl af, Kaptajn Bridger vilde kunne kende ham igen blandt Tusinder. Og næppe var Synet forsvundet, før Kaptajnens Svaghed var som blæst bort, han rejste sig og vidste, hvad han vilde finde i Kortet den samme Position og Kurs. Saa gik han op paa Dækket og forandrede Kursen til Sydsydøst

Fireogtyve Timer efter var Comet paa det angivne Sted, men der var endnu et Par Timer til Daggry, og Kaptajn Bridger drejede Skuden til for at afvente Dagens Frembrud. Og næppe var det begyndt at lysne, før man fik Øje paa en Skibsbaad fuld af Mennesker. Kaptajnen holdt ned paa dem, til hans Skib var ganske nær de Skibbrudne, men man blev snart klar over, at de var saa udmattede, at det var dem umuligt at ro op paa Siden af Comet, eller blot saa nær, at man kunde faa en Trosse om Bord i Baaden. Søen var høj, det var risikabelt at sætte „Comet“'s Hvalbaad i Vandet, men der var intet andet at gøre, hvis de Skibbrudne skulde reddes, og med uhyre Besvær lykkedes det at

faa Baaden ud og en Trosse om Bord i den anden Baad. Det tog Folkene lang Tid at gøre den fast. Næppe var „Comet“s Baad atter kommet langs Siden af Skibet, før den knustes mod Skibssiden, men man fik baade Folkene og Trossen ombord, og snart efter havde man Baaden med de Ulykkelige langs Siden. Der var ialt elleve Mand, radmagre, indskrumpede Skikkelser, flere af dem halvt vanvittige af Sult og Tørst, de overlevende fra en fransk Bark, der under en forrygende Storm var sprunget læk og gaaet til Bunds. Da den sidste af Mændene blev taget ombord i „Comet“, udstødte Kaptajn Bridger et Raab af Overraskelse — det var den Mand, han havde set staa bøjet over Kortet i sin Kahyt, Kaptajnen fra det forliste Skib. Han var bevidstløs, da han blev taget op, og da han efter flere Dages omhyggelig Pleje kom sig saa vidt, at han kunde tænke og tale, fortalte han en rystende Historie om de Lidelser, han og hans Mandskab havde gennemlevet. Men sin Tilstedeværelse i Kaptajn Bridgers Kahyt havde han ingen Anelse om,

et Varsel, hun og hendes Mand havde faaet, netop omkring den Tid, man antog Skibet var gaaet ned. Og jeg tror endnu den Dag idag paa Sandheden af det, hun fortalte mig. Hvorfor skulde et Par gamle, troværdige Mennesker som hende og hendes Mand lyve i en saa sørgelig Sag som denne.

Hun sad sammen med sin Mand en Efteraarsaften i deres hyggelige Lejlighed paa Hjørnet af Prinsessegade og Lille Torvegade. Udenfor var det et forrygende Vejr, Stormen hylede om Gadehjørnet, og Regnen piskede paa Ruderne. Ganske naturligt faldt Samtalen paa ham, der var derude, og Fru Carlsen sukkede og sagde de samme Ord, som saa mange Mødre har sagt i et saadant Tilfælde: „Vorherre være med de Stakler, der er paa Søen i Nat.“ Carlsen tog det mere roligt og sagde, at det var da ikke sikkert, at Vejret var saa slemt der, hvor Albert var; han var jo gaaet fra Oporto et Par Dage i Forvejen. Noget efter gik de til



Snart efter havde man Baaden med de ulykkelige langs Siden.

netop paa det Tidspunkt havde han mistet Bevidstheden og erindrede intet siden. Nogle Dage efter kom „Comet“ ind til sit Bestemmelsessted, Dunedin paa New Zealand, hvor de Skibbrudne blev sat i Land, og de mærkelige Omstændigheder ved deres Redning vakte uhyre Opsigt.

En af mine Barndoms-Lege- og Skolekammerater hed Albert Carlsen, han var Søn af en Kobbersmedemester, der var ansat hos B. & W. paa Refshaleøen. Vi var født og opvokset i samme Hus paa Christianshavn og gik begge til Søs. Han holdt sig til de hjemlige Skibe, jeg fløj ud for at prøve lidt forskelligt. Af Breve fra Hjemmet fik jeg at vide, at Albert var gaaet væk med en Turinerskonnert, der forliste i Spanskesøen med Mand og Mus, og da jeg en Del Aar efter kom hjem og skulde aflægge en Høflighedsvisit hos samtlige Husbeboere, der havde kendt mig, fra jeg blev født, var jeg ikke helt stolt ved at vise mig for Fru Carlsen. Og det var ikke uden Grund. Saa snart hun saa mig, sank hun hulkende ned i en Stol; hun tænkte naturligvis paa sin egen Dreng, som hun aldrig skulde se mere. Og saa fortalte hun mig en sælsom Historie,

Sengs, Carlsen faldt straks i Søvn, men hun laa længe og tænkte paa Sønnen, før hun faldt til Ro. Og da drømte hun, at hun saa Albert. Han stod paa Bakken af et Skib, uafbrudt væltede Søerne ind over ham; han strakte begge Arme i Vejret og raabte: „Mor!“

Hun vaagnede, rystende over hele Legemet; den forfærdelige Drøm stod tydeligt for hende. Og i det samme rejste hendes Mand sig i Sengen og sagde forundret: „Hvad, er du her, Albert?“ Da hun spurgte sin Mand, hvad han mente med det, svarede han, at han havde set Sønnen staa ved Siden af Sengen, ligbleg og med Vandet drivende af sig. Med bange Anelser ventede de to gamle Mennesker Efterretning om Skibet. Der gik Uger og Maaneder, den kom aldrig, og Hr. og Fru Carlsen var fuldt og fast overbevist om, at Sønnen havde vist sig for dem, før han gik ned i sin vaade Grav.

— — —

For nogle Aar siden var jeg med S/S „Canadia“ af København, en stor, uhaandterlig Smadrekasse. I daarligt Vejr var det en komplet Undervandsbaad. En af Undermestrene gik i Land, fordi han, som han sagde:

„Ikke kunde aande med Gæller“. I Ballast drev den tværs i Søen som en Kork, naar det var haardt Vejr. Det endte da ogsaa med, at den drev i Land paa Orkneyøerne og blev totalt Vrag, efter at engelsk Prise-mandskab havde overtaget den, og Officeren trods Kaptajnens Advarsler forsøgte at sejle den mellem nogle Klipperev. Det var og havde altid været et Ulykkesskib. Det Aar, jeg var ombord, kom tre Mennesker af Dage paa forskellig Maade, een faldt ned i Lasten og knækkede Rygraden, en anden gik ved Siden af Landgangen, medens vi laa ved Kaj i Cardiff, en tredje faldt ned fra Riggens, kort sagt, der skete det ene Ulykketilfælde efter det andet. Vi havde en veritabel Sygebaare om Bord for paakommende Tilfælde, noget jeg aldrig har set i et Skib, hverken før eller siden. Naturligvis blev den mindste ekstraordinære Begivenhed taget som et Varsel om en forestaaende Ulykke, men den, gamle Bill serverede, satte Kronen paa dem alle — og hvad der er endnu mærkeligere, det gik i Opfyldelse.

Bill var kommet op i Aarene. Han følte sig for gammel til det haarde Slid paa Fyrpladsen og besluttede at ende sin Sejlads paa samme Maade, som han havde begyndt den, som Kullempen. Vi havde været inde i Gibraltar og fyldt Bunkerkul, saa der var adskillige Tons, der skulde lempes fra Over til Underbunkerne. Gamle Bill havde faaet meget billig Vin om Aftenen i Gibraltar, og Tømmermændene hamrede i hans Hoved, da han skulde lempe næste Morgen. Der var ingen Arbejdslyst, og han satte sig i Kullene og funderede over Sagerne. Han sad og gned sine tunge Øjenlaag, og det gav et Spjæt i ham, da han tog Haanden fra Øjnene. Foran ham stod en Mand i flunkende nyt Dungareetøj. Gamle Bill havde ikke hørt ham komme, men han vidste, at de manglede en Mand af Maskinpersonalet, og antog, at l. Mester havde antaget ham i Gibraltar. Han nikkede venligt til den Fremmede.

„Naa, Kammerat, Kullene er tunge til Morgen. Hva’?“ sagde Manden med et svedent Grin. „Tykt Hoved, hva’?“

Gamle Bill holdt ikke af den Tiltale, han knurrede arrigt:

„De er vel ikke tungere, end de plejer at være — jeg er træt og syg af alt, hvad der hedder Kul, Skovl og Bunkers — det er det hele.“

„Nu skal jeg sige dig noget,“ sagde den Fremmede, „hvis du kan faa fat i en Taar Kaffe og en Smøg, saa tag dig sammen og skaf det. Jeg kender hverken Kokken eller nogen af de andre, der er ombord her — nu. Imedens skal jeg tage et Nap for dig.“ Han tog Bills Skovl. „Overlad du bare dette her til mig.“

Bill blev kisteglad, for hvis der var noget, han var Uvenner med, saa var det Arbejde. Den unge Mand er blødhjertet, tænkte Bill, nogle Timers Skovlen vil hårde ham og gøre ham godt. Han gik ned i Kabysen, gav sig god Tid, fik en lang Sludder med Kokken, men han turde alligevel ikke blive der altfor længe, for 2. Mester var haardkogt, og hvis han saa ham staa

og sladre i Kabysen, var Pokker løs, Et Kvartertid efter gik han tilbage til Bunkerne for at se, hvorledes det gik. Der førte en smal Gang ind til Bunkerne, og her kom den Fremmede imod ham, uden at man kunde høre hans Fødder berøre Dækket, Bill syntes, han kom glidende henimod ham. Bill stirrede paa ham. Der var ikke Spor af Kulstøv at se.

„Allerede træt,“ snerrede Bill. „Jeg tænkte nok, du var af den Slags, der spytter i Næverne og lader andre gøre Arbejdet for dig, medens du venter paa Afløsning. Du er jo lige saa ren som før.“

„Træt,“ svarede Manden, „jeg bliver hverken træt eller beskidt. Kullene er nede.“

Gamle Bill kikkede ind i Bunkerne og fik et saadant Chock, at han gled paa en Kulstump og spildte Kaffen. Alle Kullene var lempet ned i Underbunkerne.

„Hvad Pokker er dette her?“ Bill stod maabende foran Manden. „Hvorledes har du baaret dig ad med det. Der var mindst tre Timers haardt Arbejde.“

„Det er nemt at flytte saadan en Smule Kul, naar man har haandteret en Skovl der, hvor de forstaaer at haandtere Skovle,“ svarede Manden rolig.

„Nemt siger du,“ Gamle Bill næsten brølede Ordene ud, for han begyndte at føle sig ilde tilmode overfor denne Mand, der havde gjort tre Timers Lempearbejde paa et Kvarter og tilmed var saa frisk og ren, som om han var sprunget lige op af et Badekar. Der var noget overnaturligt ved al denne Renhed i de kulsorte Omgivelser.

„Gamle Billy,“ den Fremmedes Stemme lød helt faderligt, „det vil du ogsaa kunne gøre — lige saa let som at kilde dig selv under Hagen — naar du først har lært det Trick dèr, hvor de kender det — og det vil ske inden ret længe. Forresten kan jeg fortælle dig, at jeg var den bedste Lemper ombord i dette Skib — altsaa medens jeg levede.“

I det samme var Manden borte. Bill stod tilbage, medens en isnende Fornemmelse krøb langsomt ned langs hans Rygrad. Han fortalte os alle om sin uhyggelige Gæst og var ikke til at faa ind i Bunkerne mere. Han spiste næsten intet Resten af Rejsen. Da vi kom til Cardiff, gik han i Land og drak sig fuld. Nogle Dage efter blev han fisket op af Dokken.

— — —

Jeg havde sejlet en Sommer paa en af de store Søer i U. S. A., og da Sejladsen blev indstillet paa Grund af Frosten, var jeg saa heldig at faa Arbejde som Janitor i Pontiac Building, en Forretningsbygning, der laa paa Dearborn Street i Chicago. Pontiac Building var en af de første Skyskrabere, der var opført i Byen; den var „kun“ paa 14 Etager, og af disse havde jeg de syv øverste at holde i Orden. Der var omkring et halvhundrede Kontorlokaler at feje, jeg skulde rense Haandvaske, Spyttebakker, tømme Papirkurve m. m., saa der var nok at rive i. Særlig Papirkurvene var fyldt, fem, seks Sækkefulde Breve og Affaldspapir samlede jeg sammen paa hver Etage og slæbte dem hen til Elevatoren for Enden af Gangen, hvor Elevatorføreren saa bragte dem ned næste Morgen. Men naar

jeg hængte i, kunde jeg være færdig ved Midnatstid, saa havde jeg fri til om Morgenen Kl. 4, da jeg skulde gaa alle Kontorerne igennem een Gang til og støve Møblerne af, før Kontorpersonalet kom. Paa 14. Etage var et Lunchroom — Ogontz Lunch Club — hvor Forretningsdamer fra Kvarteret spiste deres Maaltider eller kom for at læse Dagbladene. Der var fuldt op af behagelige Lænestole og komfortable Divaner, her kunde jeg slange mig den Tid, jeg var fri, og i Køkkenet, der hørte til Lunchroom'et, var der Tønder fulde af Frugt. Kolde Karbonader og Bøffer samt andre Lækkerier, der var blevet tilovers foregaaende Dag, var som Regel stillet frem til mig. Jeg var dumpet ind i et helt lille Slaraffenland.

Bygningens Vagtmand var en gammel Tysker. Han opholdt sig nede i Vestibulen om Natten og gik kun op paa Etagerne om Morgenen, naar han skulde kalde paa min Kollega, der sov paa sjette Etage, samt mig. Jeg var derfor helt alene oppe i de øvre Regioner mellem Midnat og fire Morgen, thi Elevatoren stoppede ogsaa Klokken tolv. De første Nætter, jeg tilbragte paa Divanen, var jeg dødtæt og sov som et Murmeldyr, saasnart jeg lagde Hovedet paa Pudsen, og jeg vaagnede ikke, før Vagtmanden ruskede i mig. Men saa en Nat laa jeg og dampede paa min Pibe, medens jeg spekulerede paa, hvor jeg skulde sætte Kursen hen, naar Vinteren var overstaaet, og Foraaret meldte sig, da jeg pludselig hørte noget, der fik mig til at tænke paa andet end Fremtiden. Det var en ganske svag, knitrende Lyd ude fra Gangen, helt oppe fra den Ende, hvor Elevatoren var, og Lyden blev stærkere, efterhaanden som den kom nærmere den Dør, jeg laa bag ved. Der var nogen derude. Det lød, som om en Genstand blev slæbt henad Gangen, omtrent som naar jeg halede afsted med Papirsækken hen til Elevatoren. Men hvem i Alverden skulde dog finde paa at slæbe rundt med de Sække? Jeg kom til at tænke paa den Usikkerhed, der herskede i Chicago paa den Tid. Tyveri og Røveri var dagligdags Begivenheder. Det var kun et Par Dage siden, at en Mand var blevet „hold up“ paa State Street, Chicagos Hovedgade, midt paa Dagen, og plyndret for alt værdifuldt, han havde paa sig — og Gangsterne slap bort med Byttet. Og en Morgen havde man fundet Vagtmanden i Marquette Building, et Forretningskompleks tæt ved Pontiac, med en Kugle gennem Hovedet, og en lille Bank, der havde Lokaler i Stuen, var plyndret. Jeg var sikker paa, at det var Røvere, der var paa Spil, og vidste, at de gjorde kort Proces med eventuelle Vidner. Jeg skulde ikke have en Klump Bly under Haarrødderne og kravlede ned under Divanen. Der laa jeg hele Natten, og det er den uhyggeligste, jeg har tilbragt i mit Liv — og den længste. Hele Tiden hørte jeg den slæbende, knitrende Lyd, snart tæt ved Døren, til Tider længere væk. Endelig hørte jeg Skridt, Døren blev revet op og Lystet tændt. Den gamle Vagtmand stod i Værelset og kikkede omkring efter mig. Jeg krøb frem

og forklarede ham, hvad jeg havde hørt, og han lo ikke ad mig, men han saa sig sky omkring og mumlede i Skægget:

„Det maa være Halvorsen. Det var din Forgænger. Jeg fandt ham en Morgenstund, jeg kom for at vække ham. Han havde hængt sig henne paa den anden Ende af Gangen.“

Da jeg gik hjem den Morgen, besluttede jeg at opgive mit Job og søge mig noget andet. Men da jeg fortalte Historien til min Logivært og hans Kone, lo de ad mig og foreslog mig at undersøge Sagen nærmere, før jeg lod mit Arbejde gaa. Der var ikke meget andet at faa fat i paa den Aarstid, og det frøs en Snes Grader, saa det var ikke til at klare sig uden Husly og Varme. Saa jeg skød Hjertet op i Livet og gik paa med frisk Mod. Men den samme Forestilling gentog sig næste Nat, kun krøb jeg ikke under Divanen, men jeg skal ikke nægte, at jeg laa paa den og rystede over hele Kroppen af Skræk. Hvert Øjeblik ventede jeg at se Halvorsen komme ind med det ledde-løse Hoved daskende om Skuldrene. Dagen efter var en Lørdag, og Natten mellem Lørdag og Søndag skulde jeg ikke være der, men naar jeg var færdig med Aftenarbejdet, skulde jeg op under Taget og lukke en Del Vandhaner. Jeg maatte krybe mellem Rør og Ventil. Hele Tiden ventede jeg at se *det* for mig, den Tur glemmer jeg aldrig.

Jeg var klar over, at dette maatte have en Ende. Enten maatte jeg forlade min Plads eller faa Spøgeriet opklaret, eventuelt faa Mr. Halvorsen til at søge sig andre Jagtgrunde. Mandag Aften provianterede jeg ud med en Kande Øl og en lille „Squareface“ (en Pægl Whisky i en firkantet Flaske), og da jeg havde sat en Del af det til Livs, var jeg klar til at gaa paa alt — om det saa var Fanden selv. Ogontz Lunchroom laa i straalende Belysning, hver eneste Pære var tændt, da Slæberiet ude paa Gangen tog sin Begyndelse. Det var ikke langt fra, at Modet svigtede mig i det afgørende Øjeblik, men jeg tog mig sammen, Spektakel skulde der til, saa idet jeg rev Døren op raabte jeg med en Stemme, der rungede i hele Bygningen:

„Hvad vil du her, Halvorsen — her er din Gerning endt!“

Jeg saa „Halvorsen“ — en stor, fed Rotte, der slæbte af med en gammel Avis. Der var flere andre Halvorsener paa Vej fra Papirsækkene med Aviser og Breve. De forsvandt alle med Lynets Fart. Jeg sprang gennem Gangen og aabnede de forskellige Lyskontakter. Der flød Papir overalt; Rotterne hentede det til at bygge Reder med. Jeg var saa lykkelig over at have løst Mysteriet Halvorsen — maaske hjalp Whiskyen og Øllet til — at jeg tog Trapperne gennem alle fjorten Etager for at fortælle Vagtmanden om mit Mod og Mandshjerte. Og fra den Nat sov jeg roligt i Ogontz Lunchroom — men jeg stillede heller ikke flere Papirsække ved Elevatoren deroppe — jeg bar dem ned paa trettende Etage.

Columbus

DE LÆRDE HERRERS Dom i Salamanca og deres spottende Udtalelser havde nok i Øjeblikket gjort Columbus desperat, men han tabte dog ikke Modet; og da han kort efter modtog en opmuntrende Skrivelse fra den franske Konge, Carl VIII, der havde hørt Rygter om hans Planer, besluttede han at prøve Lykken i dette Land.

Ledsaget af sin Søn Diego begav han sig saa til Fods paa Vej mod Frankrig, og nu traf det sig saaledes, at de to Vandrere en Aftenstund efter en besværlig Dagsrejse mødte og trætte naaede Franciskaner Klosteret La Rabida i Nærheden af den andalusiske Havneby Palos. Her standsede de, og Columbus bankede paa Klosters Port for at bede om Brød og Vand til sig og sin Søn.

Porten blev egenhændigt aabnet af Klosters Prior Juan Perez. Denne Juan Perez var en meget intelligent og belæst Mand, som paavirket af de to Vandreres uventede Tilsynekomst indledede en Samtale

og Eventyrerne der fulgte i hans Kølvand

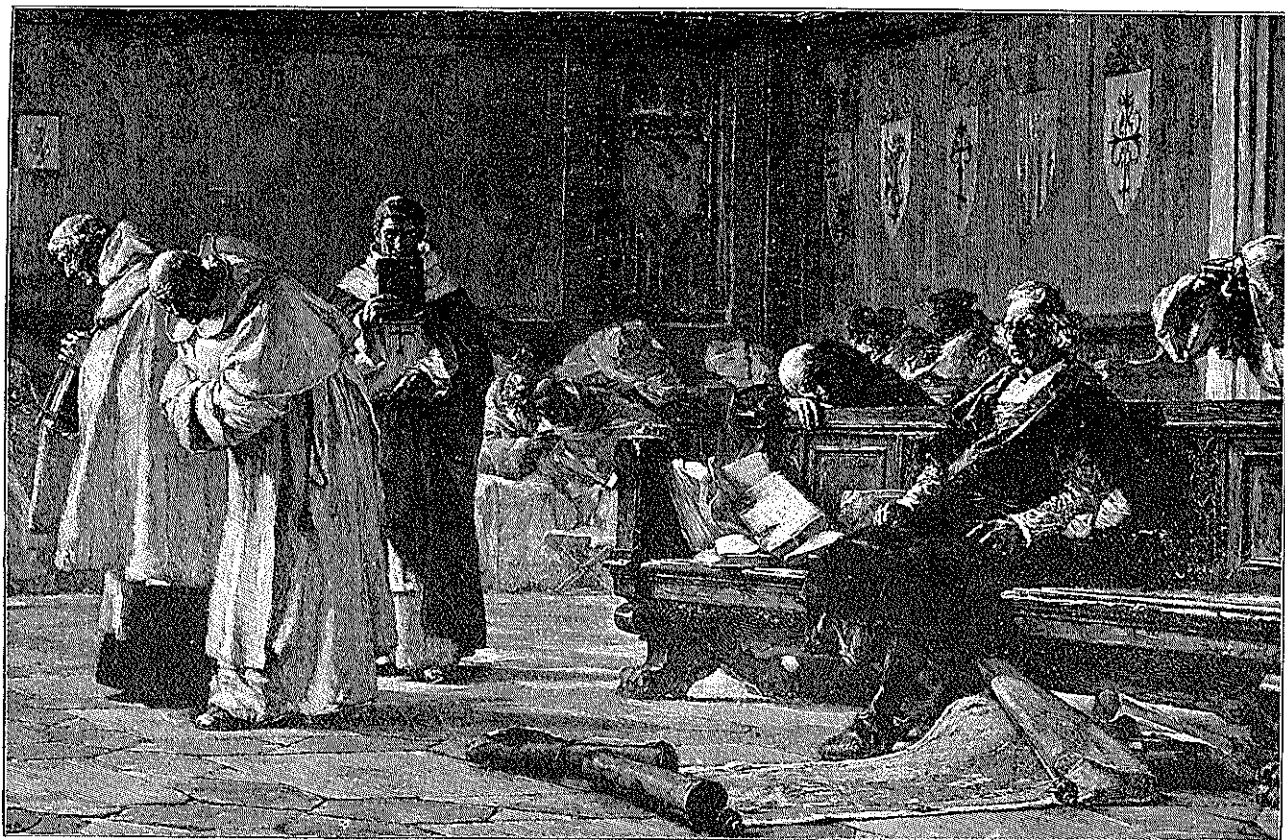
Ved NAVIGATOR

II

Columbus tog mod Indbydelsen, og nu sendte den elskværdige Prior Bud til Palos efter to af sine bedste og intimeste Venner indenfor sin videnskabelige Omgangskreds, Fysikeren Garci Fernandez og den erfarne Søkaptajn og anerkendte astronomiske Navigatør, Alonzo Pinzon. Disse tre tog nu sammen med Columbus dennes af de lærde Herrer i Salamanca forkastede og forhaanede Projekt op til en indgaaende Drøftelse; og jo mere de tre hørte om Sagen, desto ivrigere blev de.

Nu kunde det ikke træffe bedre, end at Prior Perez tidligere havde været Dronning Isabella's

med dem. Og da han berunder fik et og andet at vide om Hensigten med Columbus' Rejse til Frankrig og om, hvad der var hændet ham ved Hoffet og i Salamanca, hvilket han altsammen lyttede meget interesseret til, bad han de to Vandrere om at opsætte Rejsens Fortsættelse og være Klosters Gæster et Par Dage, til de havde hvilet ud.



Columbus i de lærde Herrers Raad i Salamanca.

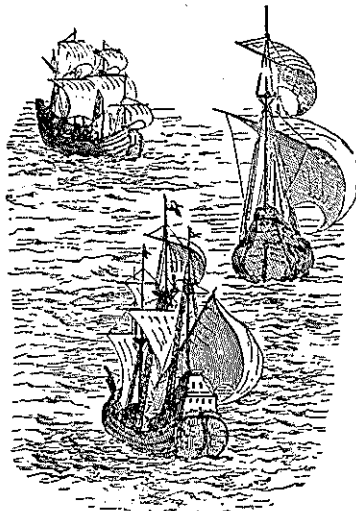
Skriftfader, og i Haab om endnu at kunne paavirke Dronningen skrev han til hende og bad om Audiens. Den blev ham tilstaaet, og Resultatet heraf blev, at der blev sendt Bud efter Columbus, som derefter begav sig til Lejren ved Santa Fé, hvor Ferdinand og Isabella personlig ledede Belejrningen af Granada.

Haardt prøvet, forhaanet og bespottet, som Columbus havde været, var han dog ikke den Mand, der spiste Naadsens Brød eller uden videre tog imod, hvad som helst Majestæterne — og navnlig Kong Ferdinand — nedlod sig til at byde ham. Han vilde selv bestemme den Belønning, han skulde have for sine Planers Gennemførelse — og hvilken Rang, der skulde tildeles ham forinden, og om andre Forslag i saa Henseende vilde han overhovedet ikke høre Tale. Han stillede Fordringer, som om hans Projekt allerede var heldigt fuldført, og som om han var vidende om de eventuelle Opdagelsers Omfang og Betydning. Saaledes vilde han absolut anerkendes som Admiral paa Havet og tilstaaes alle de Privilegier og den Ære, der tilkom en Stor-Admiral af Castilien. Han vilde beklæde Posten som Guvernør over de Lande, han opdagede, og han forlangte for sin egen Part en Tiendedel af alle Perler, ædle Stene, Guld, Sølv og Handelsvarer, som blev Frugten af hans Opdagelser — uanset paa hvilken Maade og ved hvilke Midler disse Rigdomme indvandt. Han forlangte ogsaa, at man tilstod ham Ret til at udpege sagkyndige Dommere i alle Dele af Spanien, som vilde komme til at staa i Handelsforbindelse med de nyopdagede Lande, naar Sagerne havde Forbindelse med disse.

Som det kunde ventes, blev disse Fordringer afvist med Latter og Foragt, og Columbus afbrød saa al videre Forhandling og gjorde sig klar til at fortsætte sin afbrudte Rejse til Frankrig. Han begav sig ogsaa paa Vej, men han naaede ikke langt, før han blev indhentet af en Rytter, som opfordrede ham til at vende om for igen at faa Foretræde for Majestæterne.

Columbus vaklede. Han betænkte sig længe, og først efter at den udsendte Stafet havde betydet ham, at den overbragte Opfordring var efter Hendes Majestæts Ønske, indvilligede han i at vende tilbage til Hoffet, men han lagde ikke Skjul paa, at han kun vilde tage mod Løfter af Dronningen.

Imidlertid havde Isabella raadført sig med sin juridiske Konsulent, Don Santangel, som kontrollerede de kongelige Finanser, og som tidligere havde vist et venligt Sindelag over for Columbus. Han havde forklaret Dronningen, at den Sum Penge, der krævedes til en saadan Opdagelsesrejse, var meget ringe i Forhold til det Udbytte, den kunde give, og at hun ved ikke at støtte Sagen maaske vilde miste en god Lejlighed til at forøge Regeringens og hendes personlige Anseelse — en Lejlighed, som vel ellers med



Columbus tre Karaveller „Santa Maria“, „Pinta“ og „Nina“. — (Efter Kobberstik fra 1583).

Begærlighed vilde blive grebet af en eller anden fremmed Monark.

Isabella havde straks ved denne Raadslagnings Begyndelse vist sig lidt træt og sløv, men jo mere hun lyttede til Don Santangel's Tale, desto mere oplivet blev hun, og hendes Sløvhedstilstand gik efterhaanden over til Entusiasme. Og da Krigen med Granada havde tyngtet haardt paa Statens Finanser, tilbød hun tilsidst at pantsætte sine Juveler for at skaffe den nødvendige Sum Penge. Dette mente Don Santangel dog ikke, der var nogen Grund til, da der jo nok var andre, der hellere end gerne vilde støtte Sagen finansielt, naar det rygtedes, at den havde Majestæternes Bifald. Og han tilføjede, at han selv var villig til at sætte sine egne Penge i et saadant Foretagende.

— Efter endnu en Del Forhandlinger naaede man omsider til Enighed paa de Betingelser, Columbus havde stillet, og den 17. April 1492 blev Overenskomsten underskrevet af Ferdinand og Isabella.

Havnebyen Palos var i disse Dage underkastet Kronens Naade og Barmhjertighed. Mange af Byens Indvaanere truedes med Gældsfrængsel paa Grund af Skatterestancer, og mange var idømt store Bøder for anden Lovovertrædelse og Forsømmelighed med Tjenesteydelser. Til Udsoning af disse Fængselsstraffe og Bøder blev det nu paalagt disse Skyldnere at finde Skibe og Mandskaber til den af Columbus planlagte Ekspedition.

Dette var en kongelig Ordre, men ikke desto mindre viste det sig snart vanskeligt at faa den efterkommet. Det var i lang Tid aldeles umuligt at finde Søfolk, der vilde deltage i et saa fantastisk og voveligt Eventyr, som de forestillede sig, det vilde være at sejle ud med Columbus for, som Rygterne gik, at finde Byen „Cambala“ i Landet med Bjerge af det pureste Guld, og som gennemstrømmedes af Floder, der havde deres Udspring i Paradis.

Omsider og efter megen Modstand lykkedes det dog Columbus og to af hans Venner, Brødrene Alonzo og Vincente Pinzon, som begge havde været Sø-kaptajner og nu havde slaaet sig paa Skibsbyggeri, at fremskaffe, udruste og bemane tre mindre Skibe til den forestaaende Rejse. Disse tre Skibe var de overdækkede Karaveller „Santa Maria“ med en Besætning paa 50 Mand under Columbus' Kommando, „Pinta“ med 50 Mand under Alonzo Pinzon's Kommando og „Nina“ med et Mandskab paa 24 Mand og under Vincente Pinzon. Alle Udgifterne til disse Skibes Fremskaffelse og Udrustning beløb sig til 4000 Gulddubloner. Hvor meget dette betyder i danske Penge efter den normale Krones Værdi kan vanskeligt udregnes nøjagtigt. Den spanske Gulddublons Værdi varierede i disse Tider fra 20 til 60 Kroner.

Fredag den 3. August 1492 laa de tre Karaveller i Havnen ved Palos og var klar til at stikke i Søen, og en umaadelig Menneskemængde fra By og Land

var mødt op for at overvære Afsejlingen, som var berammet til denne Dag. Allerede tidligt paa Dagen drog Columbus og alle tre Skibes Besætninger i samlet Procession til Kapellet ved La Rabida Klostret for at bede Gud om Beskyttelse paa Rejsen og for at modtage den hellige Nadver og blive velsignet af Juan Perez. Som Don Fernando bemærker i sin Biografi, var Columbus efterhaanden blevet lige saa ivrig efter at faa Lejlighed til at udbrede den kristne Tro som til at foretage Opdagelser.

Hen paa Eftermiddagen lettede den lille Flaade Anker og satte Sejl, og under Kanonsalut stod de tre Karaveller ud fra Palos og satte Kurs mod de kanariske Øer.

Allerede Dagen efter Afsejlingen fik „Pinta“ en saa alvorlig Skade paa Roret, at dette ikke kunde fungere. Der blev foretaget en Reparation, saa godt dette lod sig gøre i Søen, men den følgende Morgen viste det sig, at de anlagte Surringer var blevet sprængt i Nattens Løb, saa Roret igen var ubrugeligt. Alonzo Pinzon var ikke blind for, at disse Beskadigelser kunde være foretaget af Mandskabet for at faa ham til at vende om, men han holdt dog denne Formodning for sig selv. Rorskaden blev interimistisk udbedret endnu engang; og den 12. August naaede alle tre Karaveller uden yderligere Uheld de kanariske Øer. Her forsøgte Columbus at erhverve et andet Skib i Stedet for „Pinta“. Dette lykkedes imidlertid ikke, og man maatte nøjes med at give den havarerede Karavel et nyt Ror.

Ved samme Lejlighed blev „Nina“s Sejl, som havde vist sig at være for store, skaaret ned til mere passende Dimensioner.

Den 6. September gik Columbus igen under Sejl med sine tre Smaaskibe. Der blev styret ret Vest, og den 9. tabtes Ferro af Sigte.

Herefter skriver Don Fernando:

Da det fjerneste kristne Land var tabt af Syne, og efterhaanden som man naaede længere ud over det hidtil ukendte Hav, ytrede mange af „Santa Maria“s underordnede Skibsfolk stor Ængstelse for, at de aldrig mere skulde se Land igen. Men Admiralen (Columbus) brugte alle Midler for at berolige dem. Han forsikrede dem, at han meget snart vilde finde det Land, han søgte efter, og han forestillede dem, hvilken Hæder det ogsaa vilde være for dem at være delagtig i en saadan Opdagelse. For at overtale dem om, at de stadig ikke var ret langt fra Spanien, gjorde han over for dem de udsejlene Distancer for korte, mens han omhyggeligt holdt de sande Beregninger hos sig selv.“

I nogle Dage maatte de tre Karaveller arbejde sig frem mod kontrære Havstrømninger. Dette fik dog



Columbus ser et flakkende Lys langt borte — det første Glimt fra „Den nye Verden“.

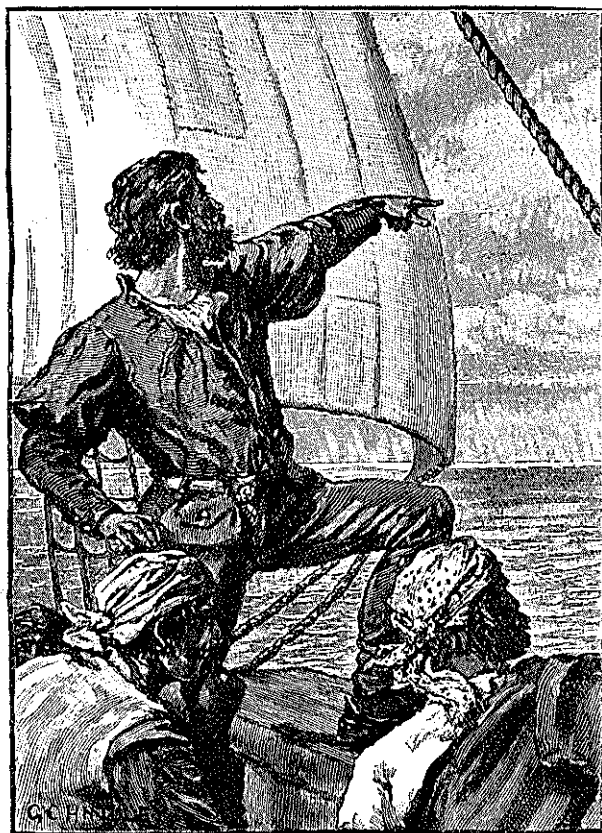
en Ende, da man naaede saa langt frem, at man efter de foretagne Beregninger befandt sig omkring 200 Legua (600 Sømil) Vest for de kanariske Øer. Men saa begyndte Kompassaalen pludselig at gøre nogle stærke og ufattelige Udsving, hvilket tydeligt konstateredes om Natten ved Iagttagelse af Stjernerne, og dette Fænomen foruroligede baade Columbus og de underordnede Skibsfolk. Samtidig kom de ind i tykke, vidtudstrakte Tangmasser; og herom skriver Don Fernando:

„De var i Drift over den store Atlantis-Banke, og det saa' for dem ud, som om de var vendt tilbage til Spaniens mest ukrudtbevoksede Kyster. Hele Havet var dækket med orangefarvet Søgræs, der var indfiltreret som et Net af Grene, og hvorpaa der voksede Bær i Lighed med Mastik-Træets Frugter.“

Saaledes stiftede disse Søfarere Bekendtskab med Saragossa-Tangen og blev de første Mennesker, der sejlede paa Saragossa-Havet; og herom skriver Columbus selv:

„Denne Tangmasse var saa tyk, at vi kun kunde gøre meget ringe Fart, endskønt Vinden var frisk og med os. Jeg troede straks, at vi sejlede hen over et

Rev, og at vi snart vilde støde paa Grund; men vi avancerede dog stadig langsomt og jævnt fremad gennem Tangmasserne, som helt forhindrede Skibene i at rulle. Jeg følte mig forvisset om, at vi blev paa-virket af en medgaaende Havstrøm (Nordkanten af den nordlige Ækvatorialstrøm), og da vi omsider kom



Land i Sigte.

ud af denne Tangmasse og fik aabent Vand igen, løjede Vinden af, og vi befandt os snart i et fuldstændigt Vindstille omgivet af en mild og balsamisk Luft og under en Himmel saa høj og blaa og klar, at vi kunde have følt os hensat til Andalusien i April, dersom vi ogsaa blot kunde have hørt Nattergalene synge. Men jeg følte mig nu ogsaa næsten forvisset om, at der endnu var en lang Vej til Land mod Vest."

Dette Vindstille foruroligede i høj Grad Søfolkene, som fra Morgen til Aften ængsteligt spejdede efter Tegn, der kunde fortælle dem, at de var i Nærheden af Land; og da de om Aftenen den 15. September saa et lysende Meteor falde i Havet, opfattede de dette som et Tegn fra Himlen, der ikke varslede dem noget godt.

Imidlertid rejste der sig snart igen en frisk Vind, og den blæste støttig fra Nordost. Døgn efter Døgn holdt den sig i det samme Hjørne, mens lette Skyer højt oppe under den azurblaa Himmel drev den stik modsatte Vej. Columbus havde med andre Ord faaet Nordost-Passaten, som støttig førte de tre Karaveller mod Vest. Ogsaa dette bidrog til at skabe Ængstelse blandt Skibsfolkene, som mere og mere følte sig overtydede om, at der i disse Regioner aldrig blæste

nogen Vind, der vilde kunne føre dem tilbage til Spanien.

"Tegn begynder at vise sig," skriver Columbus i sin Skibsdagbog. "Tegn fra Vest, hvor jeg haaber, at han, hvis Haand styrer alt, snart vil bringe mig til Land."

Sagen var, at en levende Krabbe var blevet fisket op om Bord i „Santa Maria“ med en Tot Søgræs, og Mandskabet paa „Nina“ havde harpuneret en plettet Springer, som blev antaget for en Tunfisk. En Tropikfugl var blevet set svæve højt oppe i Luften, og man havde ogsaa langt borte iagttaget andre Fugle, som i Lighed med Pelikaner strøg i lige Flugt hen over Vandet, som om de var paa Vej ud over Havet for at fiske — eller hjemover med Fangst i deres Kæbeposer. Dette sidste var for flere af Søfolkene, som havde sejlet paa Afrika, et sikkert Tegn paa, at man var paa rette Vej; thi de vidste, at Pelikaner aldrig fjernede sig langt fra Land og aldrig sov paa Vandet. Men hvad de antog for Pelikaner har antagelig været Tossefugle, som ogsaa flyver lavt og forekommer langt til Søs. Den 20. September om Morgenen bemærkedes om Bord i „Santa Maria“, at en Sangfugl havde sat sig til Hvile oppe i Skibets Rig, men den fløj bort ved Solopgangen.

Den 21. September kom Skibene igen ind i drivende Tangmasser — en umaadelig Hav-Eng, som strakte sig saa langt Øjet rakte, men som ikke laa i saa tykt et Lag som det, de tidligere havde stiftet Bekendtskab med, og som med den friske Passat-Vind ikke lagde dem større Hindring i Vejen, saa de samme Dag naaede ud i frit Vand igen. Den næste Morgen svævede Stormsvaler i rastløs Flugt rundt om Skibene, hvilket af Søfolkene blev taget som et Forvarsel om daarligt Vejr og igen fik dem til at murre. Denne Spaadom slog dog fejl. Vejret holdt sig tværtimod fint, men Vinden skiftede og blev kontrær, og herved fik Columbus en Lejlighed til at overbevise Skibsfolkene om den falske Opfattelse, de havde faaet under Sejlladsen i Passaten. Den kontrære Vind var dog kun som et Strøg af en fløjls-blød Kattepote. Den kunde end ikke rejse nogen Sø, og Folkene mente, at den aldrig vilde blive kraftig nok til at føre dem hjem igen. Deres Utilfredshed tiltog, og Columbus havde det største Besvær med at berolige dem.

Imidlertid gik Driften stadig Vest over med en langsomt glidende Strømning i Vandet — den stadige Ækvatorialstrøm, der fortsætter i Golfstrømmen. Enkelte mindre Flager af Søgræs drev undertiden tæt langs Skibenes Sider, og man observerede Smaakrebs kravle omkring i dem. En Dag saa Alonzo Pinzon en Gulspurv, og hans Broder Vincente mente en Nat at have hørt en Turteldues „Du-du-ru-due“ oppe fra „Nina“s Rig. Men alle disse Tegn paa, at Land ikke kunde være langt borte, var ikke overbevisende nok for Skibsfolkene, som stadig bildte sig ind, at de sejlede den visse Undergang i Møde.

Saa skete det en Morgen under Vindstille, at der pludselig rejste sig en taarnhøj Sø, der med en tordenlignende Larm og med en sydende Kam i Toppen — men uden Vind — kom rullende fra Vest og løftede de tre Smaaskibe højt op over den omliggende jævne Havflade. Alle blev i Øjeblikket rædselsslag-

ne over denne tilsyneladende overnaturlige Hændelse, som naturligvis kun kan tilskrives et under-søisk Vulkanudbrud, og Columbus skriver om dette Fænomen:

„Noget lignende er aldrig hændet, siden Farao forfulgte Hebræerne over det røde Hav, og jeg tog dette som et misbilligende Tegn fra Gud over mine Folks Utilfredshed med mine Handlinger og foreholdt dem dette, hvilket ogsaa for en Tid dæmpede deres Utaalmodighed.“

Dagen efter denne Hændelse signalerede Columbus til Alonzo Pinzon, at han skulde lægge „Pinta“ langs Siden af „Santa Maria“. Hensigten hermed var, at han sammen med Alonzo Pinzon og sin Styrmand Juan de la Cosa vilde drøfte nogle Beregninger. Denne Drøftelse fandt Sted paa „Santa Maria“'s høje Agterkastel, ved hvis Forkant flere af Søfolkene nysgerrigt var stimlet sammen i Haab om at faa noget at vide om Skibenes virkelige Position. Da Drøftelsen var til Ende, stod Pinzon et Øjeblik og betragtede Solnedgangen. Pludselig gjorde han et højt Hop og svingede sin Hat i Luften.

„Land! Land! Admiral“ raabte han og pegede frem mod en mørk Stribe i Horisonten.

Columbus faldt paa Knæ og opsendte en Takkebøn til Gud. Pinzon istemte en Lovsang, og Søfolkene paa de to Skibe, der laa paa Siden af hinanden, faldt i med, mens Søfolkene om Bord i „Nina“, hvor man ogsaa havde bemærket den mørke Stribe, entrede til Vejrs for rigtig at nyde Synet af det forjættede Land, som den følgende Morgen viste sig at have været „Smørland“ — en Skybanke.

Efter denne Skuffelse var de underordnede Skibsfolk modne til aabenlyst Mytteri. De beskyldte deres øverste Leder for kun at stræbe efter Hæder og Ære paa deres Bekostning. — Hvad bildte han sig ind — denne Fremmede, som var ringeagtet ved Hoffet og bespottet af de Lærde? Nogle af de oprørske Søfolk foreslog rent ud, at det bedste for dem alle vilde være at kaste ham over Bord. Hvis de saa engang naaede tilbage, kunde de jo altid fortælle, at han under en Observation havde mistet Fodfæstet og var gledet ud over Skibssiden.

„Imidlertid behagede det Gud at sende nye Tegn,“ siger Don Fernando i sin Biografi. „Og ved Hjælp af disse lykkedes det igen Admiralen at stille sine Folk tilfreds.“

Ved Solopgang den 7. Oktober viste der sig igen Fortøninger ved Horisonten, der kunde ligne Land; men efter den første Skuffelse lod det ikke til at paavirke de underordnede Skibsfolk. Denne tilsyneladende og pludselige Ligegyldighed skyldtes sikkert Frygten for at miste den livsvarige Pension, som de spanske Majestæter havde udlovet til den, der først opdagede nyt Land; men til hvilket Løfte der var knyttet den Betingelse, at enhver, som paastod at have set Land, og dette ikke inden tre Dages Forløb viste sig at være rigtigt, skulde miste Retten til den udlovede Belønning, selv om han senere virkelig skulde blive den første, der opdagede Land. Om Bord i „Nina“ havde man dog aabenbart rent glemt denne Betingelse; thi allerede et Par Dage efter den første Skuffelse, afgav man fra dette Skib et Kanonskud og lod Flag og Vimpler gaa til Vejrs som Tegn paa, at

Land var i Sigte. Dette viste sig dog ogsaa at være blind Alarm.

Nu var Oprørsaanden ved at sprænge alle Baand; men lykkeligvis viste der sig i Tide nye Tegn, som ikke kunde fejle, og som ogsaa bragte Skibsfolkene til Fornuft. Disse Tegn var nogle grønne Buske med friskt Løv og nogle Sivbundter, som den 11. Oktober drev langs Siden af „Santa Maria“. Og efter dette begyndte der nu ligefrem at opstaa en Kappestrid mellem Søfolkene om at vinde den udlovede Belønning.

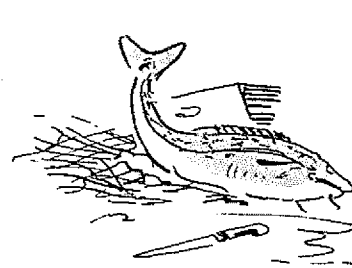
Samme Aften efter Mørkets Frembrud, da Columbus fra „Santa Maria“'s høje Agterkastel tog et Skøn over Vejret, forekom det ham, at han langt borte saa' et flakkende Lys, der bevægede sig op og ned og med Mellemrum forsvandt, som om det kunde hidrøre fra en Fakkellamp eller et Fiskerfartøj. Han kaldte to af Søfolkene til sig for at faa konstateret, at Synet ikke var et Sansbedrag. Den ene af Søfolkene saa' ogsaa Lyset, men den anden kom for sent. Det var forsvundet, inden han naaede op paa Kastellet, og det viste sig ikke mere.

Klokken to den følgende Morgen blev alle Mand alarmeret ved et Kanonskud — affyret fra „Pinta“, der — som den hurtigste Sejler af de tre Karaveller — altid var et Stykke Vej foran de to andre. En Sømand ved Navn Roderico de Triana mente at have faaet Land i Sigte, og efter næsten at have stirret sig blind i den stjerneklare Nat slog Alonzo Pinzon fast, at Trianas Syn ikke havde bedraget ham.

Alle tre Skibe blev nu drejet bi for Resten af Natten, som for de Ombordværende ingen Ende syntes at skulle faa. Og da saa Dagen endelig gryede, saa' Columbus og alle hans Deltagere i Ekspeditionen foran sig — ikke noget „Smørland“ — men en lav, skovbevokset og grøn Ø med en blændende hvid Strandbred. Og de knælede alle og istemte et Te Deum.

Efter en Rejse paa 70 Dage havde Columbus Fredag den 12. Oktober 1492 fundet „Den nye Verden“.

(Fortsættes).



Ved
Gammel
Strand

Ved Gammel Strand
— langs med Kanalen —
der ligger Torskens
og slaar med Halen.

Desværre for den
mest paa det tørre,
saa snart er Torskens
færdig med fyrre.

Endnu en Time;
saa er den dorsk.
— Ak, saadan gaar det
saa tit en Torsk.

Laurits Skov.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Prisstigninger.

Vore Læsere bør lægge Mærke til de ret store Priser, som de smaa Oplag af vore nyeste Provisorier allerede er naaet op i — Priserne gælder for de stemplede Mærker.

Medens de største Oplag — 20—15 rød, 15—40 grøn, Type II og 6—7 Øre, grøn, endnu holder sig paa samme Prisniveau, er 40—50, blaa steget til 15 Øre; 6—8, graa steget til 20 Øre og 15—40, grøn, Type I endda roget op til 40 Øre!

Forøvrigt vil de kommende Kataloger for 1942 utvivlsomt overraske med meget store Prisstigninger for danske Frimærker.

Provisoriske Frimærker.

(Fortsat)



8—12 Øres Mærkernes Billedstørrelse er dels $16 \times 19\frac{1}{2}$ mm og dels 17×20 mm. Afstanden mellem de to 8 Tal, maalt som vist paa Fig. 6, er normalt 8 mm, men paa Mærkerne Nr. 2, 9, 14, 15 og 70 i Arket kun 7 mm og paa Mærke Nr. 15 9 mm, hvorved de 6 forsk. Typer fremkommer.

For 8—7 Øre gælder det samme med Hensyn til Afstanden mellem Overtrykstallene, men da der her kan skelnes mellem Mærkefarverne orange, gul og rødorange fremkommer der 9 forskellige Typer.

Priserne for disse Mærker er:

	Ustemplet	Stemplet
8—12 Øre, Billedst.: $16\frac{1}{4} \times 19\frac{1}{2}$ mm, Afst. mellem Tallene 7 mm	0.40	0.20
8—12 „ Billedst.: $16\frac{1}{4} \times 19\frac{1}{2}$ mm, Afst. mellem Tallene 8 mm	0.35	0.15
8—12 „ Billedst.: $16\frac{1}{4} \times 19\frac{1}{2}$ mm, Afst. mellem Tallene 9 mm	0.75	0.30
8—12 „ Billedst.: 17×20 mm, Afst. mellem Tallene 7 mm	0.40	0.20
8—12 „ Billedst.: 17×20 mm, Afst. mellem Tallene 8 mm	0.35	0.15
8—12 „ Billedst.: 17×20 mm, Afst. mellem Tallene 9 mm	0.75	0.30
8—3 „ Normal	0.35	0.20
8—3 „ Sammenhængende MA	1.00	0.80
8—7 „ Orange, Afst. mellem Tallene 7 mm	0.40	0.20
8—7 „ Orange, Afst. mellem Tallene 8 mm	0.30	0.15
8—7 „ Orange, Afst. mellem Tallene 9 mm	0.80	0.50
8—7 „ Gul, Afst. mellem Tallene 7 mm	0.75	0.50
8—7 „ Gul, Afst. mellem Tallene 8 mm	0.60	0.30
8—7 „ Gul, Afst. mellem Tallene 9 mm	1.50	1.00
8—7 „ Rødorange, Afst. mellem Tall. 7 mm	0.40	0.20
8—7 „ Rødorange, Afst. mellem Tall. 8 mm	0.30	0.15
8—7 „ Rødorange, Afst. mellem Tall. 9 mm	0.80	0.50

I Aaret 1926 møder vi de næste Provisorier. Denne Gang er det en Portonedsættelse, den internationale Brevkortporto, som nedsættes fra 25 til 20 Øre, som er Aarsag til Provisorierne. 20 Øres Mærkerne begyndte at slippe op, og man udsendte derfor Restbeholdningerne af 40 Øre, blaa, som der nu ikke mere var Brug for, samt en Del 50 Øre, orange, hvis Oplag var ret stort, med sort Overtryk 20. Overtrykket var for 40—20 Øre som vist paa Fig. 1, for 20—50 er de sorte Kvadrater under Tallene udeladt.

I 20—50 findes en Variant, idet 2-Tallet i venstre 20 er defekt — det saakaldte „Slangebid“ — der bestaar i en Splittelse af Enden paa Rundingen foroven.

Oplagens Størrelse er:

20—30 Øre, Orange	15642 Ark
20—40 Øre, Blaa	8995 Ark

Priserne er i Øjeblikket:

	Ustemplet	Stemplet
20—30 Øre, Normal	0.45	0.15
20—30 Øre, „Slangebid“	5.00	2.50
20—40 Øre, Normal	0.50	0.25

20 Øres Provisorierne udsendes den 12. Februar, men allerede i Marts og April Maaneder maatte man udsende nye Provisorier for Værdierne 7 Øre og 12 Øre. Aarsagen hertil var atter en Prisnedsættelse, idet Porto for Landsbreve ændredes fra 15 til 12 Øre den 1. April, og den internationale Tryksagsporto 10 Øre nedsattes til 7 Øre den 1. Maj.

Til 12 Øres Provisorierne anvendte man Restbeholdningen af 15 Øre lilla, 1915, som var ret stor. Overstemplingen bestod af to 15-Tal, anbragt paa samme Maade som Tallene 20 paa 20—30.

Til 7 Øres Provisorierne benyttede man dels Tjenestefrimærkerne, der var blevet afskaffet den 1. April 1924, og dels 15 Øre, lilla og 27 Øre, rød og sort, 1915 samt 8 Øre, graa, 1921.

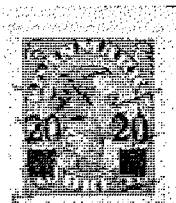


Fig. 1



Fig. 2

„Slangebid“

(Fortsættes).

Husk at forny Deres Abonnement

Internationale Sømands-Ørsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

VIII

As off to the South'ard we go

Gangspil-Chanty

Allegretto.

Solo: Kor:

The wind is free, and we're bound for sea. Heave a-way chee - ri - ly

Solo: Kor:

ho, oh! The las-ses are wav-ing to you and to me —. As

off to the South-'ard we go - o. As off to the South-'ard we

Refrain:

go — | Sing, my lads, chee - ri - ly. Heave my lads, chee - ri - ly.

Heave a - way chee - ri - ly, ho, oh! For gold that wi prize, and

sun - ni - er skies. A - way to the South-'ard we go — |

Solo: They're waving good-bye and with tearful eye.

Kor: Heave away cheerily, ho, oh!

Solo: Sing cheer up, my darlings, and wipe your tears dry.

Kor: As off to the South'ard we go-o. As off to the South'ard we go!

Refrain: Sing my lads cheerily. Heave my lads cheerily. Heave away, cheerily, ho, oh!
For gold that we prize.

For sunnier skies.

Away to the South'ard we go!

Solo: They're crying: „Come back, my dear Tom or dear Jack.“
Kor: Heave away cheerily, ho, oh!
Solo: There's water in front and no door at the back.
Kor: As off to the South'ard we go-o. As off to the South'ard we go!
Refrain: Sing my lads cheerily. — — —

Solo: We want sailors bold, who can work for their gold.
Kor: Heave away cheerily, ho, oh!
Solo: And stand a good wetting without catching cold.
Kor: As off to the South'ard we go-o. As off to the South'ard we go!
Refrain: Sing my lads cheerily. — — —

Solo: The sailor is true to his Sal' or his Su'e.
Kor: Heave away cheerily oh, oh!
Solo: As long as he's able to keep 'em in view.
Kor: As off to the South'ard we go-o. As off to the South'ard we go!
Refrain: Sing my lads cheerily. — — —

Solo: Our Sal' and our Su'e they are likewise as true.
Kor: Heave away cheerily oh, oh!
Solo: They will follow us down to the tropical blue.
Kor: As off to the South'ard we go-o. As off to the South'ard we go!
Refrain: Sing my lads cheerily. — — —

Solo: And away there far down in the tropical oven.
Kor: Heave away cheerily oh, oh!
Solo: Their hair will get black, and their skin will turn brown.
Kor: As off to the South'ard we go-o. As off to the South'ard we go!
Refrain: Sing my lads cheerily. — — —

Solo: Where ever we land, on the quay they will stand.
Kor: Heave away cheerily oh, oh!
Solo: They're winking their eyes, and with them we will chant.
Kor: As off to the South'ard we go-o. As off to the South'ard we go!
Refrain: Sing my lads cheerily. — — —

Solo: There's nothing to blame, they have only changed name.
Kor: Heave away cheerily oh, oh!
Solo: There Sal' is call'd Nanni and Su'e — Babriane.
Kor: As off to the South'ard we go-o. As off to the South'ard we go!
Refrain: Sing my lads cheerily. Heave my lads cheerily. Heave away, cheerily, ho, oh!
For gold that we prize.
For sunnier skies.
Away to the South'ard we go!

„As off to the South'ard we go“ er en typisk Outward-bound-Chanty for Gangspil, og at den er af engelsk Oprindelse, kan der ikke være nogen Tvivl om, da der i dens Tekst hverken forekommer skotsk, irsk eller amerikansk Sømands-Slang; men her ud over kan siges grumme lidt om den. Den forekommer med et enkelt Vers — det 4de af de her anførte — i den engelske Forfatter Basil Lubbock's Bog „Round the Horn before the mast“, som er en Dagbog-Optegnelse fra den skotske firemastede Bark „Royalshire“'s Rejse fra San Francisco til Liverpool i Aaret 1899. Og da det i denne Forbindelse ikke er uden Interesse, hvad Basil Lubbock skriver om Chantyen, gengives dette her:

„As we were chanting up the main upper-topsail of the tune of „As off to the South'ard we go“, a big sea fell aboard and washed Higgins and Bower into the lee scuppers.“

At „Royalshire“'s Besætning i nævnte Tilfælde højste Mærsejl til en Gangspil-Chanty er et Bevis paa Chanty-Sangens Forfald allerede den Gang. Og naar Higgins og Bower ved samme Lejlighed blev skyllet ned til de læ Spygatter, kan dette maaske for en Del tilskrives Anvendelsen af en forkert Chanty. Det er troeligt, at disse to Sømænd, der i Bogen skildres som et Par gamle, tjærede Ulke, har været saa overraskede og optagne af at finde ud af, hvornaar de skulde hale

under Sangen af denne Chanty, hvori der ikke findes den ringeste Takt for Halning, at de ikke ogsaa har haft Tid til at tage sig i Agt for Overraskelser udenbords fra.

Det er værd at lægge Mærke til det i Chantyens fire

første Vers forekommende „ho, oh“, som i de resterende Vers er ændret og her synges som „oh, oh“. Denne lille Variation udtrykker tydeligt Sømandens Skepsis overfor hans egen Troskab i Kærlighed.

Billy Boy

Gangspil-Chanty

Moderato.
Solo: Kor:

Oh, where have you been all the day? Bil - ly Boy!

Bil - ly Boy! Where have you been all the day? Oh,

Bil - ly Boy — I've been walk - ing all the

day — with my charm - ing Nan - cy

Grey —. And my Nan - cy tick - led my

fan - cy. Oh, my charm - ing Bil - ly Boy!

Solo: Is she fit to be your wife?
Kor: Billy Boy! Billy Boy!
Solo: Is she fit to be your wife?
Kor: Oh, Billy Boy!
Refrain: She's as fit to be my wife,
as the fork is to the knife.
And my Nancy tickled my fancy.
Oh, my charming Billy Boy!

Solo: Can she wash and mend your clothes?
Kor: Billy Boy! Billy Boy!
Solo: Can she wash and mend your clothes?
Kor: Oh, Billy Boy!
Refrain: She can wash and mend my clothes
and my socks and clean my boots.
And my Nancy — — —

Solo: Can she boil a pot of soup?
 Kor: Billy Boy! Billy Boy!
 Solo: Can she boil a pot of soup?
 Kor: Oh, Billy Boy!
 Refrain: She can boil a pot of soup,
 fit for working „pitmans grub“.
 And my Nancy — — —

Solo: Can she cook a bit of steak?
 Kor: Billy Boy! Billy Boy!
 Solo: Can she cook a bit of steak?
 Kor: Oh, Billy Boy!
 Refrain: She can cook a bit of steak.
 Aye, and make a „gairdle cake“.
 And my Nancy — — —

Solo: Can she make an Irish Stew?
 Kor: Billy Boy! Billy Boy!
 Solo: Can she make an Irish Stew?
 Kor: Oh, Billy Boy!
 Refrain: She can make an Irish Stew.
 Aye, and „Singing Hinnies“ too.
 And my Nancy tickled my fancy.
 Oh, my charming Billy Boy!

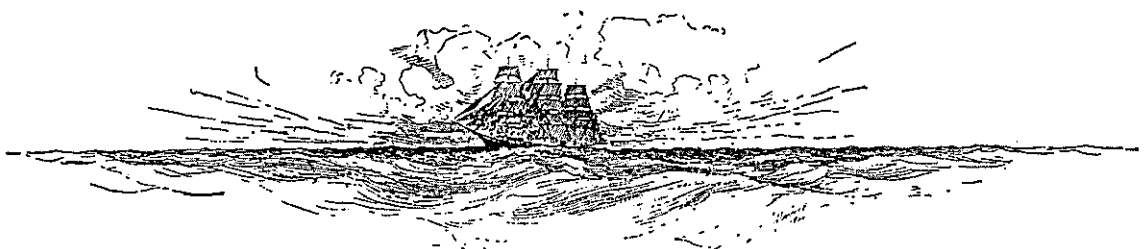
Denne Chanty adskiller sig fra den almindelige Regel for Gangspil-Chanties ved, at de to første Strofer i Refrainet er forskellige i hvert Vers; og for at den kan anvendes efter det her givne Formaal med et nogenlunde tilfredsstillende Resultat, er det naturligvis nødvendigt, at alle Deltagere i Opsangen fuldt ud er fortrolige med hele Tekstens Ordlyd. Derfor hører „Billy Boy“ heller ikke til de særlig meget anvendte Gangspil-Chanties, og den er fra sin første Oprindelse næppe heller beregnet som Arbejdssang til Søs. Hvor den stammer fra, har der været delte Meninger om. Jeg har hørt en ældre engelsk Sømand være af den Formening, at den skulde være opstaaet over Motivet fra en gammel northumberlandsk Fiskersang, og den skulde saaledes have sin Rod i Nordengland. I de gamle Belfast-Skibe gik den for at være en *Irish song*. Begrundelsen herfor kan kun søges i det i Teksten forekommende Udtryk „Irish Stew“, men denne Benævnelse paa Biksemad er almindelig i saa godt som alle Nationers Skibe og kan ikke være et fyldestgørende Bevis for Sangens Afstamning eller, hvad den sigter

til. Derimod forekommer der andre Ord i Teksten, som i saa Henseende giver mere bestemte Fingerpeg. I det fjerde Vers har vi saaledes Ordene „pitmans grub“, som betyder Minearbejdernes Kost, hvilket naturligvis her peger i Retning mod Kulminerne. I femte Vers har vi Ordene „gairdle cake“. Dette *gairdle* er et skotsk Udtryk for det engelske Ord *griddle* eller *grill* — en Brødrist, og *gairdle cake* er, hvad Skotterne forstaar ved en Tekage. Englænderne kalder det *toast*, og paa Dansk hedder det ristet Franskbrød. Endelig forekommer i det sidste Vers Ordene „Singing Hinnies“, som ogsaa er en skotsk Benævnelse paa en Kage — men en stor Kage, fyldt med Korender, og som ogsaa er typisk for skotsk Kagebagning.

Der kan med den ovennævnte Udredning næppe herske Tvivl om „Billy Boy“s Nationalitet og oprindelige Formaal. Chantyen har fra sin første Fremkomst ikke været en Arbejdssang, men en Underholdnings-sang, og den er som saadan blevet til blandt Arbejdere i de skotske Kulminer, hvorfra den saa senere er kommet til Søs og er blevet anvendt som Gangspil-Chanty.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



Det haardeste Job, der findes. (Fortsat fra Side 4)
grundigt, som Maagen har faaet sin Flyvedygtighed. Herude paa Havet har han den samme enkle Indstilling overfor Tilværelsen som Koglen og Maagen. Ligeegyldigt hvor brutal Tilværelsen aabenbarer sig.

Blid er den ikke her. I Sommer var den saa barsk som Dagen var lang, og vi havde Midnatssol og Døgndrift. Det kræver en Konstitution — og et Humør — som man vanskeligt kan forestille sig. Men Efteraaret gav os ikke blødere Hænder, selv om den kortere Dag gav os et Par Timer at sove i og lidt bedre Tid til at skære en Skive Rugbrød. For Oktober og November giver det største Fiskeri.

Vi fisker ved Øen Papey, hvor vi hver Gang, vi faar 3 Kurve Rødspætter, maa kaste 20—25 Kurve Ising ud igen. Alt for lidt af det, der fanges, kan bruges. I Hornefjord er Vaaddet helt rødt, naar vi haler det op gennem Vandet. Det ser pragtfuldt ud, men den store Fangst er ganske værdiløs. Den røde Farve stammer fra Tusinder af Jomfruhummere, som vi ikke kan bringe hjem, og fra nogle smukke, røde Fisk, som vi heller ikke kan bruge. De ligner ganske store Guldfisk. Nordmændene kalder dem Røtfisk, Færingerne Kongefisk. Fiskerne kalder dem Soldater. De kastes udenbords igen, og det sker med en sjov robust Forsigtighed. Soldaterne stikker, og det har ofte medført en farlig Blodforgiftning.

Under den snehvide *Oræfajokull*, der ligner Skyer, fanger vi Skærising og Helleflyndere, der vejer indtil 100 Pund. Det er en søgt Fiskeplads, hvor der altid har været fuldt op af Trawlere af en Masse Nationaliteter. Efter at Krigen er brudt ud, er her mærkeligt stille udenfor den nøgne Kyst. De danske Kuttere er ene. Bugten her nedenfor Fjeldet hedder Medallandsbugur. Fiskerne kalder den Lumskebugten. Den er saa farlig i haardt Vejr. Skonnertmaster og Trawlerstævne staar hele Bugten rundt i Brændingen og fortæller om gamle og nye Strandingshistorier. Dette Sted var et af de værste, da en Orkan efter Aarhundredskiftet kostede over 400 Fiskere Livet paa Islands Kyst. Storme er ikke gaaet af Mode, og de danske Islandsfiskere har ogsaa deres Strandingshistorier. Skipper Ejnar har sin.

De opsigtsvækkende Beretninger om Simon Peters berømte Fiskedræt i Geneserath Sø har før faaet ham til at forsøge Fiskeri med danske Snurrevaad i Palæstina. Han har ogsaa fisket i Nordsøen, men for 12—13 Aar siden standsede han ved det haardeste — Islandsfiskeriet. For en halv Snæs Aar siden forliste han med sin første Baad, „Albatros“, ved Langenæs paa Nordisland. De syv Mand bjergede Livet i Jollen, men det har ikke afskrækket ham. Naar vi passerer Langenæs, stirrer han ind mod Kysten med det fjerne Blik, man kun ser hos Vilde, Ørkenmænd og Søfolk. Han har før været inde for at se til Resterne af Vraget, og han fortæller om „Albatros“ i et blidt, vemodigt Tonefald — det, man ogsaa anvender, naar man taler om den første, tidlige Kærlighed, der aldrig rigtig blev til noget

Hen i Oktober kommer vi ind i et godt Kullerfiskeri — den dejlige Fisk, som Danskerne slet ikke forstaar at værdsætte. Jeg ved ikke, om Kuller har Skønhedssans, men de første træffer vi, hvor Vatnajökull strækker sine dejlige hvide og brune Horn ud i et safirblaat Hav, som Solen skinner paa. Smukt er der ogsaa i Hierads Floi og Vopnafjord paa Nordostisland, hvor vi i Oktober oplever det helt eventyrlige Kullerfiskeri. Det begyndte i daarligt Vejr. Langs Islands Kyst, i særlig Grad ude paa Westmanøerne, kan Havet være roligt og Vejret fint og i Løbet af 10 Minutter uroligt og brølende. Ved Westmanøerne stormer det hveranden Dag, men pludseligt ubehageligt Vejr kan opstaa lokalt mellem Fjeldene i hver eneste Fjord. I Vopnafjord brøler Blæsten med et pludseligt Sus, og Fjordvandet er pisket hvidt. Imens er det halvmørkt, Skibet slingrer i store ujævne Dønninger ude fra Havet, men mens Søerne skyller hen over os, sættes Vaaddet ud og hales ind igen. Fisk bjærges, renses og ises. Det giver sig ogsaa til at sne og hagle, sorte Skyer farer over Himlen under Fjeldtoppene.

Lige saa pludseligt er det forbi, og Blæsten lægger sig. Kun Dønningerne bliver ved, og vi kan aldrig tage Olietøjet af i Arbejdstiden. Men Vejret klarer op. Skyerne er forbavsende hurtigt borte, og Solen skinner paa en fin ny, ren Sne over Fjeldene. Landskaberne med det vaade Græs og de skinnende Fjeldsider er ikke til at kende igen. Hele Fjorden antager samme Udtryk som en lille Pige, der har grædt, men nu klarer op i et Smil.

Og samtidig begynder det store Fiskeri. Kulleren er staaet ind. Paa 5 Dage fyldes hele Skibet op. 1000 Kurve med hver 80 Pund kønne Kuller — 5 Dage, uforglemmelige for deres Gavmildhed og haarde Arbejde.

Tidligt om Morgenen er der Liv i Havet. Sorte Kæmpelegemer tørner sammen med Sprøjt og voldsomme Klask. Omtrent saadan maa U-Baadskollisioner se ud, men det er kun Hvalernes gemytlige Morgenpjank. De gaar saa nær, at vi kan se Regnbuer i de Straaler, de sender til Vejrs. Der er ogsaa Kuller. Da vi skal til at hale første Træk ind og kun lige har faaet fat i selve Vaaddets Arme, slaar Posen op over Vandoverfladen langt ude. Den er saa fyldt med Fisk, at deres Svømmeblærer har presset hele Vaaddet op, som var det en Ballon. Vi hiver og slæber, løfter og trækker. 5000 Pund Kuller spræller i en mægtig Bunke paa Dækket. Og næppe er Vaaddet inde, før „England“ er gaaet fra Bøjen igen for at sætte næste Vaad. Sejladsen skal passes, Vaadsætningen ogsaa. Spillet kræver sikre Øjne og Arme, mens Vaaddet hives ind. Splittede Tove skal splejses, Maskinen smøres, Is knuses og Fisk ises, Fisk renses og Fisk skyllens, Fisk langges ned, og Fisk stuves i Lasten. Det hele skal gaa i et mægtigt Tempo. En slingrende Islandskutters Dæk er en krævende Arbejdsplads. I Paunerne staar vi fire Mand i Vand til Knæene. Knivene arbejder. Eet Snit og to Ryk. Kulleren er rensset. Det gaar mekanisk og utrolig hurtigt, men det skal læres grundigt og nøj-

agtigt — ligesom en Tryllekunst. Ustandselig den samme Bevægelse med Hænder og Haandledd, det samme Tryk med Kniven, aldrig Tid til at rette Ryggen ud. Vi faar ikke Fisken af Dækket, før vi atter skal have Vaad ind. Ny Trækken og Halen langs. Vandmændenes lange Traade i Vaadarmene brænder i Hænder, nøgne Arme og Ansigter, Haandleddene begynder at blive ømme, fordi Bevægelsen nu er en ny. I Haaret, paa Næse og Læber sidder der Fiskeskæl. Naar vi gnider dem af, fører Handskerne de brændende Vandmands-traade derop.

Saa ligger der en ny Dynge Kuller paa Dækket, og vi er paa Vej ud efter næste. Forfra med Rensning og det hele — for atter at kunne begynde forfra. Vi fik Frokost Klokken 7 i Morges. Ved 2-Tiden faar vi en hastig Kop stærk Kaffe, til hvilken vi spiser tørret Hajkød. Hver Dag til Eftermiddagskaffen henter vi i Maskinrummet en lille saltet, tørret Haj. Med Lommeknivene skærer vi store Lunser ud af den, og de glider ned støt, som var det Konditorkager. Saa faar vi heller ingen Mad igen, før Arbejdsdagen er forbi. Det bliver lidt før 3 næste Morgen. En noget sen Middag, som det er svært at løfte op til Munden. Fisk dynges oven paa Fisk, og ud paa Aftenen ligger der endnu over 100 Kurve paa Dækket. De skal væk, før vi kan tørne ind. Der renses og skylles. Fyldte Kurve stikkes ned gennem Lastelugen, hvorfra der ustandselig lyder Øksehug og Raslen af Isstumper. Efter Midnat er det ubehageligt at dreje Haandleddet, men rensede Kuller flyver ustandselig fra Paune til Paune. Det vaade Olie-tøj gnaver i Haandleddene, hvor mange af os i Forvejen har Bylder, der er fremkaldt af Søvand. Fødderne er ømme af at staa paa det gyngende, fiskefyldte Dæk. Vi er dødtrette og sultne. Men lige stærkt gaar det, selv om Stillingen, vi staar i, giver os Kvalme og Lyst til at ligge udstrakt, blot et Øjeblik.

Vi ligger forankret midt ude i en dyb, mørk, islandsk Fjord. Fjeldene er sorte, og Skyerne, der farer over Himlen, er sorte. Vandet er sort. Men vi har alle Lanterner og alle Projektører tændt. Fra Reservehøjtaleren i Styrehuset lyder der Musik ud over Baad og Fjord. Det er Orgelmusik fra en tysk Stations Natkoncert.

Orgelmusik er stemningsfuld og har en mærkelig Evne til at fremkalde Længsler og Minder.

Men hvad nytter det, naar Dækket flyder med Fisk. Der er ingen, der siger ret meget nu. Og der er heller ingen, der mukker.

Smerterne i Haanden og Ømheden i Ryggen maa gaa over paa Sejladsen nedad. Blive ved — og blive ved. Man kan gribe sig selv i at kaste Indvoldene i Kurvene og den rensede Fisk ud over Lønningen. Men en Flaske Mælk hjælper.

Vi bruger allesammen Handsker for lettere at kunne holde Fisken, men alligevel staar vi med Hænderne i Vand hele Dagen, og Tove og Fiskeskæl slider Huden itu. Naar vi skiller Fingrene fra hinanden, gaar Huden af. I Dagens Løb har jeg slidt tre Par Handsker op, og jeg har ikke slidt flest. Vi begynde, da det endnu

var natmørk Morgen. Vi slutter først, da det har været Nat i flere Timer. Da jeg har kastet det sidste Par Handsker ud over Lønningen, ser jeg til min Overraskelse, at Hænderne er svulmet uforholdsmæssigt op. Det ser komisk ud. Paa Hænder og Arme er der smaa røde, runde Pletter, der ligner Mariehøns, men det er aldeles ikke Mariehøns. Det er Blod fra Stik og Rifter, hvor Kniven er smuttet eller Kullerens Nøgleben gaaet igennem. Hvordan skal det gaa i Morgen? Det kniber med at holde paa Brød og Ske.

Men de Tusinder Par slidte, blodige Handsker, som danske Fiskere har kastet i det nordlige Ishav og Atlanterhavet, kunde have fortalt en forbavsende — og meget smuk — Historie om Blod og Sved og Mandfolkearbejde.

Engang stod vi og manglede en Mand, og en Engelskmand maatte mønstres i Grimsby. Den bedste blev taget med, og han fik Islandsfiskeriet med Snurrevaadskutter at se. Tempoet og Sliddet tog Pusten fra ham, hans Humør blev temmelig hurtigt ringe, men han bed Tænderne sammen og tog fat med angelsaksisk Stædighed, *vilde* ikke give sig. Baaden var imidlertid kommen ind i noget Fiskeri, og Engelskmanden blev mere og mere medtaget, som Dagene gik. Da der manglede kun tre Dage, kastede han sig nedenunder paa Kistebanken.

— I maa gerne beholde min Hyre og det hele, sagde han. Bare jeg maa blive liggende

Men et Skib kan fyldes op. Man kan meget, naar man vil, og Arbejdet bliver gjort. Ogsaa i Aften kunde vi rydde Dækket, gøre Vaaddet klart til Daggry og skeje ud for et Par Timers Hvil. Projektørlysene kunde slukkes, og de er afløst af Maanen, Stjerner og Nordlys. Nordlysene kommer pludseligt og fylder Himlen fra Øst til Vest, og nu kan vi endelig se op. De vældige grønne Tæpper hænger lodret ned fra Himlen. Det ser ud, som om de er gjort fast ved Stjernerne lige over os. De hænger ned imod os som mægtige Punkah'er, bølger sagte over Himlen og vifter isgrøn Kølighed ned over os. Den gaar til Marv og Ben, men det er svært at rive sig løs fra denne nordiske Nats overvældende Skønhed og barske Inderlighed.

Da vi er tørnet ind, kan vi ligge i Køjerne og se det grønne Skær gennem Skylightet. Er det Skønheden, eller er det Trætheden, der faar Sønnen til at udeblive? Man *kan* blive saa træt, at man ikke kan sove — og Nordlysskåret er saa kraftigt, at det kan lyse hele Urskiven paa Skottet under Barometret op. Vi kan ligge i Køjerne og se, at der kun er tre Timer, til vi skal tørne ud igen.

Saadan er Islandsfiskeriet.

Saa gavmildt og saa krævende. Saa haardt, lune-fuldt og ubarmhjertigt. — Og saa skønt!

Poul Nordahl-Petersen.

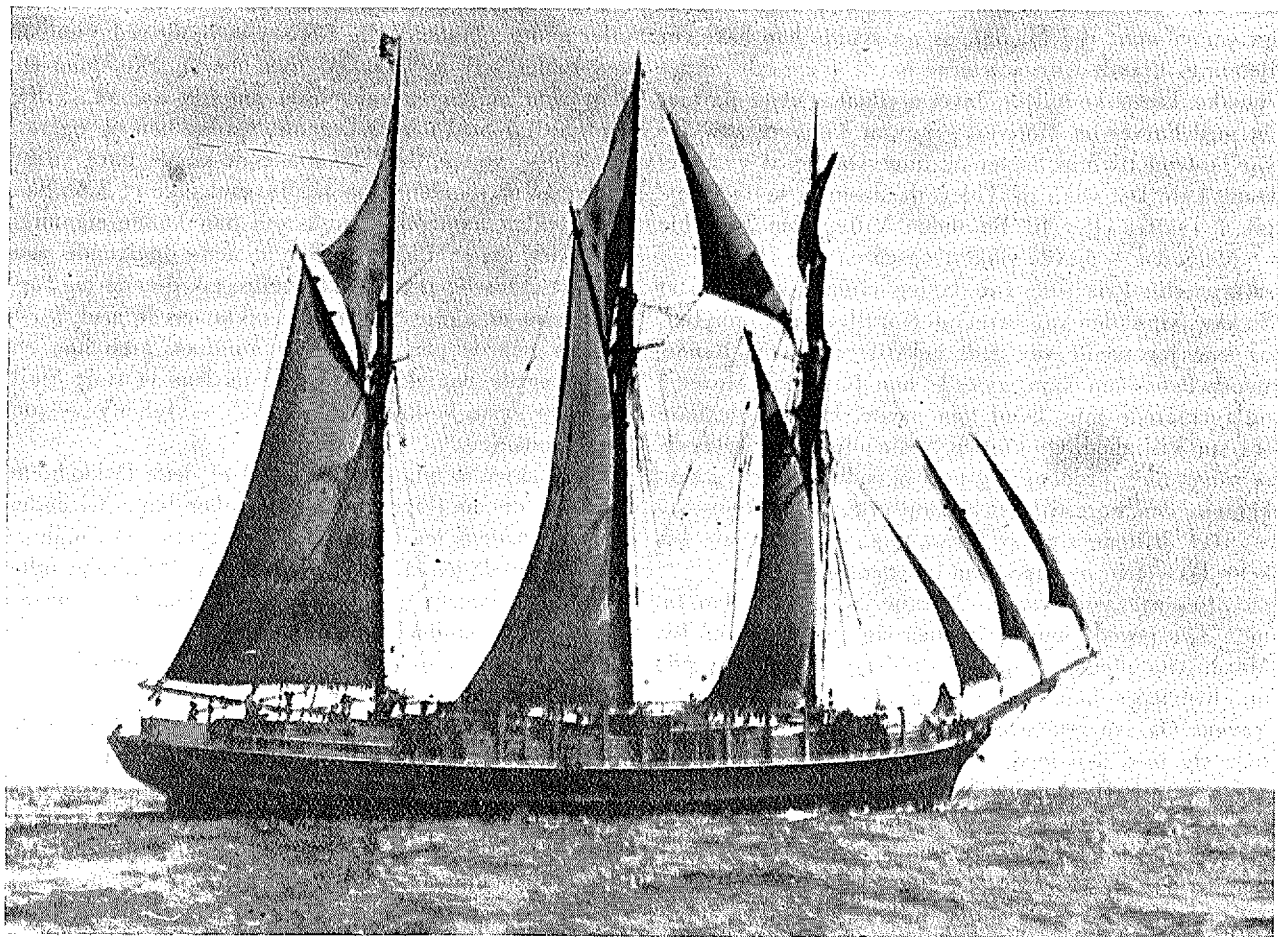
Har De læst Sejl og Motor?

Sømandens Glade Liv (Fortsat fra Side 6)

Kasse, og da vi fik at vide, at et andet af Selskabets Skibe, en Bark ved Navn „Standard“, var sprunget i Luften ude i Nordatlanten, besluttede nogle af os at rømme. De to første gik det galt, de blev opdaget, inden de naede Land, og Toldbaaden fra La Blaye jagede dem. Da de ikke kunde slippe fra den, sprang den ene af Mændene, en Irlænder, udenbords. Men der var kun Mudder, og han blev hængende fast; det var med Nød og næppe, hans Førfølgere kunde hale ham op. I Løbet af nogle Dage var dog fire Mand klaret ud, og jeg besluttede at vove Forsøget. Vi lossede i store Sejllægtene, der bragte Lasten op til Bordeaux, og en Aften vilde jeg snige mig ned i en af dem. Det var henad Midnat, ravende mørkt, og jeg listede mig agterover med min Sæk paa Nakken. Pludselig stødte jeg mod Karmen paa Storlugen, den var kun godt en Fod høj, jeg snublede og gik paa Hovedet ned i Rummet, der var tomt her. Jeg kunde nemt have brækket Halsen efter den Saltemortale, men Lykken var med mig — eller rettere sagt Sækken. For den faldt jeg ovenpaa, og selv om jeg fik nogle slemme Knubs, var det dog ikke værre, end at jeg kunde kravle op, stikke en Ende paa Sækken og hive den op igen. saa kom jeg ombord i Lægteren og gik hen til den

eneste Matros, der var ombord i den. Han havde et lille Lukaf for sig selv. Det blev en længere og indviklet „Parlevu“, han kunde kun tale Fransk og jeg ikke et Ord af det Sprog, men vi kom til en Forstaaelse, mest ved Hjælp af nogle Kuriositeter fra Kina, som jeg havde bestemt at tage med mig hjem til Familien og trolig slæbte rundt med fra Sted til Sted. Franskmanden stuvede mig ned i et Hul agter, og her maatte jeg saa ligge til næste Formiddag, da Lægteren var tillastet og satte Kursen mod Bordeaux. Og det var et af de værste Opholdssteder, jeg nogensinde har haft. Rummet var halvfyldt af muggent Flodvand, og for at holde mig klar af det, maatte jeg ligge paa nogle tynde Stokke, der var anbragt mellem Spanterne. Dér hang jeg som en Abe og maatte uafbrudt skifte Stilling for ikke at blive helt radbrækket. Men næppe var vi klar af „August“, før jeg kom frem og præsenterede mig for den gamle Lægterskipper, der nær havde faaet et Chok ved at se en Passager. Han tog det dog meget gemytligt, og jeg gav en Haand med ved Sejlsætning og Manøvrering.

Ved Mørkets Frembrud fortøjede vi for Natten ved en lille Anlægsbro, der laa foran et gammelt Slo. Matrosen gav mig Besked paa at lægge mig paa Bæn-



»Merkur« af Troense ligger bak for Proviant.

Indsendt af E. Lindahl, Skotterup.

ken i hans Lukaf og ikke komme paa Dækket. Med Tegn og underlige Gerninger søgte han at gøre mig forstaaeligt, at det kunde blive meget ubehageligt for mig, hvis jeg ikke lystrede. Jeg var klar over, hvad han mente og tilkendegav ham med mange: „Me savvy“ og „somprenhend“, at jeg havde forstaaet ham, og gik til Ro. Men hen paa Natten, da jeg vaagnede og hørte livlig Rumsteren ude paa Dækket, kunde jeg ikke modstaa Fristelsen, men listede mig op til den lille Lukaf-dør og aabnede den forsigtig paa Klem for at se, hvad der foregik. Lægerfolkene var ifærd med at lave Forretninger, Folk fra Land kom om Bord med Dunke, der blev tappet Nafta fra Tønderne, og da der samtidig blev rullet Vintønder om Bord, forstod jeg, at de foretog en rask lille Byttehandel. Antagelig var Vinen ogsaa stjaalet inde fra Slottets Vingaarde, vi befandt os jo i en af Frankrigs rigeste Vinegne. Deltagerne i Affæren saa skumle ud, jeg skulde ikke have noget af at blive opdaget, saa jeg fik hurtig trukket Døren til og krøb hen paa min Bænk igen, og et Øjeblik efter kom Matrosen ned, tændte Lampen og skævede mistroisk henimod mig, derefter kaldte han: „Johnny, Johnny!“ — men jeg lod som jeg sov, og han gik atter op igen. Men jeg holder ikke af at tænke paa, hvad der vilde være sket, hvis det var blevet opdaget, at jeg udspejdede deres Forehavende.

Næste Formiddag, da vi nærmede os Bordeaux, kom min Kammerat hen til mig og betydede mig, at nu var vi snart ved Maalet, og nu skulde han have sin Betaling. Blandt Kuriositeterne havde jeg nogle meget smukke, kinesiske Vifter, lavet af Paafuglefjer og malet med Farver og Motiver, som kun Kinesere kan. De var bestemt til min Søster og unge Damer af vort Bekendtskab. Det var i de Tider, da ingen virkelig Dame gik i Teatret eller til Bal uden Vifte. Men Frenchie — Matrosen — havde sikkert ogsaa en ung Dame, han satte særlig Pris paa, for da jeg vilde stikke ham et Stykke Nips, der var lavet af Koraller og Konkylie, og som jeg mente var godt nok til saadan en Rende-stensmatros som ham, rystede han ivrig paa Hovedet og forklarede mig, hvad han mente, han skulde have for sin Villighed. Og kun en Sydlænding kan optræde, som han nu gjorde, og jeg maa le endnu, naar jeg tænker paa den Forestilling, han opførte.

Han stillede sig op foran mig, gjorde nogle kotte Dansetrin og sagde saa indtrængende:

„Johnny, you savvy. Marguerita plenty dansat me,“ her pegede han ivrigt paa sig selv. „By om by, Marguerita plenty — puh — puh —“ Han viste mig nu, hvorledes hans Marguerita var ved at styrte af Varme. Og saa rettede han sig, løftede Armen og viftede sig med den med en Anstand og Sirlighed, som ingen fransk Hertuginde af Blodet kunde gøre bedre. Og det maatte jeg bøje mig for, han fik en Vifte. — Og det gjorde forresten ikke noget, for jeg naaede aldrig at faa de andre Vifter hjem. Jeg solgte dem en Dag, medens jeg gik i Bordeaux og var „hard up“.

Skipperen tog mig med i Land, da vi kom til Acisseboden ud for Byen; det var ikke langt fra Hav-

nen. Her viste han mig Skibene, gjorde nogle Tegn til mig, der skulde betyde saa meget som: „Her er Skibe, du er Sømand, saa nu maa du klare dig selv.“ Saa gik han ind i Toldhuset, og jeg vandrede ind mod Havnen. At jeg ikke havde en Sou i Lommen, funderede jeg ikke over; jeg var jo i en stor Havneby og kunde vel sagtens faa Hyre. Men jeg skulde snart blive klogere. Det blev med Nød og næppe, at jeg kunde faa et Sted at bo, og det var ellers noget, der sjældent hændte en Sømand i de Dage, Penge eller ingen Penge.

Men foreløbig skulde jeg altsaa finde en Hyrebasse og et Logihus. Jeg henvendte mig til forskellige Folk ved Havnen og spurgte dem paa Engelsk eller Tysk om Vej, men de rystede alle paa Hovedet, de forstod mig ikke. Saa opdagede jeg en Skomagerforretning, der prangede med et stort Skilt, hvorpaa der stod: „Her tales danske — svenske — norske — English spoken here — samt — Hier sprecht man deutsch“. Det var den gamle Lektie fra Sømandskvartererne i Alverdens Havnebyer, og jeg stppede ind i den værste Forretning, jeg nogensinde har set i mit Liv. Her var baade Opholdsstue, Værksted og Forretning i skøn Forening. Paa Gulvet laa et Par snavsede Børn og legede, den nederste Skuffe i en Kommode var halet ud, og i den laa en lille Unge og vrælede af fuld Hals; ovenpaa Kommoden stod Gryder, Tallerkener og — en halvfylt Natpotte. En ikke videre appetitlig udseende Madam stod ved et lille Komfur og biksede en eller anden ubestemmelig Ret sammen, og ved Vinduet sad Fatter selv og pløkkede løs paa en Sko. Med en Fart som om Sylen var blevet anbragt paa et særlig ømfindtligt Sted i hans Legeme, sprang han op og rev en Ramse af sig, der lige saa godt kunde have været afleveret af en Hottentot, jeg forstod ikke et Suk. Saa spurgte jeg ham paa Dansk, om han kunde sig mig, hvor der var et Logihus. Han rystede opgivende paa sit sortsmudsede Hoved. Ikke bedre gik det, da jeg forsøgte paa de andre Sprog, han reklamerede med, først da jeg pegede paa Plakaten i Vinduet, greb han en Sko, pegede paa den og sagde, medens et stort Smil lyste op i han beskidte Fjæs: „Aah — Johnny — you savvy business.“

Jeg skyndte mig at komme ud af dette Dukkehjem og drev op ad Havnegaden, der løber langs Girondefloden, medens jeg holdt godt Udkig efter et Logihus. Saa passerede jeg et Par arbejdsklædte Mænd, der talte Engelsk sammen, og dem antastede jeg. Den ene af dem var en gammel Amerikaner, der havde slaaet sig ned i Bordeaux og gik som Vagtmand i amerikanske og engelske Skibe. Han fortalte mig, at det vilde være vanskeligt at faa Logi uden Betaling forud. Det eneste Sted, han kunde tænke sig, var hos en gammel El-sasserinde, der boede helt oppe ved Girondebroen i en Gade, der hed Impasse Douhet, og han tilbød at følge mig derhen. Paa Vejen meddelte han mig blandt andet, at det vilde blive meget vanskeligt for mig at faa Hyre, fremmede Skibe skiftede kun sjældent Folk i Bordeaux, og Franskmandene maatte ifølge Loven kun antage Udlændinge, hvis de ikke kunde faa fransk

Mandskab, og dem var der nok af for Tiden. Jeg havde ellers set en stor firmastet Bark „Duchess de Barry“, der laa næsten sejklar nede i Dokken, den havde jeg tænkt mig at søge Chance i, men der røg altsaa den Udsigt.

Impasse Douhet var en smal, skummel Gyde, og Logihuset saa ikke videre indbydende ud. Men jeg var ikke kræsen i de Dage, havde heller ikke Raad til at være det. Madame Renaud var en lille, uappetitlig udseende Person, og hendes Menageri var ligesaa frastødende. Skummelt, rodet og beskidt allevegne. Men Madame havde en Datter, en nydelig Pige paa en Snes Aar, hun pyntede svært op i Hulen. Desværre var den Gamle ikke videre hensynsfuld med Datterens gode Navn og Rygte, hun slæbte hende mig sig ombord i Skibene og brugte hende som Trækplaster for at faa Skibsofficererne til at komme i Forretningen.

Madame var villig til at tage mig i Huset, men nu udspandt der sig en kraftig Diskussion mellem Amerikaneren og hende; jeg forstod af deres heftige Gebærder, at han vilde have Procenter for at have skaffet hende en saa værdifuld Pensionær som mig, og da hun ikke vilde give ham noget, vendte han sig om mod mig og opfordrede mig til at følge med sig, han vilde skaffe mig et andet Logi. Men jeg skulde ikke have noget at den Slags Eksperimenter. Nu da jeg havde faaet et Logi, stak jeg til det, hvor ussel det end var. Saa skældte han baade hende og mig ud og gik sin Vej, hvorpaa Madame Renaud viste mig et stort Værelse paa 1. Sal, temmelig godt møbleret og med en stor Dobbeltseng; dér skulde jeg sove. Min Køjesæk blev sat ind i hendes private Værelse som Pant for Kost og Logi. Og saa var den Sag tilsyneladende i Orden.

Det var langt hen paa Eftermiddagen; jeg havde intet faaet at spise siden om Morgen, saa jeg var skrubsulten og ventede med Længsel paa Aftensmaaltidet. Ved Halvsektiden begyndte Husets forskellige Pensionærer at indfinde sig, og det var en broget Flok. Der var Maurities Mænd, Kreoler, fra Fransk Kuyana, en Tysker samt Est- og Letlændere. Jeg havde taget Plads ved et lille Bord. Mine tre Bordfæller var Mauritius Mulatter, og jeg kunde se paa dem, at de længtes lige saa meget som jeg efter at dykke ned i Ædetruget. Saa kom Mademoiselle Gervaise — Husets Datter — med en halv Flaske Rødvin og et Franskbrød til hver af os. Umiddelbart efter fik vi et Fad med noget, der ved første Øjekast lignede Haschis. De tre kulørte Herrer udstødte et Glædesbrøl ved Synet af det og gik straks til Sagen. Jeg skulde ogsaa til at øse op paa min Tallerken, da jeg opdagede nogle lange runde Tingester i Maden, og da en af Mulatterne med et lyksaligt Smil sagde til mig: „Oh Johnny, very good stuff, snails,“ tabte jeg Skeen af bare Forskrækkelse. Den lækre Ret var sammensat af lutter franske Raffinementer, Snegle, Orme og Frøer, maaske endnu flere af de Smaadyr, som Sydlændinge sætter saa stor Pris paa, men de fleste af os Nordboer faar Kvalmefornemmelser af at tænke paa som Føde. I Stedet for

klemte jeg løs paa Franskbrødet, og af lutter Glæde over at have det hele for dem selv delte mine Bordfæller deres Brød og Vin med mig, saa jeg fik Skruttent fuld trods alt. Da vi var færdig med Maaltidet, spurgte Mademoiselle mig, om jeg ønskede Fromage, og jeg nikkede veltilfreds, det skulde vel nok være dejligt at faa en Portion Appelsin- eller Citronfromage, det havde jeg ikke smagt siden jeg forlod Barndomshjemmet mange Aar før. Og saa stillede hun med en lille Klat Ost, lige stor nok til at dække en Negl. — Fromage er det franske Udtryk for Ost. — Ja, Verden er fuld af Skuffelser.

Det blev en endeløs og forgæves Jagen rundt i Havnen for at faa en Hyre. Jeg kunde lige saa godt have søgt Pladsen som Direktør for Credit Lyonnaise som et Matrosjob. — Resultatet blev det samme — blankt 0. Og der gik jeg uden Sømandens eneste Trøst i drøje Situationer — en Pibe Tobak. Jeg havde ikke en Øre i Lommen og ingen Kammerater, man kunde fægte en Pibefuld hos. Kuriositeterne, jeg havde slæbt Jordan rundt med for at glæde Slægt og Venner, røg, selv Gines, Sines og Mines Vifter blev omsat i Tobak og gik op i Røg. Og tilmed blev jeg smidt ud af mit nogenlunde taalelige Soveværelse og fik anvist Natte-logi paa Loftet, og det gik saaledes til:

Jeg havde været i Huset en Ugestid, da en rejsende „Svendinde“ kom, søgte Plads og blev antaget til Hushjælp. Da der ingen ledige Værelser var, bestemte Madame uden Tøven, at Pigen skulde ligge hos mig, der var ingen Grund til, at jeg skulde ligge og brede mig alene i en stor Dobbeltseng, og jeg maa indrømme, at jeg, skønt jeg havde hørt om Franskmandenes Ugenert-hed i visse Retninger, var ved at faa et Chok, da jeg fik den Besked. Men selvfølgelig havde jeg ikke det mindste imod den Ordning, og jeg gik allerede og glædede mig til at faa en saadan Sovekammerat, da der kom en Mand med en Slæde i Vejen. Det var en Franskmand, en „Homewardbounder“, der havde Lommen fuld af Penge, og derfor øjeblikkelig blev Husets fornemste Gæst. Han forlangte Værelse, Dobbeltseng og det hele og fik det omgaende. Jeg fik som sagt anvist Loftet, og der var ikke hyggeligt. Huset havde før i Tiden været et af Bordeaux største Boardinghouses, og Loftet havde haft Plads til 10 Mand. Sengene stod der endnu, gamle rustne Jernsenge med halvraadne Madrasser og Laser af Tæpper. Jeg bad Madame om at faa mine egne Tæpper, men det kunde der ikke være Tale om. Naar jeg gik til Køjs, maatte jeg dække mig til med Laserne, begynde fra nedentil at lægge Las paa Las, indtil Kadaveret var nogenlunde dækket til. At det ikke varede længe, før det hele var i en syndig Urede, behøver jeg næppe at fortælle. Og lige ved Siden af Logihuset laa en gammel Klosterkirke. Naar dens Klokker slog sine rungende, dystre Midnatslag, ventede jeg hvert Øjeblik at se skumle, spøgelseagtige Klosterbrødre komme ind til mig, gennem Vinduer og Døre. Og det kunde jeg takke den lille, beskidte Franskmand for. Jeg lovede mig selv at gøre Regnskab med ham ved første givne Lejlighed,

og en Aften, jeg traf ham i en mørk Allé, gav jeg ham en ordentlig Omgang Tærsk.

Der gik nogen Tid, saa fortalt han en Dag ved Frokosten, at der var Chancer at faa. En lille Krydser, der var bygget i Bordeaux til den venezuelanske Regering, skulde have Mandskab til at bringe den over, 5 £ for „Run“. I Betragtning af, at dette kunde gøres paa mindre end en Maaned, var det en god Betaling, tilmed da man paa en saadan Tur kun forpligtede sig til at „Work ship“, d. v. s. spulede, passede Ror og Udkig, men ellers ikke udførte noget Arbejde. Jeg var klar til at tage Chancen, Franskmanden med, og som vordende Skibskammerater foreslog han, at vi skulde begrave Stridsøksen og gaa ud og faa nogle drinks, han betalte. Hele Formiddagen levede jeg højt paa hans Regning, røg og drak, og lige over Middag gik vi saa op paa det venezuelanske Konsulat paa Place la Bourse og mønstrede. Det vil sige, jeg mønstrede, for da jeg havde skrevet under og faaet min Advance note paa 2½ £, var Frenchie forduftet, han skulde ikke nyde noget, og Grunden fik jeg bagefter at vide. Jeg havde bundet mig til 3 Aars Søkrigstjeneste i den glørværdige Republik Venezuelas Tjeneste, 3 Aar mellem Niggere, Indianere og Dagoes, 3 Aar paa en Kost, der hovedsagelig vilde bestaa af Snegle, Orme, Frøer og Blæksprutter. Jeg fo'r rundt for at finde den lille, lumsk Franskmand, men han var som blæst bort fra Jordens Overflade, og efterhaanden kom jeg til at tænke nøgternt over Sagen. Hvis jeg skulde klare mig ud af den Suppedas, maatte jeg handle fornuftigt og handle hurtigt. At Madame var Medvider i Frenchies Rævestreger var der ingen Tvivl om, nu skulde jeg dreje hende en Knap, hun skulde huske.

Jeg gik hjem, gav hende Advancenoten, lod som om jeg var kisteglad over Chancen og fik 10 Francs af hende. Desuden skulde hun skaffe mig Tobak og Sæbe, naar jeg gik ombord næste Formiddag Kl. 10. Henimod Aften, da hun et Øjeblik forlod sin Lejlighed for at gaa nedenunder i Køkkenet, smuttede jeg ind i hendes Soveværelse. Under hendes Seng laa min Sæk sammen med en Del andre. Jeg bar den op paa mit Loft og gemte den der. Og næste Morgen, saa snart det lysnede ad Dag, listede jeg ud af Huset i Impasse Douhet og satte Kursen ned mod Dokkerne. Sækken fik jeg Lov til at sætte ind hos Skomageren i Dukkehjemmet, mod en Betaling af nogle Sou, og saa gik jeg paa Jagt for at finde et Skib, jeg kunde arbejde mig over til England i, eller eventuelt stuve mig bort i. D. F. D. S. Damper „Baron Stjernblad“ laa i Havnen, jeg havde været der ombord og søgt Hyre, og da der ingen var, havde jeg spurgt Kaptajn Clausen Kaas, om jeg maatte arbejde mig med Skibet til England. Han var meget elskværdig, men beklagede, at det kunde ikke lade sig gøre, det var en Passagerbaad, og kunde selvfølgelig ikke have Folk med paa Fribilletter. Jeg var ombord i mange Baade den Morgenstund, blev jaget i Land fra de fleste. Endelig kom jeg om Bord i en gammel engelsk Tramp, der laa fuldlastet med Props, Skipperen stod klar til at gaa i Land og ud-

klarere, da jeg fremførte mit Ærinde for ham. Jeg var klar over, at dette var Knald eller Fald, i Løbet af en Timestid vilde Madame Renaud slaa Alarm, og Politiet være ude efter mig. Med en rivende Tungefærdighed fortalte jeg den gamle graahaarede Ulk om alle mine Genvordigheder i denne forbandede By, om hvorledes jeg havde støvet rundt for at faa et Job, og at de havde forsøgt at shanghaje mig ombord i den Dago Krydser, der laa paa den anden Side af Dokken og allerede nu myldrede med Folk af en Type, som ingen almindelig hvid Mand ønsker at være imellem. Han var ved at revne af Grin, da jeg fortalte ham om Sneglene og Ormene. Saa sagde han:

„Er du klar over, min Gut, at du vil sulte ihjel, inden vi naar Swansea, dette er en Weekly Baad, hver Mand holder sig selv med Kost.“

Jeg svarede, at jeg klarede mig nok de 3 Dage, Rejsen varede, og han gav mig Besked paa, at jeg kunde gemme mig i Bunkerne, da han selvfølgelig ikke maatte vide, at jeg var om Bord. Saa skyndte jeg mig over til Skomageren for at hente min Sæk og var saa heldig at løbe paa Hovmesteren fra Baron Stjernblad, og da han hørte, hvorledes Landet laa, tog han mig med sig ombord og provianterede mig ud. Et halvt Rugbrød, Smør, Ost, Paalæg og en halv Flaske Akvavit. Saa var jeg søklar Code gamle Charles Jensen, jeg glemmer aldrig den Udproviantering, jeg var saa skrupsulten, at jeg omtrent aad det hele, saasnart jeg var kommet paa Plads i „Perceverances“ Bunkers. En Time efter, at jeg var kommet om Bord, kastede vi los og stod ud af Havnen. Jeg var blevet saa led og ked af at gaa ledig, at jeg ligefrem længtes efter at faa noget at rive i, saa da jeg havde spist, smed jeg Trøjen og tog fat paa at lempe Kul ned i Underbunkerne. Da jeg var færdig med det, mærkede jeg, at Skibet begyndte at sætte i Søen, vi var altsaa ude over Barren og i rum Sø. Nu blev Bunkelugen taget af, Styrmanden raabte ned til mig om at komme op og give et Nap med at rette lidt paa Dækslasten. Da det var besørget, gav Skipperen mig Besked paa, at der stod Mad til mig i Kabyssen. Lidt efter fik jeg samme Besked fra Mester, og snart efter kom den ene efter den anden og tilbød mig noget at spise, saa jeg led ingen Nød paa den Tur. Da vi tre Dage efter fortøjede i Swansea Dok, fik jeg 10 sh. af Skipperen, gik lige op i Shipping Officein og fik et Job i en Chester River Skonnert. Og idet jeg traadte ud paa Gaden, løb jeg paa en af Fyrbøderne fra „Perceverance“; han havde Besked til mig, at der var Matrosjob til mig ombord i den, saa paa engang strømmede Velsignelserne ned over mig, en Bekræftelse paa det gamle Ordsprog, at efter Regn kommer Solskin igen.

Husk
at forny Deres Abonnement!

Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. August 1941



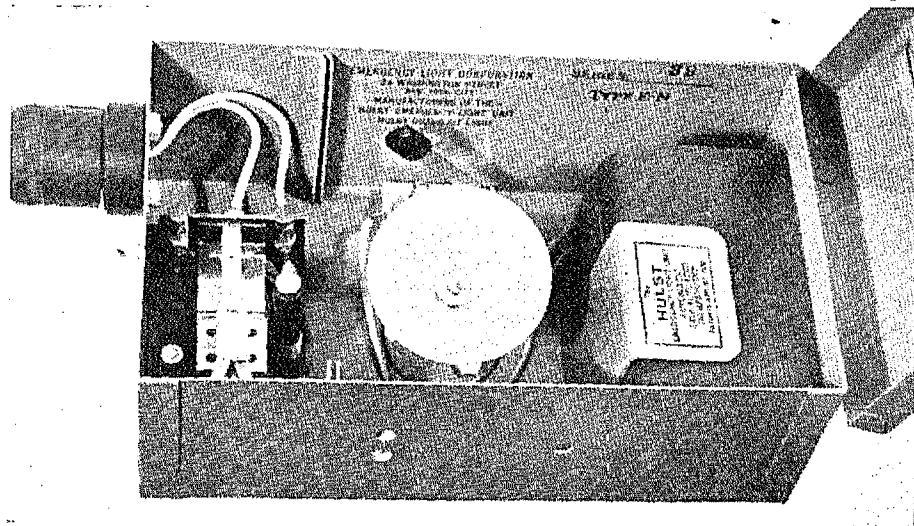
Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleums A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Holmdal
 D/S Hotland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stenavad
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prønix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samso
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Otuf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugseerselskab
 D/S Torm
 Reederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendita
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 B/S Viking
 D/S Øresund

Lys, naar Strømmen svigter.

Ulykken paa „Morro Castle“ — Brandkatastrofen — gav Anledning til Undersøgelser og Forandringer i de bestaaende Sikkerhedsforanstaltninger. Det gav ogsaa Stødet til nye Opfindelser paa det samme Omraade, f. Eks. Hulst Emergency Light

Saaledes opstod „Hulst Emergency Light“ — Enheden, som udelukkende er Nødbelysning og ikke skal supplere eller være afhængig af nogen Lyskilde ombord. Den er uafhængig af al anden Belysning i Skibet, er selvforsynende og ganske



Hulst Emergency Set. Til venstre ses Afbryderen med Tilslutning til Lysnettet, derefter Lampen med Reflektor og Batteriet. Længst til højre skimtes Laaget med Glasruden.

— Hulst Nødbelysning. Opfinderen, Clarence P. Hulst, bemærkede, at Belysningen svigtede under Branden paa det ulykkelige Skib, fordi Ledningerne brændte over, saa der intet Lys var under Dækket. Han indsaar, at der var Brug for en Nødbelysning, som under saadanne Forhold kunde give det nødvendige Lys i Gange, Maskinrum og andre vitale Steder i Skibet uden Hensyn til, hvorledes det gik med Skibets Lysnet og Nødbelysningsnettet.

afhængig af menneskelig Betjening.

Enheden er anbragt i en støvtæt Kasse, der er udført af et ikke-rustende Metal, med en hængslet Dør. Størrelsen er 215 mm lang, 125 mm bred og 75 mm dyb. Døren er forsynet med en Glasrude, som f. Eks. kan være en 50 mm rød Stribe over den øverste Del med Ordet Exit (Udgang) i hvid Transparent. Under Tilsyn eller Prøvning kan Døren let aabnes.

Inde i Kassen føres Skibets Hoved- eller Hjælpeledning til en elektro-magnetisk Afbryder, som kan slutte Strømmen mellem Batteriet og Lampen. Lampen med sin Reflektor er monteret paa en Kuglefatning, saa Lysets Retning kan varieres indtil 50°. Batteriet i den modsatte Side af Afbryderen har 1 Aars Garanti og kan let udskiftes fra den Fjederholder, hvori det sidder fast. Lampen kan brænde kontinuerligt i 10 Timer i en hvilken som helst Stilling. Den elektro-magnetiske Afbryder, som kontrollerer Lyset, holdes normalt aaben ved sin Tilslutning til Lysnettet. Hertil bruges kun 5 Watt. Afbrydes Strømmen, sluttet Afbryderen, og Nødbelysningen fungerer med det samme. Skibets Strøm har i Nødbelysningen altsaa kun den Funktion at forhindre den i at tændes. Ved en Prøve brændte Lampen i 34 Timer, men den kan, hvis man ønsker det, slukkes ved Hjælp af en Afbryder. Lampen bruger 0,5 Ampère ved 5 Volt og kan forsynes med en forkromet eller mat Reflektor.

Opfindelsen blev bragt paa Markedet i 1937 ved Installationer i „Manhattan“ og „Washington“, de første Passagerskibe under U.S.A.s Flag. Siden da er

flere Hundrede Enheder anbragt om Bord i Handelskibe af alle Slags. Hulst Emergency Light er godkendt af mange forskellige Myndigheder ikke alene til Brug i Skibe, men ogsaa til Brug i Land i Teatre, Hospitaler, Banker, Industriforetagender o. s. v.

Hulst Emergency Light bliver i Almindelighed installeret følgende Steder: Bestikhus, Maskinrum, Styremaskinrum, Strømtavle og i Passagerskibe i Gange.

Uden Overdrivelse af Risikoen til Søs kan det siges, at det giver Forvirring, naar Lyset gaar ud. Ved Ulykker om Natten kan der ventes Panik mellem Passagererne. Skibets Officerer og Maskin- og Dækspersonalet maa blive paa deres Poster, hvor Mørke vanskeliggør deres Arbejde. Lyset kan afbrydes af forskellige Grunde, hvoraf Brand er den værste. Vejret kan være saa daarligt, at Storm og Bølger kan vanskeliggøre konstant Strøm i Lysnettet, ja helt afbryde den.

I alle den Slags Tilfælde er denne Nødbelysning til uvurderlig Nytte. Den bidrager i høj Grad til Sikkerheden til Søs. Naar dertil kommer, at den er simpel, effektiv og billig, saa maa man næsten undres over, at Opfindelsen ikke er gjort for længe siden.

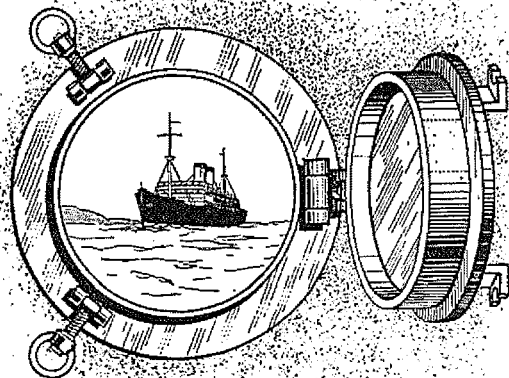
Genskabelsen af Norges Skibsfart.

Skibsreder Johan Stenersen, som er Formand for den i Norge nedsatte Kommission for Genskabelsen af Norges Skibsfart, har holdt et Foredrag i Radioen om Kommissionens Arbejde. Skibsreder Stenersen udtalte herunder, at Norges Handelsflaade ved Krigsudbrudet udgjorde omkring 5 Mill. Tons, og at den var en af de mest moderne og bedst vedligeholdte Handelsflaader i Verden. Denne Flaade formindskes nu gennem uophørlige Sænkninger og er desuden udsat for en enorm Slitage. Efter Krigens Afslutning maa man derfor regne med et meget stort Behov af Nybygninger og Reparationer. Men da Nabolandenes saavel som øvrige Landes Værftsindustrier er fuldt belagte for flere Aar fremover, og Norge desuden efter Krigen vil savne udenlandsk Valuta til Betaling af eventuelle Bestillinger, maa Nordmændene allerede nu indstille sig paa efter Krigen selv at udføre disse Reparationer og Nybygninger.

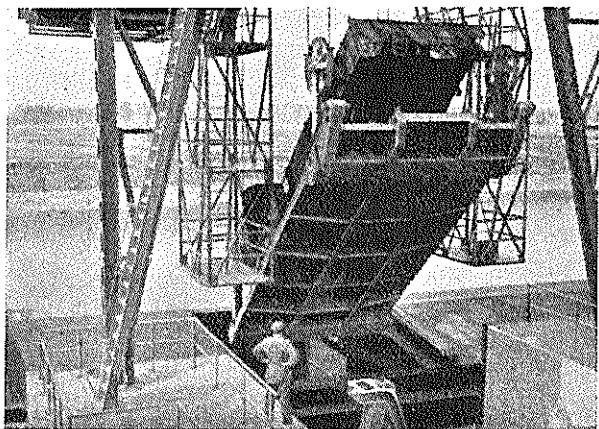
For Tiden leverer de norske Værfter kun omkring en Femtedel af Handelsflaadens Nybygninger! Medens Danmark i 1939 søsatte 107,000 Brutto Reg. Tons og Sverige 184,000, byggedes i Norge kun 40,000 Tons. Eftersom den norske Handelsflaadens aarlige Behov af Nybygninger andrager omkring 250,000 Brutto Reg. Tons, maa de indenlandske Værfters Kapacitet mangedobles. Frem for alt maa Værfterne sættes i Stand til at bygge de større Skibe, som Skibsfartens Udvikling i stadig højere Grad kræver. Det er til Løs-

ningen af denne Opgave, at Kommissionen for Genoprettelsen af Norges Skibsfart er nedsat.

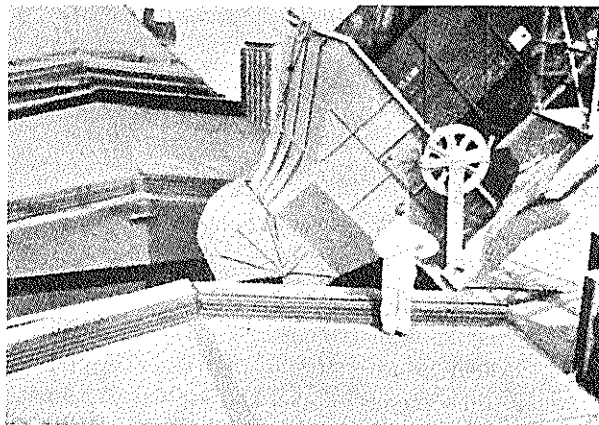
For at skaffe fornøden Kreditgivning til de norske Skibsværfter ønsker man dannet et Skibsfartens Kreditinstitut. Skibsreder Johan Stenersen betragtede det iøvrigt som en Fordel, at Norge nu er Storproducent af Aluminium, ligesom det var hans Opfattelse, at det var uundgaeligt, at Besætningernes Størrelse paa Smaaskibe reduceres!



Moderne Transport- og Krananlæg.



45 ts Vognkipper med Platformen i kippet Stilling.

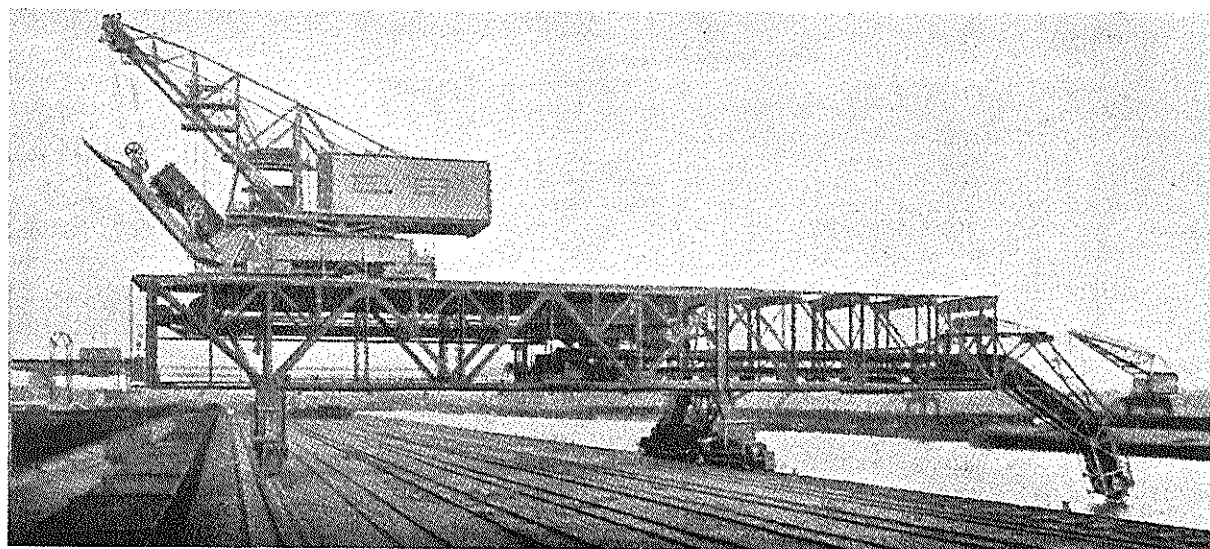


„Snude“ til Vognkipper.

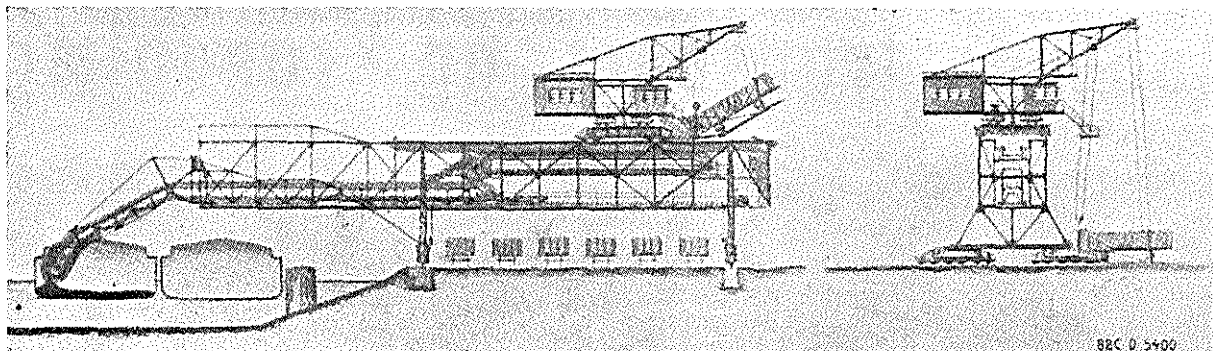
Ladninger i mindre Stykker, men i store Mængder som f. Eks. Kul, Koks, Erts o. s. v. indtager for det meste en betydelig Plads som Omladningsgods baade i Søhavne og i indenlandske Havne. Grabs i Forbindelse med Enkeltkraner eller Ladebroer og Kippeanlæg i Forbindelse med Transportanlæg, Transportbaand o. s. v. er her fremherskende. Ved Hjælp af disse Anlæg tilstræber man at opnaa en hurtig Omladning paa billigst mulig Maade. Grabs bliver brugt ved Losning af Skibe og ved Lastning, naar Ladningen kan tages fra Bunker eller Stabelpladser. Hvis det derimod gælder Lastning af Skibe fra Jernbanevogne, saa har Brugen af Grabs visse Mangler. De bliver uøkonomiske, naar de ikke hele Tiden kan tage ud af en tilstrækkelig stor Bunke. Man er derfor kommet ind paa den Tanke at løfte Jernbanevognene op paa en Platform for derefter, naar Vog-

nens Forende er aabnet, at hælde hele Indholdet ned i Skibet paa én Gang. Ved denne Fremgangsmaade maa man imidlertid tage saadanne Forholdsregler, at Godset skaanes, saa dets Værdi ikke forringes. Kul kan f. Eks. ikke blot hældes ned i Skibet, men maa paa en vis Maade bæres ned. Derfor har en Vognkippebro, som Demag har leveret til de hollandske Jernbaner i Utrecht, for Enden af Platformen en „Snude“, d. v. s. en Tragt, som kan forlænges langt ned i Skibet.

Ved en anden Konstruktion, som er anvendt ved de hollandske Jernbaners Anlæg i Bom ved Julianekanalen, bliver Kullene først fra Jernbanevognen hældt ud paa et Transportbaand. Derfra gaar de over paa et Baand med Kasser, som fører den ned i Skibet. Den yderste Ende af dette Baand er drejeligt, saa Lasten kan fordeles over hele Lastrummet. Paa



45 ts Vognkipper i Bom ved Julianekanalen.



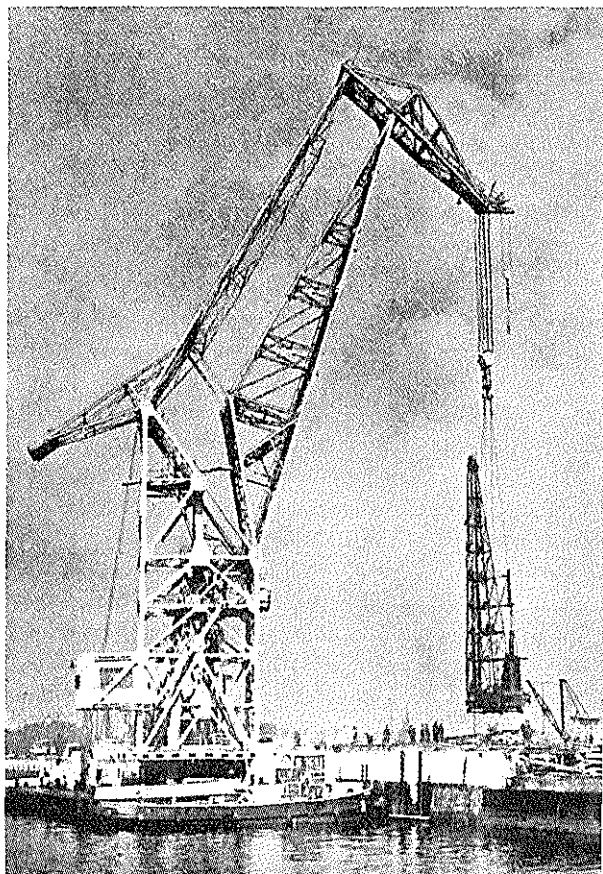
Skematisk Fremstilling af Vognkipperbro med Transportanlæg.

denne Maade falder Kullene kun 10—20 cm. Anlægget har en Kapacitet paa 360 ts/Tim.

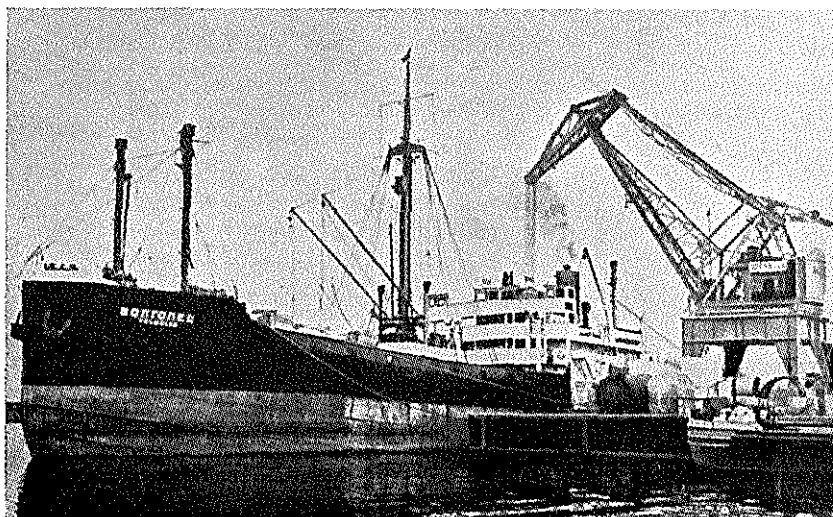
Et Anlæg af en helt anden Art er leveret af Demag til en japansk Havn. Det bestaar af 2 Ladebroer med 6 ts drejelige Løbekatte og 3 Broer over Oplagspladsen med Vippekraner med Grabs og Transportbaand. Det bruges til Omladning af Kul.

En ganske særlig Stilling indtager de svære Kraner, som af Skibsværfterne bruges som Montagekraner. De kan være faststaaende, kørende eller Flydekraner. Vore Billeder viser to Kraner, som er udført af Demag. De har begge en Løfteevne paa 1000 ts. Den ene er en faststaaende Portalkran, den anden en Flydekran med dobbelt Led. Den løfter 100 ts paa 11 m Udlægning og 50 ts paa 52 m Udlægning. Pontonen er forsynet med Fremdrivningsmaskineri.

En Konstruktion af en helt ny Art er for nylig udført af Siemens-Schuckertwerke. Den bestaar i en Telefonforbindelse mellem Kranførerens og Mandens, der slaar paa i Lasten. Tanken er i og for sig ligetil, men Vanskeligheden ligger i, at de almindelige Mikrofoner i lige saa høj Grad optager Larmen fra Omgivelserne som Talen. Ved den nye Opfindelse drejer det sig om en særlig Mikroskop, der er indbygget i Hovedtelefonsæt, som til Sta-



100 ts Demag Flydekran.



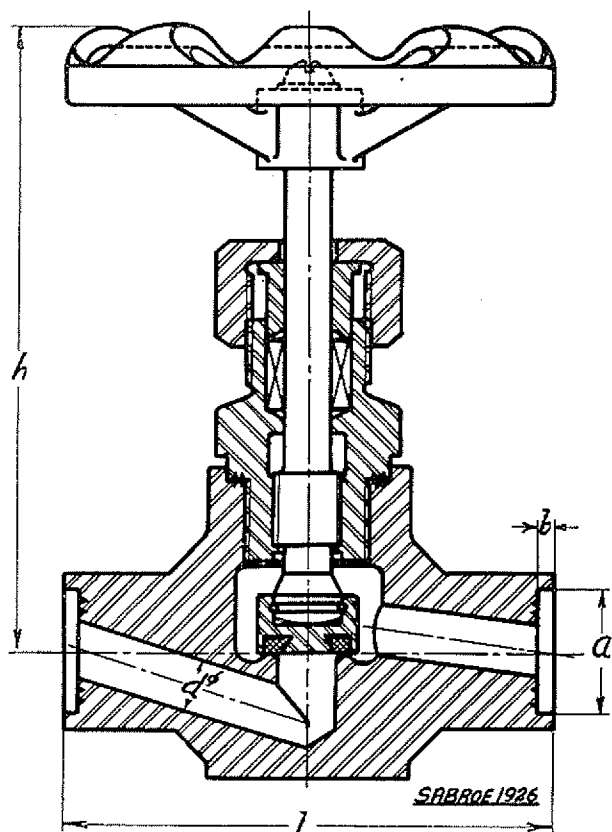
dighed bæres af Kranførerens og Mandens i Lasten. Forbindelsen sker ved Hjælp af en Ledning til Løbekatten og videre til Førerpladsen. Ved den underste Ende af Hængekablet sidder en Stikkontakt, hvortil Paaslaaeren slutter sin Telefon. Konstruktionen gør det muligt at forøge Arbejdshastigheden, samtidig med at Sikkerheden forøges.

100 ts Demag faststaaende Portalkran.

„Sabroe“ 1941 Standard Ammoniak- Stopventiler og Flanger

Som et udmærket Eksempel paa, at Vanskeligheder er til for at overvindes, bringer vi hermed efter „Sabroe News“ en Beskrivelse af Firmaets 1941 Standard Ammoniak-Stopventiler og -Flanger.

„Sabroe News“ skriver:



Sabroe 1941 Standard Ammoniak Stopventil 10—19 mm.

I Krigstider som de nuværende, hvor Materialeforsyningerne f. Eks. af Jern, Staal, Kul og Cinders er begrænsede, er det absolut nødvendigt at økonomisere ikke blot med de smaa Kvantiteter, som bliver importeret, men ogsaa med det Lager, der var i Landet, da Forsyningerne blev standset.

I den Situation har vor Ingeniørstab staaet over for adskillige Problemer, som skulde løses straks, for at vi kunde opretholde vor Produktion.

Mellem disse Problemer var ogsaa vor Ammoniak-Fittings, som før Krigen var langt paa den sikre Side, ja i Virkeligheden unødvendig svære og klodsede til Formaålet.

Vore Ammoniak-Flanger var af den saakaldte Boyle-Type, hvis Fordel var den nemme Maade, hvorpaa fuldstændig og varig Tæthed kunde opnaas, selv om de blev monteret af ufaglærte Folk.

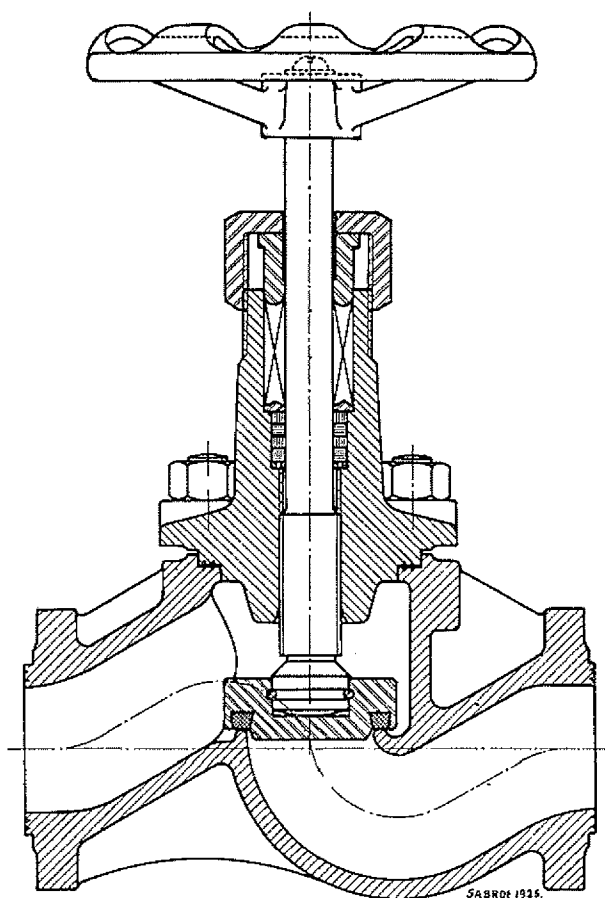
Den gamle Type Flanger var cylindriske, saa en stor Materialebesparelse blot kunde opnaas ved at gøre dem firkantede for Ventiler fra 20 til 50 mm, men efter nøje Overvejelse blev det besluttet at gaa endnu videre, at forlade den gamle Type og foretage en fuldstændig Nykonstruktion med tilhørende Modeller og Specialværktøj.

Resultatet af denne vigtige Beslutning er vore 1941 Standard Modeller, som vi haaber, vore Kunder vil synes om.

Som det fremgaar af Tegningen, er Passagen gennem Ventilen saa strømliniet, som det er mulig uden at bruge en Spindel med Hældning.

Hus og Stopbøsning er udført af legeret Støbejern, medens Spindlen er af rustfrit Staal og kan ompakkes under Tryk. Stopbøsningen pakkes med selvsmørende halvmetallisk Pakning. For at sikre den nødvendige Smøring af Spindlens Gevind er der anbragt et Antal Filtskiver dyppet i Ismaskine-Olie rundt om Spindlen under Stopbøsningen.

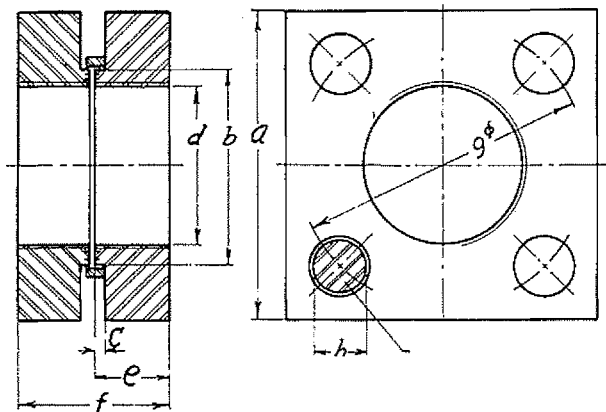
Underenden af Spindlen bærer Ventilseadet, som er af Staal og forsynet med en svaleformet Rille, i



Sabroe 1941 Standard Ammoniak Stopventil 20—125 mm.

hvilken en metallisk Pakring presses ned og vales, inden Tætningsfladen afdrejes.

Alle Ventiler og Flanger er af „Hun“-Typen. En



Sabroe 1941 Standard Ammoniak Flanger.

løs Smedejernsring holder Pakningen paa Plads.

Som Pakkemateriale for Ammoniak anbefaler vi enhver „Klingerit“ — eller anden — it“-Pakning med lange Asbestfibre.

Mindre Ventiler end 1" udføres af sænkesmedet Staal med Gevindtilslutning til Kobling eller Flange.

Alle Flanger er af Smedestaal og kan derfor ogsaa bruges til Kulsyre, Freon. 12 og Methylnchlorid, i hvilke Tilfælde der maa vælges et passende Pakningsmateriale.

Stopventilerne bliver alle prøvet med et hydraulisk Tryk paa 30 at. og nedsænket i varmt Vand med Luft paa 20 at. Ingen Ventil bliver godkendt uden at bestaa disse Prøver fejlfrit.

Ammoniak Stopventilerne kan bruges til alle andre Kølemidler undtagen Kulsyre og vil blive pakket med passende Materiale, naar Kunderne ønsker det.

Hanstholmhavns Fremtid

Arbejdet ved Hanstholmhavnen, der allerede har staaet paa i en lang Aarrække, vil med det hidtidige Tempo vare endnu 30—40 Aar. Man har da ogsaa i Ministeriet for offentlige Arbejder været opmærksom paa dette Forhold, og i den senere Tid beskæftiget sig med Planer om hurtigere Fremme af dette Arbejde, der i Tidernes Løb har givet megen Anledning til Diskussion.

Saa langt tilbage som i 1917 ved Loven om Anlæg af Fiskerihavne paa Jyllands Vestkyst vedtoges Bygningen af Havnen ved Hanstholm, og Arbejdet paa-begyndtes en Gang i Tyverne, men der er som sagt langt igen. Hidtil har der været brugt ca. 8,5 Mill. Kr. hertil i Form af forholdsvist smaa aarlige Bevillinger, hvilket naturligvis er meget usøkonomisk. Udgifterne til Vedligeholdelse bliver uforholdsmæssig store, idet man jo maa regne med stadig stigende Omkostninger til Vedligeholdelse af de hidtil udførte Arbejder i en lang Aarrække — længe før Havnen som saadan kan gøre nogen Nytte og have nogen Indtjeningsevne.

Det er da ganske naturligt, at man har faaet den Tanke at søge Arbejdets Afslutning gennemført indenfor et rimeligt Tidsrum. Samtidig kan man drage Nytte af de indvundne Erfaringer fra de allerede udførte Arbejder og foretage formaalstjenlige Ændringer i de oprindelige Planer. En Udbygning af Havnen i mindre Format finder man ikke tilraadelig, men med Erfaringerne fra Hirtshals bør der ændres i Planerne. Havnen ligger jo meget udsat, og en væsentlig Forbedring mener Vandbygningsdirektøren at det vil være, dersom Indsejlingen og Forhavnen flyttedes over i vestre Side. Dette vil give mindre Uro i Inderhavnen, og endvidere menes, at Besejlingen for Dampere derved bliver lettere. Samtidig vil man forøge Vanddybden i Fiskerihavnen fra 4 til 4,4 Meter.

Ved de nye Planer sker der en Ændring i Kaj-placeringerne, og man vil derefter faa et Havneanlæg med en Kajlængde af 820 Meter paa 4,4 Meter Dybde imod tidligere 860 Meter paa 4 Meter Dybde og 550 Meter paa 6 Meter Dybde mod de oprindelige 500 Meter. Ved Bygningen har der i udstrakt Grad været anvendt Tømmerkister, men da det nu er vanskeligt at faa svært Tømmer, og da Anvendelsen af Jern bør nedbringes til det mest mulige, foreslaas det nu at anvende Grovbetonblokke. Ved denne Forandring og andre Ændringer, der er baseret paa de indhøstede Erfaringer, regner man tillige med at opnaa bedre Forhold i Havnen.

De nye Planer for Hanstholmshavnens Færdiggørelse kalkuleres at medføre Udgifter til ca. 27 Mill. Kr., heraf 9 Mill. Kr. til Arbejds løn paa Stedet. Arbejdets Igangsættelse maa dog af forskellige Grunde udskydes indtil videre. Detailplaner skal først udarbejdes, ligesom der jo ogsaa til sin Tid maa søges de nødvendige Bevillinger.

Deres

Bankforretninger



ordnes hurtigt og sikkert af vort Hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn

54 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

Manøvrearrangement til Skibsmotorer.

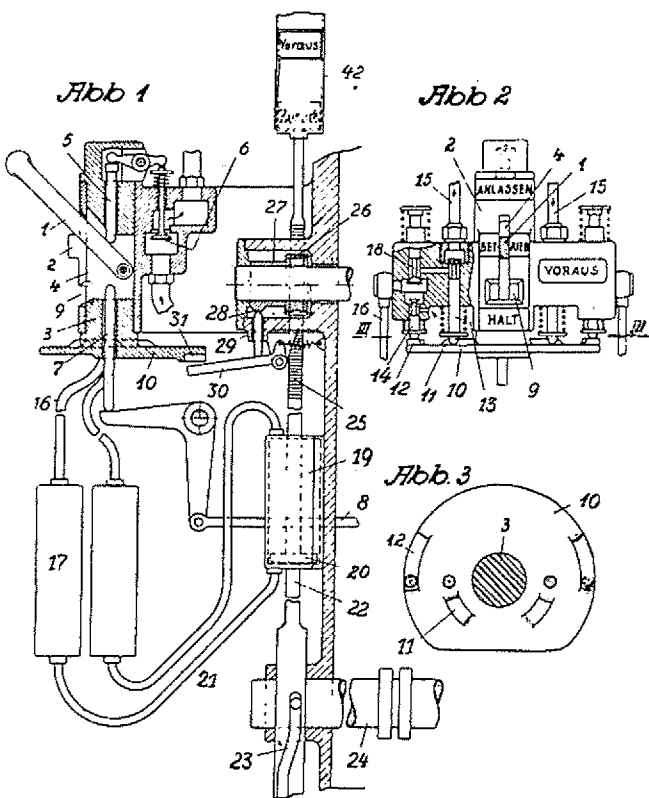
Firmaet Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg A.G. i Augsburg (M. A. N.) har udtaget Patent paa en Opfindelse af Otto Mang, der skal kunne simplificere Betjeningen af Dieselmotorer til Skibsbrug.

Hovedfordelen bestaar deri, at der kun findes ét Betjeningshaandtag 1 til Omstyring, Gangsætning og Standsning af Motoren. Haandtaget er fastgjort saaledes til en Omstyringscylinder 3, at det kan bevæge sig frit i et Plan parallelt med Cylinderens Akse og i et Plan vinkelret herpaa, idet Cylinderen

cylinderen tager Knastskiven 10 med. Knasten 11 løfter Ventilen 13, og Omstyringstryklufften kan gennem 15, 18, 16 strømme ind i Vindkedlen 17, hvorfra Vædske til Omstyringsmotoren 19 fortrænges gennem Ledningen 21. Vædsken trykker Stemplet 20 opad, og ved Hjælp af den buede Slids 23 i den opadgaende Stang 22 bliver Motorens Knastaksel 24 forskudt til venstre, indtil Bakknasterne staar under Ventilarmene. For at forhindre, at Haandtaget 1 drejes tilbage til sin Midtstilling og videre til Startstillinger, før Manøvreren er færdig, bliver Rillen 26 og Navet 27 drejet af Tandstangen 25, og Stangen 29 gives fri af Knasten 28, saa Palen 30 kan gribe ind i en Udfræsning i Knastskiven 10. Aflaasningen ophæves først, naar Rillen 26 og Navet 27 har gjort en hel Omdrejning, og Knasten 28 igen trykker Palen 30 ud af Udfræsningen 31. Diameteren af Rillen 26 er valgt saaledes, at den under Stemplets 20 Bevægelse fra den ene Endestilling til den anden gør en hel Omdrejning. Bevægelsen af Haandtaget 1 er saaledes laaset under hele Manøvreren. Til Stangen 25 er koblet en Viseindretning, saa der i en Rude i Huset viser sig et Skilt med Ordet „Frem“ eller „Bak“, naar Manøvreren er afsluttet.

Naar Manøvreren er afsluttet, drejes Haandtaget 1 tilbage til Midterstillingen. Ventilen 15 lukker sig, gennem Knasten 12 aabnes Afgangsventilen 14, Tryklufften fra Vindkedlen 17 og Ledningen 16 strømmer ud, og Servomotorens Stempel 20 bliver aflastet. Nu kan Motoren startes i den nye Omløbsretning. Haandtaget 1 skydes op i Startstillingen. Derved aabnes af Stangen 5 Stopventilen 6 for Startluften. Naar Motoren er i Gang, stilles Haandtaget 1 i Driftstillingen, Stangen 5 gives derved fri, og Ventilen 6 lukkes af Startluften.

Alle Manøvrer for Stop og Gangsætning kan saaledes udføres med et eneste Haandtag, og den simple Anordning med Slidserne 4 og 9 og Palen 30 forhindrer fejlagtige Manøvrer, som kan skade Motoren.



Manøvrearrangement for Skibsdieselmotorer.

tages med. Cylinderen er anbragt i et Hus 2, hvori der er to Slidser, 4 og 9, vinkelret paa hinanden, saaledes anbragt for hinanden, at den Drejning af Haandtaget, som bevirker en Drejning af Omstyringscylinderen, kun kan foretages i én bestemt Stilling af Haandtaget i Planet parallel med Cylinderaksen. Denne Stilling svarer til Motorens Stopstilling, saa Omstyring kun kan foretages herfra.

Udførelsen fremgaar af nedenstaaende Beskrivelse af Virkemaaden:

Skal Motoren omstyes fra frem til bak, drejes Betjeningshaandtaget 1 ned til Stopstillingen, hvorved Stangen 7 skyder Stangen 8 til højre, og Brændstoftilførslen standses. Naar Motoren stopper, drejes Haandtaget 1 til venstre i Slidsen 9, og Omstyrings-

Mange gamle Skibe i Finlands Handelsflaade.

I den fornylig udgivne Aarvog for den finske Handelsflaade findes bl. a. en Tabel over Aldersfordelingen indenfor den finske Handelsflaade, hvoraf det fremgaar, at der af ialt 700 Skibe kun var 175, der var under 20 Aar, 150 Skibe er 50 Aar, 50 Skibe 60 Aar, 15 Skibe er 70 Aar og Resten endnu ældre.

Kun en Sjattedel af den finske Handelsflaade udviser den for Atlantikfart foreskrevne Mindstestørrelse af 2000 Brutto Reg. Tons. De største finske Handelsskibe er paa 5000—5600 Reg. Tons.

B & W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN . DANMARK

Et Problem for Motorsejlere

Kaptajn J. M. Friedemann skriver i Tidsskriftet „Hansa“, at den hastige Udvikling fra Sejlskib til Motorsejler antagelig bærer Ansvaret for, at der ikke ved Konstruktionen af saadanne Skibe er taget tilbørligt Hensyn til de forandrede Forhold. Først og fremmest er der ofte for daarlig Udsigt forover fra Styrehuset, navnlig naar Skibet er ballastet, saa at Motoren og Brændselsforraadet i uforholdsmæssig Grad trykker Agterskibet ned og tvinger Stævnen i Vejret. Motoranlæg og Brændselsforraad paa Motorsejlere med fra 60 til 350 Tons Lasteevne vejer sædvanligvis fra 10 til 50 Tons og vil medføre, at Skibets Dybgaende i ballastet Tilstand bliver indtil 2 Meter større agter end for. Følgen er, at man fra Styrehuset ikke har Overblik over Horisonten ca. 1 Kompasstreg til begge Sider for Boven.

Dette har, skriver Kaptajn Friedemann, bevisligt ikke sjældent foraarsaget Kollisioner, der gentagne Gange har medført Totalforlis. For at afhjælpe Ulempen har man i nogle Skibe indbygget Trimmetanke i Forskibet, men Erfaringerne taler ikke for at fortsætte ad denne Linie: Hvis Tanken skal være stor nok, optager den for meget af Skibets Lastrum, og

ved dens Fyldning hæves Agterskibet saa meget, at Skruen ikke kommer tilstrækkelig dybt i Vandet. Desuden ar Arbejdet med at fylde og lænse Tanken ret betydeligt, og endelig kan man ikke være sikker paa, at en Tank, der kun benyttes lejlighedsvis, altid er saa tæt, at Ladningen ikke kan blive beskadiget af udstømmende Vand.

Selvfølgelig vil man paa Skibe, hvor Forskibet rager for højt op til at tillade uhindret Udsigt fra Styrehuset, anbringe en Udkigsmand i Stævnen, men ofte kan Rørgængerer ikke høre hans Raab for Larmeren fra Skibets Motor. Derimod er allerede et Antal Motorsejlere udstyret med en Bro fra Ræling til Ræling, og Forfatteren vilde finde det rimeligt, at der blev indført en Bestemmelse, hvorefter alle Damp- og Motorskibe skulde forsynes med en saadan Kommandobro, hvis de ikke bygges med højt Agterdæk (Halvdæk), og at tilsvarende Reformer saa vidt muligt indføres paa alle ældre Skibe. Hvor dette ikke lader sig gøre, burde der i hvert Fald bygges en Kommandoplads ovenpaa Styrehuset og skaffes Mulighed for, at saavel Ror som Betjeningsgreb for Motoren føres derop.

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.

EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25x18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

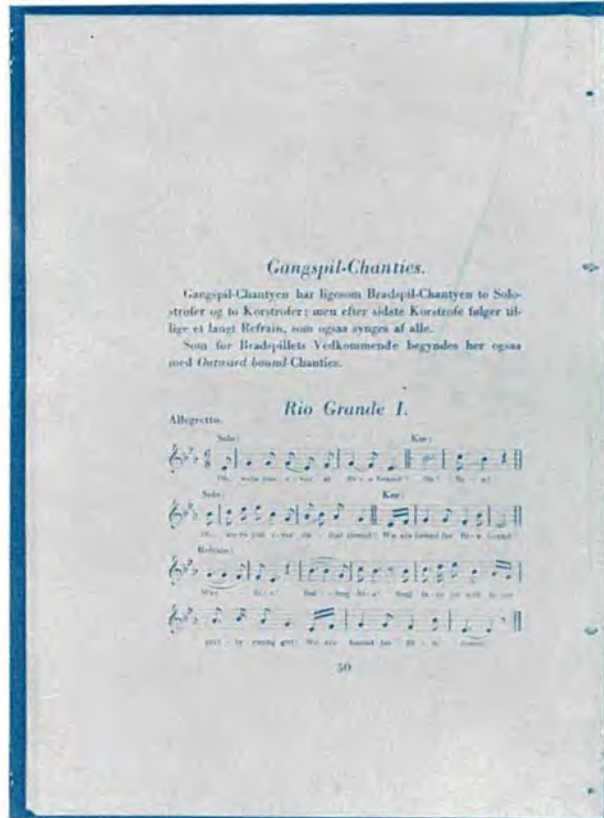
Indbunden i
Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Fås hos
„VIKINGEN“s FORHANDLERE
eller paa
BLADETS EKSPEDITION
Central 9822

En Side i Bogen.



Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Kr. **3.50** pr. Kvartal • **60** Øre pr. Nummer

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 • KØBENHAVN K. • CENTRAL 9822 • BYEN 8040



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

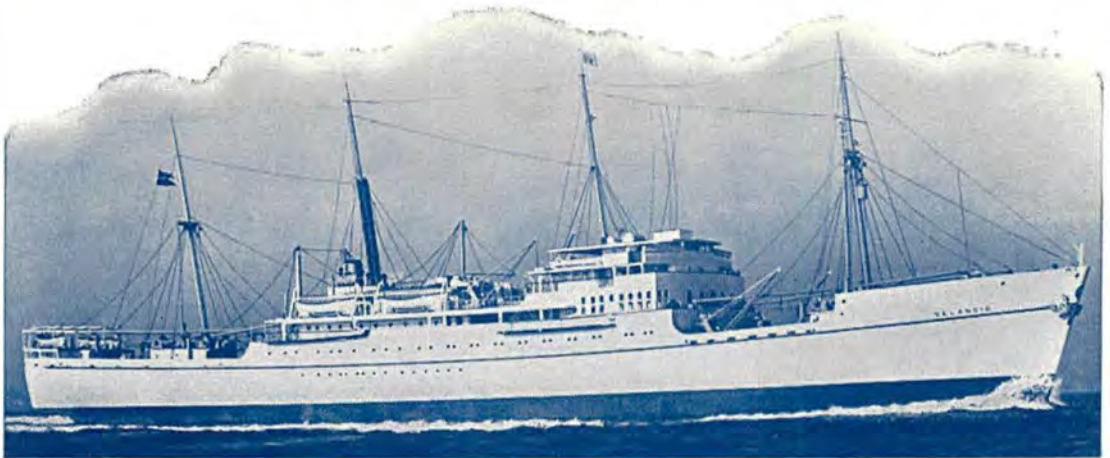
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Bangkok

Bombay
Calcutta
Canton
Capetown
Dairen
Durban
Hankow
Harbin

Egne Kontorer:

Hongkong
Johannesburg
Kuala Lumpur
Los Angeles
Madras
Penang
Port Elisabeth
Ragoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei



VIKINGEN

5 Øre
September

GL. JAGT – AFTEN EFTER REGN
Maleri af Fr. Landt

1941 - Nr. 17
18. Aargang



HANDELS- OG SØFARTSMUSEETS VENNER

Adr. : KRONBORG SLOT
Postgiro 59.000

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET PAA KRONBORG har i Sommeren 1940 fejret sit 25 Aars Jubilæum. Gennem disse 25 Aar er Museet vokset fra en lille Begyndelse paa otte Rum til 30 større og mindre Lokaler i Kronborg Slots Stueetage og paa første Sal, omfattende ialt ca. 2000 m² Udstillingsrum, hvortil kommer forskellige Lokaler til museumsteknisk Anvendelse. Samtidig har det udstillede Materiale fra en lille, forskelligartet Samling udviklet sig til et betydeligt Museum med Tusinder af Genstande, fordelt i oversigtlige Afdelinger og instruktivt opstillede, saaledes at den besøgende paa sin Vandring gennem Lokalerne paa en fornøjelig Maade modtager en nyttig Belæring om dansk Handels og Skibsfarts samt Skibsbygnings Udvikling gennem Tiderne.

Museet er en selvejende Institution, der drives for private Midler i Forbindelse med et Statstilskud. Det er i væsentlig Grad skabt ved private Gaver, der, smaa som store, gennem Aarene i Tusindvis er tilgaaet Museets Samlinger. De økonomiske Omstændigheder, hvori vort Land for Tiden befinder sig, har angrebet Museets Økonomi meget haardt, ligesom man ogsaa i de kommende Aar maa regne med store Vanskeligheder. For at muliggøre Museets fortsatte kulturelle Arbejde og for tillige at skabe et værdifuldt Bindeled mellem Museet og dets mange Venner Landet over har en Kreds af interesserede sluttet sig sammen i et Selskab, »Handels- og Søfartsmuseets Venner«, som man indtrængende opfordrer Dem til at melde Dem ind i. Kontingentet er fastsat saa lavt, at de fleste vil kunne deltage. Aarsbetalende Medlemmer betaler mindst 5 Kr. Ved Indbetaling af mindst 100 Kr. kan man blive livsvarigt Medlem. Institutioner og Firmaer betaler aarligt mindst 50 Kr. De anførte Summer er Minimumsbeløb og kan efter Behag forhøjes, hvortil det gode Formaal i høj Grad opfordrer. Medlemmerne har gratis Adgang til Museets Samlinger paa Kronborg, ligesom de modtager Museets illustrerede Aarbog, som man under Forudsætning af fornøden Tilslutning agter at udsende, og som bl. a. vil komme til at indeholde populærvidenskabelige Afhandlinger om Emner henhørende under Museets Interesseomraade, en nyttig og belærende Bog, som enhver vil være glad for at have i sit Bibliotek.

I en for vort Land saa vanskelig Tid har Danske af de forskelligste Kredse og Anskuelser fundet hinanden i et frugtbart Samarbejde for Opretholdelsen af vort Samfundsliv og vor Kultur. Museernes Virksomhed er et værdifuldt og nødvendigt Led i dette nationale og kulturelle Arbejde. Der er ingen Tvivl om, at dette Arbejde i den kommende Tid vil være af endnu større Betydning end før, og at det under Indtryk af skæbnetunge Begivenheder vil blive mødt med en stedse stigende Interesse fra Befolkningens Side. Handelen og Søfarten har, saa langt dansk Kultur rækker tilbage i Tiden, været betydende Erhverv i dette Land. I enhver Dansk er der en stærk Kærlighed til Havet og til alt, hvad dertil hører. At skærme Minderne om dansk Handel og Søfart og at fremme Kendskabet til dansk Foretagelse paa disse Omraader gennem Tiderne vil derfor være at styrke det Arbejde, som vort Land kræver af os alle i dette Øjeblik. Gennem Deres Medlemskab i »Handels- og Søfartsmuseets Venner« yder De Deres Skærv til dette Arbejde. For en ringe Sum, som de allerfleste uden Vanskelighed vil kunne afse, kan De paa denne Maade støtte en værdifuld national Institution, og De vil gennem Deres Medlemsrettigheder faa Adgang til danske kulturelle Værdier, som vil bringe baade Dem selv og Deres Familie Glæde, Belæring og Adspredelse.

I Bestyrelsen for »Handels- og Søfartsmuseets Venner«:

WILLIE C. K. HANSEN,
Skibsreder,
Selskabets Formand.

V. FALBE-HANSEN,
Overretssagfører,
Næstformand.

P. CHRISTENSEN,
Borgmester,
Medlem af Handels- og
Søfartsmuseets Komité.

F. W. KRAFT,
Direktør.

C. A. MØLLER,
Direktør, cand. polyt.

P. E. B. SINDING,
Kommandør, Fyrdirektør.

KNUD KLEM,
Museumsdirektør,
Selskabets Kasserer og Sekretær.

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

NY VIN

J. Gr. Pinholt

og gamle Læderflasker

DET var i Slutningen af Nitierne — en tidlig Sommerformiddag med friskt Vejr og under en Udflugt i et Vesterhavssogn, kendt Landet over, ikke mindst for Udslagene af det sjældent stærke religiøse Gennembrud, der da for en 10—15 Aar forinden var sket, og som stadig var i kraftig Blomstring, — er det for Resten den Dag i Dag, om end under betydelig mere menneskelige Former og afdæmpede Udslag.

Et Flag saas hejst over Redningsstationens Baadhus. Jeg styrede min Kurs derefter og naaede Huset, et stort, forladt Rum, omtrent samtidig med en 9—10-aarig Indfødt, som, efter at have kastet en Trækølle fra sig ved et Par tøjrede Faar, kom ansættende i en ejendommelig Galop, med Armene i Sving og over hele det runde Ansigt et velvilligt Grin.

At Fiskerne havde Redningsbaaden ude paa Prøve — at de var kørt denne Vej — at han selv vilde derud for at se paa Øvelsen — at vi kunde følges ad, — alt dette gjorde han mig bekendt med, endnu løbende og pustende, for derefter at rykke mig fortrolig nær, interesseret betragte min tændte Shagpipe og derpaa indsmigrende fremsætte den ligefremme Anmodning:

— Mo æ ta' en Sug a di Pi'w?

Jeg fik ikke besvaret dette saa delikate og beskedne Spørgsmaal, før han fortsatte:

— Æ haar osse en Pi'w; men den er stør' end din.

Der laa en dulgt Selvfølelse under denne Oplysning.

— Nej da! Men kan du virkelig ryge?

— Ja — de' ka' du sandelig trow, lød Svaret, idet han rankede sig.

— Ja, men — maa du virkelig *det*?

— Ne-nej — ett' godt for Mour da.

— Saa skulde du lade være, formanede jeg.

— Ja-a — de' skuld' æ wal, lød hans noget lavmælte Svar.

Under denne Samtale arbejdede vi os Side om Side frem gennem Sandet ad en Hulvej mellem Klitterne, indtil vi med eet havde *Havet* foran os. Som vi

havde hørt det, saa vi det nu, — dets uendelige Flade med hvide Skumsøer nærmest Stranden.

Nede paa Forstranden stod endnu den flotte, zinnoberrøde Redningsbaad paa sine Hjul, tegnende sig mørkt med de spidse Stævne mod Luften, der var skinnende lys af Sol. Fiskerne var i Færd med deres Udrustning til den raske Dyst med Bølgerne og hjalp hinanden med at hægte og binde Redningsdragten. Der var over dem noget af samme Stemning som over Soldater, naar der er blæst „hurtig Udrykning“ De klædte sig helt i Olietøj og Skind; paa Hovedet havde de gule Skindhætter, og Skindbukser strakte sig ned mod Anklerne, skinnende sorte som Riddersmænds Benskiner. Næsten som man tænker sig et middelalderligt Ridderoptrin — saa flot og balletagtigt tog det hele sig ud. De kraftige Skikkelser med brede, gule Redningsbælter om Livet, haandterende de lange Aarer og drivende Baaden ud gennem sprudende hvidt Skum og graadige Vandmasser, — alt var pragtfuldt og til lige let og elegant at se til som en Leg.

Efter en lille Vending satte Baaden igen paa Land; otte Heste trak den op gennem Klitterne til Redningshuset.

Nu skulde Mandskabet holde Frokost, inden der toges fat paa Raketøvelsen. Da jeg havde Lyst til ogsaa at se denne, gik jeg med. Opsynsmanden, der ikke var Fisker, men Strandfoged og Landmand, bød dem over paa sin Gaard lige i Nærheden, — en gammel Gaard med ludende Straatage, der ligesom dukkede sig for Vestenvinden i Læ bag Klitterne.

Bænkede om det lange Bord i Folkestuen og i Lyset fra de smaa blaamalede Vinduer var det egentlig først, man fik Indtrykket af, at det var Mennesker, Enkeltmennesker, denne Samling Fiskere. Før havde de kun været maleriske Staffagefigurer i et Marinebillede. Paafaldende var straks den tunge Alvor, hvori enkelte sad stille hen i Modsætning til andre, som lyste af det allerprægtigste og mest sprudlende Humør. Men alle var de store, groftskaarne Kæmpekroppe i groft Vadmæl.

En husker jeg især. Med en sindig Bemærkning om, at det var svært, som „hun havde knøgn (d. e. fyget) i hans Trøje“ — med Sand nemlig — gav han sig som de andre i Lag med sine Mellemmader. Han lænede sig fremover, med begge Albuerne i Bordpladen paa en Maade, der tydeligt lod ane de kraftige Lemmers sejge, smidige Styrke under den islandske Trøje. I begge Næverne oppe foran Ansigtet holdt han som i en Skruestik en vældig Rugbrødshumpel, som han af og til ved et Kast med Nakken slog Kæberne om, saa at alle toogtredive Tænder skinnede, og som han ved et nyt Kast, til Siden og nedad, hver Gang vred et antageligt Stykke af til videre Bearbejdelse. Denne brede Tandbesætning i den store, overmodige Mund, det ikke lange, gullig-lyse Tveskæg og det ligeledes lyse Haar, der var strøget tilbage fra Panden og lagde sig som en Bølge ned ad Baghovedet, hvor det helt nede ved Islænderen krummede sig ind mod Nakken, — det var vist det mest karakteristiske ved dette Hoved, hvor for Resten hvert eneste Træk var dristigt og stolt.

Kvinderne gik ud og ind og satte frem Brændevin, Glas, Tallerkener med Stabler af Hvedebrød og bød Kaffe rundt — alt imens Passiaren mellem Fiskerne gik nok saa livlig. Først om Redningsvæsenet, Historier om deres mere eller mindre kløgtige Foresatte: Konsuler og Kontrollører. Andre Historier om, hvad man f. Eks. havde indbildt et lettroende Bymenneske, at Raketlinen var til: „Ser De — naar nu de stakkels Skibbrudne gaar der ude i Brændingen, saa kan vi saadan faa denne her Line ud og i en Løkke om Halsen paa dem og hænge dem — ser De — for at gøre Pinen kort, inden de dro’ner.“

Ved den ene Ende af Bordet forholdt man sig under disse og lignende Fortællinger mærkelig tavs. Kun een, en svær Tamp som alle de andre, med en Knude af Størrelse som en lille Appelsin oven i Hovedet, talte vedholdende om, at enhver Fisker, selv med Fare for Livet, burde ro ud der, hvor der var mest at fiske.

Det var øjensynligt, at alle ikke var enige med ham i denne Betragtning, og under hans Forsvarsargumenter blev det efterhaanden stille i Stuen, en underlig, lummer Stilhed som før Torden — og ganske rigtigt: en helt ung, glatraget Fisker rejser sig halvt paa Bænken og lægger sin Arm frem over Bordet.

— Det er nu godt nok. Men Nummer eet skal være ens Sjæls Frelse, og det er’et jo ikke for dig, Kræ Hav.

— Hwa’ ved du om *det*?

— Jow — for du er jow en wantro Stakkell.

— Ka’ du bewis’ det?

— Du løwwer i Werden, bette Krejsten.

— Ja — de’ er re’le nok. (Fnisen).

— Du løwwer i Sund! Du følger ett’ Guds Ba’r aa løser aaller saa møj som en Guds Tøddel i di Biwwel. Du taa’r Guds Navn forfængelig. Du

Kræ Hav raabte stadig paa Beviser for alle disse nærgaaende Paastande. Indtil en lille sortsmudset Fyr

— Jens Kristian var hans Navn — kom frem fra sin Plads ved Kakkellovnen og frem til Bordet for at undsætte den betrængte og levere de efterspurgte Beviser:

— Du haar taa’en Guds Navn forfængelig, siden du kom herind, det skal æ bewi’s. Du haar saa’ *min-sandten!*

Kræ Hav mente ikke, at dette Udtryk var stridende mod det andet Bud; men hans Indvendinger druknede fuldstændigt i den Syndflod af Skriftsprog, som Jens Kristian lod flyde over det syndige Hoved med Appelsinen.

De andre tilstedeværende Medlemmer af „Samfundet“ deltog ogsaa i Kampen, men paa en mere dæmpet Maade. Resten var Tilhørere, af og til med Tegn paa voksende Utaalmodighed. Indtil omsider en af dem, der sad midt imellem Vinduerne, rejste sig med begge Hænderne støttede i Bordfladen.

— *Saa!* — halvt raabte han — no wil wi Fanne-mæ ud og bestill’ nøj! Læ dem saa ha’ djer Liggende-fæ, hur di wil!“

Dette blev Signalet til en almindelig Opstandelse rundt om Bordet. Kun Jens Kristian holdt endnu i Nidkærlighed sit Offer fast, da Døren ind til Stuen fra Sovekammeret aabnedes, og Strandfogden, der ellers hele Tiden havde været fraværende, nu kom bag paa ham, netop som han med høj Røst citerede Apostelen Paulus.

— Wil I hold’ Kjæft! dundrede Fogden med Næven i Bordet, saa det uskyldige Porcellæn dansede. Her i mit Hus skal I hold’ Kjæft! Her wil wi wær’ fri for den Dømmen og Kritiseren! Her skal vi pas’ wor Dont og faa nøj bestilt! Haar I saa nøj med det andet, ka’ I pas’ de si’en. Men her i mit Hus wil wi Satten rest’mæ ha’ Fred! Det er hwer jenneste Gaang, I er sammelt, te wi ska’ ha’ Spektakel. Men d’ er osse dæ, Jens Kristian. Æ hör’ godt, de’ wa dæ, der begyndt’ ...

Alle var oppe nu og saa smaat i Bevægelse ud igennem Døren. Men Verdens Børn havde faaet Vind i Sejlene og udøste deres hengemte Forbitrelse over Modstanderne, fulgte dem ganske nær, med Ansigterne strakt frem, med knyttede Næver og vrede Øjne.

— I ser paa os hver Dag, vi er sammen i Baaden, som var vi Udskud og Dyr, ja, værre end det — lød det. Aldrig et venligt Ord eller venligt Blik, skønt vi dog staar Last og Brast med jer som Kammerater. Hvis I maatte raade for os, saa skulde vi derved, ja, akkurat derved — i *Helvede* skulde vi! *Det* er jeres Kærlighed, som I snakker saa meget om

I er ret nogle usle, elendige Mennesker, uordentlige og dovne

Du, Jens Persen, siger, at Herren har givet dig Lov til at tærskle din Kone, fordi hun er wantro

Og Niels Brok lader de elendige Børn sulte, mens han ikke bestiller andet end at rende til Forsamlinger og bisse omkring for at vidne og gøre Folk gale i Hovedet

Der var ingen Lyst til Bemærkninger mod denne overvældende Skyll. Selv Jens Kristian havde straks, da Strandfogden kom til, trukket sig ind i sig selv, men dristede sig dog langt om længe til at gøre en

halv dæmpet Bemærkning om, at man ikke skulde kaste Perler for Svin.

— *Svin!* tordnede Fogden — kalder han os for Svin!? Haar wi bewist Svineri imod dæ, din skjælle Hwælp (d. e. skeløjede Hvalp), din — din *Svi-ne-*

Her satte et kraftigt Tag i Nakken Jens Kristian hovedkulds ud af Døren. Men ikke nok hermed. Fogden fulgte ham og skubbede ham bort fra Mandskabet.

— No skal du gaa hjem! Øjeblikkelig! Æ wil et se dæ mere.

— Sejer du, te' æ ska' blyw henn'? — Røsten var nu ydmyg og bedende.

— Ja — *idaa* ska' du blyw henn'. Gaa nu! — Kaald' wos *Swin!* — Føj endda — føj!

Og Jens Kristian maatte tøfle af, ladet i Stikken af Fællerne, hjem over Marken med en resigneret Martyrmine.

Mens de andre uden et Ord mere, gav sig til at sysle med Raketapparaterne.

— — —

Jeg fortsatte min Vej, men havde faaet noget at tænke paa.

Det, der mest havde slaaet mig, var den fraadende Understrøm, som af langt hengemt Had, der kun havde behøvet saa ringe Anledning til at fosse ud i Raseri.

Hvor maatte ikke dette nye forbitre den daglige Tilværelse for denne ellers saa prægtige Folkerace ...

t.

Stednavne i danske Farvande

Jeg har i nogen Tid interesseret mig for Oprindelsen til Navnene paa Grunde, Rev og Pynter m. m. i de danske Farvande og har derfor diskuteret med forskellige, om der var Mulighed for at indsamle alle saadanne Oplysninger om Navnenes Oprindelse, da der ellers kan være Fare for, at mange Navne glemmes. Derved kom jeg i Forbindelse med Marinehistorikeren, Forfatteren Kay Larsen, der har udgivet en Del historiske Værker om danske Kolonier og dansk Skibsfart m. m., og jeg har nu truffet Aftale med Hr. Larsen om at foretage de nødvendige Undersøgelser af Oprindelsen til Navnene paa danske Grunde m. m.

Forud for den endelige Aftale med Hr. Larsen har jeg diskuteret Spørgsmaalet med Søfartens Biblioteks Bestyrelse, for hvilken jeg er Formand, og det er blevet besluttet, at Søfartens Bibliotek, hvis Hovedformaal er at skaffe Besætningerne i danske Skibe Adgang til Boglaan ved Udsendelse af Bogskabe, kan udgive dette og lignende søfartshistoriske Skrifter, som udarbejdes alene af historisk og faglig Interesse. Naar Kay Larsen har fuldendt sit Undersøgelsesarbejde for mig, skal Søfartens Bibliotek udgive Skriftet.

Da der ikke foreligger noget trykt om dette Emne, vil Undersøgelsen og Udgivelsen af Skriftet faa baade historisk og faglig Interesse, og Arbejdets Gennemførelse anbefales blandt andet af Marineministeriet og Søkortarkivet.

Vi er nu ved at indsamle Materialet; men for at faa indsamlet alle Oplysninger og opnaa et godt Resultat vil det være af Betydning, at alle, der har Kendskab til Oprindelsen af Navne i de danske Farvande, vil være os behjælpelige med at skaffe de nødvendige Oplysninger.

Navnenes Oprindelse kan i mange Tilfælde kun konstateres ved lokale Undersøgelser, og vi vil derfor gerne i Forbindelse med alle de Kredse, som gennem deres Tilknytning til Søfart og Fiskeri kan

være i Besiddelse af Oplysninger, der kan være af Værdi for Sagén.

Vi vil være taknemlige for Oplysninger fra alle, der endnu kender Oprindelsen til Navnet paa en Grund, et Flak, et Rev. Det er Kendskabet til de Omstændigheder, der gav Stedet Navn, som Søfartens Bibliotek vil søge at bevare, og vi retter derfor en Opfordring til alle, der selv sidder inde med Kendskab til et Navns Oprindelse eller kan henlede Bibliotekets Opmærksomhed paa andre, der kender Oprindelsen til saadanne Navne, om at lade os det vide.

Af særlig Betydning vilde det ligeledes være, om man vil være os behjælpelig med rent lokale Undersøgelser — dels ved at man indsender de Oplysninger, som man sidder inde med eller indhenter ved Samtaler med lokale Folk — og dels ved at besvare Forespørgsler om ganske bestemte Navne indenfor de enkelte Lokalomraader.

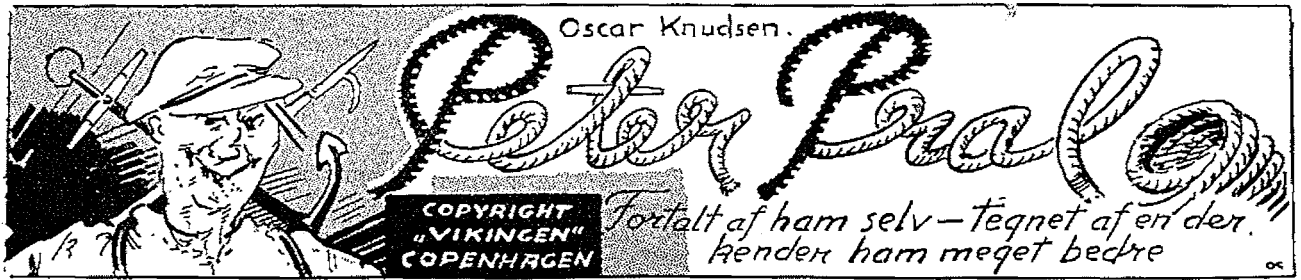
Alle Henvendelser i denne Sag bedes rettet til August 1941.

Kn. Lauritzen,
Formand for Bestyrelsen for
SØFARTENS BIBLIOTEK.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36



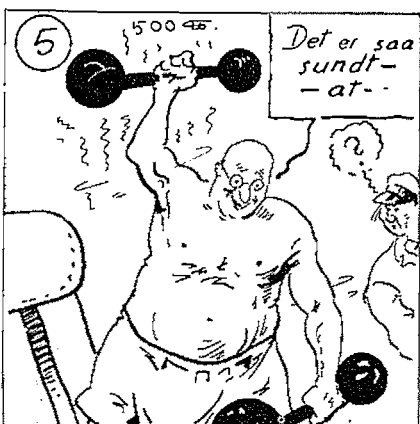
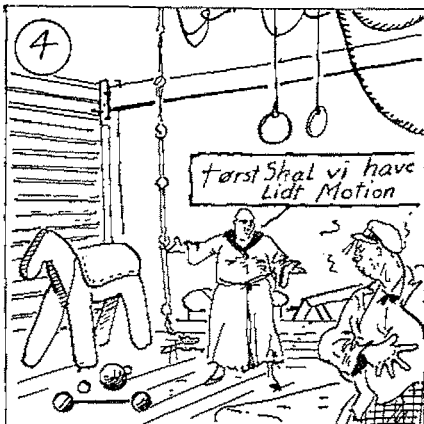
De husker fra sidst, at jeg drak Bødevandet i Stedet for at vaske mig i det, og at dette skyldtes den gamle Plutokrats Stødighed med Hensyn til Naa, kig og se i forrige Nummer. Der er ingen Mening i, at jeg skal gentage alt det der.



Men nu var jeg vel ogsaa nok blevet sulten. Saa sulten, at jeg brod Høflighedens Love og direkte spurgte efter Mad. Tank Dem, hvor man maa være langt ude for at gøre det. — u.h.y.g. l.i.g.t. langt ude. Plutokraten smilede



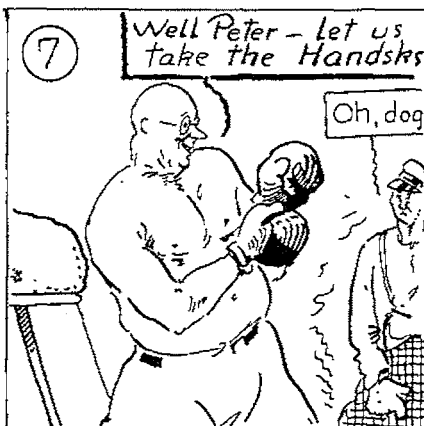
Men tror De, at Buffalo Bills Efterkommer mente det alvorligt med at gaa til Målbordet, saa maa De spille mig tro om igen. Vær saa venlig at betragte Billedet Nr. 4. Næste Række til Venstre



Havde jeg ikke været saa træt, vilde jeg have nydt Synet af denne (forhenværende) hvidnærede Amerikaner, der i sin høje Alderdom tumlede med Haandvægte, som vi andre leger med Ølbjære. Undskyld denne lidt simple „Sammenligning“.



Jeg kunde ikke gøre det. Det skal ingen Hemmelighed være. Maaske kunde jeg have lagt lidt mere Energi i Arbejdet. Men ærligt talt jeg vilde have Mad. — Jeg tror, De forstaar en halvkvædet Vise



Men hvis jeg havde troet, at jeg kunde luske mig uden om Motionen paa den Maade, saa tog jeg fejl. Den gamle Herre tog nemlig „Handskerne“ paa. Han tog Bøkselandsker paa, mine Løssere



Den gamle Herres Formodning om, at dette vilde gaa bedre for mig, vil jeg gaa let hen over. Blaat Øje er nu een Gang blaat Øje, hvordan man saa vender og drejer det. — Bang — bum — Stjerner! (Tekst unødvendig).



Jeg benytter Pladsen til at bemærke, at Billedteksterne er delvis oversat til amerikansk. Jeg har vngit at gøre det saaledes, for at de, der ikke forstaar amerikansk, dog kan have Glæde af det. Og for dem, der mestrer det amerikanske, er Fordelene indlysende. Ærb. Forfatteren.



Illustreret af Oscar Knudsen

DA Peter den Store, Ruslands barbariske, men dygtige og initiativrige Hersker, i Begyndelsen af det attende Aarhundrede med stor Energi iværksatte sine Planer om at opbygge et nyt Rusland og herunder skabte den russiske Flaade, knyttede han mange danske og norske Søfolk til sig.

I Holland havde Czar Peter lært Nordmanden *Cornelius Cruys* at kende og tog denne dygtige Mand med sig hjem til Rusland. Cruys blev Viceadmiral, og Czar Peter overdrog ham Reorganisationen af Flaaden, Ledelsen og Udrustningen af Nybygningerne samt Hvervet at skaffe dygtige Befalingsmænd og Søfolk til Skibene. Cruys forstod at løse disse Opgaver til Czarens fulde Tilfredshed. I Amsterdam havde han truffet den 22-aarige danske Sømand *Vitus Jonassen Bering* fra Horsens, og han opfordrede denne, som da opholdt sig i Antwerpen, til at træde ind i den russiske Flaade som Underløjtnant. Bering var klog og ærgerrig, en fuldblods Sømand og myndig Officer, som hurtigt udmærkede sig paa forskellig Maade, saaledes at han i 1707 forfremmedes til Løjtnant, 1710 til Kaptajnløjtnant, 1715 til Kaptajn af 4. Grad — i hvilken Charge han blev Skibschef — 1717 til Kaptajn af 3. og i 1720 af 2. Grad.

Efterhaanden samlede Cruys en dygtig Skare danske og norske Søofficerer om sig. Foruden Bering var der *Peter Bredal*, født i 1683, der efter her hjemme at have været Søofficerslærling i et Aars Tid blev antaget som Underløjtnant i den russiske Flaade og avancerede til Viceadmiral. Han døde i Rusland 1756. *Peter Sievers*, født 1674, tog i 1704 sin Afsked som dansk Løjtnant, drog til Rusland, hvor han hurtigt avancerede til ansvarsfulde høje Stillinger, blev Viceadmiral og efter Cruys Afgang dennes Efterfølger som Vicepræsident i Admiralitetskollegiet. *Tordenskjolds*

tapre Kammerat fra Dynekil, „Vindhunden“s Chef Kaptajn *Peter Grib*, som ved Angrebet paa Strømstad mistede sin ene Arm og i 1720 modtog sin Afsked, gik ligeledes i russisk Tjeneste, hvor han avancerede til Kaptajn af 1. Grad. Den i Alder ældste af de i russisk Tjeneste værende danske Søofficerer, *Daniel Wilster*, var født i 1669. Som Kommandør og Chef for Lineskibet „Beskiermeren“ deltog han under *Niels Juul* i Slaget i Køgebugt. Senere blev han Schoutbynacht og Chef for en Eskadre under Norge, hvor han — mod sine underordnede Skibschefers Raad — undlod at angribe en underlegen svensk Eskadre og herfor ved Krigsretsdom i 1714 blev afskediget. Han gik saa i svensk Tjeneste mod sit Land og avancerede til Viceadmiral; men efter Freden mellem Danmark og Sverrig søgte han Ansættelse i den russiske Flaade, hvor han gjorde god Tjeneste og endte sin Gerning som Viceadmiral.

Men ogsaa mange Koffardisøfolk blev knyttet til Czar Peters Flaade. Mest kendt af disse er *Morten Spangberg* fra Jerne ved Esbjerg, Berings senere Næstkommanderende. Der var *Peter Lassen*, Løjtnant hos Bering paa den store nordiske Ekspedition, hvor han døde i 1736; der var *Thure Trane*, *Skeving* og flere andre, hvis Navne nu ikke mere kendes.

Bering selv var født om Sommeren i 1683 som Søn af Visiterer *Jonas Svendsen* og *Anne Petersdatter Bering*, og blev døbt den 12. August i Horsens Kirke. Faderen var Kirkeværge, men ikke nogen velhavende Mand, og havde mange Børn. Dels af Tilbøjelighed og dels, fordi der var saa trange Kaar i Hjemmet, gik Bering tidlig til Søs, og det var i 1703, at han i Amsterdam, hvortil han lige var ankommet efter en Rejse til Østasien, gjorde Bekendtskab med Cruys.

Efter Freden i 1721 forlod Bering den russiske

Flaade. Han havde mange Misundere, blev forbigaaet af yngre Kolleger og følte sig stærkt forurettet. Men i Aaret 1724 forlangte Czar Peter, at Bering atter skulde lade sig ansætte i Flaaden, udnævnte ham til Kaptajn af 1. Grad og overdrog ham Ledelsen af *den første Kamtschatka-Ekspedition*, der havde til Opgave at undersøge, om hvorvidt Asien og Amerika var landfast med hinanden.

Czar Peter havde længe været interesseret i at skaffe sig paalidelige Efterretninger om sit vældige Riges Kyststrækninger mod Nord. Der fandtes ingen paalidelige Kort over Ruslands og Sibiriens Ishavs-egne. Paa nogle gamle amerikanske Kort var tegnet et Stræde, som førte Nord om Amerika til Europa; men ingen havde set eller besejlet det. Nu vilde Czaren have Vished og udfærdigede selv en Instruks for Bering, dateret den 23. December 1724, hvorpaa han egenhændig tilføjede Bemærkninger. Dette Dokument, som findes i det russiske Marinearkiv og er anført i *P. Lauridsens Bog „Vitus Bering“*, lød saaledes:

- I. Paa Kamtschatka eller paa et andet Sted bygges en eller to Baade.
- II. Med disse Skibe sejles langs Kysten, der løber mod Nord, og sandsynligvis, da man ikke kender Kystens Ende, er dette Land Amerika.
- III. Og derfor skal man spørge, hvor Kysten løber sammen med Amerika og gaa til en eller anden europæisk Nybygd, og naar man ser europæiske Skibe, skal man spørge om, hvad Kysten kaldes og opskrive det; selv lande paa Kysten, indhente sande Efterretninger, og, efter at have bragt dette paa et Kort, vende tilbage.

Fem Uger, efter at han havde givet denne korte og bestemte Instruks, døde Peter den Store.

I Februar 1725 var Bering klar til at starte Ekspeditionen fra St. Petersburg til Kamtschatka, en enorm Strækning paa over en Trediedel af Jordens Omkreds gennem dennes mest øde og ugæstfri Egne, i et knugende koldt Klima over Bjerge, uhyre endeløse Stepper og tætte, mægtige Skove, gennem Moradser og over islagte Floder. Transporten af hele Udrustningen — Skibsbygningsmateriel, Planker, Værktøj og Proviant, hvoraf der alene til Mel medgik 2000 Lædersække — skete paa Slæder eller Heste, hvorfor Bering havde 8000 Heste i Brug.

Ekspeditionen bestod — foruden Bering selv og Morten Spangberg — af 2 russiske Løjtnanter, 2 russiske Korttegnere, 2 Styrmande, efter Navnene at dømmes Englændere, 1 tysk Læge, 1 russisk Præst samt antagelig mellem 300 og 400 Matroser, Soldater og Haandværkere.

Det vil være umuligt her at skildre saavel denne som Berings anden store Rejses Forløb selv i ganske korté Træk. Interesserede Læsere anbefales forannævnte Bog af *P. Lauridsen*, udgivet 1885, skrevet efter Studier i russiske Arkiver og Biblioteker. Forfatteren fortæller heri meget udførligt om vor Landsmands store Daad — de Rejser, *Knud Rasmussen* i sin Tale ved Ræbildfesten i Juli 1930 kaldte „*det største geografiske Foretagende, Verden nogensinde har været Vidne til!*“ I „*Jordens Erobring*“, 4. Bind, har *Aage*

Krarpup Nielsen givet en betydelig kortere, men meget populær og udmærket oplysende Skildring af de samme Rejser.

Kamtschatka-Ekspeditionen varede fem Aar, og heraf medgik alene de tre til Transporten fra St. Petersburg til den lille russiske Koloni paa Kamtschatka, hvorfra den egentlige Opdagelsesekspedition skulde udgaa. I Okotsk havde Bering ladet bygge en Galease, „*Fortuna*“, hvormed Ekspeditionen blev sejlet over til Kamtschatkas sydvestlige Kyst. Herfra gik det videre over Land til Nedre Kamtschatka, hvor hele Ekspeditionen var samlet i Marts 1728. Disse tre Transportaar var et stadigt haardt Slid, ofte under næsten overmenneskelige Anstrengelser. Der havde været Tider, hvor Dele af Ekspeditionen maatte opholde Livet ved at gnave Remme og Lædersække — Tider, hvor Nætterne maatte tilbringes i Sibiriens Snedynger; men Bering var den rette Mand til at overvinde alle Vanskeligheder, lede og ordne alt paa bedste Maade og faa det hele til at gaa. En Englænder, *Dr. Campbell*, skriver om ham: „*En mere vel egnet Leder kunde man næppe have fundet. Ingen Møje eller Fare skræmmede ham. Med uendelig Flid og utrolig Taalmod besejrede han alle de Vanskeligheder, som for enhver anden vilde synes uovervindelige.*“

Bering havde straks efter sin Ankomst til Nedre Kamtschatka ladet sine Folk begynde paa Bygningen af Skibet, Opdagelsesrejsen skulde foretages med, og midt om Sommeren samme Aar løb det af Stablen. Det fik Navnet „*Gabriel*“, og var solidt og sødygtigt nok, skønt Bygningen var foregaaet under højst uheldige Forhold. *Dr. Campbell* fortæller saaledes, at Folkene selv maatte tilberede Tjæren, udvinde Salt af Havet, tørre Fisk til Erstatning for Kød og Flæsk samt presse Fiskeolie til at dyppe deres Brød i, da Smørret var sluppet op. Tømmeret, Rigning, Kæder og andre Materialer, som var blevet slæbt halvanden Tusind Mil gennem et at Verdens mest uvejsomme Lande, havde naturligvis ogsaa lidt meget under denne Transport.

Den 9. Juli stod Bering til Søs med „*Gabriel*“. Hans Sejlads var saa godt som altid Kystfart, og som Regel havde han Land i Sigte i Nord og Vest. Hvor han kunde, søgte han Forbindelse med Kystboerne for at indhente Oplysninger; men da det kneb med at forstaa Sproget, var Udbyttet kun smaat. Den 11. August om Eftermiddagen observerede Bering en Ø i Sydøst, som han kaldte *St. Laurents Ø* efter Dagens Helgen. Han fulgte stadig Asiens Kyst, som han holdt om Bagbord, og den 14. August fik han *Østkap*, Asiens østligste Næs, i Sigte. Amerikas Kyst — *Alaska* — saa han derimod ikke, da Vejret vedholdende var tykt og usigtbart. Endnu to Dage efter at *Østkap* var passeret, holdt Bering gaaende paa nordlig Kurs; Asiens Kyst kom ud af Sigte, og han var da klar over, at Kystlinien drejede mod Vest — han havde passeret det efter ham opkaldte *Beringsstræde*.

Men hvilket Uheld, at han i det kun 62,7 km brede Stræde, hvor man i godt sigtbart Vejr kan se begge Verdensdeles Kyster, ikke fik Øje paa det Land, han siden naaede paa sin store Rejse! Nu mente han sin Opgave løst — Asien og Amerika var ikke fast forbundet, men adskilt ved Hav eller Stræde. Da dette stod ham klart, besluttede han at vende tilbage, særlig fordi han ikke turde udsætte Ekspeditionen for ikke

at naa hjem paa Grund af Modvind inden Vinterens Komme. Den 16. August stod han derfor Syd i og naaede den 2. September Kolonien paa Kamtschatka, hvor han overvintrede.

Næste Aar gik han til Søs i Juli Maaned for at søge Amerikas Kyst; men mødte saa haardt Vejr, at hans Skib ikke var i Stand til med sin medtagne Rigning og skøre, lappede Sejl at klare sig, saa han blev nødt til at returnere til Kamtschatka uden noget Resultat. Han besluttede da at gaa hjem, efterlod Galeasen „Fortuna“ med en Underbefalingsmand og 11 Matroser, og sejlede med Resten af Ekspeditionen til Okotsk, hvor han oplagde „Gabriel“, og hvorfra han

sig saaledes, kunde man indlede Handelsforbindelse med derværende Landbrugere til Fordel for det russiske Kejserrige, og dette kunde undersøges, hvis der byggedes et Fartøj med en Størrelse af ca. 45—50 Læster.

2) Dette Fartøj burde bygges paa Kamtschatka, da



Cruys træffer Bering.

paa en hurtig og heldig Rejse naaede St. Petersborg den 1. Marts 1730.

Desværre mødte Bering ikke den Anerkendelse for Udførelsen af sin vanskelige Opgave, som han med Rette havde ventet. Ingen troede paa hans Resultater; Videnskabsmændene, hovedsagelig tyske og franske Geografer, havde deres egne Teorier om Asiens Grænser mod Nordost, som de ikke gerne saa kuldkastet af Berings Opdagelser, hvorfor de nægtede at anerkende disse og endda undertrykkede Offentliggørelsen af dem ved enhver Lejlighed.

Men Bering tabte ikke Modet. Han vidste, at han havde Ret, og som Svar paa den Tvivl og Mistillid, han mødte, fremsatte han saa kun to Maaneder efter sin Hjemkomst følgende Plan til en ny Ekspedition:

1) Da Bølgerne efter min Iagttagelse er mindre Øst for Kamtschatka end i det aabne Ocean, og da jeg ligeledes paa Øen Karaginsk har fundet opskyllet store Fyrretræer, der ikke vokser paa Kamtschatka, antager jeg, at Amerika eller et andet mellemliggende Land ikke kan være saa langt fra Kamtschatka, f. Eks. 150—200 Sømil, og forholder det

man der finder mere brugbart Tømmer end andre Steder ved Østkysten, ligesom Proviant til Mandskabet, Fisk og andre Dyr der er rigelige og billige. Desuden vil man kunne faa mere Hjælp af Kamtschatkafolkene end af Beboerne i Okotsk, og paa Grund af sin Dybde er Kamtschatkafloden bedre for Udsejlingen end Okhota.

3) Det vilde ikke være uden Fordel at opsøge Søvejen fra Okotsk eller Kamtschatka til Amurs Munding og videre til de japanske Øer, da vi har Haab om der at finde beboede Egne. Det vilde være rigtigt at indlede Handel med dem, særlig med Japaneserne, der lover det russiske Rige ikke ringe Fordele i Fremtiden. Hertil kan man bygge et Skib af samme Størrelse som det andet eller lidt mindre.

4) Udgifterne ved denne Ekspedition, foruden Lønningerne og det Materiel, man ikke kan forskaffe sig paa Stedet, men maa medbringe herfra eller fra Sibirien, vil med Transporterne beløbe sig til 10—12000 Rubler.

5) Hvis det erkendes for rigtigt at kortlægge Sibiens Nordkyst og navnlig fra Obs Munding til Jenisej og derfra til Floden Lena, kan dette ske enten ved

at sejle ned ad disse Floder paa Baade eller ogsaa ved Landrejser, da disse Egne staar under russisk Herredomme.

Den 30. April 1730.

Vitus Bering.

Det varede imidlertid to Aar, inden *Czarewna Anna*, Peter den Stores Efterfølgerske, begyndte at interessere sig for Berings Plan, men da dette saa skete, blev Interessen overvældende stor. Og da Planen havde passeret de forskellige Institutioner, var den vokset og havde antaget mægtige Dimensioner. Bering, som i Mellemtiden var avanceret til Kaptajnkommandør og havde faaet udbetalt 1000 Rubler i Rejsevederlag og som Belønning for udstaaede Besværligheder, kunde ikke genkende sine egne Forslag.

Admiralitetet forlangte ikke alene en Besejling, Opmaaling og Kortlægning af hele Ishavskysten fra Arkhangelsk til det af Bering fundne Stræde, en uhyre Strækning, men endda videre Undersøgelse af Asiens Kyst til Japan og af Amerikas til Mexiko! Samtidig ønskedes Beskrivelser af Landstrækningernes naturlige Hjælpekilder samt Undersøgelser af Havne og Flodmundinger. Som Ekspeditionens Leder fik Bering Ordre til at udarbejde Arbejdsplanerne og at organisere Rejsen den umaadelige lange Strækning gennem de vildsomme og ugæstfri, for en meget stor Del ogsaa ukendte Egne. Han skulde sørge for Forsyning af Proviant til de mange Mennesker og Dyr, sørge for Skibsmateriel og Transportmidler til Lands — ja, han fik endda til Opgave at oprette en regulær Postforbindelse fra Moskwa til Kamtschatka og en anden fra Irkutsk til den kinesiske Grænse. Til Slut — desværre det, som skaffede Bering de største Besværligheder — paabød Instruksen ham at raadføre sig med de øverste lokale Myndigheder i Sibiriens forskellige Distrikter, inden han traf afgørende Bestemmelser. Dette Forlangende viste sig nemlig at være ganske umuligt at overholde, idet disse Embedsmænd overalt, hvor Bering kom frem, stillede sig yderst vrangvillige, ja endda fjendtlige over for Ekspeditionens Leder og hans Anmodninger om Hjælp eller Ydelser.

Bering skulde afsejle med to Skibe — som han dog selv først skulde bygge paa Kamtschatkas Østkyst — og en Besætning, der bestod af 2 Kaptajner, hvoraf den ene var hans tidligere Næstkommanderende, Morten Spangberg, af 8 Løjtnanter, 16 Styrmand, 12 Læger, 7 Præster samt 524 Skippere, Matroser og Lærlinge, Forvaltere, Skibsbyggere og andre Haandværkere samt Soldater, ialt 570 Mand.

Men ikke nok med det! Det russiske videnskabelige Akademi havde ogsaa Krav og Ønsker, som gjorde Foretagendet langt mere kompliceret. Akademiet krævede en videnskabelig Undersøgelse af hele Sibirien og Kamtschatka, ikke alene bestaaende af astronomiske Stedbestemmelser og geodætiske Maalinger, fysiske Observationer og endda kunstnerisk udførte Landskabsbilleder; men ogsaa en omfattende Fremstilling af Landenes Etnografi, Historie og Kolonisation. En Astronom, en Historiker og en Kemiker, alle Medlemmer af Akademiet, skulde lede denne Afdeling af Ekspeditionen, som foruden disse tre Lærde bestod af 1 Kirurg, 1 Instrumentmager, 5 Landmaalere, 6 videnskabelige Assistenters, 1 Tolk samt en Sikkerhedsvagt

paa 14 Mand. Og hele denne videnskabelige Klike havde Bering ikke Myndighed over — kun Besvær med, idet det var hans Opgave at befordre den fra St. Petersburg til Kamtschatka, at sørge for dens Forplejning og Bekvemmeligheder samt besørge Transporten af dens meget omfangsrige Bagage. Denne bestod af ikke mindre end 9 Vognlæs Instrumenter, hvor imellem flere over 4 Meter lange Kikkerter, et Bibliotek paa adskillige Hundrede Bind samt meget andet, som f. Eks. 35,000 Ark Skrivepapir! Videnskabsgruppen, der var ganske ukendt med en saadan Ekspeditionens Besværligheder, Lidelser og Savn, og som paa Rejsen stadig krævede ind, stillede Fordringer, fremkom med uberettigede eller betydningsløse Indblandinger, evindelige Beklagelser og kritiske Diskussioner, var Bering en højst besværlig Klods om Benet. Jeg mindes afdøde Kaptajn N. T. Olsens Visdomsord: „Af alt det Skab, man kan have om Bord i et Skib, er Videnskab s'gu det værste!“

Men med sin sædvanlige Energi og ukueligt Mod gik Bering i Gang med Starten af denne største og mest storstillede Polarekspedition, der nogensinde er foretaget — og som strakte sig over 9 Aar.

I Begyndelsen af 1733 brød Ekspeditionen op fra St. Petersburg i flere Hold. Det var Morten Spangberg, som først startede og med de fleste Haandværkere samt det sværeste Gods, Materialerne til Bygningen af Skibene, drog af Sted den 1. Februar direkte til Okotsk. Bering selv ventede til den 18. Marts og rejste til Tobolsk, hvortil i Løbet af Sommeren den ene Karavane efter den anden ankom med Proviant og Materialer. Her benyttede han Tiden til forskellige Arbejder; et Transportskib blev bygget, og en Afdeling blev sendt til Kasan for at modtage Proviant og forskelligt Gods.

Efterhaanden fik han Ekspeditionen samlet — kun Videnskabsmændene manglede. Gang paa Gang sendte Bering Bud til St. Petersburg for at skynde paa dem, men først i Januar 1734 naaede de frem. Transportskibet, der løb af Stablen hen paa Foraaret, fik Navnet „Tobol“, og blev et Par Uger senere med en Besætning paa 59 Mand sendt til Polarhavet ad Floderne Irtisk og Ob for at udlægge Forraadsdepoter.

Faa Dage efter forlod Bering med Hovedekspeditionen Tobolsk og drog mod Jakutsk, af praktiske Grunde i flere Hold og ad forskellige Veje. Bering naaede Byen i Oktober Maaned; men det sidste Hold, der havde haft det vanskelige Hverv at skaffe Transportgodset frem, ankom først i Foraaret 1735.

Bering havde, i Henhold til sine Instrukser, ventet at finde Proviant og Assistance i Irkutsk, men der var intet besørget for at hjælpe ham, og de russiske Myndigheder stillede sig meget afvisende overfor hans Krav. Der skulde have været opkøbt Proviant, bygget Magasiner og rejst Fyrtaarne langs Kysterne; kendte Mænd skulde være klar til at lede Transporten videre ud til Stillehavet. Nybygder og forskellige Virksomheder som Saltværker, et Jernstøberi, et Brændevinsbryggeri og Færger eller Broer skulde være bygget, men intet af dette var gjort — Bering maatte klare sig selv. Det kunde han ogsaa! Han begyndte med Bygningen af de to Skibe til Ishavssejladsen, han byggede Pramme og Baade, opførte Magasiner, Kaserner og Vinterhytter, lagde Broer over Floder — ja, op-

førte det Støberi, hvori Ankre, Kæder og andre Materialer af Jern skulde forfærdiges til Skibene og Fartøjerne. Proviant og Forraad af enhver Art opmagasinerede han, saa det laa klart til at føres til hans næste Station, Okotsk.

Tidspunktet, hvor der skulde begyndes paa Ekspeditionens tredie Opgave, at kortlægge den sibiriske Ishavskyst, var nu inde. De to Skibe, der blev kaldt „Jakutsk“ og „Irkutsk“, laa færdigbygget i Slutningen af Juni 1735 og afgik den 30. i denne Maaned til hver sit Arbejdsfelt. „Jakutsk“, med den russiske Løjtnant *Prontschischtschef* som Chef og ca. 50 Mands Besætning, skulde fra Lenaflodens Munding staa Vest i langs Sibiriens Nordkyst og løbe ind i Floden Jenissei, idet hele denne Strækning skulde opmaales og kortlægges. „Irkutsk“, der havde Danskeren *Peter Lassen* til Chef og en tilsvarende Besætning som det andet Skib, skulde i samme Øjemed gaa fra Lenas Munding Øst i langs Kysten til Beringshalvøen, omsejle denne og undersøge Asiens og Amerikas Beliggenhed i Forhold til hinanden, samt endelig sejle ned til Kamtschatka.

Bering saa aldrig mere sine to Skibe og deres Besætning. Til han i 1737 afrejste til Okotsk holdt han Forbindelsen med dem og følte sig stadig som deres ansvarlige Chef; men senere tillod hans øvrige store Opgaver ham ikke mere at beskæftige sig med disse to specielle Ekspeditioner.

Jeg skal ganske kort omtale deres Forløb. Allerede i 1737 modtog Bering triste Meddelelser fra dem. „Jakutsk“ var blevet nødt til at gaa i Vinterkvarter ved Floden Oleneks Munding, og Lassen blev med „Irkutsk“ af Søs og Isgang tvunget ind i en øde Bugt Øst for Lenas Udløb. Stedet var ganske ubeboet, og Lassen lod derfor af Drivtømmer bygge en Vinterhytte, hvor han med sine Mænd — paa knappe Proviantrationer — gik Polarnatten i Møde. I November Maaned blev de alle angrebne af Skørbug, der greb uhyggelig voldsomt om sig. Midt i December døde Lassen, og i de følgende Maaneder næsten alle Befalingsmændene og 31 af Mandskabet, saa da en fra Jakutsk udsendt Hjælpeekspedition naaede frem, fandt den kun otte Mand i Live. Bering maatte hurtigst sende en hel ny Besætning og to Lægere med Proviant til „Irkutsk“.

De to Ishavsekspeditioners Kamp og Slid for at udføre deres Opgaver var beundringsværdig. Dette Kæmpeværk, som varede fra 1734 til 1743, var en fortsat Række stolte Bedrifter. Skibene frøs fast i Isen, blev halet i Land og repareret, sættes i Vandet igen og frøs atter fast; Hundeslæder toges i Brug, hvor Skibene ikke kunde naa frem. Officerer og Mandskab maatte udskiftes flere Gange, efterhaanden som Skørbugen eller den heltemodige, næsten overmenneskelige Kamp med Ishavets Vanskeligheder slog dem ned. Men de kæmpede, led og døde ikke forgæves.

I 1736 trængte *Prontschischtschef* helt op til 77°29' nordlig Bredde, og i 1742 naaede hans dristige og ukue-

lige Styrmand frem til Asiens nordligste Spids, som nu bærer hans Navn, *Kap Tscheljuskin*. Da Togterne afsluttedes i 1743, var Asiens Nordkyst i store Træk kortlagt i den Skikkelse, den endnu har.

I Foraaret 1735 var Spangberg, efter en med stor Energi og under haarde Lidelser fuldført Rejse, naaet til Okotsk, som da kun var en lille Flække med et Palisadefort. Han begyndte straks at rydde Plads til Bygning af Huse, lave Beddinger ved Stranden, ælte Ler og stryge Tegsten. Derefter tog han fat paa at opføre Huse og bygge Skibe, skønt han mødte en haard og bitter Modstand hos den stedlige Embedsmand, en tidligere General *Pissarjef*, der var blevet forvist til den afsides liggende Koloni. Denne Mand, en udsvævende og bestikkelig Løgner paa hen imod 70 Aar, fortredigede og modarbejdede Spangberg og senere Bering paa alle tænkelige Maader. Han sendte Klage efter Klage med løgnagtige Beskyldninger over Ekspeditionens Leder og andre overordnede Deltagere til St. Petersburg, hvor han havde Slægtninge og Forbindelser, der hellere end gerne hjalp ham med at føre Bagtalelserne frem til indflydelsesrige Myndigheder. Bering havde et stort Arbejde og meget Besvær med at forsvare sig baade i Okotsk og hjemme — han skriver saaledes til Admiralitetet: „*Til Korrespondance med denne Mand kunde jeg alene have Brug for tre gode Skrivere, og han er overordentlig fornærmelig ved sin uretfærdige Sladder.*“

Dette var naturligvis til stor Skade for Berings Arbejde og ham selv; der var endda en Overgang, hvor han var ved at blive dømt til Døden

for Beskyldninger, der gik ud paa bedragerisk Omgang med Statens Midler. Men Bering klarede dog alt dette fra sig. I en Redegørelse til Admiralitetet gav han nøgterne og korrekte Oplysninger om de sibiriske Myndigheders Forsømmelser og Uvillighed til at hjælpe ham. Han fortæller, hvorledes Ekspeditionen havde udført de den paalagte store og vanskelige Arbejder gennem tre Aar uden den ringeste Bistand fra Myndighederne, og sluttede med at paakalde alle sine Befalingsmænds Vidnesbyrd om, at han helt igennem havde handlet ret og rigtigt.

Da Bering i Sommeren 1737 naaede Okotsk, som han havde udset til sit Hovedkvarter paa Grund af de gode Muligheder, der fandtes for at anlægge en Havn, fandt han Pladsen forvandlet til en By. Den energiske Spangberg havde skabt et nyt Okotsk. I Havnen laa de to Skibe, han skulde have med paa sin forestaaende Rejse mod Syd: „Erkeengel Michael“ og „Haabet“, færdigbygget og rigget til, og desuden havde Spangberg repareret Berings to gamle Skibe fra Kamtschatkaekspeditionen, „Fortuna“ og „Gabriel“.

Men det kneb med Proviant. Bering maatte sende Folk ud paa Fiskeri, paa Jagt og ind til Jakutsk for at opkøbe Kød. Store Transporter krævede meget Mandskab, og alt dette gik ud over Bygningen af de to Skibe, der skulde benyttes til Hovedekspeditionen, som han selv vilde lede.

Fortsættes.



Pissarjef.



Viceadmiral Aage Helgesen Vedel

Den nye Viceadmiral og Chef for Søværnskommandoen

DEN 25. Juli d. A. udnævntes Kommandørkaptajn Aage Helgesen Vedel til Kontreadmiral og i August til Viceadmiral og Chef for Søværnskommandoen fra den 1. September at regne, og Søværnets øverste Kommandopost er saaledes endelig blevet besat efter Viceadmiral Rechnitzers Afgang for over et Aar siden.

Det har ikke været let at finde den fuldt kvalificerede Afløser af Viceadmiral *Rechnitzer*, hvis sjældne administrative Evner og overlegne saglige Indsigt og Viden var anerkendt i vide Kredse, og det er da ogsaa i udpræget Grad et *Valg*, der har fundet Sted, idet Admiral Vedel, der er født i 1894 og saaledes endnu er en ung Mand, blev hentet fra Kommandørkaptajns-Graden op til den højeste Post. Regeringen har i ham set den Søofficer, som saavel ved sine militære og administrative Evner og Egenskaber som ved sin hele Karakter og Personlighed i særlig Grad er egnet til at skabe Tillid og Samling indenfor Værnet i disse skæbnetunge Tider.

Admiral Vedel har værdige Forfædre at slægte paa og smukke Traditioner at hævde: Han nedstammer fra selve *Anders Sørensen Vedel*, og hans Fader var den i sjælden Grad ansete og afholdte Underdirektør ved Orlogsværftet, tidligere Premierløjtnant i Marinen *Helge Vedel*. Hans Moder var som Datter af Kommandør Braëm af gammel, anset Søofficersslægt.

Admiral Vedel har paa smukkeste Maade benyttet sine Forfædres Anseelse: Hans Fader gjorde sig ved sin Afgang fra Søofficersskolen fortjent til Kongens Æres-sabel, og han selv erhvervede ved sin Udnævnelse til Officer Den Gernerske Medaille. Faderen deltog som ung Premierløjtnant som Næstkommanderende i den danske Ekspedition til Østgrønland (Rydgers Ekspedition), og Admiral Vedel har i 1933 og 1935 som Chef for henholdsvis Motorskonnerten „Nordstjernen“ og

Skruebarken „Godthaab“ med udmærket Dygtighed varetaget Inspektions- og Stationstjenesten i de østgrønlandske Farvande, for hvilken Tjeneste Fortjenstmedaillen med særligt Ordensspænde blev ham tildelt.

Som ung Premierløjtnant blev Admiral Vedel Lærer ved Søofficersskolen og udset til Privatlærer for Kronprinsen og Prins Knud. Han blev en elsket Lærer, og i 1923 tildelte Kongen den kun 29 Aar gamle nyudnævnte Kaptajnløjtnant Ridderkorset.

Tidligt kaldtes den dygtige unge Søofficer til Tjeneste i Marinestaben, hvor han nu ved sin Udnævnelse til Admiral har indlagt sig betydelige Fortjenester som Souschef. Men ofte har denne Landtjeneste været afbrudt af Togter: I 1923—24 med „Niels Juell“ til Sydamerika, i 1932 som Chef for en Torpedobaadsgruppe, i 1934 som Fyrinspektør og Fører af Fyrinspektions-skibet „Argus“, for blot at nævne nogle. I 3 Aar har han forrettet Tjeneste i Øvelseseskadrene som Adjutant hos Eskadrechefen, og i 2 Aar virkede han som Lærer ved og Førstander for Reservekadetskolen i Krydseren „Hejmdal“.

I 1926—28 var Admiral Vedel Formand for Sø-løjtnantselskabet, og i 1929 blev han Medlem af Bestyrelsen for Krigsvidenskabeligt Selskab og Medlem af Bestyrelsen for Georg Stages Minde.

Flaadens nye Viceadmiral møder saaledes med en alsidig Uddannelse og gennem personlig Tjeneste erhvervet Indsigt paa mange Felter indenfor Marinens Omraade og indenfor Søværn og Søfart i det Hele.

Admiral Vedels Udnævnelse er blevet modtaget med den største Tillid og Tilslutning fra alle Sider, og „Vikingen“ vil ikke savnes blandt dem, der udtaler deres bedste Lykønskninger for Admiralen og for den danske Marine.

Red.

Kistebænk tømmes -

DET har stormet, og Havet var graat, sort og hvidt. Stormen er ovre, og Havet blev blaat som Is.

Nu staar Maanen som en bleg Halvkugle højt over lette Skyer, der stadig jager af Sted, og fra Kanten af de sidste Uvejrsskyer langt ude over Atlanten dykker Solen med pludselig Beslutsomhed ned i Natten. Det svagt gyldne Pudder, der har ligget strøet rundt om i Luften, viger for et stille Sølvskær, mens Skyggerne over Dækket viskes ud.

Hos os lever Stormen, der er forbi, kun i Hullerne i Styrehuset og Skylightet. Vi slap heldigt. Naar Tømreren i Seydisfjord har sat nye Ruder i de knustes Sted, kan vi klare os selv og begynde at fiske.

Med „Immanuel“ er det værre. Først i Aften, da „Iceland“ kom til Thorshavn, fik vi at vide, hvorfor vi her i „England“ ikke hørte „Immanuel“'s Sender i Gaar og i Forgaars.

I Morgen vil der i danske Aviser staa en Ritzau-meddelelse, dateret Thorshavn, Mandag:

En af de danske søgaaende Kuttere, der driver Fiskeri ved Island, Esbjergkutteren „Immanuel“, indkom i Morges til Thorshavn efter frygtelige Oplevelser under en Orkan mellem Island og Færøerne.

Skibet kom paa Hjemrejsen med fuld Last af Fladfisk ind i et Stormcentrum og kæmpede her i tre Døgn en fortvivlet Kamp mod de oprørte Elementer. Søerne trængte ind og standsede Motoren, og Stormen rev Storsejlet i Laser og satte Radioen ud af Funktion. Styrmanden, Chr. Skov, der var hjemmehørende i Frederikshavn, blev skyllet overbord og druknede. Der afholdtes i Dag Søforhør i denne Anledning i Thorshavn.

Saadan vil de faa det at vide derhjemme, men „Iceland“'s Skipper, store Theodor, fortalte os det paa en anden Maade med sine egne Ord og endnu mere nøgternt. Hans Stemme, der til daglig er voldsom som det Vejr, der fylder hans Lunger og giver ham Kraft, viste sig ogsaa at kunne være spag og skælvende — som blufærdigt Bølgeslag mod en Strand, hvor Havet hører op og noget ukendt begynder.

— Og Skov han gik jo ogsaa væk, ja han gjorde saa

Vi sad i Lukafet ved Højtaleren og hørte ham sige det. Mine Kammerater saa ikke paa hinanden imens. De bøjede Hovederne, og det var, som om de ikke kunde skille Hænderne.

— — —
Der er ikke mere end et halvt Hundrede Danskere

i de Kuttere, der gaar nordover, og vi kender hinanden allesammen. Disse Mænd, der aldrig ser den danske Sommer, men kun har sig selv og Havet, tager altid Del i Begivenhederne i de andre Kuttere.

Hvad mon „Grete“ kan lave paa denne Rejse?

Vi ved ogsaa, hvad de andre Fiskere, som vi kun bruger Øgenavne til, foretager sig, naar de er i Land.

Er det forbi med Whisky-Poul og Pigen i Trangisvaag?

Hvem havde givet Skagens Rose *det blaa Øje*?

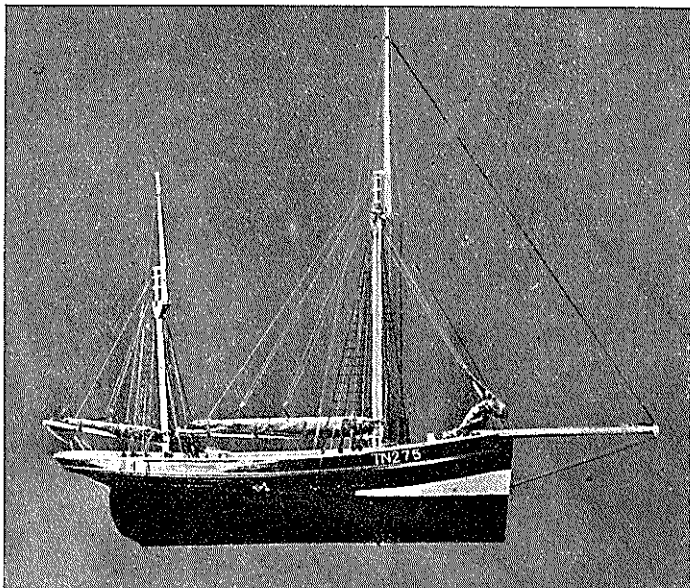
Uden at forsømme Aftenkaffen tænkte vi allesammen paa Skov — Styrmand Skov, der brugte Snus i store Mængder og derfor altid havde to sorte Striber fra Mundvigene ned omkring Hagen. Striberne gav ham sommetider et mærkeligt hjælpeløst Udtryk i Ansigtet, men naar man saa ham arbejde, var man klar over, at han ikke var hjælpeløs.

Og han havde et stort, stort Hjerte.

Men nu driver Skov i Bølgerne, og vi skutter os lidt.

Naar „Immanuel“ kommer i Havn sydpaa med Fiskene, vil de sætte Flagene paa Halv i alle de andre Kuttere, og det vil gøre dem allesammen ondt, at Skov er gaaet væk. Bagefter vil de tage „Immanuel“ i Øjesyn.

Det er kun tre Uger siden, at „Immanuel“, der er en flot svenskbygget Kutter, stod ud ad Humberfloden. Den kom lige fra Beddingen, kølhalet og nymalet



Model bygget af L. Hansen, Svendborg.

Engelsk Fiskekutter fra omkring Aarhundredskiftet. Udmærkede Sejlere og glimrende Søskibe, der ofte tog haarde Tårn under Vinterstormene i Kanalen og Nordatlanten.

— den skinnede af friske Farver. Og Skov var lige bleven Styrmand. Nu vil den slæbe sig ind i Havnen igen. Engelskmændene vil ikke kunne genkende den lige straks, men de vil med Respekt gentage, hvad de før har sagt: Det kan blive saa haardt Vejr paa Nordsøen, at man ikke ser en Havmaage paa Havet — en dansk Snurrevaadskutter kan man altid træffe. Den Karakteristik gælder stadig, og det, der er uhyggeligere end Stormene — Minerne — har heller ikke ændret Opfattelsen af dansk Fiskeri.

Det var smaat med Maager paa Havet i de tre Dage, der kostede Skov Livet. Der var ikke store Livsbetingelser der, hvor han gik ned i Søstøvler og Olie-særk. Men Storme kan ikke for stedse, og Krigen sikkert aldrig, fordrive Maagerne fra Havet. Saa maa der ogsaa altid være hvide, danske Kuttere i Arbejde.

Det ved Skipper Søren og hans Folk, der hjælpløse saa Skov forsvinde. De ved ogsaa, at Skov ikke bliver den sidste Fisker, der ofres til Stormene. Alligevel vil de reparere og male, og de vil sammen gaa paa Fiskeri mod Nord igen. Den, der altid er i Fare, mangler aldrig Mod, og med Modet følger Optimisme. De er Verdens største Optimister. Ellers fi-skede de jo ikke.

— — —

— Spil langs! plejede Skov at raabe til den mørke, feminine Pianist i „Klubben“, saa snart vi kom derind paa de sjældne Landgangsture.

Alt det skal han aldrig være med til mere, men i Aften lader Havorangelet sine Evighedstøner spille langs over hans aabne Grav, mens fem overlevende fra „Immanuel“ gaar i Thorshavn og arbejder hurtigt paa at gøre klart Skib igen. Skibet skal bringes ned gennem Nordsøen, og Lasten skal reddes. Det er fem tavse Mænd, som ikke taler om det, de lige er kommet fra. De er bare bleven lidt mere rappe paa Næverne.

De faar ogsaa Tid til at tømme Styrmand Skovs Kistebænk. De vil tage det snavsede Arbejdstøj ud med samme Omhu som det fine blaa Landgangstøj og pakke det hele forsigtigt ind sammen med Søfartsbogen, de faa Breve og nogle Æsker ubrugt Snus. Naar Lasten er reddet, vil ogsaa Skovs 10 pCt. af Udbyttet blive pakket ind, og udenpaa vil de med store klodsede Barnebogstaver skrive Adressen paa det Hus i Frederikshavn, hvor man snart vil græde over en død Fisker — ganske som man har gjort det i Hundreder af andre Huse Kysten rundt fra Frederikshavn til Esbjerg.

— — —

Der er Fisk i Havet, og der skal fiskes, fordi vi lever af det, og selvom vi ikke havde mistet en god Kammerat, som vi allesammen holdt af, vilde Bølgerne i Aften rulle tungt og langsomt alligevel — ganske som de gør det nu, for Havet ændrer sig ikke. Bølgenes Susen og Summen svøber sig om os, men efter Stormen opfattes Lydene som Stilhed og Fred. Vi kan atter gaa paa Dækket og aande ubesværet. Luften er høj og ren. Den føles som lutter Ilt og Salt. Og i Solnedgangsskæret er Synskredsen fjern og uvirkelig som en Drøm — eller som selve Uendeligheden.

Der blev kastet lidt rundt med os i de sidste Døgn, og vore Kroppe er ømme, Fødderne brænder, men skønt vi nu endelig kan gøre os Haab om at sove i Ro nogle Timer, maa vi hænge lidt paa Dækket — og se paa Havet. Der var saa trangt nedenunder, da vi hørte Theodor i Radioen.

Motoren arbejder støt, Bølgerne slaar fra Styrbord henover Stævnen og spredes i et tyndt, koldt Sprøjt omkring os. Maagerne er begyndt at vende tilbage. De skriger i Kølvet med smaa Afstikkere til Lænsegugen og undrer sig over, at vi ikke tænker paa dem. Søpapegøjen, der kun har Hovedet over Vandet, piler bort og dykker ned — ganske som den plejer. Vi ved nøjagtigt, hvad den vil gøre i det Øjeblik, vi dukker op i en Bølgekam, men alligevel maa vi se paa den. Nu efter Stormen er alting saa nyt og saa nært. Store Bølger og større Bølger slaar mod Stævnen med ulige store Mellemrum. Det er vor egen Livsrytme, vi hører i Bølgeslagene, og vi tænker paa Ting, vi kender, og Ting, vi kendte. Vi hører ogsaa Stemmer, levendes Stemmer og dødes Stemmer, og vi undrer os ikke over det. Det kolde Hav har raset, men nu ligger det blaat og stort med en blid Ro over sig, og i denne Ro føler og forstaar vi en hel Mængde Ting, som vi ikke kan udtrykke, men som lever inde i os, og som aldrig kommer til Folk med bløde Hænder og rolige Senge

— — —

Det har stormet, og Havet var graat, sort og hvidt. Stormen er ovre, og Havet blev blaat som Is.

Nu staar Maanen som en bleg Halvkugle højt over lette Skyer, der stadig jager af Sted, og fra Kanten af de sidste Uvejrsskyer langt ude over Atlanten dykker Solen med pludselig Beslutsomhed ned i Natten. Det svagt gyldne Pudder, der har ligget strøet i Luften, viger for et stille Sølvskær, mens Skyggerne over Dækket viskes ud.

Poul Nordahl-Petersen.

	Grundlagt 1875	<h1>Th. Møller</h1>	Grundlagt 1875
Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København	
Telefon 387, 10,387		Telegram-Adresse: »Ultra«	
Hovedoplæg for Danmark			

Daabsfest under Linien

Med den store Passagerdamper nærmede vi os Ækvator. Den Dag vi naaede saa vidt, havde enkelte, mest Damer fra Mellemdækket, der ikke var for kritiske, Lejlighed til gennem Kaptajnens lange Kikkert at betragte Linien. Det var rigtignok kun et Haar, som 2. Styrmand kort forinden havde anbragt tværs over Glasset indvendig i den.

Lige efter Middag kom Havets Gud Neptunus med Gemalinde og Datter og hele Hofstat gaaende forude fra Stævnen, hvor det hed sig, at han var steget op af Havet. Han havde Krone paa Hovedet, og et mægtigt Skæg af optrevlet Kabelgarn hængte ham ned over Brystet, i Haanden holdt han Treforken, Symbolet paa hans Magt over Vandene; med ham fulgte hans trivelige Hustru med Diadem over Panden og hans yndige Datter med en Perlekrans af imiteret Rav om Halsen, hans hele Hof inclusive hans Hof-Barber med en uhyre Barberkniv af Træ, en Barbersvend med Sæbekosten af Form og Størrelse som en almindelig Hvidtekost og endnu en Medhjælper med en Blikspand, desuden en Afdeling af Havets Politi, der om muligt skulde holde Orden. Døbefonten bestod af et Sejl, der var udsændt mellem to Bomme og i For- dybningen fyldt med Havvand. Da jeg flere Gange forhen

havde passeret Linien, havde jeg ogsaa faaet tildelt en Rolle i Optoget, jeg forestillede Notaren. Min Dragt var trekantet Hat, højtopstaaende stive Flipper, Skødefrakke, Gaasepen bag Øret og Blækhorn i Bæltet; desuden bar jeg under Armen en Dokumentmappe med et stort Antal Døbesedler, fabrikerede flere Dage forinden og forsynet med Havgudens Sejl, et kronet N i Lakstempel; der manglede ikke andet at tilføje end Daabskandidatens Navn.

En af Skibets egne Maskinmestre var den første, der blev døbt, mange stræbte derefter at komme først, blot for til en Erindring at erhverve sig en af Døbesedlerne. Men Ceremonien var ikke ganske behagelig, saa tilsidst meldte sig kun faa og slet ingen Damer, skønt disse ialfald var fritaget for Barberingen og kun blev døbt. Barberingen foregik paa den Maade, at den paagældende sæbedes ind af Barbersvenden; Sæbeblandingen, der brugtes, var ikke den fineste, den saa ud til at være iblandet en Del Sod og Fedt. Under Indse- bningen spurgtes om Mandens Navn og Hjemsted, og naar han saa aabnede Munden for at svare, fo'r Sæbekosten gerne af Vanvare ind i Munden paa ham med en Dosis af den fine Sæbe. Efter en lempelig Skraben med Barberkniven blev Sæ-



Enhver, der første Gang passerer Ækvator, bliver døbt af Neptun og hans glade Kammerater.

ben af Barbersvenden skyllet af med en Pøs Vand, og naar hans Medhjælper rejste sig fra det Bræt, hvorpaa han og den barberede havde Plads, vippede Brættet, og den nybarberede faldt ned i Vandbasinet, hvorved Daaben betragtedes som fuldbyrdet, hans Navn blev tilføjjet paa en Døbeseddel og denne overrakt ham.

Da ingen mere meldte sig — Dagen var vidt fremskredet, og Neptuns Politii var ikke mandstærkt nok til at sætte sig i Respekt — og der endnu var i hundredvis af unge Piger og Karle, mest Landboere fra Tyskland og Polen, samlede paa Fordækket nedenfor Broen, hvor de havde moret sig over dem, der lod sig døbe, medens de ikke selv vilde; lod Kaptajnen i al Hemmelighed Sprøjteslangerne skrue paa oppe paa øverste Dæk, medens Dørene til Fordækket blev lukkede, saa ingen kunde undslippe gennem dem. Da alt var i Orden gav han Ordre til Maskinrummet om at pumpe, og Straalen fra Slangerne blev nu rettet ned over de Hundreder af Mennesker paa Fordækket. Der blev en Hvinen og Skrigen, og i Løbet af faa Minutter var de alle vaade som druknede Mus. Med ét lod Første-Styrmanden, der agerede Straalemester, dem paa Fordækket være i Ro og rettede Straalen mod alle Første-Kalypassagererne, der paa Broen havde moret sig over Scenen paa Fordækket, og i en Haandevending var alle dér ogsaa drivvaade paa en Dame nær, en Konsuls Frue, som for at redde sig flygtede ad en Trappe op paa Dækket over Bestiklukafet, et Sted, hvor der aldrig kom Folk, men Styrmanden

fulgte efter hende og satte Straalen over Hovedet paa hende, saa hendes Kjole sjaskede omkring hende. Men nu kom Kaptajnen ogsaa derop, rev Slangen fra Styrmanden og satte Straalen over ham. Styrmanden greb en af de paa Taget dér i Række staaende Pøse, der var fulde af Vand, og vendte den over Hovedet paa Kaptajnen, saa Vandet nu drev af dem begge. Dette gav Signalet til en almindelig Kamp paa Vand over hele Linien, haade paa Hoveddækket og Overdækket. Hvem der kunde faa fat i en Spand Vand, øste det over Naboen. Neptun, hans Kone og Datter fik deres rigelige Part; mine stive Flipper sank sammen, Dokumentmappen blev fyldt med Vand, og alle de mange tiloversblevne Døbesedler, jeg endnu havde deri, sejlede omkring i Vandfloden overalt paa Dækket. Men alt gik tilsyneladende i største Gemytlighed, ikke en eneste syntes fornærmet; Vejret var jo meget varmt og Havvandet saa lunkent, saa det var en hel Forfriskning at faa et Styrtebad; de fleste havde ogsaa for Tilfældet saa lidt paa som muligt, alt kunde let tørres i Solen, og det kunde ogsaa faas tørret paa Fyrpladsen. Om Aftenen fortsattes Festen med Ekstrafortøring af et Glas Punsch og Dans paa Dækket.

Slutningen af Rejsen forløb uden Uheld. Rejsen gjaldt Adelaide i Australien, hvortil vi ankom efter en Rejse paa 52 Dage fra Hamburg efter at have anløbet Antwerpen og London.

A. T.

Brødrene Knak

Ude fra Harbøre er der mange unge Fiskere, der rejser til Esbjerg og tager Hyre paa de store Kuttere, der driver Storfiskeri i Nordsøen.

Flere af dem bosætter sig der, bliver Skippere og Ejere af Kuttere. Af disse Unge skal her nævnes de fire Brødre Knak, alle Sønner af afdøde Redningsbaadsfører A. Rønn Knak ved Liløre. De har i de seneste Aar fisket fra Esbjerg, og de tre af dem er Skippere. Peder Knak har været i Kutterrederen M. Aaens Tjeneste i 10 Aar, deraf de sidste 8 Aar som Skipper paa Kutteren „Agar“. Broderen Klemmen Knak er Skipper paa Kutteren „Dagmar Aaen“. Det var disse to Brødre, der i Vinteren 1939 reddede Kutteren „Ane Marie“, der var drevet ind i Minefeltet Vest for Doggerbank. Op mod en haard Snestorm med Frost tog det dem 4 Døgn at redde „Ane Marie“ med Be-

sætning frelst ind til Tyborøn. En Redningsdaad, som sjældent er set i Nordsøen, hvorfor de da ogsaa høstede megen Anerkendelse.

Nu er Peder Knak traadt ud af M. Aaens Tjeneste, og Selskabet har da ogsaa ydet ham en smuk Anerkendelse for hans Arbejde gennem de mange Aar.

Peder Knak lader nu sammen med to af sine Brødre en stor ny moderne Kutter bygge paa N. P. Jensens Skibsværft i Esbjerg. Den bliver paa 38 Tons med indlagt Tuxham Motor paa 100 HK. Den vil koste ca. 85.000 Kr. Sidst i denne Maaned bliver den færdig, og Peder Knak gaar da ud som Skipper paa sin egen Kutter, medens Brødrene fortsætter Tjenesten i M. Aaens Selskab, Klemmen som Skipper paa „Dagmar Aaen“ og Johannes Knak som Skipper paa „Ajaks“.

Argus.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



Columbus

og Eventyrerne der fulgte i hans Kølvand

Ved NAVIGATOR

III

ALONZO PINZON havde mindsket Sejl, og „Santa Maria“ gik nu foran som det, den var — Admiral-skib — og stævnedes ind i en lille Bugt med „Pinta“ og „Nina“ i Kølvandslinie. Og da de tre Karaveller var bragt sikkert til Ankers i betryggende Afstand fra Land, blev alle Baade sat ud og bemanded med væbnede Folk, hvorefter de under klingende Hornmusik, med vajende Bannere og med et rejst Kors i den forreste Baad blev roet ind mod den hvide Strandbred. Columbus var den første, der traadte i Land — den første hvide Mand, der satte Fod paa „Den nye Verden“s Jord — vel at mærke efter Leif den Lykkelige's Opdagelse af Vinland omkring 500 Aar tidligere.

Columbus bar under denne Landstigning sin kostbareste Dragt. Han havde Sværd ved Lænd og en Partisan i Haanden, og da han traadte ud af Baaden, knælede han straks ned og kysede Strandbreddens Sand. Derefter blev den kongelige Stander foldet ud, og idet Korset blev rejst inde paa Land, gav han Øen Navnet „San Salvador“ (Frelseren), og han udnævnte sig selv baade til Vicekonge og Guvernør. Øen hed i de Indfødtes Sprog „Guanahani“. I vore Dage kaldes den „Watling Island“ og er en af Bahama Øerne.

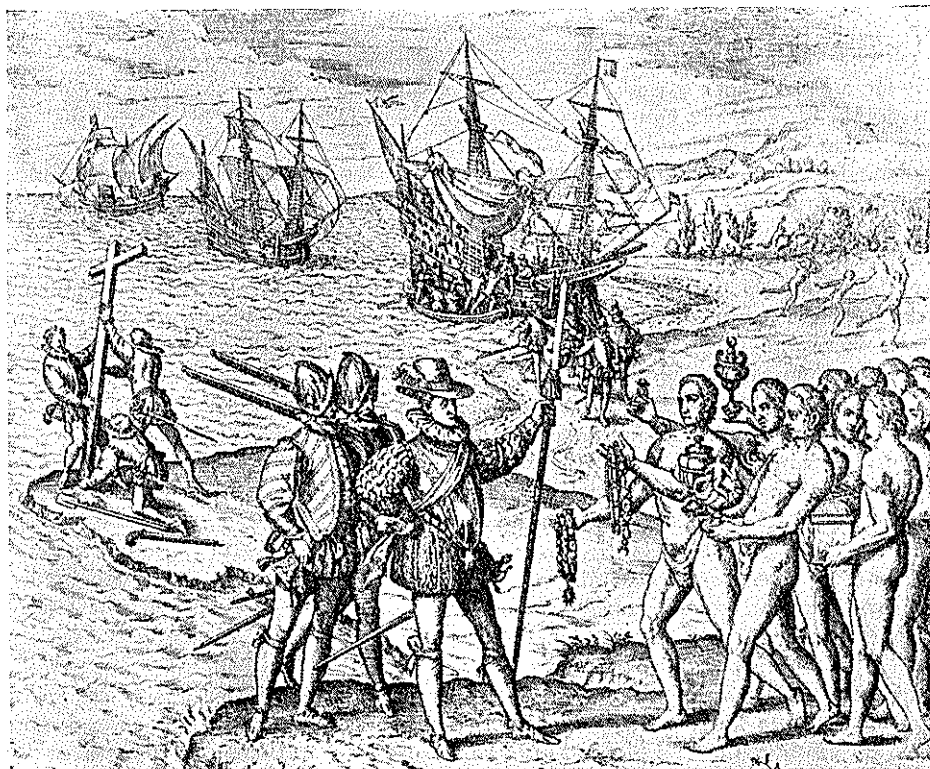
Som senere Historie-skrivere siger, maa disse Spaniere vel nærmest have følt sig som hensat til et Drømmeland. Skoven stod som en Mur i bløde, skiftende Farver om den blaa Bugt med det krystalklare Vand, der glitrede som Sølv og Guld i Solens Straaler, og den milde, balsamiske Duft, der slog dem i Møde, og som var fremmed for disse med den ramsalte Havluft tilvænnede Søfolk, maa have virket saa vederkvægende paa deres Sanser, at de vel nærmest har følt sig som i en salig Rus. Rundt om dem — men dog i beskeden Afstand — flokkedes sælsomme, nøgne Mennesker med spraglede Fjerprydelser i Haaret, og

som ivrig pludrende og gestikulerende snart pegede paa de i deres Øjne saa mærkeligt klædte og skæggede Fremmede — snart paa deres Skibe og derefter paa Himlen og Solen.

Da de Indfødte saaledes en Tid havde betragtet Spanierne paa Afstand, dristede nogle af dem sig til at komme nærmere, og begge Parter søgte nu ved Gebærder at gøre sig forstaae-

lige for hinanden, hvilket dog kun lykkedes i ringe Grad. Herom siger Columbus:

„De forstod ikke vort Sprog, og vi forstod ikke deres, men det saa for os ud, som om de betragtede os som overnaturlige og guddommelige Væsner fra en anden Verden. De, som havde dristet sig hen til os, var aabenbart Krigere. De bar Buer og Koggere, som var fyldt med Pile af en Slags Rør, der var forsynede med Spidser af haardt Træ. Nogle havde ogsaa Bunder af lignende røragtige Spyd med Hajtænder eller tornede Pigge i Enderne. Deres Ansigter og deres nøgne Legemer var overmalede med røde og hvide Striber og Snirkler. Deres naturlige Hudfarve var hverken hvid eller sort, hvor den var synlig for denne



Columbus' Landing paa Guanahani (San Salvador), som denne Tildragelse blev opfattet af hans Samtidige i Spanien. (Efter Kobberstik fra 1498.)

Overmalning. I saa Henseende mindede de mest om de Indfødte paa de kanariske Øer eller om solbrændte spanske Arbejderes Ansigter. De var høje, og deres Legemer og Lemmer var velskabte; derimod var deres Ansigtsudtryk ikke tiltalende, thi de havde en meget høj Pande, hvilket gav dem et vildt Udseende. De havde graa Øjne med brune Stænk omkring Pupillerne. Deres Hænder var smaa, deres Negle blanke, og naar de talte eller lo, viste de deres Tænder, der var hvide som Elfenben. Deres tykke, sorte Haar var fortil skaaet skarpt af i en ret Linie lige over Øjenbrynene, men bagtil naaede det dem ned over Skuldrene. Nogle af dem holdt det tilbagebundet med en Bastsnor, ligesom vore Kvinder holder Styr paa deres Lokker. Alle bar de Smykker af Guld om Hals og Arme; og da jeg med stort Besvær havde faaet dem til at forstaa, at jeg ønskede at vide, hvorfra de fik dette Guld, pegede de mod Syd.“

Efter at Columbus havde uddelt nogle spraglede Tøjer og kulørte Glasperler mellem de Indfødte, gik Spanierne igen i deres Baade. De Indfødte fulgte dem til Strandbredden, og nogle af dem svømmede bag efter Baadene helt ud til Skibene, mens andre fulgte dem i deres Kanoer medbringende forskellige Ting, hvormed de vilde tiltuske sig flere Erindringer om de hvide Mænd, som var kommet fra en Verden hinsides Sølen. De medførte Papegøjer, smukt forarbejdede og bemalede Spyd, store Baller Bomuld og last but not least tørrede Tobaksblade, som Spanierne endnu ikke kendte Brugen af, men som de antog, at de Indfødte værdsatte for Bladenes sødlige Duft og derfor anvendte dem som en Slags Parfume.

Disse Indfødte paa San Salvador viste sig i øvrigt at være meget venlig sindede over for Spanierne; og efter at Columbus med deres Bistand havde udforsket Øen, og han havde lokket nogle af dem om Bord for under Rejsens Fortsættelse at høste Gavn af deres Viden, gik han igen under Sejl.

Han opdagede nu flere mindre Øer i Nærheden, og hvor han gik i Land, spurgte han efter Guld. Men overalt blev det betydet ham, at dette fandtes længere mod Syd; og efterhaanden gik det op for ham, at der i denne Retning maatte ligge en større Ø, som i de Indfødtes Sprog kaldtes „Cuba“. Denne Ø, antog han, maatte være identisk med Marco Polo's berømte Guld-Ø „Chipango“. Efter hvad han kunde forstaa, skulde der ogsaa paa denne Ø findes Perler i Massevis, hvilket

bestyrkede ham i hans Opfattelse af, at han virkelig var naaet Indien, og han omtaler nu de Indfødte som Indianere.

For en let Brise stævnede de tre Karaveller mod Syd, og omsider fik man Cuba i Sigte. Øens takkede Klinter og blaaende Bjerger set paa Afstand mindede Columbus om Landet omkring Lissabon. De kastede Anker ved Mundingen af en bred Flod, og som Columbus selv siger, gjorde han her Landgang med en Følelse, som om han betraadte Granada's herlige Haver.

„Denne Ø“, siger han, „er det skønneste Land, jeg nogensinde har set. Her vokser Palmer, som slet ikke ligner Palmer i Spanien eller Afrika. Her er mange andre mægtige Træer prangende med sølsomme og herlige Frugter og Blomster — sødt duftende Buskvækster, omsværet af sølv- og guldglinsende Insekter, og her lyder Fuglenes Sang som den liffligste Musik.“

Hvormeget Columbus end følte sig betaget af Cuba, fandt han dog ikke der, hvad han søgte — hverken Perler eller Guld. Men til Gengæld gjorde han der en anden Opdagelse, som skulde blive næsten lige saa sjælden og efterspurgt som Perler og Guld — Havanna-Cigaren. Og herom fortæller han:

„Alle disse indfødte Indianere var altid i Besiddelse af Flint og Trøske, hvormed de lavede Ild; og de rullede Tobaksblade sammen som Pølser, hvorefter de stak den ene Ende af Pølsen i Munden og

tændte Ild i den anden Ende. Derpaa sugede de Røgen ind i sig og blæste den ud igen gennem Næseborene, hvilket hensatte dem i en Tilstand af Sløvhed eller Beruselse; og de lod os forstaa, at dette befriede dem for alle Sorger og Bekymringer.“

Paa Spørgsmaalet om Guld eller Perler gjorde de Tegn mod Øst og raabte „Bohio“ og „Babeque“, hvilket kun kunde opfattes som Navne paa andre Øer eller Lande, og at dømme efter deres Fagter og Gebærder maatte Columbus og hans Ledsagere nærmest faa Indtryk af, at disse Steders Beboere enten ikke bestilte andet end at gaa omkring og samle Guldklumper op fra Jorden eller staa og hamre dem ud i Barrer eller til Smykker.

Imidlertid var Alonso Pinzon sejlet bort med „Pinta“ for at gøre Opdagelser paa egen Haand. Columbus gik ogsaa under Sejl med „Santa Maria“ og „Nina“ og styrede mod Øst for at finde „Bohio“. Han fandt ogsaa en stor Ø, som, efter hvad han kunde



Faksimile af Træsnit, udført af Columbus og publiceret 1493, forestillende hans Ankomst til Hispaniola (Haiti).

forstaa paa de fra San Salvador medbragte Indianere, skulde være den rette. Men disse sikkert velmente Raadgivere gjorde ham ogsaa begribeligt, at det var farligt at gaa i Land paa denne Ø, hvis Beboere udelukkende bestod af enøjede Kanibaler, der baade var meget stridbare og grusomme. Columbus tog dog ikke denne Advarsel alvorlig, men sejlede nærmere ind mod Land, og inden Aften var „Santa Maria“ og „Nina“ bragt til Ankers i en stor og dyb Indskæring som en Naturhavn, og her blev disse Søfarere budt Velkommen med Fuglesang, som mindede dem om de spanske Aftener i April. Ligeledes førte de nærmest synlige Omgivelser uvilkaarligt Columbus' Tanker tilbage til Cordoba's frugtbare Dale, og dette rørte ham saa stærkt, at han gav Øen Navnet „Hispaniola“ (Lille Spanien). Dette var Haiti — ogsaa kaldet San Domingo.

Det var langt fra, at de Indfødte paa Hispaniola var enøjede, og Columbus fik heller ikke Indtryk af, at de var grusomme Kanibaler. Han skildrer dem tværtimod som de mest fredsommelige og venligste Indianere, han endnu havde mødt. Herom skriver han ved sin Tilbagekomst til Spanien i et Brev til Kong Ferdinand:

„Jeg forsikrer Deres Majestæt, at der i hele Verden ikke findes noget bedre Land end Hispaniola — og ikke bedre Mennesker end de Indfødte paa denne Ø. De elsker deres Næste, som de elsker sig selv. De er hjælpsomme mod andre og smiler altid, og selv om jeg ikke fuldt ud forstaar deres Tale, lyder den i mine Øren som Toner fra Himlen. Vel er det sandt, at de er blottet for Blufærdighed; thi de gaar nøgne. Men de har til Gengæld mange prisværdige Skikke, og de har uden Vederlag skænket mig meget Guld.“

Den 24. December om Morgenen gik Columbus igen under Sejl for at gøre nye Opdagelser. Der var kun meget lidt Vind, og Søen var — for at bruge Columbus' egne Ord — saa smul som Vandet i et Vaskefad. Ved Ellevetiden om Aftenen gik Columbus til sin Kahyt; men han havde aldrig saa saare forladt Dækket, før Rorsmanden overlod Styringen til en uagtsom Kammerat, som uden at gøre Alarm lod Strømmen føre Karavellen ind paa en forræderisk Sandbanke. Grundstødningen gennemrystede Skibet og fik Columbus og alt Mandskabet til straks at komme paa Dækket; men skønt alle — og med Bistand fra „Nina“ — gjorde deres bedste for at faa Skibet flot igen, blev „Santa Maria“ uhjælpeligt Vrag.

Uheldet var blevet iagttaget af de Indfødte i den nærliggende Landsby, og Høvdingen dør sendte øjeblikkelig alle sine Folk ud med Kanoer for at hjælpe til med at faa Skibet udloset. Som Columbus selv siger, kunde han ingen Steder i Spanien have fundet en bedre og mere samvittighedsfuld Bistand til at bringe alt af Værdi i Sikkerhed; og herom skriver Don Fernando:

„Ved al den Venlighed og Hjælpsomhed, som min



Columbus' Indtog i Barcelona efter Tilbagekomsten fra hans Opdagelse af Amerika.

Fader her havde mødt fra de Indfødtes Side og henrykt over det Guld, som deres Høvding havde skænket ham, glemte han næsten Tabet af „Santa Maria“.

Ved en lille Flod med lav Vandstand, og i hvis Sandbund Columbus havde fundet nogle Guldkorn, lod han opføre et solidt Blokhus — eller, som han siger — et Fort, som han kaldte „La Navidad“. Dette be-lagde han med en Garnison paa 42 Mand, som hovedsagelig bestod af det Mandskab, der var blevet overflødig ved „Santa Maria“s Forlis. Denne Garnison fik til Opgave at varetage hans Interesser under hans Fraværelse. Og efter at Columbus yderligere havde paalagt disse Mænd at gøre alt for at finde de Miner, hvorfra de Indfødte hentede deres Guld, gik han den 24. December 1492 om Bord i „Nina“ for at paa-begynde Hjemrejsen til Spanien.

Den følgende Dag, da han for at gøre Iagttagelser sejlede tæt inde under Skrænterne paa Hispaniola's Nordkyst og naaede et Sted, som han kaldte „Monte Christo“, traf han her igen sammen med „Pinta“. Alonzo Pinzon gjorde mange intetsigende Undskyldninger for at have udskilt sig fra de øvrige Ekspe-ditionsskibe, hvilket Columbus tog ham meget unaadigt op og først tilgav, efter at Pinzon havde meddelt, at han ogsaa havde fundet Guld paa Øen — og netop her ved Monte Christo — og at han ogsaa havde hørt Tale om store, righoldige Guldminer paa den Ø, som Indianerne kaldte „Babeque“. Herom skriver Don Fernando:



Kong Ferdinand og Dronning Isabella modtager Columbus i Barcelona.

„Disse Oplysninger dæmpede Admiralens Vrede mod Alonzo Pinzon, endskønt han ikke følte sig overbevist om, at de var af større Betydning og havde mere Værd end det Guld, han med sine egne Øjne havde set i Flodens Sand ved La Navidad.“

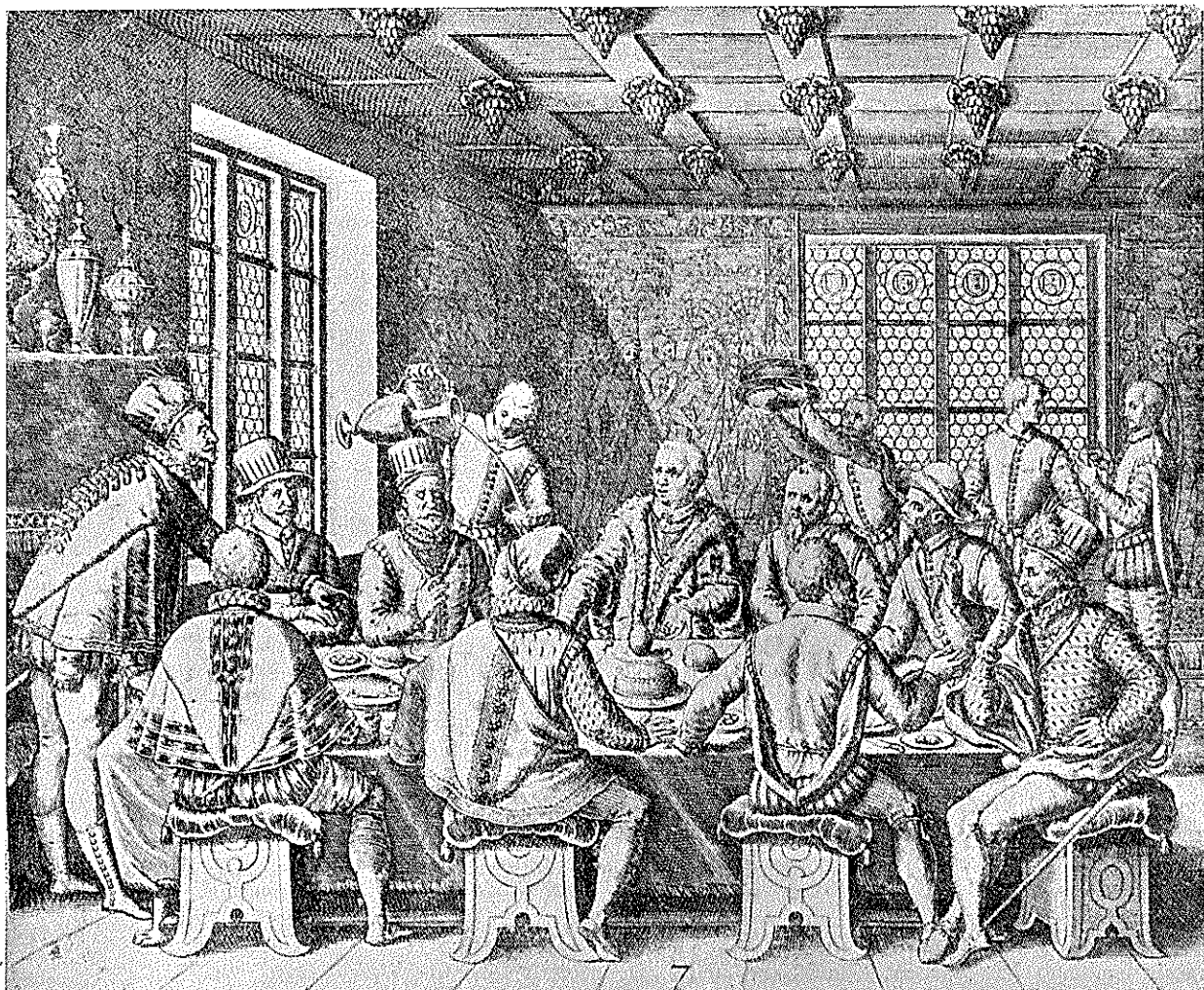
Imidlertid var begge Karaveller's Skrog blevet saa ormædt, at Columbus begyndte at nære Frygt for, at de ikke skulde kunne holde til Hjemrejsen. Skaderne blev dog udbedret saa godt, det lod sig gøre, og da Columbus, mens disse Reparationer stod paa, ogsaa havde hørt Indianerne tale om meget Guld paa nogle sydligere liggende Øer — antagelig de karibiske Øer — gav han Ordre til at fortsætte i den angivne Retning. De to Karaveller var dog ikke naaet langt, før en frisk Vind sprang op fra Vest. Og da det underordnede Mandskab nu igen begyndte at murre og i Betragtning af de to Karavellers miserable Tilstand, dristede Columbus sig ikke til at fortsætte, og han gav

pludselig Ordre til at vende og styre hjemover mod Spanien.

Hjemrejsen forløb i Begyndelsen meget heldigt. For en frisk og støttig vestlig Vind naaede de to Karaveller helt over mod Azorerne, men her fik de en haard Storm, under hvilken de blev kastet hid og did, og den 14. Februar 1493 havde man fra „Nina“ tabt „Pinta“ af Syne. Vincente Pinzon nærede Ængstelse for, at Broderen var gaaet til Bunds med sit Skib, og „Nina“'s Besætning blev betaget af den dødeligste Angst for, at de skulde komme til at lide samme Skæbne. De lovede alle, at de vilde gaa Pilgrimsgang i deres bare Skjorte til Vor Frue Kirke, dersom de naaede frelste i Land. Columbus selv var heller ikke fri for at nære Frygt. „Nina“'s lækkede stærkt og manglede i høj Grad Ballast, da alle Proviant-Tønder efterhaanden var blevet tømte. Karavellen truede hvert Øjeblik med at slingre rundt og vende Bunden i Vejret, men denne Fare blev dog til Dels afværget ved, at Columbus lod de tømte Tønder fylde med Havvand. For Tilfælde af, at det værste alligevel skulde ske, og alle hans Resultater ved et totalt Forlis ikke skulde naa frem med ham selv, nedskrev han paa Pergament og i to Eksemplarer en udførlig Beretning om Rejsens Forløb og adresserede disse til Kong Ferdinand

og Dronning Isabella. Det ene Eksemplar pakkede han omhyggeligt ind i olieret Voksdug og anbragte Pakken i en tom og tæt tillukket Tønde, som han kastede i Drift. Det andet Eksemplar blev indpakket paa samme Maade og anbragt oven Dæk paa Skibets Agterkastel, saa det vilde flyde, dersom Karavellen skulde synke.

Efter at Stormen havde været i nogle Dage, og man i den Tid havde været i den allerstørste Fare, observeredes i Dagningen til Fredag den 15. Februar Land fra „Nina“'s runde Mærs. Columbus skønnede, at dette Land maatte være en Ø blandt Azorerne, og hans Bestik viste sig at være rigtigt. Efter et anstrengende Kryds op mod Vinden naaede de samme Dag at komme til Ankers ved Øen San Miguel — i et Par Mils Afstand fra den portugisiske Guvernør's Residens. Inde paa Land i Nærheden af deres Ankerplads var rejst et lille Kapel omgivet af nogle faa Huse, hvorfra der straks kom Folk ud i Baade og tilbød at sælge Pro-



Columbus og Ægget.

viant. Disse Folk fortalte, at Kapellet inde i Land var indviet til den hellige Jomfru, og da Columbus hørte dette, besluttede han, at hans Folk — i Overensstemmelse med deres givne Løfte — skulde gaa barfodede og i bar Skjorte til dette Kapel og overvære en Messe. I den Hensigt blev Halvdelen af Skibets Mandskab sat i Land, men de var aldrig saa saare naaet Kapellet, før Øens portugisiske Guvernør i Spidsen for en Flok væbnede Ryttere kom til og tog dem til Fange. Columbus protesterede — først i en venlig Tone; men da dette ikke hjalp, truede han med, at han vilde sende alle sine Folk i Land og udplyndre Øen og bemægtige sig dens fornemste Beboere som Gidsler, og saa blev de tilfangetagne Søfolk frigivet.

Efter at have erhvervet lidt Proviant og ferskt Vand gik Columbus igen under Sejl for en god Vind, men den 3die Marts blev „Nina“ atter overfaldet af en haard Storm, som splittede de fleste af dens Sejl. Der blev nu igen afgivet mange højtidelige Løfter til Jomfru Marie og andre Helgener om Bod og Bedring, hvis de kom frelste ud af dette Uvejr, og det kunde se ud, som om disse Løfter ikke var givet forgæves; thi i Nattens Løb løjede Stormen saa meget af, at de kunde faa et nyt Storsejl sat og Styr paa Skibet, og den følgende Morgen fik de Kending af Landet i Nærheden af Byen Cintra ved Tajo's Munding. Paa Grund af ugunstig Vind og daarlige Vejrforhold saa Columbus

sig nødsaget til at løbe ind til Lissabon, og som han selv siger, var hans Ankomst til denne By for ham rigelig Opvejsning for den Tort, Kong Johan tidligere havde beredt ham.

At Spanierne havde vundet det store Lod ved denne Ekspeditionens Gennemførelse var en bitter Pille for Portugiserne. Kong Johan sendte straks Bud efter Columbus og lyttede tilsyneladende meget fornøjet til hans Beretning, mens han omhyggeligt skjulte sine inderste Følelser og den Ydmygelse, han i Virkeligheden led under. Og da Columbus havde forladt ham, sammenkaldte han straks Hoffets højeste Embedsmænd til en Raadslægning. Herunder blev der fra flere Sider aabenlyst stillet Forslag om, at man for at narre Spanierne skulde lade Columbus dræbe; og man forsvarede en saadan Handlemaade med, at Blødsødenhed og Moral maatte vige, naar det gjaldt Statens Velfærd.

Kong Johan kunde dog ikke bifalde dette Forslag. Han fandt, at det vilde være en utilgivelig Forbrydelse, naar han den ene Dag modtog en Gæst med Venlighed for den næste Dag at lade ham dræbe uden Grund; og han nøjedes med at give Ordre til at udruste en Ekspedition, som skulde sejle ud og med Magt tage de Lande i Besiddelse, som Columbus havde opdaget. Denne Ekspedition kom dog aldrig afsted. Der kom en Mand i Vejen med en Slæde; og denne Mand var Paven i Rom, som intervenerede.

Onsdag den 13. Marts gled „Nina“ for fulde Sejl og med en haard Strøm ud af Tajo, og med en god Vind satte Columbus Kurs efter det sydlige Spanien. Ved Middagstid Fredag den 15. Marts 1493 stod han ind over Barren ved Palos og ankrede i Havnen syv Maaneder og elleve Dage efter Afrejsen fra samme Sted.

Man kan forestille sig den Opsigt, hans Tilbagekomst vakte. Palos stod fuldstændig paa den anden Ende, og Byens Indbyggere — baade høje og lave — eskorterede ham under Klokkeringning til Katedralen, hvor der opsendtes Takkebønner for Ekspeditionens heldige Forløb, og hvor der i Forbindelse hermed ogsaa afholdtes en Sørgemesse over Alonso Pinzon og hans Folk; thi fra „Pinta“ var der intet hørt efter Stormen ved Azorerne, og den formodedes at være gaaet under med Mand og Mus.

Midt under denne Højtidelighed skete imidlertid det mærkelige, at den savnede Karavel kom strygende ind over Barren og gik til Ankers i Havnen tæt ved „Nina“. Det var dog ikke med aaben Pande, at Alonzo Pinzon igen mødtes med Columbus, og hans Historie endte ogsaa tragisk. Herom skriver Don Fernando:

„Alonzo Pinzon havde været af den faste Overbevisning, at min Fader, Admiralen, aldrig vilde naa Land, og han imødesaa for sig selv en ærefuld Modtagelse hos Spaniens Konge og Dronning. Det syntes, som om han selv mente at kunne gøre Fordring paa den største Andel i de opnaaede Resultater paa Rejsen, og han havde ikke lagt Skjul paa, at det var hans Hensigt at rejse til Barcelona og personlig forebringe Nyhederne for Majestæterne. Men da disse havde faaet Nys herom, fik Pinzon Meddelelse om, at han ikke vilde blive modtaget, medmindre han kom sammen med Admiralen, som han var sat til at tjene under. Og efter at have modtaget denne Ordre, lukkede han sig inde i sit Hus og døde faa Dage efter af Ærgrelse.“

Imidlertid havde Columbus selv begivet sig til Barcelona, hvor Majestæterne residerede, og han var led-

saget af alle overordnede og underordnede Skibsfolk fra „Nina“ og „Pinta“ samt de Indfødte fra San Salvador, som han havde bragt med, og denne Rejse var et sandt Triumftog. Ved Barcelonas Byport blev de modtaget af Stadens højeste Myndigheder. Forrest i Processionen gik Columbus og hans Styrmand, Juan de la Cosa, som bar Castiliens Banner over Admirals Hoved. Efter dem fulgte de fjerprydede og i Ansigterne bemalede Indianerne med gyldne Smykker om Hals og Arme. Derefter fulgte Skibsfolkene, som bar Guldstøv i Kalabasser, gyldne Masker paa høje Stager, skrigende Papegøjer i skønne Farver, kæmpemæssige Firben og mange andre sælsomme Dyr, som aldrig før var set i Europa, og som kunde vidne om den nye Verden, de havde fundet hinsides Havet.

Kong Ferdinand og hans Dronning sad paa deres Troner i hele deres kongelige Pragt, da Columbus traadte frem for dem i Tronsalen. Men da han knælede for dem, rejste de sig og bød ham tage Plads ved deres Side. Og Columbus fortalte dem om alt, hvad han havde udrettet paa Rejsen. For at bruge Don Fernando's Ord fortalte han dem om alt, hvad det havde behaget Gud at skænke Spanien og dets Monarker — ikke alene i Form af de opdagede Landes Frembringelser — men ogsaa en Skat, der var af endnu højere Værdi og Gud mere velbehagelig — Muligheden for at frelse Sjæle for den kristne Kirke.

Foruden Hoffets Gunst blev Columbus efter sin Tilbagekomst i Begyndelsen ogsaa hyldet og æret af saavel de højere som de lavere Klasser blandt Befolkningen. Han var en hyppig Æresgæst ved Adelens Gilder, og fra et af disse stammer Historien om Ægget, som han fik til at staa paa Enden. Ved hvilken Lejlighed han over for de Tilstedeværende skulde have udtalt følgende Visdomsord:

„Alt er muligt, naar man blot grundigt har gennemtænkt, hvorledes det skal udføres — selv Opdagelse af en ny Verden.“

Fortsættes.

Pariser-Nyt.

Det bekendtgøres i disse Dage, at U. S. A. har til Hensigt at indlemme den store franske Passagerdamper „NORMANDIE“ i den amerikanske Handelsflaade. Den franske Regering vil herfor erholde en Erstatningssum, der vil blive fastsat af U. S. A. Ved Tabet af „Normandie“ mister den franske Handelsflaade sit berømte Prestige-Skib. Det var med sine 75.000 B.R.T. ikke helt saa stort som det engelske Kæmpeskib „Queen Mary“, der ligger til Reparation i Gibraltar, og „Queen Elizabeth“, der for Tiden ligger ankre et eller andet Sted i Australien, men det var dog Frankrigs Stolthed, og med Rette.

Bygget ved Hjælp af Statspenge indbragte „Normandie“ den første Tid god Fortjeneste til Rederiet. Men efter de engelske Konkurrenceskibes Bygning blev Fortjenesten efterhaanden mindre. Til at begynde med sejlede de fransk-engelske Kæmpeskibe under en fast Prisoverenskomst, som dog ikke varede længe. Da Krigen udbrød, var „Normandie“ næppe nogen Forretning mere. Den kostede Rederiet

vældige Udgifter, der opslugte Indtægterne. Tilrods herfor nærede man i Frankrig den Plan at bygge en endnu større Damper paa 100.000 B.R.T. for at overtrumfe de engelske Skibe.

Dog blev det ikke til noget med denne, iøvrigt højst urentable, Vædekamp om Prestige-Skibe. I Nattens Mulm og Mørke blev de alle, af Frygt for de tyske Bomber, bragt til New York, hvor de maatte svare enorme Havneudgifter. Da disse i Længden ikke kunde betales, blev „Normandie“ en skønne Dag beslaglagt. At trække Skibet tilbage var ikke muligt paa Grund af den engelske Blokade. Nu vil formodentlig „Normandie“ blive degraderet til at tjene til Troppetransporter, som mange andre amerikanske Luksusdamper, men af mindre Format. Admiral Darlan har besluttet for Fremtiden ikke mere at lade bygge den Slags Kæmpedamper, der i det lange Løb ikke kan svare sig. Der er for Tiden paa et Værft i Frankrig et Passagerskib under Bygning paa 18.000 Tons, som skal bære Navnet „MARECHAL PETAIN“.

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

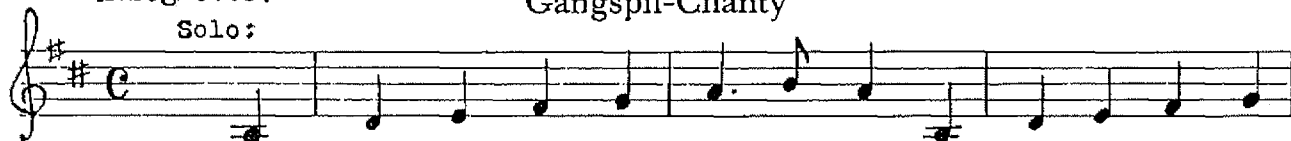
IX

A-Roving

Allegretto.

Gangspil-Chanty

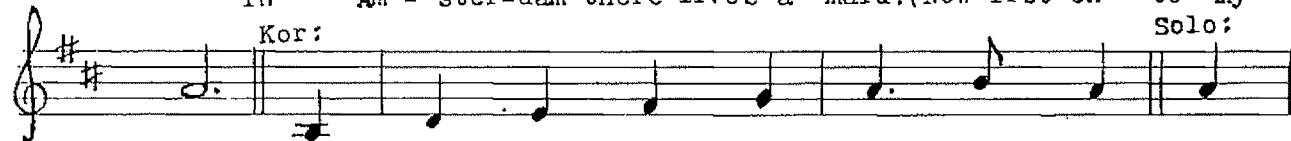
Solo:



In Am - ster - dam there lives a maid, (Now list - en to my

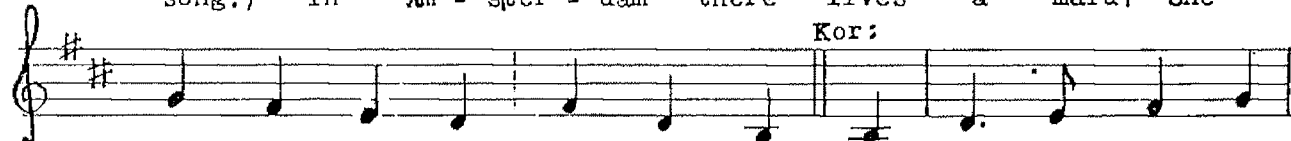
Kor:

Solo:



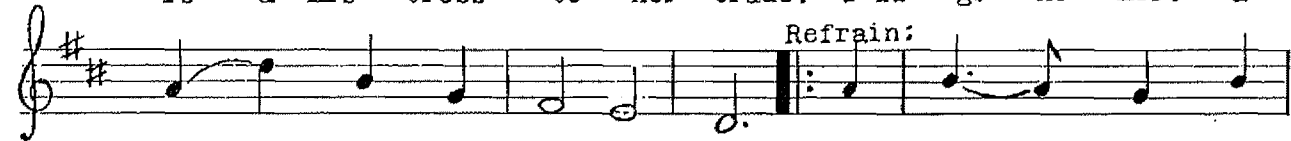
song.) In Am - ster - dam there lives a maid! She

Kor:

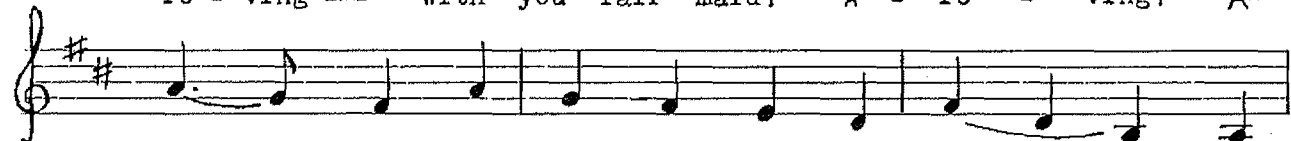


is a Mis - tress to her trade. I'll go no more a -

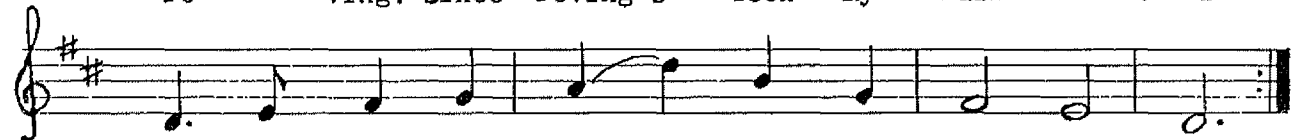
Refrain:



ro - ving — with you fair maid! A - ro - ving! A -



ro - ving. Since roving's been my ruin —. I'll



go no more a - ro - ving with you fair maid!

Solo: Her eyes are like two stars so bright. (Now listen to my song.)

Kor: Her eyes are like two stars so bright!

Solo: Her face is fair, her step is light.

Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!

Refrain: A-roving! A-roving! Since roving's been my ruin.

I'll go no more a-roving with you fair maid!

A-roving! A-roving! Since roving's been my Ruin.

I'll go no more a-roving with you fair maid!

Solo: Her cheeks are like the rosebud's red. (Now listen to my song.)
Kor: Her cheeks are like the rosebud's red!
Solo: There's wealth of hair upon her head.
Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
Refrain: A-roving! A-roving! — — —

Solo: Once I was walking down the street. (Now listen to my song.)
Kor: Once you was walking down the street!
Solo: That maiden fair I chanced to meet.
Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
Refrain: A-roving! A-roving! — — —

Solo: She looked at me as she passed by. (Now listen to my song.)
Kor: She looked at you as she passed by!
Solo: She turned around and winked her eye.
Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
Refrain: A-roving! A-roving! — — —

Solo: I asked that maiden for a walk. (Now listen to my song.)
Kor: You asked that maiden for a walk!
Solo: We went onboard in lovely talk.
Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
Refrain: A-roving! A-roving! — — —

Solo: I put my arm around her waist. (Now listen to my song.)
Kor: You put your arm around her waist!
Solo: I said: „Fair maid, your lips I'll taste.“
Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
Refrain: A-roving! A-roving! — — —

Solo: I sat that girl upon my knee. (Now listen to my song.)
Kor: You sat that girl upon your knee!
Solo: She said: „Young man you're rather free.“
Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
Refrain: A-roving! A-roving! Since roving's been my ruin.
I'll go no more a-roving with you fair maid!
A-roving! A-roving! Since roving's been my Ruin.
I'll go no more a-roving with you fair maid!

Det følgende Vers egner sig ikke rigtigt til at staa Chantyens Mening, som klart kommer til Orde i de
paa Tryk, hvorfor det ogsaa skal udelades her. Men resterende Vers:
denne Bortskærelse svækker ikke Helhedsindtrykket af

Solo: At once she cried, that fair young maid. (Now listen to my song.)
Kor: At once she cried, that fair young maid!
Solo: „Oh, shame, you've robbed my maidenhead.
Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
Refrain: A-roving! A-roving! Since roving's been my ruin.
I'll go no more a-roving with you fair maid!
A-roving! A-roving! Since roving's been my Ruin.
I'll go no more a-roving with you fair maid!

Solo: She left me with my heart aflame. (Now listen to my song.)
Kor: She left you with your heart aflame!
Solo: She stole my watch — a longshore game.
Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
Refrain: A-roving! A-roving! — — —

Solo: And then I went to sea again. (Now listen to my song.)
 Kor: And then you went to sea again!
 Solo: With broken heart and other pain.
 Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
 Refrain: A-roving! A-roving! — — —

Solo: Now all you lads when maids you spy. (Now listen to my song.)
 Kor: Now all we lads when maids we spy!
 Solo: Sheer off from the one who winks her eye.
 Kor: I'll go no more a-roving with you fair maid!
 Refrain: A-roving! A-roving! Since roving's been my ruin.
 I'll go no more a-roving with you fair maid!
 A-roving! A-roving! Since roving's been my ruin.
 I'll go no more a-roving with you fair maid!

Som i flere Chanties af andre Kategorier er Emnerne i Gangspil-Chanties ogsaa undertiden hentede fra Sømandens Oplevelser i Land. Saadanne Oplevelser kan naturligvis være af en mere eller mindre delikat Art, og som Sømanden selv digter om de mindre delikate, er det som allerede nævnt ikke al hans Digtning, der egner sig til at staa paa Tryk. Det skal her bemærkes, at Chanty-Sangen er et gammelt, maritimt Kulturbillede, og for at den ikke som saadan skal miste noget af sin Værdi, maa der ved Bortskæring af Vers eller enkelte Strofer gaas saa lempeligt frem som muligt.

Emnet i „A-roving“ er, som det klart fremgaar, hentet fra et Tilfælde som ovenfor nævnt. Det udtrykker dog ikke alene Sømandens Oplevelse i Land — hans lille Elskovsventyr. Men det er ogsaa betegnende for den Elskedes paatagne Blufærdighed og Uskyld, hans egen Naivitet og de bitre Erfaringer, han høster.

Chantyen adskiller sig fra andre Gangspil-Chanties ved et vekslende Foredrag i 1ste Solo, hvoraf den i Parentes indklammede Strofe skal tales, men dog saaledes, at Melodiens Rytme bibeholdes. Endvidere foregaar der under Gentagelsen af den første Solostrofe som Kor en Ombytning af de personlige Stedord.

Chantyen har oprindeligt en langt dybere Mening og en alvorligere Betydning end almindelig antaget; men for at den kan have dette, maa den i alle Enkeltheder foredrages paa rette Maade. Saaledes er det af Betydning, at Chanty-Manden og i hvert Fald en Del af Koret er i nøje Kontakt med hinanden under San-

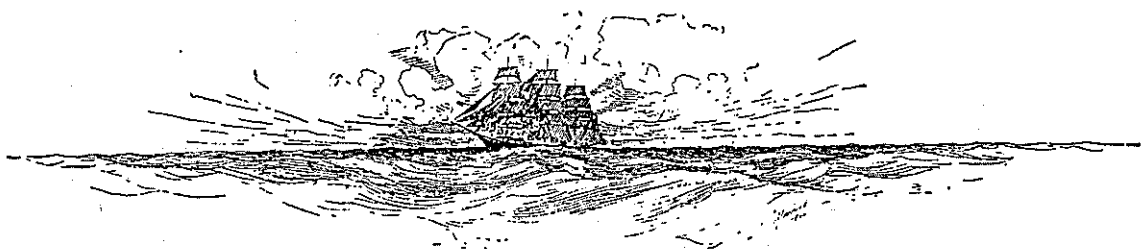
gen; og det er ikke tilstrækkeligt, at den indklammede Solostrofe tales. Chanty-Manden maa ogsaa betone sin Tale og ledsage den med Fagter, der paakalder Opmærksomhed.

Disse Særegenheder vidner om Søfolks Sans for dramatisk Virkning i de hvide Sejls Dage; thi Chantyen er foruden sit Formaal under Hivning i Gangspillet tillige ment som en Advarsel til den unge, uerfarne Sømand. Om Advarselen i nogen nævneværdig Grad er taget til Efterretning faar staa hen. Den særegne og rette Foredragsmaade er der ikke altid lagt Vægt paa, hvad enten dette nu skyldes Ligegyldighed eller Uvidenhed; og i slige Tilfælde er Chantyens Tekst vel kun blevet opfattet som Udtryk for en hændelig Sømandsoplevelse, der ikke havde anden Bestemmelse end at fornøje. Men hvor Chantyen blev sunget og foredraget paa rette Maade, er det højst sandsynligt, at Advarselen har gjort Indtryk paa mangan ung Sømand.

Hvornaar Chantyen er opstaaet vides ikke, men i 70erne, 80erne og langt op i 90erne i forrige Aarhundrede var den meget anvendt og var ligesom „Rio Grande“ ogsaa en stor Favorit i danske, svenske og norske Skibe. Der findes næppe nogen dansk, svensk eller norsk Sejlskibs-Sømand fra den Tid, som ikke mindes „A-roving“; og dette skyldes vel for en stor Del ogsaa Chantyens pragtfulde og iørefaldende Melodi, hvis rytmiske Duven og Vuggen under Sangen ligesom sætter Sømandens Bevægelser i Takt med de store Haves Dønninger.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.





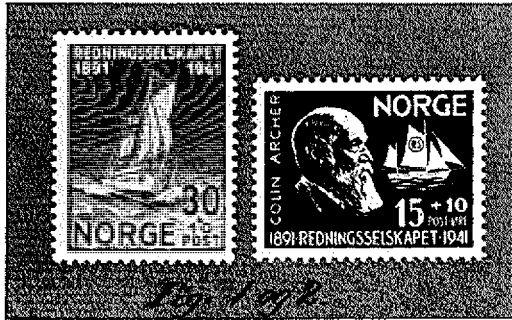
VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

ISLAND. En ny Provisorie er udkommet, 25 Aur paa 3 Aur graaoliven, Type Math. Jochumsen; Tallet 25 er i rød Farve.

NORGE. I Anledning af „Selskabet til Skibbrudnes Redning“s 50 Aars Jubilæum udkom den 9. f.M. fire Frimærker, Fig. 1 og 2. Værdierne er:



- 10 + 10 Øre, grøn Type Fig. 2
- 15 + 10 Øre, brun Type Fig. 2
- 20 + 10 Øre, rød Type Fig. 1
- 30 + 10 Øre, ultramarin Type Fig. 1

Formatet er 21 × 27,6 mm, Udførelsen Dybtryk, Takning 12¼; 15½, uden Vandmærke.

SVERRIG. Mærket 5 Kroner, Stockholm Slot, er udsendt i ny Gravering, Fig. 3. Farven er lysblaa, Takning 10, saavel 4- som 3-sidet takket, i sidste Tilfælde til saavel højre som venstre Side.



ket 15; 10 Øre saavel 2- som 3-sidet, 60 Øre kun 2-sidet.

I Anledning af „Skansen“s 50-Aarsjubilæum er udsendt to Mærker, Fig. 4, til Værdierne 10 Øre, lysviolet og 60 Øre, rødviolet. Mærkerne er tak-

Filatelisk Litteratur.

En af Danmarks mest kendte Filatelister, Hofjægermester, cand. polyt. G. A. Hagemann, har paa Københavns Philatelistklubs Forlag udgivet en smuk og grundigt udarbejdet Haandbog:

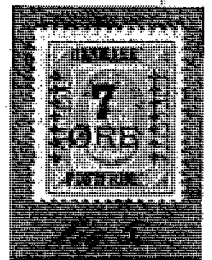
„Danmark og Dansk Vestindiens tofarvede Frimærker“.

Bogen giver en meget omhyggelig Beskrivelse af de tofarvede Skillings- og Øremærker fra 1870 til 1905, samt de tilsvarende Mærker fra Dansk Vestindien. Alt, hvad en Samler kunde ønske sig at vide om Mærkerne selv, deres Papir, Tryk, Farver, Rammer, Vandmærker, Oplag m.m. forklares tydeligt og klart, saaledes at Bogen — som indbundet kun koster Kr. 6,50 — er absolut uundværlig for enhver Samler, der har valgt Danmarks Frimærker til sit Speciale.

Provisoriske Frimærker.

(Fortsat)

For 7—8 Øre er Overstempelingen et sortblaat 7-Tal over 8-Tallet i Ovalen; for 7—27 er to sorte 7-Tal anbragt over de to 27-Tal i Cirklerne paa samme Maade som tidligere 15—12 Øre og 20—30 Øre. Overstempelingen paa Tjenestemærkerne er vist paa Fig. 5.



Oplagenes Størrelse er:

12—15 Øre, violet	47797 Ark
7—8 Øre, graa	42480 Ark
7—27 Øre, rød og sort	5208 Ark
7—1 Øre, Tj: orange	2514 Ark
7—5 Øre, Tj: graa	1450 Ark
7—4 Øre, Tj: blaa	3965 Ark
7—5 Øre, Tj: grøn	589 Ark
7—10 Øre, Tj: grøn	2200 Ark
7—15 Øre, Tj: violet	3789 Ark
7—20 Øre, Tj: sortblaa	1067 Ark

(Fortsættes).

Husk at forny Deres Abonnement

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. September 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraas Rederi A/S., Aabenraas
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Alé
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Insofold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraas
 I. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Iutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prælix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solna
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svendsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugseerselskab
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendilla
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øreund

Verdensflyvetrafiken

Planerne om et verdensomspændende Luftrafiknet tog Fart med Charles Lindberghs berømte Soloflyvning over Atlanterhavet i 1927, som viste, at det, naar Forberedelserne var tilstrækkelig omhyggelige, var teknisk muligt at udføre en saa lang „non-stop“ Flyvning.

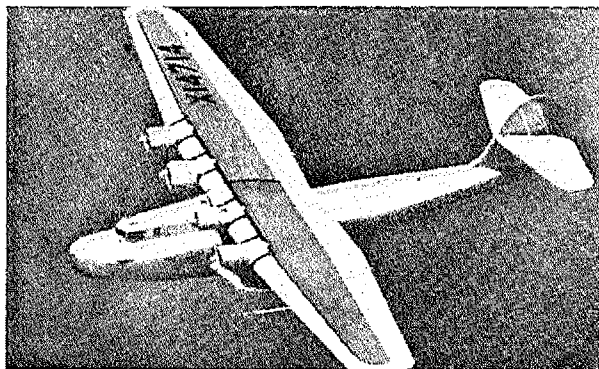
I Aarene mellem dengang og nu er der etableret Flyvepostforbindelse med Sydamerika, Post- og Passagerforbindelse over Stillehavet og endelig lige før Krigsudbruddet Passagerforbindelse over Atlanterhavet.

Den sidste har paa Grund af Krigen faaet en særskilt Betydning som næsten den eneste direkte Forbindelse mellem den gamle og nye Verden, og hver Plads er udsolgt lange Tider i Forvejen.

Naar Krigen er forbi, vil Luftfarten — det kan siges uden at være alt for stor Optimist — faa en Blomstringstid, mod hvilken den hittidige Udvikling vil ligne de

første, famlende Skridt. — Hvis man vil spørge, hvilke Strækninger, det drejer sig om, da kan man sikkert regne med, at det vil blive lange „non-stop“ Flyvninger, i flere Tilfælde 4000 km eller mere. Problemerne vil derfor være de samme som Langdistanceflyvningernes.

Nu maa man ikke tro, at Flyve-maskinens Størrelse har noget at gøre med Aktionsradien. En stor Maskine med flere Motorer har ikke paa Grund af sin Størrelse bedre Udsigter til at gennemføre en lang Flyvning end en lille med kun een Motor, hvilket Lindberghs Flyvning er et godt Bevis for. Det er Kvaliteten, der her gør Udslaget, de aerodynamiske saavel som den kon-



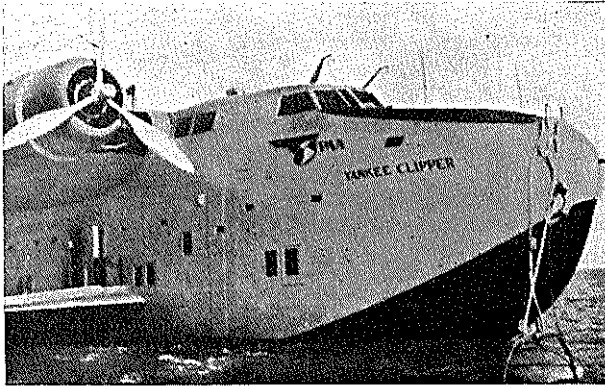
Martin 130, Flyvebaad, som anvendes over Stillehavet.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

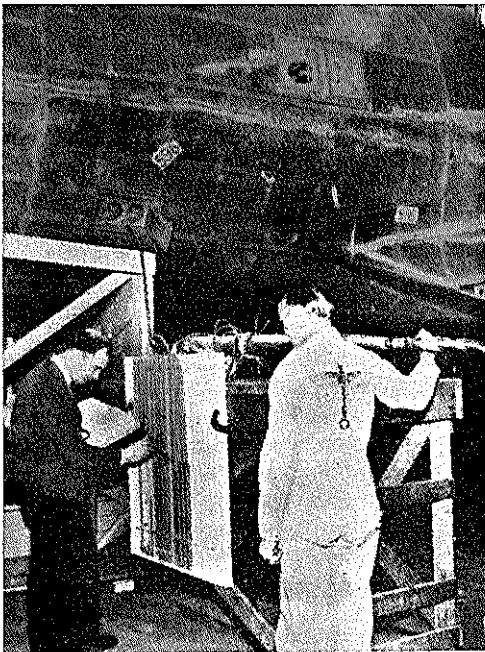
LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Boeing 314, „Yankee Clipper“, som anvendes paa Ruten New York—Lissabon.

strukture. — Kravet om stor Aktionsradius er det samme som den lavest mulige Egenvægt i Forhold til Flyvevægten. Det er det mest karakteristiske for Konstruktionen af en Flyvemaskine til Forskel fra andre Trafikmidler, hvor Dødvægten ganske vist og saa spiller en Rolle, men ikke af saa overvejende Betydning som her.

Udgangspunktet er fastlagt gennem Specifikation over Flyvemaskinens Bæreevne, Hastighed og Aktionsradius, og det bliver saa Konstruktorens Sag at løse Opgaven, saa Kravene om Sikkerhed, Komfort og Økonomi bliver opfyldt. Nye Materialer med større Styrke, effektive og lette Detailkonstruktioner o. s. v. bidrager til at formindske Egenvægten, me-



Boeing 307, Stratoliner. Trykprøvelse af Overtrykskabinen.

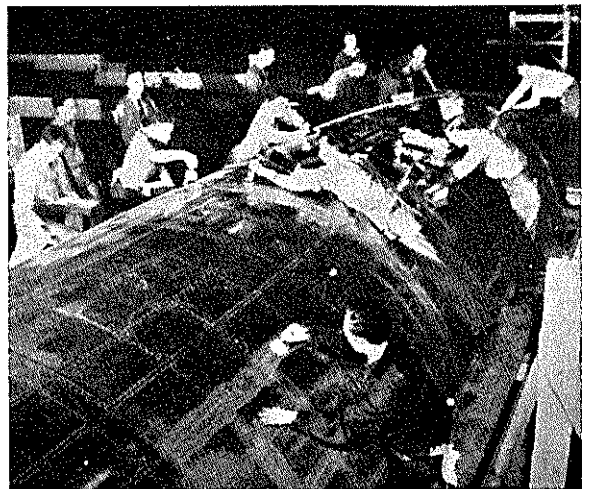
dens Udviklingen kræver nye Detailler, som forøger Komforten, eller Sikkerheden forøger den. Disse to Faktorer har i de sidste ti Aar saa nogenlunde vejet hinanden op, saa Forholdet mellem Tomvægt og Fly-

vevægt praktisk talt har holdt sig konstant ved 65—70 pCt.

Egenvægten er i Virkeligheden Flyvemaskinkonstruktorens største Bekymring, og man har der ved de fleste Fabrikker indrettet hele Afdelinger, som ikke har andet at bestille end at følge Fabrikationen og kontrollere, at den beregnede Vægt ikke overskrides.

Vægtforholdets Betydning illustreres bedst ved følgende Eksempel: Antages det, at en Flyvemaskine med en Egenvægt paa 65 pCt. har en Aktionsradius paa 2500 km, saa vil denne stige til 4500 km, hvis Egenvægten kan bringes ned til 50 pCt.

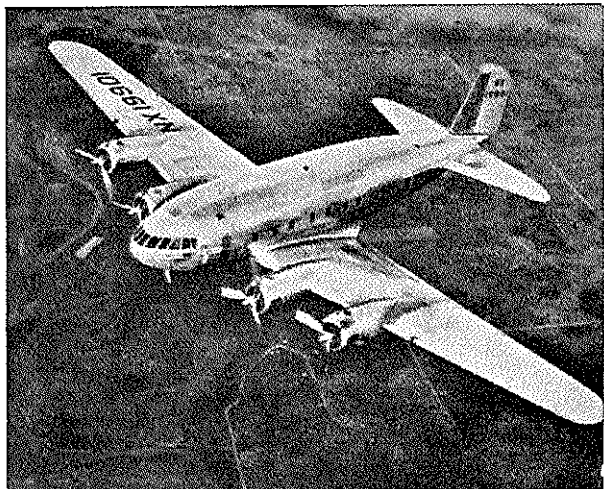
En Undersøgelse viser, at paa de Verdensflyveruter, som hidtil har været trafikerede, har Nyttelasten været 6—8 pCt. over Havene og 14—16 pCt. over Land. Skal en Flyvemaskine derfor indrettes til f. Eks. 20 Passagerer med Bagage og 500 kg Post, ialt 2500 kg, saa faar Maskinen en Flyvevægt paa 50—35 Tons.



Boeing Stratoliner. Nitningerne udvendig paa Overtrykskabinen prøves med Søbevand.

Den meget omtalte „Yankee Clipper“, Type Boeing 314, der for Tiden flyver mellem New York og Lissabon, har en Flyvevægt paa 37,5 Tons og en Tomvægt paa 22,800 Tons. Passagerantallet er 16 og Nyttelasten ialt 2000 kg. Maskinens Spændvidde er 46,4 m og Længden 32,3 m. Maximumsfarten er 306 km/Tim., Marchfarten 260 km/Tim. Bedste Flyvehøjde er 5000 m. Benzinforbruget er 525 kg/Tim. og fuld Benzinbeholdning 11900 kg. Motorerne er 4 Wright Cyclone 14 à 1500 HK. eller ialt 6000 HK.

Anvendelsen af Dieselmotorer i Flyvemaskiner omtales hyppigt, og der er stadig saadanne Maskiner i Drift i Tyskland, hvor Eksperimenterne hermed har været drevet med megen Iver. Det synes dog, at Vægten af Dieselmotorerne stadig ligger 20 pCt. højere end Benzinmotorernes, medens Brændstofforbruget kun er 10 pCt. lavere. Dieselmotorernes Driftssikkerhed lader endnu en hel Del tilbage at ønske og er langt fra saa god som de nuværende Benzinmotorers. Om den formindskede Brandfare, som skulde kunne opnaes med Dieselmotorerne, er



Boeing Stratoliner under Prøveflyvningen med 2 Motorer.

at sige, at den ikke er stort andet end Teori. Benzin antændes ikke af varme Udstødsrør, men som Regel af brændende Olie.

Selv om Dieselmotorerne stadig forbedres, saa har de dog ikke endnu vundet nævneværdigt Terræn paa Benzinmotorernes Bekostning.

Søflyvemaskiner indtager i Øjeblikket en dominerende Stilling i Flyvningen mellem Kontinenterne, men i flyvetekniske Kredse begynder man at hælde til den Anskuelse, at Landmaskiner vil være det rigtigste i Fremtiden. Den første Tanke, der melder sig, er naturligvis, at Flyvning over store Have naturligvis bør ske med Vandflyvemaskine, som ikke gaar til Bunds straks, hvis de af en eller anden Grund bliver tvunget til at gaa ned paa Vandet. Den store Driftssikkerhed, som kendetegner de moderne Motorer, og Flyvemaskinens Evne til at flyve videre, selv om en eller to Motorer sætter ud, gør imidlertid, idet man ogsaa maa tænke paa, at Maskinen ved Radiopejling kan faa Forbindelse med et Skib, at denne vigtigste Grund for Anvendelse af Søflyvemaskiner i høj Grad falder bort.

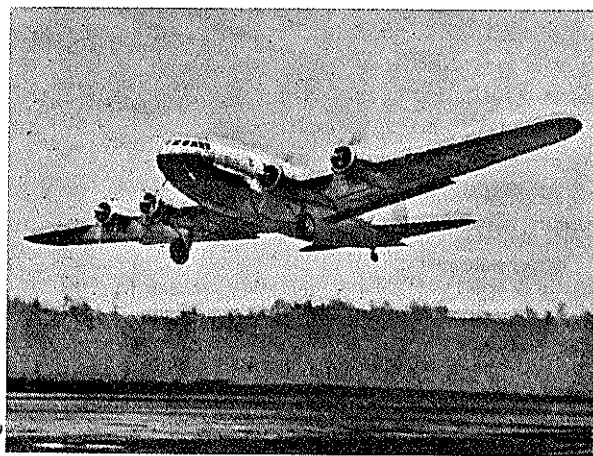
Hertil kommer, at Søflyvemaskiner i Forhold til Landflyvemaskinen har visse Mangler, som gør den mindre tiltrækkende. Søflyvemaskinen er meget om-

stændelig, og dens Start og Landing tager megen Tid. Punktlighed er en Dyd, særlig for et Trafikmiddel. De Uregelmæssigheder, som forekommer med Søflyvemaskiner, hidrører næsten alle fra Forholdene paa Søen. Er der stærk Søgang, kan Maskinen ikke starte eller lande, noget som ikke forekommer med Landmaskiner.

Vintertrafik, naar Havnene er islagte, er en yderligere Gene, som gør Trafik med Søflyvemaskiner vanskelig.

I økonomisk Henseende er Vedligeholdelsen af Søflyvemaskiner, særlig ved Anvendelse af Saltvand, betydelig større end for Landmaskinernes Vedkomende.

I teknisk Henseende er der ikke nogen større Forskel paa de to Maskintyper. Dog kan Landmaskinen paa Grund af sin bedre Strømlinieform i Almindelighed præstere noget mere, særlig med Hensyn til



Boeing Stratoliner ved Starten til den første Prøveflyvning.

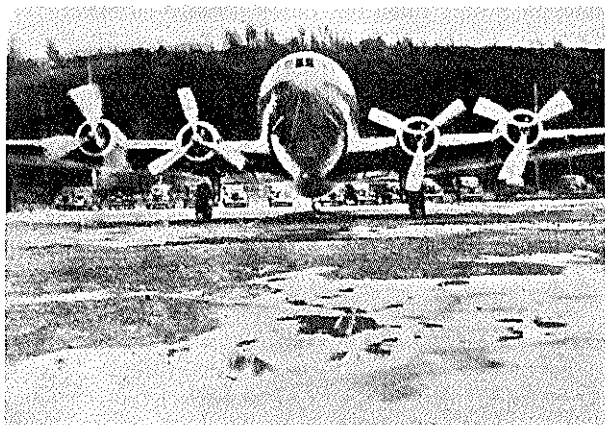
Fart. De nyeste Tendenser med lufttætte Kabiner, der muliggør Flyvning i Højder op til 6000 m, kan lettere realiseres ved en Landmaskine end ved en Flyvebaad med sit kantede Skrog.

Stratosfæreflyvning.

Der tales ofte i Pressen om Stratosfæreflyvning paa en saadan Maade, at man nemt kan faa den Opfattelse, at Trafikflyvning i disse Højder er noget, man snart kan vente.

Det er rigtigt, at man tilstræber større og større Flyvehøjder. Det ligger i, at Luften med tiltagende Højder bliver tyndere og derfor yder mindre Modstand. Ved konstant Motorkraft tiltager Flyvehastigheden med Flyvehøjden ca. 5 pCt. pr. 1000 m.

Den normale Trafikflyvning foregaar for Tiden i 3000 m's Højde, hvor Luftfortyndingen ikke generer Passagererne. Over 3500 m gør den sig imidlertid gældende, og man kan ikke opholde sig længere Tid i 6000 m's Højde uden Tilførsel af Ilt. Hvis Luften paa denne Højde komprimeres, saa den faar samme Tæthed som paa 3000 m, forsvinder Ubehaget, og det er saadanne Anordninger, de saakaldte Substratos-



Boeing Stratoliner set forfra.

færeflyvemaskiner udrustes med. Grunden til at forøge Flyvehøjden fra 5000 til 6000 m er foruden den forøgede Hastighed fremfor alt den, at man i denne Højde gaar klar af de fleste Uvejrsskyer, Bjerge m. m.

At øge Flyvehøjden over 6000 m byder ingen Fordele, og de tekniske Problemer forøges i usædvanlig Grad.

Den store Trykforskel, som maa opretholdes mellem Kabinens Indre og den ydre Luft, stiller store Krav til Skrogets Tæthed og Styrke, og Kompressorerne antager store Dimensioner. Motorerne kan ganske vist ved Hjælp af Turbokompressorer, der drives af Udstødsgassen, afgive samme Effekt helt op i Stratosfærehøjder, d. v. s. over 11.000 m's Højde, men det er betydeligt sværere at omsætte denne Effekt til Fremdrivningskraft ved Hjælp af Propellerne. Paa Grund af den tynde Luft faar de store Dimensioner, hvilket medfører en Nedgang i Virkningsgraden, da Bladenes Tiphastighed overskrider Lydens Hastighed. Denne er nemlig i Stratosfæren kun 295 m/Sek. mod 340 m/Sek. ved Jor-

dens Overflade. Tilsammen bevirker disse Omstændigheder, at det med vore nuværende Hjælpemidler er naturligt at standse ved en Flyvehøjde paa 6000 m saavel af tekniske som økonomiske Grunde.

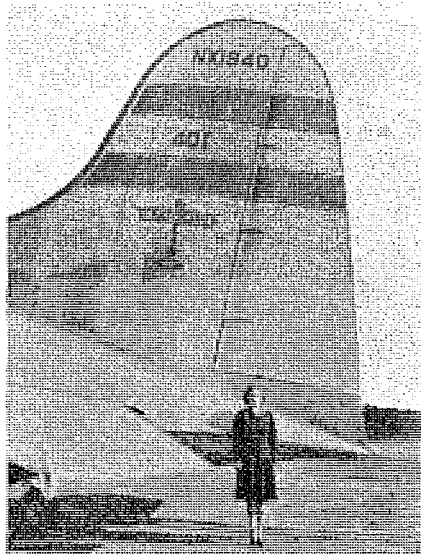
Stratosfæreflyvning vil sikkert først blive almindelig, naar der findes andre Fremdrivningsmetoder, f. Eks. Raketflyvning, men der er mange Problemer at løse, før det finder Sted.

Adskillige Fabriker har bygget Maskiner med stor Flyvehøjde. Vi kan saaledes nævne Douglas D. C. 4 til 5800 m, Piaggio 108 c til 6000 m, Fiat G 51 til 5000 m og Boeing 307, Stratoliner, til 460 m's Flyvehøjde.

Boeing 307 har en Flyvevægt paa 25590 kg. Spændvidden er 32,7 m og Længden 25,5 m. Motorerne er 4 Wright Cyclone G 205 A paa tilsammen 4800 HK. Maximumsfarten er 400 km/Tim., medens Marchhastigheden er 355

km/Tim. ved 2400 HK. Passagerantallet er 32/20, Nyttelasten er 5000 kg.

Med fuld Brændstofbeholdning 6450 l er Aktionsradien 3200 km, Flyvetiden 9,6 Timer.



Boeing Stratoliner. Halepartiet, der giver et godt Billede af Flyvemaskinens Dimensioner.

Kølevandstilgang i Skibe

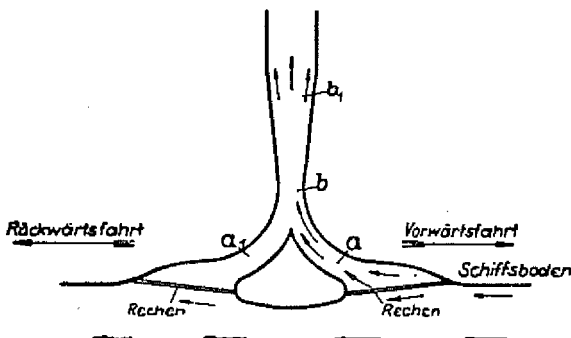
I Tyskland har Dr. Ing. Wilhelm Siebrecht udtaget Patent paa en forbedret Tilførsel af Kølevand i Skibe.

Kølevandet skal ved sin Indtræden i Skibet have en Hastighedsforøgelse svarende til Skibets. Derved forøges Skibsmodstanden, og Pumpearbejdet bliver forholdsvis stort.

Det har ikke manglet paa Forslag, som har haft til Formaal at formindske Energitabene og Modstandene særlig ved Kølevandets Indtræden i Skibet. I Modsætning til tidligere Forslag forudsætter Patentet, som det fremgaar af Tegningen, der forestiller et

vandret Snit gennem Kølevandstilgangen, at der findes en Tilgang for Frem og en for Bak, som gennem Kanalerne a og a med konstant Tværsnit staar i Forbindelse med en fælles Fangedyse b, som gaar over i en kegleformet Udvidelse b, foran for Kølevandspumpen.

Derved opnaas, at Kølevandet kommer ind i Skibet uden væsentlig Hvirveldannelse og kan ledes i den ønskede Retning uden Trykstigning. Derfor kan begge Kanaler uden Vanskelighed føres til en fælles Pumpeledning, uden at det er nødvendigt at indskyde en særlig Ventil el. lign., som ved Fartforandring skal betjenes. Indstrømningsaabningerne skal have store Tværsnit og afrundes af Hensyn til Strømlinieførløbet. Kanalernes Form skal være jævnt krummet for at undgaa skadelige Hvirveldannelser og skal gradvis gaa over i Fangedysen b. Det gennem Kanalen a indstrømmede Vand har ingen Tendens til at løbe ud af Kanalen a.



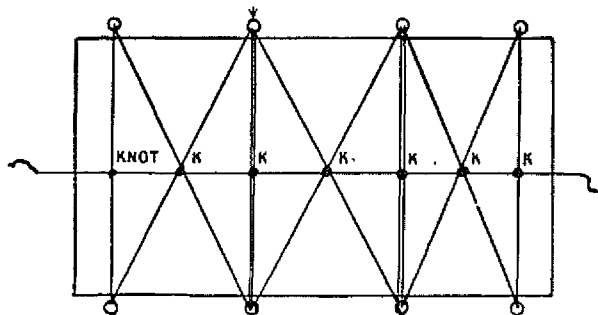
Vandret Snit gennem Kølevandstilgang til Skibe.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

Lastluger paa Skibe

Fra den Tid, hvor Skibenes Størrelse var moderat, og de Fordringer, som blev stillet til Lugernes Størrelse, ikke var store, har man i de fleste Tilfælde bibeholdt den hævdvundne Metode til at sikre Lugerne paa, Trædæksler i Lemme af passende Størrelse dækket med Presenninger fastholdt med Skalkøjern og Kiler i Skalkeklumper paa Lugekarmenes Sider.

En yderligere Sikring af Luge-dækslerne er imid-



Eksempel paa Wiresurringer paa en bred Luge paa et Vejdæk.

lertid nødvendig, hvor Lugerne er udsat for, at Søen bryder ind over Dækket. I den internationale Lastliniekonvention af 1930 foreskrives, at ved alle Aabninger paa aabne Dele af Friboardsdækket og Overbygningdækket skal der være anbragt Ringbolte eller andre Beslag til Surringer. Hvis Bredden af Lugeaabningen er mere end 60 pCt. af Dækkets Bredde ved Lugen og den fastsatte Højde af Lugekarmen er 610 mm, skal der findes Beslag for særlige Surringer, som kan fastholde Luge-dækslerne naar Presenningerne er lagt paa.

Ved en 6 m bred Luge har man i Almindelighed 5 Ringbolte paa hver Side og en 2" Wire trukket gennem dem tværskibs og diagonalt over Lugen. Ved en bredere Luge har man 5 Wirer tværskibs og diagonalt samt en fjerde langskibs over Midten bændslet til de øvrige og fastgjort til et Spil eller andet fast Sted.

Board of Trade har vedrørende Surringer til Luger paa Kulbaade med højst 300' (91 m) Længde udstedt følgende Instruktioner som Rettesnor for sine Inspektører:

a) Hver Sektion af Dæksler skal have en særskilt og stærk Surring af bøjeligt Steelwire eller andet tilsvarende Middel.

b) Hvor Luge-dæksler er mere end 6' (1,83 m) i Længden, skal der være en særskilt Surring af Steel-wire for hver Sektion eller andet tilsvarende Middel. Naar

de er anbragt, skal der være en langskibs Surring, der ikke maa være mere end 3' (1 m) fra Enden af Dækslet, og som skal sættes med Ansætningskruer, der er fastgjort til Dækket.

c) Er Dækslerne anbragt tværskibs, skal de sikres paa tilsvarende Maade med langskibs Surringer. Paa saadanne Luger, som er mere end 50' (9 m) lange, skal der desuden anbringes Krydssurringer.

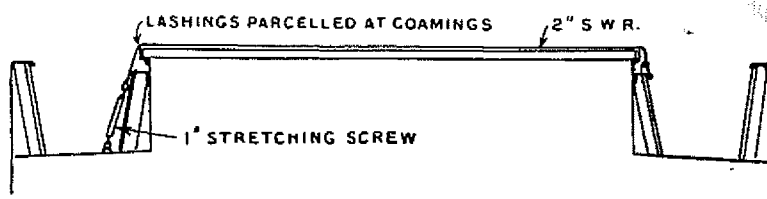
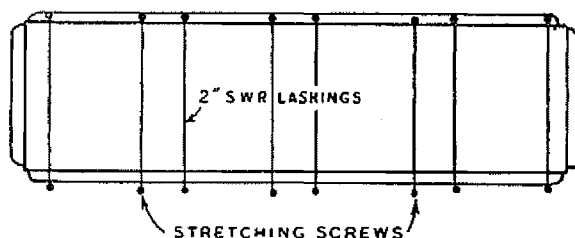
Presenningerne bør saavidt muligt hindres i at blæse op som Balloner, hver Gang et kraftigt Vindstød slaar ind gennem Ventilatorerne til Lastrummet og momentant forøger Lufttrykket. Surringer oven paa Presenningerne bidrager selvfølgelig til at formindske denne Tendens.

Der kan gøres flere Indvendinger mod Wiresurringer. For det første guider de mod og slider derved paa Presenningerne, saa dens Levetid formindskes. Mange Skibsredere har Erfaringer for, at med saadanne Surringer kan Presenningerne knap nok holde fra den ene Besigtelse til den anden.

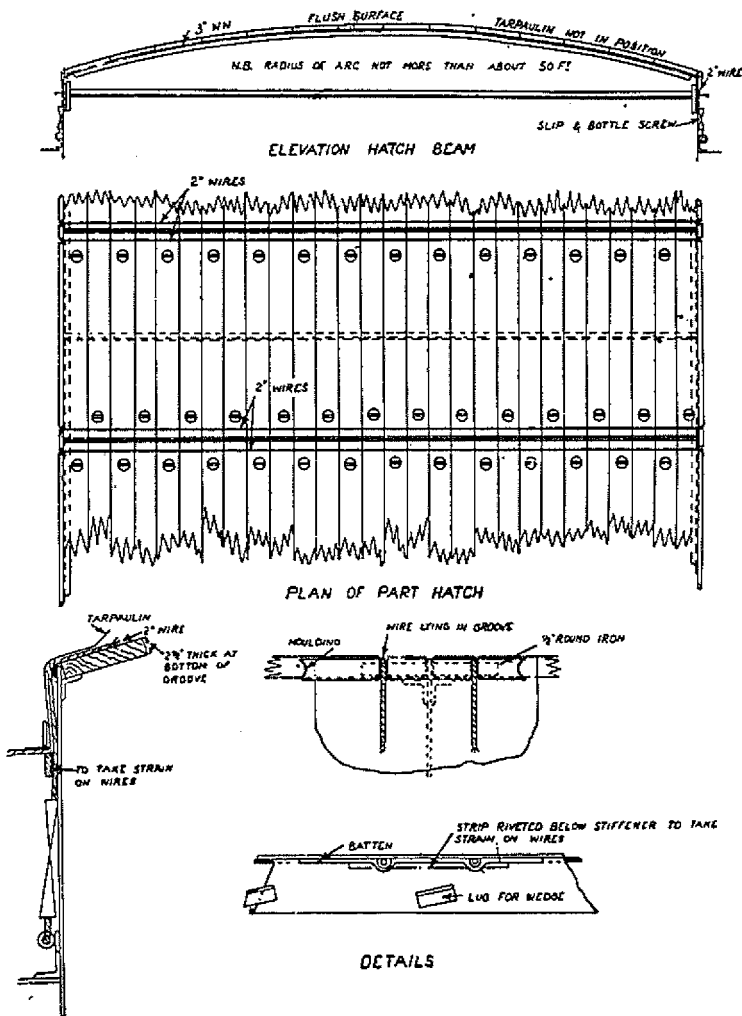
Presenningernes Hovedopgave bør være at skaffe Vandtæthed til Veje. Man kan ikke vente, at de paa samme Tid skal kunne fastholde Luge-dækslerne under alle Forhold. En rigtig anbragt Wiresurring bidrager i høj Grad til at sikre Luge-dækslerne.

Sikringen af Luge-dækslerne med Surringer eller paa anden Maade kan ske enten over eller under Presenningerne.

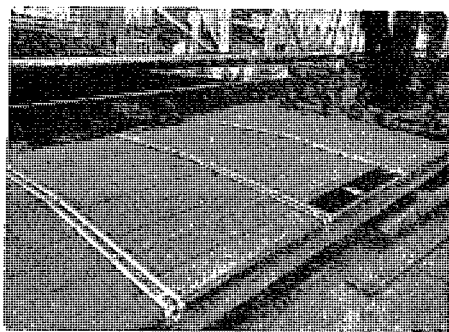
Wiresurringer under Presenningerne indgaar i en af Eduard F. Spanner opfundet Skalkemetode. Den er ogsaa karakteristisk ved, at Lugebjælkernes Overside har stærk Bugt i Form af en Cirkelbue. De langskibs anbragte Luge-dæksler danner derved et hvælvet Tag over Lugeaabningen. Spanner anfører, at paa denne Maade kan Luge-dækslerne spændes bedre til med Wirerne og derved, give en væsentlig



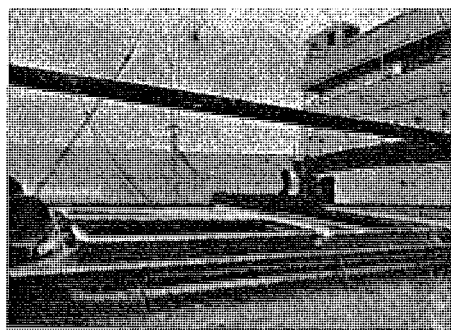
Surring paa en Luge paa en Kulbaad efter Board of Trade's Forlangende.



Spanners Skalkningsmetode med Surringer under Presenningerne.



Sikring af Luge med Fladjern.



Sikring af Luger med Fladjern.

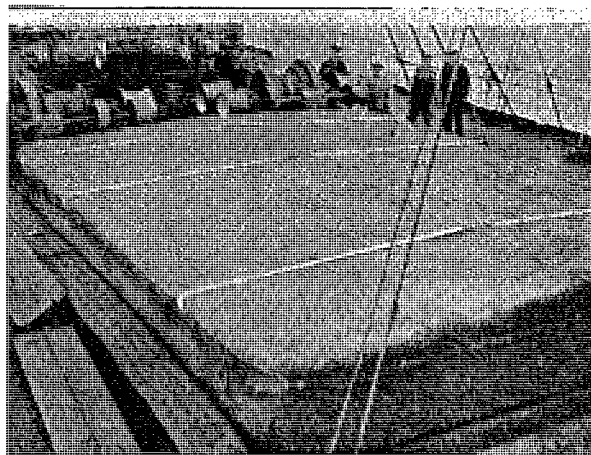
bedre Beskyttelse end plane Luge-dæksler samtidig med, at Presenningernes flagende op og ned reduceres væsentlig. Wierne lægges i Udskølpningen paa tværs af Luge-dækslerne og sættes med vertikale Spændeskruer i Ringe paa Lugekarmene. Tager Presenningerne Skade, kan de udskiftes selv i haardt Vejr uden Risiko for, at Luge-dækslerne rives ud. Dette rigtige og betydningsfulde Princip ligger til Grund for flere senere fremkomne Sikringskonstruktioner for Luge-dæksler.

Selv uden Presenninger betyder Spanners Konstruktion større Sikkerhed end løst liggende Luge-dæksler, idet store Mængder Vand ikke kan trænge ned mellem de surrede Luge-dæksler.

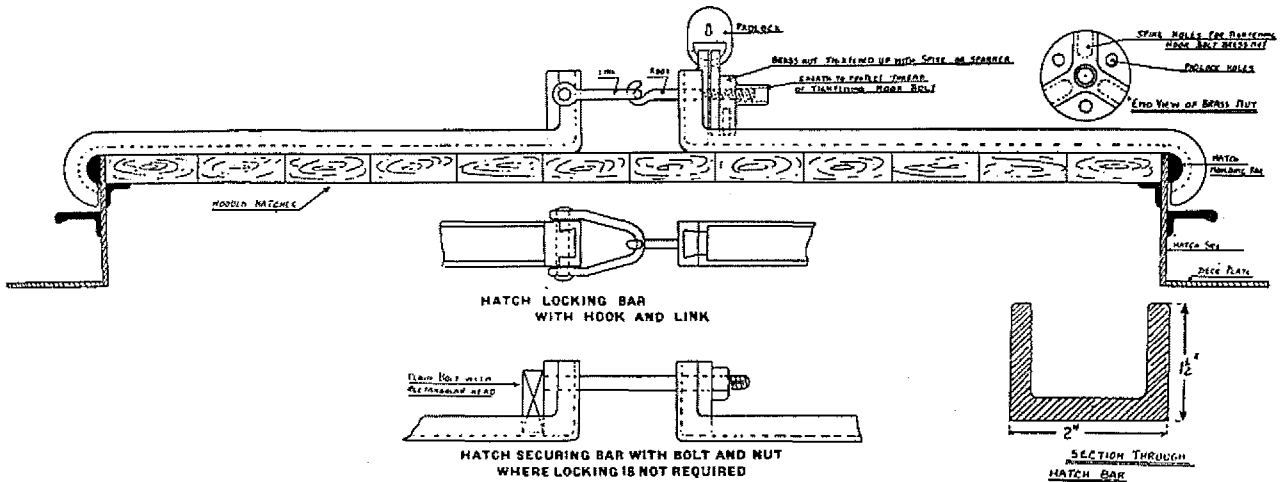
I Stedet for Wiresurringer kan anvendes Sikringer af Fladjern eller andre Profiler tværs over Lugerne. De kan gøres ganske simple og billige.

Dunstos-Sikringerne er udført af lette U-staal, som parvis spændes sammen over Luges Midte ved Hjælp af Hager eller Skrue med eller uden Aflaasing (Hængelaas). Arrangementet er godkendt af Board of Trade til Brug i Kulbaade. Fabrikanten Taylor, Pallister & Co. Ltd., Dunston on Tyne, opgiver, at flere Tusinde Dunstos-Sikringer er leveret til alle Slags Lastskibe.

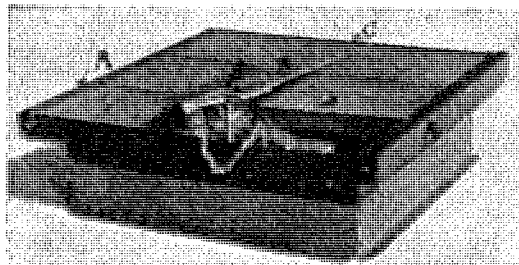
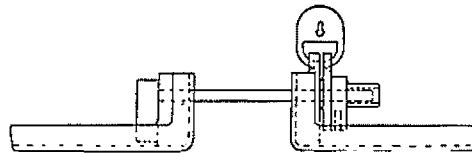
Blandt Mekanismerne til Fastholdelse af Luge-dækslerne inden Presenningerne lægges paa, er der Grund til at nævne en af de ældste, som er patenteret af J. Jolly, Clydebank. Hver Ende af Lugen forsynes med en paanittet Vinkel (A), som kan holde Luge-dækslernes Ender nede. Midt i Lugen anbringes et T-staal (B), hvis vertikale Flange staar ned mellem Midterenderne af Luge-dækslerne, som holdes nede af de horizontale Flanger. T-staalets ene Ende skydes ind under et kort Vinkelstykke (C), som er fastnittet til Lugeprofilen, medens den anden Ende laases af en Bolt, der holdes paa Plads af en Fjeder, som skyder den ind i et Hul i T-staalet. For



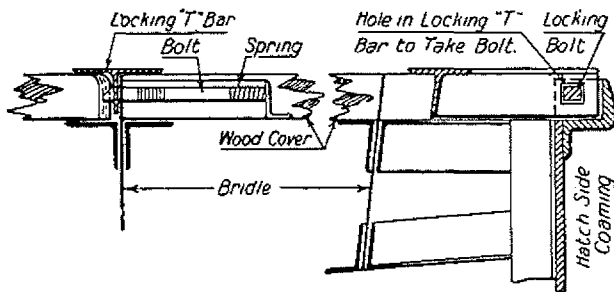
Lastluge med „Dunstos“-Sikring.



Detaller af „Dunstos“-Sikring.



Jolly's Lugesikring.



Detaller af Jolly's Anordning.



„Ebor“-Lugesikring. 2 forskellige Maader er vist.

at løsgøre T-staalet benyttes en særlig Nøgle (F), som kan trykke Boltten tilbage, og en Ring (H) til at løfte det med. Ringen ligger, naar den ikke bruges, i Højde med T-staalets øverste Flanger.

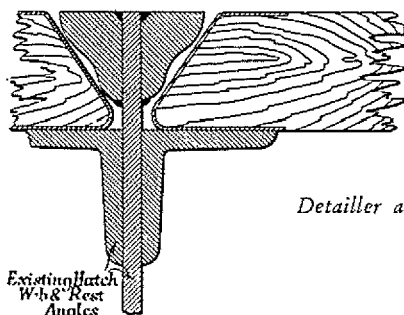
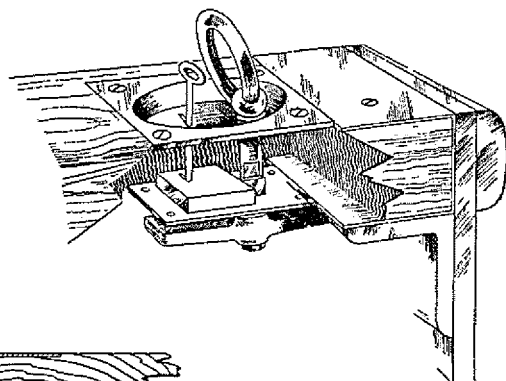
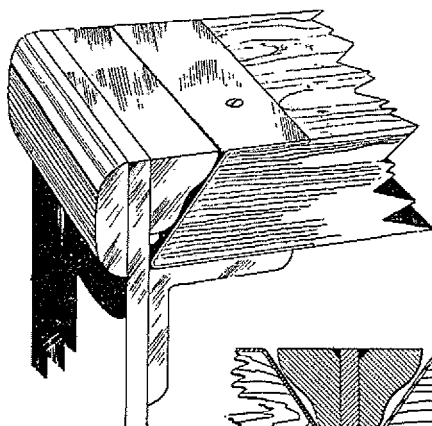
En nyere Sikringsanordning er patenteret af Walter M. Yorke, Cardiff, og fremstilles af „Ebor Interlocking Hatch Covers“. Luge-dækslerne er her, med Undtagelse af et særligt Laasedæksel i hver Gruppe, afskaarne i Enderne under en Vinkel paa 50—60° og der forsynet med et beskyttende, galvaniseret Beslag af Plade. De tilspidsede Ender skydes ind under Profiler med kileformet Tværnsnit, nittet eller svejst til Lugens Endekarme og Lugebjælkerne (naar Luge-dækslerne ligger langskibs), medens de hviler paa Karmenes og Bjælkernes øverste Vinkler. De kileformede Profiler er anbragt i Længder svarende til Luge-dækslernes Bredde, for at Aftagningen og Paa-lægningen ikke skal tage længere Tid end ved almindelige Luge-dæksler uden Sikring. Profilerne rækker fra Dækslernes Midte over Halvdelen af hvert Luge-dæksel. Derved faar man tilstrækkeligt Mellemrum, til at hvert Dæksel kan indlægges eller udtages. Luge-dækslet hindres i at løfte sig ud, naar det er forskudt et Stykke svarende til den halve Bredde. Naar alle Dækslerne er lagt ind, er der kun en smal Aabning tilbage, hvori der indlægges et Laasedæksel, der i begge Ender er forsynet med Vridere paa Undersiden. De betjenes ved Hjælp af gennemgaaende Bolte forsynet med bevægelige Ringe paa Oversiden. Vrideren kan ikke bevæges, saa længe Ringen ligger i sin Fordybning i et særligt Beslag. Samtlige Luge-dæksler i Gruppen er sikrede, naar Ringene til de to Bolte ligger i Fordybningerne. Sikringen kan forsynes med en Laas til Luger over Proviantrum o. lign.

Konstruktionen kan ogsaa udføres paa den Maade, at de kileformede Profiler kun er anbragt i Stykker

ved den ene Ende af Luge­dækslerne, som i dette Tilfælde anbringes paa en noget anden Maade. Laase­dækslet er lige saa bredt som de andre og har kun Vrider i den ene Ende.

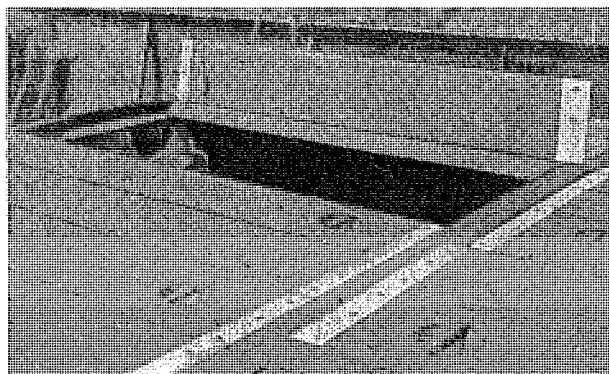
„Ebor“-Lugerne er god­kendt af Board of Trade, Lloyd's Register og British Corporation.

En anden Lugesikring er beskrevet i Shipbuilding and Shipping Record i August 1939. Rundt Over­kanten af Lugekarmene er befæstet et U-staal svaren­de til Dækslernes Tyk­kelse. U-staalets øverste Flange er fjernet paa et Par Steder for Indlægning og Udtagning af Luge­dæks-



Detaller af „Ebor“-Lugesikring.

Existing Hatch
Web & Rest
Angles



„Ebor“-Luge med Vrider i den ene Ende.

lerne, som derfra forskydes til deres Plads. Ved An­bringelsen sikres det sidste Dæksel paa en tilsvaren­de Maade som ved „Ebor“-Lugerne ved Hjælp af en Vrider med gennemgaaende Bolt. Over Lugebjælker-

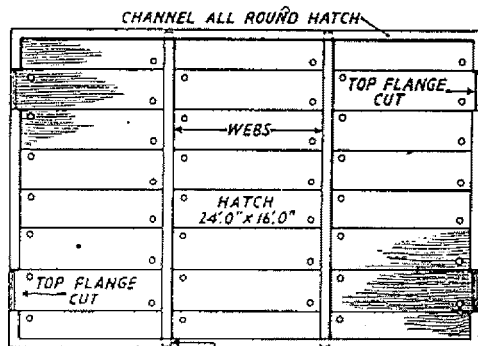
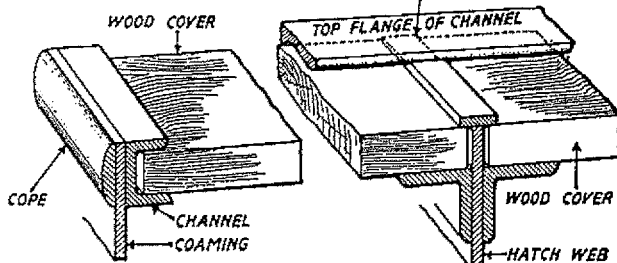


PLATE ON TOP FLANGED BELOW CHANNEL



Lugesikring med V-staal og Fladjern.

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efferses. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husejge, Policepræmier m. m.

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24.

ne lægges oven paa Luge­dækslerne Fladjern, som yoggles eller forsynes med en Ansats i hver Ende, saa de kan skydes ind under U-staalets øverste Flange. Fladjernet fjernes, før Luge­dækslerne aftages. Hele Konstruktionens Effektivitet er afhængig af, at disse Fladjern holdes sikkert paa Plads. Paa den viste Tegning synes Fladjernene at være noget smalle.

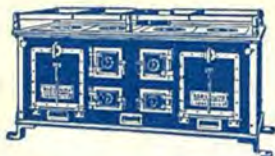
Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



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“



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. : FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Kjøbenhavns Maskinistkole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven - Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 . København
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



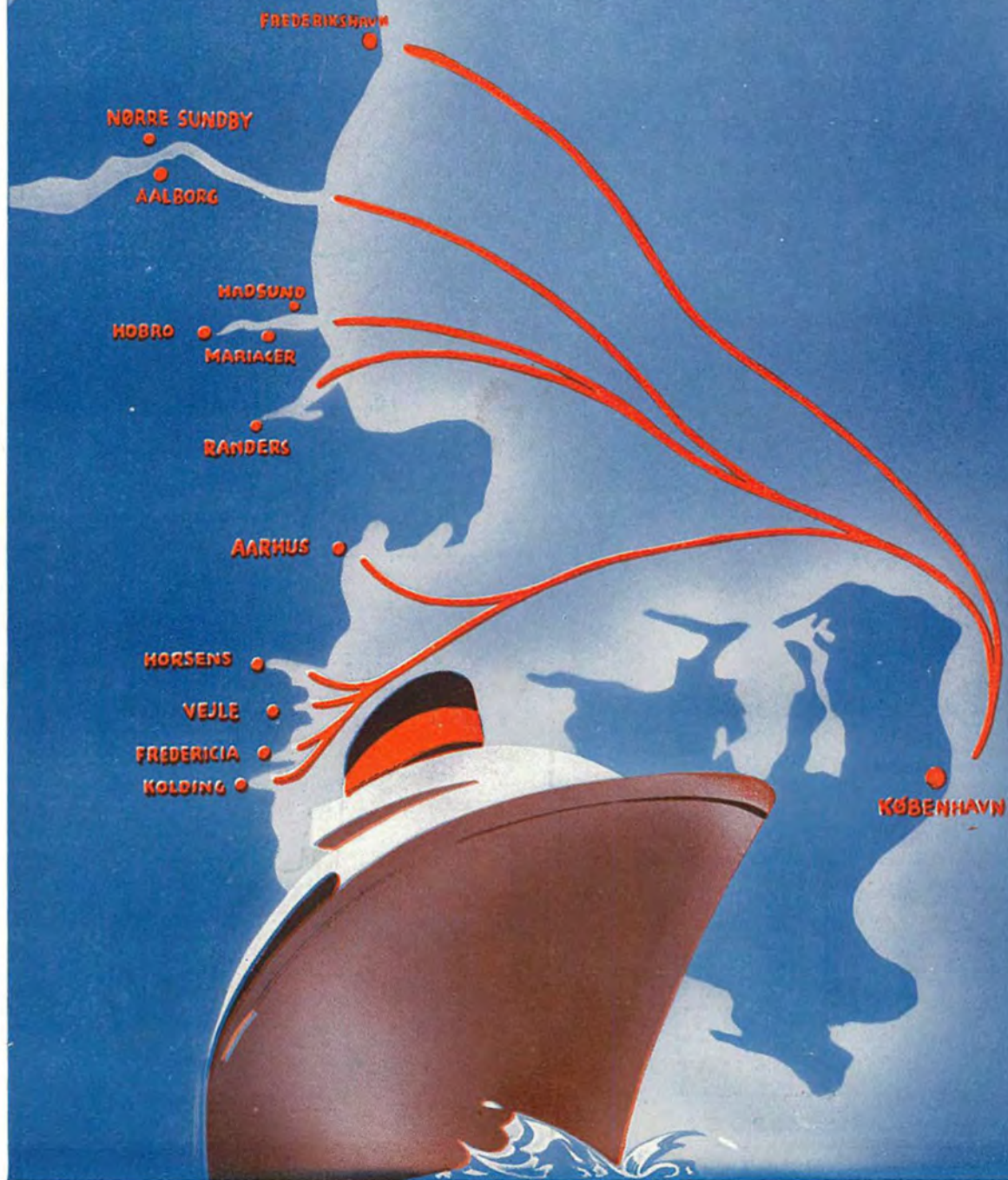
KORRESPONDERENDE REDER

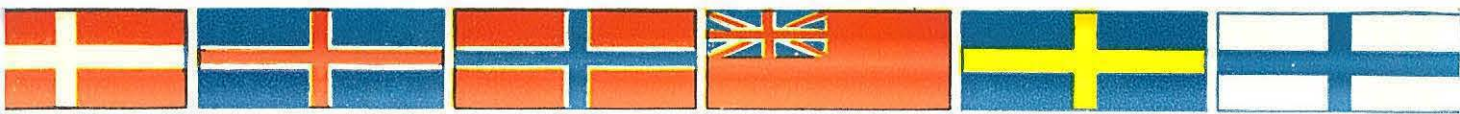
C. K. HANSEN

Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

REJS MED DFDS





VIKINGEN

5 Øre
September

SVENSK DAMPER I KONVOJ
Maleri af V. Qvistoff

1941 - Nr. 18
18. Aargang



EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25x18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Fås hos

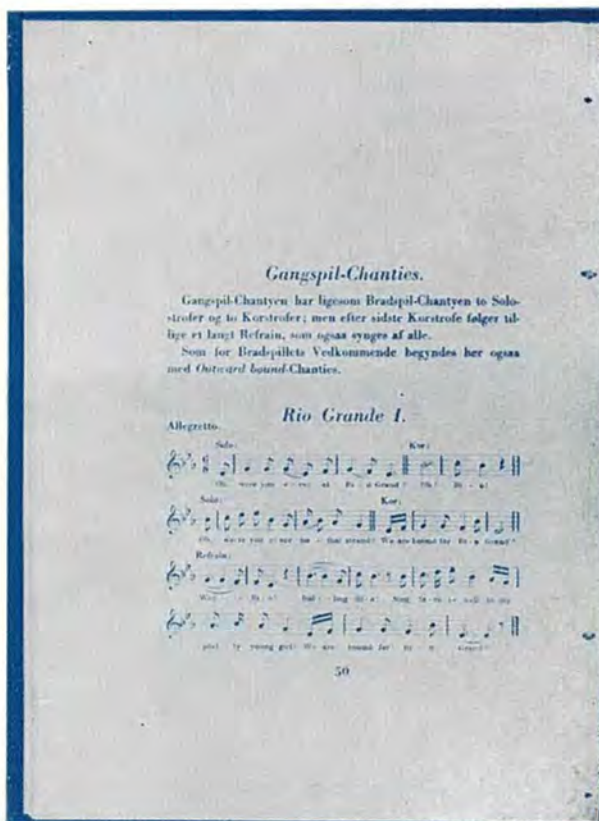
„VIKINGEN“s FORHANDLERE

eller paa

BLADETS EKSPEDITION

Central 9822

En Side i Bogen.



Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Kr. 3.50 pr. Kvartal • 60 Øre pr. Nummer

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 • KØBENHAVN K. • CENTRAL 9822 • BYEN 8040

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

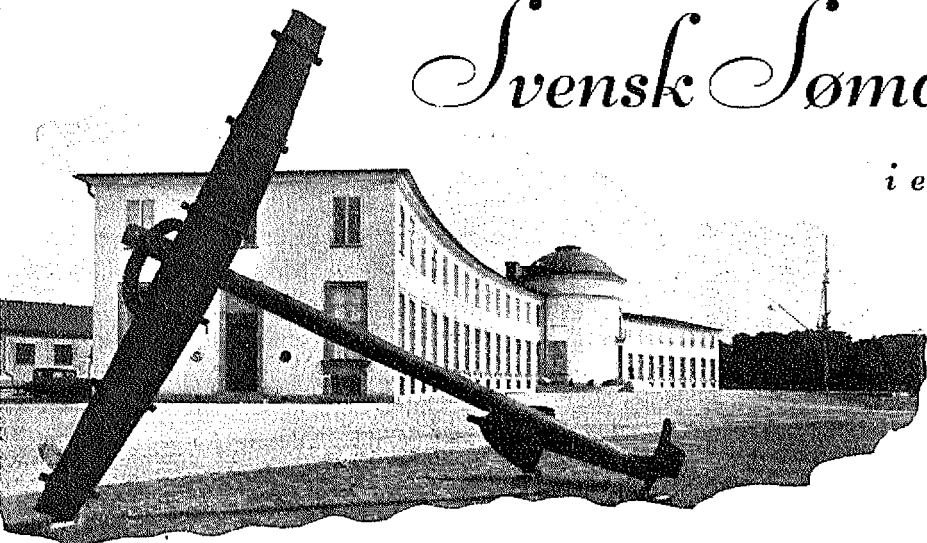
Svensk Sømandsgerning

i en

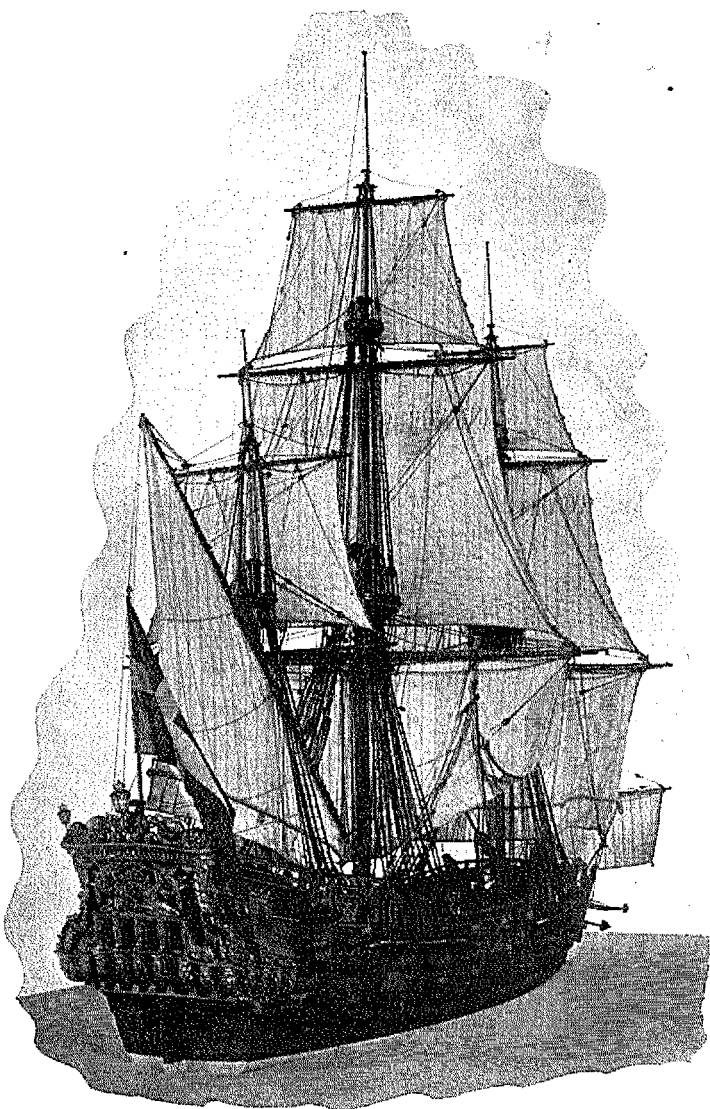
Alvorstid

Af Museumsdirektør

G. ALBE.

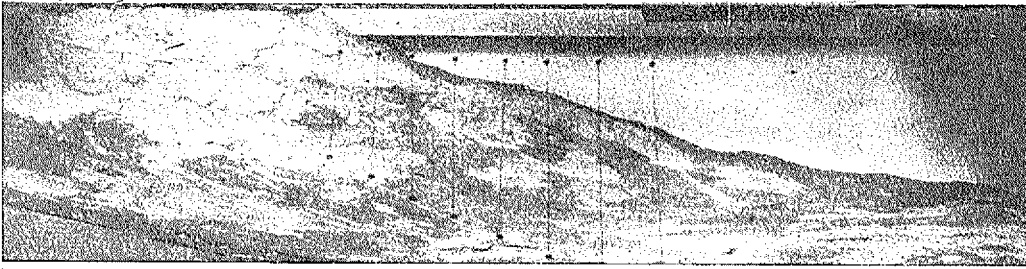


EFTER Krigsudbruddet i 1939 kom man paa det søhistoriske Museum til at tænke paa en Udstilling, som skulde have til Hensigt at belyse den moderne Sø- og Handelskrig ud fra et svenskt Synspunkt. Dette medførte, at alle Hændelser af Betydning for den kommende Udstilling noteredes, ligesom en systematisk Indsamling af de i Pressen og paa anden Maade publicerede Billeder paabegyndtes. Den Interesse for Sveriges Forsvar, som siden Stormagtskrigens Udbrud stadig er øget, har bl. a. ogsaa givet sig Udtryk i en Række Udstillinger, som har haft til Hensigt at vise forskellige Sider af det svenske Forsvar. Den første af disse Forsvarsudstillinger var „Svensk Sømandsgerning i Alvorstid“ paa det søhistoriske Museum i Stockholm, og som bragtes i Stand af de til Formaalet skænkede Midler. En anden omfattende Udstilling „Folk og Forsvar“ aabnedes sidste Aar i Statens historiske Museum i Stockholm og flyttedes senere til Gøteborg. Denne Udstilling indgik som et Led i Agitationen for det svenske Forsvarslaan og organiseredes af de Myndigheder, som stod i Spidsen for dette. Den havde til Hensigt at vise moderne Krigsmateriel og at give Befolkningen en Forestilling om, hvad den „fik for Pengene“, som det sammen med Udstillingen lancerede Slagord lød. Saavel i Stockholm som i Gøteborg tiltrak „Folk og Forsvar“



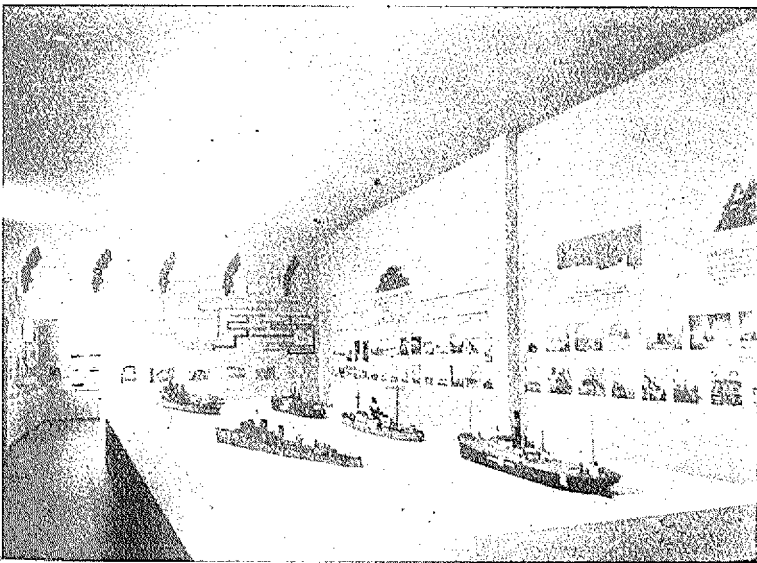
Den smukke Model af „Amaranth“, som omkring 1670 gennemførte en af de første svenske Konvojeringer, udgør Midtpunktet i Udstillingens historiske Afdeling.

Model, som viser
et Kabelminefelt.



Hundredtusinder af Mennesker og blev desuden i Gøteborg en Fremgang for Udstillingsteknikken. Et Par mindre Udstillinger har endvidere været an-

dre større Forsvarsudstillinger bl. a. derved, at den er bragt i Stand indenfor Rammerne af Museets normale Virksomhed og saaledes nærmest har Karakteren af en Separatudstilling. Den er desuden helt blevet organiseret af Museets Tjenestemænd og for Størstedelen udført af dets Personale. Udstillingen aabnedes i September 1940 i Nærværelse af Hans Majestæt Kong Gustaf, som ogsaa indviede den. Besøgsantallet, som nu nærmer sig 40.000, maa kunne betegnes som Rekord for en midlertidig Udstilling af denne Art.



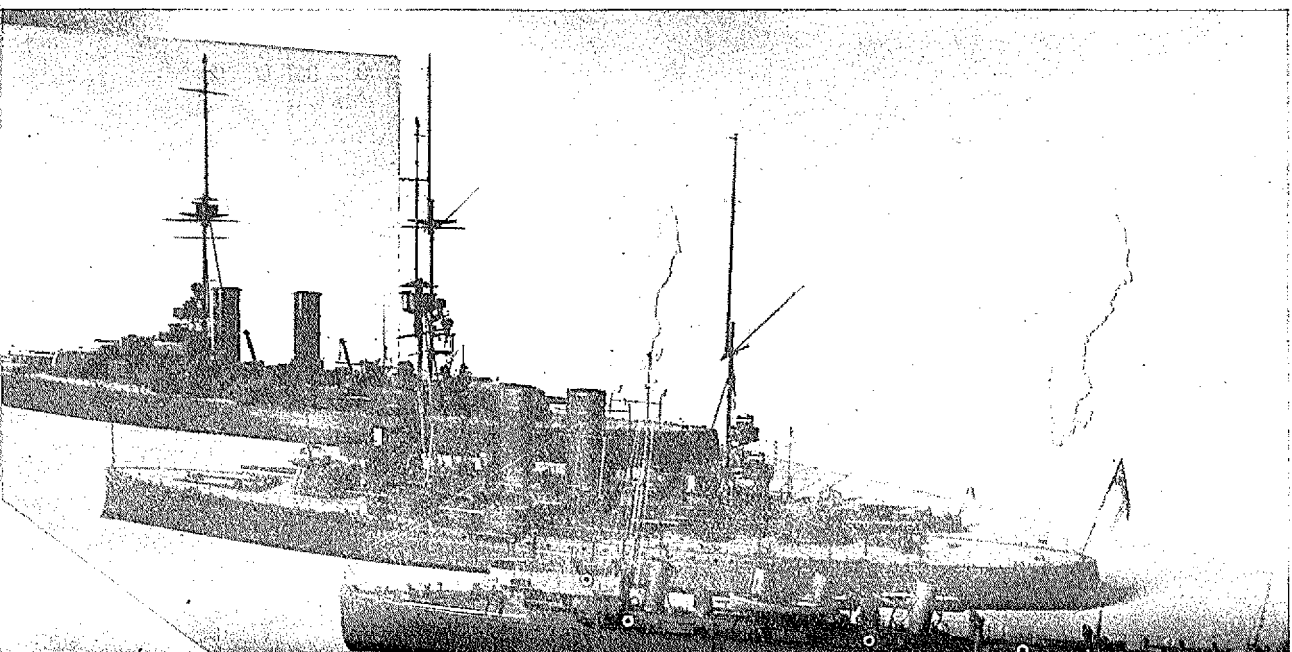
Et Panorama, der viser, hvorledes et Ubaadsangreb mod en Konvoj kan foregaa.

I de følgende skal gives en kort Sammenfatning af, hvad Udstillingen indeholder. Til Forskel fra „Folk og Forsvar“ søger denne Udstilling at forklare og paa en letfattelig pædagogisk Maade belyse det moderne Søkrigsmateriels tekniske Funktioner samt at vise, hvorledes de to Flaader, Handels- og Orlogsflaaden, i Ufredstider samarbejder for at sikre den svenske Folkeforsørgning. Dette, Side om Side at behandle Orlogsmarinen og Søfarten, har været den ledende Tanke ved Udstillingens Fremkomst, og det har syntes at være værdifuldt at gøre dette i en Tid, hvor saa store Krav stilles til Søfolkene og til det Materiel, som de er sat til at beskytte.

ordnet, dels i Uppsala og dels i Søfartsmuseet i Gøteborg.

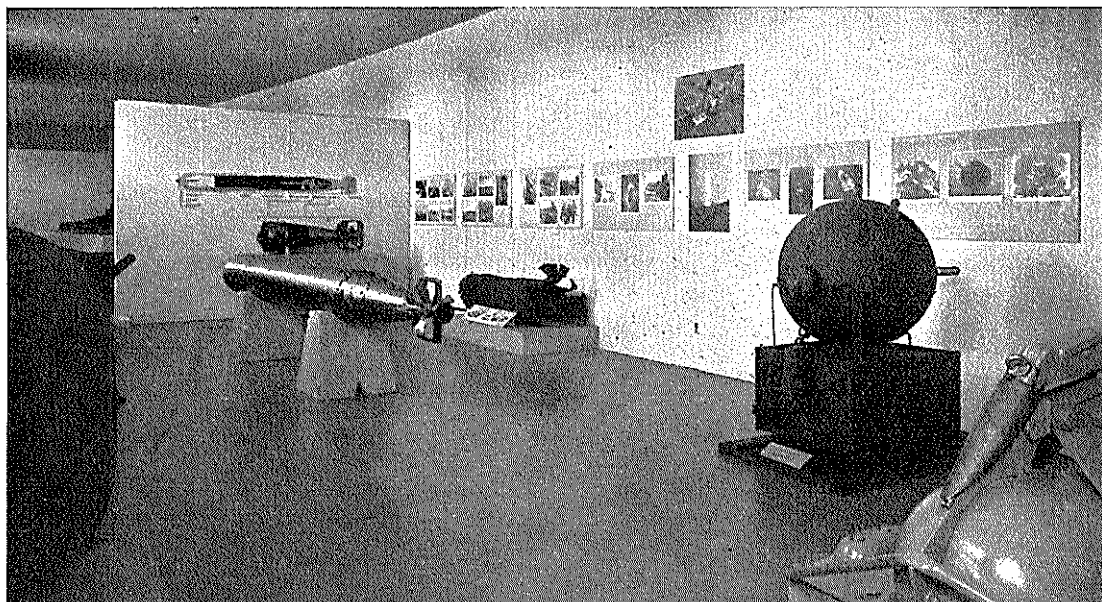
Det søhistoriske Museums Udstilling „Svensk Sømandsgerning i Alvorstid“ adskiller sig fra de an-

Udstillingen indledes med en historisk Oversigt over den svenske Flaades Konvojtjeneste i det 17.



Disse Modeller viser nogle Typer af de Krigsskibe, der indgik i den svenske Flaade 1914—1918.

*Afdelingen
for Miner
og Torpedoer.*



og 18. Aarhundrede og Søfarten paa samme Tid. Denne Afdeling domineres af den smukke Model af Skibet *Amaranth* fra det 17. Aarhundrede, som har faaet sin Plads her, fordi det var et af de første svenske Krigsfartøjet, som, efter at Dronning Kristina Aar 1653 udfærdigede sin saakaldte Konvojplakat, udførte en Konvojering. Dette skete omkring 1670, og fra samme Tid stammer Modellen. De mere eller mindre behagelige Forbindelser, som Sverige i det 18. Aarhundrede og et Stykke ind i det følgende Aarhundrede havde med Piraterne fra Barberekstaterne, belyses af Originaldokumenter samt Kort- og Billedmateriel. En Model af en algersk Chebeque er af Interesse, dels fordi den giver et Udtryk for en af de Fartøjstyper, som forvoldte Søfarten i Middelhavet Skade, og dels fordi den er

bygget i Algier og hjemført til Sverige i 1749 for det svenske Admiralitets Regning.

Et Tilbageblik paa forrige Verdenskrig faar man i nærmeste Sal, hvor statiske og grafiske Fremstillinger belyser de vigtigste af Krigens Virkninger paa svensk Søfart samt viser, hvorledes Orlogsflaaden paa samme Tid forøvede sin Virksomhed for at beskytte de Handelsfartøjer, der udefra søgte frem mod Sveriges Kyster. I denne Afdeling findes foruden et rigt Billedmateriale en Modelmontage, der indeholder Krigsskibstyper, der indgik i forrige Krigs svenske Flaade.

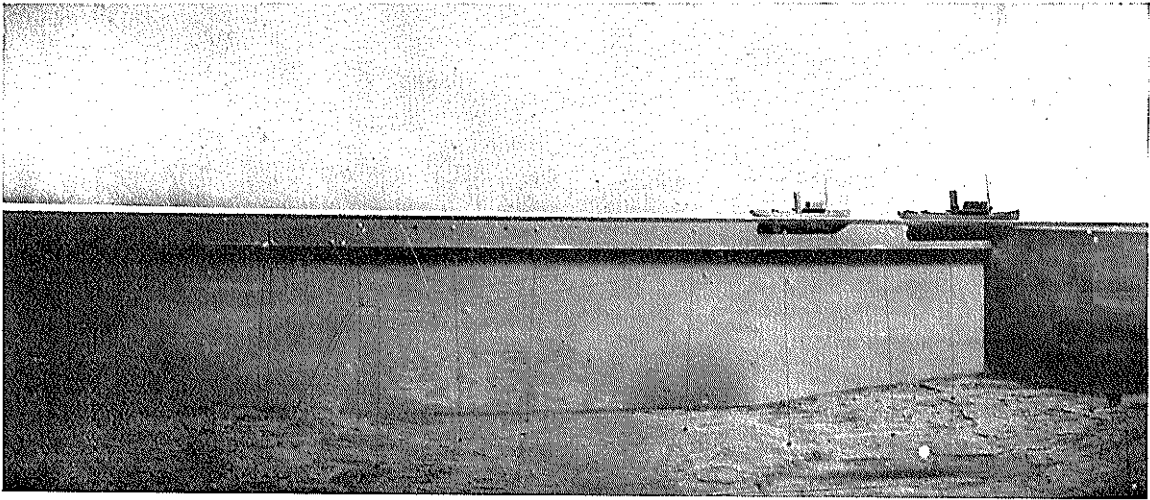
Som Indledning til Udstillingens moderne Af-
snit vises moderne Søkrigsmateriel i stærkt forenk-
lede, skematiske Fremstillinger af de forskellige
Vaabens Konstruktion. De udstillede Miner og Tor-

pedoer kompletteres med Oversigtstegninger, og der er i Model gjort Forsøg paa at vise, hvorledes disse Vaaben anvendes. En Modelserie viser forskellige Slags Minestrygning, almindelig Dybvandsstrygning med Skæretrosse og forskellige Arter Strygning med Paravaner. Blandt Originalgenstandene kan særligt nævnes moderne svenske og udenlandske Miner, en Antennemine af udenlandsk Konstruktion, en moderne svensk Torpedo og et Antal Paravaner af forskellige Typer.

En Sal er viet Handelsflaaden og dens Mænd. Omkring et Kort, som angiver Positionerne for svenske Krigsforlis, er en Samling Fo-



Interior fra en af de Sale, hvor Eskorteringsvirksomheden under den nuværende Krig belyses.



Panorama visende Dybvandsstryger med Skæretrosse.

tografier af de Fartøjer, der er blevet Krigens Ofre, grupperet. Navnene paa de Sømænd, der har sat Livet til, findes i et Mindealbum. I denne Sal er endvidere en Serie Kort, der viser den svenske Søfarts Reaktionen overfor de forskellige Faser i Stormagtskrigen, af Interesse. Bombesplinter fra bombarderede svenske Fartøjer, Præjningsordrer, som er nedkastede fra Flyvemaskine, Brandbomber, Lysbomber, Faldskærme til Magnetminer og meget andet fuldstændiggør Billedet af de Genvordigheder, svenske Søfolk maa udstaa, og de Besværligheder, Søfarten kæmper med.

Den følgende Afdeling skildrer først og fremmest Handelsflaaden i det sidste Fredsaar 1938. Det sker ved Hjælp af Billeder og statistisk Materiale. Endvidere anskueliggøres ved en Oversigtstabel Søfartens Organisation saavel under Freds- som Krigstid.

Som Supplement til denne Handelsflaadens Afdeling vises med Tabeller og lignende Orlogsflaadens Organisation og Styrke. Disse to Montager kulminerer i en Oversigt over den Eskorteringstje-

neste, som til Gavn for Søfarten er udøvet siden Krigsudbruddet.

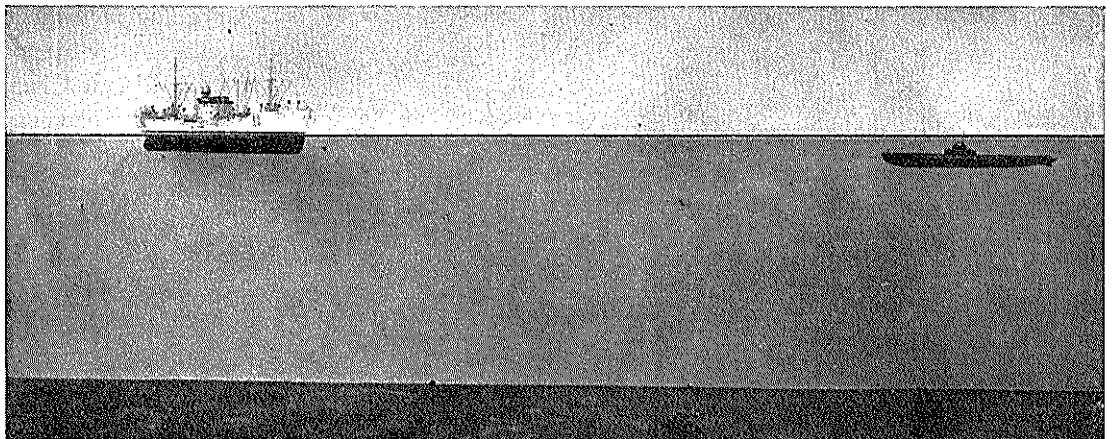
Det vilde føre for langt i Detailler at skildre alt, der findes paa Udstillingen. Det maa dog nævnes, at specielle Afdelinger er viet Kystartilleriet, det frivillige Motorbaadskorps, Marinelotterne og andre Organisationer, der har Tilknytning til Marinen.

Den sidste Afdeling er indrettet saaledes, at det udstillede Materiale let kan byttes, og saaledes at Nyheder fra Søkrigsskuepladserne kan udstilles. Ved dette Arrangement kan Udstillingen altsaa altid holdes i Kontakt med Tiden.

For nylig har saaledes denne Afdeling faaet et Par Panoramaer, som giver et Begreb om, hvorledes et Styrtbombeangreb og et Ubaadsangreb mod en Konvoj kan foregaa, og iøvrigt er de udstillede Billeder blevet forøget med en Del højaktuelle Fotografier, dels fra Krigsskuepladserne til Søs og dels fra Sverige. De sidste udgøres af en Serie Fotografier, der viser Orlogsflaadens Nybygning af Jagere, Minestrygere, Ubaade og Motortorpedobaade

(Fortsættes Side 16.)

*Ubaadsangreb.
En Model af en Ubaad, der lige har affyret en Torpedo mod et Handelsfartøj.*



Sømandsliv

i de gode, gamle Dage

Af Chr. Christiansen — Illustreret af Herold Jensen

VI sad i „Darkey Smith“s Boardinghouse i Wellington og snakkede Verdenshistorie. Babyface og gamle Cockney Billy var blevet saa uenige om den sorte Prins, at Darkey Smith, en kæmpestor Barbados Nigger og forhenværende Mesterbokser maatte ind og stifte Fred ... ved at tage de to Historikere i Nakken og stritte dem hen i hver sin Krog af Stuen. Der var lige faldet Ro over Gemytterne, da Liverpool Charley traadte ind i Stuen, smed sin Sixpence i Hovedet paa Babyface og sank ned i en af de vakleorne Stole med et kraftigt og velment:

„Jeg er altsaa færdig med dette forbandede Land. Seks Maaneders hard labour, ovenikøbet paa den nye Havnemole, for en lille Kæferts Skyld. — Gaa ad Helvede til. — Ikke noget New Zealand for mig, jeg er homewardbound for Gammelengland.“

Verden og særlig New Zealands Myndigheder havde

været haarde mod Liverpool Charley, vi kendte alle hans Lidelseshistorie. Han var kommet til det forjættede Ørige for godt og vel et halvt Aar siden med en engelsk Uldclipper. Første Aften Charley var i Land for at fejre de vel overstaaede Vandpantomimer i de „Brølende Fyrre“, var han blevet fuld, puttet i Brummen og maatte tilbringe 24 Timer i Hullet. Det slukede ikke Charleys Tørst; den lille, permanent tørre Plet maatte atter fugtes, da han kom ud, og det kostede ham 3 Dage i Spjældet. Herfra gik han lige ned i en „Dive“, en af de smaa hyggelige Kælderbeværtninger, hvor en Pint kun kostede 4½ pence, og her fik han den tredje — og dyreste Kæfert. Den blev takseret til et halvt Aar, haardt Arbejde, i sribet Fangedragt og sammen med Tyveknægte og Mordere. — De newzealandske Love var strenge, naar det drejede sig om Drukkenskab paa aaben Gade.



Hun var som en af de smaa Troldmænd, Born bruger som Legetøj — et Stykke Hyldemarv med en Blyklump i Enden.

Men nu vilde Charley hjem til Liverpool, og han havde allerede sat sig for, hvad han vilde foretage sig, naar han atter satte Foden i Paradise Street. Han vilde købe sig en lille Hest og dito Køretøj, handle med gammelt Tovværk, Klude, Flasker og Metal — alt til Faget henhørende. Saaledes begyndte man, siden lejede man en Kælderhals og handlede derfra, tilsidst kunde man ikke have alt det gamle Skrammel i Butiken, men maatte leje sig en Plads. Saaledes var alle de Storgrossister, der handlede med gamle Sager, begyndt; de endte som velhavende Folk. Pokker skulde sejle til Søs, slæbe i det og æde Cracherhash og stinkende salt Kød. — Og nu var Chansen der. En stor Fuldrigger, „King George“ af London, laa og tog Ballast ind for at gaa til Java og laste Sukker til England. Det blev mindst syv Maaneders Tur, Hyren var for Tiden 7 £ pr. Maaned, der kunde blive en god Skilling i Afregning, og der var ingen Udsigter til at komme til at ligge ved Kaj og faa Penge paa den Tur.

At sejle paa Kysten af New Zealand var ellers ikke det daarligste, man kunde foretage sig. Hyren var god, 8 £ pr. Maaned plus Overtid, det blev omkring en halv Snes £ ialt — og naar vi lastede og lossede Kul, fik vi Overtidsbetaling, selv om det faldt i den almindelige Arbejdstid. Og Kosten var Tip-top — vi levede i Lukafet saa godt som Kahytpassagererne i en Luksusdamper. Det var en saadan Chance, man havde sukket efter i Aarevis, og da man saa fik den, var der en Pokkers Masse ivejen. Ved Havn maatte man arbejde baade Nat og Dag, Kysten var stormfuld, man kunde ligge „Barbound“, kunde ikke gaa ind over Barren i stormfuldt Vejr, og det kunde staa paa i baade tre og fire Dage. At vi til Gengæld ofte laa ligesaa længe indenfor og havde gode Dage, regnede vi ikke med. Søfolk har en sjælden Evne til kun at se paa den ene Side af Medaljen. Og nu, da Liverpool Charley opullede sine Fremtidsplaner for os, blev vi alle utilfreds med Kystsejladsen og ønskede os tilbage til Langfarten. Hvad havde vi egentlig ud af at ligge her og rode rundt paa Kysten. Selv om vi tjente gode Penge, brugte vi dem efterhaanden, der blev aldrig nogen Afregning ud af det. Vi overbød hverandre med Beretninger om vidunderlige Timer i Langfartsskibene, Solskinsdage og Maaneskinsnætter i Troperne — det var noget andet end denne beskidte Kyst med evindelig Storm og Slud at komme en Tur hjemefter og blive afmønstret med et halvt Hundrede £. Det kunde man slaa et ordentlig Slag for, i Stedet for at gaa i Land her med en halv Snes „Bob“ i Lommen. Pokker i Vold med Kystfarten og de Bikse, der sejlede her paa Kysten. Ud med en ordentlig Skude og faa Luft under Vingerne igen — homewardbound med „King George“. — Vi slog et Slag ned til Havnen for at se paa Skibet.

Det første Indtryk fik vi allerede paa Afstand, og det var ikke daarligt, en „handy“ Rig, stumpet Gallantmasts, d. v. s. dobbelte Bramræer og ingen Røjler. De Lapper var man altsaa fri for at chikaneres med ombord i det Skib. Men det var en svær Rejsning, lav og bred, som Engelskmændene var begyndt at lægge sig efter, i Modsætning til Yankeerne, der holdt paa den slanke, høje Rigning. „King George“ var en bred, klodset Slæde, der kunde slæbe noget med sig, saavidt jeg husker 3200 Tons. Men den førte ogsaa 18 Matroser, 2 store Letmatroser og 4 Lærlinge foruden

Baadsmænd, Sejlmager, Tømmermand og 3 Styrmand, saa selv om der var noget at rive i, var der ogsaa Folk til at gøre det. En halv Snes Mand var endnu ombord forude; de havde været med den et Aarstid og vilde blive. Det var altsaa ikke noget helt daarligt Skib. Vi var seks Mand, der søgte Job, og Styrmanden antog os alle. Saa gik vi ind i Lukafet og hilste paa vore vordende Skibskammerater.

Det var en Blanding af forskellige Nationaliteter, som i alle andre Deepwatermen paa den Tid. Skandinaver, Tyskere, Russere og en Spaniol, hvis man da kan kalde en Las Palmas Mand saadan. Nu blev denne geografiske Samling kompletteret med Engelskmænd, Skotter og New Zealandere. Mr. Moore, den engelske Sømandspræst, var ombord og inviterede Besætningen til Fest, og saaledes gik det til, at jeg fik den fineste Indbydelse, jeg nogensinde har faaet i mit Liv. Vi blev indbudt til en „Smoking Concert“ hos selveste Guvernøren af New Zealand. Hver af os fik et Kort, hvorpaa følgende var trykt.

„Lord and Lady Ranfurle have hereby the pleasure of inviting Mr. Christiansen (altsaa for mit Vedkommende) to a Smoking Concert in their palace in Wellington, at Tuesday evening, 8 pm.“

Englænderne har altid gjort meget for at adspredes deres Søfolk, og det var særlig Tilfældet i Kolonierne. De engelske Sømændshjem gør ogsaa mere for Sømændene end f. Eks. de skandinaviske, de har store Bogsamlinger og et meget stort Udvalg i Tidsskrifter og Blade. I mange Sømændshjem findes Billard, selv i nogle ser man Spillekort. Og hvorfor skal Sømændene ikke kunne tage sig et Slag Kort uden at være henvist til et Værtshus? Er det syndigt at spille Kort? Mon Vorherre ser med mildere Øjne paa Pastorens lille private Lhombre end paa Sømændens Tjusjavs?

Det var en broget Forsamling, der stillede den Aften i Guvernementsbygningens Vestibule. Kun faa af dem havde et ordentligt Sæt Landgangstøj paa, de fleste var i blaat, men rent Dungaree. Jeg stod sammen med et Par Kammerater helt oppe ved Indgangen til Salen, da de to store Fløjdøre pludselig blev smækket op paa vid Gab. Husets Butler i fuld Uniform kom hen til mig og bad om mit Kort. Lidt nervøst famlede jeg efter det i Lommen og gav ham det. Med høj Røst meldte han: „Mr. Christiansen!“ (Han maatte slaa adskillige Tørn paa Tungen for at udtale det Navn). Jeg stod som fortryllet og stirrede paa det uvante Syn, der mødte mig; den elegant udstyrede Modtagelsessalon og de festklædte, højstaaende Personer, der stod paa Stribe indenfor Døren, Lord og Grevinde Ranfurle, New Zealands Regentpar, med voksen Søn og Datter, Herrerne i Kjole og Hvidt, Damerne i stort Selskabstoilette. Saa tog jeg mig sammen, mindedes min Børnelærdom og bukkede kejtet, men velment for Lorden, der greb min Haand og trykkede den kraftigt. Dernæst gentog det samme sig med Familien, og jeg er bange for, at deres hvide Glacehandsker maatte kasseres, da de havde været i en saa intim Berøring med et halvt Hundrede barkedede, tjærede og ikke helt rene Sømandsnæver.

Der var en Snes af Wellingtons Honoratiories tilstede, Herrer og Damer. De tog Plads mellem os, kon-

verserede os, og Tonen var tvangfri. Guvernøren, Lord Ranfurle, gik rundt mellem sine Gæster og slog en Sludder af med hver enkelt, spurgte os om Nationalitet, og hvilket Skib vi var med. Herrerne og Damerne optraadte for os, fortalte Historier og sang. Jeg erindrer særlig en af Damerne, der havde en pragtfuld Sangstemme. Hun kunde slaa Triller som en Nattergal. Sømandspræsten, Mr. Moore, var Selskabsmand til Fingerspidserne. Han ledede Underholdningen. Af og til foreslog han en Chanty, og saa maatte en af de gamle Gutter op paa Tribunen og synge for, medens alle vi andre sang med paa Omkvædet, og man kunde mærke, at det morede den fine Del af Selskabet. Der blev delt Røgtobak af den fineste Slags rundt, The og Sandwiches, Kager og Buddinger; der var alt, hvad Hjertet kunde begære. Det var sent, før Festen sluttede, og vi gik hver til sit.

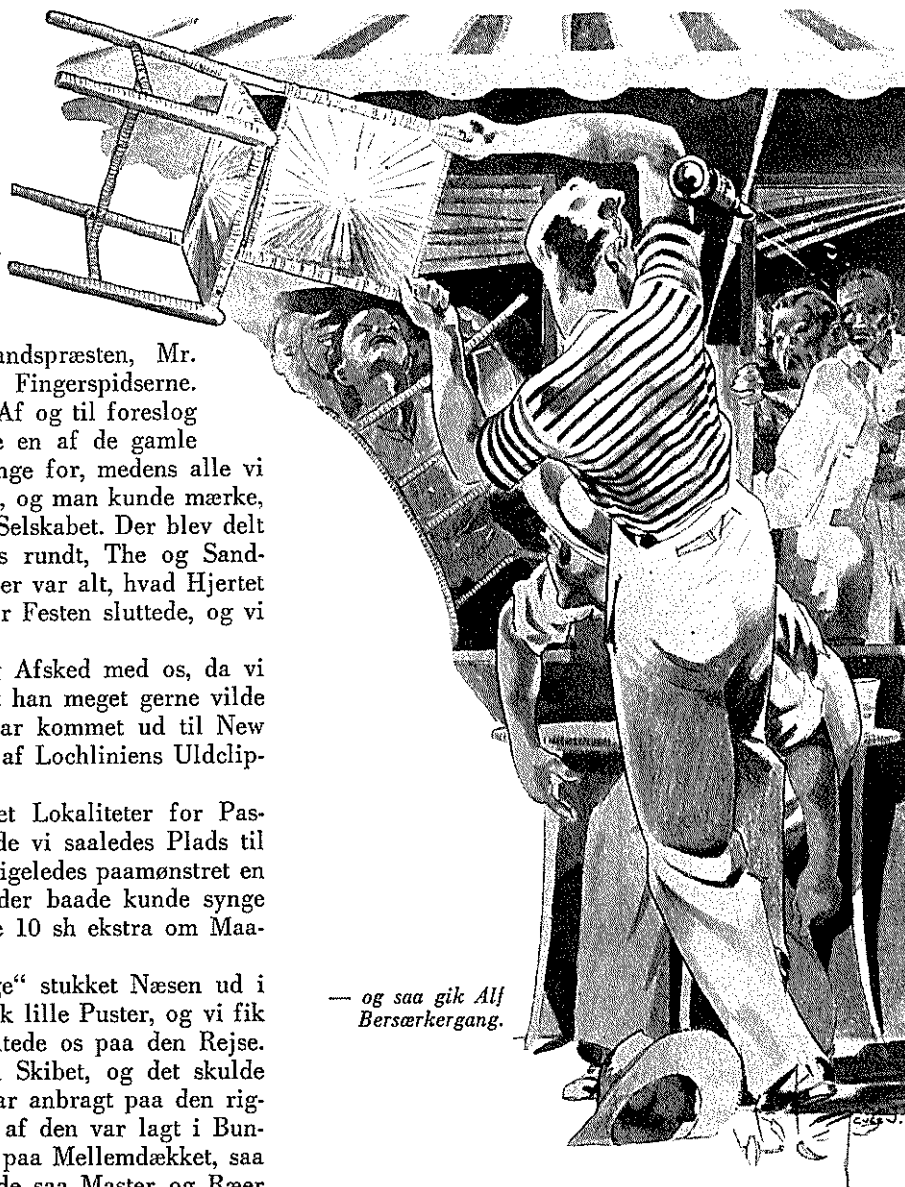
Lorden var ombord og tóg Afsked med os, da vi gik fra Kajen. Han fortalte, at han meget gerne vilde have gjort Turen med. Han var kommet ud til New Zealand med en Sejlskude, en af Lochliniens Uldclipperere.

Disse Skibe havde indrettet Lokaliteter for Passagerer, i „Loch Carron“ havde vi saaledes Plads til 11 Kahytspassagerer. Der var ligeledes paamønstreret en fast „Chantyman“, en Mand, der baade kunde synge og lede Opsangene. Han havde 10 sh ekstra om Maanedn i Hyre.

Næppe havde „King George“ stukket Næsen ud i Cook Strædet, før vi fik en rask lille Puster, og vi fik en Forsmag paa, hvad der ventede os paa den Rejse. Vi havde 1700 Tons Ballast i Skibet, og det skulde have været allright, hvis det var anbragt paa den rigtige Maade. Men Hovedparten af den var lagt i Bunden af Skibet, der var for lidt paa Mellemdækket, saa Skuden var for „stiv“, slingrede saa Master og Ræer var ved at ryge ud af hende. Hun var som en af de smaa „Troldmænd“, Børn bruger som Legetøj — et Stykke Hyldemarv med en Blyklump i Enden, naar man lægger den ned, rejser den sig selv igen. Naar „King George“ tog en Overhaling, røg hun tilbage igen med en forrygende Fart. I haardt Vejr rullede hun Lønninger og Raanokkerne i Vandet, selv svær Sejlføring støttede ikke stort. Den Nat ude i Cook Strædet var Halvdelen af Besætningen ved at ryge overbord, da vi gjorde Store Overmørssejl fast. Perterne var for lave, naar vi stod i dem, gik Raaen os kun til Knæene, vi kunde ikke støtte Underkroppen paa den og havde følgelig ingen Magt over Sejlet, der baskede os om Ørerne. Jeg var kommet ud paa den luv Nokke sammen med en Svensker, da Skuden tog en Overhaling, der næsten bragte Raaen i vertikal Stilling. Vi lod Sejlet gaa, klamrede os fast til Jackstagnet, og saa hørte jeg Svenskeren sige:

„Du Charley, hun gaar rundt — nu la'r jeg jævela min Sjæl gaa.“

Jeg sagde til ham om ikke at foregribe Begivenhedernes Gang, men vente til Skuden virkelig gik



— og saa gik Alf Bersærker gang.

rundt, i Vandet kunde vi altid komme. Fra den Dag fik Svenskeren Øgenavnet „Flugan“ (Fluen).

Den Tur til Java tog os nøjagtig tre Maaneder. Vi gik gennem Bass Strædet mellem Tasmanien og Australien, og det er et lunefuldt Farvand. Her er lidt for enhver Smag, hvide Buger og Southern Busters, kortvarige, cyklonagtige Storme, der kommer rygende fra en klar Himmel. Der er mange morsomme Julelege for en Sømand. Under Cape Leewin, Australiens Sydvestkyst, fik vi nogle Afskedsalutter, der nær havde vendt Bunden iveau paa „King George“. Tre Døgn havde det blæst en forrygende Orkan fra Vesten, vi laa underdrejet for en svikket Storstump, da det pludselig flovede af, og Maanen tittede frem bag de forrevne Skyer. Jeg havde sidste Rørtørn paa Aftenvagten, havde lige slaaet Udpurringsglas, Andenstyrmand stod ved Styrekompasset, Skibet var faldet tværs i Søen, og jeg havde Roret haardt nede, da Søen kom. Vi saa den begge taarne sig op, saa vi kunde se den over Bagbords Redningsbaad. Det var et uhyre, grønt Vandbjerg, men uden Braad. Med et „Holy Smoke“ greb Styrmanden fat i Rattet for at holde sig fast. Søen kom

Det forsvundne Rat

Af
Børge Mikkelsen

„Næ, jeg ved godt, at du hverken tror paa „Den flyvende Hollænder“ eller Klabautermanden. Men nu skal jeg fortælle dig en lille Historie. Selv om du ikke tror paa den, vil du dog, naar du har hørt den, indrømme, at noget mærkeligt var der nu ved den.“

Pukki var Finne. Han og jeg havde for mange Aar siden sejlet sammen. Nu var han Matros paa Finnebaaden „Jarvinen“, der laa ved Islands Brygge. Da han var Vagtmænd, besøgte jeg ham ombord. Vi sad paa Kabysbænken og havde faaet Ild paa en „Fenja“, da vi i Samtalens Løb kom ind paa Emnet Spøgeri og Overtro.

„Det var ombord i en gammel Åbo Skonnert „Annike“ en Sommernat i Østersøen. Du ved selv, hvor lun og søvndyssende saadan en Nat kan være. Jeg stod til Rors, og Styrmanden gik frem og tilbage paa Halvdækket og gabede og strakte sig og kæmpede mod Søvnens, der var lige ved at overmande ham. Selv havde jeg svært ved at holde Øjnene aabne, og Synet af ham gjorde ikke Sagen bedre.

Til sidst opgav Styrmanden at kæmpe imod. Med en Bemærkning om, at han lige vilde slange sig ti Minutter, strakte han sig paa Rortrallen, og lidt efter kundgjorde en taktfast Snorken, at han sov fast. Kæmpende mod Søvnens lænede jeg mig tilbage mod Rorkassen og forsøgte gennem halvt lukkede Øjne at holde Øje med Topsejlsliget.

Pludselig vaagnede jeg op med et Ryk; jeg havde blundet. Jeg greb efter Ratknagene, men greb ud i den tomme Luft — Rattet var borte.

Ja, du kikker, men det er rigtigt, *Rattet var borte.*

Sømandsliv i de gode, gamle Dage.

ikke over Skibet, men den kastede det over paa Siden, saa Vandet stod midt ind paa Dækket. Mændene forude blev slynget ud af Køjerne. Og saaledes blev Skibet liggende, antagelig kun nogle Sekunder, men det forekom os som Timer. Vi troede ikke, den vilde rejse sig igen. Men saa kom den tilbage, med et Ryk hev den over til Luvart. Takkelagens Fart gennem Luften og Vandet, der skyllede fra den ene Side af Dækket til den anden, gjorde et øredøvende Spektakel. Langt om længe fik den rullet af, og alle Mand gik i Gang med at sætte flere Sejl for at støtte Skuden. Vinden halede sydover, og i Løbet af nogle Dage var vi oppe i fint Vejr.

Vejret omkring det indiske Arkipilag er som Regel smukt, men det kan staa en Del med Bygevejr og andet Djævelskab omkring Øerne. Vi gik gennem Lombok Strædet en Nat, og da havde vi baade stærke Regnskyl og Skypumper omkring os. Det er nogle højst ubehagelige Fyre at komme ud for. Vi kunde ikke se dem, for Natten var ravende mørk, men vi kunde høre dem hvisle og plaske rundt om os. Heldigvis kom vi ikke i Vejen for nogen af dem. (Fortsættes).

Forskrækket saa jeg mig omkring. Styrmanden sov stadig. Jeg løb ned paa Dækket, kikkede og søgte overalt, i Kabyssen, under Bakken og i Livbaadene. Rattet maatte findes, det maatte være i Skibet et eller andet Sted. Men trods en grundig Eftersøgning fandt jeg det ikke. Der var ikke andet at gøre end at vække Styrmanden og give ham en eller anden sandsynlig Forklaring.

Han var lysvaagen med det samme. „Hvad siger du, er Rattet borte?“

„Ja,“ svarede jeg. „Bedst som jeg stod og styrede, saa jeg et stort hvidt Gespænst komme ind over Bakken, gaa langs ad Dækket og komme her op paa Halvdækket. Spøgelset, eller hvad det nu var, kom helt hen imod mig. Jeg maa være blevet helt ude af mig selv af Skræk, for da jeg atter kom til mig selv, var baade Spøgelset og Rattet borte. Jeg har søgt over hele Skuden, men kan ikke finde det.“

Styrmanden havde lyttet forbavset til og gned flere Gange Øjnene, men der var ingen Tvivl, Rattet var borte, den tomme Aksel grinede ham i Møde fra Rorkassen. Endnu engang gennemsøgte vi hele Skibet, men stadig uden Resultat.

Da vi atter kom tilbage paa Halvdækket, hørte vi Skipperen komme op fra Kahytten. Allerede mens han stod paa Kahytstrappen, begyndte jeg at fortælle ham om Rattets Forsvinden og Spøgelset, og Styrmanden støttede mig bravt i min Forklaring.

Skipperen kikkede fra den ene til den anden af os, medens hans Ansigt klarede op i et forstaaende Smil.

„Aa, saa er det nok det, der har vækket mig,“ sagde han og pegede ned i Kahytten, og i Skæret fra den store Hængelampe saa vi nu det forsvundne Rat staa lænet op ad Kahytbordet.“

Pukki holdt inde og tændte en ny „Fenja“.

„Ha, ha,“ lo jeg. „Det var altsaa Skipperen, der havde stjaalet Rattet, medens du og Styrmanden sov?“

Pukki pustede Røg ud gennem Næsen. „Det indrømmede han ikke,“ sagde han.

„Jamen hvordan kunde Skibet blive ved med at styre Bidevind i al den Tid, Rattet manglede,“ spurgte jeg.

Pukki saa paa mig med et skælmsk Smil i Mongolansigtet.

„Ja ser du, det er jo netop det, der er det mærkelige ved Historien.“

En ærefuld Opfordring til „Vikingen“.

„Vikingen“ har haft den Glæde at faa Opfordring fra New York Public Library om at tilstille Biblioteket et Eksemplar af alle udkomne Numre, saa nu kan man baade læse „Vikingen“ og „Sejl og Motor“ i Amerika, hvis man en Dag tilfældig kommer forbi Biblioteket.



(Fortsat)

Illustreret af *Oscar Knudsen*

I Sommeren 1738 lod Bering Spangberg gaa til Søs med sine Skibe for at udføre Ekspeditionens anden Opgave — at besejle Kurilerne og de japanske Øer. — Spangberg førte selv „Erkeengel Michael“, hvis Besætning var 63 Mand; de to andre Skibe var „Haabet“ og „Gabriel“, hver med 44 Mand om Bord. De var næppe sluppet ud i det Okotske Hav, før de mødte Is, der hindrede dem saa meget, at de først midt i Juli naaede Kurilerne, hvor deres Opmaalinger skulde begynde.

Kurilerne er en ca. 650 Kilometer lang Række Øer og Kratertoppe, som paa Grund af den store Dybde i Havet mellem dem — der paa Spangbergs Tid gjorde det vanskeligt at lodde — den stadige Taage og en rivende Strøm var meget vanskelige at besejle. Det lykkedes dog Spangberg til midt i August at faa omsejlet og kortlagt 31 større og mindre Øer samt adskillige ubeboede Skær, hvorefter han gik i Vinterhavn paa Kamtschatka. Midt i Maj næste Aar stod han til Søs igen med Kurs Sydsydost for at søge efter et Øst for Kurilerne liggende Land, som efter den Mand, der paastod at have set det, kaldtes *Juan de Gamas Land*, samt et Syd for dette og udfør den sydligste og største af Kurilerne, *Nadeshda*, liggende andet legendarisk Land, *Kompagniland*. Han saa dog ikke noget til disse mystiske Lande, der var optegnet paa flere af Datidens Kort, og da han følte sig overbevist om, at de ikke eksisterede, satte han Kurs mod Vest, hvor han den 22. Juni ankrede op ved *Nippons Kyst* — han havde opdaget *Japan Nord fra*.

Efter at Spangberg havde haft Forbindelse med Land, byttede russiske Varer med japanske og endda havde haft Besøg om Bord af Japanere, der forklarede ham deres Øers Beliggenhed paa hans Kort, ledtede han Dagen efter og stod til Søs for at kortlægge den sydligste Gruppe af Kurilerne. Med dette Arbejde,

hvorunder han ogsaa kom i Forbindelse med de nordligste japanske Øer, holdt han det gaaende til sidst i Juli Maaned, men vendte saa hjem, da der var udbrudt Skørbug i Skibene, og han havde mistet flere Folk af denne Sygdom. Paa Hjemrejsen overvejede han atter de Steder, hvor *Juan de Gamas Land* og *Kompagniland* skulde have ligget, men fandt dem heller ikke nu. Den 29. August 1739 naaede han Okotsk.

Bering var meget tilfreds med Spangbergs Arbejde, sendte Indberetning om Rejsen til St. Petersburg og lod Spangberg med sine Folk drage til Jakutsk for at udhvile sig. Men i St. Petersburg stillede de videnskabelige Institutioner sig meget skeptisk over for Spangbergs opnaaede Resultater, og da oven i Købet hans gamle Fjende fra Okotsk, *Pissarjef*, atter havde bagvasket ham og skrevet, at han slet ikke havde været ved Japan, men ved Korea, begyndte Admiralitetet ogsaa at tvivle. Spangberg, der imidlertid af Bering var blevet sendt til St. Petersburg, blev standset paa Vejen og modtog Ordre til at returnere til Okotsk for næste Aar at gøre Togtet om igen. Han blev meget bitter over den Mangel paa Tiltro, han havde mødt, men adlød Ordren og løb i 1740 ud igen. Desværre sprang hans Skib læk, saa han maatte vende hjem uden Resultat.

Da denne djærve Vestjydes senere Skæbne antagelig er af Interesse, skal jeg tilføje, at han i 1741 uden Tilladelse forlod Sibirien, vred og utilfreds med den uretfærdige Behandling, han havde lidt, og rejste til St. Petersburg. Her blev han stillet for en Krigsret og dømt til Døden for Desertation; men blev benaadet og degraderet til Løjtnant. Han forblev dog i russisk Tjeneste, tjente sig op igen og døde i 1761 som Kaptajn af 1. Grad.

Spangberg bør vi mindes som en *dygtig, energisk og ukuelig Mand, der udførte et stort og godt Pioner-*

arbejde i Videnskabens Tjeneste til Gavn for Rusland og til Ære for Danmark.

I Juni Maaned 1740 løb Berings to Ekspeditions-skibe af Stablen. Det var 80 Fod lange, 22 Fod brede Brigger med et Dybgaaende paa $9\frac{1}{2}$ Fod; de fik Navnene „St. Peter“ og „St. Poul“. Ved denne Tid var det meget smaat med Proviant i Okotsk. Spangbergs Togter havde omtrent udtømt Magasinerne, hvorfor Bering maatte lade foretage store Udskrivninger i Vestsibirien. Det tog dog saa lang Tid at faa de forskellige Transporter frem, at dette endnu ikke var naaet, da Bering lettede med de to Skibe og nogle Transportfartøjer for at gaa til Avatschabugten paa Kamschatkas Østside, hvor han vilde overvintre.

Han havde i Forvejen ladet Bugten opmaale og kortlægge; i Land var der opført Kaserne, Hytter og Magasiner samt en Kirke, som blev indviet til Helgenerne St. Peter og St. Poul. Saaledes lagde Bering Grunden til den nuværende store By *Petropovlousk*. Transporterne blev nu dirigeret her til; i Løbet af Efteraaret ankom en stor Drift Rensdyr, men ellers kneb det med at faa, hvad der skulde bruges. Mange Uheld stødte til — et Transportskib, der hovedsagelig var lastet med Skibsbrød, Mel og anden Proviant, forliste; flere Transporter, som skulde slæbes over Land under Ledelse af en Kosakhøvding, blev ødelagt, fordi denne stadig var drukken og fuldstændig forsømt at gøre sin Pligt. Da Vinteren var gaaet, og Bering i Slutningen af Maj 1741 gjorde klar til Togtet, kunde han kun forsyne sine Skibe med tarvelig og daarlig Proviant for et halvt Aars Tid. Det var et haardt Slag for ham, der havde beregnet to Aar til

selve Togtet og ofret otte Aars haardt, opslidende Arbejde paa Forberedelserne.

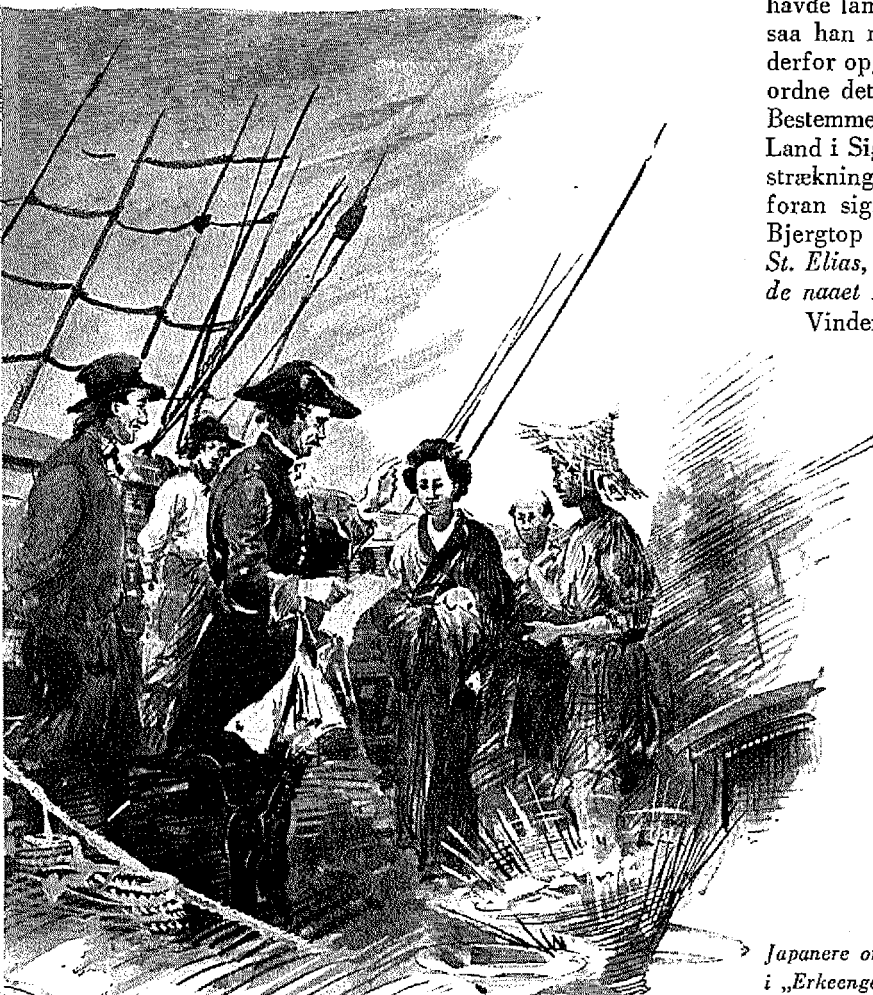
Den 4. Juni 1741, efter at Bering havde holdt Skibsraad og Gudstjeneste, stod han til Søs Syd i. Han førte selv „St. Peter“, hvor han som Næstkommanderende havde den svenske Løjtnant *Sven Larsson Waxell*, og som Overstyrmand *Andreas Hesselberg*, antagelig en dansk Mand. Baadsmænd *Niels Jansen* og Skibskirurg *Mathias Betge*, begge fra „St. Peter“, var højst sandsynlig ogsaa danske; Jansen døde paa Beringsøen af Skørbug, medens Betge klarede sig og senere døde som Chef for Marinesygehuset i St. Petersburg. Chef for „St. Poul“ var Kaptajn *løjtnant Tschirikof*. To Videnskabsmænd, den tyske Naturforsker *Steller* og den franske Astronom *La Croyere*, fulgte med Ekspeditionen. Steller, en dygtig og energisk, men meget stejl og stædig Mand, var om Bord hos Bering, og *La Croyere*, som kun meget maadeligt evnede at udføre sit Hverv, fulgte med *Tschirikof*.

Desværre mente Bering sig, særlig paa kraftig Henstilling fra *La Croyere*, forpligtet til at ofre Tid paa at søge efter det famøse *Juan da Gamas Land*. Dette gav naturligvis intet Resultat, og oven i Købet fik de Storm og Tykning, saa „St. Poul“ den 20. Juni forsvandt ud af Sigte. I to Døgn holdt Bering det gaaende for atter at faa Forbindelse med *Tschirikof*, men da dette ikke lykkedes, sammenkaldte han et Skibsraad, hvori det blev besluttet først endnu engang at søge efter *Juan de Gamas Land* og derefter at staa Nordost i for at naa Amerika.

Paa dette Tidspunkt var Bering blevet syg. En begyndende Skørbug i Forbindelse med de mange Ærgrelser, den megen Modgang og andre Genvordigheder havde lammet den da 60-aarige Mands Modstandskraft, saa han maatte tilbringe den meste Tid i Køjen. Men derfor opgav han ikke Ledelsen — han lod nok *Waxell* ordne det daglige Arbejde, men tog selv alle vigtigere Bestemmelser. Ved Middagstid den 16. Juli fik man Land i Sigte; en høj, meget takket og sønderrevet Kyststrækning, snedækket og med mange Smaaber og Skar foran sig. Bag Landet hævede sig en høj, snedækket Bjergtop — det var den ca. 6000 m høje Vulkan *St. Elias*, som ligger paa Alaskas Sydside. *Bering havde naaet Nordamerika fra Øst!*

Vinden var nordlig, hvorfor „St. Peter“ langsomt krydsede sig op langs Kysten og først den 20. om Morgenen ankrede ved Vestsiden af en Ø, der senere fik Navnet *Kajakøen*. Her lod Bering en Officer gaa ind med Storbaaden for at omsejle Øen og dens nærmeste Omgivelser; et andet Fartøj blev sendt ind efter Vand, og med det fulgte *Steller* for at undersøge selve Øen. Baade Storbaaden og *Steller* fandt Spor efter Beboelse — hengemte Fødevarer, Redskaber, Baalasker o. l., men saa ingen Mennesker. Paa Øens Nordside fandt man en godt beskyttet Havneplads.

Steller havde efter sin korte Tur paa Øen glædet sig til, at „St. Peter“ vilde blive liggende i nogen Tid, saa han kunde foretage grundigere Undersøgelser og Opmaalinger; men til hans og hele Besætningens store Forbavselse kom Bering



Japanere om Bord hos Spangberg i „Erkeengel Michael“.

tidlig næste Morgen op paa Dækket og gav Ordre til at lette. Baade hans Officerer og Steller protesterede kraftigt mod at forlade det lige opdagede Land saa hurtigt, men Bering afviste bestemt alle Indvendinger og lettede. Steller kritiserede stærkt Berings Beslutning og skrev f. Eks. i sin Dagbog saaledes: „Den eneste Grund hertil var en sløv Træthed, modløs Frygt for en Haandfuld Vilde og fejg Hjemve. I 10 Aar havde Bering rustet sig til det store Forhavende — og i 10 Timer varede Undersøgelserne!“ Det var en haard og meget uretfærdig Kritik, sikkert nedskrevet, medens Steller var oprørt over, at han ikke kunde faa Lejlighed til grundigere videnskabelige Undersøgelser; han mente sig tilsidesat og krænket baade personlig og som Videnskabsmand. Der er dog ingen Tvivl om, at han havde fuldstændig Uret; Bering vidste nok, hvad han gjorde. Han havde kun tre Maaneders ussel og usund Proviant om Bord, og han var klar over, at Alaskas ugæstfri Kyst ikke egnede sig til Overvintring. Senere skriver Steller da ogsaa: „Den gode Kaptajnkommandør var alle de øvrige Officerer højt overlegen i Forstand paa Fremtiden. Han sagde til mig: „Vi mener nu at have fundet alt, og mange gaar svanger med store Forhaabninger, men de betænker ikke, hvor vi anløber Landet, hvor langt vi har hjem, og hvad der endnu kan hænde os. Hvem ved, om vi ikke kunde møde Passatvinde, som ikke vil lade os slippe tilbage. Selve Landet kender vi ikke, og med Forraad til Overvintring er vi heller ikke forsynet.“

Bering havde i Følge sin Instruks Ret til at gentage Togtet næste Aar med ny eller udhvilet Besætning og med frisk Proviant, og det vilde derfor være højst urigtigt af ham under de forhaanden værende Forhold af Hensyn til Stellers Ønsker at vove Skib og Mandskab, naar det ikke var absolut nødvendigt.

For en østlig Storm stod „St. Peter“ Vest og Sydvest i de følgende Døgn. I et Skibsraad var det blevet bestemt, at man skulde gaa for smaa Sejl tilbage mod Petropovlovsk, men dog stadig undersøge det nye Lands Kyst ved at foretage smaa Afstikkere mod denne, naar Vejrforholdene tillod det. Den Tid, der nu fulgte, blev en haard og fortvivlet Kamp mod Storm og Lidelser. Farvandet var meget urent, Vejret næsten stadig tykt og uklart. Først den sidste Dag i Juli lykkedes det Bering at faa en Observation, hvorefter han besluttede at gaa Nordost i ind mod det nye Land. Om Morgenen den 2. August saa de en Ø i Ostsydost, som Bering kaldte *St. Stefan*, Dagen efter fik de Landkending af Alaskas høje Bjergtoppe og ændrede saa Kurs til Sydvest, da Vejret stadig vedblev at være taaget og meget ustadigt. Under denne Sejlads naaede de Dagen efter en Gruppe høje og klippefulde Øer, som efter den største af dem nu kaldes *Simidiøerne*. Fra den Dag begyndte den ulykkelige Sejlads, der førte til Skibets Undergang.

Med stadig Modvind, Storm og Taage laa „St. Peter“ i det ganske ukendte Hav under fortvivlede Forhold, krydsede frem og tilbage eller laa underdrejet og kunde intet Kortlægningsarbejde faa udført. Skørbugen tog mere og mere Overhaand, Disciplinen slap-



Bering giver Ordre til at lette for Hjemgaaende.

pedes, særlig paa Grund af Berings Sygdom. Til Slut opgav denne, trods Sygdommens Plage dog stadig energiske og samvittighedsfulde Fører, sin Opgave som uløselig, sammenkaldte den 10. August et Skibsraad og foreslog, efter at han havde motiveret sin Opfattelse af Situationen, at de skulde opgive Kortlægningen og snarest søge hjem. Alle Deltagerne bifaldt og underskrev Beslutningen.

(Fortsættes).

Paa Togt med danske Orlogsmænd

Af Kay Jungersen — Hirschsprungs Forlag

Det hænder ikke ofte, at der bliver skrevet en rigtig god Bog om den danske Marine, men Orlogskaptajn Kay Jungersen er den helt rigtige underholdende Fortæller. Saa menneskelig og forstaaende dykker han ned i Mændernes daglige Liv og faar alle de Smaatræk frem, som i høj Grad gør Bogen underholdende.

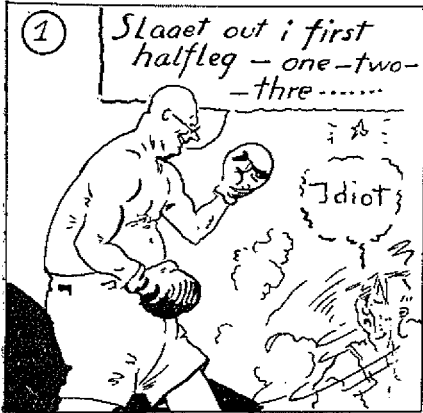
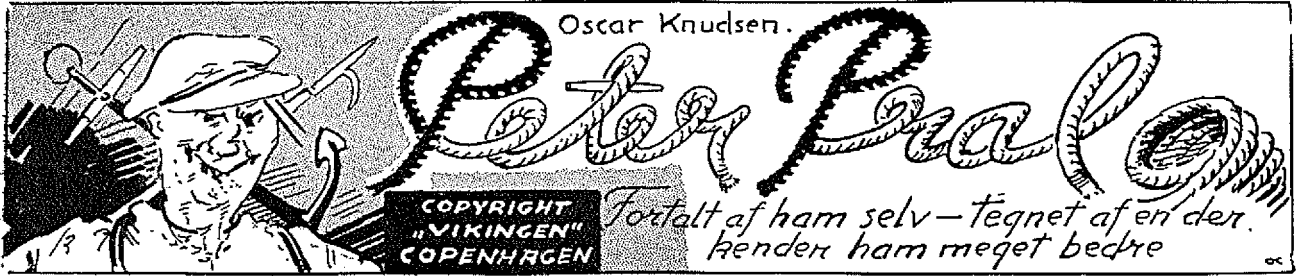
„Paa Togt med danske Orlogsmænd“ er en Beretning om vore gæve Marineres Oplevelser, naar de kommer i det fremmede, og en Hyldest til Prins Valdemar og Prinsesse Marie.

Hans Beretning om Prins Valdemar's Indsats som Chef paa Togtet med Valkyrien mod Øst er overordentlig interessant og er skrevet paa en saa hjertevindende Maade, at man føler sig med ombord.

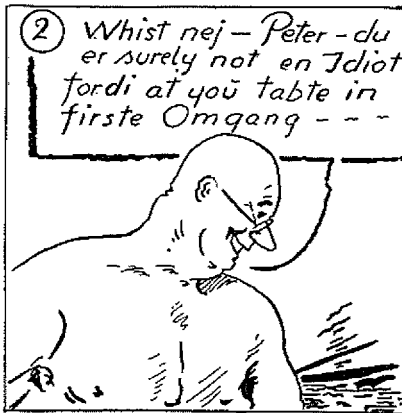
Togterne mod Nord, som slutter Bogen, er desværre lidt kort fortalt, og man ønsker, der var skrevet meget mere om disse Togter.

Bogen er god, underholdende og interessant fra første til sidste Side og Kay Jungersen er netop en af disse Fortællere, man nødigt lægger fra sig, før Bogen er læst ud.

En knaldende god Forside malet af Fyrdirektør Paul Sinding vil fremhæve denne Bog, som sikkert vil sælges i stort Oplag.



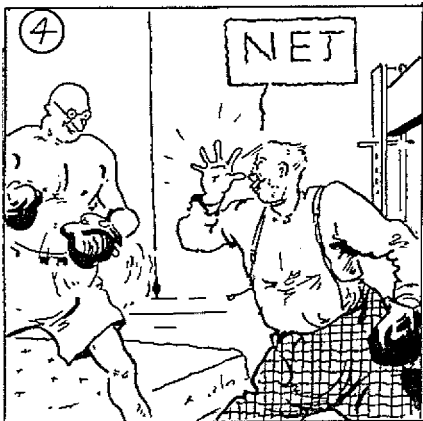
Det svirrede i mit Hoved efter den gamle Herres Mesterstød. Og der undslap mig et meget plot Udbrud. Men der var Sportsmandship i den gamle Mr. Snork. Han forstod Situationen og ...



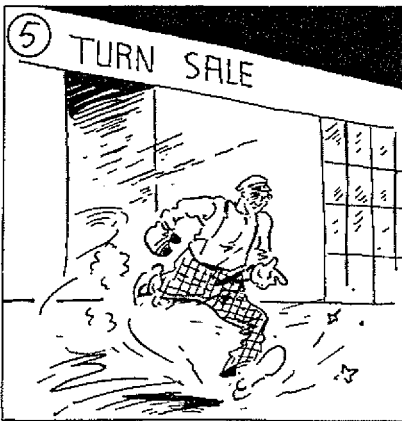
... grejede min Bemærkning om paa den behændigste Maade. Derved forhyggede han enhver Misstemning. Han var en brav gammel Cut, var han. En Mand, jeg til enhver Tid vilde være stolt af at kalde „Fader“.



Men han var utrættelig - var han. Der var det gode ved ham. Efter den der Næsestøver var han minsandten parat til at give mig en ny ... Sprudlende af Energi og vital Lovnedsbegejstring stod han foran mig ... Med Haanden hævet til Slag.



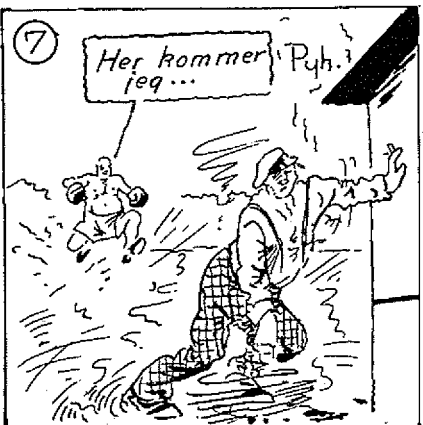
Under andre Omstændigheder vilde dette Syn have fyldt mig med artistisk Nydelse. „Den kommende Græker“ - „Den sidste Athenienser“ - „Tordenskjold ombord paa „Trefoldigheden“ og mange andre klassiske Billeder raslede gennem min Hjernebiste ...



... idet jeg løb. Ja, kunde jeg ikke slaa, saa kunde jeg da løbe. Altsaa i sportslig Betydning. Ikke noget med Flugt naturligvis. - Men blot en elegant Opfordring til en anden Sportsleg ... Hurtiglob.



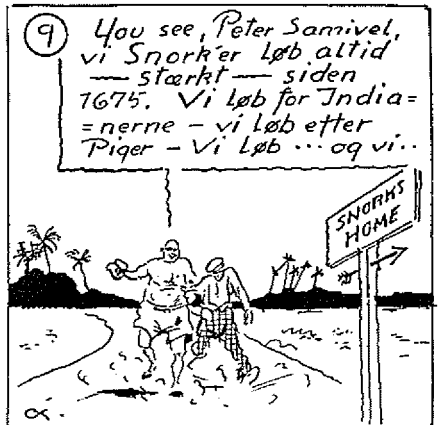
Mr. Snork tog Udfordringen op og satte efter mig. Spændstig som en Gazelle strøg han ud af Turnhallen og efter mig hen ad Vejen. - Stadion - de olympiske Lege har ikke kunnet opvise skønnere Præstation end dette ...



Jeg skylder „the Sandhed“ for at blive i det amerikanske, at indrømme, at ogsaa i Hurtighed var min „Far“ mig overlegen. - Men nu maa De jo ogsaa huske, at jeg var baade echaufferet og indisponibel ... (Sult og Træthed).



Aldrig har jeg kendt bedre Sportsmand end den, Mr. Snork lagde for Dagen som Sejerherre. (Læs ovenfor). ...



Og aldrig har jeg kendt en Mand, der kunde belægge sine Ord med en saadan historisk Vidensom han. - Rødsels - jeg mente vidunderligt. Men man skal jo være oplagt for at nyde den Slags Udredninger rigtig. Det maa De forstaa - og det gør De vel ogsaa.

Bruun og Snydstrup

To brave Underofficerer

Af Kay Larsen

VI har tit fortalt om brave Officerer, men hvad var Officerer uden flinke Folk. Idag skal vi have Lov til at fortælle om et Par ganske jævne Orlogsfolk, der gjorde særdeles god Tjeneste.

Derved maa vi opfriske Historien om Kaptajnløjtnant, Baron Dirckinck-Holmfeldts kække Landgang paa Øen Fehmern. Han havde under sig Korvetten „Najaden“ og Kutteren „Løvenørn“ (Ljnt. Schultz), og han havde af Eskadrechefen Kommandør Paludan faaet Ordre til at skaffe sig Kendskab om Øboernes Stilling til Oprøret. Det var saa den 15. April 1849, at han lagde sig tæt ved Øen, dog udenfor Skudvidde. Han hejsede Lodsflag, men der kom ingen Lods ud. Baronens besluttede sig saa til at gaa i Land. Det oprørske Flag vajede fra Strandbredden, og dér havde en Del bevæbnede Folk samlet sig, men det afskrækkede ikke den modige Officer, der allerede forinden var gaaet i Land under lignende Omstændigheder, stolende paa sin myndige, ufortrødne Optræden.

For ikke at vække særlig Opsigt, landede han i „Najaden“s Jolle, kun fulgt af Overkonstabel Bruun og Konstabel Anton Snydstrup. Straks ved sin Ankomst afleverede han et Brev til Øens Øvrighed, hvori han meddelte denne, at han var sendt for at beskytte Beboerne imod fjendtlig Overlast og for at underrette dem om Kongens Vilje. Alle, der vilde, kunde faa Beskyttelse ombord i Orlogsskibene.

Han blev modtaget med Venlighed og ført op til Lodshuset, hvor man satte Forfriskninger for ham, hvorpaa Officeren tømte et Glas „paa Kongens Velgaaende“.

Mødet i Lodshuset forløb fredsommeligt. Baronens gendrev nogle Løgne, der var sat i Gang om den danske Regering, oplæste en Proklamation, der var udstedt paa Als af Kongen og gik saa til Jollen, der ventede ved Stranden.

Da han var roet en 50 Skridt fra Landingsstedet, blev han vinket tilbage fra Folk paa Strandbredden. Der var en bereden Person kommet til. Det kunde være noget Nyt til Kaptajnløjtnanten, og han lod da Jollen vende for at gaa i Land igen. Staaende i Jollen talte han med Rytteren, der red helt hen til ham. Det var Justitsraad Leesen, men denne greb ham pludselig i Kraven, rev til, og Baronens faldt ud over Jollens Ræling i Vandet. Nogle andre af de Tilstedeværende overmandede ham og slæbte ham op til Lodshuset under grove Mishandlinger.

Konstabel Snydstrup havde straks ved Overfaldet draget sin Huggert for at komme sin Chef

til Hjælp, men der blev skudt paa ham fra Land, og han faldt død ud i Vandet. Han ofrede saaledes sit Liv.

Overkonstabel Bruun, som vilde hidkalde Hjælp, kastede sig baglæns ud af Jollen, snappede Linen, tog den mellem Tænderne, og med Jollen som et Skjold mellem sig og Fjendens Ild svømmede han ud til Kutteren og afgav Melding.

Hverken fra „Najaden“ eller fra Kutteren blev der gjort Forsøg paa at befri den fangne Chef. Det var imod Instruksen at foretage noget krigerisk mod Øen Fehmern.

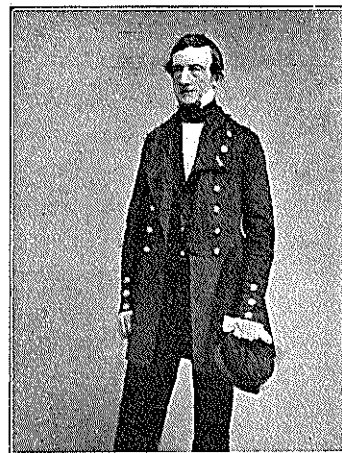
N. H. Bruun blev ikke forfremmet, og det for tjente han jo at blive, men Baronens fik sig en skrap Tur i Land. Han blev ført til Øens Hovedsted Burg. Han opfordrede Oprørerne til at skyde sig i Stedet for at knubse ham; de sendte ham til Rensborg, hvor han blev holdt i Fangenskab.

Folkene paa Femern blev bange for alvorlig Tugtelse fra dansk Side, og Justitsraad Leesen flyttede fra Øen. Baronens blev dog snart frigivet; han var jo blevet overfaldet vaabenløs.

Da den lovlige Regering igen blev indsat, kom adskillige Femernfolk under Tiltale. Det blev en kriminel Retssag. Flere Deltagere i Misgerningen blev dømt til Tugthusstraf eller Fængsel paa Vand og Brød. Leesen fik til Straf Fæstningsarrest paa Livstid, men da han kom tilbage fra Udlandet, straks meldte sig og ikke appellerede, tilgav Kongen ham, og han slap aldeles for Straf.

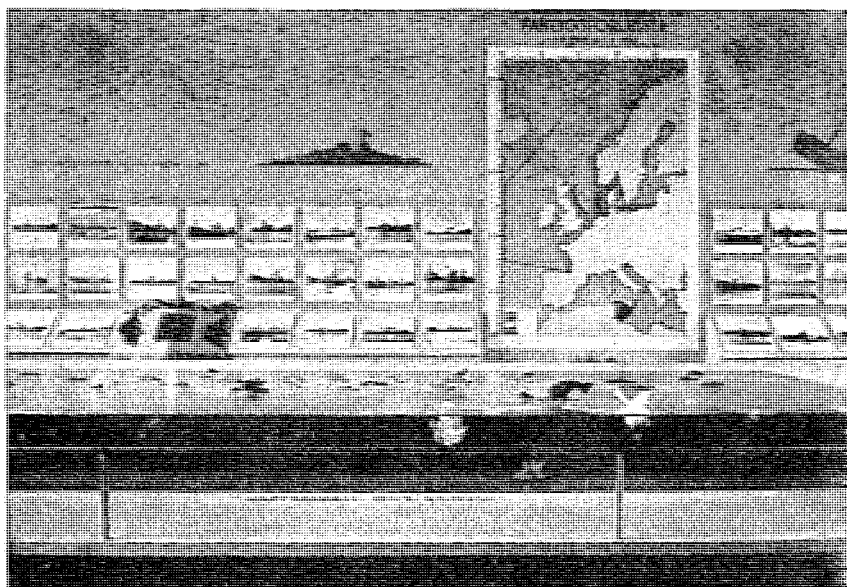
Baron, Kaptajnljnt. Dirckinck-Holmfeldt indtraadte i Tjenesten igen 1850, og han døde 1896 som Kommandør, 94 Aar gammel, ude paa Frederiksberg, men sit sidste Hvilested fik han hos sine Fæller paa Holmens Kirkegaard.

Snydstrup fik kun den hæderlige Død med Huggerten i Haand til Chefens Forsvar, men Bruun opnaaede ikke nogen Forfremmelse. Han skulde jo være blevet til noget. Han døde vistnok ikke saa længe efter, og i 1855 levede der en ung Enke Amalie Bruun i Enhjørninggade med sine to Børn. Hun ernærede sig ved Rengøring og Vask. Enken efter den raske, ufortrødne Overkonstabel kunde vel nok have fortjent en blidere Skæbne.



F. R. E. M. Dirckinck-Holmfeldt.

Svensk Sømandsgerning. (Fortsat f. S. 6)
 samt udførte Moderniseringer af ældre Fartøjer. Ved Hjælp af et Par Kort klarlægges den politiske Udvikling under Krigen, og en Fotomontage viser samtidigt, hvorledes den svenske Flaade foretager energiske Øvelser for at kunne møde enhver Eventualitet. Afslutningen paa hele Udstillingen dannes af et Panorama, hvor et Stridsmoment mellem to Krigsflaader vises, og hvor en Model af et Centralsigte paa samme Tid giver Tilskueren en levende Forestilling om, hvorledes moderne Skibsartilleri ledes og rettes fra en Centralstation.



Et Udsnit af den Sal, der er viet den svenske Handelsflaades Krigsforlis.

Søfartens Bibliotek

blev stiftet i 1939 med det Formaal at skaffe alle danske Søfarende samme Adgang til Læsning som Befolkningen i Land og har i Regnskabsaarets Løb udsendt 112 Skabe med ialt 5.606 Bøger, saaledes at der pr. 31. Marts ialt var udsendt 164 Skabe med tilsammen 9.210 Bøger til Handelsmarinen.

Virksomheden er dog blevet en Del hæmmet paa Grund af den nuværende Situation, hvor Biblioteket ikke kan komme i Forbindelse med en Mængde danske Skibe.

Marinens Skibe har faaet tilsendt 5.380 Bøger.

De udsendte Bøger har tilsammen været udlaant om Bord ca. 45.500 Gange. Dette Tal er dog ikke helt nøjagtigt, da ikke alle Skibe med Bøger om Bord har kunnet indsende Bogkortene, fordi de er uden Forbindelse med Hjemlandet. For Marinens Vedkommende har Udlaanet været 8.422 Bind, og Udlaanet i Land til hjemmenværende Søfarende og deres Paarørende har været 6.076 Bind, saaledes at ca. 31.000 Udlaan falder paa Handelsmarinens Skibe.

Biblioteket har i Regnskabsaarets Løb anskaffet 5.697 Bøger og ejede pr. 31. Marts 1941 ialt 21.713 Bøger.

Det har været en stor Hjælp for Biblioteket, at det har mødt Forstaaelse og Interesse for dets Opgaver fra alle Sider, og Biblioteket er meget taknemligt for de mange Bidrag og Boggaver, det har modtaget. Boggaverne aflaster dets Budget for Nyindkøb og har navnlig været af Betydning for den nyoprettede Studiesamling, idet denne har faaet en hel Del ældre Fagbøger af historisk Interesse, som det næppe havde været muligt at købe.

Fra Redere og Rederiforeninger er modtaget som Driftstilskud Kr. 7.259,40, fra Officersforeninger og Mandskabsorganisationer Kr. 1.900,—, fra Kommuner

Kr. 3.250,—, fra Legater og andre Foreninger Kr. 3.600,—, fra Banker Kr. 1.200,— samt fra Staten Kr. 19.000,— som Startstilskud.

Derimod opnaaedes ikke Driftstilskud fra Staten for dette Aar, hvorfor Regnskabet udviser et Under-skud paa Kr. 20.648,43, hvilket viser, hvor paakrævet det er for Biblioteket at faa Statsstøtte.

Driftsudgifterne beløber sig til Kr. 41.483,62.

Søfartens Bibliotek forsøger at skabe et Samarbejde mellem Søfartsbibliotekerne i de nordiske Lande, og har sat sig i Forbindelse med disse Biblioteker i Norge, Sverige og Finland. Desuden har Bibliotekar Sven Houmøller foretaget en Studierejse til Gøteborg, hvor han har deltaget i Arbejdet paa Svenska Sjömansbiblioteket.

Desuden har Søfartens Bibliotek i September 1940 indgivet et Forslag til Udvandringskontoret, Undervisningsministeriet og Arbejds- og Socialministeriet om at sende Biblioteker til de danske Arbejdere i Tyskland.

Da Sagen endnu i Begyndelsen af 1941 ikke var løst rationelt, gentog Biblioteket sin Henvendelse i Februar 1941 og tilbød at paatage sig Organisationen.

Der foreligger dog endnu intet afgørende i denne Sag.

I Forbindelse med Søfartsklubben har Søfartens Bibliotek arrangeret 12 Underholdningsaftener for Søfolk. Til disse Aftener har der været 628 Gæster. Udgifterne til Afholdelse af Aftenerne er blevet dækket af Dansk Dampskibsrederiforening.

Bibliotekets Bogtab har i dette Regnskabsaar været ret store, idet der er mistet 12 Skabe med 649 Bøger ved Forlis, samt 641 Bøger ved Skader og Kassation paa Grund af smitsomme Sygdomme, Slitage m. m.

Værdien af Tabene ved Forlis andrager Kr. 5.826,33, hvoraf Kr. 3.770,76 er dækket af Dansk Dampskibsrederiforenings Løseforsikring, medens Resten endnu ikke er dækket.

Internationale Sømands-Ørsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

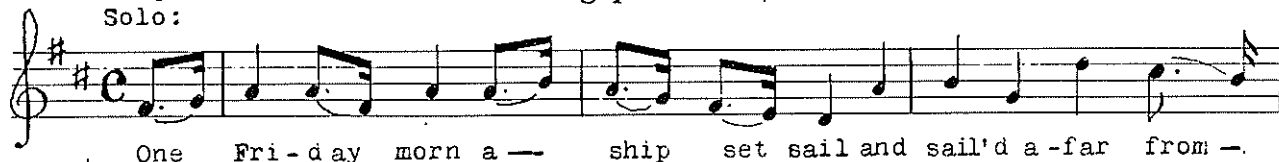
X

The raging seas do roar

Allegretto.

Gangspil-Chanty

Solo:



One Fri-day morn a — ship set sail and sail'd a-far from —

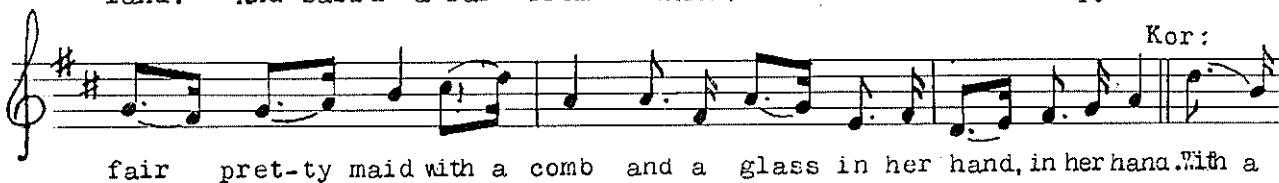
Kor:

Solo:



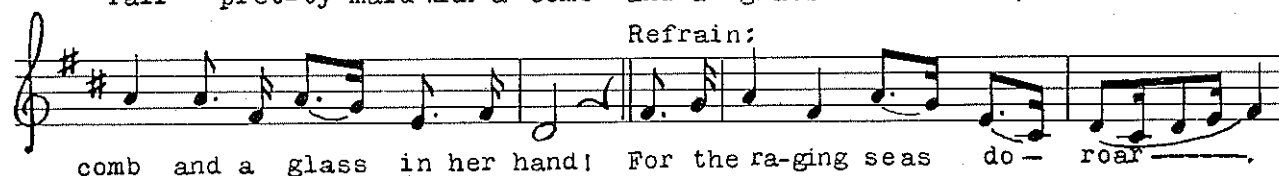
land. And sail'd a-far from land! Her — crew did es-py — a —

Kor:



fair pret-ty maid with a comb and a glass in her hand, in her hand. With a

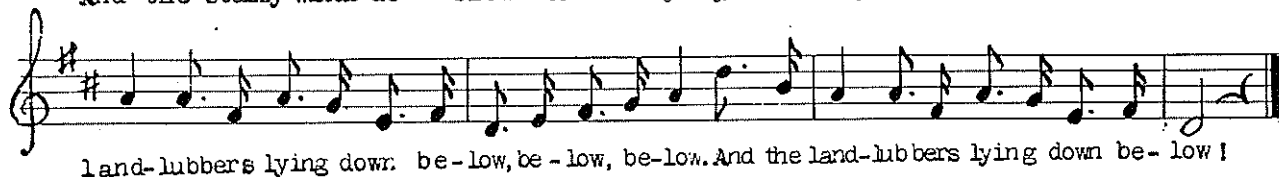
Refrain:



comb and a glass in her hand! For the ra-ging seas do — roar —



And the stormy winds do blow And we jolly sailor boys are sitting up a-loft. And the



land-lubbers lying down. be-low, be-low, be-low. And the land-lubbers lying down be-low!

Solo: Then up stood the captain of this gallant ship, and a fine young man was he.
 Kor: A fine young man was he!
 Solo: „Oh, I've got a wife in fair Plymouth town, but a widow I fear she will be, she will be.“
 Kor: A widow I fear she will be!
 Refrain: For the raging seas do roar, and the stormy winds do blow.
 And we jolly sailor boys are sitting up aloft.
 And the land lubbers lying down below, below, below.
 And the land lubbers lying down below!

Solo: Then up stood the mate of this gallant ship, and a bold young man was he.
 Kor: A bold young man was he!
 Solo: „Oh, I've got a wife in fair Plymouth town, but a widow I fear she will be, she will be.“
 Kor: A widow I fear she will be!
 Refrain: For the raging seas do roar, — — —

Solo: Then up stood the cook of this gallant ship, and a gruff old man was he.
 Kor: A gruff old man was he!
 Solo: „Oh, I've got a wife in fair Bristol town, but a widow I fear she will be, she will be.“
 Kor: A widow I fear she will be!
 Refrain: For the raging seas do roar, — — —

Solo: Then up stood the boy of this gallant ship, and a pretty boy was he.
 Kor: A pretty boy was he!
 Solo: „Oh, I care more for my mammy and my dad', than you for your wives all three, all three“.
 Kor: Than you for your wives all three!
 Refrain: For the raging seas do roar, and the stormy winds do blow.
 And we jolly sailor boys are sitting up aloft.
 And the land lubbers lying down below, below, below.
 And the land lubbers lying down below!

„The raging seas do roar“ er opstaaet over den gamle Sømands-Overtro, at Ulykker vil ramme det Skib, der paabegynder en Rejse paa en Fredag. Dette er hovedsagelig, hvad der kan fortælles om denne Chanty.

I min første Samling af internationale Sømands-Opsange forekommer en Hale-Chanty, som hedder „Whisky, Johnny“. Jeg vil antage, at det er den Chanty, der har været mest anvendt til lange Hal og har vundet mest Udbredelse blandt Søens Folk — og hvorfor? Fordi denne Opsang er den gamle Vise fra Sejlskibenes store Tid, da en stiv Groging hørte med til Sømandens daglige Fornødenheder. Der findes imidlertid ogsaa en gammel Gangspil-Chanty, der ligesom „Whisky, Johnny“ ogsaa er født af Druk, men som hovedsagelig er flasket op med Rom.

Denne gamle Gangspil-Chanty hedder „What shall we do with a drunken sailor“, og den har fra sin første Oprindelse ogsaa været en Slags Hale-Chanty — nærmere betegnet Mersfeld-Chanty. I dens Tekst gives en Uendelighed af gode Raad paa det Spørgsmaal, Titlen angiver, og den dufter helt igennem af Spiritus. Mange vil maaske ogsaa synes, at den som Mersfeld-Chanty maa have været det rene Delirium, efter som

den slet ikke passer i Takten til lange Hal. Men Merssejl er ikke altid blevet hejst med det, man nu til Dags forstaar ved lange Hal.

I Fortidens Orlogsskibe, hvor et stort Menneskemateriale til Dels overflødiggjorde mekaniske Hjælpe-midler, anvendtes ikke Taljer til de forskellige Fald. Selv til de sværeste Raasejl var Faldet kun en enkelt Løber, som var skaaret gennem en Fodblok ved Dækket. Skulde Sejlet hejses, løb det fornødne Mandskab langs Dæk med Løberen og trampede bogstavelig talt Raaen til Vejrs — men uden Sang; thi om Bord i Orlogsskibe har det aldrig været tilladt at synge Chanties, hvorimod man der trampede til Musik eller i Takt efter Baadsmandspibens Triller, og „Tramp and go“ var Udtryk for denne Form for Halning.

Da Det Engelsk-Ostindiske Handels-Kompagni oprettedes, blev dette „Tramp and go“ meget naturligt anvendt i dette Kompagni's Skibe; thi disse var halvvejs Orlogsskibe med op mod et Par Hundrede Mands Besætning. Men Besætningerne i disse Skibe var helt igennem Koffardi-Søfolk af forskellig Nationalitet, og for dem var Chantyen lige saa nødvendig som den daglige Grog. De trampede, og de sang dertil.

What shall we do with a drunken sailor

Gangspil-Chanty

Moderato.

Solo:
2/4
What shall we do with a drunken sailor?

Kor:
What shall we do with a drunken sailor?

Solo:
What shall we do with a drunken sailor?

Kor: Refrain:
Ear - ly in the morn - ing? Hoo - ray and

up she ri - ses! Hoo - ray and up she ri - ses!

Aye aye and up she ri - ses ear - ly in the morn - ing!

Solo: Put him in the scuppers with a hose-pipe on him.

Kor: Put him in the scuppers with a hose-pipe on him!

Solo: Put him in the scuppers with a hose-pipe on him

Kor: Early in the morning!

Refrain: Hooray and up she rises!

Hooray and up she rises!

Aye, aye and up she rises

early in the morning!

Solo: Heave him by the leg in a running bowlin'.

Kor: Heave him by the leg in a running bowlin'!

Solo: Heave him by the leg in a running bowlin'.

Kor: Early in the morning!

Refrain: Hooray and up — — —

Solo: Tie him to the taffrail when she's yard-arm under.

Kor: Tie him to the taffrail when she's yard-arm under!

Solo: Tie him to the taffrail when she's yard-arm under.

Kor: Early in the morning!

Refrain: Hooray and up — — —

Solo: Then stop his grog and keep him sober.
 Kor: Then stop his grog and keep him sober!
 Solo: Then stop his grog and keep him sober.
 Kor: Early in the morning!
 Refrain: Hooray and up — — —

Solo: That's what to do with a drunken sailor.
 Kor: That's what to do with a drunken sailor!
 Solo: That's what to do with a drunken sailor.
 Kor: Early in the morning!
 Refrain: Hooray and up she rises!
 Hooray and up she rises!
 Aye, aye and up she rises
 early in the morning!

„*What shall we do with a drunken sailor*“ er blevet til i et af Det Engelsk-Ostindiske Handels-Kompagni's Skibe og paa en Tid, da en kraftig Groging som sagt hørte med til Sømandens daglige Fornødenheder. Hvor store disse Fornødenheder kunde være, vil man saa nogenlunde kunne skønne efter følgende lille Udtog

af „*Rules and Regulations of officers' allowance in the East India Company's ships*“, som er et Regulativ for, hvor stort et Kvantum Spiritus disse Skibes Officerer efter Rang kunde tilkomme paa en Rejse til Ostindien og tilbage:

Kaptajnen:	11 Tons Vin og Likør à 36 Dusin Flasker pr. Ton.
	Yderligere 2 Fade Vin, hvis Madeira blev anløbet.
1ste Styrmand:	24 Dusin Flasker Vin til eget Forbrug og 80 Galloner Rom til Deling med 2den Styrmand, Lægen og Regnskabsføreren.
2den „	20 Dusin Flasker Vin.
3die „	16 „ „ „
4de „	12 „ „ „
5te „	10 „ „ „
Regnskabsføreren:	14 Flasker Vin.
Lægens Assistent:	12 „ „
Underofficersmessen under 3die Styrmands Opsigt: 80 Galloner Rom.	

Regulativ for Matrosernes Vedkommende mangler jeg desværre; men at dømme efter det her gengivne Udtog af Officerernes og Underofficerernes Rationering tør det nok antages, at de menige Søfolk ogsaa har faaet en kraftig Groging. Desuden stammer fra disse Skibe ogsaa Udtrykket „*Tapping the Admiral*“, hvilket betyder at bore Hul i et Vinfad med Vridbor og suge Indholdet ud gennem et Halmstraa. Og dér, hvor der var Admiraler nok at tappe, har Mændene sikkert ikke altid været ædru under Manøvrer, saa Valget af Emnet til denne Trampe-Chanty har ligget lige for. Meget taler for, at Chantyen, som den her er gengivet, og som den i Almindelighed blev sunget, er fremstaaet i et Tilfælde, hvor det menige Mandskab har været saa paavirket af Spiritus, at en af Skibets Officerer selv har maattet trampe med i Løberen som Chanty-Mand for at faa Gang i Arbejdet. At denne Officer har svaret paa sit eget Spørgsmaal om, hvad der er at gøre ved en drukken Matros, er fuldt ud forstaaeligt — set fra et agterligt Synspunkt.

Men foruden den almindelig anvendte Tekst, som udelukkende taler om Straf og Beskæring af Matrosens Spiritus-Rationer, kendes endnu et Vers, som giver

et andet Svar; og dette er ikke inspireret af de Følelser, der i slige Tilfælde var gældende Agter. Mangen Chanty-Mand, som er trampet langs Dæk med „*What shall we do with a drunken sailor*“, har i et langt Solo-Vers givet Udtryk for sin private Mening og har besvaret Spørgsmaalet med:

Solo: Treat him well and give him twenty hours sleep, then full and plenty good grub, whisky, gin or brandy early in the morning!

Refrain: Hooray and up she rises
 Hooray and up she rises.
 Aye, aye and up she rises
 early in the morning!

Efterhaanden som Skibene fik mekaniske Hjælpe-midler, og Besætningernes Antal indskrænkedes, hørte denne Form for Halning op af sig selv. Men Emnet i denne Trampe-Chanty døde ikke bort hermed, og „*What shall we do with a drunken sailor*“ blev senere en yndet Gangspil-Chanty.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.

Columbus

og Eventyrerne der fulgte i hans Kølvand

Ved NAVIGATOR

IV

EFTER den storslaæde Succes, Columbus havde haft paa sin første Rejse, blev der hurtigt truffet Forberedelser til — ogsaa under hans Ledelse — at foretage endnu en Ekspedition til den nyopdagede Verden. Og om Morgenen den 25. September 1493 laa der i Bugten ved Cadiz en sejlklar Flaade — tre store Skibe og fjorten Karaveller — og ventede paa Signalet til at lette Anker. Alle Mand om Bord var i munter og oprømt Stemning. Mange Haandværkere og Landbrugere var kontraktmæssig engageret af Regeringen til at følge med Ekspeditionen, og man havde ogsaa baade Avlsvæg og andre Husdyr samt Frø og Planter af mange forskellige Sorter til Brug i den nye Koloni, La Navidad, som Columbus paa sin første Rejse havde lagt Grunden til paa Hispaniola.

Foruden Skibenes egentlige Bemanding, Soldater, Haandværkere og Landbrugere, som alt i alt talte 1200 Mand, var ogsaa et stort Antal guldtræstende Eventyrere — Hídalgos og Caballeros — af den lavere Adel strømmet til, og ulykkeligvis fik disse ogsaa Lov til at følge med Ekspeditionen, saa Deltagerne i denne efterhaanden var svulmet op til 1500 Mand, da Flaaden hin September Morgen gik under Sejl og forsvandt af Syne i sydvestlig Retning.

De første Efterretninger, som med en af de tilbagevendende Karaveller naaede Spanien fra denne stort tilrettelagte Ekspedition, var meget lovende. Men i Løbet af de følgende to Aar, eftersom endnu flere af de mindre Skibe ogsaa naaede hjem igen, begyndte de mest foruroligende Rygter at cirkulere i Hjemlandet. Disse Rygter var sat i Omløb af nogle af de Hídalgos, som var fulgt med Ekspeditionen for personlig Vinding, og som ikke havde villet underkaste sig Columbus, mod hvem de nærede personlig Uvilje. De var blevet skuffet i deres Forventninger om en hurtig Berigelse, og da de slet ikke var skikkede til den haarde Livsførelse, som Ekspeditionens Deltagere var udsat for, og kun var til Ulejlighed, sendte Columbus dem hjem; og hvad de berettede efter deres Tilbagekomst var et Væv af Løgn og Sandhed imellem hinan-

den. De fortalte saaledes, hvad der var rigtigt nok, at Columbus paa denne Rejse havde gjort flere nye Opdagelser; men de beskyldte ham ogsaa for Grusomhed mod de Indfødte, som det efter deres Opfattelse var hans Hensigt helt at udrydde for at opkaste sig selv til uindskrænket Hersker over de nyopdagede Lande, som efter deres Opfattelse dog

retsmæssigt tilhørte den spanske Krone.

At Columbus paa denne Rejse havde opdaget Jamaica, Guadeloupe og flere andre Øer i det karibiske Hav, kunde disse Hídalgos naturligvis ikke komme uden om, men alt, hvad de ellers fortalte om Ekspeditionen og dens Leder, var Usandhed og Bagvaskelse. Virkeligheden var, at Columbus ved sin Tilbagekomst til Hispaniola, hvor han havde efterladt sin Garnison, havde fundet, at det var gaaet denne meget ilde. Han havde næppe sat Foden paa Land ved den tidligere Landingsplads, som han kaldte „Monte Christo“, før nogle af Skibsfolkene gjorde en uhyggelig Opdagelse. Skvalpende i Vandet ved Bredden af den lille Flod, som her havde sit Udløb, fandt de to døde Mennesker indviklet i nogle Reb af Fiber. Det ene Lig havde Rebet snøret fast om Halsen, og dets Arme var strakte ud til Siderne og fastbundet til en Trækonstruktion som et Kors. Begge Lig var nøgne og brune som de Indfødte, men deres skæggede Ansigter sagde tydeligt nok, at det var Spaniere. Skønt det maaske kunde synes utroligt, at denne stærke og velbevåbnede Garnison kunde blive udsat for nogen Overlast fra de der omkring boende, venlige Indfødtes Side, som under Columbus' første Besøg havde været saa hjælpsomme med at udlosse Vraget af „Santa Maria“, og som han overfor Kong Ferdinand og Dronning Isabella havde skildret som elskelige og fredelige Mennesker, var dette uhyggelige Fund dog Aarsag nok til at vække Uro. Columbus selv vægrede sig dog ved at tiltro disse Indfødte nogen forræderisk Handling, indtil man naaede frem i Nærheden af La Navidad. Saa begyndte ogsaa han at drage de Indfødtes Ærlighed i Tvivl. Man kunde ikke se Volden omkring Forret. Der herskede fuld-

kommen Stilhed om-



Guldvaskning paa Hispaniola (efter Træsnit fra 1502).



Francisco Bobadilla lod Columbus belægge med Jern.

kring Stedet, og da man kom nærmere, var det kun for at finde Blokhuset og de fleste af de omliggende Indianer-Hytter nedbrændt til Grunden. Alt hvad der var tilbage af det, der havde tilhørt den efterladte Garnison, var nogle forkullede Tøjrester.

Det viste sig dog snart, at Columbus' gode Mening om de Indfødte, der havde beboet dette Sted, ikke var fejlagtig. Straks efter at Spanierne havde taget Ødelæggelserne i Øjesyn, ankom nogle af de nedbrændte Hytters tidligere Beboere, og deres venlige Optræden var ikke undergaaet nogen Forandring. Af deres Forklaring fremgik det, at der var opstaaet Splid og Spektakler mellem Garnisonens Medlemmer om det Guld, de havde fundet — og om nogle indfødte Kvinder. Nogle af Urostifterne var saa brudt op fra Fortet og havde begivet sig op til Bjergene ved Cibao — i Nærheden af Monte Christo — hvor de havde hørt, at Guldminerne skulde findes. Men i disse Bjerge herskede den grusomme Karib-Høvding Caonabo, som havde ladet dem dræbe, hvorefter han med sine Kariber var gaaet paa Krigsstien mod de tilbageblevne i Fortet. Nogle af disse havde lidt Døden i aaben Kamp mod de overtallige Kariber. Andre var blevet indebrændt i Fortet, og Resten var blevet drevet ud i Havet til Føde for Hajerne. De venligsindede Indianere fra de omliggende Hytter havde bistaet Spanierne under Overfaldet, men ogsaa flere af dem havde mistet Livet under Kampen, og deres Hytter var lagt i Aske. Deres Høvding, Cacique, som med flere Krigere var kommet til Hjælp fra den nærliggende Landsby, var blevet haardt saaret, hvorefter de indfødte Hjælpere tilsidst havde maattet tage Flugten.

Senere aflagde Columbus den saarede Høvding et Besøg, og herunder fik han Rigtigheden af den givne Forklaring om Garnisonens Tilintetgørelse bekræftet; og han konstaterede med Tilfredshed, at Cacique og hans Stamme ikke havde haft nogen Andel i Overfaldet — tværtimod. Han var heller ikke blind for, at dette nærmest maatte skyldes den daarlige Optræden, Gar-

nisonens Medlemmer havde udvist.

For at faa det bedst mulige ud af en daarlig Forretning sejlede Columbus saa tilbage til Monte Christo, og her i Nærheden — i et Dalstrøg mellem Bjergene, hvor Cibao's Guldminer skulde ligge — grundlagde han en Koloni, som han kaldte „Vigo“ efter den spanske By af samme Navn, og som bestod af nogle Blokhuse.

Guldbjergene, som Spanierne kaldte Cibao's Miner, beherskedes som sagt af Høvdingen Caonabo, som efter Sigende skulde bo i et gyldent Palads sammen med sin underskønne Gemalinde, hvis fyrstelige Paaklædning var et Livbælte af Blomster og en

ditto Krans — eller Krone om sit sorte Haar, og hvem Indianerne kaldte „Anacoanda“, hvilket betyder „Guldblomst“.

Det viste sig imidlertid ret hurtigt, at man havde valgt et meget uheldigt Sted til Anlæggelse af den nye Koloni. Trods de smukke og tillokkende Omgivelser var Jordbunden i dette Dalstrøg sumpet og usund. Mange af Spanierne fik Feber og blev ude af Stand til at arbejde, og de, som intet fejlede, klagede over Træthed og utilstrækkelig Ernæring; thi den Proviant, der var bragt med fra Skibene, var begyndt at slippe op. Skibsfolkene protesterede ogsaa højlydt over, at de under Husenes Opførelse skulde hjælpe til med Tømmer- og Murerarbejdet; og Columbus, som ogsaa selv var angrebet af Feber, havde svært ved at faa den oprørske Aand neddæmpet og faa dem til at lystre de givne Ordre. Omsider fandt han paa at bortlede deres Opmærksomhed paa al den stedlige Elendighed og de Vanskeligheder, han selv befandt sig i, ved at sende de mest oprørske bort for at søge efter Guldskatten i Caonabo's Bjerge.

En saadan Ekspedition blev ogsaa udsendt under Ledelse af den unge, eventyrlystne Hidalgo, Alonzo de Ojeda, som ved flere Lejligheder havde ytret Lyst til at komme i Lag med den berygtede Karib-Høvding. Dette lykkedes dog ikke under denne Ekspedition. Men ved sin Tilbagekomst aflagde Ojeda en saa begejstret Rapport, at Columbus — for at overbevise sig om dens Rigtighed — selv gjorde en Afstikker op til disse Bjerge. Han blev heller ikke skuffet; men Trangen til at gøre nye Opdagelser gav ham hverken Rist eller Ro til i Øjeblikket at beskæftige sig yderligere med denne Sag. Og efter midlertidig at have overdraget Koloniens Styrelse til sin yngre Broder Giacomo, som ledsagede ham paa denne hans anden Rejse, sejlede han bort for yderligere at udforske Cuba's Kyst, som han stadig antog for at være en Del af Asien. Undervejs opdagede han den lille Ø Tortuga og gik saa gennem Windward-Passagen, og han kom til Jamaica, som

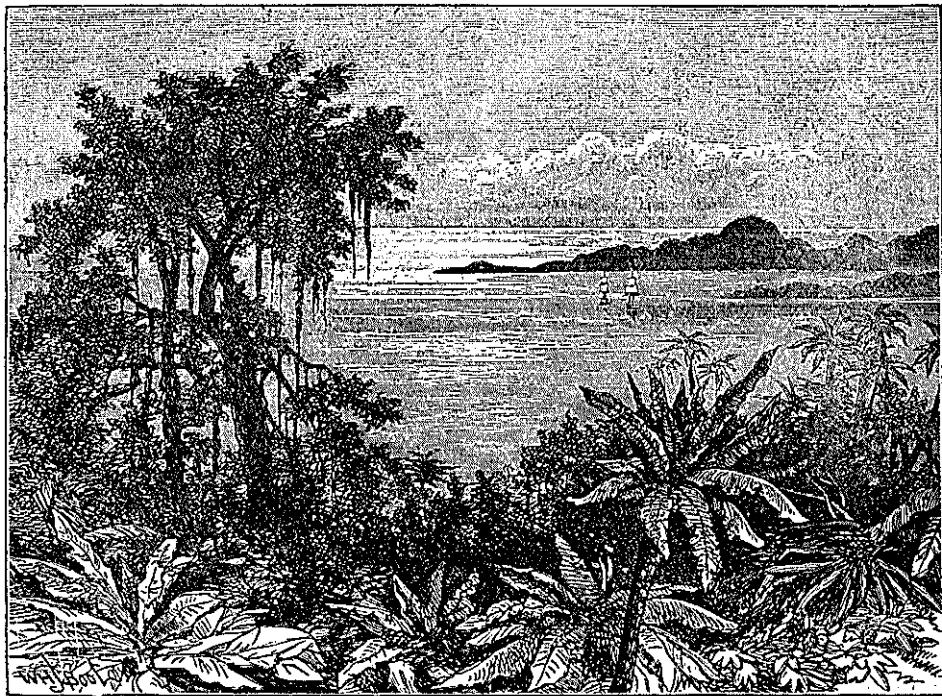
viste sig at være den Ø, de Indfødte havde omtalt som „Babeque“. — Han naaede et godt Stykke ud i det aabne Hav Vest for Cuba, da Mangel paa Proviant tvang ham til at vende om.

Paa Rejsen tilbage blev han igen meget syg, og ved Ankomsten til Monte Christo blev han bragt i Land i fuldstændig bevidstløs Tilstand. Han blev derfra transporteret til en ny og sundere Bebyggelse, som Broderen Giacomo under hans Fraværelse havde faaet anlagt, og som havde faaet Navnet „Isabella“. Her laa Columbus i mange Dage og Nætter ude af Stand til at rejse sig og fuldstændig blindet; og da han omsider igen kom til Kræfter, og han samtidig fik sit Syn tilbage, fandt han begge sine Brødre siddende ved sit Leje.

Sagen var, at Broderen Bartolommé netop var ankommet fra Europa og havde fundet Kolonien i en miserabel Tilstand — Admiralen fraværende og den blide og sagtmodige Giacomo uden Spor af Kontrol med de Undergivne og hvad disse foretog sig. Selve Fortet „Vigo“ var omringet af en Horde fjendtlige og blodtørstige Indianere. Ogsaa Ojeda var borte. Denne forvovne Eventyrer, som ikke kunde styre sin Krigslyst, var sammen med nogle Ligesindede igen draget længere op i Bjergene, hvor han havde anlagt sit eget lille Fort, som han kaldte „Sct. Thomas“, og her havde han det største Besvær med at holde sig Caonabo og hans Kariber fra Livet.

Efter Columbus' Tilbagekomst til de sunderne Forhold i Fort „Isabella“ skred hans Helbredelse hurtigt fremad, og han fik efterhaanden Orden i Forholdene igen. Det usunde „Vigo“ blev helt forladt. Og under et desperat Udfald fra „Sct. Thomas“ mod Kariberne lykkedes det Ojeda at fange selve Caonabo og føre ham ind i Fortet. Høvdingen lod sig uden Modstand belægge med Jern; thi han opfattede straks dette som en Besmykkelse — en Vildfarelse, som han hurtig blev revet ud af ved umiddelbart efter at finde sig forsvarlig lænket til en Ringbolt i en af Blokhusets Hjørnestolper. Hans Krigere samlede sig hurtigt i Skovene rundt om Fortet for at befri ham, og den 24. Marts 1495 stormede de dette, men de blev saa eftertrykkelig slaaet af Ojeda og hans Folk, som næsten udslettede hele Stammen, at Spanierne fra den Dag var fuldkomne Herre over Øen.

Imidlertid havde Bartolommé givet Broderen Underretning om alle de Rygter og Bagvaskelser, der verserede ved det spanske Hof, og som var udspremt af de utilfredse og hjemsendte Hidalgos. Efter at have modtaget disse Oplysninger indsaa Columbus, at det var



Darien-Bugten.

paa Tide, at han kom hjem og blev stillet Ansigt til Ansigt med disse Rygtesmede; og den 10. Marts 1496 afsejlede han saa igen til Spanien. Han tog 30 af de tilfangetagne Karib-Indianere med — der iblandt Høvdingen Caonabo. De 29 af disse naaede levende til Spanien, men Caonabo døde paa Rejsen, som forøvrigt forløb meget heldigt.

Efter sin Tilbagekomst blev Columbus i Burgos modtaget af Kong Ferdinand og Dronning Isabella, der viste ham den samme Venlighed, som de havde beæret ham med efter Hjemkomsten fra hans første Opdagerfærd. Og Dronningen, som nærede ubetinget Tillid til Columbus, hvis alvorlige og uformindskede Begejstring for de Opgaver, han havde paataget sig, i høj Grad mindede hende om hendes egen Karakter, fandt, at der var god Grund til at foretage en ny Ekspedition, hvortil det ogsaa lykkedes hende at fremskaffe de fornødne Midler.

Imidlertid var de ondsindede Rygter og Bagvaskelser ogsaa naaet ud til Offentligheden og havde der skabt en saa stærk Misstemning mod Columbus og hans Foretagender, at det viste sig betydeligt vanskeligere at fremskaffe Mandskab til denne tredie Ekspedition end til den foregaaende. Og Columbus maatte lade sig nøje med at faa overladt en Flaade paa seks smaa Skibe, hvis menige Mandskab for Størstedelens Vedkommende bestod af Straffefanger, som i samme Anledning var blevet benaadede.

Med denne tredie Ekspedition gik Columbus under Sejl den 30. Maj 1498, og paa Rejsen over opdagede han Øen Trinidad. Han naaede Kysten af Paria og kom til Mundingen af Orinoco-Floden, som efter hans Beskrivelse havde sit Udspring ved Livets Træ midt i Edens Have. Dette var hans Indtryk under dette hans første Bekendtskab med Sydamerikas Fastland.

Den 14. August satte han igen Kurs mod Hispaniola, og ved sin Ankomst hertil fandt han, at der i den



Da Columbus knælede for Dronningen og mødte hendes Blik, havde de begge Taarer i Øjnene.

nye Koloni havde rejst sig en Oprørsbevægelse mod Broderen Bartolommé, hvem han under sin Fraværelse havde overdraget Styret. Paa dette Tidspunkt var Koloniens Trivsel i høj Grad blevet tilsidesat, og Guldminerne, som var begyndt at love godt Udbytte, laa urørte hen. Kun de Indfødte selv syntes at interessere sig for det ædle Metal, som de paa deres primitive Maade vaskede ud af Flodernes Sand.

Oprørsbevægelsen blev snart understøttet af de Straffefanger, der var blandt Besætningerne paa de nyankomne Skibe; og det tog Columbus næsten et Aar, inden han fik skabt nogenlunde ordnede Forhold igen. Saa sendte han atter en Mængde misfornøjede og ubrugelige Mænd tilbage til Spanien, hvor de, ansporede af de tidligere og stadig vedholdende Rygtesmederier, daglig besværede Kong Ferdinand med Re-

degørelser over de nye Koloniens uproduktive Tilstande. Selv under Kongens daglige Ridetur trængte de sig paa og stillede Krav om at faa udbetalt deres resterende Tilgodehavender, som de paastod, at Columbus havde bedraget dem for.

Alt dette endte hos Landets Højkommissær, og Resultatet blev, at en særlig myndig Mand ved Navn Francisco Bobadilla blev sendt ud til Hispaniola med Fuldmagt til at bringe Orden i Koloniernes Affærer; og den 2. August Aar 1500 ankom denne Bobadilla med to Skibe til Hispaniola. Det var ikke noget tiltalende Indtryk, han fik, da han gik til Ankers ved Ozama-Flodens Munding; thi det første, der mødte hans Øje, var to Galger — een paa hver Flodbred — og i hver af dem hang en død Mand med langt Skæg og iført spansk Klædedragt. Disse to henrettede Mennesker kunde selvfølgelig kun være Landsmænd, hvilket Bobadilla ogsaa fik bekræftet, saa snart han satte Foden paa Land. Her kom flere Spaniere ham i Møde og fortalte, at adskillige andre af deres Landsmænd var sat i Fængsel, og at disse ogsaa ventede at blive hængt.

Hele Øen sydede af Utilfredshed, og Vidne efter Vidne mødte frem med Klager over Columbus' og hans to Brøders grusomme Regimenter. Det er muligt, at Bo-

badilla har været en velmenende Mand, men han synes dog fuldstændig at have tabt Hovedet over alle de grupvækkende Historier, man tudede ham Ørene fulde med; thi han lagde kun Vægt paa at høre den anklagende Part. Med den Fuldmagt, han havde faaet, lod han øjeblikkelig Columbus og dennes to Brødre kaste i Lænker, og under Paaskud af en i Hjemlandet allerede afsagt Dom blev de alle tre sendt tilbage til Spanien — hver af dem i et Skib for sig.

Bobadilla havde givet streng Ordre til, at Columbus under hele Hjemrejsen intet Øjeblik maatte løses af sine Lænker. Herom bemærker Don Fernando satirisk i sin Biografi, at denne Forsigtighed naturligvis skyldtes Bobadilla's Frygt for, at Admiralen skulde se sit Snit til ubemærket at springe over Bord og svømme tilbage til Hispaniola. Fakta er, at de Officerer, hvem

det var paalagt at overvaage Fangen, vilde have befriet ham for Lænkerne, men at Columbus stolt og med Bitterhed meddelte dem, at han vilde bære disse Lænker, til Kong Ferdinand selv gav Ordre til at løse ham, og derefter vilde han opbevare dem til Erindring om Majestetens Taknemmelighed.

Da Columbus ankom til Cadiz, var den offentlige Mening imidlertid slaaet fuldstændig om. Man følte det nu som en national Vanære, at en saa skændig Behandling skulde vederfares den Mand, der havde skænket Spanien en helt ny Verden. Kong Ferdinand forudsaa de Bebrejdelser, der kunde blive rettet imod ham, og han sendte øjeblikkelig Ordre til Cadiz om at løslade de tre Brødre. For en juridisk Domstol blev Columbus' Forklaring om Forholdene i de nyopdagede Lande taget til Følge. Han blev pure frikendt for alle Anklager, hvorefter Kongen og Dronningen indbød ham til at aflægge dem et Besøg i Granada. Og Columbus traadte frejdigt frem for Majestæterne, iført sin kostbareste Dragt og ledsaget af Væbnere og Pager. Hans Holdning over for Kongen var stolt og afmaalt, men da han knælede for Dronningen og mødte hendes Blik, havde de begge Taarer i Øjnene.

Kong Ferdinand lod det ikke mangle paa venlige Talemaader, men det var dog langt fra hans Hensigt at genindsætte Columbus i hans tidligere Stilling som den spanske Krones Repræsentant og øverste Myndighed paa Hispaniola eller nogen af de andre nyopdagede Øer; og han trak Tiden ud til hen paa Foraaret 1502, før han indvilligede i, at Columbus skulde foretage endnu en Opdagelsesrejse — hans fjerde, som ogsaa skulde blive hans sidste. Til dette Øjemed fik han overladt fire gamle og møre Skibe, der lækkede stærkt, og hvormed det naturligvis ikke kunde forventes, at han vilde være i Stand til at gøre yderligere Opdagelser af Betydning.

Det gik dog helt anderledes paa denne Rejse end maaske forventet. Ganske vist naaede Columbus ikke det sunkne Atlantis, hvilket Kong Ferdinand maaske gerne havde set. Men til Gengæld naaede han Moskito-Kysten ved det karibiske Hav — Kysterne af Honduras, Nicaragua og Costa Rica. Navnlig den sidste Kyststrækning udforskede han meget grundigt. Han havde hørt Tale om et Hav hinsides Landet, og da han naaede helt ned i Darien-Bugten, haabede han her at have fundet en Passage gennem Tangen. Dette maatte han dog af gode Grunde opgive, og han vendte tilbage til Spanien med sin Flaade reduceret til et enkelt Skib. I Alder var han nu nær ved de treds, og han var en syg Mand. Kort Tid efter hans Tilbagekomst fra denne hans fjerde og sidste Rejse døde Dronning Isabella, og i den Anledning skrev han til sin Søn Diego: „Vi kan kun tro, at denne ædle Kvinde nu hviler i Fred og Herlighed, fjernt fra alle denne urolige Verdens trættende Bekymringer.“

Maskinisteksamen

Direktøren for Maskinistundervisningen meddeler, at der til den fornylig afsluttede Haandværksprøve havde indstillet sig 28 Eksaminander, som alle bestod Prøven.

Fra Kongen kunde Columbus nu intet vente til sin Gunst. Da „Den nye Verden“s Rigdomme begyndte at gaa op for Ferdinand, indsaa han, at han havde lovet mere til denne fremmede Person, end han vilde have gjort, dersom han havde kunnet forudse Betydningen af Opdagelserne. Han betragtede Columbus som en Kreditor, hvis Fordringer vel ikke helt kunde afvises, men som dog var saa store, at de umuligt kunde efterkommes.

Da Columbus ikke desto mindre søgte Audiens for at faa fuld Klarhed over Kongens Stilling til hans Sag, blev han modtaget og affærdiget med kold Høflighed; og mens den gamle Mand sank ned i Fattigdom, blev hans Sag forhalet i det Uendelige for til Slut at blive henvist til en vidtløftig Voldgifts-Domstol. Her blev Resultatet, at han efter et Forslag fra Kong Ferdinand skulde give Afkald paa alle Fordringer mod til Gengæld at faa en Fribolig og en aarlig Pension fra Staten. Men paa dette Forslag svarede Columbus, at naar Spaniens Konge ikke agtede at holde sit Ord, var det unødvendigt at tale mere om den Sag. Han selv havde holdt, hvad han havde lovet, og han havde gjort, hvad han kunde gøre, og nu overlod han Resten til Gud.

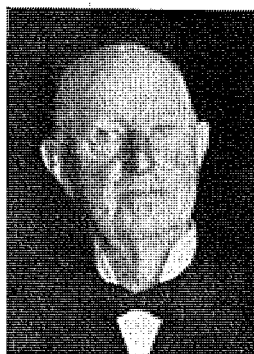
Nedbrudt paa Legeme og Sjæl døde „Den nye Verden“s Opdager, Christoffer Columbus, i en tarvelig Kro i Valladolid den 21. Maj 1506. Han blev ogsaa begravet i denne By, men seks Aar efter blev hans Kiste gravet op og flyttet til Sevilla, hvor Kong Ferdinand rejste ham et kostbart Gravmæle med følgende Inskription:

„A Castilla y á Leon
Nuevo mundo dió Colon“
(„Til Castilien og Løven skænkede Columbus
en ny Verden“.)

Fra Sevilla blev Columbus' jordiske Rester 1536 ført til San Domingo, men da denne Ø 1795 blev overdraget til Frankrig, blev de flyttet til Cuba, hvor de siden har hvilet i Fred i Havanna's Katedral.

Fortsættes.

Fødselsdag.



Fhv. Skibs- og Maskininspektør A. Matzen, D/S Heimdal, fylder den 28. September 75 Aar. Inspektør M. ansattes i Heimdal ved dettes Start 1895 og fungerede som 1ste Mester og Garantimester til han i 1900 ansattes som Inspektør, hvilken Stilling han varetog til Udgangen af 1957. Han har i de mange Aar haft sit Re-

deris saavel som Funktionærernes Tillid og har en stor Vennekreds.

Inspektør M. er Medstifter af og gennem 26 Aar Næstformand i Søfartsteknisk Forening.



Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

Provisoriske Frimærker.

(Fortsat)



Fig. 1.

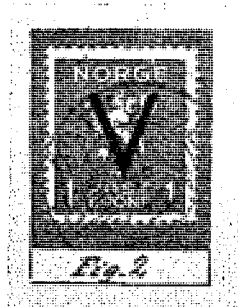


Fig. 2.

NORGE. Den 1. August udkom, til Fordel for „Den norske Legion“, et Frimærke, 20 + 80 Øre (Fig. 1), i rød Farve. Mærket er takket $13\frac{1}{2} : 12\frac{3}{4}$, uden Vandmærke og udført i Dybtryk. Overprisen gaar til Legionen.

Alle almindelige kurserende Frimærker vil blive overstemplede med et sort V (Fig. 2), og Frimærker uden dette maa ikke anvendes.

Mærkerne er tilsendt os fra „Magasin du Nord“'s Frimærkeafdeling.

Danske Varianter.

Foruden det kendte Fejltryk i Typen 15 Øre, rød, Karavel i Bogtryk: Ø P E, findes ogsaa to andre Varianter. Den ene har et defekt R i ØRE, saaledes at den lodrette Streg mangler; den anden mangler Tverstregen midt i E. Alle tre Typer ses paa Fig. 3, og interesserede Samlere kan i „Magasin du Nord“'s

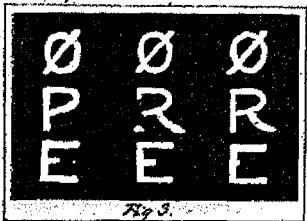


Fig. 3.

Frimærkeafdeling faa forevist smukke ustemplede 3-Striber af Varianterne. Prisen for Ø P E er katalogiseret til Kr. 45,00 for ustemplede og Kr. 15,00 for stemplede Eksemplarer.

Husk at forny Deres Abonnement

Priserne er saaledes:

12/15 Øre, violet	.....	Kr. 0,35	Kr. 0,15
7/8 „ graa	.....	„ 0,35	„ 0,20
7/27 „ rød & sort	.....	„ 0,45	„ 0,45
7/1 „ orange	.....	„ 0,30	„ 0,30
7/3 „ graa	.....	„ 0,60	„ 0,60
7/4 „ blaa	.....	„ 0,30	„ 0,30
7/5 „ grøn	.....	„ 6,00	„ 5,00
7/10 „ grøn	.....	„ 0,35	„ 0,35
7/15 „ violet	.....	„ 0,35	„ 0,35
7/20 „ sortblaa	.....	„ 1,50	„ 1,50

I Aaret 1927 udkom en ny Provisorie, 7 Øre paa 20 Øre rød (1925). Aarsagen hertil var, at 7-Øres Provisorierne fra Aaret før begyndte at slippe hurtigere op end beregnet. Overstemplingen er foretaget i sort Farve og ses paa Fig. 4. Oplaget var 133.800 Ark, Prisen er Kr. 0,30 og 0,10 for ustemplede og stemplede Eksemplarer. Her forekommer — ligesom paa det ikke overstemplede Mærke — Varianter „Hage paa Tverstreg i E“. Prisen er for denne henholdsvis Kr. 10,00 og 5,00.



Fig. 4.

Først 7 Aar senere, i 1934, møder vi de næste provisoriske Mærker. Denne Gang er det 25 Øre, blaa, og 30 Øre, orangegul, Karaveltypen i Staalstik, der er blevet overstemplet med 4 Øre og 10 Øre. Aarsagen hertil var, at Farven for 25 Øre og 30 Øre blev ændret fra blaa og orangegul til brun og blaa, og da man havde god Brug for Værdierne 4 og 10 Øre, benyttede man Restbeholdningerne af de ovenfor nævnte Mærker hertil (Fig. 5).

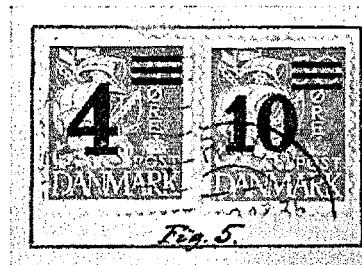


Fig. 5.

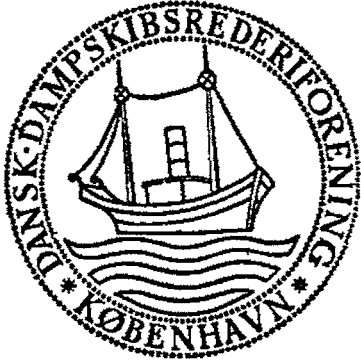
(Fortsættes).

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. September 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Anders Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum's A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Holmdal
 D/S Højlund
 Rederi A/S Inafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutulandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motorstamp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Naufic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prænix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergings-Entreprise
 Svitzers Bugserifdeling
 D/S Torm
 Reederiakteselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendlia
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Aluminiumbranze

I en Tid, hvor det bliver mere og mere vanskeligt at skaffe mange Slags Metaller, f. Eks. Nikkel og Tin til Bronzer, kan man med Fordel anvende Aluminiumbranze, som ikke er en Erstatning, men et udmærket Materiale, der har været kendt og brugt i flere Aar før Kri-gen. Aluminiumbranzens mest fremtrædende Egenskaber er Slidbestandighed og Korrosionsbestandighed, Egenskaber, som til Skibsbygningsbrug er af stor Værdi.

Aluminiumbranze er Kobber-Aluminiumlegeringer med Kobber som Grundmetal og Aluminium som vigtigste Legeringsmetal. Der kan fremstilles baade Støbe-, Valse- og Smedestykker af Aluminiumbranze. Der findes Legeringer, som kun bestaar af to Metaller, Kobber og Aluminium, og Legeringer, hvori der desuden findes andre Metaller, som f. Eks. Jern, Nikkel, Mangan, Tin og Silicium. Af støbelige Legeringer findes der kun een (91 % Kobber og 9 % Aluminium). Af smedelige Legeringer findes der tre med kun to Metaller (96, 95 resp. 91 % Kobber og 4, 5 resp. 9 % Aluminium), medens der findes mange med Indhold af Jern, Nikkel, Mangan, Tin eller Silicium, hvilke Metaller tilsammen kan andrage indtil 15 %, saaledes at det mindste Indhold af

Kobber og Aluminium er 85 %. Forbrugeren kan saaledes vælge mellem et stort Antal Legeringer.

Efter S sammensætningen har Støbelegeringerne en Brudgrænse paa 35—45 kg/mm². De egner sig til Støbestykker til Armatur, Lejebøsninger, Snekehjul, Tandhjul, Armatur til Kraftdamp og andre Maskindele, der skal besidde Slidfasthed. Ved de smedebare Legeringer skelner man mellem de bløde, halvhaarde og haarde og er i Stand til at faa Materiale med Brudgrænser fra 30 til 70 kg/mm², Forlængelser fra 5 til 50 % og Brinellhaardheder fra 60 til 160 kg/mm². Disse Legeringer fremstilles som Stænger, Traad, Plader, Baand, Rør, Ventil sæder, Profiler, Smedegods, Presse-gods, Tætningsringe, Stempelstænger, Skrueaksler, Tandkranse, Snækehjul o. m. a. Aluminiumbranzens Betydning ligger ikke mindst deri, at dens Egenskaber ikke blot er afhængig af S sammensætningen alene, men ogsaa af Koldbearbejdningen og Varmebehandlingen, som man har



Skibsskruer af Aluminiumbranze, støbt i Sand.

givet den, alt efter Anvendelsesformalet. Man er derigennem i Stand til at fremstille en Legering, som passer nøje til ethvert Formaal, og som stadig har sin værdifulde Egenskab, Korrosionsbestandigheden. De forskellige Aluminiumbronzer har, hvad der er lige saa vigtigt, en forholdsmæssig høj Varmebestandighed og Varmehaardhed, hvorfor de beholder den største Del af deres mekaniske Egenskaber i Varme.

I Løbet af de sidste 15 Aar er der offentliggjort en Mængde Beretninger om Undersøgelser vedrørende Aluminiumbronzer, hvilket har bidraget til at skaffe Klarhed over de mange forskellige Faktorer, som har Betydning for den fysisk-kemiske Opbygning, som det er af stor Værdi for Metallurjerne at kende. Desuden har man faaet Kendskab til de mekaniske, elektriske, magnetiske og thermiske Egenskaber, som ikke blot er af Betydning for Metallurjerne, men ogsaa for Forbrugerne.

Aluminiumbronze med 88 % Kobber, 9 % Aluminium og 3 % Jern har vist sig at være særlig godt som Støbegods. Jern saavel som Mangan giver en forøget Styrke. Varmebehandling af Støbegods har god Indflydelse, særlig paa Elasticiteten. Man kan støbe Aluminiumstøbegods i Sandforme, i Kokiller eller som Sprøjtstøbegods. Man skal altid bruge rene Metaller. Det flydende Kobber skal afiltes, inden Aluminium tilsættes, og Badet maa under hele Smeltningprocessen ikke komme i Bevægelse, da der ellers dannes Aluminiumilte. Formen skal have tilstrækkelige Stigetappe og Dødhoveder, for at der ikke paa Grund af det store Svind skal dannes Hulrum. Man skal smelte hurtigt, bruge passende Flusmidler og Afskærmningsmidler (Trækul, Flusmidler af Salte og Afiltningmidler, Glas med Boraks, Mangan, Magnesium o. s. v.) og sidst, men ikke mindst undgaa en langsom Afkøling. Større Støbestykker skal slaas ud af Formen, saa snart de er størknede. Skal de senere have en Varmebehandling, saa er Afkølingsmaaden ikke af større Betydning, fordi den ønskede Strukturændring fremkommer derved. Legeringen med 3 % Jern egner sig ogsaa til Kokillestøbning. Fremgangsmaaden er ellers den samme som ved Støbning i Sand. Støbningen er simplere, men Fremstilling af Kokiller kræver megen Erfaring. De skal afkøles med grafitholdigt Vand. Kokillerne selv er mere holdbare end til Messingstøbegods. Som Ma-

teriale til Kokiller anvendes Støbejern eller Støbstaal, som tillader 10.000 à 15.000 Støbninger.

Sprøjtstøbegods af Aluminiumbronze egner sig til Hjul, Tandhjul o. m. a. Man faar godt, sundt Støbegods med god Styrke og fin Struktur.

Til Skibs- og Skibsmaskinbygning er foruden de mekaniske Egenskaber Spørgsmaalet om Aluminiumbronzens Korrosionsbestandighed af største Betydning. Det er en Kendsgerning, at Kobbers Korrosionsbestandighed forbedres betydeligt ved Tilsætning af Aluminium. Man forklarer det paa den Maade, at der paa Overfladen dannes et beskyttende Overtræk af Aluminiumilte, der beskytter næsten fuldstændig, saafremt det ikke ødelægges ad mekanisk Vej. Tilsætning af andre Elementer til Legeringen indvirker som Regel ikke paa Korrosionsbestandigheden. Flere Undersøgelser har haft til Formaal at fastslaa, om Tilsætning af Jern, Mangan eller Nikkel forringede Korrosionsbestandigheden, hvilket ikke er bevist. Det synes tværtimod, at Nikkel forbedrer den. I den engelske Marine bruges meget en Legering af 85 % Kobber, 10 % Aluminium og 5 % Nikkel paa Grund af sin gode Korrosionsbestandighed.

American Society for Testing Materials har undersøgt Aluminiumbronzes Korrosion i Søvand ved at udsætte 0,9 mm tykke Plader af forskellige Legeringer for Paavirkning af Søvand i Bevægelse. De homogene Legeringer viste de bedste Resultater. Forsøgene var imidlertid udført med tynde Plader, og det maa antages, at Korrosionsangrebene ved større Godstykker ikke vil strække sig videre end til Overfladen. Ogsaa fra anden Side har man gode Erfaringer fra Forsøg med Anvendelse af Aluminiumbronze i Søvand.

Ved Tæringer, som finder Sted paa Grund af Kavitation f. Eks. i Kondensatorrør og Skibsskruer, viser det sig, at Aluminiumsbronze staar sig godt. Man har iøvrigt før iagttaget, at en Tilsætning paa 2 % Aluminium til Messing gav en god Overfladebeskyttelse for Kondensatorrør.

Aluminiumbronze i støbt eller smedet Stand egner sig udmærket til Marineformaal som f. Eks. Pumpecylindre, Pumpestempelstænger, Armatur, Nagler, Skruer, Bolte, Fremdrivningsskruer, Skrueaksler og Beslag af enhver Art.

Nedgangen i Skibsfarten paa Spanien

En af det spanske Generaldirektorat for Statistik offentliggjort Oversigt over Skibsfarten paa Spanien giver et interessant Billede af Udviklingen for Skibsfarten paa Spanien gennem de seneste Aar. Antallet af ankomne og udgaaede Skibe i 1935 (det for Spanien sidste normale Førkrigsaar), 1937, 1939 og 1940 stillede sig saaledes:

1935	.....	10,758	9,945
1937	.....	5,266	5,022
1939	.....	4,996	4,937
1940	.....	2,784	2,861

Det største Antal af ankomne Skibe faldt i 1940 paa La Palmas, nemlig 484 Skibe — paa Andenplad-

sen fulgte Barcelona med 545 Skibe, paa Trediepladsen Cadiz med 306 Skibe, paa Fjerdepladsen Valencia med 277 Skibe og paa Femtepladsen Huelva med 221 Skibe.

For udgaaede Skibe er Barcelonas Betydning gaaet stærkt tilbage i Forhold til 1935, hvor Barcelona med 841 udgaaede Skibe indtog Trediepladsen efter La Palmas og Santa Cruz de Tenerife. For udgaaede Skibe laa La Palmas i 1940 med 418 Skibe paa Førstepladsen, paa Andenpladsen Valencia med 344 Skibe — hovedsagelig paa Grund af de store Appelsinforsendelser — paa Trediepladsen fulgte Cadiz med 351 Skibe, paa Fjerdepladsen Huelva med 251 Skibe og paa Femtepladsen Castellon med 205 Skibe, medens der kun udgik 161 Skibe fra Barcelona.

Sveriges Handelsflåde.

Ved Udgangen af Juni Maaned i Aar bestod Sveriges Handelsflåde af 2176 Skibe paa tilsammen 1,503,170 B.R.T. Heraf var 776 Dampskibe paa 697,653 B.R.T., 491 Motorskibe paa 719,016 B.R.T. og 909 Sejlskibe paa 86,501 B.R.T. I første Halvaar i Aar

forøgedes Flaaden med 17 Skibe paa 55,951 B.R.T., hvoraf 12 Skibe paa 29,632 B.R.T. var nybygget paa indenlandske Værfter. I samme Periode slettedes af Registret 53 Skibe paa 75,558 B.R.T., deraf paa Grund af Krigsforlis 15 Skibe paa 51,746 B.R.T. og paa Grund af andre Forlis 9 Skibe paa 9088 B.R.T. Halvaaret viser saaledes for Sveriges Handelsflåde en Netto-Tilbagegang paa 36 Skibe paa 59,607 B.R.T., heraf 17 Dampskibe paa 25,551 B.R.T., 5 Motorskibe paa 15,545 B.R.T. og 14 Sejlskibe paa 711 B.R.T. Udtrykt i Procent var Netto-Tilbagegangen 1,6 pCt. i Antal og 2,6 pCt. i Tonnage.

I Juni Maaned mistede den svenske Handelsflåde ved Krigsforlis kun 1 Enhed, nemlig et Dampskib paa 1769 B.R.T. Af andre Aarsager slettedes af Skibsregistret yderligere et Dampskib paa 810 B.R.T., et Motorskib paa 166 B.R.T. og 5 Sejlskibe paa 242 B.R.T. I samme Maaned tilkom som Nybygninger 5 Motorskibe paa 8579 B.R.T. og 2 Sejlskibe paa 402 B.R.T., saaledes at Handelsflaadens Tonnage i Maanedens Løb forøgedes med 5994 B.R.T.

Falsterbo-Kanalen snart færdig

En Række Regeringsmedlemmer og andre højtstaaende Personer sejlede Tirsdag d. 19. August ind i Höllviksskoven — og dermed aabnedes Trafiken i Falsterbo-Kanalen. Selv om der kun var Tale om en Inspektionsrejse, kunde Begivenheden imidlertid betragtes som en inofficiel Indvielse. Den officielle Indvielse kommer først, naar Arbejdet er helt færdig, hvilket varer endnu nogle Maaneder — og i bedste Fald til Nytaar. Nu er man imidlertid naaet saa langt, at Dagtrafiken kan aabnes. I Virkeligheden fik Kanalen en Slags Indvielse allerede den 1. August, da Lodsdamperen „Malmö“ for første Gang gik igennem Falsterbonæsset med Lods-kaptajn Rikard Boman og en Række Lodser ombord, der skulde studere Farvandet.

Naar Arbejdet ved Aarsskiftet er fuldbyrdet, har dette strakt sig over to Aar og kostet omkring 15 Mill. Kr. Rydningen af Skoven begyndte nemlig Nytaarsdag 1940, og til en Begyndelse var Tempoet meget stærkt, og man regnede ogsaa med, at det første Skib kunde gaa gennem Kanalen allerede inden Aarets Slutning. Det varede dog ikke længe, inden Vanskeligheder meldte sig, først og fremmest den strenge Kulde, og Gang paa Gang maatte man ændre Beregningerne. Ogsaa det tekniske Anlæg frembød Problemer, som man ikke havde regnet med. Det sværeste Problem var givetvis den store Niveauforskell og de forskellige Strømme og Vinde i Østersøen og Øresund.

Det blev nødvendigt at bygge Sluser ved begge Ender af Kanalen, ligesom Kanalvæggene maatte kalkbeklædes for at forebygge Tilsanding af Kanalen. Hele Næsset bestaar nemlig af Sand, og Sandgrunden strækker sig milelangt udenfor Höllviken. Det har derfor ogsaa været nødvendigt at opmudre

et Sejlløb fra Kanalen til Kogrundsrenden paa en Længde af ikke mindre end 14,000 Meter, medens Renden paa den anden Side, d. v. s. ud til Østersøen, kunde begrænses til 2500 Meters Længde.

Kanalen, der er 1600 Meter lang, har en Bredde fra Kaj til Kaj paa 100 Meter, men den største Dybde — 7,2 Meter — har kun en Udstrækning af 40 Meter paa Bunden. Brede end 20 Meter maa Skibene imidlertid ikke være, da Sluseaabningerne kun maaler 25 Meter. Maalene er imidlertid tilstrækkelige for Sveriges største Krigsskibe og meget store Lastdampere. Største tilladte dybtgaaende er 6,1 Meter ved Middelvandstand; nogen Grænse for Skibenes Længde er ikke sat. Hovedsagelig mangler nu kun Fyrbelysningen og Opmudringsarbejdet længst ude i Höllviken samt Kalkbeklædningen af Kanalvæggene.

Paa Slaget 11,15 gik „Malmö“ igennem den opsvingede gamle Knippelsbro fra København — ombord var ikke mindre end fem Ministre samt højtstaaende Repræsentanter for Sveriges civile og militære Myndigheder — og uden nogen Ceremonier begyndte Sejlskibet gennem „den skaanske Suezkanal“!

Japan bygger Verdens største Tankskib. Et japansk Værft har for kort Tid siden faaet en Ordre paa et Tankskib med 26000 ts D.W., som vil blive det største i Verden. Det hidtil største af denne Kategori er det 20 Aar gamle John. D. Archbold, som kan laste 22600 ts og tilhører Standard Oil Company, som ogsaa ejer to andre store Tankskibe, nemlig et paa 22390 ts og et paa 22135 ts Bæreevne.

Udviklingen og Brugen af Ankerkæder

Almindelige Bemærkninger.

Den første Fremstilling af Kæder kender man intet til, den taber sig i den forhistoriske Tids Taager. Mennesket har lavet den første Kæde, da den største Del af Menneskeheden endnu levede i Stenalderen, og Jernet var ukendt. Det var kun en enkel Ting, lavet af Kobber. Dens Betydning laa ikke i Styrken, det var nemlig kun en lille Kæde, men i at Princippet var opdaget og anvendt.

Kunsten at haandsmede Kæder kan kun læres ved lang Erfaring i Smedien. Kædesmede paastod i gamle Dage, at atmosfæriske Tilstande, Lys og mange andre Faktorer havde Indflydelse baade paa Udførelsen og Kvaliteten. Nogle Kædesmede tillod sig at afbryde Arbejdet naar som helst det passede dem, hvis de var i Færd med at smede en Kæde, som var af særlig Betydning.

Fremstillingen af Kæder har, som i saa mange andre Industrigræne, i de sidste 50 Aar været Vidne til en hel Revolution. For 35 Aar siden var elektrisk Svejsning af Kæder paa Forsøgsstadiet. Nu har denne Fremgangsmaade været anvendt ved nogle af de største Kæder, som nogensinde er fremstillet, nemlig dem til „Queen Mary“. Selv om elektrisk Svejsning ikke er Regelen, saa eksperimenteres der stadig dermed, og den Tid er formodentlig ikke fjern, hvor Metoden vil blive almindelig anvendt.

Kæder har fundet Anvendelse paa mange Omraader. For Udviklingen af den menneskelige Fremgang har deres Brug som Ankerkæder ikke været af mindst Betydning. Ikke desto mindre har Historien om Overgang fra Hamp til Kæder til dette Brug kun været lidet paaagtet. Under denne gradvise Overgang har man især benyttet Erfaringerne fra England. I mange Aar var dette Land førende som Fabrikant af Ankerkæder. Dets Handelsflaade voksede enormt i denne Overgangsperiode, og enhver Fremstilling af Kampen mellem Hamp og Ankerkæde vilde være ufuldkommen uden at medtage den ledende Rolle, som Lloyd's Register og den engelske Handelsflaade spillede heri.

Udviklingen af Ankerkæder og Indførelsen i England.

Hvis man undtager Cæsars Bemærkning om, at Venetianerne brugte Kæder som Ankertov, maa det siges, at Ankerkæder er af forholdsvis moderne Oprindelse. Et engelsk Patent paa Fortøjnings- og Ankerkæder blev udstedt under Karl den Første. Deres Anvendelse blev anbefalet af det engelske Admiralitet i 1690, men de kom ikke i Brug før efter Begyndelsen af det nittende Aarhundrede.

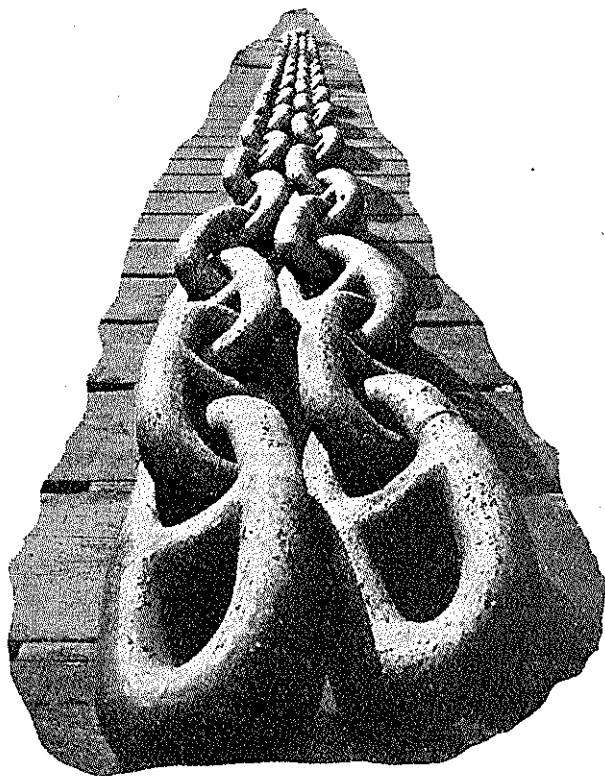
Æren for at have genopdaget Ankerkæden tilkommed Smeden Phillip White, som udtog det ovennævnte Patent i 1643. Det lyder i Oversættelse fra det gamle

engelske Sprog omtrent saaledes: „En Fremgangsmaade til at fortøje Skibe med Jernkæder ved at finde ud af den rigtige Varmebehandling, Tildannelse og Udglødning af Jern til dette Formaal, og at han nu har udfundet den rigtige Maade at bruge de nævnte Kæder paa, og at de vil bidrage til en stor Besparelse ved Ankring og Sikkerhed for Skibene og vil bidrage til Rigets Bedste.“

Tovværksfabrikanterne vilde imidlertid ikke se nogen som helst Fordel ved Anvendelse af Kæder. Deres og andres Modstand forhalede Indførelsen af Kæder i Stedet for Ankertov i to Aarhundreder.

Indvendingerne bestod i, at Kæder var for uelastiske, tunge og larmende, at de ikke kunde kappes, og at der vilde komme Kinker i dem. For at overvinde disse Paastande blev der gjort forskellige Forbedringer. En Forbedring i 1791 reducerede Vægten og Larmen, skaffede Elasticitet og tillod en let Deling. Den bestod i at lave Leddene skiftevis af Jern og Læder.

Schacklens (Heksens) Opfindelse i 1808 gjorde det lettere at dele en Kæde end et Hampetov, uden at Styrken led derunder. For at forebygge Kinker begyndte Fabrikanterne at sætte Stolper i Kæderne. Den-



Elektrisk svejst Ankerkæde til „Queen Mary“.

ne Opdagelse skyldes Thomas Brunton, og Kæder af denne Slags blev derfor kaldt Bruntonkæder.

Thomas W. Traill fastslaar i sin Bog „Ankerkæder og andre Kæder“, at det første Skib i moderne Tid, som viste Fordelen ved Ankerkæder var „Anna og Isabella“. I Vinteren 1908 reddede det en hel Række Skibe, som var fortojet i det, da det laa til Ankers i stærk Isgang paa Tyne. Denne Begivenhed vakte stor Opmærksomhed, ligesom man lagde Mærke til Fabrikanten, Robert Flinn. Materialet var firkantet, smedet og formet i Haanden. Patentet paa Shackler omfattede ogsaa vredne Led og Hvirvler. Det var udtaget af en Løjtnant i Marinen, Samuel Brown. Han prøvede sit Patent paa en Rejse med „Penelope“ til Martinique og Guadeloupe i 1811, hvor der kun anvendtes Kæder. Rejsen var uden særlige Hændelser, men flere Prøver blev afholdt, indtil Brown var overbevist om, at Kæder kunde erstatte Hamp.

Omkring 1811 begynde Kæder med almindelige Led at komme i Brug, og Stolper blev indført i 1813. De var til at begynde med hule, men da man blev opmærksom paa, at Vægten var en vigtig Faktor, blev Stolperne gjort massive. Alles Øjne var rettet mod disse Kæders Præstationer. Scrivenor omtaler i sin Bog „Historien om Handelen med Jernet“ Forsynings-skibet „Henry“s Erfaringer fra Biscaya, hvor det blev overfaldet af en Orkan.

„Det havde heldigvis en af Mr. Bruntons 70 Favne Ankerkæde, som holdt godt hele Tiden, men man saa senere, at Leddene paa den nederste Del var polerede helt glatte ved Gnidning mod Klippebunden. Et Hampetov vilde hurtigt være revet i Stykker under saadanne Forhold.“

Løjtnant, nu Kaptajn Brown, som var sikker paa, at Smedejernsanker-kæder kunde bruges i Stedet for Hamp, gjorde det til sit Livs Maal at faa dem antaget af den engelske Marine. Han grundlagde Samuel Brown & Co., som forsynede den amerikanske Marine med de første Ankerkæder og udtog talrige Patenter, indbefattet en Fremgangsmaade, hvorved Stænger kunde vrides i Spiraler i varm Tilstand, og hvoraf Led kunde kappes af en bestemt Størrelse. Før hans Død i 1853 blev Ankerkæder almindelig brugt.

Tanken om at bruge Kæder som Ankertov var ikke ny. I enkelte Tilfælde var sandsynligvis Ankerkæder blevet brugt, før den almindelige Opmærksomhed blev henledt paa dem. Den franske Opdagelsesrejsende Antoine de Bougainville fortæller i „Rejser om Jorden“, at de i 1771 mistede 6 Ankre paa 9 Dage og kun ved Held undgik Forlis: „Dette vilde ikke være sket, hvis vi havde været udstyret med Ankerkæder. Det er en Forsigtighedsregel, som ingen Navigator, der skal paa lignende Rejser, maa overse.“

Tilføjelsen af Shackler, Hvirvler og Stolper gjorde Ankerkæderne praktisk anvendelige. Deres Udbredelse blev uden Tvivl fremskyndet af de franske Angreb paa den engelske Handel, som gjorde Hampen baade dyr og vanskelig at faa fat i. I 1816 fremstillede Browns Firma $2\frac{1}{4}$ " Kæde. I 1817 var alle engelske Orlogsskibe fra femte Størrelse og opefter delvis forsynet med Ankerkæde. Private Redere gik efterhaanden bort fra deres forud indtagne Standpunkt mod Hamp.

Set fra en Reders Side var Sikkerheden ikke den eneste Fordel ved Overgangen fra Hamp. Hampetrosser, som var kvejlet op i Kabelrummet ombord, fyldte hyppigt omtrent en Fjerdedel af Skibsrummet, medens en lige saa stærk Ankerkæde tog meget mindre Plads, hvorved Skibet naturligvis fik meget mere Plads til Lasten. En anden Ulempe var, at Tjæren i Tovets Overflade ikke sjælden gik i Brand paa Grund af Friktionen, naar Ankeret faldt. Besætningen maatte være ved Klydsene, Beddingerne og Tømmeret forsynet med Vandpøse.

Ankerkæder kom dog ikke i almindelig Brug i mange Aar, hvilket man kan se i Lloyd's Register. Ud for Skibsnavnet er anført „I. C.“, hvis Skibet var forsynet med Ankerkæder. I 1816 blev det forandret til „P. I. C.“, hvis Kæderne var prøvet. Prøvning var ikke paabudt og blev udført hos Fabrikanten.

Omkring 1834 holdt Assurandørerne op med at forlange højere!! Præmier for Fartøjer, som havde Ankerkæder, et Forhold, som bidrog til deres Udbredelse. Da Kædematerialets Kvalitet ikke blev bedre, bestemte Lloyd's i 1846, at nye Ankerkæder, som blev anskaffet til klassede Skibe, skulde inspiceres af dets Besigtelsesmænd. Kæderne skulde prøves og stemples, naar de var godkendt, og Certifikat maatte udstedes, før Skibet kunde klassificeres i Registeret.

Lloyds havde imidlertid ingen Autoritet til at have Opsyn med Prøverne og Prøvemaskinerne. I mange Tilfælde var de sidstnævnte af utilstrækkelig Kapacitet. Prøvningen blev ofte gjort unøjagtig, og det fandt Sted, at Fabrikanten utvivlsomt stemplede Kæderne med for stor Styrkeangivelse.

Disse Ufuldkommenheder kom tydelig frem under en Orkan i Sortehavet under Krimkrigen i 1854. De Ankerkæder, som blev brugt af den engelske Marine, og som alle var ordentlig prøvet, modstod Paavirkningerne, medens mange Handelsskibes Kæder sprængtes. Det medførte, at en Komité i Underhuset anbefalede, at Kæder skulde prøves af en uafhængig Autoritet.

Deres

Bankforretninger



ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn

54 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

B & W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN · DANMARK

To Aar senere oprettede Lloyd's sin egen Prøveanstalt og bestemte samtidig, at Skibe, som ønskedes klassede, skulde have sine Ankerkæder prøvet ved en offentlig Prøveanstalt. Det følgende Aar nægtede Lloyd's at godkende Prøver fra Maskiner, der ikke var tilgængelig for dets Inspektører. En Parlamentsakt fra 1864 overdrog Retten til at oprette offentlige Prøveanstalter til Board of Trade. Paa dettes Anmodning overtog Lloyd's Kontrollen med alle Prøveanstalter i England i 1871.

Da en god Ankerkædes Overlegenhed i Forhold til Tov længe havde været anerkendt, og Hovedfordringen nu var den, at man kunde stole paa, at Kæden holdt,

hvad Fabrikanten paastod, saa markerer dette Tidspunkt Afslutningen paa den lange Strid Jern kontra Hamp. Herefter kunde Rederen være sikker paa, at Kæderne svarede til Lloyd's Fordringer.

Efter Traill's Mening blev Hampens Afløsning med Jern forhalet paa Grund af Fordom samt af Skibsbyggernes, Assurandørernes og Redernes naturlige Konservatisme og Mangel paa Tro paa Kædernes større Styrke og Paalidelighed. Denne Mistro skyldtes for en stor Del Fabrikanternes Mangel paa Dygtighed og Ærlighed og Manglen paa Fordringer til Styrke og Kvalitet. Da disse Mangler var rettet, forsvandt Fordommene, og Kæderne blev uhindret indført.

Norges Fyrvæsen

kunde den 15. April fejre 100 Aars-Jubilæum som selvstændig Institution. Fyrdirektørembedet, som blev oprettet 1841, var før den Tid underlagt en Fællesadministration for Havne, Kanaler og Fyr. Det er dog næsten 300 Aar, siden Norge fik sit første Fyr, Lindesnæs. Det var kulfyret og tændtes i 1655, men brændte kun en Vinter og et Efteraar. Saa gik der 70 Aar, før det tændtes igen. Færder Fyr er Landets næstældste, oprettet 1697. 1814 var der 5 Kystfyr i Norge: Færder, Lindesnæs, Markø, Kvittingsøy og Rundøy samt de tre smaa Havnefyr ved Høgevarde, Valderhaug og Munkholmen. Endvidere var der to smaa offentlige Færlandsfyr ved Skudesnes og Agdenes. Ved Fyrdirektørembedets Oprettelse i 1841 var Fyrenes Antal steget til

27, heraf 9 Kystfyr. Antallet af faste Mærker var forøget fra 10 i 1814 til 42, men der fandtes ingen Taagesignaler.

Efter at Fyrvæsenet var kommet under eget Direktorat, gik Udviklingen hurtigere, og trods beskedne Bevillinger er det lykkedes Fyrvæsenet at skabe en imponerende Fyrbelysning langs Norges vidstrakte Kyst. I Dag har Norges Fyrvæsen 148 Fyr med fast Betjening, 1 Fyrskib, over 2000 Fyrlamper, 70 Lys- og Lydbøjer, altsaa ialt 2200 smaa og store Fyrllys. Hertil kommer ca. 200 kommunale Havnefyr. Desuden findes der 82 Taagesignaler og 17 Radiofyr, og endelig maa nævnes ca. 11000 faste og ca. 2000 flydende Mærker. Samtidig med det forøgede Antal er ogsaa Kvaliteten gaaet frem ved gradvise Moderniseringer.

A/s Burmeister & Wain

I et Specialnummer „Dieselmotoren og Verdenshandelsskibsfarten i Tidsskriftet „Werft, Rederei und Hafen“ gives en Fremstilling af Dieselmotorens Udvikling fra Rudolf Diesels første Patent af 28. Februar 1892 og til den nuværende Krigs Begyndelse. I Slutningen af Nummeret giver forskellige ledende Verdensfirmaer paa dette Omraade nogle Oplysninger om de Konstruktioner, som for Tiden er paa Markedet, og forskellige andre Ting.

Vi bringer her vore Læsere, hvad B. & W. fortæller:

Burmeister & Wains Virksomheder omfatter Dieselmotorfabrikker paa Christianshavn og i Holeby med en Kapacitet paa tilsammen 320.000 HK. pr. Aar.

Den førstnævnte fremstiller Fremdrivnings- og

Hjælpedieselmotorer til Skibe i Enheder paa fra 50 til 12.000 HK i følgende Typer:

Totakts enkeltvirkende fra 50 til 6500 EHK.

Totakts dobbeltvirkende fra 2500 til 12.000 EHK.

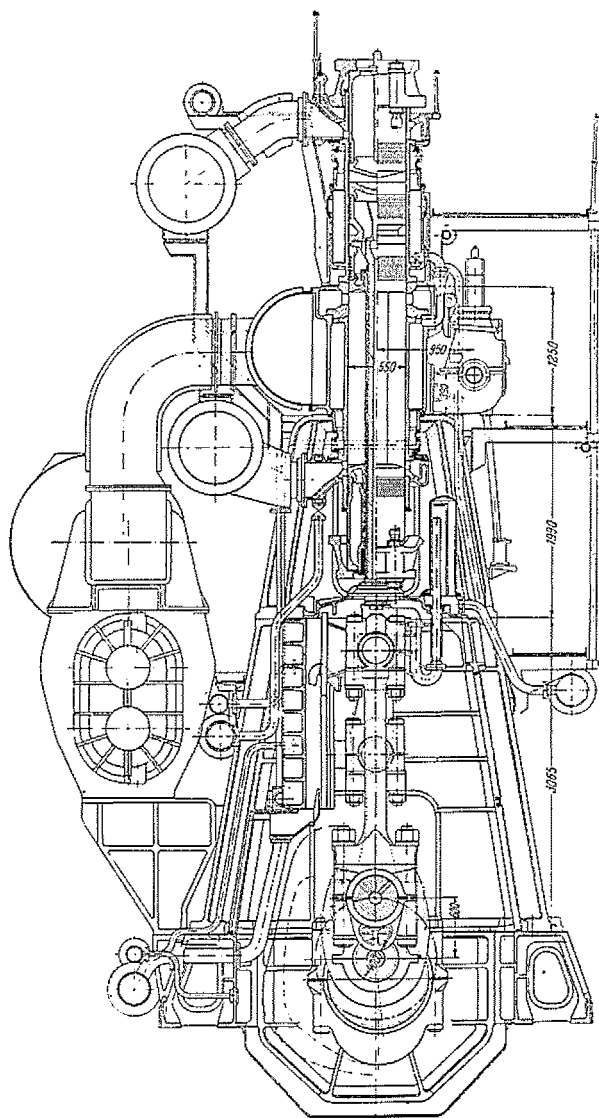
Firetakts enkeltvirkende fra 150 til 5000 EHK.

Firetakts enkeltvirkende med Trykladning fra 700 til 7500 EHK.

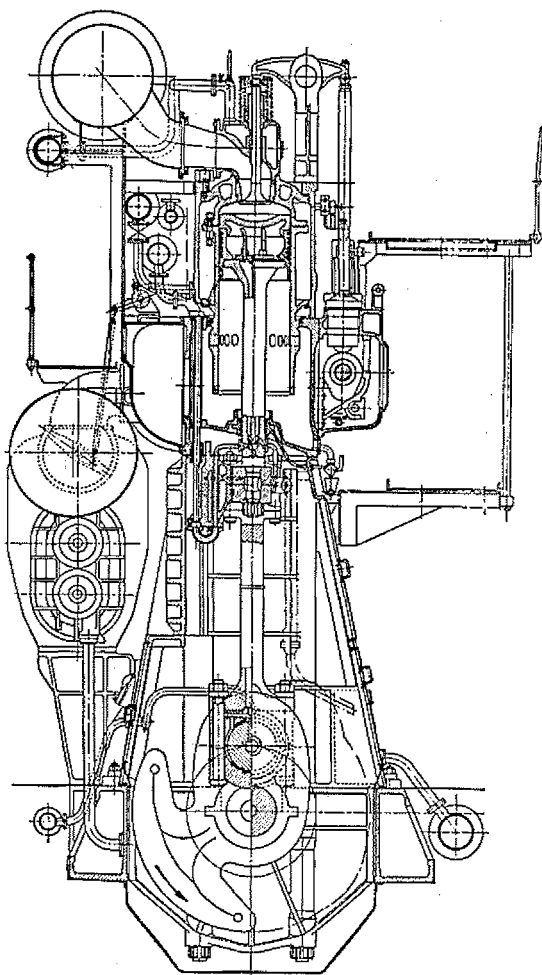
Konstruktionskendetegn er: Lukket Bygning, Trykforstøvning, Tryksmøring, olie- eller luftkølede Stempeler, Krydshoved eller Trunkstempeler. For B. & W.s Totaktsmotorer er Ligestrøms-Skylleprincippet gennemført.

Fabriken i Holeby fremstiller foruden Industri- og Hjælpe-motorer ogsaa Fremdrivningsmotorer for mindre Ydelser (10 til 360 HK). De kan startes med Trykluft eller med Trykrøgluft.

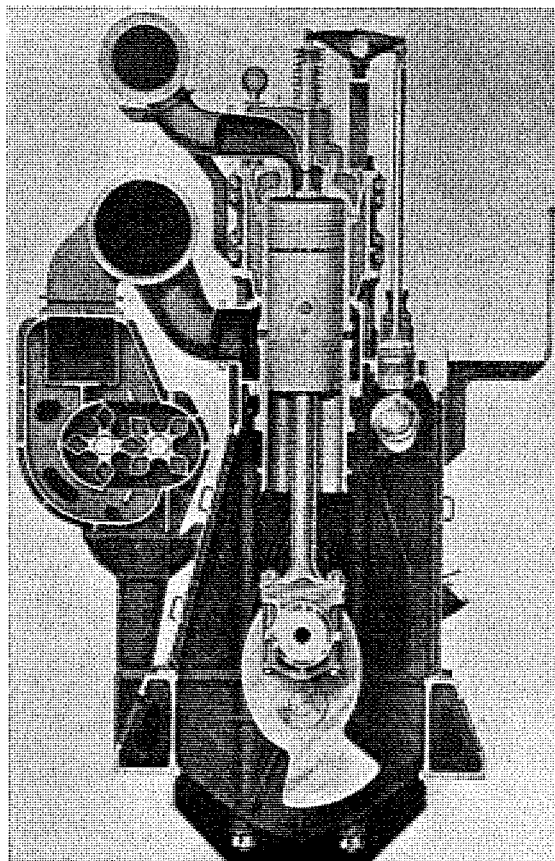
Indtil d. 1. Januar 1940 havde Firmaet Burmeister & Wain forsynet 883 Skibe paa ca. 5½ Millioner B.R.T. med Dieselmotorer paa tilsammen ca. 5,7 Millioner EHK.



Snit gennem en dobbeltvirkende totakts B. & W. Dieselmotor. Cylinderdiameter 550 mm, Slaglængde 1200 mm, største Ydelse pr. Cylinder 1400 EHK ved 140 O/M.

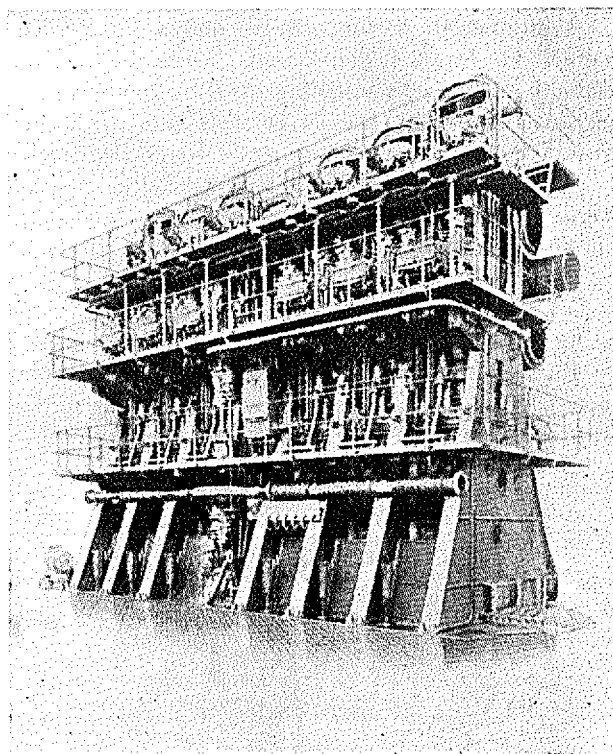


Snit gennem en enkeltvirkende Totaktsmotor. Cylinderdiameter 620 mm, Slaglængde 1150 mm, største Ydelse pr. Cylinder 500 EHK ved 122 O/M.

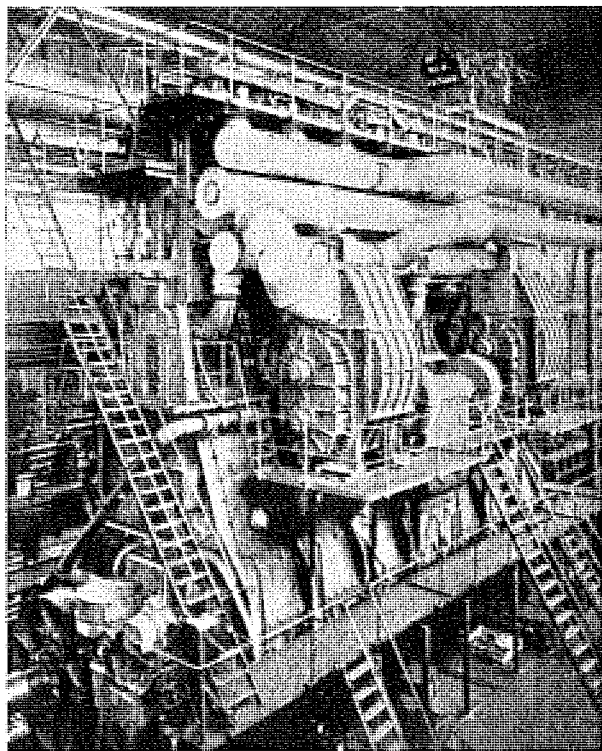


Dobbeltvirkende 6-cyl. totakts B. & W. Dieselmotor
7000 EHK ved 105 O/M.

Den typiske Konstruktion af den dobbeltvirkende Totaktsmotor fremgaar af Billederne. Med 6 Cylindre med en Diameter paa 620 mm, en Slaglængde paa



Enkeltvirkende Totaktsmotor B. & W. Type V.F.



Dobbeltvirkende Totaktsmotor til M/S „America“.

1400 mm og 105 O/M udvikles 7000 EHK. med et Brændstofforbrug paa 148 g pr. EHK/Tim.

Burmeister & Wain har meget intenst arbejdet for at forbedre den mekaniske Virkningsgrad og formindskede Motoreernes Vægt. Fra 1920 til 1937 er den mekaniske Virkningsgrad steget fra 73 % til næsten 81 %, og Enhedsvægten er bragt ned fra 60 kg/BHK til under 30 kg. Som Hovedårsag til det stejle Fald paa Vægtkurven siden 1928 kan nævnes de samtidig hermed udførte Nykonstruktioner: Firetaktsmotor med Lavtryksladning, Højtryksladning og Overgangen til Totaktsmotor.

Burmeister & Wain har lagt særlig Vægt paa at udvikle en enkeltvirkende Totaktsmotor med Trunkstempel, en Type, der skulde være særlig egnet til Massefremstilling. Denne Type V.F fremstilles i Størrelser fra 1000 til 7400 HK. Den mindste gør 290 O/M, den største 125 O/M. Den mindste Motor har en Længde paa 4130 mm, medens den største er 16900 mm lang. Disse Motorer vejer incl. Trykleje for den mindste 1000 HK 33 ts og den største 7400 HK 385 ts.

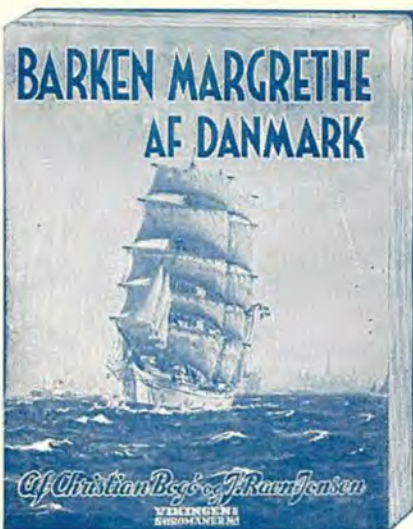
Har De læst Sejl og Motor?

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.

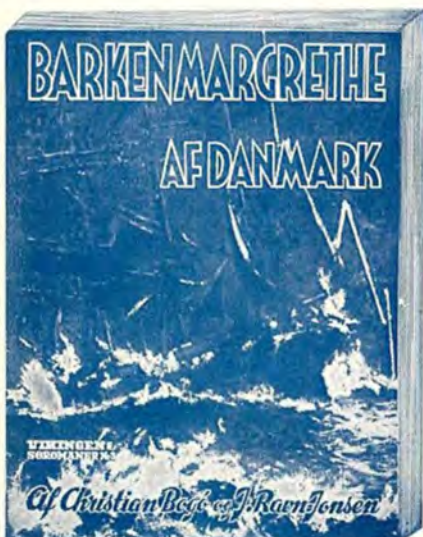
Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.



1. Bind



2. Bind



3. 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.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

Da Oplaget kun er begrænset, sælges kun alle 4 Bind samlet til Kr. 3.50.



4. Bind

„VIKINGEN“s Ekspedition,

Gammel Mønt 39.

Byen 8040



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT SKIBSFART EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Egne Kontorer:

Bangkok

Singapore

Bombay

Hongkong

Saigon

Calcutta

Johannesburg

San Francisco

Canton

Kuala Lumpur

Seattle

Capetown

Los Angeles

Shanghai

Dairen

Madras

Sydney

Durban

Penang

Tsingtao

Hankow

Port Elisabeth

Vancouver, B. C.

Harbin

Ragoon

Weihaiwei



VIKINGEN

5 Øre
Oktober

Svensk Skoleskib »Najaden« udfør Kronborg

Maleri af Fr. Landt

1941 - Nr. 19
18. Aargang



EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Begrens Størrelse 25×18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Faaes hos

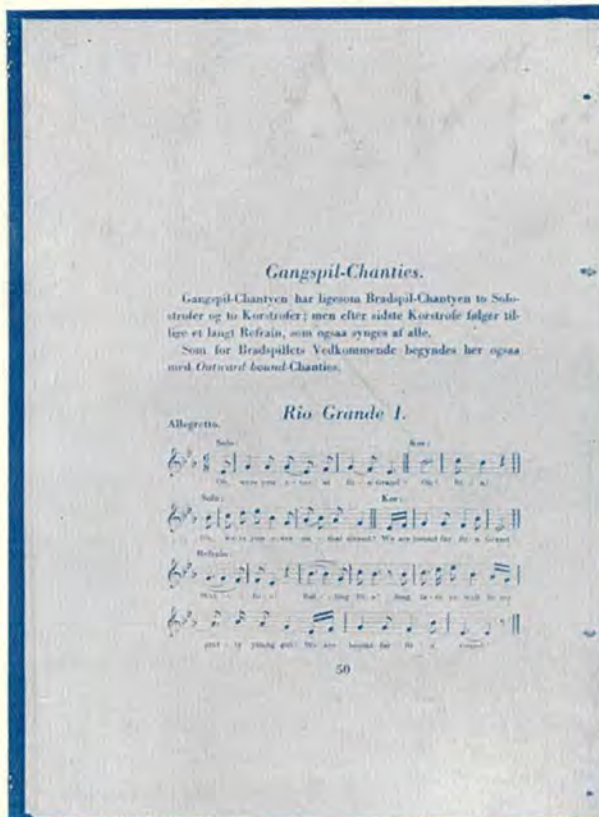
„VIKINGEN“s FORHANDLERE

eller paa

BLADETS EKSPEDITION

Central 9822

En Side i Bogen.



Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Vinterhalvaaret

1 Nr. pr. Maaned

Kr. 2.— pr. Kvartal

Sommerhalvaaret

2 Nr. pr. Maaned

Kr. 4.— pr. Kvartal

75 Øre pr. Nummer

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 · KØBENHAVN K. · CENTRAL 9822 · BYEN 8040

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

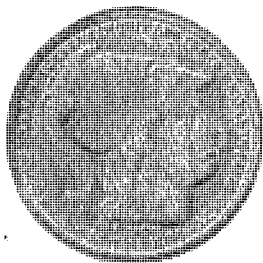
Udgivet i Forstaaelse med Dansk Dampskibsrederiforening og de øvrige Søfarts-Organisationer

»NAVARINO«

Af Chr. Funck-Rasmussen

NAVARINO er Navnet paa en lille græsk Havneby paa Vestsiden af Peloponnes. Navnet stammer fra, at Eventyrere fra Navarra i 1300 Aarene tog Omegnen i Besiddelse. Paa Græsk hedder Byen Pylos.

Udenfor Kysten ligger en langstrakt Ø Sphacteria, ca. 8 km fra Land og ca. 12 km lang. Herved fremkommer en udmærket Red eller Bugt, der kan rumme en Mængde Skibe, og her er Læ for alle Vinde. Indsejlingen til Reden er mod Syd, ca. 1½ km bred, og var forsvaret af Fort Navarino paa Peloponnes og flere Batterier paa Sphacteria, da denne Begivenhed, der her skal omtales, fandt Sted.



Reversen af Admiral Dockums Erindringsmedaille fra Slaget

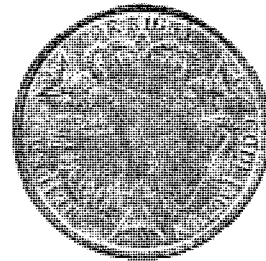
Grækerne, der i mange Hundrede Aar havde været et undervunget Folk, var efter Napoleonskrigene ved at komme til national Bevidsthed og søgte at afryste det tyrkiske Aag ved den Krig, der begyndte 1821 og varede til 1829, og som kaldes „den græske Frihedskrig“. Det øvrige Europa havde Sympati for Grækerne, og Frivillige strømmede til fra mange Lande. Tyrkerne fo'r frem med stor Grusomhed og affolkede flere græske Øer. Navnlige Massakren paa Chios 1822 var det frygteligste, Verden havde oplevet i mange Aarhundreder. I 1827 var det klart for Europa, at det bar mod Enden med Grækernes Modstand.

I Juli Maaned enedes England, Frankrig og Rusland om at mægle i Striden. En af de tre Magter sammensat Flaade samledes ved Øen Zante kort efter, og Hovedformaalet var uden Magtanvendelse at gennemtvinge en Vaabensstilstand og faa Tyrkerne til at respektere den. Den tyrkisk, ægyptisk, tunesiske Flaade førtes af Ibrahim Pascha, en Søn af Ægyptens Vicekonger Muhamed Ali, og var gaaet fra Alexandria i Begyndelsen af August, havde været paa Navarinos Red, men gik derfra østefter mod Øen Hydra paa Hærgningstogt. Fra fransk Side fik man en Overens-

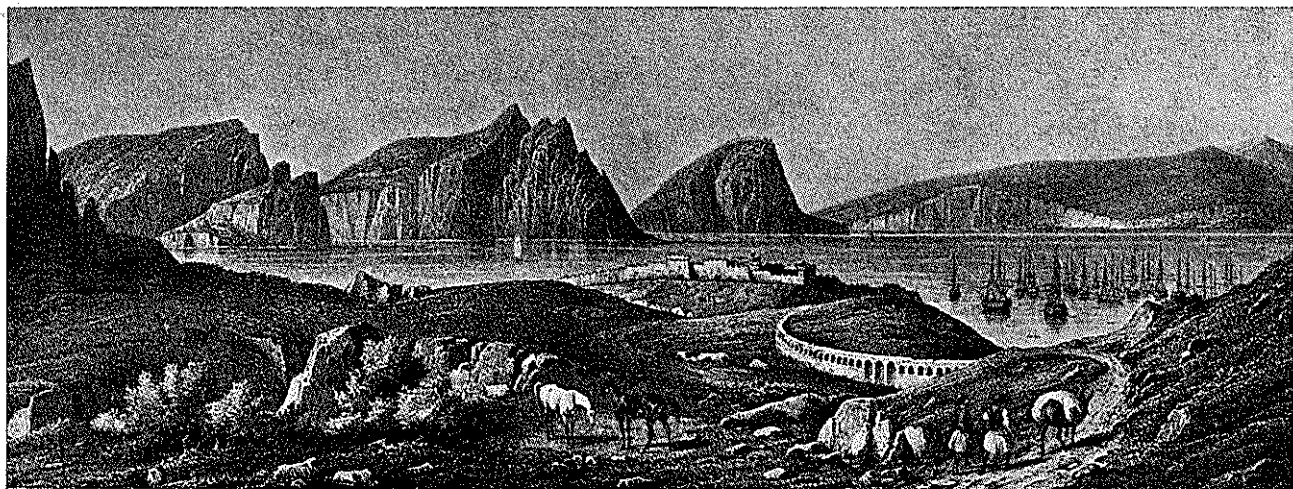
komst i Stand med Ibrahim Pascha, hvorefter han maatte opgive Foretagendet mod Hydra, og den samlede tyrkiske Flaade skulde gaa ind til Navarino og blive der, indtil Ordre indløb fra Ægypten om Hjemkaldelse af denne Flaadeafdeling, og Ibrahim forpligtede sig til at blive paa Navarinos Red, indtil nye Ordre indløb til Flaaden, og ikke foretage sig noget fjendtligt Skridt mod Grækerne eller mod de forenede Flaader.

Indsejlingen til Reden blokeredes af nogle af de allieredes Skibe, Resten gik paa Togt øst- og vestefter. En tyrkisk Flaadeafdeling løb da ud fra Navarino, men blev af Englænderne tvunget tilbage igen. De allierede Flaader samledes da hurtigst for Navarino, og Havnen blokeredes fuldstændigt. Dette var en vanskelig og meget anstrengende Sejlads i de snævre Farvande i de mørke Oktobernætter, hvor man risikerede, at Skibene løb paa Grund eller kolliderede.

Spændingen mellem de indesluttede Tyrkere og de Allierede tiltog hver Dag, og da en engelsk Fregat blev sendt ind til Navarino for at underhandle, blev den afvist. Tyrkerne havde forankret deres Skibe paa Reden i en Halvmaane støttet paa Fløjene af Fortet Navarino og Batterierne paa Sphacteria. Den samlede tyrkiske Flaade bestod af 3 Linieskibe, 17 Fregatter, 30 Korvetter og ligesaa mange mindre Skibe indbefattet Brandere samt 40 Transportskibe med over 2000 Kanoner. Den britiske Viceadmiral Sir Edward Codrington raadede over 3 Linieskibe og 3 Fregatter samt nogle mindre Fartøjer, den franske Afdeling under Kontreadmiral de Rigny bestod af 4 Linieskibe og 3 Fregatter og flere mindre Enheder, medens Russernes Kontreadmiral Grev von Heiden havde 4 Linieskibe og 4 Fregatter med tilsammen 1300 Kanoner. Admiral Codrington var den ældste af de tre Admiraler, hvorfor han overtog Ledelsen af den Flaadeaktion, der nødvendigvis



Aversen af Admiral Dockums Erindringsmedaille fra Slaget



Navarino-Bugten.

maatte komme for at faa en Ende paa den uholdbare Tilstand, hvori de Allierede var kommen efter de gentagne Forsøg, Tyrkerne gjorde paa at angribe Patros.

De allierede Flaader gik da gennem Indsejlingen den 20. Oktober efter Middag, efter at Vinden var blevet gunstig, uden at blive beskudt af Fort eller Batterier og begyndte at ankre paa de i Forvejen aftalte Steder i Nærheden af de tyrkiske Skibe. Det var tænkt som en Aktion for at skræmme Tyrkerne. Englænderne var i Spidsen, dernæst kom Franskmandene og sidst Russerne. Da omkring Halvdelen af Skibene var kommen ind paa Reden, faldt et Skud, fra hvem vides ikke, og dermed begyndte en almindelig Skydning fra begge Sider, og Slaget var i fuld Gang. Det varede fra Kl. ca. 3 til Kl. 6, og da var den tyrkiske Flaade fuldstændig ødelagt. En Del Skibe sprang i Luften, og mange blev sat paa Grund, og ca. 8000 Mand mistede Liv eller Førlighed. De Allieredes Tab var forholdsvis smaa, 177 døde og 475 saarede, og de mistede ingen Skibe, men var saaledes tilredt, at de ikke kunde forlade Navarino, før en Del Udbedring og Reparation var foretaget. Det hele foregik, uden at nogen Krigserklæring var udstedt.

Dette Slag fik en afgørende Betydning for den græske Frihedskrig, der endte Aaret efter med Fredslutning i Adrianopel 1829. Grækenland blev Republik med Kapodistrias, en græsk Statsmand, som Præsident. Han myrdedes 1831, og Aaret efter blev Landet Kongerige med Otto af Bayern som Konge. Men Navarinoslaget frembragte et sandt Raseri i den tyrkiske Befolkning og udviklede sig til Krig mellem Tyrkiet og Rusland 1828—29.

I Navarinoslaget deltog 2 danske Søofficerer, der begge senere kom til at indtage fremskudte Stillinger i Danmark. Den ene var Sekondløjtnant Carl Edvard van Dockum, der gjorde Tjeneste paa det franske Linieskib „Scipio“, der under Slaget blev særlig haardt trængt, idet det maatte kæmpe baade mod Fortet Navarino og flere Skibe samt blev antændt af en tyrkisk Brander, der satte Ild paa Spryd og Gallion. Ilden kom dog under Kontrol og blev slukket med stort Be-

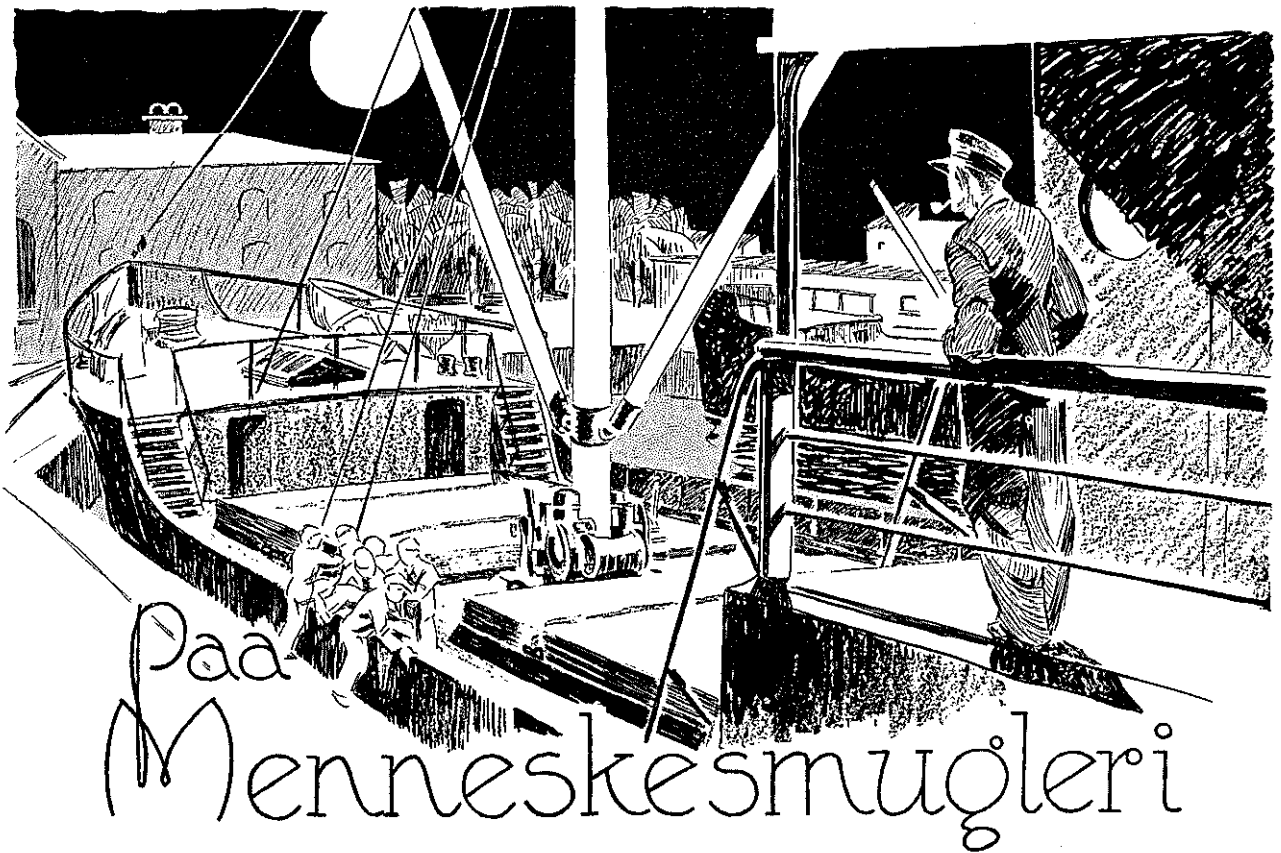
svær og ved stort Heltemod af Mandskabet. Van Dockum blev herhjemme Marineminister 2 Gange og avancerede til Viceadmiral. Han forlod Flaaden 1874 og døde 1893.

Den anden var Løjtnant Edouard Suenson, hvis Navn stadig lever i det danske Folk for hans sejrige Træfning ved Helgoland 9. Maj 1864. Han gjorde Tjeneste paa den franske Skonnert „Alcyonne“, der ved Slagets Begyndelse angreb en tyrkisk Brander. Den overgav sig, men da „Alcyonne“ vilde bringe den bort, kom det franske Linieskib „Breslau“ i Vejen for den og var ved Ankringen ved at lade Ankeret gaa ned i „Alcyonne“, der laa for dets Bov. Var dette sket, var „Alcyonne“ gaet til Bunds, men det blev afværget, og Linieskibets Anker ødelagde i Stedet en Del af „Alcyonne“s Rigning. Suenson avancerede herhjemme efterhaanden til Kontreadmiral og blev Viceadmiral 1880. han døde 1887.

I „Den kongelige Mønt og Medaillesamling“ ligger en uanselig, meget slidt og utydelig Broncemedaille, Erindringsmedaillen for Slaget ved Navarino. Den har tilhørt Admiral van Dockum. Paa Forsiden er den britiske, franske og russiske Krone anbragt i Trekant. Over dem staar Navnene Codrington, de Rigny og Heiden. Mellem Kronerne ses tre Kors, der kaster Straaler over tre brudte Halvmaaner. Paa Bagsiden ses i Midten Hovedet af Pallas tilhøjre. Omskriften er: LA FLOTTE ANGLO FRANCO RUSSE VAINQUIT LES TURKS A NAVARINO LE 20 OCTOR 1827.

Slaget blev i England officielt betragtet som en ubehagelig Begivenhed og blev anset som unødvendigt. Det passede ikke i Englands Orientpolitik. Admiral Codrington blev straks efter Slaget hjemkaldt, men blev dog senere belønnet med en engelsk Orden.

I stilleVejr ses gennem det klare Vand paa Reden ved Navarino Vrag af Krigsskibe paa den hvide Sandbund. Meget Gods er i Aarenes Løb bjærget op fra den sænkede Flaade, men forkullede Skibsrester vil endnu i mange Aar vidne om det vældige Opgør, der her fandt Sted.



Paa Menneskesmugleri

Af Chr. Christiansen — Ill. af Herold Jensen

MANGE regner Smugleri for en hel Sport, de færreste betragter det vel som en Forbrydelse, og selv Størsteparten af Toldetatens Funktionærer ser gennem Fingre med Smaating, der tages i Land fra Skibene. Det er da, som en højstaaende Toldembedsmand engang skal have udtalt, heller ikke Sømandens $\frac{1}{2}$ kg Tobak, Flaske Spiritus eller Stump Silketøj, det gælder om at faa fat i, det han tager hjem til eget Forbrug eller som en Foræring til Mor, Kone eller Kæreste, det er Manden, der driver Smugleriet som Forretning, Storsmugleren, der bedrager Landet for Tusindvis af Kroner, som det gælder at slaa ned paa. Saaledes er det i de fleste civiliserede Lande, og saaledes har det været siden vor Tidsregnings Begyndelse, og lige saa længe har man betragtet det som ganske naturligt, at man snød Toldvæsenet, naar man kunde slippe afsted med det. — Straffen for Toldsvig er da ogsaa forholdsvis ringe, selv i de forenede Stater, hvor de i mange Tilfælde er ret drakoniske, naar det drejer sig om andre Lovovertrædelser. Men paa en Art Smugleri slaar man haardt ned her i Vorherres eget Land, meget haardt, mindste Straf er fem Aars Tugthusarbejde i Sing-Sing, og det er, naar det drejer sig om Menneskesmuglerier. — Intet Land i Verden har haft, og har for den Sags Skyld endnu, en saa stor Tiltrækning paa Kineserne som U. S. A., og havde Indvandringen altid været fri, vilde Staterne sikkert forlængst være oversvømmet af de smaa ge-

schæftige Himlens Sønner. Derfor blev der sat en kraftig Stopper for den allerede for mange Aar tilbage. Ikke desto mindre slipper der mellem Aar og Dag i Tusindvis af dem ind i det forjættede Land. Det er vanskeligt at komme derind, men er de der først, bliver de aldrig opdaget, de forsvinder mellem deres Landsmænd i de store Kineserkvarterer, der findes i enhver amerikansk Storby.

— — —

Den nemmeste Vej at slippe ind i Staterne paa for en af disse uønskede Orientalere er at gaa over Grænsen ved Meksiko; selv om denne bevogtes, kan han dog komme uset over utallige Steder. Men han vilde ikke naa ret langt, før han blev opdaget; her er ingen store Byer, hvor en Fremmed, og da særlig en Kinamand, kan skjule sig. Han vilde vække Opsigt, bare han viste sig mellem Folk. Nej, skal han slippe ind i Staterne, maa han ind et Sted, hvor han i Løbet af kort Tid kan være mellem sine egne Landsmænd, eller hvor der er saa mange af dem i Forvejen, at ingen lægger Mærke til ham. De store Havnebyer paa Østkysten, og fremfor alle New York, er det Sted, Kineseren har den bedste Chance for at krybe gennem det amerikanske Naaleøje — og komme godt fra det. Der er en mægtig Skibsfart mellem denne By og de vestindiske Øer, fremfor alle Cuba, og derfor er denne „Antillernes Perle“ ogsaa spækket med Smuglercentraler. Det er herfra, det foregaar. — — —

Jeg gik i Tarafa paa Cuba og søgte en Chance til at komme op til Staterne, og det kunde ikke ske for hurtigt, for mine Penge var ved at slippe op, og det er ikke videre spændende at komme paa Beachen dernede. Jeg tog mig det nu ikke særlig nær, for under et langt og temmelig omtumlet Liv har jeg erfaret, at der som Regel viser sig en Udvej, naar det kniber mest, og saaledes skete det da ogsaa nu. En Aftenstund, da jeg sad paa min Favorit Bar, kom Hovmesteren fra en belgisk Baad, der laa i Havnen og lastede Sukker, hen til mig og fortalte, at deres Andenstyrmand var blevet slaet ned af en Sling Sukkersække og blevet slemt tilredt. Han var kommet paa Hospitalet, Skibet skulde sejle næste Morgen, og da Skipperen havde hørt, at jeg gik i Land, havde han sendt Hovmesteren ud for at finde mig og høre, om jeg havde Lyst at faa et Job. Det kunde ikke være mere belejligt; i Løbet af en Time var Sagen i Orden, mit Tøj om Bord og jeg klar til at træde i Funktion næste Morgen.

Den Tid, Skibet havde ligget i Havnen, havde jeg truffet Hovmesteren daglig, og vi havde været en Del sammen. Han var Schweitzer, men bosiddende i New York og sad sikkert godt i det. Han havde en Villa ude i Bronx, var Parthaver i adskillige Foretagender, der kastede godt af sig, og jeg havde undret mig over, hvorfor Manden egentlig sejlede til Søs — nu skulde jeg snart faa det at vide. Han inviterede mig med i Land paa en bedre Middag, og det var medens vi sad ved denne, at han spurgte mig, om jeg kunde tænke mig at være med til en lille, rask Forretning. Og jeg maa sige til hans Ros, at han ikke lagde Skjul paa noget, han fortalte mig baade om Fortjenesten og Risikoen ved Foretagendet, men jeg fik ingen lang Betænkningstid, det var med at slaa til eller springe fra med det samme. Og selv om Risikoen var stor, saa var der dog ikke alene noget at tjene ved det, der var alle de bedste Udsigter til at opleve et spændende Æventyr. Og da vi var blevet enige om Sagerne, gik vi til Værket.

Jeg blev snart klar over, at Hovmesteren, Schwartz hed han, havde haft med den Slags Ting at gøre før. Vi tog Bussen op til Neuvitas, selve Hovedbyen, som Tarafa er Havnebyen til, og da vi var kommet hertil, førte han mig gennem skumle og forfaldne Gyder til en elendig Rønne med en lille Butik. De kinesiske Skrifttegn paa Vinduerne og det færdigvaskede Tøj, der laa i dem, viste tydeligt, at her boede en kinesisk Vaskemand. Og selv om dette ikke havde været Tilfældet, havde den besynderlige, orientalske Lugt, en Blanding af Snavs, Os og Røgelse, der mærkes i alle Asiateres Huse, sagt os, hvor vi var, saasart vi kom ind i Butiken. En gammel Kineser sad bag Disken, og næppe havde han set Schwartz, før hans flegmatiske Ansigt lyste op i et stort Smil. Med en indbydende Haandbevægelse og en Ordstrøm af næsten uforstaaeligt Pidgin-Engelsk bød han os ind i Bagværelset. Det er den værste Hule, jeg nogensinde har været i i mit Liv, og de Skabninger, der fyldte næsten hele Rummet,

saa heller ikke videre tillidsvækkende ud. Mit første Indtryk var, at jeg befandt mig i et Bur fuldt af Menneskeaber. Luften herinde var saa tyk, at man kunde skære Stykker ud af den. I et Hjørne af Stuen var anbragt et Gudebillede af Træ i Legemsstørrelse, tre Par Hænder laa foldede over en uhyre nedfaldende Vom, Ansigtsudtrykket var saa djævelsk, som kun Kineserne kan fremstille det, og som sikkert i deres Øjne er engleagtigt. Der var over en halv Snes af Himlens Sønner forsamlede herinde, og det var næsten alle Folk, der skulde op til Staterne. Hvorledes disse Mennesker havde skrabet de Penge sammen, som de maatte betale for at komme derop, er ganske ufatteligt, for de skulde betale fra 300 til 500 Dollars pr. Hoved alene for Turen derop.

Det var som sagt en fæl Samling at se paa, men de var flinke og elskværdige. Schwartz og jeg fik Plads ved et lille Bord, Værten stillede en Flaske Bacardi samt Glas foran os og bad os hjælpe os selv — og det var ikke den billige Slavebacardi — den til 25 Cent Flasken, som man bliver skruptosset i Hovedet af. Efter en Aften med den, behøver man bare at ryste paa Hovedet, saa er den der igen med Piber og Trommer. Saa begyndte Forhandlingerne, og efter en Del Snakken frem og tilbage blev Schwartz og Værten enige om Tingene, vi skulde tage seks af Flokken med os, de blev pillet ud og skulde møde nede ved Skibet Klokkeren to om Morgenen, hvor vi skulde tage mod dem og stuve dem væk. Saa vidt var de to Forhandlere rørende enige, men nu kom vi til den økonomiske Side af Sagen. Schwartz vilde have Pengene forud eller i det mindste et Forskud, og det vilde Værten ikke gaa med til. Pengene skulde falde falde, naar „Godset“ var afleveret i god Behold — og det skulde være i en nærmere bestemt Shop i Mott Street, en af Gaderne i det mørkeste Kineserkvarter i New York. Det nyttede ikke, at Schwartz nægtede at have noget med Sagen at gøre, hvis han ikke fik Kontanter paa Haanden, Kinamanden afslog, sikkert belært af tidligere, sørgelige Erfaringer, at betale en Cent, før Forretningen var udført. Det svirrede mig om Ørerne med „No can do, Mister, no possible“ og en hel Del andre Pidgin Sprogblomster, og det endte ogsaa med, at Schwartz frafaldt sit Krav og lovede at tage Passagererne med sig. Han fortalte mig forresten ogsaa senere, at han endnu aldrig var blevet snydt for en Øre af den Slags Fragt, selv om det til Tider kunde volde lidt Besvær at faa Pengene — men saa havde han ogsaa forlangt mere, end Akkorden lød paa. Jeg syntes nu, det var en temmelig risikabel Historie. Hvad skulde forhindre disse gule Djævle i at skære Halsen over paa os, naar vi først var nede i en underjordisk Hule i Mott Street, og nøjedes de med at smide os ud uden at betale os en Øre, havde vi absolut ingen Udvej at faa Pengene paa. Men Schwartz vidste bedre. Hvis Kineserne gjorde os Fortræd eller bedrog os, vilde det rygtes blandt Smuglerne, og saa vilde ingen have med det at gøre siden. Han forsikrede mig, at de vilde passe paa os i Stedet — og det fik vi Beviser paa, saasart vi havde taget Af-

sked med Værten. Thi hvor vi vendte os hen Resten af Aftenen, var der en Kinamand i Hælene paa os. Gik vi paa Gaden, smuttede af og til en Skikkelse forbi os, let og lydløst som en Genganger gled den afsted paa de tyksaaledede, kinesiske Listesko; stod vi paa en Bar, kunde vi se dem luske omkring udenfor, som om alt andet interesserede dem end netop det, de var ude for — os. Da vi ved Midnatstid tog Bussen tilbage til Tarafa, blev vi skygget af dem, selv da vi stod af i Tarafa, var de der Gudhjælpemig ogsaa. D'Herrer tog ingen Chancer, de vilde overbevise sig om, at vi spillede ærligt.

Det var ikke langt fra at gaa mig paa Nerverne. Jeg fortrød, at jeg havde indladt mig paa det Foretagende, og sagde til Schwartz, at jeg ønskede at trække mig ud af det, medens det endnu var Tid. Men han gjorde Nar ad mig, sagde, at de Skrupler kom jeg snart over, det hele var ligetil og Risikoen minimal, naar man bare greb Sagen rigtig an. Desuden var det allerede for sent at bakke ud — Kinamændene vilde hævne sig, tro jeg vilde forraade dem — og ingen undgaar en Kinamands Hævn. Siden gav han sig til at forklare mig, hvad jeg havde at gøre, naar vore Passagerer arriverede.

Klokken lidt før 2 gjorde jeg en Runde i Skibet og overbeviste mig om, at alle sov trygt. Selv Vagtmanden havde drejet den til paa Kabysbænken og snorkede, saa Pander og Gryder rystede. Jeg stillede mig paa Post udenfor Kabysdøren, parat til at holde Skibets trætte Vogter borte, hvis han skulde vaagne til Daad. Præcis paa Slaget 2 dukkede nogle mørke Skikkelser op paa Kajen, agten for Stortavet. Skibet var dyblastet og Lønningen kun en god halv Meter over Kajen. I Løbet af faa Sekunder var Kineserne over Skibssiden og forsvandt agter gennem Kappen ned til Provirtrummet. Saa gik jeg ogsaa derhen for at give et Nap med, hvis det blev nødvendigt. Men alt foregik programmæssigt og uden at der blev mælet et Ord. Provirtrummet var paa Styrbordsiden af Poop'en. Det var adskilt fra den øvrige Del af denne med et solidt Tremmeværk, og inden for dette var der stablet Kasser fra Dørk til Dæk, saa tæt, at det var umuligt at se gennem dem; kun et Par Kasser var taget fra for at danne en Indgang. Og bag denne improviserede Væg var et stort Rum med alt til Faget henhørende, Madrasser, Toiletspand, Kasser, der skulde gøre det ud for Stole og Borde; jeg tror ikke, de Kinamænd har haft et bedre Logi. Selv frisk Luft kunde de faa ved at aabne Køjerne i Skibssiden. I Løbet af kort Tid var de godt installeret, og Schwartz og jeg gik tilkøjs og sov de retfærdiges Søvn efter vel tilendebragt Gerning. — — —



Jeg tog til det Vaaben, der er det bedste i et saadant Tilfælde: Harens Gevær.

Vi havde ikke mange Kvaler med vore Passagerer paa Rejsen. Hver Nat bragte vi dem deres Proviant, og det var ikke Herreretter. Haarde Beskøjter, Vand, The og af og til en Portion kogt, kold Ris. Forresten spiste de ikke ret meget de første Par Dage, de var søsyge og øste op i Stedet for at skuffe i sig, og der saa fælt ud dernede. Toiletspanden maatte de selv bringe op og tømme udenbords, medens vi holdt Vagt for at sikre os for eventuelle Overraskelser. Men lige før vi kastede vore Fortøjninger los i Tarifa, fik vi en Meddelelse, der gav os lidt at spekulere paa. Vort Bestemmelsessted var forandret fra New York til Yonkers — en nederdrægtig Plads at faa vore Kinamænd i Land. Schwartz svor inderligt. Han kendte den gamle, surbenede Vagtmand paa Sukkerhuset i Yonkers, vidste, han vilde faa Kvaler med ham, og han lagde sit Hoved i Blød for at finde en Maade at narre den gamle Cerberus paa.

Fem Dage efter Afgangen klappede vi en Formiddag langs Sukkerkajen i Yonkers. Toldvæsenet klarede Schwartz fint. Inden der var gaet en halv Time, havde han pumpet dem saa fulde af daarlig Canadian.

Rye og dito Bacardi, at de havde alt andet at tænke paa end at lede efter Smuglergods, baade i levende og død Vægt. Siden gik han i Land og traf Forberedelser til Kinamændenes Transport til New York, for de skulde bort fra Skibet samme Aften, det var altfor farligt at beholde dem om Bord her i Dokken. Der maatte laves et Nummer, og Schwartz var baade Manden for at udpølse og udføre det. Og den Plan, han havde lagt, var genial i al sin Frækhed, alt vilde komme til at afhænge af den gamle Vagtmands Hørelse og Menneskekærlighed.

Vejrguderne var os naadige den Aften, det blæste og regnede. De fleste af Skibets Besætning gik i Land, og Resten holdt sig inden Døre, saa vi havde Skibet for os selv, da vi ved Nitiden om Aftenen lukkede Kinamændene ud af deres Fængsel og fik dem i Land. De havde skiftet deres Hjemlands Dragter med europæiske Klæder, og man skulde se dem lige i Ansigterne for at bestemme deres Nationalitet. Dokken laa i dyb Mørke, og man skulde være forsigtig for ikke at gaa ud over Kajen. Vi lodsede hele Sjakket op til Vagtlokalet, som man skulde igennem for at komme ud paa Gaden. Det var fuldt oplyst, og Vagtmanden sad tæt ved Døren, læsende i en Avis. Jeg gik om i en bælgmørk Krog af Pladsen sammen med Kineserne, medens Schwartz atter forsvandt i Retning af Dokken. Og saa hørte vi pludselig gennemtrængende Raab dernede fra:

„Hjælp! Hjælp!“

Skønt jeg var forberedt paa den Film, der nu blev spillet, var jeg ved at løbe ned til Dokken, saa hjerteskrærende og troværdige lød disse skingrende Nødraab, enhver vilde sværge paa, at kun et Menneske i den yderste Nød kunde raabe saaledes. Aandeløs stod jeg og ventede paa, om Vagtmanden vilde høre dem — og hvorledes han vilde reagere overfor dem. Kineserne stod som Stenstøtter, det rørte dem ikke en Tomme. — For Resten redder en Kineser aldrig et Menneske, hvis han kan slippe for det, for ifølge kinesisk Lov er han saa forpligtet til at underholde denne Resten af hans Liv, hvis han ikke er i Stand til at gøre det selv. — Og saa kom Vagtmanden — den gamle, kære Sjæl, masende ud af Huset. Han havde et saadant Hastværk, at han ikke gav sig Tid til at lukke Døren efter sig. Næppe var han godt og vel forsvundet i Mørket, før vi stormede ind i Vagtstuen. Nøglen til Gadedøren sad heldigvis i, et Øjeblik efter var vi udenfor og paa Vej til det nærmeste Gadehjørne, hvor en Bil holdt for at tage mod os. Jeg gav Chaufføren Besked paa at vente, til Schwartz kom, og det varede heller ikke længe, før han viste sig, væltede ind i Vognen ovenpaa Kineserne, som han nær havde maset et Par Stykker af. Og medens vi kørte, fortalte han grinende, hvorledes han havde narret den gamle Vagtmand, der maaske endnu gik og ledte efter den „Drukne“ eller ogssaa havde alarmeret Redningsvæsenet, for at de kunde finde ham.

Vi kørte ikke helt ind i Chinatown, det vilde have vakt for megen Opsigt. I Cherry Street stoppede vi og

gik Resten af Vejen tilfods. Og vi gik heller ikke i samlet Trop, men i spredt Fægtning — og den Forholdsregel kan jeg sikkert takke for, at jeg slap godt fra det vovelige Foretagende, jeg havde indladt mig paa. Schwartz gik forrest med en af Kinamændene paa det ene Fortov af Gaden, bagefter dem fulgte to andre. Og paa samme Maade gik vi andre fire, men paa det andet Fortov. Vi var kommet ned i Mott Street, det var sent paa Aftenen, og Gaden laa i et dystert Halvmørke. Vi var midt i en Del af Kina, det kunde ikke have været mere naturligt, om vi havde befundet os i et af Cantons skumleste Kvarterer. Jeg holdt skarpt Udkig med Schwartz, saa ham standse udenfor en Slags Købmandsforretning og banke paa Gadedøren. Jeg og mine Ledsagere stoppede ogsaa op, og jeg var ved at lykønske mig selv over at være sluppet godt igennem den Historie. Nu var vi ved Maalet, kundt aflevere vor „Fragt“ og faa Fingre i alle de dejlige Dollars. — Jeg lovede mig selv, at det skulde være Slut med den Geschæft for mit Vedkommende. — Og saa ramlede det hele sammen om Ørerne paa os. Dg det kom saa uventet og pludselig som et Lyn fra en klar Himmel.

Jeg saa Gadedøren derovre blive lukket op og en Mand vise sig i Døraabningen. I det samme blev Gaden omkring dem levende. Det myldrede med Folk fra Huskrogene, baade civile og uniformerede. Politifløjter skingrede, og en Patrolvogn kom susende omkring det nærmeste Gadehjørne i en saadan Fart, at det saa ud, som skulde den kæntré. Og saa gav jeg mig ikke Tid til at se paa mere, jeg tog til det Vaaben, der er det bedste i et saadant Tilfælde — Harens Gevær. Mine Ledsagere var allerede paa vild Flugt, og jeg satte Kursen hen mod det nærmeste Hjørne. Min Hjerne koncentrerede sig kun om eet, at komme væk herfra hurtigst muligt. Et Par Skikkelser fløj afsted et godt Stykke foran mig, det var antagelig nogle af mine Ledsagere, men forresten gav jeg Pokker i, hvad der blev af dem, her gjaldt det kun om at hjælpe sig selv. Og jeg slap heldigt ud af den skumle Kineserby og ind i det mindre farlige, men lige saa uhumske Slumkvarter, et af New Yorks usleste og beboet af Jøder, Italiener, Polakker og Guderne maa vide hvad Slags Bærme. Jeg naede ned til en Færgestation og tog Færgen over til Brooklyn, og først her følte jeg mig lidt mere sikker. Men ikke helt, jeg spekulerede paa, hvad der egentlig var Grunden til, at vi var blevet opdaget, og efterhaanden kom jeg til det Resultat, at det slet ikke var os, Politiet havde været ude efter, for i saa Tilfælde vilde baade jeg og de, der var sammen med mig paa Fortovet, være blevet taget. For alle Eventualiteters Skyld holdt jeg mig dog i Skjul nogle Dage, logerede mig ind et Sted og gik ikke udenfor en Dør. — Skibet skulde jeg ikke have noget af at rejse tilbage til, maaske troede de, det var mig, der var faldet i Vandet og var blevet dernede.

Jeg var ved at faa et Chok, da jeg en Ugestid efter kom ind paa en Bar paa Hamilton Avenue og løb lige i Favnen paa Schwartz. Jeg maa have set lidt befippet ud, for han spurgte mig, om jeg bildte mig ind at se

en Genganger. Og saa fik jeg hele Historien. Vi havde afsluttet vort ellers saa heldige Æventyr med et nederdrægtigt Uheld. Vi var kommet til Kinesershoppen netop i det Øjeblik, Politiet foretog en Razzia. Den smarte Indehaver af Forretningen var nemlig en alsidig Herre; foruden at drive Menneskesmugleri, havde han en berygtet Opiumshule, som Politiet længe havde haft Kig paa, og netop i det Moment, vi ankom, ventede de paa første Lejlighed til at storme den. Schwartz var blevet anholdt, men var løsladt mod Kaution, han vilde komme til at møde i Retten, men var sikker paa at blive frikendt, da han aldrig havde deltaget i Opiumsorgierne. Politiet havde ingen Anelse

om Smuglerierne — og der var selvfølgelig heller ingen af de Tiltalte, der gjorde dem klogere. Og Schwartz var fuldt og fast overbevist om, at vi fik vore Penge for Kineserbilletterne, der var andre end den Opiumsvært, der stod bag det Foretagende, og de turde ikke lægge sig ud med en Mand af Schwartz' Format. Han gav mig sin Adresse og bad mig se ud til ham ved Lejlighed og faa min Afregning, sagde at Smuglere har ogsaa Æresfølelse og snyder ikke hinanden. — Men jeg besøgte aldrig Mr. Schwartz, fik ingen Afregning og holdt mig i tilbørlig Afstand af Chinatown. — Jeg skulde ikke nyde mere af den Slags.

Chr. Christiansen.

Admiral Th. Topsøe-Jensen

Den 16. September afgik Admiral Th. Topsøe-Jensen ved Døden, omtrent 74 Aar gammel.

Da Admiralen i 1929 tog sin Afsked fra Marinen ved opnaaet Aldersgrænse, sluttede han dermed 46 Aars fortjenstfuld Gerning i vort Søværn. I denne lange Tid gjorde han meget alsidig Tjeneste og var med til at præge den Udvikling, som begyndte omkring Aarhundredskiftet. Efter at have deltaget i „Valkyrien“s berømte Togt til Østen var han med til at tilrettelægge Søværnsordningen af 1909, som stod sin Prøve i 1914—18. Senere var han medvirkende ved Forberedelsen af den nye militære Straffelov og Medlem af Kommissionen, der lagde de første Retningslinier for Postbesørgelsen ad Luftvejen.

Mange Udkommandoer havde Admiralen, bl. a. en Tid som Stabschef i Øresundseskadren under Verdenskrigen, som Chef for Undervandsbaadene og Flyvevæsenet og som den første Chef for „Niels Juul“.

Den, der første Gang mødte Admiral Topsøe-Jensen, fik straks Indtrykket af en fornem, stilfærdig Personlighed, som ikke var til at komme nær. Intet var mere fejlagtigt. Bag det tilknappe Ydre bankede et varmt og forstaaende Hjerte, og en udpræget social Forstaaelse gjorde ham elsket af alle, der havde den Lykke at komme i Forbindelse med ham. Hans Kritik var altid forstaaende og vejledende, og enhver, der har haft ham som Lærer eller Overordnet, vil mindes ham med Taknemmelighed.

Som Personalthistoriker har Admiralen udgivet flere Arbejder af høj Rang om danske og norske Søofficerer.

Et Billede af Admiral Topsøe-Jensen vilde være ufuldstændigt uden at nævne hans Gerning i Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“, i hvis Ledelse han har deltaget siden 1919, fra 1924 som Direktionens Formand.

Han omfattede denne Gerning med største Interesse og Kærlighed, var en omsorgsfuld og forstaaende Formand, der kun ønskede at gøre godt mod de gamle Søfolk og Sømandsenker, der var undergivet hans Tilsyn. Der vil fra den Side lyde en hjertelig Tak for hans mangeaarige, uegennyttige Virke.

Danmark har mistet en god Søn, og alle, der har kendt ham, bøjer Hovedet ved Budskabet om, at han har faaet sin Hjemkommando.

Den gamle Kaptajn



*Ude ved Kysten, Ensom og stille
hvor Havet er nær, i Solskin og Regn
ligger en Hytte lever dens Ejer,
bag stormbidte Træer. en gammel Kaptajn.*

*Her kan han høre,
naar Havgudens Bas
byder ham rette
det sidste Kompas.*

Laurits Skov.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Oscar Knudsen.

Peter Pral

Copyright "VIKINGEN" COPENHAGEN

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



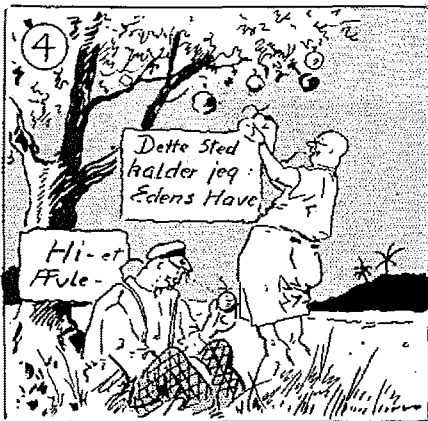
Saa kom endelig Tidspunktet, hvor vi skulde til at tænke paa Bordets Glæder. Jeg heder Dem bemærke, at jeg skriver „tænke“. For jeg kan jo ligesaa godt med det samme medgive, at det blev ved Tanken



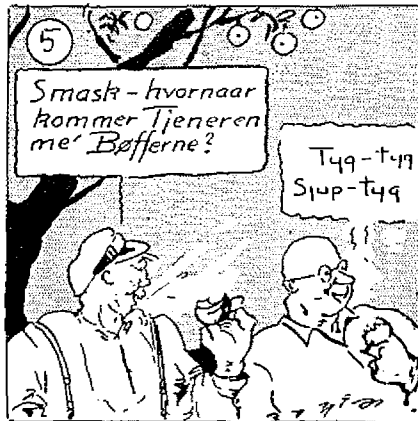
„Ordens Betydning er afhængige af den Mand, der tænker bag Ordene“, sagde allerede den syriske Filosof Danton. Naar Snork Senior sagde Kraftfoder, saa tænkte han paa Kraftfoder, og i og for sig var det Kraftfoder, han tænkte paa,



identisk med Begrebet „Kraftfoder“, som vi allesammen kender det. Blot maa det betragtes saaledes, at han betragtede Kraftfoder som „Kraftfoder-Æbler“. Modens jeg betragter „Kraftfoder-Bof“ som den korrekte Ligning. Naa, dette er vist ved at blive Arismetik.



Man kan vel ikke kalde ovenstaaende Billede for „Adam og Eva“, men hvis man kunde tænke sig to Adam'er i Edens Have, saa vilde Billedet i Virkeligheden dække Motivet fuldkomment. Ja, jeg har jo en Svaghed for at filosofere - jeg beder Dem undskyldte, hvis



..... Jeg kommer for langt bort fra Emnet. Det uhyre aktuelle Emne: BøF. Ved De, hvad Snork var? Jeg skal sige Dem det med eet (1) Ord. Vegetarianer. Dette her var Tragedie, en af Hverdagens Tragedier vil De sige, men dog en Tragedie.



Man kan faa Kvalme af Ordet „Tradition“ i Forbindelse med Mangel paa Mad. Jeg fik Kvalme. Forudsætningerne var til Stede, og jeg fik Kvalme. Snork sludrede - ensformigt - monotont



..... dravende - drabende - snovlende sludrede han, medens Kærberne gik i Takt, og han spyttede Kærnehuse ud med en Regelmæssighed, som næsten hypnotiserede mig i Forbindelse med hans Tale jævnt rindende Kilde



I øvrigt var hans Oplysninger om Vitaminforskningen vist rigtige nok. Jeg havde bare ikke Sans for Videnskub lige da. For en Gangs Skyld græd jeg. Sir Peter Pral græd. Saa fatter De vist, hvad Sult og Tørst kan betyde for Mennesker.



Naar jeg er bedst, plejer jeg at udløse mine Følelser i Sang. Ikke i Alsang, men i ganske almindelig, om end særdeles smuk, Solosang. Saa vidt jeg husker, var det noget af Musikkeren Wagner, der maatte holde for

Columbus

og Eventyrerne der fulgte i hans Kølvand

Ved NAVIGATOR

V

BLANDT de Eventyrere, som havde fulgt Columbus paa hans Opdagelsesrejser, og som fortsatte i hans Kølvand, havde vel ingen ført en mere omtumlet og spændende Tilværelse end Alonzo de Ojeda. Læserne har allerede tidligere stiftet et flygtigt Bekendtskab med denne eventyrlystne og forvovne Hidalgo gennem hans dristigt gennemførte Ekspedition til Cibao's Guldminer paa Hispaniola under Columbus' anden Rejse — og hans desperate Kamp med Kariberne, hvorunder han pillede Prydfjerene og Storheden af deres berygtede Høvding, Caonabo. Men disse Begivenheder er langt fra udtømmende, hvad denne Eventyrers Bedrifter angaar, og da disse saavel som flere andre af hans Samtidiges Forehavender alle er en Følge af Columbus' Idé og hans Resultater, og alle danner Led i den Kæde, der omspænder Spaniernes Opdagelser og deres Virksomhed i „Den nye Verden“, skal de i denne Forbindelse vigtigste Enkeltheder i denne Mands Historie ogsaa gives her.

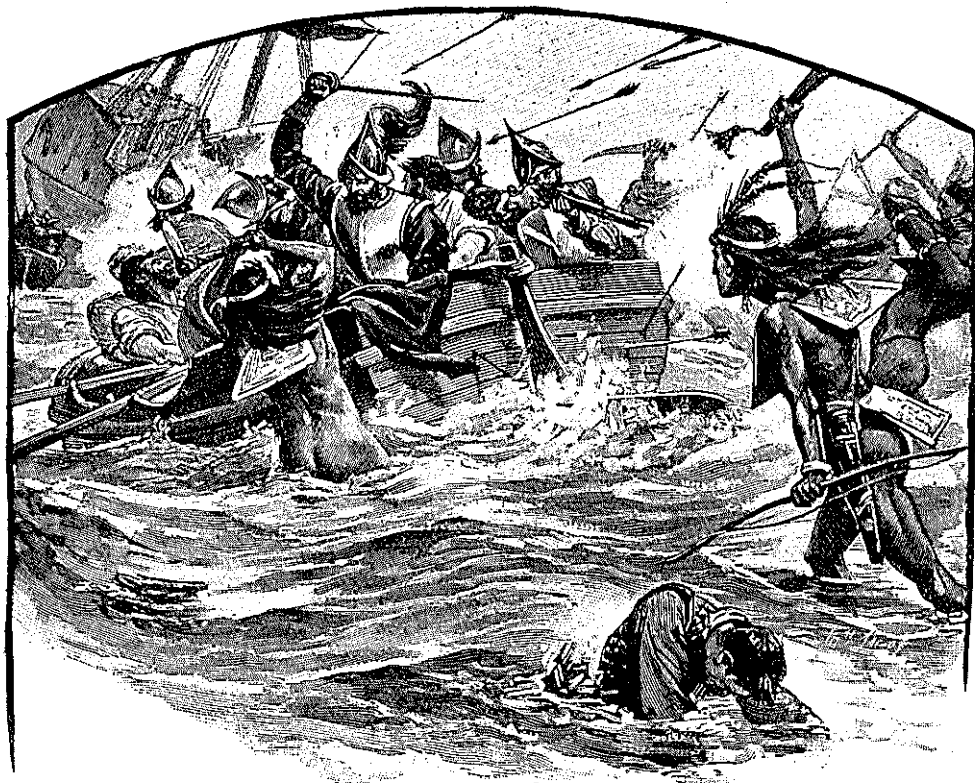
Alonzo de Ojeda var født i Castilien 1472 — Da-
toen ubekendt — og han var saaledes kun 21 Aar gammel, da han den 25. September 1493 sejlede ud med Columbus paa dennes anden Rejse. Han havde mange indflydelsesrige Forbindelser, og blandt disse var ogsaa en Dominikaner-Munk — en af Spaniens første Inkvisitorer og intim Ven af Biskoppen Fonseca, som paa den Tid var den øverste hjemlige Leder af alle kirkelige Affærer i de nyopdagede Kolonier, og som hade Columbus.

Paa en eller anden Maade var Ojeda gennem sin Ven Munken ogsaa kommet i Forbindelse med den Biskop og havde i den Grad indyndet sig hos Hans Hellig-

hed, at denne inden længe besluttede at protegere den i hans Øjne saa lovende unge Mand, som i sin Beretning om sine Oplevelser paa den Rejse, han havde gjort med Columbus — paa Admiralens Bekostning — ikke havde sat sit eget Lys under en Skæppe og heller ikke havde lagt Skjul paa sin egen Higen efter at komme til at lede en Opdagelses-Ekspedition

til „Den nye Verden“. Og da Columbus vendte tilbage fra sin tredie Rejse med Nvheder om rige Opdagelser langs Perle-Kysten i Paria-Bugten, faldt det ikke Biskop Fonseca vanskeligt at faa sin Yndling Ojeda overdraget Hvervet som Leder af en Opdagelsesrejse til disse Egne; og som en særlig Gunst og til Beskyttelse mod de Farer, der kunde møde hans Yndling under denne Færd, skænkede han Ojeda et lille flamsk Maleri af den hellige Jomfru.

Der synes ikke at være spurgt om noget kongeligt Samtykke til denne Ekspedition. Købmændene i Sevilla fremskaffede de fornødne Skibe og Penge til disses Udrustning, og som Deltagere meldte der sig mange af de Mænd, der havde sejlet med Columbus — blandt



Vincente Pinzon's første Skærmydsel med Brasil-Indianerne.

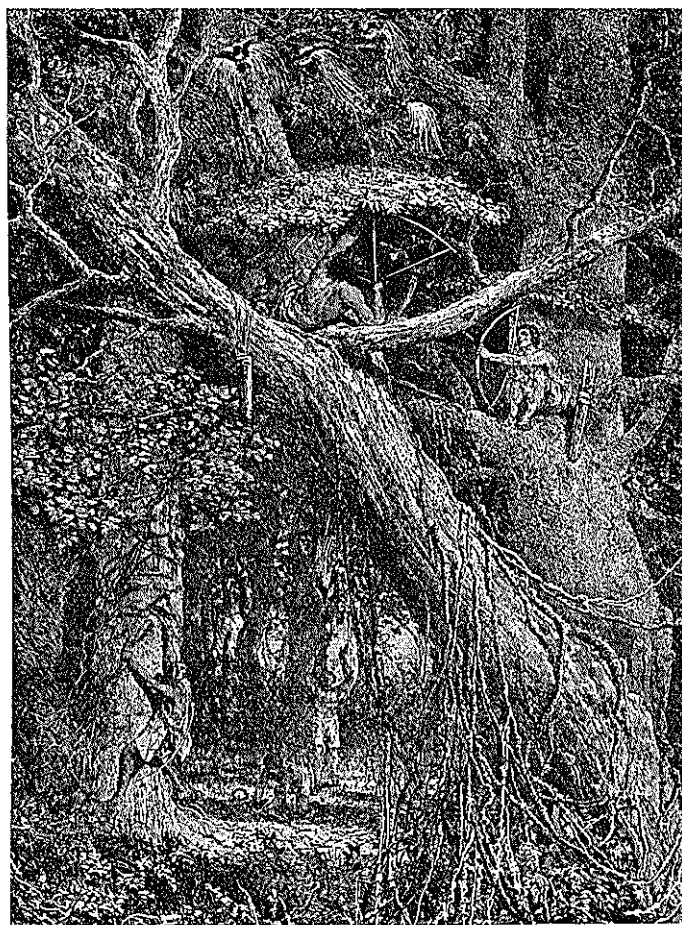
disse ogsaa Biscayeren, Juan de la Cosa, som havde været Styrmand med „Santa Maria“ paa Columbus' første Rejse. Endvidere skal blandt Deltagerne ogsaa nævnes Amerigo Vespucci — en falleret florentinsk Købmand, som skulde være merkantil Raadgiver, og efter hvem „Den nye Verden“ antages at have faaet sit Navn.

Den 20. Maj 1499 afsejlede saa Ojeda med sin Ekspedition, som bestod af fire store og to mindre Skibe, og efter at have anløbet de kanariske Øer, naaede han efter en Overfart paa 24 Dage Kysten af Syd-Amerika ved et Punkt, der laa betydeligt sydligere end de Steder, Columbus havde opdaget. Herfra styrede han nordover og gjorde Landgang ved Munden af Floden Essequibo, hvor han gennemsgte de nærmeste Omgivelser for

at faa sin Proviantbeholdning kompletet, men hvor han kun mødte nogle tilsyneladende fattige og ugæstfri Indianere, der lod ham forstaa, at i hele dette store Omraade, som deres Stamme beboede, og som de kaldte „Coquibacao“, ikke kunde opdrives anden Føde end den, man til det daglige Behov skaffede sig ved Jagt og Fiskeri. Med uforrettet Sag sejlede Ojeda saa videre langs Kysten og kom til Munden af den store Flod Orinoco, hvis ferske Vand kunde spores mange Mil til Søs. Herfra fortsatte han stadig med Kurs mod Nord, indtil ogsaa han naaede den ufrugtbare Ø Trinidad, som Aaret i Forvejen var opdaget af Columbus. Han søgte saa igen ind mod Fastlandet, rundsejlede Paria-Bugten og fortsatte langs Kysten til en Indianer-Bebyggelse ved Navn Maracapana. Her blev han modtaget med megen Venlighed af de Indfødte, som forsynede ham rigeligt med Fisk og Dyrekød samt Kassava-Brød og anden Proviant, men som til Gengæld bønfaaldt ham om at yde dem Hjælp mod deres Dødsfjender, Karib-Kannibalene fra de nærliggende Øer, som til Stadighed forulempede dem.

Den eventyrlystne Ojeda, der havde disse blodtørstige Karibers Stammefrænder paa Hispaniola i frisk Erindring, var straks Fyr og Flamme for atter at komme i Lag med flere af samme Slags. Og efter at have taget nogle af de venlige Indfødte fra Maracapana om Bord som Vejvisere, gik han igen under Sejl for at søge efter disse Kannibal-Øer.

Efter et syv Dages Kryds gik han til Ankers med hele



Jagende Brasil-Indianere.

sin Flaade tæt under Land ved en af de mindre karibiske Øer, og Skibenes Ankomst her lokkede straks en hel Horde af malede og befjedrede Krigere ud fra Øens Skovtykning og ned til Strandbredden. De var alle bevæbnede med Buer og Pile, med Spyd og Køller, og de havde garderet deres nøgne Legemer med firkantede og dekorerede Skjolde for Bryst, Ryg og Lænder.

Ojeda beordrede øjeblikkelig Skibenes Baade sat i Vandet. Hver Baad var forsynet med en *paterero* — en lille Kanon, og foruden Betjeningen ved Aarerne var de bemandede med Soldater, som var bevæbnede med lange Sværd og drabelige Muskedonnere, og som fik Ordre til at lægge sig ned paa Baadens Bund, saa de ikke var synlige fra Land; og da alt saaledes efter disse særlige Omstæn-

digheder var gjort klart til Landgang, blev Baadene støttet roet ind mod Øen.

Da de nærmede sig Strandbredden, lod de Indfødte pludselig en Sky af Pile flyve ud imod dem, men paa den endnu temmelig lange Afstand foraarsagede disse ingen Skade eller hindrede Spanierne i at fortsætte Roningen, og da Baadene saaledes stadig avancerede indefter, vadede de Indfødte ud imod dem for under Kamp paa nærmere Hold at forhindre dem i at lande. Men nu rejste Soldaterne sig pludselig fra Baadens Bund og affyrede baade Kanoner og Muskedonnere, og skræmmede af Bragene og Røgen fra disse her ukendte Vaaben flygtede de Indfødte over Hals og Hoved tilbage til Stranden, mens Ojeda og hans Mænd uhindret sprang i Land. Kariberne fattede sig dog hurtigt igen efter Forskrækkelsen, og med det Mod og den Dødsforagt, der er et Særkende for denne Race, tog de Kampen op paany, men maatte tilsidt trække sig tilbage og søge Skjul i Skovtykningen — medtagende deres Saarede, men efterladende adskillige Døde paa Valpladsen.

Den følgende Dag samlede der sig en endnu større Mængde fjendtligsindede Indfødte paa Stranden, men ogsaa disse blev efter en desperat Modstand fordrevet til Skoven, hvor deres Hytter blev afsvedet, og som det var Ojeda's sædvanlige Fremgangsmaade under Angreb paa Kariberne, tog han ogsaa ved denne Lejlighed en Del Fanger, som blev slæbt om Bord i Skibene for senere at blive solgt som Slaver. Flere lignende

Skærmydsler fulgte efter, men i alle Tilfælde gik Spanierne af med Sejren uden selv at lide noget Tab af Dræbte. Enkelte af dem havde nok faaet alvorlige Pile-saar, men disse var dog ikke dødelige, da Kannibalerne paa de karibiske Øer — for ikke at gøre deres Ofres Kød uspiseligt — aldrig forgiftede deres Pile, hvilket derimod var Tilfældet med flere af deres Stamme-frænder paa andre Øer og paa Fastlandet.

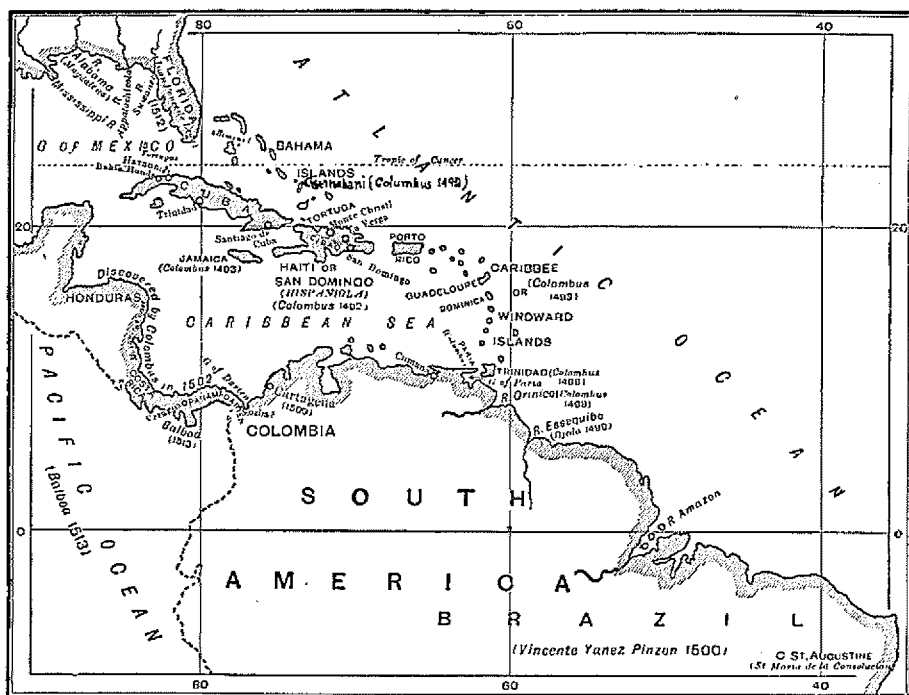
Efter nogle kortvarige Besøg paa et Par andre af de mindre karibiske Øer, hvor Ojeda med sin indgroede Stridslyst ogsaa fik nok at gøre med at holde sig de blodtørstige Kannibaler fra Livet, gjorde han en Afstikker til Hispaniola. Og som den Ufredsstifter han ogsaa var, fortalte han her — naturligvis ikke for at gavne sin tidligere Foresatte — at Columbus var faldet i Unaade hos Kongen og var berøvet alle sine Privilegier, og at hans eneste Ven Dronningen laa for Døden.

Det er muligt, at Ojeda har haft en Forudfølelse af, at Columbus virkelig vilde komme ud for disse eller lignende Ubehageligheder, men det var dog ikke sket endnu, og Udspredelsen af disse Rygter paa Hispaniola kan som sagt ikke være foretaget i nogen god Mening. Blandt Kolonisterne blev de da ogsaa modtaget med Skadefryd, og efter at deres Ophavsmand saaledes havde lagt Spiren til mere Modgang for den Mand, der havde lært ham meget og kun havde gjort ham godt, gik han under Sejl igen og fortsatte sin Opdagerfærd, under hvilken han hidtil havde lagt mere Vægt paa Eventyr end paa Udbytte. I Midten af Juni Aar 1500 naaede han tilbage til Spanien med alle sine Skibe propfulde af Karib-Indianere, der blev solgt som Slaver, men uden anden Gevinst, end hvad dette Salg indbragte. Og da Rejsens Udgifter var dækkede, blev der kun 500 Dukater tilbage til Deling mellem samtlige overordnede Deltagere i Ekspeditionen. — — —

En anden Eventyrer ved Navn Pedro Nino, som ogsaa havde ledsaget Columbus paa dennes første Rejse, havde imidlertid med Understøttelse fra anden Side samtidig med Ojeda og med en lille Karavel paa 50 Tons ogsaa gjort en Rejse til den nyopdagede Verden. Han var vendt tilbage to Maaneder tidligere end Ojeda, men i Modsætning til denne hjembragte han en stor Mængde ualmindelig fine Perler, for hvilke der tilflød det kongelige Skatkammer et saa mægtigt Beløb i Penge, at man i Stedet for at takke Nino eller yde ham noget som helst Gunstbevis mistænkte ham for Uhæderlighed og beskyldte ham for at have tilvendt sig og skjult en større Portion af Rejsens Udbytte for sin egen Part. Han blev kastet i Fængsel, og der blev indledet en Undersø-

gelse, men da der ikke kunde fremskaffes noget Bevis imod ham, blev han langt om længe sat paa fri Fod igen.

Begyndelsen af Aaret 1500 blev iøvrigt meget bemærkelsesværdigt i de spanske Opdagelses Historie. I December det foregaaende Aar var Vincente Pinzon — tidligere omtalt som Fører af Karavellen „Nina“ paa Columbus' første Rejse — sejlet ud fra Palos med fire Skibe og havde opdaget det store sydamerikanske Land Brasilien. Han var den første af disse uforfærdede Opdagelsesrejsende, der passerede Ækvator — og den første Mand blandt sin Ekspeditions Deltagere, der fik det Kap i Sigte, som han gav Navnet „Maria de la Consolacion“, men som nu hedder „Kap St. Augustine“ — i mange Kort ogsaa „Kap St. Roque“ — lidt Nord for det nuværende Pernambuco. Han tog straks Landet i Besiddelse for den spanske Krone og kom herover naturligvis straks i Karambolage med dets retsmæssige Ejere, og saa begyndte Uheldet at indhente ham. Hele hans Rejse blev herefter en fortsat Kæde af Ulykker. Under sin første Skærmydsel med disse brasilianske Indianere, der ligesom Kariberne var bemalede og befyedrede og behængt med dekorerede Skjolde baade for og bag, og som modtog Spanierne med en Regn af forgiftede Pile og trods en dræbende Musketild gik dem ind paa Livet med løftede Tomahawker, blev ti Mand af hans Folk dræbt, og Resten maatte kæmpende og haardt trængte retirere tilbage til deres Baade. Men Indianerne fulgte efter dem ud i Vandet, omringede Baadene og forsøgte at holde fast paa Aarerne. Det lykkedes dem ogsaa at overmande Mandskabet i den ene Baad og bemægtige sig denne, og med dette Bytte trak de sig ud af Kampen, hvorefter Pinzon beskæmmet og med Resten af sine besejrede Folk vendte tilbage til Skibene efter her at have mødt den haardeste Modstand, nogen Europæer endnu havde været ude for i „Den nye Verden“. Han



Kort over de spanske Opdagelser i Vestindien, Mellemamerika og en Del af Sydamerika.



Ojeda belægges med Lænker.

søgte heller ikke at faa Revanche for Nederlaget hos disse Sejrherrer, men han tilfredsstillede saa sin Hævntørst paa en venlig og gæstfri Stamme, som han fandt paa en lille paradisisk Ø i Amazonflodens Delta. Her fangede han 36 af disse godlidende Indfødte og sejlede bort med dem for senere at sælge dem som Slaver.

Ved Bahama-Øerne blev hans lille Flaade overfaldet af en forrygende Orkan, under hvilken to af Skibene gik til Bunds med Mand og Mus for Øjnene af de to andre Skibes Besætninger, uden at disse var i Stand til at yde Kammeraterne den mindste Hjælp. Det tredje Skib blev af Orkanen drevet ud til Søs, og det fjerde blev saa havareret, at Pinzon, som var dér om Bord, tillige med den øvrige Besætning forlod det i Baadene, hvormed de ogsaa naaede i Land med Livet i Behold. Her fandt de nogle faa skikkelige Indianere, og for at disse ikke skulde udbrede Nyheden om, at der paa Øen var landet en Haandfuld skibbrudne Spaniere, besluttede Pinzon at lade alle disse skikkelige Indfødte dræbe. Endnu inden denne morderiske Beslutning kom til Udførelse, returnerede imidlertid det Skib, som var drevet til Søs med Orkanen; og da det andet Skib, som var blevet forladt, til Trods for dets svære Havari alligevel havde redet Orkanen af og Dagen efter drev ind mod Land, blev ogsaa det bjærget, hvorefter Pinzon øjeblikkelig gik under Sejl og satte Kurs hjemefter. Begge Skibe naaede ogsaa i god Behold Palos, men bortset fra Opdagelsen af Brasilien havde Rejsens Udbytte været meget magert, og Pinzon havde nok at gøre med at tilfredsstille Købmændene, som havde bekostet Ekspeditionens Udstyr. De forlangte alle deres Udlæg tilbagebetalt og en Fortjeneste paa 100 Procent, og for dette Beløb gjorde de Arrest i de to Skibe og i alt, hvad disse medførte af Gods og Slaver, som de straks gjorde Foranstaltninger til at faa solgt. Ved en kongelig Forordning blev der dog

nedlagt Forbud herimod, og ved at paadrage sig en stor Gæld lykkedes det omsider Pinzon at stille Købmændene tilfreds.

Alonzo Pinzons Opdagelser var hermed afsluttet. Selv havde han ikke høstet nogen Fordel af denne Færd; men hans Efterkommere blev for hans Fortjeneste for at have opdaget Brasilien senere af Kejser Carl V ophøjet i Adelsstanden. Den amerikanske Forfatter Washington Irving — De forenede Staters Gesandt i Madrid fra 1842—46 — skriver i sin Historie om Amerikas Opdagelse, at han under et Besøg i Palos endnu paa den Tid fandt flere Grene af Stammen „Pinzon“, som i gode Omstændigheder nød Livet under patriarkalske Forhold.

For at vende tilbage til Ojeda havde hans første Le-

delse af en Opdagelsesrejse til „Den nye Verden“ som sagt kun bragt ham Anseelse. Men i Aaret 1502 lykkedes det hans Velynder, Biskop Fonseca, at anbefale ham til den kongelige Gunst og Bevaagenhed, og der blev tilstaaet ham en anselig Landstrækning paa Hispaniola og Guvernørposten over Provinzen Coquibacoo ved Floden Essequibo's Munding, som han 1499 selv havde opdaget.

Med fire vel udrustede Skibe stak Ojeda saa til Søs og naaede Kysten af Syd-Amerika ved en Plads, som af de Indfødte kaldtes „Cumana“. Denne Plads har den Dag i Dag det samme Navn og ligger i Venezuela lidt vesten for Paria-Bugten. Her besluttede han at forsyne sig med Proviant til sit nye Guvernement, hvor han under sit første Besøg ikke havde kunnet opdrive noget. Han havde faaet den Idé, at det vilde være mere fordelagtigt for ham at stjæle dette fra de Indfødte i et Land, hvor han kun var en tilfældig Gæst, end om han røvede det fra sine Naboer omkring det Distrikt, han selv skulde kolonisere. Han tillod derfor sine Mænd at udplyndre Cumana, men paalagde dem ikke at ødelægge de Indfødtes Beboelseshuse eller begaa Blodsudgydelser. Ikke desto mindre blev en halv Snes Indfødte dræbt og mange saarede under de Skærmydsler, der uvægerligt blev Følgen af denne Udplyndring, og adskillige Hytter gik ogsaa op i Røg og Flamme. En Del Bomuld, nogle primitive Redskaber og lidt Husgeraad faldt i Spaniernes Hænder, ligesom de ogsaa kidnappede en Del Kvinder, hvoraf nogle igen blev løskøbt for Guldplader. Proviant fandt de derimod ikke noget nævneværdigt af, og Ojeda sendte saa et af sine Skibe til Jamaica efter Forsyninger, som saa skulde sejles direkte til Coquibacoo ved Floden Essequibo's Munding.

Saa forlod Ojeda med sine øvrige Skibe ogsaa Cumana, og efter at han flere Steder langs Venezuela's

Kyst havde forsøgt at skaffe sig friske Fødemidler, hvilket kun i ringe Grad lykkedes som Følge af hans og hans Folks brutale Optræden og de Indfødtes paafølgende fjendtlige Holdning, naaede han omsider sit nye Guvernement, Coquibacoo. Han gik til Ankers i Bugten, hvor det nuværende Georgetown er beliggende, og hvor de stedlige Indianere straks forsøgte at hindre ham i at gaa i Land. Men Ojeda var naturligvis ikke den Mand, der af en Flok Vilde lod sig vise Døren i sit eget Guvernement. Han gik løs paa Indianerne med haard Haand og drev dem saa eftertrykkeligt bort, at han i Fred og Ro fik Lejlighed til at opføre et solidt Fort, som til Forsvar blev armeret med nogle smaa Kanoner fra Skibene. I dette Fort indrettedes store Forraadskamre til de ventede Forsyninger fra Jamaica og til det, der senere kunde fremskaffes til Supplering af disse. Endvidere blev der ogsaa lavet et Skatkammer, som skulde være Gemmested for nogle jernbeslaaede Kister, der var forsynet med solide Laase, og hvori de særlig værdifulde Erhvervelser skulde opbevares.

Imidlertid trak Tiden ud. Forsyningsskibet fra Jamaica lod stadig vente paa sig, og man begyndte at blive udgaaet for Fødemidler. Mandskabet, som manglede Redskaber og led mange andre Savn, blev efterhaanden foruroliget ved Situationen i dette fattige og usunde Distrikt, hvor Feber og Dysenteri hurtigt havde holdt sit Indtog iblandt dem. De begyndte ogsaa at nære Frygt for, at Skibene, som efterhaanden var blevet stærkt angrebne af Orm, snart vilde være saa usødygtige, at de næppe vilde kunne naa tilbage til Spanien med dem, og de murrede højlydt. Tilsidst saa Ojeda sig nødsaget til at gribe til det samme Middel, som Columbus havde benyttet under tilsvarende Forhold paa Hispaniola. Han sendte de mest urolige Hoveder ind i Landet for at fouragere under Anførsel af Ekspeditionens merkantile Raadgiver, Amerigo Vespucci, som skulde forhandle med de Indfødte. Rundt om i de forskellige Indianer-Bopladder fik disse Udsendinge ogsaa indsamlet nogle Fødevarer og en Del andre værdifulde Ting — heriblandt nogle Guldplader. Med Fødevarerne og en Del andet Bytte lukkede Ojeda foreløbig Munden paa de utilfredse Skumlere, men Guldet gik i Skatkammeret og blev laaset ned i de jernbeslaaede Kister, hvortil han selv opbevarede Nøglerne.

Imidlertid voksede Folkenes Utilfredshed, eftersom deres Afsavn blev større og større for hver Dag, der

gik, og de eneste, der understøttede Ojeda i at neddæmpe Oprørsaaenden, var hans nære Ven Juan de la Cosa og Amerigo Vespucci, og disse tre havde det største Besvær med at holde Styr paa det misfornøjede Mandskab, som havde fundet en villig Anfører i en af de mindre Skibes Kaptajner — en Mand ved Navn Ocampo, som bar personligt Nag til Ojeda. Oprørsbevægelsen truede netop med at slaa ud i lys Lue, da det udsendte Skib ankom fra Jamaica med friske Forsyninger. Dette Skibs Kaptajn, hvis Navn var Vergara, var imidlertid knyttet til Oprørsbevægelsens Leder baade med Slægtskabs- og Venskabsbaand. Han var aldrig saa saare ankommet, før Ocampo stillede om Bord og havde en personlig Samtale med ham om Forholdene. Da Ojeda noget senere selv kom om Bord for at se den fra Jamaica medbragte Proviant, blev han straks overfuset af baade Vergara og Ocampo, som beskyldte ham for at have overskredet sin Myndighed og sit Guvernements Grænser, saa han derved havde udsækt de omboende Indianere til Fjendtligheder og udsat sine Folk for at sætte deres Liv paa Spil — og frem for alt for at have lagt Beslag paa det indvundne Guld til sin egen Fordel. De meddelte ham, at det derfor var deres Agt at føre ham som Fange til Hispaniola, saa han over for Guvernøren dér kunde svare for sine Handlinger.

Ojeda indsaa straks, at han var plumpet i en Fælde, men han tabte tilsyneladende hverken Hovedet eller Humøret. Han svarede dem omgaaende, at han syntes, det vilde være mere rimeligt, om de og alle andre, som lod til at være blevet trætte, hurtigst muligt vendte tilbage til Spanien.

Denne Maade at tage Sagen paa syntes straks at dupere de to sammensvorne Karavel-Kaptajner. De kunde godt tænke sig at vende tilbage til Spanien med alle de store Skibe, og de vilde saa overlade Ojeda de to mindre Fartøjer og en Trediedel af Provianten til sig og dem, der fortsat vilde blive og tjene ham. Men da Spydigheden i Ojedas Svar hurtigt gik op for dem, slog de pludselig om og fastholdt deres først tagne Beslutning. De lod derefter Ojeda belægge med Lænker, og efter at Skatkammeret var brudt op og Kisterne med det indvundne Guld var bragt om Bord, gik alle Ekspeditionens Skibe under Sejl for Hispaniola medførende Rub og Stub af Mennesker og Materiale, som de havde bragt med sig til Grundlæggelse af Guvernementet Coquibacoo — og med Guvernøren selv som Fange.

Fortzættes.

Søfartens Bibliotek

Dansk Dampskibsrederiforening har i Stedet for afdøde Skibsinspektør, Kaptajn E. Salomonsen indvalgt Kaptajn E. N. Erichsen som sin Repræsentant i Bibliotekets Bestyrelse.

Efter Udsendelsen af *Søfartens Biblioteks* Beretning har det modtaget en Del Bidrag til Driften, hvoraf kan nævnes: fra Nordjyllands Kul-Kompagni A/S Kr. 100,—; fra Skibsreder G. Schjønnemann Kr. 100,—; Dansk Dampskibsrederiforening Kr. 6000,—; Ø. K. Kr. 1000,—; Esbjerg Kommune Kr. 1000,—; De

3 nautiske Foreninger (Skibsførerforeningen, Skipperforeningen og Styrmandsforeningen) Kr. 550,—; Maskinmestrenes Forening Kr. 500,—; Danmarks Nationalbank Kr. 500,—; samt endvidere Bidrag fra D. D. P. A., Søfyrbødernes Forbund, Aabenraa, Hjørring, Holbæk, Rudkøbing og Aalborg Kommuner.

Har De læst Sejl og Motor?

Kryolitdamperen „Ivigut“s

Undergang

Ved Kay Larsen

NAAR der i denne Krigstid kommer Meddelelser om krigsforliste danske Skibe, faar vi sjældent ret meget at vide, ikke engang nøje Besked om hvor Ulykken skete, blot at de og de Sømand er omkomne.

Under „Verdenskrigen“ fik vi bedre Efterretninger eller rettere sagt: bedre Oplysninger. Godt Nyt var det jo aldrig, men vi fik mere at vide. Man kunde bedre følge med. Det var lidet trøsterigt, men det er dog værre nu, hvor man kun hører om de Omkomnes Død.

Gennem Søforhørsprotokollen faar man et ret klart Billede af Krigsforlisene 1914—18, og vi skal her berette om Kryolitdamperen „Ivigut“s Undergang i Sommeren 1917.

Skibet var et Skruebarkskib paa 456 br. Tons, tilhørende Aktieselskabet Kryolit Mine- og Handels-Selskab, København, og det var bygget hos Løwe & Søn i Helsingør 1875. Fører var Kaptajn F. Hansen, og Besætningen talte 16 Mand. „Ivigut“ gik fra København d. 3. Maj 1917 med Proviant og Materialer til Brug i Ivigtut. Det naaede hurtigt og godt Bruddet, og med en Last paa 370 Tons Kryolit gik det allerede paa Maa-nedens sidste Dag fra Grønland, bestemt til København. Færøerne passeredes d. 17. Juni, og alt var da vel ombord. Om Aftenen tørnede Kaptajn Hansen ind, og 1. Styrmand H. I. Ibsen kom paa Broen. Han blev afløst af 2. Styrmand Thorv. Strømberg, og det var paa hans Vagt, at Katastrofen skete, Tirsdag d. 19. Juni Kl. 6 Morgen.

En Undervandsbaad uden Flag dukkede op. Den gav ikke noget Signal, men gav sig, saasnt Mandskabet kunde komme op, til at skyde. Efter fire Skud dykkede den, men da man gik ud fra, at den kom frem igen, blev Maskinen paa „Ivigut“ straks stoppet, og der blev brast bak. Frivagten blev purret ud og Jollen sat i Vandet, bemandet med Førstestyrmand Ibsen med to Mand. De skulde vise Papirerne, saasnt Undervandsbaaden kom op igen. Netop da afskød Undervandsbaaden en Torpedo, som man kunde se fra „Ivigut“; heldigvis gik den under Skibet og gjorde saaledes ingen Skade. Imidlertid blev Styrbord Redningsbaad sat i Vandet, men der blev ikke Tid til at faa Bagbord Redningsbaad ud, for Undervandsbaaden kom hurtigt op igen og begyndte at skyde med Granater paany. „Ivigut“ blev ramt 3 Gange, inden alle Mand var kommet i Baaden, og siden var Baaden nær ved at blive ramt flere Gange.

Jollen havde ikke vovet sig helt hen til Undervandsbaaden, men et Stykke Vej fra Skibet fordelte „Ivigut“s Mandskab sig saaledes, at der kom 9 Mand i Redningsbaaden og 7 Mand i Jollen. Undervandsbaaden beskød Skibet fra Klokken lidt i syv til Klok-

ken 10 Minutter i otte. I Baadene tog man Situationen ret roligt og talte Skudene: 75. Saa gik „Ivigut“ til Bunds, og samtidig dykkede Undervandsbaaden. Den havde opnaaet, hvad den vilde — og den havde ikke noget at gøre med Baade og deres ensomme Mennesker. Der var ikke noget Skib — heller intet Land at se, men man tog ikke Forholdene for højtideligt. Folkene satte Sejle paa Redningsbaaden og bandt Jollen til den. Vinden var V. S. V., og Kursen blev sat ad Norge til. I Jollen blev der roet med et Par Aarer, saa Baadene kom frem med ca. 3 miles Fart. Intet Skib blev set den Dag. Næste Dag var det stille, og man gav sig til at ro i begge Baade. Stadig intet Skib at se.

Torsdag Morgen gav Nordenvind. Sejlet blev atter sat paa Redningsbaaden, og Folkene i Jollen roede skiftevis. Vinden friskede op, og der faldt megen Regn. Alle blev dyngvaade, men Humøret var ikke helt ringe. Alle Mand var jo bjærgede og ved godt Helbred, og der var godt nok med Proviant og Vand — og Farten Øst paa var ikke helt ringe — igen 3 Knob.

Der var intet Tøj at skifte med, og Kosten var lidt ensformig, men det lavede svært op, da der om Eftermiddagen ved 4-Tiden blev set en Sejler i Læ. Baadene blev frigjort fra hinanden, for at Redningsbaaden kunde komme hurtigere frem og naa Sejleren. Redningsbaaden naaede Skibet ved 6-Tiden. Skibet, den svenske Fiskerkutter „Sunbeam“ af Grynsund, vendte straks, og jollen blev optaget en halv Time senere.

Fiskerne paa „Sunbeam“ gjorde alt, hvad de kunde, for Danskerne, gav dem varm Kaffe med en Dram til, tørrede Tøjet for de Skibbrudne og overlod deres Køjer til „Ivigut“s Folk, og det var noget, der smagte, særligt da det en halv Times Tid efter blæste op til Syd-Øst med Taage og Kulde. Svenskerne var storartede. Om Natten blev det fint Vejl, og „Sunbeam“ benyttede sig af S. S.-Vinden og styrede mod nærmeste Havn, Florø.

Om Morgenen d. 22. Kl. 5 naaede „Sunbeam“ Havnen, og da var „Ivigut“s Folk udhvilede. De indlogerede sig paa Hotel „Victoria“ — og saa var den Rejse foreløbigt endt.

Skibet „Ivigut“ var forsikret for 100.000 Kr. og Lasten for 45.000. Folkene fik deres mistede Sager godtgjort. „Sunbeam“ fik Jollen, Redningsbaaden blev solgt i Florø. Alle kom helskindede hjem, og saa maatte man jo — i Betragtning af Forholdene — være tilfreds.

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XI

The female pirates

Klo- og Mersefald-Chanty

Moderato.

Solo: Kor:

I'll sing you a song of a mai-den so fair. Hang,

Solo:

boys that mai-den so fair! Ma - ry Reed was her name, and

Kor:

red was her hair. Hang my boys that mai-den so fair!

Solo: A saucy sailor was old father Reed.

Kor: Hang, boys that maiden so fair!

Solo: When Mary was born, for years he was dead.

Kor: Hang my boys that maiden so fair!

Solo: And old mother Reed kept going her joy.

Kor: Hang, boys that maiden so fair!

Solo: In secret young Mary grove up as a boy.

Kor: Hang my boys that maiden so fair!

Solo: But war broke out, and then Mary Reed.

Kor: Hang, boys that maiden so fair!

Solo: She joined as a soldier for earning her bread.

Kor: Hang my boys that maiden so fair!

Solo: She fought in the Flander, got broke in the peace.

Kor: Hang, boys that maiden so fair!

Solo: And then she went pirating o'er the sea's.

Kor: Hang my boys that maiden so fair!

Solo: She boarded and plundered so many a ship.

Kor: Hang, boys that maiden so fair!

Solo: That female pirate on her spanish-main trip.

Kor: Hang my boys that maiden so fair!

Solo: She robb'd them for silver, for gold and for store.

Kor: Hang, boys that maiden so fair!

Solo: The dead-slain sailors she left in their gore.

Kor: Hang my boys that maiden so fair!

Solo: That female pirate at last got brought up.

Kor: Hang, boys that maiden so fair!

Solo: Her cross-bones she struck for a twenty-gun-sloop.

Kor: Hang my boys that maiden so fair!

Solo: In Iron for trial they brought Mary Reed.

Kor: Hang, boys that maiden so fair!

Solo: „Oh, no,“ said the judge. „We can't hang that fair maid.“

Kor: Hang my boys that maiden so fair!

Solo: In freedom that maiden so fair went along.

Kor: Hang, boys that maiden so fair!

Solo: With a bottle of brandy and singing a song.

Kor: Hang my boys that maiden so fair!

Denne gamle Hale-Chanty er fremstaaet af Begivenheder, der fandt Sted for mere end to Hundrede Aar siden. Hvad der synges i denne Sang er slet og ret en Skildring af en af den Tids mærkeligste Skikkelser blandt Søens Folk — maaske den mærkeligste i hele Sølivets Historie.

For Psykologer har Kvinden Mary Reed været en Gaade — for Skeptikere — en Sagnfigur; men i Virkeligheden er hun en historisk Person, hvis eventyrlige Liv ikke i nogen Henseende kan drages i Tvivl, og jeg skal i det følgende fortælle, hvad der fra autentiske Kilder vides om bemeldte Dame, hvilket alt sammen er i nøje Overensstemmelse med Chantyens Solo-Tekst.

Mary Reed var Datter af en fordrunken Sømand og en letsindig Moder. Faderen var af velhavende Familie, men han døde, forinden Barnet blev født; og da de velhavende Bedsteforældres højeste Ønske var, at Barnebarnet skulde blive en Dreng, skjulte den letsindige Enke, som sad i trange Kaar, den rette Sammenhæng ved Fødselen. Og i Haab om at faa pekuniær Støtte fra sin afdøde Mands Slægtninge udgav hun sit Barn for at være en Dreng. Hun klædte og opdrog Mary derefter, og ingen opdagede Falskneriet; men om dette bragte hende nogen pekuniær Fordel faar staa hen. Hun fortsatte i hvert Fald sin Letsindighed i Ar-

mod, og imens voksede Mary op som en Dreng — for Lud og koldt Vand.

Dette var i Slutningen af det syttende Aarhundrede. Krigen rasede i Nederlandene, og da Mary kom til Skelsaar og Alder, lod hun sig — efter idelige Kampe med Sult og Nød og for at tjene til Livets Ophold — hverve til Soldat. Hun drog med et Fodfolk-Regiment til Flandern, hvor hun sloges som en Mand — og saa drabeligt, at end ikke hendes nærmeste Omgivelser kunde mistænke hende for at være andet end det, hun udgav sig for. Senere overgik hun til Rytteriet, og her forelskede hun sig i en Soldaterkammerat — en ung Flamlænder, for hvem hun i Længden ikke kunde skjule sin Hemmelighed. Saa forlod Mary Reed og hendes Flamlænder Hæren og giftede sig, og Parret bosatte sig i den nederlandske Fæstningsby Breda, hvor de oprettede et Spisehus.

En Tid gik denne Forretning strygende. Men saa døde pludselig Flamlænderen, og kort Tid efter indtraf Freden, som fuldstændig ruinerede hans Enke.

I sin Nød tyede Mary Reed igen til sine Mandsklæder. Først lod hun sig atter hverve som Soldat; men under de nu herskende fredelige Tilstande tiltalte dette Liv hende ikke i Længden, og en skønne Dag stak hun af og gik til Søs med et hollandsk Skib, som sejlede til Vestindien.

I Nærheden af Øen Tortuga blev dette Skib overhalet og bordet af engelske Sørøvere, og Mary Reed, som mente at se sin Fordel ved at fortælle Piraterne, at hun var engelsk Matros, blev netop af den Grund taget med om Bord i Sørøverskuden, mens Hollænderne fik Lov til at fortsætte Rejsen med deres udplyndrede Skib.

Mary Reed blev nu tvunget ind i Sørøver-Professionen. Hun paastod i hvert Fald flere Aar efter under et Retsforhør, at hun var kommet paa den Galej meget imod sin Vilje, og at hun nærede Afsky for denne smudsige Bestilling. Men ikke desto mindre gik hun op i den med Liv og Sjæl, og hun sloges og plyndrede som den mest uforfærdede og skaanselsløse Pirat, uden at nogen af hendes Kammerater opdagede, at hun i Virkeligheden hørte til „Det svage Køn“. Og da den engelske Konge, Wilhelm III, i Aaret 1699 udstedte Amnesti for alle britiske Sørøvere — med Undtagelse af de to paa den Tid mest berygtede, Kaptajn Kidd og Kaptajn Avery — og alle Mary Reed's Kammerater gik i Land og blev benaadede, sejlede hun selv til New Providence og gik herfra paa Togt med en Flaade af Kaperskibe, som opererede mod Spaniolerne i de vestindiske Farvande. Der udbrod dog snart Mytteri om Bord i det Skib, Mary sejlede med, og under Anførsel af den senere berygtede Kaptajn Rackham udskilte dette Skib sig fra Kaperflaaden og gik paa Sørøveri.

Tilfældet vilde nu, at Mary Reed om Bord i dette Sørøverskib fik en Kønsfælle som Kammerat, og skønt denne ikke omtales i Chantyen, er det dog højst rimeligt, at Sangen ogsaa sigter til hende, eftersom dens Titel altid nævnes i Flertal, og Mary Reed i Følge de autentiske Kilder kun har haft dette ene Sidestykke.

Anne Bonney hed denne Nummer to af Historiens kvindelige Pirater. Hun var Datter af en fattig irsk

Advokat, som paa Grund af Pengevanskeligheder udvandrede til Carolina. Her indlod Anne sig i et Kærlighedsforhold til en Sømand, og da Faderen erfarede dette, jog han hende bort fra Hjemmet. Anne rejste saa til New Providence med sin Ven; men her forlod hun denne for en ny opblussende Kærlighed til Kaptajn Rackham, med hvem hun stak af til Søs, forklædt som Matros. Og saaledes finder vi Anne Bonney med Pistoler i Bæltet og Huggert ved Siden i samme Skib som Mary Reed.

Imidlertid tog dette Sørøver-Uvæsen saa stærk Overhaand i de vestindiske Farvande, at Guvernøren paa Jamaica omsider besluttede at gøre Ende paa det. Og da Rackham i Maj 1720 laa og lurede efter Bytte ved Point Negril, blev han overrumplet af et engelsk Krigsskib. Det kom til en heftig Nærkamp, hvorunder de to Kvinder sloges som Djævle, og det paastaas, at disse var de sidste, der overgav sig — svigtet af deres Kampfæller — og først længe efter, at Rackham havde strøget sit sorte Dødningeflag.

Rackham og hele hans Bande blev ført til Kingston og blev dømt til Døden. Alle de mandlige Pirater blev straks hængt, hvorimod de to Kvinders Henrettelse blev udsat. Det blev tilladt Anne Bonney at faa en sidste Samtale med Rackham, lige før han blev ført til Galgen; men hun benyttede kun Tilladelsen til at slynge ham sin Foragt i Hovedet med følgende Replik:

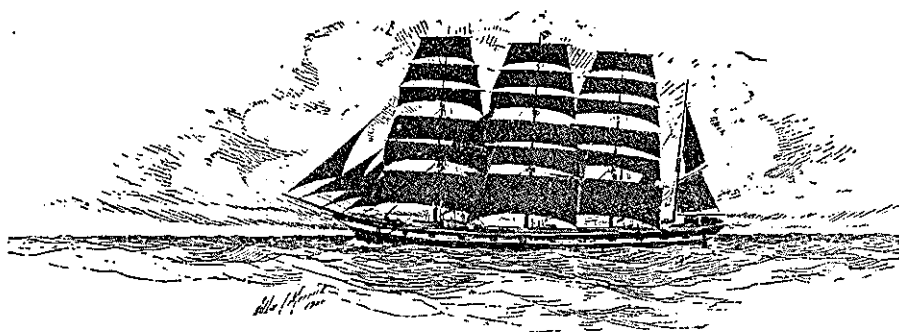
„Havde Du kæmpet som en Mand, vilde Du nu ikke blive hængt som en Hund.“

Anne Bonney og Mary Reed blev senere benaadede. Men Anne Bonney døde kort efter af Klima-Feber, og Mary Reed fulgte troligt sin Far's Eksempel og drak sig ihjel.

Dette er de historiske Begivenheder, der har affødt Chantyen „The female pirates“.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.

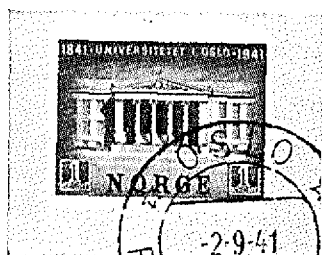




VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.



NORGE: Af de i forrige Nummer omtalte „V“-Mærker vil følgende Værdier komme:

Type Posthorn: 1 — 2 — 3 — 5 — 7 og 12 Øre.

Type Løve: 10 — 14 — 15 — 20 — 25 — 30

— 35 — 40 — 50 — 60 Øre, Kr. 1 — 1,50 — 2 og 5.

Foreløbig er kun faa Værdier fremkommet; men Resten følger efter, saa snart Overtrykningen har fundet Sted.

I Anledning af Oslo Universitetets 100-Aars Jubilæum er udsendt et Frimærke, 1 Krone, olivengraa, Dybtryk, uden Vandmærke (Fig. 1).

SVERIGE: I Anledning af „Skansen“s 50-Aars Jubilæum er udsendt to Frimærker med Billeder af Arthur Hazelius, Skaberen af „Nordiska Museet“ og „Frluftsmuseet Skansen“. Mærkerne viser Hazelius's Hoved og hans Navn, hvor under staar SVERIGE og de tre Kroner. Mærkerne er:

5 Øre, grøn, 2- og 3-sidet takket,
1 Krone, orangegul, 2-stdet takket.

Provisoriske Frimærker.

(Fortsat)

Oplagenes Størrelse er: 4/25 Øre, blaa, 148.857 Ark og 10/30 Øre, orangegul, 19.818 Ark.

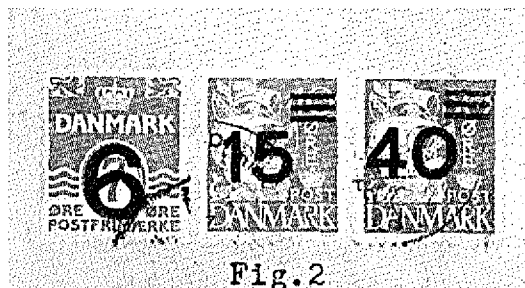


Fig. 2

Priserne for disse ligger saaledes, henholdsvis for ustemplede og stemplede Eksemplarer:

4/25 Øre blaa Kr. 0,50 og 0,15
10/30 „ orangegul „ 0,35 „ 0,15

Paa 4/25 Øre findes nogle mindre Varianter i Overtrykket, som jeg imidlertid ikke kender nu, men ved Lejlighed skal komme tilbage til.

De næste — og foreløbig sidste — Provisorier er de tidligere omtalte fra 1940, som fremkom paa Grund af de ændrede Værdier og Farver. Der findes ialt seks forskellige Typer (Fig. 2):

6 Øre paa 7 Øre, grøn; 6 Øre paa 8 Øre, graa; 15 Øre paa 40 Øre, grøn, Type I; 15 Øre paa 40 Øre, grøn, Type II; 20 Øre paa 15 Øre, rød; 40 Øre paa 30 Øre, blaa, Type II.

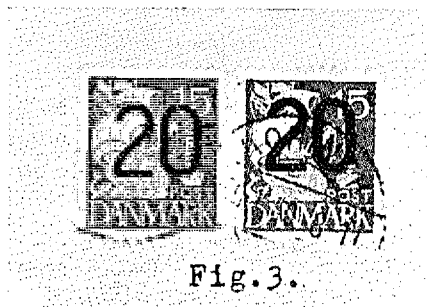


Fig. 3.

Oplagenes Størrelse kender jeg endnu ikke; men i hvert Fald er 20/15 Øre, Type I og 6/8 Øre de mindste, og 20/15 Øre det største.

Priserne er i Dag, henholdsvis ustemplet og stemplet:

6/7 Øre, grøn Kr. 0,10 og 0,10
6/8 „ graa „ 0,25 „ 0,25
15/40 „ grøn, Type I „ 0,50 „ 0,40
15/40 „ grøn, Type II „ 0,20 „ 0,20
20/15 „ rød „ 0,25 „ 0,03
40/30 „ blaa, Type II „ 0,60 „ 0,25

20/15 Øre findes — som tidligere omtalt her paa Siden — med en tyndere og en sværere Type Overtryk. Om Aarsagen til disse er to forskellige Stempler eller Slid paa Stemplet er Fagfolkene uenige, men Forskellen paa Overtrykkene ses tydeligt paa Fig. 3.

Husk at forny Deres Abonnement



(Fortsat)

Illustreret af Oscar Knudsen

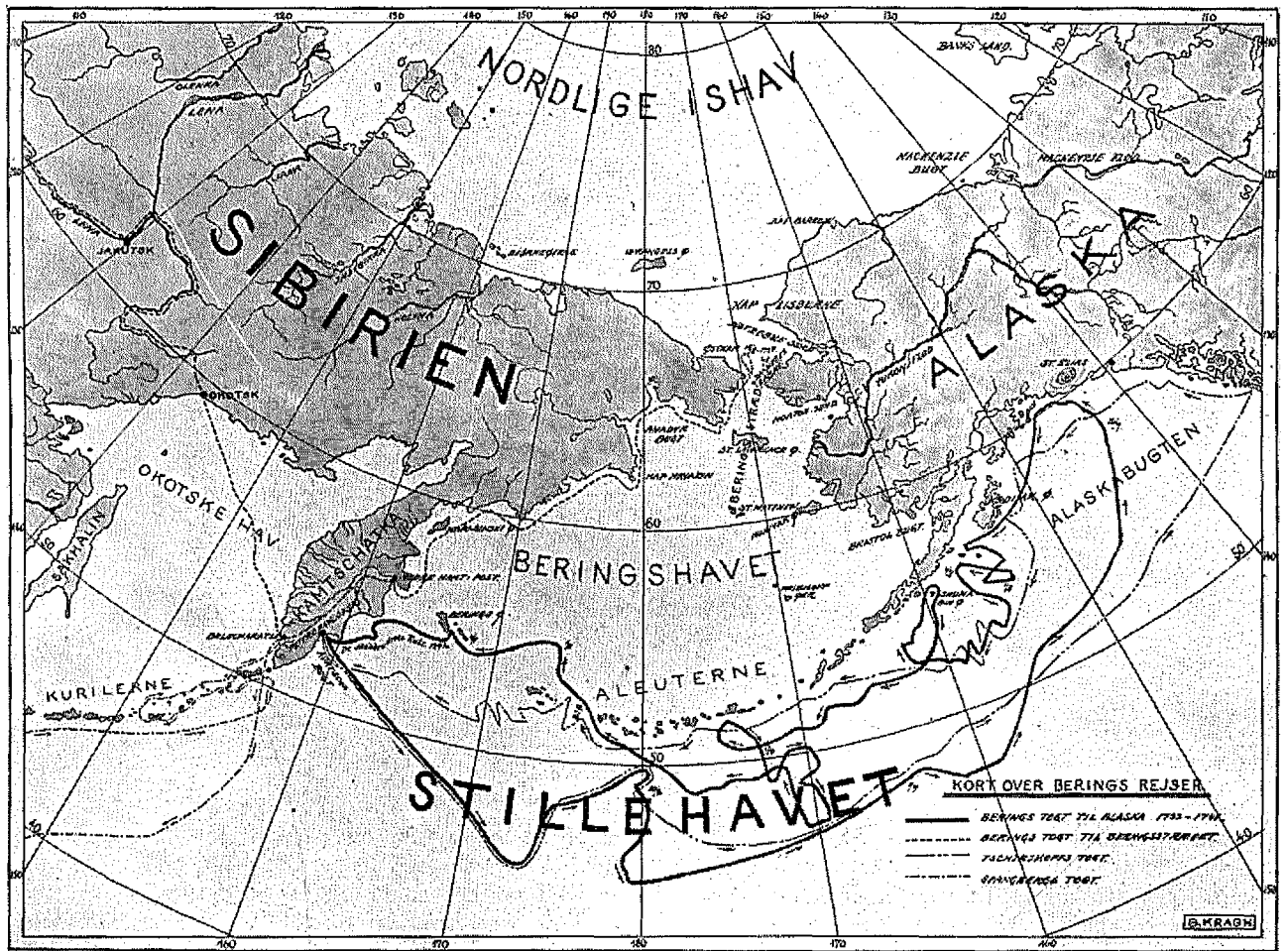
I den følgende Tid arbejdede „St. Peter“ sig, stadig hindret af Modvind, i uklart, stormfuldt Vejr Vest over til den 27. August. Da var Vandbeholdningen ved at slippe op, og af den Aarsag ændredes Kursen til nordlig Retning for at naa Land. Det blev imidlertid ikke Alaska, „St. Peter“ den 30. August ankrede op ved, men en Gruppe øde og skovløse Øer. Da det første Dødsfald af Skørbug indtraf samtidig, fik Øerne Navn efter denne Mand, Matros *Shumagin*, som blev begravet der. Tilstanden om Bord havde imidlertid forværret sig stærkt, Bering var nu saa syg og nedbrudt, at han ikke kunde holde sig oprejst mere, og 15 Mand af Besætningen laa syge. Kommando, Subordination og Orden eksisterede saa godt som ikke længere. Waxell og Trediekommanderende, Løjtnant *Khitroff*, skændtes i Stedet for at handle og arbejde sammen. Den eneste, som viste Fashed og bevarede sin Ro og Omtanke, var Steller. Han sørgede for i Land at indsamle Planter og Bær, som virkede helbredende mod Skørbug, og fik paa den Maade mange af de syge til Kræfter igen; Bering bedredes ogsaa, skønt han stadig maatte holde Køjen. Ligeledes protesterede Steller imod, at Folkene fyldte Vand fra de mange Pytter langs Stranden, da dette var daarligt Brakvand, medens der højere oppe paa Øen kunde hentes friskt og godt Vand fra flere Kildevæld. Desværre var han raget uklar med Waxell, som forkastede hans Forslag og paastod, at Vandet, de fyldte i Tønderne, var godt nok. Han vilde heller ikke afse Folk til at indsamle flere Planter og Lægeurter, som Steller ønskede en Beholdning af om Bord for dermed at modarbejde Skørbugen.

Medens de laa ved Øen, gik Vinden om i Øst, og nu havde der saaledes været en god Lejlighed til at komme hjem over, dersom de kunde have lettet. Men den foregaaende Aften havde *Khitroff* set Ild ovre paa

en af de andre Øer, og vilde derfor have et Fartøj ind for at undersøge denne. Det nægtede Waxell ham, og *Khitroff* henvendte sig da til Bering, som næppe var klar over, hvad der foregik, og fik hans Tilladelse til at tage af Sted, hvorefter han forlod „St. Peter“ med fem Mand i Jollen. I fire Døgn blev han borte, og da han endelig naaede om Bord, var Vinden atter gaaet over i Vest. Resultatet af *Khitroffs* Ekspedition var kun, at Jollen blev slaaet i Stykker, og at han havde et betydningsløst Sammenstød med den Eskimostamme, som beboede Øerne.

Den 6. September stod „St. Peter“ til Søs igen Syd i. Vejret var slet, Vinden stadig vestlig, og hele Tiden havde de Regn eller Taage. I omtrent to Maaneder tumlede Skibet om med lasede Sejl, ødelagt Rig og en syg Besætning — havde Steller faaet Lov at samle de Lægeurter, han ønskede, kunde den nye Skørbugsepide mi være undgaaet. Snart fandtes der ingen anden Føde om Bord end det haarde Skibsbrød; der blev ikke mere kogt i Kabyssen, og den Smule Vand, de havde tilbage, var næsten udrikkeligt. Flere Gange vilde Waxell vende tilbage til Alaska, men Bering satte sig imod det. I de første Uger af Oktober fik de Frost; stive Sne- og Haglbyger føg over Skibet og gjorde den forkomne Besætnings Lidelser endnu større. Det elendige Vand, den knappe, usle Kost, Kulde, Angst for det, de gik i Møde, og især Kvalerne med det altid vaade Tøj, de aldrig kunde faa tørret, undergravede Folkenes Modstandsevne. De styrtede om paa deres Poster, og det ene Dødsfald indtraf efter det andet.

Men saa — da de kun havde 15 Tønder Vand tilbage, fik de pludselig en forrygende Medbør, der førte dem saa langt Vest over, at de mente sig helt klar af det amerikanske Fastland. Det gik nu hurtigt frem, og den 25. Oktober saa de ude i Nordvest en høj, sne-



dækket Ø, som de dog ikke turde gaa ind til, da de mente, der ikke var Vand, og de derfor maatte sætte alt ind paa at naa Kamtschatkas Kyst. Et Par Dage senere observerede de flere Øer i samme Retning — det var *Aleuternes Række*, de havde passeret. Vinden var nu Sydvest, og snart blæste det op til en orkanagtig Storm. Sejl og Takkelage blæste itu, de syge og afkræftede Mænd kunde kun med yderste Besvær manøvrere Skibet. Nætterne var lange og mørke, Vejret stadig raat og uklart, saa man forstaaer den Glæde, der blev om Bord, da de den 4. November saa et højt Land tone frem i Vest — alle troede, det var Kamtschatkas Kyst, og at deres Elendighed nu var forbi. De syge og halvdøde slæbte sig op paa Dækket for selv at se Landet, og Bering, som nu var dødssyg, blev oplivet og bød alle takke Gud for deres Frelse.

Desværre varede det ikke længe, før Officererne forstod, at Landet ikke var Kamtschatka; de skulde efter deres Bestik endnu befinde sig langt derfra, og Kystens Konturer lignede slet ikke de, som de kendte. Besætningens Haab og Glæde blev snart forvandlet til frygtelig Tvivl og Haabløshed. Om Aftenen stod de Nord i langs Landet, de saa, at det blæste op til en østlig Storm, og kun med den yderste Anstrengelse lykkedes det at bjærge nogle af Sejlene. Resten maatte blive staaende, og i Nattens Løb sprang saa Stormastens Styrbords Vant.

Næste Morgen gav Bering Ordre til, at alle Mand skulde møde i hans Kahyt til et Skibsraad. Enhver,

der kunde krybe eller slæbe sig af Sted, mødte op for at faa at vide, hvilken Skæbne de nu havde i Vente. Bering klargjorde for dem, hvorledes Situationen var, og sagde, at det var hans Mening, at de endnu kunde reddes. „Vi har endnu en brugelig Fokkemast, vi har seks Tønder Vand tilbage, og vi maa derfor, efter saa mange udstaaede Lidelser, ikke give op, men vove det yderste for at naa hjem!“ sluttede han. Men Waxell og Khitroff havde en anden Mening og søgte at rejse en Stemning for at sætte Skibet paa Grund et Sted paa den forude liggende Kyst. Dette satte Bering sig imod med al den Energi, han endnu havde tilbage, men hans afkræftede og skuffede Besætning fulgte de to Officerers Forslag, og det blev saa bestemt, at „St. Peter“ skulde sættes paa Land, hvor dette bedst kunde gøres.

Vinden, der nu var Nordost, havde imidlertid løjet. Uden Kommando — Bering laa dødssyg i Kahytten, Waxell og Khitroff havde mistet al Energi og lagt sig til Ro om Læ — drev „St. Peter“ langsomt ind mod Landet, der senere viste sig at være en Ø i den Gruppe, som nu kaldes *Kommandøerne*. Men ingen vilde tage Affære, og først da Skibet kun var ca. fire Sømil fra Land, lykkedes det Steller at faa Officererne til at komme op paa Skansen for at føre det ind. Der stod en svær Brænding, saa det var kun med yderste Møje, at Skibet undgik at blive knust. Efter at to Ankre var mistet, lykkedes det 300 Favne fra Land at faa det tredje Anker til at holde; „St. Peter“ drev noget med

det, men svajede saa op. Øen, de nu laa ved, fik senere Navnet *Bering's Ø*.

Foreløbig var nu Skib og Mennesker bjærget; men et stort Held for dem var det, at der paa denne øde og skovløse Klippeø fandtes et ganske overvældende rigt Dyreliv. Dagen efter Ankringen gik Steller med et Par Mand i Land for at undersøge Øen og se, om der skulde findes Mennesker, og næppe var de kommet ind, før de saa store Flokke Sæler, Søløver og Søoddere ligge rundt om. Senere stødte de paa Søkøer, store 8 til 9 Meter lange Dyr, som vejede op imod 3 Tons. Dyrene var ganske ukendte med Mennesker, de blev rolig liggende, hvor de laa. Der var ogsaa mange Søfugle og en Del Fjeldræve, men meget smaat med Buske og Planter. Rigelig og sund Føde var der saaledes nok af for de sultende Mennesker, og saa snart Steller havde sørget for det mest nødvendige til disse, forsøgte han at bringe Orden i de fortvivlede Forhold, saa de nogenlunde trygt kunde imødesee Vinterens Komme. Bering laa dødssyg i sin Køje og evnede intet, Dag for Dag ebbede hans Kræfter ud. Waxell var ligeledes blevet alvorlig syg, og den heftige og udygtige Khitroff, der var meget ilde lidt, kunde ikke faa Folkene til at lystre. Steller var den eneste, som havde en Smule Indflydelse, Besætningen havde Tillid til ham, følte sig trygge med ham som Læge og adlød som Regel hans Ordre. Stadig var han i Virk-

somhed, utrættelig gjorde han alt for at helbrede de syge og holde det mest nødvendige Arbejde i Gang. Der blev slæbt Drivtømmer i Land, bjærget Gods ind fra „St. Peter“, som stod og huggede sig i Stykker i Brændingen; i Sandet blev der gravet Huler, som stivedes af med Bjælker og fik lagt Tag over sig, og der blev magasineret Proviant.

Men Døden tog efterhaanden sin Høst. Den 10. November blev Bering bragt i Land og anbragt i en Hule, bygget tæt op til Stellers. Lige til det sidste var Bering klar, og efter Dagens Arbejde plejede Steller at sidde og tale med ham, medens han forklarede, hvad der var udrettet i Dagens Løb. Inden de havde naaet Øen, var allerede 12 Mand døde, og straks efter Landsætningen og lige efter denne døde 9 til. Resten begyndte saa at komme til Kræfter igen, da der nu var rigeligt ferskt Kød at faa, og først den 22. November indtraf det næste Dødsfald, den 70-aarige Styrmand Andreas Hesselberg. Derefter døde i Slutningen af Maanedens endnu 6 Mand — og den 20. December Bering.

Steller skrev om ham, at hans Tilstand ved Ankomsten til Øen var haabløs. Allerede i Okotsk havde han paadraget sig en ondartet Koldfeber, og senere kom saa Skørbug til. De frygtelige Lidelser, han havde gennemgaaet og set om sig, Sorgen over Ekspeditionens Udfald og Bekymringen for „St. Povl“s Skæbne

Fortattes Side 26.



Bering dor paa Beringsoen.

Sømandsliv i de gode, gamle Dage

(Fortsat)

Af Chr. Christiansen — Illustreret af Herold Jensen

Soerbaja var allerede dengang en stor Flaadestation og havde en stor Dok, og den kom vi ind i for at blive skrabt og malet i Bunden. King George var efterhaanden blevet saa tilgroet med Langhalse og Skaller i Bunden, at den anbragte Mas med at komme gennem Vandet. Da vi var anbragt i Dokken, blev der sat hollandske Marinesoldater paa Vagt ved Landgangen. Al Landlov var forbudt af de hollandske Myndigheder. Kort før vor Ankomst havde der ligget en engelsk Bark, „Castor“, paa Reden. Mandskabet havde været i Land og lavet en syndig Panik. Det var gaaet saa haardt til, at nogle indfødte Politibetjente var blevet dræbt, da de vilde arrestere Urostifterne. Og nu skulde Hollænderne ikke have flere halvville Søfolk til at optræde i Byen.

Næste Aften halede vi ud af Dokken for at gaa ud og ankre paa Reden, men vi naaede ikke saa langt. Ved Mørkets Frembrud nægtede Lodsens at tage os videre, vi fortøjede for Natten ved en Anlægsbro, midt inde i en Skov. Og næppe havde Mørket sænket sig over Stedet, før vi blev overfaldet af mægtige Moskitto-sværme, store, graadige Djævla, der plagede os hele Natten igennem. Ingen Steder var vi fri for de smaa Vampyrer, selv helt oppe i Bramsalingerne kunde de finde os. Lukafet var i et stort Dækshus, men at holde Køjer og Døre lukket i den kvælende Hede (Soerbaja ligger næsten lige under Ækvator) var jo ogsaa uudholdeligt. Enkelte af os krøb ind i vore Køjesække og snørede dem til foroven, men der var naturligvis heller ikke til at være, og ingen af os var i Besiddelse af et Moskittonet. Ingen af os fik et Blund i Øjnene den Nat, og da Dagen gryede, og de graadige Insekter forsvandt, kunde vi næppe kende hverandre igen, saa forbitte og ophovnede var vi over hele Kroppen.

Arbejdere fra Land tog Ballasten ud af Skibet, og jeg skal love for, at de havde noget at gøre, den bestod af Ler og Sten og maatte hugges løs med Hakker. Og havde den ikke været saa fast, var „King George“ heller aldrig kommet i Havn, men havde vendt Bunden ivejret paa Vejen, for hun kunde, som Liverpool Charley sagde, slingre et Par Timer efter, at hun var kommet i en Tørdok. Saasomt en af Lugerne var klar for Ballasten, begyndte vi at tage Sukker ind; svære Baller, der vejede 600 Pund Stykket.

Vor Skipper, Kaptajn Forbes, Nova Scotiaman og en meget fin Mand (i de ti Maaneder, jeg var ombord i Skibet, saa jeg ham kun nede paa Stordækket et Par Gange, ellers opholdt han sig paa sin Poop i ensom Majestæt), maa dog have været tilfreds med sin Besætning, for han gjorde, hvad han kunde, for at vi kunde faa Tilladelse til at gaa i Land. Det var Kottume, vistnok ogsaa Lov, at Mandskabet, naar de var et halvt Aar ombord uden at komme i Land, da skulde

have 24 Timers Landlov og et Pund Sterling Forskud til eventuelle Udgifter. Og tilsidst gav Myndighederne deres Tilladelse. Det blev arrangeret saaledes, at vi blev inddelt i Hold paa fem Mand med Landlov fra 7 Morgen til næste Dag ved samme Tid. Kom det Hold saa ikke om Bord, blev Landloven stoppet, og det viste sig at være et udmærket Arrangement. Paa Slaget 7 stillede de Gutter, der havde været i Land, selv om enkelte af dem havde en ordentlig Bømand paa, eller de var lidt matte i Sokkerne, men det vilde ogsaa være blevet meget ubehageligt for den, der brændte den af, saa det gik ud over Kammeraternes Landlov. Og i Land opførte alle sig ordentlig, ingen havde Grund til at klage. Men da hele Sjakket havde haft deres Fridag, var der et Par Stykker, der tog sig en ekstra Fribillet, og jeg maa indrømme, at Undertegnede var den ene af dem, og den Tur gik ikke helt stille af.

Alf Tornross var en Æventyrer af Guds Naade, født i Göteborg af velstaaende Forældre. Da han kom til Skelsaar og Alder satte Faderen ham ind i den svenske Flaade, hvor han skulde gaa Officersvejen. Om kongliga Majestäts Flottan blev ked af Alf, eller han af den, har jeg ikke faaet at vide, men efter nogle Aars Forløb smed Alf Uniformen og gik til Sydafrika som Matros med en Sejlskude. Han havde været Sporvognskonduktør i Kapstaden, Bankassistent i Johannesburg og Farmerkarl i Transvaal, havde været Trader, Guld- og Diamantsøger i Rhodesia, havde levet sammen med Matabeler og Zuluer og var lige saa vild som en af dem, naar det kom over ham. Tilsidst kom han ud til New Zealand og sejlede der paa Kysten, indtil han mønstrede sammen med mig i King George. Han havde faaet Meddelelse om, at hans Fader var død og havde efterladt ham en fed Arv, nu var han paa Vej hjem for at hæve den.

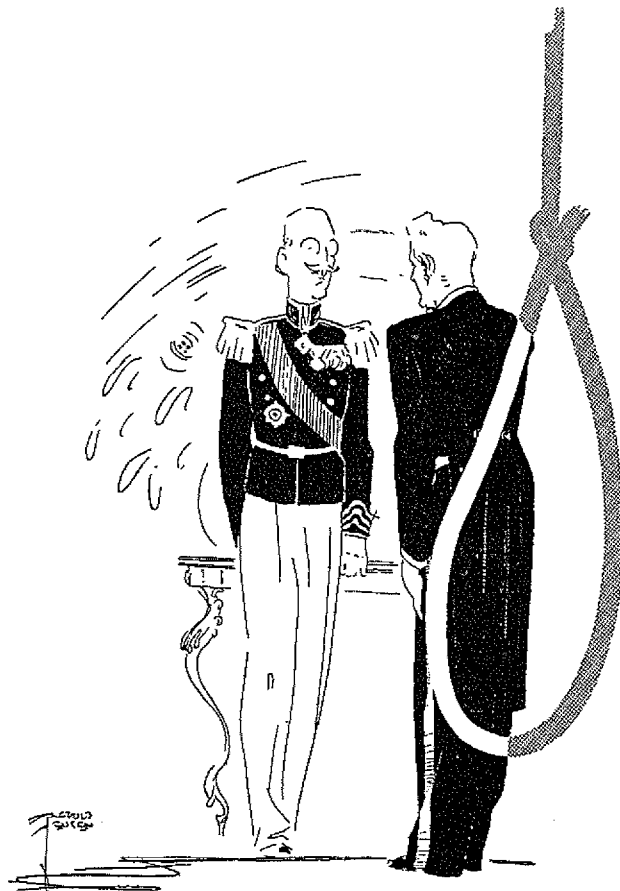
Alf og jeg havde for gode Ord og en Dunk Petroleum faaet fat i en „Squareface“, en Flaske Genever, og den laa vi en Aften og legede med i al Kristelighed oppe paa Bakken. Efterhaanden som Humøret steg, vinkede Landluften, og vi blev enige om, at det kunde være rart at slaa en lille skæv i Soerbaja, inden vi skulde ud paa de vilde Vover igen. Henad Morgenstunden krøb vi ned i en tom Pram, der laa langs Siden, kastede los og drev ind mod Land. Vi strandede tæt ved Sukkerpieren, vadede i Land og slangede os paa Strandbredden, indtil Dagen var saa gammel, at Værtshusene blev lukket op. Saa drev vi op i Kineserbyen og gjorde den usikker. Penge havde vi ikke mange af, saa der maatte laves Numre for at redde drinks, og vi fandt snart Maaden at gøre det paa. Vi gik ind i en eller anden Kinesershop, forlangte et Par Snapse og roste Varerne i høje Toner, samt forlangte et Par

Stykker til af samme Slags. Men naar vi havde faaet dem, skar vi Ansigter, spyttede med alle Tegn paa Væmmelse og svor paa, at det var noget andet, og at Kinamanden vilde snyde os. Vi lavede saadan et Hus, at Kinamanden var glad for at slippe af med os. Og den Trafik drev vi paa med det meste af Formiddagen, men kun hos Kineserne. Hollænderne holdt vi os klokelig fra, de lod sig nemlig ikke bluffe. Men vi blev frækkere, efterhaanden som denne Komædie gik godt, vi nøjedes ikke med at hemsøge Snaskerne, vi begyndte at lægge os efter de bedre Kinesershopper. Og tilsidst gik det selvfølgelig galt. Vi var kommet ind i en temmelig stor Café med Fortovservering. Her bestilte vi Øl, og det kunde vi ikke godt beskyldte Manden for at have forfalsket. I Stedet fortalte vi, at vi var Styrmand fra „King George“ og bad ham sende Regningen ombord. Nu lignede vi alt andet end et Par Styrmand; de løber som Regel ikke rundt i et Par beskidte hvide Lærredsbukser, en dito Skjorte og laset Straahat. Og sidst, men ikke mindst, Rygtet om vore Bedrifter var fløjet gennem Kineserbyen, og nu stillede den ene efter den anden af de Værter, vi havde besøgt, og vilde have Regnskabet gjort op. Situationen begyndte at blive ulden, og jeg foreslog Alf, at vi skulde trække os tilbage hurtigst muligt. Men det var lettere sagt end gjort, et Par solide Kinamænd spærrede Tilbagetogslinjen, der var ikke andet at gøre end at slaa sig igennem. Med et Krigshyl, som ingen Sioux Indianer kunde have givet bedre fra sig, sprang vi hen mod Døren, vore Modstandere flygtede forfærdet til alle Sider og jeg slap udenfor, men Alf blev nappet i Døren af Kinamændene og halet ind i Stuen. Saa maatte jeg selvfølgelig tilbage og hjælpe Kammeraten, og det blev et drabeligt Slag. Dér laa vi en halv Snes Mennesker og hamrede løs paa hverandre, væltede Borde og Stole. Vi bandede, Kinamændene hylede, der var Fest over hele Linjen. Det lykkedes os dog at slaa os fri og komme ud paa Fortovet, og nu kunde vi have klaret ud. Men Kineserne sendte et Bombardement af Flasker mod os, og saa fik Alf Bersærkerang. Han slyngede Stole og Borde ind gennem Vinduerne, strittede hele Fortovsmøblementet ind til Kinamændene, der omgaaende sendte det tilbage igen. Vi stod i et Uvejr af Flaske- og Glasstykker fra de knuste Ruder. En gammel Kælling, der sad ved Fortovskanten og falbød Frugter og Smaakager, gav skingren-

de Rædselshyl fra sig og flygtede, i Farten væltede hun Bordet med Varerne, der spredtes ud over Gaden. Endelig, men ikke før det sidste Stykke Kasteskyts var hevet ind gennem Vinduerne, fik jeg halet Alf med mig henad Gaden, jeg troede allerede, vi var i Sikkerhed, da vi blev indhentet af et lille Køretøj, en Slags Landauer. En høj, flot Politiofficer, halv Javanese, halv hvid, og i en hvid Tropeuniform, sprang af og spurgte os i en yderst høflig Tone, om det var os, der havde haft en lille „Uoverensstemmelse“ med en Kineservært. Det kunde vi ikke benægte, forresten vilde det heller ikke have nyttet os, for hele Kineserflokkens kom nu halsende med Værten i Spidsen. Officeren sagde, at den engelske Konsul vilde tale med os, og bad os tage Plads i Vognen. Dernæst sagde han i en meget kold Tone til Værten, at han kunde følge bagefter. Og dér sad saa vi to beskidte Søfolk behagelig henslængt i Vognen og dampede paa Cigaretter, som Officeren havde budt os, medens en af Byens skatteydende Borgere, en Mand vi havde fornærmet, og hvis Butik vi havde smadret, maatte løbe bagefter Vognen som en anden Hund, bare fordi vor Hud var hvid og hans gul. Han var en Chinaman, et laverestaaende Væsen. Naar jeg siden har hørt, hvorledes kulørte Folk er gaaet over Gevind og har slaaet ned paa de Hvide, har jeg tænkt paa den Dag i Soerbaja og paa den Behandling, jeg har set de Indfødte været udsat for paa andre Steder af Kloden.

Samtalen med Konsulen foregik under de venkabeligste Former. Han anede ikke, at vi var gaaet i

Land uden Tilladelse — Skipperen havde ikke været paa Konsulatet endnu. Da Konsulen talte om at sende os ombord, fortalte vi ham en rørende Historie om alle de Savn og Lidelser, en Sømand har paa de lange Rejser, og om hvor oplivende en Landtur var, saa vi fik Lov at gaa efter at være gaaet ind paa at betale Kinamanden for Havariet paa hans shop, 30 sh, som Alf øjeblikkelig tilbød at overtage for egen Regning. Saa fik vi Lov at gaa, og Resten af Dagen holdt vi os i Skindet, kom i Selskab med nogle Amerikanere, der havde Penge paa Lommen. Men ved Tretiden om Eftermiddagen, da vi sad godt bænkedede ved en Fortovsrestaurant, troppede Waterschouten, Havnemesteren op i egen høje Person, fulgt af en halv Snes smaa indfødte Politisoldater. — Festen var forbi, vi skulde sendes ombord, saasart der kom Besked fra Kon-



Hvornær var det ikke blevet en Stump Reb, der var blevet hængt om Alfs Hals i Stedet for et Wasakors.

sulatet. Vi blev anbragt i Vagstuen og havde det hyggeligt, kunde købe Øl og Cigarer; det var bare med at sende en af Politibetjentene efter det. Ikke destomindre var Alf utilfreds med Forholdene, som de havde udviklet sig, han vilde ikke ombord endnu. Da Waterschouten havde forladt Lokalet et Øjeblik, foreslog han mig, at vi skulde tage Soldaternes Sabler, der hang paa Væggen, hugge Vagten ned og stikke af. Men den Galskab fik jeg ham dog heldigvis snakket fra. Waterschouten, en havareret, tysk Baron, fortalte os, at han allerede om Formiddagen havde faaet en Anmodning fra Konsulatet om at tage sig af os. Skipperen var kommet derop umiddelbart efter, at vi var gaaet derfra. Men da det var op mod Middag, havde den gode Waterschout ikke Lyst til at spolere sin Siesta for vor Skyld og stillede Sagen i Bero til op ad Dagen. Førresten skulde han have 2 £ for sin Ulejlighed, dem skulde vi betale. Vor lille picnic begyndte efterhaanden at blive et kostbart Eksperiment.

Turen fra New Zealand og hjem via Java varede ikke 7 Maanedere, men hele 10. Selv om „King George“ havde været poleret i Bunden, havde den ikke gjort det hurtigere, den kunde ikke komme af Vejen for sig selv. Hele Vejen fra Soerbaja til London havde vi god og gunstig Vind. Vi løb lige fra den ene Passat ind i den anden, Sydosten tog os rundt Kap det gode Haab, men „King George“s Fart kom aldrig op over syv, otte Knob. Naar hun løb gennem Vandet, lavede hun et Spektakel, som naar Skruen i et ballastet Skib pisker Vandet. Vi slæbte Halvdelen af det indiske Ocean med os ind i Atlanterhavet. Efter at have været en Afstikker inde paa Barbados for Ordre gik vi hjem og for-tøjede en smuk Junidag i London Docks. Og saa spredtes vi for alle Vinde. Jeg for min Part tog en Tur hjem. Og her mødte jeg Alf Tornross for sidste Gang.

Jeg skulde springe paa en Sporvogn paa Raadhushuset, da jeg hørte en Stemme brøle: „Hello, Charley!“ Jeg vendte mig efter Lyden og saa Alf staa paa

Trappen til „Hotel Bristol“. Et Øjeblik efter sad vi ved et Glas Øl i Restaurationen, og han fortalte mig, at han var for hjemgaaende til Gøteborg, men havde brugt alle sine Penge og var strandet her. Han havde telegraferet hjem og afventede Resultatet. Jeg lovede at laane ham nogle Penge og skulde til at tage hjem for at hente dem, da en elegant Herre kom hen til os og præsenterede sig som Bagermester Johanson fra Gøteborg — Alfs kødelige Broder — han havde ikke taget Navneforandring som den øvrige Familie. Kort efter tog jeg Afsked med dem, og der gik en Del Aar, før jeg fik at vide, hvorledes det siden var gaaet Alf. Arven fik han snart soldet op, flakkede atter Kloden rundt, men slog sig tilsidst ned i San Francisco og startede en Saloon. Den gik godt, han aabnede Filialer og tjente gode Penge; i Løbet af faa Aar var han en velstaaende Mand og regnedes for en af de prominente Svenskere i Byen. Alf havde ikke alene en god Opdragelse, men ogsaa et vindende Væsen og forstod at føre sig — Egenskaber, som selv det vildeste Liv aldrig kan udlette hos en Mand, naar han atter kommer ind under ordnede Forhold. Under den store Verdensudstilling i San Fransisco, blev Alf Leder for den svenske Afdeling, og som Belønning for vel udført Arbejde udnævnte den svenske Konge ham til Wasaridder — en af de højeste, svenske Ordener. Saa tog Alf en Tur hjem paa Besøg, vendte atter tilbage til Frisco, hvor han døde for godt en halv Snes Aar siden.

Jeg ser for mig Alf Tornross, da han i Kjole og hvidt var oppe og takke kungliga Majestät for Wasakorset. — Jeg ser ham i beskidte Lærredsbukser slynge Stol efter Stol ind i Kinesershoppen i Soerbaja, og jeg tænker paa, da han vilde hakke Waterschoutens Politibetjente til Plukfisk med deres egne Sabler. Hvor nær var det ikke blevet en Stump Reb, der var blevet hængt om Alfs Hals i Stedet for et Wasakors. Men naar Enden er god, er alting godt.

Vitus Bering (Fortsat fra Side 23.)

og hans egen Besætnings Fremtid forværrede hans Tilstand. „Lige saa bedrøvelig hans Død maa forekomme hans Venner, lige saa beundringsværdig var den Frejdighed og de alvorlige Forberedelser, hvormed han gik Døden i Møde.“

Dagen efter blev han begravet, og da Resten af Ekspeditionen i August næste Aar forlod Øen paa en Flaade, bygget af Tømmer fra „St. Peter“, for at naa over til Kamtschatka, satte de først et Trækors paa hans Grav. Dette blev staaende til 1822, da en Mindesten rejstes i Stedet for. Efter Bering døde endnu to Mand, ialt 31 af den 77 Mand store Besætning.

„Bering blev revet bort under sin Gerning,“ skriver P. Lavridsen. „Ved hans Initiativ var et stort Fastland blevet videnskabeligt undersøgt, en uhyre Kystlinie, større end nogen anden paa Kloden, blevet kortlagt, en ny Vej til den vestlige Verden fundet og Banen brudt for russisk Kolonisation hinsides det stille Hav.“

Datiden ydede ikke Bering Retfærdighed, men Nutidens Forskere har fastslaaet for Efterverdenen, at „han var en stor Opdagelsesrejsende, en hærdet, udholdende Pioner for videnskabelig Forsken, Handel og Kultur, en erfaren og uforfærdet Søfarer, som førte

Europas yngste Marine ud paa Forskningstogter, der altid vil staa som hæderfulde Blade i dens Historie og som talende Vidnesbyrd om, hvad nordisk Udholdenhed formaar at udrette selv med ringe Midler.“

Steller, som foruden en Rejsebeskrivelse skrev nogle ganske fortrinlige Skildringer af Dyrelivet paa Berings Ø og især skildrede den nu uddøde Søko, døde paa Vej hjem fra Sibirien i 1746.

„St. Povl“, Berings andet Skib, stod efter Adskillelsen fra „St. Peter“ mod Øst og naaede Alaskas Kyst noget sydligere end Bering. Tschirikof mistede her sine Fartøjer, hvis Besætning antagelig blev dræbt af Eskimoerne. „St. Povl“ stod derefter atter til Søs og naaede efter en lang og besværlig Rejse hjem til Kamtschatka i Begyndelsen af Oktober 1742. Det havde da mistet 21 Mand af Besætningen samt Astronomen La Croycere.

Ved Udarbejdelsen er følgende Kilder benyttet:

P. Lavridsen: „Vitus J. Bering“.
Aage Krarup Nielsen: „Jordens Erobring (De mongolske Lande)“.
Knud Rasmussen: „Tale ved Ræbildfesten 1930“.
Artikler i norske og danske Blade.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Oktober 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Asbenraas Rederi A/S., Asbenraas
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bea
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jebsen, A/S, Asbenraas
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankhaase og Linjerederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pronix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Srenningsen
 A/S Em. Z. Switzers Bjergnags-Entreprise
 Switzers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Elektrisk Svejsning

Nogle Problemer ved Overgang fra nittede til svejste Skibe

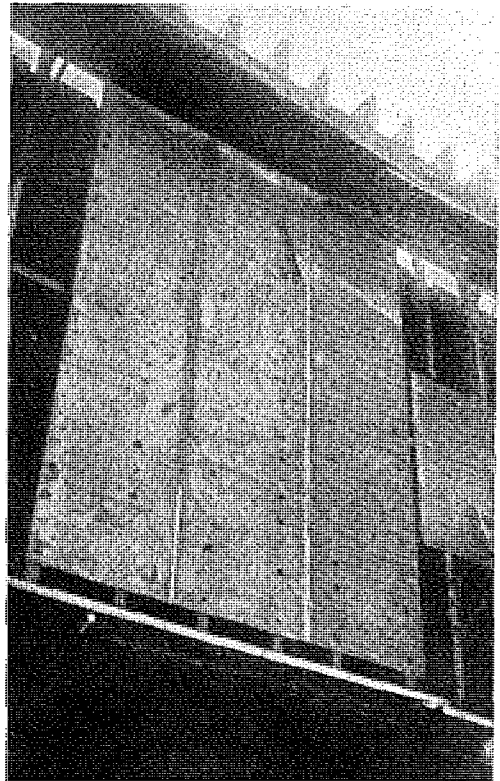
Kockums Værft i Malmø har i de senere Aar systematisk arbejdet paa at fremstille helsvejste Skibe. Hvor langt Firmaet er naaet, faar man et godt Begreb om ved at høre, at den anvendte Mængde Nagler i de seneste Skibe i Forhold til Naglemængden i et helt nittet Skib kun er 2 0/0, d. v. s., at Skibene er elektrisk svejst for de 98 0/0 Vedkommende.

Overingeniøren og Værftsingeniøren har i „Svenska Teknologforeningen holdt Foredrag om de Erfaringer, som de under Arbejdet med de nye Fremgangsmaader, har indhøstet, og som vi her refererer efter „Teknisk Tidsskrift“.

Svejste Forbindelser er i de fleste Tilfælde teknisk simple og mere formaalstjenlige til Forbindelser ved Skibsbygning end Nagleforbindelser, naar Talen er om Staal, der opfylder Klassifikationselskabernes Fordringer.

Overgangen fra Nitning til

Svejsning er for et Værft dog ikke saa lige en Sag. Først og fremmest er det nødvendigt at lade Overgan-



6 m lange Klædningsplader svejst med vertikale Naadder.

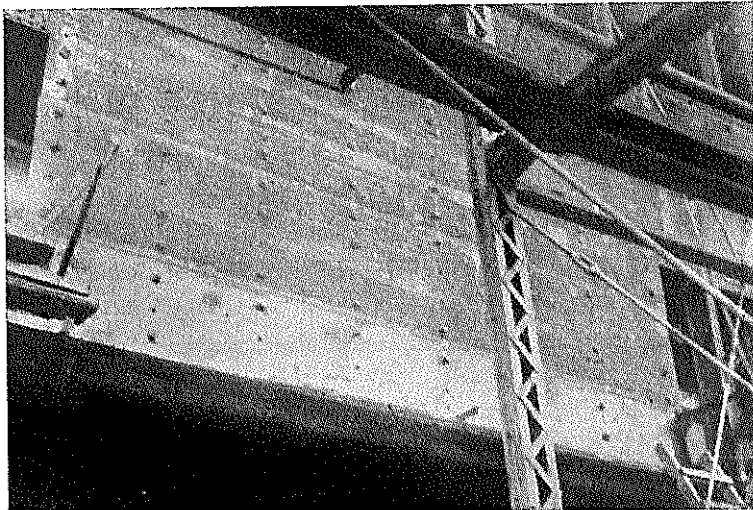


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



6 m lange Klædningsplader svejst med vandrette Naadder.

gen ske langsomt og gradvis. Hvis man undervurderer Vanskelighederne og gaar for hurtigt frem, kan man direkte komme til at virke hemmende paa Udviklingen.

I Forbindelse med de nye Konstruktioner blev der udført en Mængde Forsøg. Nogle af de vigtigste gjaldt Stødene i Yderklædningen for at faa fastslaaet, om Pladerne skulde lægges vandret eller lodret. I Forbindelse hermed blev der ogsaa gjort Tidsstudier. Ikke fordi man tilstræbte en Sammenligning mellem Nitning og Svejsning, da denne ikke kan gøres, uden at mange andre Faktorer maa medregnes, men fordi man ønskede visse Oplysninger om Bekostningen og en Sammenligning mellem de to Fremgangsmaader. Som Resultat af Forsøgene blev det besluttet, at Rangene skulde ligge horisontalt ligesom paa et nittet Skib. Svejsningen blev udført med V-fuge for Pladetykkelser op til 20 à 25 mm, og den blev udført udvendig fra paa den lodrette Del af Klædningen.

Mulighederne for Reparation blev undersøgt ved Bygning af en Model i halv Skala af Inderbunden paa en Lastbaad og derefter deformere den i en hydraulisk Presse. Forsøget medførte mange Diskussioner mellem Rederi-, Klasse- og Assuranceeksperter. Resultatet blev dog, at Reparationer skulde foretages rent funktionalistisk, d. v. s. blot ved at brænde beskadigede Partier ud og svejse nye Dele ind, uden Hensyn til om derved Plader og Profiler blev lappede ved de nye Svejsfuger.

Foruden de rent tekniske Detailler som f. Eks. Forsøg med forskellige Elektroder, Svejsformere etc. var der ogsaa andre Spørgsmaal at overveje og tage Standpunkt til: Uddannelse af Svejsere og værkstedstekniske Ændringer i Skibsbygningsværkstedet. Det var allerede paa et tidligere Stadium klart, at man, hvis man vilde gaa ind for Svejsningen, ved en fuldstændig Udbygning af Systemet vilde have Brug for flere Hundrede Svejsere med den nødvendige Udrustning af Maskiner, Værksteder o. lign. Samtidig maatte man tage Konsekvenserne af den kraftige Reducering af Antallet af Nittere og forskellige Ændringer af Ma-

skinparken i Skibsbygningsværkstedet fuld føres.

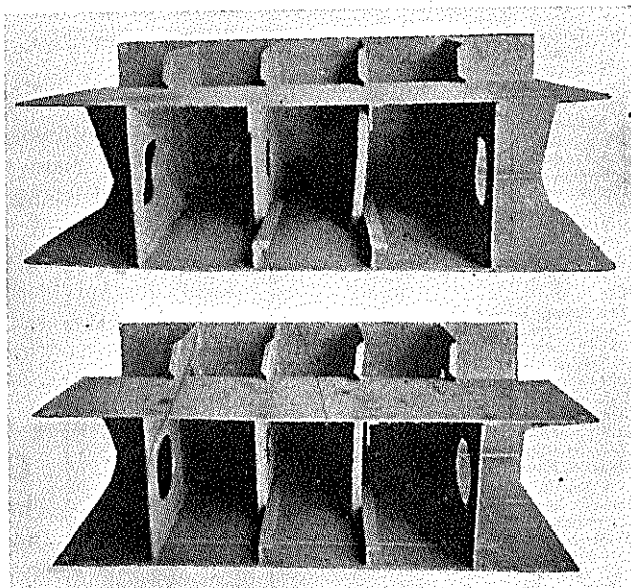
Problemet med Arbejderne løstes lettere end ventet. Blandt Nitterne fik alle, der ønskede det, gruppevis Undervisning i elektrisk Svejsning uden for den normale Arbejdstid. Andre kunde ogsaa deltage i disse Kurser, som varede i 12 Dage med 2 Timers praktisk Øvelse pr. Dag. Selvfølgelig maatte disse Begyndere i den første Tid beskæftiges med simple Svejsearbejder.

I dette Sammenhæng kan nævnes, at man paa Kockums Værft for Tiden regner Svejserne som Specialarbejdere, idet de fleste ikke udfører Arbejde, som kræver Faguddannelse i mindst 3 Aar. Der ligger — efter Foredragsholderens Mening — megen Overdrivelse i Talen om Svejsernes

Uddannelse. Der er skabt megen usund Mystik om et Arbejde, som i de fleste Tilfælde kan udføres tilfredsstillende efter nogen eller i alt Fald nogle Maa neders Øvelse.

Kontrollen med Svejsfugerne sker paa Lastfartøjer udelukkende ved Besigtelse med Øjet som det eneste Instrument. De ledende Klassifikationsselskaber, til hvis Regler Skibene bygges, kræver ikke nogen regelmæssig Kontrol af den enkelte Svejser, men forbeholder sig blot i givet Tilfælde Retten til at tage Stikprøver. I Praksis bliver alle Svejsninger paa et Tankfartøj prøvet for Styrke og Tæthed ved Tankprøverne, som foretages inden Afløbningen. Det har vist sig, at Prøverne foretages meget hurtigt, og at Fejl, der har Indflydelse paa Tætheden, er meget sjældne, medens Fejl, der har Indflydelse paa Styrken, ikke er forekommet.

Svejsningerne udføres med tyktbklædte Elektroder. Den haarde Konkurrence mellem de forskellige



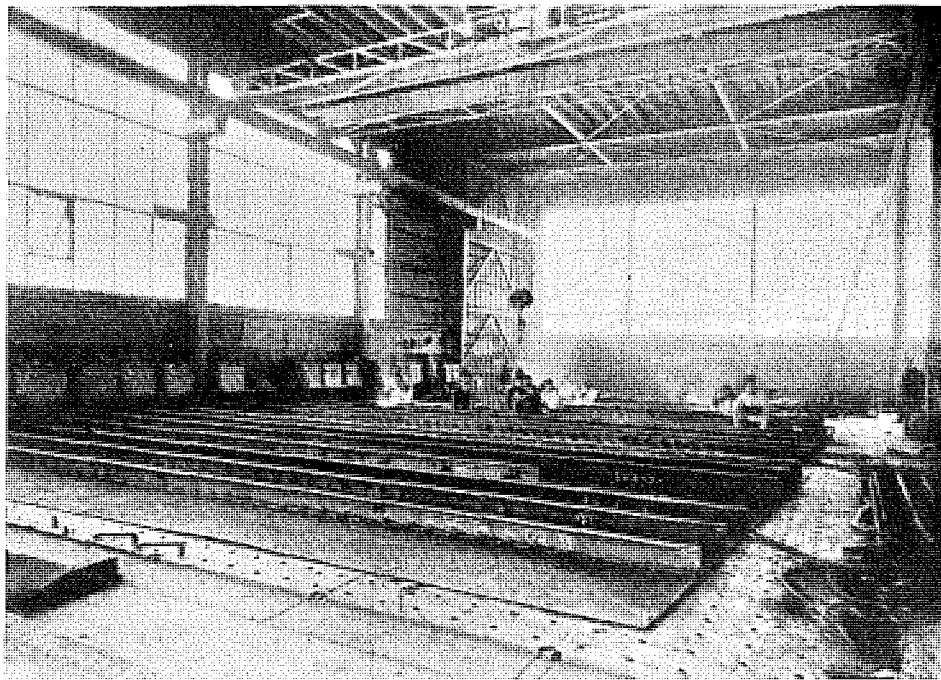
Øverste Billede viser Modellen af Inderbunden deformeret, paa det underste er den repareret ved Indsvejsning af Lapper i Klædningsplader og Bundstokke.

Elektrofabrikanter har medført og medfører stadig en Forbedring af Elektrodernes Kvalitet. Uden de gode Elektroder, som nu kan faaes, vilde Svejsning i saa stor Udstrækning være umulig.

Alt svejses for Tiden i Haanden, d. v. s. uden Hjælp af Svejsautomater af nogen Slags. Om Anvendelse af den Slags Maskiner skal ske er et rent Driftsspørgsmaal, som ikke har nogen Betydning for Grundprincippet, Svejsning eller Ikke-Svejsning af Skibe. Vi har fundet ud af, at „Pilgrimsskridt“-Svejsning ikke har nogen Betydning for de til denne Størrelse Skibe hørende Pladetykkelser.

Overgangen fra nittede til svejste Konstruktioner medfører for en Virksomhed af Kockums Størrelse Bekostninger paa ca. 1,5 Millioner (sv.) Kroner. Denne store Sum medgaar til Svejsformere, elektriske Ledninger, Instrumenter, Kabelgrave, Svejsværksted med de nødvendige Løftegrejer, Skæreværktøj, Svejsplaner etc. Valg af passende Svejsplaner, d. v. s. de store Flader, hvor Plader og Stag samles og svejses færdige til Montage, er et Problem, som bør visses stor Opmærksomhed. Kockum har valgt Støbejernsplaner med Huller til Fastspænding. Planerne er omhyggelig lagt paa Betonunderlag. Ialt er der 1200 m² Støbejernsplaner, hvoraf 875 m² er under Tag. Disse Planer er et særlig vigtigt Værktøj, som i høj Grad bidrager til Nøjagtighed og Hurtighed ved Samlingen og Svejsningen af Monteringsenhederne.

Foruden de allerede nævnte Grunde, som kræver, at man gaar gradvis frem fra Nitning til Svejsning, kommer yderligere den allervigtigste, nemlig Uddan-



En Del af Svejsværkstedet.

nelsen af Arbejderne til at tænke og arbejde svejseteknisk rigtig. Allerede paa Afslagningsloftet skal der være en anden Indstilling, og Skabelonerne skal udføres paa en helt anden Maade. Det samme gælder Opmærkeren, Brænderen, Høvleren, Spantebukkeren o. s. v. Det er Omlægningen af hele Arbejdsprocessen med tilhørende Akkordsætning i Forening med Uddannelse af Arbejdsledere til de nye Opgaver, som er det virkelig tidskrævende, og som kun kan løses med Held ved en forstandig, gradvis Overgang til Svejsning. Den øgede Nøjagtighed i Arbejdets Udførelse, som kræves af alle de nævnte Arbejdsgrupper i Forhold til, hvad der kræves paa nittede Skibe, fordrer Øvelse. Naar Opøvelsen har ført til det ønskede Resultat, tør man dristigt paastaa, at et svejst Fartøj er af en bedre Kvalitet end et nittede, selv om dette er godt udført. Det beror paa, at Svejsningen tillader en konstruktiv rigtigere Udformning af alle Skrogets Detailler, end det er muligt at opnaa med Nitning.

Dampskibsselskabet »Dannebrog«

afholdt d. 17. September ekstraordinær Generalforsamling. Generalforsamlingen, der ikke var beslutningsdygtig, vedtog Bestyrelsens Forslag om at udvide Aktiekapitalen fra 2.800.000 Kr. til 5.600.000 Kr.

Skibsreder Harhoff motiverede Forslaget om Kapitalens Fordobling og udtalte, at Selskabets Ledelse i den sidste Tid har forhandlet og sluttet Kontrakt om Nybygninger ved danske Værfter til ialt 12.400 ts. D. W. Af Hensyn til Forholdene kunde han ikke offentligøre nærmere Enkeltheder.

Den næste Generalforsamling til endelig Beslutning om Vedtægtsændringerne fandt Sted d. 26. September.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36

Diesel-Bugserbaaden „D. T. Sheridan“

„Hvis bedre Bugserbaade skal bygges, maa de overtræffe „D. T. Sheridan“. I Tegning, Udstyr og Udførelse er den den mest moderne Bugserbaad, der findes.“ Saaledes indleder det amerikanske Tidsskrift „Nautical Gazette“ sin Beskrivelse af Bugserbaaden. Om det er for meget sagt, maa Lærerne selv dømme, men det er i alt Fald en Baad, som Rederiet kan være stolt af.

Blandt de Træk, som kan retfærdiggøre en saadan Udtalelse, er følgende: Maskinen er fuldstændig isoleret fra Skroget. Der findes en indvendig Gang gennem hele Baaden. Der er ingen synlige Ledninger eller Rør. Baaden er fuldstændig isoleret mod Varme, Kulde og Skadedyr. Lydisolering af Motorrum, Kabysrum, Kamre, Styrehus og Kaptajnens Opholdsrum. Og til sidst et meget stort Motorrum.

„D. T. Sheridan“ hører til den store Type Bugserbaade. Den er 35,35 m lang, 7,92 m bred og 3,96 m dyb. Den er tegnet og bygget hos Ira S. Bushey and Sons, Brooklyn N. Y. til Sheridan Towing Co., Philadelphia.

Foruden det sorte Skrog med det mørkegrønne



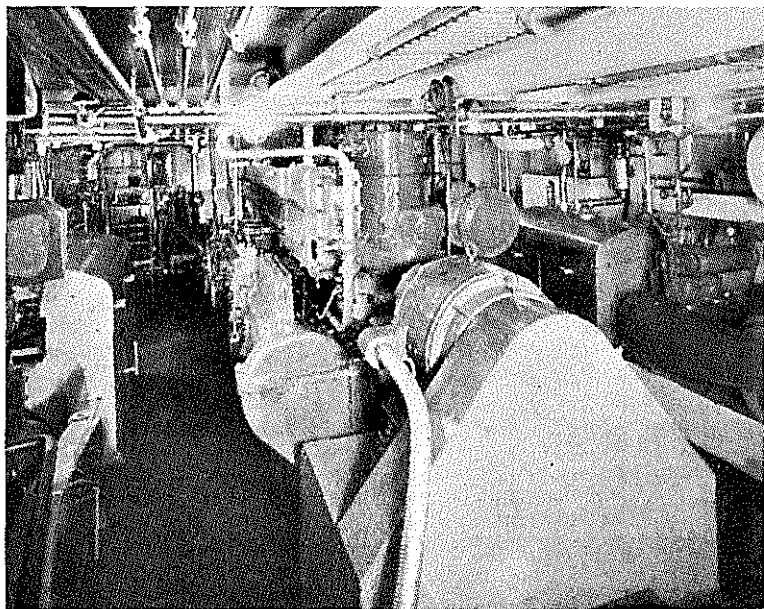
Diesel Bugserbaaden „D. T. Sheridan“.

Dækshus og de to lysebrune Skorstene med sort Top vil man ogsaa paa „D. T. Sheridan“ lægge Mærke til det smukke Spring, det rummelige Arbejdsdæk og dens massive Bugsergrejer. Den har paa Grund af sin Størrelse et godt Fribord og kan derfor, da alt kan lukkes vandtæt, gaa paa enhver Rute.

„Sheridan“s helsvejste Skrog er delt i 7 vandtætte Afdelinger. Forfra og agterover er Nr. 1 Forepeak Vandballasttank, Nr. 2 har Bund- og Sidetanke for 11 ts. Ferskvand og oven paa Inderbunden Dæk-stores, Nr. 3 er Proviantrum, hvori der er indbygget et 0,7 m³ Fryserum, Nr. 4 rummed 110 ts Brændselolie, Nr. 5 er Motorrum, Nr. 6 har Bund- og Sidetanke for 36 ts Brændolie og Nr. 7 er Agterpeaken, som er Reserve-Ferskvandstank, som rummer 13,5 ts.

Skønt den største Del af Maskineriet og Udrustningen er anbragt i Motorrummet, har man ikke Følelse af, at det er overfyldt. Alt er let tilgængeligt for Indstilling, Pasning og Eftersyn. For at komme til noget er det ikke nødvendigt at lægge sig ned paa Siden, fægte rundt med Armen, dreje Halsen af Led og forvide Rygraden. Det er et Forhold, som maa vises forøget Opmærksomhed i nye Skibe. Det gælder ikke alene Bugserbaade, men Problemet er endnu mere paatrængende i store Skibe.

Fremdrivningsmaskineriet bestaar af



Det store Maskinrum med Hovedmotoren.

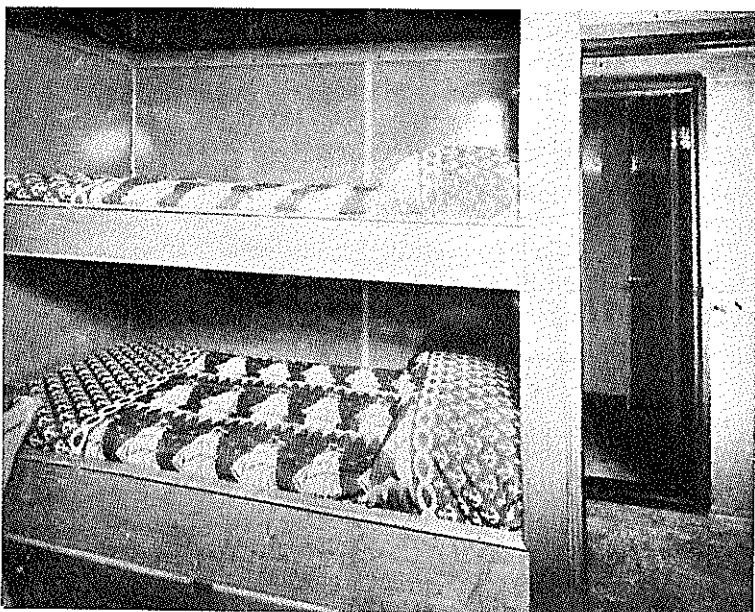
en 6-cyl. Fairbanks Morse Dieselmotor paa 1000 HK ved 275 O/M. Det er en Totakts-Motor med Trykforstøvning, direkte omstyrbar. Ved Hjælp af en Kilerem om Svinghjulet trækker den en 40 kW — 125 V Jævnstrømsgenerator.

Hjælpemaskineriet omfatter en Saltvands-Centrifugalpumpe, der trækkes af en 5 HK Elektromotor, en Ferskvands-cirkulationspumpe, der ogsaa er en Centrifugalpumpe og en roterende Smøreoliepumpe, hver trukket af sin 10 HK Motor. En roterende Tilbringer-Oliepumpe trækkes af en ¼ HK Fairbanks-Morse-Motor, medens en 15 HK Motor af samme Fabrikat driver en Gardiner Denver Kompressor.

Desuden findes en 50 l Youngstown-Miller Oliecentrifuge og en Schütte-Koerting Oliekøber.

I Stedet for at bruge Støbejernsklodser under Maskinen er der anvendt Micardo-Klodser. Fundamentsboltene er isoleret med Fiberrør og Fiberskiver. Resultatet er blevet et lydsikkert Maskinfundament uden direkte Metal-til Metal-Kontakt mellem Hovedmaskinen og Fundamentet. Lydisolation af andre Dele af Skibet blev udført med Johns-Manville akustiske Finer med Beklædning af samme Firmas Super-Filt paa Vægge og Loft.

Lige agten for Styrehuset findes Kaptajnens Sovekammer. Derefter følger Besætningens Aptering med Kammer til Maskinmesteren og 5 Tomandskamre til Besætningen. Disse Kamre er overordentlig smukt udstyrede med Skabe, Servanter med varmt og koldt Vand, Skrivebord og Sengetæpper i hvidt og lysebrunt. Der er saa hyggeligt, at man næsten ser efter, om der er Potteplanter i Vinduet.



Et moderne tosenes Mandskabskammer.



Manøvrepladsen er i Dækshuset med Overblik over Motorrummet.

Foruden Køjerne, der er af Ahorn, har hvert Kammer Dampradiator, Dæksventil, elektrisk Vifte og indirekte Loftsbelysning.

Hvert Kammer har direkte Adgang til Dækket, men desuden en Dør til den lukkede Gang, saa man kan undgaa al Passage udsat for daarligt Vejr. Søfolk af den ældre Skole vil maaske rynke paa Næsen af en saadan Forkælelse af Besætningen, men med vore Dages Indstilling maa man sige, det er et Skridt i den rigtige Retning.

Forrest paa Hoveddækket er, med Adgang baade til Dækket og til Gangen, Kabysen, som strækker sig over hele Dækshusets Bredde. Kabyskomfuret er oliefyret. Desuden findes et 0,36 m³ Køleskab, rustfri Staalvask og Udslagningskumme, Kabysbord af Staal og en Kabys-Drejestol beklædt med Læder og med forkromet Stel.

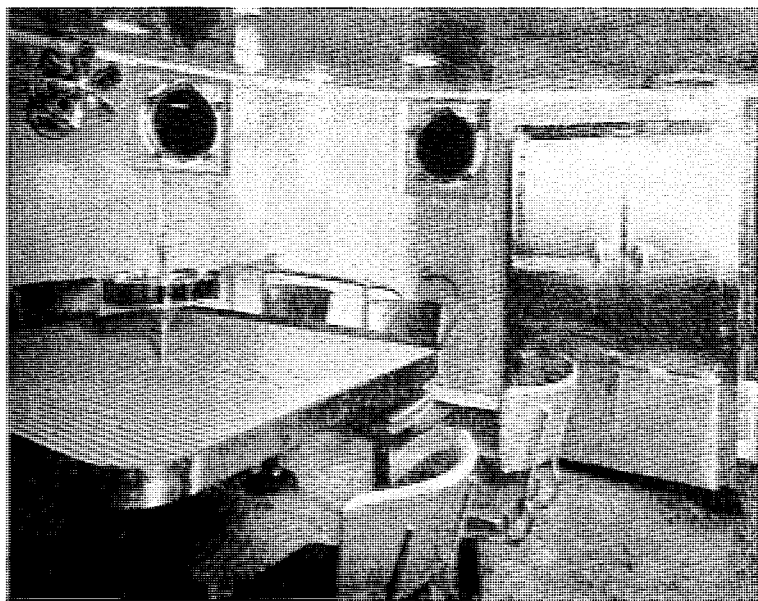
Overbygningen domineres af de to Skorstene, af hvilke den ene rummer en Maxim Indsugningslyddæmper og den anden en Udstøds Lyddæmper for Hoved- og Hjælpemotorerne. De er anbragt saaledes, at man ikke faar Udstøds gas ind i Lufttilgangen.

Styrehuset er særlig rummeligt og luftigt og gør et tiltalende Indtryk, som det er udført i poleret sort Valdnød med Vinduer, Rammer og Døre af Teak. Foruden den traditionelle Skammel og Nat- huset af Metal findes der Strømtavle for Navigationsbelysningen, Maskintelegrafer Styrbord og Bagbord, Radiopøjler og Weston Takometer.

Som det fremgaar af ovenstaaende er Baaden i alle Maader meget komfortabelt indrettet, men der er endnu én Ting, som yderligere forhøjer Komforten, dens to-

tale Vibrationsfrihed. Denne Vibrationsfrihed findes overalt i Baaden — paa underste Dæk for, Agterdækket, øverste Dæk, Styrehus o. s. v. — og hvad der overrasker mest er, at den er lige god, enten Motoren gaar langsomt eller med et hvilket som helt Antal Omdrejninger op til fuld Fart.

Man kan med Rette sige om „D. T. Sheridan“, at Ingeniørerne har gjort meget ud af Detaillerne, „multum in parvo“ har været deres Valgsprog.



Messen i Dækhuset.

Vinga Fyr

1841 — 1941

Blandt Skibenes mange Vejvisere staar Fyrtaarnene højest paa Rangstigen. Det er dem, der har kostet de største Ofre, saavel af Penge som af Menneskeliv, og det er dem, der har bidraget mest til at redde Skibe fra Undergang paa farlige Kyster og Skær.

Det ældste og berømteste Fyrtaarn, man kender, er det, der i Aarene 299—280 f. Kr. blev opført paa den lille Ø Pharos ved Indsejlingen til Alexandria i Ægypten. Det var saa kæmpestort, at det regnedes blandt Verdens syv Underværker. Det var ogsaa — omend med Afbrydelser — i Funktion langt ned i Middelalderen. Blandt vore hjemlige Farvande fik først i Midten af det 16. Aarhundrede Vesterhavet sine første Fyr. Før den Tid var det Skik og Brug, at Skipperen, naar han med sit Fartøj nærmede sig farlige Skær, drejede bi og afventede Dagens Komme, for da ved Hjælp af Sømærkerne at lodse sin Skude paa ret Kurs. De ovennævnte danske Fyr var placerede paa Skagens farlige Rev, Anholt og Kullen. Det var dog kun ganske primitive Anordninger, bestaaende af en Fyrpande med brændende Ved, der blev hejst et Stykke op over Kysten. Saadanne Baal kunde sluge store Mængder af Træ, og det kostede et betydeligt Arbejde at forsyne det Nat efter Nat, navnlig naar Træet maatte tilføres ad besværlige Veje. Da Tyge Brahe i sin Tid var Lensmand paa Kullen, maatte den danske Regering gentagne Gange minde ham om hans Pligt til at ved-

ligeholde Kullens Fyr. Paa Anholt siges Skovene at være blevet ødelagt i det 16. Aarhundrede ved Hugsten til Fyrbaalet.

Ilden viste sig dog ofte at være en farlig Ven at følge. Kystboerne i alle Lande ansaa sig fra fjerne Tider tilbage berettiget til alt, hvad der drev i Land paa deres Strand, hvadenten det nu var Vragtømmer, Gods eller hele Skibet, som forulykkede og kastedes i Land. Blev der saa for langt mellem Strandingerne, kunde Folk godt finde paa at tænde falsk Ild for paa den Maade at faa Skibene til at løbe paa Grund og plyndre dem. Haarde Straffe ramte dem, der stjal fra de Skibbrudne — de skulde halshugges og lægges paa Stejle. Men det varede alligevel meget længe, inden Kystboerne ophørte med disse Ugerninger. Hvad der gennem Generationer var anset for at være ret og rimeligt, kunde ikke fjernes saa let. Det varede et Hundrede Aar eller mere.

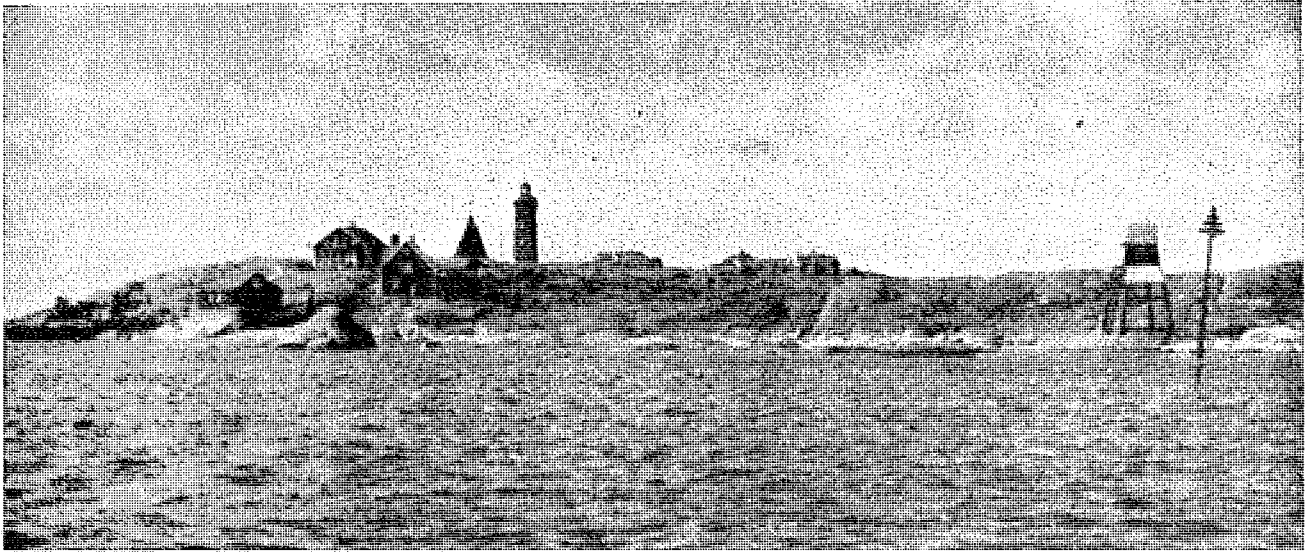
Den 1. August 1781 fik Bohuslän-Kysten sit første Fyr. Der fandtes allerede da en udmærket Fyrplads paa Carlstens Fæstning i Marstrand. De graa Mure rejste sig mægtige over Havet og kunde ses videnom, og højst af alle rejste det store Midtartaarn sig. Det var som skabt for et Fyr, og det, der oprettedes der, var da ogsaa efter Tidens Forhold af den mest moderne Slags. Det var et roterende Fyr, forsynet med Lamper og Spejl. En Mand var stadig beskæftiget med

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937





Vinga „nye“ Fyrtaarn og Radiopejlestation bygget 1890 ved Indløbet til Göteborg, 22 km VSV for Göteborg.

at tilse Lamperne og passe paa, at Spejlene ikke so- dede til, og Forbedringen var i Forhold til de hidtidige Ild-Fyr naturligvis meget stor.

Senere moderniseredes Fyret paa Marstrands Fæst- ning mange Gange i Aarenes Løb, indtil det sluttelig for altid slukkedes i 1868. Marstrandsboerne sørgede oprigtigt, og i Byens Blad stod et Sørgekvad, hvori det blandt andet hed:

*Tack, gamle vän i viken
för trogna tjänster,
för ljus som först du spred över
hemska vågor,
för handen som du sträckte
åt vilsne seglarn,
för ledning som du räckte
ur nattens fara!*

I Aar kan to af den svenske Vestkysts mere kendte Fyr fejre deres 100-Aars Jubilæum. Det var nemlig i 1841, at „Vinga Fyr“ for første Gang sendte sit Lys ud over Kattegat, og samme Aar byggedes Fyret paa Hallö. „Vinga Fyr“'s Tilblivelse kan man takke Handelssocietetet i Göteborg for. Societetet henvendte sig til Myndighederne og paapegede meget kraftigt Betyd- ningen af, at der blev oprettet et Fyr ved Vestkystens fornemste Havn. I 1839 besluttede man endelig at byg- ge Fyret, og i de to følgende Aar stod Arbejdet paa. Taarnet var 40 Fod højt. Det byggedes af Sten for en Sum af 16,663 Rigsdaler og stod sikkert paa den so- lide Klippegrund. Lampen var 100 Fod over Havet og

kunde ses videnom. I November 1841 tændtes Fyret, hvis Lys i Begyndelsen var fast, og samtidig oprettedes de mindre Fyr paa Böttö og Buskär. I Løbet af de hundrede Aar er „Vinga Fyr“ naturligvis undergaaet adskillige Forandringer. Et Fyr, som havde til Opgave at brænde i Taage, blev indrettet i 1854, og i 1890 blev det nuværende store Fyr færdig, og begge de gamle Taarne blev kasseret. Det kostede ca. 79,000 Kr. Taar- net rejser sig 29 Meter over Vandet, og Lysstyrken er 100,000 Normallys med en Lysvidde paa 14 Sømil.

Indløbet til Göteborg havde saaledes faaet sine Fyr, men nordpaa laa Bohuslänkysten i Mørke. Det var derfor ogsaa nødvendigt at forsyne denne med et Fyr til Hjælp for de søfarende, og efter en Del Under- søgelser standsede man ved „Hallö“ som den mest passende Plads. Her begyndte man saa i 1841 at bygge et mægtigt Taarn, som rejste sig 116 Fod over Vandet og blev forsynet med roterende Spejlapparat med ni Reflektorer. Dette udbyttedes senere med en Linse af anden Konstruktion, og efter Ombygningen i 1907 er Lysstyrken nu 72,000 Normallys. Først ti Aar senere kom Fyrene paa Nordkoster og efter yderligere ti Aars Forløb Taarnene paa Mäseskär, Väderöbod og Pater- noster.

P. O.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

**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

Helsingørs Jernskibs- og Maskinbyggeri

afholdt d. 17. September ordinær Generalforsamling under Ledelse af Højesteretssagfører *Møldrup*.

Bestyrelsens Formand, Direktør *Kørbing*, mindedes afdøde Admiral Carstensen, der havde været Medlem af Bestyrelsen i 33 Aar og vist utrættelig Interesse for Selskabets Forhold.

Direktør *H. P. Christensen* aflagde dernæst Beretning og Regnskab.

I det forløbne Driftsaar har Værftet været relativt godt beskæftiget, men Arbejdet paa de i Ordre værende Nybygninger har været stærkt hæmmet som Følge af de meget begrænsede Materiale-mængder, der har staaet til Raadighed.

De særlige Forhold har ogsaa paa anden Maade medført betydelige Vanskeligheder for Værftets Drift; man har f. Eks. maattet ændre Ovnanlæggene i Smedie, Staalstøberi og Hærderi fra Fyring med Olie til Kulstøv og har i Forbindelse hermed konstrueret specielle Kulmøller og Fyringsanlæg.

Under Hensyn til de knappe Materiale-tilførsler maa Værftets Beskæftigelse ved Udgangen af Driftsaaret betegnes som tilfredsstillende, selv om den ikke er oppe paa samme Højde som før Krigen.

Maskinafdelingen er godt beskæftiget, overvejende med Bygning af Dampmaskinanlæg, hvoraf flere er af en af Værftet udarbejdet ny Type med Mellemoverheder, som arbejder i Forbindelse med Vandrørskedler af La Mont-Typen, hvorved en forbedret Økonomi og Besparelse i Vægt og Plads opnaas, samtidig med at Anlægget muliggør Anvendelse af forskellige Brændselssorter, saavel Kul som Olie.

Der er leveret et ret betydeligt Antal Generatorer til Lastautomobiler og til Motorbaade. Den af Værftet fremstillede Generator-type er udviklet videre paa Grundlag af de Resultater, Værftet opnaaede ved Forsøg med Generatorer til Lastautomobiler i 1935.

Med Helsingør Kommune er afsluttet Overenskomst om Udvidelse af Værftets Grund med det umid-

delbart Nord for Værftet beliggende Areal til Afhjælpning af den Pladsmangel, som de senere Aars stigende Produktion har medført, og til Sikring af Udvidelsesmulighederne for Værftets Dokanlæg og Værksteder i Fremtiden. Samtidig vil Værftet blive omgivet af en Mur med Bepantning, og en smukkere Adgangsvej til Kronborg Nord for Værftet vil derved blive skabt.

Arbejdet paa Forbedring og Modernisering af Værftets Anlæg er fortsat, bl. a. ved Bygning af et nyt Beddingkrananlæg.

Arbejdstiden har den største Del af Aaret paa Grund af Materialeknaphed og i Henhold til Loven om Arbejdsfordeling været nedsat til 7 Timer daglig, men har i Sommermaanederne, for at opnaa bedre Udnyttelse af Værftets Dokanlæg og Reparationsmuligheder, været sat op til 8 Timer.

Af Aarets Netto-Overskud, som efter Afskrivninger med 500,000 Kr., Henlæggelse til Skatter 425,000 Kr. og Henlæggelse til Garantier 100,000 Kr., andrager 1.140,024 Kr., foreslaar Bestyrelsen, at der udbetales 11 pCt. til Aktionærerne samt henlægges til Arbejder i Forbindelse med Værftets Arealudvidelse 200,000 Kr. og til Dispositions-fonden 400,000 Kr. I ny Regning overføres 57,024 Kr.

Af større Arbejder er der i 1940—41 færdiggjort, saa vidt de til Raadighed værende Materialer har tilladt det, et Passager- og Lastdieselmotorskib „Kronprins Frederik“ til Det Forenede Dampskibs-Selskab, et Lastdieselmotorskib „Cometa“ til Det Bergenske Dampskibsselskab og et Lastdieselmotorskib „Tekla“ til Dampskibsselskabet „Torm“ samt et Dampmaskineanlæg til Aalborg Værft og et Stirling Højtryks Kedelanlæg til Elektricitetsselskabet Isefjordværket.

Der er udført Reparationer paa 104 Skibe.

Arbejderantallet har svinget mellem ca. 1900 og 2300 Mand, og der er i Lønninger til Funktionærer og Arbejdere udbetalt 8,3 Mill. Kr.

Ved Driftsaarets Slutning var en Række Last-Dieselmotorskibe og Dampmaskinanlæg m. m. i Ordre.

Generalforsamlingen gav enstemmigt Decharge for Regnskabet og genvælgte Direktør *H. P. Christensen* og Direktør *Kørbing* som Medlemmer af Bestyrelsen samt nyvalgte Havnedirektør *Laub*.

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efterses. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



HOLZAPFEL'S INTERNATIONAL SKIBSFARVE

Til Inden- og Udenbords
Faes i alle Verdenshavne

**INTERNATIONAL
FARVEFABRIK**
(Holzapfel) A/S
Øresundsvej 141
København S.
Telefon Centr. 5601
og Amager 1483
Telegr.-Adr.: „Holzandia“

Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



Kjøbenhavns Maskinistekole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven
Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 · København
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

AKTIESELSKABET Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN
Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

REJS MED DFDS





VIKINGEN

Øre
Oktober

Lystsejlad udfor Ærøskøbing
Maleri af Joh. Kock

1941 - Nr. 20
18. Aargang



Til alle Formænd!

De bør sikre Dem et Foredrag med Lysbilleder af Hansen Vildrose, saa har De god Underholdning til Deres Medlemmer. — De kan vælge blandt nedenstaaende:

**Med Telegrafarbejderne gennem
Junglen og over Andesbjergene**

**Gennem „Det grønne Helvede“
i Selskab med Indianere**

Som Gaucho blandt Gauchos

**Vore Landsmænds Kamp
for Tilværelsen i det Fremmede**

Oplevelser mellem Sydhavsøerne



Efter at have overværet et af Hansen Vildroses Foredrag skrev Harald H. Lund i Berlingske Tidende: »Hvis der sidder en eller anden Gaucho i Programudvalget, burde denne slynge sin Lasso ud efter Hansen Vildrose og fange ham ind til et Par nye underholdende halve Timer.« Hansen Vildrose har sejlet over alle Verdens Have og rejst igennem de vildeste Jungler, og naar han fortæller er det, som Social-Demokraten skrev, ingen kedelig Fyr at rejse sammen med.

Hans Foredrag: Oplevelser mellem Sydhavsøerne er saa spændende som noget, og hans Besøg hos Mwana Apuna hører til de mest nervepirrende Beretninger.

Fra en fredelig Bonde og Fisker blev Mwana Apuna forvandlet til en bestialsk Vild og tog en frygtelig Hævn over de Mænd, der med koldt Blod overfaldt og plyndrede en fredelig Landsby, eller hør, naar han fortæller om Skikke blandt Sydhavsøerne eller om Auaqua Indianerne, disse vilde og grusomme Naturmennesker, som Hansen Vildrose har levet iblandt.



Mwana Apuna.



Enke bærer sin afdøde Mands Hoved.

Foredragsbureauet **»Hele Verden«** arrangerer en saadan Foredragsaften til en meget overkommelig Pris ved Henvendelse til **»Hele Verden«s Ekspedition, Gl. Mønt 39 — Telefon Central 9822**

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Vikingengebød

Af Poul Nordahl-Petersen

I FLAADEN saa Befalingsmændene af og til haanligt paa Mandskabet, naar vi udfoldede os som Sømænd. — Det staaer sløjt til derhjemme, sagde de. I gamle Dage havde vi Skibe af Træ og Mænd af Jern. Nu har vi Skibe af Jern og Mænd af Træ. Skræk for de kolde Vagter og stor Søgning hos Lægerne gav i nogen Grad Befalingsmændene Ret.

Men nu har jeg sejlet igen — med Esbjergfiskere. I Kutter Nordsøen rundt paa den Aarstid, der er den koldeste og haardeste paa Havet. Jeg har set, hvordan nogle Tusinde danske Fiskere tilbringer det allermeste af deres Levetid, og jeg har faaet Vished

for, at der stadig er Danskere, der sejler i Skibe af Træ

Jeg vil fortælle om Fiskerne paa en ganske almindelig, tilfældig Dag under Februarfiskeriet midt i Nordsøen, hvor E 52 — Kutteren „Kathrine“ — ligger og vugger ved Elbow Spit. Havet er spættet med Kuttersejl og Trawlerrøg. Der er mod Sædvane ingen Kuling og derfor Tid at betragte. Morilden glødede i vort Køl vand tidligt i Morges, da det første Vod blev sat ud, og senere skinnede Solen paa mange Nationers Fartøjer, der langsomt pløjede hvide Striber i det grønne Vand. Men det var ikke Meningen,



Fiskerflaaden stikker til Søs.

jeg vilde fortælle om, hvor smukt det var. Det skulde være om Fiskerne — og om Skippers Hænder, der ordnede Sejladen og det hele

Skipper hedder Poul, og hans Hænder har hele Tiden fængslet mig. Allerede den Dag i Januar, da vi gik omborg i Esbjerg, fik han mig til at følge sin Haand. Han peger ikke som vi andre med en Finger, men med hele Haanden, og mens vi gik ned gennem Havnen, stak han nu og da Haanden ud. Jeg skulde kende Bisserne paa Kajen, sagde han. Han viste mig en høj, lys, barhovedet ung Mand, der arbejdede med bare Arme i Morgenblæsten.

— Den Fyr der mistede sin Far, sin Bror og sin Svoger i Efteraaret, da der gik 24 Esbjergfiskere ned for Stormen.

Lidt længere fremme traskede en graahaaret, bredrygget Mand af Sted med en Cykle.

— Ham der var saa uheldig at sejle sin Søn ud!

Siden har Skipper Poul præsenteret mig for mange Fiskere, og hvergang har han nævnet de paarende, der aldrig er vendt tilbage fra Havet. Fiskerne kender Fiskerne paa det, de har mistet.

Tabet af danske Fiskerliv er ikke endt. Britiske Nordsøkendere siger: Det kan blive saa haardt Vejr paa Nordsøen, at man ikke ser en Havmaage paa Havet — en dansk Kutter kan man altid træffe.

Saadan er det, men sommetider bliver Vejret alt-saa for haardt. Fiskerne er ikke bange for Stormen. Der er Skippere, der er roligst, naar Havet er uroligst, og de giver da heller aldrig selve Stormen Skylden for de altfor mange Ulykker, der sker. Det er kun, fordi der er saa mange simple Fartøjer endnu, siger de.

I Februar har jeg set en splinterny, men sikkert for billig Kutter, der paa sin allerførste Rejsemaatte pumpe ustandselig. Den var ikke bygget i Esbjerg.

Sidste Aar var der en Esbjergfisker, der ude paa Doggerbanken kunde blive ved med at fange Torsk og sætte dem levende i sin Dam — Bassinet midt i Baaden — og han var forbavset over, at der kunde være saa mange, som Tilfældet var. Da han kom hjem, var der ingen! Man fandt i Skibssiden en Planke, der var saa løs, at Torskene ugenert kunde skubbe den væk med Hovedet og svømme videre — udenfor Lasten. Forhaabentlig er den Kutter bleven destrueret.

Men tilbage til "Kathrine" paa Elbow Spit.

Mens Spillet i Formiddags langsomt trak de 1200 Favne Tov ind og Voddet op til Skibssiden, fandt jeg Skipper siddende op ad Styrehuskkottet, hvor han var ved at takle en Wire. Han viste mig, hvordan det skulde gøres for at være helt rigtigt. Det endte med et Smæld, idet Fingrene fløj bort, og Taklingen sad om Wiren. Jeg kunde godt se, at det var en ualmindelig flot Takling.

— Men hvor meget Skind gik der saa med, Poul? spurgte jeg.

— Skind gentog han forbavset og drejede sine Hænder. Og ganske rigtigt. Paa en Finger sad et ildrødt Mærke — blottet Kød, som Blodet sivede fra. Det havde han slet ikke ænsset.

Bagefter er det gaet op for mig, at det vist egentlig var Vikingeblood, jeg saa i Formiddags. I Dagens Løb saa jeg nok af det, naar Voddet skulde ind og

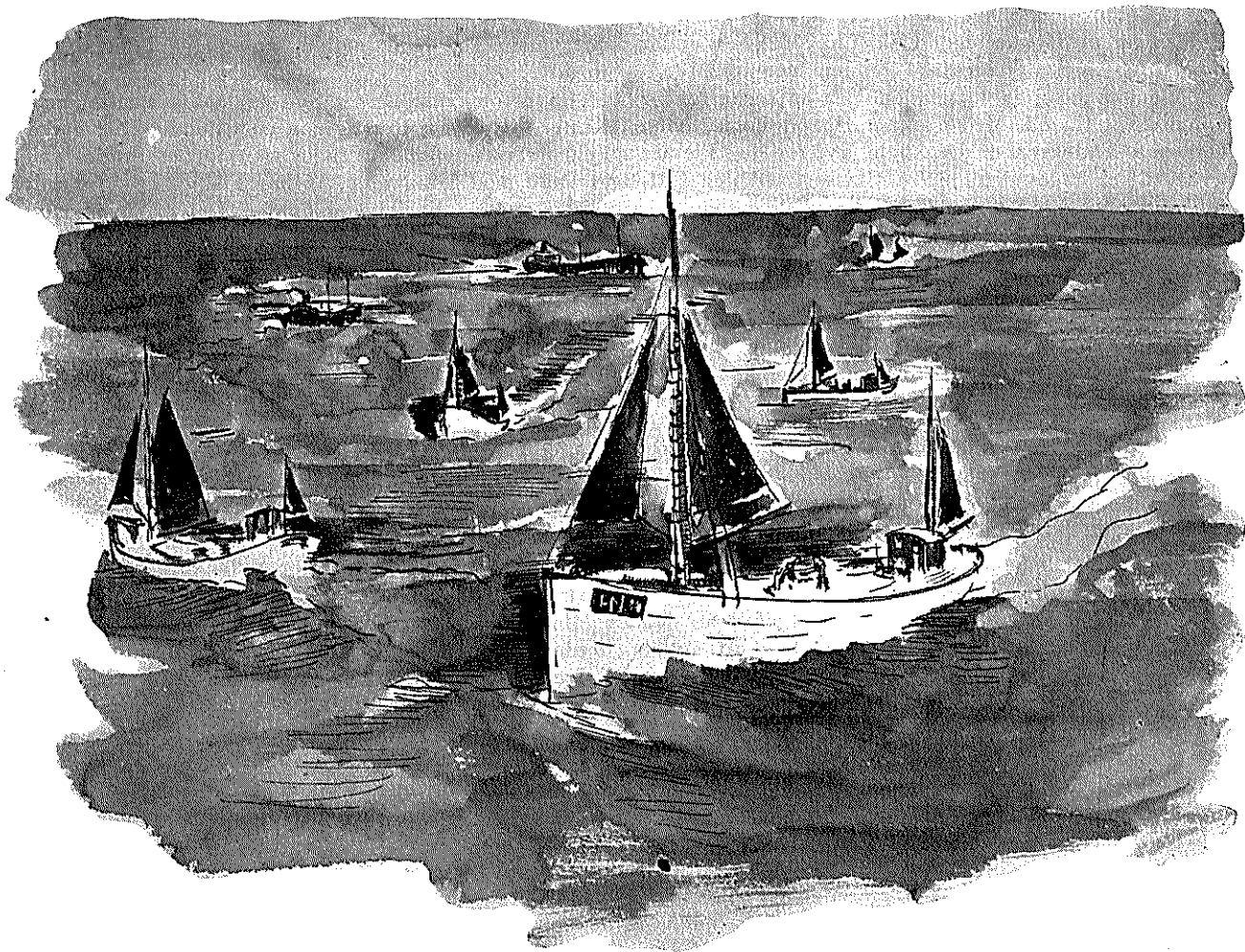
Fisken renses. Der er altid en Haand, der bløder. Alle Landkrabber burde se det Arbejde. Jeg tror, at man vilde spise Fisk med en helt ny Følelse.

For knap 50 Aar siden var Poul en lille Fiskerdreng fra Vorupør. 5 Aar gammel kom han til Havs i aaben Baad paa Fiskeri med Faderen, og om Natten sov han paa Planker og Muslingeskaller i Baadens Bund. Naar han vaagnede om Morgenen, tillod han sig at være kuldkær og at spørge, om de ikke snart skulde ro hjem. Ved den Slags Spørgsmaal løftede Faderen imidlertid blot sin Brændevinsflaske op for Øjnene, og Vandstanden i Flasken fortalte i Reglen, at der endnu kunde fiskes en rum Tid. Poul fik kun Brændevin, naar han var særlig medtaget, til Gengæld blev han barket og haardfør.

Men endnu tidligere, da han var helt spæd og lille, maa hans Hænder vel have haft omtrent den Farve, som mine har nu. Nu er de sarte Farver borte. Det lyserøde er blevet læderagtigt. Mange Aar paa Søen har sat Spor — smaa Rynker og store Ar, og det hele har faaet en Patina, der er skabt af Olie og Petroleum, Fedt og Fisk og Tumlen med tunge Redskaber i koldt Vand. Pouls Hænder kunde ikke bruges i en Hudplejeannonce, og de er saa sandt heller ikke velformede. Nogle af Fingrene kan slet ikke bøjes, en kan bøjes alt for meget. Nu og da er Rensekniven smuttet, og hele Sener er rykket ud ved Uheld i Spil og Maskine — pludselige, smertefulde Operationer, der har gjort Fingrene skæve og Haanden lidt klodset at se paa — bare et Par Arme, der ender i to sode-de Gribestrumenter. Jeg har prøvet at tænke mig de Hænder i Forbindelse med hvide Glacehandsker, og jeg maatte le. Men det var ogsaa en dum Tanke. Hvad skulde Skipper Poul med Glacehandsker? Hvad skulde en Fisk med en Paraply?

Der er iøvrigt andre ombord, der bruger hvide Handsker. Trediemand hedder Magnus. Han overrasker med hver Morgen at tage et Par nye, hvide Handsker ud af Kistebænken, men de er ikke hvide længe. De hedder Hvidlinghandsker. De varmer ikke, holder heller ikke Vandet ude, men de gør det lettere at holde paa Fisken. Naar det sidste Træk er sorteret, rensat og iset, er Handskerne slidt op og kastes i Havet. Spøgen koster 87 Øre om Dagen. De hvide Handsker er altsaa ingen Luksus, og det er helt i sin Orden, at Magnus bruger dem, for hans Arbejdsgiver er stor og hellig. Tillige er han glad og medgørlig trods en daarlig Mave. Ingen er i Tvivl om, at Magnus har ondt i Maven. Naar der er et lille Pusterum i Arbejdet, styrter han ned i Lukafet og blander sære Drikke med Frugtsalt og Natron. Tilsyneladende glemmer han Knebene, mens han smider med Tovrullerne ved Spillet, men engang imellem kaster han sig paa Maven over Lastelugen og trykker til. Naar det saa endelig lykkes ham at lette sig for Luft, ser han sig om med et lykkeligt Smil, der rummer al den blide Forundring og ydmyge Stolthed, som man ogsaa ser hos den unge Moder, der præsenterer sin Førstefødte

Langt borte passerer en Kutter. Jeg kan kun skimte et Sejl, men alene paa det kender Poul den fremmede Skipper, der har Ord for at være en vild Krabat. En meget dygtig Sømand, en flot og omgængelig Kammerat, men en Bersærk, naar han kommer



*Fiskeriet er i fuld Gang, da et Par Fragtdampere holder lige ind gennem Fiskersflaaden Hvis en Dampers Skrue
Jaar fat i Fiskeredskaberne, kan det blive en dyr Spas for begge Parter.*

i Land. Paa Helgoland har han præsteret at skære Sejlene løs paa en tysk Kutter, og det er ogsaa her, man fortæller, hvordan han i Vildskab er løbet op paa Klipperne, har taget Gederne ved Hornene for at svinge dem rundt og kaste dem langt ud i Havet.

Skipper udpeger mig ogsaa den smukke nordiske Lom, der hænger højt oppe under de lette Februar-skyer og nu og da slaar ned og henter sig en Fisk. Havmaagerne sidder paa Bølgerne og vasker sig paa Brystet med Næbbet. Det er et Varsel om Kuling, som er sikrere end Vejruddisigten. Og han viser mig den mærkelige sorte Fugl, hvis rigtige Navn jeg ikke kender, og hvis populære Navn blandt Fiskerne absolut ikke bør nævnes her. Den forfølger Maagerne, til de af lutter Skræk lader Naturen gaa over Optugtelsen, og netop i det Øjeblik gør den sorte Fugl sig til Gode.

Med Hænderne roder Poul op i den sprællende Bunke, som Voddet spyer ud over Dækket. Kæmpe-torsk og Fladfisk — Rødspætter og Pighvar, som man aldrig ser dem derhjemme — Skaller med Rurer og Søanemoner, Haj, den norske Nationalfisk Langeren, hvis Rogn og Lever er saa eftertragtet, og den lille røde Lækkerbidsken Knorhanen, som Hollænderne sætter saa stor Pris paa. Paa det gyngende Dæk fin-

der han ogsaa Ritten — en sjov, lille Fladfisk, som alle Fiskere kalder Stauning.

Der kommer ogsaa Kul, sommetider Rav og ofte Vragstumper. Nordsøen er fuld af Vrag fra Stormene og fra Krigen. Der kommer ogsaa Indvolde i Voddet. De ser ud til at være af meget store Dyr. Skipper tager dem med Hænderne og kaster dem ud igen.

Der er ogsaa en Havkat i Voddet — det er der for Resten ofte. Den kom straks af med Hovedet og røg ned til Kokken. Nu skal der skaffes. Katten er paa Bordet. Rundt om den sidder fem Mand paa Spring. Skipper Poul sidder under Pejleapparatet. Han har Hænderne foldet foran Panden, og han roder Skilningen i en syndig Uorden, mens han siger Bordbønnen. De Hænder, de Hænder — bagefter fumlere de som sædvanlig Biblen op netop paa den rigtige Side med en kort Bevægelse. I det Øjeblik, der siges Amen, er vi over Havkatten.

Se en levende Havkat i Øjnene. Tanken om at spise den vil være fjern. Meget fjern endda.

Men prøv Havkatskiverne, naar de stegt som Bøf ligger paa et Fad — og De vil længes efter den næste.

Her spiser vi altsaa Havkat. Fiskerbørn har det ikke med Fisk som de berømte Bagerbørn med Hvedebrød. Sikke Portioner. Næverne maa tages til

Hjælp. Man tager med højre Haands Tommel- og Pegefinger et Stykke stegt Fisk, fører det hen under Næsen og lader det sive ind gennem venstre Mundvig. Benene sprøjter ud gennem den højre og lander i den hule Haand. Med venstre Haand holder man fast paa Tallerkenen. Det hele gynger jo. Pickles nydes til og tages direkte fra Glasset med den Gaffel, man iøvrigt spiser med. Det kan l y d e som Griseri, men det er det bestemt ikke. Asietter og overflødige smaa Sølvgafler vilde rutche henad Dørken, og iøvrigt fejler vi alle det samme. Vi spiser godt ombord — mens Dagene er korte k u n 11 Gange daglig. Det er den eneste haandgribelige Fornøjelse, vi har i Ugerne paa Havet.

Forleden blev den piratliggende Kok skældt ud, fordi der var for lidt Fisk paa Bordet.

— Der er dog 25 Stykker til 5 Mand, indvendte han.

— Der skal ikke være 25 Stykker, men 25 Flyndere, afgjorde Bedstemanden. Det plejer vi!

Samme Bedstemand hedder Birger og er Pouls Søn. Han saa lille og ubetydelig ud, da jeg første Gang saa ham i Land, men han er en af dem, der vokser i sit Arbejde, og ombord er han alt andet end ubetydelig.

Birger har sejlet lige fra den Gang, „Kathrine“s Besætning paa andre Kuttere blev karakteriseret som tre Mand og et Par Søstøvler. Det var Birger, der var Søstøvlerne, men han er vokset siden da. Efter eventuelt overstaaet Søsye vil det for enhver Ikke-Sømand være et Problem at komme fra den ene Ende af Skibet til den anden. Nordsøen er altid i Oprør, og en Fiskekutter er lille. Men Birger er en Virtuos paa Dækket, og han bevæger sig som en Artist mellem de flyvende Tove, der løber fra Dækket over den lave Lønning til Kølvandet og forsvinder i Dybet, hvor Voddet nu driver. Men det kan ogsaa glippe for en Artist, og Birger røg udenbords. Knuder i Tovet trak ham ned. Han blev trukket ned og var væk længe. Strømmen var uheldig, og det hele saa umuligt ud. Birger dukkede lige op og forsvandt igen for saa at dukke op et helt andet Sted en Snes Meter agter. Han stod ret op og ned i Vandet med et stift Blik, var bevidstløs og foretog sig intet.

Poul kunde have sprunget ud, og han maatte beherske sig for ikke at gøre det. Det vilde ingenting have hjulpet. Han kendte imidlertid baade sig selv og sin Søn. Det gjaldt bare om at undgaa Panik. — Hvem har set en saadan Redningsdaad? Poul sprang blot op paa Bakken og kaldte forsigtigt:

— Birger!

Saa vaagnede Sønnen op og svømmede halvt bevidstløs med rolige Tag efter sin Fars Stemme. Poul laa paa Maven over Lønningen og holdt fast i hans Arme. Han holdt fast, til Neglene var blaa og Sønnen reddet.

— Du kan tro, „Kathrine“ er fin i Bunden, Far, sagde Birger, der havde været under den to Gange.

— Det var godt, du kom igen, sagde Poul.

Hans grove, sorte Hænder strøg een Gang forsigtigt hen over Sønnens Haar og Skulder. De mærkelige Hænder strøg med Kærtegn, der var lette og bløde som Sommerfuglevinger. Eller som Rødspættefinner.

Og trods den kolde Februarblæst stod Birger med det vaade Tøj igen mellem Tovene. Voddet skulde jo ud . . .

Havet omkring Elbow Spit er stadig spættet med Kuttersejl og Trawlerrøg paa en tilfældig Dag under Februarfiskeriet i Nordsøen, men for os er det ved at være mod Slutningen. Vi har Fisk nok — for ialt 1800 Kr., hvis Noteringen holder. Det er, hvad man kalder en god Rejse, men der spindes absolut ikke Guld herude. Driften er dyr, og der skal trækkes meget fra, før man kan begynde at dele.

Nu maa det være mørkt derhjemme. Her mørkner det. Det er ved at blæse lidt op — det kan blive til Kuling, men vi tager kun Ankergrejerne ind og styrer østligt, fordi der er nok i Lasten. Vi vilde jo alligevel ikke kunne naa hjem, saa hurtigt som Stormen kan naa os.

En anden Kutter, en Frederikshavner, har det paa samme Maade. Han vil lande sine Fisk i Esbjerg og prajer os.

— Er det her Kursen efter Vyl? Vi har intet Søkort, det er splittet ad! brøler han.

Han faar et „Jow“ og følger trøstigt med et Hundrede Favne borte. Kutteren ser saa lille ud, fordi Bølgerne er saa store. Jeg kan se, at Skipperen — en stor, blond Viking med et Bryst, der ligefrem synes at søge efter Modstand, staar splinternøgen paa Dækket og overhælder sig med Havvand fra en Pøs. Aftentoilette — saadan foregaar det. Kun Barbering bliver der ikke noget af. Vi skal allesammen af med Skægget, naar vi nærmer os Graadyb, og der er 160 Mil hjem.

Nu kan vi kun se hans Lanterner, og vi kravler nedenunder. Skipper Poul sidder under Pejleapparatet og skærer Dagens anden Æske Skraatobak i smaa Stumper. Lige til at stoppe ind med Kniven.

Ilden knitrer i Kabyssen, Faldene slaar, og vi kan høre Ankerkættingen rulle frem og tilbage over Dækket i Takt med Dønningerne.

Skipper faar ogsaa Tid til med et hastigt Blik een Gang at lade Haanden glide hen over Søkortet.

— Sig til Bissen derhenne at vi holder en Streg mere sydligt!

Det hele sker saa roligt. Jeg er ikke i Tvivl om, at vi nok skal træffe Vyl Kost eller Fyrskib, naar vi i Morgen Aften kan være under Land. De sodede Skipperhænder er i Gang med Skraaen igen. Stumperne bliver nøjagtigt lige store, skønt Tankerne er helt andre Steder henne:

— Tror I ikke, de her smaa hvide — hvad hedder de — Vintergækkerne — er kommen frem, naar vi naar hjem?

Hænderne fumler og fumler med den Skraa — de forunderlige grimme, smukke Hænder. Jeg har ogsaa Hænderne paa Bordet. Jeg ser paa hans og jeg ser paa mine. Engang betalte jeg halvtredie Krone for at faa dem manicurerede i en dyr Salon i Nærheden af Kongens Nytorv. Der er stadig en Slags Halvmaaner paa Neglene, og jeg har ikke været saa længe ombord, at Grabberne er bleven grove og farvede. Men alligevel. Mens Skipperhænderne fumler, lader jeg mine Fingre glide ned fra Bordet.

Poul Nordahl-Petersen.

Hvide Sande

1931 - 30. August - 1941

DE store dyrkede Arealer, der ligger ved Ringkøbing og Nissum Fjorde, har gennem Aarhundreder lidt Tab under Oversvømmelser, fordi Fjordenes Afløb til Havet gennem Nymindegab og Thorsminde ofte tilsandede. Da Staten i 1910 aabnede et nyt Udlob for Ringkøbing Fjord ved at lade grave en 26 Meter bred Kanal gennem Klitten ved Hvide Sande, ændredes Forholdet paa en overraskende Maade, idet det nye Løb efter kun et Par Aars Forløb udvidedes til en Bredde af ca. 230 m, hvorigennem Havet under Højvande frembragte større ødelæggende Virkninger. Med en Udgift paa ca. 1½ Mill. Kr. blev derfor dette Udlob lukket ved en Betonblokkedæmning af ca. 500 Meters Længde, ca. 3 m over daglig Vandstand og foroven med en Bredde paa 4—6 Betonblokke à 5000 kg. I Aaret 1924 vedtoges saa endelig en Lov, hvorved ikke alene Ringkøbing, men ogsaa Nissum Fjords Afløbsforhold reguleredes og sikredes gennem store Sluseanlæg, der stod færdige 1931 og 1932.

Ved *Hvide Sande* udgravedes der ca. 300 m øst for Betondæmningen en 150 m lang, 75 m bred og 10 m dyb Byggegrube til *Afvandingslusen*, som deri opførtes paa en 1¾ m tyk Betonbund. Slusen, der siges at være den største i sin Slags i Europa, opførtes af Beton, Granit og Klinker og har fjorten Gennemstrømsaabninger, hver med et Stigbord af Jern, Størrelse 6½ × 5½ m, Vægt 20,000 kg. Disse Stigbord hæves og sænkes med elektriske Spil, der er indbygget i en overdækket Gang, som løber i hele Slusens Længde, og som tjener til Vejbane over Slusen. Til yderligere

Sikkerhed er der for Slusens vestlige Aabninger anbragt Stormporte af 36 cm tykt Egetømmer.

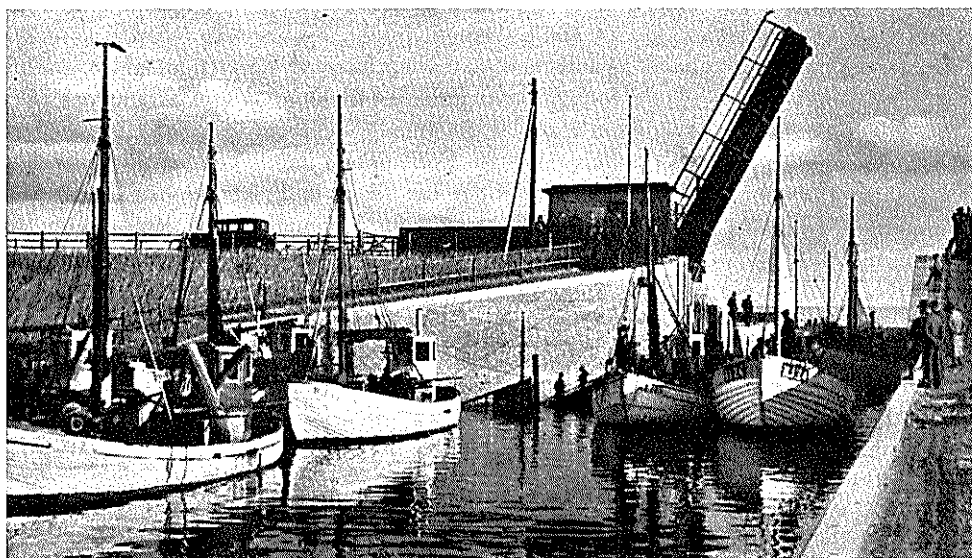
Lidt syd for Afvandingslusen blev der til Fremme af Fiskeri og Søfart bygget en *Kammersluse* paa en Betonbund af 2½ Meters Tykkelse. Slusen har en Bredde af 8½ m, Kammeret er 34 m langt, og Dybden 4 m under daglig Vandstand. Den lukkes af to Jern-Skydeporte, der bevæges ved elektriske Spil. Færdslen over Slusen foregaar ad en Klapbro, der betjenes paa samme Maade.

Til Udløbets Sikring mod Havet blev der fra Stranden bygget to let buede *Ledemoler*, som rækker ca. 150 m ud til en Vanddybde paa 3½ m. Forbindelsen mellem Fjord og Hav gennem Afvandings- og Kammerslusen tilvejebragtes ved en Sprængning af Betondæmningen i ca. 80 Meters Bredde og ca. 5 Meters Dybde samt Gravning af en Kanal mellem Molerne. Foran Kammerslusen udførtes et større Bolværksanlæg, der danner en rummelig og sikker Havn for Fartøjer.

Hele Anlægget har kostet godt 5 Mill. Kr.

Den 30. August 1931 sattes det nye og sikrede Udlob i Virksomhed, og dermed var Grunden lagt til *en ny Fiskerihavn og Fiskerby*, — en ny og god Udfalds-port mod Vesterhavet. I de nu svundne ti Aar har der paa det forhen øde og nøgne Klitparti hersket et saa stærkt pulserende Liv og foregaaet en saa stor Udvikling, at det efter danske Forhold maa siges næsten at høre hjemme i Eventyrets Verden. De udførte Vandbygningsarbejder blev i sin Tid af adskillige betragtet

som et Foretagende, der muligt var teoretisk begrundet, men som bar i sig for store Risikomomenter i praktisk Henseende. Heldigvis har det dog vist sig, at Beregningerne holdt Stik, og især for Landbruget og Fiskeriet har Virkningerne endog overgaaet de største Forventninger. — Saavel Afvandings- som Skibsfartsslusen har i enhver Henseende virket efter deres Hensigt, og de stærkt udsatte Molers Stabilitet og deres minimale



Skibsfartsslusen ved Hvide Sande.

Vedligeholdelsesudgifter har ligefrem været overraskende, ligesom den daglige Vandstand har holdt sig gennemgaaende med ca. 2½ m Dybde.

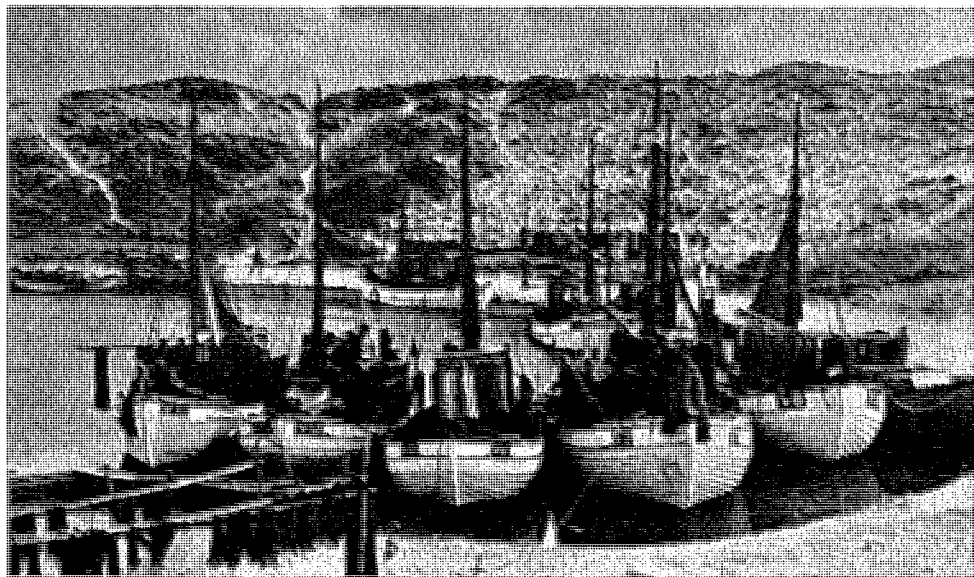
Disse Forhold har præget Udviklingen i højeste Grad. Paa den tidligere ganske øde og ubeboede Sand- og Klitstribe mellem Fjord og Hav er der fremvokset en hel By, i hvilken nu, foruden en ny Kommuneskole med to Lærerkrafter, et udvidet Sømandshjem og et Hotel, findes i ca.

120 Beboelser en fastboende Befolkning paa omkring 600 Mennesker. Der er af Vandbygningsvæsenet sørget for moderne Vandforsyning, Kloakanlæg, Pumpestation etc. samt Gadeplan over Arealerne ved og omkring Sluserne og Haven. Af de første Aars amerikansk prægede Træ- og Pandeplothuse er der saa godt som ingen tilbage, idet de er afløst af grundmurede Bygninger, helt moderne i Stilen. Der er Bedding og privat Elektricitetsværk, og alt maa siges at være tilfredsstillende og bidragende til Pladsens tidssvarende Udvikling.

Den lokale Fiskerflaade er efterhaanden vokset til ca. 80 større og mindre Motorfartøjer med indtil et Dybtgaaende af ca. 7 Fod, Drægtighed indtil 18 Tons og Anskaffelsespriser til op imod 20,000 Kr., og Havn og Red har de senere Aar i Højsæsonen været saa stærkt trafikeret, at der til Tider har ligget ca. 120 fremmede Fiskerfartøjer foruden den lokale Flaade samlet dersteds.

Det Fiskeri, der efterhaanden har udviklet sig, er langt fra ubetydende, idet der ved den offentlige Auktion i stedse stigende Tempo er blevet solgt ikke saa lidt over en Mill. kg af de forskellige Fiskesorter, hvortil kommer, at der stadig afsættes betydelige Kvanta levende Fisk uden om Auktionen. I Aar vil der sikkert blive sat en stor Rekord, da ikke mindst Maj Maaned bragte et Opsving som ikke før kendt, idet det fine Rødspættefiskeri ogsaa havde talrige fremmede Kutteres Landing til Følge. Auktionsomsætningen var adskillige Dage oppe paa 50,000 Kr., og Forholdet udviklede sig endog til, at der er blevet solgt for noget over en halv Mill. Kr. i første Halvaar.

Trods et livligt Byggeri de seneste Aar hersker der ret følelig Mangel paa Boliger. Skønt Byggeudgifterne nu er abnormt høje, er der ogsaa i Aar bygget nye Huse, og der er sket saa livlig Handel med Byggegrunde, at en af de største Lodsejere har solgt ikke mindre end 22, hvoraf de 18 alene ligger paa Nord-siden af Slusen. I Nærheden af Vejen er betalt 40 Øre,



Hvide Sandes Red ved Ringkøbing Fjord.

medens fjernere liggende har kostet ca. 30 Øre pr. Kvadratalen, en Pris, som ogsaa er givet for Arealer helt ned til Fjorden, hvilke er under Fredningsnævnet og ikke maa bebygges, men kun kan benyttes til Dyrkning af Kartofler etc.

Til Bygning af et Bolværk med Slæbested er der paa indeværende Aars Finanslov bevilget 75,000 Kr. Arbejdet er under Opførelse. Der bygges ca. 15 m som fast Bolværk og 25 m Slæbested, Resten bliver en aaben Pælebro.

Pladsens Akilleshæl er Vejforbindelsen med Omverdenen. Landevejene i begge Retninger er meget daarlige, idet de ikke kan holde til den store og svære Trafik, der foregaar pr. Lastbiler. Der udføres et vedholdende Arbejde for at faa Staten til at overtage Kommunevejene, og den Sags Løsning vil betyde særdeles meget for Pladsens fortsatte Udvikling.

Besejlingsforholdene kan ogsaa til Tider give Anledning til alvorlig Bekymring. Langvarig Kuling af V.NV. kan foraarsage betydelig sydgaaende Materialansamling langs Kysten, og der kan hyppig være lav Vandstand i Havet, ligesom adskillige andre Naturforhold kan spille ind til Forstyrrelser af Kanalens Besejling. Til en Imødegaaelse af disse faktiske Ulemper vilde en Forlængelse mod Vest af Ledemolerne eller, hvad der for Tiden er Fiskernes Kongstanke, en Forlængelse af nordre Ledemole indtil 100—150 m ud i Havet vel nok ved at dæmme op for Materialvandringer nordfra bidrage til en større og stabilere Vanddybde ud for Indsejlingen.

J. Gr. Pinholt.

Tidsskrift for Redningsvæsen

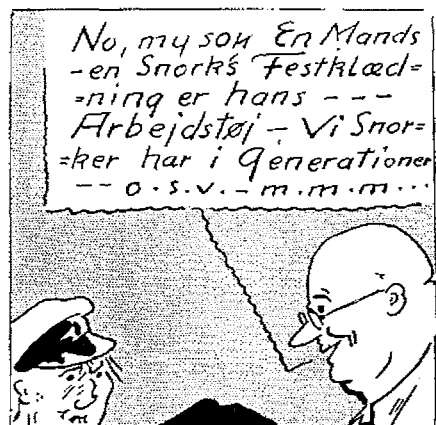
Udgaar maanedligt
Kr. 2.50 aarligt

Bestilles
hos Postvæsenet

Oscar Knudsen.

COPYRIGHT
"VIKINGEN"
COPENHAGEN

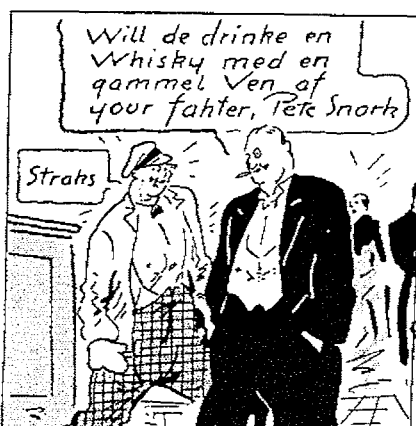
Fortalt af ham selv - tegnet af en der
kender ham meget bedre



„I Skoven skulde være Gilde". Den gamle Sang fra Apollorevyen 1941 minder mig i Tankerne, naar jeg tænker paa en af Dagene paa „Snorks home". Den Dag, da Familjens Venner skulde præsenteres for den „genfundne Søn, Peter Samivel Snork" = undertegned.

Hvor var han demokratisk - min „Fader". Den selfmade Mand, hvis bedste Pryd er Arbejdstøjet og sorte Negle. Ikke noget med Flitterstads der. Jævn og ligetil. Et med Jorden i Sind og Farve.

Jeg kan egentlig godt lide Synspunktet. Men da han begyndte paa det sædvanlige traditionsrige Foredrag om mine (?) Forfædres Forhold til Arbejdstøj kontra Stadstøj, maa jeg sige, at Arvommen gik lidt af naa, ja Vi maa videre, inden Lyset gaar ud.



„Snorks home" straalende af Tusinder af Lys. (Det kunde De lide nu til Dags, under Mørkelagningen - hvad?). Elegante Herrer med skarpkæbte Ansigter og iført Overtjenerdress vrimlede i Salonerne og trykkede mig lille grøn Fugl i Haanden.

Ven efter Ven af Slægten stak paa Næven, „shakede hände" og saa hjerteligt paa mig. Virkeligt, om jeg ikke et Øjeblik falte mig, som om jeg var Peter Samivel Snork og ikke Sir P. P. Pral. En af Vennernes vilde drikke et Glas med mig

Men denne uskyldige (?) Adspredelse ødelagde „Far" ved at paabegynde en Tale til Slægtens Venner, hvori han gav et fuldstændig forvrænget Billede af min Personlighed og mine Vaner. Vennen med Whiskyen studsede - - -



Der rog den Tjans, som man siger hos Proletarerna. Altsaa ikke en Gang en Whisky kunde jeg skylle i mig ved denne enestående Festlighed. Det var rigtignok ikke det, man ventede sig i en Florida-Rigmands Hjem. Eller hvad mener De?

Jeg kan tage meget - - men ikke Hykleri.

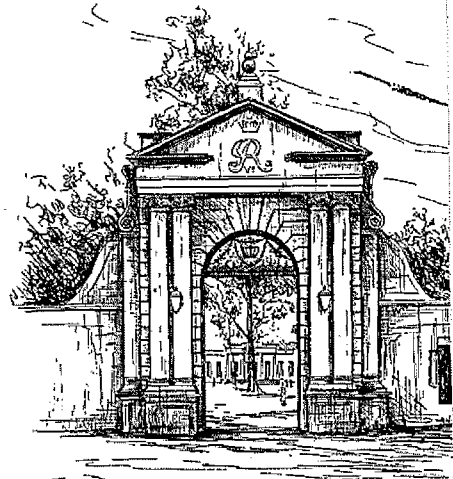
Jeg søgte ud i Ensomheden og Tropenntens knugende Mørke, medens Festens Larm skyllede ud til mig gennem de aabne Glasdøre. Mosquitoerne svirrede

Med Højtalelse P. Pral.

Fra Storskibsfartens gode Dage

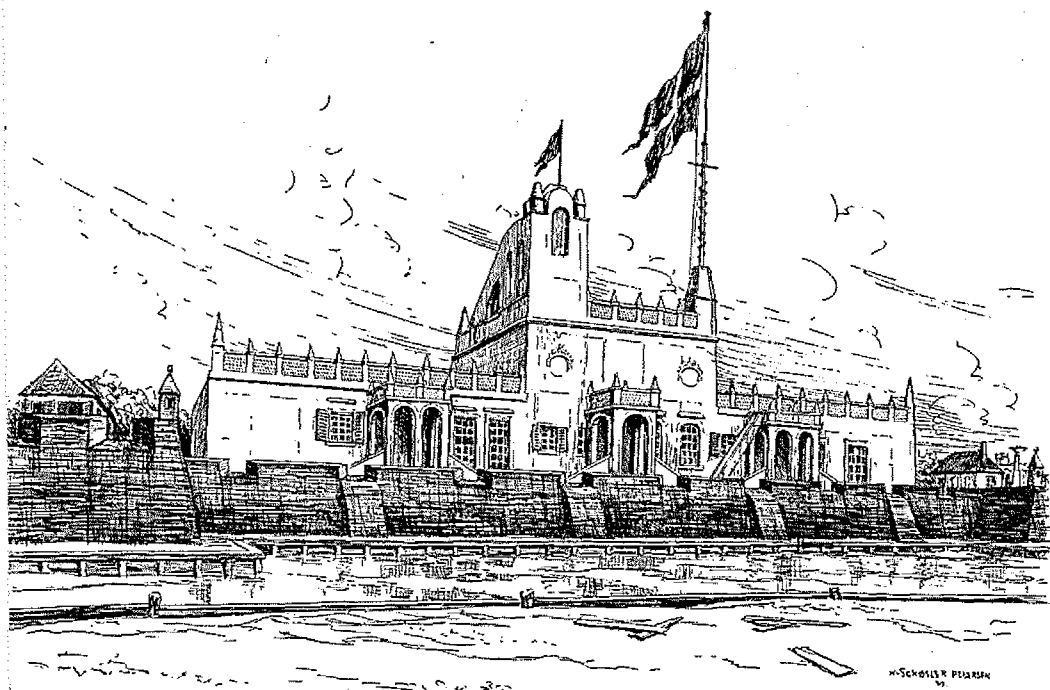
Da vi havde Tropekolonier

Af Kay Larsen



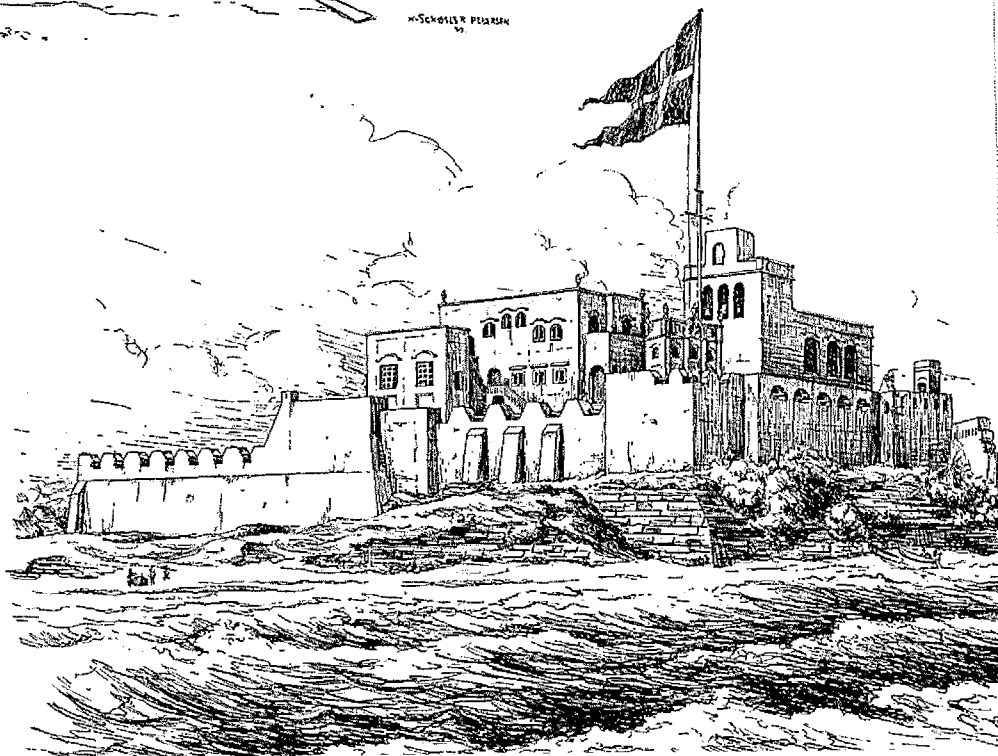
Det er i høj Grad værd at kaste et Tilbageblik paa de anselige Kolonier, som Danmark har haft — og det er lettest at gøre det med Billeder. Her gengives nogle af de Tegninger, som H. Schøslers Pedersen har givet til min sidste Bog: Guvernører, som næsten er aldeles ukendt af det danske Publikum.

Øverst viser vi den smukke Indgang til „Etablisementet“ i Bengalen, Frederiksnagore. Chefs huset skimtes i Baggrunden af Gaarden. Det næste Billede viser vor Hovedfæstning i Dansk-Ostindien — Trankebars „Dansborg“, som staaer endnu. — Den blev

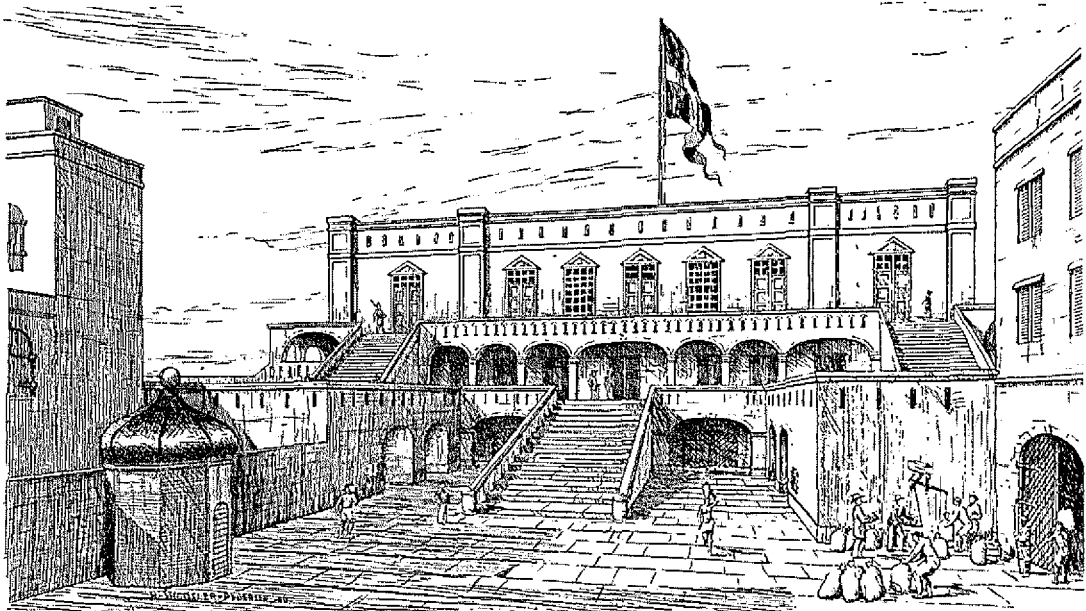


NU er vi igen ganske blanket af for Kolonier, men det har vi været før. Det er ikke første Gang. Under Krigen med England 1807—14 mistede vi vore Besiddelser i Ostindien, Vestindien og Guinea og ogsaa dengang var det ilde bevendt med Grønland, Island og Færøerne.

Tropekolonierne fik vi igen ved Fredsslutningen 1814, men Forholdene var da blevet saaledes, at Danmark solgte dem hen mod Midten af forrige Aarhundrede, de vestindiske Øer dog saa sent som i 1917.

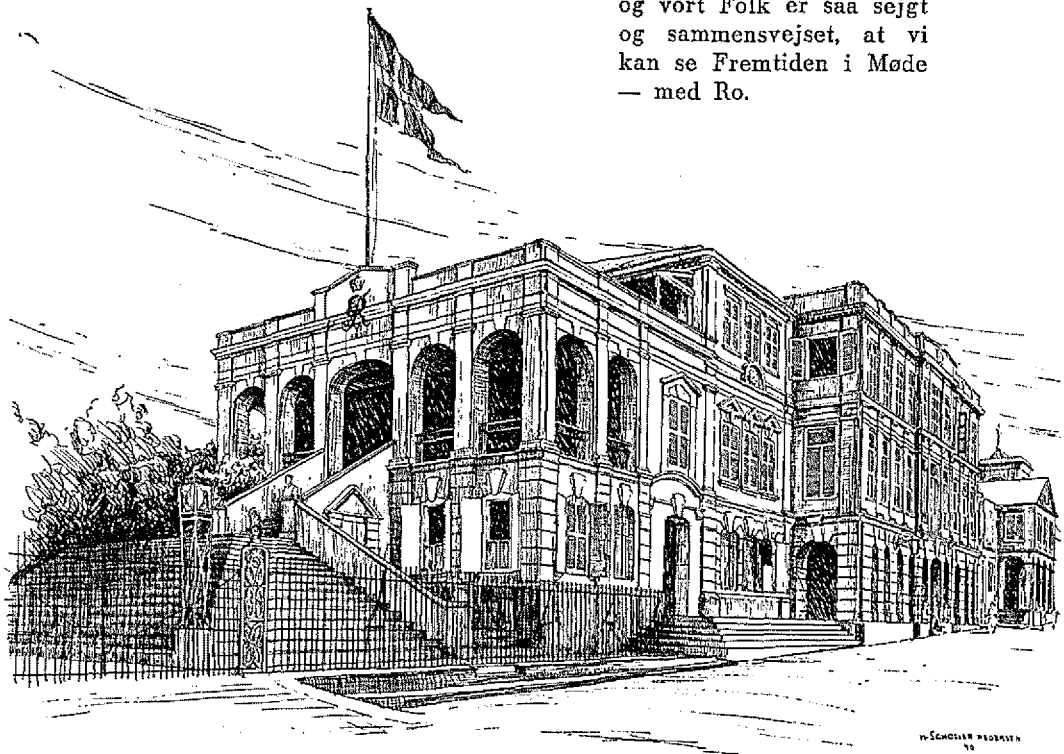


opført i sin oprindelige Skikkelse 1620. Nederst ses Hovedsædet i Dansk-Guinea i Afrika, „Christiansborg“, og paa øverste Plads paa denne Side faar man et Indtryk af den anselige Fortgaard med Guvernørens Bolig øverst med Flaget over. Nederst ved Hovedtrappens Fod er Indgangen til de mørke „Slavekasser“, Natteboligerne for Slaverne. — Yderst til højre findes Guldvægten og Indgangen til Pakhusene. —



Kolonien Historie var meget broget.

Midt paa Siden ses Guvernementshuset paa St. Thomas, der rummede baade Guvernørens Bolig og mange Kontorer, og nederst ses Guvernementspalæet i Christiansted paa St. Croix, der længe var „den vestindiske Regerings“ Hovedsæde, Generalguvernørens Palads. I Øernes Glanstid udfoldede der sig her et straalende Liv: Rødkjolede Skildvagter, Adjudanter i flunkende Uniformer, elegante Damer, Plantageejere, der kom til Staden med Firspand, Embedsmænd i spraglede Klæder — og



som Modsetning dertil de arme Niggere.

Danmark har hersket over Muhammedanere, Malayer, Hinduer, Eskimoer o. s. v., og i Kolonierne fandtes mangfoldige europæiske Udlændinge, Spaniere, Franskmand, Englændere, Portugisere. Dannebrog har vundet over Kinesere, Arabere, ja, nær sagt over alle Nationer.

Tempra mutantur, — og Tiderne vil stadig skifte. For Tiden ser det jo lidt trist ud, men lad os trøste os med, at det har været værre før i vort gamle Land. Hidtil er Danmark kommet frelst gennem alt, og vort Folk er saa sejgt og sammensvejet, at vi kan se Fremtiden i Møde — med Ro.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

NORGE. Foruden de i „Vikingen“ Nr. 18 omtalte Frimærker, overtrykt med et sort V, er nu fremkommet Mærker, hvor V'et er hvidt, Fig. 1.



Fig. 1

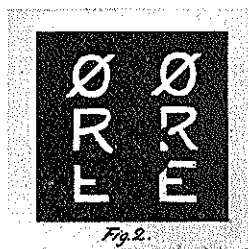


Fig. 2

DANMARK. Ved en Fejltagelse fik jeg i samme Nummer under Omtalen af Varianter i 15 Øre, Bogtryk, Karaveltype, ikke medtaget følgende to, som er vist paa Fig. 2. Paa den ene Type mangler E i ØRE den øverste Tværstreg, paa den anden er den lodrette Linie i R defekt, og samtidig mangler øverste Hjørne i E. Jeg har i „Magasin du Nord“'s Frimærke-

afdeling set alle fem Varianter i 10 Eksemplarer hver.

Generaldirektoratet for Post- og Telegrafvæsenet har approberet en af Tegneren Viggo Bang udført Tegning til Frimærker til Minde om Vitus Bering i Anledning af hans Død

for 200 Aar siden. Mærkerne, som vil blive udsendt i Efteraaret, fremstilles i 1½ Gang almindelig Frimærkestørrelse. En Gengivelse af Tegningen ses paa Fig. 5.

Et Sømandsblad som „Vikingen“ maa desværre kritisere Kunstnerens Arbejde, idet han burde have søgt Underretning om Skibets Art, inden han tegnede det paa sit Billede. Dette viser nemlig et tremastet Skib, nærmest Bark-rigget, hvorimod Berings to Skibe, „St. Peter“ og „St. Povl“, begge var Brigger. Et Frimærke som dette, hvor Ho-

vedmotivet er et Skib, burde have været korrekt udført.

Stjernestempler.

Ved denne Benævnelse forstaar jeg de ældre Stempler fra Landets Brevsamlingssteder. Stemplerne er mindre i Diameter end de sædvanlige Postkontor-

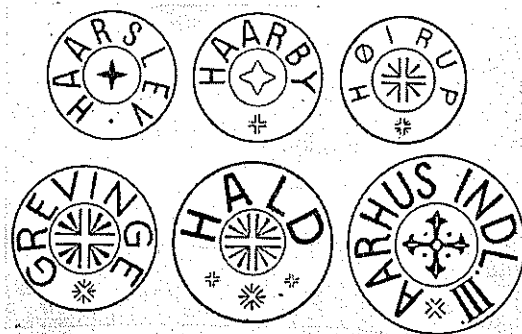


Fig. 4.

stempler og har hverken Dato eller Aarstal. Stemplerne bestaar af to Cirkler; mellem de to Periferier findes Brevsamlingsstedets Navn, og indenfor den inderste en firtakket Stjerne eller en Stjernefigur — paa Fig. 4 er vist nogle Eksempler paa disse.

Dette Speciale har været dyrket længe af enkelte Samlere; men i de senere Aar er Interessen for disse Stempler gaaet mægtigt i Vejret. Det er ogsaa et morsomt Felt, som jeg anbefaler danske Samlere at tage fat paa.

Paa nogle af Skillingsmærkerne samt paa alle Øremærker, helt op til vore Dage, kan Stjernestempler findes. Paa Fig. 5 ses et smukt Dobbeltstykke fra Lundeberg, et fra Voldum og et fra Kvalbó paa Færøerne. (Fortsættes).



Fig. 3.

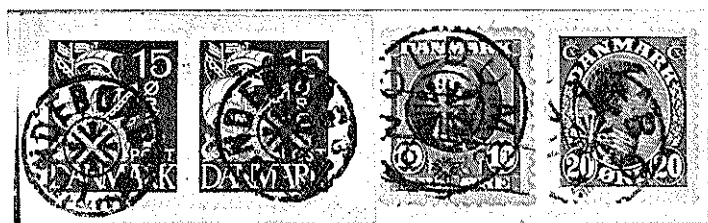


Fig. 5.

FOR at drive det til noget som Grosserer maa man nødvendigvis være i Besiddelse af en Del Menneskekundskab og Handelstalent, og naar ens Branche tilmed er Guldfisk, var det vel ikke af Vejen, om man havde lidt Kendskab til disse Dyrs Levevis.

Hverken 2. Styrmand eller jeg kan siges at have været i Besiddelse af disse en Guldfiskegrosserers vigtigste Egenskaber. Derfor gik det, som det gik, og derfor sker det undertiden, at jeg om Natten vaagner op, badet i Sved, efter at have genoplevet det frygtelige Mareridt fra de hede Dage i Kinasøen.

Fyren kom ombord i Manilas Havn for at sælge Lodsedler til det store filippinske Sweepstake, og da den Slags Sedler netop paa den Tid var populære i Ø. K., efter at en af Rederiets Styrmand havde været voldsomt heldig ved det irske Sweepstake, blev den lille Filippiner godt modtaget om Bord; hans Sag havde Interesse.

Jeg faldt tilfældigt ind hos 2. Styrmand, da denne og Filippineren sad og snakkede Hestevæddeløb over en isafkølet Gin-Vermouth. 2. Styrmand præsenterede mig for Manden. Han var af ren Race; højere, mere knoklet og mere gusten end Luzons rene, gyldne Børn. De stærkt fremstaaende Fortænder mindede mig stærkt om en af Stevedorerne i Shanghai, og saa var jeg klar over, at der var Kineserblod i Fyren. Høflig var han, med et Buk langede han et Kort ud, som prangende annoncerede:

TONY MICHIELO

Goldfish-dealer

Mangrove Lane

Manila

Senor Tony var meget veltalende; men da hverken 2. Styrmand eller jeg ønskede at købe Lodsedler, skævede vi til hinanden og fik ved fælles Hjælp Samtalen drejet fra Heste over til Guldfisk, og gid vi aldrig havde gjort det.

Senor Tony vidste, at M/S „Nippon“ efter en Rundtur til Kina og Japan atter vilde anløbe Filippinerne, og nu forelagde han os en storslaaet Plan. Op af Lommen halede han et farvelagt Katalog, fyldt med Illustrationer af mærkelige og prægtige Fisk, og Diskussionen gled over til Arter, Priser, Transportmetoder o. s. v.; Nordpaa var Guldfisk latterligt billige; paa Filippinerne var de fantastisk dyre, og den veltalende Handelsmand oprullede et skønt, pengeklirrende Syn for vor modtagelige Fantasi, som af sig selv forstod at arbejde videre ad gyldne Baner.

M/S „Nippon“ stod Nord paa i Kinasøen. 2. Styrmand og jeg diskuterede Guldfisk ved Afløsningen

paa Broen, under Maaltiderne i Messen og især naar vi havde Frivagt samtidig. Saa kom det farvelagte Katalog frem, og vi adderede og multiplicerede: saa og saa høj en Maximumspris i Japan, saa og saa lav en Minimumspris i Manila; det kunde absolut ikke slaa fejl, der maatte blive et mægtigt Overskud, — i allerdaarligste Tilfælde et Par Hundrede Procent.

Vi anløb en Del Havne for nordgaaende, men nøjedes her med at undersøge Priser og Muligheder for Levering. Først da vi atter for hjemgaaende anløb den japanske Havn Kobe, satte vi os rigtigt i Bevægelse; men her syntes det pludselig komplet umuligt at opdrive en eneste Guldfisk. I Byen var der Fiskehandlere nok; men det var ikke Torsk eller Krebs, vi var ude efter. Der fandtes Dyrehandlere i Byen, de havde Butikken fuld af Papegøjer og Aber; Guldfisk syntes derimod ingen at kende noget til.

Jeg havde en anden Bekymring. Under mit

sidste Besøg i Japan havde jeg her i Kobe købt et nydeligt Testel, som min Svigerinde blev saa begejstret for, at hun knaldede Halvdelen af det i Løbet af en Uge. Da jeg paa ny var paa Vej til Østen, skrev jeg til Manden, der havde solgt mig Porcelænet, og bestilte et nyt Testel af et bestemt Mønster med Monogram o. s. v. Nu havde vi ligget i Kobe i 5 Dage, og Porcelænshandleren havde endnu ikke vist sig ombord.

Dagen før vi skulde sejle, stillede Japaneren; lille og tynd, iført krøllet, europæisk Tøj, Briller og tyndt, pjusket Overskæg. Han forklarede paa sit gebrokkne Engelsk, at Testellet var færdigt, og nu stod det til Eftersyn hos Porcelænsmaleren, før det skulde pakkes ned. Han havde en Bil holdende paa Kajen, dersom jeg vilde køre med straks.

Jeg var i Arbejdstøj, for jeg havde ikke ventet at blive vist ind i et lille propert, omend fattigt Privathjem, hvor jeg blev præsenteret for Familien og paa det hjerteligste budt velkommen. Følgende Landets Skik tog jeg Skoene af og traadte op paa den maattebeklædte Forhøjning, som dannede Stuens Gulv. Vi fik hver en Pude at sidde paa; og med Benene over Kors kunde jeg bekvemt med den ene Haand skjule den venstre Storetaa, der ragede uhyggeligt langt ud af Sokken.

Værelset, vi sad i, var sparsomt møbleret med et Par Skamler og Puder, et Bord og et Toiletmøbel uden Ben, og henne ved det store, runde Vindue stod Familiens Værktøj, en halv Snes Skaale med Farver, en Krukke med Pensler og en stor Affaldskrukke. Baade Mand og Hustru havde siddet og malet, da vi ankom; selv den otteaarige Søn sad endnu og øvede sig i at male Blomster paa en skaaret Underkop. Jeg forstod nu, at min Porcelænshandler i sin Egenskab af at eje europæisk Tøj og Sprogkundskab var Agent

for en Række Smaafamilier, der som denne levede af at male paa Porcelæn.

Der blev budt daarlignende japansk Øl og endnu daarlignere japanske Cigaretter, og Familien opstillede nu hele Testellet paa Maatten foran mig til Mønstring. Det havde 12 Motiver forestillende Japans Flora gennem Aarets Maaneder, alle med det uundgaelige Fusijama i Baggrunden og med Monogram i Guld. Jeg udtrykte min Tilfredshed og undrede mig ved mig selv over, at der kunde ofres Repræsentationsudgifter som Bil, Cigaretter og Øl paa denne Forretning. Og saa benyttede jeg mig af Lejligheden til at aabenbare, hvad der længe havde trykket mig: Hvor kan man købe Guldfisk?

Mine Værter konfererede ivrigt et Øjeblik. Saa lovede Porcelænsagenten at skaffe mig i Forbindelse med den rette Mand samme Eftermiddag.

Hen under Aften ankom vor europæiserede Agent med sit Testel omhyggeligt emballeret i en Trækasse. Med ham fulgte en tætklippet, kimonosvøbt, tøffelklaprende Japaner, som forsigtigt balancerede op ad Falderebet med et Trækar. Her var endelig Guldfisk. Vi saa paa Prøverne, „føjte Fiskene paa Tænderne“ og tingede om Priser. Vi optraadte selvfølgelig, som om vi aldrig havde bestilt andet end at handle med Guldfisk. Der blev bestilt 2000 forskellige Fisk til Levering den paafølgende Dag sammen med passende Transportbeholdere.

Næste Morgen oprandt det store Øjeblik, da vore Fisk blev bragt ombord, sprællende i 5 store Zinkbeholdere af 8 Tommers Højde og ca. en Meter i Kvadrat. Bassinerne blev anbragt og afstivet paa Cementgulvet i et tomt Kammer, der i europæiske Havne anvendtes som Kontor eller Messe for Stevedorer og Arbejdsformænd. Vi havde selvfølgelig i god Tid sikret os Kaptajnens Tilladelse og 1. Styrmands Billigelse.

Der blev drukket Lidkøb, og 2. Styrmand og jeg kunde godt have brugt et Par gode Raad med paa Vejen; men nu havde vi en Gang bluffet — — troede vi — „saa vi kunde ikke afsløre os selv som Dilettanter. Eventyret var begyndt, der kunde allerede opstilles mere bestemte Regnestykker, og der blev lagt Budget over Fortjenesten.

Fiskene vrimlede i deres Bassiner, og de befandt sig tilsyneladende udmærket; men vi vidste, at Vandet skulde fornyes hver Dag; det var absolut vigtigt. Og ganske rigtigt, — allerede da Fiskene havde været ombord en halv Dag, laa de alle i Vandoverfladen, boblende og gispende efter Luft. Her meldte sig straks vort første Problem: Hvorledes skifter man Vandet i et fladt Bassin, der indeholder 700 Guldfisk?

Vandet skulde hentes fra Haandpumpen agter og bæres 70 Meter over Dækket, det kunde ikke ændres. Vanskeligheden laa i at faa Bassinet tomt. Vi konstruerede forskellige Apparater efter Hævertsystemet; men de maatte kasseres, blandt andet fordi Rørene tilstoppedes af Fisk. Saa lavede vi en stor Ketcher til at øse Fisk med, saa Bassinerne kunde tømmes for deres levende Indhold, mens Vandet blev skiftet. I de første Par Strøg fik man Ketcheren fuld; men efterhaanden, som det tyndede ud i Bestanden, blev det stadig vanskeligere at fange de vævre Fisk, den sidste halve Snes kunde i lang Tid lege Kispus

med Nettet, før de havnede blandt deres Kammerater i det næste Bassin.

Det første Bassin blev øset tomt og fyldt med friskt Vand. Fiskene fra det tredje Bassin lossedes over i det friske Vand, og Vandet fornyedes i deres Bassin; endelig kom Turen til Bassin Nr. 2, hvis Indhold fik en Svømmetur i Nr. 3, mens deres Vand skiftedes.

Det var et møjsommeligt Arbejde; men det bar Lønnen i sig selv, naar vi saa, hvor livlige og fornøjede vore Guldfisk blev i det friske Vand. Det varede dog ikke mange Timer, før de atter laa og gispede i Overfladen, og nogle Stykker vendte endog Bugen i Vejret. Vi gik over til at skifte Vand to Gange daglig, og vi oprettede et Hospital, en stor Pøs Vand, der ekstra tit blev fornyet. I denne fik de sløjeste Guldfisk Lov til at gaa og svælge i frisk Vand; saa snart en Fisk lagde sig paa Siden eller paa Ryggen eller viste andre Svaghedstegn, kom den paa Hospitalet, og i de fleste Tilfælde kom den sig. Kun 2—3 Fisk døde for os hver Dag.

Der blev stadig foretaget Beregninger og Konstruktioner med Henblik paa at spare paa Skibets Vandbeholdning og paa vore Kræfter. Fiskene havde heller ikke godt af for mange Ture op i Luften, naar de blev øset frem og tilbage. Vor opfindsomme Elektriker fremtryllede det endelige Resultat i Form af en gammel elektrisk Vifte, som han havde omdannet til en Slags Centrifugalblæser, der gennem tre Slangere kunde presse Luft ned i Vandet i de tre Beholdere. Maskinen gjorde sin Virkning, den iltede Vandet saa meget, at vi atter kunde nøjes med at skifte det en Gang daglig.

Vore Bekymringer var dog ikke til Ende. Ganske vist havde Senor Tony fortalt os, at Guldfisk kunde klare sig i Maaneder uden Føde; men denne Paastand kunde vi absolut ikke forlige os med. Paa den anden Side anede vi ikke, hvad vi skulde give Bæsterne at spise. Vi havde jo nok hørt Tale om Myreæg og anden speciel Guldfiskeføde; men ingen ombord havde Kendskab til dette Emne, udover at de selvfølgelig foreslog Myreæg.

Lodsen, som førte M/S „Nippon“ gennem den japanske Indlandssø, havde selv Guldfisk derhjemme. Han gav dem udelukkende haardkogt Æggeblomme, og saa havde han sit Akvarie fuldt af Vandplanter. „Vandplanter, det maa De endelig have,“ sagde han; „de ilter Vandet.“

2. Styrmand og jeg fik ingen Spejlæg den næste Morgen. I Stedet fik vore Fisk haardkogt Æggeblomme smuldret ud i Bassinerne. Vandet blev saa plumret at det maatte skiftes straks efter; men det kunde ikke konstateres, om Guldfiskene aad Ægget eller ej.

Paa Moji Red fik vi for 2 Yen Vandplanter om Bord. De lignede nærmest Grangrene og fyldte godt op i Beholderne. Manden, der solgte os Planterne, gav sine Fisk ristet Brød, som han knuste hen over Vandoverfladen. En ny Lods tog M/S „Nippon“ ud fra Moji. Ogsaa han havde Forstand paa Guldfisk. Da vi viste ham ind i Stevedoremessen, laa en halv Snes Fisk med Bugen i Vejret. Han kasserede straks Vandplanterne, som ikke var Vandplanter, men en Art Fyr, og han paastod, at det eneste rigtige Fiske-mad var haardstegt Fisk i pulveriseret Form.

Paa stegt Sild og en Gang frisk Vand daglig naaede vore Fisk Dairen i Mandchuriet. Her gik jeg i Land, fast besluttet paa at fremskaffe rigtig Guld-fiskemad. Efter at have søgt forgæves et Par Timer, klagede jeg min Nød for en russisk Pelshandler, som jeg kendte fra tidligere Besøg. Hans kinesiske Kom-mis havde en Slægtning ude paa Markedet, som sik-kert kunde hjælpe mig, og jeg fik en Introduktions-skrivelse i Form af 6 kinesiske Hieroglyfer paa Bag-siden af Russerens Kort, og saa tog jeg en Rickshaw ud til Markedspladsen.

Ved Indgangen til den store, firkantede Markeds-plads stod en skindklædt Mongoler midt i en Flok Gæs, i Færd med at slagte disse. Jeg maatte mase mig gennem den skrigende, blodstænkte Flok, i hvil-ken adskillige Gæs endnu baskede rundt uden Ho-ved. Jeg skrævede over et Par Gærder og var inde paa selve Markedet, hvor jeg fremviste mine Hiero-glyfer til den mest opvakte Kineser, jeg kunde faa Øje paa. Han smilede og nikkede og førte mig hen til en ildelugtende, udelikat Bod, hvis Borde bug-nede af Smaahajer, Rokker, Muslinger, Blæksprutter og Kasser med røde Krydderfisk.

Fiskebodens Ejer læste mit Kort og stak øjeblik-kelig en Kasse af de smaa, røde Fisk op under Næ-sen paa mig. Her stod jeg med Haaret ned ad Nak-ken og en Kasse tørrede Sardinier i Favnen; men det var Guld-fiskemad, jeg var ude efter, og der maatte øjensynlig være noget galt med Hieroglyferne.

Hvad skulde jeg gøre? Her forstod man hverken Engelsk eller Fynsk; men jeg var jo Ekspert i Tegn-sproget, og jeg gav mig til at slaa med Halen, blafre med Ørerne og rulle med Øjnene, mens jeg foretog gumlende Mundbevægelser, saa enhver Idiot maatte kunne se, at jeg forestillede en Guld-fisk, der er sul-ten. — Et straalende Smil oplyste alle Ansigter om-kring mig — nu forstod de.

Kort efter var jeg paa Hjemvejen i en faldefær-dig russisk Droske fra forrige Aarhundrede. Jeg havde en Pakke Guld-fiskemad under Armen. Det var smaa, haarde, kulørte Brødstykker. De lignede omtrent vort hjemlige Lakridskonfekt, og de havde kostet mig 15 Øre i danske Penge.

Da jeg kom ombord, var vor gode Ven, Missionær Baagø, til Stede. Vi havde straks ved vor Ankomst til Dairen klaget vor Nød for ham, og nu var han uventet mødt op i Følge med en rigtig Guld-fiske-ekspert. Eksperten kasserede mit Lakridskonfekt; han havde selv en stor Pose Mad med til Dyrene. Et Greb i Posen, og han dryssede en Haandfuld Sago-gryn ud i Bassinerne.

Det kunde Dyrene lide, og de aad, saa en Snes Stykker maatte paa Hospitalet paa Sultekur. Vandet sløredes hurtigt af Affaldsprodukter i Form af klare Perlekæder, og Vandet maatte skiftes en ekstra Gang.

Eksperten skaffede os rigtige Vandplanter og raa-dede os til at komme „Vandsnegle“ i Bassinerne, de vilde bortskaffe Affaldet.

M/S „Nippon“ stod Syd over, og vi kom til Shang-hai. Her købte vi 1000 Slørhaler foruden et Hundrede store Guldkarper. Vi bestilte desuden tre store Bas-siner og nogle „Vandsnegle“. Det hele ankom kort før, Skibet skulde sejle, og da var det for sent at gøre Vrøvl over, at Bassinerne var 5 smaa Zinkpøse,

hvori der knap var Plads til Vand omkring Fiskene.

Nu kneb det med Plads for vore Husdyr; men vi laante Skibets 12 Brandpøse og ofrede vore egne Vaskepøse, saa Menageriet efterhaanden bestod af 22 Akvarier, i hvilket Vandet skulde skiftes hver Dag. Sneglene, vi havde købt, var store og fede; men hvad kunde det hjælpe, naar de druknede, saa snart de kom ned til Fiskene.

Da M/S „Nippon“ atter var ude i rum Sø, sendte vi telegrafisk Meddelelse til Senor Tony i Manila, annoncerede vor snarlige Ankomst med 3000 Fisk og bad ham sørge for Told, Karantæne o. s. v.

Paa Vejen fra Shanghai til Hong-Kong kasserede vi Vandplanterne, som raadnede for os. Spisesedlen undergik endnu engang en Forandring; det var vor Telegrafist, som ved at eksperimentere havde fundet ud af, at Havregryn var den ideelle Føde for Guld-fisk.

Saa brændte Patentluftblæseren sammen — uigen-kaldeligt, og det var lidt af en Katastrofe. Vi maatte nu skifte Vand 2—5 Gange daglig og undertiden om Natten paa Frivagten. Det kunde mærkes i Armene.

I Hong-Kong steg Temperaturen pludselig fra 21 til 27 Grader, og der døde 50 Fisk paa een Dag. — Hospitalet var fuldt besat, og vi hentede mange Pøse Vand. 1. Styrmand gik og mumlede om Priserne paa Ferskvand; men vi beroligede ham med, at nu var der kun 4 Dage, til vi slap af med Fiskene.

Den næste Dag afsejlede vi fra Hong-Kong, og Temperaturen steg til 35 Grader i Skyggen. 70 Slør-haler døde i Dagens Løb. Jeg pumpede Vand, jeg øsede Fisk frem og tilbage med Ketcheren, jeg sor-terede og talte og kastede overbord. Træt og mis-modig tørnede jeg ind om Aftenen. Jeg skulde paa Vagt Klokkeren fire; men allerede ved Midnat stod 2. Styrmand ved min Køje og ruskede i mig. Han svedte, han var kun iført Shorts, Singlet og Slippers; „Guld-fisk!!“ brølede han bare, saa forsvandt han op paa Broen for at løse af.

Jeg ravede ud af Køjen og trak et Par Bukser paa. Det var kvalmende hedt, og jeg var gennem-vaad af Sved. M/S „Nippon“ tog pludselig en vældig Overhaling, saa jeg trimlede helt ud paa Gangen. Saa blev jeg vaagen og klar over Situationen. Det havde sat ind med en svær Dønning, det var slemt for vore flade Bassiner; men Varmen var værre.

I Stevedoremessen mødte mig et Syn, som stedse vil være fæstnet i min Erindring. Hvide Fiskemaver i Hundredevis mødte mit Øje. Alle de levende Fisk laa og boblede og kvækkede i Vandoverfladen, og hver Gang Skibet rullede, skyllede Vand og Fisk ud over Karrenes Kant. Paa Cementgulvet sjaskede og skulpede Vandet om mine Fødder, og levende og døde Fisk skyllede frem og tilbage inde under Bas-sinerne, der hvilede paa Mursten.

Jeg arbejdede til Kl. 4 med at fjerne de døde og bjærge de levende. Saa afløste 2. Styrmand mig, og jeg afløste ham igen Kl. 8. Pumpen gik næsten uaf-brudt, og 1. Styrmand skævede til os og saa ubeha-gelig ud. Hele Skibet var interesseret og iagttagt vor utrættelige Kamp. Vi tabte i Vægt, og vi blev hul-øjede. Fik vi Tid til et kort Blund, drømte vi om døde Guld-fisk, hvis hvide Maver skinnede os i Møde overalt.

Det var den stærke Temperaturstigning, der tyn-

dede saa voldsomt ud i vor Bestand. Det første Døgn i Søen døde ca. 700 Fisk, den næste Dag 800 og den tredje Dag 600. Saa fandt vi paa at opstille nogle elektriske Vifter, saa de blæste hen over Bassinerne. Dette i Forbindelse med, at de tiloversblevne Fisk nu fik god Plads, reddede Situationen. Den fjerde Dag mistede vi knap Hundrede, og paa Rejsens sidste Dag døde en halv Snes Stykker.

Da M/S „Nippon“ gled ind paa Manilas Red, sprællede 800 friske, fornøjede japanske Guldfisk i de tre store Bassiner. Det var mærkeligt nok Dyrene fra det køligere Klima, der havde vist sig mest modstandsdygtige overfor Varmen.

Ankeret raslede i Bund, og „Nippon“ svajede op for Vinden. Et Par messing- og lakskinnende Motorbaade gled hen til Falderebet; det var Havneautoriteterne. Saa kom en gammel Barkasse med afskallet Maling og jordslaaet Solsejl; den var fuldt bemanded med alle de forskellige Mennesker, som nu engang har Interesse i at entre et nyankommet Skib. Vor Ven med Overbiddet entrede op ad Falderebet. Han var lutter Smil og Velkomst. Han havde modtaget vort Telegram, og alt var i Orden.

I Følge med ham var et Par andre Indfødte, hvis fremstaaende Overtænder røbede deres nære Slægtskab med Senor Tony. De var med for at transportere Fiskene, og de havde øjensynlig faaet deres Instruks, for saa snart de saa Bassinerne, satte de sig ned paa Hug, øste frem og tilbage i Fiskene og raabte: „Ha, — er det Guldfisk? — Ha, — kalder De det for Slørhaler? — Ha, ha!“

2. Styrmand og jeg kunde naturligvis ikke staa stille og høre paa, at de to Gentlemen sagde „ha“ om vore Guldfisk, saa vi satte dem udenfor Døren, mens vi forhandlede alene med Senor Tony. Han paaberaabte sig sine to sagkyndige Slægtninge og bød en samlet Pris af 35 Pesetas. Vi havde dog vore Argumenter, hvoraf et var hans eget Katalog, og der blev til sidst Enighed om 80 Pesetas eller 10 Centavos for Stykket.

„Vi tager Fiskene med nu, og De faar Pengene i Morgen,“ medelte Signoren.

„De tager fejl, Fiskene gaar først i Land, naar Pengene er betalt,“ meddelte 2. Styrmand.

Saa gik de tre Filippinere i Land for at hente Penge, mens vi gik i Lag med vore Regnestykker, som havde hvilet siden Hong-Kong. Vi fik endda et pænt Overskud ud af det til Trods for vort store Tab af Fisk.

M/S „Nippon“ skulde afsejle den næste Dag Kl. 16, og da vor Aftager endnu ikke havde vist sig, da der kun var faa Timer tilbage, „dressede“ 2. Styrmand op og gik i Land. Kl. 16 kom han tilbage, snehvid og velpresset, som da han gik i Land, men med skræbete Knoer. Han smed et Bundt Pengesedler paa Bordet og gik straks i Gang med at klæde sig om.

„Naa?“ bemærkede jeg.

„Ja, jeg gik jo efter Visitkortets Adresse,“ fortalte 2. Styrmand. „Der skulde du have set Guldfisk; de var saa store som Rødspætter, og saa svømmede de rundt i Damme ude i Haven. Jeg blev lukket ind af en af de „sagkyndige Slægtninge“, som fortalte, at hans Fætter kom straks. Da jeg saa havde siddet i en Time og stirret mig gal paa Døren ind til den

næste Stue, gik jeg hen og aabnede den. — Der sad Fyren og bladede i et Magasin. Han blegnede helt, da han saa mig, og han trimlede allerede ved det første Slag.

Kan De tænke Dem, hvad han gjorde: Han faldt paa Knæ foran mig og græd og bad mig holde Politiet udenfor Sagen. Han plaprede løs saa hurtigt, at jeg kun tildels forstod hans Tilstaaelse: Han var slet ikke Senor Tony Michielo, kun dennes Kontorist og Medhjælper. Han havde skrabet et Par Maaneders Gage sammen for at lave denne Forretning paa egen Haand, men i Chefens Navn. Da det ikke var lykkedes ham ved Hjælp af sine „sagkyndige Slægtninge“ at presse Prisen ned, og da ligeledes hans Bluff med at betale bagefter var mislykkedes, havde han regnet med at kunne løbe fra det hele, og han havde troet, at Skibet allerede var afsejlet.

„Du har altsaa Penge,“ sagde jeg brutalt, og Fyren vendte sine Lommer. Her ser du Høsten, 55 Pesetas. Men Slynglen kunde ligegodt ikke holde sig; han bemærkede spagfærdigt: „And I get no Goldfish?“

„No!“ sagde jeg, og saa gik jeg.

Vi sejlede fra Manila, og vi delte Pengene uden Samvittighedsnag. Vi skiftede Vand regelmæssigt, og 1. Styrmand beklagede sig; han paastod, at vi havde brugt mindst en Ton Vand ialt. Vi regnede ud —; men fortalte det ikke til nogen, at der var gaaet mindst 10 Tons Vand gennem Bassinerne.

M/S „Nippon“ anløb adskillige Pladser paa Filippinerne, og vi forsøgte overalt at faa Fiskene afsat. I Cebu solgte vi til en Indfød 5 Slørhaler for 25 Centavos; han bar dem bort i en Konkylie fyldt med Vand.

Vi forlod Filippinerne og satte Kursen mod Singapore. „Det er sidste Frist,“ sagde 1. Styrmand. — „Om I ogsaa selv vil betale for Ferskvandet, har vi ikke Plads til alt det, I skal bruge paa Rejsen til Europa. I maa se at slippe af med Skidtet i Singapore, eller ogsaa gaar de overbord, at I ved det.“

Jeg havde regnet ud paa Øre, hvor meget vi skulde have for Fiskene for at faa Balance i Handelsforetagendet. Beløbet omregnede jeg i Tøj, og da jeg i Singapore handlede om Guldfiskene med den tykke Kineserskrædder Au-Loong, fastholdt jeg en Pris af 4 Sæt hvidt Tøj, 2 Par Shorts og 4 Huebetræk.

Vi fik Tøjet, og Au-Loong slæbte af med Fiskene. Der var Balance i vort Regnskab; men spørg mig ikke om, hvad 12 Tons Vand koster leveret paa Singapores Red, og spørg ikke om, hvad jeg skal have for at skifte Vand til 5000 Guldfisk og øse dem frem og tilbage med en Ketcher to Gange daglig.

Telegrafisten paa M/S „Nippon“ har et stort Sylteglas staaende i sit Kammer. Heri bolttrer en halv Snes smukke Slørhaler sig muntert.

— Jeg besøger aldrig Telegrafisten.

Abonnement paa »Vikingen«

Vikingsens Læsere erindres om Bladets Abonnementspris: Kr. 4.00 pr. Kvartal — Abonnement kan tegnes paa Vikingsens Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XII

Blow the wind westerly

Klo- og Mersefald-Chanty

Moderato.
Solo: Kor:

I'll sing you a song, a good song of the sea, Blow the
wind wes-ter-ly! Blow the wind, blow! I trust you will join in the
cho-rus with me. Blow the wind wes-ter-ly — stea-dy she go-es!

Solo: There was an old skipper, I don't know his name.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: Although he once played a remarkable game.

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: His ship lay becalmed in the tropical seas.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: He whistled all day, but in vain for a breeze.

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: A seal heard his whistle and loudly did call.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: „Roll up your white canvas, jib, spanker, and all.“

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: „I'll bring some good fish to consult, if you please.“

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: „The best way to get you a nice little breeze.“

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: The first fish to come was a hoary old shark.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: „I'll eat you,“ he said, „if you play any lark.“

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

(Fortsættes Side 20)

»Jul paa Havet« udkommer trods de vanskelige Tider i samme Udsty

»JUL PAA

DE tunge Tider for vort Land og alle de Tanker, der gaar mod Freden, har inspireret Tegneren *Oscar Knudsen* til et meget pompøst Omslag. De nordiske Tanker, der har været talt og skrevet saa meget om, har han symboliseret i de fem Svaner flyvende over det storladne, uendelige Hav, en Tegning, der virker netop ved sin Enkelhed, og Bagsiden slutter harmonisk til Forsiden, og her øjnes Lysningen, den Lysning mod Freden, vi altid har for Øje, og som snart maa komme.

Axel Juels Digt „Norden“

I Tilslutning til Omslaget har vor største maritime Digter *Axel Juel* skrevet Digtet „Norden“. Mange skønne og smukke Vers har Axel Juel skrevet, men faa der kommer op paa Siden af disse pompøse Linier om Nordens Enhed. De er skrevet ud af Sjælen og i Kontakt med Tiden, og de vil komme til at staa som noget af det bedste, Axel Juel har skrevet om de Lande, han omfatter med saa stor Kærlighed.

„En Julenat i Hilo“ af Oscar Jensen

Oscar Jensen er jo kendt af enhver for sine talrige Fortællinger fra Havene, men „*En Julenat i Hilo*“ er hans bedste Fortælling, en spændende og nøgtern Beretning om et Jordskælv, der indtraf selve Julenat. Det er ingen sødladen Fortælling, men virkelig, som Søens Folk fejrer Jul, naar der ikke er den rigtige Aand og Vejledning. „*Jul paa Havet*“ har andre Beretninger om den Højtid, der kan være over en Julefest ombord i et Skib, men i „*En Julenat i Hilo*“ er det Naturens Kræfter, der skaber Kontakten mellem Hjerterne og faar Sindene stemt i Pagt med det ophøjede.

Farvebilleder

Allerede nu brydes Heftet af en Farveserie; et yndigt Billede fra Københavns Red, malet af *Fr. Landt* og med Vers af *Gustav Kragh*. At se paa dette Billede og læse disse Vers er at føle Stemning og Hygge, og naar *Gustav Kragh* skriver om „*Anna fra Gefle*“, der staar Reden ind, saa fremmaner han et Billede, som faar enhver Læser til at trække paa Smilebaandet ved Tanken om vore svenske Brødre, naar de „gør“ København.

Naar Sømanden nærmer sig de hjemlige Kyster, møder han ofte en dristig Sejler, der skal paa Langfart, og en saadan Situation har Sejlsportens forgydede Maler *S. Kielland-Brandt* forevigt. Vi har mange Marinemalere, men naar det gælder en Sejler, er der ingen som *Kielland-Brandt*, og han er da ogsaa af alle anerkendt som vor første og største Marinemaler paa dette Omraade.

„Karen Fiskers Juleaften“

Enhver, der har rejst i Udlandet og talt med Danske, ved, hvordan Længslen hos dem, der ikke har været hjemme i mange Aar, suger i Hjerter. Trods deres egen Mangel paa Kontakt med Hjemlandet kan den mindste Ting fremmane deres Ungdom i deres gamle Fædreland, og Kaptajn *Chr. Christiansen* har talt med mange af disse Mennesker og bragt Bud til Danmark. „*Karen Fiskers Juleaften*“ er en saadan

er den rigtige Julegave til en
Med sine spændende Be
er det en altid kærkommen

Beretning om den store Dreng, der rejste ud, blev grebet Livets Kamp for Tilværelsen og glemte Hjemmet, men skønne Dag forlod han alt for at rejse hjem til gamle Danmark og til sin Mor, inden det var for silde.

„Pr. Damper til det kaspiske Hav for 60 Aar siden“

„*Jul paa Havet*“ er jo først og fremmest et Julehefte, søger sit Stof blandt Søens Gerninger, og en Beretning „*Pr. Damper til det kaspiske Hav for 60 Aar siden*“ er enestaaende Lækkerbidsken for vort Julehefte. Først og fremmest grundet paa denne sjældne Begivenhed; dernæst for Værftsbestyrer *Benzon*, som foretog Rejsen, har forstaaet give en saa malende og spændende Beskrivelse, at den fæng fra første til sidste Side. Tænk Dem Rusland for 60 Aar siden, og dette umaadelige Stræk stadig i Kontakt med folkningen og som Rejsende med hele den russiske Stats skyttelse oplever han mere end nogen anden. Fortællingen illustreret med pragtfulde Farvebilleder baade af brændende Søer og fanatiske Religionstilbederes fantastiske Selypineri.

„Yngstemand Kræn Sillasen — 16 Aar“

Poul Nordahl Petersen er en ny Mand i „*Vikingen*“'s Julehefte, men en Mand, som vi absolut regner for en af de kommende store Forfattere. Han har levet Livet blandt Fiskere, som gik til Havs, arbejdet med dem, taget sin Tørn, den Kulde og Nød, og han har en enestaaende Evne til at tage de smaa Ting paa Kornet. Han har skrevet en Fortælling „*Yngstemanden Kræn Sillasen — 16 Aar*“, og hans Beretning dring for vor Fiskerflaade og dens Mænd strømmer ud i hver Linie, en virkelig god og velskreven Fortælling om Livet ombord blandt Fiskerne. Fortællingen er illustreret af Forfatteren selv med et smukt Farvebillede af Fiskekutterne, der gaar ud.

„*Vikingen*“ har altid søgt at bringe Billeder af danske nulevende Malere, men af og til støder vi paa Malerier af de gamle Malere, hvis Værker aldrig taber sin Kraft og Skønhed. Et saadant Billede fandt vi hos Marinemaler *Arnesen*, malet af den gamle kendte Grønlandsmaler *V. E. C. Rasmussen*: „*Konebaad med Kajakmand*“. Konebaade gaar mere og mere af Mode paa Grønland, men dengang *Rasmussen* i 1840 malede dette Maleri, kendtes intet andet Befordringsmiddel naar en større Samling Grønlandere skulde fra Boplads til Boplads over Havet, og Maleren har her gengivet en saadan Situation med en virkelig Kunstners Pensel.

„Petruscha“ af Gustav Kragh

Livet blandt den jævne Fiskerbefolkning skaber Karakterer, og Fortællingen om den gamle Stenfisker *Jacob Surbæk*, der haard og stejl vil bestemme over sine Børns Skæbne

den samme Række smukke Farvebilleder i Aar som de foregaaende Aar

HAVET



er har interesse for Søens Liv.
ger og sit festlige Udstyr
baade til UNGE og GAMLE.

drastisk, men Ungdommen kræver sin Ret, og *Gustav Kragh*, som har skrevet denne Fortælling, har en egen hyggelig Maade at sætte alt paa sin rette Plads, saaledes at *Petruscha*, efter hvem Fortællingen er opkaldt, faar sin Røst, og Forviklingerne ender, som Ungdommen vil have det.

Et rigtigt Julehefte maa ogsaa have en Sang, og *Oscar Nielsen* har skrevet Sangen om „*Sømandens Genius*“, en Node, der sikkert vil blive flittigt brugt i mange Hjem.

Maleri af Fyrdirektør Sindings

Fyrdirektør, Kommandør *Sindings* pragtfulde Billedserie fra sidste Aar hænger i utallige Hjem som Vidnesbyrd om den Popularitet, som Fyrdirektøren straks erhvervede sig ved sin Billedserie „*Gamle danske Orlogsskibe*“. Et af de bedste, som straks gik i privat Eje, har vi erhvervet Reproduktionsretten for. Dette pompøse Maleri giver et levende Indtryk af den gamle Magtstilling paa Havet. Naar Sejlskibeskadren kommer Sundet ind, virkede de stolte Orlogsskibe med den himmelstræbende Rigning storslaaet paa Beskueren. Ogsaa Malet „*Fregatten Jylland*“ med Vinden agten for tværs og Bølgerne i begyndende Oprør og med Læsejlene endnu opsatte over et uforglemmeligt Indtryk.

Statsskoleskibet „Danmark“ af V. Qvistorff

Vort dejlige Statsskoleskib „*Danmark*“, som nu i saa lange Aar der ikke har været hjemme, er malet af den kendte Maler *Qvistorff*. V. *Qvistorffs* farverige og effektfulde Maade at male paa er skattet af mange Beundrere af hans Kunst, og hans Billede af „*Danmark*“ er et Stykke nobelt og fint Malerarbejde, som sikkert vil blive ophængt i alle de Hjem, der har Minder fra vort smukke Skoleskib.

Endnu et Maleri i denne Afdeling af Fyrdirektør *Sindings*: „*Frydserfregatten Fyen*“. Den gamle Fregat med den lidt gamle Form har sikkert voldt Maleren mange Kvaler, men han har med en enestaende Elegance malet et Billede, som vil blive enhver Beskuer med Storm.

Mange Beretninger og Historier gemmer sig endnu i Arkiverne om de Danskes Tid paa de vestindiske Øer, og mangen god Skipperkone blev hentet hjem til Nyboder fra den fjerne Befolkning derude. Om en saadan Episode fortæller *stav Kragh* i Fortællingen „*Jonathans Obeah*“, morsomt fortalt i det sjove Niggersprog, men autentisk fra først til sidst.

Atter en god Fortælling fra Fiskerlejet. *Børge Mikkelsen* fortæller, hvordan Fiskeren *Martin* baade vandt sig en ny Baad og en Kone ved sin Uforfærdethed og Retskaffenhed.

Børup Sørensen har skrevet om „*En Rejse som Emigrant i Aaret 1883*“. Det var skrappes Forhold, man bød Emigranterne paa disse Tider, og Jul blev der ikke meget af, selv om Emigranterne forsøgte paa bedst mulig Maade at skabe lidt Julestemning.

„Paa Kaperjagt“, Akvarel H. Schøslers-Pedersen

H. Schøslers-Pedersen, som længe har været savnet i „*Vikingen*“s ordinære Numre, møder op med en smuk Akvarel „*Paa Kaperjagt*“, og hertil har *Gustav Kragh* skrevet nogle knagende gode Vers.

Den produktive *Olaf Gynt* har faaet fat i noget af det helt rigtige med sit Digt „*Skibsgripen*“, ni meget morsomme Vers. Disse er illustreret af Tegneren *Simon*, og Tegningerne danner en smuk Ramme i Farver; to festlige Sider som nok skal skabe Stemning.

Maleri af S. Kielland-Brandt

Ogsaa *Kielland-Brandt* har været paa Grønland, og et Maleri fra Diskobugten er et af Resultaterne. Dette Maleri, som fik en af de mest ærefulde Pladser paa Charlottenborg-udstillingen, blev solgt øjeblikkelig, men *Kielland-Brandt* var saa elskværdig at betinge sig, at „*Jul paa Havet*“ fik Lov til at reproducere det, og her er det.

A. Nielsen, Strande, har skrevet om det store Juledrama i Jammerbugten, om hvordan Baaden kændrede 7 Gange paa Vej mod Land, og hver Gang gik nogle af Kammeraterne bort, en af de Beretninger, der stadig lever blandt Vestkystens Befolkning.

„Jul under Sydkorset“ af Hansen Vildrose

„*Jul under Sydkorset*“ er en af *Hansen Vildroses* bedste Fortællinger. *Hansen Vildrose*, der før har skrevet til „*Jul paa Havet*“, har haft en meget omtumlet Tilværelse. Han har været Nitterdreng, Hestehandler, Rejsekorrespondent, Gaucho paa Pampas, Fisker og Guldgraver, Skovhugger, Deltager i flere Ekspeditioner gennem Urskove, sejlet med nogle af Verdens største Sejlskibe. Naar han fortæller, er det, som alt staar lyslevende for een, og man lever med i hans Oplevelser, og i „*Jul under Sydkorset*“ skildrer han et Par Ugers Samvær med sin mørke Ven *Kokken Jim*, der stadig følte sig som dansk, og hvordan han søgte at skabe en rigtig dansk Jul under Sydkorset.

Herold Jensens morsomme Tegning om Skibsdrengen, der fik Mandelgaven, liver stærkt op i Juleheftet. Han forstaar at tage de forskellige Typer paa Kornet.

»Jul paa Havet«
er i Aar trods de vanskelige Tider mere righoldigt i sit Indhold end nogensinde før, og vi har forhøjet Oplaget, alt tyder paa, at „*Jul paa Havet*“ vil blive brugt som Gavehefte i stor Udstrækning, men vore gamle trofaste Læsere raader vi til at bestille i Tide. Husk, det plejer altid at være udsolgt længe før Jul. — Trods de store Stigninger paa Papir, Trykning, Klicheer etc. koster Heftet kun 25 Øre mere end sidste Aar, altsaa Kr. 2,75, og De har Julehefte, som kan glæde og fornøje hele Familien, og hvis smukke Farvebilleder stadig er en Fryd for Øjet.

Solo: The next was a whale, aye, the biggest of all.
Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!
Solo: He climbed up aloft, and he let each sail fall.
Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: Then came the mack'rel with his pretty striped back.
Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!
Solo: He jumped to the waist for to board the main tack.
Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: The herring came saying, „I'm King of the seas.“
Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!
Solo: „If you want any wind, I'll blow you a breeze.“
Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: But the Skipper the mack'rel ate for his tea.
Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!
Solo: The herring he salted, the seal harpooned he.
Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: He baited a hook, and he thought it a lark.
Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!
Solo: To catch, as he did, that hoary old shark.
Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: He killed the old whale, which was no easy task.
Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!
Solo: With sperm oil he soon had filled up every cask.
Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: The breeze then blew gaily, and gaily went he.
Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!
Solo: But what an old rascal that skipper must be.
Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Den underordnede Sømand, der om Bord i et Sejl-skib drister sig til at fløjte under en Storm, faar let en Orkan over Hovedet, dersom Skipperen er af den gamle Skole. Men omvendt vil den samme Skipper under Vindstille være den af Skibets hele Besætning, der er mest ihærdig til at fløjte; thi ingen ved saa sikkert som han, at Sømandens Fløjten besvares med Vind. Dette er gammel Overtro, og „Blow the wind westerly“ er indirekte opstaaet af denne Fløjten efter Vind i Forbindelse med Sømandens Opfattelse af Sælens Lydhørighed for Musik, hvilket ogsaa kan skønnes af Teksten i Chantyens 3die og 4de Vers.

Naar Skipperen i Chantyens sidste Vers kaldes „En gammel Slyngel“, saa er dette betegnende for, hvorledes ogsaa Søfolk i ældre Tider kunde nære Foragt for Egoisme og Utaknemmelighed.

Som Chantyens Melodi her er gengivet, minder den meget om Melodien til „The female pirates“, men er dog ikke den samme. Den væsentligste Forskel forekommer i Kor-Stroferne. Det er imidlertid med „Blow the wind westerly“ som med det kære Barn, der har mange Navne — eller for at bruge et maritimt Udtryk

„Nye Skibe, nye Skikke“ o. s. v. Chantyen har ogsaa en anden Titel, og den gik paa forskellige Melodier i de forskellige Skibe — undertiden ogsaa med nogen Variation i Solo-Stroferne, uden at Emnet dog blev afveget. Den kan og blev ogsaa om Bord i nogle Skibe sunget paa Melodien til „Blow the man down“. Denne Melodi forefindes i min første Samling og skal ikke gengives her.

Men Chantyen var ogsaa meget kendt med en anden Melodi og under Titlen „The Fishes“, og i denne er Emnet nøjagtigt det samme som i „Blow the wind westerly“. Det er den gamle Skipper, der under Vindstille fløjter efter Vind, og hans Fløjten hidlokker Sælen, der tilbyder ham at hente nogle Fisk, som han kan raadføre sig med, og som sikkert kan skaffe ham Vind. De efter denne Indledning følgende Vers er ikke uden en vis Humor varieret en Del fra de tilsvarende Vers i „Blow the wind westerly“. Og for Fuldstændighedens Skyld skal Chantyen ogsaa gengives her med denne Melodi og under Titlen „The Fishes“ — dog kun med de nævnte Variationer i Teksten.

The fishes

Klo- og Mersefald-Chanty

Moderato.

Solo: Kor:

Now first came the her-ring, the king of the sea. Blow the wind

Solo:

wes-ter - ly! Blow the wind, blow! He jumped on the poop, „I'll be

Kor:

cap-tain," said he. Blow the wind wes-ter-ly — stea-dy she go-es!

Solo: The next was a flat-fish, they call him the skate.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: „If you be the captain, well, sure, I'm the mate.“

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: And then came the eel with his slippery tail.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: He jumped on the fore-deck and glistned the sail.

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: Then next came the hake, as black as a rook.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: Says he, „I'm no sailor. I'll ship as the cook.“

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: And then came the codfish, with his chuckle-head.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: He jumped in the chains, began heaving the lead.

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: The next came the flounder, at flat as the ground.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: „Chuckle-head," he cried. „Now mind how you sound.

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: The shark then came showing his three rows of teeth.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: „Cook, mind the cabbage, and I'll mind the beef.“

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Solo: At last came the sprat, the smallest of them all.

Kor: Blow the wind westerly! Blow the wind, blow!

Solo: He jumped on the rail and cried: „Main topsail, haul!“

Kor: Blow the wind westerly — steady she go-es!

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.

Columbus

og Eventyrerne der fulgte i hans Kølvand

Ved NAVIGATOR

VI

DE to oprørske Kaptajner, Ocampo og Vegara, havde helt og holdent taget Kommandoen over alle Ekspeditionens Skibe, og de ankom i god Behold med hele Flaaden og med deres Fange til Kysten af Hispaniola, hvor de ved Nattetid og under Vindstille gik til Ankers ud for Byen San Domingo, som imidlertid var blevet grundlagt af Columbus' ældste Broder Bartolommé, der paa den Tid beklædte Guvernørposten over Hispaniola og residerede i San Domingo.

Den lænkede Ojeda havde paa hele Rejsen hidtil ikke voldt sine Vogtere Vanskeligheder. Han havde tilsyneladende roligt og taalmodigt fundet sig i den Lod, de Sammensvorne havde beredt ham. Men Ojeda's Ro og Taalmodighed strakte sig dog ikke længere, end Nødvendigheden tvang ham til at være føjelig. Han var fuldkommen klar over, at han var i Oprørernes Magt, og der for ham ikke var noget at stille op, saalænge Skibene var i Søen. Det er dog mest troligt, at han har ruget over en eller anden Plan til Flugt, og at hans rolige Opførsel kun har været paataget for derved at svække sine Vogteres Aarvaagenhed; thi samme Nat, Flaaden gik til Ankers, gjorde han et desperat Forsøg paa at genvinde sin Frihed.

Ojeda var som tidligere sagt en dristig Mand. Han var tillige en Mand med stor legemlig Styrke og en god Svømmer; og mens Flaaden under Vindstillet blev roet det sidste Stykke Vej ind til Ankerpladsen, saa han i Skjul af Mørket sit Snit til ubemærket at kravle ud over Skibssiden og faa Fodfæste paa en af Bunkeaarerne. Disse var i uafbrudt Bevægelse, og deres Knirken og Plasken overdøvede efter hans forud gjorte Beregning fuldstændig den Støj, han foraarsagede ved at lade sig plumpe ned i Vandet for at svømme ind til Land, hvilket naturligvis var hans Agt. Ganske vist var hans Fødder sjæklede sammen med en Lænke, men han havde begge Arme fri, og han stolede paa sin Svømmefærdighed og sin Styrke. Desværre for ham havde han imidlertid undervurderet Tyngden af sine Ankeljern og den mellem disse forbundne Lænke. Han var ikke naaet langt, før han følte sig trukket ned af disse Jerns Vægt, saa han maatte raabe om Hjælp, og han var halvvejs druknet, inden han blev trukket op og bragt om Bord igen.

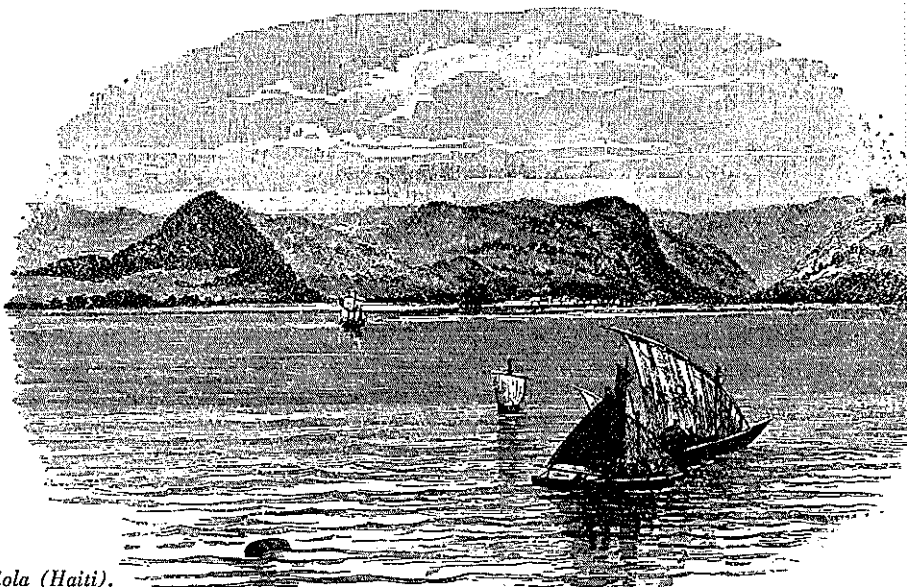
Dagen efter blev Ojeda som Arrestant overgivet til Autoriteterne i San

Domingo. Her rejste Ocampo og Vergara deres grove Anklage imod ham og blev troligt støttet af deres Medsammensvorne blandt Skibenes Besætninger. Kun Juan de la Cosa protesterede og tog sin Ven i Forsvar, men alle Protester prellede af mod Vidnernes Masse, og der blev afsagt en Kendelse, hvorefter Ojeda berøvedes alt, hvad han ejede, og

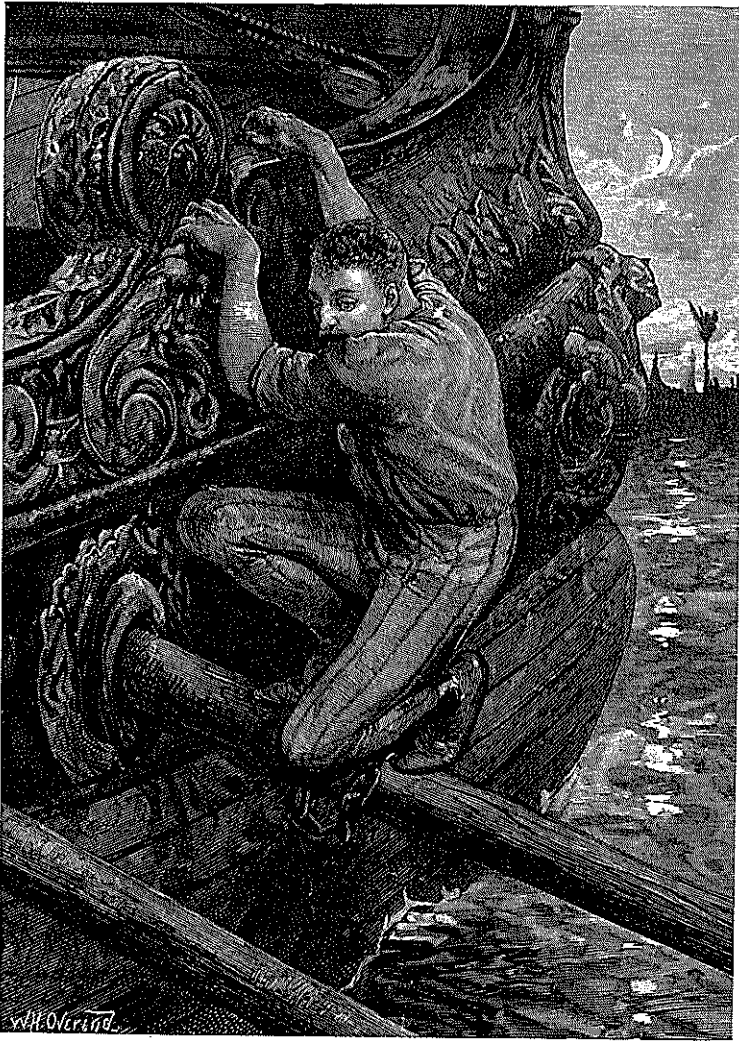
som yderligere bragte ham i Gæld til den spanske Stat. Kisterne med Guldpladerne og de øvrige Værdisager, som var bragt med fra Coquibacao, havde Ocampo og Vergara imidlertid bragt i sikker Forvaring uden for Autoriteternes Rækkevidde, og da Juan de la Cosa bragte disse paa Tale under sit Forsvar for Vennen, blev de af Modparten bortforklaret som en Skrøne.

Senere appellerede Ojeda denne Kendelse til Domstolene i Hjemlandet, og efter en langtrukken Forhaling af Sagen blev der ved Hofretten slaaet en Streg over hans Gæld til Staten, og der blev udstedt Ordre til, at han skulde have alt Gods og Guld tilbagebetalt, som man havde berøvet ham. Sagens Omkostninger havde imidlertid opslugt det meste af, hvad han ejede, og selv om han i sidste Instans gik ud af dette juridiske Spilfægteri som Sejrrherre, var han dog en ruineret Mand.

Efter denne mislykkede Ekspedition synes Ojeda en Tid at være sporløst forsvundet fra Jordens Overflade; men i Aaret 1508 dukkede han igen op paa Hispaniola. Paa den Tid var man i Spanien begyndt at nære store Forventninger til Guldminerne langs Panama's og Darien's Kyster, som Columbus havde opdaget paa sin ulykkelige fjerde Rejse, og hvorfra han havde hjembragt en Del store massive Guldplader.



Kystparti fra Hispaniola (Haiti).



Med sammenlængede Fodder forsøgte Ojeda at genvinde sin Frihed ved at svømme til Land.

Nu var Columbus imidlertid død, og det vilde maaske have været rimeligt, om Kong Ferdinand for at bøde lidt paa den Uret, han havde ladet Columbus lide, vilde have overladt dennes Broder Bartolommé Kommandoen over en hvilken som helst Ekspedition, som han agtede at sende ud til dette Omraade. Ganske vist havde Bartolommé som sagt allerede længe beklædt Embedet som Guvernør over Hispaniola, hvor han havde grundlagt Byen San Domingo; og det er naturligvis tænkeligt, at Kongen med denne Udnævnelse og med det Gravmæle, han havde ladet rejse paa Faderens Grav i Sevilla, allerede mente at have ydet Familien Columbus tilstrækkelig Belønning og Gunst. Han laante i hvert Fald igen Øre til Biskop Fonseca, som ihærdigt bestræbte sig for at faa sin Yndling Ojeda's Krav om Erstatning fremmede, og som mente, at dette lod sig gøre ved at give ham Ledelsen af en Ekspedition til Panama og Darien.

Samtidig med at Biskoppen saaledes lagde sig i Selen til Gunst for sin Yndling, fik Ojeda imidlertid en Rival som Ansøger til den samme Post. Denne Rival var en rig Mand af fornem og ædel Byrd ved Navn Diego Nicuesa, som var personlig knyttet til Hoffet og ogsaa havde mange indflydelsesrige Fortalere. Kon-

gen blev i den Grad bearbejdet fra begge Sider, at han for at stille Parterne tilfreds tilsidst saa sig nødsaget til at love hver af Rivalerne lige store Rettigheder og Andele i de Omraader, som det maatte lykkes dem at udforske. Men hver af dem skulde saa ogsaa for egen Bekostning selv fremskaffe Skibe, Mandskab og Udrustning til Ekspeditionerne. Denne Betingelse var naturligvis et Handicap for Ojeda, som drev omkring paa Hispaniola med saa godt som tomme Lommer.

Lykken stod imidlertid endnu engang denne forvovne Eventyrer bi; thi under disse for ham saa ugunstige Forhold var han saa heldig at løbe paa sin gamle Ven Juan de la Cosa, som netop ogsaa opholdt sig paa Hispaniola. Det skal bemærkes, at denne gamle, erfarne og hæderlige Navigator var omtrent den mest tiltalende Skikkelse i hele den spanske Opdagelseshistorie. Han var en stor Beundrer af Ojeda for den Energi og det Vovemod, denne havde udvist under de Eventyr, de tidligere havde været ude for sammen, og da han paa dette Tidspunkt var saa temmelig velbeslaaet med Penge, var han efter hævdunden Sømandsskik ogsaa straks beredt til at komme en gammel nøddested Kammerat til Hjælp. Det blev saa aftalt imellem dem, at Juan de la Cosa skulde begive sig til Spanien, og om fornødent skulde han der for egen Regning fremskaffe og udruste de fornødne Skibe til Ekspeditionen, hvorefter denne hæderlige Sømand ogsaa straks indskibede sig for Hjemlandet. Her lykkedes det ham virkelig for sine egne Midler at fragte et større Skib og to smaa Brigantiner. Saa indskibede han sig med 200

Mand og afsejlede i Stilhed til Hispaniola — efterfulgt af Ojeda's Rival, den rige Diego Nicuesa, som under stor Staahej startede sin Ekspedition med fire store Skibe og to smaa Brigantiner.

Begge disse rivaliserende Ekspeditioner naaede omtrent samtidig Hispaniola og gik til Ankers ved San Domingo. Og Ojeda strømmede naturligvis over af Glæde ved igen at se sin gamle Kammerat tilbage med Skibe og Mandskab; men paa den anden Side følte han sig unægtelig ogsaa ærgerlig til Mode ved Synet af Nicuesa's større og bedre udrustede Eskadre. Han spekulerede længe over, hvorledes han i saa Henseende skulde komme paa lige Fod med Rivalen, og efter mange Anstrengelser lykkedes det ham ved Løfter om meget Guld og et ærefuldt Hverv som øverste juridiske Myndighed i de Omraader, han vilde tage i Besiddelse, at faa en velstaaende San Domingo-Vinkelskriver ved Navn Fernandez Encico interesseret i sit Foretagende med en Sum paa 2000 Castellanos — svarende omtrent til det samme Antal engelske Pund. Det blev saa vedtaget, at denne Fernandez Encico foreløbig skulde forblive paa Hispaniola for at hverve mere Mandskab og fremskaffe større Forsyninger, hvormed han saa senere skulde følge efter med yderligere to Skibe, som han naturligvis ogsaa selv maatte

købe. — Mens disse Forberedelser stod paa, kunde det i en saa lille By, som San Domingo den Gang var, naturligvis ikke undgaas, at de to lige aktive Rivaler kom i Totterne paa hinanden. Jamaica, som var blevet anvist dem begge som fælles Operationsbasis, gav Anledning til de første Stridigheder, der hurtigt udviklede sig til ogsaa at omfatte Provinsen Darien ved Panama-Tangen. Baade Ojeda og Nicuesa gjorde Krav paa den fulde Myndighed over disse Distrikter, og i San Domingo talte man snart ikke om andet end om disse to rivaliserende Herrers Kontroverser og offentlige Angreb paa hinanden. Nicuesa havde Ordet i sin Magt og var den, der talte bedst og mest overbevisende for sin Sag. Men Ojeda var den af de to, der bedst forstod at bruge Sværdet, og da han ikke med Ord kunde komme nogen Vegne med sin Modstander, udfordrede han tilsidst Nicuesa paa blanke Vaaben.

Nicuesa var langtfra nogen Kryster, men han var baade snu og forsigtig. Han tog tilsyneladende overlegent mod Udfordringen, men han stillede som Betingelse, at hver af dem inden Tvekampens Begyndelse skulde deponere 5000 Castillanos — dels for at skabe Spænding og Interesse om Duellen og dels som Præmie til den, der gik af med Sejren. Dette var en Streg i Regningen for den ludfattige Ojeda, der ikke ejede Kongens Mønt. Men ogsaa i dette Tilfælde kom hans gode Ven Juan de la Cosa ham til Hjælp og reddede ham ud af Forlegenheden ved en fornuftig Mægling, og Striden blev bilagt uden Depositum og uden Blodsudgydelse.

Nicuesa forhastede sig imidlertid ikke med at komme afsted fra San Domingo. Han indsamlede Forsyninger i Overflod og hvervede saa mange Deltagere, at han saa sig nødsaget til at forøge sin Flaade med endnu et Skib. Han strøede om sig med de kontante Penge, han havde — og for Resten med gyldne Løfter, og Resultatet heraf blev tilsidst, at hans Kreditorer tabte Taalmodigheden og henvendte sig til den stedlige Guvernør med Krav om at faa Ekspeditionen forpurret.

Nu var det som før nævnt Bartolomé Columbus, der beklædte Posten som Guvernør over Hispaniola med Residens i San Domingo, og han nærede absolut ikke Sympati med Nicuesa's Forehavende, som efter hans Opfattelse — og vel ogsaa med Rette — burde være overdraget ham selv eller et andet Medlem af hans Familie. Mellem denne Opfattelse og de paagaende Rykkere maatte Nicuesa som Skyldner naturligvis være saare vanskelig stillet. Han fik pludselig travlt med at komme afsted, og han naaede ogsaa at faa indskibet sine 700 Mand og gjort klar til at gaa til Søs. Men netop som han selv stod i Begreb med at gaa om Bord, blev der lagt en tung Haand paa hans Skulder, og han blev arresteret for en Gæld paa 500 Gulddukater. I Bevidstheden om den Gunst, han nød ved Hoffet, og det Ry, der gik af hans Rigdomme hjemme i Spa-

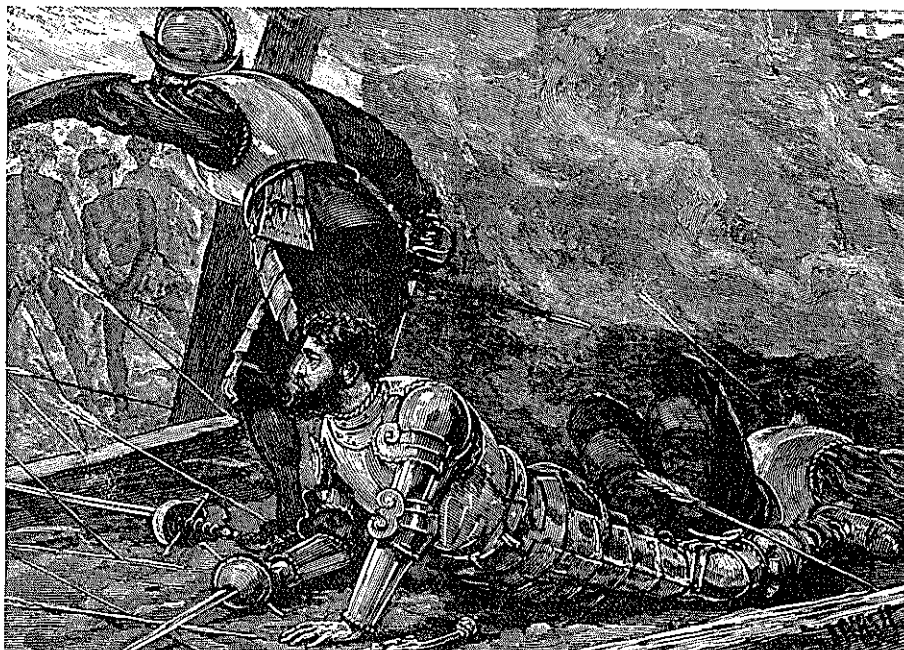
nien, hvilket altsammen ogsaa var en kendt Sag paa Hispaniola, tog han Arrestationen med overlegen Ro og forlangte straks at komme for en Domstol. Men her blev der trods al hans Protesteren øjeblikkelig nedlagt Forbud mod Ekspeditionens Fortsættelse, indtil Gælden var betalt. Dette var et Tordenslag for Nicuesa, som i Øjeblikket ikke saa nogen Udvej til at fremskaffe den forlangte Sum, og hans Overlegenhed svandt som Dug for Solen. Han bad ynkeligt for sig, men Dommerne var ubønhørlige og havde allerede erklæret Retsmødet for hævet, da Nicuesa i dette kritiske Moment fik Bistand fra en aldeles uventet Side. En af de tilstedeværende offentlige Notarer var i den Grad blevet rørt over hans Modgang, at han traadte frem for Dommerne og tilbød at betale det forlangte Beløb — hellere end at se en saa stolt og kæk Kavalier blive kastet ud i Nød og Elendighed.

Nicuesa vilde næppe tro sine egne Sanser, men da han saa den ædle Hjælper øjeblikkelig lade Handling følge paa Ord og lægge den krævede Sum paa Skranken foran Dommerne, og han fandt sig selv befriet for alle Vanskeligheder, faldt han i dyb Taknemmelighed sin Velgører om Halsen, hvorefter han i største Hast skyndte sig om Bord, og af Frygt for, at der eventuelt skulde blive stillet flere retslige Krav til hans Person, stak han øjeblikkelig til Søs med hele sin Eskadre.

Mens Nicuesa saaledes blev opholdt ved denne



Ojeda sprang frem som en Tiger og brugte sit Sværd som en Bersærk.



Juan de la Cosa's Død.

retslige Forfølgelse, var Ojeda den 10ende November 1509 gaaet under Sejl med en Styrke paa 300 Mand, blandt hvilke der ogsaa befandt sig en Hidalgo ved Navn Francisco Pizarro — Peru's senere berømte Erobrer — og den lille Eskadre naaede hurtigt Cartagena paa Kysten af Columbia, hvor de Indfødte imidlertid straks indtog en fjendtlig Holdning.

Juan de la Cosa gjorde straks Indvendinger mod at gøre Landgang paa dette Sted. Han tilraadede meget energisk sin Ven at fortsætte langs med Kysten til Darien-Bugten og grundlægge den paatænkte Koloni dér, hvor de Indfødte under Columbus' tidligere Besøg havde vist sig at være mindre vilde og mere medgørlige over for Spanierne, og hvor de ifølge Columbus' Beretning heller ikke skød med forgiftede Pile.

Alle gode Raad prellede imidlertid af paa den stridslystne og stædige Ojeda. Han havde besluttet sig til at lande, og, som han selv sagde, kunde det aldrig falde ham ind at ændre en een Gang tagen Beslutning af Hensyn til nogle nøgne Vildmænd. Han gjorde Landgang med en betydelig og vel bevæbnet Styrke, og blandt disse var ogsaa nogle Munke, som han havde taget med fra Hispaniola, og som sammen med flere andre hellige Mænd var sendt ud fra Moderlandet for at omvende Indianerne til Kristendommen. Disse Munke havde opholdt sig saa længe i de nyopdagede Besiddelser, at de havde tilegnet sig forskellige Dialekter af Karib-Indianernes Sprog, og da de Indfødte efter Landgangen straks stimlede sammen i store Skarer og paa en utvetydig Maade lod Spanierne forstaa, at deres Nærværelse ikke var ønsket, gik Munkene frejdigt frem imod dem i en samlet Procession under Castiliens Banner og med et stort Kors løftet højt i Vejret, og deres Leder oplæste med højtidelig Røst en Proklamation, som Ojeda selv havde givet kongeligt Stempel, og som gik ud paa, at han tog Landet i Besiddelse for den spanske Krone.

Denne Proklamation gjorde imidlertid ikke det rin-

geste Indtryk paa Indianerne eller ændrede noget i deres Holdning; og da Ojeda blev klar herover, besluttede han at gribe Sagen an paa den samme haandgribelige Maade, som han plejede at gaa til Værks med under lignende Omstændigheder. Under sit Brystharnisk bar han nu som altid det lille Madonna-Billede, som hans Velynder Biskop Fonseca i sin Tid havde skænket ham til Beskyttelse mod alle Farer, og efter at han med dette Billede for Øje havde opsendt en kort Bøn til den hellige Jomfru, gik han over til Offensiven og indledede et desperat Angreb mod de Indfødte.

Skønt Juan de la Cosa var meget imod dette Overfald, fulgte han dog troligt i sin Vens blodige Fodspor,

og Indianerne blev hurtigt drevet paa Flugt med et Tab af mange Døde, som var faldet for Spaniernes Ildvaaben, og paa hvis Legemer der blev fundet graverede Plader af det pureste Guld, der som sædvanlig blandt disse indianske Krigere blev baaret som faste Skjolde for Bryst, Ryg og Lænd.

Beruset af Kampens Udfald og den Gevinst, den havde givet, optog Ojeda straks efter en Forfølgelse af den slagne Fjende — stadig med La Cosa i sit Følge. Men da Spanierne herunder efterhaanden var trængt langt ind i den indfiltrede Skovtykning stødte de pludselig paa en Palisade-Forskansning omkring en med Indianer-Hytter tæt bebygget Rydning, hvor de blev modtaget med en Regn af Pile. Ojeda, der nu havde faaet Blod paa Tanden og var kommet rigtig i Krigsstemning, istemte øjeblikkelig det gamle castilianske Kampraab „Santiago“, idet han gik i Spidsen for sine Folk, og i Løbet af faa Minutter flygtede de Indfødte ogsaa over Hals og Hoved herfra. Otte af deres mest ihærdige Krigere havde dog forskanset sig i en Hytte, hvorfra de med deres Buer og Pile holdt Spanierne paa Afstand.

Ojeda lod det imidlertid ikke mangle paa Skældsord mod sine Folk, der her lod sig byde Stangen af otte nøgne Vildmænd; og som Washington Irving skriver i sin Historie om de spanske Opdagelser, virkede disse Skældsord saa opildnende paa en gammel Castilianer, at han ganske alene sprang frem gennem en Sky af Pile og forcerede Hyttens Døraabning, hvor han imidlertid fik et Spyd jaget lige gennem Hjertet, saa han faldt død om paa Stedet. Opflammet af Raseri over dette Syn gav Ojeda Ordre til at stikke Ild paa Hytten, der letfængelig, som den var, et Øjeblik efter stod i lys Lue, og de otte Krigere omkom alle i Flammerne.

Denne Kamp havde ialt kostet ti Hvide og halvfjerdsindstyve Indianere Livet, og en Mængde Guldplader var faldet i Spaniernes Hænder. Men dette

Bytte tilfredsstillende ikke Ojeda, og stadig paa Trods af La Cosa's fornuftige Raad fortsatte han Forfølgelsen af de Indfødte ind gennem den af Lianer indfiltrede og vanskelig gennemtrængelige Urskov. Herunder naaede han og hans Følge endnu en Rydning med en Bebyggelse, som imidlertid viste sig at være forladt, og hvor der straks blev foranstaltet en større Eftersøgning for at finde mere Bytte.

Mens denne Eftersøgning stod paa, lød pludselig fra Urskovens Dyb og fra alle Retninger Indianernes Krigshyl, og Spanierne saa sig med ét omringet af en tusindtallig Skare af Indfødte. Det kom til en desperat Kamp, hvorunder Ojeda og hans Folk forsvarede sig helt modig og fældede mangan rød Kriger med deres Ildvaaben. Men Indianernes forgiftede Pile var ogsaa dræbende, og med deres talmæssige Overlegenhed trængte de ind paa Spanierne med Dødsforagt og splittede dem i mindre Kampafdelinger. Det var imidlertid lykkedes Ojeda selv at samle nogle af sine Folk om sig i et af Palisader omgivet Indelukke, hvorfra han gjorde en fortvivlet Modstand mod de rundt om belejrende Indianere, der ustandseligt overdængede Indelukket med deres forgiftede Pile. Flere af hans Fæller blev ramt og udaandede under de frygteligste Pinsler, og han undgik kun selv at lide samme Skæbne ved at kaste sig ned paa Jorden og dække sig med sit Skjold.

Imidlertid havde Juan de la Cosa faaet Underretning om den Fare, der truede Vennen, og med nogle af sine Mænd, som han i Hast fik samlet, trængte han

frem til Palisade-Indhegningen. Her stillede denne brave og trofaste Biscayer-Sømand sig op og bød de paagaende Indianere Stangen. Han maatte dog snart se flere af sine Folk bukke under for Giften fra Indianernes velrettede Pile, og han selv blev ogsaa saaret. Men nu var Ojeda blevet opmærksom paa Vennens Nærvarelse, og han rejste sig straks fra sin dækkede Stilling. I et Nu oversaa han Situationen, og han sprang som en Tiger frem mod de Indfødte. Han brugte sit Sværd som en Bersærk og huggede og stak om sig til højre og venstre, saa Indianerne af Benovelse rent glemte at bruge deres Buer og veg til Side for hans desperate Udfald, saa han slap igennem den indesluttede Masse.

La Cosa, som gjorde Forsøg paa at følge efter, maatte paa Grund af ulidelige Smerter i sit Saar opgive dette, og med Resten af sine Folk søgte han Dækning i en nærliggende Indianer-Hytte, hvis Bladtag han straks lod fjerne, for at de Indfødte ikke skulde Stikke Ild paa Hytten. Een efter een maatte ogsaa hans Mænd her bukke under for Angribernes forgiftede Pile, saa han tilsidst kun havde en eneste Mand tilbage. Men sammen med ham forsvarede La Cosa sig endnu tappert, indtil Giften i hans Saar omsider ogsaa overmandede ham. Da han mærkede Døden komme, kaldte han sin eneste levende Fælle hen til sig, og hans sidste Ord var:

„Flygt, Kammerat, og hvis du skulde møde Alonzo de Ojeda saa fortæl ham om min Skæbne.“

Saaledes omkom Juan de la Cosa. Fortsættes.

Roman fra Newfoundland og Labrador

Knud Andersen: Hugo fra Havet.
6,75. (Gyldendal).

En udmærket Bog, spændende, dramatisk og underholdende. Knud Andersen tager Læserne med sig ud paa de taagede, isfyldte og stormpiskede Newfoundlandbanker, Verdens farligste Fiskeplads, skilddrer de haardhuede Fiskeres Liv og Færd, fortæller om det store Sommerfiskeri under Labradors vilde og utilgængelige Klippekyster, der afsluttes med en drøj

Slæderejse, og han beskriver en forrygende Kapsejlad mellem en amerikansk og newfoundlandsk Fiskekonnert over Nordatlanten.

En frisk og livlig Roman om Søens Folk, skrevet af en af deres egne af en Mand, der ved, hvad han skriver om, og forstaaer at behandle Emnet. Man følger Handlingen fra først til sidst i yderste Spænding der sker noget hele Tiden

C. C.

Marineforeningens Agitationsmøde den 9. Oktober 1941

Marineforeningen indledte sin 29. Sæson med Afholdelse af et Agitationsmøde.

Efter at Formanden havde budt Velkommen, vistes Orlogskaptajn A. M. Dams smukke Flaadefilm. Formanden for Hovedbestyrelsen, Kommandør Poul Ipsen, holdt Aftenens Hovedtale, som nærmest var en Agitation for Foreningens Formaal, Kommandøren sagde:

„Marineforeningens første Paragraf i vore Love angiver i klar og tydelig Form vort Formaal, at styrke Nationens Interesse for Søværn og Søfart ved at samle danske Mænd om denne Sag samt at vedligeholde Forbindelsen og Kammeratskabsfølelsen mellem Mænd, der har gjort Tjeneste eller er tjenstgørende i Marinen.“ Ligeledes sagde Kommandøren: „Vi vil gavne og fornøje, vi vil, som de danske Mænd vi er, først og fremmest gavne vort Land, vi vil Sammenhold og Kammeratskab, vi vil udenom al Politik, ære vor Konge og vort Flag, vi vil hædre og virke for vor Sømandsstand, dette er det, vi vil.“

Det er en stor og samfundsnyttig national Opgave, Marineforeningen har sat sig, en saa smuk Opgave, som ingen dansk Mand kan sidde overhørig, for ogsaa ikke Marinere kan blive indmeldt i Foreningen, enhver Mand, der nærer Interesse for vor Orlogs- og Handelsflaade, kan blive indmeldt som ekstraordinært Medlem. I Tider som disse, hvor

det gælder roligt og besindigt at skabe Samling, er Marineforeningen en Institution, som skulde rumme 100.000 Medlemmer, og naar Foreningens Københavns Afdeling har 1200 Medlemmer, maa der være noget forkert, naar man til et stort Agitationsmøde kun kan samle smaa 200 Medlemmer.

Kommandør Ipsen sagde i sin Tale, at Foreningen nærmest var vokset i det Stille, men dette er sikkert ogsaa en Fejl. En Forening, som fører den Aand og Tone, som Marineforeningen gør, maa kunne skaffe sig mange flere Medlemmer, men hertil hører Propaganda.

Foreningens Medlemsblad maa i langt højere Grad kunne udnyttes som Propagandamiddel for den gode Sag, og selv om man ved Møderne lever paa Minderne, naar man opfrisker de gamle Erindringer, maa man huske paa, at Foreningen skal vokse sig stor paa Ungdommen. I Kommandør Ipsen har Marineforeningen faaet en handlekraftig og fremskuende Formand, men om ham maa der grupperes unge Folk, der med Forstaaelse for Ungdommens Krav kan og vil gøre et Stykke Arbejde for vor smukke nationale Forening, saaledes at det bringes til alles Kendskab, at i Marineforeningen handler, føler og tænker man i den Retningslinie, som hans Majestæt Kongen ved sit enestaaende Eksempel giver ved besindigt og roligt at blive paa sin Post.

Referenten.

Fra Værft Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. Oktober 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Ala
 Andreas Christensen
 D/S Baltie
 D/S Bea
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Danja
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Heltand
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linjerederi
 D/S Naustic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prælix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerebe
 D/S Samso
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitlers Bjergnings-Entreprise
 Svitlers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Reederiselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Sydamerikas store Havne

Lige fra de Dage, da de spanske Erobrere og Opdagere trængte ind i Sydamerika, har dette Kontinent for de fleste staaet som et gaadefuldt Land med en uhyre Handel og udtømmelige Rigdomme af Raastoffer, som kun skulde opdages.

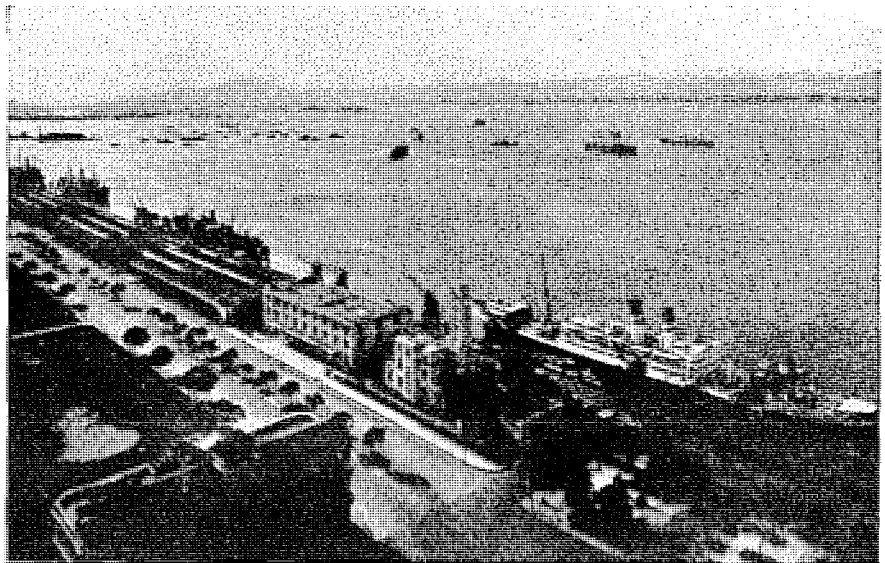
Under de nuværende Forhold er U. S. A.s Interesse for Sydamerika særlig stor, og det er ikke alene Vareomsætningen, der har Interesse, men ogsaa Turismen har udviklet sig betydeligt. U. S. A. har sat flere store, moderne Skibe mod gode Passagerbekvemmeligheder ind paa Ruten til de forskellige store Havne: Rio de Janeiro, St. Paulo, Santos, Montevideo og Buenos Ayres.

Den, der kommer sejlene til Rio de Janeiro for første Gang, vil blive overrasket ved her at finde Verdens smukkeste Havn. Besøgende i Brasilien har forudsagt, at Brasilien,

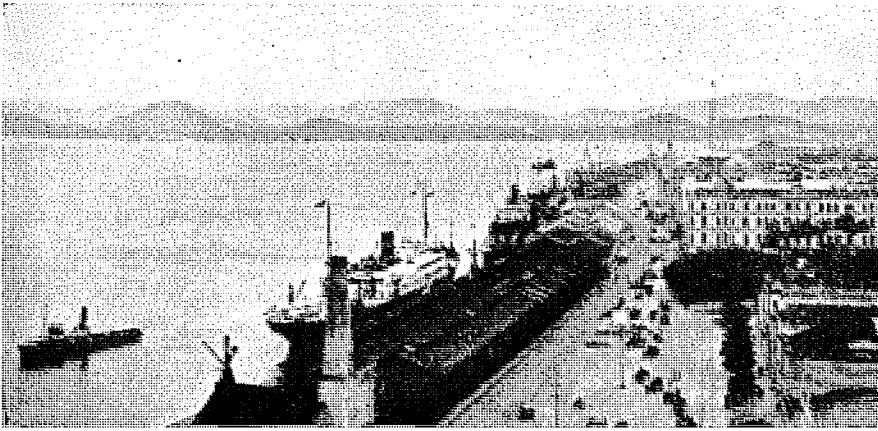
dette uhyre Land, snart vil blive et af de mest besøgte Turistlande. Der bydes de Rejsende udmærket Komfort i de moderne, hurtigvoksende Byer. Der findes udmærkede Jernbaner og Landeveje, som kan føre en ud til de udstrakte Urskove, til Bjergene og Badestederne, til utallige Steder af stor landskabelig Skønhed, deriblandt nogle af de smukkeste Vandfald i Verden.

Selve Rio de Janeiro er en travl, kosmopolitisk By, beboet af et høfligt og kultiveret Folk. Den rummer mange smukke offentlige Bygninger og private Huse, første Klasses Hoteller, Opera o. s. v. Det smukke Badested Copacabana ligger kun 15 Minutters Køretid fra Havnen.

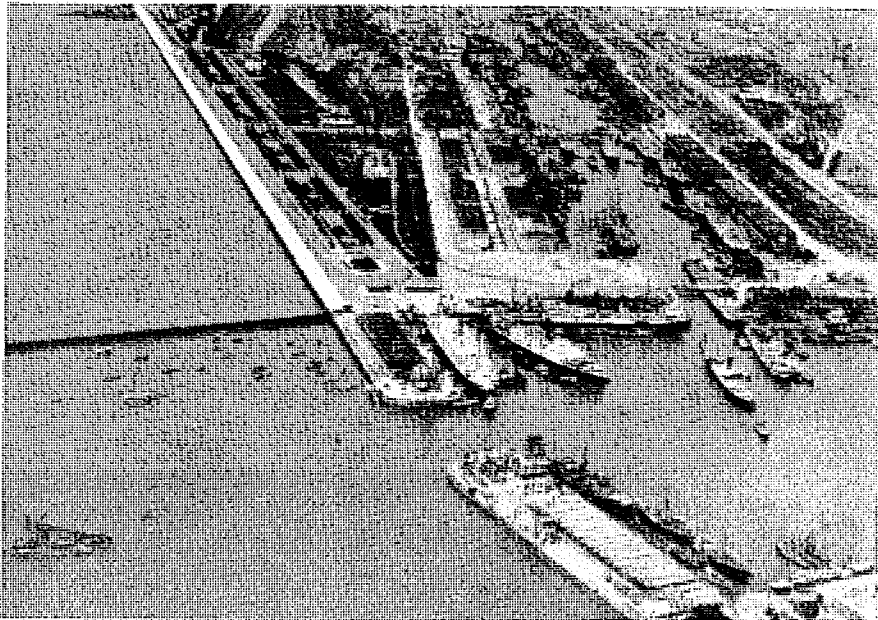
Intet Besøg i Brasilien er fuldkomment uden en Afstikker til Staten Sao Paulo og Byen af samme Navn, det største Kaffecentrum i Verden i



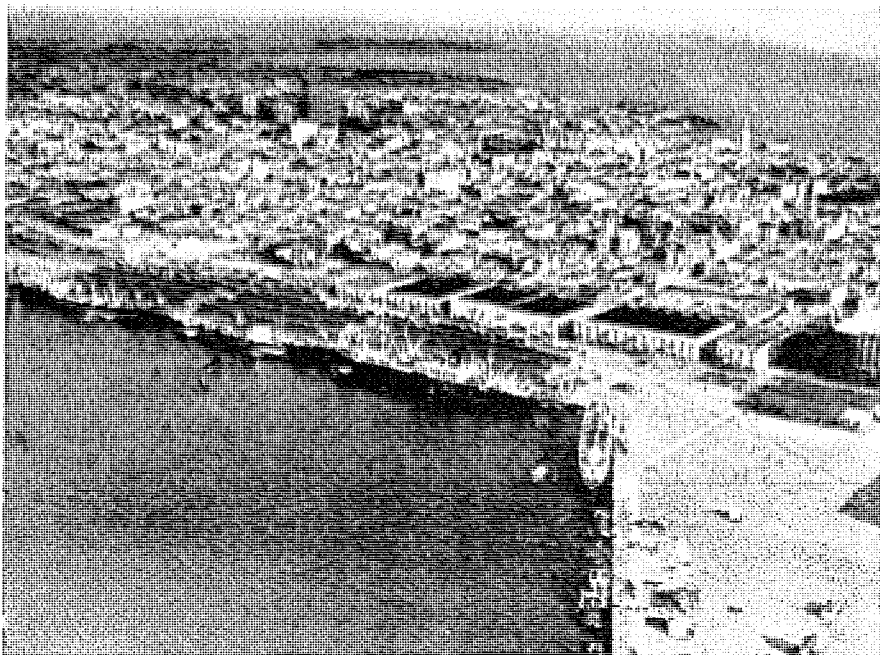
Havnen i Rio de Janeiro midt i Byen.



Santos, Brasiliens Udskebningshavn for Kaffe.



Buenos Ayres' Havn er en vigtig Havn i Verdenstrafiken.



En Del af Montevideos Havn med den nedre Del af Byen i Baggrunden.

Nærheden af Havnen Santos. Her har Landbrug og Industri skabt store Formuer, som giver sig til Kende ved et usædvanligt Antal paladsagtige Boliger i selve Byen og i Forstæderne.

Kaffe er Brasiliens største Eksportartikel. I 1936 havde Landets Udenrigshanden en Værdi af 9.164.102 Contos (1 Conto = ca. 2000 Guldkroner) mod 7.959.625 Contos i 1935. I 1937 var baade Im- og Eksport større.

Forbundet med Sao Paulo med en vidunderlig Vej og en lige saa udmærket Jernbane ligger Santos, der er omgivet af mange smukke Badesteder som f. Eks. Guaruja, og af andre interessante Steder, hvoraf det mest fremtrædende er Sao Vincente, den første portugisiske Koloni i den nye Verden.

Ved Munden af Rio de la Plata ligger Montevideo, som er en stor Udførselshavn, som anløbes af Skibe fra hele Verden.

Uruguay er et Landbrugsland. 80 pCt. af Landet er dækket af Græs, og 5 pCt. er under Kultur. Kvæg-, Faare- og Svinelagterier er Hovedindustrien, som beskæftiger de fleste Mennesker udenfor Landbrug, Skibsfart og Handel. Mere end tre Fjerdedele af Republikkens Udenrigshandel gaar over Montevideos Havn, som er bygget for Udskebnings af disse store Vare-mængder. Havnen bestaar af en halvmaaneformet Bugt, der er aaben mod Sydvest, hvor to Bølgebrydere yder Beskyttelse mod Havet.

Indsejlingen til Montevideo sker gennem en gravet Rende mellem Bølgebryderne fra Yderreden til Inderreden. Havnen har mange store Lagerbygninger og er godt forsynet med Kraner af moderne Konstruktion. Der finder Tørdokker, Lægttere, Kul- og Olieoplæg for Betjening af de mellem 4 og 5000 Skibe, som aarlig anløber Montevideo.

Uruguay har ca. 2600 km Jernbaner, som næsten alle har Forbindelse med Montevideo. Paa tre Steder er der Forbindelse med Jernbanerne i Brasilien, saa man kan køre med Toget lige fra Montevideo til Rio de Janeiro og Sao Paulo.

Uruguay importerer hovedsagelig Maskiner, Værktøj, Fodervarer og Brændsel, som leveres af U. S. A., England og Tyskland.

Naar man forlader Montevideo og sejler op ad Rio de la Plata, faar man, længe før man naar Buenos Ayres, Indtrykket af, at man nærmer sig en Storby. I lang Afstand opdager man Tegn paa intens Aktivitet. Byen har faaet sit Navn af Pedro de Mendoza til Ære for „La Virgin del Buen Aire“. Den er den første By i Republikken Argentina og Centrum for Regering, Handel og Industri.

Buenos Ayres er den største By i Verden Syd for Ækvator, og paa den vestlige Halvklode overgaas den kun af New York, Chicago og Philadelphia.

Blandt Bygningerne af særlig Interesse i Byen er det imponerende Palacio del Congress eller Capitol, hvor Rigsdagens to Kamre holder Møde fra 1. Maj til 30. September, den smukke Post- og Telegrafbygning og det nationale Kunstmuseum.

Fra en Befolkning paa 2000 à 2500 ved Grundlæggelsen er Buenos Ayres vokset til en By paa 2.500.000. Der findes et stort Antal fremmede. Italienerne og Spaniere tæller hver over 300.000, tilsammen 619.117. Derefter kommer Russere, Uruguayere, Franskmand, Tyrkere og Tyskere i den nævnte Rækkefølge, hver af dem med mere end 10.000.

Buenos Ayres er Midtpunktet for Landets Udenrigshandel. Rosario, som har den næststørste Handel, har kun 5 pCt. i Forhold til Hovedstaden. Af hele Landets Eksport gaar 35 pCt. over Buenos Ayres.

Naar baade Kystfart og oversøisk Fart medregnes, ankommer ialt mellem 14.000 og 16.000 Skibe til Buenos Ayres om Aaret med imellem 13.000.000 og 14.000.000 ts. I Republikkens 83 Havne ankommer mellem 65.000 og 70.000 Skibe med en Tonnage mellem 40.000.000 og 45.000.000 ts.

Af de ankomne Skibe til Buenos Ayres er der ca. 5000 fra Andre Lande med en Tonnage mellem 8.000.000 og 9.000.000 ts.

Det er naturligt, at Udstyret i en Havn af en saadan Størrelse er meget omfattende. Havnen er inddelt i 4 Sektioner, hvorimellem der findes Kanaler for oceangaaende Skibe. Kajlængden er omkring 27.000 m og Lagerbygningerne for alle Slags Varer indeholder over 1.700.000 m³. Hovedparten baade af Kajerne og Lagerbygningerne ejes og drives af Staten.

Der findes adskillige Tørdokker og Flydedokker, hundredvis af hydrauliske, elektriske og Dampkraner, Elevatorer med en Kapacitet paa flere Hundrede Tusinde Tons Korn. Desuden findes store Lagre af Olie og Kul til Forsyning af Skibe.

Pampaen og de andre frugtbare Arealer er Grundlaget for Argentinas Produktion. Skønt Industrien er i hurtig Udvikling, er Landbrugsproduktionen stadig

Landets største Næringsvej. Det frembringer hovedsagelig Korn, Hør, Hvede Byg, Havre og Rug.

Sydamerikas Produktion er af meget stor Betydning for Verdensproduktionen, hvilket sikkert vil vise sig, naar mere ordnede Forhold indtræder paa vor Klode.

Fra svenske Værfter

Det andet af de to Motorskibe, som Trelleborg Ångfartygs Nya Aktiebolag har bestilt ved Eriksberg Værft, er nu afleveret fra Værftet. Skibet, som har faaet Navnet „Åhus“, er af Shelterdæktypen med halvhøj Bak og med Indretning for Officerer og Reder koncentreret i Dækshuset omkring Motorkappen. Dets Hoveddimensioner er: Længde mellem p. p. 78,33 m, Bredde 12,70 m, Dybde til Hoveddæk 5,00 m og til Shelterdæk 7,42 m. Lasteevnen er 2160 Tons paa et Dybgaende af 4,95 m. Skibet er bygget til Lloyds højeste Klasse med to gennemgaaende Dæk og har to Lastrum, der betjenes af fire store Luger med otte elektriske Kraner.

I Huset paa Kommandobroen findes Bestikhus, Radiorum samt Styrerum, i Huset paa Baaddæk Rederens og Kaptajnens Kahytter med Salon. Officerernes Kahytter findes i Dækshuset paa Shelterdækket midtskibs, medens Mandskabsrummene er agter. Maskineriet bestaar af en Totakts enkeltvirkende Dieselmotor af B. & W.-Typen fremstillet paa Værftet. Motoren er paa 1950 H.K., som beregnes at give Skibet en Fart paa fuld Last af 13,5 Knob. Paa Prøveturen opnaaedes en Gennemsnitsfarts af 15 Knob.

Fra Götaverken er søsat et 12.500 Tons Tankmotorskib til Rederi-Aktiebolaget Concordia, Gøteborg. Skibet, som fik Navnet „Juno“, er det andet Tankmotorskib, som Værftet har bygget til dette Rederi. Det første var Tankskibet „Abadan“ i 1928, men til Waller-koncernens øvrige Rederier har Værftet leveret yderligere tre Skibe, Tankmotorskibene „Carina“ og „Bellona“ samt Lastmotorskibet „Aurora“. Det nye Skib bygges til Lloyds højeste Klasse og har Hoveddimensionerne: Længde overalt 147,35 m, Bredde 18,00 m og Dybde 10,82 m. Middeldybgaende paa Sommerfribord bliver 8,46 m. Skibet skal have en 6-cyl. Totakts enkeltvirkende Dieselmotor paa 5200 I. H. K. Motoren er af Værftets egen Konstruktion. „Juno“ er Værftets tiende Nybygning, som forsynes med Motor af denne Type. Farten er beregnet til 13 Knob paa fuld Last.

Navnet „Juno“ er gammelt indenfor det Wallerske Rederi. I 1890'erne købte Skibsreder Justus A. Waller fra England for „Concordia“s Regning Damperen „Lurline“, som fik Navnet „Juno“. Den var i sin Tid regnet for en stor Baad. 1300 Tons Dødvægt, og smuk at skue med sine tre Master. Den gik mellem Gøteborg og England med Props og Kul, og det er ikke mange Aar siden, den gik ud af Flaaden.

Havbunden

maa udlevere sine Hemmeligheder

Havets Bund er en uhyre, mystisk og ukendt Mark for Opdagelser, hvorfra Hydrografen ved at tage nøjagtige Pejlinger og hente Prøver op kan give os et nøjagtigt Kort og visse Oplysninger.

Saa uhyre er det Omraade, som skal udforskes, at det først er for ganske nylig, den moderne Videnskab har gjort det muligt at faa et Kendskab til Havbunden, som kan være til stor Gavn for Navigatørerne.

Dr. Herbert Grove Dorsey, som har Fremstilling af Søkort i U. S. A. som Speciale og desuden gør Tjeneste ved geodætiske Opmaalinger, har opfundet en revolutionerende og meget følsom Mekanisme, som muliggør, at en Navigatør, medens han løber „fuld Kraft“, kan gaa klar af farlige Klipper eller andre Undervandsforhindringer, som danner en stadig Trusel for Skibsfarten.

Faa Folk kan, siger Dr. Dorsey, danne sig et Begreb om Værdien af nautiske Kort, hvis de ikke har Kendskab til deres praktiske Brug. De fleste kender Brugen af Landkort, og det kan maaske hjælpe paa Forstaaelsen, naar det oplyses, at der paa Søkort findes 3 Dimensioner i Stedet for de 2, som er paa et Landkort.

Medens Dr. Dorsey var Ingeniør ved Submarine Signal Company, Boston, opfandt han Fathometeret (udtal Fath-om-meter) som et praktisk anvendeligt Navigationsinstrument. Dybden angives paa det i Favne

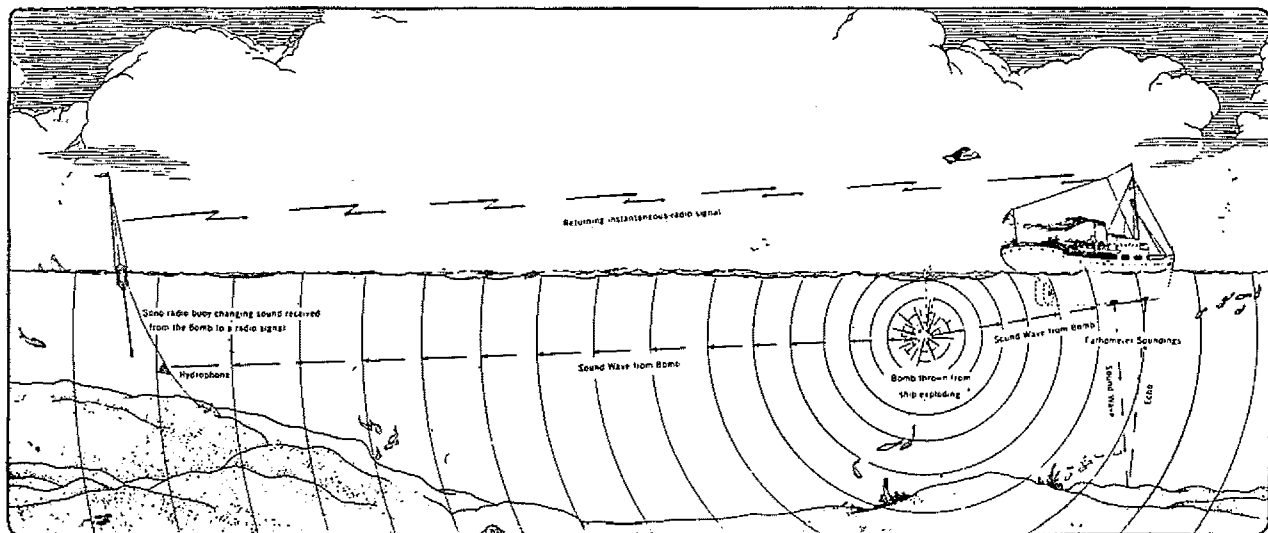
ved Hjælp af et Lysglimt og kan aflæses lige saa let som et Klokkeslet.

Anlægget bestaar af 4 Dele: En Lydfrembringer, som er boltet til Skibsbunden, og som afgiver et Lydsignal, en Lydmodtager, som opfanger Ekkoet, og som er anbragt i en Vandtank, boltet til Indersiden af Skibsskroget, en Forstærker til at forøge Lyden af det svage Ekko, der modtages fra Havbunden, og en Indikator, der viser Dybden.

Lydfrembringeren, ogsaa kaldet Oscillatoren, kan nærmest sammenlignes med en stor og kraftig Telefonmikrofon, som er vandtæt. Membranen, som er ca. 330 mm i Diameter, har en Gruppe af Lameller svejst paa Midten af Indersiden. En tilsvarende Gruppe Lameller er svejst til den sværere Bagplade af Huset. Omkring dem er der en lille Traadspole, hvorigennem der gaar en Vekselstrøm paa 525 Perioder, naar Strømmen er sluttet ved Indikatoren.

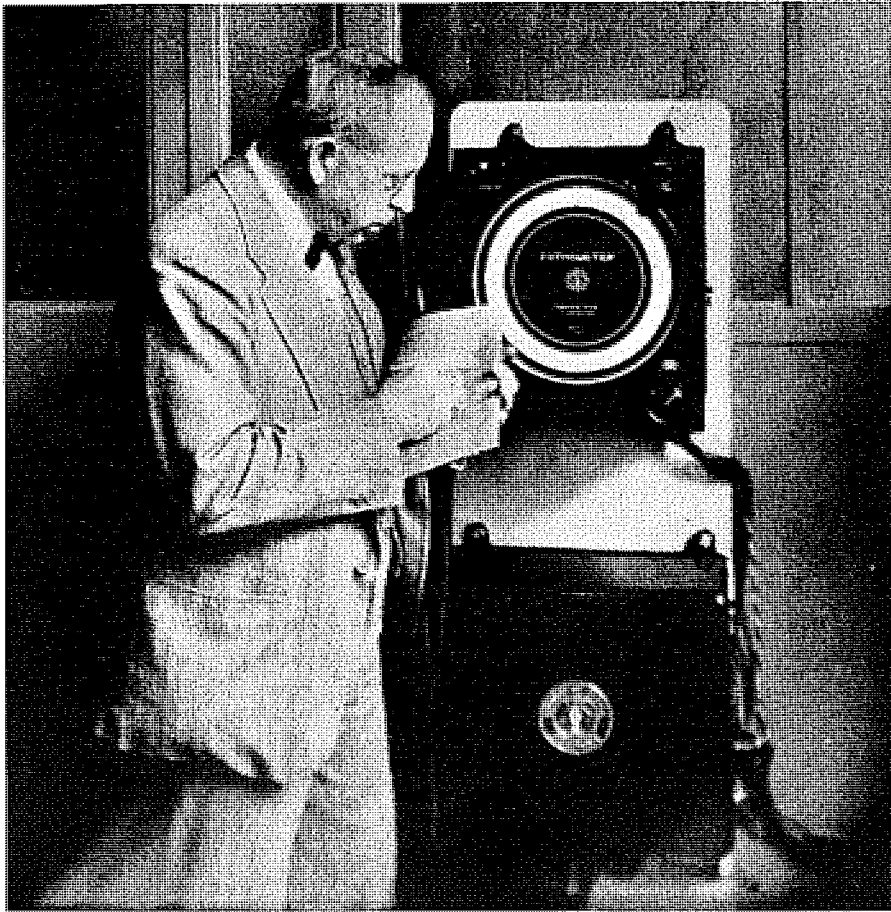
Lamellerne er stemt til en naturlig Frekvens af 1050 Svingninger pr. Sekund i Vand, og ved en Impuls hver halve Periode af den 525 Perioders Strøm svarer disse altsaa til hinanden. Effekten, der er nødvendig, er kun 500 Watt for Dybder indtil 3400 Favne. Vekselstrømmen afgives af en lille Omformer, der drives af Jævnstrøm fra Skibets Net.

Da Fathometeret først og fremmest er et Apparat til Maaling af Tid, maa det, hvis det skal være et



Dybdemaaling med Fathometer og Radio-akustisk Afstandsmaaling.

Billedet viser: 1) hvorledes Vanddybderne maales, og 2) hvorledes man bestemmer den maalte Dybdes Plads. Dybderne bestemmes med Fathometeret, som maaler, hvorlænge Lyden er om at naa ned til Havbunden og komme tilbage igen som Ekko. Der udsendes pr. Sekund 4 eller flere Lydimpulser, medens Opmaalingskibet sejler frem og tilbage over Arealet med sin sædvanlige Fart. Positionerne af Dybderne bestemmes ved radio-akustisk Maaling til to eller flere sonore Radiobøjer (hvoraf én er vist). Tidsforskellen mellem Lyden fra Bomben og Radiosignalet fra Bøjen maales paa Kronografens Baand paa Opmaalingskibet med en Nøjagtighed af en Hundrededel Sekund.



Dr. Herbert Grove Dorsey ved sit Fathometer.

forandret, til den faar en Værdi, som lader dem svinge et kort Øjeblik med 1700 Perioder pr. Sekund. Denne Vekselstrøm forstærkes og føres til Senderen og sendes ud i Vandet. Ekkoet kommer tilbage, og Forstærkeren bevirker et enkelt kort Glimt i Neonrøret. Ekkoet kommer saa ofte, 20,5 Gange pr. Sekund, at Dybden angives ved en kontinuerlig Lysstraale.

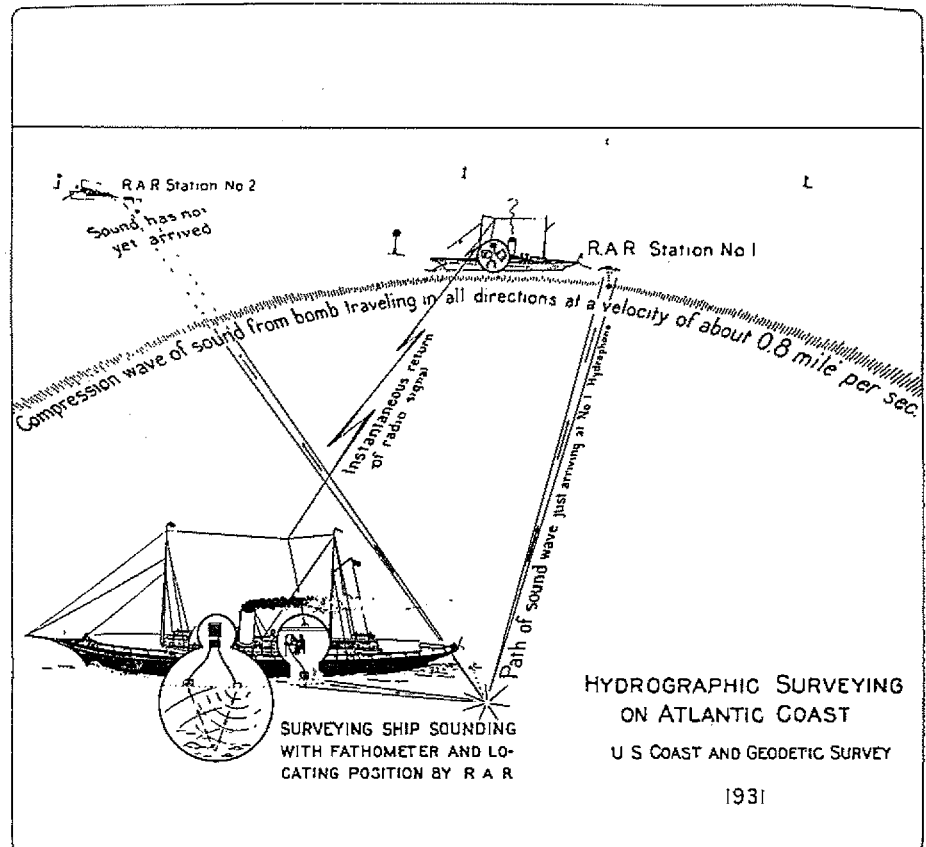
Et Glimt viser sig hver Gang, Signalet sendes, og dette Glimt er saa konstant, at der ikke kan opdages nogen Variation i Timevis, naar Skibet sejler over en jævn Havbund, og der ikke er nogen Dønning. Enhver Forandring i Dybden paa 5 cm kan aflæses. Hvis der er den mindste Forandring i Oceanet, vil det vise sig paa Indikatoren, idet Lysstraalen vil fare frem og tilbage som et Pendul, naar Skibet stiger og falder paa Dønningen.

Dybdemaalingerne er saa

Præcisionsinstrument, have en mere konstant Gang, end man kan faa med en Regulator.

Da Kontakter slides og skal indstilles, bliver Signalerne ved Hjælp af Lysglimt overført til en fotoelektrisk Celle. Da Kontakt-ringe giver en variabel Friktion, anvender man i Stedet for et roterende Neonrør et ringformet Neonrør. Der er altsaa ingen bevægelige Kontaktelementer og derfor intet, der kan slides, undtagen Kuglelejerne.

Ved hver Omdrejning af Indikatorens Aksel kaster Spejlet en Lysstraale hen paa den fotoelektriske Celle, hvor den frembringer en kort elektrisk Impuls, som forstærkes op, indtil et Par Rør i en Strømkreds faar sin Skærmgitter Kapacitet



Pladsbestemmelse ved Afstandsmåling til sonore Radiobojer, hvis nøjagtige Position er kendt.

nøjagtige og ensartede, at de Krydspejlinger, som foretages for at kontrollere Resultatet, sjældent viser afvigende Tal.

Selv om Fathometeret er blevet udviklet til stor Fuldkommenhed og nu er praktisk talt uundværligt, saa maa man dog ikke glemme, at det kun oplyser om Dybden, men ikke om, hvor den findes. Hertil benyttes Dr. Dorseys anden Opfindelse, den sonore Radiobøje.

Denne Opfindelse har endnu ikke gjort de smaa Opmaalingsbaade overflødige, men mange forudser, at det snart vil ske. Bøjen kan kun udføre de Operationer, hvortil den er konstrueret. Hvis f. Eks. et Skib passerer den, vil den udsende Radiosignaler, fordi Støjen fra Skibet paavirker Hydrofonen. Styrken af Signalerne er ikke stor, saa hvis Luften er stærkt ladet med Elektricitet, kan den sonore Radiobøje ikke bruges paa saa store Afstande, som naar den er forholdsvis rolig.

Den sonore Radiobøje vejer ca. 150 kg. Den bestaar af to Tønder, hvoraf den øverste indeholder Radioapparatet. Der findes en Radiosender og en Forstærker. Naar Lyden kommer gennem Vandet, opfanges den af en Magnetofon, som er anbragt paa den nederste Del af Bøjen fra 12 til 18 m nede og forstærkes tilstrækkeligt til at sætte Senderen i Gang. Øjeblikkeligt sendes et Radiosignal, som modtages i Opmaalings-skibet, hvor det sætter et Mærke paa Baandet af en Kronograf.

Det første, et Opmaalings-skib maa gøre, er at bestemme sin Plads, hvilket sker ved at kaste en Bombe ud over Skibssiden, hvoraf den relative Stilling til 2 eller flere sonore Radiobøjer kan bestemmes.

Fra Kronografens Baand kan man maale Tidsmellemløbet mellem Affyringen af Bomben og Modtagelsen af Radiosignalet. Naar man nu ved, at Lydens Hastighed i Vand er 1500 m/Sek., saa kan man let regne sig til Afstanden.

Ved Brug af disse og lignende Opfindelser har det været muligt at udvide vort Kendskab til Oceanet, saa det praktisk talt er komplet. De fleste Nationer har foretaget Opmaalinger ud fra deres Kyster, saa langt det er nødvendigt for Sejladsen. Vort Kendskab til Havets Dybder er ikke saa stort, men det er stort nok til at give os en Idé om det almindelige Udseende af Havbunden og andre Egenskaber som f. Eks. Temperaturen, Saltholdigheden og Dyrelivet i det Hav, der dækker næsten 71 % af vor Klodes Overflade.

Der er uført et stort Arbejde med Udforskning af Oceanerne, men der er endnu meget tilbage. Ved Konstruktionen af Ekkoloddeapparater og deres øvrige Anvendelse, ikke blot til Opmaaling, men ogsaa til Navigationsbrug er vi naaet saa langt frem, at der er Grund til at tro, at Udviklingen i Fremtiden vil ske i et hurtigere Tempo end hidtil.

Lodrette Skibssvingninger med to Knuder

Professor, Civilingeniør C. W. Prohaska har faaet en Afhandling med ovennævnte Titel antaget af Den polytekniske Lærestanstalt, Danmarks tekniske Højskole, til at forsvares for den tekniske Doktorgrad.

Denne, den første Doktorafhandling her i Landet om et skibsbygningstekniker Emne, blev indleveret i Oktober 1936, antaget d. 13. Juli 1939, men først udgivet for et Par Maaneder siden. Grunden hertil var, at Forfatteren havde ønsket at komplettere visse Afsnit, hvorfor Udgivelsen blev udsat. Arbejdet hermed tog dog længere Tid end beregnet, og den er derfor nu udgivet i den antagne Form, medens Tilføjelserne vil komme i en nær Fremtid.

I Indledningen giver Professoren en Oversigt over de Resultater, der siden Problemet i Slutningen af forrige Aarhundrede blev taget op til Undersøgelse, er naaet.

De Fremskridt, der har fundet Sted paa dette Felt indenfor Skibs- og Skibsmaskinbygningen er ikke smaa. Afbalanceringen af Skibsmaskinen er nu i de fleste Tilfælde saa fuldkommen, at man derved har fjernet eller i høj Grad formindsket den vigtigste Aarsag til Rystelser. Meget længere ad Forebyggelsens Vej synes det ikke muligt at naa, med mindre Skibsskruen engang skulde finde sin Afløser. Hvor vel afbalanceret Skruen end er, giver den nemlig Anledning til Rystel-

ser alene derved, at den arbejder i Vand, hvis relative Indstrømningshastighed over Skruerearealet varierer fra Punkt til Punkt, hvorved Fremdrivningstrykket faar en pulserende Karakter. Er endvidere Skruerbladens Stigning ikke nøjagtig ens, eller er Arealet — f. Eks. paa Grund af en knækket Skruetip — ikke nøjagtig det samme for alle Skruerblade, opstaar der under Skruens Omdrejning ogsaa herfra periodiske Impulser.

Har en Del af Skibsskroget — eller endnu værre Skroget som Helhed — et Egensvingningstal, der falder sammen med, eller ligger meget nær op ad, Impulsernes Periode, vil de tvungne Svingninger, som de vedligeholder i enhver Del af det elastiske Skibsskrog, for de omtalte Deles Vedkommende kunne vokse i generende Grad og ofte endda kunne antage foruroligende Karakter. Det er sikkert faa Værfter, der ikke med et eller andet Skib har været ude for ubehagelige Overraskelser i denne Retning. Vi behøver blot at nævne som Eksempel den franske Kæmpedamper „Normandie“, der flere Gange maatte have nye Skrueer. Hvis det kun er begrænsede Dele af Dæk, Skibsbund eller lignende, der har et uheldigt liggende Svingningstal, er det ofte muligt at fjerne Rystelser ved lokale Forstærkninger. Er man imidlertid ude for det uheldige Tilfælde, at Skibets Egensvingningstal harmonerer med periodiske Impulser hidrørende fra Maskinen, er der i

Regelen kun den kedelige Udvej at ændre dennes Omdrejningstal. Det er indlysende, at det kan være katastrofalt for Skibets Formaal, men Rystelser, hvis Amplitude overstiger 1 cm, vilde ikke alene være i saa høj Grad ubehagelig i et Passagerskib, at det straks vilde komme i Vanry, men vilde i et Krigsskib forringe Skudsikkerheden og dermed Skibets Kampværdi i utilladelig Grad, og desuden i alle Slags Skibe virke ødelæggende paa Kompas og andre Instrumenter og derfor vanskeliggøre Navigationen. Endelig medfører stærke Vibrationer i det lange Løb store Mængder af løse Nagler, ligesom de utvivlsomt i alvorlige Tilfælde vil kunne medføre Træthedsbrud i Materialet.

Det er derfor forstaaeligt, at den projekterende Skibsingeniør altid søger saa nøjagtigt som muligt at bestemme i hvert Fald de vigtigste af det projekterede Skibs Egensvingningstal for at kunne fastlægge Maskinens Omdrejningstal saaledes, at der ikke vil kunne blive Tale om Resonanssvingninger. Af de forskellige Svingninger er de lodrette med 2 Knuder de mest berøgtede, for det første, fordi deres Periode i Reglen ligger nærmere Skruens Omdrejningstal, og dernæst fordi Svingsudslagene for dem i Reglen bliver større end for baade Horisontal- og Torsionssvingningerne.

En nærmere Gennemgang af Afhandlingens Ind-

hold ligger uden for „Vikings“s Rammer. Det maa være nok at sige, at Professoren efter en nøje Gennemgang og Kritik af de hidtil fremkomne Teorier og Beregningsmetoder og efter Gennemregning af de flest forekomne Belastningstilfælde ender med at opstille en rationel Formel til Bestemmelse af Egensvingningstallet og som Bilag gengiver et Regneskema, der viser, hvorledes Regningerne overskueligt kan opstilles.

Om Afhandlingens Formaal siger Forfatteren i Slutningen af sin Indledning:

Ingen hidtil fremkomne Arbejder synes at have givet en helt tilfredsstillende Løsning af denne Opgave, og den vil paa Grund af sin meget sammensatte Karakter næppe nogensinde blive løst til Fuldkommenhed. Det foreliggende Arbejde foregiver derfor heller ikke at bringe nogen eksakt Løsning af Problemet, men skal søge at bringe Klarhed over enkelte Punkter, der hidtil har været lidet paaagtede, og derved bidrage til, at man naar endnu et lille Skridt frem mod Maalet, der for den praktiske Skibsbygger maa være: At kunne forudbestemme et hvilket som helst Skibs Egensvingningstal paa hurtigt og overskuelig Maade.

Vi har længe ventet paa den første Doktor afhandling om et skibsteknisk Emne herhjemme, og det er glædeligt, at den, da den nu endelig er kommet, omhandler et lige saa vigtigt som vanskeligt Emne.

Redningsbaade af Træ eller Staal?

Den enorme Efterspørgsel efter Redningsbaade, som Krigen har foraarsaget til Udrustning af nye Skibe og til Erstatning for dem, der blive ødelagt under Krigsbegivenheder, har i England bevirket en Genoptagen af den gamle Diskussion, om Staal eller Træ er det bedste Materiale til Bygning af Redningsbaade. Hvis Spørgsmaalet har været vanskeligt at besvare i Fredstider, hvor det har været diskuteret i Aarevis, saa er det endnu vanskeligere under Krig, hvor Fremskaffelse af Materiale og Arbejdskraft og andre Vanskeligheder gør Leveringerne usikre, og hvor man maa regne med mange Farer og usædvanlige Forhold, som ikke findes i Fredstider.

Staal-Redningsbaade har været brugt i mange Aar, men de er aldrig blevet absolut foretrukne, og et stort Antal Skibsredere foretrækker Redningsbaade af Træ under Forudsætning af, at de er bygget af et anerkendt Firma, og at der ikke er udvist utidlig Sparsommelighed. I Skibe, der gaar paa Tropene, vil Naadderne i Redningsbaade af Træ altid have Tilbøjelighed til at aabne sig i Solen, selv om man er aldrig saa omhyggelig med at tildække dem med Sejldug. Den Slags er ukendt for Redningsbaade af Staal, her kan der højst være Tale om noget Rust omkring Naglehovederne. En Redningsbaad af Træ kan lettere repareres af Skibets Besætning, hvis der sker et Havari under Rejsen, og selv om man skulde blive tvunget til at sætte den ud i havareret Tilstand,

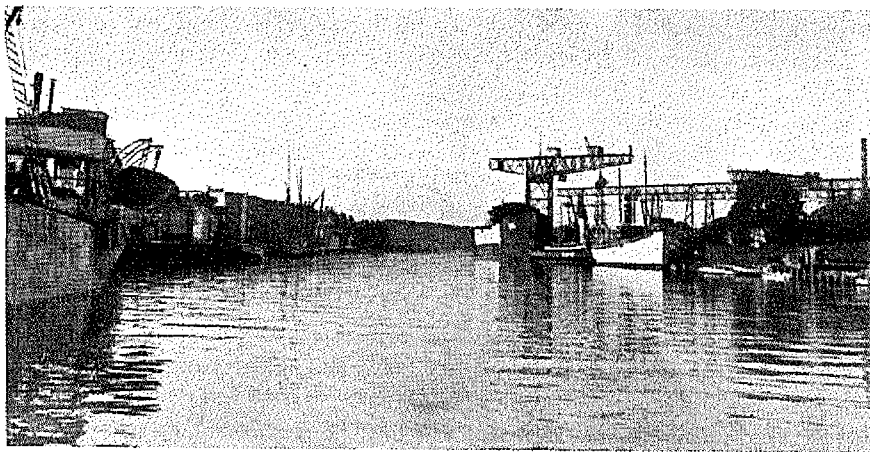
hvilket meget vel kan forekomme, naar et Skib bliver torpederet eller beskudt med Maskingeværer, saa er den lettere at holde flydende, selv om den skulde trække en Del Vand.

Staal-Redningsbaaden er betydelig tungere, hvilket er en dobbelt Ulempe, da den er mere udsat for Havari under Udsætningen, navnlig naar det skal ske i en Fart, og da den er mere uhandig af en udslidt Besætning efter haarde Strabadser. En Redningsbaad af Staal er sjælden saa handig under Sejl eller Roning som en af Træ, selv om det maa indrømmes, at en Redningsbaad af en approberet Type aldrig er særlig handig, naar den er fyldt med saa mange Mennesker som muligt. Den Slags Staal-Redningsbaade, som fremstilles af to pressede Plader, som derefter galvaniseres og forbindes med Kølen, har ingen Nagler, der kan ruste eller lække og er ikke meget dyrere end Redningsbaade af Træ.

Saaledes har Argumenterne for eller imod været hele Tiden. I Øjeblikket er Behovet saa stort, at Skibsredere maa tage enhver Baad af approberet Type, som de kan faa. Der er ingen Valg. Man kan ikke følge den gamle Tradition indenfor Skibsfarten: at vælge det bedste af Hensyn til Sikkerheden.

Har De læst Sejl og Motor?

Havne i Finland



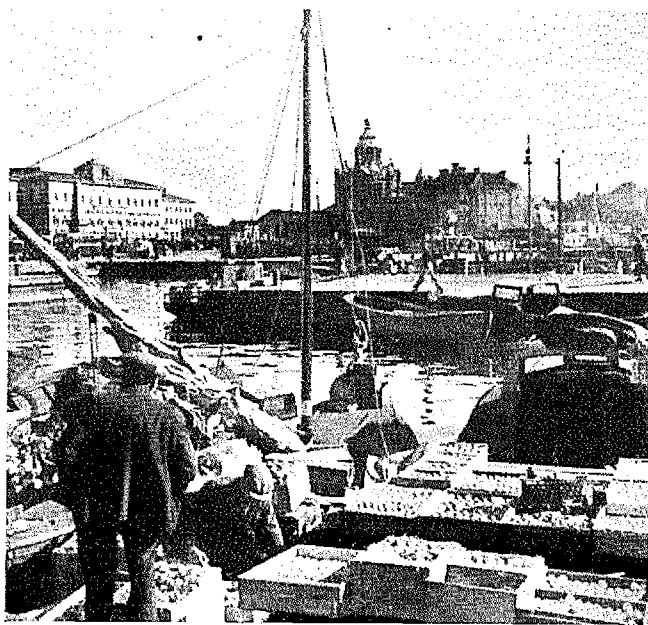
Havnen med Værftsanlæg i Turku (Åbo).

Under Vinterkrigen 1939—40 led af de finske Havne Helsingfors, men navnlig Turku (Åbo) meget af de russiske Bomber. I den sidstnævnte laa i Marts 1940 ved Fredsslutningen flere sænkede Dampere. De fleste Lagerbygninger var brændt, og langs Kajerne stod de forvredne Skeletter af Kranerne. Som vort Billede viser, har Genopbygningsarbejdet allerede faaet Skaderne udbedret, og Værftanlægget, som vi tidligere har omtalt i „Vikingen“, er øjensynlig et godt Stykke fremme. Hvorledes der ser ud i Dag, ved ingen udenfor Finland. Der er blot meddelt, at Åbo har lidt stor Skade ved Bombardementer.

Statslaan til Svenska-Amerika Linien. — Det 28.000 B.R.T. store Passagerskib, som bygges i Monfalcone i Italien, skulde d. 1. August overtages af Rederiet. Ved Ildebranden i December 1938 led Skibet, der allerede dengang var under Udrustning, stor Skade. Byggeomkostningerne var oprindeligt beregnet til 24 Millioner (sv. Kroner), men er derved steget til mellem 28 og 29 Millioner Kroner. Finansieringsvanskelighederne, som er fremkaldt af Krigen, har nu tvunget Selskabet til at ansøge om Hjælp hos Staten. Den svenske Rigsdag har derefter i Statens Interesse bevilget et Laan paa 8,45 Millioner Kroner. Paa Grund heraf har vedkommende Rigsdagsudvalg ment, at det var paa sin Plads at foreslaa, at der blev indført en Statskontrol med Rederiets Økonomi.

Frihavn i Kobe. Handelskammeret i Kobe har foreslaaet den japanske Regering at anlægge en Frihavn i Kobe.

Meksikanske Værftsplaner. I Guayamas (Sonora) og i Tuxpan (Veracruz) skal der bygges Værfter. Bygningen af dem skal finansieres af Kapital fra U.S.A. Anlægsarbejderne skal allerede begyndes i Sommer.



Marked i Sydhavnen i Helsingfors.

Deres
Bankforretninger



ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn
54 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

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.

EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25×18 cm

med danske
Variationer,
Forklaringer
og Noder

Indbunden i

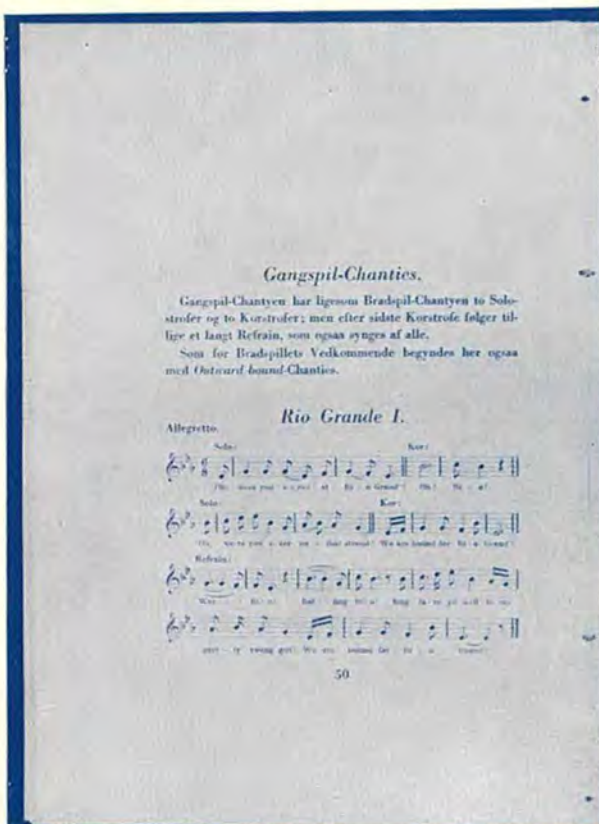
Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Faas hos
„VIKINGEN“s FORHANDLERE
eller paa
BLADETS EKSPEDITION
Central 9822

En Side i Bogen.



Sejl og MOTOR

Danmarks bedste Billedblad for Sejlsporten

Underholdende, sagligt, belærende

Abonnementspris:

Vinterhalvaaret	Sommerhalvaaret
1 Nr. pr. Maaned	2 Nr. pr. Maaned
Kr. 2.— pr. Kvartal	Kr. 4.— pr. Kvartal
75 Øre pr. Nummer	

VIKINGEN's Ekspedition

GL. MØNT 39 · KØBENHAVN K. · CENTRAL 9822 · BYEN 8040



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT SKIBSFART EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Egne Kontorer:

Bangkok

Singapore

Bombay

Hongkong

Saigon

Calcutta

Johannesburg

San Francisco

Canton

Kuala Lumpur

Seattle

Capetown

Los Angeles

Shanghai

Dairen

Madras

Sydney

Durban

Penang

Tsingtao

Hankow

Port Elisabeth

Vancouver, B. C.

Harbin

Ragoon

Weihaiwei



VIKINGEN

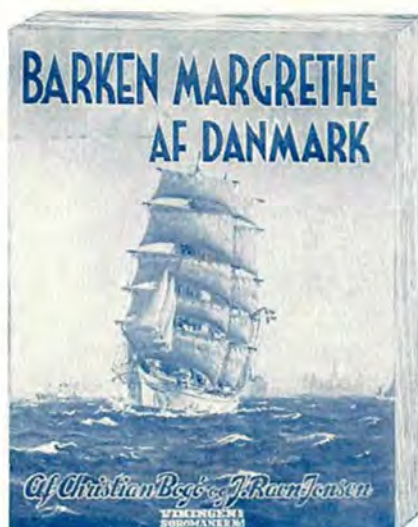
5 Øre
ovember

Dansk og svensk Fiskekutter i Vindstille

Maleri af V. Qvistoff

1940 - Nr. 21
17. Aargang





1. Bind



2. Bind



3. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

Af Christian Bøge og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikingsen“s Forlag til

1/2 Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,
nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.

Den rigtige Julegave

Gang paa Gang er „Vikingsen“ 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 „Vikingsen“ 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

VIKINGEN

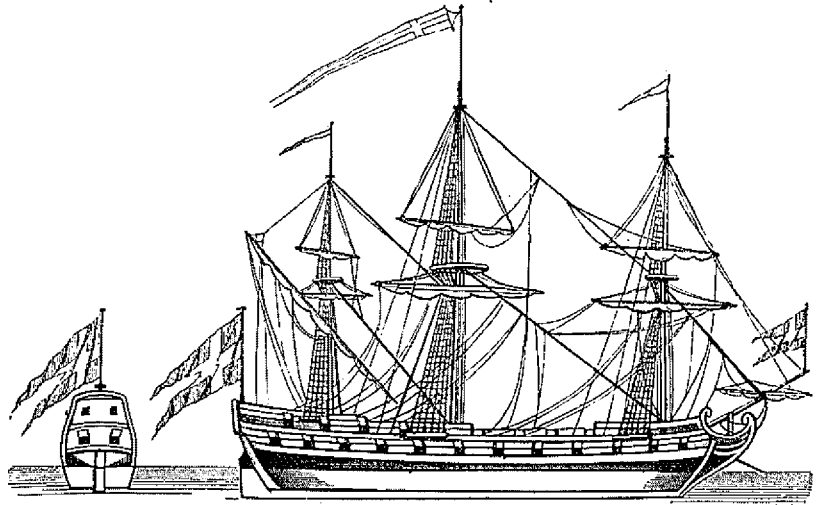
HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Kampen i Dynekilen

Af Kay Larsen

(Tildels efter utrykte Kilder)



Det fladbundede Skytsskib »Hjælperen«.

DER ER OFTE skrevet af Kampen eller Slaget i Dynekilen, — og Grunden til, at jeg ogsaa skriver om den, er den, at der er fundet nye Kilder frem, bl. a. om Tordenskjolds Mandskab — og om Prisepengene.

Historien kan godt taale at høres én Gang til. Det var en flot Sejer, en saare nyttig Sejer. Den svenske Konge, Carl den tolvte, var faldet ind i Norge og belejrede Fæstningen Frederikssteen, „Nøglen til Norge.“ Det skortede ham paa Ammunition, og i Gøteborg blev der saa samlet en Del Koffardiskibe, som skulde udskibe Krudt, Kugler og Belejningsmaterialer og føre dem til hans Lejr — under Bedækning af Skibet „Steenbocken“ (24 Kan.) og 5 store og 5 mindre Galejer under Schvutbynacht Oluf Strömfierna's Kommando.

Da Gabel bragte Efterretning til København om, at Transportflaaden var afgaaet, sendtes der straks Orlogsskibe Nord paa efter den. Først og fremmest afsejlede en let Eskadre under Tordenskjold, hvis Skib „Hvide Ørn“ lige var kommet tilbage fra en Norgesrejse. Eskadren bestod af Fregatten „Hvide Ørn“ (50 Kan.), Fregatten „Hjælperen“ (46 Kan.) under Kapt. W. Lennvig, „Arken Noa“ (24 Kan.) under Kapt. H. C. de Letang, „Nuidhunden“ (16 Kan.) under Prmljnt. P. Grib, Galejen „Prins Christian“ under Prmljnt. M. C. R. F. Tønder, Galejen „Louise“ under Ljnt. C. Tønder og Galejen „Charlotte Amalia“ under Ljnt. N. Dahl.

Kaptajn Tordenskjold skulde hurtigst mulig se at indhente Transportflaaden og søge at tage eller til-

intetgøre Førselsskibene, der mentes at sejle langsomt — og saavidt muligt indenskære. De tunge Førselsskibe, hvoraf der var 21, vilde sikkert søge Havn hver Nat. Hvis Transportflaaden ikke naaede sikkert frem, maatte den svenske Konge opgive Belejringen af den norske Fæstning.

Nogle Linieskibe sendtes med Nord paa for at agere i aaben Sø og eventuelt støtte Tordenskjold og holde ham Ryggen fri, hvis han vovede sig indenskærs efter Transporten.

Tordenskjolds Eskadre lettede d. 2. Juli. Paa Rejsen erobrede den en svensk Kaperkukkert og en Skærbaad, og om Aftenen d. 7. Juli (1716) samlede hans Skibe ud for Koster, Syd for Hvaløerne paa Norges Sydøstkyst. Her fik Tordenskjold Efterretning om, at den svenske Transportflotille laa for Modvind ved Ladepladsen Dynekilen, 5 Mil Syd for Frederikshald. De svenske Officerer skulde til Gæstebud i Byen om Aftenen.

Da Vinden var gunstig, lod Tordenskjold straks lette med Kurs mod Dynekilen, og ved Daggrø d. 8. Juli stod han ind i Fjorden. Dynø Havn laa 2 Mil fra det yderste Skær. Den sidste Fjerdingvej af Indløbet er omgivet af høje Klipper og kun ca. 110 m bredt. Derinde laa 2 Galejer paa Brandvagt, og der var posteret svenske Soldater paa begge Sider.

Inden vi gaar videre i Beretningen, maa vi fortælle lidt om Eskadrens Styrke. Tordenskjold rapporterer altid: Jeg avancerede, jeg sloges, jeg gjorde dit og dat, men vi er jo alle Klar over, at det var hans Folk, der gjorde en god Slump af Arbejdet. Uden

dygtige Folk havde Tordenskjold næppe udrettet ret meget. Hvormange havde han, og var det danske eller norske? Af menigt Mandskab var næsten Halvdelen Nordmænd, af Officererne en Tredjedel, d. v. s. af de 570 Søfolk. Man maa erindre, at der paa den Tid — og endnu over 100 Aar derefter — var „Soldateske“ ombord, Infanterister, og de var alle norske af Brigadér Buddes Regiment i Tronhjem. De var fordelt paa Skibene, saaledes var der 60 Mand under Major Fr. Brun paa „Hjælperen“.

Soldatesken talte ialt: 1 Major, 1 Kaptajn, 6 Løjtnanter, 9 Segenter, 9 Korporaler, 5 Tamburer og 559 Soldater.

Søfolket var naturligvis det vigtigste; foruden de 570 Menige var der, som sædvanligt til Søs, talrige Officianter og Underofficerer, nemlig 87 — og endelig 2 Kaptajner, 5 Kaptajnløjtnanter, 10 Søløjtnanter, 5 Kadetter og 2 Præster, ialt 25. Præsterne undtagne var der saaledes 680 Mand af Søværnet og 598 af Landværnet med i den berømmelige Kamp i Dynekilen paa dansk Side, tilsammen 1078 Mand.

Svenskerne havde en nogenlunde tilsvarende Styrke paa sine Skibe, men til Lands skal der have været nogle Tusind Soldater, hvis Antal steg, efter som Kampen udviklede sig, med Soldater, der havde været indkvarterede i Omegnen. Tordenskjold nævner et stort Antal Tusind, men man kan nok trække nogle Præciprocenter fra og ramme det rigtige Tal ved at angive ca. 5000 Mand.

Meget fornuftigt havde man givet Eskadren ret rigeligt med „Læger“ med. Tordenskjold skulde jo nok rage sig adskillige Saarede til, den Krudtkarl. Foruden Eskadremester Rasmus Gunderos var der „5 Overbarberer og 2 Underbarberer“ med til at flikke Saar sammen, og de fik jo ogsaa nok at bestille.

Da Dynekile-Kampen jo er en saa glørværdig Begivenhed i dansk Søkrigshistorie, maa vi have Lov til at brede os lidt. Søartilleriet var repræsenteret af en Landkonstabel, 7 Over- og 2 Underarkelimestre, 10 Mater og 7 Bøsseskytter — under en Fyrværker.

Trompeter fandtes ikke blandt Skibsfolket, derimod 2 Tomburer. Tordenskjold havde brugt sin Trompeter som Sendebud under Kampen med den engelske Fregat 1714, men Skibstrompetere lader til at være gaaet af Brug en lang Række Aar.

Dermed nok om Mandskabet og videre i Teksten: Da Eskadren naaede ind til det smalle Sted med Bramsejlskuling fra Syd, var det med klart Skib og alle Mand under Vaaben. Stemningen var god ombord. Den vovelige Ekspedition gjaldt jo Norges Frelse. Det var d. 8. Juli 1716. De svenske Vagtskibe trak sig straks tilbage for at melde de Danskes Komme.

Tordenskjold gik over paa det største Skib, „Hjælperen“, hvis Chef, Kapt. Lemvig, overtog „Hvide Ørn“. Fra Klipperne skød de svenske Soldater, men uden Virkning. Svenskerne var overraskede ved at se de frække, forbaskede „Juter“ staa gennem Sundet for fulde Sejl. Det gjaldt at udnytte Tiden, for Vinden

var i Færd med at lægge sig. Klokken halv otte modtoges de danske Skibe, som gik i Kølvandslinie, af en heftig Kanonild fra de svenske Skibe og fra et lille Batteri paa en lille Holm lige for Indløbet til Havnen.

Tordenskjold ventede med at fyre, indtil han havde sine Skibe i Slagorden med Spring paa Tovene, saa at de 6-pundige Kanoner kunde gøre Virkning, og saa dundrede han løs. Klokken var da otte, og Skydningen varede uafbrudt ved til Kl. elleve, da Svenskerne Ild kendeligt aftog.

Dækket af Kruddamp, der laa tæt paa Kamppladsen, befalede Tordenskjold, at Galejerne skulde slæbe „Hjælperen“ og Skytskibet „Arke Noa“ længere ind paa Livet af Svenskerne, medens „Hvide Ørn“ og „Vindhunden“ (som ofte kaldes „Mynden“) fulgte efter saa vidt gørligt. „Stenbocken“ holdt helt op at skyde og halede sig ind til Landgrunden, men Batteriet skød stadig for fuld Kraft. Galejerne „Prin Christian“ og „Louise“ fik, efter at have bugseret „Hjælperen“, Ordre til at angribe Batteriet, og det blev gjort saa djærvt, at Prmljnt. Tønder Kl. et havde taget Batteriet, jaget Folkene i Land og fornaglet Kanonerne.

Et Kvarters Tid efter „lindede det“ for de danske og norske Gutter: „Stenbocken“ strøg sit Flag, og de svenske Galejer og Transportskibe sattes paa Grund. De fleste af Folkene flygtede i Land, og kun enkelte blev holdt tilbage for at sætte Fartøjerne i Brand, naar Danskerne var ganske nær.

Kampen var foreløbig endt, men Tordenskjolds Ordre lød jo paa, at de svenske Transportskibe skulde tages eller ødelægges. De talrige svenske Soldater skød allevegne fra med deres Musketter for at holde Angriberne borte fra Skibene og Landet. Krudttønder blev aabnet og stillet paa Skibenes Dæk med Lunter parat, og „Ildsager“ blev dynget op ved dem.

Vore Folk gik rask i Baadene og bordede Skibene. Det hastede. Fjenden var i Færd med at bringe Kanoner frem til Dynø. Tordenskjold var selv i Spidsen, og Tønder og Grib var ligesaa ivrige og djærve. Folkene havde faaet Blod paa Tanden og fulgte uden Betænkning paa den farlige Vej. Imens skød Skibene med Kardætsker mod Land for at sprede større Ansamlinger af Soldater. Naar Skibe var entrede, roede de danske Baade ud med Trosser, og saa blev Priserne halet ud til vore Skibe og besat.

Flere af Fartøjerne sprang i Luften, inden Danskerne kunde faa Lunter og Brandsager slukket, og det kostede adskillige af vore Livet. Marinehistorikeren nævner blandt disse en Ljnt. Willer, — men saavidt jeg kan se, var der ikke nogen Ljnt. Willer paa Eskadren. I Betragtning af den megen Skydning maa man undres over saa faa, der paa dansk-norsk Side mistede Livet. Kadet Ferry blev skudt i sin Baad, og da det svenske Skib „Wreden“ sprang i Luften, „gik“ Kadet J. Sivertsen og 5 Matroser med, men Sivertsen blev dog reddet i levende Stand. Kaptljnt. Høeg blev haardt saaret. To Skippere faldt. Det fremgaar af

Rullen, men den ene af dem ansøgte imidlertid senere Prisepenge — og fik dem, saa han maa jo være kommet til Live igen. Ljnt. Mads Brun døde kort efter af sine Saar. Hans Fælle, Styrmand Ole Arvesen fra „Hvide Ørn“, blev dræbt under Skydningen, men Befalingsmændene synes at være sluppet forbavset godt fra Kampen, skønt de sikkert har været i Spidsen overalt.

Efterhaanden blev alle de svenske Skibe og Fartøjer, som ikke var aldeles ødelagt, slæbt ud, bemandede og gjort sejlklar, og det var Skytskibet „Stenbocken“, Galejerne „Proserpina“, „Ulysses“ og „Lucretia“, Halvgalejerne „Achilles“, „Pollux“, „Hector“, „Bjørnen“ og „Sorte Maren“, 1 armeret Strømbaad, 1 Skærbaad og 19 Førsejlskibe!

Paa dansk Side mistedes ingen Skibe, men de Dødes Antal var 19 og de Saaredes 57. Danskerne tog 1 Ljnt. og 16 Mand til Fange. Svenskernes Tab skal have været meget stort.

Klokken ni Aften var Havnen ryddet, og Tordenskjolds Eskadre med Priserne foretrak uden synderlige yderligere Tab. Næste Morgen ankrede alle Enhederne ved Hvaløerne, hvor Kommandør Wibe laa med 3 danske Orlogsskibe.

Den svenske Konge opgav Angrebet paa Norge. Glæden var stor i Danmark-Norge. Der blev afholdt Tedeum i København. Tordenskjold blev sendt til Hovedstaden. Kongen skænkede ham en Guldmedalje at bære i blåat Baand, og han udnævntes til Kommandør.

— Og saa kommer vi til Efterspillet: Prisepengene. Disse blev ikke saa lidt af en Skuffelse. Flere af Priserne var saa forskudt, at de kun tjente til Ophug-

ning. Det tog lang Tid med Opgørelsen. Først skulde der „overleveres“ til Holmen, saa skulde Transportskibe sælges, og der gik Aar, inden Prisepengene kunde udbetales. Og da fik Søkvæsthuset sin Andel, saa de ældre eller højere Officerer, som Eskadren „laa“ under. Langt om længe forelaa Regnskabet færdigt: Hver Mandslod blev paa 8 Rigsdaler! Siger og skriver otte Rigsdaler, — og det svarede til ca. halvanden Maanedes Løn! Soldaterne fik endda kun 5. Hver Befalingsmand fik efter sin Grad saa og saa mange hele eller halve Mandspartier i Tillæg, saa at en Skipper opnaaede 22 Rdlr., en Præst ligesaa mange.

Næstmest fik Major Brun for Soldatesken, nemlig 65. En Skibskaptajn fik 56, men Tordenskjold fik en Ekstraportion som Eskadrechef; men det blev ikke store Sager, langtfra til at købe en Herregaard for, saaledes som i Tidens Løb flere sejrende Admiraler gjorde.

Hver Kaptajnløjtnant modtog 49 Rdlr., Løjtnanterne 39 og Kadetterne 28. Underofficererne gennemsnitligt 13½. Der blev givet de Dødes Bo og hver af de saaredes dobbelt Portion, — og saa blev der 38 Rdlr. til overs, og dem fik Admiralitetets Kopister at dele.

Mange af Eskadrens Folk havde nedsat sig i Norge eller ude i de danske Provinser, da Beløbene omkring 1720 blev udbetalt. Admiralitetet kendte ikke deres Opholdssteder, og de fik ingen Penge, før de hørte om Udbetalingen og anmodede om at faa deres Andel. De fleste havde da laant paa deres Prise-Tilgodehavende. Ved-Regnskabet ligger en Dynge Fuldmagter, som bl. a. viser, hvor vigtige Beløbene var for alle de berettigede.



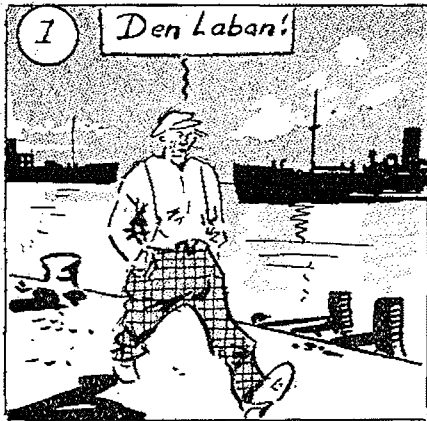
Tordenskjold i Dynekilen 8. Juli 1716



PETER PRAL'S Bedrifter.

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

COPYRIGHT by „VIKINGEN“ KBHVN.



1 Den Laban!

Efter den frygtelige Skuffelse, jeg var ude for sidste Gang, var jeg kommet i rigtig skidt Humør. Med lang, afmaalte Skridt gik jeg langs Kajen. Jeg havde ikke den ringeste Lyst til at gaa om Bord igen — Ikke Spor — — no, nej, „Ikke det Spor“, som Portugiserne siger.



2 Hva' sku' man nu ----?

„Hvad skulde man nu?“ — Jeg stirrede ned i Vandet, der klukkede slimet og plaskende langs Stensotningen. Og just som jeg stirrede, faldt mit Blik paa en lille Kobaaed, der laa fortojet ved fornævnte Kaj. En uhevingelig Længsel efter det aabne, gyngende Hav greb fat i mig, — og jeg fulgte denne indre Tilskyndelse.



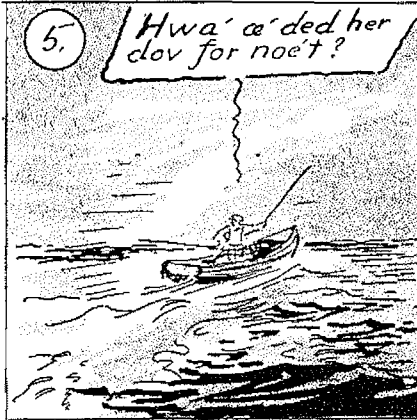
3 Je' vil ta' majen lille tur for majsal.

„S/S Forscus“ skulde ikke seje for om en Uges Tid, og saa længe kunde jeg ikke vente med at komme til Havns. — Altsaa satte jeg mig i Jollen, træk paa Anrerne og gled ud i den stille, venlige Nat med jævnt god Fart. — Jeg anede kun lidt at det skulde



4 Was var das?

..... blive en længere Rejse, end jeg havde beregnet. Et dumpt Stad rystede mit spinkle Fartøj, og jeg holdt op med at ro, medens en isnende Folelse af Rædsel og hemmelig Gru sneg sig ind paa mig. — Hvad var dette? — Bauden begyndte at bevæge sig uden min Medvirken.



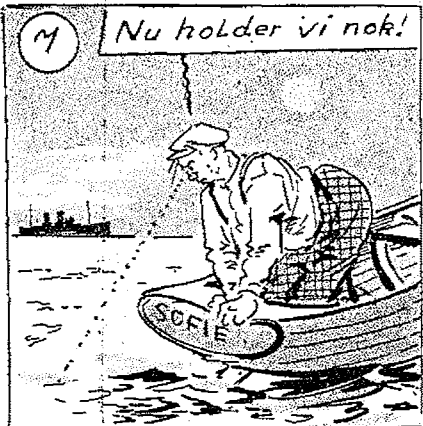
5 Hwa' æ' ded her dov for noe't?

„Hvad var dog dette?“ — Bauden ikke alene begyndte at bevæge sig — den fortsatte dermed og endda med en næsten grænseløs Fart! — —



6 Ded er vel nok møstisk - ded her!

„Dette var mystisk!“ Jeg fremhæver udtrykkeligt dette, fordi det forekom mig at være det helt rigtige Udtryk for den Folelse, der greb mig, da jeg jog hen over den stille Havflade med frygtelig Hast og drevet frem af en mig ubekendt Drivkraft! — —



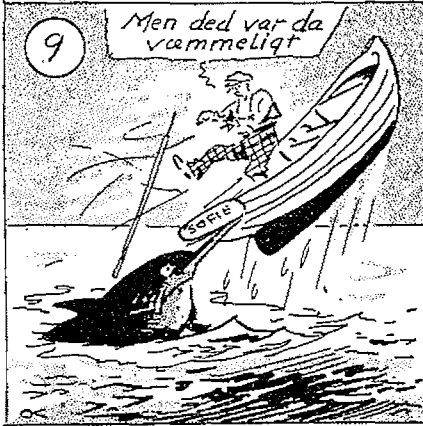
7 Nu holder vi nok!

„Nu holder vi nok!“ var den næste Kendtegering, jeg konstaterede. — — For lige saa pludseligt, som jeg var begyndt at fare af Sted med Bauden, lige saa pludseligt holdt jeg op med det. — — Bauden taa stille.



8 Der er noe't Skidt derneje je' ka' mærke ded

Jeg røjste mig forsigtigt og begyndte at rage i Vandet med en Aare. Jeg maatte have at vide, hvad, hvem eller hvilket, der havde sat mit Fartøj i Bevægelse, forvandet det fra Ro- til Motorbaad.



9 Men ded var da væmmeligt

Og jeg fik det at vide, kære Læser!! — Jeg fik det at vide. Naar jeg siger „Sværdfisk“, og De samtidig kaster et Blik (ikke: et Stykke Blik) paa ovenstående Billede, vil De forstaa, hvorledes det gik til, det hele. Sværdfisken havde anbragt sit Vaaben i Baudens Agterende og kunde ikke komme los igen, — — Resten maa De vente med til næste Gang.

Med Barkskibet

Af Hansen Vildrose

Ill. af H. Schøster-Pedersen

„Esponito“

HVAD Skudens rigtige Navn var, ved jeg ikke. Jeg ved kun, at da jeg gik om Bord i den, hed den „Spiros“. Den laa den Dag fortøjet ved den lange, skrøbelige Træbro, der gør det ud for en Havnekaj i den lille Flække Cunin paa Braziliens Nordøstkyst i Nærheden af Pernambuco. Senere forandrede den Navn mange Gange. Det var under sidste Verdenskrig. En Overgang hed den „La Pescadora“. Det stod malet med skinnende hvide meterhøje Bogstaver flankeret af det spanske Flags Farver. Men en Maaned senere stod der i samme skinnende Farve, men nu indsluttet af det italienske Flag, „Alriqua“.

Den stadige Forandring af Skibets Navn og Nationalmærke var ikke dikteret af tilfældige Luner, hverken hos Reder eller Skipper, men havde sin Aarsag i, at Skuden udelukkende blev brugt til Contra-bande-Sejlads. Papirerne lød næsten altid paa en Last Mel i Tønder fra en Havn til en anden. De øverste Tønder i Lasten indeholdt ogsaa, som det var anført, rent Mel, der kunde staa for en nok saa kritisk Kontrol, men under dem indeholdt Tønderne foruden Melet en lille Kasse eller Sæk, hvis Indhold vi aldrig havde Anledning til at konstatere Beskaffenheden af.

Vi laa som sagt nu i Cunin og ventede paa ny Ordre. Det var et lille Stykke ud paa Aftenen og tilmed Juleaften. Nogen Kalas, der kendetegnede den Aften fremfor en hvilken som helst anden Aften havde der ikke været. Skipperen, en lille sortsmudsket Græker, var gaaet i Land straks efter Solnedgang, og lidt efter forlod ogsaa det øvrige Mandskab Skuden for at gaa op paa det nærmeste Værtshus og omsætte de Slanter, de endnu havde i Behold af den fortjente Hyre, i flydende Genstande. Tilbage blev kun Styrmanden, Kokken, Skibsdrengen, en nylig paamønstret Malay, og jeg, der grundet paa en lettere Forstuvning af højre Fod var nødt til at holde mig lidt i Ro i Køjen i Lukafet, som jeg i min Egenskab af Sejlmager havde fælles med Styrmanden, en gammel forsoren Londoner, der de sidste 40 Aar ikke havde bestilt andet end faret Verden rundt med Skuder af den Slags, som kun Søfolk, der er haardt oppe, gaar om Bord i og igen forlader, saasomt et bedre Job er under Opsejling.

Natten var saa stille, som var Kloden uddød, og saa maanelys, at jeg gennem den aabenstaaende Lukafedør kunde se selv de mindste Enkeltheder paa Dækket helt hen til Stormasten, hvor Drengen, der var Vagts-

mand, sad og dingledede med Benene paa en Kasse og stirrede tomt ud i Luften.

Jeg laa netop og tænkte paa mine Kære derhjemme og udmalede, hvorledes de nu dansede om det pyntede Juletræ og i Ny og Næ saa sit Snit til i Farten at liste en Nød eller Rosin op af en af de smaa Papirskurve og stikke den i Munden. Jeg havde helt forglemte Forskellen paa Solhøjden der og hjemme.

Jeg blev revet ud af mine Reflektioner ved, at Styrmanden, Jim Brown, kom buldrende ind i Lukafet med en mægtig Demoquan Rom under Armen og diverse Ølglas mellem Fingrene. Jim drak aldrig af andet end af Ølglas af største Størrelse. Han svor paa, at den eneste Gang han siden sit fyldte 12. Aar havde drukket af et „Pattebarnsglas“, var paa Hospitalet i Rio, — men han anførte som en Undskyldning, at det havde været efter Ordre fra Lægen, og at Indholdet heller ikke havde været ædle Varer, men en fed Substans, der smagte forbandet efter amerikansk Olie.

Jeg interesserede mig ikke for Jims canne double, men for ikke at støde ham nippede jeg til det Glas, han skænkede op til mig, og lod Resten glide stille nedad Skoddet bag Køjen, hvorefter jeg rakte Jim det tomme Glas med Tak for Drinken og et høfligt, men bestemt Afslag paa et fornyet Tilbud.

„Jeg havde nu ellers regnet stærkt med din Hjælp til at faa Has paa Krabaten i Nat,“ mumlede Jim fortrydeligt mellem sine sorte Tandstumper og dito Knurhaar, der altid var vikset op i to smaa Spidser, der nok saa koket missede til hinanden med de alleryderste Børster stukket et Par Millimeter op i hans Næsebor, „men saa maa jeg vel hellere selv til det.“

Han skænkede to bredfulde Glas, skubbede det ene forsigtigt over mod den modsatte Side af Bordet og satte sig bedre til Rette paa Kistebænken med det andet Glas hævet i Haanden: „Skaal, John,“ udbrød han halvhøjt og nikkede til en indbildt Person overfor ham. „Naa, du er maaske ogsaa daarlig i Undersaatterne,“ lød det lidt fortrydeligt fra ham, da han efter at have skyllet den brune Drik i sig igen satte Glasset. „Ja, ja da, saa kommer jeg vel til at tage din Tørni med. Fandens til Mandfolk nu om Stunder. Naa, skaal igen, John. Gaar du tørstig fra Skuden er Fejlen ikke min.“ Han tømte den indbildte Gæsts Glas i et eneste langt Drag og fyldte derefter begge Glassene op paany.

Hvorlænge Jim kunde have holdt til den Pokule-

ring med sig selv er ikke godt at vide, men til Held for hans eget Helbred blev han allerede ved fjerde Omgang afbrudt af Kokken, der nu stak sit brede Negerfjæs indenfor Døren, og idet han viste alle sine skinnende hvide Tænder i et lykkeligt Smil over ikke at være kommet for sent til at faa sin Del af Demoquanens brune Indhold, lagde han forsigtigt den mægtige Byssekniv, som han bar under Armen, fra sig paa Bordet og stak derefter baade Jim og mig Næven til Hilsen og en munter Julefest.

Jim udstødte et lykkeligt Grynt og skubbede sig længere ind paa Bænken for at gøre Plads til den velkomne Drikkebroder, der omgaaende indtog den indbildte Gæsts Rolle og lod den opskænkede canne doble vederfares al Retfærdighed

Jeg var lige paa Nippet til sagte at glide ind i Morfeus bløde Arme, da jeg med eet blev lysvaagen ved Lyden af Skibsdrengens Stemme. Han havde opdaget noget forude og kom for at advare Styrmanden:

„Der er nogen henne forude,“ hørte jeg ham hviske angst til de to Mænd. „Jeg tror, de er kommet for at stjæle, for jeg saa de listede ind under Bakken, — Den ene havde en lang Kniv i Haanden.“

„Hvad siger du, Dreng,“ raabte Jim, hvis fortin- nede Øjne viste, at han allerede havde drukket mere, end der var nødvendig for at slukke den første Tørst.

Drengen gentog sin Meddelelse.

„Hvor mange er der?“

„Der er kun to,“ kom det hviskende Svar.

„Ha, ha, Kok,“ lo Jim. „Hører du, den Spurve- unge siger: Der er kun to. Man skulde, splintre mit Kølsvin, tro, at han var vant til en halv Snes ad Gangen. Rask Dreng, den Unge, selv om han er født under de Himmelstrøg, hvor en ærlig hvid Mand helst holder sig borte fra saa længe som muligt.“

Jim rejste sig omend med lidt Besvær og lagde sin store Næve venligt paa Drengens mørke Hoved: „Kom saa da, Moabit, og lad os føle de Hallunker lidt paa Tænderne. Naar der kun er to, har vi vel ikke Kokkens Hjælp nodig. Vi kan nok ordne dem alene, eller hvad mener du?“

Drengen saa et Øjeblik op og ned ad Jims Kæmpeskikkelse. Man kunde ligefrem se, hvor hans Mod voksede, og hans Stemme havde faaet en helt anden Klang, da han svarede: „Jo, Styrmand, vi kan nok uden Kokken.“

Kokken vilde dog ikke risikere bagefter at blive beskyldt for Fejghed. Han rejste sig besværligt og lang- gæde ud efter den mægtige Byssekniv: „Kom saa,“ lallede han, „saa skal i bare se, hvorledes Master Cocinero skræller Løg.“

Jim tyssede paa ham og traadte ud paa Dækket med Moabit i Hælene. Kokken fulgte efter med store Fagter og skrævende Ben. Han havde fejret Glæden ved Gensynet med Landjorden, og Mindet om sin Families Julefest der hjemme i U. S. A. i flere Glas Rom- toddy og canne double, end hans Undersaatter kunde bære med Anstand.

Jim og Moabit var næsten naaet hen Midtskibs, før

Kokken havde faaet sine genstridige Ben under Kom- mando og beordret dem ud gennem Døren og henad Dækket, hvor Maanen tegnede Jims og Moabits Sil- houetter i Kæmpeformat paa nogle store Pakkasser langs Lønningen. Som gennem et Slør saa han de to Mænd et Stykke forude; men hvad han ikke saa gen- nem Slør, var deres Skygger paa Kasserne. De stod saa skarpt og tydelig og lignede livagtig to Røvere, der li- stede paa Kattepoter efter hans Kammerater. — Han strammede sig op, greb fastere om sin store Slagte- kniv og langede et Par forsvarlige Hug ud efter Kas- serne, mens han brølede: „Nu skal I faa med mig at bestille, I Beelzebubs Yngel. Skal I liste jer bagfra ind paa ærlige Folk.“

Spektaklet alarmerede Tyvene, der fo'r ud fra Bak- ken og op over Lønningen og i Land saa hurtig, som var de skudt ud af en Kanon. Jim vendte sig med en Ed, men da han saa Aarsagen til Kokkens Brøl, var han nær revnet af Latter. — Kokken opdagede ogsaa, men desværre for sent, sin Fejltagelse. Han kastede med nogle stygge Ord Kniven fra sig og sank resig- neret ned mellem Kasserne, hvor han satte sig til Ro for Natten.

„Lad ham sidde, til han vaagner,“ sagde Jim til Moabit, der forsøgte at Hjælpe Kokken paa ret Køl. „Han kan tage din Tørn for Resten af Natten. Der bli- ver alligevel ikke Brug for Vagtsmand mere i Nat.“ — Med et venligt Nik til Drengen og et „Skvadder- hoved“ til Kokken vendte han sig derefter mod Lukafet med Moabit i Hælene.

Episoden havde helt taget Drikkelysten fra Jim. Han skubbede med en foragtelig Mine baade Demoquan og Glas op i et Hjørne, stod derefter et Øjeblik og stirrede tankefuldt ud i Luften for tilsidst at mumle som for sig selv: „Nu sidder de der hjemme i old England og smovser sig med ham and eggs. — Fan- dens ogsaa til Julemorgen.“ Han rev sig med Magt ud af sine Drømmerier, halede et snavset Tæppe frem fra sin Køje og kastede det hen til Moabit med Ordene: „Du kan lægge dig der paa Bænken.“

Lidt efter hørtes kun Jims Snorken og Drengens rolige Aandedrag gennem den stille Tropenat

Godt ti Maaneder senere listede den gamle Spiros, der efter at have sejlet under mindst ti forskellige Navne og Nationalmærker, endelig var faldet til Ro under Navnet Esponito og Honduras Flag, for en jævn Rumskøds ud af det Karibiske Hav og Sydøst over med en blandet Last af Svovl, Harpiks og Motorolie. I Papirerne stod ganske vist, at vi havde en Last Pitch- pine i Planker for Freemantle i Australien. Det pas- sede for saa vidt, som at de øverste Fod i Lastrum- mene virkelig var fyldt op med Planker. — Vi gjorde os dog ingen Skrubler af denn Grund. Vor Hyre var tidssvarende, og der var aldrig Vrøvl med at faa den udbetalt, selv om den ikke altid var fuldt fortjent. Om vi virkelig var bound for Freemantle, ved jeg ikke, men Kursen var i alle Tilfælde rigtig nok, og det var Vind og Vejr ogsaa — i hvert Tilfælde de første Uger. Vejrguderne havde dog andet end Magsvejrsejlsads i



Den gamle Kasse susede rundt om sin egen Akse og lagde sig tværs for Vejret.

Posen, og da de endelig lukkede helt op for den, fik vi andet at tænke paa end at ligge og dase paa Dækket eller hænge over Lønningen om Natten med en Flagermuslygte for at fange letsindige Flyvefisk.

Vi havde lagt Tristan da Cunha agterud om Styrbord, da vi hørte den første uheldsvangre Hvislen i Takkelagen, og Knagen og Bragen i de gamle, ormstukne Master og Rundholter. Der var ikke Tid til lange Reflektioner over Vindens Lunefuldhed. Det gjaldt om at faa Kludene bjerget, inden hun spillede op til Vals, som det hedder paa Søen. Tyve Minutter senere laa den gamle Kasse klædt af lige til Undermørs og snusede forsigtig til Søen, der allerede havde begyndt at vaske ind over Lønningen fra For til Agter og flytte lidt rundt paa alt, hvad der ikke var fastsurret til Dækket.

I de Regioner plejer Vinden ellers altid at blæse enten fra Øst eller Vest, alt efter Aarstiden, men trods denne Naturens Orden mærkede vi ikke til nogen støttig Vind før en lille Uges Tid inden vi skulde have Croxet Island i Sigte om Styrbord, og da fik vi den ret imod.

Med ét Slag i Vagten krydsede vi langsomt frem over, medens vi hver Dag, efter at Officererne havde taget Solhøjden og bestemt Skudens Position, utaalmodigt kikkede ind gennem Koøjet til Bestiklukafet for at se efter, hvor mange Millimeter Kaptajnen flyttede det lille Flag paa Søkortet frem. — Det var aldrig mange. Enkelte Dage flyttede han det overhovedet slet ikke, og en Gang satte han det endog hele tre Millimeter tilbage. Paa den Maade gik en halv Snes Døgn.

Den 12. December Kl. 4 om Morgenen blev alle Mand beordret til at hjælpe til med at sætte Sejl. Vinden var sprunget om i Nordvest og stod støt og med

en Styrke, der fyldte Kludene, saa de stod som buede Staalplader.

Ti Minutter senere fo'r vi med Vinden over Bagbords Laaring og alle Sejl til som en Pil hen over de skummende Bølger. Sejlpresset var saa voldsomt, at Skuden lagde sig saa meget over mod Styrbord, at Vandet skummede ind gennem Lændseportene, men det blev der ikke taget Hensyn til. Nu var Chancen der, og nu skulde den bruges. Desuden havde vi saa meget Last inde, at baade Skipper og Styrmand svor paa, at Faren for en Kuldsejling var udelukket. Desuden var det ikke godt at vide, hvornaar Vinden fik i Sinde at slaa om igen. Skulde den begynde at aande med nogen Styrke ud af Nord eller Nordøst, kunde Situationen blive kritisk. Vi var nemlig, efter hvad sidste Pejling viste, kommet Croxet Island mistænkeligt nær.

Hen paa Eftermiddagen blev Sejlene mindsket en Kende, men ikke meget. Der var ingen Grund til at presse „Esponito“ over Evne. Samtidig blev Kursen lagt et Par Grader nordligere, og Topsgasterne paa Bagbords Vagt kommanderet til Tops for at nippe Gordinger.

Vinden stod støt og temmelig frisk, og med en Fart af omkring 15 Knob stævnedes vi Vagt efter Vagt fremad mod vort fjerne Maal, som alle saa smaat var begyndt at længes efter. Vi havde haft Landkending langt ude om Styrbord. Skipperen mente, det var Croxet Island, og nu skulde der efter alle Beregninger og Bestik ikke være andet Land i Farvandet end Kerguelen, og det laa saa sydligt, at det overhovedet slet ikke kom med i Beregningen.

Om Kaptajnens Competence til at tage Bestik og udregne Skudens Afdrift, tilkommer det ikke mig at dømme. Men mens Officererne drak og spillede Kort

for at faa de kedelige Vagter til at skride lidt hurtigere, og vi andre paa Rorgængerens nær dasede i Køjerne under vore tykke Tæpper, stævnedes den gamle „Esponito“ sin og vor Undergang i Møde.

Midt i Vagtskiftet Kl. 12 Middag den 23. December hørte vi pludselig et Brøl fra Rorgængerens, der begyndte at fægte med Armene som en Gal. I ét Spring var anden Styrmand paa Puppen, og nu lød det som et Tordenskrald: „Land ret forude! Klar ved Braserne, Manne! Allemands-Tørn, Gutter!“

Med Tankens Hurtighed sprang hver Mand til sin bestemte Post, og i det samme lød Ordren: „Slæk af om Styrbord, hal ind om Bagbord!“

Blokke hvinede, Tovender smældede, Forhalerne brølede deres: „hand over hand“, medens den gamle Kasse stønnende og prustende som en Væddeløbshest susede rundt om sin egen Akse og lagde sig tværs for Vejret. — Ingen havde tænkt paa Forsejlene.

Det var mere, end Skuden med den mægtige Sejlføring kunde taale. Ganske langsomt lagde den Bagbords Skvalpbord mod Søen, og i samme Øjeblik kom alt, hvad der befandt sig til Luvart, rutschende ned i Læ og slog med tordenlignende Brag mod Skanseklædningen.

„Lad Forsejlene gaa, og bjerg Raasejlene til Stumperne!“ lød Ordren. — Vi sprang til Skøder og Givtove. Nu var det ikke Legeværk længere, nu gjaldt det en Kamp paa Liv og Død; en Kamp, hvis Resultat kunde have været undgaaet, hvis Skipper og Styrmand havde drukket lidt mindre og haft lidt mere Begreb om Sømandsskab i en Sejlskude.

Det er mig umuligt at skildre, hvad der nu skete. Jeg erindrer kun, at jeg hørte som en fjern Torden fra Skibets Indre, derefter noget, der piskede mig hen over Ansigtet, og lidt efter, eller maaske samtidig, følte jeg det, som om jeg blev dyppet med hele Kroppen i Isvand. Det første, jeg erindrer tydeligt, var en stor, græsgrøn Masse, der flimrede for mine Øjne. Midt i Massen skimtede jeg nogle mørke Striber, som jeg helt automatisk greb efter og holdt fast. Lidt efter havde jeg Hovedet oven Vand.

Det er for gruelt at skildre, hvad der skete den paafølgende halve Time, til Skroget laa saa dybt, at Bølgerne uhindret kunde vaske hen over det. Jeg skal kun nævne, at da vi gik rundt, var vi 19 Mand og 2 Hunde om Bord, men en halv Time senere var vi kun 2 Mand, Moabit og jeg, der krampagtig klamrede os fast til et løsrevet Rundholt, medens Søen ustandseligt vaskede hen over os og truede med at rive vor glatte Redningsplanke ud af Armene paa os.

Til Held for os var baade Vind og Sø paalands og bar os med lange omend uregelmæssige Tag ind imod Kysten. Hvorledes Landet vilde modtage os, hvis vi i det hele taget kunde naa det, havde vi ingen Anelse om, og tænkte maaske heller ikke paa det. Vi havde nok at gøre med at klamre os fast til vor slibrige Redningsplanke, som vi hang i hver sin Ende paa, mens Søerne ustandseligt vaskede hen over vore Hoveder og fyldte baade Næse og Mund paa os.

Den Følelse, der greb mig, da jeg endelig følte Bund under Fødderne, kan jeg ikke beskrive, og den lange Remse, min Lidelsesfælde paa sit eget Sprog sendte op mod den overskyede Himmel, forstod jeg ikke. — —

Noget før Solnedgang naaede vi endelig ind til det faste Land. Men hvilket Land! Vi var som ved et Vidunder reddet fra Døden i Bølgerne, men en langt forfærdeligere Død grinede os nu truende i Møde. Der fandtes ikke det fjerneste Spor hverken af Mennesker eller Vegetation saa langt Øjet kunde naa, kun nøgne storm- og havomsuste Klipper, der i deres mægtige, forvitrede Majestæt næsten knugede den Smule Livshaab, vi endnu havde i Behold, sammen til en underlig Fornemmelse, som der vist ikke findes Udtryk for. — Jeg saa ængstelig hen til min lille, brune Partner og Lidelsesfælde, der gengældte mit Blik. Vi forstod hinanden trods vor forskellige Hudfarve og individuelle Indstilling, forstod hinanden uden overflødige Ord. Vi var reddet sammen for at lide en forfærdeligere Død sammen. — Da Natten sænkede sig over Klipperne, og Sydkorset sendte sit straalende Julebudskab ned over vore forslaaede og forkomne Skikkelser, fandt det os sammenkrøbne med hinanden om Halsen og grædende som Børn bag en fremspringende Klippeblok. Vi græd af Sult og af Overanstrengelse efter næsten 30 Timers Ophold i Vandet.

Næste Dags Morgen, Julemodgen, begyndte vi næsten vanvittige af Tørst at arbejde os paa Hænder og Fødder op over de nærmeste Klipper. Vi sled baade Hænder og Knæer til Blods, men vi fortsatte stadig i samme Retning, indad og opad. Endelig hen imod Aften naaede vi frem til en lille Sænkning mellem Stenene, hvor en sparsom Vegetation med brede kaal-lignende Blade havde fundet Groplads. De havde en modbydelig naftaagtig Smag og efterlod et tykt Fedtlag i Munden, men de havde en vidunderlig Eftervirkning som en lettere Opiumsdosis. Vi plukkede og spiste med en Glubskhed som kun den lange Sulteperiode kan undskylde. Følgerne udeblev heller ikke, de kom i Form af gruelige Opkastninger med paafølgende Mavekrampe.

Hvis min Dagbog ikke havde ligget paa Havets Bund, vilde jeg de følgende 3 Uger ikke have været i Stand til at skrive andet eller mere dagligt end: „Har i Dag krøbet eller gaaet over stenet Terræn stadig mod Nord og spist Mos eller Planter af ukendt Navn samt drukket noget stillestaaende Vand, som der heldigvis findes en Del af i Hulningerne mellem Klipperne.“ Og jeg kunde hver Dag have tilføjet: „I Dag var baade Moabit og jeg syge og kastede det spiste op igen.“

3 Ugers-Dagen efter vor Landgang paa Øen, som vi senere fik at vide var Kerguelen, kunde jeg have tilføjet: „Naaede i Dag det første Sted, der bar Spor af Menneskers Nærværelse.“ Vi var da naaet frem til en Landtunge, hvis Navn vi senere fik at vide er Cap de Estaing. Her fandt vi til vor store Glæde og Overraskelse en hel Samling Flasker og Konservesdaaser. Vor Glæde fik dog et alvorligt Skaar, da det efter en



Men hvilket Land! Kun nogle storm- og havomsuste Klipper.

grundig Undersøgelse viste sig, at alt var tomt, og at Daaserne tilmed var meget medtaget af Rust. Her havde engang været Mennesker, maaske Skibbrudne som vi selv. Men hvis saa var, var alt Haab om, at de skulde vende tilbage for bestandig uds luk t.

Vi sad med hinanden i Haanden og stirrede over de tomme Daaser ud imod den Horisont, hvorfra vi ventede Frelsen. Vi følte paa os selv, at den Dag ikke var fjern, da den ene af os maatte tage Afsked med den anden for bestandig, for maaske allerede Dagen efter eller maaske samme Dag selv at bukke under med det sidste brystne Blik vendt mod det Hav, der havde kastet os i Land for at lade os vansmægte paa denne øde Klippeø

Hvem kan skildre vor Forbavselse, da vi næste Morgen ved Solopgang pludselig saa os stillet Ansigt til Ansigt med en halv Snes barkede Søfolk i lange Oliekapper og Søstøvler. Vi gned vore Øjne og stirrede maabende paa Mændene, der med den største Forbavselse malet i alle Træk ogsaa stirrede paa os, som var vi pludselig dumpet ned for Fødderne af dem. Forbavselsen blev dog for vort Vedkommende hurtig afløst af en næsten hysterisk Glæde, der ikke blev mindre, da vi erfarede, at Mændene hidhørte fra en Hvalfanger, der med regelmæssige Melle m rum aflagde Øen Besøg for at forny Drikkevandsbeholdningen. De havde ganske vist aldrig tænkt sig, at Øen havde faaet Indbyggere. Det var første Gang, de havde set andre menneskelige Væsener dør.

Da Hvalfangerne, der var hjemmehørende i Valparaiso, af mig i deres eget Sprog hørte vor Lidelses-

historie, var der ingen Ende paa deres Elskværdighed og Hjælpsomhed imod os, og da de havde udrettet deres Ærinde paa Øen, blev vi paa stærke Arme forsigtig baaret om Bord i Skibsbaaden, og nogle Minutter senere bragt til Køjs i Moderskibet

To Maaneder senere blev jeg sund og frisk sat i Land i Bluff paa New Zealand. Min malayiske Kammerat og Lidelsesfælle blev der ude. Han havde sit spinkle Legeme til Trods gennemgaaet alle Strabadser og Lidelser paa Kerguelen som en Helt og tit set taalmodig mod Himlen og hengivet sig under Allahs mægtige Vilje, naar jeg var ved at bukke under. Men Turen havde alligevel været ham for haard. Tre die Dagen efter vor Optagelse i Hvalfangerskibet gik han til Køjs, og fire Dage senere blev han pakket ind i det blaa-rød-hvide Flag og forsigtigt sat op paa Skibets Lønning. Et Plask i Søen, og han var ikke mere.

Jeg stod længe og stirrede ud efter det Sted, hvor han for sidste Gang forsvandt, før jeg vendte mig og tørrede en salt Taare af Kinden med mit Trøjearme. — Allah være hans Sjæl naadig og belønne ham for, hvad han var for mig i en af mit omtumlede Livs bitreste Tider.

Mange Aar er henrundne siden da, men endnu tænder jeg det første Lys paa Træet Juleaften til Minde om ham, den lille Moabit, der i Cunin var bange for Tyvene, men paa Kerguelens Klipper vandt Helte glorien.

Hansen Vildrose.

Husk at forny Deres Abonnement!



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder

NORGE. Den 1. Oktober blev Kroneværdierne af Udgaven i Dybtryk, 1957—1958, med Kong Haakons Billede, Kr. 1,00 — 1,50 — 2,00 og 5,00 inddraget. I



Fig. 1.

Stedet for disse er samme Værdier, i samme Farve og Størrelse, men med Tegning som Fig. 2, udsendt. Følgen heraf er naturligvis blevet, at de fire Frimærker med Kongens Billede er steget stærkt i Pris og — i hvert Fald for den største Værdis Vedkommende — næsten ikke er til at fremskaffe. Den nye Type er dog sikkert kun en midlertidig Udgave

— pas derfor paa Mærkerne — idet en ny Kroneudgave siges at være under Opsejling.

Dronning Mauds Mindeudgave af 1959 — fire Værdier: 10+5 Øre, grøn — 15+5 Øre, brun — 20+5 Øre, rød og 30+5 Øre, blaa, Fig. 3 — er ligeledes inddraget. Denne Serie, der den 14. Oktober kunde købes for Kr. 1,45, steg Dagen efter til Kr. 8,50!

Endelig er den 21. f. M. den hidtil gaaende Nansen Udgave af 1955 — 10+10 Øre, grøn — 15+10 Øre, brun, 20+10 Øre, rød og 30+10

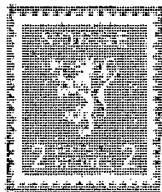


Fig. 2.

Øre, blaa, Fig. 4 — indkaldt. Det forlyder, at Restbeholdningen af disse Frimærker, ca. 4 Millioner Stk. ialt, vil blive tilintetgjort, og at der, lige før dette Nummer af „VIKINGEN“ gaar i Trykken, er udsendt en ny Serie paa 100,000 Sæt Nansen Frimærker i en noget ændret Udførelse. Til lægsværdien for disse skal anvendes til Fordel for Norges Genoprejsning.



Fig. 3.

DANSKE KATALOGER. Vi omtalte paa forrige Frimærkeside, at Katalogerne „AFA“ og „Standard“ var udkommet. Nu er ogsaa Danmarks ældste og største Katalog, „Rylunds Katalog over alle Skandinaviens Frimærker“, udkommet. Som sædvanlig er det rigt illustreret og forsynet med en korrekt og oplysende



Fig. 4.

Tekst. Skønt Kataloget kun omhandler Skandinavien, tæller det dog flere Sider end f. Eks. „Standard“-Kataloget, som reklamerer med ikke mindre end 39 Lænde. „Rylund“ koster kun Kr. 1,00.

Frimærker er Værdipapirer!

Jeg fandt forleden mellem mine Bøger en lille Prisfortegnelse over Frimærker, udsendt i 1890 fra en af Datidens mest kendte Frimærkehandlere i Klosterstræde. Jeg bladede den igennem, og det interesserede mig meget at se, hvor stærkt Frimærkepriserne er steget siden hine Dage. Særlig for de skandinaviske Mærkers Vedkommende har Prisstigningen procentvis været endda meget betydelig.

Ganske vist nævnes adskillige af de dyreste skandinaviske Mærker, f. Eks. Danmark 2 R.B.S. 1851 ikke i Fortegnelsen, men alligevel er der Mærker og Priser nok til at foretage nogle smaa, interessante og belærende Regnestykker med, som fuldt ud viser, at Frimærker er Værdipapirer, der giver endda særdeles gode Renter.

Det første danske Mærke, Prisfortegnelsen nævner, er 16 Skilling graalilla, 1853. Det er ansat til Kr. 0,75 — i Dag sætter vore Kataloger det til Kr. 18,00. Samme Værdi fra 1863, gennemstukket, staar i Fortegnelsen til Kr. 5,00 — nu koster det Kr. 70,00. Og endelig staar Tjenestefrimærket 16 Skilling, 1871, til Kr. 1,00, men koster nu Kr. 25,00. Det bliver for disse Mærkers Vedkommende en Prisstigning paa 1574 pCt.

For Sverrigs Vedkommende ansættes Prisen for 9 Øre, hilla, 1858 til Kr. 0,20 — i Dag koster Mærket Kr. 22,00. 1 Skilling Banco, sort, 1856, som er sat til Kr. 0,80, koster nu Kr. 18,00, og Portomærkerne („Løsen“) fra 1874, ialt 10 Stk., der er sat til Kr. 0,40, staar i Nutidens Kataloger til Kr. 6,50. Det bliver for de svenske Mærker en Prisstigning paa 3521 pCt.

Af norske Mærker nævnes 4 Skilling 1855, Kr. 0,20 — nu Kr. 10,00, 2 Skilling 1886 Kr. 0,50 — nu Kr. 9,50 og 2 Skilling 1865 Kr. 2,25 — nu Kr. 40,00. Tilsammen en Prisstigning paa 2065 pCt.

Endelig har Fortegnelsen af islandske Mærker Skillingsmærkerne af 1873, Takning 14 × 15½, som ansættes til Kr. 5,00 — i Dag koster det samme Sæt Kr. 145,00, altsaa en Prisstigning paa 2800 pCt.

Jo. Frimærker er Værdipapirer!

Husk at forny Deres Abonnement

indenfor Gedser Redningsstation

„Benjamin“en iblandt Danmarks Redningsstationer

HVEM har ikke hørt om Skagens Redningsvæsen — Danmarks *nordligste* — som er vidt berømt i Prosa og Digt! Lad os nu engang se lidt paa vor *sydligste* Redningsstation, Gedser, som er „Benjamin“en blandt alle danske Redningsstationer, eftersom den kun er 15 Aar gammel — et Tal, den runder den 1ste November 1940.

Man maa med Undren spørge, hvorfor der ikke allerede i en meget længere Aarrække har været et Redningsvæsen i eller i Nærheden af Gedser, eftersom Lollands Sydkyst og Falsters Sydspids (Gedser Odde) er omgivet af grunde og sejlfarligt Søomraade (f. Eks. Rødsand og Gedser Rev) med faa sejlbare Passager.

Naar Planen om Oprettelse af denne Station endelig realiseredes i 1925, ja da skyldes Initiativet hertil Redningsstationens nuværende Opsynsmand, Herr Hans Hansen, der som indfødt Gedser-Dreng har sejlet Farvandet tyndt om Gedser og kender dets Fare-Zoner. Selvom denne Artikel ikke er en Hyldest til Stifteren i Anledning af et Jubilæum eller rund Fødselsdag, kan jeg ikke paa nuværende Tidspunkt overfor Offentligheden undlade at fremhæve den store Uegennyttighed og den Opofrelse for sine Medmennesker, som Hans Hansen har lagt for Dagen ved at faa udvirket, at en Station for Redning af Menneskeliv paa Søen oprettedes, navnlig paa Baggrund af, at han havde mange lokale Genvordigheder for Planens Realisation.

I sin Levetid — altsaa længe før Redningsbaadens Anskaffelse i 1925 — har han oplevet, at ca. 25 Menneskeliv er gaaet tabt i Farvandene omkring Gedser, og som, hvis man havde haft de rette Hjelpe-Redskaber, skulde kunne være blevet reddede. Østersøen indeholder jo her Strandings-Punkter som Gedser Rev, Schönheyder Pulle samt Revlerne paa Falsters Østkyst, paa hvilke sidstnævnte de fleste af ovennævnte Antal er druknede. — Paa sin stilfærdige Maade, uden Pral og sindigt tænkende fortæller Hans Hansen, med hvem jeg fører denne Samtale om Gedser Redningsvæsen efter dets Tilblivelse, mig og saa om Tiden før, hvor han (til Tider med egen Fiskerbaad) har startet eller deltaget i Rednings-Forsøg, naar Menneskeliv var i Fare. „Men,“

siger Herr Hansen, „jeg indsaa jo hele Tiden, at vore Hjælpe midler var for smaa, og da jeg i 1923 var Vidne til, at 3 Mand fra en tysk Jagt druknede paa Rødsands Yderside, besluttede jeg at ville gøre noget effektivt for Oprettelsen af en Redningsstation her i Gedser. Jeg henvendte mig i en Skrivelse til vor afholdte, nu afdøde Redningsbestyrer Fabricius, som bad mig skrive til Marineministeriet. Dette svarede villigt paa mit Forslag, som toges op til Behandling, og som i 1924 førte til, at Departementschef Saxild, Redningsbestyrerne Fabricius og Øbergesen (Gudhjem) samt et Par Ingeniører kom hertil i Fyr-Inspektionsskibet „C. F. Grove“ og kaldte mig til Møde alene. Efter dette samt endnu nogle Forhandlinger var Anlæggelsen af Redningsstationen i Gedser en Kendsgerning. Allerede den 1. Novbr. 1925 kunde Indvielsen finde Sted, og naar det gik saa hurtigt, var det, fordi at vi fik den Baad (en Motorbaad paa 10,3 Meters Længde), som var under Fuldførelse til Grenaa Redningsstation. Selve Stationen rejstes paa 3 Maaneder, og jeg havde saa den store Glæde at blive dens Opsynsmand, et Tilids-Hverv, jeg ikke har fortrudt. Paa Indvielsesdagen var det antagne Mandskab, 9 ialt, sammenkaldt, og som Marineministeriets Repræsentanter mødte Departementschef Topsøe-Jensen og Baron Schaffelitzky de Muckadell. Førstnævnte holdt Indvielsestalen. Vejret den Dag var forresten en Redningsstation værdig, for det blæste en reel Orkan! Og 3 Dage efter havde vi



Baadens Mandskab foran Redningsstationen.



redningsbaaden ude i Havnen.

vor første Øvelse, en Ting, som vi jo skal gøre hvert Kvartal.“ — — „Hvormange Mennesker er der saa blevet reddet i de forløbne 15 Aar, og har der været nogen haarde Tørne imellem?“ indskyder jeg.

„Vi har reddet ialt seks, alle paa Rødsand. Den haardeste Tørn havde vi i 1927, i Oktober Maaned, om Natten i en forrygende Storm. Yachten „Hilda“ af Thisted var grundstødt ved Guldborgsund med Skipperen og hans Kone ombord, og de var meget forkomne, da vi fik dem reddet. Næste Dag laa Yachten inde paa Stranden som Pindebrænde. Vi tog dens Navnebrædder, som nu hænger i vort Redningshus som Souvenirs. — I 1933 havde vi en Redning paa Rødsand, der jo kan være meget farlig. Kutteren „Ellen“ af København paa 15 Tons var grundstødt med 2 Mand ombord. I en Pram, som vi havde paa Slæb, og som kun bruges ved det lavvandede Rødsand, gik 2 af vore Mænd ud for at redde Kutterens Besætning. Prammen kæntrede imidlertid, men vore Mænd, som havde deres Rednings-Veste paa, fik den skam lenset og rejst paa ret Køl og derefter reddet de 2 Søfolk. — En anden Gang var vi ude i 13 stive Timer under en Orkan for at eftersøge nogle Drengene i en Pram, der var drevet til Søs. Den var dog imidlertid kæntret, og de stakels Drengene druknede. — Vi deltog ogsaa i Rednings-Aktionen, da det tyske Skoleskib „Niobe“ gik ned. Herfor indgik der til det danske Redningsvæsen en officiel tysk Tak. Vi var ogsaa med, da Flyveren Kaptajn Løjtnant E. A. Jensen forulykkede med sin Flyvemaskine ved Warnemünde. — Ellers har vi haft mange forkerte Alarmeringer og mange resultatløse Ture, hvor Hjælp er blevet afslaaet, naar vi er kommet frem, omend i flere Tilfælde Hjælp var signaleret baade med Flag og Lys. — Og saa en pudsig Replik midt i Alvoren: Vi var alarmeret til Rødsand for at redde en Mand her fra Byen, der under en Jagttur var blevet overrasket af Storm. Vi fandt ham ogsaa i Baaden liggende som livløs, og han mærkede først vor Nærværelse, da vi rørte ved ham, hvorefter han slog Øjnene op og svarede prompte: „I er vel nok nogle Svende.“

„Hvor stort er Deres „Distrikt“, og hvordan foregaar Sammenkaldelse af Mandskab her?“

„Vort Distrikt er ret stort, lige fra Femernbælt Fyrskib i Vest til „Tolken“ ved Grønsund i Øst samt Lollands Sydkyst. — Naar vi skal ud, maa jeg selv rundt pr. Cykle til Mandskabet. Det vilde unægtelig være betydningsfuldt at have et Telefon- eller andet Sammenkaldelses-System.“

„Mærkes der nogen særlig Taknemlighed fra de Reddede?“

Naar man skal sige sin ærlige Mening: Aldrig nogen! Derimod kan vi faa nogen

over Næsen, bl. a. med den Begrundelse, at man ikke har bedt os om at komme. Men det er jo dog kun vor Pligt! Vi fik engang Tilsagn om en Pengegave, som vi selvfølgelig ikke kunde tage imod. „Lad den gaa til Redningsvæsenet,“ sagde jeg. — For mange Aar siden — før Redningsstationen — kom der til mig og min Makker 2 Guld-Tikroner anonymt. Vi havde forinden haft en forgæves Alarmering til Rødsand, saa vi tænker, at de stammer fra den Mand, der med god Grund havde troet, at nogen var i Fare, og som bag efter vilde betale os for Ulejligheden, hvilket vi selvfølgelig nægtede.“

Til Slut spørger jeg: „Hvad har De følt, efter at Deres Plan blev til Virkelighed?“

„Kun Glæde! Jeg har ikke tjent nogetsomhelst paa det, men jeg sætter en Ære i at redde Folks Liv og er ligefrem glad, naar der meldes Fare! Jeg ønsker bare, at vi maa faa Meldingerne i Tide og hellere en Fejlmelding end en for lidt!“

Dette var for „Vikings“ Læsere et lille „Høre-billede“ af, hvad Danmarks sydligste Redningsstation har udrettet i en saa kort Levetid som 15 Aar. Og skal Redningsvæsenets Historie skrives fra 1925 og frem efter, er Navnet Hans Hansen prædestineret til Nævnelse i Forbindelse med Gedser Redningsstation. Hans Kammerater kan takke ham, fordi de fik et ekstra „Job“, og vi, Menneskeheden, fordi han arbejdede for, at Gedser Redningsstation blev til Virkelighed!



Gedser Redningsstation (tilhøjre i Billedet).



En Tømands Breve

Over Bølgen den blaa

Peder Køje's mærkelige Oplevelser og Indtryk paa hans Rejser til Søs, fortalt af ham selv i Breve.

LX

Norge, Holonullo, Sæntvitsøerne.

Kære Moder!

Nu er det endelig forbi med min Uvidenhed, som at jeg har gaaet i saa længe, ved det at jeg jo ikke vidste, hvor vi skulde hen herfra og som jeg derfor ogsaa straks vil lade Dig faa Enden paa. Det blev alt-saa slet ikke Sukker, kære Moder, som at vi skulde laste her, og som vi allesammen saa bestemt havde gaaet og troet, for Sagen er jo nemmelig den, at det ikke er til og faa den modbydelige Lukt fra dette hersens Guanomøj ud af Lasten, som vi jo havde med til Sant Pedro. Vi havde endda Lugerne aabnede paa hele Rejsen hertil, og endskønt vi skrumpede og spulede i hele tre Dage, da vi havde losset Baglasten, saa at Bundvandet, som vi pumpede op med Møllen, var lige saa klart som Vandet udenbords, og vi bagefter luftede ud og tørrede med og hængte Kuldsejl op, vad Du jo nok ved er en Slaks Sejldugs-rør med to Vinger til og fange Vinden, saa den kan blæse Kulde ned i Lasten og derfor ogsaa hedder saadan, kære Moder, som jo er en Slags Luftventil, saa hjalp det ikke Spor paa Lukten; og da saa ham Sukkerkøbmanden, som vi skulde laste for, kom ombord for og se paa Sagerne, og han sælfølgelig ogsaa stak Næsen ned igennem Storlugen, saa skulde han ikke nyde noget med og faa sit Sukker transpeteret med os. Det var ellers Meningen, at vi skulde have været til Sant Fransisko med den Last, og det kunde jo ogsaa have været meget ingteresandt for mig og komme dertil igen, hvor jeg jo er godt kendt fra den Gang, jeg var der med Sylfiden, men det blev jo altsaa en Afbrænder. I Steden for Sukkeret laster vi nu Hvalolje, kære Moder, som lukter næsten meget være end som Guano, for det er jo det samme som Tran, og det skal vi rundt om Kap Horn med om paa den anden Side af Nordamerika til Ny Jørk. Det



Vi skrumpede og spulede i hele tre Dage.

er jeg nu slet ikke saa ked af, for saa kan der maaske blive en Tjans for os til at komme hjemad derfra, hvis at vi da naar saa langt, for Norge er jo et gammelt Trug, som at der lækker ikke saa lidt. Vores gamle Tømmermand siger rigtig nok, at der er slet ingen Fare for og synke Skuden med den Last, for selv om vi ikke kan holde den læns med Pumperne, saa skal Hvaloljen nok holde den flydende ovenpaa om ogsaa den render helt fuld af Vand, og det er sælfølgelig ogsaa sandt nok, for Olje flyder jo altid ovenpaa, kære Moder, som derfor ogsaa bruges til Søs til og dæmpe Bølgerne med i høj Søgang, vad vi jo gør ved og hængte Oljeposer udenbords og lade dem dryppe, men derfor kan det jo alligevel godt blive et haardt Djop for os nede ved Verdens Ende, selv om vi ogsaa har Olje nok til og dæmpe Bølgerne med. Lasse er knusende gal fordi at vi ikke skal til Frisko, som jo er det samme som Sant Fransisko, for efter hvad jeg kan forstaa paa ham, saa var det vistnok hans Mening og sige Gutbej og stikke af, naar vi kom dertil. Han er næsten ikke til og tale til, siden at vi har faaet og vide, at vi skal til Ny Jørk. Han skælder og jævler og vrænger af os allesammen henne i Lukafet over Kosten og Hyren, som han hele Tiden har været utilfreds med og brokket sig over. Det kan jo godt være, at en anden en vilde gøre det samme, hvis at man havde det ligesom ham, for han har en rig Farbror i Sant Fransisko, kære Moder, som har gravet Guld og er næsten Miljonær, efter vad Lasse selv siger; og den Farbror har saa tit sagt, at Lasse bare skulde komme til ham, saa skulde han nok sørge for, at han ogsaa kom til og tjene mange Penge. Jeg siger, hvis at det ikke er en af Lasses sædvanlige Løjne, saa skulde da Pokker ogsaa gaa her ombord i Norge og æde Stokfisk for 60 Kroner om Maaneden, som Lasse jo er mønstret for; og det kan saamænd ogsaa godt være, at han rømmer her i Holonullo, for herfra kan han jo let komme op til sin rige Farbror. Der er jo nemmelig en meget stor Skibsfort herfra med Sejlskibe, kære Moder, som slæber Frugt og Sukker til Sant Fransisko. Nu har jeg været en lille Tur i Land her og set paa Sagerne sammen med Thorgrim og et



Sukkerkøbmanden kom ombord for og se paa Sagerne.



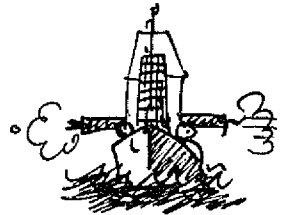
Han jævler og vrænger
over Kosten og Hyren.

Par Stykker af mine norske Skibskammerater, men det var vel nok en tør Landgangstur, for Kaptajn Spare siger, at han maa ikke tage mere op af Fragten, end som det er abeslut nødvendigt til og købe fersk Proviant for og til Havneudgifter, og saa kan der sælfølgelig heller ikke være Tale om, at vi kan faa Penge til og gaa i Land for. Lasse siger, at det er Løjn og Sludder altsammen, og at det kuns er fordi, at Kaptajn Spare selv kan faa saa mange flere til og solde for, og det vil jeg saamænd godt tro, at der ikke er saa forfærdelig meget Løjn i, for hver Gang at han har været i Land kommer kan altid slingrende ombord som en Fordevinder i en Pivstorm. Jeg tror aldrig, at jeg har set ham i daarligt Humør, naar vi har lagt ved Land, for han er altid vældig glad, naar han har en Streg paa, og det sker jo forresten ogsaa saa tit, naar vi er i Søen. Han er saamænd ellers en meget flink Mand, bare han ikke var saa fedtet med Landgangspenge til vi andre; men saa er det jo altid en Trøst, at de Penge, som at vi ikke faar her, dem har vi jo da tilgode, og saa bliver vores Afregning saa meget desto større, naar vi engang bliver mønstret af. Det ser jo ud til, at det kan vare et Stykke Tid endnu, for det er jo ikke godt og vide, hvor at vi skal hen fra Ny Jørk. Det er nu heller ikke fordi at man behøver Penge for og slaa Tiden ihjel, naar man er i Land her i Holonullo, for det koster jo da hældigvis ikke noget og se paa Byen, som jo er vældig pæn med fine Huse, som næsten ligner Paladser med nogen meget brede Gader, kære Moder, som der kører elektriske Sporvogne op og ned af, og som der gror Palmer paa langs med Fortovene. Der er ogsaa mange nydelige Parker her med alle mulige Slaks sjældne Træer og Blomster, som I slet ikke kender hjemme i Danmark og med Springvand, som straalet højt op i Luften i alle mulige Farver ved det at Solstraalerne bryder igennem Vandstraalerne. Det er voldsomt pænt, men man bliver jo alligevel tørstig af at gaa saa længe og se paa det altsammen i den Varme, som at vi har her, som jo er særlig slem ved det at der findes saa mange ildspruttende Bjerge og Vulkaner her paa Sæntvitsøerne, som sælfølgelig ogsaa opvarmer Jorden fra nedden. Jeg har nu ikke selv set nogen af de ildspruttende Bjerge, for de ligger rundt omkring paa nogen af de andre Sæntvitsøer, som vi ikke kan se her fra Holonullo, men vi har saa tit hørt, hvordan Ilden har rumlet og bulderet nede i Jorden ovre fra de andre Øer. Lasse siger, at det bare er nogen amerikanske Manovaarer, som at der ligger og holder Skydeøvelser med deres store Kanoner, men det skal han nu ikke bilde mig ind, og Thorgrim siger ogsaa, at det lyder



Kaptajn Spare selv kan faa
flere Penge til og solde for.

akkurat ligesom han saa til har hørt det hjemme paa hans egen Fødeø, hvor der jo ogsaa er Vulkaner med underjordisk Ild og kogende Vand. Thorgrim var forresten den af os, som at der svedte mest, og han gik ogsaa hele Tiden og sagde, at han ikke kunde faa ind i sit Hode, at saadan nogen varme Øer skulde kalles Island, vad Sæntvitsøerne jo nemmelig gør, kære Moder, som jo ogsaa hedder Havaji Island. Du kan tro her er mange fine Butikker, kære Moder, som vist nok mest tilhører Amerikanere og Kinesere, for dem er der ligesaa mange af som indfødte Holonulloer. Japanesere er der ogsaa en grusom Masse af, saa man næsten ikke kan træde for dem, men vad de bestiller her, kan jeg ikke blive rigtig klog paa, for jeg har aldrig set nogen af dem bestille noget. Jeg har hørt, at de alle sammen bare er en Slaks Spejdere eller Spioner, som det ogsaa kalles, men vad de spejder efter, ved jeg ikke, og det rager jo heller ikke mig. Nu maa Du ondskyldte mig for i Dag, kære Moder. Min næste Adresse bliver saa til Norsk Bark Norge, Norsk Konsulat ny Jørk, og modtag saa til Slut her fra Holonullo en rigtig kærlig Hilsen fra Din hengivne Søn



Nogen amerikanske Manovarer
ligger og holder Skydeøvelser.

Peder Kjøje
Letmatros.

Vikingens Ekspedition

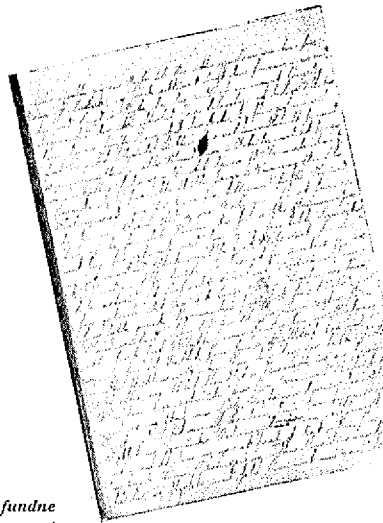
paatager sig i Aar, hvor kun Udgivere kan sende Blade til Udlandet, at forsende *Jul paa Havet* til Sverige, Norge, Tyskland, Schweiz, Italien, De forenede Stater og Sydamerika mod en Godtgørelse til Emballage og Porto, som andrager 20 Øre til Emballage og 40 Øre til Porto, saaledes at Heftet forsendt til Udlandet direkte fra Ekspeditionen koster
Kr. 3.10.

En gammel Sømands Optegnelser

Udtog af August Ludvig Doll's Sømandsliv fra han i Aaret 1865 begyndte dette som Jungmand med Barken »Foreningen« af København. Optegnelserne fundet under Pulterkammerrydning 1940.

Optegnelser

En Side i Faksimile af det fundne Manuskript til »En gammel Sømands Optegnelser«.



(Fortsat).

IV.

Stormen i Falmouth — Ankomsten til Westport.

EFTER en seks Ugers Tids Forløb var vi færdige i Rio. Vi havde faaet en god Fragt tilbage til Europa, og saa snart som vi havde Lasten inde og havde gjort søklar, afsejlede vi til Falmouth for Ordre, hvortil vi havde en heldig Rejse, og hvor vi ankom i Januar Maaned — omendtrent i den strengeste Vintertid. Vor Ordre, hvortil vi skulde gaa med Lasten, var endnu ikke indløben ved vor Ankomst, saa vi maatte lade vort Anker gaa og gjøre vore Sejl fast og vente.

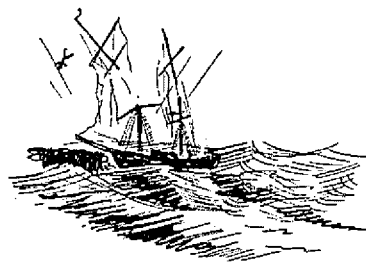
Det var paa en Torsdag, at vi ankom, og om Fredagen og Løverdagen havde vi et saa strengt Vejr, at vi maatte stikke begge vore Bougankre ud til Tamp, tage vore Bramstænger ned og forresten gjøre alt klart til at tage imod, hvad der paa denne Aarstid kunde komme. Vi var ogsaa bleven klar med vore Foranstaltninger paa disse to Dage, da det om Søndagen blæste op med en forskrækkelig Storm, saa vi ogsaa blev nødt til at stikke et af vore Reserveankre ud paa et Kabeloug, for at vi ikke skulde gaa i Drift. Og nu fik vi et Vejr, som gav mig en Smule Indblik i, hvilke Ulykker en Sømand er udsat for, om ogsaa

at han tror, at han ligger sikker i Havn.

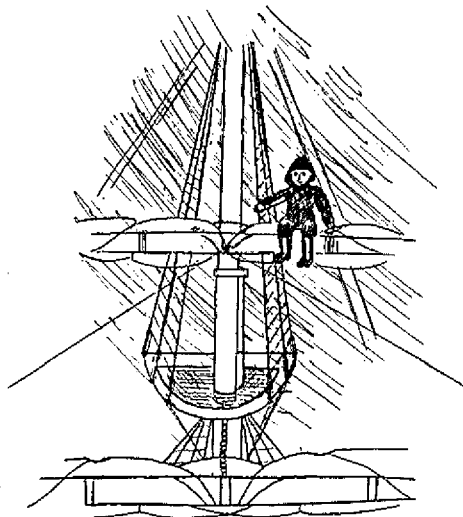
Det begyndte med stærk Snefygning, saa at man ikke kunde se en Favn udenfor Skibet. — Men midt om Formiddagen klarede det saa meget op, at Øjet — omendskjønt det vedblev at sne — saa nogenlunde kunde skjelne Gjenstandene omkring os. Det første, jeg gjorde, var at ile til Vejrs, hvor jeg, da jeg havde naaet Mærseraaen, satte mig til Rette i mit Olietøj for at betragte Skuespillet.

Jeg havde vel næppe siddet her i fem Minutter, da jeg et Stykke ude til Søs opdagede en Brig, som for klodsrebede Mærsejl stod Kurs ind imod Havnen. Den passerede Fyret med en forskrækkelig Fart, og jeg syntes, at den ligefrem fløj afsted igjennem Vandet. Jeg undrede mig over, at de der ombord ikke bjærgede deres Sejl, for med den Fart, som de kom med, og med den rasende Storm agterind, havde de meget mere Sejldug til, end de behøvede for at komme til Ankers.

Jeg antog, at jeg, som sad saa højt til Vejrs, havde friere Udsigt, end som de havde der ombord, og at de ikke gav Agt paa den Fare, som de støvnede imod, men som aabenbarede sig tydeligt for mig. Pludselig kom der igjen en tæt Snebyge, som fuldstændig skjulte Briggen for mig henimod et Par Minutter eller tre, og da den atter var ovre, var det for at vise mig Briggen, der nu for Laserne af sine Sejl, som i Bygen var blæst fra Ræerne, satte lige ind imod en Sten-Pier eller Bølgebryder, som gik et godt Stykke ud i Vandet. Jeg hørte et frygteligt Brag, da den stødte, og straks derefter Jammer og Skrig og Raab, og i omendtrent samme Øjeblik styrtede hele Riggens ud af den med et gruelt Rabalder, og jeg saa Mennesker springe i Land fra Klyverbommen. Endnu et Par Hug gjorde Skroget mod Stenene, hvorpaa det skiltes ad og kom



Hele Riggens styrtede ud af den med et gruelt Rabalder.



Da jeg havde naaet Mærseraaen, satte jeg mig til Rette i mit Olietøj for at betragte Skuespillet.

til Syne paa Vandoverfladen som Vragstumper, men alle Folkene var dog kommen frelste i Land.

Langt sørgeligere gik det med en anden Brig, som med den selv samme Sejlføring ogsaa kom lænsende ind i Havnen, og som, lige saa snart Resterne af den før nævnte var forsvundne, stødte mod den selv sam-



Den høje Sø brød ustandseligt over dem.

me Sten-Pier og forliste totalt. Hele dens Besætning blev ganske vist reddet, men Kaptajnens Kone med hendes tre smaa Børn blev opslugt af Bølgerne. Jeg tvivler ikke om, at den ulykkelige Kaptajn, Husbond og Fader hellere vilde have delt sine Kjæres Skæbne end overleve det Øjeblik, da han uden at kunne gøre det mindste for at redde dem skulde se paa, at de blev ham frarevne til en saa frygtelig Død.

Atter saa jeg mig omkring, og omendskjønt jeg var gjennemblæst af Stormen, kunde jeg ikke løsrive mine Øjne fra det fængslende Skue, som frembød sig for mit Blik. Overalt, hvor jeg nu saa, øjnede jeg Skibe, hvori de knækkede Master og Ræer ret som begyndt styrtede ned og knuste alt i deres Fald. Andre Skibe, som drev for deres Ankre, og som begyndte at sætte Sejl for at faa Styr paa Skuden, blev, længe førend de kunde faa gjort dette, drevne over paa de Ankerliggerere, der laa i Nærheden af dem, og ved Sammenstødene knuste de baade sig selv og Modparten.

Stormen tiltog stadig i Raseri, og nu maatte jeg ned for at hjælpe til med at faa vort fjerde Anker ud, omendskjønt Skuden red saa smukt for de tre, som man kunde tænke sig; men Forsigtigheden krævede jo alt og ogsaa dette.

Vi var ikke mere end lige bleven færdige med at faa Ankeret ud, førend der kom en Portugiser-Bark hvirvlende langs Siden af os. Den var i en rasende Drift, og flere af dens Besætning belavede sig til at springe over til os i Forbifarten. Men den svære Sø forhindrede dem i dette, saa de maatte pænt følge med deres Skib, og et Øjeblik efter laa dette nok saa net som Vrag oppe i Mudderet ved Land. Den var lastet med fine Sager til Pariser-Udstillingen, som alt blev reddet i Land. Det gik forresten bedst for de Skibe, som var i Drift, naar blot de kunde faa sat Sejl og faa Styr paa Skuden, saa de kunde rende den op i Mudderet, hvor de saa var frelst. Men dette mislykkedes dog for flere paa Grund af andre Skibes nære Be-

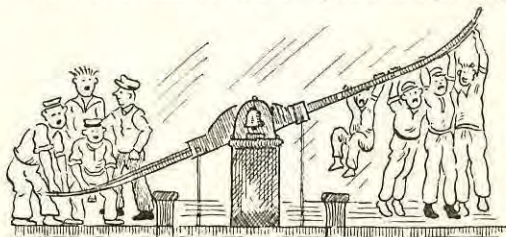
liggenhed. Flere Smaadampere med Redningsbaade paa Slæb forsøgte ogsaa at gaa ud for at hjælpe; men den høje Sø brød ustandseligt over dem og truede med at slukke deres Fyr under Kjædlerne, saa de maatte opgive det og gaa tilbage igjen.

Henimod Aften løjede Vinden af, og den herligste stjerne- og maaneklare Vinternat afløste Stormens og Søens vilde Færd, som paa den Dag havde vist mig fjorten Skibes totale Undergang foruden mangfoldige mindre Fartøjer, som var bleven ramponerede paa forskellige Maader. Med et Hjerte fuldt af inderlig Taknemmelighed mod Gud for den Frelse, der var bleven det Skib forundt, som jeg var ombord i, lagde jeg mig den Nat til Hvile.

Et Par Dage efter rejste Kaptajnen hjem, efter at vi havde faaet Ordre til at sejle til Westport — en lille Plads paa Vestkysten af Irland, hvortil vores Førstestyrmand skulde føre Skibet.

Saa lettede vi Anker igjen med det gamle Bradspil, med 4 Mand i hver Spage og en rigtig Chanty og stod for en god Vind og for fulde Sejl ud i Kanalmundingen og forbi Landsend; og da vi havde sejlet en fire— fem Dage, opdagede vi Landet, som vi skulde ind til. Det var en meget høj og klippefuld Kyst, som strakte sig saa langt, vi kunde se, uden at vi kunde faa Øje paa nogen Indsejling. Da der havde været Tale om, at vores Førstestyrmand skulde faa Skib at føre, naar vi kom til England, maatte han naturligvis være meget forsigtig ikke at lave nogen Bommert under Sejladsen nu, og han turde derfor ikke gaa nærmere ind til Kysten uden sikker Kjending af Indsejlingen; og da vi hen imod Mørkningen endnu intet havde bemærket, som kunde lede os paa ret Vej, lagde vi Roret om og stod for en flov Brise længere ud til Søs. Saa holdt vi det gaaende Natten igjennem for smaa Sejl, indtil det begyndte at lysne om Morgen, hvorefter vi igjen stod indefter med Lodsflag paa Fortoppen.

Da vi saa omendtrengt var kommen paa samme Distance af Landet som den foregaaende Dag, brasede vi bak og ventede paa, at Lodsens — hvis der da fandtes nogen Lods — eller en anden stedkjendt Mand skulde vise sig. Vi ventede og ventede og spejdede uaf-ladeligt ind mod Land, men alt forgjæves; og vi havde næsten opgivet Haabet om, at vort Forsøg paa at faa Lods den Dag skulde krones med Held, da vi hen imod Middagstid igjennem Kikkerten øjnede et mørkt Punkt paa Vandfladen tæt inde under Land. Det kom ligesom krybende frem bag en Klippe, og vi antog, at det maatte være Lodsbaaden, da vi syntes at øjne ligesom



Saa lettede vi Anker igjen med det gamle Bradspil, med 4 Mand i hver Spage og en lystig Chanty.



Den ene Rak slog den anden Pjalt.

et Flag, der viftede i Brisen. Vor Antagelse viste sig ogsaa at være rigtig; thi efterhaanden som Gjenstanden nærmede sig, viste den sig tydeligt som en stor Fiskerbaad med Flag Agter, og som blev roet af seks Aarer. Den skjød raskt hen imod os, og snart hørte vi et frygteligt Mudder, og at der blev lavet saadan en Masse Vrøvl ombord i den, saa

at vi tydeligt kunde høre, hvad det var for en Slags-Mennesker, at vi nu skulde have med at gøre — nemlig „Paddies“.

Vi tilkastede dem en Tougende og hængte en Stormlejder ud over Siden, og nu saa vi nede i Baaden en halv Snes mærkelige Mennesker, som sludrede og vrøvlende og skubbende til hinanden for at faa fat i Stormlejderen. De var barhovedede og snavsede og havde saa godt som ingen Klæder paa Kroppen, omendskjønt det var Vinterdage. Tilsidst blev der gjort Plads for en ældre Mand, som syntes at være noget overordnet, og som med lidt Besvær kravlede op ad Lejderen og gik hen Agter til Førstestyrmand, som jo var „Foreningen“s midlertidige Kaptajn. Denne ældre Mand var rigtignok den underligste Person til at lodse et Skib op til en By, som jeg eller nogen af os før havde set. Han var vel saadan noget som en 60 Aar, og han var kun iført en Olietrøje og et Par gamle Sejldugsbuxer, som man med Rette kunde sige om, at „den ene Rak slog den anden Pjalt“, og som tillige kun meget maadelig skjulte hans menneskelige Proportioner. Paa Hovedet havde han en Slags Sydvest, som ogsaa var hullet, og hvorigjennem man saa nogle hvide Totter Haar flagre ud. Imidlertid maatte vi tage til Takke med ham, som han var — og med hans Kammerater, som nu ogsaa kom op paa Dækket, idet de dog efterlod to Mand i Baaden til at passe paa den.

Havde de gjort Mudder i Baaden, saa blev det da ti Gange værre, da de var kommen op ombord. De trængte sig allesammen ganske ugenert op paa Halvdækket, og idet den ene gav sig ud for at vide bedre Besked end den anden, skjendtes de saare højrøstede og med deres irske Veltalenhed om Vejen. Nogle vilde den ene Vej — andre den anden, og de mundhuggedes i et Væk, medens de samtidig overgramsede og pegede i Kortet, som laa udbredt paa Skylightet, indtil Styrmanden gjorde en brat Ende paa deres Forklaringer ved at jage dem ned paa Stordækket allesammen paa den gamle Mand nær, hvorover de syntes at blive meget fornærmede.

Saa brasede vi fuldt igjen, og for en Smule friskere Brise, som nu var indtruffen, styrede vi under den gamle Mands Vejledning ind imod Landet. Om end trent en Times Tid fortsatte vi saaledes Sejladsen,

indtil vi kom tværs af et hvidt Fyrtaarn, som stod paa en Klippe, der beherskede Indløbet til det egentlige Revier. Her maatte vi igjen brase bak for en Baad, som kom ud til os med en anden Lods — den eneste Havnelods, som fandtes der paa Stedet, og som skulde føre os op gennem Revieret. Denne Havnelods var ogsaa en Irlænder, men en fuldstændig Kontrast til den anden, som han afløste; thi han var en Mand paa en 30 Aar og omend tarvelig saa dog renlig klædt.

Efter at han havde affærdiget den anden og overtaget Kommandoen, sejlede vi en tre à fire engelske Mil op ad Revieret, hvorefter vi maatte lade vort Anker gaa, da vi næsten allerede stod fast i Mudder. Der var nemlig ikke saa meget Vand, at vi kunde flyde helt op til Byen, som endnu laa et godt Stykke længer oppe. Vi havde dryppet vort Anker lige uden for „a small village“, som Engelskmændene kalder det, hvor Lodsens boede, og hvorfra der nu strømmede saavel Store som Smaa ud ombord for at betragte Mærkværdigheden paa nærmere Hold, da „Foreningen“ var det største Skib, der endnu havde været paa denne Plads. Vi kunde bogstavelig talt ikke komme langs Dæk og faa vore Sejl givet ordentlig op for Murerhaandlangere og Smede, Skomagere og Skrædere foruden mangfoldige andre Professionister, som allesammen baade vilde beundre Skibet og tilbyde os deres Tjeneste, som vi selv mente, vi kunde bruge dem. De var os jo meget i Vejen, og for at blive fri for dem, maatte vi tilsidst love dem, at vi vilde komme i Land og tale med dem den næste Dag.

Den næste Dag var en Søndag, og den mødte op med et stærkt Snevejr, da det jo var Vinterdage. Dette forhindrede os imidlertid ikke i at gaa i Land; thi vi havde ogsaa et Løfte at indfri til Lodsens, som den foregaaende Dag havde udbedt sig Æren af vort Besøg, da hans Søster holdt et lille Sted, hvor vi kunde nyde de forskellige Forfriskninger, som vi vilde kunne ønske os.

Vi laante saa Skibets Baad og roede ind til Land, som kun laa en Snes Favne borte, og hvortil vi ikke



Vi havde dryppet vort Anker lige uden for „a small village“.

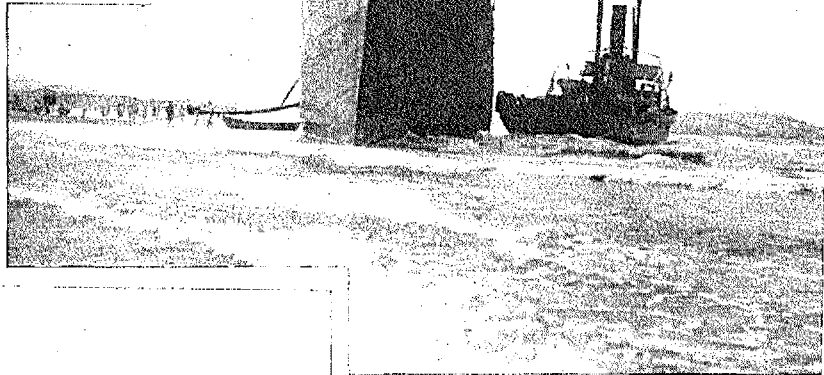
saa snart ankom, førend hele Byens Befolkning tropede op ved Landingsstedet med Toldvæsenet i Spidsen, som bestod af to lasede Stakler, som havde det Hverv at forsikre sig om, at vi ingen Kontrabande førte med os.

Fortsættes.

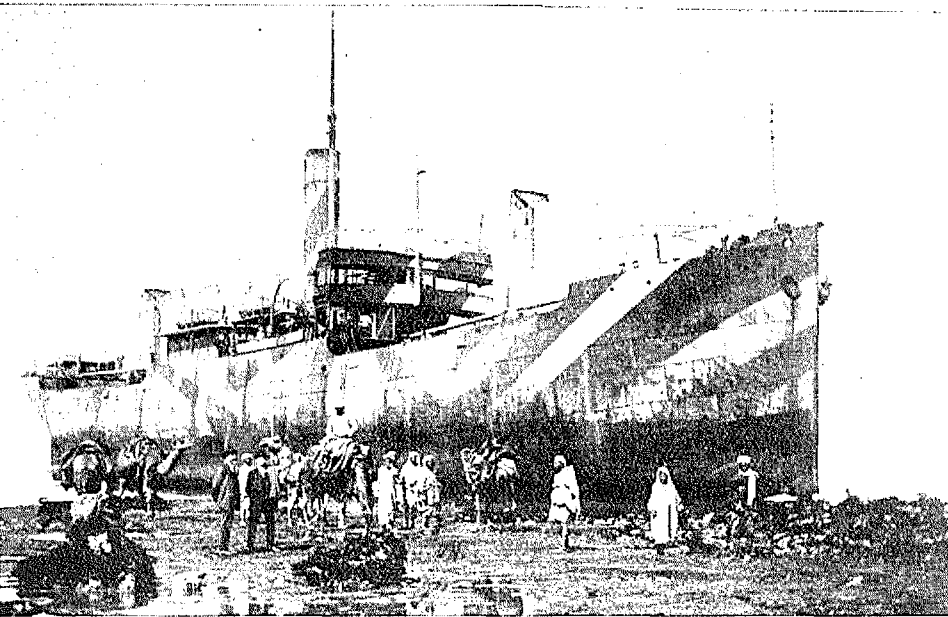
Svitzer arbejder



Da denne Dampers strandede paa Jyllands Vestkyst, maatte man, for at bjerge Skibet, kaste dens Kullast over Bord. Egnens Beboere mødte op med deres Koroer og fik en Portion billig Brændsel hjem.

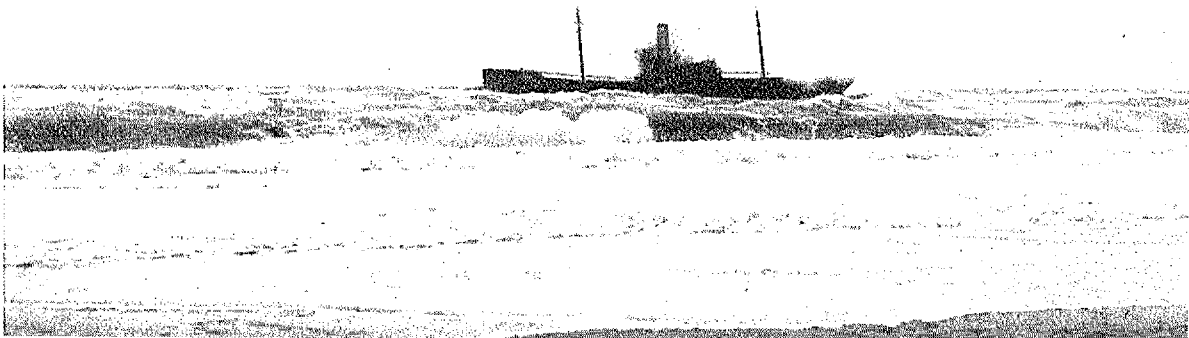


Fransk Dampers „Fido“ og Svitzers Bjergningsdampers. Skibet staar paa Grund ved Melilla paa Marokko Kysten.



„Pet Word“, en engelsk Dampers, paa Grund ved Maragan paa Afrikas Kyst.

Den engelske Dampers „Sprightly“ strandet paa den jydskes Vestkyst og bjærget af Svitzer.



Over alle Have i

Af DWIGHT LONG

»Idle Hour«

(Fortsat)

16. Kapitel.

Papua.

SAA LANGT, som jeg indtil nu havde rejst, havde jeg fundet, at de Indfødte bar europæiske Klædningsstykker, i hvert Fald Benklæder og Skjorte; men her i Port Moresby var Forholdet et andet. Her gik de klædte paa deres egen indfødte Maade, og jeg blev overrasket over at se Kvinder gaa omkring i den lille By uden andet paa end et Græsskørt.

Jeg opdagede snart, at dette skyldtes et Dekret, udstedt af Guvernør Murray, der klogt havde tilladt de Indfødte at følge deres aarhundredgamle Skikke i den Retning. I Virkeligheden var han gaaet endnu videre, for det var imod Loven, naar Indfødte paa Ny Guinea bar europæiske Klæder. Hvis man f. Eks. ønskede, at Ens Boy skulde bære Skjorte, maatte man indhente Tilladelse fra Regeringen.

Denne Lov er ikke saa absurd, som den kunde synes, for hvis en Papuaner faar sine Klæder vaade i Regnvejr, vilde han aldrig saa meget som drømme om at tage dem af for at tørre dem. Det vilde heller aldrig falde ham ind, at Tøj fra Tid til anden skal vaskes. Som Følge heraf vilde han blive et Offer for Svindsot og talrige andre Sygdomme grundet paa manglende Hygiejne, hvilket allerede har saa stor Skyld i Affolkningen af mange tropiske Øer. Man maa beundre Papuas Administration for, at den ved Lov tvinger de Indfødte til at bibeholde deres gamle Skikke.

Under vort Ophold i Port Moresby blev vi inviteret til Middag hos Beatrice Grimshaw, den berømte Forfatterinde til Bøger og Fortællinger fra Ny Gui-

nea. Til min Overraskelse fandt jeg, at Miss Grimshaw ikke var den unge Kvinde, jeg havde forestillet mig. Hun var i Tredserne, og hun fortalte mig, at hun havde arbejdet i den hemmelige Tjeneste under Verdenskrigen.

Ny Guinea laa ikke helt udenfor Verdenskonflikten, for de Indfødte fik et Pund Sterling af Autoriteterne for hver Fjende, de bragte til Veje. Naturligvis var en saa let Adgang til Penge vanskelig at bringe under Kontrol efter Vaabenstilstanden, men paa det Tidspunkt havde de fleste Fjender forladt de nordlige Distrikter.

Det er i denne nordlige Del af den delvis undersøgte Ø, at de berømte Guldfund for nylig blev gjort, og deres Udnyttelse er fuldstændig afhængig af Luftforbindelsen, der er oprettet. Vældige Bjergkæder, over 14,000 Fod høje, adskiller Guldfelterne fra Kysten. Og Vanskelighederne ved Transport over Land er næsten uovervindelige. En indfødt Bærer kan kun transportere en Vægt paa treds Pund — af hvilke de femogtredive Pund vilde udgøre hans Føde til den tredive Dage lange Rejse. Yderligere vilde han være tvunget til at passere Egne, hvor de indfødte Stammer endnu ikke har vænnet sig af med at æde de Fremmede. Følgelig er dette et af de Steder i Verden, hvor Lufttrafik er afgjort uundværlig. Og uden Lufttrafiken vilde et af Verdens rigeste Guldfelter aldrig være blevet udnyttet.

Gigantiske tyske Junker-Maskiner med amerikanske Wasp Motorer udfører transporten, og alt lige fra Soveværelsestilbehør til svært Maskineri føres ind i Landet paa den Maade. Siden 1927, da Arbejdet paabegyndtes, er over 50,000 Tons Udstyr og Forsy-

ninger og mere end 45,000 Passagerer blevet transporteret. Guinea Airway Ltd. udfører regelmæssig Lufttjeneste i Ny Guinea og anvender mere end halvtreds Lufthavne.

Den mest bemærkelsesværdige Bedrift udført i Ny Guineas Lufttrafiks Historie var Transporten over Bjergene af en 210 Tons Gravemaskine. Den var specielt kon-



Ny Guinea Landsby paa Pæle.

strueret i San Francisco i mindre Dele, af hvilke de tungeste Dele vejede 7 Tons. Hver Del blev transporteret for sig, og saa blev den kæmpemæssige Gravemaskine samlet i Wah, en By paa omkring to hundrede hvide Mænd, hvis eneste Forbindelse med Omverdenen var Luftvejen.

Hvide Mænd, der ikke er indstillet paa Lufttrafik, er umulige i dette Land. Nogle Indbyggere i Port Moresby lejede for Fornøjelsens Skyld en Transportmaskine og fløj adskillige Heste til Wah, hvor de afholdt et Væddeløb. For dem betyder det ikke noget at leje en Flyvemaskine og tage en fire hundrede Miles Tur for at faa en Svømmetur.

Jeg ønskede at se mere af Ny Guinea end Port Moresby og det Par indfødte Landsbyer, som Turister faar at se, saa vi sejlede videre vestpaa mod Yule Øen og Mekeo Distriktet. Da Postgangen i denne Del af Verden er meget uregelmæssig, fik „Idle Hour“ i Kommission at medbringe Hans Majestæts Post til Mekeo og til Daru ved Fly Flodens Munding.

Ved Ankomsten til Mekeo mødte jeg den stedlige Administrator, der er Enehersker over det Distrikt, og da han fik at vide, at vi ønskede at se det virkelige Papua, overlod han os venligt flere af sine Straffefanger til at ro os op ad Ethel Floden til Bioto Landsbyen, og paa Kortet afsatte han en indenlandsk Rute for os, der udgik fra Bioto og førte os tilbage til Kysten. Vi hyrede fire Indfødte som Bærere, for i denne primitive Del af Verden er der ingen Handelshuse, og vi maatte derfor føre alle vore Forsyninger med os. Egnen er saa bjergfuld og Ruten saa forrædersk, at et Muldyr eller en Hest ikke kunde anvendes til det Formaal.

Idet vi efterlod „Idle Hour“ for Anker, startede vi op ad Floden i en stor Kano, og efter i Timer at have sejlet ud og ind, drejede vi af ind paa en meget snævrere Biflod. Vore „Galejsslaver“, der var nøgne naar lige undtages et Livbaand, arbejdede med Aarerne med Sveden løbende ned over deres skinnende Kroppe. Palmer paa begge Sider af Floden mødtes over vore Hoveder og beskyttede os mod Tropensolens glødende Varme, og de jungleklædte Højder aandede Stillehed i den intense Hede. Det eneste Tegn paa Liv var, naar en tilfældig Krokodille, der laa og døsede inde paa Bankerne, plumpede ud i Vandet, naar vi nærmede os.

Kort før Solnedgang naaede vi den første indfødte Landsby og her mødte vi den Papuaner Politimand,



Tatoveret ung Pige fra Papua.

der skulde være vor Fører paa Ekspeditionen ind i Landet. Han var udrustet med en britisk Militærriffel, men han havde ingen Patroner! Administratoren forklarede mig senere, at da alle Papuanere handler før de tænker, var det fundet tilraadeligt at udruste Politiet paa denne ukomplette Maade.

Alle Husene i Landsbyen var bygget paa Pæle frit over Jorden. Hyttens Gulv er en skrøbelig Ting, som Regel af Bambusstænger, og Væggene saavel som Taget er tækket med Græs. Til Forskel fra Polynesierne har Papuanerne ingen Kogehus, men foretager al deres Madlavning paa nogle faa Sten, der er anbragt i Midten af deres Boligs eneste Rum. Røgen fra Ilden slipper ud af en hvilken som helst Aabning, hvilket giver Indtrykket af, at hele Hytten er i Brand.

Vi startede tidligt næste Morgen, før den opadgaaende Sol gjorde Heden uudholdelig, og vi fortsatte indtil Middag, da vi hvilede tre Timer, før vi genoptog vor Rejse. Vi fulgte en Sti hele Vejen, men den var vanskelig at gaa paa, og da vi var lukket inde af

Træer overalt, var den stillestaaende Luft til Tider kvælende.

Den tredie Dag hen mod Aften naaede vi Beipe Landsbyen, hvor vi fandt en gammel Italiener paa de firs, der i halvtreds Aar ikke havde været udenfor Papua. Jeg fortalte ham om Mussolini og de Sejre, han nylig havde vundet i Afrika. Da han aldrig havde været i Port Moresby, der ligger mindre end hundrede Miles borte, havde han aldrig set en Biograf, et Automobil eller et elektrisk Lys. Han var tilsyneladende meget lykkelig og var som en lille Gud i sin egen lille Verden.

Han fortalte mig, at i hans yngre Dage havde forskellige Stammer sat en Pris paa hans Hoved, men det var altid lykkedes ham at komme paa Sporet af deres Anslag, før det lykkedes dem at foretage sig noget. Han forklarede, at ingen Yngling blev virkelig Mand, før han selv havde bragt et Hoved. En hvid Mands Hoved var lige saa meget værd som seks Indfødtes; og en rødhaaret Opdagelsesrejsende fik sit lyse Hoved anslaaet til en Værdi af halvtreds indfødte Hoveder — hvilket muligvis er Grunden til, at han aldrig vendte tilbage.

Vort næste Ophold var i Rarai, hvor det blev os fortalt, at to Indfødte den foregaaende Uge var blevet Uvenner, hvilket var resulteret i en Spydkastningskamp. Før nogen af dem var saaret, traadte en tredie

til og smadrede den ene af de Kæmpendes Hoved med en Stenøkse og dræbte ham. Det var Landsbyens Troldmand, der under normale Forhold er Stedets Bøddel, og i dette Tilfælde lod han ikke Lejligheden gaa fra sig til at gøre Krav paa den døde Mands Hjerne. Den bruges til at fremstille puripuri, en indfødt Universalmedicin.

Jeg var den eneste hvide Mand i det Distrikt den Nat, for vi befandt os nu femogtreds Miles inde i Landet. Timi og jeg sov i en forladt Hytte i Udkanten af Landsbyen. Min autoriserede Ledsager sov lige udenfor og passede paa os med sin tomme Riffel; mens vore Bærere, af hvilke de to var dømt for Mord, blev installeret i en lille Hytte tværs over Gangstien.

Mens jeg laa der i Mørket, genkaldte jeg mig den lokale Administrators Forsikringer med Hensyn til vor Ekspeditionens absolutte Sikkerhed. Det var beroligende at tænke paa de Ord, da Trommerne begyndte at røres i Landsbyen. Men saa tænkte jeg paa, hvad min Ven, Italieneren, havde sagt. Hvad om nogle lokale Papuanere kom i Tanker om at skeje ud? Mit Hoved var i god Pris. Det var lige saa meget værd som seks indfødte Hoveder — og det var det eneste hvide Hoved, der nemt tilgængeligt ... jeg sov ikke meget den Nat.

Vi startede atter tidligt for at undgaa Dagens Hede. Ved Middagstid naaede vi Inawai, hvor jeg mødte en gammel Filipiner, der havde forladt Filipinerne før den amerikansk-spanske Krig. Han gjorde Krav paa at være amerikansk Borger, og jeg modsgaede ham ikke paa det Punkt.

Paa hans Hyttevæg hang et gigantisk Par Krokodillekæber, og mens jeg undersøgte Rækkerne af sabellignende Tænder, fortalte han mig, at han havde ofret en halv Snes Patroner paa at dræbe det store Bæst. Da de havde halet den store Dræber op paa Land og havde aabnet den, fandt de tre menneskelige Kranier i dens Mave saavel som en Hund, der ikke var helt fordøjet, for der var endnu Haar paa det ulykkelige Dyrs Krop.

Der var en Kano stationeret til at tage Rejsende tværs over Floden ved Inawai. Jeg spurgte min Fører paa mit bedste Pidgin-Engelsk: „Hvorfor den Kano holde her?“

Han svarede ganske enkelt:

„En Gang Regeringsmaster han komme gaaende rundt. Krokodille gribe hans Ben. Nu en Mand holde med Kano her.“



Hovedjæger, fotograferet nær Grænsen til hollandsk Ny Guinea.

Vi havde ikke gaaet fem Miles, før vi kom til en Flod, der var dobbelt saa bred som den forrige, og der var ingen Tegn paa Færgkano. — Jeg spurgte min Fører:

„Hvorfor Kano ikke holde her?“

Han svarede igen ganske enkelt:

„Ingen Regeringsmaster har Ben taget af Krokodille her!“

Men Problemet var tilbage, hvorledes vi skulde komme over. Jeg tænkte med Ubehag paa den gigantiske Krokodille, som Filipineren havde dræbt. En Mand har en Chance, naar han svømmer blandt Hajer, for han kan i det mindste se dem i det krystalklare Vand; men her i disse mudrede Hvirvelstrømme kunde vi absolut intet se. Endvidere er det ikke alle Hajer, der er menneskeædende, hvorimod alle Krokodiller er sultne — og, efter hvad der videre skete, ikke kræsnе.

Min Fører fik fat paa en omstrejfende Hund, der i nogen Tid havde fulgt os. Han tog den omkring femogtyve Yards op mod Strømmen og begyndte at banke den stakkels underernærede Fyr med sin Stok. Da den hylede og peb under Slagene, lokkede Spektaklet Krokodillerne op ad Strømmen, for vi

kunde se deres Næser kløve Vandet, da de passerede. Og mens deres Opmærksomhed var afledet, idet de vel antog, at en af deres Kammerater havde faaet Bytte, skyndte vi os at vade over gennem det mudrede Vand.

I den næste Landsby saa vi en vældig Konstruktion, der var over firs Fod høj. Det var et af de enorme t.t.b.u Huse, der nu er saa sjældne i disse Egne. Det hævdede sig i Vejret, skorstensformet som en Indianer tepee. Her saa vi Landsbyens Medicinmand med en stor Lerpotte, der indeholdt en levende Slange, over aaben Ild — Formaålet var at irritere Dødbringeren. Dette var det første Led i en Kæde af Begivenheder, hvilket tilsidst vilde føre til „Henrettelsen“ af en dømt Indfødt. Efter at have bragt Slangen til Raseri ved denne „Opvarmningsproces“, anbragte Bøddelen nogle af den dømte Mands personlige Ejendele i Potten, hvorved Slangen skulde blive fortrolig med „Færten“ af ham. Derefter bliver Slangen sultet i nogle Dage, idet Opvarmningsprocessen gentages med Mellemlid. Det sidste Led i Kæden er, naar Troldmanden gemmer sig idet høje Junglegræs ved Siden af en Junglesti, som hans Offer er vant til at gaa ad. I det psykologiske Øjeblik løslader han Slangen, som paa dette Tidspunkt kun tænker i een Retning, og Episoden ender med en Sikkerhed saa

ufejlbarlig, som havde det været den elektriske Stol eller „the hangman“s Faldlem.

Vi holdt et skarpt Udkig, mens vi bevægede os fremad gennem det høje Græs, for jeg var blevet advaret om disse Dødbringere langs Stien. Disse smaa og yderst giftige Slanger ligger uskyldige som dødt Løv, og hver af os var forsynet med en Stok — for Tilfældets Skyld. Hvis det ikke er muligt at komme under Lægebehandling øjeblikkeligt, dør Offeret for Biddet uhjælpeligt paa mindre end en Time.

Med disse opmuntrende Tanker fortsatte vi meget agtpaagivende frem gennem det høje Græs mod Kysten.

Der skete imidlertid intet af Betydning paa Resten af Turen, og da vi ankom til vort Bestemmelsessted, fandt vi en mægtig Kano med vældige Udriggere ventende paa os paa Stranden.

Vi klatrede om Bord, Besætningen lettede Stenankeret, og vi gjorde en mægtig Fart gennem Vandet paa vor Vej tilbage til, hvor vi havde efterladt „Idle Hour“. Disse Fartøjer opnaar en Fart paa tyve Miles i Timen og deler det høje Ry som de hurtigste Sejlfartøjer i Verden med lignende Kanoer, vi havde set ved Tahaa. Mens vi strøg hen over det glitrende Havs Overflade, havde vi Indtrykket af at flyve oppe i Luften. Bambuspindeindretningen, der var gjort fast til Strutterne, som holdt Udriggerne til selve Kanoen, dannede den Løbebro, hvorpaa den menneskelige Ballast kunde trimme Fartøjet. Efterhaanden som Vinden friskede, krøb Besætningen længere ud mod Udriggerne.

At sejle om Bord i „Idle Hour“, efter at vi var kommet om Bord igen, var en langsommelig Affære sammenlignet med disse Sejlkanoer. Da vi stævnede ud til Søs fra Papuas Kyst og satte Kurs mod Daru ved Fly Flodens Munding, fløj flere af dem forbi os, saa det næsten gav Fornemmelsen af, at vi sejlede baglæns.

Hen imod Solfald paa den anden Dag ankrede vi op i Bramble Cay, en lille Ø ved Indsejlingen til Torre Strædets revbefængte Farvande. Da jeg ikke ønskede at nærme mig den ukendte Kyst ved Nattetid, havde jeg besluttet at vente til Dag gry, før jeg sejlede frem til en lille Udpost i den forræderske Fly Flods Munding.

Vi gik i Land med en fem Gallons Blikdunk i Haab om at faa fat i nogle Æg, for Luften over den lille Sandø var sort af Fugle. Vi fandt tusinder af unge Fugle i Reder overalt paa Jorden — der var saa mange af dem, at man maatte være forsigtig for ikke at træde paa dem — og vi fangede saa mange, som vi behøvede til Aften. Rundt om paa den sandede Strandbred var der store runde Fordybninger, der syntes at tyde paa, at her for nylig havde været Skildpadder, men skønt vi strejfede længe om i Sandet, lykkedes det os ikke at finde nogle af deres Æg.

Da vi vendte tilbage til det Sted, hvor vi havde efterladt vor Jolle, opdagede vi, at den var gaact i Drift. Det var i sidste Øjeblik, for i Løbet af de næste fem Minutter vilde Strømmen have ført den ud af Syne. Som det nu var, maatte Timi svømme ud efter den. Vi holdt Festmaaltid paa kogte Æg og en halv Snes stegte unge Fugle den Aften.

Jeg var bange for, at „Idle Hour“ skulde brække

sit Anker løs fra Koralet. Der var Snese af Rev i Læ, som spøjte i min Indbildning, og jeg satte mit Vækkeuhr til at vække hver Time Natten igennem. Det var unødvendigt hver Gang at gaa op paa Dækket, for da vi laa i Læ af Fuglekolonien, var Lugten tilstrækkeligt Bevis for, at vi stadig laa, hvor vi skulde.

Da vi om Morgenen nærmede os Daru, løb vi paa en af de Mudderbanker, der strækker sig Miles ud fra Land, men heldigvis var der tilstrækkelig Vind til at blæse os fri igen. I Daru overleverede jeg Hans Majestæts Post til Administratoren, der introducerede mig hos Professor Archibald, en Millionær fra New York, der ledede en Ekspedition for American Museum of Natural History.

Han blev i Daru, mens hans 800 H.K. Fairchild Vandflyvemaskine fløj Forsyninger daglig til Ekspeditionens indenlandske Station. Paa to Timer kunde denne kraftige Maskine gaa op ad Fly Floden og udlosse sin Last ved Stationen 500 Miles oppe i Landet. Det vilde have taget en Baad enogtyve Dage at gøre den samme Rejse.

Ved deres indenlandske Station har de ryddet en Plads, der er omkring hundrede Yards lang og halvtres Yards bred, og hvor Forsyningerne kastes ned i Faldskærm — omkring hundrede Pund hver Gang. Da Ekspeditionen anvender omkring tredive indfødte Bærere, kræver det ikke saa lidt at føde dem, skønt de næsten udelukkende lever af Ris. For at forbeholde Faldskærmene til mere betydningsfuld Proviand havde Dr. Archibald faaet den geniale Idé at kaste Risen direkte ned. Rissækkene indesluttet i større Sække og kastes ud fra Maskinen. Idet den rammer Jorden, brister den indvendige Sæk, men Risen bliver alligevel i den ydre.

Ved Hjælp af Luftfotografi har Dr. Archibald og hans Flyver kortlagt mere af Ny Guineas Indre end Land-Ekspeditioner har gjort i de sidste fyrretyve Aar. Nye Floder og Bjergkæder, man aldrig før har kendt, er blevet kortlagt og beskrevet; og dybt inde i Landet er en stor Sø blevet kaldt Lake Herbert Hoover.

I Daru er der gigantiske Kanoer udhulede ved Hjælp af Ild i vældige Træer, der maaler fra femogfyrre til treds Fod i Længden med Udriggere paa begge Sider. For Aarhundreder siden sejlede disse store Fartøjer ud over det vældige Stillehav, men i Dag har Øboerne mistet deres Navigationskunst, ved Hjælp af hvilken de sejlede hundrede af Miles efter Stjernerne og primitive Kort lavet af Fletværk og Pinde. Kun i Torre Strædets og Maurry Øernes beskyttede Farvande kan man endnu finde disse Kanoer.

Det var mærkværdigt at se det store amerikanske Amfibium opankret mellem disse gammeldags Fartøjer, og, hvor mærkeligt det end lyder, saa havde de dog noget til fælles. Flyvemaskinens strømniiede Pontoner mindede meget om de dobbelte Udriggere paa Kanoerne, og paa dem begge var Skroget formet paa samme Maade. Aarhundreders Videnskab har udviklet vore Dages vidunderlige Flyvebaad, men selv nu er den ikke fuldendt; for den følgende Morgen sank Vandflyveren ved sine Fortøjninger, mens de forhistoriske udhulede Kanoer stadig flød paa Vandet.

Dette var en forfærdelig Tildragelse, for det

gjorde, at den indenlandske Ekspedition ingen Forsyninger kunde faa. De havde Forsyninger for fem Dage, men det vilde tage enogtyve Dage at naa frem til dem med Baad — og der var ingen Maade, hvorpaa man kunde lade dem vide, hvad der var sket.

Dr. Archibald forsøgte at faa en af Guldminens Flyvemaskiner til at komme til Undsætning, men der var ingen ledige. Det begyndte at se ud til, at Eks-

peditionen skulde dø af Sult og Tørst mellem Ny Guineas nøgne Bjerge fem hundrede Miles borte, før Hjælp kunde naa dem. Endelig blev en Maskine afsendt fra Port Moresby, og Ekspeditionen blev reddet fra en Skæbne, de ikke selv havde Anelse om. Men Dr. Archibald maatte opgive Ekspeditionen og vende tilbage til Staterne.

Fortsættes.

Eksamen ved Navigations-skolen

Eksamen ved Navigationsskolen paa Fanø sluttede d. 17. Oktober 1940. Til Radioekspedientprøverne indstilledes 20 Elever, hvoraf følgende bestod:

(Min. 5,2 — Max. 8,0).

L. Jensen, Nykøbing F., I Kl.s 6,0 (Indst. fra Svendborg). — H. H. Pedersen, Store Sjørup, I Kl.s 4,5. — A. C. Andersen, Esbjerg, I Kl.s 4,0. — J. P. Sørensen, Viborg, II Kl.s 6,9. — M. L. G. Brodersen, Strib, II Kl.s 6,8. — H. K. Nielsen, Nordby, II Kl.s 6,4. — O. V. Svarrer, Nordby, II Kl.s 6,4. — A. H. Jacobsen, Skagen, II Kl.s 6,5. — N. A. Sørensen, Nordby, II Kl.s 6,0. — P. S. Thomsen, Sønderho, II Kl.s 6,0. — L. I Sø-kilde, Esbjerg, II Kl.s 5,9. — R. Vestergaard, Lec, II Kl.s 5,8. — E. Kjeldsen, Nordby, II Kl.s 5,5. — A. B. Jensen, Esbjerg, Telefoniprøven, 4,5. — J. E. Brinch, Nordby, Telefoniprøven, 4,5.

Til Skibsførereksamen indstillede sig 12 Elever, der alle bestod.

(Min. 84 — Max. 168).

A. H. Svendsen, København, 151 Points (Udmærkelse). — N. S. Brinch, Nordby, 126 Points. — H. G. H. Christiansen, Esbjerg, 125 Points. — O. A. Jensen, Skagen, 121 Points. — A. K. Axelsen, Køge, 119 Points. — A. C. Haandbæk, Esbjerg, 117 Points. — S. A. R. Kehler, Falslev, 116 Points. — I. J. Gemmer, Bevtoft, 115 Points. — S. C. Andresen, Nordby, 101 Points. — E. F. U. Hansen, Esbjerg, 99 Points. — E. K. M. Ankersø, Esbjerg, 98 Points. — F. Jensen, Terndrup, 86 Points.

Til Styrmandseksamen indstilledes 5 Elever, der alle bestod.

(Min. 87 — Max. 203).

J. E. V. Jensen, Nordby, 182 Points (Udmærkelse). — E. A. T. Sørensen, Samsø, 158 Points. — S. A. Brinck,

Sønderho, 125 Points. — A. Jørgensen, Genner, 125 Points. — K. A. Skjoldborg, Esbjerg, 115 Points.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen. Til Stede var H. E. Strubberg fra Navigationsdirektoratet, Repræsentanter for Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Jubilæumsfonden samt Skolens Lærere og Elever.

„Foreningen til Søfartens Fremme“s Præmie, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes H. K. Nielsen, Nordby.

„Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes O. V. Svarrer, Nordby.

„Dansk Dampskibsrederforening“s Præmier til Styrmand, der bestaar Radioprøven med Karaktererne fra 6,0—6,9 Points i Gennemsnit, tildeltes M. L. G. Brodersen, Strib, H. K. Nielsen, Nordby, O. V. Svarrer, Nordby, A. H. Jacobsen, Skagen, N. A. Sørensen, Nordby og P. S. Thomsen, Sønderho med 100 Kr. til hver.

Fra „Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond“ uddeltes 1000 Kr. til 5 af Skolens Elever med 200 Kr. til hver.

Nye Kursus paa alle Afdelinger begynder straks efter Eksamen.

Maskinisteksamen

Ved de i Esbjerg i September—Oktober afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til den almindelige Maskinisteksamen mødte der 29 Eksaminander, hvoraf 27 bestod.

Til Motorpasserprøven indstillede sig 1 Eksaminand, som bestod.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937



EN MEGET SMUK CHANTIE-BOG

OSCAR JENSEN

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES



Forsiden Bogens Størrelse 25x18 cm

Indbunden i

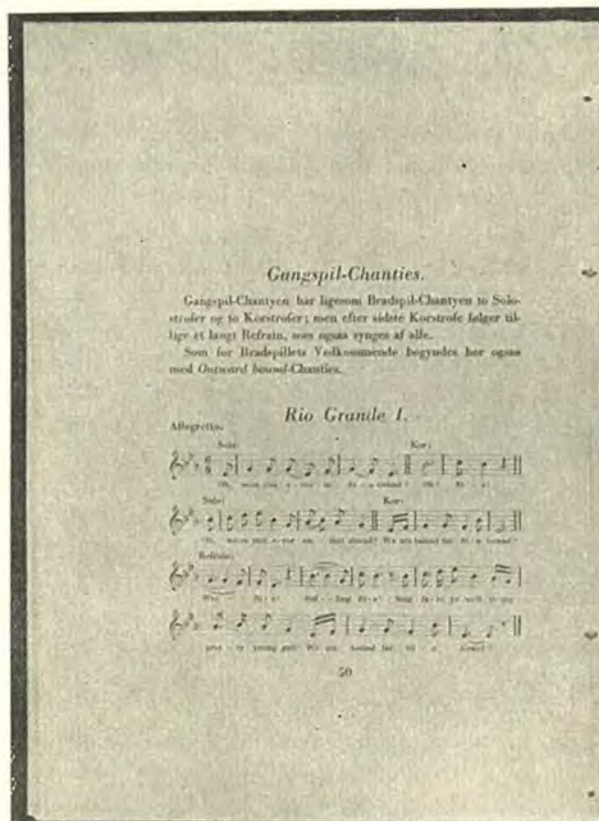
Shirting med Guldtryk

Oprindelig Pris Kr. 7,50

Nedsat til **Kr. 3,75**

Faas hos
„VIKINGEN“s FORHANDLERE
eller paa
BLADETS EKSPEDITION
Central 9822

En Side i Bogen.



Havet

I Uvejrs 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 Ætling af Vikingers Stamme.

Naar Jorden omskiftes fra Aar til Aar,
mens Liv fornyes, og Liv forgaar,
og Vugger forvandles til Grave;
mens Kræfter forødes og ny' opstaar —
stedse dog skiftende Bølger slaar
mod Land fra de evige Have.

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 barkedede Næver!

Jeg ser og beundrer dets Storheds Magt,
dets Bølgers stærke og vilde Pagt
med skumhvide, fraadende Kroner.
Jeg ser og beundrer dets blanke Spejl,
naar Solen straalers paa hvide Sejl,
som frem over Kimingen toner.

Den Kamp og det Liv er mit Hjertes Lyst,
med Soluft fylder jeg glad mit Bryst,
og Havet jeg holder i Ære!
Jeg tager med Glæde min droje Tørn
og jubler, fri som den stolte Ørn:
„Paa Havet er herligt at være!“

Men Havet er lunefuldt, troløst som
en daarlig Kvinde, der skifter om
fra Smil til den susende Vrede.
Og frejldig jeg møder dets Vældes Magt,
paa alle dets Luner giver jeg Agt,
for altid til Kamp er jeg rede.

Og Kamp mod Havet er mandligt Værk,
den Kamp gør Sømanden sejt og stærk
og hærdet de kraftfulde Arme.
Men er den end haard, saa er Sejren skøn,
naar Stormenes Hylen og Havets Drom
førenes i afmægtig Harmen.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. November 1940



Medlemmer pr. Januar 1940

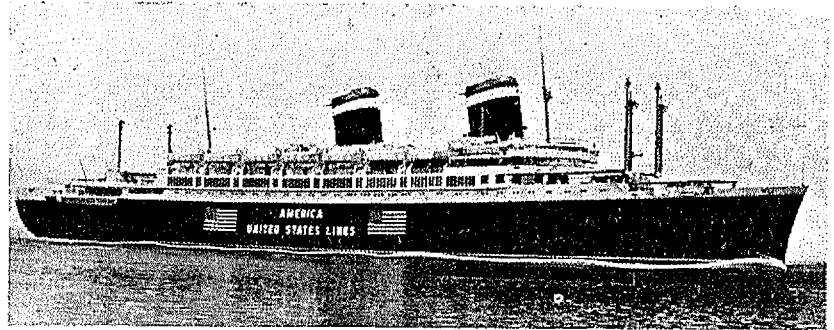
Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugserelskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafslav
 D/S Heimdal
 D/S Hottland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbåde og Lisierederi
 D/S Nautil
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prælix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solus
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Sviters Bjergnings-Entreprise
 Sviters Bugserifdeling
 D/S Torm
 Reederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibelskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

America

United States Lines har fra Newport News Shipbuilding and Dry Dock Co. modtaget sit nyeste Flag-skib „America“.

Konstruktørerne er Messrs. Gibbs and Cox, Naval Architects, der har lavet mindst en Snæs Projekter.

Shipping, British Board of Trade, Bureau of Marine Inspection and Navigation, Fire Underwriters, Convention for Safety of Life at Sea, Maritime Commission og sidst, men ikke mindst Navy Department, da Skibet er bygget som Hjælpekryd-



S/S America.

Først søgte de at tegne en forbedret og forstørret Udgave af „Manhattan“ og „Washington“. Der er udført 50 Modeller og 5000 Tankforsøg, før man bestemte sig til at give Skroget den Undervandsform og det Udseende, som blev de endelige.

Desuden skulde Skibet være det sikreste paa Havet. Derfor tilfredsstiller det følgende Bestemmelser udgivet af: American Bureau of

Shipping, British Board of Trade, Bureau of Marine Inspection and Navigation, Fire Underwriters, Convention for Safety of Life at Sea, Maritime Commission og sidst, men ikke mindst Navy Department, da Skibet er bygget som Hjælpekryd-

ser. — „America“s Hoveddimensioner er følgende:
 Længde overalt 220,4 m — Største Bredde 28,5 m — Dybgang med fuld Last 9,9 m — Dødvægt 15,061 Tons — Gross. Tonnage 27,000 Tons — Netto Tonnage 15,000 Tons — Displacement 55,440 Tons — Brændselsbeholdning 4,958 Tons — Rumindhold af Lastrum 7,500 m³ — Rumindhold af Fryselast 950 m³ — A.H.K. normalt 54,000 — A.H.K.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH
 Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

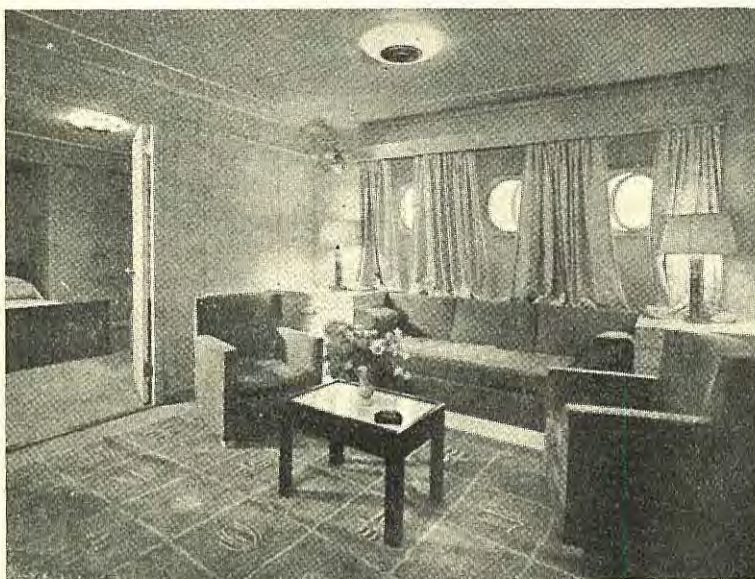
LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Et Hjørne af den store Salon.



Rygesalon for Kahytsklassen.



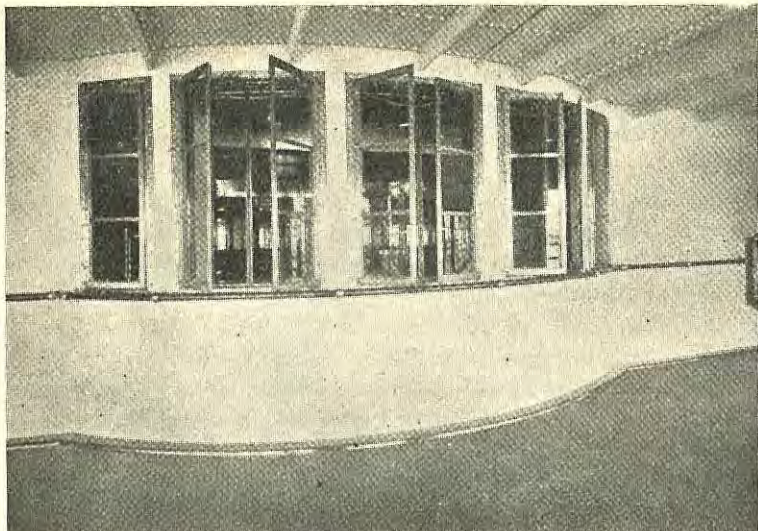
Alle Kamre er enkelt, men elegant udstyrede.

Maximum 37,400 — Normal Fart 22 Knob — Kahytspassagerer 545 — Turistpassagerer 418 — Tredie Klasses Passagerer 241 — Antal Passagerer ialt 1,202 — Mandskab 645.

Skibet har 10 Dæk: Sports-, Sol-, Promenade-, Øverste- og Hoveddæk samt A — E-Dæk. Paa Sportsdækket findes forude Kommandobro, Styrehus, Brandkontrolstation, Kamre og Messer for Dæks- og Maskinofficerer. Paa Dækket er der Plads til Dæksspil, Haandboldbane og Tennisbane. Skærme og strømlinede Vindskærme bidrager til at gøre Opholdet behageligt. Der forventes, at der ikke kommer Sod paa Dækket, da den forreste Skorsten er blind (dummy) og den agterste er forsynet med Vortex Sodudskiller. Desuden har begge særlige Skærme paa Toppen (Sampan-tops). Paa Sportsdækket findes lige agten for den agterste Skorsten en Kennel med Klapkøjer til Hundearistokraterne. Ved Siden af er et Kammer til Hundepasserer. Det er helt igennem alvorligt ment, naar Skibet kaldes en Luxus-Liner!

Paa Soldækket findes en Række Passagerkamre, Børnenes Legesal og Lege-dæk. Paa Promenadedækket findes forrest Kahytsklassens Rygesalon. Den gaar fra Skibsside til Skibsside og har en buet Front. Udstyrelsen er meget smagfuld. Fra Vinduerne har man en udmærket Udsigt over Forskibet og Havet, hvorfra Solen og Solglimet fra Bølgerne vælder ind. Væggene er beklædt med Bøgetræ, som er bejdset i en dybbrun Farve, som staar godt til den brune Shattering, der er dominerende i Gummigulvets Mønster. — Bar'en har som Baggrund en buet Glasvæg, hvori et blødt Lys spiller. Paa begge Sider af Indgangsdørene er der dekorative Landkort. Endelig kan det nævnes, at Rygesalonen har en Tobaksforretning.

Fra Rygesalonen kan man gaa ind i den lukkede Promenade paa begge Sider eller gennem en midtskibs Foyer til en Salon, som har 2 Dæks Højde. Her dominerer et Tæppe, som er haandvævet paa Porto Rico. Den fremherskende Farve er en lys-beige med Kantning af guld-bronze og forgyldt Loft. Om Bagbord kommer man dernæst til Biblioteket og om Styrbord til Butikkerne. Agten herfor er et Modtagelsesværelse og en Cocktailsalon. Resten af Dækshuset optages af Balsalen, der er 16,5 × 20 m og er et smukt Rum i hvidt, sølv og douce graat. Tæppet uden



Promenadedæk med Vinduer til Salonen.

om Dansegulvet er mørk rosa, medens Aluminiumstolene er betrukket med Stof i en douce rød Farve. Agten for det lukkede Dækshus er der et stort aabent Rum til Spil etc. Promenadedækket er beklædt med riflede Gummifliser i Stedet for Træ. Vinduerne i Skibssiden er af en særlig Konstruktion. De er delt i 4 Dele, hvoraf den øverste og nederste er faste, medens de to midterste, som kan forskydes, afbalancerer hinanden.

Paa det øverste Dæk findes de fleste Kamre for Kahytpassagererne. Den agterste Trediedel er indrettet for Turistpassagererne med Indgangshal, aaben og lukket Promenade.

Paa Hoveddækket er en lukket Promenade og Bibliotek for Tredieklases Passagererne, Foyer og Kamre for Kahytpassagerer og Rygesalon og lukket Promenade for Turistklassen.

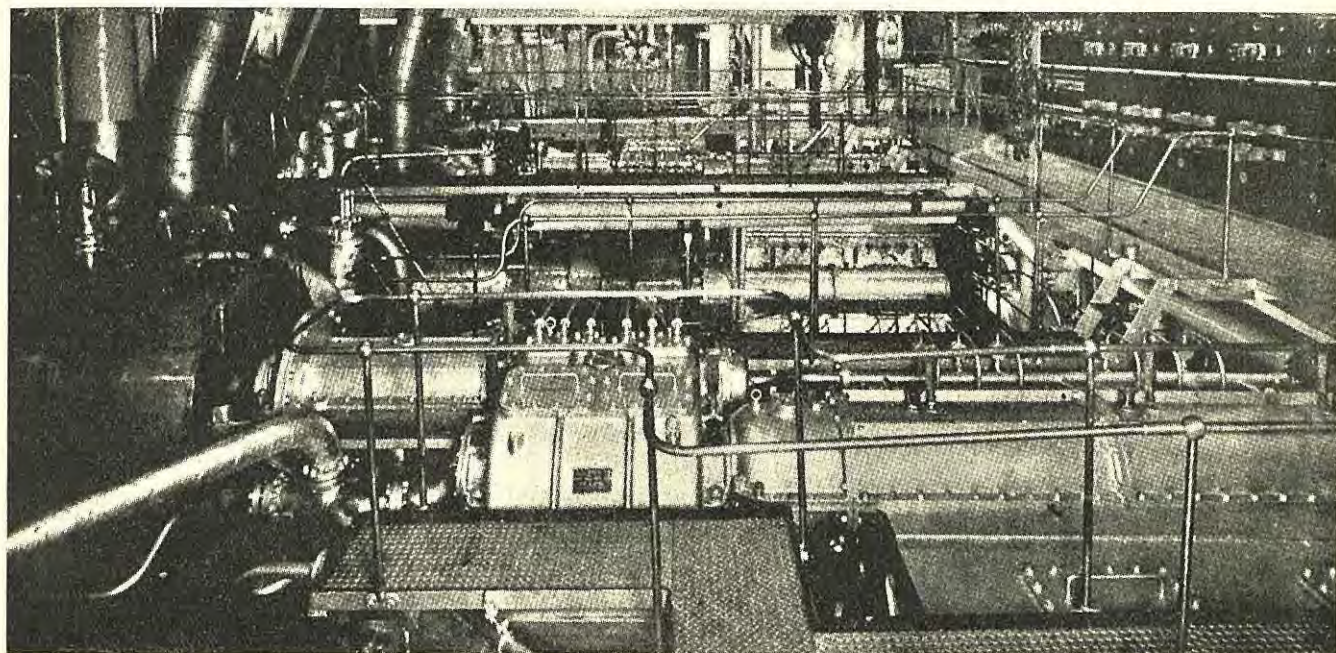
Den store og velindrettede Kabys optager den midterste Del af A-Dækket. Foran for den findes Spisesalon for Kahytsklassen og agten for Turistklassen. B- og C-Dækkene har Kamre for Turist- og Tredieklases Passagerer samt for Mandskabet.

Skroget har 14 vandtætte Skodder. Midtskibs ved Maskin- og Kedelrum gaar de op til A-Dækket, medens de for og agter rækker til Hoveddækket. I Skodderne findes ialt 57 hydraulisk drevne vandtætte Døre. Dørene er delt i to Grupper, der bevæges hver for sig. Fra Broen, hvor det hele kontrolleres, kan dog begge Grupper lukkes ved Hjælp af et enkelt Greb. Roret, der vejer 55 Tons, bevæges af en hydro-elektrisk Styremaskine gennem Telemotorledning.

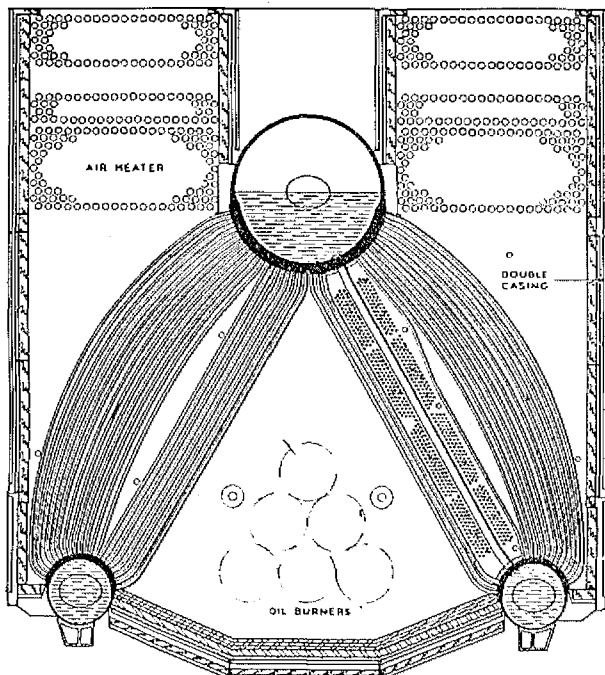
Store Dele af Skroget, som f. Eks. Skodder, Fundamenter, Master og Støtter, er elektrisk svejst, men man har for største Delen holdt sig til Nitning. Der er ialt medgaaet 2,400,000 Nagler til Bygningen.

Der findes fire Lastrum for og to mindre agter. De to forreste har Luger med brandsikre Staaldæskler. De to næste og Fryselasten paa D-Dækket betjenes gennem Sideporte paa B-Dækket. De to agterste Laster er ikke ret store og bruges henholdsvis til Last og/eller Biler og til Post. Der findes 16 Lade- og Lossespil paa Vejrækkene og 4 Spil under Dæks til Kraner.

Det største Skib, der nogen Sinde er bygget i Amerika, drives af to Sæt Turbiner, der er konstrueret og bygget af Newport News Shipbuilding and Dry Dock Co. Hvert Sæt bestaar af en Højtryks-, en Mellemptryks- og en Lavtryksturbine i Serie. Med



Udsigt over Turbinerummet.



Snit gennem en Babcocks og Wilcox Kedel.

et Damptryk paa 28 kg/cm², en Damptemperatur paa 380° og et Vakuum paa 97 pCt. yder Turbinerne ialt 34,000 A.H.K. ved 128 O/M. Bakturbinerne er konstrueret til at give 19,000 A.H.K. ved 95 O/M. med Damp af 27 kg/cm² og 380° ved Indstrømningen.

Højtryksturbinerne er enkeltstrøms Aktionsturbiner, der løber 3500 O/M. Mellemtryksturbinerne er enkeltstrøms Reaktionsturbiner med 1500 O/M., medens Lavtryksturbinerne er af samme Type, men dobbeltstrøms og har samme Hastighed. Forbindelse mellem Turbiner og Skrueaksel sker gennem de Lav Reduktionsgear.

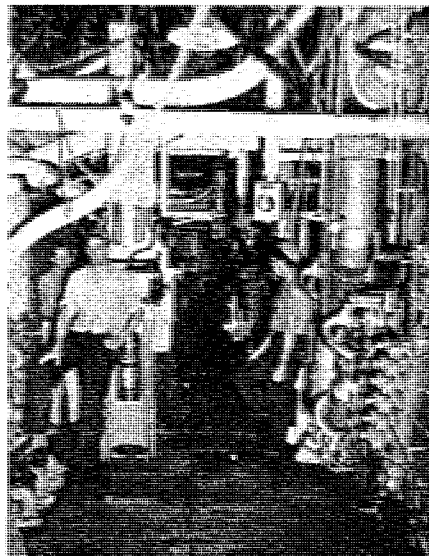
Skrueerne blev først konstrueret efter mange Forsøg i Modeltank. De har en Diameter paa 5,94 m og en Stigning, der varierer fra 5,54 til 5,97 m. Hver Skrue vejer 20 Tons og har et udfoldet Areal paa 15,8 m².

Damp til Maskineriet leveres af 6 Babcock og Wilcox-Kedler, som er af Firnaets Ekspres-Type, Vandrørskedler med 3 Beholdere og oliefyrede. De

er anbragt paa to Fyrpladser, en foran for og en agten for Maskinrummet. Kedlerne er helt beklædt og arbejder med kunstig Træk. De har en normal Ydeevne paa 14,500 kg Damp pr. Time og kan give 15,500 kg Damp pr. Time med en Fødevandstemperatur paa 150°. De er forsynet med Forvarmere og Overhedere. De 3 Fødepumper er de Laval's turbinedrevne 4-Trins Pumper. Hjælpefødepumpen er af samme Type. Der findes termo-hydraulisk Fødevandsregulator.

Rundt om Maskincasingen er der Luftkanaler, som fører Luft til Turbinerummet. Derved isoleres Passagerapteringen mod Varme og Støj fra Maskineriet. Der tilføres forskellige Rum konditioneret Luft, d. v. s. Luft, der har en efter Forholdene afpasset Temperatur og Fugtighedsgrad. Den mekaniske Ventilation bestaar af 50 Systemer for Tilgang af frisk Luft og 32 Systemer for Udsugning. Der leveres godt 1 m³ Luft pr. Minut til hver Passager i alle Kamre. I Mandskabsbeboelsen skiftes Luften 10 Gange i Timen, i Saloner 7,5 Gange og i Lastrum 2 Gange i Timen, undtagen i Fryselaster. Der findes Udsugning fra alle Passagerbeboelsens Rum., Baderum, Toiletter, Hospitaler, Pantries og fl. a. Paa Brandvagten findes en Trykknop, hvormed alle Ventilatorer kan standses i Tilfælde af Brand.

Der findes 4 gearede Turbogeneratorer, 600 KW.



Fyrpladsen i America.


og 120/240 Volt Jævnstrøm. Nøddynamoen drives af en Dieselmotor. Denne Installation findes i den forreste Skorsten, som er en „dummy“.

Der er mere end 100 Pumper paa „America“, og de er alle elektrisk-drevne med Undtagelse af Hoved- og Hjælpefødepumperne og Hovedcirkulationspumperne.

5 Elevatorer er beregnet til Passagerernes Brug, 1 til Maskinbesætningen, 1 til Bagagen og 1 til Proviant, Service o. lign.

Lastrummene er forsynet med Lux Richaudio Røg-

(Slattes Side 32.)



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

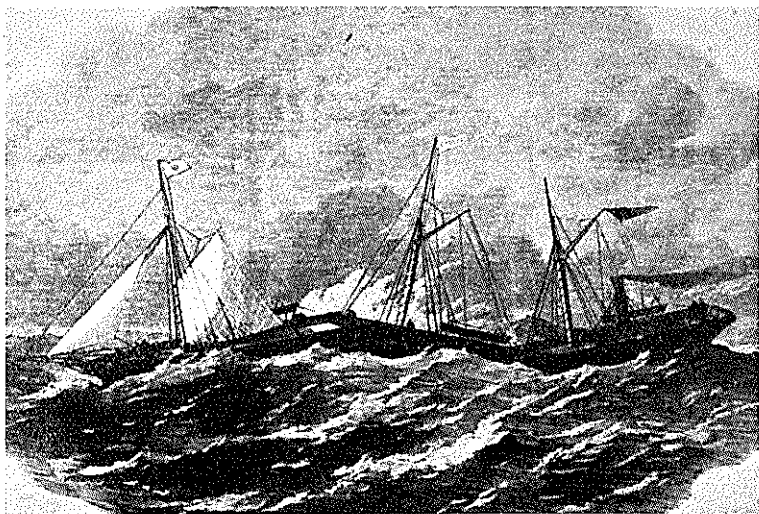
"MYREN"

KØBENHAVN

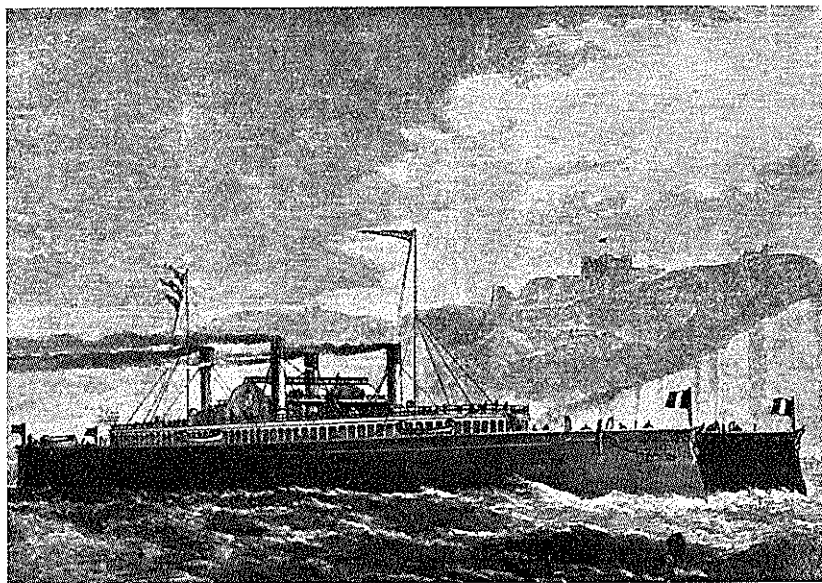
Korresponderende Reder:
HOLM & WONSILD
Telegram-Adresse: "Holmsild"
Amaliegade 36

Mærkelige Skibe

„Connector“ blev bygget i Blackwall i 1863. Opfinderen paastod, at hans Skib havde følgende Fordele: „Det vil være i Stand til at efterlade en af sine Afdelinger i en Havn, hvor den losses, medens Resten af Skibet fortsætter til Bestemmelseshavnen. Paa Returrejsen kan saa den efterladte Afdeling hentes og lægtes paa, ligesom en Vogn kobles til et Tog.“ I vore Dage synes vi, Idéen er fuldstændig vild, men i de Dage syntes man, at den var udmærket, og Begejstringen var stor paa Prøveturen.



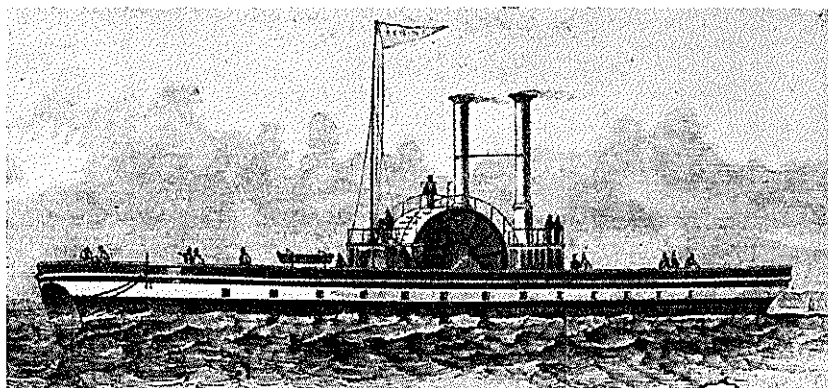
»Connector« som kunde deles i Sektioner.



Kanaldamperen »Castalia«, der havde to Skrog.

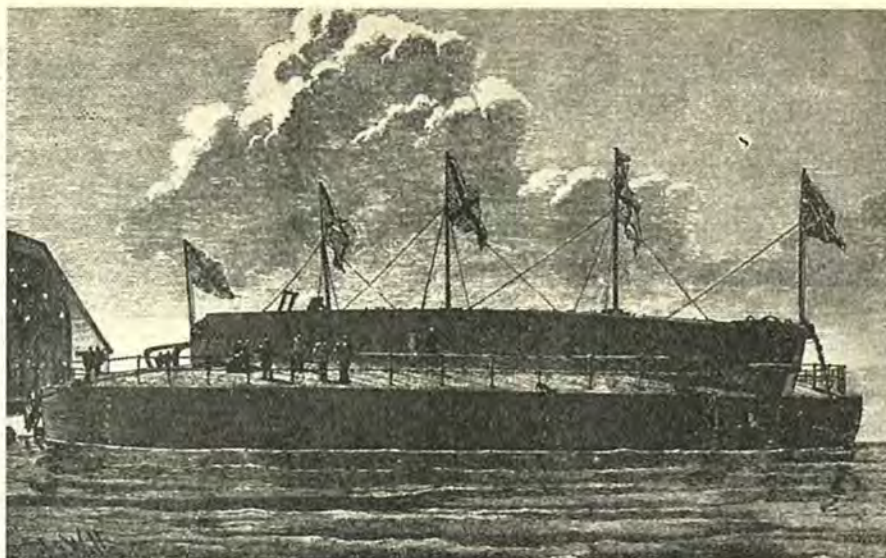
Den Tanke, at et Skib med to Skrog vilde have en særlig stor Stabilitet, har beskæftiget mange Opfindere. Kaptajn Dicey fik i 1874 søsat en saadan Damper beregnet til Fart over Kanalen. Den hed „Castalia“ og var Resultatet af Diceys Eksperimenter med Udrigger-Kanoer i Brændingen. (Han var paa det Tidspunkt pensioneret efter Tjeneste i Kalkutta). Skibet havde rummelige Kahytter, Kamre og Toiletter og var derved i stærk Modsætning til de andre Kanaldampere med deres snævre Kamre og trange Kahytter. Skønt den var meget rolig i Søen, kunde den ikke betale sig, da den var for langsom, og den blev snart taget ud af Farten.

I 1850 konstruerede Peter Borrie en „Sikkerheds-Jerndamper“ til Transport af Gods, Passagerer, Kvæg og Køretøjer af enhver Art. Den havde to adskilte Skrog — hver 47,85 m langt — med et enkelt Skovlhjul imellem og forbundet med et Dæk, der var 8 m bredt. Den var særlig bygget til Sejlads paa Clyde, men den synes ikke at have været nogen Succes. Ved hver Ende af Hjulkassen var der Dækshuse, hvori der var Kabys med Dampkogeapparater, Spisesalon og Messe for Maskinofficerer.



Patent Sikkerheds-Jerndamperen »Gemini«.

„Admiral Popov“ blev bygget i Nikolaieff i 1875. Det cirkulære Jernskrog var beklædt med Træ og kobberforhudet. Hovedarmeringen bestod af to 12" Forladekanoner opstillet i et Citadel paa øverste Dæk. Det stod fast og kunde kun bevæges ved at dreje Skibet. Tanken med at bygge et cirkulært Skib var at reducere Rulningen til et Minimum for derved at skabe en stabil Kanonunderbygning. Med en vis Begrænsning maa det indrømmes, at „Admiral Popov“ leviste sin Opfinder, Admirals Popov's Tanke. I grundede Farvande i Østersøen og Sortehavet viste disse Skibe deres Stabilitet.

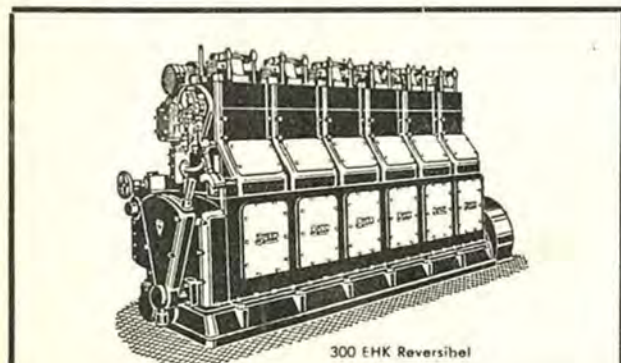


Det russiske, cirkulære jernskrog »Admiral Popov«.

De var imidlertid meget vaade i haardt Vejr, hvor Søen brød stærkt over det underste Dæk.

America. (Fortsat fra Side 30.)

Alarmsystem, som bestaar af 27 Rør, som fører fra de forskellige Rum til Brandvagtten. En særlig Finesse ved dette System er Brugen af Tregangsventiler, saa man i Tilfælde af Brand kan bruge de samme Rør til at lede Kulsyre igennem til Brandslukning.



300 EHK Reversibel

BUKH-DIESEL

Marinemotorer

fra
5 HK



til
1000 HK

Motorfabriken **BUKH** A/S
Kalundborg

Desuden findes der særlige Kulsyresystemer til Brandslukning i Maskin- og Kedelrum.

„America“ har 16 Redningsbaade. De 2 forreste er 8,5 m lange og kan rumme 35 Personer hver. De staar under mekaniske Davider, der betjenes af Elektromotorer. De 2 næste Baade er Motorbaade 10,6 m lange, rummende 104 Passagerer. De er forsynet med Radiosender og -modtager. De øvrige Baade er 10,6 m lange og rummer 135 Passagerer. De er forsynet med haanddrevne Propellere. Alle Baadene er af Staal med løse Aluminiumsskier for at lette Udsætningen, naar Skibet har Slagside.

Der er installeret et Sperry Gyroskopkompas med Selvstyrer og to 45 cm Sperry Lyskastere foruden den særlige Belysning, der foreskrives i Panamakana-lens Regler og i engelske og tyske Havneregler.

Hvad har Rederen saa faaet for sine 17,000,000 Dol-lars? Paa Prøveturen naaedes 24 Knob, og de kontraktlige 34,000 A.H.K blev overskredet. Man skulde tro, at Skibet vil vise sig formaalstjenlig i en hvilken som helst Fart. Rederiet ejer i hvert Fald det største, dyreste og hurtigste Handelsskib i U. S. A.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

Det danske Redningsvæsen

Marineministeriet har udsendt Beretning om det danske Redningsvæsens Virksomhed i Aaret fra den 1. April 1959 til den 31. Marts 1940.

Der findes ialt 57 Redningsstationer og 4 Bistationer, hvoraf 57 er Baad- og Raketstationer, 8 Baadstationer og 12 Raketstationer. Bistationerne er alle forsynet med Roredningsbaade. 22 Baade er Motorbaade. Redningsvæsenets Materiel samt Baad- og Opbevaringshusene er indtegnet i Statsbrandforsikringsfonden for et samlet Beløb paa godt 2,5 Mill. Kroner.

Den samlede Udgift til Redningsvæsenet har været 700,000 Kroner.

Antallet af Redningsforetagender har været 14, hvorved der blev reddet 74 Menneskeliv. Desuden har Redningsapparaterne i 82 Tilfælde været i Bevægelse i Anledning af indtrufne eller befrygtede Strandinge. Heraf var i 41 Tilfælde Redningsbaadene søsat for at assistere nødstedte Fiskerbaade og Pramme under deres Landingsforsøg paa Kysten og ved Indsejling til Havn. Det drejede sig om ialt 106 Fartøjer med ialt 575 ombordværende.

Som sædvanlig gives der en kort og nøgtern Beskrivelse af de 14 Redningsforetagender, hvor der blev reddet Menneskeliv. Vi gengiver her et Par for at give vore Læsere et Begreb om, hvorledes det gaar til.

Den 15. Marts 1940 Kl. 15,00 modtog Opsynsmanden ved Redningsstationen „Lønstrup“ Melding fra Baadmand Karl Arildsen om, at der ca. 2,5 Sm. Vest for Rubjerg Knude laa en Damper til Ankers, men der var intet bemærkelsesværdigt at se. Samtidig meddelte Baadsmanden, at han i Radioen havde hørt, at en Damper var ved at synke Vest for Hirtshals Fyr.

Da Opsynsmanden tænkte sig Muligheden af, at det maaske kunde være den Damper, som laa udfør Rubjerg Knude Fyr, forsøgte han gennem Redningstelefonen at faa Forbindelse med Stationen i Hirtshals, men kom ikke længere end til Nørre Tornby, hvorfra der blev sagt, at Redningsbaaden fra Hirtshals var gaaet ud. Fyrmesteren paa Rubjerg Knude Fyr oplyste paa Forespørgsel, at han endnu ikke havde hørt eller set noget, men ved en derefter foretaget nærmere Undersøgelse meddelte han, at der ret ud for Fyret laa en Damper med Agterskibet i Vandlinien, men at der ingen Signaler var at se paa Skibet.

Vinden var NØ, Styrke 7 med Snetykning, Braad paa Revlerne og vestgaende Strøm.

Kl. 15,15 blev Redningsmandskabet alarmeret, og da alle var mødt, blev Motorredningsbaaden ført til Havet, hvor den Kl. 15,50 blev bragt flot.

Udsætningen af Baaden var meget besværlig paa Grund af Is og Sne, hvorfor der blev antaget 4 Fiskere til Assistance ved Udsætningen.

Før Redningsbaaden var bragt flot, meddelte Fyrmesteren, at han havde observeret en Skibsbaad med Skibbrudne, som forlod Damperen.

Da Redningsbaaden naaede ud til Damperen, var Agterskibet under Vand, 3 Mand sad i Formasten, 2 Mand i Agtermasten, 1 i en Luftventil og 4 klamrede sig til den kæntrede Jolle. En anden Jolle var fyldt med Vand. De 4 Mand ved den kæntrede Jolle blev først taget op i Redningsbaaden ved Hjælp af Liner, som blev kastet ud til dem, og derefter blev de Skibbrudne, som sad i Masterne, ligeledes med Liner halet over i Redningsbaaden.

Da alle de overlevende, ialt 10 Mand, var vel om Bord i Redningsbaaden, stod den tilbage til Stationen, hvor den landede Kl. 18,00. De 10 Skibbrudne, som var meget udmattede, blev bragt i Land, og med en Slæde blev nogle af dem bragt til det nærmeste Hus, medens andre blev baaret. En Del af Redningsmandskabet havde laant de Skibbrudne noget af deres Tøj, hvorved de selv var udsat for Kulden, men saa snart Redningsbaaden landede, blev de straks sendt hjem for at faa tørt Tøj paa.

3 Læger blev kaldt ud til Lønstrup, men da de paa Grund af Snefog ikke kunde køre i Bil, lejede Politimesteren 2 Jernbanevogne med Sneplov, hvorved 4 af de Skibbrudne blev bragt til Hjørring Sygehus, de øvrige blev i Lønstrup. Skibets Fører, Kaptajn de Buhr, som var blandt de reddede, døde ca. 1 Time efter, at han var bragt i Land.

Redningsbaaden blev derefter bragt i Hus, og Kl. 19,25 blev Mandskabet hjemsendt med Ordre til at møde den næste Dag Kl. 8 for at rengøre Baad og Materiel.

Den sunkne Damper er S/S „Eschersheim“ af Bremen paa Rejse fra Tyskland til Oslo med Kul og Koks.

Vi kan tilføje, at Mandskabet fra „Unterweser Reederei A/G“, Bremen, har modtaget en Belønning paa 700 Kr. samt en Takkeskrivelse som Paaskønnelse for Redningsarbejdet.

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

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

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

Den 28. Marts 1940 Kl. 3,05 modtog Opsynsmanden ved Redningsstationen „Hirtshals“ Melding fra den udsendte Strandvagt, Baadformand William Rimmen, om, at et Skib var strandet Øst for Havnen.

Vinden var NNV, Styrke 6, med Snebyger, stærk Frost, høj Sø og haard østgaaende Strøm.

Det blev straks besluttet at alarmere Redningsmandskabet. Paa Grund af stærkt Snefald tog det nogen Tid at faa dette sammenkaldt, men efterhaanden som de mødte, blev de sat i Gang med at fjerne Sneedriverne fra Beddingen, og Kl. 4,10 var Redningsbaaden firet i Vandet, hvorefter den stod ud af Havnen og videre Øst paa med Kurs mod Strandingen.

Kl. 4,55 var Redningsbaaden ved Strandingsstedet, men da Besætningen efter gentagne Opfordringer ikke ønskede at forlade Skibet, vendte den tilbage til Havnen, hvortil den ankom Kl. 5,50. Da det stadig stod med Snebyger, blev det besluttet at lade Redningsbaaden ligge klar i Havnen.

Kl. 12,05 observeredes mellem Snebygerne, at Skibet havde sat Signaler, og at Søen slog hen over Skibet og bortrev Dækslasten, hvoraf en Del allerede var drevet i Land.

Da det stod klart, at Skibet nu ønskede Hjælp, gik Redningsbaaden Kl. 12,50 atter ud af Havnen.

Vinden var nu N. t. V., Styrke 6, Snebyger og Frost.

Redningsbaaden stod videre Øst paa, idet den holdt sig godt klar af Braaddet paa det lave Vand, som et paagældende Sted strækker sig langt ud fra Kysten. Da Redningsbaaden var ud for Skibet, blev der holdt ind mod dette med udlagt Baadsløb. I Læ af Strandingen, som stod med Bredsidens mod Søen, blev der ved Hjælp af en Kasteline oprettet Forbindelse, og med en Del Besvær lykkedes det at faa Besætningen ned i Redningsbaaden, som derefter stod ud gennem Braaddet, hvor Søen ustandseligt gik hen over Baaden. Saa snart Redningsbaaden var klar af Braaddet, blev Kursen sat mod Havnen, som naaedes heldigt Kl. 14,10, hvorefter de reddede, ialt 15 Mand, blev indkvarteret paa et Par af Hotellerne i Hirtshals.

Redningsbaaden blev derefter bragt i Hus, klar til Brug paany, og Kl. 14,50 blev Redningsmandskabet hjemsendt.

Det strandede Skib var M/S „Joseph Bergendorff“ af Karlstad paa Rejse fra Rotterdam til Gøteborg med

Koks og med en Besætning af 15 Mand, der alle blev reddet.

Som Aarsag til Strandingen angives, at Skibet havde faaet Lækage og derfor blev sat paa Grund.

Nu vilde vore Læsere maaske sige, at disse 2 Redningsbaades Besætninger har gjort særlige fortjenstfulde Indsatser i de refererede Tilfælde, og deri vil sikkert ingen modsige dem, men —

Franskmanden Emile Robin har gennem en Aar-række stiftet ialt 8 Legater til Fordel for Personalet, Enker og Børn efter Redningsmandskaber. Et af dem hedder: „Til Belønning for den Redningsbaads Besætning, der i det paagældende Aar har været udsat for størst Fare ved at redde Skibbrudne.“ Legatet er for Aaret 1939 tildelt Mandskabet ved Redningsstationen „Klitmøller“ for Virksomheden den 21. December 1939 i Anledning af nødstedte Fiskerbaade.

Da der ikke ved dette Foretagende blev reddet Menneskeliv, er det ikke omtalt i Beretningen, men man kan af de ovenstaaende tænke sig til, at det maa have været en usædvanlig haard og farlig Tørn.

Til Slut skal vi nævne, at Ø.K. har sendt Belønninger til Mandskaberne ved Redningsstationerne „Skagens Havn“ og „Aalbæk“ som Paaskønnelse for Eftersøgning med Motorredningsbaaden af M/S „Chile“ i Aalbækbugten den 16. Januar 1940.

Ful paa Havet

$\frac{2}{3}$ af Oplaget solgt paa 2 Dage

„VIKINGEN“ har den Glæde, at Juleheftet „JUL PAA HAVET“ modtages med den samme Interesse og Glæde som de foregaaende Aar, og Anmeldelserne i Pressen hævder, at det er det bedste Julehefte, vi endnu har udsendt.

Vore Læsere, som har Slægt og Venner i Udlandet, benytter det i stor Udstrækning som en Julehilsen fra Danmark. De af vore Læsere, som vil være sikre paa at faa et Eksempplar af „JUL PAA HAVET“, bør sikre sig det nu.

	Grundlagt 1875	Th. Møller	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København
Hovedoplag for Danmark		Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«

Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 59.

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

Annonceafdelingen: Tlf. Central 9822. Gammel Mønt 59, 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.



Københavns Maskinisteskole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven
Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 . København
Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Grundlagt 1889

Ole er gaaet i Land

og serverer hver Dag i

Café Højbro, Højbroplads

Se ned og smag paa den gode Mad og de billige Varer. 1/4 Cloe med Kaffe 8 Kr.

Ingen Drikkepenge.



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. : FREDERIKSGADE 1

TELEFONER: C. 2537 — 2538

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S



HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



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“

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN

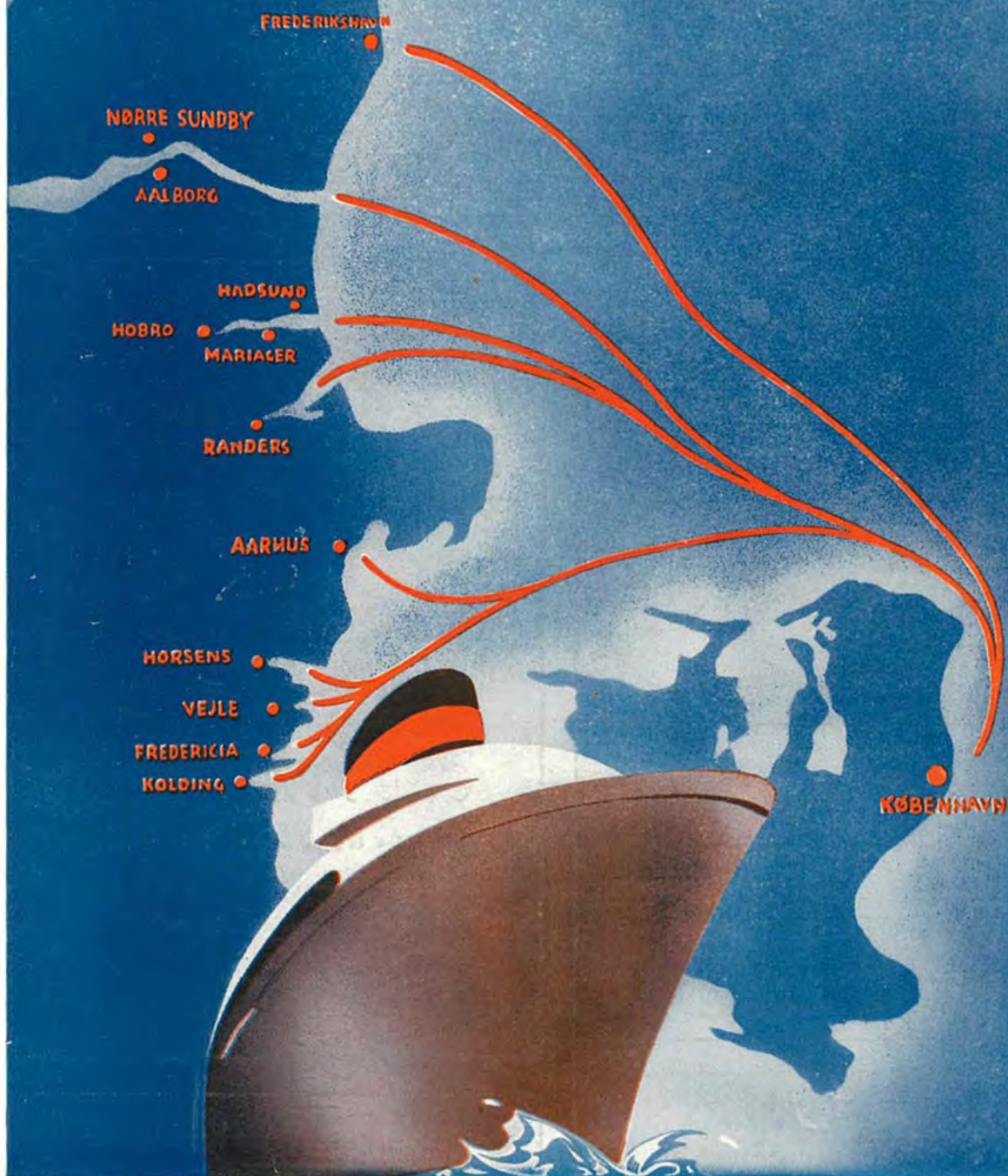
Telefon Central 72

(13 Ledninger)

Abonnement paa »Vikingen«

Vikings Læsere erindres om Bladets
Abonnementspris: Kr. 4.00 pr. Kvartal —
Abonnement kan tegnes paa Vikingsens
Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse

REJS MED DFDS





VIKINGEN

5 Øre
November

DEN GAMLE POSTBAAD

Maleri af H. Schosler Pedersen

1941 - Nr. 22
18. Aargang



Successen er fastslaaet af den danske Presse, og vi bringer her Uddrag af Anmeldelserne paa „JUL PAA HAVET“

Redaktør Asger Karstensen skriver:

„JUL PAA HAVET“ er helt igennem et Pragtvaerk, haade hvad Tekst og Billeder angaar. Den er vaerd at besidde, rig som den er paa Underholdning og Somandsstof. Der er udfort et saa stort og fortjenstfuldt Arbejde ved Skabelsen af denne Julebog fra „VIKINGEN“s Forlags Side, at den fortjener al Anerkendelse af den læsende Almenhed og Paaskønnelse af vort Søfolk og deres Venner. Denne Bog bør alle købe.

Redaktør Fornjotur skriver:

Det er en smuk Julehilsen til de danske Søfolk, der sikkert vil vække stor Glæde hos Modtageren. Det bringer en Mindelse om dansk Jul til dem, der maa fejre Aarrets største Fest uden fremmed Himmelstrøg og fremmedartede Forhold. Smukke Farvebilleder og fyldigt Stof i Form af Digte og Fortællinger gør dette smukke og velredigerede Julehæfte til en virkelig Glæde at læse.

Dansk Sørestaurationsforening skriver:

Bestil derfor „JUL PAA HAVET“ snart, da denne Julebog ikke maa savnes i noget Hjem og endnu mindre i noget Skib.

Dansk Søfartstidende skriver:

Alt i alt er „JUL PAA HAVET“ sin Udgiver verdigt og vil blive hilst velkommen overalt; i Aar mere end nogensinde. Gid det maa naa ud til saa mange af vore Landsmænd som muligt.

Sømændenes Forbund skriver i „Ny Tid“:

Dette „VIKINGEN“s særlige Julebudskab har som sædvanlig forstaaet sin Opgave ved netop at vælge Indholdet til et saadant Julenummer — et vekslede og indholdsrigt Uddrag af Livet, som det har været levet for mange Aar tilbage, og som det leves i Dag.

Socialdemokraten skriver:

„JUL PAA HAVET“ har et smukt Omslag, et broget Indhold af Fortællinger og mange dejlige Billeder af Skibe. Det lugter af friskt Saltvand og Jul.

Korsør Avis skriver bl. a.:

Det er saa festligt udstyret med mange Farvetryk, at det er en virkelig prægtig Gave.

Nationaltidende skriver bl. a.:

„JUL PAA HAVET“ er som sædvanlig et smukt gennemillustreret maritimt Skrift, ikke alene skrevet for Sømænd, men for alle, som nærer Interesse for det danske Søfartserhverv og dets Historie.

Helsingør Dagblad skriver:

Det er det elegante Tidsskrift „VIKINGEN“, der lancerer det smukke Julehæfte „JUL PAA HAVET“. Det er interessant og yderst læseværdigt for enhver.

Bornholms Avis skriver:

„JUL PAA HAVET“ er nok tilegnet Sømændene, men det er ogsaa kærkomment i alle andre Hjem.

Denne Begejstring, som giver sig Udtryk i Pressen i Omtalen af „JUL PAA HAVET“, har selvfølgelig bredt sig til Publikum, saa at Forlaget trods forøget Oplag kun har et begrænset Antal Julehefter tilbage.

Enhver, der vil sikre sig „JUL PAA HAVET“, maa derfor købe det nu enten hos Deres sædvanlige Forhandler eller paa „VIKINGEN“s Forlag,

Gl. Mønt 39 — København K. . Telefoner Central 9822 — Byen 8040

De gamle Kadrejere i Øresund

Mændene — Baadene — Handelen

»I wrote an epitaph«

*Med Huden barked brun af Sol og Vind
og Elementet, hvor han kækt har tured.*

Et Billede fra Fortiden.

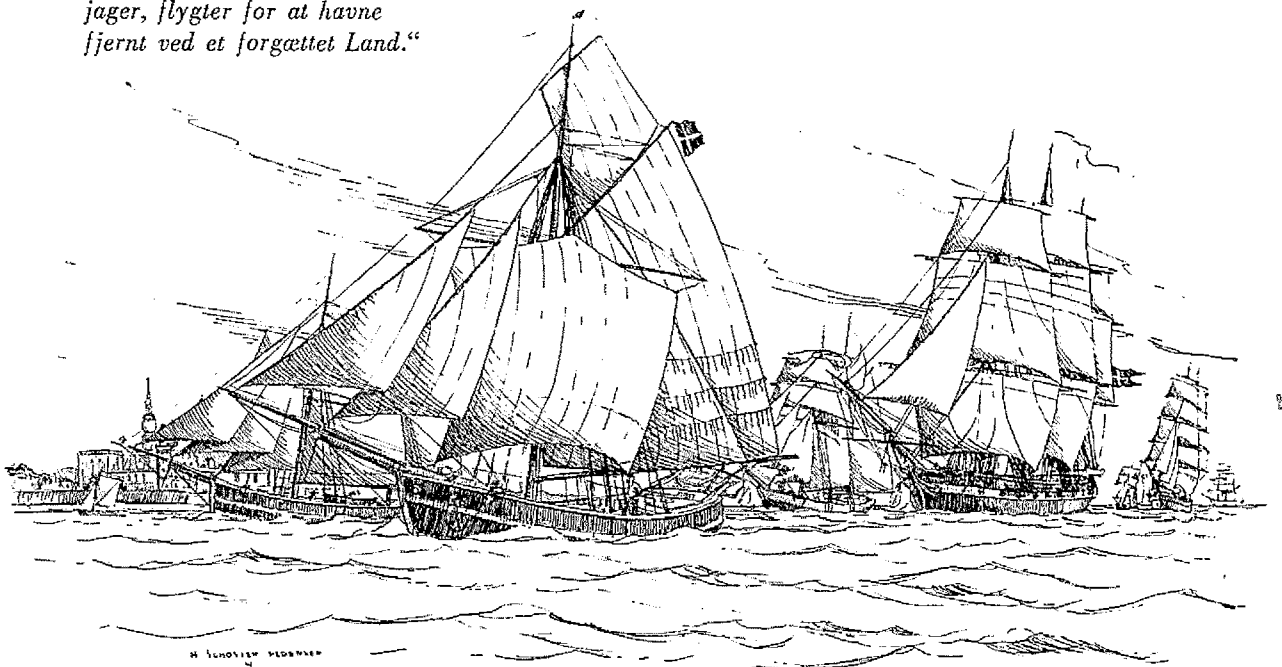
SENSOMMER over Øresund — efter Dages skiftende Stille og Søndestorm kommer en frisk Brise fra Nord. Hundreder af Ankerliggere; om Aftenen, et feagtigt Skue, naar Lanterneerne lyste med det oplyste Helsingborg som Baggrundsillumination, har ventet med Længsel. Ankerspillenes Knaagen og Matrosernes enstonige Opsang høres langt ind over Land, alt hvad trække kan sættes af Sejl, Stævnen tager de første Skumsprøjt og

*„Ude paa de blanke Vande
bær de hvide Sejl fra Land
— Længsler lig paa drømmfyldt Pande —
høje, perlestænkte Stævne
jager, flygter for at havne
fjernt ved et forgættet Land.“*

Kort og klart tegner Ibsen her Billedet af Sejlerskaren. Det var et Skue, stort og betagende, det kunde faa Hjertet til at banke af Udlængsel i mangt et Drengebryst. Særlig naar de store Orlogsmænd, Linieskibe og Fregatter, tonede frem med alle Klude oppe — „Mannevarerne“ hed de paa Fiskernes ikke helt fejlfri Engelsk — var det et uforglemmeligt Syn. I mine Drengeaar 60—70 Aar tilbage kunde Sejlmassen være saa stor, at Udsigten til Sverrig helt var skjult.

Det var Kadrejernes gyldne Tid. Var og er Fiske-rens Liv en Chancesejlads, saa var Kadrejerens det ikke mindre. Med Sejlskibenes næsten totale Forsvinden er Kadrejernes raske Liv nu en „Saga blott“.

Hurtig gik det nedad med Sejlskibenes Tal; alene i Aarene 1883—88 sank Tallet i Danmark fra 2829 Sejlskibe til 8 paa tilsammen kun 727 Tns.



Det var et Skue, stort og betagende.

Mændene.

De gamle Kadrejere havde gennemgaaet en haard Skole. Ved deres Vugge i de smaa Fiskerhuse langs Stranden sang Havet deres Vuggesang, og fra det Øjeblik, de som 3—4 Aars Dreng første Gang kravlede over Lønningen i den fædrene Baad, var den lune-fulde Sø deres egentlige Hjem. Søen lokker og drager, og engang fanget af dens evigt skiftende Trylleri længes Sømanden altid tilbage.

Efter de alleryngste Aar maatte Drengen tage sin Tørn i Baaden, saa efter Konfirmationen ud som Skibsdreng, Skolen igennem paa de store Have til Skalaen til „Helbefaren“ var gennemløbet. Saa gik det ham, som det gik Terje Vigen: „Han længtes nok hjem til Slut“, længtes mod det lille Fiskerleje ved Nordsjællands Kyst, hvor han som Dreng havde vogtet Sildenæringer paa Søen i lange Nætter, dørget Makrelen, pilket Torsken, anglet Rødspætten og været ude om Foraaret til Slottegarnsjagten efter Hornfisk og til Efteraarets Aaleeventyr.

Det stille Liv som Fisker passede ham ikke, selv om Kone og Barn for at blive ved Ibsen „bandt med et Sæt ham fast“. Eventyret laa ham i Blodet, Minder fra haarde Kampe mod Storm og Sø og Landgangstyper i fjerne Havne, alt drev ham bort fra det jævne Fiskerliv; paa Sundet — lige uden for Døren, dér laa Eventyret og ventede paa ham.

At fylde Baaden med gangbare Varer, Spiritus, Tobak i enhver Form, Æg, Smør, fersk Kød o. s. v. — Lageret var rigt vekslende — og saa ud paa Handelen, det var et Liv, det var Chancesejlads, det var Eventyr.

Sejle kunde de gamle Gutter, de skulde ses i en Baad, se dem krydse Sundet milevidt op med alt det Sejl, Baaden kunde bære, Storm skræmte dem ikke, de var et med deres Baad. Haanden hvilende let paa Rorpinden og Skøderne klar, de skarpe Øjne var støt paa Udkig efter Krusningerne, der røbede de farlige Kastevinde fra Kystens Slugter og Skove, og Hjernens trænedede Ligevægtscenter holdt Baaden paa den rette Side af Dødpunktet, altid lige til Stregen. Mangen Sejler og Flyver har betalt med sit Liv, naar denne Evne svigtede i et kritisk Øjeblik. Den svigtede aldrig de gamle Ulke.

Baadene,

der benyttedes, var alle byggede i Snekkersten af Baadebyggerdynastiet Svendsen. Gamle *Jens Svendsen* og Sønnen *Laur. Svendsen*. To andre af *Jens Svendsens* Sønner, *Jacob* og *Svend*, var ogsaa dygtige Baade- og Kutterbyggere. Den ene paa Holmen, den anden i Dragør og Kastrup.

Aarhundreders Erfaring havde skabt en Mønstertype, som de dygtige Haandværkere stadig forbedrede. Som Regel var det 18 Fods Baade, letroende hurtigsejlende, men meget stærkt byggede, Egenskaber, hvis Forening kræver en dygtig Mands Snilde i fuldeste Maal. Det skulde være godt Kram, Skuring mod Skibsside var ikke let at undgaa. Skibet skulde

følges, til Handelen var sluttet. Og haardt skulde en Skipper trænge til Varer, før han bakkede Sejl for Kadrejerens Skyld.

Handelen.

Som omtalt foran kunde Tilfældet medføre, at hele Flaader af Sejlskibe lettede paa én Gang. Ogsaa da var der Eventyr i Vente. Overalt signaleredes efter Lods. Naar alle Lodser og Reservelodser var ude, tog Kadrejere og Fiskere Chancen som „kendt Mand“. Mange af dem havde endog Patent som „Petersborglods“, et forlængst nedlagt Erhverv.

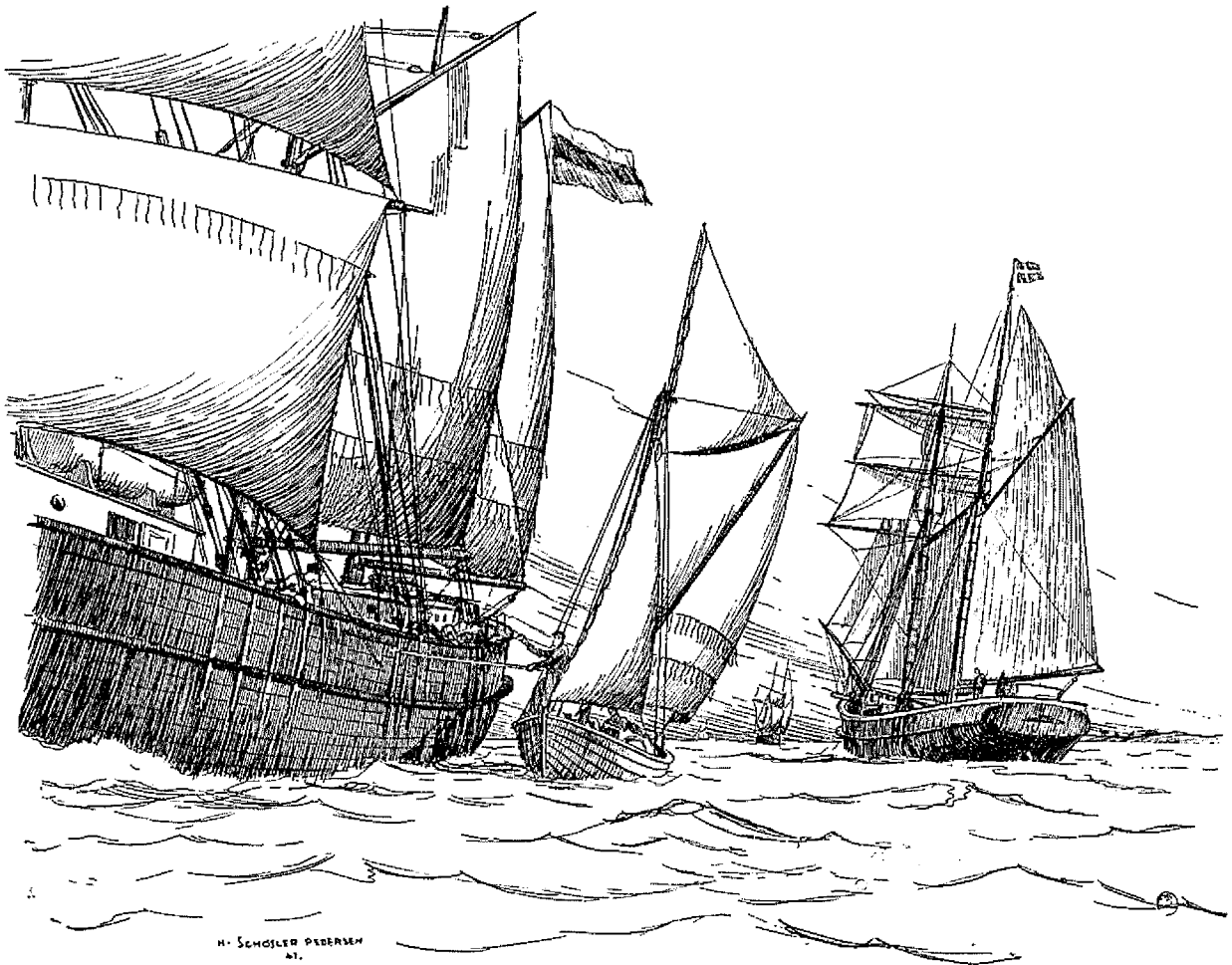
For at nævne nogle Navne i Flæng, hvor Kadrejeriet var gaaet i Arv i Generationer, kan nævnes fra Helsingør Slægterne *Knoblauch*, *Seifert* og *Lind*, ikke at forglemme gamle *Jens Holm*, tillige Petersborglods. Fra Snekkersten huskes endnu *Børge Petersen*, *Jens* og *Peter Andersen*, *Alfred* og *Martin Borresen* og Broderen *Charles*, der flyttede til Gilleleje, vel en af alle Tidens skrappeste Baadførere og dygtig Handensmand. Fra Espergærde huskes *J. Aanonsen*.

Hvorledes foregik Handelen? Kadrejerer løb Skibet op eller afventede dets Komme. Fik han en Line tilkastet, var det godt, ellers maatte Baadshagen holde for med et Tag i et udenbords Vant. Saa vistes Varerne frem. Fra Sømandslivet havde man det nødtørftige Ordforraad paa Alverdens Sprog. Oftest blev det Byttehandel med Tovværk, Sejldug eller „udenlandske Varer.“ Var Handelen sluttet, saa gik Turen hjemad.

Her maa indskydes lidt Geografi. Kysten langs Helsingør By før Kystbanens Anlæg og den ny Jernbanestation var dengang vidt forskellig fra nu. Fra Resterne af Villa Augusta — den Gang Residens for Prinsesse Augusta — og til Jernbanestationen er det hele Opfyldning. Den Gang gik Sundet hele Vejen ind til ca. 100 Alen fra Strandgades Husrække, alle østgaaende Gader endte ude i Vandet, som Regel i en lille afgrænset Plads, de saakaldte „Bakker“. Her lejede Fiskere og Kadrejere Baadeplads. Alle „Bakker“ havde Navne: *Jens Hansens Bakke*, *Ankerbakken*, *Bornholms Bakke*, *Antonis Bakke* o. s. v., der var vel godt en halv Snes ialt. Her kunde de raske Folk smutte ind med Baadene uden nærgaaende Toldeftersyn. Nægtes kan det jo ikke, at der kunde være de Ting med, der havde Toldvæsenets største Interesse.

Efter denne lille geografiske Udflugt maa Emnet atter tages op.

Vel hjemme forestod der endnu en Handel: Salget af de tiltuskede Varer. I Helsingør havde gamle *Jens Hansen*, Gyldenstræde, næsten Eneret paa Køb af Tovværk og Sejldug af Kadrejerne. Det var en lille smart Mand, selv gammel Sømand, han havde som alle den Gang et Øgenavn, „Mandehovedet“, refererende til hans ringe Højde. Blev Kadrejerne ikke fattige af at handle med Skibene, blev *Jens Hansen* det heller ikke af at købe af Kadrejerne. Der gaar mange Sagn om, hvorledes de pudsede hinanden. Det var en Sport, der dreves saa tit og ofte Lejlighed gaves — og det gjorde



Baadshagen maatte holde for med et Tag i et udenbords Vant.

ingen Skaar i det gensidige Venskab. Mest kendt er Tricket med at sænke Tovværk i Havnen en Dags Tid eller to, derefter lægge det i Solen, til det blev tørt udvendig og saa først omsætte det. Det hjalp vældig paa Vægten.

I det daglige Liv

var Kadrejeren som Folk er flest. Hans Optræden var rolig og besindig, faamælt, ikke let at komme paa Talefod med, som vanlig Tilfældet er med de af Søens Folk, der har prøvet lidt af hvert. Men kom man dem nær paa Tomandshaand, saa kunde de „spinde en Ende“ saa godt som nogen. Og et en Gang knyttet Venskab holdt Livet ud. De var gode Sam-

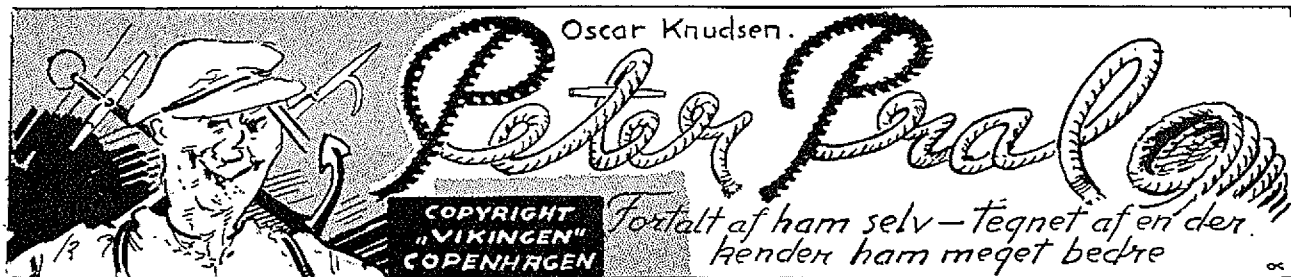
fundsborgere, der passede deres Dont og gav enhver sit, ædruelige, gode Familiefædre, der lærte Børnene Tugt og Orden fra smaa — af dem fremgik, dels i egen Slægt, dels ved Eksemplets Magt den stoute Fiskerbefolkning, der nu pløjer Søen i Fædrenes Køl-vand.

— — —

Nu er Kadrejernes Saga slut, men Mindet om en Række dygtige dristige Søens Mænd er tilbage, Mænd, der aldrig kendte til Frygt og aldrig veg, Mænd, der drev en farefuld Eksistens og mange Gange satte Livet paa Spil og saa Døden lige i Øjnene i Kampen for det daglige Brød.

A. Nielsen (Relieur).

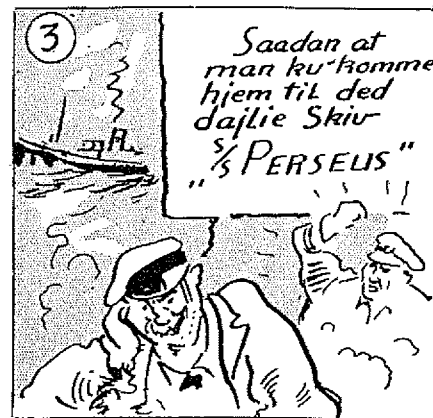
Læs
Sejl og Motor - det fuldendte Sejlsportsblad



Alligevel følte jeg mig ikke godt tilpas ved at være omgivet af Beskyttere paa alle Leder og Kanter. Festen rasede derinde i de gyldne Sale, og jeg sad paa Terrassen og tænkte ... „De Tanker de fore saa vide“, som Digteren Thorvaldsen sang det i 1880.



Jeg blev grebet af Melankoli midt i hele Glansen og Festen. Det var saamand ikke langt fra, at jeg ønskede mig i Gangsternes Vold for at slippe ud af denne Rigdommens og Lediggangens uhyre Trædemølle ... bort fra Guldets Blændværk ...



Ogsaa til „S/S — De ved“ fo'r mine Tanker som hvide Svaner over Havet. Hvor passede Soon mig dog alligevel langt bedre ... Og Jackson, — min gamle, gamle Ven. Hvor var han dog langt borte nu ...



Jeg kom til den samme Slutning som utallige, eller utalte, Børnebogsforfattere er kommet til: *Rigdom er en Forbandelse!* Just som jeg vilde uddybe dette Problem nærmere overfor mig selv, blev mine Meditationer afbrudt paa snøvlede Amerikansk: „A moment, Mr. Snork.“



Det var Detektivchefen, der meldte mig, at en af de mest berygtede Gangsterchefer „The Tiger“ (Tigoren) var til Stede i Selskabet, udklædt i Kjole og hvidt, som det er Solskabgangsternes Vane i „the upper ten“ Kredsen i Florida. Jeg kvikkede helt op ved dette Syn,



beroligede min Detektiv og nærmode mig Gangsteren bagfra, idet jeg afgav et af de internationale Signaler, der gør en Mand opmærksom paa, at en anden Mand ønsker at henlede Opmærksomheden paa sig. Det staves saaledes i Kode: P. S. T. og er det samme overalt paa Kloden.



Besværligere Optrin er vist aldrig set paa den anden Side „Dummen“. En Millionærarving, der anmoder en berygtet Gangsterhøvding om at blive kidnappet. — Echt amerikanisch! — ogsaa Svaret var nægte amerikansk: „Well.“ (Paa Dansk: „Godt“).



Mine Detektiver anede vist ikke, hvad det var for en Samtale, jeg førte med „Tigoren“. Men nu vilde jeg hjem, bort fra Luksus og Pragt, tilbage til Somandens nøjsomme Liv ombord paa S/S „Perseus“, og „Tigoren“ var min Chance.



... Stemning fra det amerikanske Selskabsliv ...

Med særdeles Selvagtelse

Sir Peter Pral.

Vejen til

Ballarat

Af Børup Sørensen

GJLD har alle Dage haft en magisk Tiltrækningskraft paa Mennesker, det være sig gamle og unge, saavel som rige og fattige eller gode og mindre lovlydige Eksistenser. Hvor mange tænker mon paa, naar de med Beundring og Glæde betragter en Guldring eller et smukt forarbejdet Smykke, at netop Fremdragelsen af Guldet til omtalte Smykke eventuelt har kostet umenneskelige Anstrengelser og Savn og maaske haft Røveri og Død til Følge.

Det var ikke nogen Børneleg at være blandt de første Guldsøgere, der i 1851 belæssede med et Par sammenrullede Tæpper over Skulderen og en Stegepande og en Blikspand i Haanden efter en anstrengende March gennem ukendt Land ankom til Skuepladsen for de første Guldfund.

Den nu i vore Dage progressive og smukke By Ballarat er vokset op paa Tomterne af den gamle romantiske Guldgraverlejr af samme Navn, hvor Borgere fra Melbourne og Kolonister fra Ny Sydwaales gravede efter det attraaede Metal, drak, sloges og plyndrede samt myrdede hinanden i det evige Begær efter at blive rige i en Fart og slippe væk med Byttet.

Den store Havnestad Melbourne ved Yarraflodens Udløb i Port Phillipbugten laa øde og forladt under Middagssolens hede Straaler. I Burke Street saas en enlig Kineser med to Kurve paa en Bambusstang over Skulderen, og paa Hjørnet af Flinders Street i Skyggen under et Halvtag stod en Betjent og halvsov. Der var ikke noget at tage Vare paa. De fleste Butikker var lukkede, og den ellers saa travle By var omtrent affolket. En Mand ved Navn Hiscocks, blev der hvi-sket om, havde fundet Guld nær den lille Flække Buining, og Folk fra alle Verdenshjørner og i alle Stillinger strømmede til og begyndte at udvaske og grave efter Guld i den lille Bæk, som løb tæt forbi.

Næsten alle blev grebet af Guldfeberen. Virksomheder og Kontorer lukkede efter forgæves at have søgt Assistance for at holde Forretningen igang, men ingen reflekterede paa Tilbudene, selv om Gagerne blev forhøjede til det dobbelte. Arbejdsløshed var dengang og lige til over Aaret 1900 et ukendt Begreb i Avstralien. Det var Landet, der flød med Mælk og Honning, eller for at bruge Kolonisternes egen Benævnelse: The Land of sunshine and prosperity, men ogsaa de haarde Prøvelsens Land. Kontoristen forlod

sit Kontor, Forretningsmanden gik fra sin Disk og laasede Butiken, og Doktoren lod sine Patienter i Stikken for at komme ud til Guldmarkerne ved Ballarat.

Der var ingen Forskel i Rang eller Stand. Selv den højtstaaende Embedsmand samt Byens Præster glemte for en Tid deres Pligter og vendte Ansigtet mod Nordvest paa den nu fasttrampede Sti eller Vej til Ballarat. Selv Politiet gav Pokker i de mennesketomme Gader og deserterede fra deres Post for sammen med Haandværkeren og Sømændene fra Skibene at naa ud til Lejren og faa slaaet deres Mærkepæle ned i Jorden. Alle vilde være med til Dansen om Guldkalven.

Ejendomme og Grundarealer dalede foruroligende i Pris. For en Slik kunde man blive Grundejer eller købe en god Ejendom. Nogle faa ældre og mere forudseende af Melbournes Indbyggere, der trods Guldfeberen og den dermed beslægtede tavse Bys Tristhed købte op alt, hvad de kunde overkomme, blev, da det værste Goldrush kun alt for hurtigt var overstaaet, og Livet atter begyndte at glide i sin vante Gænge, efter den lille vellykkede Spekulation med ringe Ulejlighed nogle af Byens rigeste Matadorer.

Handel og Søfart led ogsaa et føleligt Afbræk i disse unormale og hektiske Tider. Søfolkene deserterede alle som én, og Skibene laa forladte langs Kajerne i Havnen og for Anker ude i Bugten uden Mandskab. Selv Officererne med Kaptajnen i Spidsen tog Skovl og Hakke paa Nakken og satte Kursen mod Nordvest, mod Ballarat. Fanden skulde sejle til Søs og døje ondt, naar man med lidt Held paa to Dage kunde blive Millionær paa omtalte Maade. Ballarat, der paa de sorte Indfødtes Sprog betyder Hvilepladsen, var nu alt andet end en Hvileplads. Beliggende i en frodig Dalsænkning ved Bredden af en lille Strøm og grænsende op til Bakers Hill, hvor i stille Idyl før nogle spredte Faareflokke græssede i lykkelig Uvidenhed om Guldet under Overfladen, var denne Plads knapt nok kendt i Melbourne; men i en forbavsende kort Tid fløj Navnet som en Løbeild over hele Verden.

Eventyrere og Søfolk, helt ovre fra Kalifornien og længere borte, mønstrede mange Gange for halv Hyre i Skibene med det faste Forsæt at rømme i Melbourne og komme op til Guldmarkerne og faa en Tjans med.

Kaptajnerne, som paa den Maade tjente Penge paa deres Mandskab, gned sig i Hænderne og troede, det var en fin Forretning; men da Skibene efter Overfarten og endt Losning og efter megen Besvær atter havde faaet Last, hvilket til Tider kunde tage flere Maaneder, igen skulde sejle fra Avstralien, maatte Hyren forhøjes helt op til 100 Pund Sterling for en Matros for Rejsen til England, og saa maatte mange Skibe endda afgaa med uvant og faatalligt Mandskab.

De faa Kaptajner, der blev ved deres Skibe, stod magtesløse. Øvrigheden kunde ikke hjælpe dem med at holde paa Mandskabet; men en Kaptajn, som Rejsen før havde betalt dyre Lærepenge for at faa Mandskab, fandt paa Raad. Han havde erfaret, at hvad en Sømand ikke maa gøre, altid er det mest tiltrækkende, saa hvorfor ikke lade Besætningen rende Hornene af sig og med Tilladelse gaa op til Guldmarkerne og prøve Lykken. Kun faa Sømænd havde Forstand paa Guldgravning og endnu mindre paa at bevare det lidet Guld, de eventuelt fandt. Saa den ene Halvdel af Besætningen fik først fri og begav sig paa Vej, og da den skuffet, udaset og meget sulten 14 Dage eller tre Uger senere igen amkom til Skibet, var de som Regel glade ved atter at komme under vante Forhold, og den anden Halvdel af Besætningen begav sig derpaa afsted i det forfængelige Haab at have bedre Held end Kameraterne.

Den 100 Miles lange Vej til Ballarat gik over sandede Dalstrækninger og udtørrede Flodlejer, gennem grønne Sletter og jomfruelige, uberørte Skove med højt Bregnekrat og Gummitræer, gennem dybe vildnisbevoksede Slugter med rindende Vandløb og Bække, hvor Vollarier og Dingoer i panisk Skræk flygtede ved Synet af de endeløse Tog af Fredsforstyrre, der med Oppakning og Værktøj banede sig Vej til deres Maal.

Den største Fare for Guldgraverne var at komme gennem de vandløse, tørre Sletter. Den indfødte, sorte Befolkning strejfede kun om i spredte Flokke og flygtede som Regel, belært af de Hvides Brug af Skydevaaben.

Ingen hvid Mand begav sig ud paa omtalte Ekspedition uden mod to Revolvere og en Kniv stukket ned i Bæltet, samt en anseelig Samling Patroner. Ankommen til Ballarat mødte der Guldgraveren, som efter mange Dages besværlig Vandring over Stok og Sten endelig ankom til Højderne omkring Guldlejren, et uforglemmeligt Syn.

Hvis Ankomsten skete om Natten, lyste Tusinder af Baal op mellem Telte og hastigt opførte Skure eller Halvtag, overdækkede med Bark og Blade. Hele Dalen myldrede af Liv som en kæmpemæssig Myretue. Sang, Skraal og Lyden af Revolverskud hørtes overalt. Og et eller to Telte, hvor Spiritus blev udskænket til Skinnen af et blussende Baal, var mere omsværmet end et Gøglertelt paa en Markedsplads. Om Dagen rørte der sig et Liv i travl Virksomhed fra Solopgang til Solnedgang.

Alle arbejdede, som gjaldt det selve Livet, med at faa ført sin Claim eller Skakten, der var 12 Fod i Firkant, ned til Grundklippen, hvor de kunde vente at støde paa en Guldaare. Nybegyndere, der havde alt at lære, begyndte at søge eller vaske efter Guld langs Dalens talrige Vandløb. Dette var ikke saa indbringende, men kunde for det meste give nok til Føden.

Der blev samtidig opdaget Guld i Bendigo og Mount Alexander samt i Ovens Distrikt, nær Bathurst i Ny Sydwaales og i Vestavstralien; men disse Pladser Ry blegner ved Siden af Ballarat, hvor den største Guldklump, der nogensinde er fremdraget af Jordens Skød, blev fundet.

I de tidlige Dage af Avstraliens Guldmine Æra blev kun „alluvial“ Minedrift praktiseret, hvilket vil sige, at Guldet, efter at være hentet op sammen med Jord og Kvarts, blev udvasket. Langs med Buninyong Road fandtes der nogle Claims, hvis Rigdom paa Guld var forbavsende. En af disse Claims, der blev kendt som Grovsmed-Minen, fordi den først tilhørte en Mand af omtalte Profession, er meget interessant at høre om.

Grovsmeden prøvede i nogen Tid Lykken med at grave en Skakt ned i Jorden, men da intet Guld havde vist sig, forlod han Minen som værdiløs. Den ny Ejer, som aldrig før havde prøvet Minedrift, gravede med 8 andre Nybegyndere den i Forvejen daarlige og halvt-afstivede Skakt videre ned til Grundklippen, men paa en saa uregelmæssig og skødesløs Maade, at det var forbundet med Livsfare at gaa ned. Alligevel fik de paa ganske kort Tid og paa bedste Beskub vasket Guld ud til en Værdi af 12.800 Pund Sterling, hvorefter de ønskede at sælge Minen; men saa daarligt afstivet var Skakten, at ingen havde Mod til at købe, endsiige vove sig derned.

Tilslidst var der dog en behjertet Mand, der for 77 Pund Sterling skilte Ejeren af med Retten til Minen, og Ejeren blev saa glad, at han lod alt Værktøjet gaa med i Købet. Den ny Ejer begyndte med ti Mand som Hjælpere at arbejde Lørdag Formiddag, og inden Solnedgang var han i Besiddelse af Guld til en Værdi af 2000 Pund Sterling. Ved at arbejde i Hold Dag og Nat naaede de Mandag Aften op paa en Sum af 10.000 Pund Sterling. De var da blevne saa overgivne og tossede, saa de lejede Minen ud for en Uge og gik ud for at svire og more sig. Lejerne spildte ikke Tiden, men gravede to Sidegange, og før Ugen var omme, var de i lykkelig Besiddelse af 14,000 Pund Sterling. Det første Selskab overtog nu atter deres Mine efter at have moret sig grundigt omkring i Lejren, og efter en Uges Arbejde, i hvilken Tid de fremdrog for 9000 Pund Sterling, solgte de Minen til en Handelsmand for 100 Pund. Men da denne Mand ikke havde Penge til at betale sine Arbejdere med, lod han dem faa Part i Minen, og paa 14 Dage havde de optaget Guld til en Værdi af 5000 Pund Sterling. Ved den Tid var en af Arbejderne, en forhenværende Straffefange fra Tasmanien, saa uheldig at undergrave den i Forvejen

daarlige Afstivning, hvorved Minen brasede sammen, og Manden blev i sidste Øjeblik reddet fra levende Begravelse. Alle undtagen denne Mand forlod derpaa Minen, tilfreds med deres Part, og kort Tid efter købte han Retten til 24 Fod oven paa Ruinerne af den sammenstyrtede Mine, hvorefter han ved lejet Hjælp arbejdede en ny og bedre Skakt ned til Grundklippen. Den første Spandfuld, der blev taget op, indeholdt 20 Kilo rent Guld, og de næste to Spande 5 Kilo hver, og da Ballarat Guldet var 4 Pund Sterling hver pr. Ounce, var de tre Spande i en Værdi af 2.880 Pund Sterling. Ud af denne Mine, hvis Areal ikke var større end et almindeligt Stuegulv, blev der paa faa Uger fremdraget ikke mindre end 60.000 Pund Sterling i Guld; men det var ogsaa et sjældent rigt Fund, som ikke har set sin Lige nogen Steder.

De største Guldklumper, „Nuggets“, der blev fundet, fik, i Lighed med de berømteste Diamanter, ogsaa deres Navne. „Wilcome Nugget“, der blev fundet i en Dybde af 180 Fod den 15 Juni 1858 og vejede 180 Pund engelsk Vægt med kun 10 Pund urent Kvarts, blev solgt for 10,500 Pund Sterling. „Blanche Barkley“ blev fundet 13 Fod under Jordens Overflade, tre Fod fra en Skakt, der var gravet tre Aar tidligere. Den var 28 Tommer i Længden og 10 Tommer paa det bredeste Sted og vejede 145 Pund.

Den var berømt for sin Skønhed og rene Kulør, kun et Kilo var Kvarts. Efter Afskibning til England blev den udstillet i Krystalpaladset i London, og Forevisningen indbragte den lykkelige Ejer 50 Pund om Ugen. Den blev tilsidst solgt for 7,000 Pund Sterling.

Det var en Ting at finde Guld, men et lige saa stort Problem var det at slippe afsted til Melbourne og faa det sikkert anbragt i Bankens solide Hvelvinger. Tyveri og Røveri af Guld i selve Lejren tog Guldgraverne sig selv af, og der blev gjort kort Proces med Forbryderne. Mange af disse var undvegne eller frigivne Straffefanger fra Sydney eller Hobart, og under Betegnelsen Bushrangers gjorde de Skovene og Vejen fra Ballarat til Melbourne i høj Grad usikker. Omtalte Vej var i en saadan Forfatning, at det var et hasarderet Foretagende at benytte Køretøjer, hvorfor al Guldtransport foregik pr. Heste, som foran en svært bevæbnet Rytter havde to 15 Kilos Læderposer hængende paa Sadelknappen. Der var som Regel 10 til 20 Ryttere i en saadan Transport, men Røverne optraadte ogsaa mandsstærke og havde den Fordel, at de skjult af Træerne kunde skyde en Guldkonvoj sønder og sammen. Dem, der ikke blev skudt under Røveriet, bandt Røverne som Regel til Træerne og lod dem lide en frygtelig Død af Sult og Tørst. Det var ikke noget Særsyn at finde indtørrede Skeletter af Mænd, sunket sammen i deres Tøj, med Hænderne bundet bag om Træstammen. Op til 35 % af disse Transporter naaede aldrig Melbourne. Det er forstaaeligt, at Guldkonvojerne ikke godvillig lod sig tilintetgøre paa den berygtede Vej til Melbourne, ogsaa blandt Røverne var der stort Mandefald, og i mange Aar derefter

lyste solblegede Kranier af Heste og Mennesker op langs Vejsiden til Ballarat som et tavst, men meget talende Vidnesbyrd om de forfærdende Tilstande, der den Gang herskede.

Navne som „Dead mans Vally“ eller „Murderers Creek“ taler sit eget forfærdelige Sprog om, hvad der under Sydkorssets Skær foregik i fordums Dage. Ingen Mands Liv var i Sikkerhed, og Revolveren var altid klar til Brug. Et Navn som Sailor's Gully tyder paa, at rømte Søfolk har været i Flertal, og hvor Lykken var omskiftende fra Dag til Dag, og en fattig Mand pludselig saa sig i Besiddelse af en Formue, gik Besindelsen over Gevind. Flasker med Champagne til 1 Pund Sterling Stykket, blev stillet op og skudt til Maals efter, og andre gale Streger blev begaaet.

Da Konjunkturerne naaede Toppen, forhøjede Regeringen Retten til at grave Guld fra 10 Shillings til 30 Shillings om Maaneden og derefter til 60 Shilling, og da ingen hvid Mand vilde paatage sig den tvivlsomme og ret farlige Incasso paa Stedet, opdrættedes sorte Indfødte, de saakaldte „Black Troppers“ til, svært bevæbnet og højt til Hest, at gøre omtalte Arbejde. Men dette passede aldeles ikke Guldgraverne, som opløftede et Ramaskrig mod Regeringen. Alle Skatteopkræverne blev skudt, og regulære Tropper blev sendt til Ballarat for at tæmme den vilde Horde. Efter en Uges Belejring kom det til et blodigt Slag, hvor mange maatte bide i Græsset. Paa Valpladsen ved Eureka Stockade blev senere rejst et Monument baade for de faldne Soldater og Guldgravere, hvorefter Regeringen nedsatte Prisen for et „Miners Right“ til 1 Pund Sterling om Aaret.

Et Guldrøveri, der særlig tiltrak sig Opmærksomhed, begrundet paa de omfattende Forberedelser og den koldblodige Grusomhed, hvormed det blev udført, skete mellem Mc. Ivor, eller Hearthcote, som det nu hedder, og Melbourne. Konvojen var, selv om den var privat og ikke havde noget med Staten at gøre, stærk og godt bevæbnet. Røverne havde fældet Træer til Barrikader og lagt sig i Baghold nær en Plads ved Navn Mia-Mia, og da Konvojen med Guld for mange Tusind Pund Sterling tørnede op paa Vejen, blev den tilintetgjort, endnu før den kunde søge Dække og forsvare sig. De saarede blev omgaaende aflivet, og kun to fra Konvojen slap levende bort, medens Røverne forsvandt med Byttet. Soldater og Politi blev sendt ud for at fange Forbryderne, men skønt der blev søgt overalt, blev ingen af dem fanget. Men den offentlige Mening var, at det var de samme Røvere, der forsvandt med det store Sejlskib „Madagascar“. Omtalte Skib, som var en statelig Clipper og tilhørte Green Linien, laa sejlkklar i Aaret 1857 i Hobsons Bay, og en Nat lettede den pludselig Anker og stak til Søs. Den blev skrevet paa den sørgelige Liste over spørløst forsvundne Skibe, og det formodes, at Røverne, hvoraf to var Navigatører, har sat Skibet paa Klipperne et eller andet Sted og er gaaet i Land med Byttet i en syd-amerikansk Havn.

I et andet Skib gik en Flok Bushrangers ombord som Passagerer, og da de vidste, at en Del af Lasten bestod af Guld fra Minerne, bestemt til Englands Bank, myrdede de Kaptajnen og Mandskabet, brændte Skibet paa en øde Kyst og forsvandt med Byttet i Skibets Baade.

Man studser uvilkaarligt over, hvor let det var at forøve Røveri i de Tider og slippe godt fra det; men Politiet var kun daarligt organiseret og i Faatal, hvorimod Røverne ofte optraadte i store Flokke og godt bevæbnede. Guldgraverne var henvist til at forsvare sig selv og deres Guld. Politiet regnede de ikke med dengang. Og dog blev Regeringen, da Røverierne begyndte at tage Overhaand, nødt til at lave en ny Lov, der bekendtgjorde, at forhenværende Straffefanger ikke maatte nærme sig en Guldlejr paa 10 Miles Afstand, og selvfølgelig kunde de heller ikke faa Licens til at grave eller vaske Guld ud.

Et andet Guldgrøveri, som satte Sindene i Bevægelse i de Tider, var det dristige Overfald paa Skibet „Nelson“, som med en mægtig Gulddlast inde laa tæt ved Land, ligeledes i Hobsons Bay, klar til at sejle til England. Besætningen var, et ikke usædvanligt Syn i de Dage, rømt, og Kaptajnen var om Aftenen gaaet i Land for at forsøge at finde Søfolk, der for gode Ord og høj Betaling vilde mønstre for Rejsen. Om Bord var kun to Vagtsmænd med strenge Ordre til at fyre paa enhver, der nærmede sig Skibet.

Lige efter Midnat kom to Baade listende ud fra Land i Mørket. De styrede for Skibet, og paa Vagtens Spørgsmaal, hvad de vilde, blev der svaret, at det var den ny Besætning, som kom om Bord. Det lød meget antageligt, og en Stormlejder blev rullet ud over Siden, og op entrede 20 til Tænderne bevæbnede Bandidter. Paa et Øjeblik blev Vagten uskadelliggjort, og i de næste to Timer sejlede Baadene med Last efter Last af Guld fra Skibet og ind til Stranden, hvor det efterhaanden blev begravet i Sandet. Den næste Dag blev Guldet i en aaben Vogn transporteret til Melbourne, og hverken Guldet eller Røverne blev nogen- sinde fundet.

Efter at det værste Goldrush var overstaet, og de store Sensationers Dage var forbi, kom der mere Orden i Tingene. Staten overtog Kontrollen og Tilsynet med Minedriften, og den smukke og travle By Ballarat begyndte at tone frem paa den endevendte Slette, og

hvor før et vildt og primitivt Liv førtes, saas nu snorlige, brede Gader med imponerende Bygninger, baade private og offentlige. Gaderne blev beplantede med skønne Træer, og som en Kuriositet og lidt uden for det almindelige skal nævnes, at for Eksempel i Sturt street vekslede Eg, Elm, Platan og Gummitræer med det mere mørkegrønne Løv fra Eucalyptus i Nummerorden mellem hinanden.

I Foraarstiden saas Sværme af Papegøjer, klædt i deres smukke, farvespragledede Fjerdragt, flyvende skrigende fra Træ til Træ. Endnu større Sværme af irgrønne Ondulater gjorde sig til Gode med Eucalyptustræernes snehvide Blomsterkroner.

En eventuel Visitor kunde i de tidlige Morgentimer se det Særsyn, at den gode By Ballarats Borgere mere energisk end i nogen anden By fejede uden for deres Huse. Ja, de gik endogsaa saa vidt i deres Renligheds-trang, at de kom i Totterne paa hinanden, hvis de ikke holdt sig inden for deres egne Enemærker. Det var en Forbrydelse at feje uden for Naboens Dør, og hvad kunde Grunden vel være?

Jo, Gaderne var nemlig anlagte med Affaldskvarts fra de tidligste Mineudgravninger, hvor man ikke den Gang tog det saa højtideligt, om dette Kvarts var ordentligt rensset for Guld. Og efterhaanden som Trafikken maalede omtalte Kvarts til Støv, kunde man i Solen se Guldkornene lyne og skinne i alle Synsvinkler.

Her kunde man med Sandhed sige, at Gaderne var brolagte med Guld, og da flere af Indbyggerne ved en ekstra god Renselse af deres Gadestrimmel, hvor sommetider en Hakke kom til Hjælp, kunde høste en hel lille Dagløn i funklende Guldkorn, besluttede Kommunen, til stor Sorg for Beboerne, selv at overtage Gadernes Fejning.

Lidt uden for Byen, bagom Bakers Hill, hvor Landevejen drejer af i Retning mod Mia-Mia, og hvor Kineserne endnu har deres orientalsk paavirkede Boliger, ligger en ensom Kro med det engang aktuelle Navn „Miners right“. Som Bomærke eller Skilt ses, højt hævet over Indgangen til Krostuen og skarpt aftegnet mod den nedgaende Sol imod Vest, en brækket Hakke, Skovl og Spade. Redskaber brugt af de første Guldsøgere for snart 100 Aar tilbage, før nogen havde drømt om Victorias Perle, Byen Ballarat.

En smuk og kærdkommen Julegave!

Oscar Jensens internationale Sømands-Opsange

»**CHANTIES**«

med danske Variationer, Forklaringer og Noder.

Pris Kr. 3.75 (Indbunden i Shirting med Guldtryk.)

JEG saa en Dag en Fisker paa Kajen. Man kan næsten altid kende dem, selvom Fiskeren med Fip-skæg og Sydvest er borte. Skægget kommer væk efter hver eneste Havtur, og Sydvesten bliver i Kiste-bænken, saalænge Vindstyrken ikke er tocifret. Men det vejrbitde er blevet tilbage, og Fiskerhænder fornægter sig aldrig. Han, der gik paa Kajen, var en elegant ung Mand med Kravetøj, velpresset brunt Tøj og Brillantineskilning. Han gik i et Hjørne af Havnen, der hvor Gaden fører op til selve Byen. Hænderne havde han i Lommerne, og i Mundvigen sad en hjemmerullet Cigaret.

Han gik og spejdede op ad Gaden, hvor en Ambulance kom kørende med gult Flag og Fare-signaler. Ved Hjørnet bremsede Ambulancen op. Mændene paa Førersædet holdt op med at bruge Hornet, og de saa raadvilde ud over Fiskerihavnens Skov af Mæster. Den ene henvendte sig til Manden paa Fortovet og raabte:

— Hvor ligger Kutteren „Skallingen“? Vi skal hente en Mand, der har faaet Haanden i Spillet — det haster!

— Den ligger i andet Bassin, svarede Manden paa Fortovet roligt. — Men det er mig med Haanden . . .

Saa trak han en stærkt blødende Haand op af Lommen og steg ind i Ambulancen. Han aabnede selv den bageste Dør med den anden Haand. Paa Kajen var der ingen, der var forbavset over Begivenheden.

Det er farligt at drive Havfiskeri. Arbejdet ombord i Kutter og Trawler er af en saadan Art, at Døden lurer baade uden- og indenbords. Hundredvis af Fiskere — engelske, danske, tyske, hollandske, belgiske, norske og svenske, franske og polske — sætter aarligt Livet til paa Havet. Et enkelt Aar gik der alene 60 danske *Fiskerliv* til. Gaa igennem en hvilken som helst Fiskerihavn herhjemme eller i Udlandet og se, hvor mange Kutterfiskere og Trawlerboys, der mangler Fingre.

Havfiskerne er arrede Folk. Hvor stærkt tatoverede de end er, kan de ikke skjule Kroppens mange Ar, og al deres Galgenhumor og saftige Vid kan heller ikke skjule de Ar, der ellers ikke kan ses.

Jeg har set en Yngstemand, der har mistet sin Far og flere Slægtninge paa Havet, og hvergang det blæser for Alvor, tager han en elegant, blød Velourhat paa. Den bliver paa Hovedet, til der er Ro igen.

— Skal det være, siger Drengen, saa vil jeg nu alligevel være pæn som Lig.

Modgangen har hærdet ham, og Fiskerens Liv, der altsaa af og til bliver lovlig kort, er een eneste Kamp med nok af Modgang.

Det er ikke nok, at han har et Jernhelbred og gode Kræfter. Han skal have Nerver som de Staalwirer, der holder Hval og Tun. Thi Havfiskeriet er et stort Spil, der ikke alene er en Kamp med Døden og Havet. Mindst lige saa opslidende er Kampen mod Priserne. Man skal leve, Familien maa intet savne, og man skal opfylde Forpligtelserne overfor Redere og Fiskeriselskaber. Hvad hjælper det, at man fanger Fisk, naar

Markedet er overfyldt, og ingen vil købe dem og betale en blot nogenlunde anstændig Pris? En Trawlerskipper er procentlønned, men kan risikere ikke at faa noget som helst ud af en Rejse. Folkene, der er fastlønnede, skal betales først, og ogsaa den dyre Drift gaar forud. Han kan endda lande sine Fisk saa uheldigt, at han kommer til at staa i Gæld til Skibets Ejer.

Den danske Fiskeskipper er lige uheldigt stillet, ligegyldigt paa hvilken Side af Nordsøen han lander. Det kan ske, at Udbyttet af en Rejse ikke kan dække Udgiften til Brændstof, Proviant, Is og Redskaber. Og hvad saa? Paa Kutterne er ogsaa Mandskabet procentlønned.

Det er ikke nok at være en dygtig Fisker. Der skal ogsaa *Held* med i det store Spil om Havets saakaldte Rigdomme.

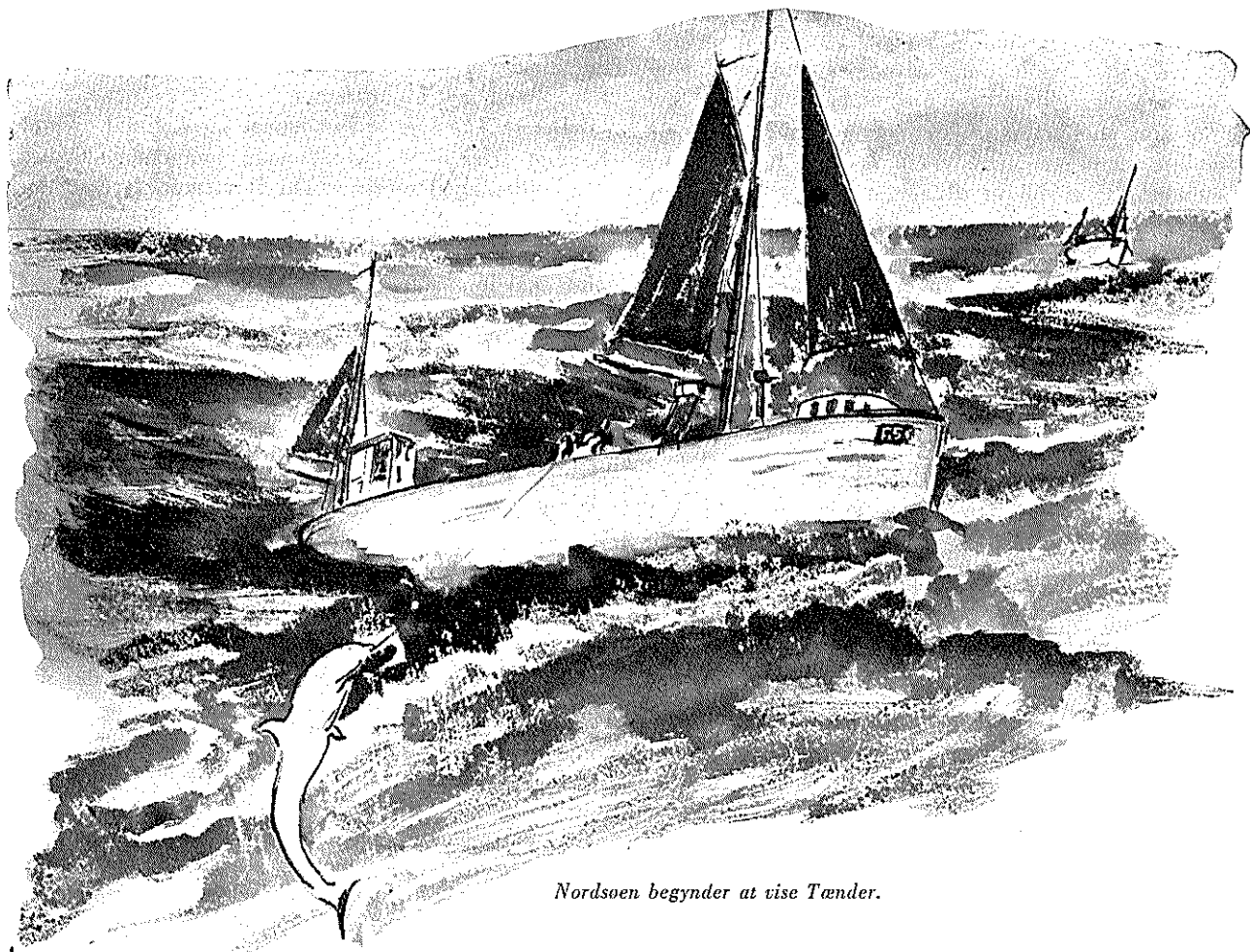
Det kan gøre saa ondt at se den godmodige Helt, der i Nordsø, Atlanterhav og Ishav har trodset Død, haardt Vejr og arktisk Frost for at leve, staa i Fiskedokkernes Auktionshaller og sælge sin Last til Spotpriser paa Grund af et daarligt, overfyldt Marked.

Spillet om Fisken kan være slorslaet som selve Havet, men ogsaa lidt ubarmhertigt. Det er somme-tider Vanskelighederne paa Kajen, der er de største. Fiskeren, der paa Kajen venter paa Ambulancen, kan bide Smerterne i sig med en Cigaret i Munden, og en dygtig og modig Sømand kan med Ro og Held trodse en Nordvest-Orkan, men han kan intet stille op overfor de Bølger, der dannes af Kurverne med Tal for Priser og Efterspørgsel.

Fiskedokkerne i Hull, Aberdeen, Grimsby, Fleetwood og de andre engelske Fiskerbyer er en Verden for sig — en Verden, hvor dygtige danske eller danskfødte Fiskere ogsaa spiller en Rolle. En levende og eventyrlig Verden. Auktionshallerne er en kæmpemæs-

KAMPEN OM FISKEN

FORTÆLLING AF POUL NORDAHL-PETERSEN



Nordsøen begynder at vise Tænder.

sig Fiskebørs, hvor Mænd kommer frem og Mænd gaar til Grunde. Men ingen af de to Typer Mænd kan holde sig borte fra Kajerne, hvor Fisken landes. Ogsaa den Mand, der ikke mere har eller aldrig har haft Skib at sejle med, staar paa Kajen, naar Vandet staar ind i Humberfloden, og Dokportene kan aabnes for de Hundreder af Trawlere og Kuttere, der kommer ind med Lasten fyldt med Fisk og Sindet fyldt af lyse Forhaabninger om et Marked, der holder Døgnet over. Fiskeriet skal diskuteres. I Hallerne gaar Fiskemillionæren og den fattige Dokarbejder, der lejlighedsvis faar et 10 Shillingsjob ved Udlosningen, ved Siden af hinanden — i ens Træskostøvler og snavsede Regnfrakker. Det kan være svært at se Forskel, men alle sammen har de deres Historie, der er nøje forbundet med Fiskeriet.

Paa Hvidehavskajen traf jeg engang Trawlerskipperen Jack — Resten af hans Navn kan være ligegyldigt. Vil man i Snak med en Engelskmand, kan man godt komme det, men saa maa man selv tale først. Trawlerfiskerne er en særlig Slags Engelskmænd, der udmærket godt selv kan indlede, hvis de har Lyst. Vi talte om forskellige Metoder for Ispaafylgning, og det endte med, at Jack inviterede mig med hjem.

Jack var en Overraskelse. Han manglede en Finger paa den ene Haand og to paa den anden. Ansigtet var slemmt arret. Det var altsammen Erindringer om For-

frysninger paa en delvis mislykket Sydpolsekspedition, hvor han var den ene af kun to overlevende. Ellers lignede han enhver anden Fyr fra en Trawler — et halvsnavset Menneske, viklet ind i fedtet, vaadt Tøj og Oliesærk og med en spraglet Klud om Halsen. Men han viste sig at have en flot Villa paa Scartoes Road. Det kunde han ogsaa sagtens, for han viste sig tillige at have en Aarsindtægt, der i danske Kroner laa nær ved de 100.000. Det kom altsammen af et indgaende Kendskab til Fisk og Farvande ved Island og den nordrussiske Kyst, og det var hyggeligt at være Gæst hos Jack, hvis Gæstfrihed var mere end vestjydsk. Han fortalte saa kønt om sit Arbejde og sit Hjem, og han havde en rørende Hustru og to nydelige unge Døtre. Jack fortalte, hvilken Uddannelse de havde faaet, og om hvordan de gik hjemme hos Moderen. De skulde have en bedre og roligere Tilværelse end hans. Pigerne spillede firhændigt paa deres nye Klaver, og de sang gamle Sange fra deres Fædreland, Skotland, for os. Der var Hygge og Lykke omkring Jack.

Nu har jeg truffet ham igen.

Han fortalte, at han Aaret efter sidste Møde satte sit Skib til i Storm paa Islands Østkyst. 5—6 Mand druknede, og Lasten gik tabt. Fiskeriselskabet i Grimsby satte Jack i Karantæne. Han kunde intet Skib faa, han kunde ingenting faa, og det gik støt nedad. Senere fik han et mindre Skib til Nordsøfiskeri, men han

kendte ikke Nordsøen, og han var i det hele taget kommet skævt ind i det hele. Nu er han bare „en af dem paa Kajen“. Den flotte Villa er Fortid. En ny Trawlerskipper hygger sig ved Kaminen paa Scartoes Road. Jacks kønne Døtre er kommet paa Fabrikker — den ene laver Kiks, den anden Syltetøj. Klaveret er — ligesom alt det andet — *gone!*

Det sagde Jack med en stor Haandbevægelse, da han en Morgen i Sommer bad om en Shilling til en Flaske Øl.

Og til den Pris kan Jack endda kun faa engelsk Øl.

Men det er heller ikke alle Skippere, det er gaaet saa galt for. I hvert Fald maa der jo altid være nogle, der ligger i Toppen. Her har Danskerne hævdet sig godt, og de danske Fiskere er vel anskrevne i England — baade de, der Aaret rundt med deres danske Kuttere har Licens til direkte Landing, og de, der før Krigen kun havde Licens til et mindre Antal direkte Landinger. Resultatet af de danske Fiskeres Dygtighed er blevet, at mange er blevet hentet over for fra Grimsby eller Hull at føre engelske Trawlere eller Kuttere. Adskillige kom allerede før Krigen i 1914 og har længe været britiske Borgere — og næsten allesammen har de klaret sig bedre end Gennemsnittet.

Paa Havet — Tusinder af Mil fra Grimsby — kan man træffe engelske Trawlere med danske Skippere, og i Reglen klarer de sig saadan, at de, naar de bliver tilbage paa Kajen, har til mere end Øllet. Men de danske Fiskere har svært ved at blive paa Kajen. Fanø-John, der havde lagt op efter at have drevet haardt Fiskeri i Nordsøen, i Ishavet, paa New Foundland og ved Alaska-Kysten, er ikke saa lidt over 60, men saa sent som i Oktober, da Krigen var i Gang, og det daarlige Vejr havde sat ind, tog han en almindelig Fiskerihyre og gik med dansk Kutter til Island. Der skal fiskes, saa længe der kan fiskes.

Jeg har fisket med en meget lille og meget gammel Kutter, der har tilhørt Flyversken Amy Johnssons Bror i Hull. Under det Rederi gik det lille 30 Tons-Skib rask væk til Bjørnøen og Hvidehavet efter Fisk, men Resultaterne var daarlige. Det endte med, at Johnsson erklærede, at om man saa vilde forære ham 50 Kuttere af denne danske Type, saa vilde han ikke drive dem.

Kutteren er havnet hos Danskeren Chr. Jensen fra Frederikshavn — en Mand, der startede sin Fiskerkarriere med som 16-aarig at forlise ved Island, og som siden i 40 Aar har prøvet baade det ene og det andet paa Havet. Derefter opnaaede Kutteren udmærkede Resultater — men baade Chr. Jensen og den foregaaende Skipper, der var mindre heldig, beviste jo, at det ikke er Skibets Størrelse, men Manden, der sejler med Skibet, det kommer an paa.

Det er Mod og robust Energi og Dygtighed, der har bragt Danskerne i England frem og op. I det hele taget er det næsten altid de Fiskere, der har været de dristigste og til Tider maaske ligefrem hensynsløst robuste, der har drevet det videst. En tidligere dansk

Trawlerskipper — lad os kalde ham Mortensen — er særdeles velhavende. Nu hører han til paa Kajen, men der er Strabadser og utroligt sejt Arbejde bag hans Velstand, og han er et godt Eksempel paa dansk Fisker-Dristighed og Foragt for Vanskeligheder af fysisk Art. Een eneste Udtalelse karakteriserer en Mand som ham.

Engelskmændene, der har sejlet med ham, fortæller, at Staalwirerne ombord skulde brække mere end eet Ben, før han opgav Fiskeriet og søgte Havn, før Tiden var inde til at lande Fisken. Skibet var paa Vej mod Syd med en Last Fisk i forrygende Storm. Alle Grejer paa Dækket var væk, Skaden betydelig hist og her, og Braadsøer truede med at knuse Skibet, men Kaptajn Mortensen beordrede „fuld Kraft paa Maskinen“, lige mod Søerne. Der var kun een Vej til Maskinrummet — nemlig for tynde Folk gennem Luftventilerne. Alt andet ombord var frosset til. Mandskabet bad Kaptajnen standse for at ride Stormen af i Stedet for at gaa fuld Kraft mod Stormen, men han havde kun det samme Svar paa alle Henvendelser:

— Til Grimsby eller til Helvede!

Nu har Krigen vendt op og ned paa Forholdene for Fiskeriet. Der er næppe noget Erhverv, der er haardere ramt. En Skagenskutter blev minesprængt med fire Mand næsten før Krigen var brudt ud, og store Dele af Nordsøen er lukket, men der er stadig danske Kuttere paa Havet. Der er Nordsøkuttere, der i eet eneste Træk har observeret over en halv Snes Miner, men der er fremdeles Folk, der fisker langs, og som bringer Fisk i Land paa begge Sider af Nordsøen. Der er ingen Fiskere paa Havet, der ikke er klar over Faren, og selvom Nattesøvnen er lige sund, er Kampen om Fisken saa haard som aldrig før.

Ogsaa Efteraarstormene har sat ind. Kampen mod Havet og Døden er begyndt fra Nordsøen og op over Island om til Bjørnøen og Murmanskysten. I Fiskerihavnene gaar Livet sin sædvanlige og kun af Krigen indskrænkede Gang.

Kuttere og Trawlere kommer med Tidevandet op gennem Dokportene — og gaar igen med et af de følgende Tidevande. Men hver Gang staar de samme Flokke paa Kajen.

Naar det er rigtig haardt Vejr paa Havet, rammer Fiskerne et stort Søm gennem Barometret eller skjuler det helt med en Hue, og naar de kommer i Havn, taler de ikke meget og ikke gerne om de dramatiske Begivenheder, der er overstaet. Det er hos dem, der venter paa Kajen, man skal maale Stormens Alvor. Her venter den danske Fiskers takkelige Kone med bange Øjne. Hun staar ved Siden af Trawlerboy'ens Pige med Trawlerboy'ens Navn tatoveret paa Laaret og lige saa bange Øjne. Og alle Havnens faste Folk venter paa Kajen for at se, hvem der nu gennem Stormen sejlede hjem til den evige Kamp med Fiskepriserne — eller for at høre, hvem der denne Gang gennem Stormen sejlede den anden Vej — til Havet, der aldrig ender.



Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

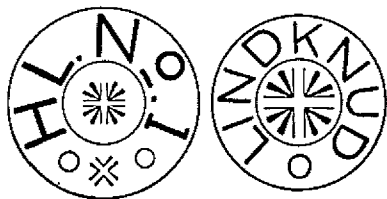
DANMARK. De i „Vikingen“ Nr. 20 her paa Siden omtalte Vitus Bering-Mærker udkommer sidst i denne Maaned. Værdierne bliver: 10 Øre violet; 20 Øre rød og 40 Øre blaa; alle med Viggo Bangs Tegning af et tremastet Skib, som aldrig har været Bering. Bortset fra denne Misforstaaelse er Mærkerne kunstnerisk smukke og stilfulde.

NORGE. De med V overtrykte Frimærker findes saavel med som uden Vandmærke. Saavidt jeg har kunnet faa oplyst, er i hvert Fald de fire Kroneværdier fremkommet uden Vandmærke, og af Øreværdierne findes 1 og 2 Øre kun med Vandmærke. Det tidligere omtalte 10 Øres Mærke med hvidt V er uden Vandmærke, de øvrige Øreværdier synes at forekomme baade med og uden Vandmærke.

Stjernestempler

(Fortsat)

Det er en Selvfølge, at Stemplerne skal være læselige, i det hele taget spiller Stemplets Udseende naturligvis en lige saa stor Rolle som selve Mærkets Kvalitet og dets paalydende Værdi. Endnu er Priserne ikke store, de varierer fra Kr. 0,15 til Kr. 4,00; men efterhaanden som dette Speciale bliver dyrket, vil de sikkert stige.



2. Stjernestempler.

Mig bekendt findes intet Katalog over Stjernestemplerne; men der er ingen Tvivl om, at et saadant snart vil komme. Priserne er afhængige af Stemplets Sjældenhed og sættes af Frimærkehandleren eller i Frimærkeklubbernes Cirkulationshæfter efter bedste Skøn. Nogle af de dyreste er f. Eks. Aabybro, Hvidovre, Lervig, Myggenæs, Taarbæk, Oddesund, Ilskov,

Stensgaard, Øster-Tørslev, Vindeby, Ølstykke, Svinø og Skaalevig, som alle regnes for at være fra Kr. 3,00 til 4,00 værd. De billigste, jeg har set, er Stempler fra Gilleleje, Præstbro, Vejgaard, Aaby og Dalby, som noteres til Kr. 0,15; men de hyppigst forekommende Værdier ligger mellem Kr. 0,25 og 0,50.

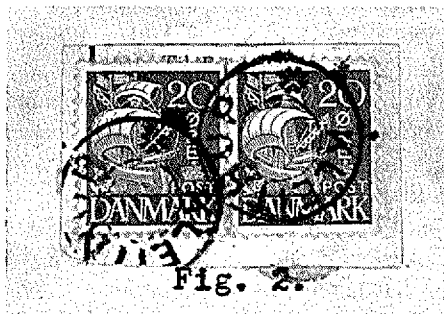


Fig. 2.

Som sagt, et endnu ikke opdyrket; men meget interessant Speciale, som foreløbig kan erhverves for smaa Beløb.

Hvorvidt de nuværende Brevsamlings-Stempler, der ingen Stjerne har i den inderste Cirkel — Fig. 2 viser et Par saadanne fra Klejstrup ved Hobro — ogsaa vil blive et Samlerobjekt, er tænkeligt. Jeg kender flere Samlere, som foreløbigt gemmer Mærker med disse Stempler.

SPØRG — vi svarer

Ebro. „VIKINGEN“ bedes undersøge, om vedlagte 10 Øres Frimærke ikke er med smaa Hjørnetal. Tallene er i hvert Tilfælde mindre end paa andre af samme Type 10 Øres Mærker.“

Svar: Frimærket er desværre ikke det dyre med smaa Hjørnetal; men et almindeligt 10 Øres, kun anilinrødt i Stedet for med almindelig rød Farve. Prisen er ca. Kr. 0,35, medens det almindelige Mærke koster Kr. 0,10—15.

Hjørnetallene er ganske vist lidt tynde; men dersom De har f. Eks. et Stykke 20 Øre blaa, med smaa Hjørnetal, kan De let ved en Sammenligning se, at Deres Mærke har store Hjørnetal.

HØSTDAGE *paa Skagen*

IGEN VAR DET MOD HØST. Som altid naar Markerne gulnes, kom der Uro i Sindet, og en skøn Høstmorgen fandt jeg paa Vej mod Nord. Det er besværligt nu om Dage at rejse i vort lille Land, men med lidt god Vilje gaar det jo altsammen alligevel. Det var mere end Midnat, da jeg igen var hjemme. Den første Morgen paa Skagen imødeses altid med en vis Spænding. Det maa jo undersøges, om alting er, som da jeg forlod Stedet sidste Efteraar, om Vennerne er hjemme og saa dertil Forventningerne om Gensynet med de mange. Og saa var jeg da igen paa Sønderstrand. Her var jo en Del forandret. Fremmede havde belagt disse Steder, hvor tidligere Sommerglæden havde til Huse, hvor tindrende Pigeøjne mødte Vandringsmanden, der gik forbi. Før Annexets Tid havde Bonatzi sit lille Hus her i disse Klitter. Bonatzi — hvem var han? Ja, han var en Fremmed paa disse Egne. Langt borte paa de ungarske Stepper stod hans Vugge. Han hørte til det farende Folk, dem vi her i Jylland kaldte Tater og Natmænd. En lille munter Dreng, som alle friske Drengene, med blanke sorte Øjne, havde han Mod paa Livet, en lykkelig Dreng med Guldringe i sine Øren, der levede sit frie Liv paa Mark og i Skov. Men en skønne Dag droges hans urolige Hjerte bort fra de hjemlige Egne. Ingen Magt paa Jorden kunde holde ham tilbage. Han maatte følge sine Fædres Trang til at flyve fra Reden, naar den en Dag syntes ham trang, og saa kunde selv Primas'ens sitrende Toner intet udrette. Han vandrede i Dage og Uger, Maanedre og Aar, mod Vest og Nord, og en Dag naaede han herop — til det der for ham var Verdens Ende ved det yderste Hav. Da han ikke kunde komme længere, besluttede han sig til at blive. Han byggede sig en lille Hytte paa Sønderstrand, og her levede og virkede han Resten af sine Dage. Han blev Ven med de fremmede for ham saa mærkelige Mennesker, der turde give sig i Lag med det vældige Hav, som han slet ikke kendte og forstod, og som gav ham en utrolig Angst i de stormfulde Dage, naar det brød i al sin Vælde. Han blev Folkets og Børnenes Ven. Han flikkede Sko, og hans lille Hønseshold gav ham et Udkomme, saaledes at han var tilfreds med denne Verdens Goder, der karrigt var tilmaalt ham. Bonatzi var et elskeligt Menneske. Til Pigerne havde han skæmtsomme Ord, og de Smaa kunde han se saa venligt paa. Den oprindelige Skyhed overfor de Frem-

mede, der naturligt havde besat ham, fortog sig efterhaanden, og han blev alles Ven. Naar han gik rundt med sin Æggekurv eller kom for at levere den Høne, der var bestilt, fik Husmoderen sig en lun Passiar med den mørke Mand, og mangen Skaggut og Skagpige husker endnu, at de fik bragt deres Fodtøj i Orden dernede i Klitten i Østerby. Efterhaanden fik man en vis Interesse for denne Fremmede, efterhaanden som den første Nysgerrighed havde sat sig. Man følte, man kunde stole paa Bonatzi, der var Tryghed og Hygge omkring ham, og efterhaanden udviklede Forholdet sig til en vis Fortrolighed mellem Skagboen og den Fremmede. En Dag, jeg var paa Skagens Museum, sad jeg længe og betragtede Anna Anchers Billede af Bonatzi, der plukker en Hane, og de Tanker, der rørte sig i mig hin Stund, er Grundlaget for disse Linier, som jeg mangelfuldt har forsøgt at give Ord. For mange Aar siden stedtes han til Hvile paa Skagens Kirkegaard. Kun en lille Tue minder os i Dag om, at her stedtes Bonatzi's urolige, men i de sidste Aar saa fredfyldte Hjerte til den evige Hvile. Freden fandt han saa langt borte fra den Steppe, hvor hans Vugge stod, og Marehalmen og de vilde Blomster hvisker Korallen, medens det store Hav derude giver sit evige Akkompagnement. Jeg syntes, at jeg forstod lidt af det, der rørte sig i den ensomme mørke Mands Hjerte, der kom saa langvejs fra, og som en dragende Magt bragte mod Vest og Nord til det yderste Hav, og efter et vel for ham lykkeligt Liv fandt hans Hjerte Fred, medens Ungdommen en Skærsommernat tændte en Fakkel til Ære for ham, da man brændte hans Hytte i Østerby. Ungdommen sang Midsommervisen, medens Luerne knitrede i den stille Aftenluft, og de gamle var sikre paa, at nu var Bonatzi's Sjæl i Himlen. — Ungdommen sværmede. —

Det er længe siden jeg drømte. Aah ja, nu og da kan det være godt at drømme. Som altid heroppe drages man mod Havnen. Det er jo alligevel her, Livet leves i vore Dage, her hvor Havets Rigdomme bringes ind. — Kutteren ligger ved Broen paa sin sædvanlige Plads. Jeg hører en tilfreds Stemme, der synger:

„Jeg vil bygge mig en Verden“ —

og saa var jeg klar over, at min gamle Ven var ombord. Det var Maskinen, der fik sig en Omgang med kærlig Haand. Hans trofaste Ven derude paa det

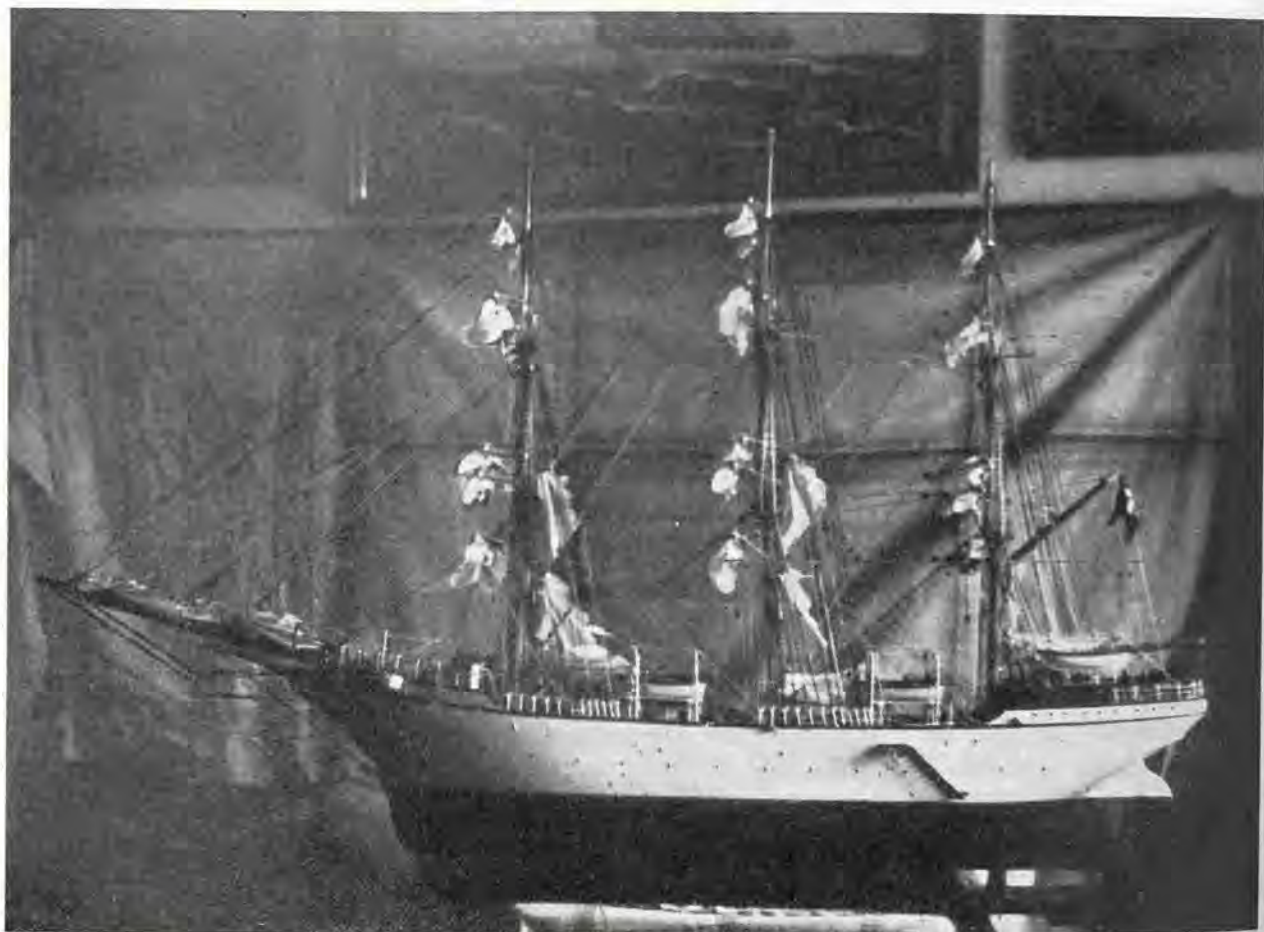
store Hav. Den skal give Lykke til, for den bette Klud, man fører i vore Dages Kuttere, er jo ikke meget bevendt. Den kan støtte lidt i haardt Vejr, men det er Maskinen, der skal bringe Skib og Fangst i sikker Havn. Det er Maskinen, der giver Brød i Skabet, og jeg forstaar min gamle Ven, naar han veltilfreds gaar rundt med et Smil i Øjekrogen og nynner: „Jeg vil bygge en Verden og dele den med Dig“.

Det er over Midnat. Stjernerne funkler, som de kun kan funkler i Høstens Tid. Der bliver pludselig Liv paa Skagens Stræder og Slipper. Mørke Skikkelser bevæger sig tungt fra Hus til Hus for at purre, og derfra begiver de sig tungt og sindigt mod Havnen. Ogsaa jeg lukker mig ud for at begive mig derned, og snart genlyder Luften af Motorernes Larm. Hidsige paa at komme af Sted. Kutter efter Kutter piler ud gennem Havnen, medens Luften sønderrives af Larmen. Ud mellem Molerne og ud paa det mørke

Hav, medens Morilden lyser i Kølvet — ud til nyt Dagværk. Stjernesked paa Stjernesked farer over Himlen, og jeg ved, at den gamle eller unge Skipper derinde i Styrehuset er stille for sig selv og beder om Lykke for Rejsen. De gamle sagde jo til os Børn, at et Stjernesked var en Sjæl, der fo'r til Himmels, og saa maatte man ønske — og fik det opfyldt, naar man ønskede noget godt. — Og hvad skal en Skipper vel ønske andet end Held for den Færd, der forestaar.

I Øster gryr det mod en ny Dag, snart vil Dagens Øje glide op over Horisonten, og jeg lister hjem til min Køje for nogle Timer senere at møde dem igen, naar Fiskerfærden er overstaaet. I et hyggeligt Lag drøfter vi Morgenens Begivenheder, snakker Fisk og Is og diskuterer Priser — og saa glæder vi os over at være sammen paany i et trofast Vennelag. — Jeg vil bygge mig — —

Ole.



Ovenstaaende smukke Model af Statskoleskibet „Danmark“ er fremstillet af en af Prinsesse Maries Hjem's faste Beboere, Martin Hansen. Modellen, der er udført med stor Nøjagtighed, er udstillet paa Sømandshjemmet. Skibet maaler fra For til Agter 105 cm. Det har taget Martin Hansen 6 Maaneder at fremstille Modellen, men han har ogsaa Øvelse. Det er snart mange Modeller, der er udgaaet fra hans lille Værksted, og alle bliver de afsat grundet paa deres smukke Udførelse.

Columbus

og Eventyrerne der fulgte i hans Kølvand

Ved NAVIGATOR

VIII

for det fælles Fædreland. Thi som Munken Las Casas skriver: Gud havde udset Balboa som et Redskab til Løsning af en af de største Opgaver næst efter Columbus' Opdagelse af „Den nye Verden“.

Ved Ankomsten til Ojeda's Koloni ved Darien, hvor alt nu var i en miserabel Forfatning, maatte Enciso taale mange Bebrejdelser fra de af

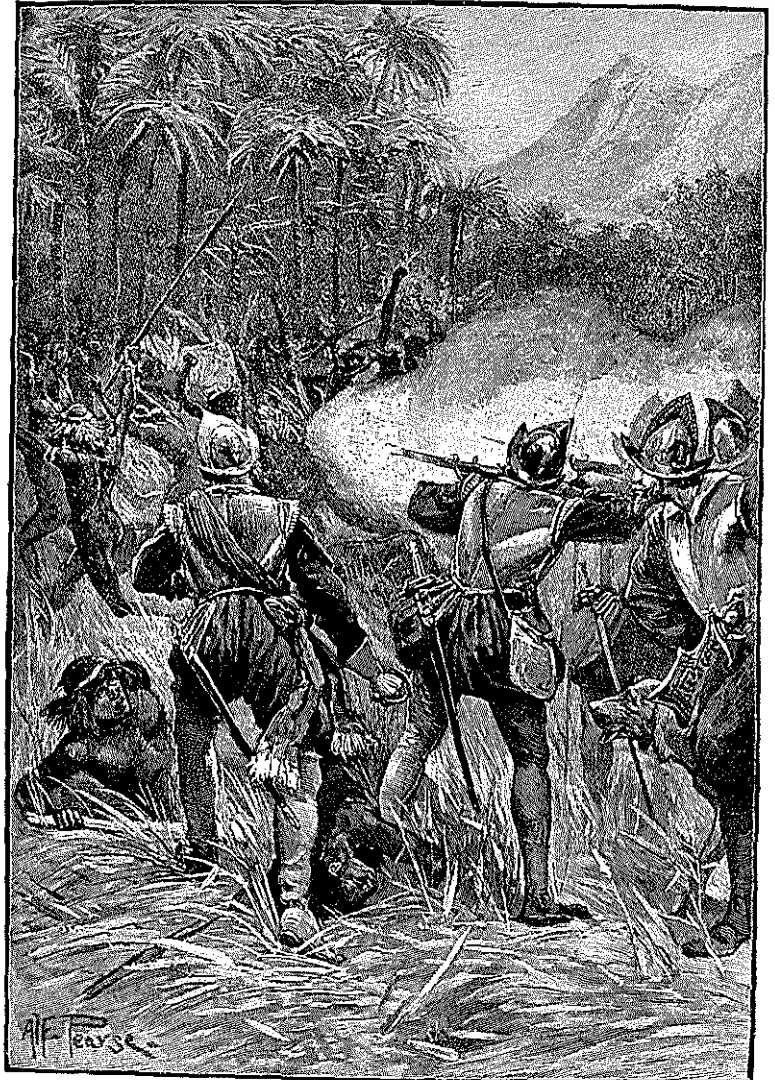
Sulet og Sygdom plagede Kolonister for sin lange Udeblivelse.

Men tilskyndet af Balboa, der efterhaanden

SOM nævnt i den foregaaende Artikel var den tidligere omtalte Vinkelskriver Enciso, der efter Aftale skulde følge efter Ojeda til Kolonien Cartagena i Darien med mere Mandskab og Proviant, ogsaa afsejlet fra San Domingo — men først efter at Ojeda allerede var paa Tilbagevejen hertil. Enciso havde ogsaa et anseligt Kvantum Proviant om Bord i sit Skib — store Fustager og Kasser, hvis Indhold han mente at have nøje Rede paa. Dog var der i en af disse allerstørste Fustager noget, som han alligevel ikke anede noget om, og dette havde sin gode Aarsag.

Der levede paa Hispaniola paa den Tid en vidtløftig Spanier ved Navn Vaco Nuñez de Balboa. Han havde efter en omflakkende og ødsel Tilværelse slaet sig ned som Farmer i Nærheden af San Domingo, hvor han ved sin Ustadighed og sit Ukendskab til Jordens Dyrkning snart paadrog sig saa store Gældsforpligtelser, at han ikke saa nogen Udvej til at komme ud af dem igen. Og da hans Kreditorer efterhaanden blev meget paatrængende, og han tilfældig havde hørt Tale om Enciso's Undsættelsesekspedition, besluttede han at stikke af fra alle Forpligtelser og i al Hemmelighed lade sig hverve som Deltager i denne Ekspedition. Han blev dog pure afvist, men med det Eventyrblod, han havde i Aarerne, gav han ikke op, og Dagen før Afsejlingen skjulte han sig i en tom Fustage blandt de i Land ophobede Colli. Denne blev ogsaa indskibet i den Tro, at den indeholdt Proviant.

Skibet var aldrig saa saare naaet ud i rum Sø, før Balboa opgav Rollen som blind Passager og til Besætningens store Overraskelse krøb frem fra sit Skjul og frækt forestillede sig for Enciso. Denne blev straks saa opbragt, at han dyrt og helligt lovede, at den formastelige Fyr, der havde spillet ham dette Puds, skulde blive sat i Land paa den første ubeboede Ø, de fik i Sigte. Han blev dog efterhaanden formildet ved Balboa's Veltalenhed og særlige Evner til at indynde sig, saa han undlod at gøre Alvor af Truslen, hvilket heller ikke gav Anledning til Fortrydelse — hverken for ham selv eller



En velrettet Salve fra Spaniernes Muskedonnere standsede øjeblikkelig Angriberne.



Balboa knælede med blottet Hoved og opsendte en Takkebon til Gud.

helt havde vundet hans Tiltro, foretog han med sit eget medbragte og friske Mandskab straks et Plyndringstogt mod en stor Indianer-Beyggelse ved Darien-Floden; og her bemægtigede han sig saa store Mængder af Guldsmykker — Armbaad og Ankelringe samt Skjolde og uforarbejdede Plader, at dette blev anslaaet til en Værdi af 10,000 Castillanos — ca. 10,700 Pund Sterling — og foruden dette et enormt Bytte af Bomuld og Levnedsmidler, hvilket bragte Kolonien paa Fode igen og tilfredsstillede Gemytterne. Hver Mand fik sin Andel af det røvede Guld.

Da Enciso saaledes havde fremskaffet nyt Mandskab og friske Forsyninger af Levnedsmidler, som yderligere blev kompletteret ved det foretagne Plyndringstogt, ansaa han sit Hverv for endt, og han sejlede tilbage til San Domingo med sin Andel af det røvede Guld, der naturligvis ikke udgjorde den ringeste Part. Men forinden Afsejlingen havde han overdraget Balboa, som af godt Grunde ikke ønskede at følge med tilbage, at tage Vare paa Kolonien — en Beskikkelse, som senere blev godkendt af Myndighederne paa Hispaniola.

Dersom det virkelig har været disse Myndigheders Hensigt at udrydde eller forjage Darien-Omraadets egentlige Beboere, kunde de heller ikke have valgt en mere foretagsom og hvileløs Repræsentant. Balboa anstillede ligefrem Klapjagter paa Indianerne — jog dem uden Ophold, plyndrede og dræbte, saa selv Kolonisterne beklagede sig over hans Regimente. Disse Be-

klagelser naaede ogsaa til Hispaniola, og det rygtedes tilsidst, at der var indløbet Ordre fra Spanien om, at han skulde sendes hjem for at staa til Regnskab for sine Handlinger.

Dette Rygte ramte Balboa som et Slag i Ansigtet. Han havde drømt om en straalende Karrière og saa nu med eet alle sine Luftkasteller synke i Grus. Men ved nøjere Eftertanke skimtede han en Lysning i de mørke Udsigter. Han ræsonnerede som saa, at Rygter ikke altid var til at stole paa, og selv om dette ogsaa talte sandt, var denne Hjemkaldelsesordre i hvert Fald endnu ikke kommet ham i Hænde, og skulde en saadan virkelig være paatænkt, kunde han maaske, forinden den blev til Virkelighed, naa at faa udført en eller anden bemærkelsesværdig Bedrift, der vilde bringe hans haarde Fremgangsmaade mod de Indfødte i Forglemmelse, saa Naadens Sol atter kom til at skinne paa ham. Endnu var han jo den øverste Myndighed i Kolonien og kunde disponere, som han selv fandt det klogt, naar Lejligheden kom til, at han kunde gøre sig fordelagtigt bemærket.

Og Lejligheden — eller rettere sagt Idéen — kom paa et af hans fortsatte Plyndringstogter mod Indianerne; og det var Indianerne selv, der gav ham den.

Han havde paa et af disse Togter hørt nogle indianske Rygter om, at der ikke langt borte bag dette Land, hvor Solen gik ned, skulde været et mægtigt Ocean. — Var dette nu sandt? — Og hvis saa var, kunde han finde det? — Balboa besluttede i hvert

Fald at gøre et Forsøg herpaa som en Udvej til at vinde den Berømmelse, han tragtede efter. Til denne Opgaves Løsning mente han, at han havde Brug for mindst 1000 Mand, men dersom han skulde vente paa en saadan Styrkes Ankomst fra Hispaniola eller fra selve Spanien, vilde han maaske have forspildt Tiden. Alt afgang af, hvor hurtigt han kunde komme i Gang.

Efter nøje at have mønstret Koloniens Medlemmer, at hvilke en stor Del som sagt var underernærede og ikke særligt egnede til at udstaa svære Strabadser, udvalgte han 190 af de kraftigste og mest paalidelige og bevæbnede dem med Sværd, Skjolde, Ambrøster og Muskedonnere. Han lagde ikke Skjul paa de Farer, der var forbundet med Ekspeditionen, men i Haab om rigeligt Bytte erklærede de sig alle rede til at følge ham. Foruden disse 190 Mand fik han med sine før omtalte særlige Evner til at indynde sig hos saavel Ven som Fjende, naar det passede efter hans Planer, ogsaa lokket 20 Darien-Indianere til at følge med som Vejvisere og Bærere. Og med denne beskedne Styrke brød han den 1. September 1513 op fra Cartagena for at gøre den Opdagelse, der i Betydning for det spanske Kolonirige staar næst paa Listen efter det Resultat, der var opnaaet af Columbus.

Den første Strækning af Rejsen blev foretaget søværts med en Brigantine og 9 store Kanoer, og Balboa naaede uden tilstødende Uheld Distriktet Cozba inderst inde i Bugten ved Panama-Tangens smalleste Zone. Her herskede en Høvding ved Navn Careta, der modtog Spanierne med stor Imødekommenhed, og som et synligt Venskabsbevis straks skænkede Balboa sin Datter. Denne Indianer-Pige var meget smuk, efter hvad Washington Irving beretter, og hun skal have udøvet en saa heldig Indflydelse paa sin nye Herre, at dette i høj Grad bidrog til at fæstne Venskabet mellem ham og hendes Fader — og hermed ogsaa til hele dennes Stamme. Careta forsynede ogsaa Ekspeditionen med flere Vejvisere og Bærere; og efter at have efterladt omtrent Halvdelen af sine egne Folk til Beskyttelse for Brigantinen og Kanoerne begav Balboa sig med Resten af sin lille Styrke paa Vej mod det urskovbevoksede og bjergfulde Indre.

Marchen gennem det ujævne Terrain og i den trykkelige Varme var meget anstrengende for disse Mænd med de klodsede Muskedonnere og anden svære Bevæbning, og den vilde have været aldeles uigennemførlig, dersom ikke de indianske Vejvisere og Bærere taalmodigt havde taget sig af den øvrige og endnu tungere Del af Ekspeditionens Udrustning.

Den 8. September naaede man frem til en Boplads for en Stamme, hvis Høvding, Ponca, laa i Strid med Careta, og som ved Spaniernes Ankomst straks flyg-

tede op i Bjergene med hele Stammen, hvorefter Balboa og hele hans Følge slog sig ned i den forladte Landsby og forblev der i flere Dage for at samle Kræfter til Rejsens Fortsættelse. De var nu nemlig naaet til Foden af de store Bjerge, der krævede nye Vejvisere; og da Balboa havde faaet Nys om Ponca's Tilflugtssted, ogsøgte han ham med nogle af sine Folk. Med sine flere Gange tidligere omtalte særlige Evner lykkedes det ham uden større Vanskelighed ogsaa at vinde denne Høvdings Venskab. Af Ponca fik han saa yderligere bekræftet, at der hinsides de høje Bjerge, der laa lige for, var et umaadeligt Hav, som strakte sig længere end Øjet rakte, og han modtog som en Venskabs-gave adskillige smukt forarbejdede Guldsmykker, som var hentet fra Landet ved dette Hav.



Eventyreren Juan Ponce de Leon.

Tilskyndet af disse Oplysninger og forsynet af Ponca med nye Vejvisere fortsatte Balboa sin afbrudte Rejse. Den foregaaende besværlige Fremrykning havde imidlertid taget saa haardt paa mange af hans Ledsagere, at disse var meget lidt skikkede til at kunne udstaa yderligere Strabadser; og med Instruks om ikke at overanstrenge sig sendte han disse tilbage til Cozba. Han tog kun dem med, som endnu var ved nogenlunde godt Helbred, og den 20. September fortsatte han, hvor han var sluppet — kravlende og klatrende gennem indfiltret og tornet Kratskov og over stejle Klipper — opad gennem et Terrain, der

gennemstrømmedes af stride Vandløb, som kun kunde overskrides paa Flaader af Grene, laskede sammen med Lianer.

Under disse Forhold naaede Ekspeditionen kun langsomt frem, og mange af Folkene orkede næsten ikke at slæbe sig videre, da man den 23. September naaede et Omraade, der beherskedes af en Høvding ved Navn Quaraqua, som naturligvis levede paa Fjendefod med Ponca. Da det nu kom til denne Høvdings Kundskab, at Spanierne nærmede sig under Vejledning af Indfødte fra hans Fjendes Stamme, drog han dem straks i Møde med en stor Styrke Krigere, hvoraf nogle var bevæbnede med Buer og Pile — dog ikke forgiftede — andre med lange Spyd og atter andre med tunge to Haands-Køller af Jerntæ; og da han hurtigt opdagede, at de fremtrængende Spaniere var i en efter hans Skøn ukampdygtig Forfatning og hans egen Styrke langt underlegen i Antal, gik han straks over til Angreb. Han havde dog ikke regnet med Spaniernes Muskedonnere, til hvis Betjening der ikke krævede nogen fysisk Styrke; og en velrettet Salve fra disse standsede øjeblikkelig Angriberne, der aldrig før havde set endsiges kæmpet mod saadanne Vaaben, der forvaarsagede Torden og udsendte Lynild, og som spredte Død rundt omkring, uden at de Faldne



Rodhuderne skød efter ham og saarede ham med mange Pile.

tilsyneladende havde modtaget noget Slag eller Stød. De, som ikke straks blev saaret eller dræbt, vendte skyndsomst om og søgte Frelse ved Flugt, forfulgt af Spanierne. Før Dagen var til Ende, laa Høvdingen Quaraqua og 600 af hans Krigere døde paa Valpladsen, og Sejrherrerne drog ind i hans Landsby, som Resten af Stammen over Hals og Hoved havde forladt, men hvor man til Gengæld fandt meget Guld og mange ædle Stene. Af dette Bytte reserverede Balboa en Femtedel for den spanske Krone og delte Resten mellem sig og sine Mænd.

Ekspeditionen var nu naaet til Foden af det sidste Bjerg, som den efter Vejviserens Forklaring endnu havde tilbage at bestige; men nu var ogsaa adskillige af dens Deltagere saa medtagne efter Dagens Kamp og af de forud for denne udstaaede Strabadser, at de ikke var i Stand til at slæbe sig længere frem. Disse blev saa beordret til at blive tilbage i Landsbyen, og efter at Balboa havde sendt Ponca's Folk hjem og i deres Sted valgt sig nye Vejvisere blandt nogle Fanger, som var faldet i hans Hænder under Forfølgelsen af Quaraqua's Krigere, gjorde han alt klar til at paabegynde Rejsens sidste Etape med kun 67 Mand iberegnet ham selv, og han raadede alle til at gaa tidligt til Ro, saa de kunde være udhvilede og klar til at begynde Opstigningen den følgende Morgen, saa snart det lysnede, hvilket vilde være af stor Betydning for at naa Bjergets Top, inden Middagsheden

indtraf. — Endnu før Dagry forlod Balboa med sine 66 nogenlunde morgenduelige Mænd og de indianske Vejvisere Landsbyen og begyndte Opstigningen. Kl. 10 kom de klar af den sammenfiltrede Skovtykning, som beklædte den underste Bjergskraaning, og her pegede en af Vejviserne op mod en bred Afsats ved Bjergets øverste Top og forklarede, at man derfra vilde kunne se Havet.

Da Balboa hørte dette, besluttede han øjeblikkelig, at han selv vilde være den første Spanier, der nød dette Syn, og han gav sine Folk Ordre til at standse her, mens han alene foretog den sidste Del af Opstigningen. Med bankende Hjerter klatrede han derefter op ad den nøgne Bjergside, og da han omsider naaede op paa Afsatsen, stod han længe aldeles overvældet ved det storslaaede Udsyn, der her oppe fra pludselig mødte hans Blik, og ved det, der som et skønt Panorama laa for hans Fødder — øverst den nøgne, graa og stejle Fjeldvæg, dernæst skraanende Skovpartier i vekslende Farver, lange Strækninger af grønne Savanner, gennemskaaret af Floder, der snirklede sig igennem dem som Sølvbaand, og nederst nede — den umaadelige Havflade, der med blide Dønninger laa og glitrede i Formiddagssoens Straaler — Det store og stille Ocean..

Da Balboa havde sundet sig efter denne Aabenbaring, gjorde han Tegn ned til sine Folk om at komme op og nyde det herlige Syn med ham, og mens de sam-

ledes om ham, knælede han selv ned med blottet Hoved og opsendte en Takkebøn til Gud, fordi han havde forundt ham at gøre denne store Opdagelse og lade ham være den første Kristen, der kastede Øje paa dette uoverskuelige Ocean.

Balboa havde naturligvis ingen Anelse om, at han havde opdaget et Ocean, der var endnu større end det umaadelige Atlanterhav; og med alle sine tilstedeværende Folk som Vidner tog han i de kastilianske Monarkers Navn dette nyopdagede Hav og alle de Øer, der maatte findes i det, samt alle de Kyster, der grænsede til det i Besiddelse for den spanske Krone. Denne Proklamation, som han paa Stedet nedskrev paa Pergament, satte alle de 67 tilstedeværende Spaniere deres Navne under paa, og da dette var besørget, sendte han nogle af sine Folk tilbage til den skovbevoksede Skraaning med Ordre til at fælde et stort Træ og slæbe dette op til Afsatsen.

Medens dette stod paa, havde andre af Folkene og de indianske Vejvisere samlet en Mængde løse Klippestykker, som blev stablet sammen til en Varde; og da Træet omsider var slæbt op, blev der heraf lavet et kæmpemæssigt Kors, der ogsaa blev rejst paa dette historiske Sted. Indianerne hjalp beredvilligt til med alt dette, uden at de naturligvis havde mindste Anelse om, at Spanierne med disse Ceremonier tog deres Land i Besiddelse.

Dette skete den 26. September 1513, og her for-

(Fortsættes Side 24)

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XIV

Highland laddie

Allegretto.

Klo- og Mersefald-Chanty

The musical score is written on three staves. The first staff is a treble clef with a key signature of two sharps (F# and C#) and a 2/4 time signature. It begins with a 'Solo:' label. The notes are: G4, A4, B4, C5, B4, A4, G4, F#4, E4, D4. Below the staff is the text: 'There was a lad - die came from Scot - land.' The second staff also has a treble clef and two sharps. It begins with a 'Kor:' label. The notes are: G4, A4, B4, C5, B4, A4, G4, F#4, E4, D4. Below the staff is the text: 'High - land lad - die! Bon - nie lad - die! Bon - nie lad - die'. The third staff has a treble clef and two sharps. It begins with a 'Kor:' label. The notes are: G4, A4, B4, C5, B4, A4, G4, F#4, E4, D4. Below the staff is the text: 'from fair Scot - land. High-land lad - die, ho——!'. There are double bar lines at the end of each staff.

Solo: He came to seek a road to fortune.

Kor: Highland laddie! Bonnie laddie!

Solo: Thought to find a road to fortune.

Kor: Highland laddie, ho!

Solo: He joined a ship and went a-sailing.

Kor: Highland laddie! Bonnie laddie!

Solo: Sailed for North and went a-whaling.

Kor: Highland laddie, ho!

Solo: He thought it was a way to fortune.

Kor: Highland laddie! Bonnie laddie!

Solo: Heard it was the way to fortune.

Kor: Highland laddie, ho!

Solo: He wished himself in bonnie Scotland.

Kor: Highland laddie! Bonnie laddie!

Solo: Back again in bonnie Scotland.

Kor: Highland laddie, ho!

Solo: Some Whales were caught, and boiled their blubber.

Kor: Highland laddie! Bonnie laddie!

Solo: All casks were filled with melted blubber.

Kor: Highland laddie, ho!

Solo: He then returned to bonnie Scotland.

Kor: Highland laddie! Bonnie laddie!

Solo: Back again to bonnie Scotland.

Kor: Highland laddie, ho!

Solo: But yet he had not found a fortune.

Kor: Highland laddie! Bonnie laddie!

Solo: Whaling's not the road to fortune.

Kor: Highland laddie, ho!

At dømme efter ovenstaaende Tekst kan det jo nok ligge nært at antage „Highland laddie“ for at være af skotsk Oprindelse. Chantyen er imidlertid engelsk, og dens Tekst giver udelukkende Udtryk for den Ironi, som engelske Søfolk saa ofte lader komme til Orde over for deres skotske Kolleger.

Tom's gone to Hilo

Klo- og Mersefald-Chanty

Andante.

The musical score is written on three staves in G major (one sharp) and 3/4 time. The first staff is marked 'Solo:' and contains the melody for the first line of lyrics. The second staff is marked 'Kor:' and contains the melody for the second line of lyrics. The third staff is marked 'Solo:' and contains the melody for the third line of lyrics. The lyrics are: 'Tom - my's gone, what shall I do? A - way to Hi - lo ——— ! Oh, Tom - my's gone, and I'll go too. Tom's gone to Hi - lo ——— !' The score includes various musical notations such as notes, rests, and bar lines.

Solo: Tom - my's gone, what shall I do? A -
Kor: way to Hi - lo ——— ! Oh, Tom - my's
Solo: gone, and I'll go too. Tom's gone to
Kor: Hi - lo ——— !

Solo: Oh, I love Tom, and he loves me.

Kor: Away to Hilo!

Solo: He thinks of me when on the sea.

Kor: Tom's gone to Hilo!

Solo: My Tom is young, my Tom is kind.

Kor: Away to Hilo!

Solo: A truer man I could not find.

Kor: Tom's gone to Hilo!

Solo: Oh, Tommy this to me did say.

Kor: Away to Hilo!

Solo: And now my Tom is gone away.

Kor: Tom's gone to Hilo!

Solo: My Tom is gone on a silver-trip.

Kor: Away to Hilo!

Solo: Away round in the Pacific.

Kor: Tom's gone to Hilo!

Solo: Oh, far away my Tom do go.

Kor: Away to Hilo!

Solo: The spanish lady he'll see, I know.

Kor: Tom's gone to Hilo!

Solo: Oh, Tom's gone to the silver shore.

Kor: Away to Hilo!

Solo: I'll never see my Tom no more.

Kor: Tom's gone to Hilo!

Denne Chanty er helt igennem en Klagesang. Det er dog ikke Sømandens egen Fortvivlelse, den skildrer, men den udtrykker de Forestillinger, han danner sig om sin Piges Mening om Hilo.

Hvad var da „Hilo“, som saaledes kunde tænkes at indgyde Sømandens Kæreste Rædsel, og som for øvrigt ogsaa forekommer i flere senere opstaaede Chanty-Tekster med andre Meninger — undertiden ogsaa forandret til „Ilo“ — og snart i Forbindelse med London og Liverpool og saa mange andre Søstæder, at det er forstaaeligt, om en Definition af Ordet har sat Forskere graa Haar i Hovedet?

Ingen Englænder, som har beskæftiget sig med dette Emne, har givet nogen nærmere Forklaring paa Ordets Betydning. Enkelte mener endogsaa, at dette overhovedet ikke kan defineres. Derimod siger Amerikaneren William Mc. Fee i sin Bog „Iron men and wooden ships“, at Ordet næppe kan være et vilkaarligt valgt Udtraab; og at han har Ret i denne Formodning maa staa nogenlunde klart for enhver, som grundigt har sat sig ind i det Afsnit af Sølivets Historie, der omhandler „The bucaners of America“, og som har Kendskab til Guano-Fart paa Chinca-Øerne og de nærmeste Pladser dér omkring.

Ved en lille Bugt paa Kysten af Peru — lidt sønden for Ækvator — hvor Solen skinner hver Dag, og hvor der saa godt som aldrig falder Regn — ligger en Samling Træhytter omkring en antikveret Kondenspumpe, som drevet af et gammeldags Bjælkemaskineri forvandler Havvand til Drikkevand efter Beboernes Fornødenheder.

Bag en smal Stribe sandet Strand, som i mange Mils Længde strækker sig langs Kysten her, ligger et mægtigt Plateau, hvor Billioner af Søfugle i Aartusinder har haft deres Rugepladser. I Tidernes Løb har der her dannet sig Lag paa Lag af disse Fugles Ekskrementer, som den bagende Sol — uhindret af Regn og Fordampning — fra Tid til anden har brændt til en haard Skorpe og forvandlet til en umaadelig stor Kage paa indtil 14 Fods Tykkelse. Dette er det i Handelen saa værdifulde Guano. Bag dette Plateau hæver Landet sig ujævnt mod Andesbjergene, og i Forgrunden af Ujævnheden knejser en fritstaaende Klippeformation, som set fra Søsiden ligner Statuen af en nøgen Kvinde. Denne Formation har gennem Aarhundreder været anvendt som Sømærke til Befaring af Bugten og blev af engelske Søfarere kaldt „The spanish lady“. Selve Bebyggelsen ved den lille Bugt kaldes nu til Dags „Pabellone de pica“ og er ikke ældre end den hvide Mands

Opdagelse af den stedlige Guanos Værdi. Men hele Landomraadet omkring den lille Bugt har fra Incaernes Tid heddet „Hilo“ og var i det 16. Aarhundrede — under Spaniolernes Rædselsregimente i Peru — Afskibningssted for det Guld og Sølv, Erobrerne røvede i Landets Indre. Og da Peru omsider var tappet for sine Guld- og Sølvrigdomme, havde de herboende Spaniolere ikke mere Brug for Hilo som Afskibningssted, før Guanoens Værdi blev dem klar. I Mellemtiden havde den lille Bugt været et hyppigt anvendt Skjulested for Sørovere, der opererede paa disse Kanter af Stillehavet.

Det er forstaaeligt, om disse Forhold, diskuteret mellem Fortidens Søfolk, kan have skabt et daarligt Ry om Hilo, og alt taler for, at det er dette Ry, der har inspireret en eller anden gammel Chanty-Mand til i sin Sang at give Udtryk for den Angst, der efter hans Forestilling maatte besjæle Tommy's Pige, naar Tommy sejlede til Hilo. Naturligvis vilde hun tænke, at han sejlede ud for at berige sig med Spaniolernes Guld og Sølv. — Maaske blev han dræbt af Spaniolerne — eller af Søroverne. — Eller maaske forelskede han sig i „The spanish lady“ — den Pige, hun vel har hørt en Fugl synge om paa en tvetydig Maade. Der var Grunde nok til at forsvare hendes tænkte Fortvivlelse.

Som før nævnt blev Ordet „Hilo“ anvendt i flere andre Chanties og i Forbindelse med forskellige Søstæder. Denne Anvendelse af Ordet var rent vilkaarlig og har intet med Chantyens Oprindelse at gøre; men den kan fuldt ud forsvares, hvor det kun kommer an paa, at Opsangen tjener sit Formaal. Og en god Chanty-Mand kunde i Mersfald og til denne Chantys Tekst og Melodi tage Kammeraterne med rundt til Alverdens Søstæder og give dem Løfter om Herligheder, som langt overgik, hvad Peru kunde byde paa — iberegnet „The spanish lady“. I saa Tilfælde bliver Chantyen nærmest „Geografi og Kærlighed“.

Solo: Tommy's gone to the London docks.

Kor: Away to Hilo!

Solo: And all the girls will come in flocks.

Kor: Tom's gone to Hilo!

Solo: And Pegg' and Poll' and Su'e will say:

Kor: Away to Hilo!

Solo: Here comes Tom with his three years pay.

Kor: Tom's gone to Hilo!

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.

COLUMBUS (Fortsat fra Side 20.)

lader vi Balboa, som til Trods for denne sin store og betydningsfulde Opdagelse alligevel faldt i Unaade, og som — beskyldt for herover at ville stifte Oprør — allerede fire Aar efter maatte lade sit Hoved for Bøddelksen. Han blev henrettet paa Hispaniola 1517.

Fra Hispaniola gør vi nu et lille Vend over til Porto Rico, som imidlertid var blevet opdaget af Juan Ponce de Leon — ogsaa en af de eventyrlystne og guldtrøstende spanske Hidalgos.

Juan Ponce de Leon havde erhvervet sig store Rigdomme ved denne Opdagelse, men med Hensyn til sin Guldtrøst kunde han ikke faa nok. Ved et Tilfælde kom han i Forbindelse med nogle Indianere, som fortalte, at der langt mod Nord laa et Land, hvor der var Overflod af Guld og „grønne Skove“, og hvor der skulde være en mægtig Flod, hvis Vand havde en saa undergørende Kraft, at enhver, der badede i det, vilde bevare eller genvinde sin Ungdom og leve evigt. I Betragtning af alle de Vidundere, som Spanierne hidtil havde stiftet Bekendtskab med i den nyopdagede Verden, lød det vel ikke utroligt, at der ogsaa fandtes en saadan foryngende Kilde. Andre fortalte ogsaa, at der paa en Ø, som kaldtes Bimini, og som skulde ligge i Nærheden af Guanahani ligeledes skulde være en saadan foryngende og livforlængende Kilde.

Juan Ponce de Leon lyttede interesseret til disse Skrøner og fandt ikke noget usandsynligt ved dem, og for sin egen Regning udrustede han tre Skibe for med dem at finde Kilden til Ungdom og det evige Liv. Han forlod Porto Rico den 3. Marts 1512 med 80 Mand og satte Kurs mod Bahama-Øerne. Her fandt han dog ikke det, han søgte; men da han fortsatte Nordvest over, fik han Revanche ved at opdage et frugtbart Land, hvor mangeartede Træer og Buske overalt stod i fuldt Flor med pragtfulde Blomster i de

skønneste Farver. Han tog straks Landet i Besiddelse for den spanske Krone og kaldte det „Florida“, hvilket Navn det siden har bevaret. Det er naturligvis unødvendigt at gøre opmærksom paa, at han ikke ogsaa opdagede det senere berømte „Florida-Vand“.

Nogen Tid efter opdagede han en Ø, hvor hans Folk paa en eneste Dag fangede et Par Hundrede Havskildpadder. Denne Ø kaldte han „Tortuga“ — den spanske Benævnelse for Skildpadde. Den blev senere berygtet for at være Tilholdssted for Filibustere og andre af Vestindiens Sørøvere, og den hedder endnu „Tortuga“, men maa ikke forveksles med Øen af samme Navn i den karibiske Gruppe Nord for Venezuela.

Mistrøstig over ikke at have naaet det virkelige Maal, han var sejlet ud efter, overgav nu Juan Ponce Kommandoen over Ekspeditionen og de to Skibe til disses Kaptajner og sejlede saa selv med det tredje Skib tilbage til Porto Rico, hvor han ankom ældet og rynket af Græmmelse over ikke at have fundet det undergørende Vand, der netop skulde have gengivet ham hans Ungdom. Kort Tid efter ankom ogsaa hans to Kaptajner, og de rapporterede, at de havde opdaget Øen Bimini, hvor der ganske rigtig fandtes mange krystalklare Kilder og andre Vandløb, som altid holdt Øen frisk og grøn. Men ingen af disse Kilder eller Vandløb kunde dog give en gammel Mand hans grønne Ungdom igen.

Ni Aar senere sejlede Juan Ponce ud paa en ny Ekspedition til Florida, hvor han havde flere Sammenstød med forskellige Indianer-Stammer. Under en Skærmydsel med en af disse skød Rødhuderne efter ham og saarede ham alvorligt med mange Pile — dog ikke forgiftede. Han undslap og naaede Cuba, hvor han alligevel kort efter døde af sine betændte Saar.

Fortsættes.

Aage I. Chr. Pedersen:

„S - O - S -“
(H. Hagerup).

Denne tredie Del af „Fuld Kraft frem“, som nu foreligger i en ny omarbejdet Udgave, er vel nok en Bog, der giver Smæk for Skillingen. Med megen Interesse følger man den unge, sympatiske og bundhæderlige Maskinarbejder Fridtjof Funk under hans Kamp for at værne om sit fædrende Ophavs Ære og for selv at naa frem og skabe sig en bedre Stilling her i Livet. Det er en Kamp mod daarlige Kammeraters Indflydelse, mod en utiltalende Kollega og Pengeafpresser — en Kamp for Livet under et dramatisk Skibsforlis og mod en bedragerisk Kaptajn, der for at lukke Munden paa ham som fældende Vidne til et af denne Bedrager paatænkt forbryderisk Anslag forsøger at myrde ham. Man kommer dog ogsaa i denne Bog i Selskab med andre hæderlige Folk end Helten selv og med gode Skibskammerater. Her er godt og ondt imellem hinanden, og det gaar for „fuld Kraft frem“ gennem hele Bogen under Højspænding — baade for Damp og Motor. — Men hvorledes Spændingen udløses, skal ikke røbes her.

Som Undertitel kalder Forfatteren i Beskedenhed sin Bog „Roman for Ungdommen“. Men „S — O — S“ har ogsaa Bud til den ældre Generation, og Bogen vil her uden Tvivl ogsaa finde et stort Publikum. — Den fortjener det.

O. J.

Søfartens Bibliotek

har modtaget følgende Bidrag.

Fra Burmeister & Wain Kr. 1.000,— og fra Aalborg Værft Kr. 1.000,—. Fra Københavns Havn Kr. 200,—, Pensions- og Livrenteinstituttet af 1919 Kr. 200,—, Antikvar Carl Julius Petersens Hjælpefond Kr. 200,—. Fra Esbjerg Hermetikfabrik Kr. 150,— og Assurance-Compagniet Baltica Kr. 150,—. Næstved Kommune har forøget sit aarlige Bidrag fra Kr. 100,— til Kr. 200,—, og Dansk Sejlskibsrederi-Forening har ligeledes givet 200 Kr. Dansk Sø-Restaurations-Forening, Amagerbanken og Livsforsikringsselskabet Hafnia har hver givet 100 Kr.

Endvidere er der modtaget Bidrag fra Frederikshavns Værft og Flydedok, Søfyrbødernes Forbund samt fra Vejle, Frederikshavns og Odense Kommuner.

DYKKERE

Kaptajnløjtnant Rostock-Jensen, der oprettede Marinens Dykkerskole og overhovedet er en af dem her hjemme, der har bedst Begreb om de Dele, siger:

— Lineholderen maa aldrig forlade Livlinen. Han skal altid holde den tot, saa han hele Tiden har Føling med Dykkeren. Han skal hele Tiden kunne mærke ham røre sig dernede.

Og hvis der bare er gaaet kort Tid, hvor han ikke mærker Dykkeren, skal han gøre et Opmærksomhedssignal, som Dykkeren saa skal besvare. Jeg har desværre set flere Gange, at en Lineholder for en kortere eller længere Bemærkning er gaaet fra sin Line — en Dødssynd!

Man kan ikke komme væk fra, at det er et farligt Haandværk, men har man bare Kendskab til Fysikens og Fysiologiens Love, saa gaar det

Dykningens Indflydelse paa den menneskelige Organisme er en Ting, som vist ikke mange tænker paa. Hvis man har en Dykker siddende lige i Nærheden af Overfladen, — og saa han pludselig af en eller anden Grund falder ned paa f. Eks. ti Meters Dybde, saa vil Luften i Dragten blive presset sammen til omtrent Halvdelen, og Dykkeren kan faa et saa stærkt Tryk, at det kan have Døden til Følge.

Hvorimod — hvis en Dykker opholder sig paa halvtreds Meters Dybde og falder et lignende Stykke, nemlig 10 Meter, vil Luften i Dragten kun blive sammentrykket en Sjattedel, hvad der ikke skulde virke generende.

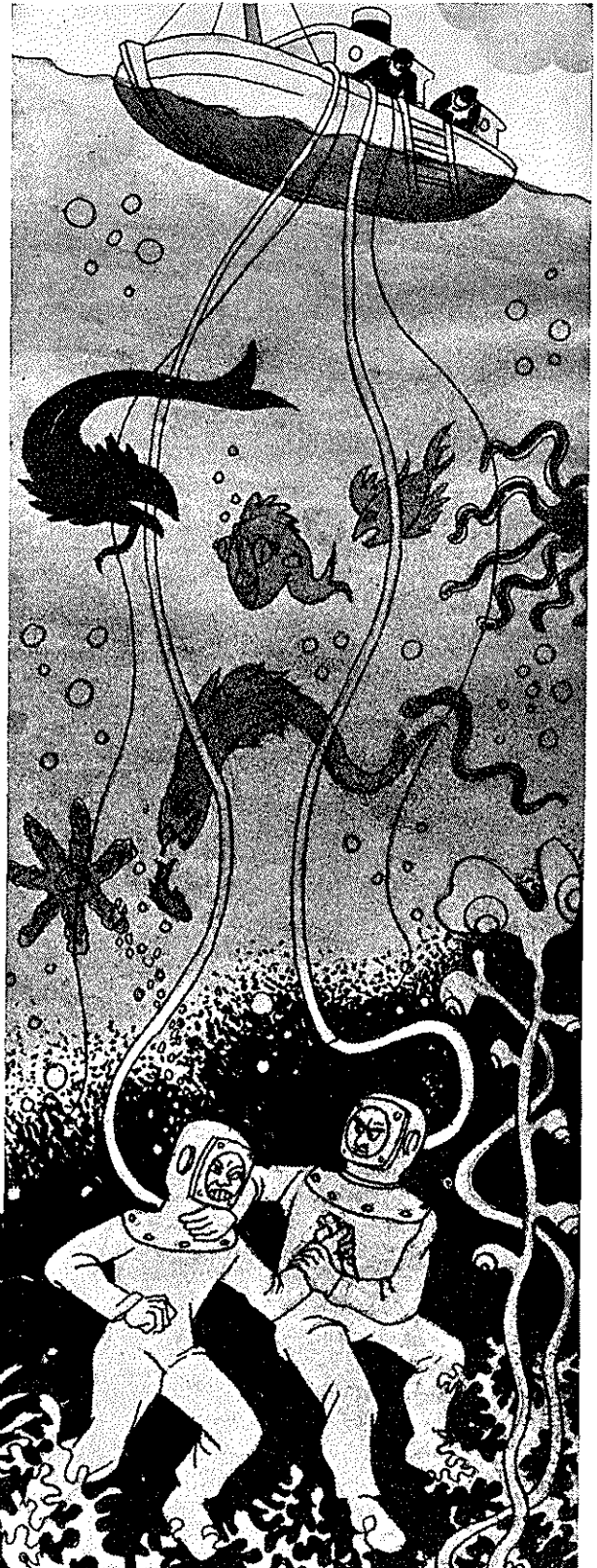
Det skyldes, at i første Tilfælde vokser Trykket fra en til to Atmosfærer, bliver altsaa dobbelt saa stort. Men i sidste Tilfælde gaar det fra seks til syv Atmosfærer, altsaa kun en Sjattedel saa stort.

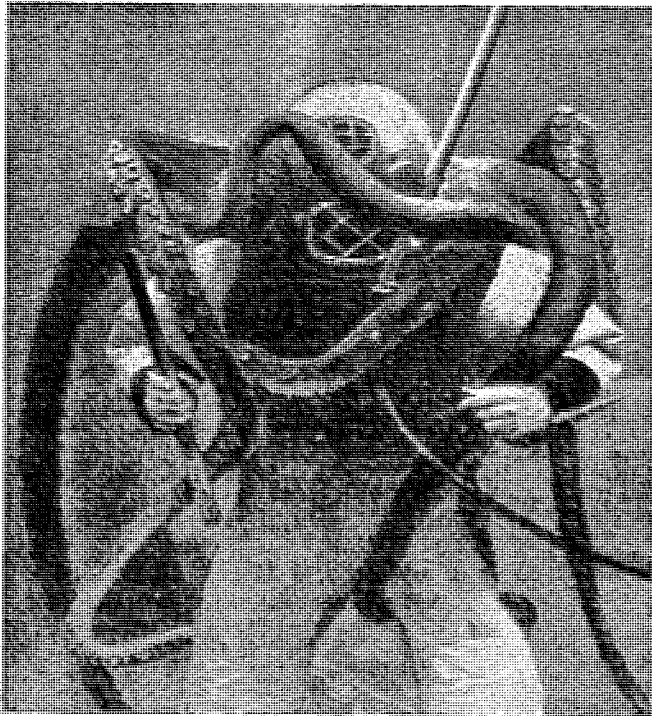
Jeg har været nede paa nogle og halvtreds.

Luften i Hjernen og Dragten føles ligefrem tyk. Man er nødt til at lade Munden staa paa vid Gab, for at foretage Indaanding.

Arbejdet kræver seks Gange saa stor Anstrengelse som lignende Arbejde her oppe.

Og saa er der en anden Virkning, det er, at man





1 Havets Dyb. Kampen mellem en Kæmpeblæksprutte og en Dykker paa Havets Bund.

der nede faar seks Gange saa megen Ilt, som Organismen har Brug for, og det foraarsager en ringe Grad af Iltforgiftning.

Det mærkes næsten ligesom saadan noget som 6 Snapse til Frokost.

Man bliver i godt Humør og sludrevoren. Man gaar og holder Faddersladder med sig selv dernede paa Havsens Bund. Og alligevel slet ikke altid med sig selv. I Marinen er der Telefon til hver Dykker. Centralen er anbragt paa Dækket, saa man er i Stand til at tale med en Kollega. Jeg fik for Eksempel Besked fra en Kollega, der gjorde Tjeneste i „Dannebrog“, da den laa ved Aarhus. Vi laa med Dykkerskibet ved Sletterhage — femten Sømil derfra, og jeg selv befandt mig nede paa halvtreds Meters Dybde. Min Kollega talte i Radiotelefon i „Dannebrog“ og Radiotelegrafisten om Bord paa Dykkerskibet stillede Højttaleren til Mikrofonen, og jeg fik Besked paa Havets Bund.

Det kan være mærkeligt. Navnlig i Østen kan der ske ejendommelige Ting. Naar man dér dukker efter Perlemuslinger, kan man komme ud for meget. Den farligste Fjende er Kæmpeblæksprutten.

Hajerne, dem er man ikke bange for — de er mere sky — særlig er de bange for Luften, der suser op fra Dykkerens Hjelm. Kæmpeblæksprutten er aggressiv, den store ottearmede. Det skete med en svensk Dykker, at han pludselig — han havde intet andet i Forvejen, intet vidst, men maaske følt noget ubestemmeligt truende, — pludselig mærkede han, at der var noget, der greb i hans Ben.

Grebet var som Staal og dog glidende og urokkeligt. Han kunde ikke røre sig. Han vred Kroppen om og saa — Kæmpeblæksprutten.

Dens Arme — de fire af dem — bølgede gennem det mudrede Vand nærmere nærmere Han greb fast om sin Kniv og stødte den skarpe Klinge mod Uhyret. Blæksprutten slog mod ham — og Kniven faldt som en blank Fisk gennem Vandet — og i det samme slyngede Kæmpeblæksprutten Armene om den svenske Dykker og naglede ham til Korallrevet som en Livsfange.

Ligesom i en sidste Krampetrækning gav Dykkeren Nødssignal: — Livsfare! Træk mig op!

Man prøvede paa at faa ham op. Fire Mand opbød deres yderste. De kunde ikke røkke Svenskeren. Kæmpeblæksprutten var stærkere end dem alle tilsammen. — Saa gør de noget andet. Dykkerskibet ligger og vugger i Dønningen. De benytter dette som Kraft. De sætter Livlinen fast om en Pullert, saadan en, som man hæfter Trosser fast paa og paa den Maade, da Skibet løftes af Dønningen, løsnes Blæksprutten fra sit Greb og en dødbleg, næsten livløs Svensker hejses op.

Dykkere er stoute Folk. Men de forsvinder jo fra Haandteringen, der ikke har Muskaten i Orden.



— Og jeg har søgt hele Formiddagen!

Har De læst „Sejl og Motor“?

Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andrea Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompani
 Det Danske Petroleums A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Helmdal
 D/S Heloland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prentix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samso
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningesen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Reederaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Veudita
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Indretning af moderne Køkkenanlæg i Skibe

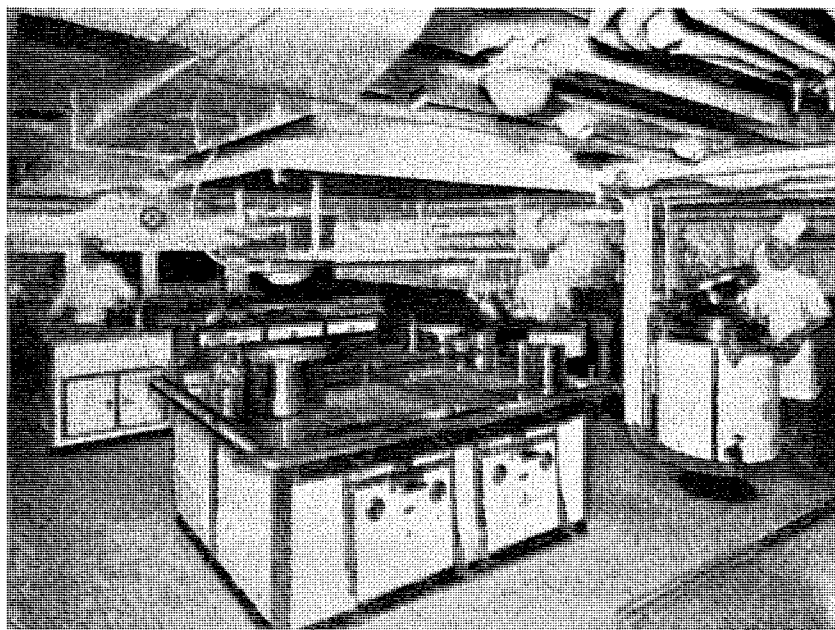
Placering og Indretning af Messer, Spisesaloner og Kabys med alle dertil hørende Rum spiller en stor Rolle ombord i Skibe, navnlig i Passagerskibe og i Fragtskibe, der medfører Passagerer. Fremfor alt er det af stor Vigtighed, at der allerede ved det første Udkast er det rigtige Forhold og den rigtige Beliggenhed, saa „Hotelvirksomheden“ kan udvikles paa en økonomisk og guidningsløs Maade.

Indretningen af disse Rum byder naturligvis paa en uendelig Mængde Variationer efter Størrelse og de forskellige Arter af Skibe. Passagerskibe, Fragt- og Passagerskibe, Krigsskibe, Kystskibe o. s. v. har Brug for „Hotelrum“ af vidt for-

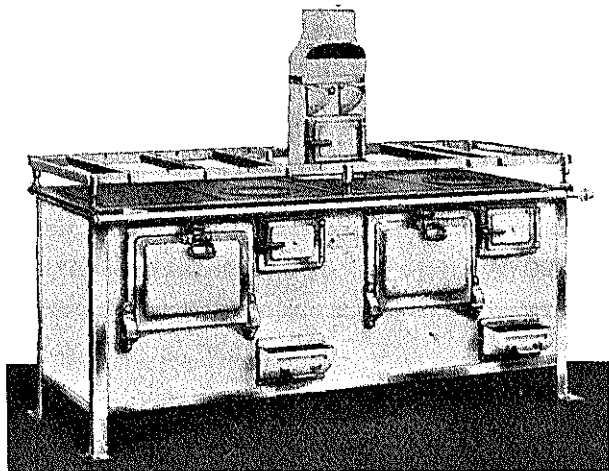
skellig Art og Indretning. Dertil kommer den Forskel, der er, om Skibet skal gaa i Fart paa Nordatlanten, paa Sydamerika, paa Troperne eller blot i Kystfart. Desuden afhænger Indretningen af disse Rum i høj Grad af Skibets maskinelle Udstyr — Kul eller Olie, Damp eller elektrisk Opvarmning — og af Rederiets Ønsker og Erfaringer.

Ved Projekteringen maa man især tage Hensyn til følgende:

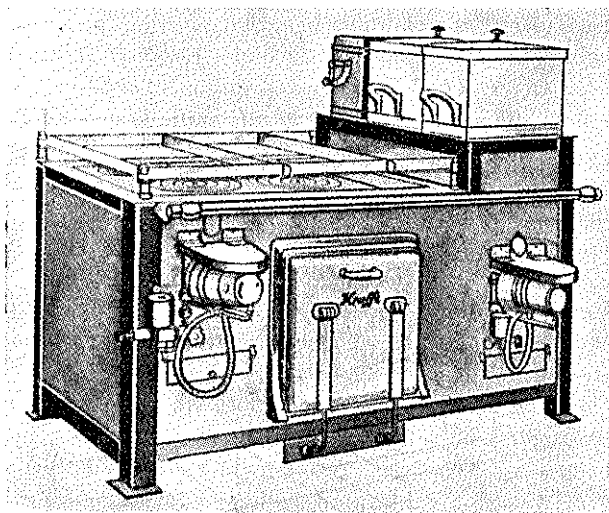
1) Opbevaringen af Levnedsmidler maa være hensigtsmæssig. Rummene maa have en gunstig Beliggenhed i Forhold til Kabysrummet, og Forbindelsen mellem dem maa være god. I givet Fald maa der være Elevator mellem det Rum, hvor Lev-



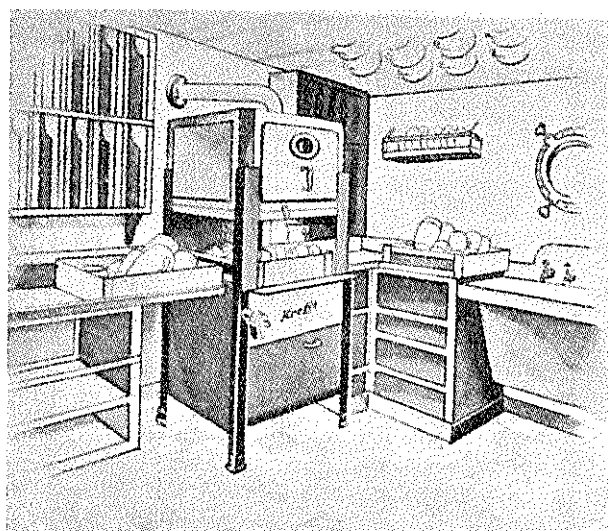
Køkken for 1. og 2. Klasse i de hollandske Fragt- og Passagerskibe „Boissevain“, „Ruyt“ og „Tegelberg“.



Kulfyret Skibskabys for 45—75 Personer.



Oliefyret Skibskabys.



Opvaskemaskine med et Rum.

nedsmidlerne faar den første Tilberedning, og Kabysen.

2) Ved Tilberedning af Maden maa der ikke i Rummene være nogen „Tomgang“, og Madens Veje maa ikke unødvendig krydse eller skære hinanden, hvilket især er vigtigt paa Skibe med mange Passagerer henholdsvis paa Skibe med en udstrakt Masseforplejning.

3) Udlevering af Maden maa være saadan, at der ikke indtræder nogen „Forstoppelse“. Det er desuden vigtigt at drage Omsorg for en hurtig Transport af Maden fra Kabysen til Spisestedet for at undgaa en Afkøling før Serveringen. Inventarrummene — for Service etc. — maa ligge godt for Madudleveringen og Opvaskerum.

Efter det første Udkast maa der følge en nærmere Udarbejdning, hvor Placeringen af de enkelte Indretninger bliver fastlagt. Herunder bliver der at tage Hensyn til Skorstenens og Ventilationens Anbringelse saavel som til Udsugning, Vinduer og Døre, Dampledninger, Vandledninger, Afløb og elektriske Ledninger. Herunder maa der ogsaa tænkes paa Modtagelsen af Raavarerne saavel som paa Rum til den første Tilberedning, Rensning, Pudsning etc., hvilke skal være adskilt fra det egentlige Køkken og fra Udlevering og Opbevaring af færdige Madvarer, men dog ligge gunstigt og være overskuelige.

Man maa ogsaa tænke paa Placering af Køkkentøjet, hvorved Ydelsen af Kabysen kan forøges betydeligt. Det sidste kan ogsaa opnaas ved smaa Hjælpemidler som f. Eks. smaa Elektromotorer til Drift af Køkkenhjælpemaskinerne eller ved Anbringelse af Signallamper, som giver en god Oversigt over de enkelte Apparaters Ydelse.

Først og fremmest maa man lægge Vægt paa en fuldendt naturlig Ventilation. Hvis Kabysen ligger midtskibs, maa der over Komfuret være passende Luft- og Lysskakter af tilstrækkelig Størrelse. Hvor det er nødvendigt, maa den naturlige Ventilation supplere med en kunstig, med Emskærme o. s. v.

Hovedgrundlaget for Køkkenindretningen er altid det Antal Personer, som skal bespises.

De almindeligste Køkkenapparater er: Koge- og Stegekompfur, Kogekedel, Bage- og Stegeovn og Kippestegegyrde.

Desuden kan der være særlige Apparater som: Gemyse- og Kartoffelkoger, Grill- og Toastapparat, Varmtvandsbeholder, evt. Kaffe- og Temaskine.

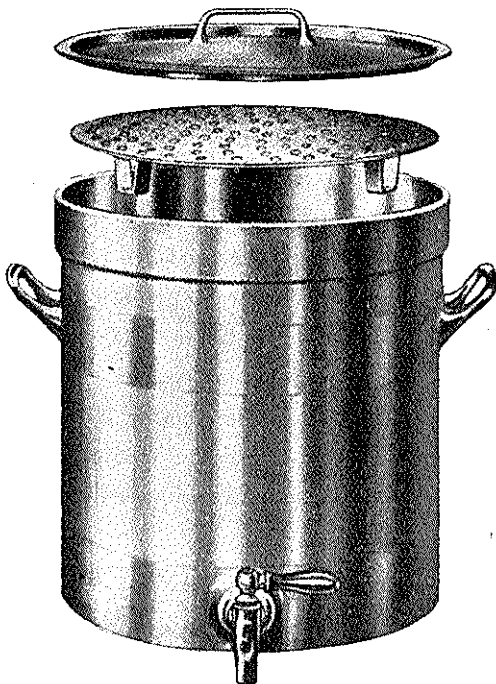
Som Hjælpapparater kan desuden nævnes: Varmeskabe, Køleskabe og Opvaskemaskiner.

Paa Fragtskibe ligger Kabysen for det meste midtskibs ved Agterkanten af Overbygningen. Denne Beliggenhed skal forhindre, at Damp og Lugt fra Kabysen trænger ind i Besætningens Beboelsesrum eller Messer.

Kabyserne paa et Fragtskib er som Regel meget simpelt udstyret. De har almindeligvis et kulfyret Kabyskomfur eller paa Motorskibe et oliefyret, me-

get sjældent et elektrisk opvarmet. Det opstilles al- til tværskibs af Hensyn til Skibets Slingrebvægelser. Efter Besætningens Størrelse har Kabysen som Regel en Vandvarmer, som bliver opvarmet med Højtryksdamp og i særlige Tilfælde maaske et lille Varmeskab. Tages der nogle Passagerer med, vil der i Regelen blive opstillet et lille Køleskab, som kan rumme Rationerne til én Dag, hvis Pladsen og andre Forhold da tillader det. Skibe med en større Besætning har ofte en lille Kogekedel.

Køkkenanlægget paa større Passagerskibe med flere Klasser kan udføres paa to forskellige Maader. Der kan være et Kabysrum for hver Klasse eller et fælles for alle Klasser. Begge Maader har sine For-



Kartoffelkoger med Indsats.

dele og Mangler. Ved de adskilte Køkkener er Driften overskuelig og let, og den forskellige Betjening af de enkelte Klasser griber ikke forstyrrende ind i hinanden. Driften af et fælles Køkken for alle Klasser er derimod mere kompliceret, men det er meget pladsbesparende og muliggør en god Placering af Oplagsrummene og derfor ofte en kort Vej mellem dem og Kabysen.

Kulfyring af Kabyskomfurer har den Fordel, at den er meget simpel, men i Driften har denne Maade de store Ulemper: Transport af Kullene og Fjernelsen af Asken, Kabysrummet bliver tilgriset og Varmereguleringen er vanskelig ved store Komfurer. Ventilationen og Røgaftrækket fordrer store Anlæg.

Oliefyring er renlig og kan let reguleres, men der maa ligesom ved Kulfyring sørges for god Ventilation og for Afgang af Forbrændingsluften. En særlig Blæser er nødvendig til Forstøvning af Olien.

Til de rigtig store Køkkenanlæg er elektrisk Drift at foretrække paa Grund af sin Simpelhed og sine gode Reguleringsmuligheder. Det er desuden det renligste, men det er meget dyrt i Drift.

Dampopvarmning egner sig særlig til Mad, der skal dampes som f. Eks. Grøntsager.

Valg af Driftsmaaden er i høj Grad afhængig af Skibets Fremdrivningsmaskineri. Paa Motorskibe ser man som Regel bort fra Dampopvarmning og gaar mere og mere over til elektriske Kabyskomfurer, hvilket i højere Grad vil være Tilfældet, naar Brugen af Vekselstrøm bliver mere almindelig.

Ved Standardisering af Kabyskomfurerne, som det f. Eks. er sket i Tyskland, er det muligt at fremstille dem til den lavest mulige Pris, ogsaa derved, at de større Enheder kan sammenbygges af de mindre. Saaledes bestaar Størrelse 6 af to Størrelser 2, Størrelse 12 af fire Størrelser 8 o. s. v. Iøvrigt findes der to Typer, en lettere for mindre Skibe og en sværere for større Skibe. Der bliver ogsaa bygget Komfurer til kombineret Kul- og Oliefyring.

Dampkogekedler tjener til Kogning af Suppe, Grøntsager, Kartoffler etc. De opvarmes indirekte ved, at Varmen fra Dampslanger ledes til Vandbadet mellem Kedlens Yder- og Inderskal. De maa forsynes med Sikkerhedsventil og Manometer.

Et stort, moderne Køkkenanlæg i et Skib er en hel Maskinsal med sine mange Apparater, som det vil føre for vidt at beskrive hver for sig. Vi skal for at give et Begreb om Ydeevnen blot nævne Opvaske-maskinerne, som ganske vist ikke hører hjemme i Kabysen, men dog med til Køkkendepartementet. For at spare Tid, Plads og Personale anvendes Opvaske-maskiner, som arbejder med Højtryksdamp eller Elektricitet. En af de mindre Typer med et Rum har en Kapacitet paa 3000 Stykker Service i Timen. Den egner sig altsaa ikke til en mindre Fragtdamper. Princippet med Skoldningen af Servicet efter Brugen er derimod rigtig og er f. Eks. indført i Norge, hvor denne Behandling forlanges paa alle offentlige Spisesteder.

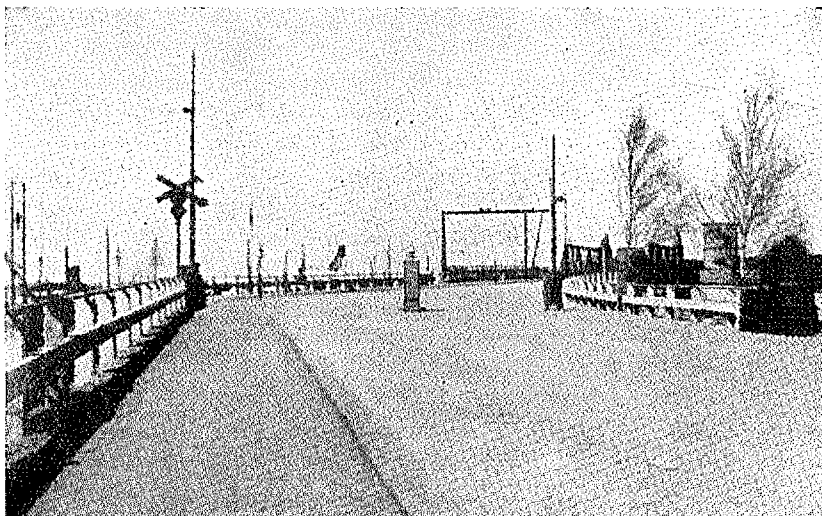
Ydeevnen af et Kabysanlæg kan forøges betydelig ved Anskaffelse af en eller flere af de arbejdsbesparende Specialmaskiner, som findes paa Markedet. Her skal blot nævnes Kartoffelskrælle-, Gemyseskære-, Røre- og Piskemaskiner, Brød- og Skæremaskiner, Kød hakkemaskiner o. m. a.

Man bør hellige Valget af de rigtige Maskiner megen Opmærksomhed. Ved mindre Anlæg kan f. Eks. Anbringelsen af en Kartoffelkoger med Indsats og Aftapningshane, en Kaffemaskine el. lign. forøge Kabyskomfurets Ydeevne betydeligt ved at give bedre Plads paa Overpladen. Transportbeholdere i Sæt bør ogsaa forefindes til Mandskabsforplejningen.

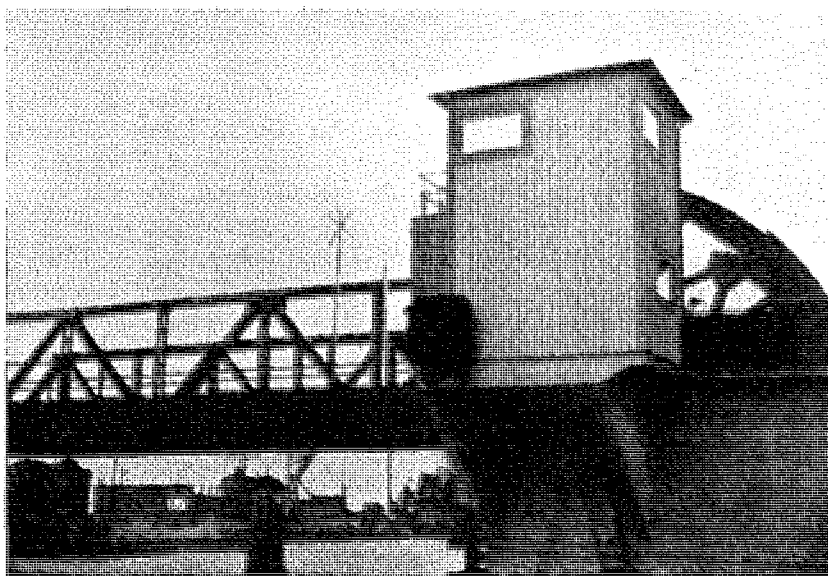
Som Helhed taget er det god Økonomi at ofre noget paa Udstyr af Køkkendepartementet i Skibe, da det vil komme igen ved Besparelser i den daglige Drift.

Falsterbo- Kanalen

Da Kanalen kom til at over-skære baade Landevejen og Jernbanen til Falsterbo, var det nødvendigt at bygge en Bro. Da Forholdene ikke tillod en Højbro, købte man den tidligere Knippelsbro. Da den ikke var bred nok til at have



Opkørsel til Broen over Falsterbokanalen.



Manovretårnet paa den tidligere Knippelsbro, der nu fører Trafikken over Falsterbokanalen.

Jernbanesporet ved Siden af Landevejstrafikken, maatte det lægges i Kørebanen. Jernbane- og Vejtrafikken maa derfor føres vekselvis over.

Udgifterne til Kanalen vokser stadig. De første 15.000.000 Kroner, som var bevilget, er nu brugt, og den svenske Rigsdag har d. 17. Oktober yderligere bevilget 5.000.000 Kroner til Færdiggørelsen.



ODENSE HAVN

Odense Havn har som sædvanlig ved Havneingeniør H. Fischer Hansen udsendt en udførlig Beretning om Havnens Drift og Forhold i det sidst forløbne Finansaar. Det fremgaar heraf, at der i 1940—41 indgik 1251 Skibe paa tilsammen 203,226 Netto Reg. Tons. Til Sammenligning anføres, at Tallene for det sidste normale Aar 1938—39 androg 2413 Skibe og 502,710 Netto Reg. Tons. Den samlede Varetrafik i 1940—41 var 356,700 Tons, hvoraf Importen udgjorde 296,800 Tons og Eksporten 59,900 Tons. I Sammenligning med foregaaende Aar har der været en Nedgang i Varetrafikken paa ca. 229,300 Tons, hvoraf 212,900 Tons faldt paa Importen og 16,400 Tons paa Eksporten eller en samlet Nedgang paa 39 Procent.

Om Havneudvidelserne, der ved Begyndelsen blev kalkuleret til 2,750,000 Kr., oplyses, at de Aaret for-

ud paabegyndte Arbejder er fortsat. Bygningen af 135 Meter Bolværk langs Stenfiskerkajen blev færdigt den 1. September. Den nye Kanalvej blev paa Strækningerne gennem Aaløkkeskov og langs Næsbyhoved Skov færdig i Juli 1940. Det Stykke af den nye Kanalvej, som endnu mangler Belægning, vil være færdig i Efteraaret, hvorefter det tilsvarende Stykke af den gamle Kanalvej kan bortgraves. Udgravningen af Bassinet skulde i saa stor Udstrækning som muligt udføres med Haandkraft i tørlagt Grube. Første Del heraf, Afgravning af 30,000 Kbm. fast Fyld, blev forsinket af den langvarige Frost og var først færdig i August 1940. Af beskæftigelsesmæssige Grunde blev Entreprisen udvidet med Afgravning af yderligere 120,000 Kbm. Fra April 1940 er der udgravet ca. 117,000 Kbm. Ved Slutningen af Regnskabsaaret, der var det første af de 5 Aar, som hele Arbejdet efter Planen skulde strække sig over, var der ialt anvendt godt 600,000 Kr.

Beskæftigelsesarbejder i Københavns Havn

Københavns Havn har vedtaget at lade udføre meget omfattende Nyanlæg og Udbygning m. m. af de ældre Anlæg, og der arbejdes nu med disse Anlæg helt fra Kalkbrænderihavnen mod Nord til Havnens sydligste Afsnit, den nye Fiskerhavn syd for Slusedæmningen.

Nord for *Trekroner* foretages en Stenspærring for at forøge Roen i Yderhavnen, specielt ved Langeliniekajen. Arbejdet udføres af Havnevæsenet selv uden Entreprenør. Samtidig udføres en Lukning af Renden i *Lynettehavnen* Østinde for at forøge Roen i Lynettehavnen og for at forbedre Adgangsforholdene til Lynetten. Arbejdet foregår i Samarbejde med Kystdefensionen og udføres af Havnevæsenet selv uden Entreprenør.

Paa Østsiden af *Kalkbrænderihavnen* bygges et nyt Bolværk for at kunne udnytte Arealerne bag Bolværket. Havnevæsenets Entreprenør ved Bolværksarbejdet m. v. er Firmaet Højgaard & Schultz. Uddybningen udføres dels af Firmaet Saabye & Lerche og dels af Havnevæsenets eget Uddybningsmateriel. Der bliver her et nyt Jernbolværk paa 260 Meter med en Vanddybde af 6,3 Meter og store Landarealer til Udlejning.

Det mest omfattende af Arbejdet er Anlæg af en ny *Fiskerhavn* syd for Slusedæmningen, der udføres for at skaffe Plads til de Fiskere, der for Tiden har Redskabsskure og Stejlepladser ved Fiskerihavnen ved Enghave Brygge. Samtidig indvindes et stort Areal til Udlejning til Industri el. lign. I det nye Anlæg skaffes foruden til Fiskere Plads til de Lystfartøjer, der hidtil har været midlertidigt anbragt i Teglværksgraven syd for Borgmester Christiansensgade og forskellige andre Steder i Sydhavnen. Arbejdet udføres i Tørlægning, og Havnevæsenets Entreprenører med Hensyn til Udgravnings-, Bolværks- og Baadebroarbejderne er Entreprenørfirmaerne Kampmann, Kierulff og Saxild og Monberg & Thorsen.

Der bliver her Plads til ca. 300 Fiskerbaade og ca. 300 Lystfartøjer. Overslagsbeløbet alene for dette Anlæg er 2,9 Mill. Kr.

Samtidig udføres en *Opfyldning* nord for Sluse-

dæmningen for at skaffe nyt Havneareal, der senere maa indrammes af Bolværker og forsynes med Veje m. m., men disse Arbejder er der ikke Bevilling til. Jorden til Opfyldningen skaffes fra de øvrige Beskæftigelsesarbejders Uddybningsarbejder, idet den ved Elevator indlægges paa Areallet. Det har, for at Elevatoren kunde flyde ind, været nødvendigt at foretage en mindre Uddybning. Uddybnings- og Eleveringsarbejdet udføres af Firmaet Saabye & Lerche, medens Reguleringen af Terrænet udføres af Havnevæsenet uden Entreprenør.

I denne Forbindelse bygges der et nyt Bolværk langs Sydsiden af den *nuværende Fiskerhavn* for at kunne udnytte Arealerne til Tømmerlosning, naar Fiskerne er flyttet til den nye Fiskerhavn.

Kajmuren ved *Islands Brygge* forlænges med 140 Meter for at kunne tilfredsstille kommende Efterspørgsel fra Virksomheder, der ønsker at ligge direkte ved Kaj. Ogsaa *Nordre Teglkaj* forlænges, for at der kan blive direkte Besejling til Arealerne.

Ved *Kalvebod Brygge* ombygges 500 Meter Bolværk med Kajmur. Dette sker for at faa en mere permanent Konstruktion end den nuværende gamle Træoverbygning, der er meget dyr i Vedligeholdelse og stod for en større Reparation. Samtidig foretages Forstærkning af Bolværksforankringen, og Sporene og Brolægningen i Kajgaden reguleres.

Brolægningen og Sporene paa *Larsens Plads* reguleres for at forbedre Kørselsforholdene for Havnetrafiken paa Kajen, og endelig er der et lille Opfyldningsarbejde ved *Gasværkshavnen*, hvor man skaffer Plads til et Træningshus for Danske Studenters Roklub.

Arbejderne er nu i fuld Gang. Ialt er for Tiden beskæftiget ca. 400 Mand, hvoraf ca. 310 er henviste arbejdsløse. Da den enkelte henviste kun maa beskæftiges i 6 Maanedes, kan man regne, at der ialt er beskæftiget ca. 500 Mand i Sæsonen. Arbejderne ventes afsluttet i Løbet af Aaret 1942, og Overslagssummen for samtlige Arbejder andrager 7,595,000 Kr., hvoraf Statens Tilskud udgør ca. 2,685,000 Kr.

Svensk Skibsfart og Skibsbygning

De svenske Værker ligger for Tiden inde med saa store Ordre til Handelsflaaden, at Rekorden fra Begyndelsen af 1939, da de samlede Ordre androg 535,000 Brutto Tons, nu er overskredet, idet Ordrene paa Handelsskibe beløber sig til 600,000 Brutto Tons eller 900,000 Tons Dødvægt. Dette omfattende Bygningsprogram vil dog naturligvis kun kunne gennemføres, saafremt det nødvendige Skibsbygningsmateriale

kan fremskaffes. Værfternes Reparationsarbejde er væsentligt indskrænket. Dels kan den store Del af Handelsflaaden, som sejler udenfor Afspærringen, ikke komme hjem til Eftersyn, dels er den Tonnagemængde, der befinder sig indenfor Afspærringen, saa travlt beskæftiget, bortset fra nogle oplagte Motorskibe, at der ikke er megen Tid til Reparationer.

De store Ordre paa ca. 350,000 Brutto Tons, som

hidrører fra svenske Rederier, er afgivet ud fra den Forventning, at Tonnagebehovet vil blive meget stort, naar Krigen er endt, og at der til den Tid vil være lønnende Beskæftigelse for førsteklases svenske Skibe. Det drejer sig hovedsagelig om kostbar Motortonnage i Form af Fragtliniebaade og Tankskibe, alle med relativ høj Fart. De første indrettes i mange Tilfælde til ogsaa at medtage Passagerer.

Søfartens store Afhængighed af Konjunkturerne og de voldsomme Svingninger, disse har udvist, er velkendt. Det synes imidlertid, som om de fleste svenske Rederier har overlevet de to seneste Depressioner med Styrke og Handlekraft i Behold. Det saa daarligt ud i Begyndelsen af Trediverne, da en hel Del svenske Fartøjer — dog fortrinsvis mindre Dampskibe — overgik til udenlandsk Eje eller overførtes under fremmed Flag, fordi Driftsomkostningerne for svenske Fartøjer var for høje. Den svenske Handelstonnage havde naaet et Toppunkt i Slutningen af 1931 med

1,80 Mill. Bruttotons, hvorefter fulgte en Nedgang til 1,57 Mill. Bruttotons i Aarene 1936—37, for en stor Del paa Grund af de nævnte Salg til Udlandet. Derpaa fulgte en langsom Stigning indtil Krigsudbrudet, paa hvilket Tidspunkt Tonnagen udgjorde 1,62 Mill. Bruttotons.

Siden har Krigstabene oversteget Nyanskaffelserne, og Tallet var den 31. Juli 1941 1,48 Mill. Men tager man Sættningen af den svenske Handelsflaade med Hensyn til bl. a. Gennemsnitsalder og Forholdet mellem Damp- og Motorskibe i Betragtning, er Værdien og Transporteffektiviteten øget i denne Periode. Motorskibene regnes i Gennemsnit at være 50 pCt. mere værd pr. Ton end Dampere, delvis dog paa Grund af Motorskibenes lavere Gennemsnitsalder, og Motortonnagens Andel i hele den svenske Handelsflaade, der i 1930 var 28 pCt., er senere uafbrudt steget, saaledes at den nu udgør ca. 48 pCt. Sejlskibenes Andel har holdt sig omkring 5 pCt. i samme Aarrække.

Oslo-Rederiernes Krigstab

Som Norges største Skibsfartsby var det at vente, at Oslo som saadan under Krigen hidtil har haft det største Tonnagetab af samtlige norske Søfartsbyer. Det samlede Antal omkomne Sømand og andre ved Oslo-skibes Krigsforlis ligger ogsaa højere end i de andre Byer. Med Hensyn til Oslos Andel af Handelsskibe i Forhold til hele Landets iøvrigt kan nævnes, at medens hele Norges Handelsflaade pr. 1. Januar 1941 bestod af 1959 Skibe paa over 100 B.R.T. paa ialt 4,737,555 Tons, udgjorde Oslo-Flaaden alene 1,821,473 Tons fordelt paa 513 Skibe pr. samme Dato. Det vil sige, at Hovedstaden alene disponerede over 38,5 pCt. af hele den norske Handelsflaade.

Indtil i Dag ved man, meddeler N. H. & S. T., med sikkerhed, at Oslo-Rederierne har mistet 59 Fartøjer ved rene Krigsforlis. Dertil kommer saa en Række Skibe, som er gaaet tabt paa regulær Vis, ialt 6 Skibe. Disse to Kategorier udgør altsaa ialt 65 Fartøjer. Ved Krigsforlis alene er der gaaet en Tonnage tabt paa 235,000 Tons. Med disse Oslo-Fartøjer vides med Sikkerhed 354 Mennesker at være omkommet. Gennemsnitsstørrelsen af de tabte Oslobaade ligger paa ca. 4000 Tons, medens Gennemsnitsstørrelsen for hele Landet under et ligger paa 1900 Tons.

Det af Oslo-Rederierne, som har det mest følelige Tab indenfor deres Flaade, er i første Række Fred. Olsen & Co., som har mistet 10 Skibe paa 24,295 Tons. Dette Rederi kan ogsaa opvise det største Antal omkomne, nemlig 121 Mand. Af andre Rederier, som har haft store Tab, er ogsaa A. F. Klaveness & Co., som har haft et Tab paa 4 Skibe paa tilsammen 17,636 Tons og 16 omkomne. Ogsaa Den Norske Amerikaline med Tabet af „Oslofjord“ og „Randsfjord“ maa nævnes. Den tabte Tonnage her drejer sig om 22,672

Tons og 4 omkomne. Ogsaa en Række andre Oslo-Rederier har haft store Tab, baade af Materiel og af Mandskab. Det største Osloskib, som er krigsforlist, er „Oslofjord“ paa 18,763 Tons, mens det mindste var paa 128 Tons.

Til Slut gøres opmærksom paa, at de Oplysninger, man sidder inde med i Oslo, desværre maa befrygtes at være for lave, da som bekendt Forbindelsen med England er helt afbrudt. Kun gennem Røde Kors kommer fra Tid til anden Meldinger om omkomne Søfolk i engelsk Tjeneste, og rent undtagelsesvis kommer Oplysninger om forliste, navngivne Fartøjer.

En Opstilling viser, hvordan Oslo-Rederiernes Tab fordeler sig i de to Perioder 1. September 1939—9. April 1940 og Tiden derefter: 19 Skibe paa 46,438 Tons før 9. April 1940, 40 Skibe paa 188,238 Tons efter 9. April 1940. Tilsammen 50 Skibe paa 234,676 Tons.

Deres

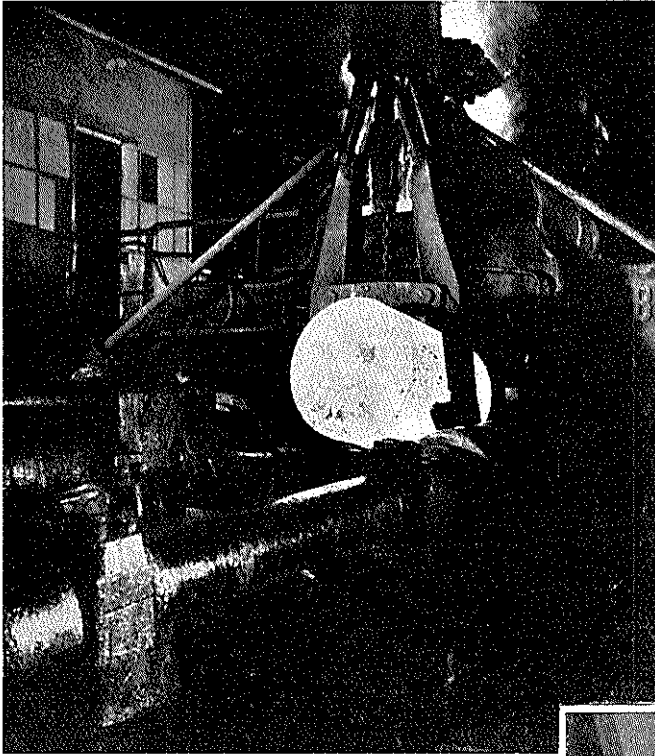
Bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

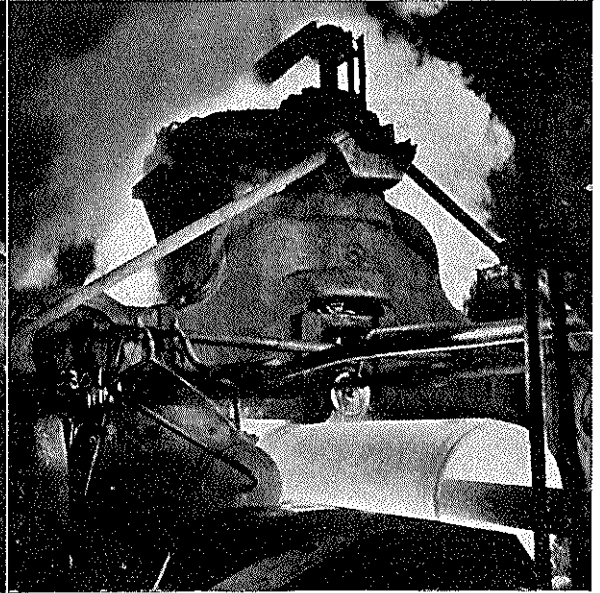
34 Afdelinger i København og Omegn
54 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN





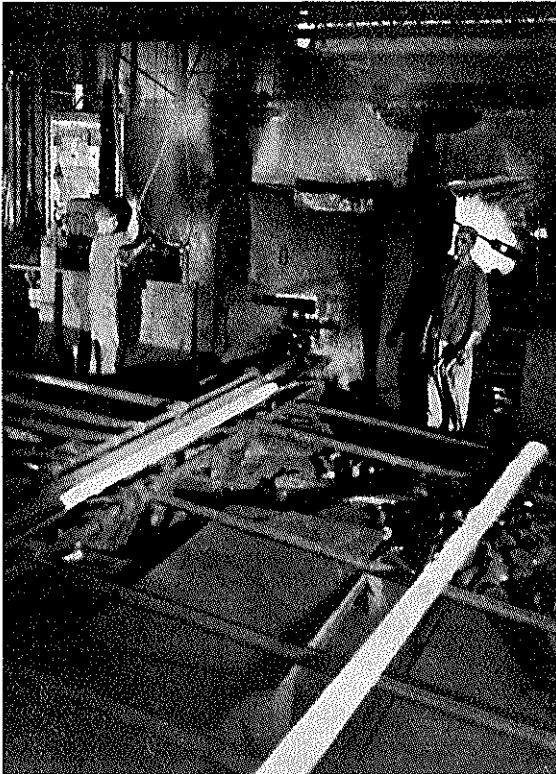
Blokken lige ved at indføres i Skraavalseværket.



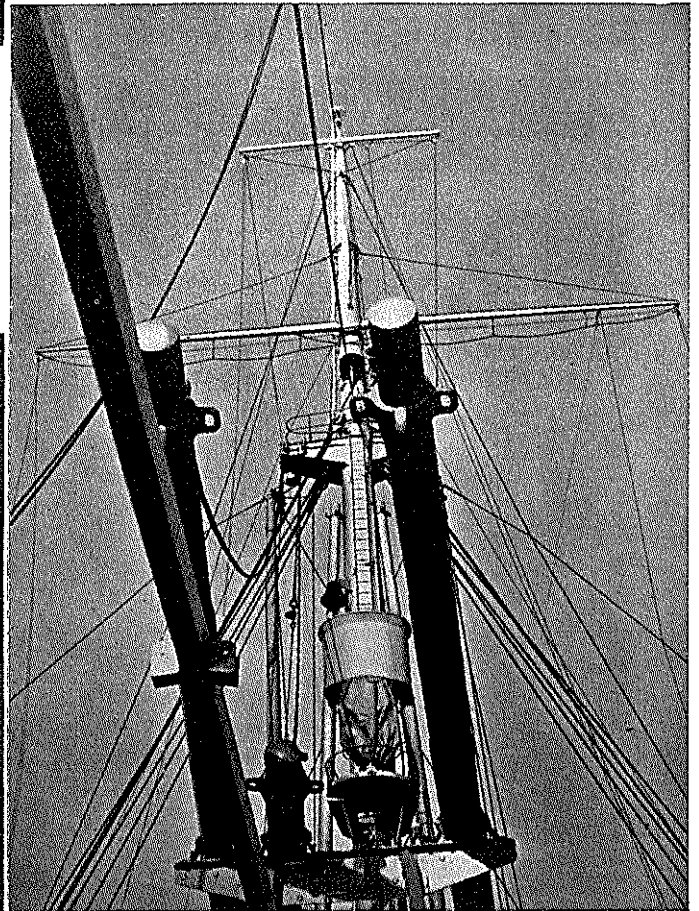
Roret forlader Skraavalseværket.

Master og Bomme af sømløse Staalrør.

Sømløse Rør



Valsning af sømløse Rør.



I 1890 grundlagdes Mannesmannröhren-Werke i Düsseldorf til Fremstilling af sømløse Rør efter den Metode, som er opfundet af Mannesmann. Ved Hjælp af et Valseværk med to Valser, der danner en spids Vinkel, kan der af en glødende Blok dannes et Rør med konstant Godstykkelse, som derefter over Dorne kan gives den ønskede Form og Tykkelse.

Sømløse Rør finder en udstrakt Anvendelse til Skibs- og Maskinbygningsbrug, til Master, Bomme, Kedeltromler, Trykluftbeholdere o. s. v. Billederne viser forskellige Stadier fra den glødende Blok til det færdige Produkt.

B & W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN . DANMARK

„Normandie“ beslaglægges. Myndighederne i U.S.A. skal have til Hensigt at beslaglægge den store franske Hurtigdamper „Normandie“ og overføre den til amerikansk Flag. Den franske Regering skulde herfor have en Erstatning, som vil blive fastsat af U.S.A. Den franske Handelsflaade mister hermed sit største Skib, som nærmede sig de to engelske Kæmpedampere „Queen Mary“ og „Queen Elizabeth“, som ligeledes i Begyndelsen af Krigen forlod Europa for at være i Fred for de tyske Flyvere og nu befinder sig et eller andet Sted i Australien. „Normandie“, som blev bygget med Statsunderstøttelse, gav til at begynde med gode Indtægter, men led snart Tab i Konkurrencen med Englænderne. De nødvendige, kolossale Afskrivninger slugte ogsaa for meget af Indtægterne. Ikke desto mindre planlagde man i Frankrig Bygning af endnu større Skib paa 100.000 B.R.T. for at overtrumfe de engelske største Skibe. Krigen har dog taget Livet af alle disse Planer. Paa Grund af de store Liggepenge i New Yorks Havn, som hidtil ikke har kunnet betales, maa det bære hen mod Beslaglæggelse. Sandsynligvis bliver „Normandie“ degraderet til Troppetransportskib. Efter Admiral Darlans Udtalelser vil Frankrig for Tiden se bort

fra Bygning af den Slags Kæmpeskibe, som ikke kan betale sig. Af Passagerskibe er der i Frankrig for Tiden et 18.000 Tons Skib under Bygning, som skal have Navnet „Maréchal Pétain“.

Udbygning af Laondas Havn. Den portugisiske Regering har sluttet Kontrakt om en stor Udbygning af Havnen i Laonda (Angola). Der skal i Løbet af 44 Maaneder udføres et Kajanlæg for søgaaende Skibe og en Kystregulering af Laondabugten mellem Havnen og Byen. Projektet beløber sig til 48.000.000 Escudos. Laonda er af stor Betydning for den handelsmæssige Aabning af den portugisiske Koloni Angola.

Nyt Kreditinstitut for den norske Skibsbygning. I Oslo er der grundlagt et Kreditinstitut til Finansiering af Rederi- og Værftsvirksomhed for at sikre Norges Behov for Nybygninger af Skibe, som er anslaaet til 250.000 Netto-Registertons. Medens Norge tidligere fik de fleste af sine Nybygninger fra Udlandet, skal Pengene nu i størst mulig Grad blive i Landet og Værfterne derfor udvides i tilsvarende Maalestok.

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

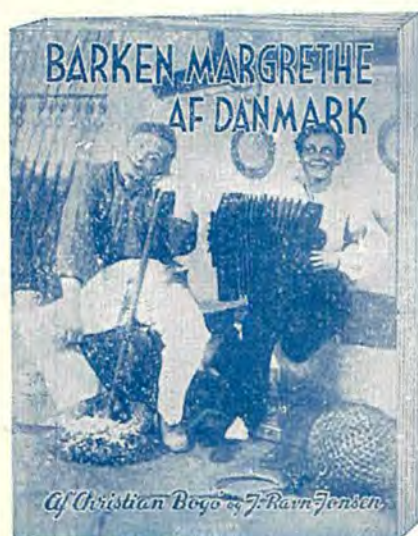
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

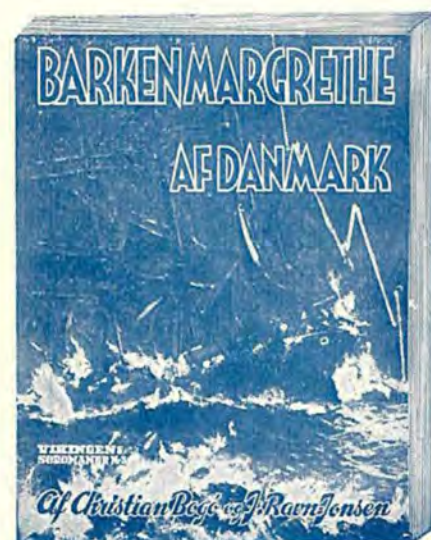
Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.



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.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Aarets bedste Ungdomsbog

20.000 Bind af „Barken Margrethe af Danmark“ er solgt siden Bogen udkom paa „VIKINGEN“s Forlag, men stadig er der mange Efterspørgsler efter den underholdende Ungdomsbog, som fængsler fra første til sidste Side med sit interessante, spændende Indhold.

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)

IMPORT

SKIBSFART

EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Egne Kontorer:

Bangkok

Singapore

Bombay

Hongkong

Saigon

Calcutta

Johannesburg

San Francisco

Canton

Kuala Lumpur

Seattle

Capetown

Los Angeles

Shanghai

Dairen

Madras

Sydney

Durban

Penang

Tsingtao

Hankow

Port Elisabeth

Vancouver, B. C.

Harbin

Ragoon

Weihaiwei



VIKINGEN

5 Øre
December

Sommermorgen udfor Helsingør

Maleri af Ivar T. Rohde

1941 - Nr. 2
18. Aargang



Successen er fastslaaet af den danske Presse, og vi bringer her Uddrag af Anmeldelserne paa „JUL PAA HAVET“

Redaktør Asger Karstensen skriver:

„JUL PAA HAVET“ er helt igennem et Pragtværk, baade hvad Tekst og Billeder angaar. Den er værd at besidde, rig som den er paa Underholdning og Somandsstof. Der er udført et saa stort og fortjenstfuldt Arbejde ved Skabelsen af denne Julebog fra „VIKINGEN“'s Forlags Side, at den fortjener al Anerkendelse af den læsende Almenhed og Paaskønnelse af vort Søfolk og deres Venner. Denne Bog bør alle købe.

Redaktør Fornjotur skriver:

Det er en smuk Julehilsen til de danske Søfolk, der sikkert vil vække stor Glæde hos Modtageren. Det bringer en Mindelse om dansk Jul til dem, der maa fejre Aarets største Fest uden fremmed Himmelstrøg og fremmedarbede Forhold. Smukke Farvebilleder og fyldigt Stof i Form af Digte og Fortællinger gør dette smukke og velredigerede Julehæfte til en virkelig Glæde at læse.

Dansk Sørestaurationsforening skriver:

Bestil derfor „JUL PAA HAVET“ snart, da denne Julebog ikke maa savnes i noget Hjem og endnu mindre i noget Skib.

Dansk Søfartstidende skriver:

Alt i alt er „JUL PAA HAVET“ sin Udgiver værdigt og vil blive hilst velkommen overalt; i Aar maa end nogensinde. Gid det maa naa ud til saa mange af vore Landsmænd som muligt.

Sømændenes Forbund skriver i „Ny Tid“:

Dette „VIKINGEN“'s særlige Julebudskab har som sædvanlig forstaaet sin Opgave ved netop at vælge Indholdet til et saadant Julenummer — et veksellende og indholdsrigt Uddrag af Livet, som det har været levet for mange Aar tilbage, og som det leves i Dag.

Socialdemokraten skriver:

„JUL PAA HAVET“ har et smukt Omslag, et broget Indhold af Fortællinger og mange dejlige Billeder af Skibe. Det lugter af friskt Saltvand og Jul.

Korsør Avis skriver bl. a.:

Det er saa festligt udstyret med mange Farvetryk, at det er en virkelig prægtig Gave.

Nationaltidende skriver bl. a.:

„JUL PAA HAVET“ er som sædvanlig et smukt gennemillustreret maritimt Skrift, ikke alene skrevet for Sømand, men for alle, som nærer Interesse for det danske Søfartserhverv og dets Historie.

Helsingør Dagblad skriver:

Det er det elegante Tidsskrift „VIKINGEN“, der lancerer det smukke Julehæfte „JUL PAA HAVET“. Det er interessant og yderst læseværdigt for enhver.

Bornholms Avis skriver:

„JUL PAA HAVET“ er nok tilegnet Sømændene, men det er ogsaa Kærkomment i alle andre Hjem.

Denne Begejstring, som giver sig Udtryk i Pressen i Omtalen af „JUL PAA HAVET“, har selvfølgelig bredt sig til Publikum, saa at Forlaget trods forøget Oplag kun har et begrænset Antal Julehefter tilbage.

Enhver, der vil sikre sig „JUL PAA HAVET“, maa derfor købe det nu enten hos Deres sædvanlige Forhandler eller paa „VIKINGEN“'s Forlag,

Gl. Mønt 39 — København K. . Telefoner Central 9822 — Byen 8040

Fra Sundtoldens Dage

Af Ove J. Malmgreen

HELSINGØR har altid været afhængig af Havet. De salte Bølger bragte Velstand til Byen, og siden 1426, da Kong Erik af Pommern gjorde den til Købstad, kom der rigtig Vind i Sejlene.

I Middelalderen var Helsingør kun en lille Fiskerby, hvis Befolkning væsentlig levede af, hvad Havet kunde give. Sildefiskeriet var især overordentligt stort og havde navnlig paa Valdemarernes Tid sin Blomstringsperiode. Der var Marked ved Skanør, hvor de nordtyske og nederlandske Handelsskibe, som her havde egen Strandbred, købte Sildene og videreforhandlede dem til England og Frankrig, hvor de i Fæstetiden var et meget efterspurgt Fødemiddel.

Sildens Mængde ved Skanør aftager imidlertid i Begyndelsen af det femtende Aarhundrede, og Stimerne gik længere mod Nord. Skanørmarkedets Nedgangsperiode sporedes, umiddelbart før Erik af Pommern indførte Sundtolden og gjorde Helsingør til Købstad. Kong Erik har naturligvis kunnet indse, at naar Sildefangsten ikke længere var den store Indtægtskilde, maatte der paa anden Maade skaffes Penge til Landet. Han var klar over, at han i Øresund ejede Nøglen til Østersøen, og det blev hans Maal at trænge Hanseaterne tilbage fra deres handelspolitiske Magt i Norden.

Det var med Sundtolden for Øje, at Kongen 1426 byggede Slottet Krogen og anlagde den ny By. 1429 var Sundtolden en Kændsgerning, og der blev herefter krævet en Afgift af alle udenlandske Skibe, som gik gennem Sundet. Paa denne Maade ramte Kongen de tyske Handelsskibe, som med Silden var flyttet Nord for Helsingør.

Trafikken i Sundet tog til, medens Skanørmarkedet gik tilbage, og Sundtolden blev en fin Forretning for den danske Konge. Der betales oprindelig 1 Nobel (omtrent 16 Kr.) af hvert Skib, men senere forhøjedes Afgiften betydeligt. Indtil Aarene efter den store nordiske Krig var Tolden ikke ens for alle Nationer. Iøvrigt blev Afgiften bestemt i Forhold til Skibenes Størrelse eller Lastens Værdi. Det oplyses saaledes, at Christian den Første foruden „Nobelen“ krævede en halv Mark pr. Læst af Ladningen, medens Christian

den Anden oprindelig havde tre Satsen efter Skibenes Størrelse og senere indførte en ny Takst, hvorefter der skulde betales 1 Gylden af hver ti Læster Varer. Da Christian den Tredie kom til Magten, skete der atter en Ændring. Nu skulde Englændere, Franskmand, Portugisere og Embdere svare 1 Procent af Ladningens Værdi, og Nederlænderne 1—3 Rosenobler efter Størrelse og Ladning; derimod var Fartøjer fra vendiske Stæder, Hamborg, Lyneborg, Lybæk, Wismar, Rostock og Stralsund — og vistnok ogsaa svenske Skibe — toldfri.

For alle Skibe var der en fælles Afgift af 6 Tønder Salt og $\frac{1}{30}$ af al Vin. En betydelig Forandring i Toldsatserne fandt Sted, da Peder Oxen 1567 indførte Lastpenge, som udgjorde 1 Dlr. pr. Læst af lastede Skibe og halvt saa meget af ballastede. Tolden steg derved til det tredobbelte, fra 45.000 til 132.500 Dlr. — Paa Christian den Fjerdes Tid udarbejdedes i Christianopol en ny Toldrulle, som blev gældende for alle Nationer. Tolden, der nu var steget til 400.000 Dlr., blev nedskaaret til en Trediedel af denne Sum. De vilkaarlige Toldforhøjelser ophørte hermed, og for de Varer, der ikke var nævnt i Toldrullen af 1645, skulde der betales 1 Procent af Værdien. Efter den store nordiske Krig mistede Sverige Toldfriheden.

Kongen forbeholdt sig Forkøbsret til de Varer, der passerede Sundet, og den Pris, den fremmede Skipper opgav, var i Regelen rigtig, for hvis hans Forlangende var urimeligt, vilde Kongen ikke handle med ham, og han fik da tillige Lov til at betale Told i Forhold til den af ham opgivne Pris.

Sundtolden har haft overordentlig stor Indflydelse paa det helsingørske Handelsliv — ja, været den direkte Aarsag til Byens Opkomst. Selv om de Penge, der blev betalt for at passere Krogen — senere Kronborg — for en stor Del gik i Kongens Lomme, saa bragte de mange fremmede Søfolk dog paa anden Maade rare Skillinger til den gamle Sundby. Det er da ogsaa karakteristisk, at hele Gader i Datidens Helsingør udelukkende var beboet af Færgemænd og Fiskere, som havde Forbindelse med de toldpligtige Skibe. Helsingørs gamle Færgelaug talte 80—100 Med-

lemmer, saa man kan forstaa, at der har været nok at bestille med Proviantering og deslige.

Med Sundtollen fulgte den store Invasion af Udlandinge. Naar Skibene ankrede op paa Rheden for at fortolde, gik Sømændene i Land til stor Tilfredshed for de mange Værtshusholdere. Beværtingerne var forsynet med de mest fantastiske Navne, saasom „Graf Moritz“, „Den vilde Mand ved Stranden“, „Smakken“, „Den graa Lus“ osv. Der blev drukket tæt paa de Tider, og det endte meget ofte med Slagsmaal, under hvilke adskillige Gutter maatte bide i Græsset. Paa Skibsbroen ved Øresunds Toldkammer mødtes den brogede Flok af Sømænd og Købmænd, og det var en staaende Regel, at ingen Sømænd var helbefaren, før han havde faaet Klø paa Helsingør Toldbro. Man har Lov til at antage, at det er fra et saadant Slagsmaal, at det kongelige Kunstkammer erhvervede „en Busk Haar med Huden ved, som En haver revet af en andens Hoved i Vrede.“

I Helsingør boede Kongens Forvalter over Fyrene og den kongelige Tolder, og Kongen selv satte et vist Præg paa Byen. Ofte var der store og straalende Hofsteder paa Kronborg med Ridderlege, Musik og Skuespil. Ikke for intet blev Helsingør kaldt „de danske Kongers Guldbjerg“. Sundtolden var Nerven i Byen, hvis hele Eksistens og økonomiske Trivsel betingedes af det Liv, den havde ført med sig.

Hvis man unddrog sig Tolden, blev man straffet; naar der var Tale om almindelige Forseelser, med Konfiskation af Varerne eller med Bøder, og i grovere Tilfælde med endnu strengere Straf. I 1592 blev en Skipper, der for at bedrage sin Rheder i Helsingør, Johan V. Føhrden, havde fortoldet under falsk Navn, straffet med „Den spanske Kappe“.

Christian den Tredie tillod, at Skibene førte et mindre Vareparti, som tilhørte Mandskabet, toldfrit gennem Sundet, naar Turen gik „vestvert“ mod England, Frankrig eller Spanien, og det var meget ofte, at der blandt de ombordværende befandt sig Købmænd, som medbragte mindre Varepartier. Med Sømændenes Hjælp kunde disse ofte slippe for at betale Told. Det var saaledes et meget anvendt Trick at udgive sig selv for at høre til Mandskabet eller opgive, at Varerne tilhørte Besætningen.

Enhver Skipper, der passerer Kronborgpynten, skal stryge Topsejlet, og hvis han ikke overholder denne Regel, gaar det ham ilde. Sivert Grubbe fortæller i sin Dagbog, at da han den 14. April 1606 sejlede sammen med Christian den Fjerde mellem Hven og Helsingør, mødte de et Skib, som „ikke vilde vise Kongen den skyldige Honnør ved at lade Topsejlet falde. Kongen rettede da selv to Kanoner imod ham og gav ham to Kugler i Skroget.“ Skibet, der var engelsk, maatte derpaa følge med til Kronborg.

Det var isvrigt en fast Regel, at der fra Kronborg blev affyret et advarende Skud mod de Skibe, der vilde forsøge at smutte forbi uden at betale Told. Foruden Tolden maatte Skipperen saa senere betale, hvad

dette Skud havde kostet. Der skulde være Orden i Regnskabet.

Tit skete det, at Søfolk rømte eller var opsætsige mod deres Kaptajn. 1606 klager en københavnsk Skipper over en „motvillig Skalk“, som havde faaet det halve af sin Hyre og gjorde sig opsætsig, fordi han ikke maatte faa Resten. Han blev fundet af Bytjenerne i Madam Sneverlings Værtshus. Da man vilde lægge Haand paa ham, blev han grov og kaldte Betjentene „Tyvetrækkere“, slog og sparkede vildt, saa „Byfogden selv maatte hengaa udi Sneverlings Hus og med Magt sætte ham i Fængsel.“ Efter Stadens Privilegier havde Sømændene nu egentlig „sin Hals forbrudt“, men blev dog benaadet.

1857 ophævedes Sundtolden, som i godt 400 Aar havde bragt store Penge til Byen. Guldalderens Tid var forbi, og med Sundtoldens Ophør begynder en Nedgangsperiode i Handelslivet. De mange Penge, som var tjent i Aarenes Løb, var smuldret bort mellem Hænderne paa Folk. Ingen havde puget sammen; ingen havde tænkt paa, at der kunde komme daarlige Tider. Det internationale Leben ophørte i Byens Gader og Stræder. Stadens ledende Mænd bestræbte sig imidlertid paa at skaffe en Erstatning for Sundtolden, og en Tid var der Mulighed for en Godtgørelse paa 60,000 Rdl., men denne blev dog nedsat til 20,000 Rdl. Hertil kom Bevillingen til den nye Havn, som blev anlagt i de følgende Aar, og med Havnen fulgte Skibsværftet, som skaffede fornyet Beskæftigelse og Penge til Byen. Denne Virksomhed blomstrede op til et storindustrielt Foretagende, hvis Arbejdsstyrke i vor Tid er naaet op paa ca. 2000 Mand, og den helsingørske Befolkning har gennem den moderne Skibsbygningsteknik annekteret en ny Version af Erik af Pommerns Valgsprog: „Mit Haab staar til Havet.“

O. J. Malmgreen.

Til vore Læsere.

„Vikings“ Læsekreds er Søens Folk. Alle danske Handelsskibe over hele Jorden har under normale Forhold „Vikings“ ombord. Den læses fra Kaptajn til Messedreng, men alle ved jo, at dansk Skibsfart er værst ramt af de herskende Forhold, og dette har jo ikke kunnet undgaas at mærkes i Bladets Udbredelse. Vi ser os derfor nødsaget til foreløbig fra 1. Januar 1942 kun at udsende „Vikings“ een Gang om Maa-neden og beder vore trofaste Læsere at arbejde for Bladets Udbredelse i videst mulig Grad.

„Vikings“ vil stadig kun koste 75 Øre pr. Nummer, Kr. 2,00 pr. Kvartal og Kr. 8,00 pr. Aar, og det er vort inderligste Haab, at Forholdene for gamle Danmark snart vil komme i normal Gænge, saaledes at vi atter kan udsende „Vikings“ hver 14. Dag.

Redaktionen.

DEN SIDSTE

Af O. M. Børup Sørensen

SKILLING

DET var en stille Sommereftermiddag paa Solsiden i Nyhavn. Min Stamkafe i den høje Stue laa ensom og forladt i det glitrende Sol-skin. Ved Vinduet, hvor jeg sad, kunde jeg se ud paa et Par Altankasser, hvor skarlagens Pelargonier glødede, i Selskab med Petunia og andre Blomster.

Paa den anden Side Kanalen saas, gennem Riggen paa en Skonnert, de spidse Gavle og Tage paa Husene, samt Mylderet af Pakkasser og Tønder paa Kajen.

Jeg var eneste Gæst i Lokalet og nød Stilheden, Udsigten og Romantikken samt Gretes diskrete Nynnen, naar hun med en graciøs Bevægelse stillede et lige pudset Glas op paa Hylden.

Grete var Fru Gertz' unge Datter, og fra min Plads kunde jeg, ved at dreje Hovedet, se hendes smukke Ansigt i Bagklædningens Spejlglas, medens hun rettede paa et Par viltre Krøller.

Paa en Gang lød der Trin ude i Entreen. Grete standsede midt i den gamle Sang om Hedelærken, og Husets sorte Kat, som sad midt i den aabne Dør og vaskede sig bag Ørene med den ene Pote, saa for-bavset op.

Den gamle Amazonpapegøje i Hjørnet ved Vin-duet lagde Hovedet paa Siden og sagde Poppy, og Katten reddede sig i et elegant Spring op paa en Stol, medens den nidstirrede den Nyankomne.

Det var Otto, min gamle Ven og Skibskammerat. Han nikkede til Grete og rakte i Forbifarten to Fingre i Vejret. Grete forstod straks Vinket og dykkede ned i Iskassen efter frisk Forsyning til Livets Ophold.

Jeg havde kun været i Land et Par Dage og havde ikke set Otto i flere Aar, hvorfor vi fordybede os i Oplevelser og maritime Emner. Midt i en Diskussion om Kølhaling kom en ny Gæst til Syne. Han saa sig undersøgende om og tog Plads tæt ved. Jeg saa straks, at han ikke hørte til Søens farende Folk, og blev for-bavset, da Otto inviterede ham over til vort Bord.

„Det er Journalist Waimack“, udbrød Otto smilende og præsenterede den Fremmede. „Han er paa Jagt efter Sensationer til Aviserne.“

„Saa er De vist kommet til den forkerte Ende af Byen,“ sagde jeg og hilste. „Der er mere Liv ude paa Kirkegaarden end her.“

Grete fik paa Journalistens Opfordring igen travlt med at dykke, og en ny Forsyning kom paa Bordet.

„Skaal, De Herrer,“ sagde Waimack og viste en hel Mund fuld af Tænder. Alt for mange, efter min Opfattelse. „Jeg kan bruge alt, hvad jeg ser og hører.“

Han stirrede undersøgende paa mig, og jeg frygtede, at han skulde gaa hjem og skrive mit Livs Roman bagefter. Otto morede sig og søgte efter bedste Evne at holde Samtalen i Gang, men jeg var løbet fuldstændig tør for Oplevelser og undskyldte mig med, at jeg var idéforladt.

Pludselig kom en frelsende Engel forsigtigt listende ind gennem Døren. Han satte sig stille ved et Bord i Nærheden af Skænken, strakte Benene fra sig og begravede begge Hænder i Lommerne, medens han med Vemod betragtede et Skilt paa den modsatte Væg, der bekendtgjorde, at Kreditten var afgaaet ved Døden.

Han saa ud til at være ca. 60 Aar gammel, og et studset graat Overskæg bulnede ud under hans krumme Næse, medens hans blaa Øjne i det vejrbidte Ansigt under et Par buskede, fremtrædende Bryn fortsat studerede Skiltet.

Journalistens Opmærksomhed blev vakt, og han kikkede fagmæssigt over mod den sidst ankomne. Det var ligesom han vilde æde Manden med Hud og Haar.

„Død og Pine,“ hviskede han, „en virkelig levende gammel Søulk. Han har sikkert været med til baade Mytteri og Forlis.“

Otto smilede hemmelighedsfuldt og fangede Gretes Blik i Spejlet, hvorefter han nikkede hen mod den Fremmede. Grete forstod straks Signalet og gik rundt om Skænken og stillede en Flaske og et Glas foran Manden.

„Er det en Bekendt?“ spurgte Waimack og tog sin Skrueblyant op af Lommen.

„Ja,“ indrømmede Otto skødesløst, „det kan man godt kalde ham.“

„Sømand formodentlig?“

„Ja, jeg traf ham en Aften for 15 Aar siden paa et Værtshus i Bahia Blanca. Han sad sammen med to andre Landsmænd lige inden for Døren. De stak Hovederne sammen og havde tilsyneladende noget vigtigt at tale om. Værten, en ældre, svær Nordmand ved Navn Olsen, serverede for dem og slog dem kammeratligt paa Skulderen, medens han af og til lod falde en spøgefuld Bemærkning.

Det hele foregik imidlertid paa Spansk, saa jeg tog ingen videre Notits af Selskabet. Pludselig hørte jeg en Sætning paa Dansk og spidsede Øren. Det var forresten ham, der sidder derovre, Ambrosius hedder Han. Han sagde: „Ja selvfølgelig.“

Se det vilde en Spanioler aldrig sige. Derefter gik jeg over og præsenterede mig selv. Jeg sejlede den

Gang som Styrmand i „Condor“, en af Grace Line, chartered under engelsk Flag i Kystfarten og paa Golfen. Det viste sig nu, at de alle tre var Danske og ansat som Lodser af den argentinske Regering.

Ambrosius havde været amerikansk Soldat paa Philippinerne og var senere gaaet i engelsk Koffardtjeneste. De to andre havde for mange Aar siden sejlet med gamle „Cathay“, men deres Navne har jeg glemt.

Vi havde en hyggelig Aften hos gamle Olsen. Hans to smukke Døtre, Chita og Carmen, underholdt os ved Hjælp af et gammelt Klaver med forrygende, argentinske Tangoer.“

„Undskyld et Øjeblik,“ afbrød Journalisten, „men skal det forstaas, at de tre Herrer var Lodser i den By? Lodsede Skibe ind og ud af Havnen?“

„Nej,“ svarede Otto, „de gjorde længere Rejser. De lodsede Skibe gennem Magellanstrædet, helt op til Valparaiso paa Vestkysten. Der kunde sommetider gaa to Maaneder, før de var tilbage igen.“

„Naar de saa kom over paa Vestkysten, gik de vel om Bord i et Skib, der skulde den anden Vej, for at komme hjem igen.“

„Ja, der kunde sommetider gaa lang Tid, før en Lejlighed viste sig, enten fra Valparaiso, Concepcion eller Valdivia.“

„Hør,“ sagde Waimack pludselig, „skal vi ikke?“

„Jo, vi kan godt invitere ham herover,“ afbrød Otto, som havde gættet hans Tanker. „Det kan jo være, han er i godt Humør til at fortælle noget mere.“

Grete fik atter travlt, efter at Ambrosius var blevet bænket sammen med os.

„Ja,“ sagde han ligesom tøvende, da han havde faaet Ild paa en Cigar, „da det er saa mange Aar siden, det skete, behøver det vel ikke at være nogen Hemmelighed længere.“

Vi var alle tre Styr mænd, med Papirerne i Orden, og var i den argentinske Stats Tjeneste som Lodser. Vi tjente gode Penge, og Tjenesten var bekvem, men det er ikke altid af det gode at have en nem Bestilling med megen Frihed. Hvem af os, der først fik Idéen, skal jeg ikke kunne sige, men jeg vilde ønske, at han var død forinden, saa havde mine to bedste Venner maaske været i Live endnu, og jeg vilde ikke behøve at drive om her fra Sted til Sted.“

„Naa, De er da endnu en rask Mand at se til,“ afbrød Waimack deltagende. Ambrosius betragtede i Tavshed den yngre Mand, hvorefter han fortsatte: „Vi fik under vore Rejser gennem Strædet Nys om, at et Skib skulde afgaa fra Concepcion i Chile med en værdifuld Sending møntet Guld i Kasser. Vi vidste Datoen for Afgangen og var klar over, hvem der skulde være Lods om Bord. Planen blev lagt hos Olsen i Bahia Blanca, og alt blev taget i Betragtning, saa at Foretagendet ikke kunde slaa fejl. Det drejede sig om en Præsident fra en af de nordlige Republikker, der efter en lille, rask Revolution var sluppet helskindet væk med Statskassen og nu var ankommet til Concepcion. Det var den Gang et vovelig Spil at rejse over

Andesbjergene til Buenos Ayres, hvor han søgte Tilflugt, til en Damper afgik til Evropa. Derfor bestemte han sig til at leje et Skib og sejle gennem Magellan Strædet. Det vilde tage længere Tid, men var nok saa sikkert.

Først syntes Planen os for fantastisk, men efterhaanden som Tiden gik, blev vi klar over, at den med lidt Omtanke og Forsigtighed kunde realiseres. Om Præsidenten eller vi andre stjal Pengene kunde da være saa rasende ligegyldigt. Disse var sikkert i hans eget Land forlængst skrevet paa Tabskontoen og maaske glemt for en ny Revolution.

Hvis alt gik godt og som ventet, kunde vi alle tre rejse hjem som velhavende Kolonister uden at bekymre os om Fremtiden. Samvittigheden generede os ikke synderligt den Gang.“

Her gjorde Ambrosius en Pavse og stirrede alvorligt ud af Vinduet, medens Journalisten, der sad som paa Naale, i en Fart satte Grete i Sving med Flaskerne.

„Naa, fik I saa fat i Guldet?“ spurgte Waimack og saa spændt paa Ambrosius, der ved Lyden af Flaskerne atter vendte tilbage til Virkeligheden.

„Guldet,“ Ambrosius var langt borte i Tankerne, „naa, — ja, men det var nu ikke saadan lige til at hente og stikke af med. Der var mange Forberedelser, som først skulde ordnes. Vi vidste jo, hvad det gjaldt, hvis vi blev fanget.

Skibet hed „Progresso“ og var en 3-mastet Motor-skonnert paa ca. 250 Tons, hjemhørende i Talcahuano, hvor den havde taget fuld Last af Salpeter. I Concepcion kom Præsidenten om Bord med sin Bagage i solide Trækasser med Jernbeslag. Han var alene og fulgte lige efter Dragerne, som i deres Ansigts Sved bar hans Ejendele ned i Kahytten agter.

Her satte han sig paa en af Kasserne og tændte med et tilfreds Grynt en lang sort Uruguay Cigar. Han var uden Tvivl lettet over at være kommet saa langt. Hans Ansigt var en hel Urskov af sort Skæg; og han bar blaa Brillen.

Et Par Timer senere kom Kaptajnen om Bord. Han var en lille væver Chilener paa ca. 30 Aar og hed Alvarez. Jeg blev af denne straks efter præsenteret for Passageren, som viste sig at være en anset Argentiner ved Navn Don Amigo. Den Forklaring slugte jeg selvfølgelig med Forbehold og installerede mig selv i mit Kammer, som var pænt og rummeligt og grænsede lige op mod Passagerens.

Vi havde gunstig Vind Syd paa, og i de første Par Uger, til vi naaede Cap Pillar, hvor vi skulde dreje ind i Strædet, havde jeg ikke andet at bestille end at promenere paa Dækket samt spise og sove og ellers faa Tiden til at gaa paa bedste Maade.

Don Amigo saa jeg ikke meget til. Han sov det meste af Dagen; men om Natten, naar jeg skulde sove, rumsterede han som bare Fanden med sine Kasser inde i Kammeret ved Siden af.

Jeg blev selvfølgelig nysgerrig efter at se, hvad han lavede, og borede en Nat et lille Hul i Træskille-

rummet, der adskilte vore Kamre. Det lykkedes mig ogsaa med min Kniv at faa pillet en Knast ud paa Størrelse med en Tokrone, men Amigo fik ved Skæbnens Tilskikkelse stillet en af Kasserne hen foran Hullet, og dermed var Udsigten spærret.

Derefter forsøgte jeg at bore Hul i Kassen for at komme i Besiddelse af en Prøve paa Dukaterne. Jeg troede først, det var Jernbeslaget, jeg arbejdede i; men efter en Times Anstrengelse gled Kniven gennem Siden i Kassen. Jeg kunde mærke Knivspidsen støde mod Mønterne, som Kassen var fuld af, og filede paa Livet los for at gøre Hullet større, og hen paa Morgenstunden fik jeg efter et utroligt Slid fat paa to Mønter.

Det var 2 Bolivianos i Guld, værd ca. 20 Kroner Stykket. Synet af Guldet skærpede min Appetit efter mere, nu da jeg havde Beviser for, at Historien var til at lide paa; men min Fornuft sagde mig, at det var bedre at vente, til Tiden kom, og det store Kup skulde ske.

Der gik nu nogle Dage, hvor jeg i Smug skævede til Don Amigo, naar han viste sig paa Dækket. Jeg haabede stadigt, at han ikke skulde faa i Sinde at flytte om paa Bagagen og derved opdage Hullet i Kassen. Hver Aften, naar der var faldet Ro over Skibet, prøvede jeg med min Kniv, om Kassen endnu stod paa samme Sted med Hullet ind mod mit Træskot, og jeg blev vældig beroliget ved at mærke Spidsen af Kniven støde mod Guldbeholdningen. Balladen skulde jo ikke gerne begynde før Tiden. Det kunde blive skæbnesvangert, hvis jeg ubesindigt væltede hele Korthuset i Utide.

Det var min Agt at sætte Skibet paa Grund ved „Useless Bay“, midt inde i Strædet, og der vente paa mine 2 Kammerater, Vilders og Rolf, som efter Aftale havde taget deres Afsked fra Lodstjenesten og paa det Tidspunkt skulde befinde sig i Punta Arenas.

Useless Bugten var et godt valgt Sted, beliggende ca. 50 miles Syd for den gamle Forbryderkoloni Punta Arenas og lidt Nord for Dawson Øen. Et mere trist og øde Sted skulde man lede længe efter. Omtalte Bugt var ikke beliggende paa Patagonia Siden af Strædet; men lige overfor paa Ildlandet, hvor der ikke fandtes et civiliseret Menneske i Hundrede Miles Omkreds. Kun kolde, regnpiskede og forblæste, af Gud og Mennesker forladte øde Klipper, der de fleste Steder i flere Tusind Fods Højde gik stejlt ned mod Vandet.

Et passende Sted for Præsidenter eller Selvmordere.

Vi havde imidlertid rundet Cap Pillar og var kommet et godt Stykke ind i det smalle Sund, hvor Strædet begynder paa Stillehavssiden. Til Tider sejlede vi klods op ad de stejle Fjældsider, hvorfor vi satte Maskinen i Gang og bjærgede Sejlene.

Maskinen, som var mindre paalidelig end Blæsten, brændte pludselig sammen og nægtede haardnakket at arbejde mere. Derefter maatte vi igen have Sejlene los, og jeg havde hele min Erfaring nødvendig for at slippe frelst forbi Skærene og manøvrere Skuden ud i mere frit Farvand igen.

To Dage senere, just som vi havde passeret Cap Forward, gik Solen som en gloende, rød Kugle ned bag Ildlandet og Kap Horn. Den sank i Havet med en underlig hvislende Lyd, og en Time senere var vi opslugt af en forrygende Snestorm fra Sydvest.

Skuden dansede af Sted som en Prop paa de oprørte Bølger, og Sejlene, som vi ikke fik Tid til at bjærge, blæste i Laser og forsvandt højt til Vejrs ind over Bjergene mod Land.

Amigo laa nede i Kahytten paa sine Guldkister og bad til Madonna for sit kære Liv, medens jeg stod til Rors og masede med Rattet for at holde Skibet midt i Strømmen, der med 10 Knobs Fart førte os rundt om Forbjergene og Skær i faretruende Nærhed.

Skipperen raabte „Filho da puta“ og sprang som en gal Hidalgo rundt paa Dækket og trak i alle Fald og Skøder, medens Mandskabet skrækslagne søgte Ly forude under Bakken.

Det var slemt Vejr, og jeg kunde jo nok se, at vi før eller senere vilde gaa i Hundene. Vi havde ikke Spor af Styr paa Skibet. Det var den rivende Strøm, der bestemte Kursen og Farten, men jeg haabede, at vi kunde naa op til Bugten, hvor jeg havde bestemt, Skibet skulde lande, og hvis alt gik som beregnet, kunde jeg redde min Samvittighed med, at vi var ærligt og redeligt strandet.

Et Stykke oppe paa Kysten af Clarence Island passerede vi Vraget af en stor tysk firemastet Bark fra Hamborg, der for at undgaa de vedvarende og frygtede Vestenstorme ved Kap Horn havde forsøgt at gaa gennem Strædet paa Vej op til Salpeterpladserne paa Kysten af Chile. Den laa nu godt og solidt paa Klipperne som et manende og tavst Monument om Søens lurende Rædsler.

Helt ude i den anden Ende af Strædet vidste jeg, at der laa en stor Passagerdamper med Bunden op, men vi naaede ikke saa langt. Klokkeren 2 om Natten stødte vi i Mørket og Sneykningen paa et Skær ved den nordlige Ende af Øen. Vi tønnede med et voldsomt Brag, og i Forvirringen kom Masterne ned over Ørerne paa os.

4 Mand af Besætningen gik ved samme Lejlighed over Bord og forsvandt for stedse. Kaptajnen, som havde Part i Skibet, blev fuldstændig skør og skød til alle Sider, hvorved Besætningen blev formindsket med endnu to Mand. Tilsidst blev jeg nødt til at trække min Revolver og søge Dækning bag Rorkisten; men da laa vi allerede med Dækket i Vandet, medens Søerne væltede ind over os.

Styrmanden og jeg fik dog bakset Baaden ud over Siden, hvilket vi under normale Forholdt ikke kunde have gjort alene, men nu flød den allerede, inden vi fik den klar af Dækket.

For at faa Kaptajnen i Baaden maatte vi først bedøve ham paa en yderst primitiv Maade, og Don Amigo maatte vi svinebinde for at faa ham til at forlade sin kære Bagage. Der var ikke Tid til at tage noget med. Det gjaldt nu kun om at redde Livet og

faa Baaden væk fra Vraget i hel Tilstand, hvilket ogsaa lykkedes; men vi kunde have sparet os Ulejligheden, for fem Minutter efter at vi var kommet klar af Vraget, sank dette i Dybet med Guld og hele Herligheden, og to Minutter senere stødte vi med Baaden paa et undersøisk Skær og fik revet hele Bunden op.

Saasnart jeg blev klar over, hvad der var sket, sprang jeg paa Hovedet i den kogende Malstrøm og svømmede for Livet ind mod en Guanoklippe, der i Mørket gennem Brændingen lyste med en fosforagtig Glans. De andre i Baaden gik til Bunds som en Flok skrigende Galehuslemmer. Det var langtfra nogen morsom Oplevelse. Det kolde Vand i Forening med de lige udstaaede Strabadser havde nær taget Pippet fra mig, og det tog mig en rum Tid at faa Tag i Guanoklippen og komme op paa det tørre.

Jeg kunde have tudet af Ærgrelse, for næste Morgen, da det lysnede, kunde jeg se lige over til Useless Bugten, hvor en smal Stribe Sand var synlig lige neden for Klipperne. Hvis vi var strandet der, kunde Guldet være reddet. Nu laa det godt og vel forvaret paa 30 Favne Vand, og det ligger der sikkert endnu.“

Journalisten og jeg, som med Interesse havde hørt Ambrosius fortælle sine Oplevelser, spurgte nu i Munden paa hverandre: „Hvorledes slap De saa væk fra Klippen og kom til civiliserede Egne igen?“

Ambrosius tog sig distrahit op til Haaret. „Ja, der er ikke meget mere at fortælle. Jeg ankom mere død end levende til Punta Arenas og fik gennem mit Bekendtskab der Skibslejlighed til Buenos Ayres. Mine to Kammerater Vilders og Rolf, som allerede havde hørt om Forliset og troede, at jeg var gaaet samme Vej som Resten af Besætningen, vendte om og rejste til Montevideo, hvor de mønstrede om Bord i en engelsk firemastet Bark, bestemt for Avstralien efter Hvide til Evropa. De naaede dog aldrig at komme hjem, for Barken forliste med alle Mand i en Cyklon i Nærheden af Samoa Øerne.“

Ambrosius saa tankefuldt ned i sit tomme Glas, og Journalisten skyndte sig at bestille en ny Omgang. Han havde stenograferet alt ned og takkede Ambrosius for Historien.

„Saa fik jeg alligevel et godt Udbytte ud af Eftermiddagen,“ sagde han, medens han med et tilfreds Ansigt foldede Papiret sammen og stak det i Lommen.

„Ja,“ indrømmede Otto og løftede sit Glas, „lidt falder der jo altid af.“

Ambrosius, der var blevet synlig bevæget efter at have afsløret sit Livs Hemmelighed, tog nu et broget

Lommetørklæde frem og tørrede sin fugtige Pande; men ved samme Lejlighed faldt der en Mønt ud af hans Lomme. Den trillede ind under Bordet og blev liggende ved det ene Bordben.

Waimack og jeg stødte Hovederne sammen i vor Iver efter at samle Mønten op, men han fik først fat i den.

„Var det ikke Dem, der tabte denne?“ spurgte han Ambrosius og betragtede interesseret Pengestykket. „Den er meget vægtig.“

Ambrosius saa aandsfraværende paa Journalisten. „Aa-jo! Det er forresten den sidste, jeg har tilbage af de to, jeg pillede ud af Amigos Guldskate.“

„Hvor meget er den værd? Vil De sælge den?“ Journalisten tog sin Tegnebog frem for at undersøge, hvor meget der var i.

„Kursen ligger omkring ved 20 Kroner,“ indskød Otto, som havde faaet Mønten i Haanden og undersøgte den kritisk, „men den maa være mindst det dobbelte værd nu, og for Ambrosius maa den tillige have en Slags, hvad skal man sige, Affektionsværdi til Minde om de Bortgangne.“

„Jeg er ikke i Besiddelse af mere end 15 Kroner,“ udbrød Waimack og fiskede en Tier og en Femkroneseddelt op. „Vil De sælge den for det? Jeg vilde ønske, at jeg kunde byde Dem mere.“

Ambrosius sad lidt og betænkte sig. Det faldt ham svært at skille sig fra sin Ejendom. „Ja, saa tag den da,“ sagde han med et dybt Suk, „man skal jo leve.“

Lidt efter ordnede Journalisten sit Regnskab med Grete og tog Afsked, tilfreds med hele Verden og sig selv, og fem Minutter senere gik Ambrosius efter at have takket for behageligt Selskab.

„Hør, du Otto,“ sagde jeg, da vi var blevet alene ved Bordet. „Det var nu alligevel baade Synd og Skam, at Ambrosius ikke fik mere for den Guld mønt. Journalisten lavede en fin Forretning der.“

„Naa,“ svarede Otto med et svedent Grin. „Jeg tror nu, Ambrosius lavede den bedste Forretning. Det var nemlig ikke nogen Guld mønt, men en Slags Revolutionsmedaille af forgyldt Bly. De sælges i Rio til 6 for en Krone.“

„Umuligt!“ udbrød jeg vantro og stirrede paa Otto.

„Umuligt! Se her!“ Otto stak to Fingre ned i Vestelommen og tog en Mønt frem Mage til den, Journalisten var gaaet med. „Forrige Gang var det mig, der var Offeret.“

Læs

Sejl og *Motor* - det fuldendte Sejlsportsblad

EN STRANDING

November 1898.

DET var en mørk, stormende Novemberrat med voldsomme Regnbyger. Fregatskibet „Mary Ainsworth“ styrede fra Nordsøen ned mod den engelske Kanal paa sin Vej til Australien. Bramsejlene var bjergede om Aftenen; men den nordøstlige Kuling var blevet til Storm, og Kl. 11 blev derfor Frivagten purret ud til at bjerge Overmærsejlene og Storsejl. Da dette Arbejde var besørget, blev Skibet drejet til Vinden og Dybdeloddet hevet, for at Kaptajnen ved Hjælp af Vandets Dybde, Bundens Beskaffenhed og sit Bestik kunde danne sig et Skøn over, hvor langt de var kommet; thi de sidste Dages taagede Vejr havde forhindret alle Stedbestemmelser.

Efter Lodningen blev der atter drejet paa Kurs, og Frivagten fik Lov at gaa til Køjs, medens Vagten paa

Dæk klarede op og derefter enten kravlede i Læ eller gav sig til at vandre frem og tilbage paa Dækket for at holde Varme i Kroppen; thi Natten var kold.

To Letmatroser gik og samtalede om forskellige Varsler om uheldig Rejse, blandt hvilke det, at Rotterne havde forladt Skibet, medens det lastede Træ i Sundsvall, var det tydeligste; thi efter gammel Sømandsovertro forlader Rotterne det Skib, der skal gaa under paa sin næste Rejse. Flere andre Varsler var set, og endskønt ingen om Bord rigtig troede paa dem, saa var der dog heller ingen, der turde benægte, at de muligvis betød noget.

Imidlertid havde man faaet et Blinkfyrr i Sigte, og Udkigsmændene havde varskoet den vagthavende Styrmand og Kaptajnen om det; men de mente først, at det var Blink fra en Fiskekutter, og tog ikke videre Noti af det, før de saa, at det blev større og tydeligere og stadig holdt sig i samme Retning. Kaptajnen antog saa, at det var et Fyr paa den engelske Kyst, og i saa Fald var Kursen god, da det havdes lidt om Styrbord, men noget efter begyndte han at nære Tvivl derom og lod forandre Kurs, saa Fyret kom omtrent tværs om Bagbord, og samtidig blev Frivagten purret ud for at hjælpe til med at bjerge Fok og Klyver.

Medens Mandskabet stod og halede i Givtovene sagde en af Matroserne: „Man skulde ikke tro, at Kaptajnen ved, hvor vi er, siden han saaledes forandrer Kurs.“

„Aa,“ sagde 2den Styrmand, som stod ved Siden af, „vær ikke bange for det, Kaptajnen er en gammel Sømand, som har passeret Kanalen over Hundrede Gange, saa tro ikke, han tager fejl.“

„Ja, da skulde man tro det,“ sagde en tredje, „for nu forandrer vi Kurs



Redning ved den engelske Kyst.

igen." Og ganske rigtig, Kursen blev forandret, saaledes at Fyret kom om Styrbord, som det var først.

Da Fokken var givet op og Klyveren halet ned, mindskedes Skibets Fart en Del, men det gjorde dog 5—6 Knob for de tre Undermærsejle og Forstagsejl; thi Vinden var omtrent ret Agter ind, og Stormen var tiltaget. Fyret saas nu tydeligt at være et elektrisk Blinkfyrt, og der styredes saaledes, at det var lidt om Styrbord, da Kaptajnen antog det for at være „South Foreland“ paa den engelske Kyst, og Kursen saaledes vilde bringe Skibet til at passere det i et Par Kvartmils Afstand.

Det kom imidlertid til at gaa helt anderledes; thi næppe havde Mandskabet, som var ved at gøre Fokken fast, faaet denne dæmpet, før Skibet stødte haardt mod Grunden, blev hævet op igen af en Bølge, stødte derpaa igen og blev staaende, medens Brændingen væltede ind over Dækket. Manden ved Roret blev slynget over Rattet, og Udkigsmanden paa Bakken blev væltet overende, medens Folkene paa Fokkeræen skyndte sig ned, alt hvad de kunde, og et Øjeblik efter var hele Besætningen samlet Midtskibs ved Baadene, kæmpende for at holde sig fast mod de fremvæltende Søer. Et Par Mand blev beordret til at gøre Mærsejls- og Stagesejlsskøderne los, medens de

øvrige begyndte at klargøre en af Redningsbaadene, hvilket ikke var noget let Arbejde, da den laa fastsurret med Bunden i Vejret paa Baadgalgerne i Mandshøjde over Dækket. Skibet huggede voldsomt mod Grunden, og Søen skyllede i et væk over det, saa Mandskabet flere Gange blev skyllet rundt paa Dækket, uden dog at nogen gik over Bord, de fleste havde taget Redningsbælter paa og Olietøj og Støvler af, og alle var gennemblødte, men holdt Varmen ved at arbejde med Baaden; thi de arbejdede jo for Livet.

Baaden blev skubbet frem, saaledes at den kunde fires ned paa Dækket ved Hjælp af en Tovende, som var stukket paa Agterenden af den. Dette kunde godt være gaaet heldigt, hvis der ikke i det samme var kommet en Sø ind over Dækket og havde skyllet Manden, som skulde fire, væk, saa Baaden tog Røvs og faldt til Dæks ovenpaa 5 af dem, der stod for at støtte den. De 5 Mand blev befriede, men var selvfølgelig stærkt tilskadekomne, hvorfor de blev bragt ind i Kahytten, medens de andre gik i Gang med at faa Baaden sat i Vandet. Den skulde løftes op paa Rælingen og derfra fires ned. Der fandtes ingen Davider, saa det skulde bero paa et Lykketraef, om det skulde forløbe heldigt. Det gjorde det heller ikke; thi næppe var Baaden løftet op, før den blev skyllet



1. Bind

BARKEN MARGRETHE AF DANMARK

af Christian Bogø og J. Ravn-Jensen

udsælges fra „Vikings“s Forlag til

$\frac{1}{2}$ Pris

før Kr. 6.00 for disse 4 store Bind,

nu kun Kr. 3.50 for alle 4 Bind.

Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**

Luksusbind **Kr. 5.50**

Vikings Ekspedition

Gl. Mønt 39 — København K.

Tlf. 9822 — Byen 8040

Den rigtige Julegave

tilbage paa Dækket, en Del beskadiget, men dog ikke mere, end den kunde bruges. Der blev forsøgt en Gang til, men med samme Resultat, og denne Gang blev Baaden yderligere skyllet hen mod Ruffet, hvor den knuste Døren ind til Baadsmændens Lukaf og selv fik Stævnen knust, saa den nu var aldeles ubrugelig, da den selvfølgelig straks vilde løbe fuld af Vand.

En stærk Følelse af Modløshed bredte sig over Mandskabet, da der tilmed ikke var noget Tegn til, at Strandingen var observeret fra Land, skønt dette ikke var længere borte, end at Lysene fra Huse og Gader kunde ses.

Der blev signaleret til Land ved Hjælp af Blaaly. Køjetaepper og Madrasser blev overhældt med Petroleum og antændt paa Dækket, saa der flammede et stort Baal, som kunde ses langt omkring, men stadig intet Tegn paa Hjælp, kun det evindeligt blinkende Fyr, der fra sin tørre, sikre Plads syntes at spotte Søfolkenes Afmægtighed.

Kommando var der ikke mere om Bord. Selv da 2den Styrmand foreslog at gøre en anden Baad klar, fandt dette ingen Tilslutning, da enhver kunde indse, at saaledes som Baadene var anbragt, vilde et andet Forsøg ikke blive heldigere end det første. Imidlertid havde Kaptajnen fundet ud af, at det var ved Dunkerque paa den franske Kyst, han var strandet, og at det var Sandrevler og ikke Sten, Skibet stod og huggede paa, saa der var stor Sandsynlighed for, at det kunde holde sammen, selv om Bunden var slaaget saa meget i Stykker, at Lastrummet var løbet fuldt af Vand. Denne Oplysning i Forbindelse med en Cigar, han trakterede med, satte Modet op, og Mandskabet gav sig til at varme sig ved Baalet paa Dækket, som ganske vist hvert Øjeblik blev skyllet væk, men stadig fornyet, saa længe der fandtes en Dunk Petroleum og letbrændelige Ting i Kahytten.

Pludselig bordefyldte Skibet. Det var drevet over Revlen og kommet i dybt Vand inden næste Revle. Besætningen troede, det var ved at synke, og løb alle op i Krydsrigningen for ikke at gaa med ned. Vandet løb dog af Dækket igen, og Skibet drev ind paa næste Revle, som det hurtigt kom over, og nu blev der givet Ordre til at brase Storræerne firkant; thi Kaptajnen mente, at der nu var nogenlunde dybt Vand ind til selve Kysten og han vilde forsøge at faa Skibet til at drive derind. To Mand kom til Rørs, og Skibet fik saa megen Fart, at det kunde styres,

hvorfor Kursen blev sat lige paa Fyret for at gaa klar af Havnedæmningen, som skulde være lidt derfra. Ved 7-Tiden om Morgenen, halvfjerde Time efter den første Grundstødning, strandede Skibet paa selve Kysten, og en Redningsbaad, som var udsendt en halv Times Tid i Forvejen, paa Slæb af en Bugserdamper, forsøgte nu at komme langs Siden. Først mislykkedes Forsøget, men da Damperen havde slæbt Baaden op til Luvart, saa den kunde drive med Vind og Sø henimod Strandingen, lykkedes det Redningsmandskabet at faa Tag i Fokkebrasen, som hang ud over Vandet, og holde fast, saa Besætningen fra det strandede Skib kunde springe ned i Baaden.

Da der kun var Kaptajnen og to Mand tilbage om Bord af den tyve Mand store Besætning, blev Redningsbaaden af en Sø slynget bort fra Skibet, men da de skibbrudne Søfolk hjalp til at trække paa Aarerne, lykkedes det at ro den tilbage og faa de tre sidste med. Paa Slæbedamperen, der havde holdt sig et Stykke borte, var der imidlertid blevet bundet en smækker Line paa en Korkfender, som saa blev kastet i Vandet, saa den kunde drive ned mod Redningsbaaden, for at man der kunde faa Tag i den og ved at hale i den smækre Line kunde faa fat i en tykkere Trosse, som var stærk nok til at slæbe Redningsbaaden i Havn med. Det var den eneste Maade, hvorpaa man i den svære Søgning kunde faa Forbindelse med hinanden, og det lykkedes ogsaa, hvorefter Slæbedamperen bebyndte at trække, og snart efter passeredes Havnemundingen, hvor der var fuldt af Tilskuere paa Molerne, som raabte Hurra baade for Redningsmænd og Skibbrudne.

Efter at være kommet i Land blev de strandede Søfolk ført til Havnekontoret og talte og derpaa til Sømandshjemmet med Undtagelse af de fem tilskadekomne, der kom paa Hospitalet. Nogle Dage efter blev der afholdt Søforhør, hvorefter Besætningen blev hjemsendt paa nær én, som endnu ikke var udskrevet fra Hospitalet, og saa Kaptajnen, der blev tilbage for at varetage sine Rederes Interesser.

Vor Flaade

i Fortid og Nutid

Om kort Tid udkommer ovenstaaende Værk under Redaktion af Kommandør Halfdan Barfod tilegnet Hans Majestæt Kongen.

„Vod Flaade i Fortid og Nutid“ udsendes i tyve maanedlige Hæfter à Kr. 3,— og vil efter Udsendelsen kunne indbindes i to store Helshirtsbind à ca. Kr. 10,—.

Hæfterne vil samlet komme til at staa som et af vore betydeligste nationale Værker, hvis Værdi yderligere er forhøjet ved et stort, interessant og smukt reproduceret Billedmateriale, og vort Land er Kommandør Barfod Tak skyldig, hvor hvad han her har skabt.

Sparekassen for København og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efterses. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udløves fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24.

Oscar Knudsen.

Peter Palm

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

COPYRIGHT "VIKINGEN" COPENHAGEN



Sjældent har vel nogen Millionærson befundet sig i en saa, man kan sige, eklatant Situation. De husker, at jeg havde aftalt en „Frivillig kidnappning“, og at jeg nu kun ventede paa, at Befrielsens Time skulde slaas, med andre Ord, at Gangsterne skulde indfinde sig paa det aftalte Sted og foretage Eksperimentet.



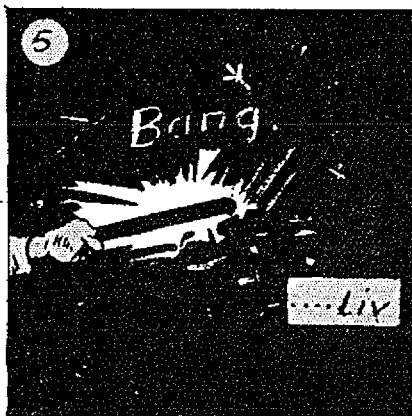
Jeg havde visse Overvejelser at tilendebringe, inden mine Venner indfandt sig. Gangsters er jo Gangsters, og det er nødvendigt, at man sikrer sig en lille Smule imod den usikre Fremtid, som et saadant Forfatagende kan være Indledning til — enfin — partout!!



Forst af alt de økonomiske Fordele, som jeg saa mig nødsaget til at sikre mig. Det var jo ikke Mening, at jeg vilde forlade et, omend brydsomt, saa dog mammonagtigt sikret Liv som Millionærarving uden at sikre mig en vis, ja — hm, — en vis Basis ... en Balance — pro et contra ...



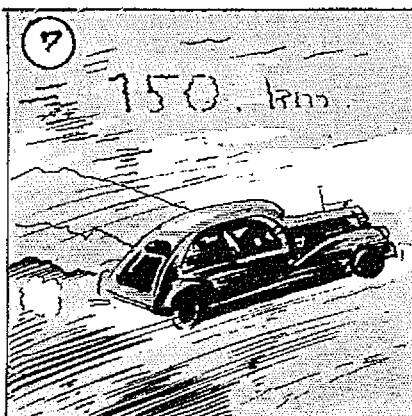
Palmerne viftede over mit Hoved i den lune Nat — men jeg kan jo nok sige, at hvis jeg kunde have set bagud, vilde jeg jo ogsaa have set noget andet vifte over mit Hoved — hæ, hæ — jeg troede jo, at de Herrer vilde have indfundet sig med en Rolls-royce og i al Fredsommelighed have kørt mig bort ...



Men jeg tog fejl. De unge Mennesker udførte Bortførelsen efter alle Kunstens Regler. Og det er en Kunst at horiføre et Menneske mod eller med hans Vilje. De kan jo prøve selv en Dag, naar Aanden er over Dem, saa skal De se ... Det er saamend ikke saa let, som det ser ud til fra Parterret — voitå tout.



Ovenstaaende har jeg ikke selv nogen Erindring om. Det foregik i absolut Mørke, baade indvendigt og udvendigt. Stærke Nøvær har mig i hastigt Løb bort fra „Snorks home“, der nu i mange lange Dage og Nætter havde været mit Fængs..... naa, ja altsaa mit Hjem



Med et Dron af den sekscylindrede forude, satte Gangsterbilen sig i Gang — og jøg bort med mig — — —



Ovenstaaende Spørgsmaal er blevet stillet af utallige Mennesker i utallige forskellige Situationer, under utallige Himmelstrøg og efter at utallige Forhistorier har hidført Situationen. — Men det her har alligevel et Stænk af amerikansk Humor over sig.



— — — Vi var fremme! — — — (Senere mere herom).

„SYNSK“

Af J. Gr. Pinholt

I Frans Sogn — paa Bovbjergs sydlige Affald — har der levet en Mand, som i sjælden Grad har haft den Evne at kunne se „Vare“ eller „Forvarsel“, som det kaldes, eller har været „synsk“. Han var Havfisker, hed *Kristen Mollerup* og døde 1. Maj 1879.

Den, der skriver disse Linier, boede som Lærer der i Sognet i godt fire Aar fra 1885, og nærmere Optegnelser, som er nøgterne Referater og Udtalelser fra Mænd, hvis Ord ellers havde fuldeste Gyldighed, skriver sig fra den Tid. Hans Hustru, der overlevede ham i flere Aar, har jeg personlig adskillige Gange udspurgt om Forholdet. Flere af hans Fiskerfæller var ogsaa i Live, og baade disse og andre i det lille Kystsogn vidste at fortælle om de mange Begivenheder, som han forudsagde, og som virkelig ogsaa indtraf.

Hvor tvivlende og kritisk man derfor end stillede sig deroverfor — man *maatte* tro det. Her var man Kilden paa saa nært Hold og havde saa mange ædrueligt tænkende og paalidelige Mænds og Kvinders overensstemmende Vidnesbyrd, at al Mystifikation paa Forhaand var udelukket.

Kristen Mollerup skildres som en saare hæderlig og anset Mand og dygtig Fisker med et stot og roligt Væsen, men indesluttet og meget faamælt. Den sidste Egenskab gjorde, at han ikke paa langt nær meddelte alt, hvad hans Evne gjorde ham bekendt med. Man havde nærmest Indtrykket af, at hans Synskhed var ham noget af en Byrde, ligesom han kun fortalte, hvad der skulde indtræffe, naar det i en eller anden Henseende havde Betydning, at det blev bekendt.

Her skal anføres enkelte af de mest karakteristiske Træk som Bidrag til Forstaaelse af Forholdet.

Kr. Mollerup havde for Sædvane at gaa til Strandfogden og fortælle, at de nu snart vilde faa fremmede til Huse. Han mente dermed, at der om kort Tid vilde strande et Skib, og at de derfor skulde have Indkvartering af Mandskab. Det var en staaende Regel, at Strandfogedens Hustru paa disse Udtalelser begyndte at gøre sit Hus i Orden, og hun havde aldrig Grund til at fortryde, at hun stolede paa Profetierne. Vel forudsagde han ikke alle de Strandinger, som indtraf, men de, han varede for, skete, og det var gerne de største og mest betydningsfulde.

En Gang var Mollerup dog noget i Vinden. Han havde som sædvanligt sagt til Strandfogden sit: „Nu faar I nok snart fremmede,“ men efter nogen Betænkning tilføjede han:

„Der kommer endda en sær og underlig en denne Gang.“

Man trængte ind paa ham i Anledning af denne Gaade, men han vilde blot sige:

„Det bliver en urolig Fyr, og sort er han. Men jeg forstaaer mig ellers ikke paa det, for aldrig har jeg set saadant før.“

Efter dette ventede man i større Spænding end sædvanlig paa Strandingen. Den indtraf, men blandt de reddede befandt sig en — sort Hund af usædvanlig Størrelse. Da Kræ Mollerup saa Hunden, sagde han:

„Nu kender æ ham!“

Men Strandfogdens fik ogsaa Hunden at kende. Ved sit bidske Væsen og store Tyvagtighed voldte den Huset slemt Bryderi.

En meget mørk og stormfuld Efteraarsaften strandede et Skib under Sognets sydlige Bakker. Redning var saa godt som haabløs paa Grund af Mørket. Man fik Raketterne ned til Stranden og sigtede i den Retning, hvorfra de Skibbrudnes Nødraab hørtes. Ved Skæret af den afskudte Raket saa man, at Skibet var slaaet i Stykker, og at nogle Mennesker drev omkring paa Flagerne i den voldsomme Brænding. Man skød flere Gange og halede Linen ind, uden at det var lykkedes nogen at faa fat i den. Endelig mærkede man noget ved Linen, og Manden, der stod yderst og halede, raabte glad:

„Nu har vi da endelig een!“

„Nej,“ sagde Mollerup, som tavs havde hjulpet ved Redningsforsøgene, „her kommer ingen i Land med Livet. Æ har set et Lanternelys lige paa dette Sted og fire Lig drive sydpaa. Her kommer ingen!“

Og det slog til. Da man fik Linen hevet ind, var det et Vragstykke, der var halet gennem Søen. Og om Morgenen efter fandtes fire opdrevne Lig en lille Mil Syd for Strandingsstedet.

Engang var vi mange Folk ved Stranden, fortalte en gammel Fisker, thi der kom et „dødt“ Skib ind. Mollerup blev staaende et bestemt Sted paa Stranden, medens vi andre fulgte med Skibet og kom et godt Stykke nordpaa. Vi raabte, at han skulde skynde sig at komme til os, da vi kunde se, at Skibet snart vilde støde, hvor vi stod.

Kristen sagde:

„Nej — her kommer han, om endda ikke lidt sydligere; det har æ set.“

Vi lo ham ud. Men lige stik imod, hvad alle vilde have trumfet paa, huggede Skibet sig over Revlen og drev tilbage, hvor det saa gik paa Land et Par Skridt Syd for Kristens Plads. —

En anden Mand fortæller:

En Gaardmand der i Sognet, om hvem man vidste, at han af og til tog sig en Taar over Tørsten, kom en Aften sent ind i en Gaard, ligbleg, svedig og forvildet. Det varede længe, inden han fik fattet sig saa meget, at han kunde give Forklaring om sin Tilstand. Saa fortalte han, at han ude paa Vejen var blevet slaaet omkuld og ligesom kørt over baade af Heste og Vogne. Han havde derefter søgt at rejse sig, men faldt atter og havde Følelsen af, at Vogne fremdeles kørte over ham. Og helt medtaget og forvildet havde han saa styret sin Gang efter nærmeste Lys.

Folk lo ham dygtigt ud efter den saa usandsynlige Forklaring. „Mads har haft en slem Pisk paa,“ sagde man. Men da Kræ Møllerup fik Historien at høre, sagde han:

„Det skal nok sæde (passe) for Mads. Der vil komme en Ligskare, men netop paa dette Sted skal der blive et Ophold mellem de første tre og de sidste fire Vogne. Det er denne Skare, Mads har været i.“

Noget senere overtødede man sig om, at Mads havde følt og Kristen set rigtigt. — Ved en Begravelse indtraf der netop dette Sted paa Vejen et mindre Uheld, som skilte Ligtogets tre første og fire sidste Vogne ad.

En anden beretter:

Min Fader fortalte engang for Kræ Møllerup, at han en Aften havde gaaet paa „Mandhøj“ — et Punkt ved Stranden — var snublet og faldet og havde stødt sig, som om han i Mørke gik mellem Tømmer. Det var dog ganske maanelyst, og Marken, han gik paa, var jævn.

„Det sæder godt nok,“ svarede Kristen; „men du kunde have gaaet til Side, kunde du. Netop der paa Mandhøj bliver med det første en Barks Træladning lagt op.“

Og det kom til at passe. —

En gammel Fisker fortæller:

Det var den 13. September 1869. To af Sognets Fiskerlav var paa Fangst. Med vor Baad var Kræ Møllerup. Han havde om Morgenen trykket sig meget ved at gaa med, men maatte dog følge Lavet, da dettes øvrige Medlemmer ikke nåede mindste Betænkelse ved Vejrforholdene. Men hen paa Dagen blev Havet svært uroligt, saa vi skyndsomst maatte søge efter Land til. Vor Baad naaede Revlerne først, og som altid holdtes der Raad om Stedet, hvor vi skulde søge Landing. Lige ud for Dalen ved Trans Kirke — vor sædvanlige Landingsplads — var Brændingen betydeligt roligere og jævnere end til nogen af Siderne, og vi fem af Mandskabet erklærede straks, at vi vilde søge ind der. Men da raabte Kristen:

„Nej — der vil vi ikke ind, i hvad saa vi skal lide!“

Vi andre syntes efter Havets Tilstand, at det let kunde blive den visse Død at søge Landing andetsteds; men han blev ved sit.

Det var sandelig et slemt Øjeblik. Dog — vi fem bøjede os for den ene — det er vist aldrig før hændet

ude paa Havet — men det kneb saa vist ogsaa meget for vor Forstand! Vi gav os Gud i Vold, og — som ved et Mirakel slap vi igennem, ja, blev endog kastet helt op paa Stranden!

En halv Times Tid efter naaede den følgende Baad Revlerne, og den søgte naturligvis ind for Dalen, hvor Landingen syntes bedst. Baaden kændrede. Tre gifte Mænd og Familieforsørgere druknede; de andre fik vi med Nød og Næppe bragt i Land halvdøde.

Min Hjemmelsmand sluttede:

„Aldrig glemmer jeg, hvor gnistrende gal jeg var paa Kresten det Par lange Minutter, vi red paa Revlen!“ —

Møllerup forudsagde adskillige Strandinger, fortalte nøje om Menneskeliv, der skulde gaa tabt, bestemte Stederne, hvor Ulykkerne vilde foregaa. De indtraf til Punkt og Prikke — enkelte efter hans Død.

Om en af de sidstnævnte sagde han, at den skulde ske ud for „Tandal“ — en Lavning mod Havet. Mandskabet skulde føres mod Nord af Strømmen langs Stranden. „Det gjorde mig saa ondt, hvor de Stakler skreg!“ sagde han. Ogsaa denne Stranding — en svensk Damper — indtraf kort efter hans Død.

— — —

Der gives som bekendt mere mellem Himmel og Jord, end man kan forklare. Mennesker som den ovenfor skildrede Fisker træffer man næppe nu — i hvert Fald langt fra saa udprægede. De fandtes vist særlig i de Dele af Landet, hvor Pulsslagen af Kulturen, dets, om man tør sige, Overcivilisering, følte svagest — paa Hederne og langs Vesterhavets ensomme Kyster, hvor ogsaa Blasertheden og den mere moderne Viden endnu er i sin Barndom, hvor Traditioner i nogen Grad holdes i Hævd, og hvor man lever inderligere forbunden med Naturen.

Det kunde synes, som om Tilværelsens skjulte Kræfter finder modtageligere Klangbund hos saadanne Naturens mere umiddelbare Børn, og at de derfor hyppigere og klarere hører Røsterne og ser Synerne, de manende, advarende og ledende, end hvor moderne Teorier og Forklaringer har gjort Mennesker blinde, døde, tvivlende.

Læserne er alt for oplyste og overlegne til ikke i mildeste Tilfælde at trække paa Skuldrene ad slige middelalderlige Ammestuekroniker. Dog forsikrer jeg, at Bortforklaring her maa være ganske udelukket, — og det turde maaske forholde sig med mangt og meget i saa Henseende paa en Maade, som ingen Nutidslærdom eller nok saa moderne Videnskab finder Dybden i og Sammenhængen med.

J. Gr. Pinholt.

Det norske Redningsselskab 50 Aar. Det norske Selskab til Redning af Skibbrudne har bestaaet i 50 Aar. I denne Tid har Redningsselskabet frelst 3100 Mennesker fra Druknedøden, medens de tapre Redningsfolk paa Stationerne har ydet 138.000 Personer Hjælp af forskellig Art. Selskabet raader nu over 28 Redningsbaade, hvoraf de fleste har Motor.

Columbus

og Eventyrerne der fulgte i hans Kølvand

Ved NAVIGATOR

IX

FLORIDA var Ulykkernes Land for de første Eventyrere, der her gik paa Opdagelse og forsøgte sig som Skatterøvere og Voldsmænd. I Tidsrummet mellem 1512 og 1542 blev denne Halvø hjem-søgt af fire saadanne. Den første af disse var som nævnt Juan Ponce de Leon, hvis Ekspedition talte ialt 80 Mand. Derefter fulgte Vasco d'Ag-lon's med 220 Mand; Pamphilo de Navaez med 400 — og tilsidst den berygtede og blodtørstige Fernando de Soto, som med en Styrke paa 600 Mand hærgede som ingen anden og spredte Rædsel om sit Navn blandt de Indfødte. Som Munken Las Casas skriver, blev alle disse for deres Synders Skyld forfulgt af Farer og frygtelige Ulykker. Om de første tre er Ordlyden i hans Nekrolog: „De er nu døde og har faaet et grusomt Endeligt, og ligesom de Rigdomme, de erhvervede sig for Menneskeblod, nu er smuldret hen til intet, skal Minderne om disse Mænd ogsaa udslettes, som om de aldrig har eksisteret.“

Las Casas skrev sin frygtelige Anklage mod Spanierne for deres Grusomhed over for de Indfødte 1542. Fernando de Soto var afsejlet 1538, og siden var der ikke hørt noget fra ham. I den Anledning skrev Las Casas i Forbindelse med sin Omtale af de tre foregaaende: „Han var sikkert den af disse fire, som har gjort mest Skade og Fortræd, og derfor tror jeg, at Gud har gjort sit Regnskab op med ham som med de andre tre og har givet ham en lignende Død.“

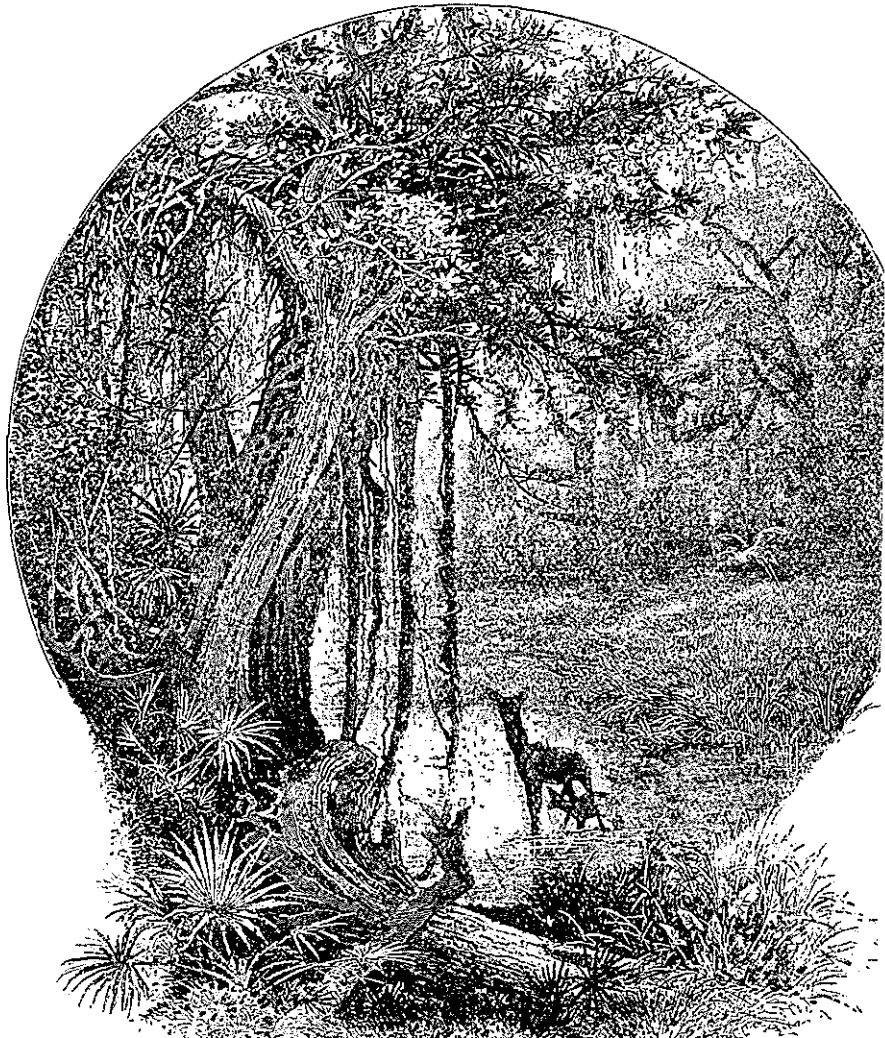
Denne Profeti nedskrev Las Casas den 20. Maj 1542, og netop samme Dag havde Fernando de Soto — slaaget ned af Feber — draget sit sidste Suk paa Mississippis sumpede Bred. Hans Ledsagere maatte holde hans Sygdom og Død hemmelig for de omboende Indianere, som øjeblikkelig vilde have angrebet Ekspeditionen, dersom de havde vidst noget herom; thi saa længe de troede ham levende, var alene den Skræk, der overalt fulgte med hans Navn, nok til at afholde dem fra Fjendtligheder. Hans Lig blev i Skjul af Nattens Mørke transporteret ned i en Kano og padlet ud paa Floden, hvor det blev givet til Føde for Alligatorerne.

Som et typisk Bevis for, hvad disse spanske, haarde Halse kunde komme ud for og staa igennem, skal her gives en kortfattet Beretning om de eventyrlige

Hændelser, der er knyttet til Navnet Alvaro Nuñez — den første hvide Mand, der saa den store Flod Mississippi.

Alvaro Nuñez var 1527 af-sejlet fra Spanien med den tredje af de før nævnte Eks-peditioner til Florida under Pamphilo de Navaez, der raa-dede over en Eskadre paa 5 Skibe. Ekspeditionens Deltage-re talte i alt 600 Mand, hvor-

af de 140 blev landsat paa Øen Dominica blandt de smaa Antiller. Herfra fortsatte Eskadren til Santiago de Cuba, hvor Pamphilo de Navaez traf en anden Eventyrer ved Navn Parcalle, som lovede ham en stor Gevinst, dersom han vilde tage ham med til en Plads, som han kaldte Trinidad, og som laa 100 leguas (300 engelske Mil) vestligere paa Cuba's Sydkyst. Men Pamphilo de Navaez havde andre Planer, der i Øje-blikket forhindrede ham i selv at sejle til Trinidad, og da han dog gerne vilde have Del i den Gevinst, der dér var at hente, sendte han et af sine Skibe med





I hver af Varekisterne laa et Lig.

90 Mand og under Alvaro Nuñez Kommando i Forvejen for at sikre sig det, der var at faa fat paa, indtil han saa selv senere fulgte efter. Parcalle skulde naturligvis ogsaa følge med Alvaro Nuñez.

Denne Skibsladning af optimistiske og forventningsfulde Mænds Eventyr indledes med en af de frygteligste Cykloner, Historien har kunnet opvise paa dette Strøg. Den begyndte en Lørdag Aften, mens Alvaro Nuñez og 29 Mand af Besætningen var i Land i Trinidad, og den kom saa pludselig og med saa voldsom en Styrke, at disse umuligt kunde komme om Bord igen, før Vejret bedrede sig; thi Skibet laa til Ankers et Stykke ude fra Land. Men Vejret lod ikke til foreløbig at ville blive bedre. Hele Søndagen og Natten til Mandag rumsterede Cyklonen saa voldsomt, at store Træer blev rykket op med Rode, og Byens Huse blev slynget hulter til bulter omkring mellem hverandre. Først Mandag Morgen ved Solopgang stilledes Orkanen af, og de 30 Spaniere begav sig saa straks ned til Strandkanten for at se, hvorledes deres Skib havde klaret sig under Uvejret.

Der var intet Skib i Sigte. De fandt kun en af dets Baade hængende oppe mellem Grenene paa et højt Træ — lidt Vraggods flydende rundt om paa Vandet og en Del Lig under Ruinerne af nogle sammenstyrtede Huse. Dette var alt. Parcalle og deres 60 Kammerater var alle omkomne, og Nuñez og hans 29 Mand maatte nu vente mellem Ruinerne af den hærgede By, indtil Pamphilo de Navaez kom med de fire andre Skibe. Men da disse saa ogsaa ret hurtigt arriverede efter at have været ude for den samme Cyklon, havde denne i den Grad taget Modet fra Søfolkene, at de nægtede at gaa til Søs igen, før der var Foraar i Luften.

Saa længe fik de dog ikke Lov til at vente. Den 20. Februar 1528 gik Pamphilo de Navaez igen under

Ankers ud for Halvøens sydlige Pynt, hvor Lodsen straks erklærede, at han ikke havde den ringeste Anelse om, hvor de befandt sig. Han blev saa sendt afsted i sit eget Fartøj for at finde en mere sikker Ankerplads — eller ogsaa rejse Pokker i Vold og blive borte.

Han kom heller aldrig tilbage, og imidlertid var Ekspeditionen landet og havde straks opkastet sig til Herrer over de Indianer-Stammer, der levede omkring dette Sted, og som tydeligt nok paa et tidligere Tidspunkt havde været i Berøring med hvide Mænd. I flere af disse Indianeres Hytter fandt man nemlig Varekister af spansk Oprindelse, og da Spanierne naturligvis troede, at disse Kister var røvede fra de tidligere Ekspeditioner og indeholdt Guld og andre værdifulde Ting, forlangte de dem aabnede. Dette satte Indianerne sig saa bestemt imod, at Spanierne blev bestyrkede i deres Mistanke; og de forlangte ikke mere. Men aabnede Kisterne med Magt — og hvilken Skuffelse? I hver af Kisterne laa intet andet end et Lig — en balsameret Indianer, indsvøbt i en malet Dyrehud. Dybt forargede over denne uhyggelige Form for Afgudsdyrkelse, som disse Spaniere saa i denne Opbevaring og velsagens Tilbedelse af afdøde Familiemedlemmer — og maaske ogsaa over ikke at have fundet noget af Værdi i Kisterne, stablede de disse sammen og brændte dem med samt deres Indhold. I nogle af Hytterne fandt de dog ogsaa lidt Guld, og paa deres Spørgsmaal til Beboerne om, hvor de havde dette gule Metal fra, svarede disse, at det kom fra Appalachen.

Hvad var nu Appalachen, og hvor var det? Saa vidt Spanierne kunde forstaa, maatte det være et eller andet Sted mod Nord, og de besluttede sig til at gaa i denne Retning og søge efter det, som de mest af alt attraaede — Guld. Og saa startede de 300 Mand stærk op langs Floridas Kyst — 40 Mand paa Heste-

Sejl med sine fire resterende Skibe, 400 Mand og 80 Heste, samt en fra Santiago de Cuba medbragt Lods og et mindre Fartøj, som tilhørte denne. — Denne Lods skulde være særlig godt kendt med Farvandet omkring Cuba, og han begyndte sin Virksomhed med at løbe hele Eskadren op paa en Sandbanke, hvor den stod fast i fire Dage, indtil Højvandet selv bragte den flot. Derpaa sattes Kursen mod Florida, og efter at Halvdelen af Hestene var døde paa Rejsen, kom man omsider til

ryg og Resten til Fods. Efter 15 Dages March uden at støde paa flere Indianere og uden at finde anden Føde end nogle Kokosnødder, naaede de en bred Flod. Det maa antages, at Appalacha maa have været i Nærheden af det nuværende Appalachicola*). I saa Tilfælde maa disse Spaniere være marcheret op langs Florida's Vestkyst, og saa maa den første brede Flod, de herefter stødte paa, være „Suwanee“.

Way down upon Suwanee-River.

De fortsatte over denne Flod — nogle ved Svømning og andre ved Hjælp af primitive Flaader. Kort efter stødte de paa nogle venlige Indianere, som anviste dem Vej mod Nordvest. Følgende denne Retning kom de til Appalache-Bugten, fortsatte derefter Nord over i 9 Dage og naaede en Plads, som af de derboende Indianere kaldtes „Aute“. Men nu havde de ogsaa fuldstændig mistet Føling med Havet, hvorefter Ekspeditionens Leder sendte Alvaro Nuñez ud for at finde det.

Alvaro Nuñez fandt dog ikke noget Hav, men han opdagede en stor Flod, som han kaldte „Magdalena“. Saa vidt det kan skønnes, maa denne Flod have været „Alabama“. Men da den øvrige Del af Ekspeditionens Deltagere ogsaa naaede hertil, brød det hele sammen, og man opgav at komme videre. Disse Spaniere havde nu ogsaa fjernet sig henved 700 engelske Mil fra deres Skibe. De havde ikke fundet Guld. Alle deres Heste var døde. De anede ikke, i hvilken Retning de skulde gaa for at finde Kysten. Men de befandt sig paa Bredden af en stor Flod, og da store Floder som oftest munder ud i Havet, fæstede de deres Lid til, at dette ogsaa var Tilfældet med denne, og de besluttede at naa dette ad Flodvejen. De gik saa i Gang med at lave Baade af Bambusrør, som de trak over med Strimler af Huderne fra de døde Heste. Af deres nu nytteløse Sporer og Bidsler fremstillede de Bolte, hvormed de forbandt de forskellige Dele. Reb til Surringer spandt de af Lianer og af Haar fra Hestenes Manker og Haler, og de lavede sig Aarer af Savin (Sæbenbom) — en træagtig, haard og bøjelig Plante, som kan naa en Længde af 7 Meter.

Mangelen paa nærende Føde i Forbindelse med det sumpede og usunde Terrain, hvori de opholdt sig, gjorde sig snart gældende. Feberer meldte sig, og snart fulgte mange af disse Mænd Hestenes Eksempel. De havde paabegyndt Arbejdet med Baadene den 4. August.

*) Se Kortet i Artikel V, Nr. 19.

og den 20. September, mens dette Arbejde stod paa, var 50 Mand af Ekspeditionens Deltagere bukket under for Feberer, men da stod ogsaa 5 Baade færdige — hver paa 30 Fods Længde. Dette Antal ansaa de for at være tilstrækkelig til at rumme de overlevende 250 Mand med 50 i hver Baad.

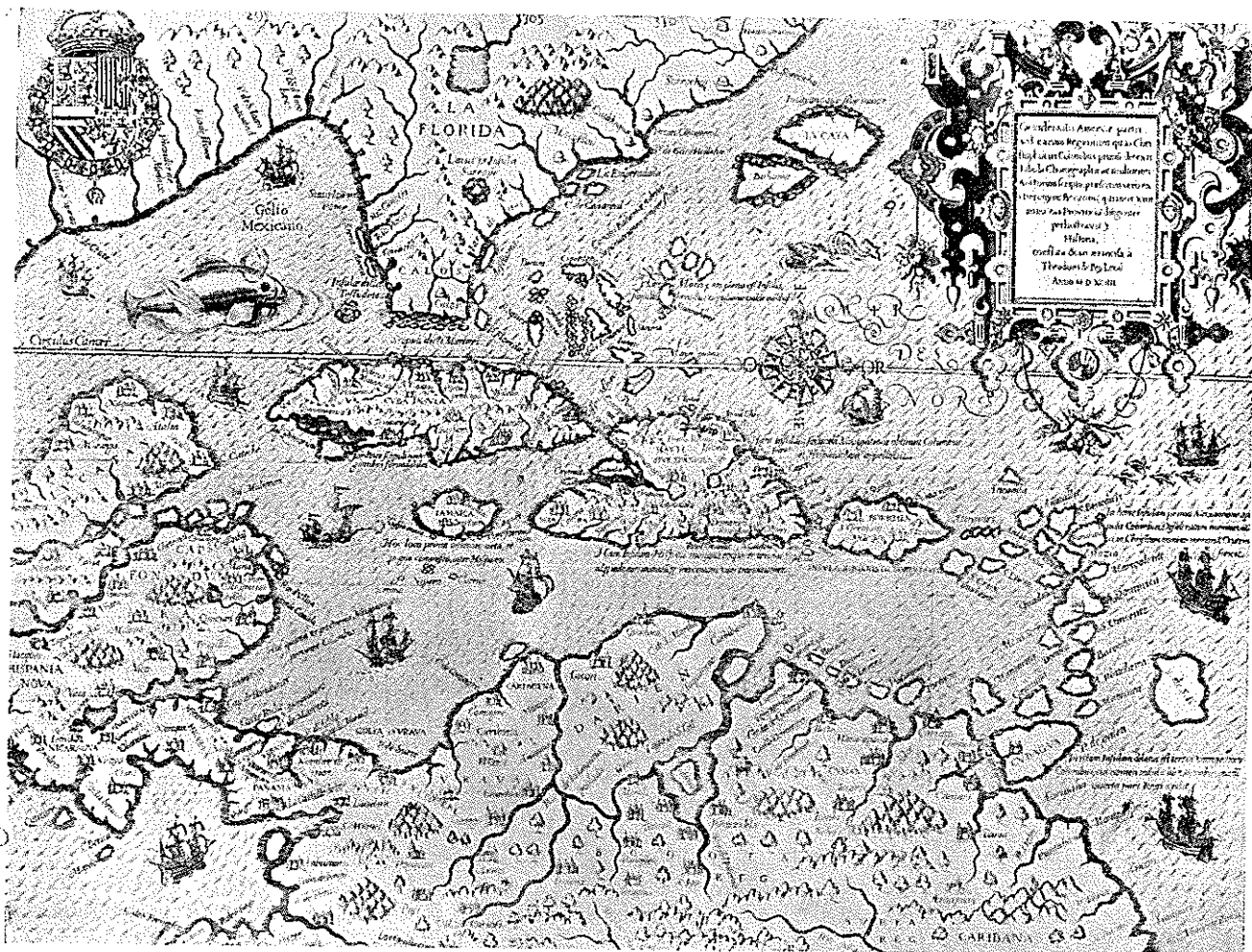
Under Udtømmelse af deres sidste Kræfter skød de Baadene i Vandet og bemandede dem, men ingen af Folkene orkede i Øjeblikket at bruge en Aare. De lod sig saa drive med Strømmen og nøjedes med at holde Baadene fri af Bredderne og de over disse udhængende Grene; og efter svære Lidelser af Sult og Sygdom naaede de i Begyndelsen af November det aabne Hav — men hvor paa Lag, havde de ikke noget Begreb om.

Den 8. November kom Baaden, hvori Alvaro Nuñez befandt sig, bort fra de øvrige, og Mandskabet der om Bord var nu i den ynkeligste Forfatning og aldeles hjælpeløse. Kun Alvaro Nuñez og hans Styrmand var i Stand til at staa oprejst paa Benene. Alle de øvrige laa som en livløs Masse i Bunden af Baaden, der uden Sejl og Styr drev længere og længere til Søs; og da saa Natten brød frem, maatte ogsaa Nuñez og hans Styrmand give op for Udmattelsen. De faldt i en tung Søvn ved Siden af hinanden paa Toften, og de vaagnede ikke igen, før de ved et voldsomt Stød i Baaden væltede ned ovenpaa dem, der i Forvejen laa i dens Bund.

De kom hurtigt paa Benene og saa, at det var højlys Dag — og at Aarsagen til Stødet var, at Baaden gennem en hvid Perlekrans af Brænding var blevet slynget højt op paa et Sandrev, der strakte sig et Stykke ud fra Kysten. Ved Stødet var ogsaa Baadens øvrige Besætning kommet til Live og Bevidsthed igen,



Det lykkedes dem at faa Baaden flot af Sandrevet.



Spansk Kort over det karibiske Hav og Centralamerika, publiceret 1594.

og efter at man havde forvisset sig om, at Baaden ikke af sig selv kunde komme flot, vadede alle Mand ind til Land langs Revet og gjorde Baal.

Da de derefter havde sundet sig lidt, spurgte Alvaro Nuñez sine Folk, om nogen af dem mente at have Kræfter nok til at klatre op i et Træ for at overskue Omgivelserne. En Mand ved Navn Lopez d'Ovideo meldte sig og gik straks til Vejrs, og et Øjeblik efter var han nede paa Jorden igen og meldte, at der ikke langt borte syntes at være en Indianer-Landsby, men han havde ikke kunnet spore det mindste Liv i eller omkring den.

De begav sig saa afsted i den angivne Retning med Lopez d'Ovideo som Vejviser, og de fandt ogsaa ganske rigtig en Landsby, som imidlertid viste sig at være forladt. Men kort efter deres Ankomst vendte dens Beboere tilbage — omkring 600 i Antal — og de gik deres ubudne Gæster i Møde med Pile paa de spændte Buestrengene. Alvaro Nuñez var ikke sen til at bede om Skaansel for sig og sine haardt medtagne Folk, og han bad ikke forgæves. Saasnt disse Indianere havde taget et nøjere Syn over deres Gæster, overgik de hverandre i at vise dem Venlighed. De bragte dem Føde og Drikke og plejede dem i mange Dage, hvorefter den lille Flok, der syntes dømt til at møde Alverdens Ulykker, tog Afsked for at begive

sig ud paa den næste Etape af deres lange og brydsomme Rejse.

Det lykkedes dem uden Vanskelighed at faa Baaden flot af Sandrevet; thi Vandet var steget, men der havde samtidig rejst sig en frisk Paalandsvind, og netop som de var kommet ud gennem Brændingen, fik de en svær Sø tværs, og den kæntrade Baaden, hvorved tre Mand kom ind under denne og druknede. Resten blev kastet ind paa Land sammen med den kæntrade Baad, som efter den Medfart, den havde faaet, nu var ubrugelig, og de var saaledes forhindret i at komme videre ad Søvejen.

Efter mange Overvejelser kom Alvaro Nuñez saa til det Resultat, at de nu kun havde én Udvej til Frelse — nemlig til Fods at naa frem til Panuco, som han antog for at være den nærmeste spanske Koloni, og han foreslog, at nogle af de mindst medtagne gik i Forvejen og skaffede Hjælp til de øvrige. Fire Mand begav sig saa beredvilligt paa Vej lidet anende, at der mellem dem og Panuvo laa to Trediedele af den Kyststrækning, som ompænder hele den mexikanske Golf; og at de for at naa deres Maal maatte svømme over Alabama, Mississippi, Sabine, Trinity, Brazos, Colorado, St. Antonio, Nueces, Rio Grande og endnu et halvt Dusin mindre Floder. Men der blev heller aldrig hørt fra dem senere.

Resten af Ekspeditionen blev atter modtaget med Venlighed af Indianerne, og de slog sig nu ned hos disse for at afvente Hjælpen. Men Hjælpen udeblev, og imidlertid meldte Vinteren sit Komme med Regntid. De fleste af de Folk, Alvaro Nuñez endnu havde om sig, kom dog nogenlunde gennem den usunde Aarstid; men da Regntiden saa blev afløst af en usædvanlig langvarig Tørke, gik det galt for fem Mand, som paa egen Haand var gaaet paa Opdagelse langs Kysten. Kun den ene af disse blev efter flere Ugers Forløb fundet i næsten død Tilstand mellem de afgnavede Skeletter af hans fire Kammerater, og da han omsider blev bragt til Live igen, forklarede han, at Sulten havde gjort dem desperate, og at Havvand, hvormed de havde forsøgt at slukke deres brændende Tørst, havde gjort dem sindssyge, og tilsidst havde de ædt hinanden.

Da Indianerne fik Nys om denne Kannibalisme, saa de med helt andre Øjne paa Spanierne end hidtil. De fortrædigede dem dog ikke, men de viste sig tilbageholdne og ventede tilsyneladende med Ængstelse paa, hvad Enden skulde blive; thi de havde faaet den Opfattelse, at disse hvide Mænd havde nedkaldt deres Guders Vrede over sig. Men eftersom Indianernes Ængstelse ikke fik nogen ny Næring, begyndte de at tillægge Spanierne overnaturlige Kræfter. Naar disse kunde modstaa deres Guders Vrede, kunde de vel ogsaa paa anden Maade gøre Underværker. Saaledes tænkte vel disse Indianere, og da der blandt Stammens Medlemmer var en Del Syge, henvendte Høvdingen sig til Alvaro Nuñez og bad ham om at helbrede disse. Alvaro Nuñez kunde — efter den Venlighed, der af disse Indianere var udvist mod ham og hans Folk — naturligvis daarligt nægte at gøre, hvad der stod i hans Magt; og til den største Overraskelse for ham selv fik nogle af hans Kure virkelig et heldigt Resultat.

Der ankom naturligvis ingen Hjælp fra Panuco, og Alvaro Nuñez og hans Mænd holdt nu Tilværelsen gaaende blandt disse Indianere med at gøre Mirakler, og Tiden gik. En Plan, der gik ud paa at finde bort mod Vest, blev forpurret af Indianerne, som nu slet ikke vilde undvære disse hvide Mænd og deres Trolddomskunster, og som for at forhindre dem i at drage bort nu saa vidt muligt holdt dem adskilte fra hverandre.

Saaledes forløb fem Aar. Men en Dag efter den Tid, da de fleste af Stammens mandlige Medlemmer var draget til Skovs, saa Alvaro Nuñez alligevel sie Snit til at stikke af sammen med tre af sine Fæller. Denne Flugt foregik ved Efteraarstide, og de fire Spaniere fremskyndede deres Vandring, som om det gjaldt Livet, hvilket det vel ogsaa gjorde. Under denne Vandring kom de i Berøring med mange Indianer-Stammer, til hvem Rygterne om deres Lægekunster var ilet forud, og hos disse nød de Gæstfrihed som Mirakel-Doktorer — helbredede ved Hokusfokus-Kunster og ved at give de Indfødte Troen paa de ufejlbarlige Virkninger heraf.

Paa den Maade fortsatte de Vest og Nord over gennem Urskov og Sumpe og næsten lige saa nøgne, som de var kommet til Verden. Alvaro Nuñez var den første hvide Mand, der saa Mississippi, og han kom over Floden med sine tre Ledsagere. Hvor og hvorledes de

kom over den, ved man ikke; men de kom over den og naaede ind i Meksiko, som den Gang allerede var opdaget af Velasquez og erobret af Fernando Cortes. Her traf de Landsmænd, som hjalp dem. Og efter 10 Aars Omflakken blev Mississippi's Opdager Alvaro Nuñez med fuld Hønnør sendt hjem til Spanien, hvor han ankom i Aaret 1537.

Man skulde vel nu tro, at Alvaro Nuñez havde faaet nok af Florida — men tværtimod. Han stillede straks Fordringer om at faa overdraget Guvernørposten over dette Landomraade, som han mente at kende bedre end nogen anden Spanier, hvilket sikkert ogsaa var Tilfældet. Han fik dog ikke denne Post; men tre Aar senere blev han sendt til Buenos Ayres for at overtage Guvernørposten over denne Provins. Paa Rejsen dertil, som han foretog med to Skibe, forliste han med begge disse paa Kysten af Brasilien. Han kom dog velbeholden i Land med alle sine Folk, hvorefter han med dem ufortrødent begav sig paa March ind gennem det mægtige Land, til han naaede Parana-Floden; og ad denne naaede han og hans Ledsagere i Kanoer til Buenos Ayres. Fire Aar senere blev han anklaget for at have misrøgtet sit Embede og blev som Fange ført tilbage til Spanien, hvor han i otte Aar maatte vente paa den Dom, der kendte Anklagen imod ham ubeføjet.

Hvad der senere blev af Alvaro Nuñez vides ikke. Men denne Beretning om et Afsnit af hans tidligere Levned giver en nogenlunde Forstaaelse af, hvilket Stof disse spanske Eventyrere, der fulgte i Columbus' Kølvand, var gjort af.

Listen over de Eventyrere, der fulgte i Columbus' Kølvand, vil med de Navne, der her er fremdraget, maaske synes ufuldstændig. Der var ogsaa mange flere Hídalgos, der opnaaede Berømmelse i denne for Spanien saa store Tid, men disse kan vist ikke siges at have nogen særlig Tilknytning til den maritime Historie; thi deres Berømmelse høstede de ikke ved Bedrifter til Søs eller ved at gøre maritime Opdagelser, men som Erobrere til Lands. De mest fremtrædende Eksempler herpaa er vel Fernando Cortes, der som før omtalt erobrede Meksiko — og Francisco Pizarro, der erobrede Peru, efter at dette Land 1524 var opdaget af Diego de Almagro og Munken Hernando de Luque.

Der er dog endnu et Navn, som tidligere i disse Beretninger kun flygtigt er blevet berørt, men som i Forbindelse med disse bør have en lidt udførligere Omtale — Amerigo Vespucci — den fallerede florentinske Købmand, som ledsagede Ojeda paa dennes første Ekspedition, og efter hvem det er blevet paa-staaet, at Amerika har faaet sit Navn. Denne Paastand maa dog vist tages med Forbehold. Amerigo Vespucci's Indsats var ikke saa betydelig, at han kunde tilkomme den Ære at give Navn til en hel Verdensdel. Efter sin Deltagelse i Ojeda's første Ekspedition, og efter at Portugiseren Pedro Cabral Aar 1500 havde opdaget Brasilien, foretog Vespucci et Par Rejser her til og anstillede nogle Undersøgelser langs Landets Kyst. Resultatet af disse Undersøgelser blev efter hans Tilbagekomst skildret af en tysk Boghandler ved Navn Waldseemüller, som i sit Værk herom „Cosmographiæ introductia“ i høj Grad overvurderede Amerigo Vespucci's Betydning og uden dennes Vidende gav hele

»De Danskes Vej«

*Rids af dansk Søhistorie af Knud Klem.
Andr. Host & Son. — Pris Kr. 18,00.*

Søfartsmuseets Direktør Knud Klem har samlet og skrevet en Bog „Den danske Søfarts Historie“. Bogen er illustreret med 170 Billeder samt 2 Farvebilleder. Et nydeligt og for interesserede særdeles underholdende Værk, som nok vil faa stor Udbredelse.

Materialet til denne Bog er selvfølgelig hentet fra Søfartsmuseets egne righoldige Samlinger, men ogsaa gamle danske Rederier har haft værdifuldt Stof, som Direktør Klem har bearbejdet. Bogen giver baade en saglig og underholdende Forklaring paa Skibstypernes Udvikling, Bygning og Udstyr og et særdeles godt Afsnit fortæller om den Rolle, Flaaden har spillet efter 1814.

Indgaaende forklarer Knud Klem om de gamle Baadfund, Nydamsbaaden, Hjortespringsbaaden m. m. og deres Konstruktioner, og vore danske Rederiers Historie er ogsaa i sammentrængt Form samlet i dette Værk, saa man her faar et værdifuldt Stof om Kof-

fardflaadens Betydning for Landets Handel. Der har sikkert været et meget stort Arkivarbejde, og det har ikke været helt nemt at skille det væsentlige fra det uvæsentlige, men Bogen er interessant og underholdende, selv om den mere søkyndige Læser nok vil finde nogle af de søtekniske Udtryk lidt for populære, og Oplysningerne om f. Eks. Bidevindsejls vil sikkert irritere de Læsere, som man maa regne med køber denne Bog. I Forordet retter Museumsdirektør Klem en Tak bl. a. til Marinens Folk for deres Medarbejderskab, men i en Bog, som har saa omfattende Omtale af Koffardifarten, kan „Vikingen“ ikke undlade at savne Navnene paa nogle af Koffardifartens Folk. Under alle Omstændigheder maa det Arbejde, som Kaptajn Kusk Jensen har udført paa Kronborg, være af Betydning for Bogens Tilblivelse, men fraset dette er Bogen en god og værdifuld Indsats om Skibsfarten, og Museumsdirektøren har med denne gjort et betydeligt Stykke Arbejde for at skabe oplysende Litteratur om Dansk Skibsfart.

A. B.

Columbus.

den nyopdagede Verdensdel Navnet „Amerigo“, som snart blev ændret til „America“ — et Navn, der hurtigt vandt Udbredelse.

Senere Tidens Forskning har imidlertid draget denne almindelige Antagelses Rigtighed stærkt i Tvivl, efter at der er fremdraget paalidelige Oplysninger om, at de Indfødte paa de vestindiske Øer, hvor Columbus landede, betegnede Amerikas Fastland med Ordet „Amarca“, som i deres Sprog netop betød „Fastland“, og som endnu findes i flere Benævnelser paa amerikanske Landomraader, f. Eks. „Cundinamarca“ i den sydamerikanske Stat Columbia. Paa et af Columbus selv konstrueret Kort fra 1498 er det paa den Tid opdagede Omraade af Mellemamerika betegnet „Merika-pan“, og paa forskellige andre Kort fra 1501—1503 og 1506 hedder det amerikanske Fastland henholdsvis „Amarica“, „Amarea“ og „Marca“, og det ligger nærmere at antage, at det er ud fra disse Benævnelser, Amerika har faaet sit Navn.

Navigator.

Søfartens Bibliotek

I Anledning af afdøde Konsul D. Lauritzens Fødselsdag — han vilde den 25. November være fyldt 82 Aar — har Familien Lauritzen besluttet at stille Kr. 5.000.— til Raadighed for Søfartens Bibliotek til Indkøb af nye gode Bøger til de Søfarende.

Konsul Lauritzen interesserede sig livligt for Sømændenes — ogsaa boglige Uddannelse og Adspredelse — og gav saaledes allerede i 1919 Kr. 5.000.— til Danske Navigatørers Biblioteks Grundfond. Dette Bibliotek overgik i 1939 — ved den store Sammen-

slutning af Søfartsbiblioteker — til Søfartens Bibliotek.

Af andre nye Bidrag til Søfartens Bibliotek kan nævnes Kr. 500.— fra Helsingør Skibsværft, Kr. 500.— fra Frederikshavns Værft, Kr. 100.— fra Sømændenes Forbund, Kr. 500.— fra Nakskov Skibsværft og Kr. 200.— fra Korsør Kommune.

Samtidig er Formanden for Maskinmestrenes Forening, Maskinmester K. A. Rasmussen, indtraadt i Søfartens Biblioteks Bestyrelse som Repræsentant for Maskinmestrenes Forening i Stedet for Maskinmester Frithiof Hansen.

Sømandsmissionens Juleblad

Sømandsmissionens Juleblad „Redningsbaaden“ er atter i Aar udkommet.

Julenummeret har et smukt Omslag holdt i brun Tone med et stemningsfuldt Skibsmotiv som Illustration. Indholdet er afvekslende og underholdende, og Fortællingerne er holdt i den smukke Tone, som er et Kendetegn for Sømandsmissionen.



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

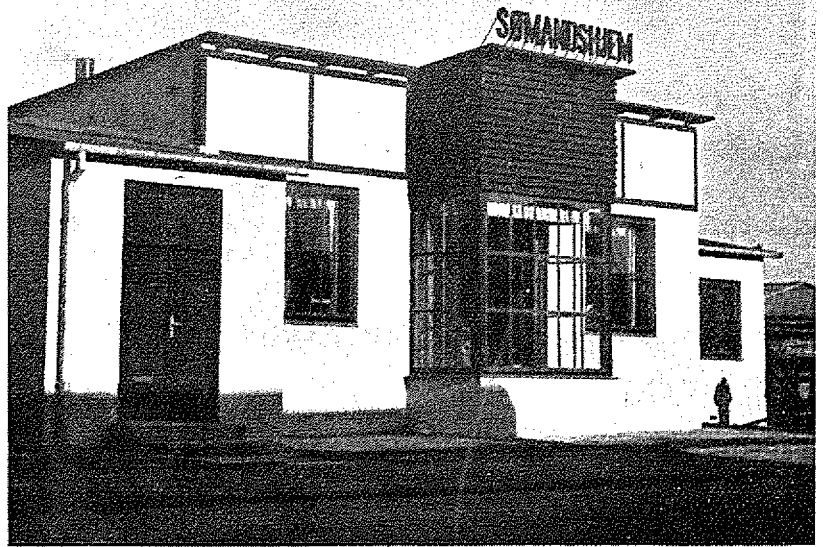
Amaliegade 36

Et nyt Sømands- hjem i Københavns Sydhavn

Der er indviet et nyt Sømands-
hjem under Indenlandsk Sømands-
mission i Københavns Sydhavn.
Tidspunktet kan maaske synes mær-
keligt, da Skibsfarten jo for Tiden
er stærkt indskrænket paa Grund af
Krigen; men der er alligevel i den-
ne Del af Københavns Havn saa me-
gen Trafik, at der fra mange Sider
er blevet rettet Henvendelse til Sø-
mandsmissionen om at tage et Ar-
bejde op.

Allerede i 1938 opstod Tanken om at faa et Sam-
lingssted i Sydhavnen, da det paa Grund af de store
Afstande var umuligt at indbyde til Sammenkomster
paa de øvrige Sømandshjem i København: „Bethel,
Nyhavn 24, Sømandsmissionshotellet paa Sect. Annæ
Plads og Sømandshjemmet i Nordre Frihavsgade 93.
Siden har der været arbejdet med Sagen, og da Inden-
landsk Sømandsmission i 1938 skænkede Københavns
Afdelingen et Tilskud paa 25.000 Kr., fik man en
solid Basis at arbejde videre paa.

Sømandsmissionen ansøgte Københavns Kommune
om at faa overladt en Byggegrund. Henvendelsen blev
modtaget med megen Velvilje, og i Marts 1940 ved-
tog Kommunalbestyrelsen at overlade Sømandsmissio-
nen en Grund beliggende Kalvebod Pladsvej No. 3
vederlagsfrit i 20 Aar. Straks efter den 9. April turde
man imidlertid ikke gaa i Gang med Byggeriet, og



først i Begyndelsen af dette Aar vedtog Bestyrelsen at
paabegynde Opførelsen af Huset under Ledelse af Ar-
kitekt *Paul Momme*.

Det nye Sømandshjem er nu taget i Brug. Det
rummer et stort Samlingslokale med et Par hyggelige
Læsekroge, Skriveplads og en Bladreol vel forsynet
med Aviser, Tidsskrifter og Blade. Desuden findes
forskellige Underholdningsspil. Adgangen til Lokaler-
ne er gratis for Søfolk, der her kan faa The og Kaffe
for en billig Penge. Bygningen rummer endvidere Lej-
lighed til Hjemmets Bestyrerpar *Aage Rasmussen og
Hustru*, der tidligere har været ansat i Sømandsmissio-
nens Tjeneste baade i Belgien, Danzig, Grimsby og
nu sidst i København.

Alle Søfolk er meget velkomne paa det nye Hjem.
saavel som interesserede med Glæde skal blive vist
rundt paa Hjemmet.

Underholdning for Søfolk

Sømandsmissionen er atter i Aar begyndt paa sine
Underholdningsaftener for Søfolk hver anden Tirsdag.
Til Dækning af disse Afteners Udgifter har „Det for-
enede Dampskibsselskab“ og Rederiet A. P. Møller
hver bidraget med 500 Kr. som i tidligere Aar.

Sømandshjemmet „Bethel“ har fra A/S Burmeister
& Wain modtaget en Gave paa 1.000 Kr. til Husets

Ombygning. — Man venter, at det ombyggede og mo-
derniserede Sømandshjem „Bethel“ skal kunne tages i
Brug omkring 1. December i fuld Udstrækning.

Haandværkerprøven

Til den Haandværkerprøve, som har været afholdt
i indeværende Maaned, var indstillet 14 Eksaminan-
der, hvoraf 13 bestod.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

Indenbords - Udenbords Grand Prix: Barcelona 1929, Antwerpen 1930, Paris 1937





VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

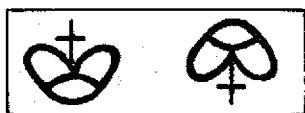
Redigeret af GUSTAV KRAGH

Omvendte Vandmærker i de Danske Frimærker

Som bekendt har vi siden 1933 til vore Frimærker benyttet Papir uden Vandmærke; men før den Tid havde alle Mærker et Vandmærke.

Fra det første Frimærkes Fremkomst i 1851 til man i 1913 overgik til Korsvandmærkerne, der dannede et af Kors bestaaende Mønster over hele Papirarket, var vort Vandmærke en Krone. Denne blev i Arket anbragt udfor hvert enkelt Mærkes Plads, undertiden lidt for højt, lavt eller for meget til en af Siderne, eftersom Papiret er blevet placeret under Trykningen. Men det kunde ogsaa ske, at et Ark blev drejet en halv Omdrejning i Pressen, saaledes at Vandmærkerne i et saadant Ark kom til at „staa paa Hovedet“

— det saakaldte omvendte Vandmærke.



Ret og omvendt Vandmærke.

Kronevandmærket findes i tre forskellige Typer. Den ældste — *Lille Krone*, Krone A eller Vandmærke I — findes paa Udgaverne fra 1851 til 1857 incl. Det næste Vandmærke, *Stor Krone*, Krone B eller Vandmærke II, findes paa Udgaverne 1863 til 1896 incl., idet dog 4 Sk. brun, 1857, findes med begge Kroner. Det tredje Kronevandmærke, *Ny Krone*, Krone C eller Vandmærke III, findes paa Udgaverne 1901 til 1912 incl. Dog findes i Udgaven 1896 ogsaa *Stor Krone* i alle Værdierne undtagen 12 Øre graa/rødlilla og 16 Øre graa/brun, og i Udgaven 1901 findes *Stor Krone* i Værdien 24 Øre brun.



Lille Krone

Forskellen mellem de tre Typer ses tydeligt paa Figureerne. *Lille Krone* er den mindste. Den er uregelmæssig, med den ene Bøjle gaaende mere lodret op fra den ovale Bundring end den anden. Bøjlerne mødes tæt oppe under Korset.

Stor Krone kan være den vanskeligste at bestemme i Forhold til *Ny Krone* — *Lille Krone* kan den ikke forveksles med. Bundovalen er fladere end ved *Lille Krone*, og Bøjlerne slutter helt nede ved Ovalen. Korset er højt med smaa Tvergrene. *Stor Krone* kan variere en Del; men som Regel kan

man dog sige, at ved Mærker, hvor begge de sidstnævnte Vandmærker kan forekomme, har man, dersom Typen ikke absolut sikkert er den let kendelige *Ny Krone*, Ret til at gaa ud fra, at det er en deform *Stor Krone*.

Ny Krone kendetegnes ved, at Bundovalen er spidsere en *Stor Krones*, ved at Bøjlerne støder til Ovalens Spidser og ved at Korset har længere Arme og er kortere end Korset paa *Stor Krone*. Bøjlerne breder sig mere vingeformet ud og danner større Rum end ved de to tidligere Kroner.



Stor Krone

Vandmærkerne, særlig *Stor*



Ny Krone

Krone og *Ny Krone*, kan være vanskelige at se uden Benyttelse af Vandmærkesøger. Denne kan bestaa af en sort lakeret Metal- eller Træplade, en lille sort Bakeliteskaal e.l., hvor man lægger Frimærket med Billedsiden nedefter og drypper et Par Draaber ren Benzin paa det. Straks efter ses Vandmærket tydeligt; men forsvinder hurtigt.

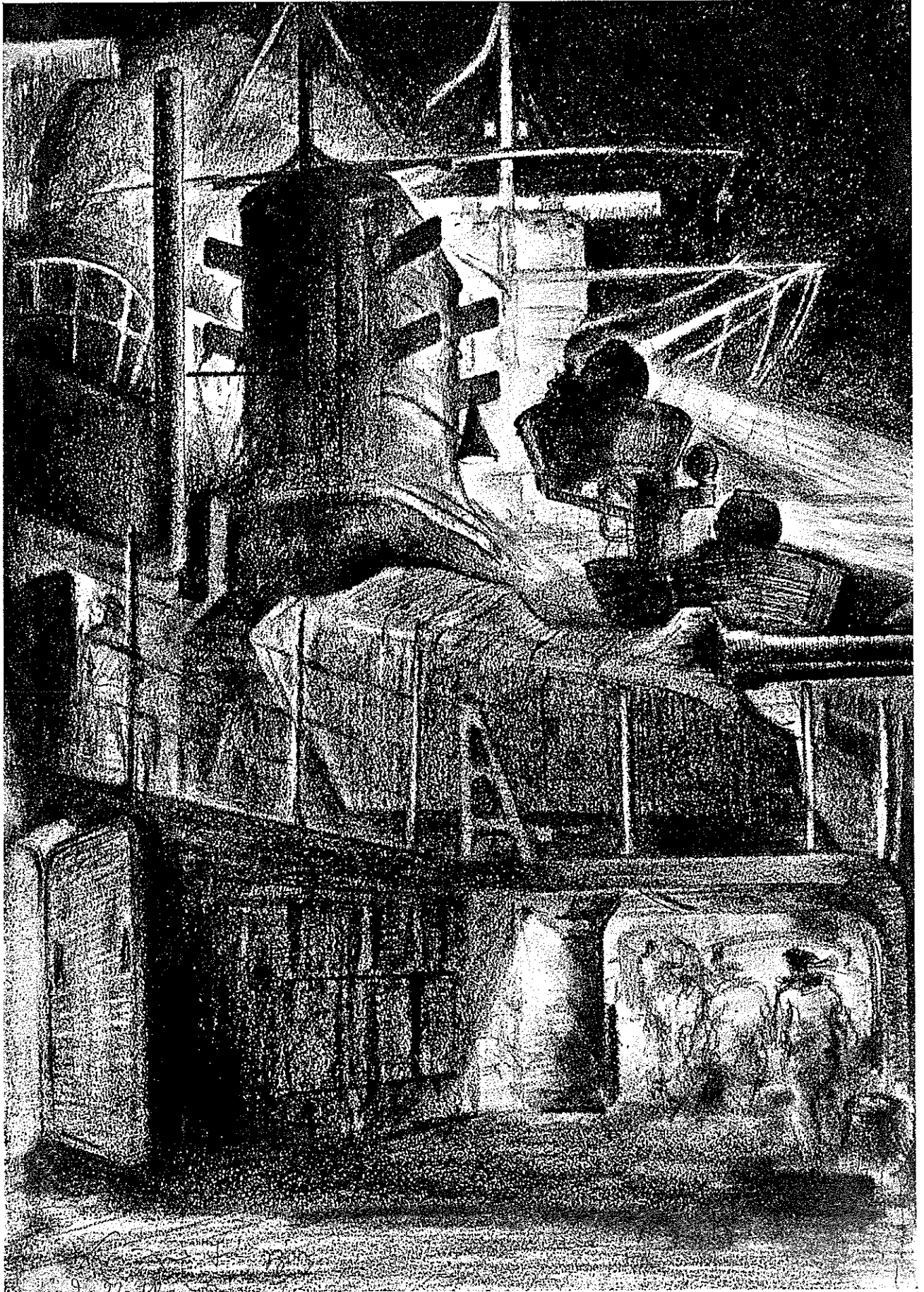
Fortsættes.

Julemærker.

Skønt Julemærkerne ikke hører til Kategorien Frimærker, er der dog mange Samlere, som interesserer sig for dem. Der er nu af Aarhus Frimærkehandel udgivet en Katalog, „Julemærket 1904—1940“, udarbejdet af A. Hartvigsen, som bringer Beskrivelse og Illustration af alle Julemærker fra Danmark, Island, Dansk Vestindien, Sønderjylland, Norge, Sverrig og Finland. Desuden findes der Oplysninger om Perforering, om hvem, der har tegnet Mærket, om Oplagens Størrelse, samt om hvor stor Indtægt Salget af Mærket hvert Aar har givet. Prisen er Kr. 1,50.

Katalog.

Jeg fortalte i forrige Nummer af „Vikingen“, at der mig bekendt ikke fandtes Kataloger over Stjerne-stempler; men forleden saa jeg i „Frimærkenyt“, at et saadant Katalog er udgivet og kan købes for kun 50 Øre — billigt!



En Nat om Bord paa et Krigsskib, mens Projektøerne lyser. Klar til Kamp.

Internationale Sømands-Ørsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XV

In Frisco Bay

Klo- og Mersefald-Chanty

Moderato.

Solo: Kor:

In Frisco bay there lay — three ships. To my
way - ay - - - ay - o their seams had not seen
o - a - kum pitch. A long time a go — !

Solo: One of those ships was Noah's old Ark.

Kor: To my way — ay — ayo!

Solo: Her cabin was filled with hickory-bark.

Kor: A long time ago!

Solo: Her cargo was general — shipped from the beach.

Kor: To my way — ay — ayo!

Solo: All kind of animals, a couple of each.

Kor: A long time ago!

Solo: Old Noah himself comanded this Ark.

Kor: To my way — ay — ayo!

Solo: A hard case he was without any lark.

Kor: A long time ago!

Solo: The bull and the cow they started a row.

Kor: To my way — ay — ayo!

Solo: The bull put his horn in the back of the cow.

Kor: A long time ago!

Solo: Then old Noah said with a flick in his whip.

Kor: To my way — ay — ayo!

Solo: „Come stop this row or I'll scuttle the ship.“

Kor: A long time ago!

Solo: Then the bull put his horn through the side of the Ark.

Kor: To my way — ay — ayo!

Solo: And the little black dog he started to bark.

Kor: A long time ago!

Solo: So Noah took the dog, put his nose in the hole.

Kor: To my way — ay — ayo!

Solo: And ever since then the dog's nose has been cold.

Kor: A long time ago!

I Aaret 1849 fløj Rygtet om det store Guldfund i Kalifornien 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 en Prærie-Skonnert var meget risikabelt og omtrent ensbetydende med at blive skalperet af Indianere, og over Panama-Tangens sumpede Uføre rasede den gule Fever den Gang skaanselsløst. Kun meget faa af de mange, der forsøgte denne Rute, slap levende fra dette Foretagende. Saa var der kun Vejen rundt Kap Horn tilbage, og den blev snart den foretrukne.

I Aarene 1849 og 50 blev Hornet rundet af 760 Skibe fra amerikanske Østkyst-Havne og alle med San Francisco som Maal. Og disse Skibe medførte ialt 27,367 Passagerer, som alle var haardt angrebne af „Guldfeber“. Alt, hvad der kunde flyde paa Vandet, blev sendt rundt Kap Horn, og mangt et gammelt, vanddrækkent 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 det maatte gøre Nytte paa anden Maade efter Forholdene i Datidens San Francisco, som 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 Slags Herberg for Hjemløse. Midtskibs i Skrogets Side blev der hugget et stort,

firkantet Hul, og herover prangede et Skilt med følgende Inskription:

Hvile for den Trætte og Opbevaring af Skibskister.

Denne Inskription kunde naturligvis se meget indbydende ud; men ikke desto mindre var Hullet, hvorover den var anbragt, Indgangen til Dantes Helvede *en miniature*. Dette Herberg var Opholdssted for Rosset blandt Guldgraverne — Udskud af Racernes og Nationernes Mangfoldighed. Og under denne Tilværelse blev „Niantic“ i Folkemunde døbt om til „Noah's Ark“.

Barken „Apollo“ endte her sine Dage som et berygget Værtshus — Saloon, hvor man betalte sin Drink med Guldstøv, og hvor hver Mand hævdede sin Ret med Kniven eller med en Bulldog-Pistol. 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-Chantyen „*In Frisco bay*“.

Denne Chanty hørte dog ikke til den senere Sejlskibstids Favoritter, og jeg har selv heller ikke anvendt den i min Praksis som Chanty Mand. Jeg har kun hørt den som Ansporing til et Skibsarbejde en eneste Gang; men dette var ogsaa under Omstændigheder, som i denne Forbindelse vist maa siges at have Interesse, og jeg skal derfor i Korthed omtale Tilfældet.

Det var i Aaret 1891 paa Rejse fra San Francisco til Tacoma med den amerikanske Fuldrigger „Dashing Wave“, som i sin Tid havde tilhørt Tilton's berømte Te-Clipper-Flaade fra Boston, men som nu var degraderet til Tømmer-Slæber i støttet Fart mellem Frisco og Puget Sund.

Vi havde været 12 Dage i Søen og havde haft Taage og Modvind hele Tiden, saa vi Slag i Slag og saa godt som i Blinde havde maattet krydse os op langs Kysten. Jeg var paa bagbords Vagt. Under Vendning havde jeg mit Job ved Forsejl-Skøderne, 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 og saa hurtig i Vendingen som den yngste Mand om Bord.

Bill havde i sine unge Dage været med i det store Kapløb om at komme først til Kaliforniens Guldminer, og han kendte hele Rummelen fra den Tid. Efter hvad han selv fortalte, kunde han have været Millionær mange Gange, men han var alligevel aldrig naaet længere end til Matros i Kyst-Farten for 40 Dollars om Maaneden. Og nu stod han og jeg som Ligemænd klar ved „Dashing Wave“s Forsejls-Skøder og ventede paa, at Skuden skulde løbe i Vinden. Det var den trettende Dags Morgen under Stagvending paa Strækket ind mod Land.

Pludselig hørte vi Hundeglam ret For. Vi lyttede, og saa kom det med ét som en Sangstrofe fra Bill:

„*And the little black dog he started to bark!*“

Jeg spurgte ham, hvad det var for en Sang? Men han fik ikke Tid til at svare, for i det samme slog Forsejlene bak. Skuden løb i Vinden, og Førstestyrmand kom løbende forover og varskoede: „Klar ved Ankeret!“

Saa skete der det, som ikke hørte til Sjældenhederne i denne Fart, hvor Kaptajnens og Styrmandenes Kendskab til Navigationen ikke strakte sig stort længere, end man ved højlys Dag kunde se i en middelmaadig Kikkert. Vi dryppede Krogen og satte Baad i Vandet, og saa roede vi ind til Land for at stedfæste Skibets Position.

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.

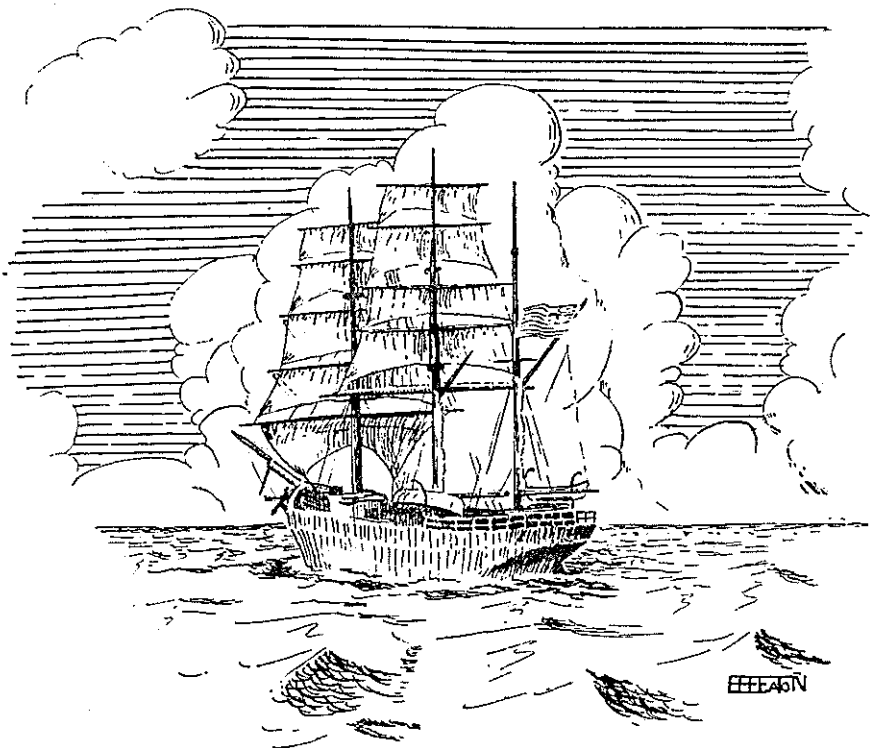
Saa blev Ankeret lettet og Sejlene sat, og da Turen kom til Stor-Merssejl, fik jeg Svar paa det Spørgsmaal, jeg ved Forsejls-Skøderne havde stillet gamle Bill. Han jumpede op paa Lønningen og greb om Faldet i Forhaanden, og med et lunt Blink i sine brune Gammelmands-Øjne sang han ud, og Sejlet blev chan-tet op med „*In Frisco bay*“.

Som Søfolk i Ostindie-Farten næsten betragtede det som en Selvfølge, at deres Skibskister var forfærdigede af Kamfertræ; saaledes var det ogsaa i sin Tid Mode, at Søfolk, der sejlede fra Staterne, havde Skibskister af en egen Slags amerikansk Valnøddetræ — hvis de i det hele taget havde Skibskister. Dette Valnøddetræ kaldes „Hickory“, og som det nævnes i Chantyens andet Vers skal det forstaaes, at Kahytten var fyldt med Skibskister, hvilket ogsaa er i Overensstemmelse med Ordlyden paa Skiltet over Indgangen til Arken „Opbevaring af Skibskister“. Ordet „bark“ er i denne Strofe kun sat til for Rimets Skyld.

„*The bull and the cow they started a row*“ sigter til den ringe Fordragelighed, der som oftest var mellem engelske Søfolk og Søfolk af andre Nationer i samme Skib. *The bull* skal forstaaes som „John Bull“. Og at gamle Bill i det anførte Tilfælde stemte i med denne Chanty skyldes sikkert, at Hundeglammet i Land vakte Minder til Live i ham om egne Oplevelser i Guldfundets første Dage.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1941



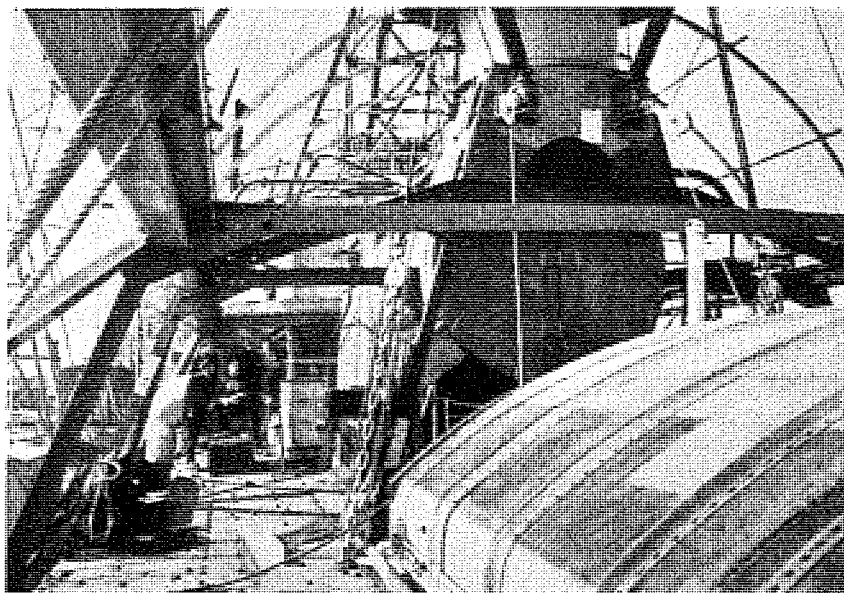
Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Activ, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Als
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompani
 Det Danske Petroleum A/S
 /S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugseerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Helmdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prænix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solmås
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svendingsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergings-Entreprise
 Svitzers Bugseersdeling
 D/S Torm
 Reederaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vændilla
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestsjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

En Hækhjuldampner til Troperne

Ved Bygning af Skibe til Fart paa Floder eller Søer i Troperne maa man altid følge den Fremgangsmaade at tilpasse de enkelte Dele saaledes, at en Sammenbygning kan ske paa Stedet, hvor Skibet skal gøre Tjeneste. Det er derfor nødvendigt, at de enkelte Dele kan skilles ad, baade Skroget og Maskineriet, saa de uden for store Vanskeligheder igen kan samles. Det er oven i Købet kun i meget sjældne Tilfæl-

de, at man har faglærte Folk til Disposition. Det er derfor som oftest nødvendigt at samle hele Skroget paa Byggeværftet i Europa, uden naturligvis at nitte eller svejse det, derpaa at mærke alle Dele tydeligt, tage det hele fra hinanden og pakke det sammen til Sørejsen. Derved kan der være den Vanskelighed, at



Kedel og Ladeluge.

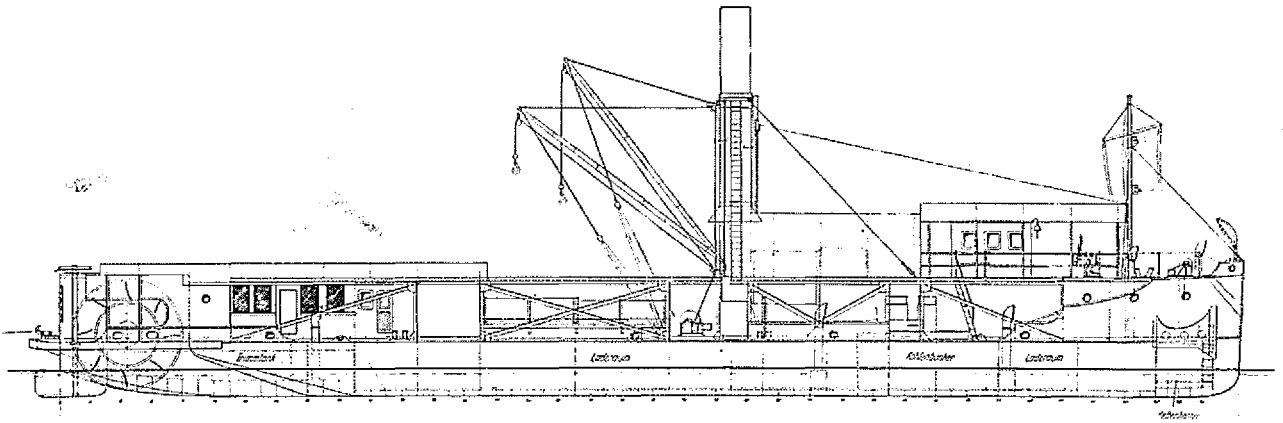


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Hækhjuldampere til Vestafrika.

Størrelsen eller Vægten af de enkelte Kolli ikke maa overskride bestemte Størrelser. Det kan saaledes nævnes, at Skibe til de afrikanske Indsøer maatte være i saa smaa Dele, at de kunde transporteres paa Kameller eller Æselryg over Land.

Noget før den nuværende Krig leverede Jos. L. Meyer, Skibsværft og Maskinfabrik i Papenburg, tre Hækhjuldampere til Britisk Vestafrika.

Hoveddimensionerne var: Længde mellem Perpendikulærerne 45,70 m, største Bredde paa Spant 7,93 m, Sidehøjde 2,15 m, Dybgang 1,07 m, Bæreevne 70 ts à 1000 kg, Maskinkraft ved 44 O/M 400 IHK.

Skibet er særlig bemærkelsesværdig ved det Sprængværk, der er bygget oven paa Skroget for at give det den nødvendige langskibs Styrke. Dette er saa meget mere nødvendigt, som de Vægte, der repræsenteres af Ladning, Kedel og Maskine, er meget uregelmæssigt fordelt.

Sprængværket strækker sig, i Højde med et normalt Overbygningsdæk, fra Agterkant af Bakken til Hækken og bærer forude et delvis Overbygningsdæk og agterligere et Beskyttelsesdæk mod Sol og Regn.

Overbygningsdækket fortsætter i Baksdækket, hvor Ankerspillet er anbragt. Der findes kun ét Anker. Ankerkæden farer ud gennem et Klys, der ligger midtskibs og viser ud gennem den runde Forstævn.

Agten for Ankerspillet staar det halvaabne Styrehus, der er beklædt med Sejldug, og hvor Dampstyre-maskinen er anbragt. Hertil er bygget et almindeligt Dækshus, hvor der er Opholdsrum for hvide Passagerer. Over Dækshuset er der bygget et Beskyttelsesdæk af hvælvede Bølgeblikplader.

Under Bakken er der to Soverum, hver for 12 Indfødte samt 2 smaa Kamre for 2 Maskinister og 2 Styr-mænd. Længere agterover staar Kedlen paa Hoveddækket. Det er en Lokomotivkedel med 145 m² Hedeflade of 13 ato. Kedeltryk. Fyringen sker fra en Platform foran for Kedlen, hvor Lugerne ned til Kulbunkerne er anbragt. Pumperne til Kedlen og Skibet findes under Dækket omtrent under Kedlen.

Skorstenen, der for at faa god Træk i Tropevarmen er særlig høj, er bygget teleskopagtig, saa den kan

trækkes ned. Den underste, faste Del af Skorstenen tjener ogsaa som Samsonpost, idet den bærer Hangerne til to 1,5 t Ladebomme, og er derfor støttet af Stag. Skorstenen staar i Agterkant af „Kedelrummet“, som har et Tag af halvcirkelformede Bølgeblikplader.

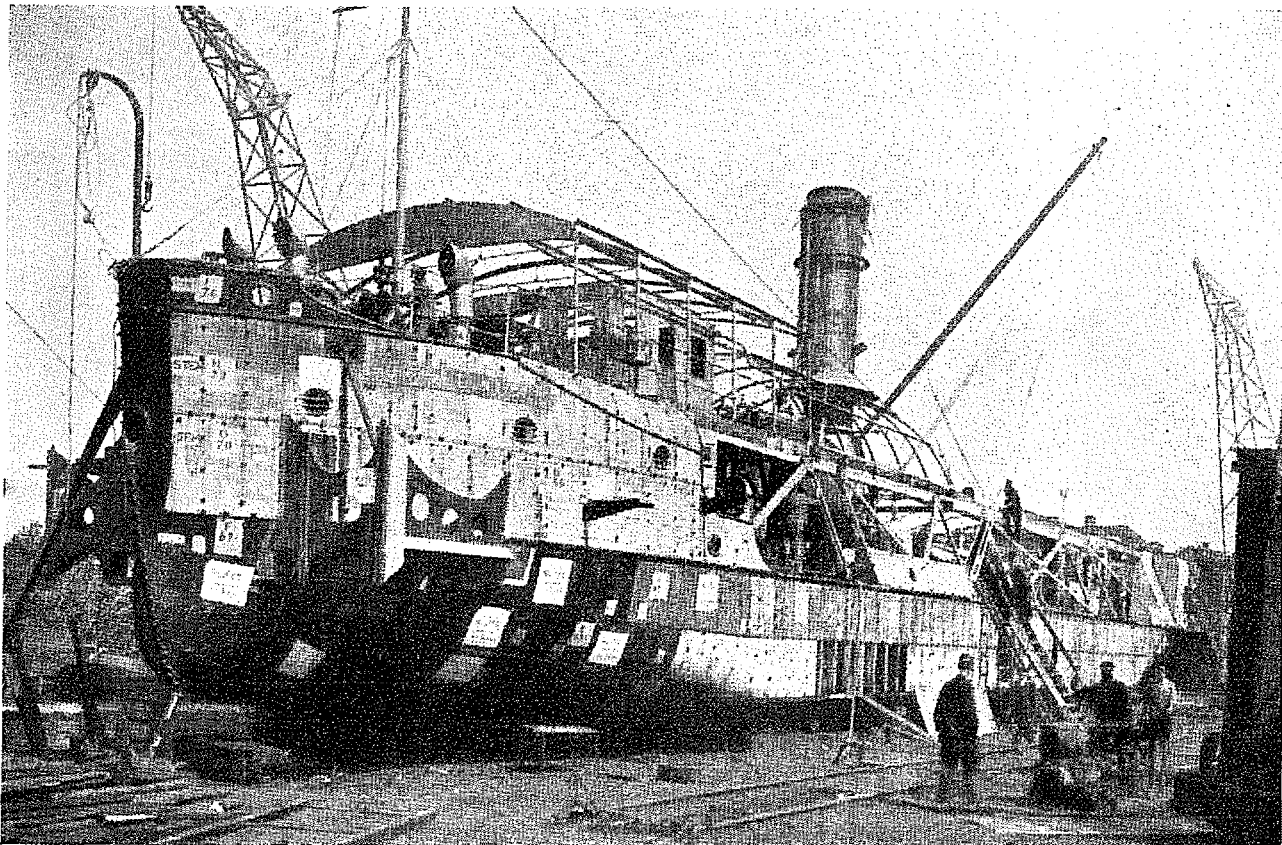
Bommene betjener ved Hjælp af to Dampspil en Luge paa 6,8×3,6 m. Lugedækslet, som er i to Halvdele, er af buet Bølgeblikplade. Det løber paa Ruller og er derfor let at betjene, men begge Halvdele kan ogsaa fjernes helt.

For Opstilling af Hovedmaskinen er Hoveddækket i Maskinrummets Længde forsænket 0,5 m. Maskinen er opstillet i et Dækshus, i hvis forreste Del der er Beboelse for Kaptajnen og 1. Maskinmester.

Den liggende, tocyindrede Maskine driver direkte de to Hækhjul med bevægelige Skovle. Foran for Maskinen ligger Overfladekondensatoren paa 58 m² Køleflade oven over Luftpumpen. Af Hjælpemaskiner findes der i Maskinrummet en Dampgenerator til Belysningen og en Læsepumpe.

Agterpeaken tjener som Trimtank. Der var ved Kontraktens Oprettelse stillet den Fordring, at Maskinsektionen af Hensyn til Sammenbygningen paa Rederiets Værft i Vestafrika ikke maatte overskride en Vægt paa 30 ts og en Længde paa 8 m. Desuden skulde Hovedmaskinens Cylindre og Lejebukke forblive færdigmonterede, da man ikke i Vestafrika havde faglærte Folk til Opretning af disse Dele. Desuden skulde Sektionen kunne flyde og besidde en tilstrækkelig Stabilitet. Det var nødvendigt, fordi en oversøisk Damper skulde have Sektionen ombord paa Dækket og sætte den i Vandet med sine egne Lossegrejer, da der ikke i Land fandtes nogen Kran. For Sammenbygning med den forreste Del af Skibet, som allerede var samlet i Land, blev Sektionen taget op paa en Ophalerbedding.

Maskindækshuset har paa hver Side agter en Udbygning, som paa den ene Side rummer Kabysen og paa den anden to W.C'er, som har direkte Udskylning ved Hjælp af Hækhjulet. Agten for hvert Hjul — Maskinen ligger mellem de to Hjul — er anbragt et Ror, der saaledes ligger lige i Propellerstrømmen og derfor har en god Virkning. Rorstammerne er ført



Sammenbygningen paa Beddingen. Man ser tydeligt Mærkningen og Skubbebeddingen.

op til Overbygningsdækket, hvor Styreledningen ligger. Hele Hækken bliver skærmet mod Beskadigelser af en stærk, næsten halvcirkelformet Afviser. Hækkens Undervandsform tillader et uhindret Tilløb af Vandet til Hjulene.

Ved Bygningen maatte der spares saa megen Vægt som muligt af Hensyn til den ringe maximale Dybgang. Her var maaske et Anvendelsesomraade for tropebestandigt Letmetal. I det foreliggende Tilfælde blev al Afdækning udført af hvælvede Bølgeblikplader, som allerede nævnt. I Bundstokke, Dragere etc. blev der udskåret mange og store Letningshuller. Da der ved Sammenbygningen i Afrika ikke kunde anvendes elektrisk Svejsning, kunde denne Samlingsmaade kun anvendes paa Dele, som kunde forsendes samlede. Der kunde derfor ad denne Vej ikke spares megen Vægt.

Al Skibsbygningsmateriale var Siemens-Martin-Staal efter Lloyds Registers Forskrifter. Alle Plader og Profiler under 7 mm blev efter Færdigbearbejdningen varmtgalvaniseret. Naglerne var af saa blødt Materiale som muligt, da man ikke i Afrika havde øvede Nittere. Alle Forbindelser, som ikke kunde galvaniseres, blev behandlet med en særlig rustbeskyttende Farve.

De nødvendige Samlingsbolte til Opstillingen maatte leveres med til hvert Skib. De maatte alle indfædtes godt til Beskyttelse mod den stærke Rusten i Troperne.

Skibene er indrettet saavel til Slæbning som til at skubbe. Slæbekrogen sidder i Hækken paa Afviserværket. Da der selvsagt ikke kan ydes noget stort Slæbearbejde, er der paa begge Sider af Stævnen indbygget en Skubbebedding paa en Platform, saaledes at Skibet kan ligge mellem to sammenkoblede Pramme, saa det hele danner et System, som styres af Skubbeskibet.

Transporten af Skibet maatte forberedes meget omhyggeligt af Hensyn til Sammenbygningen i Vestafrika, hvor der ikke var faguddannet Personale til Raadighed. Ved Samlingen paa Værftet var der ikke nogen til Stede, saa den endelige Sammenbygning af Skibet maatte foretages, uden at nogen af de dermed beskæftigede havde set Skibet paa Forhaand. Der maatte derfor sørges for omhyggelige Planer og en udstrakt Mærkning, saa en Forveksling af de enkelte Dele var umulig og en lang Søgen efter dem kunde undgaas. Ialt blev der afsendt ca. 700 Kolli. Skibene blev fuldstændig sammenbygget paa Beddingen i Papenburg, alle Dele blev prøvet, ogsaa Maskiner og Kedler. Saa blev alt skilt ad og gjort klar til Forsendelse. Mærkningen under Sammenbygningen ses tydeligt paa Billedet.

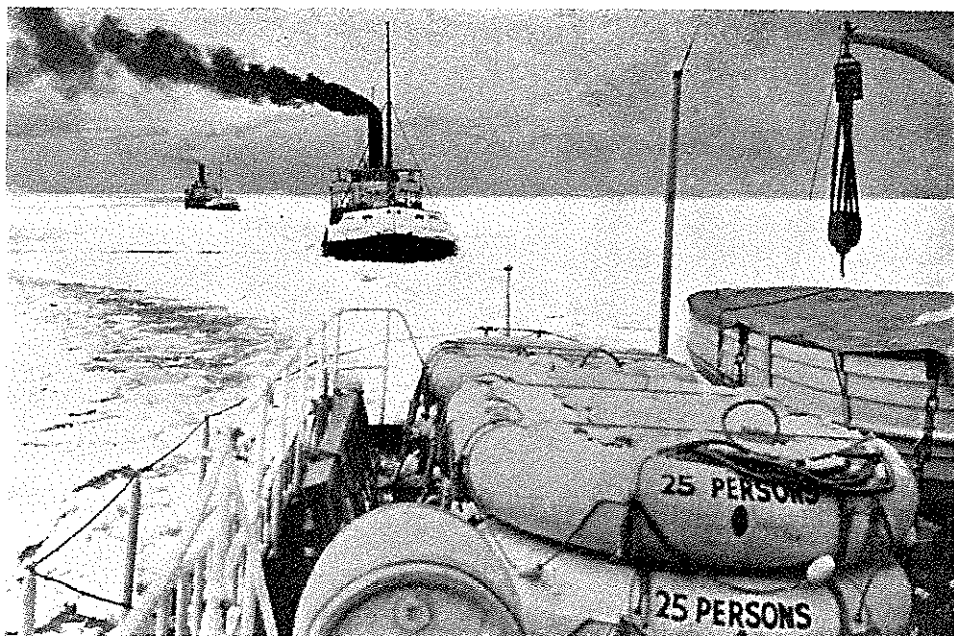
A/s J. FREYTAG, Seilmager
53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Kystvagtskibe og Isbrydere

Da to amerikanske Tankdampere i Foraaret prøvede at aabne Søfarten paa Huronsøen, blev Resultatet, at de sad fast i en Ismark, der havde en Udstrækning paa 24 miles og strakte sig over hele Saginaw Bugten. I Løbet af 24 Timer var de kun avanceret 3 miles gennem Isen, der var mellem 15 og 40 cm tyk. Heldigvis for dem var der i Nærheden en Kystvagtskutter, der ogsaa var bygget til Isbrydning, og som netop var klar til at stikke til Søs fra Byggeværftet, Defoe Boat and Motor Works, Bay

City, Michigan. Tro mod Tjenestemottoet „Semper Paratus“ (altid parat) gik den straks ud paa denne sin Jomfrutur i Stedet for paa en almindelig ligegyldig Prøvetur. Den gik igennem Isen uden saa meget som en eneste Gang at maatte tage et Tilløb. Den sværeste Is reducerede kun dens Fart til Halvdelen af de 15,3 miles i Timen, som er det normale. I Løbet af 0,5 havde den brudt en Vej for de to Tankbaade, saa de kunde komme ind til Bay City, som var deres Bestemmelsessted.

„Naugatuck“ er den ene af de to 33,5 m lange Kystvagtskuttere, som skal gøre Tjeneste paa U. S. A.s Østkyst. Det var Tanken Dagen efter at sende „Naugatuck“ ud sammen med Søsterskibet „Raritan“. Men det blev „Raritan“, der vovede sig ud alene og let som ingen Ting brød Vej ud for de to Tankskibe, der i



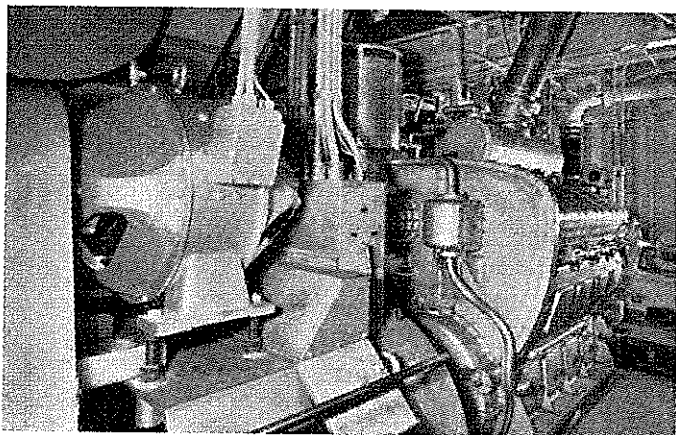
Kystvagtskibet som Isbryder.

Løbet af Natten havde indtaget en Last af Brændselsolie. Først efter denne lille Forsmag begyndte den sine officielle Prøveture.

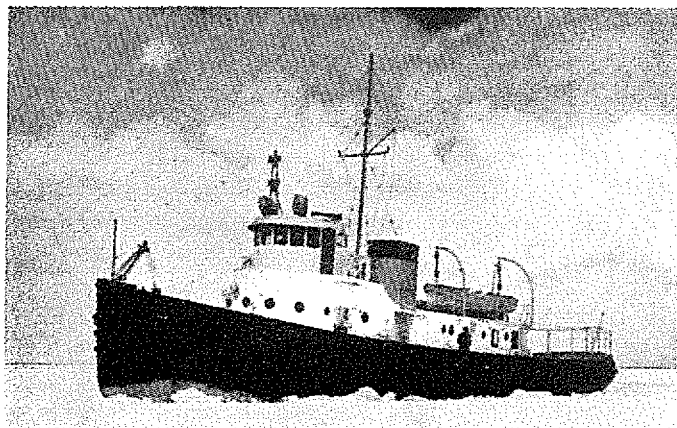
Som Havnekuttere skal „Naugatuck“ og „Raritan“ bruges dels som Tendere og dels som Isbrydere. Til det første Formaal er 800 AHK ved 250 O/M nødvendige, medens de som Isbrydere skal bruge 1000 AHK ved 235 O/M. Diesel-elektrisk Fremdrivning giver dem den ønskede Manøvreedygtighed, idet Skruemanøvrerne kan foretages enten fra Styrehuset eller fra Motorrummet.

Strømmen til Fremdrivningsmotoren fremstilles af to Dieselgeneratorer, der hver bestaar af en General Motors Model 8—567 totakts, 8 cyl. Dieselmotor, direkte koblet til en Jævnstrømsdynamo. Hver Motor driver ogsaa en Magnetiseringsmotor ved Hjælp af en Kilerem. For normal Fart er begge Motorer igang, medens kun den ene bruges ved langsom Gang. Forbindelsen mellem de to Generatorer og Fremdrivningsmotoren gaar over Afbrydere paa Strømtavlen ved hver Generator. Alle Generatorer og Motorer er sammen med Kontrolapparaterne fremstillet og leveret af Westinghouse Electric and Manufacturing Compagny.

Som Hjælpemotor er der installeret en General Motors Model 6—71, totakts, 6 cyl. Dieselmotor, som yder 90 HK ved 1200 O/M og er direkte koblet til en 30 kW Generator og ved en Kobling til en 7 kg/cm² Tryk-Brandpumpe. Dette Sæt kan, ligesom Hjelpegeneratorerne paa Hovedmotorerne, bruges til at give Strøm til Hjælpemaskineriet, til Belysning og til den elektriske Kabys.



En af Totaktsmotorerne i Kystvagtskibene.



Kystvagtskibet „Raritan“.

Skruens Omdrejninger op til 200 O/M faaes i de i de første seks Stillinger af Kontrolleren, medens Motorene gaar for halv Kraft. Større Fart faaes ved at forøge Motorenes Omdrejninger og variere Motorens Feltstrømstyrke over de øvrige fem Trin.

Hovedmotorene er bygget af 2 Cylinderblokke, som danner et 45° V. De er forsynet med Jævnstrømsskylning. Cylinderforingerne har Indstrømningsporte, der staar i Forbindelse med et Luftreservoir, som danner en Del af Krumtaphuset. Udstrømningen sker gennem fire Ventiler i Cylindertoppen.

Skruemotorens Hastigheder reguleres af en Kontroller, som kan give 11 Hastigheder i hver Omdrejningsretning. Kontrolleren er placeret i Maskinrummets Manørepult og kan betjenes med et Haandhjul paa Forsiden. Desuden er den forsynet med en motordreven Mekanisme for Fjernstyring fra Hovedkontrolleren i Styrehuset, som er i mekanisk Forbindelse med to Betjenings søjler i Styrehuset.

Paa de første 6 Knapper paa Hastighedskontrolleren varieres Motorens Hastighed ved, idet Motorens Feltstrømstyrke holdes konstant, at skifte Generatorens Feltstrømstyrke fra 0 til Maximum i den 6. Stilling, medens Dieselmotorene gaar for halv Kraft (275 O/M). Hastighedskontrolleren er forsynet med 14 Kontakter. Heraf tjener de fire til at vende Generator-

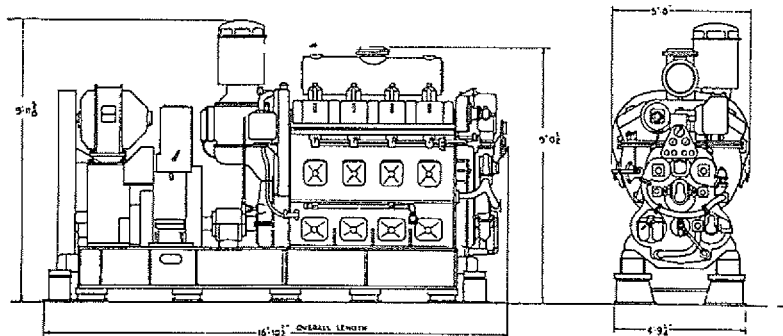
feltet, fire til at variere Generatorens Feltstrømstyrke og de resterende til at variere Motorens Feltstrømstyrke.

Naar Hastighedskontrolleren staar paa „Stop“ er alle Kontakter aabne og Generatorfeltet strømløst. Generatorens Spænding er praktisk talt 0, og Fremdrivningsmotoren staar stille.

Normalt betjenes Kontrolleren ved Fjernstyring fra Styrehuset og ikke ved Hjælp af Haandhjulet paa Manørepulten. For at skifte om til Styrehus-Kontrol behøves der kun at stille Haandtaget paa en Afbryder ved Manørepulten i Stillingen „Styrehus-Kontrol“, hvorved Motoren der faar Strøm. — Dieselmotorene startes ved at lade Hoveddynamoerne arbejde som Motorer, idet der tages Strøm fra et 64 Volts Akkumulatorbatteri.

Under Starten arbejder Motorerne som Seriemotorer, idet de har et særligt Felt til dette Brug.

Hoveddynamoerne er beskyttet mod Kortslutning af en Maximalafbryder, som sidder paa Hovedmotorene. Naar Strømmen afbrydes af Maximalen, kan denne ikke slutes, før Hastighedskontrolleren staar



General Motors totakts 8-cyl. Dieselmotor, indbygget i Kystvagtskibene.

paa „Stop“. — En Thermoafbryder er skudt ind i Kommutatorernes Strømkreds og er indstillet til at afbryde, naar Temperaturen overstiger 115°.

Motorens Temperatur kan aflæses ved Hjælp af en Indikator i Styrehuset.

„Raritan“ er bestemt til Tjeneste i Bostons Havn, medens „Naugatuck“ skal være i Philadelphias Havn. Rejsen til Østkysten gik gennem Wellandkanalen og St. Lawrencefloden.

Argentina køber fremmede Skibe. Da der ikke foreløbig kan ventes nogen Hjælp med Skibe fra U.S.A., har den argentinske Regering besluttet at

købe de fremmede Skibe, som ligger i argentinske Havne. Det drejer sig om 15 Skibe, men man har yderligere Brug for 4, som vil blive chartret.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

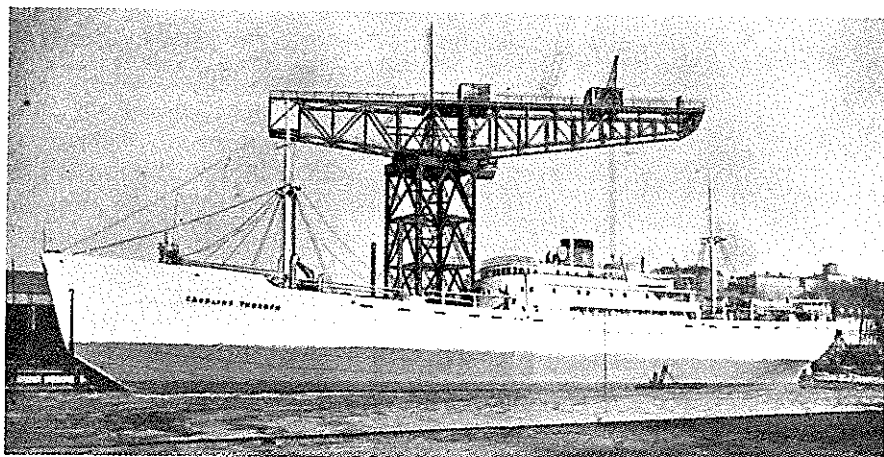
Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Finske Motorskibe

Rederiet Gustaf B. Thordén, Helsinki (Helsingfors), et af de førende Rederier i Finland, har fra Værftet O. Y. Crichton-Vulcan A.B. i Turku (Åbo)

Laste- og Lossebommene, hvoraf seks er til 5 Tons og fire til 5 Tons. Desuden findes en Bom til 25 Tons. For Transport af Automobiles er det underste Last-



M/S „Carolm Thordén“ ved Byggeværftet Chichton-Wulkan under den store 100 Tons Hammerkran.

modtaget to nye Motorskibe. De ligner meget de i 1938 byggede M/S „Mathilda Thordén“ og „Kristina Thordén“. — „Selma Thordén“ og „Kristina Thordén“ har følgende Hoveddimensioner:

Længde overalt: 118 m, Længde mellem Perpendikulærerne 111 m, Største Bredde paa Spant 15,6 m, Sidehøjde til Shelterdæk 10,25 m, Dybgang med fuld Last 7,25 m, Tilsvarende Deplacement 8880 Tons, Dødvægts Bæreevne 6000 Tons, Lastrummenes Rumindhold 9270 m³, Motorkraft 3600 A.HK., Tilsvarende Hastighed med fuld Last 15 Knob, Brutto Register Tonnage 3645 Tons.

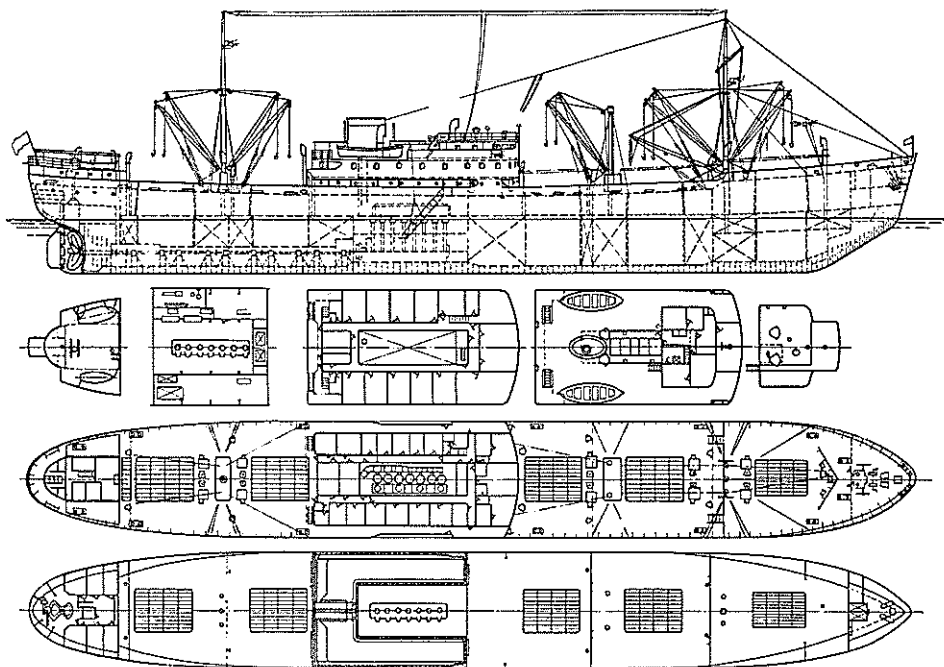
Skibene er bygget til British Lloyd Klasse + 100 A. 1. med Isforstærkning.

De er desuden bygget efter de finske Forskrifter for Oceanfart, de internationale Fribordsforskrifter og de internationale Forskrifter for Sikkerhed for Menneskeliv til Søs. Skibstypen er aaben Shelterdækker med løftet Bak, Krydserhæk og afrundet Forstævn. Skroget er delt i 8 vandtætte Afdelinger. — Der findes fem Laster, tre foran og to agten for Motorrytmet. Hvert Lastrum har sin Luge. Ialt findes der 10 elektriske Spil til

Laste- og Lossebommene, hvoraf seks er til 5 Tons og fire til 5 Tons. Desuden findes en Bom til 25 Tons. For Transport af Automobiles er det underste Last- rum i Forskibet forsynet med et løst Trædæk. Skibet har elektrisk Styremaskine af System Thrige. Et Kølerum med et Nettorumindhold paa 392 m³ er indbygget paa Hoveddækket ved Maskinskakten. Et „Atlas“-Køleanlæg paa 33500 Kal./Tim. ved - 10° til + 35° er opstillet paa et Platformdæk i Motorrytmet.

Til 12 Passagerer findes der paa Promenadedækket et Luksuskammer med to Senge og 10 Kamre med hver en Seng.

Paa Baadedækket findes Kaptajnens Beboelse, Bestikhus og Radium. Officererne har deres Kamre paa Shelterdækket. 1. Styrmand og 1. Maskinmester har hver en Sovekahyt og en Dagligkahyt. De otte Motormænd og seks Matroser er underbragt i Tomandskamre paa Hoveddækket agter, hvor Baadsmænd og Tømmermand ogsaa har deres Kamre. Hovedmotoren er en 7 cyl., enkeltvirkende, totakts Dieselmotor af Krupps Type, bygget med Licens af Byggeværftet. Den udvikler 3600 A.HK. ved 120 O./M. Cylinderdiametere er 650 mm og Slaglængden 1250 mm.



Motorskibene „Selma Thordén“ og „Kristina Thordén“.

Hjælpemaskineriet bestaar af tre Dieseldynamoer, hver paa 80 kW. og 120 A. HK. og en 12 kW. hurtiggaaende Dieseldynamo. Til Opvarmning findes en oliiefyret „Clarkson“-Kedel. De øvrige Hjælpemaskiner er: to Kølevandspumper, to Læsepumper, en Reserveoliepumpe, en Hjælpekompressor, en Ballastpumpe, en Brandpumpe, en Saltvands- og en Ferskvandspumpe. Hovedkølevandspumperne og Oliepumperne trækkes af Hovedmotoren. Der findes to Olieseparatorer.

Skibene har to Redningsbaade, hver til 31 Personer, en Motorbaad og en Jolle. Til Navigationsinstrumenterne hører: et Gyrokompas med Datterkompas, en „Saal“-Log og et „Hughes“-Ekkolod. Hertil kommer desuden Radiotelegraf og -telefon og et Kulsyrebrandslukningsanlæg for Lasterne.

Den svenske Motorskibsflaade vokser. Efter en Beretning fra det svenske Kommercekollegium om Udviklingen af den svenske Skibsfart i 1959 er den svenske Motorskibstonnage forøget betydelig i Aarene 1956—59 i Modsetning til Dampertonnagen, der er gaaet stærkt tilbage. Medens Dampernes Andel i den samlede svenske Tonnage fra 58,5 pCt. er faldet til 50 pCt. i 1959, steg Motorskibenes Tonnage i den samme Tid fra 36,3 til 44,6 pCt.

Det største svenske Skib er „Kungsholm“ paa 21.255 B.R.T., „Gripsholm“, „Svealand“ og „Amerikaland“ paa 15.000 B.R.T., medens „Ariston“, „Bera“,

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

„Drottningholm“, „Pan Bothia“, „Saint Gobain“ og „Sveadrott“ er mellem 10.000 og 14.999 B.R.T. Efter Registreringshavne falder 56,5 pCt. af Tonnagen paa Göteborg. Derefter følger Stockholm med 52,5 pCt. I disse to Havne er sammen med Helsingborg og Trelleborg 82,5 pCt. af Tonnagen hjemmehørende.

Værdien af den svenske Handelsflaade beløb sig i 1959 til 729.000.000 Kr. mod 582.000.000 Kr. Aaret før. Dampskibene har en Værdi af 366 Kr. pr. B.R.T. og Motorskibene en Værdi af 567 Kr. pr. B.R.T.

Italienske Skibsbygningsplaner. Allerede d. 10. December 1940 angav den italienske Korporation for Skibsfart Behovet af italiensk Tonnage til 9 Millioner B.R.T. (mod 3,5 Millioner B.R.T. ved Krigens Begyndelse). Nationalraad Pala har for nylig afgivet en Beretning til Handelsmarinekommissionen. De 9 Millioner B.R.T. Handelsskibsrum, som ogsaa han foreslaar som den fremtidige italienske Handelsflaade, fordeles sig efter hans Plan paa følgende Maade: Finmare-Flaaden skal forøges fra 1.500.000 til 2.000.000 B.R.T., de uafhængige regelmæssige Skibsfartslinier fra 250.000 til 500.000 B.R.T. og de egentlige Fragtskibe fra 1.500.000 til 5.200.000 B.R.T. Der anføres følgende Grunde for den stærke Udbygning af den italienske Flaade:

Før Krigen var den italienske Flaade lige stor nok til at transportere 12.000.000 Tons Gods til og fra Italien. Det virkelige Behov laa allerede dengang ved 17.000.000 Tons, saa en betydelig Del af det til Italien bestemte Gods maatte befordres med udenlandske Skibe. Efter Nationalraad Palas Overslag vil det italienske Behov for Skibsrum, som i 1958—59 var 17.000.000 Tons, umiddelbart efter Krigen være 27.000.000 Tons. Hertil rækker den nuværende Flaade ikke. Italien har derfor allerede i 1957—58 taget Problemet om Fornyelsen af Handelsflaaden op ved Udformning af et særligt Skibsbygningsprogram. — Dertil var en Milliard Lire bevilget fordelt paa 10 paa hinanden følgende Finansaar. Staten imødekom ogsaa Rederne paa den Maade, at Skibsbygningsmateriale blev fri for Told, og at de under Bygning værende Skibe blev fritaget for industriel Indkomstskat.

Syng! Sømand! Syng!

Nye og gamle

Sømandssange

ved Børge Mikkelsen
Illustreret af Hans Sørensen

Pris Kr. **4.25** Karton.

Aarets Julegave

Ønsk den - Giv den

CENTRALBOGLADEN
Aschehoug Dansk Forlags Kolportage Afdl.

Fiolstræde 24. K. — Central 5340

og i enhver Boglade

B & W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN · DANMARK

Paven vil have en Handelsflaade. Det forlyder efter Meddelelser i den amerikanske Presse, at man i Vatikanstaten planlægger at anskaffe en Handelsflaade, der skal sejle under Pavebanneret. Hensigten er at skaffe Beboerne af Vatikanstaten de nødvendige Levnedsmidler, hvilket er blevet meget vanskeligt paa Grund af Blokaden. Det skulde dreje sig om 5 Skibe, som skulde supplere de tømte Lagre, saa Vatikanstaten ikke udelukkende skulde være henvist til Forsyninger fra Italien.

INGENIØRFIRMAET

M. P. PEDERSEN

LILLE STRANDSTRÆDE 14 · KØBENHAVN K.

*Telefon- og Telegrafstationer
til Handelsskibe*

*Duplex-Telefonstationer
til Fiskekuttere, Slæbebaade etc.*

Indhent Tilbud

Trafikken gennem Panamakanalen tager af. Efter at man havde troet, at der med Maj Maaned 1941 var naaet Bundrekord for Passage gennem Panamakanalen, viser det sig, at Tallet for Juni Maaned er endnu lavere, ja saa lavt, at man skal helt tilbage til November 1922 for at naa saa langt ned. Antallet af Skibe, der passerede Kanalen i begge Retninger, var i Maj 1941 352 Skibe og i Juni 1941 290 Skibe, medens det i Juni 1940 var 369 Skibe.

Frihavne i Brasilien. Efter hvad der meddeles fra Rio de Janeiro vil den brasilianske Regering oprette Frihavne i Recife, Bahia, Rio de Janeiro, Belem, Porto Alegre og Santos. I disse Frihavne skal Varer kunne oplagres og igen udføres toldfrit. Efter Overenskomst skal Paraguya have en Frihavn i Santos. De andre Frihavne skal ogsaa komme de andre ibero-amerikanske Stater til Gode.

**A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB**

Amaliegade 33 - København K.

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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



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“



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svendsen & Christensen

KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537-2538



Kjøbenhavns Maskinistekole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven
Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes, og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 · København
Daglig Kl. 9-15 og 18-20 (Lørdag undtagen)

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet »DANNEBROG«



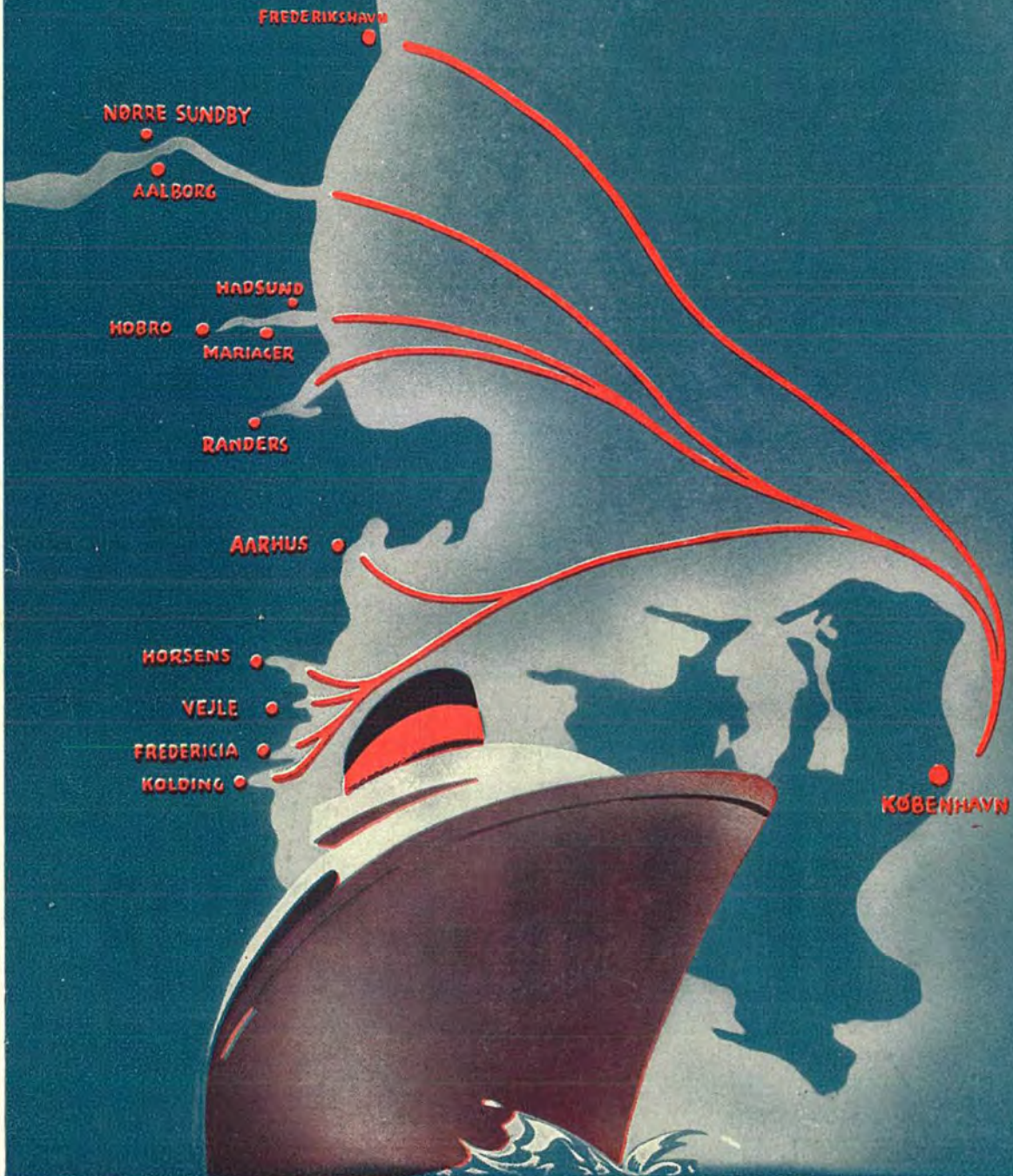
KORRESPONDERENDE REDER

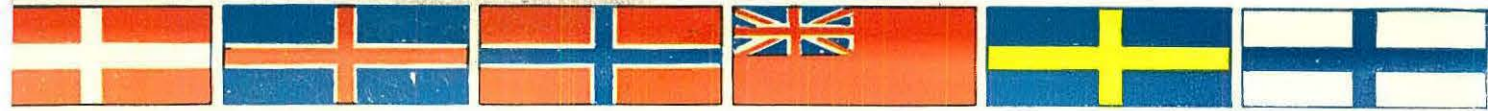
C. K. HANSEN

Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

REJS MED DFDS





VIKINGEN

5 Øre
1. December

I KRIGSZONE

Maleri af V. Qvistoff

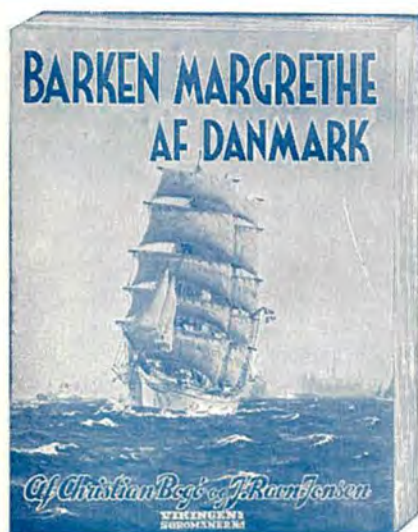
1941 - Nr. 24
18. Aargang



Indhold: En lille Julespøg — Han sejler derude — Klit Stines Jul
Den aalante Sørøver — I Kongens Klæder — Atlantis — Dannebrog

B & W

BURMEISTER & WAIN'S MASKIN- OG SKIBSBYGGERI
KØBENHAVN · DANMARK



1. 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.
Alle 4 Bind ib. i et Bind (270 Sider) **Kr. 4.50**
Luksusbind **Kr. 5.50**

Vikingens Ekspedition

Gl. Mønt 39 — København K.
Tlf. 9822 — Byen 8040

Den rigtige Julegave

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

Han sejler derude

Af Sømandspræst Fr. Vilh. Eilschou-Holm

DET fortælles om Fiskerhustruerne ved Adriaterhavet, at de har for Skik, naar deres Mænd er paa Havet, om Aftenen at gaa ned til Stranden og synge nogle Vers af en kendt Sang. Stille staar de og lytter, og naar Ekkoet vender tilbage ude fra Havet, siger de til hinanden: „Kunde I høre, at de svarede os,“ og opmuntrede og beroligede gaar de atter hjem til deres Gerning i Hjemmene.

Mon ikke noget lignende ofte sker ved Juletid, naar de derude og vi herhjemme synger vore dejlige Julesalmer og Julesange. Vi synger i de samme Salmebøger eller Sanghæfter, vi synger Versene paa de kære kendte Melodier, og vi har de samme Minder og Traditioner; og har vi rigtig lyttet efter, har det inderste i os kunnet fornemme et Gensvar fra de fjerne Strande. Lad saa blot de mange Sømil være os imellem, og lad end Landegrænserne staa som uoverstigelige Mure mellem dem derude og os. „Tonen fra Himlen“ naar dog frem, og ingen Magt kan faa den til at forstumme.

Julen til Søs er altid streng, fordi det pligttro Arbejde ligesom er en skærende Dissonans i Julens blide Tonesymfoni. Fra Barn af er man vænnet til at slappe af, naar Klokkerne fra Kirketaarnet har ringet Julen ind. Og naar Juleaften er kommet, er alt det mekaniserede blevet En saa uendelig ligegyldigt, for Julens Budskab indeholder ikke noget af den mekaniske Verdens Larm, men kun Kærlighedens, Oprigtighedens og Renhedens Evangelium.

Og hvad har Mekanik og Juleevangelium med hinanden at gøre.

Jeg forstaaer saa godt en Sætning, som jeg Gang paa Gang har hørt: „Nej, vi Sømænd har ingen Jul!“ Under Krigsaaer gælder Sætningen endnu mere end ellers. Den faar et større Perspektiv og en dybere Mening specielt for os, der ikke nøjes med at tænke paa Skibe i Brutto-Register Tons, men rent personligt siger: „Det er et Skib med 20 eller 35 Mands Besætning.“

Sømanden har ingen Jul! Det gælder ogsaa i Aar.

„Hvor er min Dreng henne?“ spørger en Mor, og Svar er der ingen, der kan give hende. Maaske kommer Brevene fra ét Land, mens Drengen er i et andet. Maaske kommer der slet ikke noget Bud fra Havet, og Uroen bliver større. Den sjælelige Angst martrer mange Mødres Hjerter i nervøs Spænding for ham, der sejler derude.

„Hvor er min Mand henne?“ spørger Hustruen. Hun spørger sig selv, og hun spørger Rederiet, og hun faar som oftest beklagende Svar. Børnene ser, at Mor ikke er, som hun plejer at være. Der er noget rastløst ved hende, som de ikke har kendt før. Hun forsøger at lade som ingenting, men kan dog ikke skjule sin Angst. — Eller hun deler sine mange Tanker med Børnene, der altfor tidlig kommer til at beskæftige sig med Livets bitre Alvor. Og saa sidder en Mor med sin lille 10 Aars Pige og drøfter Muligheder og Spørgsmaal, som sætter et uudsletteligt Indtryk i en saadan lille Barnesjæl, der er indstillet paa en hel anden Bølgelængde.

— — —

Og gaar vi tre Aar tilbage i Tiden, er det, som om Byrden hviler tungest paa ham, der sejler derude.

Man havde glædet sig til endelig at være hjemme hos de kære, og saa fik Skibet Kontraordre, og Haabet om at komme hjem til Jul blev en uvirkelig Drøm, som saa mange Gange tidligere. „Nej, vi har da heller aldrig Jul i dette Sømandsliv,“ og bittert og skuffet blev det sagt. Og Manden gik til sin vanlige Vagt paa Bro, i Maskine eller Kabys, og Skibets ensformige Liv tog atter sin Begyndelse. Der spurgtes ikke om Helligdag og Hverdag, for Dagene drejede kun paa Almanakken.

Juleaften — Juledag — 2. Juledag — — —

Man maatte passe sit Job, hvad enten det var Jul eller andre ganske tilfældige Dage i Aaret.

Det var Hyrekontrakten og Damptrykket, der var Hovedsagen.

Og ligger man for Anker paa et Hospital, ja da ligger man der, hvor man er, og det beror ene paa

Omstændighederne, om man skal komme til at mærke lidt til, at det er Jul. For hvor i vide Verden fejres Julen for en dansk Sømand som hjemme i Danmark eller paa et dansk Sømandshjem?

Noget ensommere kan ikke tænkes. Efterladt i en fremmed Sygesal i svære Smerter, i trøstesløs Ensomhed i de lange Nætter, i Tropevarme, maaske i Sjælenød — alt imens et ungt Hjerte længes træt hjemover. Ofte er jeg kommet ind paa en Sygestue, mens han laa i Feberfantasi og talte med sin Mor, med de kære derhjemme om Barndomstidens Glæder.

Hvor føler man at være dér, hvor Gud vil have én, naar man faar Lov til at kunne bringe Julens velsignede Budskab til Mennesker, der længes efter Hjertefreden i Ufredens og Hadets Verden.

Sømanden har ingen Jul. Nogle faar det dog trods alt, om ikke hjemme saa dog ude; men mange, mange maa nøjes med at gennemleve Minder og læse gamle Breve om og om igen.

Jeg har for mig en Dagbogsoptegnelse, der fortæller lidt om en Sømands Jul under „normale“ Forhold. „Ankom til Hartlepool Juleaften om Middagen. Lossede Lasten. Juledagsmorgen Kl. 5 afgik vi til Leith. Ankom 2. Juledag. Begyndte straks at laste. Fik Lasten ind i Løbet af Dagen og gik til Søs om Natten. Afgik Swanscombe og lossede. Afgik Nytaarsaften London Ratcliff. Fik indlastet Nytaarsmorgen Kl. 11 netop paa den Tid, da Kirkeklokkerne kaldte til Gudstjeneste. Afgik Kl. 1 samme Dag.“

Dagbogsoptegnelsen stammer fra en Sømand, som gik i Time-chartered Fart paa den engelske Kyst, og man forstaar saa godt hans Tilføjelse: „Skulde man ikke tro, at dette var hændt i det mørkeste Afrika? Vi har overhovedet ikke haft Tid til at beskæftige os med den kære Julehøjtid.“

Eller jeg tænker paa dem, der maa fejre Jul i en Havneby, hvor de bag Ruderne kan se Skæret af Julelys og høre Barnesang, men selv har de ikke noget Sted at gaa hen, hvor der for deres Skyld er pyntet Juletræ og dækket et Julebord.

For slet ikke at tale om den Skuffelse det er for mange, naar Skibet Juleaften skal staa til Søs for at naa frem til næste Havn for ikke at skulle ofre tre kostbare Dage i Uvirksomhed.

Helligdagene er gode til at sejle i!

For nogle Aar siden talte jeg med en Fyrbøder om Bord i et Skib, der var kommet i Havn Juleaften ved Middagstid. Han var i Færd med at blive rundvasket og stod i Skibets Vaskerum med Sæbeskum i Ansigtet og over hele Overkroppen. „Naa, saa bliver det da ikke muligt at sejle i Dag,“ sagde jeg til Indledning. Han sendte mig et Blik, der haade rummede Skuffelse, Bitterhed og Bedrøvelse. „Jo, det kan De lige tro, det er. Naar Klokkerne er fire damper vi atter ud af Dokken.“

Og da jeg gik i Land fra Skibet efter at have øn-

sket „Glædelig Jul“ og bragt Julepakker om Bord, lød samme Fyrbøders Ord i mine Øren hele den Jul: „Naar Klokkerne ringer til Gudstjeneste Juleaften, er vi paa Vej ud igennem Kanalen, og mine Juleklokker bliver Kullenes Raslen, naar de ruller ned paa Fyrdørken, og mine Julelys tændes, naar Fyrdøren aabnes, og Fyrene skal brækkes op eller nye Kul pøses paa.“

Ja, har Sømanden nogen Jul?

Og hvordan vil det gaa for ham, der sejler derude i denne Jul?

Da er det, at vi har Evangeliet om Julens Herlighed, der kan naa til alle, og som er tilgængeligt for alle. Det er nemlig en Herlighed, der ikke er afhængig af Juletræ og Sprællemænd, men har sin dybe Grund i de Øjne, der kan se.

Nogen ydre Glans var der ikke over den første Jul. Og for Hyrderne, der holdt Vagt over deres Hjord, har det sikkert ikke været særlig lysteligt. Men da de hørte om den store Glæde, blev deres Øjne aabnede, saa at de saa Herrens Herlighed.

„Vaas!“ hører jeg En sige.

Nej, stop nu lidt. Det er et Under, der sker, hver Gang et Menneske vil prøve paa at se lidt mere i Livet end de rent udvortes „Herligheder“.

Kære Sømand eller hvem, der ellers læser dette. Haanden paa Hjertet: Vi trænger alle saa meget til at se Herrens Herlighed. Vi kan ikke nøjes med mindre. I dette Stykke skal vi ikke være beskedne, men i saa høj en Grad som muligt igennem de saakaldte Herligheder søge at naa ind til den egentlige og blivende Herlighed.

Synger nu ud,

frejdig i Gud,

Julesangen om Julebud;

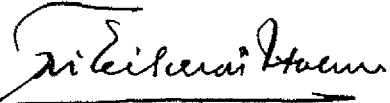
borte fra Hjemmet, fra kære vi er,
holder dog Jul, medens Englene bær

Hilsen til Slægt over Hav.

Ja, maatte det blive saadan ogsaa i Aar, at vi alle hver især kan holde Jul, maaske under vanskelige Forhold, maaske til Søs, maaske i Havn, men trods alt med Julens Herre.

Selma Lagerløf skriver herom i en af sine „Legender“: „Det er ikke Lys og Lamper, det kommer an paa, og det er ikke Maane og Sol, der er det væsentlige, men det, som er fornødent, er, at vi har Øjne, der kan se Herrens Herlighed.“

En god Jul paa Havn og i Land!


Sømandspræst

KLIT-STINES JUL

Af A. Nielsen, Strande

PAA den sydligste Spids af det langstrakte flade Havsgn ude ved Vestkysten laa omkring Aarhundredeskiftet et lille pukkelrygget hvidkalket Hus. Det laa klemt op mod Marehalmklitternes østre Rand. Om Vinteren og ved Efteraarstide strøg Vinden arrigt hen over dette Hus og rev Huller i Straataget og slog Murene skæve. Om Sommeren groede den hvide, fint duftende Klitrose ind mod Husets Sylsten, og den stride Helme stod som en graa Krans rundt om de hvide skæve Mure. I dette Hus fødtes Klit-Stine. Hun blev ikke døbt saaledes, nej, Tiden gav hende dette Navn, der slet ikke var saa ueffent. Hendes Fader var Fisker, og som Fører af en Fiskerbaad gik han ud fra den aabne Strand for ude i Vest at høste ind af Havets Rigdomme. Allerede som Barn blev Stine fortrolig med Rygkurven, der blev spændt paa hende, naar hun skulde af Sted til Havet med varm Kaffe til Faderen og Kammeraterne, naar de i de haarde Vinternætter satte deres Baad ind paa den frosne Strand. Saa mangen Gang maatte de over en „uen Røvl“, smide Støvler og Sokker og sidde med bare Ben i Baaden, thi skulde den kæntre, var det ikke heldig at komme „løs“ i Havet med Støvlerne paa, for da maatte de klare sig selv ind til Kysten, stolende paa ham herovenfor.

Ogsaa Lillejuledag stred Stine gennem Klitterne, bærende paa sin Rygkurv, hvori Madam Brun var pakket ind i Hø, saa Kaffen kunde holde sig varm. Solen sank ned i en graataaget Horisont denne Juleaften. Fra det hvide Kirketaarn ved Havet lød Klokkens malmlfulde Toner. Julen kimedes ind over det store Sogn just som Stines Faders Baad kom hoppende ude paa „Røvlen“. En „uen Hav“ krængede den over, og alle Fiskere kastedes ud i de fraadende Bølger. Men de skulde ikke dø denne Juleaften, sagde Stine senere, thi de blev bogstavelig kastet ind paa Stranden som Bolde, da Julen kimedes ind. Det blev en haard Julenat. Da vi Juledags Morgen gik til Kirke, stod der 3 Strandinger for dette Havsgn. Disse Skibe med forrevne Sejl var kastet ind Julenat. Klittens Folk havde været paa Redningsarbejde hele Natten for at redde Søfolkene, der nu holdt Jul paa fremmed Kyst. Stine var den Gang et stort Barn, men foran sine jævnaldrende. Allerede da præget af Havets Haardhed. De Tragedier, der udspilledes paa den barske Kyst, brændte sig ind i Barnesindet. saaledes at de staar levende for hende nu. da Klit-Stine er højt oppe i Alderdommen. Ogsaa hin Juleaften i Barndommens Dage med Strandinger og Forlis og Faders

kæntrede Baad paa „æ Røvl“. Da tænkte Stine ikke paa, at ogsaa hun i den voksne Alder skulde komme til at holde Jul paa fremmed Kyst, søgende efter hendes kære, som Havet tog og atter gav fra sig op mod Jul.

Da jeg fik Klit-Stine at kende for et kvart Aarhundrede siden, var hun én af Havsgnets Enker, og med sine to Børn boede hun nede i Fiskerlejet. Da stod endnu hendes Faders Hus deroppe ved Klittens Rand. Dér traf jeg ham, den gamle Havfisker. Hans Haar var nu graahvidt ligesom de skæve Mure om hans Hus, og han havde Værk i Lemmerne. Kræfterne var svundet, og han maatte melde Pas som Vesterhavsfisker. Nu sad han og „bødede“ Garn for Fiskerne nede i Lejet. Den lave Dør skreg paa sine Hængsler, naar jeg lukkede den op og kikkede ind til den gamle og slog en Sludder af med ham. Man er nu ud paa Eftermiddagen, kunde han sige, og Livets Storme har ogsaa taget haardt paa mig. Da jeg maatte lægge op, tog Havet min Søn og min Datters Mand. De blev i Havstokken her vest for, ja de gjorde. Det skulde nu være saadan.

Ved Efteraarstide, naar Stormens vilde Fløjt hvinede om Husets Hjørner, da saa jeg ham stridende sig gennem Klitterne mod Sandflugt og den hvide Fraade for at naa ned til Stranden. Havets klukkende Lyde, dets hule Brøl under Ralbankens Fod havde en dragende Magt over ham trods Værk og Gigt. Og da saa jeg ogsaa Klit-Stine ase sig frem mellem de dybe Klitgryder forbi de høje Klitkegler. Hun var i sin bedste Alder, et Havets Barn af de vaskeægte, hvis Hukommelse grænsede til det fænomene, naar der blev Tale om Havet og de Dramaer, der var udspillet paa Havsgnets Kyst langt tilbage i Tiden. Ja, ogsaa i hendes Liv havde Havet slaaet dybe Saar, saa dybe, at hun nu vandrede ene med sine to Børn, som hun sled og slæbte for. Stine deroppe fra den hvidkalkede Fiskerhytte var i sin Ungdom en fiks Pige, foran sin Tid med, hvad Begavelse og Iagttagelsesevne angik. Hun blev da ogsaa tidlig gift med en Sømand, der havde Skib at føre. Han fo'r paa de store Have, og det var ikke altid, han naaede hjem til Jul. Naar Stormene tudede over det flade Havsgn, da var Stine urolig for Manden, Vennen derude, og de strøg hun i al Slags Vejr gennem Klitterne, stod paa de højeste Sandkegler og skuede ud over Havet efter Sejleren, hun ventede.

Af denne rastløse Færden fik hun Navnet Klit-Stine. Det blev ikke paa de lange Rejser, at Havet tog

Stines Mand, men derimod udenfor Hjemmets Dør. Efter at have faret en Del Aar opgav han de lange Rejser og slog sig paa Fiskeriet fra Fiskerlejets Kyst, og nu gik Stine atter til Havet med varm Kaffe. Hendes Broder var med samme Fiskerbaad.

En Eftermiddag, de vilde gaa i Land, kæntrrede Baaden, og de druknede allesammen. Som Lig blev de kastet ind paa Kysten, saa nær som Klit-Stines Mand. Ham skilte Havet fra de andre, og han blev derude i den vaade Grav. Efteraarets graa Luft hang over Fiskerlejet, og det gik mod Jul, en trang og fattig Jul for Klit-Stine. Havets haarde Slag kunde selv Julen ikke mildne.

Faa Dage før Jul kom der Bud fra fremmed Kyst til Stine, at et Lig var drevet ind dér, og man mente, at det var hendes Mand. Klit-Stine gik nu ud paa sin første Julerejse og vandrede Mile paa sin Fod, inden hun kom til Stedet, hvor Strandvaskeren var drevet ind. Det var fremmede Egne, og Juleaften naaede hun den gamle Strandfogedgaard, der laa derude i den vilde Klit. Fra den gamle straataekkede Kirke kimes Julen ind, da Klit-Stine gik ind gennem Gaardstedet. Det var ogsaa Jul heroppe, siger Stine. For Klittens Folk paa denne Egn var det ingen Sjældenhed med

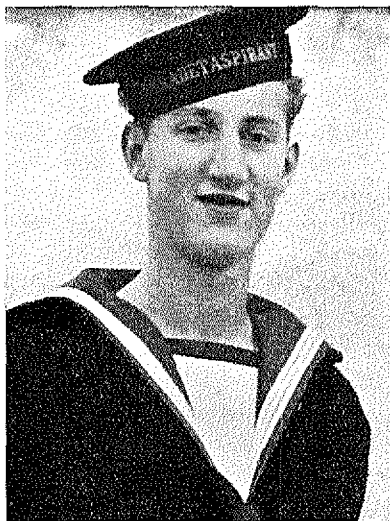
Strandvaskere, nej, der drev mange ind af disse, sagde den gamle Strandfoged. Den sidste, som vi mente var din Mand, puttede vi ned i Sandet derude paa den vindpiskede Kirkegaard. Alle de mange ukendte, der driver i Land her, kommer ude fra det store Rev, hvor saa mange Dramaer udspilles. Men bitte Kuen, de stedes alle for en naadig Dommer. Det er nu min Tro.

Juledag var Stine paa Kirkegaarden, og Strandfogeden pegede paa den ny Grav, hvori hendes Mand var lagt til endelig Hvile. Om det var Klit-Stines Mand, der laa her, var Havets Hemmelighed, kun nogle Tøjrester, som Liget havde paa sig, kunde tyde derpaa. Det gav Stine den Trøst, at til Jul var han lagt ned i kristen Jord.

Strandvaskere, siger Stine, er ofte saadan mishandlet af Havet, at man ikke kan kende, hvem der er hvem.

Klit-Stine er nu højt oppe i Aarene, men endnu træffer jeg hende herude i Fiskerlejet, og hun fortæller endnu om denne Julerejse og den Jul, hun holdt deroppe i den fremmede Klit. Endnu er Klit-Stines Hukommelse usvækket. Naar hun gaar i Graven, da forsvinder én af de bedste Fortællere paa Vestkysten, en særegen Type, en ejendommelig Havkvinde.

En ny, vordende Søofficer af Kongehusets Medlemmer



Prins Flemming (Foto: C. Østen).

Prins Axels og Prinsesse Margarethas yngste Søn, *Prins Flemming*, der efter at have taget Studentereksamen fra Øregaard Gymnasium i Foraaret blev antaget som Lærling i Flaaden, er fra 1. November udnævnt til Kadet aspirant. Prins Flemming følger saaledes Søofficersvejen som sin Fader, Prins Axel, der er Admiral i Flaaden, og sin Bedstefader, afdøde Admiral, Prins Valdemar.

Hans Majestæt Kongen er som bekendt Admiral, Kronprinsen Kommandør og Prins Knud Kaptajn løjtnant i Flaaden.

C. Ø.

For en Gangs Skyld en god Nyhed!

Stenders

nye **Frimærke-Album** for

Island, Grønland, Dansk Vestindien og Slesvig er udkommet!

Samme System som det kendte Danmarks-Album med Losblade.

Pris m. 38 Blade: i Skruerbind Kr. 6,00

i Springbind Kr. 10,00

Faas hos enhver Bog-, Papir- og Frimærkehandler.

Ligeledes er udkommet:

Tillægsblade 1942 til Stenders Danmarks-Album
Pris 75 Øre.

„Jul paa
Havet”

Udsolgt

FRA FORLAGET



Af Hansen Vildrose

Illustreret af

Ernst Køhler

Den galante Sørøver

NOGLE Timers Sejlads østlig for Matanzas paa Cuba og i Nærheden af en lille Samling Røner, der gaar under Navnet Chacaraisito, men rettere burde hedde Helvedes Forgaard, skyder der sig nogle stejle, sortegraa Klipper op af Havet. Udefra Havet ligner disse Klipper en uafbrudt Mur, der paa Toppen er beplantet med Kratskov og enkelte slanke Palmer og ved Foden er ombrust af en uendelig lang Skumbremme, der i stormfulde Dage stiger som et brølende Fraade mange Meter op ad den massive Klippevæg for igen at glide tilbage i Dybet og opløse sig i et langt, hvidt Skum. Selv med den stærkeste Kikkert er det umuligt ude fra Havet at opdage den mindste Kløft eller Indskæring i denne graasorte Klippemasse, endsige nogen Indsejling for Skibe, selv de mindste; og skulde en ukendt Skipper virkelig faa Øje paa en Indsejling, vilde han betænke sig længe, før han turde vove et Forsøg paa at styre sin Skude ind over den brede Barre, der i hele Klippepartiets Længde ligger i brusende og kogende hvidt Skum. — Vil en Turist bestige Klipperne, maa han, hvis han ikke har en stedkendt cubansk Fisker til Lods, gaa i Land i Chacaraisito og derfra fortsætte enten til Hest, med Vogn eller til Fods nogle Mil Øst paa, til han endelig naar frem til et næsten uigennemtrængeligt Krat af Tjørn og sammenfildrede Slyngplanter. Har han Tiden til sin Raadighed og tilstrækkelig Energi til at bryde gennem denne levende Mur, der strækker sig fra Kysten og cirka 15 Kilometer ind i Landet og hele Vejen staar med Rødderne fast plantet i en cirka 2 Kilometer bred Dalsænkning med fugtig Bund, vil han paa den modsatte Side af Krattet møde et fladt Landskab af en saadan Frugtbarhed, at han vist ikke har set noget lignende paa de samme Breddegrader. Desværre er Sletten ikke opdyrket. Alt hvad her gror af Frugttræer og Sukkerrør og andet vokser vildt og er hver Mands Eje — men ingen tager det i Besiddelse. Sletten er nemlig i meget regnfulde Somre en eneste stor Sø, og Plantationen er Levninger

eller Partier af Plantager højere oppe i Landet, der er løsrevet af Vandmasserne og ført ned i Dalen, hvor de, naar Skybruddet er endt og Overflodsvandet sivet ud gennem en smal Revne mellem Kystens Klipper, fortsætter deres Liv, til nye Vandmasser skyller andre Planter ned og anbringer dem i Lag ovenpaa det allerede voksende.

Har man passeret denne Dalsænkning, der i Midten gennemskæres af en i den tørre Tid næsten tilgroet lille Bæk, staar man ved Foden af Bagklædningen til de ovenfor beskrevne mod Kysten vendende Klipper, der fra denne Side falder jævnt af ind mod Landsiden og ikke byder Vandringsmanden noget Besvær ved Opstigningen. Fra Toppen af Klipperne har man en milevid Udsigt til alle Sider baade ud over Havet og ind over de endeløse Frugt og Sukkerplantager, der kun hist og her afbrydes af enkelte mindre Græs- eller Alfalfamarker, hvor Plantageejernes brogede Kvæg og glatuldede Faar ligger og gumler i det saftige Grønne, og af mindre Hyttesamlinger om Saftstationerne, hvorfra den udpressede Sukkersaft sendes til de fjernere liggende Sukkerkogerier.

Følger man med Kikkerten Kystlinien et Par Kilometer Syd paa, vil man opdage en mørk Stribe i Klipperne, der snor sig i Zigzag fra Kysten og ind i Landet, og gaar man nærmere, opdager man, at Striben er Klipper af en anden Farve, der danner Bredden af et smalt Sund eller Kanal, der i en Smig skærer sig gennem Klipperne ude ved Havet og fortsætter nogle Hundrede Meter ret Nord paa, hvor det udvider sig til en dyb Bjergsø af flere Hundrede Meters Bredder og med stejle, utilgængelige Klippebredder. I det vestlige Hjørne af Søen skimter man en Fortsættelse af Kanalen, og gaar man rundt om Søen og hen til Stedet, finder man her en anden dyb Gennemsejling, der mellem stejle Klipper snor sig som en Aal ind til et Bassin, hvis ene Bred dannes af de tilstødende Sukkerplantager Dette er næsten en hel Walter Scottsk Indledning til en Historie — men den er nødvendig, for

at Læserne længere fremme kan forstaa, hvorledes en af forrige Aarhundredes drigstigste Sørovere kunde undslippe en hel Flotille af engelske Krigsskibe og i Stedet for at blive hængt til Tørre under Raanokken ende sine Dage som en højt agtet og stenrig Planter paa Cuba og tilmed Stamfader for en prægtig og hovedrig spansk-dansk Familie.

Jeg havde tilbragt nogle Maaneder med den danske Damper „Nordlyset“ af København i Sukkerfart mellem Cuba og U. S. A., men da jeg en skønne Dag kom i Tanker om, at nu havde den Sukkersejls varet længe nok for mit Vedkommende, og at jeg havde Penge nok til at kunne unde mig selv en længere Ferie blandt de herlige Klipper og Plantager, som jeg hidtil kun havde haft Lejlighed til at betragte fra Skibsdækket, sagde jeg min Maaned op i Newitas og gik Ugen efter i Land i Cienfuegos, hvor jeg satte min Køjesæk ind i en Fonda til senere Afhentning. Myndighederne gjorde til at begynde med en Bunke Vrøvl over min Afmønstringsplan, men da jeg aabnede min Mund og løslod en saadan Buket af ægte argentinske Sprogblomster over deres sortsmudsige Hoveder, at de ikke selv kunde præstere en Buket Mage til, faldt de lidt til Ro, og da jeg efter Afleveringen af „Buketten“ viftede dem om Næsen med et Papir, som jeg forklarede dem var Dokumentation nok for, at jeg var legitim argentinsk Statsborger, blev vi helt gode Venner og beseglede omgaaende Venskabet med nogle Flasker Vino Tinto og en Liter Bacardi — som jeg selvfølgelig maatte betale, men som de kavalmæssigt kvitterede for med alle de Oplysninger, jeg ønskede, om interessante Steder og Mennesker i mange Leguas Omkreds, der var Umagen værd at aflægge et Besøg.

Der er meget faa fast bosiddende Danskere paa Cuba, men der er en Del, som gaar under Fællesbetegnelsen „Escandinavos“. Tager man sig en Dag sammen og ulejliger sig ud i Landet for at besøge en af disse Skandinaver i Haab om, at han muligvis kan være dansk, bliver man i de 99 af 100 Tilfælde skuffet og finder sig stillet overfor en, maaske nok lyshaaret og blaaøjet, Mand, der ikke har mere med Skandinavien at gøre, end Estland og Litauen har, og som i de fleste Tilfælde ikke engang kan sige Goddag paa Skandinavisk.

Den første Uge, jeg tilbragte paa Cuba, bestilte jeg ikke andet end at farte om efter Adresser paa Eskandinavos, som jeg underhaanden havde opsamlet, men nogen fastboende Dansker var jeg ikke truffet paa, og til syvende og sidst blev jeg ked af denne evindelige Faren rundt efter Vejrmøller og besluttede i Stedet at fordrive Tiden paa en mere behagelig Maade — og en skønne Dag fandt jeg mig selv installeret i en lille hyggelig Fonda i den før nævnte Flække Chacaraisito. Navnet betyder paa Dansk: Den lille Krokodille.

Hvorledes Befolkningen kan udholde at leve i det Hul, forstaaer jeg ikke, for værre Myggerede har jeg aldrig været i, selv ikke i Sumpene omkring Rio Pilco Mayo i Gran Chaco. Her var ikke Tale om Myg eller Moskito i Sværme af større eller mindre Format, men om Lag af saa og saa mange Centimeters Tykkelse. Dag og Nat var baade Døre og Vinduer i Fondaen til-dækket med svære Moskitonet, og efter Mørkets Frembrud var tillige Bordene, vi spiste ved, anbragt under

tætte Beskyttelsesnet, og alligevel maatte vi under Maaltidet sidde med den ene Haand parat til Angreb mod de graadige Uhyrer.

Jeg var straks ved min Ankomst til Fiskerlejet klar over, at her var mine Dage hurtigt talte, selv om Omegnen var baade smuk og interessant og Betjeningen i Fondaen upaaklagelig. Men hvor jeg saa skulde vende mine Skridt hen, var jeg ikke paa det rene med. — Jeg bestilte en Vino Tinto og satte mig med en cubansk Avis i Haanden saa mageligt til rette under mit Net, som Forholdene tillod. Lidt efter dukkede Værten ind til mig og begyndte i blomstrende Ord at udbrede sig om Egnens Skønhed og Fondaens herlige Beliggenhed. Moskitoerne skulde jeg ikke bryde mig om. Han havde selv boet der i mange Aar og havde aldrig tænkt paa at flytte. Lidt efter lidt vilde jeg vænne mig til Uhyrerne, og tilsidst vilde jeg slet ikke kunne undvære dem. — Han talte godt for sin Sag, men jeg følte mig dog ikke helt overbevist om min kommende Immunitet overfor Bæsterne, som jeg allerede havde myrdet saa mange af, at de laa som blodige Lig i hele Lag paa mine Hænder og Hals.

Fra Moskitoerne faldt Talen paa Folk i Omegnen i Almindelighed og paa de fremmede Beboere i Særdeleshed. Der var ikke mange „Grincos“ i Nabolaget, kun nogle faa Tyskere og Englændere, men længere inde i Landet og i Nærheden af noget, Værten kaldte for „el boso del diablo“ — Djævelens Brønd — boede en cubansk Estanciero, der var gift med en Escandina. Ved den Forklaring spidsede jeg Øren, og trods mine talrige Skuffelser med Hensyn til Betegnelsen Escandinav begyndte jeg dog at udsørge ham om nærmere Detaljer angaaende nævnte Dame. Beskrivelsen af hendes Haarfarve og Øjne kunde lige saa godt passe paa en hvilken som helst anden Nations Datter som paa en Danekvinde, men da han tilføjede, at hun altid paa Festdage hejsede et rødt Flag med et hvidt Kors ved Siden af „Bacardiflaget“ — Øgenavn for det cubanske Flag — var jeg ikke i Tvivl om Damens Nationalitet, og jeg besluttede allerede næste Dag at opsøge hendes Bopæl. Værten følte sig lidt skuffet over, at jeg saa hurtig vilde forlade hans hyggelige Fonda, men da jeg lovede at komme tilbage, lavede han op og gav mig en grundig Oplysning om Vejen til „el boso del diablo“, som jeg absolut vilde se, og derfra til Estanciaen.

Næste Morgen startede jeg, og henad Eftermiddagen stod jeg ved den Bjergsø, som jeg før har skildret, og som i fuldt Maal svarede til Navnet: Djævelens Brønd, og hvorfra jeg hurtigt fandt Vejen til Estanciaen „Buena Vista“, hvor en kulsort Tjenestepige modtog mig og paa mit Spørgsmaal efter Patronaen førte mig ind gennem en lang Række spansk møblerede Værelser til en stor, lys og hyggeligt møbleret Havestue, hvor hun henvendte nogle Ord til en ældre, hvidhaaret Dame, der laa mageligt henslængt i en Flugtstol og læste i en Bog. Damen klappede Bogen sammen og kom mig med et spørgende Blik i Møde. Hvilket Sprog, jeg skulde tiltale hende i, var jeg ikke i Tvivl om. Bogen, hun havde læst i, bar nemlig Titlen: Egne, jeg saa, Franz von Jessen.

Jeg havde næppe udtalt de første Ord af min Undskyldning for, at jeg saadan uden videre brasede ind til hende, før hun med et straalende Smil i An-

sigtet greb begge mine Hænder og næsten trak mig hen og anbragte mig i en Stol ved Siden af hendes egen, og lidt efter sad vi i en saa fortrolig Samtale, som om vi havde kendt hinanden i mange Aar.

Det er ikke Dona Carolines Historie, jeg her vil fortælle; den var saa almindelig som vel mulig. Hun var som ung rejst hjemme fra for at søge Ansættelse i U. S. A. som Sygeplejerske ved et privat Hospital. Under sin Virksomhed havde hun stiftet Bekendtskab med en rig jævnaldrende cubansk Plantageejer, der var indlagt som Patient paa hendes Afdeling. Bekendtskabet udviklede sig til Venskab, og da han forlod Hospitalet for at søge Rekreation i Rocky Mountains, fulgte hun med som hans private Plejerske. Aaret efter blev de viet i Domkirken i Habana, og det havde hun aldrig haft Grund til at fortryde. Hun havde en prægtig Mand og fire lige saa prægtige Børn, hvoraf de tre var Læger i U. S. A., den fjerde var hjemme og varetog Estanciaen, som han engang skulde overtage. Baade han og hendes Mand var i Øjeblikket ude i Campen, men dem skulde jeg blive præsenteret for senere. Det eneste, hun af og til savnede i al sin Rigdom, var dansk Rugbrød. Sidste Gang hun havde været i Danmark, det laa 10 Aar tilbage i Tiden, havde hun bragt en hel Snes hele Rugbrød med sig til Cuba, men før hun havde spist sig gennem Stakken, var de sidste blevet saa haarde, at hun i Stedet for Brødkniv havde maattet save Skiver af med en Sav og bagefter lagt dem i Blød. Men Rugbrød er i alle Tilfælde Rugbrød, føjede hun til med et Smil og rakte mig en ægte Havanaser, som jeg nød med lige saa stor Fryd, som hun havde nydt sine udblødte Skorper

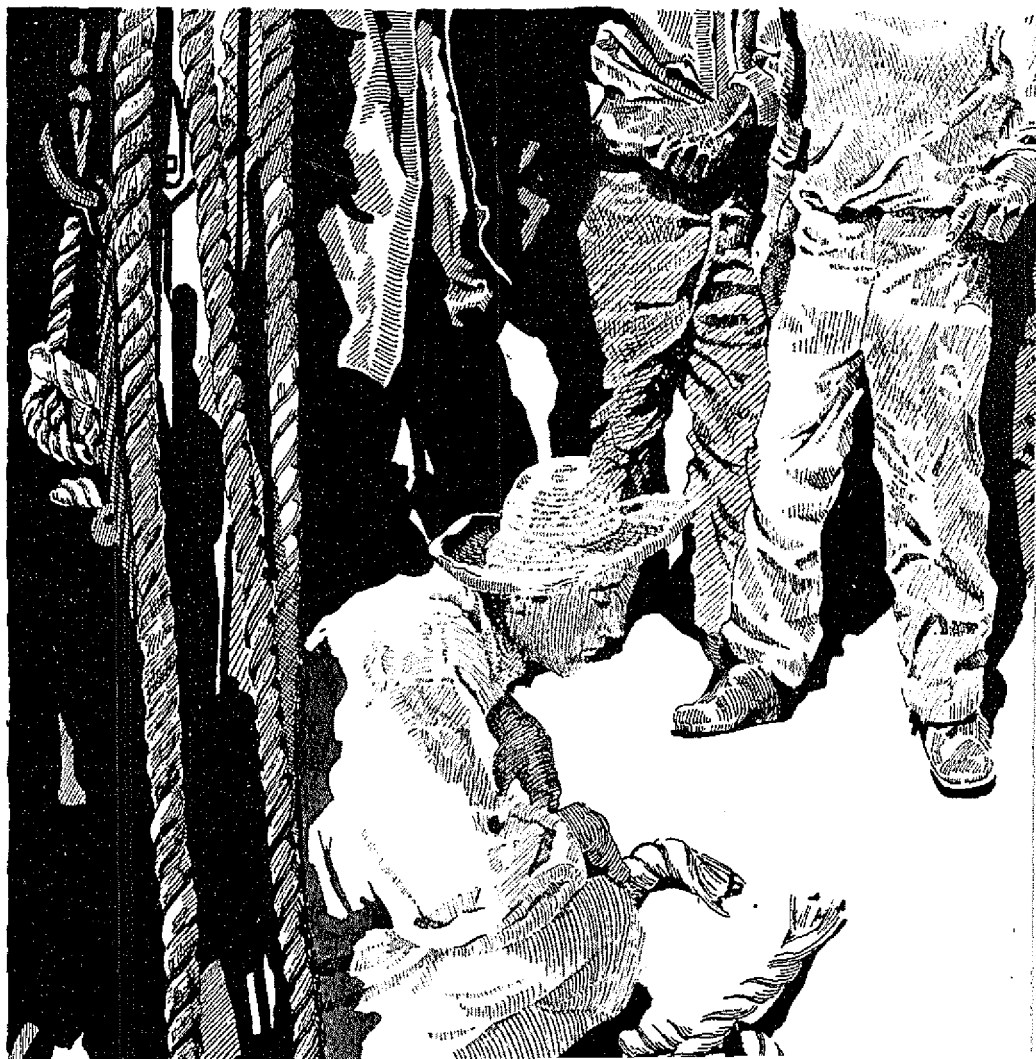
Efter Aftensmaaltidet sad jeg ude paa den brede Terrasse, der strakte sig i hele Bygningens Længde og vendte ud mod de før beskrevne Klipper og Djævelens Brønd, i hyggelig Samtale med den elskværdige Dona Caroline og hendes lige saa elskværdige Mand Estanciero og Plantageejer Senor Don Estevan Montez y Garciqua, der en Times Tid tidligere havde svoret spansk paa, at mit Landsmandsskab med hans Hustru var Anbefaling nok for, at jeg var en Caballero, som han havde al mulig Grund til at byde hjertelig velkommen i sit Hjem, som han haabede, jeg vilde synes saa godt om, at jeg vilde modtage hans Tilbud om at slaa mig til Ro hos dem for nogen Tid. Han skulde love mig, at jeg ikke vilde komme til at kede mig, selv om Estanciaen laa langt fra Alfارvej.

Jeg havde ikke noget, der ventede paa mig, og slet ikke noget imod at tilbringe nogle rolige Dage sammen med min hyggelige Landsmandinde og hendes lige saa hyggelige Familie, saa jeg modtog uden nogen Betænkning det velmente Tilbud, og da jeg et Par Uger senere sagde dem Farvel og tog tilbage til Cierfuegos, var det med et stille Suk og i den Overbevisning, at her havde jeg tilbragt en Ferie, som jeg vist aldrig vilde faa Mage til, og som jeg altid vilde længes tilbage til.

Don Estevan var en forræffelig Fortæller og i Besiddelse af et saa straalende Lune og smittende Humør, at hans Fortællinger om forskellige Episoder fra hans Liv baade paa Estanciaen og i Udlandet fik Læstertæarerne til at trille i Strømme ned ad Tilhørernes Kinder.

I en Pavse, hvori Dona Caroline syslede med Tebordet, spurgte jeg Don Estevan, hvorfor den lille, mystiske Sø bag Klipperne havde faaet det mærkelige og, som jeg syntes, ejendommelige Navn Djævelens Brønd.

Han sad et Øjeblik tavs og saa bort mod Klipperne, hvis Konturer stod skarpt tegnede i Fuldmaanens Skær, før han vendte sig mod mig og svarede: Det Navn har Englænderne givet Stedet, og engelske Søfolk kalder det endnu the devils well. I den inderste Sø stod i første Halvdel af forrige Aarhundrede en vældig Batalje mellem flere Snese svært bevæbnede engelske Orlogsgaster og en Haandfuld spanske Fribyttere, som ved Hjælp udefra her havde lokket Eng-



Pepe tog Enderne og lagde den

lænderne i et Baghold. Spanierne gik af med Sejren, hvad de paa Forhaand havde regnet med, men to Dage senere stødte de igen oppe i Bugten ved Chacaraisito sammen med en Del af de samme Orlogsgaster, og denne Gang blev Fribyterne de smaa. En Del af dem blev dræbt, men nogle faa Stykker undslap Englænderne og flygtede ind i Landet, blandt dem var første Styrmanden Juan Diego, hvis Sønneson nu er Fondero i Chacaraisito, og Kaptajnen Pepe Montez, som jeg har den Ære at kalde min — Bedstefader. Han flygtede sammen med min Bedstemoder og hendes Søster til Habana, hvor han i Forvejen havde samlet sine Rigdomme sammen, men nogle Aar senere kom han tilbage her til og byggede denne Estancia. Fribytterlivet lagde han paa Hylden og slog sig ned som Haciendero og tilbragte Resten af sit Liv som en eksemplarisk Ægtemand, der delte sin Tid ligeligt mellem sine kolossale Kvæghjorde og sine Børn, som han opdrog til dygtige Landmænd. Nu hviler baade han og hans Hustru nede under den store Eukalyptus, som De ser der nede ved Søens østlige Bred. — I Morgen skal jeg vise Dem Stedet

Jeg sad stille og saa ned mod det anviste Sted, men endelig dristede jeg mig til at sige: Vil det berøre Dem for stærkt at fortælle mig lidt mere om Deres Bedstefaders Bedrifter? jeg er selv Sømand og interesserer mig levende for, hvad der har rørt sig paa Havet i gamle Dage, og især for mundtlige Overleveringer fra Folk, som paa en eller anden Maade har staaet i personlig Kontakt med Begivenhederne.

Med største Fornøjelse, Don Christiano, men vent til min Kone er færdig med Teen, saa kan hun gøre os Selskab. Hun har for Resten vist aldrig selv hørt min Bedstefaders Historie uden i Brudstykker, men nu kan hun med det samme faa Lejlighed til at høre den fra Ende til anden. Jeg maa dog bemærke, at den er for lang til én Aften, men vi kan jo ligesom Romanforfatterne dele den i Kapitler. Vi har jo Aftener nok for os.

Den og de følgende fire Aftener lyttede vi spændt til Don Estevans Beretninger om „Sørøveren Pepes“, ogsaa kaldet „Den galante Sørøver“s Meriter. Historien var baade spændende og interessant, men jeg har aldrig tidligere tænkt paa at genfortælle den, før jeg for nogle Uger siden helt tilfældigt kom i Besiddelse af en af den engelske Forfatter Kingstons Historier fra Søen, hvori han skildrer en Del af, hvad Don Estavan fortalte mig om sin Bedstefaders Liv og Levned. Af Kingstons Beretning om Pepe kan jeg slutte mig til, at Don Estavans Fortælling var autentisk og derfor værd at nedskrive. Og her er den i en Form, som jeg tror passer bedre for moderne danske Sømand end Kingstons snirklede og gammeldags Vendinger og Don Estevans svulmende Patos og spanske Blomsterbilleder, som vi danske Søfolk ikke rigtig kan goutere

..... Efter Pepe Montez eget Udsagn var han en Søn af en meget højtstaaende spansk Dame, der allerede i sin første Ungdom forelskede sig dødeligt i en Prior i et af Klostrene i Nærheden af den gamle og nu forfaldne By Palos, samme By, hvorfra Columbus i sin Tid stævnedes ud paa sin første Opdagelsesrejse mod Amerika. Prioren var ikke stærkere overfor et glødende Blik fra et Par mørke Kvindesøjne, end Fler-

tallet af Mandfolk er, og da den skønne Isabella, som Pepes Moder hed, valgte netop ham til sin Skriftefader og i Skriftestolen betroede ham sin „syndige“ Tilbøjelighed for hans ærværdige og hellige Person og bad ham saa mindelig gaa i Forbøn for hende hos den hellige Moder og bede hende sende hende, Isabella, Kraft fra Himmelen til at uddrive den Kødets Lyst af sit Hjerte, som hun laa under for, forbarmede Prioren sig over hende og knælede sammen med hende paa det kolde Kirkegulv i en brændende Bøn til Helgenerne for den skønne Isabellas Hjertefred.

Resultatet af denne Fællesbøn om Kraft fra Himmelen resulterede i, at en skønne Dag nogle Maaneder senere blev Isabella af sine bedrøvede og stolte Forældre sendt til et Nonnekloster i Nærheden af Madrid, hvorfra hun først vendte tilbage til Palos et Aars Tid senere for at indgaa Ægteskab med en ældre, velstaaende Adelsmand og Godsejer, der saa mindre paa hendes ufrivillige Ophold i Klosteret end paa hendes Ungdom og store Skønhed. Den eneste Betingelse, han stillede før Ægteskabet, var, at han for Fremtiden selv vilde vælge sin Hustrus Skriftefader. Det gik Isabellas Forældre ind paa — hun selv blev ikke spurgt, om hun var tilfreds med den Ordning, og selv om hun havde været utilfreds, havde hun alligevel skrevet under, om ikke for andet, saa for at komme ud af Nonnernes strenge Kloster. — Hun rejste altsaa tilbage til Palos, og samtidig tog den barnløse Borgmester i Byen et næsten nyfødt Drengsbarn i Pleje — en Søn af en fjern Slægtning, der sad i smaa Kaar i en anden Del af Landet.

Udenfor Isabellas Familiekrede var Borgmesteren og hans Hustru de eneste, der kendte noget til de nærmere Omstændigheder ved den lille Verdensborgers Fødsel, men da de foruden en klækkelig kontant Sum paa Haanden fik et aarligt Beløb udbetalt i Plejeping, fandt de ingen Anledning til at lade deres Viden gaa videre. De opdrog Drengen som deres egen lod ham i Daaben opkalde Pepe efter en nær Slægtning af Borgmesteren, en højtstaaende Prælat, i hvis Fodspor de drømte om, at han med Tiden skulde følge.

Isabellas Ægteskab blev ikke af lang Varighed. Knap fem Aar efter Vielsen døde hun af en ondartet Brystsygdom, men forinden havde hun testamenteret Pepe en større Sum Penge, der dog først skulde udbetales ham den Dag, han havde bestaaet første Del af sin teologiske Eksamen. En anden Sum blev udbetalt til et Kloster som Vederlag for Pepes Uddannelse og Ophold i samme Klosters Skole fra hans fyldte tiende Aar til hans fuldendte Uddannelse i Kirkens Tjeneste. Sammen med Testamentet laa et forseglet Brev til Pepe, som ikke maatte afleveres til ham og ikke aabnes af andre end ham selv før paa hans attenaarige Fødselsdag. Skulde den Ulykke ske, at han døde forinden, skulde Brevet brændes uaabnet.

Paa sin ti Aars Fødselsdag gjorde Pepe sin Entré i Klosterskolen, hvor de fromme Brødre hurtigt opdagede, at han var i Besiddelse af betydelige Evner til at lære noget og en udpræget Lyst til at læse og lære alt, hvad han kom i Berøring med — men desværre opdagede de ogsaa hurtigt, at hans Læselyst ikke gik i Retning af de teologiske Studier. Allerede i tolv Aars Alderen overraskede Prioren ham i at ligge i Sengen med de lærde Bøger under Hoved-

puden og ivrigt læsende i Decameron, som han havde tiltusket sig for en Del af Klosterets religiøse Historier.

Denne Overrumpling kostede Pete en Del Bodsøvelser og et længere Ophold i en laaset Celle, hvor han blev aandelig tvangsfodret med de Bøger, han havde lagt under Hovedpuden.

Straffen gjorde ikke Pepe bedre, men den gjorde ham i Fremtiden mere forsigtig, og de følgende Aar fandt hverken Prioeren eller hans Munke og Pepes Læremestre noget at udsætte, hverken paa hans Opførsel eller hans Studier, som han passede med Flid og paataget Interesse.

Ved Pepes femten Aars Fødselsdagsgilde, der blev holdt hos hans tidligere Plejeforældre, var Abbeden fra Klosteret ogsaa indbudt. Efter Bordet undskyldte Pepe sig med et Ildebefindende og trak sig tilbage til anden Del af Lejligheden, og lidt senere rejste en ung Pige i Selskabet sig ogsaa og forsvandt ud gennem den samme Dør, som Pepe var gaaet ud af. Abbeden havde maaske Grund til Mistanke, han rejste sig og fulgte efter de unge, som han nogle Minutter efter overraskede i en øm tète à tète i Pepes tidligere Værelse. — Dagen efter blev Pepe for groft Brud paa Reglementet idømt et længere Ophold paa indskrænket Kost i Encelle, hvorfra han flere Gange forgæves søgte at flygte. Endelig faldt han dog tilsyneladende til Ro og lovede Bod og Bedring, som hverken Prioeren eller Munkene stoledede altfor sikkert paa, men som de dog tog for gode Varer. For dem gjaldt det jo først og fremmest om, at Pepe saa hurtigt som muligt kunde fuldende sin Uddannelse og Klosteret komme i Besiddelse af den store Pengesum, der ikke tilfaldt det, før han havde sit Certificat i Orden.

Endelig oprandt Pepes attende Fødselsdag. Denne saa vel som de foregaaende blev afholdt i hans Plejeforældres Hus, hvor hans Plejefader højtideligt overrakte ham det forseglede Brev. Med stum Undren modtog Pepe Brevet og trak sig tilbage til sit Værelse. En Times Tid senere kom han ind til Gæsterne, men tydelige Spor i hans Ansigt viste, at han havde grædt, og under hele Festen var han alvorlig og tavs, og tidlig paa Aftenen trak han sig tilbage og begav sig alene paa Vej til Klosteret. Et Stykke udenfor Byen blev han indhentet af den samme unge Pige, som han for 3 Aar siden var blevet overrasket sammen med af Abbeden, og hvem han hele Tiden havde staaet i hemmelig intim Forbindelse med. I en lille Grotte ved Vejsiden satte de sig i Skjul bag nogle Buske, og her betroede Pepe hende Brevets Indhold samt, at han om nogle Aar vilde arve en stor Sum Penge efter sin Moder. Hverken han selv eller hun vilde dog faa nogen af disse Penge, da de ikke vilde blive udbetalt til ham, før han havde fuldendt sine teologiske Studier og aflagt Klosterløftet — og det havde han ikke i Sinde at aflægge. Han vilde være Læge, men uden Kutte, kunde han ikke blive det, vilde han give Pokker baade i Penge og Kloster og stikke af fra det hele og tage hende med sig. Han var allerede saa langt fremme i sine Studier, at han kunde bane sig en Levevej uden Klosterets Velsignelse.

Pepe var en kraftig og smuk Yngling og alle Dammers kaarede Ridder, og han havde allerede mange Gange af unge Pigelæber faaet hvisket i Øret, at det

vilde være baade Synd og Skam, om hans pragtfulde Lokker skulde falde for Munkenes Ragekniv, og hans kraftige og velskabte Legeme indhylles i en sort Præstekutte. Det samme fortalte Pigen ham nu her under Buskene, hvor de troede sig alene og upaaagtede af hele Verden. Pepe holdt med hende og gentog sit Løfte om at forblive hende og deres unge Kærlighed tro. Hun kunde stole paa ham, og hvad der saa end skete, saa vilde han en Dag komme og hente hende og kaare hende som sin Brud.

Han havde næppe udtalt dette højtidelige Løfte, før det knagede i Buskene, og Abbeden stod for dem med en streng Mine.

Allerede Dagen efter blev den unge Pige paa Foranledning af Abbeden sendt til en nærliggende Klosterskole, og Pepe fik en bestemt Henstilling om for Fremtiden at efterleve Klosterets Regler og Vedtægter — i modsat Tilfælde vilde Prioeren skride ind mod ham med helt andre Midler, end der hidtil var brugt mod ham.

Først nogle Dage senere fik Pepe at vide, at hans Veninde var sendt til Klosterskolen.

De følgende Dage brugte han til at samle saa mange af Klosterets Sølvbægre og andre værdifulde Smaagenstande sammen, som han kunde slæbe i en Kuffert, samt de rede Penge, han kunde faa fat i. At Tyveri fra et Kloster var en Helligbrøde, tog han ikke i Betragtning. Klosteret kunde jo holde sig skadeløs ved hans Arv, som han ikke tvivlede paa, at Prioeren nok skulde faa udbetalt.

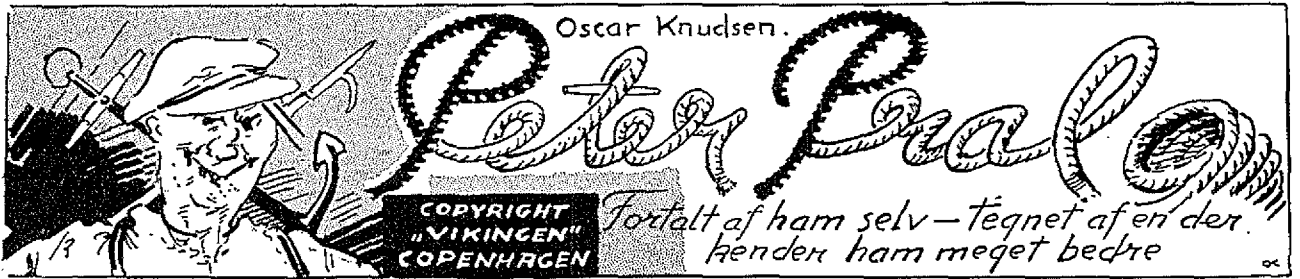
En mørk og regnfuld Nat efter Midnatsmessen klatrede han ud gennem sit Cellevindue og firedesig med sine Skatte og kontante Penge ned i Haven, hvorfra han fortsatte over Klostermuren og ned til Haven, hvor han Dagen forud havde akkorderet med Kaptajnen paa en Passagerbaad, der skulde afgaa samme Morgen til Sydamerika, om at tage ham med som Passager. Allerede før Morgengry stod Skibet ud af Palos' Havn med Pepe om Bord. Det var Pepes første, men ikke eneste eller sidste Fart til Søs.

En Dag, da han gik og kedede sig paa Dækket, fik han pludselig Lyst til at hjælpe Søfolkene med et eller andet Stykke Arbejde. Søfolkene lo i Smug af den fine Herres Indfald og lovede sig selv megen Moro over de Bommerter, han vilde lave. Lidt efter kom Styrmanden slæbende med en knækket Tovende, som han bad en af Matroserne lægge en Langsplejs paa. Da Styrmanden havde fjernet sig, viste Matrosen med et Par hurtige Kast Pepe, hvorledes en Langsplejs bliver lagt og tilføjede: Naar De kan lægge saadan en, er De kvalificeret til at blive Sømænd — men heller ikke før.

Pepe tog Enderne, saa et Øjeblik paa dem og satte sig saa ganske roligt ned og lagde til alle Matrosernes største Forundring den smukkeste og mest fuldendte Langsplejs, de gad se for deres Øjne.

Fra den Dag var Pepe Søfolkenes erklærede Yndling, som de gjorde alt for at indvie i deres Haandværks Mysterier, og Pepe selv var en baade lærvillig og lærenem Elev, og da han efter 2 Maaneders Forløb forlod Skibet i Montevideo, kunde end ikke selve Styrmanden lære ham mere, hvad almindeligt Matrosarbejde angik.

Fortsættes.



1 Well Mr. Snork, we har lige telegraferet to deres Fhar ---

Jeg var i Gangsternes Hovedkvarter. Det lille Dask med Knippelen generede mig ikke syndeligt. Dels borttog det den vemodige Stemmning (Af-skeden), dels havde min gamle Ven Jackson givet mig en arealang Træning, der nu kom mig til uvurderlig Nytte. — Naa, tilbage til Forretningerne, som Bussymændene siger i Oakland.



2 At De will blive afleveret mod en Sum af 10,000 Dollars

Denne Situation havde jeg mærkelig nok ikke forudset. Det viste sig nemlig, at „Tigeren“ agtede at opføre sig „fair“ og aflevere mig, naar han havde modtaget Løsepengene. — Se, det var jo slet ikke Meningen — — slet, slet ikke langt i fra abstarut, nej



3 Aldrig

Men den gode Mand havde vist alligevel ikke tænkt sig, at jeg vilde rengøre saa bestemt paa Udsigterne til en snarlig Hjemkomst. Det lille Spørgsmaalstegn til venstre i Billedet er Udtryk for „Tigeren's Forbløffelse. Meget fikst fundet paa — — ikke? hi-hi — —



4 Ingen - skal faa mig til at vende hjem

Jeg maa lade ham, at han forsøgte at tale mig til Rette paa en paa Maade, inder han gik over til andre Metoder. Han talte som en Fader til sin Son, først med Munden og derefter med Næverne. Men atter havde jeg Grund til at takke Jackson for de Lærdomme, han havde givet mig ...



5 Dette her er kun en svag Begyndelse min lille Ven

... med Hensyn til at staa for Stød. Jeg gav ikke op til Trods for, at „Tigeren“ virkelig var en enestaaende god Nævefagter. Men med Hensyn til den ledsagende Tekst maa jeg sige, at han var Thomas B. Jacksons aldeles underlegen. — — Ære være Jacksons Minde



6 Han er nok stadig... den unge Mr. Snork

Gangsterne udenfor „Kontoret“ tog Situationen med amerikansk Koldblodighed Well — Chefen arbejder lot go — never mind shut up — — o. s. v. — — m. m. m.



7 Det er „Tigeren“ du har med at gøre - husk det, Snork

Denne var Kulminationen af „Tigeren's“ — Præstation — — (prestation of the tiger).



8 Hellerer daj og saa Jackson extra - end den gamle Rad-Snork

..... Og dette af min — — still going strong.



9 Den gamle Snork maa være frygtelig frygtelig boys ---

Jeg er lige ved at tro, at „Tigeren“ folte sig helt underlegen ved Tanken om, hvorledes gamle Snork maatte være. Hans Optraeden og Bemærkning til de underordnede „kidnappere“ var banded eftertænksom — og ogsaa en Kende vemodig. Men han havde jo i hvert Fald opgivet Tanken

T Kongens

Klæder

ALLE befarne Værnepligtige aftjene deres Værneplygt ved Flaaden, de betragtes uden forudgaaende Sessionsbehandling som udskrevne til Søkrigstjeneste o. s. v. De kunne uden Hensyn til deres Alder indkaldes til Tjeneste paa Flaaden efter de i det følgende derom nærmere givne Regler

Saaledes stod der i vore gamle Søfartsbøger, og saaledes laa Landet for godt en Menneskealder siden. Medens man paa Sessionerne rask væk kasserede Landkrabberne, selv om der ikke var det mindste i Vejen med dem, eller de trak Frinumre, skulde enhver Sømand trække i Kongens Klæder. At han manglede nogle Stumper af Fingrene eller var regulært kalveknæet, som f. Eks. min gamle Skibskammerat Jens Jensen, spillede ingen Rolle, var man Sømand, var man ogsaa skikket til Orlogstjeneste — Basta.

Af hvilken Grund jeg brændte den af, til jeg var godt oppe i Tyverne, kan jeg ærlig talt ikke sige, thi selv om jeg sejlede med fremmede Nationers Skibe, var jeg dog et Par Gange hjemme paa Besøg, og hver Gang bad mine Forældre mig om at melde mig „og faa det overstaaet“. Men jeg havde en vis Respekt for at trække i Uniformen og komme ombord i en Orlogsmand, skønt det Liv næppe kunde være værre end det, man førte ombord i de Slavekasser, der flød rundt paa Verdenshavene i de Tider. Saa var jeg blevet afmønstret med en god Afregning i London, var taget en Tur hjem for at se til Familien og havde slaaet til Skaglerne en tre Ugerstid og var nu søklar, skulde laane en halv Snes Kroner af Fatter, saa jeg kunde komme til Hamburg og faa mig en Hyre, og saa skete det.

Dagen før jeg havde bestemt at rejse, kom jeg spadserende gennem St. Torvegade. Lige udfor Strandgade blev jeg tiltalt af en Herre, der paa en temmelig brydsk Maade spurgte mig, om jeg var C. C. — for Tiden hjemme paa et kort Besøg og agtede at rejse igen. Det forekom mig at være lidt frækt at tiltale Folk paa den Maade, saa jeg svarede ham omgaaende i samme Tone:

„Passer. Og jeg er født 29. Decbr. 1872, er 5 Fod og 7 Tommer høj, engelsk Maal, vejer 157 Pund, er platfodet og har Hareskaar. Var der ellers noget, De ønskede at faa opklaret.“

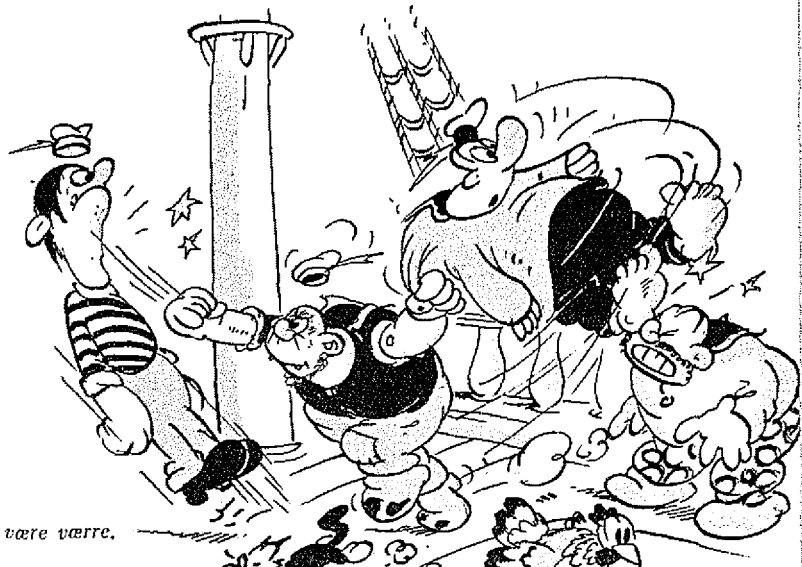
Manden smækkede sin Jakke op og viste mig et lille Skilt, der var anbragt paa Omslagets Inderside, og skønt jeg ikke havde haft noget med Folk i hans Branche at gøre, vidste jeg dog, hvad det drejede sig om, og fulgte med ham hen paa Strandgades Politistation. Der fik jeg at vide, at hvis der skete mig min Ret, skulde jeg sendes ud paa Orlogsværftet omgaaende, men i Betragtning af, at de kendte mine Forældre, kunde jeg henvende mig i Marineministeriet næste Formiddag og faa Besked paa, hvorledes jeg havde at forholde mig. Og da jeg stillede dér,

Af Chr. Christiansen

Ill. af Kjeld Simonsen

to de mine Papirer; i Bytte fik jeg noget, der kaldtes en Skyldbog, og paa den kunde jeg hæve den fantastiske Sum af Kr. 10 pr. Maaned, indtil jeg blev indkaldt. Desuden kunde jeg møde hver Morgen Kl. 6 ved Orlogsværftets Port i Prinsessegades Forlængelse og søge Arbejde. Var der noget, fik jeg Kr. 2,40 pr. Dag, var der intet, fik jeg 50 Øre for Ulejligheden. Denne Ordning var indført nogle faa Aar før; indtil da havde de stoppede Søfolk maattet nøjes med de ti Kroner, og da det hverken var til at leve eller dø af, havde de demonstreret. I sluttet Trop var de marcheret ud til Ladegaarden, bankede paa Porten og forlangte at blive indlogeret. En saadan Tilgang af Pensionærer paa engang var for meget for Anstaltens Plejefar; Porten blev smækket i for Næsen af Gutterne. Saa kom Sagen Flaadechefen, Sømandens trofaste Ven og utrættelige Velgører, Prins Valdemar for Øre, og han sørgede saa for det lille ekstra Tillæg.

Med Arbejdet paa Holmen var det kun smaat bevendt, af og til blev nogle faa Mand antaget til et Par Dages Job, men for det meste blev vi spist af med de 50 Øre. Vi var et halvt Hundrede stoppede Søfolk, der mødte paa Holmen, deraf var kun en halv Snes bosiddende i København, og for os kunde det nok gaa an, vi havde Familien at holde os til. Men for de andre var den gruelig sløj, de maatte baade synge i Gaardene og slaa Fægt for at klare sig. Men der var Kammeratskab i Sjakket. Københavnerne havde fortalt Mor derhjemme, hvorledes Landet laa, og hun gav altid Sønnen en mægtig Madpakke med. Naar



Det Liv kunde næppe være værre.

vi saa havde faaet vor 50 Øre, samledes vi paa en af Beværtningerne i Prinsessegades Forlængelse, som Regel i „Høvlen“. Bordene blev stillet sammen, og saa delte vi Maden som Brødre. Snaps og Øl fik vi til, en stor Karaffel Akvavit kostede jo kun 16 Øre dengang. Maaske var der Raad til at tage en „Ølhøvl“, et Glas varmt Øl med en Snaps Rom i, bagefter, og naar Pengene var ved at slippe op, gik vi ned paa Refshalevejen og spillede Klink om de sidste Slanter.

Da der stadig ikke var noget Arbejde at faa paa Holmen for os Stoppede, medens der daglig blev antaget løse Arbejdere, blev der Uro i Geledderne, vi besluttede at protestere, og da jeg vel var en af dem, der havde gabet mest op, blev jeg valgt til Ordfører. Men jeg skal villigt indrømme, at det var en daarlig Talsmand, Kammeraterne fik i mig; jeg blev hidsig og grov overfor Arbejdsinspektøren, og det maa man ikke, naar man vil spille Diplomat. Enden paa min Palaver med ham blev, at jeg blev smidt ud af Kontoret ved Hjælp af Vagten, 4 Marinesoldater, der fulgte mig helt ud over Værftsbroen. Kammeraterne fulgte knurrende efter, der lød Tilraab til mig: „Carl, skal vi varpe de Gutter (Marinesoldaterne) i Baljen?“ Jeg holdt heldigvis min Mund, det er ikke godt at vide, hvad det havde udartet sig til, hvis vi havde forgrebet os paa Soldaterne, det havde blevet os en dyr Spas. Vi gik hen i „Høvlen“ og holdt Generalforsamling. Saa blev vi enige om at klage til en af de mest ansete ældre Marineofficerer; Søfolk har altid haft en rummelig Plads i de gamle Søbjørnes Hjerter. Vi blev enige om at henvende os til gamle Admiral Bruun, han var ganske vist gaaet af, men vi mente, at han trods det endnu havde et Ord at skulle have sagt indenfor Hans Majestæts Flaade. Og saa marcherede vi op paa Højbroplads, hvor han boede.

Der lød et rungende „Kom ind!“ som Svar paa vor Banken. Admiralen sad foran sit Skrivebord i en Rullestol, vi behøvede ikke at præsentere os, han kunde se paa os, hvad vi var. Han kommanderede sig selv, „Bak“, „Styrbord“, „Fuld Kraft frem“ og „Stop“, udførte Manøvrerne efterhaanden, som han gav dem, og holdt saa foran os: „Hvad har I saa paa Hjerte?“ spurgte han.

Vi fortalte ham om vore Genvordigheder, og han lovede at se, hvad han kunde gøre for os. Og fra den Dag blev der antaget betydelig flere af de Stoppede til Arbejde paa Holmen. Jeg gik ikke mere derud, og jeg mente, at den Sag var ude af Verden. Men jeg skulde blive klogere, den fik et lille Nachspiel, efter at jeg var kommet i Trøjen.

Den anden Maj var vi godt og vel et Hundrede

Mand, der mødte ved Orlogsværftets Indgangsport, deraf var vi 22 befarne Matroser. I et Skur fik vi udleveret en Bylt Klæder og Besked paa at skifte i en lynende Fart, i Løbet af faa Minutter var Niels, Peter, Ferdinand o. s. v. forsvundet og blevet til Numre. Og hvilken Forandring. Den elegante Direktørsøn, der var blevet fulgt til Porten af Mor, Søkende og den halve Familie, var blevet forandret fra en Modeherre til en almindelig Marinesoldat, medens Brædebissen fra Rabarberlandet, der var mødt i et Fugleskæmsels Læser, nu var omkalfatret til en stram Marinegast, der vilde faa ethvert Pige hjerte til at slaa Kuldbøtter i Livet. Og saa fik hele Banden Ordre til at stille op, og med en Underkanoner i Spidsen gik Turen ned ombord i den gamle Fregat „Sjælland“, der laa som Kaserneskip ved Hønsbroen, ligeoverfor Toldboden. Hvor mange Hundrede Mand, der var ombord i Forvejen, ved jeg ikke, men om Natten var Hængekøjerne paa Banjerne stuvet saa tæt sammen, at det næsten var umuligt at komme op i dem, og Atmosfæren dernede — ja, Luften var saa tyk, at det undrede mig, at Skildvagten kunde mase sig gennem den.

Saa begyndte Dressuren. Det foregik ombord i Fregatten „Fyen“, der laa agtenom „Sjælland“. Vi havde Gymnastik, hoppede, saa Hovederne var ved at ryste af Kroppen, marcherede, eller rettere sagt vraltede afsted, for Underofficeren svor paa, at Søfolk aldrig kunde lære at marchere, og at vi slingrede Skuldrene mod hinanden, saa vi fik Ligtørne paa dem. Vi lærte at hilse, og paa hvem vi skulde hilse, roede de svære Baade, saa de fløj gennem Vandet med Dampskibsfart, rejste Aarer, skivede Aarer, alt til Faget henhørende. En Dag, vi skulde ud at ro, fik Underkanoneren Ordre af en Løjtnant til at sætte mig i Land udfor Ekvipagemesterens Kontor, han vilde tale med mig.

„Hvad Pokker har De at tale med Ekvipagemesteren om?“ spurgte Underkanoneren mig, da vi var paa Vej mod Dokøen. — Jeg spekulerede selv stærkt paa det og kom tilsidst til det Resultat, at det drejede sig om Erstatning for Svie og Smerte. En Dag, jeg arbejdede paa Holmen i Stoppetiden, havde jeg faaet et Ballastjern over Foden og skamslaet Stortaaen, saa jeg havde ligget til Køjs i fjorten Dage. Jeg glædede mig til at redde en lille Ekstraskilling og funderede paa, hvormeget det kunde takseres til. Saa var vi ved Dokøen, jeg sprang i Land, gik ind i Kontoret og meldte én af Personalet:

„8188 melder sig til Ekvipagemesteren.“

Hele Forsamlingen, en fire, fem Stykker, drejede Hovederne og saa skarpt paa mig, saa gik en af dem ind i et Privatkontor, der laa ved Siden af, lidt efter kom han tilbage og sagde, at der vilde blive kaldt paa mig.

Jeg ventede et godt Stykke Tid, saa blev der raabt „Kom ind!“ Jeg hamrede de reglementerede 3 Slag paa Døren og traadte ind i det allerhelligste. Foran Skrivebordet sad selve Ekvipagemesteren, Kommandør Bræstrup. Han maalte mig fra Isse til Fodsmaal med et Blik, der ikke tydede paa nogen Art af Erstatning. Saa sagde han med en Stemme, der lød endnu mere ubehagelig:

„Naa, det er Hr. Christiansen.“

Det var ingen lovende Start. Det begyndte at gaa



Han kommanderede sig selv: Bak, Styrbord.

op for mig, at der var noget nederdrægtig ubehageligt under Opsejling. Men det var jo altsaa Hr. Christiansen, eller ihvertfald den forhenværende.

„Ah-ha — De er vist en meget stor-snudet Herre.“ — Kommandøren udtalte hvert Ord med Eftertryk.

Saa var jeg med. Det var Efterspillet af Revolutionen mod Arbejdsinspektøren. Jeg begyndte at aflevere mit Forsvar, men naaede kun at faa sagt nogle faa Ord, da jeg blev stoppet med et skarpt „Stille“.

„Jeg fik det at vide samme Dag, De havde optraadt overfor Arbejdsinspektøren, men jeg tænkte, det var bedst at vente med Sagen, til De var kommet i Trøjen, her har vi bedre Krammet paa Dem. — Og nu kan De bare prøve paa at lave flere Numre, medens De har den Uniform paa — saa“ Han fuldførte ikke Sætningen, men pegede mod Døren. Jeg forsøgte atter at komme med Indvendinger, men fik den Besked: „March — Forsvind!“ Og det gjorde jeg i en Hurtighed. Men sikke et Grin der blev i Baaden, da de hørte, hvilken Erstatning jeg havde faaet.

De fleste af os, der var kommet ind den anden Maj, blev udtaget til Krydseren „Geyser“, der skulde paa Øvelsestogt i Bramsnæsvig med Officerer og Underofficerer. Kommandør Hammer var Chef, og Næstkommanderende var Premierløjtnant von Späth, en flot, stram og dygtig Officer, der havde været en Aarrække i russisk Tjeneste. Næstkommanderende pillede sine Befarne ud, spurgte hver især, hvor han var hjemmehørende; han vilde nok vide, hvad det var for Gutter, han fik ombord, og af og til kom han med en lille Bemærkning:

„Hvor er De fra?“

„København.“

„Hvilken Del af København?“

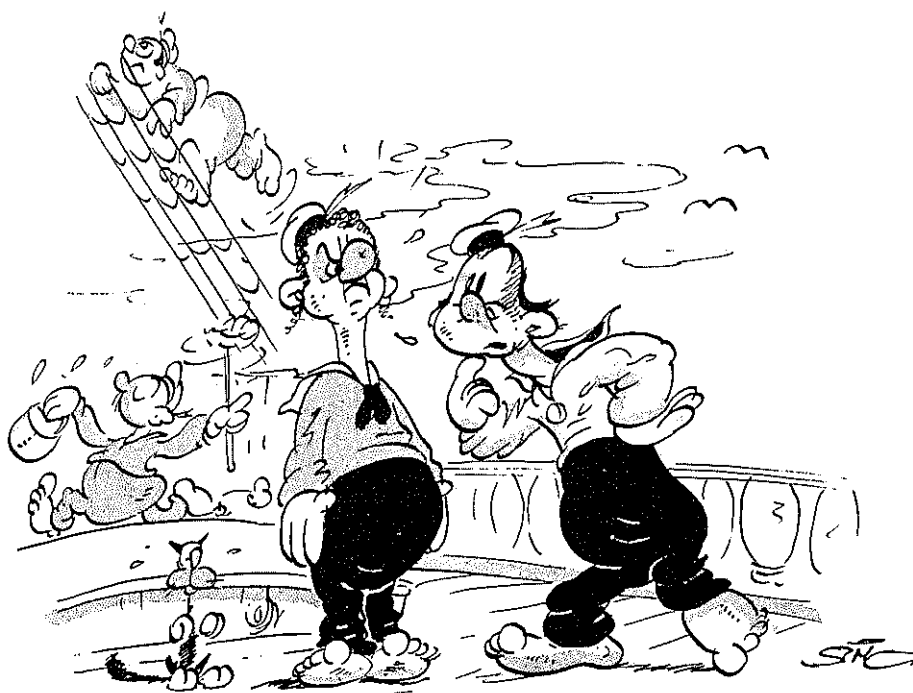
„Christianshavn.“

„De er vist en Røver, gaa hen til den Side.“

Landlov var det sløjt med. Efter at have været om Bord i „Sjælland“ otte Dage fik vi to Timers Landlov til at gaa i Land med vort civile Tøj. Nattegn var en Sjældenhed, jeg har aldrig opnaaet at faa det. Den sidste Aften, jeg var om Bord i „Sjælland“, blev jeg Vidne til en af de mærkeligste Straffe, jeg nogensinde har set. Jeg havde lagt Mærke til, at en Mand stod urørlig og i Retstilling midt paa Dækket. Da han ikke gjorde Mine til at flytte sig, gik jeg hen til ham og spurgte ham, hvad han stod der efter. Jeg fik intet Svar. Da jeg spurgte igen, snerrede han lavmælt:

„Hold Kæft og skrub af.“

Jeg troede, Manden var blevet gal, men saa kom der en Underbaadsmand hen til mig og bad mig forsvinde, hvis jeg da ikke havde Lyst til at stille mig op ved Siden af den anden. Og siden fik jeg at vide, hvorfor Manden stod der. Han havde spyttet paa Dækket, og til Straf skulde han staa Vagt en halv Time ved Siden af Spytteklatten. Man maa hverken spytte paa Dækket af en Orlogs- eller Koffardimand; der er Plads nok udenbords til den Slags Svineri.



Jeg blev Vidne til en af de mærkeligste Straffe, jeg har set.

6 Uger laa vi med „Geyser“ nede i Bramsnæsvig, og det var en god Tid, særlig for os, der var i Dampbarkassen. For at undgaa at hejse det svære Fartøj blev den nemlig sendt ind under Land; der ankrede vi saa, medens „Geyser“ laa og sejlede rundt i Farvandet. Vi havde vore Madpakker med, vore Feltflasker fyldt med Øl og Snaps, og dér laa vi saa og vegeterede, medens de sled i det ombord i Krydseren. Til Tider tog vi os en Tur i Land, Maskinisten, Fyrbøderen og jeg udgjorde nemlig hele Besætningen, og gik paa Besøg hos Fiskerne og Bønderne, der altid var glade for de danske Marinesoldater og beværtede os godt. Af og til, naar „Geyser“ efter endt Øvelse gik ind til Søminestationen helt inde i Bunden af Vigen, sejlede vi selv Dampbarkassen derind og ventede paa Krydseren, til den kom, saa havde vi hele Dagen for os selv og kunde regere, som vi vilde. I det hele taget var det en hel Lysttur for det befarne Mandskab, saa længe vi var i Bramsnæsvig. De sidste Dage var vi i Land fra Morgen til Aften. Under Baadsmændens Ledelse lavede vi en Undervands-Skydeskive. Til en lang, svær Bjælke blev der surret tomme, vandtætte Tønder. Denne Flaade blev saa varpet ud i Vandet, hvor „Geyser“s Tømmermand, der ogsaa gjorde Tjeneste som Dykker, anbragte svære Staalplader under den, som blev boltet sammen, saa de dannede en hel Skibsside. Med fuld Fart dampede saa „Geyser“ forbi den og affyrede en Torpedo med fuld Sprængladning mod Skiven. Der er ikke megen Fart paa en Torpedo, idet den kommer ud af Torpedorøret, den falder næsten dødt ned tæt ved Skibssiden, men saa kommer der Gang i den. I rasende Fart snurrer Skruen rundt og driver Torpedoen frem med stor Hastighed, fint indstillede vertikale og horisontale Rør holder den i Retning, en lysende Skumstribе viser dens Vej, det ligner en uhyre, skinnende Rovfisk, der farer løs paa sit Bytte. Med et tordnende Brag splittedes den improviserede Skibsside, Tønder, Bjælkestumper og Stykker af Staalpladerne slyngedes op i Luften; et Øjeblik efter var Vandet omkring Stedet dækket af døde Fisk.

Fortsættes.

En lille Julespøg

Vor søkyndige Medarbejder hævder, at disse smukke Tegninger af gamle Sejlere har nogle tekniske Fejl i Tegningen.

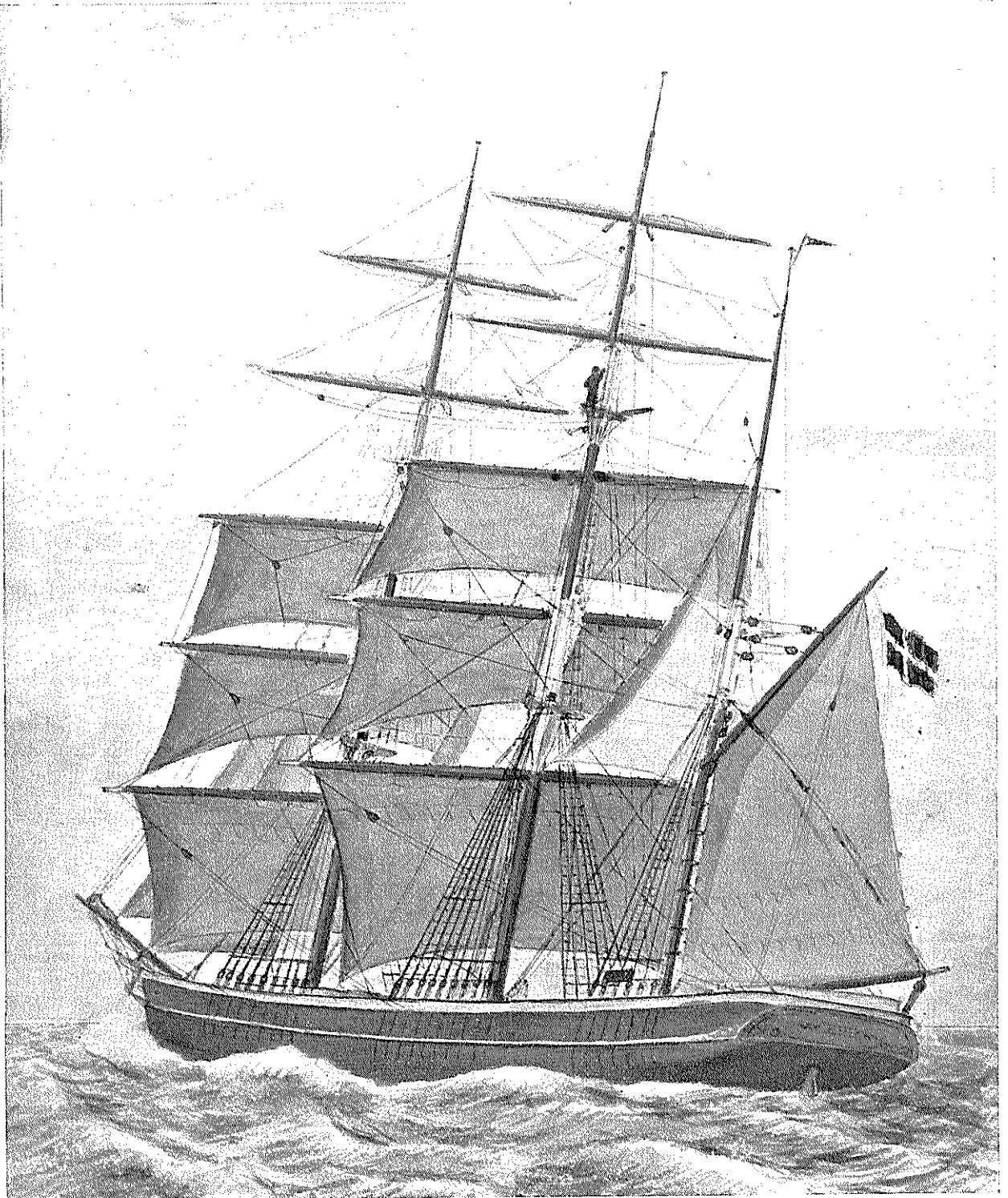
Da „Vikings“ Læsere hovedsagelig bestaar af søkyndige Folk, som hurtigt finder en saadan Fejl, har vi i Anledning af Julen udsat 3 Præmier for de af vore Læsere, der kan finde Fejlene. Hvis flere har fundet de samme Fejl, foregaar Præmieuddelingen ved Lodtrækning.

Løsninger med Opgivelse af Fejl sendes til Vikings Ekspedition, Gl. Mont 39, men husk at skrive uden paa Kuerten: Fejlkonkurrencen.

Nu skal De ikke vente Dem mange Fejl, men hist og her kan det være, vore søkyndige Læseres skarpe Øjne alligevel kan finde Fejlene.

De udsatte Præmier er: 1. Præmie Museumsdirektor Klems nye Bog „De danskes Vej“, 2. Præmie et Samlebind til „Vikings“, 3. Præmie „Barken Margrethe af Danmark“ i Luxusindbinding.

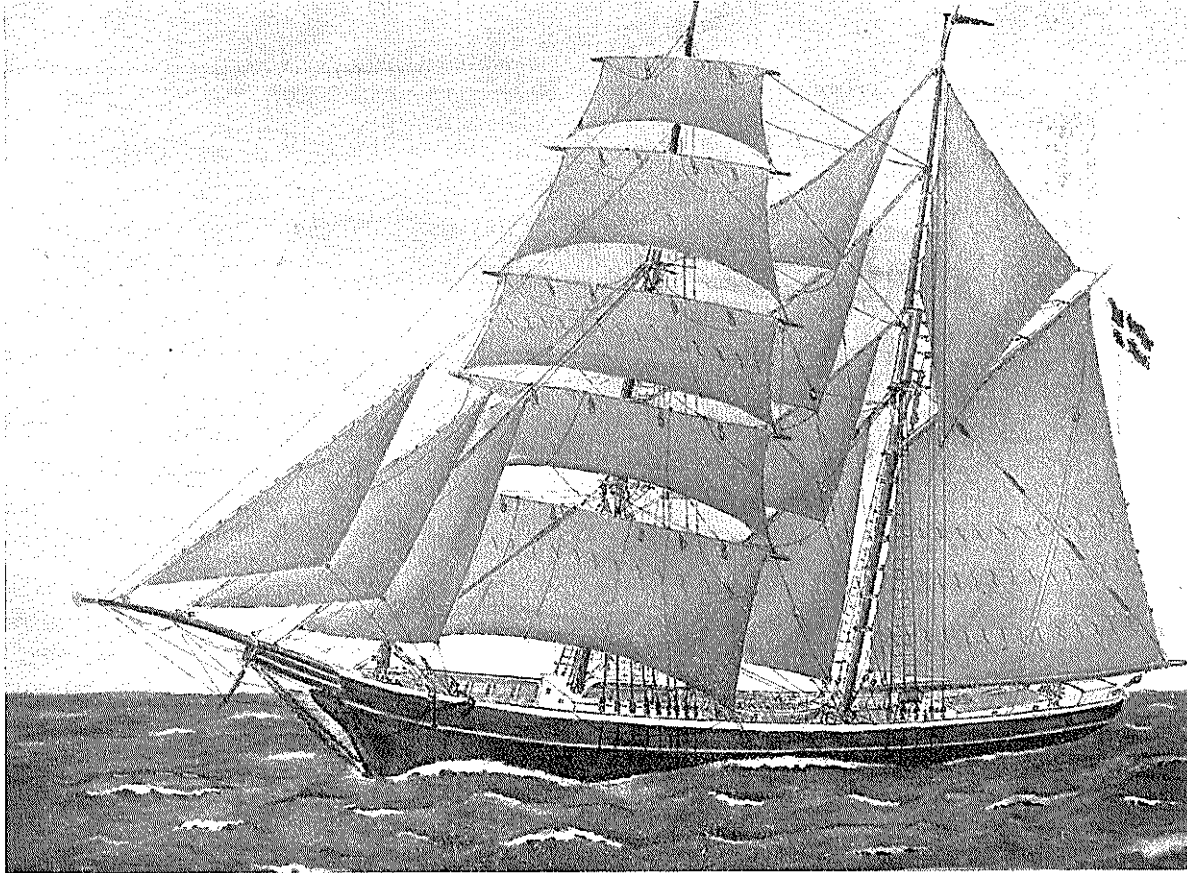
Konkurrencen slutter 1. Januar, og Resultaterne meddeles i Februar Nummeret.



Tegning: J. Jørgensen.

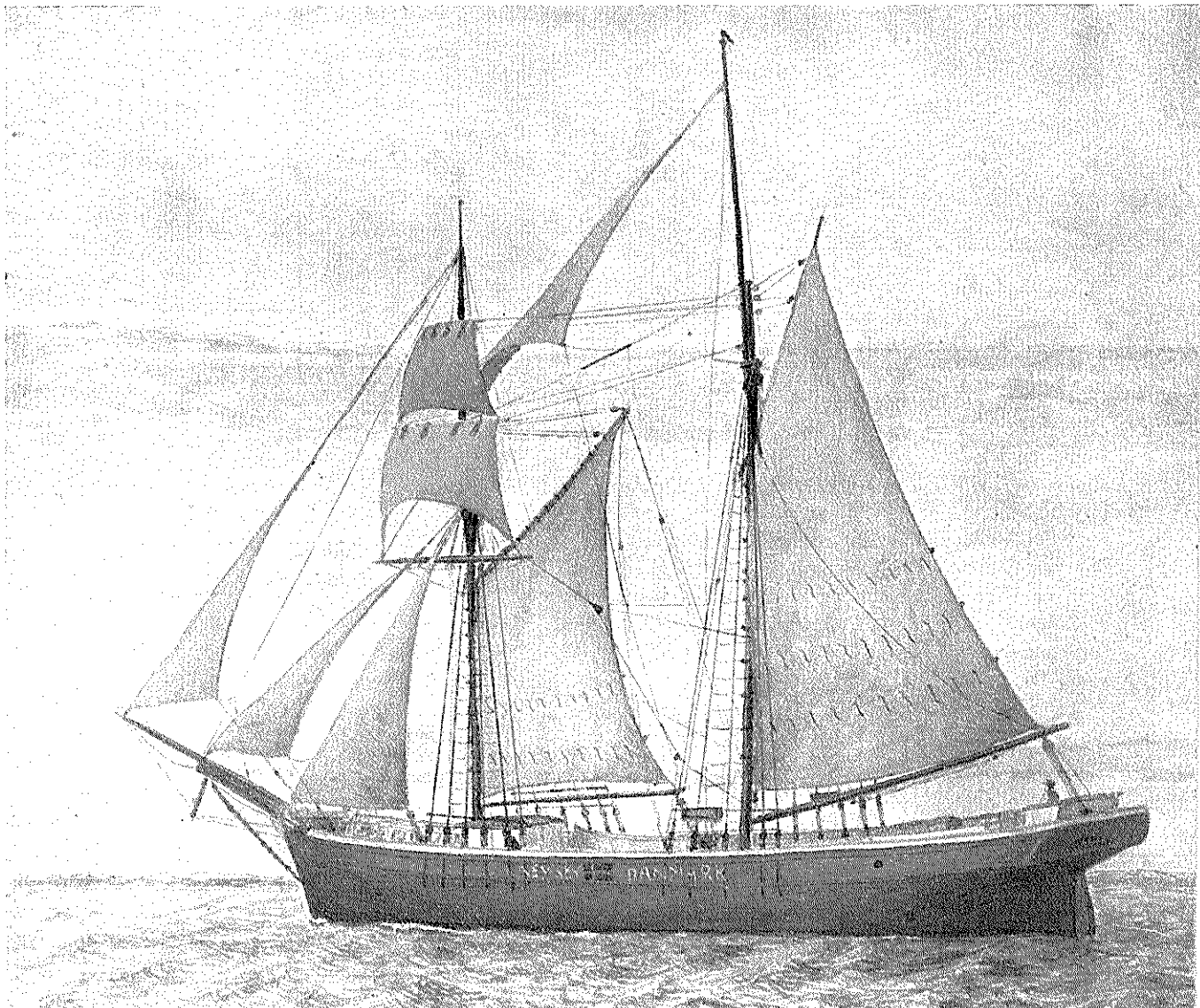
Bark for rebede Mærsejl i stiv Kuling.

*Skonnertbrig
for fulde Sejl
i frisk Brise*



*Topsejlskon-
nert „Newsky“
af Thuro
ud for Assens
1917.*

Tegning: J. Jørgensen.





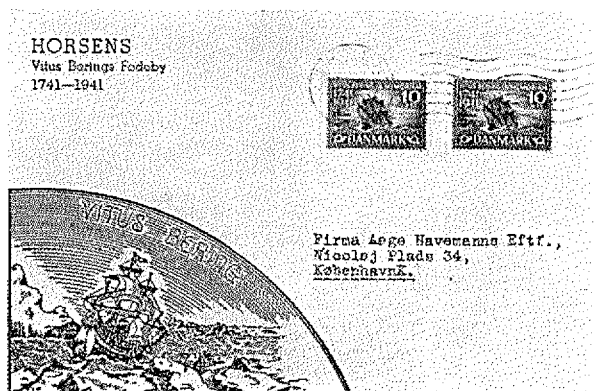
VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

DANMARK. Postfærge, 30 Øre og 40 Øre, begge Type Karavel II, er udkommet.

Den 27. f. M. kom „Vitus Bering“-Mærkerne. Som tidligere meddelt var Farverne 10 Øre violet, 20 Øre brunrød og 40 Øre blaa. I Horsens, Berings Fødeby, blev et specielt Stempel brugt til Annulleringen, og Postvæsenet tog her i København for første Gang et



„Førstedagsstempel“ i Brug. I Horsens blev desuden solgt en smuk „Bering-Konvolut“ — her er den.

NORGE. Den 29. f. M. ophørte Salget af „V“-Mærkerne.

I „Snorre Sturlason“-Udgaven i Værdien 15 Øre olivenbrun („For veg, for veg er Kongens Bue!“) findes en Pladefejl, idet der i Mærke Nr. 44 i Arket findes en hvid Ridse over Rundingen i Bogstavet R i NORGE.

FINLAND. Den i „Vikingen“ Nr. 21 omtalte Serie Mærker til Brug i det generobrede Karelen, 7 Værdier, er allerede udsolgt, og en ny Serie, bestaaende af 8 Værdier, er udsendt. Oplagene er større end den forrige Series, og der er kommet en ny Værdi, 25 Mk. grøn. Overtrykket er mørkgrønt.

Omvendte Vandmærker i de Danske Frimærker

Det første omvendte Vandmærke fremkom i vor første Udgave, 1851, i Værdien FIRE R.B.S. Prisen for dette Mærke noteres i Dag til Kr. 150,00 stemplet.

Som det fremgaar af det tidligere fortalte, er Vandmærket her *Lille Krone*.

Næste omv. Vm. optræder i Udgaven 1857, hvor 4 Sk. brun, ligeledes *Lille Krone*, har det. Pris Kr. 75,00.

I Udgaven 1857 har 4 Sk. brun, *Stor Krone*, omv. Vm. og koster Kr. 75,00.

Saa kommer i Udgaven 1864 — de store Mærker — 4 Sk. rød *Stor Krone*, som koster Kr. 10,00. Det er muligt, at omv. Vm. ogsaa kan findes i Værdierne 2 Sk. blaa og 3 Sk. lilla.

I hele Udgaven 1870 — de to-farvede Skillingsmærker — forekommer omvendte Vandmærker. (*Stor Krone*). Priserne er her:

2 Sk. graa/blaa	Kr. 8,00	} Kamtakning, 14 : 13½
3 „ graa/lilla	„ 20,00	
4 „ graa/rød	„ 5,00	
8 „ graa/brun	„ 45,00	
16 „ graa/grøn	„ 65,00	} Linietakning, 12½.
2 „ graa/blaa	„ ?	
4 „ graa/rød	„ 50,00	
48 „ brun/lilla	„ 90,00	

Fortsættes.

Et nyt Frimærkealbum.

A/S Carl Stender har, sikkert som Følge af Firmæts store Succes sidste Aar med dets Album Nr. 10 — Special-Albumet for Danmark — atter udsendt et smukt og praktisk Frimærkealbum.

Denne Gang indeholder Albumet Plads til samtlige udkomne Mærker fra *Island, Dansk-Vestindien, Grønland* samt *Slesvig*. Princippet er det samme som ved det forrige Album: løse, udtagelige Blade, Fortryk til hver Serie Mærker og særlige Blade med Varianten.

Et udmærket Album for saavel en begyndende som en mere viderekommen Samler.

Prisen for Albumet er Kr. 6,00 for Udgaven i Skrubind og Kr. 10,00 for Springbind-Udgaven.

G. K.

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XVI

So handy my boys

Hand over hand-Chanty

Allegretto.
Solo:

Kor:

Now — up a - loft the sail must go. So
han - dy, my boys, so han - dy! Hand ov - er hand from
down be - low. So han - dy, my boys, so han - dy!

The musical score is written on three staves. The first staff begins with a treble clef, a key signature of two flats (B-flat and E-flat), and a 6/8 time signature. The tempo is marked 'Allegretto.' and the first section is labeled 'Solo:'. The second staff continues the melody and includes a 'Kor:' section. The third staff also includes a 'Kor:' section. The lyrics are written below the notes.

Solo: Oh, up aloft with tightened leech.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: Hand over hand, lads, you must reach.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: To set a staysail we only need.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: Hand over hand and pull in the sheet.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: And so we'll set all the flying kit's.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: Hand over hand with tightened leech.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: W'll stretch each halliard and haul each tack.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: Hand over hand, till nearly they'll crack.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: „Eight bells!“ We hear the second mate shout.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: Hand over hand — „Relieve wheel and look-out.“

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: The dog-watch's gone, as usual slow.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: Hand over hand we are going below.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: And when we've had our crackers and tea.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: Hand over hand in our bunks we belay.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: But when we're roused from below again.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Solo: Hand over hand our watch we will stan'.

Kor: So handy, my boys, so handy!

Det kan som ogsaa tidligere bemærket i min første Samling undertiden synes vanskeligt at skelne imellem Chanties for lange Hal og Chanties for *Hand over hand*-Halning. De er som Regel ens i Bygningen, og Forskellen træder i Almindelighed først frem under Anvendelsen og høres i Særdeleshed paa Tempoet. For enkelte af disse Chanties' Vedkommende giver Tekstens Ordlyd dog ogsaa et Fingerpeg om, til hvilken Form for Halning Opsangen er beregnet.

I Almindelighed synges en *Hand over hand*-Chanty

i $\frac{2}{4}$ eller $\frac{4}{4}$ Takt. Dette er dog ikke nogen bestemt Regel, og som det ogsaa vil være at bemærke, afviger Takten i baade „*So handy, my boys*“ og i den efterfølgende „*Cheer'ly men*“ herfra. For den sidstnævntes Vedkommende er der desuden den Særegenhed i Bygningen, at den har 3 Solostrofer og 3 Korstrofer. Men til Trods for disse Afvigelser fra de almindelige Regler for *Hand over hand*-Chanties giver Teksternes Ordlyd i begge disse Opsange klar Besked om, til hvilken Form for Halning, de er bestemt.

Cheer'ly men

Allegretto.

Hand over hand-Chanty

The musical score is written on four staves. The first staff is labeled 'Solo:' and 'Kor:'. The lyrics are: 'Oh, Nan - cy Daw - son. Hi - oh — . Cheer' - ly'. The second staff is labeled 'Solo:' and 'Kor:'. The lyrics are: 'men — | She robb'd the Bo' - sun. Hi - oh — | Cheer' - ly'. The third staff is labeled 'Solo:' and 'Kor:'. The lyrics are: 'men — | It was . a cau - tion. Hi - ch Cheer' - ly men!'. The fourth staff has the lyrics: 'Hand ov er hand, oh — | Cheer' - ly men!'. The time signature is 3/8.

Solo: Oh, Sally Racket. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Pawned my best jacket. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Sold the pawn-ticket. Hi — oh.
Kor: Hand over hand, oh! Cheer'ly men!

Solo: Oh, Kitty Carson. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Jilted the parson. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Married a mason. Hi — oh!
Kor: Hand over hand, oh! Cheer'ly men!

Solo: Oh, Betsy Baker. Hi — oh!
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Lived in Long Acre. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Married a Quaker. Hi — oh.
Kor: Hand over hand, oh! Cheer'ly men!

Solo: Oh, Jenny Walker. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Married a hawker. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: That was a corker. Hi — oh.
Kor: Hand over hand, oh! Cheer'ly men!

Solo: Oh, Peggy Hawkins. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: With her white stockings. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Beats all at talking. Hi — oh.
Kor: Hand over hand, oh! Cheer'ly men!

Solo: Oh, Polly Riddle. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Broke her new fiddle. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Right trough the middle. Hi — oh.
Kor: Hand over hand, oh! Cheer'ly men!

Solo: Oh the ladies of town. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: All up and down. Hi — oh.
Kor: Cheer'ly men!
Solo: Soft in their gown. Hi — oh.
Kor: Hand over hand, oh! Cheer'ly men!

Denne mindre smigrende Omtale af Byens Damer, som denne Chanty's Tekst giver Udtryk for, har ogsaa undertiden været anvendt under *Hand over hand*-Halning med Udeladelse af de i Solostroferne forekommende „Hi-oh“ og helt uden Kor; saaledes at en enkelt Mand af de halende deklamerede Resten af alle Versenes Solostrofer i een lang, taktfast og hurtig, men aldeles umelodisk Remse, som imidlertid ikke

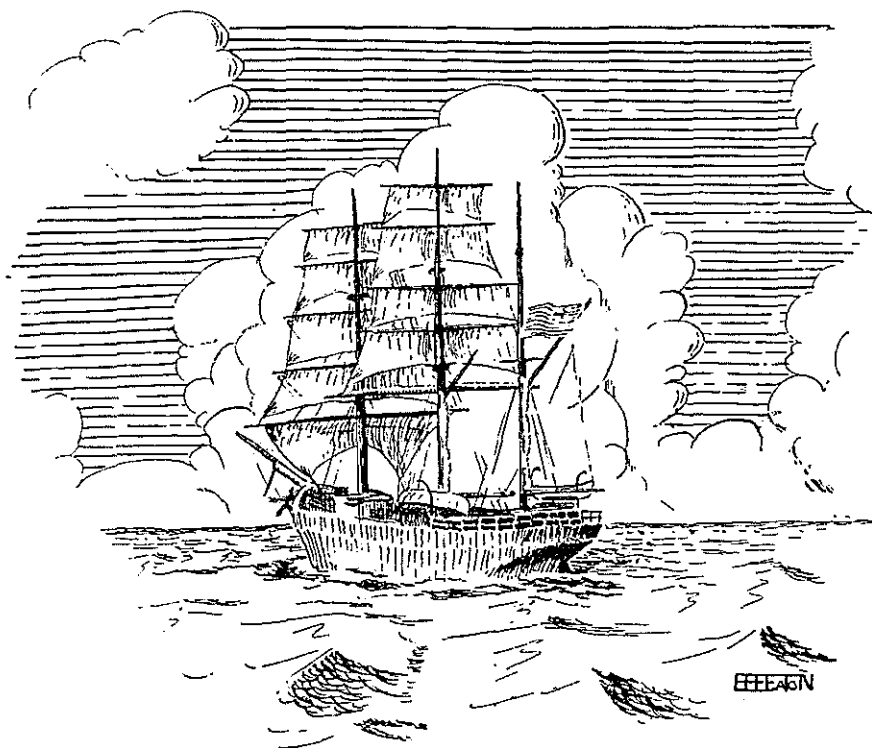
kan kaldes en Chanty. Dog kan der hertil — ligesom til saa mange andre almindelige Sange — godt hales hand over hand, naar blot der deklameres taktfast og i passende hurtigt Tempo. For Fuldstændighedens Skyld skal der ogsaa anføres et Eksempel herpaa med nogle Solostrofer, som jeg til samme Formaal har udeladt fra „*Cheer'ly men*“.

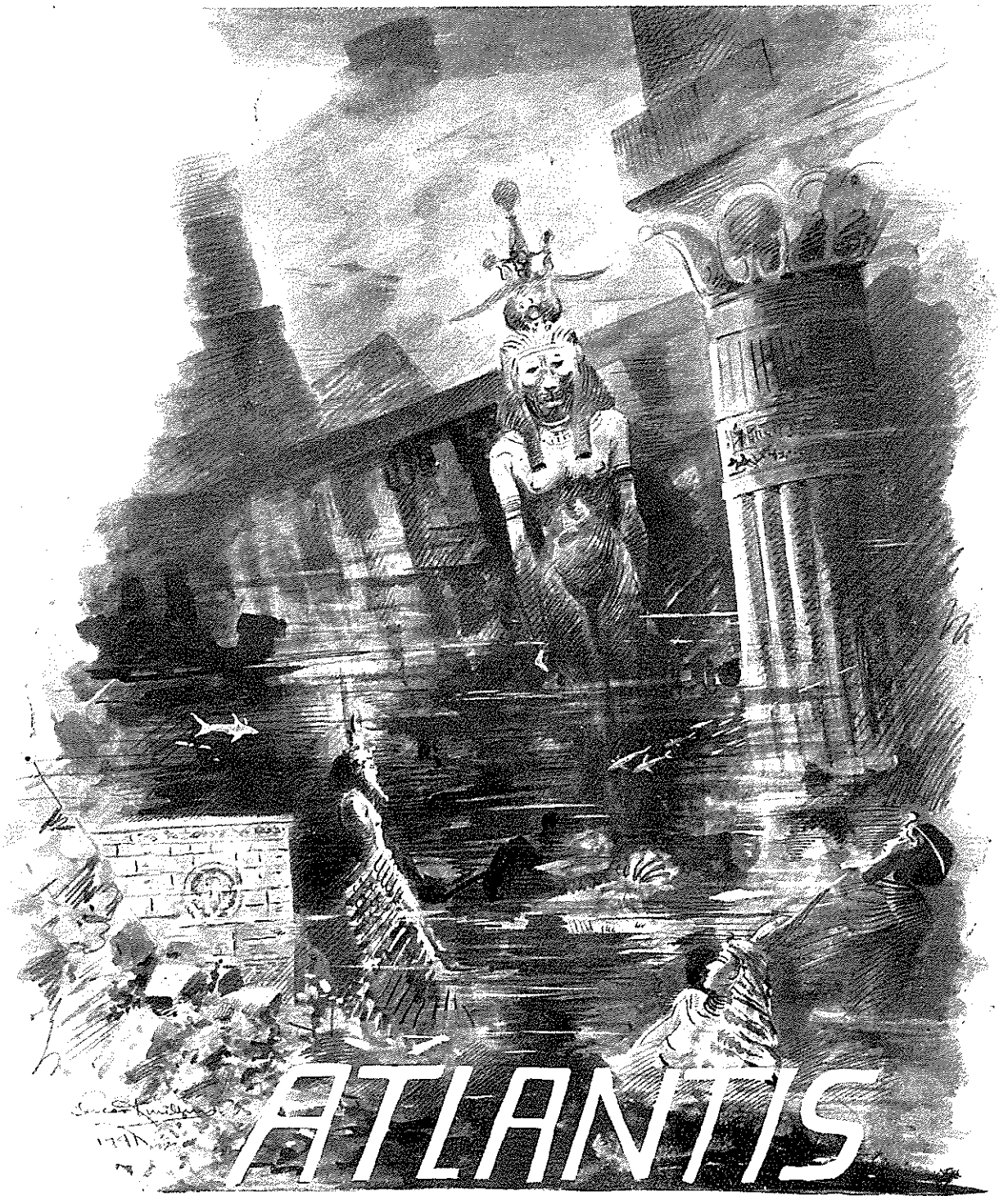
Solo: Oh, Mary Taylor,
„ rejected a sailor,
„ married a tailor.
„ Oh, Nelly Borrow,
„ always in sorrow
„ for living to-morrow.
„ o. s. v.

Disse Solostrofer kan som sagt ikke kaldes en Chanty. En Chanty er en Vekselsang med skiftende Solo og Kor eller Refrain.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.





Af Gustav Kragh

VI stod og passiarede sammen oppe paa Broen, Kaptajn Stoklund og jeg. „*Godthaab*“ havde faaet mere Fart paa, siden Vinden var gaaet over i Sydost, og den gamle Væltekasse huggede og slingrede ikke mere saa sindssvagt, som den havde gjort i de foregaaende Dage, siden vi slap ud mellem Fair Hill og Orkney-Øerne. Middagspladsen var afsat til 59°50' N. Br. og 30°07' V. Lgd. — vi var kommet godt fremover i det sidste Døgn.

„Ja, saa har vi passeret det gamle *Island Buss!*“

sagde Kaptajnen, „men det siger vel ikke Dem noget?“ tilføjede han og smaalo, som han plejede, naar han var i sit lune, hyggelige Humør.

„Nej — jeg har, saavidt jeg da kan erindre, aldrig før hørt det Navn!“

„De har jo heller ikke sejlet her før, saa det er der ikke noget at sige til. Det er sædvanligvis kun Grønlandsfarerne, som kommer forbi her.“

Kaptajnen pegede Bagbord ud.

„Ser De — der ude er et stort, grundt Stykke,

hvor der efter gamle Søfolks Mening engang har ligget et stort Land, som ved en eller anden Naturkatastrofe skal være forsvundet — ja, det er naturligvis mange Aar siden, hvis det da ikke er Løgn! Jeg har aldrig interesseret mig saa stærkt for det Spørgsmaal; men jeg har da hørt fornuftige Folk fortælle, at Landet skulde have været baade stort og rigt, men beboet af nogle fordømt ryggesløse og ugudelige Mennesker, og saa en skønne Dag spyede Bjergene Ild, og Havet væltede sig ind over det, saa Landet sydende og brusende sank dybt ned i Havets Bund. Ja, der lever saamænd gamle Grønlandsfarere, som bander paa, at de i klart, stille Vejr har hørt Kirkeklokkerne ringe dernede; men det er nu Løgn, for klart og stille Vejr findes s'gu ikke paa *Island Buss!* Naa — nu ved De altsaa det. Skal vi saa gaa ned og skaffe til Middag, Gule Ærter paa røget Flæsk og bagefter Pandekager — hvad?"

Det gjorde vi.

Men jeg tænkte en Del over det gamle Sagn og over andre lignende, jeg har hørt Tale om. Søfolk kan fortælle om saa mange mytiske Lande som f. Eks. *Juan da Gamas Land*, som *Vitus Bering* fik Ordre til at opsøge; men konstaterede, at det ikke eksisterede. Der er ogsaa *Frisland* mod Nord og *Lemuria* langt nede Syd paa, og der er endelig det mest kendte, Øriget *Atlantis*.

Om Natten vaagnede jeg midt paa Hundevagten og gik op paa Dækket for at faa en Mundfuld frisk Luft. Jeg var Passager — havde Orlov fra Marinen for at deltage i en Ekspedition paa Grønlands Vestkyst — og boede om Bord i et lille Lukaf agterst om Styrbord i Kahytten, hvor Luften var tung og trykkende. Vejret var klart, det havde løjet en Del, og jeg saa da op mod Stjernerne, som i utallige Aarrækker havde straalet der oppe bag Skyerne og jo nok vidste, om det sunkne Land var Sagn eller Virkelighed. Jeg vilde nok vide noget mere Besked om det end Kaptajnens Fortælling og fandt da ogsaa næste Dag i det lille Skibsbibliotek Kaptajn V. Gardes „*Vejledning til Besejling af Grønland*.“ Heri stod følgende:

„Noget forbi Islands vestlige Længde passerer man det saakaldte *Island Buss*. Det ligger efter Grønlandsfarernes Opgivende mellem 28 og 32 Grader V.Lgd. og paa 60 Grader N.Br. og undgaas af en Del Skibsførere. At der intet *Island Buss* eksisterer nu, derom er alle enige, men om Virkningen af det gamle, nu forsvundne *Buss* er Meningerne delte. Det paastaas, at Søen i dette Nabolag skal have Tendens til at antage Karakteren af Grundbraad, og det menes, at undersøiske Skær eller vulkanske Kræfter skulde være Aarsagen hertil.“

Island Bus omtales første Gang i Aaret 1578, da et af den kendte britiske Admiral og Søfarer Martin Frobishers Skibe, „*Buss of Bridgewater*“, paa Vej hjem fra Frobisherstrædet blev skilt fra de øvrige Skibe og efter Hjemkomsten berettede at have set en stor Ø mellem Island og Grønland. Øen blev aflagt paa Datidens Søkort, første Gang i Aaret 1592 under Navnet

Buss. Frobisher mente dog, at Landet maatte være den store Ø *Frisland*, et mytisk Land, der længe havde været aflagt paa de gamle Søkort, og som han havde antaget Grønlands Østkyst for at være, da han paa første Rejse for at finde en Søvej Nordvest om Amerika fik denne i Sigte. Efterhaanden fik man dog Visshed for, at der maaske nok engang havde ligget, men i hvert Fald ikke mere laa noget Land paa dette Sted; men alligevel vedblev man til helt op mod Midten af det 19. Aarhundrede at aftegne *Buss* paa Søkortene.

Det nævnte *Frisland* var dog et rent Fantasiland. En Venezianer, Antonio Zeno, udgav i 1558 en Skildring med Kort over en Opdagelsesrejse, som to ældre Slægtninge, Brødrene Nicolo og Antonio Zeno havde foretaget omkring Aaret 1380, og paastod heri, at de havde anløbet et hidtil ukendt Ørige og været i Land der som Gæster hos dets Hersker. Men da det er aldeles givet, at der i den historiske Tid ikke har eksisteret Land paa dette Sted i Havet, maa hans Beretning enten have været en meget fantasifuld Skildring af Island eller Færøerne, dersom den da ikke snarere er en fuldstændig Opdigtning af den yngre Antonio Zeno, som han har fremført, fordi Venezia derved vilde være i Stand til at prale med at have lige saa berømte Opdagere, som dens rivaliserende Stad Genua med Columbus

Derimod synes det, som om der ligger noget til Grund for Myten om *Island Buss*, i hvert Fald kan tre Muligheder tænkes. Har de gamle Søfarere fra „*Buss of Bridgewater*“ virkelig set et Land, som de beretter, kan det muligvis have været Islands Nordvestkyst, som de af Vejr og Vind er blevet forsat til — de havde jo kun set, men ikke været i Landet. Det er ogsaa muligt, at der ved en geologisk Omvæltning er dukket Land op af Havet og senere igen forsvundet. Der findes nemlig adskillige saadanne Tilfælde. I det græske Øhav har der altid været store vulkanske Forandringer. Aar 186 før K. F. dukkede en Ø op, 19 Aar senere en anden. I 1573 kom der en Ø frem og i 1848 atter een. I Aaret 1783 ramtes Island af et mægtigt Jordskælv, hvorved der dræbtes ca. 9000 Mennesker; men kort forinden dette skete, indtraf et Udbrud fra en undersøisk Vulkan, hvorved der dannedes en Ø, som efter et Aars Forløb atter sank i Havet. I 1831 dukkede en Ø op i Nærheden af Sicilien; den voksede sig større og større og naaede et Omfang af ca. 3 Mil med en Højde paa ca. 60 m; men forsvandt saa pludselig igen i Havet. Det er saaledes ikke udelukket, at der engang i den historiske Tid kan være sket en saadan geologisk Begivenhed, som er Aarsag til Myten om *Island Buss*; men langt rimeligere syntes det, at Sagnet om det ukendte Land stammer fra Overleveringen om den forsvundne sjette Verdensdel, Øriget *Atlantis*, hvis højeste Toppe menes at eksistere som Øgruppen *Azorerne*, og hvis nordligste Del godt kan have ligget, hvor *Island Buss* var afsat paa de gamle Kort.

Der er skrevet meget om *Atlantis* — mere eller mindre videnskabelige Beretninger, adskillige Roma-

ner og Fortællinger. Mange Videnskabsmænd og Forfattere er absolut overbevist om, at dette sjette Kontinent i længst svundne Tider har eksisteret, ja endda været et mægtigt og højt kultiveret Land, vore Urfædres Land — andre benægter lige saa ivrigt dets Eksistens eller antager, at Sagnet om *Atlantis* hidhører fra fœnisiske eller ægyptiske Søfolk, der efter at være sluppet ud af Middelhavet er kommet saa langt Vest paa, at de har naaet Amerikas Kyst.

Teosofere og Okkultister — Mennesker, som mener at kunne studere de overfysiske Verdener efter andre Metoder end de, Videnskaben anvender — har paa Basis af Astral-clairvoyance skrevet meget om *Atlantis* og Livet der; men denne Art Forskning lader jeg her ude af Betragtning.

Kan det bevises, at *Atlantis* har eksisteret?

Det afhænger vel af, hvad man forstaar ved Beviser. Baade Beretninger og Kendsgerninger taler i hvert Fald for det, og jeg skal ganske kort nævne, hvad jeg mener kan tyde paa, at et saadant sjette Kontinent har eksisteret — ikke i den historiske; men i den præhistoriske Tid, fra adskillige hundrede Tusinde Aar siden til dets Undergang, ca. 9000—10000 Aar før K. F. Det lyder fantastisk, men Videnskaben har jo bevist, at vor Klode har eksisteret i op mod 1600 Millioner Aar — geologisk Alder — og at her har levet Mennesker allerede 140000—180000 Aar før K. F. Gennem astronomiske Beregninger, fundet i de gamle Kulturlande Ægypten og Assyrien, har vi haandgribelige Beviser for, at Mennesket i hvert Fald for 11500 Aar siden har staaet paa et meget højt Kulturtrin.

Den, som først fortalte om *Atlantis*, var den store græske Filosof *Platon* fra Athen (427—347 før K. F.), *Sokrates's* Elev. Han havde Beretningen fra den atheniensiske Lovgiver og Vismand *Solon* (640—560 før K. F.), som — efter at han havde givet Athen Love, rejste udenlands og under sit ti-aarige Ophold i Sais i Ægypten vandt sig Venner mellem de højt kultiverede ægyptiske Præster i Gudinden *Neith's* Tempel. Disse opbevarede nogle ældgamle Papyrus, der omhandlede Athens Fortid, som førtes meget langt tilbage, og stammede fra en forsvunden Verdensdel, der ogsaa omtales i dem — *Atlantis*. Da *Solon* var Athenienser og en for sin Visdom og Kundskab meget berømt Mand, viste de ægyptiske Præster ham disse Papyrus og gav ham Lov til at tage Afskrifter af dem. *Solon* naaede dog ikke at faa sine Afskrifter udarbejdet videre; men et Par Hundrede Aar senere begyndte *Platon* at samle dem. *Platon* yndede at benytte Dialogformen i sine Skrifter, og fortæller i to saadanne — „*Kritias*“ og „*Timaios*“ — om *Atlantis* efter *Solons* Optegnelser; men døde, inden han fik sit Arbejde afsluttet.

Jeg skal ikke her komme ind paa hans højest interessante og meget udførlige Skildring af *Atlantis*,

dets Konger, Folk, Regeringsform og Love, dets høje Kultur og Civilisation; men kun fortælle, at han beskriver, hvorledes *Atlantis* efterhaanden underlagde sig de fleste Lande omkring Middelhavet og skaffede sig Kolonier i Ægypten, i Irland og i Sydamerika. Den historiske Tids store Herskeres Krige i samme Øjemed har altsaa urgamle Forbilleder! Vældige atlantiske Hære kæmpede stadig i Middelhavslandene, og det var især Grækenland, som ydede den kraftigste Modstand mod Erobrerne. Til Slut trængte Grækerne Atlanterne tilbage, befriede efterhaanden flere af de erobrede Lande og gav dem deres gamle Frihed og selvstændige Regering tilbage. Og saa kom pludselig, i Løbet af eet Døgn *Atlantis' fuldstændige Udslættelse* i Havets Dyb under frygtelige Jordskælv og Oversvømmelser.

Saaledes fortæller altsaa *Solon* og *Platon* — to af Oldtidens berømteste Vismænd. Er det nu Digt eller Sandhed? *Aristoteles*, Oldtidens store Videnskabsmand og Matematiker (384—322 før K. F.) og mange andre med ham erklærede *Platons* Beretning om *Atlantis* for et Digt, og saaledes har siden de fleste af Tidernes Lærde tænkt og sagt. Det er først i vore Dage, at den videnskabelige Forsken begynder at fæste Lid til de gamle Beretninger og de mange Kendsgerninger, som synes at bevise disses Sandhed.

Platon skriver, at Menneskene i *Atlantis* vanslægtede, og at de derfor blev ramt af Ødelæggelsen ved den store Oversvømmelse. Ogsaa hos andre Folkeslag findes lignende Beretninger — særlig hos *Jøderne* i *Første Mosebog* og hos *Kaldæerne* i *Khasisatra*. Dette Epos er skrevet ca. 1700 f. K. F. og er saaledes mindst 300 Aar ældre end *Mosebogen*. *Khasisatra* er i assyrisk Sprog indridset med Kileskrift paa 12 Lertavler, der nu findes i „British Museum“ i London. Der er megen stor Lighed mellem disse to Beretninger, hvilket tyder paa, at den samme historiske Begivenhed ligger til Grund for dem begge. Den samme store Oversvømmelse — Vandflod — Syndflod findes desuden omtalt i gamle ægyptiske Papyrus, i Koranen, hos Aramæerne, i ur-indiske Skrifter, i Persernes hellige Bøger, i Mexiko og hos en Del Folkestammer i Sydamerika. Endelig mener nogle Forskere, at *Snorre Sturlason* (1178—1241) i Digtet *Voluspa* i den ældre *Edda* i Virkeligheden giver en Beskrivelse af *Atlantis*, som stemmer overens baade med *Moses* og *Platon*. Der er vel heller intet til Hinder for, at ogsaa Island i urgamle Tider kan have været koloniseret fra *Atlantis* — det laa jo ikke længere fra dette Ørige end fra Amerika.

Adskillige andre Oldtidsforfattere omtaler ogsaa *Atlantis*. Romeren *Marcellus* fortæller, at han har besøgt nogle Smaaøer i det atlantiske Hav og faaet at vide som en Overlevering fra Fædrene, at Øerne engang havde tilhørt en kæmpe Ø, som hed *Atlantis* og var forsvundet i Havet.

(Fortsættes)

DANNEBROG

DET er vel nok de færreste, der tænker over, at Dannebrog har to Farver. Orlogsmarinen fører et Flag, hvis Dug er mørkerød, medens det almindelige Dannebrog, som vi hejser paa vor Flagstang, er — højrodt. Hvorledes kan det være, vil man spørge, meget faa skænker dette en Tanke eller aldrig har lagt Mærke dertil. Men saadan er det nu. Den Dag i Dag vil vi finde to forskellige Farver i vort Flag.

I gammel Tid var det kun Orlogsmarinen og Landetaten, der anvendte henholdsvis Flag eller Faner. Den civile Befolkning kendte ikke det at hejse Flaget om Højtiden, ja man maatte simpelthen ikke, det var forbudt gemene Folk at flage. —

Orlogsmarinen fik sit Flag — Dannebrog — paa Niels Juels Tid. Før Orlogsskibene blev der reglementeret et Flag med Split, hvori Hovedfarven var mørkerød med det hvide Kors. Paa Marstrands Maleri af Kristian d. IV ombord i Trefoldigheden i Slaget paa Kolberg Heide ser vi Splitflaget, som vi kender det, vaje Side om Side med de gamle Standere, men herefter finder vi kun Dannebrog som Flaget — vort Flag, paa Toppene og paa Kampagnen, som det paa den Tid hed, derude Agter.

Foruden Orlogsflaget havde man paa den Tid de kongelige octroierede Handelskompagniers Flag. Dette var ligeledes et Flag med Split, men med en hvid Spuns, „som skal være trende Gange Kaarsets Bredde, udi hvilken de skal føre Compagniets Vaaben.“ Endelig havde „gemene Couffardie“ Skibe at føre Dannebrog, men uden Split. (Senere i Slutningen af det 18. og i første Halvdel af det nittende Aarhundrede førte disse Skibe dette Flag, men med det kronede kongelige Navneciffer i Midterfeltet, naar man paa den Tid fo'r paa Middelhavet).

Kong Frederik den V har i Forordning af 11. Juli 1748 givet bestemte Regler vedrørende Flaget, vel nok de ældste, som vi i Dag har paa Tryk.

Først efter Krigen i vore første Frihedsaar blev Flagning hos Borgerskabet almindeligt. Det var endnu forbudt, men ved Troppernes Indtog i København havde Københavnerne pyntet deres Huse med Flag eller flaglignende Dekorationer, og Myndighederne maatte efter Ordre ikke foretage sig videre. Flagning skete nu og da, men først i Slutningen af Firserne, eller vel nærmere Aar 1892, blev almindelig Flagning lovlig i Henhold til ministeriel Bekendtgørelse. Det fastsattes i denne Bekendtgørelse, at Civilbefolkningens Flag skulde være højrodt, og iøvrigt indskærpe-

des det Landets Politimestre nøje at overvaage, at Flaget holdt de af Ministeriet approberede Maal, et Forhold, der desværre ofte er overtraadt. — Den Dag i Dag er Flaadens Flag og Vimpler stadig mørkerøde, medens Civilbefolkningens er højrodt. Splitflaget føres kun af Marinen, Statens forskellige Institutioner samt enkelte private Firmaer, f. Eks. Ø.K., dog med særligt Kendetegn. Endelig er der fra gammel Tid tillagt Sejl- og Kompassmagere særlige Rettigheder til at føre Splitflag — rent — men paa vandret Stang. Oprindeligt var det givet som Skilt, saaledes at fremmede Skippere kunde vide, hvor de skulde henvende sig for at faa syet deres Sejl, købe Kompasser eller faa repareret disse og andre Navigationsredskaber og Instrumenter. I Dag betragtes det som en Æressag at føre Sejlmagerlaugets ældgamle Rettigheder, og det holdes stadig højt i Ære.

Landtatens Flag eller Fane er af en noget anden Art. I det attende Aarhundrede kom disse Afdelingsfaner vel nok til deres smukkeste Udvikling. Skønne Farver, rigt broderede og baldyrede med Vaaben og Navnetræk. Dugen var hvid, gul, lyseblaa, grøn o. s. v. med Dekorationer i kontrasterende Farver. Som Regel fandtes fire „Flammer“, een i hver Side. Øverste inderste Hjørne var forbeholdt et dannebrogfarvet Mærke, en rød Firkant med et hvidt Kors. De tre andre Hjørner havde Kongens Navneciffer, medens Midterfeltet var dekoreret med et Vaabenskjold. Dette Vaabenskjold fører Tanken Syd paa. Vi finder her Fyrster og Kurfyrsters Vaaben, og vi maa formode, at Tilstedeværelsen i vore Bataillonsfaner minder os om, at disse Afdelingers ældste Oprindelse maa søges i de i gammel Tid indforskrevne Lejetropper fra Landsknægtenes Tid. Afdelingerne blev i Tidens Løb permanente Afdelinger i den danske Hær, og man adopterede simpelthen ogsaa de gamle Lejetroppers Samlingsmærke.

Kong Kristian d. VIII paabød i kgl. Resolution af 1842, at disse Faner skulde ophæves, og at man fra nu af kun maatte anvende Afdelingsfaner bestaaende af et nærmest kvadratisk Dannebrog med udvejfede Kors og hvor det øverste inderste Felt bar Kongens kronede Navneciffer, medens Afdelingens (Bataillonens No.) fandtes i det nederste inderste Felt. Landkadetakademiet og Livgarden til Fods førte dog et Midterfelt bestaaende af Rigsvaabnet i Guldbroderi. Disse Faner har været anvendt siden af Hærens Afdelinger.

A. O.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

15. December 1941



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Actiø, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Esbjerg
 D/S Al
 Andreas Christensen
 D/S Baltic
 D/S Bes
 D/S paa Bornholm af 1866, Rønne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkomagni
 Det danske Petroleum A/S
 S De danske Sukkerfabrikker
 Det dansk-franske D/S
 Det dansk-norske D/S
 D/S D. F. K.
 Det Forenede Bugsejlselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Colfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Iyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stenåved
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbåde og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Pranix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningren
 A/S Em. Z. Svitzers Bjerings-Entreprise
 Svitzers Bugsejlsdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Amerikanske Motortrawlere

General Foods Corp. har fra Forc River Værftet modtaget to Motortrawlere "Haward" og „Princeton“ med følgende Hoveddimensioner:

Længde 44,7 m, Bredde 7,92 m, Sidehøjde 4,37 m og Dybgang 4,14 m.

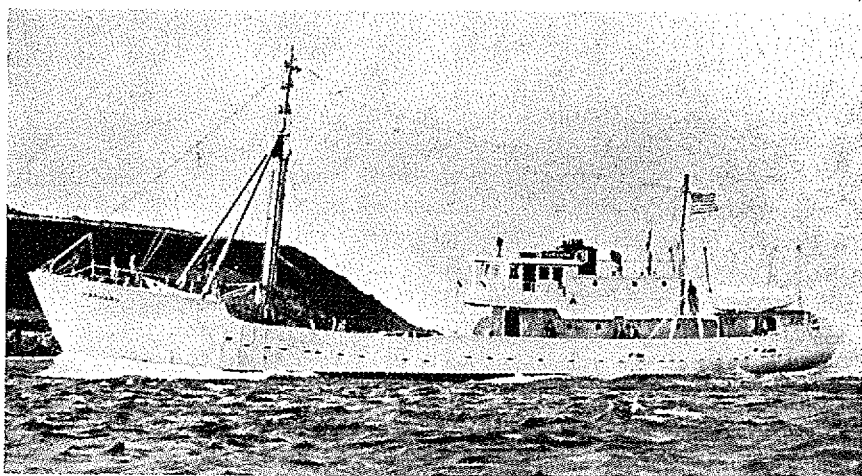
Projektet er udført af John G. Alden i Boston i Samarbejde med the Maierform Corporation of America. Skibene har tre Forgængere fra samme Værft, ligeledes bygget efter Maierformen, og Rederiet havde paa Grund af de gunstige Resultater besluttet, at de nye Skibe skulde bygges med de samme Linier. De tre første Skibe havde paa Grund af deres gode Sægenskaber ikke blot sparet 25 % Tid i Sammenligning med Skibe af andre Former, men ogsaa opnaaet Fangstrekorder. Skibenes Hastighed havde under alle Vejrforhold og selv med fuld Last holdt sig bemærkelsesværdig højt. De nye Skibe har med en Last paa over 135 ts Fisk i Gennemsnit løbet over 11 kn.

Hovedmaskineriet bestaar af en 6-cyl. Cooper-Bessemer Dieselmotor med 394 mm Cylinderdiameter og en Slaglængde paa 558 mm. Den yder ved 260 O/M 650 A.H.K. Motoren er forsynet med tilkoblede Kølepumper, med en Smøreoliepumpe, en Lastpumpe og en Gardner-Denver Luftkompressor. En 25 kW Diehl-Generator drives fra Skruerakslen. Dette Arrangement har vist sig fordelagtigt i de tre første Skibe.

Generatoraggregatet til Trawlspillet drives af en Cooper-Bessemer 4-cyl. Dieselmotor med 220 mm Cylinderdiameter og 305 mm Slaglængde, og som ved 450 O/M yder 140 HK. Den er forbundet med en Diehl-Generator, der føder et Akkumulatorbatteri, som kan afgive 350 A/Tim i 8 Timer. Det opmagnetiserer Trawlspillet Generator og yder ogsaa Strøm til almindelige Skibsformaal.

Fiskerummene er forsynet med Korkisolering, der indvendig er beklædt med en tæt Nikkelstaalgarn-

(Fortsættes Side 34)

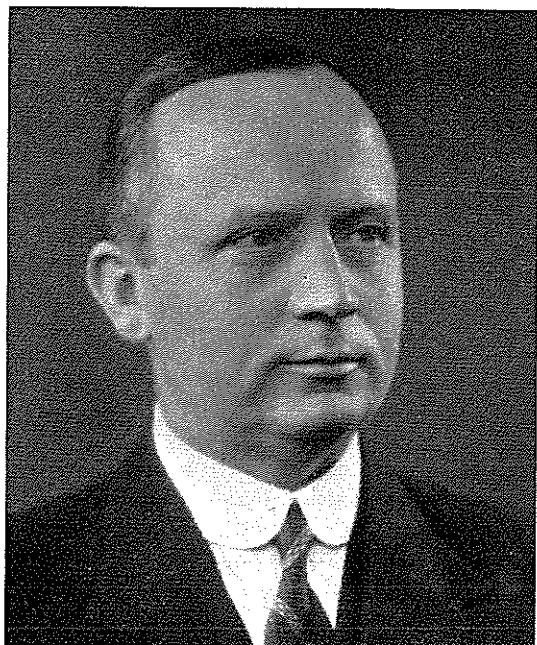


Amerikansk Motortrawler.

1866 D. F. D. S. 1941

12. December

Ingen i Danmark er i Tvivl om, hvad de fire Bogstaver, D. F. D. S., betyder. De indenlandske Rutebaade ses i Sunde og Bæltér og i Kattegat med dets Bugter



Direktør I. A. Kørbing

og Fjorde. Rundt om Sjælland og Fyn, langs den jyske Østkyst fra Sønderborg til Frederikshavn og gennem Limfjorden til Struer og Thisted strækker Ruterne sig i Indlandet. Desuden drives der en vældig Udlandsfart: Englands-Ruterne, Østersø-Ruterne, Norges-Farten, Antwerpen-Frankrig-Farten, Middelhavs-farten, Levantfarten, Amerikafarten og Sydamerikafarten. Overalt har de danske Skibe med det røde Baand om Skorstenen og Malteserkorset i den blaa Dug skaffet sig en smuk Position. Det er opløftende, ikke mindst i denne Tid, at se, hvor smuk en Indsats, der her er gjort, og hvor langt dette store nationale Selskab er naaet frem.

Den Indsats, der er gjort, er bygget op Sten paa Sten. Ledelsen i Dag, den administrerende Direktør, Civilingeniør J. A. Kørbing, Direktør L. O. Normann, Underdirektør H. G. Garde og Overingeniør H. Qvist, har smukke Traditioner at følge. De har dog langtfra nøjedes hermed, men i høj Grad fulgt med i Udviklingen. Nye Ruter er oprettet, gamle Linier forbedret. Samtidig med at Farten er sat op, er hele Teknikkens nyeste Resultater blevet anvendt, og de smukkeste nye Motorskibe sat ind paa forskellige Ruter.

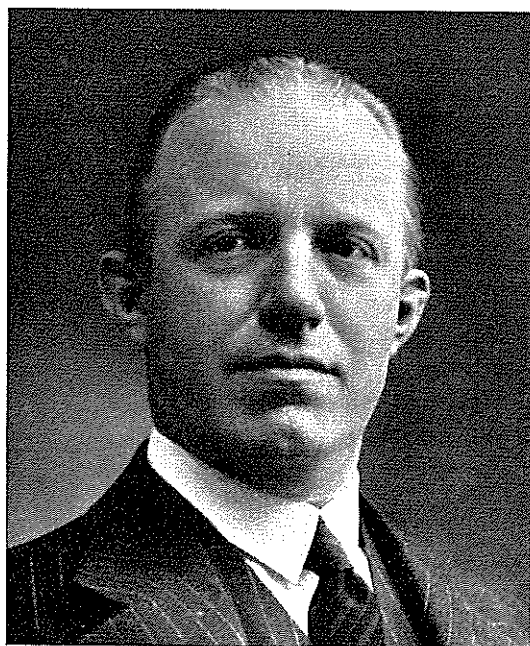
Paa et Møde d. 11. December 1866 stiftedes det nye Selskab. H. P. Prior blev Direktør for den indenrigske Fart og C. P. A. Koch for den udenrigske.

En væsentlig Del af den danske Dampskibsfart og praktisk talt al Rutefart blev paa den Maade samlet under fælles Ledelse, da Selskabet d. 1. Januar 1867 begyndte sin Virksomhed.

Aarene indtil 1880 var gode, men da kom Vendepunktet. De daarlige Tider gjorde sig gældende overalt. Fragterne gik stærkt ned, og Tilbagegangen, der blev skæbnesvanger for mange Selskaber, varede ved til 1887.

I adskillige Aar var det C. P. A. Koch, en af dansk Skibsfarts store Pionerer, der med Tietgen som Formand ledede Selskabet. Fra 1887 traadte Kommandør Normann til, og ved Kochs Død i 1892 overtog han Eneledelsen, indtil han blev efterfulgt af Konsul Jacob Brandt.

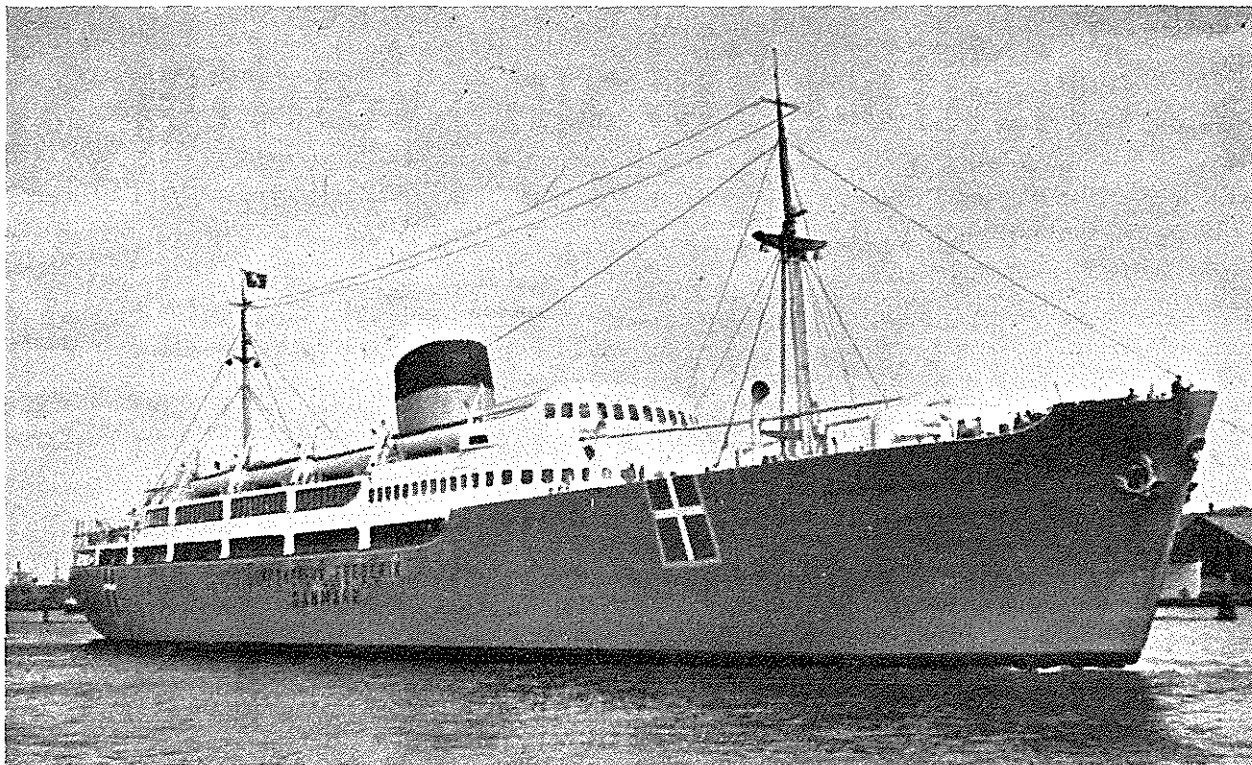
I Løbet af Halvfemserne fulgte Aarene med Amerikafarten. Tingvalla-Selskabet blev overtaget, man skabte det nye Selskab „Skandinavien-Amerika Linien“ og byggede de store Amerikabaade „Oscar II“, „United States“ og „Hellig Olav“. Opgangstider og Nedgangstider fulgte i hastig Skiften, men nye Planer udvikledes, nye Fremstød blev gjort. Ledelsen skiftede igen i 1905, hvor Admiral Richelieu og fra 1908 Direktør C. M. T. Cold traadte til. Man kunde glæde sig ved en Del gunstige, rolige Aar efter Kriserne om-



Direktør L. A. Normann

kring 1908 — og saa kom Verdenskrigen — med dens Tragedier.

Mange af D. F. D. S.s bedste Mænd mistede Livet, mange af dets smukkeste Skibe gik ned. Tiden efter



»Kronprins Frederik«

Krigen krævede nye Kræfter, og ved Direktør Cold og Direktør Høsts Afgang traadte Direktør A. O. Andersen, Kay Reinhard og J. A. Kørbing til. Direktør Reinhard forlod allerede i 1925 Selskabet, og da A. O. Andersen i 1934 døde, overtog den nuværende Direktion Ledelsen.

Som Arbejdsgiver har D. F. D. S. altid hørt til de bedste. De skiftende Direktører har haft stor Fortaaelse af at skabe en tilfreds Funktionærstand.

Vi citerer her Dansk Styrmandsforenings Medlemsblad, som siger:

„Selskabets Funktionærer har været betragtet som en Medarbejderstab og ikke blot som en købt Arbejdskraft, hvoraf der skulde svares saa og saa meget Udbytte. Dette har medført, at der indenfor D. F. D. S. er en meget stor Samhørighedsfølelse med alt, hvad der angaar Selskabet.

Selskabets nuværende Bestyrelse og administrerende Direktører, d'Herrer I. A. Kørbing og L. O. Normann, har under den nuværende trange Tid overfor alle deres Funktionærer, saavel i Land som paa Søen, paa den smukkeste Maade vist, at hos dem er det nu efterhaanden fortærskede Ord „Samfundssind“ ikke blot noget, der skal siges, men ogsaa noget, der skal udvises i Gerning. — Gid mange af vore øvrige Rederier vilde følge D. F. D. S.' Eksempel, megen Fattigdom og megen Bitterhed blandt veltjente Skibsofficerer vilde derved blive undgaaet.“

I Samarbejde med andre Trafikgrene har D.F.D.S. i Løbet af den sidste halve Snes Aar lagt Grunden til mange af de Ruter, der nu viser Forenedes nye, moderne Ansigt.

Da Lyntogene sattes ind, skabtes først den ideale Englandsforbindelse. Strækningen fra Harwich til Esbjerg tilbagelagdes paa stadig kortere Tid i mere og mere moderne Baade. Der kæledes for Passagererne paa Ruten. De smukkeste og bedste Skibe byggedes og forberedtes til den. Samtidig udbyggedes Ruten over Stettin til Centraleuropa, som derved skulde have Chansen for at vinde Terræn i Fremtiden som en smuk Parallel til Londonruten.

Det er kun et Par af de Felter, hvor det nye Initiativ har gjort sig gældende.

Amerikafarten var blevet et Smertensbarn. Passagertrafikken gav betydelige Tab, da Udvandringen ophørte. Sverige og Norge havde faaet deres egne Passagereruter, og Polen drev en statsunderstøttet Rute via København til New-York. Efter en Henvendelse til Regeringen blev Passagerfarten standset med Udgangen af 1935. Derimod er Godstrafikken paa Havnene baade i Nord- og Sydamerika blevet drevet med en Intensitet som ingensinde, lige til Krigen kom.

Af Selskabets nyeste Skibe vil det være nok at nævne „Hans Broge“ i Aarhusfarten, „Aalborghus“ paa Aalborggruten, hvor man i Fællesklassen finder sig som i en Luksuskaht maalt med tidligere Maal. „Tunis“-Typen i Middelhavsarten, „Kronprins Olav“ i Norgesarten.

Endelig er under Bygning „Kronprins Frederik“, det nyeste og smukkeste paa Skibsbygningsomraadet. Det har en Længde paa 112,8 m og et Displacement paa 5145 ts. Med Dieselmotorer paa 8000 I.H.K. vil Farten blive 20,25 kn. Det kan medføre 143 Passagerer paa I Kl. og 159 paa III Kl.

(Sluttet Side 31)

Crichton-Vulcan Værftet

Crichton-Vulcan Værftet i Turku (Åbo) er Finlands største Værft. Det er beliggende paa begge Sider af en smal, dyb Havarm og bestod oprindeligt af to selvstændige Værfter, hvilket Navnet ogsaa tyder paa.

Værftet er udstyret, saa det kan bygge Skibe op til 10.000 ts D.W. og beskæftiger for Tiden 2500 Mand. Baade Kvalitet og Leveringstid er paa Højde med det bedste.

De Kraner, der ses paa Billedet, er ligesom den 100 ts Hammerkran bygget af Værftet selv i dets Afdeling for Staalkonstruktioner. Værftet raader over en Tør-



Crichton-Vulcan Værftet.

dok, der er sprængt ud i Klipperne. Den har en effektiv Længde paa 150 m, en Bredde paa 45 m og 9 m Vanddybde. Dokken rummer med sine let indtrukne Sider ved 8,8 m Vanddybde 48.000 ts Vand. Til Udpumpning af denne store Vandmængde findes et Pumpeanlæg paa to elektriske Pumper, som med deres Ydelse paa 200 ts/Min. hver kan pumpe Dokken læns paa mindre end to Timer. Maskinrummet er sprængt ind i Klippen og er fuldstændig bombesikkert. Pumperne ligger i Højde med Doktærskelen og er direkte koblet til Elektromotorer lige under Dørken.

Værftet bygger ogsaa Maskineriet til Skibene. For Tiden er en 4500 HK Dieselmotor under Opstilling. Den bygges med Licens fra Fried. Krupp, Germania-Værftet. Værftets Støberi fremstiller baade Jern- og Metalstøbegods.

Foruden større Fragt- og Passagerskibe bygger Værftet for Tiden fire 400 HK. og fire 800 HK søgaende Slæbebaade. De to af de fire førstnævnte Baade skal have Kort-Dyse, medens de to andre bygges uden denne Installation, men med det samme Agterskib, saa en nøje Sammenligning mellem de to Typer kan ske.

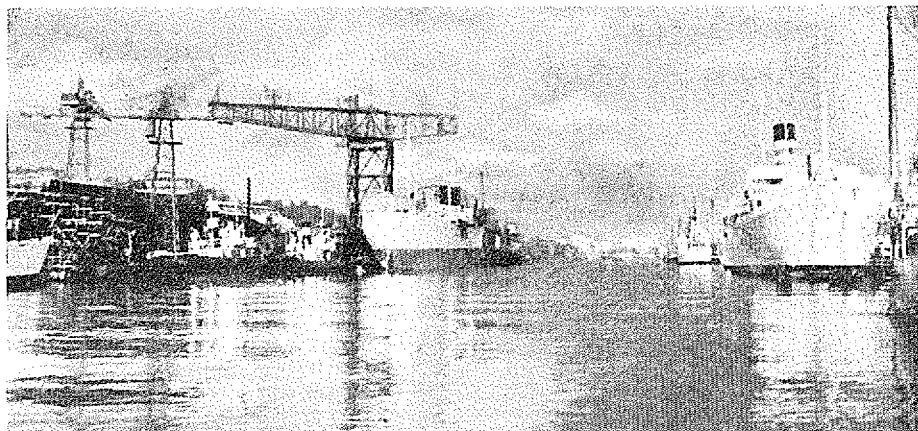
Blandt Værftets Nybygninger kan nævnes



I C.-V.-Værftets Havn. I Baggrunden Agterskibet af en 6000 ts Baad.

de to finske Kystforsvarsskibe. De er paa 4000 ts og har i Forhold til Størrelsen et ualmindeligt kraftigt Artilleri, nemlig to Dobbelttaarne med 25,4 cm Kanoner foruden et kraftigt Middelartilleri.

Billedet fra Værftshavnen viser Agterskibet af en 6000 ts. Fragt- og Passagerbaad med en moderne Byggemaade og en særdeles smuk Agerkonstruktion med strømliniformet Tilslutning af Roret og med Vulst paa Rorstævnen agten for Skruen.



Havarmen mellem de to Dele af Værftet.

Vi skal i næste Nummer af „Vikingen“ bringe et Billede af „Ilmarinen“, en anden Nybygning og Tørdokken.

D. F. D. S.' Jubilæum.

Til Amerikafarten er der ved danske Værfter under Bygning 4 Dieselmotorskibe, som hver kan medtage 12 Passagerer. Deres Hoveddimensioner bliver følgende: Længde 106,7 m, Bredde 15,4 m, Dybde 7,2 m, D.W. 6600 ts, Fart 12,5 kn og Hestekraft 3200 I.HK.

D.F.D.S. rustet sig til at tage nye Opgaver op, naar Freden kommer. Der er næppe Tvivl om, at de kommende Aar vil blive vanskelige, men vi haaber, at Selskabet stadig vil kunne vise vort gamle Flag, ikke blot i hjemlige Farvande, men i Alverdens Havne, saadan som det var Tietgens Drøm.

Har De læst Sejl og Motor?

Bygningen af hurtige japanske Ertsskibe fremskyndes. Det japanske Handelsministerium planlægger at fremskynde Bygningen af tre usædvanlig hurtiggaaende Ertsskibe, hver med en Bæreevne paa 8000 Tons. Hastigheden skal være saa stor, at Rejsen fra Tayeh i Provinsen Hupelv til Yokohama kun vil tage Halvdelen af den Tid, som den nu tager. Nippon Seitstu Kaisha, som er et Datterselskab af det største japanske Staalværk, skal være Reder for Skibene, som skal følges af yderligere Nybygninger.

Abonnement paa »Vikingen«

Vikings Læsere erindres om Bladets Abonnementspris: Kr. 2.00 pr. Kvartal — Abonnement kan tegnes paa Vikings Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse

Udbygning af den spanske Fiskerflaade. I Aaret 1940 har Spanien bygget eller begyndt Bygningen af følgende Enheder til Forøgelse af sin Fiskerflaade: 1142 Baade under 8 Tons, 252 paa 8—100 Tons, 90 Skibe paa over 100 til 1000 Tons og 8 Skibe over 1000 Tons. I Bestræbelserne for en national Stokfiskefangst er der planlagt Bygningen af 6 Dampere paa 1100 Tons og 6 Dampere paa 850 Tons.

Syng! Sømand! Syng!

Nye og gamle

Sømandssange

ved Børge Mikkelsen
Illustreret af Hans Sørensen

Pris Kr. **4.25** Karton.

Aarets Julegave

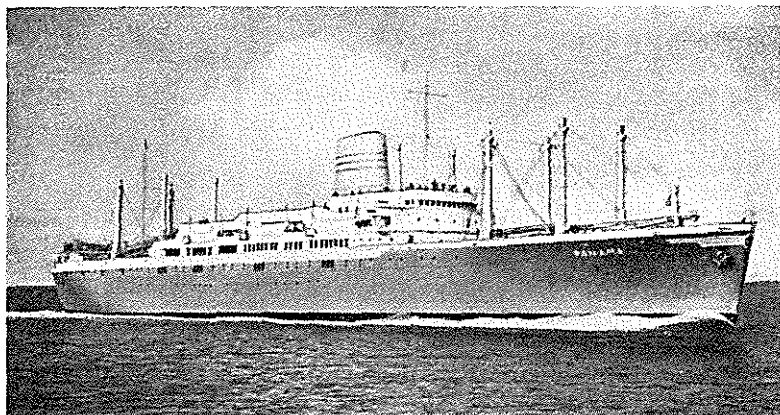
Ønsk den - Giv den

CENTRALBOGLADEN
Aschehoug Dansk Forlags Kolportage Afdl.
Fiolstræde 24. K. — Central 5340
og i enhver Boglade

Verdens mest sikre Skibe

I Amerika er der bygget 3 Skibe, som de selv kalder Verdens mest sikre Skibe. De er bygget af Panama Railroad Steamship Lines til en Rute fra New York til Canal Zonen via Haiti. De er de største i denne Fart og vil ogsaa gaa paa Krydsture til Port-au Prince, idet de er 8 Dage i Søen og 2 Dage i Havn. Skibene, der er bygget af Fore River Yard, som til-

en hul Aksel og en elastisk Kobling. De sidstnævnte er i Indgreb med Hovedhjulet. Der findes et motordrevet Tørneapparat, som kan kobles fra. Det kan dreje Turbinerne med Aksler langsomt rundt i begge Retninger. Et selvindstilleligt Tryklege med seks Sko er indbygget i Forenden af Gearhuset.



Turbinedamperen „Panama“.

hører Bethlehem Steel Corporation's Shipbuilding Division, har kostet ca. 4.000.000 Dollars hver.

Skibene er bygget efter samme Tegninger og har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt 150,28 m, Længde mellem Perpendikularerne 143,57 m, Største Bredde paa Spant 19,50 m, Dybde til A-Dæk 11,73 m, Konstruktionsdybgang med fuld Last 7,92 m, A.H.K. i Drift 9500, Normal Hastighed 16,5 kn, Tonnage 10021 B.R.T., Antal Passagerer 202, Antal Privatkahytter 70, Lasteevne 4675 ts. D.W. og Brændselolie 1557 ts.

Skibene har to Skruer, der drives af to gearede Turbiner gennem dobbelte Reduktionsgear. Den normale Hestekraft er tilsammen 9000 A.H.K., naar Skruerne gør 90 O/M med et Damptryk paa 31,6 kg/cm ved en Temperatur paa 393° og et Vakuum paa 95 0/0. Turbinerne er konstrueret og udført af Byggeværftet.

Hver Enhed bestaar af en kombineret Stød- og Trykhøjtryksturbine i Serie og en Lavtrykstrykturbine, idet hver Turbine løber med sin Fart, der overføres gennem en elastisk Kobling. Bakturbinen, der er indbygget i Udstrømningsenden af Lavtryksturbinhuset, er en tottrins Trykturbine.

„Falk“-Reduktionsgearet har to hurtigtløbende Tanddrev, som hver driver sit langsomtgaende Tandhjul gennem

Højtryksturbinerne har ét Stødtrin med to Løbehjul og fem Tryktrin med ialt 22 Løbehjul. De løber 5320 O/M ved fuld Fart. Lavtryksturbinerne har 25 Løbehjul og gaar 2900 O/M. Bakturbinen er konstrueret til at yde 80 0/0 af Fremkraften med 45 O/M af Akslen.

Skruerne, der af Manganbronze, er 5,33 m i Diameter, har en Stigning paa 6,25 m og vejer 9 ts.

Der er to Bethlehem „A“-Type tre-Beholders Vandrørskedler. De er oliefyrede, forsynet med Sodblæsere, Røgdetektor, CO₂-Indikator og 7 Todd Brændere med Trykforstøvning.

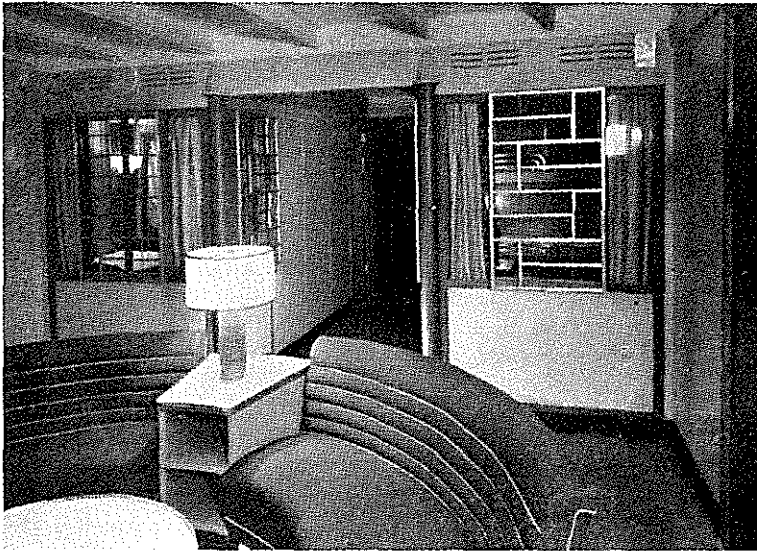
Fødesystemet er af den lukkede Type og har to Centrifugalpumper og en Wor-

thington Fødepumpe.

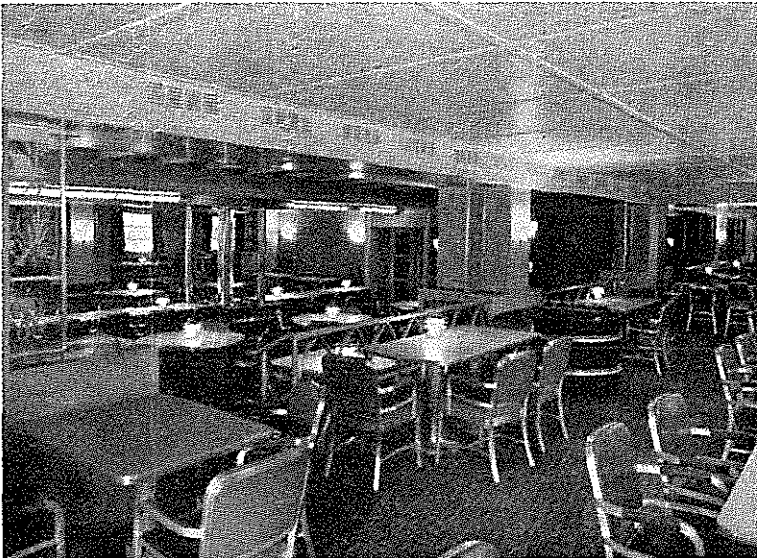
Der findes en Mængde Pumper til forskelligt Brug. Her skal kun nævnes den neddykkelige Lastpumpe, der kan yde 1200 l/M med en Trykhøjde paa 15,6 m. Konstruktionen er ikke ny, og flere gode Firmaer har bygget dem, men da de ikke har været i Brug i en Aarrække, skal de lige omtales nærmere. De er helt lukkede og anbringes almindeligvis i Højde med Maskinens Bundramme. Selv om Maskinrummet fyldes,



Hovedsalonen i „Panama“.



Veranda Kahytter set fra Borde.



Spisesalonen i „Panama“ er i en moderne, enkel Stil.

saa Vandet staar over Pumpen, vedbliver den at arbejde. Trick'et bestaar i, at et klokkeformet Hylster omgiver hele Pumpemekanismen, saa det stigende Vand kun kan sammentrykke Luften inde i det, uden at det kan stige saa højt, at det kan ødelægge den elektriske Del.

Der findes et stort Køleanlæg, specielt beregnet for Banantransport, men naturligvis ogsaa egnet for anden Kølelast. Der er installeret fire Carrier Freonanlæg, hvoraf de tre bruges til Lasterne og det fjerde til Luftkonditionering af Spisesalonen, hvor der er fuldstændig automatisk Temperatur- og Fugtighedskontrol.

Som et Led i den brandsikre Konstruktion er Garnering, Skodder, indbyggede Møbler som f. Eks. Skabe, Døre, ja selv Spiseborde udført af Metal. Dæk og Maskincasinger er isoleret med Rock-Wool beklædt med „Marinefiner“. Apteringen er isoleret med Marinite. — Til Beskyt-

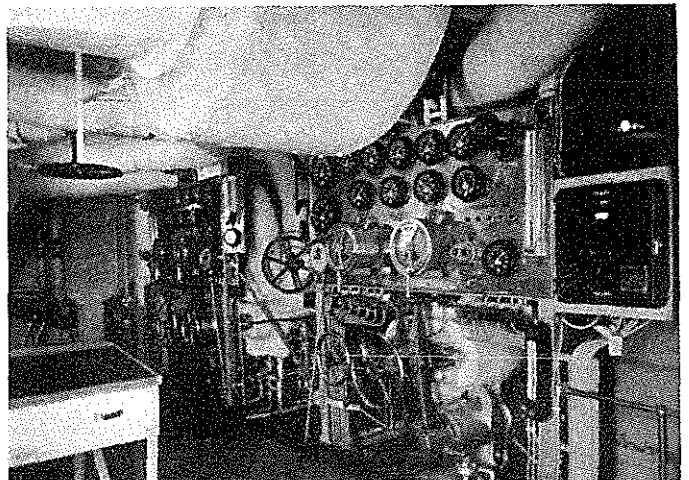
telse af Lastrum, Lamperum og Kedelrum er installeret et Lux-Richaudio kombineret Røgdetektor og CO₂-Brandslukningssystem. Det bestaar af et Rør mellem hvert Rum og en Tavle i Styrehuset. Det samme Rør bruges til at lede Kulsyren ned til Rummet.

Lastning og Losning udføres med 12 elektriske Spil, der betjener otte 5-ts, fire 10-ts og to 30-ts Bomme. Samsonposterne tjener tillige som Ventilatorer for Lastrummene.

Der findes tre 9,14 m Redningsbaade med 84 Pladser, to 7,9 m Redningsbaade med 50 Pladser og en 9,14 m Motorredningsbaad til 50 Personer, alle anbragt under Patentdaver. Alle Baadene er af Metal og fem af dem forsynet med Fleming haanddrevede Propellere. De har alle Projektør, der arbejder paa et Akkumulatorbatteri. Til Hjælp ved Udsætningen er de forsynet med „Schat Skates“. Paa den yderste Ende af Broen er der anbragt Projektører, som kan rettes mod Redningsbaadene, hvis Udsætningen skal ske om Natten.

En anden Konstruktion, som ikke har været fremme i ret lang Tid, er anbragt paa Forsiden af Broen. Det er den saakaldte Venturiskærm, som paa Grund af sin Form foraarsager, at en kraftig opadgaende Luftstrøm danner et Lufttæppe, som tillader den vagthavende Officer at se lige mod Vinden uden at mærke den synderligt. En anden temmelig ny Indretning er Stabilitetsmaaleren, som er opfundet af J. Dyell Wilson, assistant chief surveyor of the American Bureau of Shipping. Instrumentet registrerer alle

Skibets Rulninger og angiver det Minimum af Ballast, som er nødvendigt.



Manovrepladsen for Hovedturbinerne.

Passagerapteringen er meget moderne. Den er tegnet af Mr. Loewy, hvis Teori for Udstyret af Skibe er Enkelhed. Vinduerne er grupperet i Paneler, Dele af Staalkonstruktionerne er dækkede eller paa anden Maade tvunget ind under de arkitektoniske Krav.

Overfladerne paa Vægge og Garnering er behandlet paa en ny og interessant Maade. Oxyderet Guld-tapet, Læder, Finer, Spejle, transparent Glas, Sølv-blade og Keramik giver Variation i Dekorationen.

Mr. Loewy har ogsaa været Medarbejder ved Skrogets Udseende. Skorstenen, Bovemblemet og Farverne har medvirket til at give Skibet et smukt, strømlinieformet Udseende. Skroget er blaagraat med grøn Boottopping, Skorstenen er brungul med tre vandrette Aluminiumsbaand, og Overbygningen er hvide.

Skibet har elektrisk-hydraulisk Styremekanisme af Lidgewood-Typen med Telemotorkontrol fra Styrehuset. Desuden findes Sperry-Gyrokompas, to Gyrostyrene, Rorindikator og en 45-cm Projektor.

Radioudstyret er af mest moderne Type. Der findes ogsaa Nødsender og Radiopejler.

Kabysarrangementet er ualmindelig fint. Der er et nøje gennemtænkt Arrangement for Madens Behandling, og Udstyret med Køkkenmaskiner omfatter alt, hvad man kan ønske sig.

Til Slut skal Mandskabsapteringen omtales. Den er saa smuk, at en Besøgende, der gaar gennem Skibet, kan tro, at det er Kamre paa Kahytsklassen.

Amerikanske Motortrawlere.

ring. Efter tidligere Erfaringer er der installeret Køleanlæg. De nye Skibe har i Modsætning til de første Skibe, der var sortmalede, faaet en graa Farve.

De kan ialt medføre 157 ts Fisk.

I Mandskabsapteringen findes Egetræsgarnering,

rigeligt med Møbler, kunstig Ventilation, god Belysning og Varmtvandsopvarmning. Der er Adgang fra begge Sider til Rummene i Overbygning, hvilket har sin Betydning i Stormvejr.

Skibsfartskontrol i Japan. Japanske Blade meddele, at den japanske Skibsfart skal under skarpere Kontrol, for at man ogsaa paa denne Maade kan tilpasse sig den spændte Verdenssituations økonomiske Forhold. Statens Indgriben i Skibsfarten er nødvendig for at opnaa en virksom Indsats af Handelsskibene for det højeste Beredskab af Riget. Forandringen gaar ud paa, at der i Stedet for den hittidige Fremgangsmaade, hvorefter kun Opstilling af Trafikplaner og Fordeling af Skibene foretoges af Regeringen, de enkelte Skibe stilles under Tilsyn. Skibsfartstilsynet vil for Fremtiden i Virkeligheden være Befragter for alle japanske Skibe.

Ny Havn i Peru. Den nye peruanske Havn Matarani syd for Molando er nu taget i Brug. Den er udrustet med meget moderne Anlæg. Bygningen af en Jernbane fra Matarani ind i Oplandet er planlagt. Den nye Havn skal afløse Molendo, hvor der ingen Kajer findes, saa Losningen maa ske ved Hjælp af Lægtene.

Nyt Værft i hollandsk Indien. Fra hollandsk Indien meddeles, at der skal bygges et nyt Værft. Driftskapitalen skal andrage 5 Millioner Floriner.

Skibsroute Argentina—Venezuela. En regelmæssig Trafik mellem Argentina og Venezuela med to Skibsfartslinier er oprettet fra Midten af August Maaned. I Begyndelsen skal der kun trafikeres med mindre Skibe paa mellem 600 og 1500 B. R. T. Oprettelsen af en direkte Forbindelse mellem de to Lande betyder et stort Fremskridt i Forhold til den hittidige Tilstand, hvor Gods kun kunde forsendes ved Omladning i Havne i U. S. A. De første Fragter bestod i Kaffe fra Venezuela og Cement fra Argentina. Samtidig er der ogsaa Mulighed for Fragter til alle latinamerikanske Havne ved det karibiske Hav, hvilket ikke har været Tilfældes tidligere.

Ny spansk Fiskerihavn i Bilbao. Arbejdet paa den nye Fiskerihavn, som skal koste 5.000.000 Pesetas, skrider godt fremad. Fiskerihavnen bliver anlagt ved den ydre Havn ved Santurce. Ved Bygning af en 569 m lang og 50 m bred Bølgebryder bliver der skabt en stor Inderhavn. Der bliver desuden for Tiden forhandlet om en Udvidelse af Projektet, der skal koste 2.000.000 Pesetas.

Deres

Bankforretninger

ordnes hurtigt og sikkert af vort Hovedkontor, Holmens Kanal 2, Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn

54 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN



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.

Successen er fastslaaet af den danske Presse,
og vi bringer her Uddrag af Anmeldelserne paa
„JUL PAA HAVET“

Redaktør Asger Karstensen skriver:

„JUL PAA HAVET“ er helt igennem et Pragtværk, baade hvad Tekst og Billeder angaar. Den er værd at besidde, rig som den er paa Underholdning og Somandsstof. Der er udført et saa stort og fortjenstfuldt Arbejde ved Skabelsen af denne Julebog fra „VIKINGEN“'s Forlags Side, at den fortjener al Anerkendelse af den læsende Almenhed og Paaskønnelse af vort Søfolk og deres Venner. Denne Bog bør alle købe.

Redaktør Fornjotur skriver:

Det er en smuk Julehilsen til de danske Søfolk, der sikkert vil vække stor Glæde hos Modtageren. Det bringer en Mindelse om dansk Jul til dem, der maa fejre Aarets største Fest uden fremmed Himmelsstrøg og fremmedartede Forhold. Smukke Farvebilleder og fyldigt Stof i Form af Digte og Fortællinger gør dette smukke og velredigerede Julehæfte til en virkelig Glæde at læse.

Dansk Sørestaurationsforening skriver:

Bestil derfor „JUL PAA HAVET“ snart, da denne Julebog ikke maa savnes i noget Hjem og endnu mindre i noget Skib.

Dansk Søfartstidende skriver:

Alt i alt er „JUL PAA HAVET“ sin Udgiver værdigt og vil blive hilst velkommen overalt; i Aar mere end nogensinde. Gid det maa naa ud til saa mange af vore Landsmænd som muligt.

Sømændenes Forbund skriver i „Ny Tid“:

Dette „VIKINGEN“'s særlige Julebudskab har som sædvanlig forstaaet sin Opgave ved netop at vælge Indholdet til et saadant Julenummer — et veksellende og indholdsrigt Uddrag af Livet, som det har været levet for mange Aar tilbage, og som det leves i Dag.

Socialdemokraten skriver:

„JUL PAA HAVET“ har et smukt Omslag, et broget Indhold af Fortællinger og mange dejlige Billeder af Skibe. Det lugter af friskt Saltvand og Jul.

Korsør Avis skriver bl. a.:

Det er saa festligt udstyret med mange Farvetryk, at det er en virkelig prægtig Gave.

Nationaltidende skriver bl. a.:

„JUL PAA HAVET“ er som sædvanlig et smukt gennemillustreret maritimt Skrift, ikke alene skrevet for Sømænd, men for alle, som nærer Interesse for det danske Søfartserhverv og dets Historie.

Helsingør Dagblad skriver:

Det er det elegante Tidsskrift „VIKINGEN“, der lancerer det smukke Julehæfte „JUL PAA HAVET“. Det er interessant og yderst læseværdigt for enhver.

Bornholms Avis skriver:

„JUL PAA HAVET“ er nok tilegnet Sømændene, men det er ogsaa kært komment i alle andre Hjem.

Denne Begejstring, som giver sig Udtryk i Pressen i Omtalen af „JUL PAA HAVET“, har selvfølgelig bredt sig til Publikum, saa at Forlaget trods forøget Oplag kun har et begrænset Antal Julehefter tilbage.

Enhver, der vil sikre sig „JUL PAA HAVET“, maa derfor købe det nu enten hos Deres sædvanlige Forhandler eller paa „VIKINGEN“'s Forlag,

Gl. Mønt 39 — København K. . Telefoner Central 9822 — Byen 80 40



AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

IMPORT SKIBSFART EKSPORT

Skovbrug og Savmøller i Thailand (Siam)



Hovedkontor: København, Holbergsgade 2

Bangkok

Bombay
Calcutta
Canton
Capetown
Dairen
Durban
Hankow
Harbin

Egne Kontorer:

Hongkong
Johannesburg
Kuala Lumpur
Los Angeles
Madras
Penang
Port Elisabeth
Ragoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei



The
Snow



INDHOLD:



Fortællinger

- Norden. Digt af Axel Juel.
En Julenat i Hilo. Af Oscar Jensen.
Illustreret af Oscar Knudsen.
Karen Fiskers Juleaften. Af Chr. Christiansen.
Illustreret af Oscar Knudsen.
Pr. Damper til det kaspiske Hav for 60 Aar siden.
Af Værftsbestyrer Benzou.
Illustreret i Farver af Oscar Knudsen.
— — og Yngstemanden Kræn Sillasen, 16 Aar.
Af Poul Nordahl Petersen.
Petruscha. Af Gustav Kragh.
Illustreret af Oscar Knudsen.
Sømandens Genius. Sang med Noder af Oscar Jensen.
Jonathans «Obeah». Af Gustav Kragh.
Illustreret af Oscar Knudsen.
Den nye Baad. Af Børge Mikkelsen.
Illustreret af Alrik.
En Rejse som Emigrant fra 1883. Af Børup Sørensen.
Illustreret af Alrik.
Jammerbugtens store Juledrama. Af A. Nielsen.
Illustreret af H. Schøsler Pedersen.
Jul under Sydkorset. Af C. Hansen Vildrose.
Illustreret af Oscar Knudsen.



NORDEEN

SNART en bølgende Bro,
snart en flænsende Klo,
snart forlokkende skønt, snart en Rædsel, man flyer,
er det vældige Vand
mellem Strande og Strand —
i ustandselig Skiften som Himmelens Skyer.

Der er øde og vildt,
der er yndigt og mildt
- som i Menneskets Barndom ved drømmende Søer -
i *Suomi*, hvis Trang
under knugende Tvang
blev til Saga, der lever, mens Slægterne dør.

Med sin Flanke af Fjæld
mod det bragende Væld
hviler *Norge* sin jættestaaende Krop —
fra den stængende Dal
gennem Rummets Portal
søger Vilje og Længsel mod Lysvældet op.

Paa den knejsende Ø
i den skillende Sø
gemte Troskab og Trods baade Elskov og Had.
Fra dens Høvdinge-Hal
kom den *islandske* Skjald,
som har lært os at gemme vor Saga i Kvad.

Og fra Højfjældets Hal
i et skraanende Fald
glider *Sveriges* Sletter mod Vandene ned;
langs med Søernes Bred,
gennem Skovenes Fred
drages Tanke og Sind mod Uendelighed.

Men hvor Hav bliver Sund,
og hvor Skov bliver Lund,
breder *Danmark* sit blomstrende Tæppe mod Strand,
mens det løfter sig stridt
og i Knude og Klit
imod Vest holder Stand imod Nordsøens Brand.

I en Verden af Splid,
i en kæmpende Tid
skal det vides, at Venskab velsigner vort Nord,
Gid en Verden maa se
i dets skønne Idé,
hvad der vindes, naar Brodersind hersker paa Jord.

Carl Emil

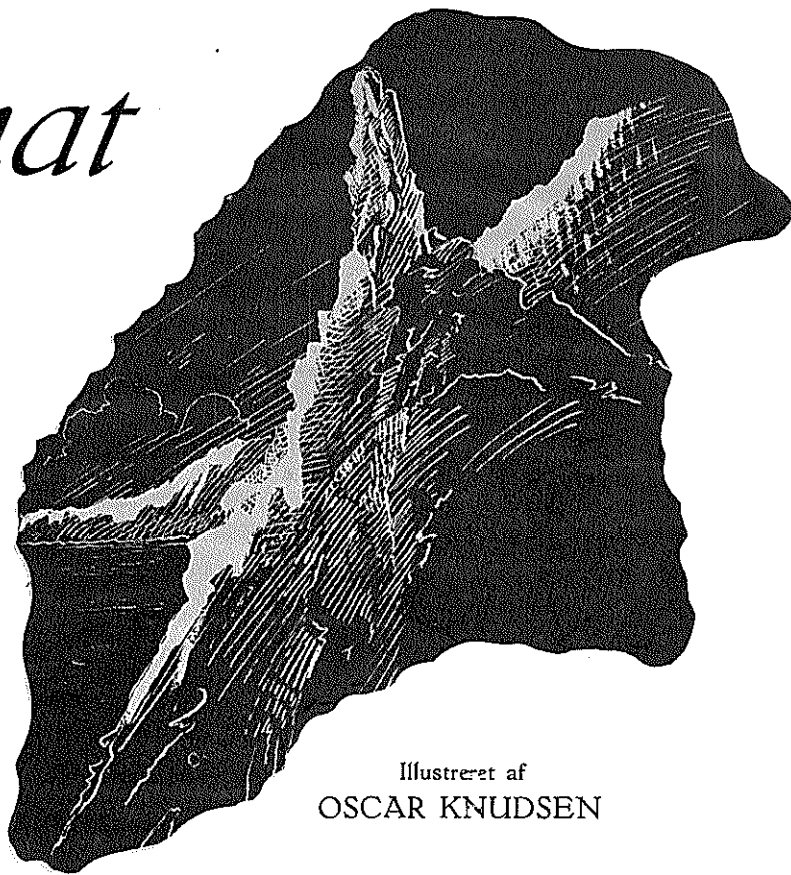


At Underet sker, saa Peter faar Mandlen,

En Julenat i Hilo

Af OSCAR JENSEN

*Oh, Tommy's gone to the Hilo shore.
Away to Hilo!
I'll never see my Tom no more.
Tom's gone to Hilo.*



Illustreret af
OSCAR KNUDSEN

DETTE er et Vers af en gammel Chanty, som i Sejlskibenes store Tid hyppigt blev sunget under Hejsning af Mærsejl. Chantyens Titel er „Tom is gone to Hilo“, og dens Solostrofer skildrer i alle dens mange Vers den Angst og Spænding, som Sømanden forestillede sig, at hans Pige maatte gaa i, naar han sejlede ud paa en Rejse til Hilo.

Hvad var da „Hilo“, som saaledes kunde tænkes at virke foruroligende paa Sømandens Kæreste? Ingen Englænder, som i Litteraturen har behandlet Emner om Chanties, har givet nogen nærmere Forklaring paa Ordets Betydning. Enkelte mener endogsaa, at dette overhovedet ikke kan defineres. Derimod siger Amerikaneren William Mc. Fee i sin Bog „Iron men and wooden ships“, at Ordet næppe kan være et vilkaarligt valgt Udraab; og at han har Ret i denne Formodning maa staa nogenlunde klart for enhver, som grundigt har sat sig ind i det Afsnit af Sølivets Historie, der omhandler „The buccaneers of America“, og som har Kendskab til Guano-Fart paa Chinca-Øerne og de nærmeste Pladser der omkring.

Ved en lille Bugt paa Kysten af Peru — lidt sønden for Ækvator, hvor Solen skinner hver eneste Dag, og hvor der saa godt som aldrig falder Regn — ligger et halvt Hundrede Træhytter omkring en antikveret Kondenspumpe, som drevet af et gammeldags Bjælke-maskineri forvandler Havvand til Drikkevand efter Beboernes Fornødenhed. At denne Fornødenhed er stor, skriger Maskineriet selv hver Dag saa højt, at det i stille Vejr kan høres langt ud til Søs.

Bag en smal Stribe sandet Strand, som i flere Miles Længde strækker sig langs Kysten her, ligger et mægtigt Plateau, hvor Billioner af Søfugle i Aartusinder har haft deres Rugepladser. I Tidernes Løb er her aflejret Lag paa Lag af disse Fugles Ekskrementer, som den bagende Sol — uundret af Regn og Fordampning — har brændt til en haard Skorpe — en umaadelig Kage paa indtil 14 Fods Tykkelse. Dette er det værdifulde Gødningsstof, som i Handelen gaar under Navnet „Guano“. Bag dette Plateau hæver Landet sig ujævnt mod Andesbjergene, og i Forgrunden af Ujævnheden knejser en fritstaaende Klippeformation, som set fra Søsiden ligner Statuen af en nøgen Kvinde. Denne Formation har gennem Aarhundreder været anvendt som Sømærke til Befaring af Bugten og blev af engelske Søfarere kaldt „The spanish lady“.

Selve Bebyggelsen ved den lille Bugt kaldes nu til Dags slet og ret „Pabellone de pica“ og er ikke ældre end den hvide Mands Opdagelse af den stedlige Guanos Værdi. Men hele Landomraadet omkring den lille Bugt har fra Incaernes Tid heddet „Hilo“ og var i det 16. Aarhundrede — under Spanolernes Rædselsregimente i Peru — Afskibningssted for det Guld og Sølv, Erobrerne røvede i Landets Indre. Mange af Datidens Eventyrere — saasom Oxenham og Drake — forsøgte at bemægtige sig disse Skatte i selve Skatkammeret. Det mislykkedes for dem begge. Oxenham selv blev fanget og ført til Lima, hvor han blev henrettet; og Francis Drake blev med uforrettet Sag jaget til Søs. Men her tog denne Dronning Elizabeth's haandgagne Fribytter Revanche ved at erobre adskillige



Francis Drake blev jaget til Søs.

spanske Skibe, som rigt lastede med Guld og Sølv var undervejs hjem fra Panama. Adskillige andre Eventyrere og Sørovere har faaet braadne Pander under Forsøg paa at stjæle Spaniolernes sammenskrabede Skatte i Hilo, men disse faldt dog for en stor Dels Vedkommende alligevel i fremmede Hænder paa Vejen til Moderlandet.

Og da Peru omsider var tappet for sine Guld- og Sølvrigdomme, havde de herboende Spaniolere ikke mere Brug for Hilo som Afskibningssted, for Guanoens Værdi blev dem klar. Senere bortforpagede de dog Retten til Udførsel af dette Produkt til et amerikansk Konsortium; men i Mellemtiden havde den lille Bugt været et hyppigt anvendt Skjulested for Sørovere, der opererede paa disse Kanter af Stillehavet.

Det er forstaaeligt, om alle disse Forhold diskuteret mellem Fortidens Søfolk kan have skabt et daarligt Ry om denne Pæds, og alt taler for, at det er dette Ry, der har inspireret en eller anden hedengangen Chanty-Mand til i sin Sang at give Udtryk for den Angst og Spænding, som Tommy's Pige efter hans Forestilling maatte blive hensat i, naar Tommy sejlede til Hilo. Naturligvis vilde hun tænke, at han sejlede ud for at berige sig med Erobrernes røvede Guld og Sølv. — Maaske blev han slaaet ihjel af Spaniolerne — eller af Sørovere, om ikke han selv endte med at blive hængt som Sørover. — eller maaske forelskede han sig i „The Spanish Lady“ — den Pige, som hun vel nok har hørt omtale paa en tvetydig Maade. Der var Grunde nok til at forsvare hendes Opfattelse af Hilo. — — —

I den lille Bugt ved det fordums Hilo, hvor Bebyggelsen nu som sagt har faaet Navnet „Pabellone de pica“ — et øde og ensformigt Hul, hvor der ingen Forskel er paa Aarstiderne, og hvor den ene Dag paa en Prik ligner den anden — laa en Juleaftensdag i 90erne to gamle Dybvandssejlere og red for deres Ankere — et jævnt Ridt paa Stillehavets Dønninger, der rytmisk hævede og sænkede sig som kæmpemæssige Lunger.

Den ene af disse Ankerliggere var den engelske Brig „Sea Horse“, Kaptajn Canfield, som paa denne Rejse havde sin Hustru med om Bord. Den anden var det amerikanske Fuldskip „Sunlight“, Kaptajn Roberts, som hverken var gift eller forlovet, men som dog langtfra foragtede Dameselskab. Han var i det hele taget meget selskabelig anlagt og var ogsaa baade venlig og elskværdig mod sine Folk — i hvert Fald, naar han havde Gæster om Bord.

„Sea Horse“ var netop den Dag blevet færdig med at indtage sin Last af Guano og laa endnu med aabne Luger og Sideporte for at ventilere og drive saa meget af Ammoniakdunsten ud fra Mellemdækket som muligt, inden Lugerne den følgende Morgen skulde skalkes, og Portene skulde lukkes for godt og kalfatres. Kaptajn Canfield havde nemlig til Hensigt at gaa under Sejl med Landbrisen den næste Morgen for at paa-begynde Hjemrejsen til Liverpool; og i den Anledning havde hans selskabeligt anlagte Kollega, Kaptajn Roberts, inviteret ham og hans Hustru til et kombineret Jule- og Afskeds-gilde om Bord i „Sunlight“.

Hele Eftermiddagen blev der kogt og brasat i „Sunlight“'s Kabys, saa der svævede en herlig Mados over hele Skibet, hvis menige Besætning naturligvis satte Næsen op efter ogsaa at faa deres Part i Julegildet. — Noget ud over det almindelige maatte der vel ogsaa falde af til dem paa denne Højtidsaften. Dette var de alle Mand svært enige om, skønt Enighed ellers ikke just var et Særkende for „Sunlight“'s Besætning foran Stormasten; men denne Besætning var ogsaa et Sammensurium af mange forskellige Nationers Søfolk. Storbritannien og Irland var stærkest repræsenteret. En Hamburger førte det store Ord for Tyskland, og den skandinaviske Halvø kom nær op paa Siden af Briterne med tre Svenskere og tre Nordmænd, mens Singing Dane var ene om at repræsentere Danmark.

Briterne vilde have Pudding til Aften. Tyskerne ønskede Plum und Kløse. Svenskerne forlangte Ludfisk og Nordmændene Hvedemelsgrød, mens Singing Dane ustandselig talte om Flæskesteg. Og mens hver især saaledes i Tankerne fejrede Juleaften med et Maaltid efter sit Lands Skik, gav Kokken dem ganske simpelt en Gang *cracker-hash* med Tevand til.

Alle var enige om, at denne Juleaften var den elendigste, de endnu havde haft om Bord i noget Skib, og Svenskeren Pet foreslog en lille Sviptur i Land for at se, om der ikke skulde være noget særligt at faa ud af Aftenen i Pabellone de pica. Singing Dane og Irlænderen Patrick Donavan var de eneste, der ytrede Lyst til at gøre Svenskeren Følgeskab; og disse tre

marcherede saa agterud i Kahytten, hvor Kaptajn Roberts og hans Gæster samt begge „Sunlight“s Styrmand sad bænkedede om et veldækket Bord og gjorde sig tilgode med alle de herlige Retter, som Besætningen foran Stormasten kun havde faaet Duften af.

Irlænderen Patrick Donovan frembar det fælles Ønske — Landlov og Penge — og det maa ganske sikkert tilskrives Gæsternes Nærværelse, at begge Dele uden Indvendinger blev bevilget. Dette var i hvert Fald baade Pat' og Pet og Singing Dane ogsaa enige om, og i Forventning om, at Kaptajn Roberts' Imødekommenhed nok vilde kunne forskaffe dem en behageligere Juleaften end den, de kunde opnaa om Bord, gik de i Jollen, og Ankervagten roede dem ind til Land.

Der var Lys og Fest i alle Pabellone de pica's Hytter, og i flere af dem blev der udskænket stærk Cachas. Men Pet og Pat' og Singing Dane ignorerede alle Cachas-Snaskerne og gik direkte til Flanagans Hytte.

Flanagan var det amerikanske Guano-Konsortiums Repræsentant paa Pladsen og en foretagsom Mand, der forøgede sine Indtægter ved at holde Værtshus for de anløbende Skibes Besætninger. Hans Kone vaskede for Kaptajner og Styrmand, og hans to voksne Døtre skiftedes til at servere for Gæsterne og til at underholde dem med Musik og Sang efter deres bedste Evne og Gehør. Enten sad den ene eller den anden og tærskede løs paa et gammelt vanddrullent, taffelformet Piano, der frembragte nogle Lyde som Hammerslag paa en sprukken Blikkasserolle, og hvormed de accompagnerede deres sanglige Præstationer. „Swanee River“, „Bottle Ally“, „Yankee Doodle“ og „Home, Sweet Home“ var det staaende Repertoire, og dette blev fremført i forskellige Afdelinger, men i afvekslende Nummerorden — dog altid med „Home, Sweet Home“ som Finale.

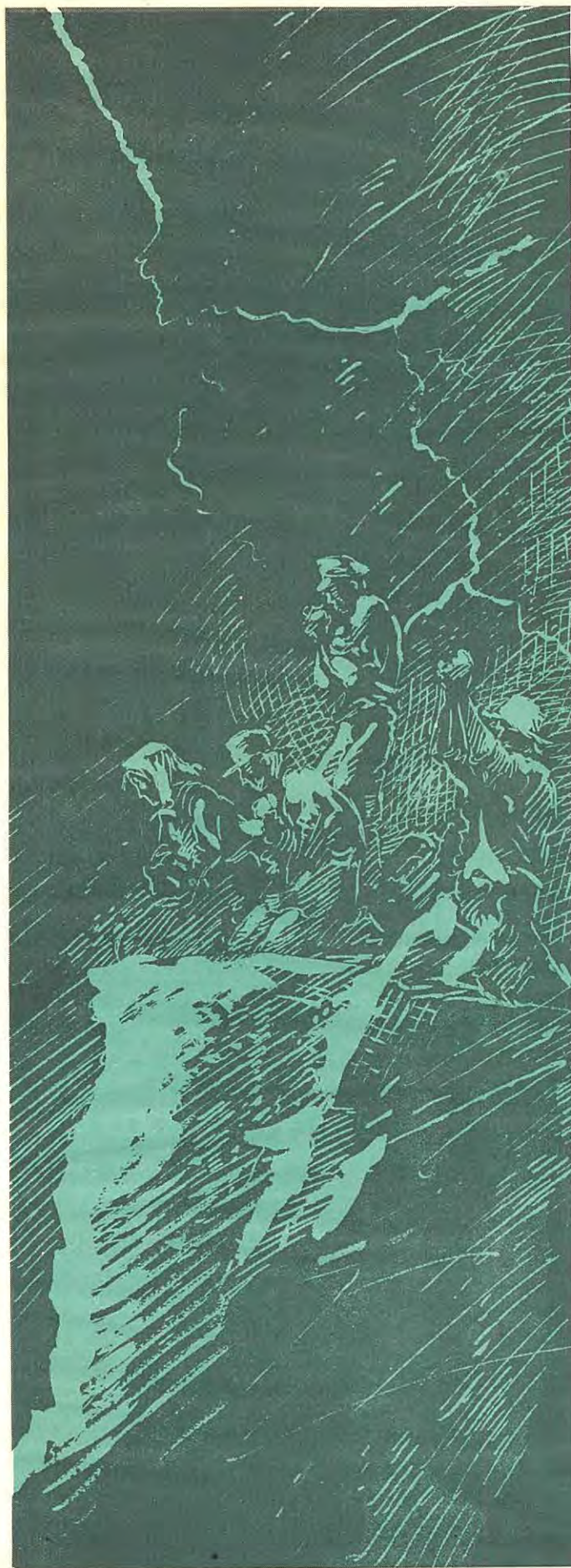
Med denne Underholdning og i Selskab med en Flaske af Flanagans bedste Whisky fandt Pet og Pat' og Singing Dane snart den bedste Julestemning, der kunde opnaas i Land paa en Plads, hvor alt ellers kun drejede sig om Guano, og det blev hen imod Midnat, før de saa smaat tænkte paa at bryde op og gaa om Bord igen.

Flanagans ældste Datter var netop midt i „Home, Sweet Home“, da Flasker og Glas paa Bord og Hylder pludselig gav sig til at danse *cake-walk*, og samtidig begyndte Hytten at slingre som et Skib i høj Sø.

Med et Angstskrig sprang det musicerende Pige-barn op fra Pianoet og styrtede fulgt af hele Familien mod Døren.

„Jordskælv! Jordskælv!“ raabte de i Munden paa hverandre. „Til Plateauet! Til Plateauet!“

Uden at komme med unødige Spørgsmaal fulgte Pet og Pat' og Singing Dane i Hælene paa Familien Flanagan, og de var ikke mere end lige naaet uden for Døren, da Hytten ved en ny voldsom Rystelse ramlede sammen med et Brag. Lampen eksploderede og antændte Ruinhoben, og den samme Skæbne overgik alle de øvrige Hytter. Hele Pabellone de pica stod



snart i Flammer. — I panisk Skræk flygtede Beboerne op paa Guano-Plateauet. Pet og Pat' og Singing Dane fulgte efter, saa hurtigt de orkede, og imens fo'r Hunde og Katte, Grise og Høns forvildede omkring, uden at nogen gav sig Tid til at bekymre sig om dem.

Imidlertid ophørte Rysterne, og da den flygtende Skare var naaet saa langt ind paa Plateauet, at man ogsaa følte sig i Sikkerhed for den Flodbølge, der her sædvanligvis følger efter Jordskælv, standsede Flugten, og alle vendte nu Front mod Havet. Og ved det Syn, som Pet og Pat' og Singing Dane saa i Skæret fra de brændende Ruinhobe, fløj deres Tanker uvilkaarligt om Børd til Kammeraterne. Thi de saa en høj, grøn Mur af Vand, der som en rullende Lavine og med en Larm som fjern Torden nærmede sig Kysten.

Saa sluktes pludselig alle Brande i Pabellone de pica, og den tordenlignende Larm udløstes i en Syden, som hurtigt igen forstummede med ligesom et langt Suk — et mægtigt Sug, idet Flodbølgen trak sig tilbage; og nu ragede Mørke og en knugende Stilhed over Plateauet.

Et Øjeblik stod Flygtningene og sundede sig. Saa faldt en Kvinde ned paa sine Knæ — og een til. Snart knælede hele Skaren, og med Ansigterne vendt mod Himlens tindrende Julestjerner opsendte de med en dæmpet Mumlen Takkebønner for deres Frelse. Alle bad — alle undtagen Pet og Pat' og Singing Dane.

„Hør,“ udbød Pat' pludselig. „Kan ingen af Jer to bede en Bøn?“

„Som Barn kunde jeg Fadervor,“ svarede Singing Dane. „Men jeg har vist glemt det meste af det.“

„Lad os bare faa det, Du husker,“ bad Pat'. „Saa falder vi i med, saa godt vi kan.“

Saa gjorde Singing Dane, hvad han ikke havde gjort i mange Aar. Han bad Fadervor paa Dansk; og Pet og Pat' snaskede ham efter Munden. Og selv om den ene ikke forstod, hvad den anden bad, var der dog næppe nogen af disse tre, der nærrede Ængstelse for, at Vorherre skulde misforstaa Meningen.

Julemorgen brød frem. Solen forgyldte Andesbjergenes Tinder, og Stillehavet laa — saa langt Øjet rakte — og glitrede som et Symbol paa sit eget Navn, da Pet og Pat' og Singing Dane tilligemed det af Katastrofen ødelagte Pabellone de Pica's hjemløse Beboere vandrede nedover Plateauet igen. For Pet og Pat' og Singing Dane saa det nærmest ud, som om disse Hjemløse nu, efter at Faren var overstaaet, tog Sagen med en forbløffende Sindsro. Men Jordskælv og Flodbølger var for dem heller ikke sjældne Begivenheder. Den Guano, der gav Grøde i Jordbunden, hvor i Verden Skibene end førte den hen, gav ogsaa for disse Mennesker taalelige Eksistensmuligheder efter deres Behov; og Pabellone de pica vilde ligesom Fugl Fønix hurtigt rejse sig af Asken igen. Dens Bebyggelse vilde sikkert i Løbet af faa Dage genopstaa i sin fordums Skikkelse omkring den gamle, antikverede Kondenspumpe, som var det eneste i hele Bebyggelsen, der var



Hele Eftermiddagen blev der brasat i Kabyssen.

blevet skaanet for Tilintetgørelse, og som nu med sin dobbeltarmede Vægtstang over det øvrige tilsødede Bjælkemaskineri ligesom stod og korsede sig over Ødelæggelsens Vederstyggelighed.

Det var dog ikke alene den ødelagte Bebyggelse og dens hjemløse Beboere, der beskæftigede Pet's og Pat's og Singing Dane's Tanker paa denne Morgenvandring. De tænkte naturligvis ogsaa paa deres Skibskammerater — paa den Juleaften disse maatte have haft om Bord — paa Kaptajn Roberts Gæstebud. — Mon Kaptajn Canfield og hans Kone var naaet at komme tilbage til „Sea Horse“, inden Flodbølgen kom? — Hvorledes mon de to Skibe i det hele taget havde klaret sig under Katastrofen.

Efterhaanden som de naaede frem, og de sine Steder kunde se noget af selve Strandbredden — baade Nord og Syd for Bugten, hvor Skibene havde deres Ankerplads, undgik det ikke deres Opmærksomhed, at Kyststrækningerne her havde forandret Karakter fra den foregaaende Dag. Sine Steder, hvor Strandbredden før havde været jævn, havde Havet skaaret brede Rønder dybt ind i Landet, mens der andre Steder nu strakte sig helt tørlagte Sandbanker et langt Stykke ud fra Kysten.

Pludselig standsede Pet og pegede ud over Bugten, som nu med eet tonede frem for dem i hele dens Udstrækning.

„Der har vi „Sunlight“!“ udbød han. „Men hvor er „Sea Horse“?“

At løse denne Rebus paa staaende Fod evnede hverken Pet eller Pat' eller Singing Dane.

Fem Glas rungede ud i den stille Nat fra „Sunlight“'s store Malmklokke, og „Sea Horse“ havde prompte givet Slagene tilbage som et Ekko, da Kaptajn Roberts' Gæster med mange Ønsker om Held og Lykke paa den forestaaende Hjemrejse satte af i egen

Baad fra „Sunlight“s Falderebstrappe. Og nu sad Kaptajn Canfield i sin Salon om Bord i „Sea Horse“ og gennemsaa Skibets Papirer og Regnskaber. I den tilstødende Sovekahyt var hans Hustru i Færd med at gaa til Køjs.

Kaptajn Canfield var netop i Begreb med at pakke sine Papirer sammen for ogsaa at gaa til Ro, da der lød Klask af bare Fødder paa Halvdækket over hans Hoved. Et Øjeblik efter blev der banket haardt paa Døren ind til Salonen, og da Kaptajn Canfield overrasket over den natlige Forstyrrelse undlod at svare, men selv lukkede op, stod han Ansigt til Ansigt med Ankervagten, som en Smule forfjamsket først undskyldte sit Komme med, at han havde set, at der endnu var oplyst i Salonen, hvorefter han meldte, at det lyste og tordnede inde over Land, og at Lynene allerede havde stukket mange af Pabellone de pica's Hytter i Brand.

Kaptajn Canfield var i en Hurtighed oppe paa Dækket. Han stod et Øjeblik og vejrede og lyttede til Bulderet inde i Land, mens han samtidig opmærksomt betragtede de lysende Brande, der med rivende Fart forplantede sig fra Sted til Sted. Han var hurtig klar over, at dette Bulder og disse Brande hverken stammede fra Torden eller Lynnedslag, og da hans Øren nu ogsaa opfangede en konstant brusende Lyd ude fra

Havet, og han samtidig hørte, at der om Bord i „Sunlight“ blev stukket ud paa Ankerkæden, gav han Ankervagten Ordre til at kalde alle Folkene paa Dækket. Han gik selv ned og purrede begge sine Styrmande ud, og kort efter var disse og Folkene forude i fuld Aktivitet ved Ankerspillet.

Den brusende Lyd kom nærmere og nærmere og voksede i Styrke til en tordenlignende Rumlen. Alle var nu klar over, hvad dette betød, og det gjaldt om hurtigst muligt at faa Skuden til at ride for en lang Tømme. Alt gik ogsaa glat til at begynde med. Den Ankerkæde, der laa opskudt i lange Bugter paa Fordækket agtenfor Spillet, rasede villigt ud, men dette var langtfra tilstrækkeligt, og Resten var kommet uklar nede i Kædekassen og havde beknebet sig og sad urokkeligt fast i Dæksklyset. Ulykkeligvis naaede Flodbølgen Skibet i samme Øjeblik, som Kæden stoppede op, og da det saaledes var umuligt at afværge det pludselige og voldsomme Pres, den blev udsat for, rev den Ankerklyset ud og gennemskaar Plankerne i Skibets Bov til langt under Vandlinien; og i Stedet for at rejse sig med Bølgen blev hele Forskibet trukket ned, og den gigantiske Vandmur rullede over fra For til Agter og splintrede alle Skibets Baade og fejede alt, hvad der ikke var forsvarligt fastsurret, med sig over Bord. Vandet strømmede ind i Lastrummet ved de gennemskaarne Bovplanker — og ned gennem de uskalkede Dæksluger; og da saa Flodbølgen løb tilbage, skar Skibet sidelæns ud med den og blev krænget over paa sine Bjælkeender, saa den ene af de aabenstaaende Sideporte ogsaa kom under Vand.

Saa begyndte „Sea Horse“ at synke, og Resten gik hurtigt. Baadene var alle knuste, og enhver maatte redde sig selv, som det var muligt. Styrmandene kappede Surringerne paa Reservespirene og paa alt andet, hvortil Mennesker kunde klamre sig og holde sig flydende. Nogle af Folkene havde som Redningsplanker sikret sig løse Dæksluger eller Ristværker, og hvad der ellers kunde holde dem oven Vand, og een efter een gik de udenbords.

Med Tømmermandens Hjælp havde Kaptajn Canfield faaet Falderebstrappen gjort fri og bakset ud over Skibets siden, og det lykkedes ham at faa sin Hustru anbragt paa den, netop som „Sea Horse“ gik til Bunds i en sydende Hvirvel, der trak baade ham og Tømmermanden med ned under Vandet. De kom dog begge hurtigt op til Overfladen igen og fik ogsaa Hold i Falde-



Hele Pabellone de pica stod snart i Flamme.

rebstrappen. — Imidlertid var Flodbølgen som sagt løbet tilbage, og Stillehavet laa atter og badede sig i Julenatters tavse Stjernesker og i sit eget Navn. Ikke en Vind rørte sig, og alt, hvad der kunde tale om den Katastrofe, der nylig havde fundet Sted, var de vedvarende Raab om Hjælp ude over Bugten og de blafrende Lys fra Lanterner og Fakler, der søgende kastede deres Skin ud over Vandet fra „Sunlight“s Baade, som hin Julenat var viet til Bjærgningsarbejde.

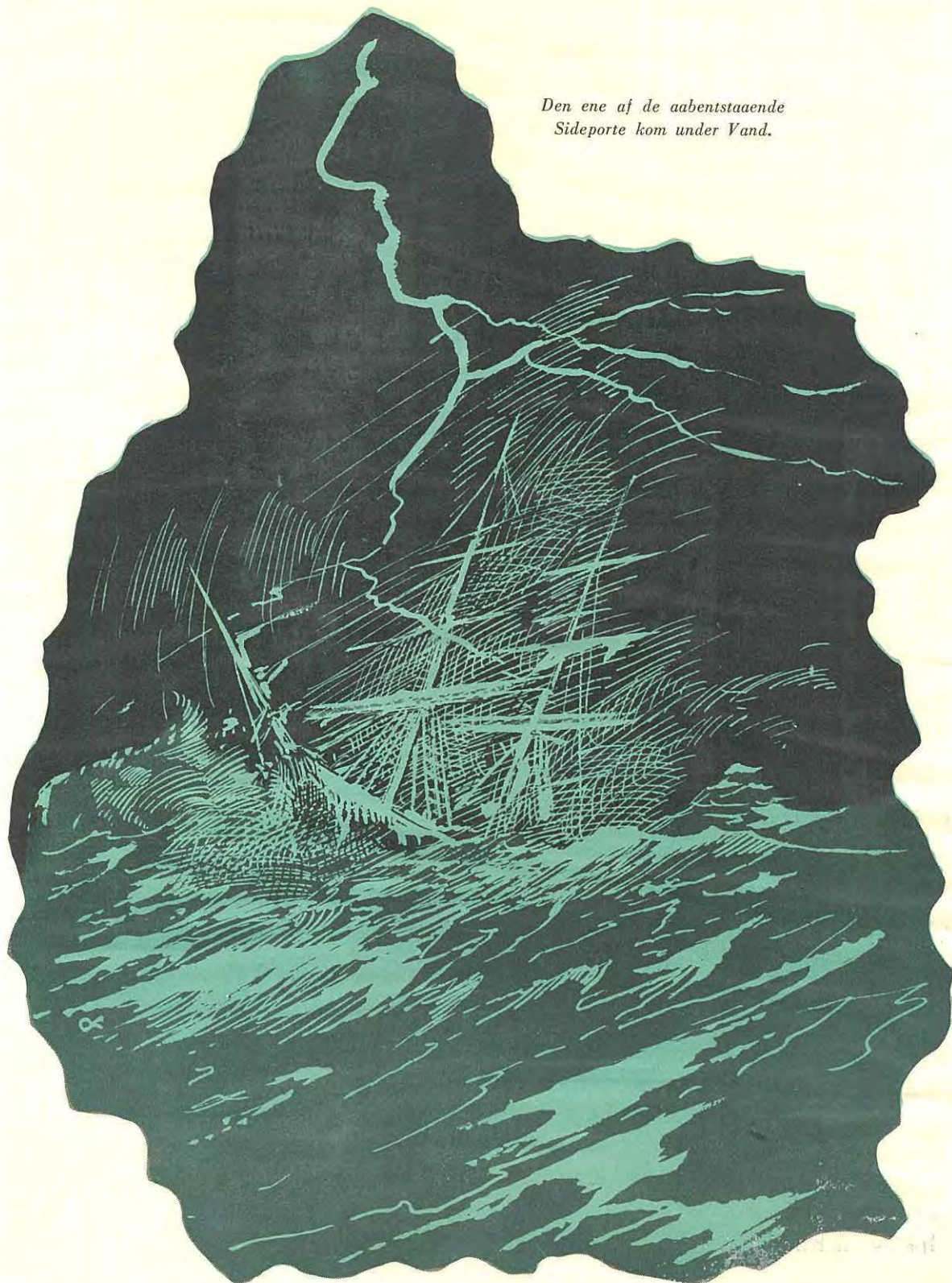
Alle blev reddede.

Men paa Bunden af den lille Bugt ved det hærgede Pabellone de pica — det fordums Hilo — ligger Løsningen paa den Rebus, som hin Julemorgen var uløselig for Pet og Pat' og Singing Dane.

Oh, Tommy's gone, what shall I do?
Away to Hilo!
The spanish lady he'll see, I know.
Tom's gone to Hilo!

Oscar Jensen.

*Den ene af de aabentstaaende
Sideporte kom under Vand.*



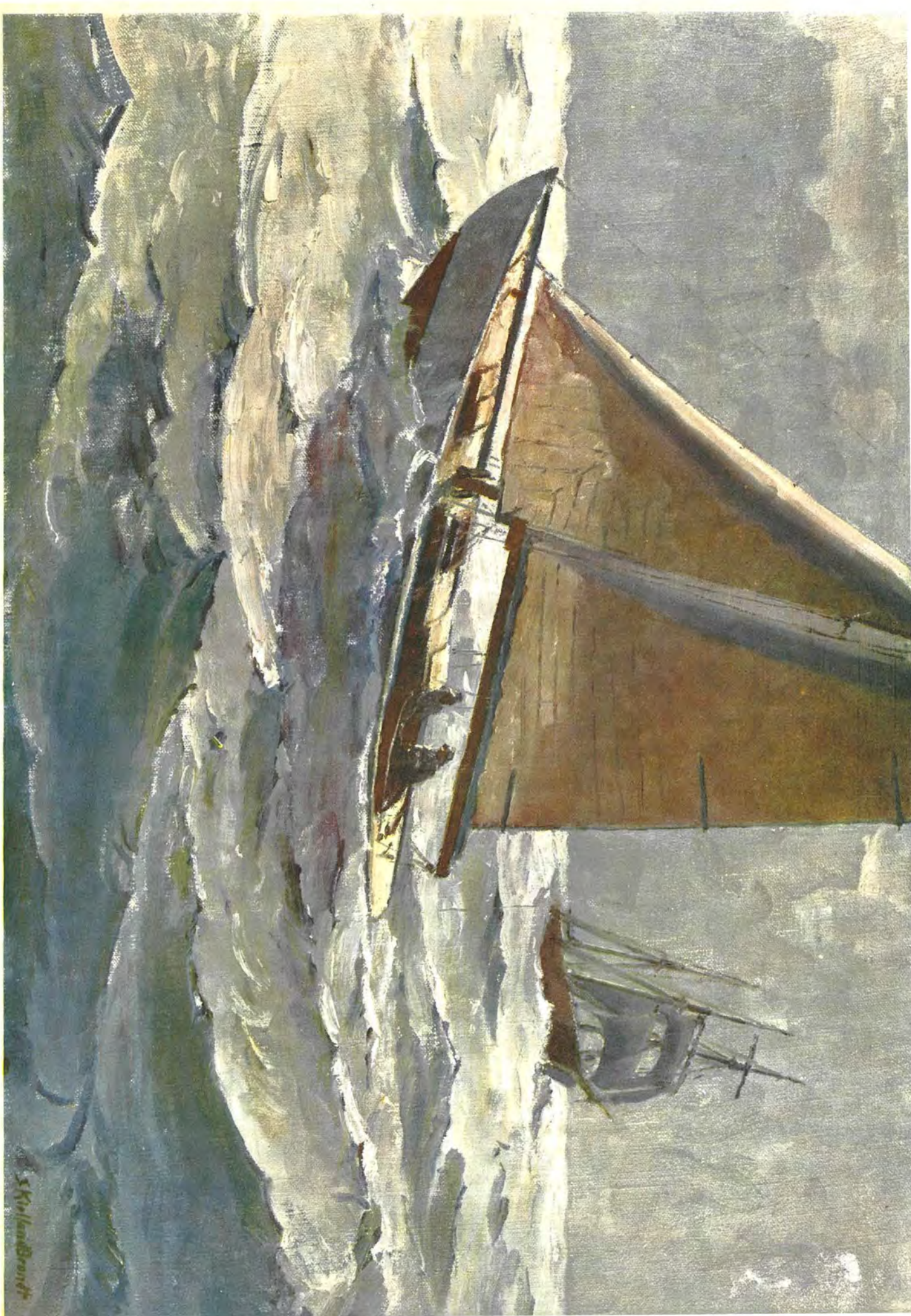


Maleri af Fr. Landt

Skibe paa Københavns Red

Glitrende Smaabølgers sollyse Leg
bag Molernes Læ
brydes af Skibenes pløjende Stavn
fra og til København.

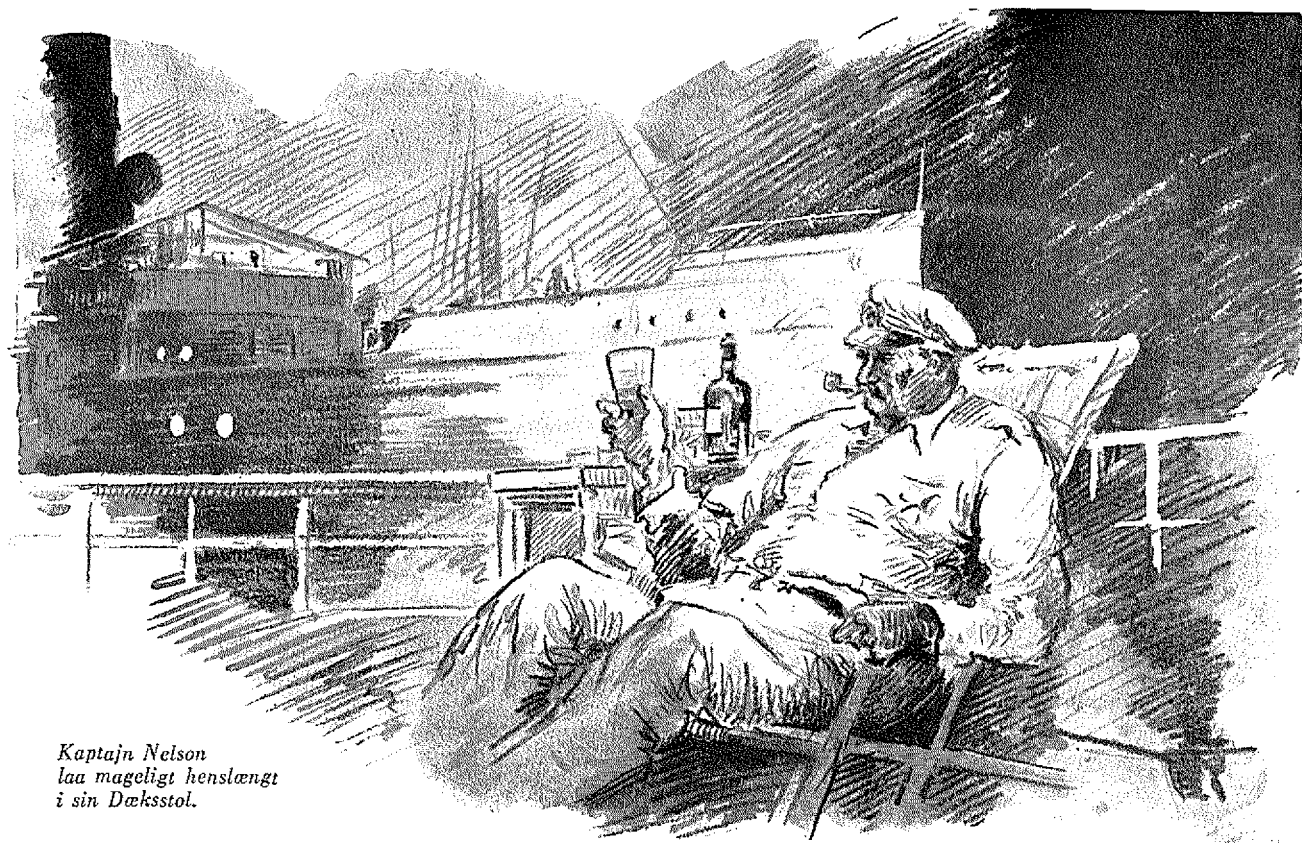
„Anna“ från Gäfle paa Reden staar ind
med Stykgods og Malm.
Landlov i Aften Besætningen faar — —
„Helan“ og „Halvan“ går! G. K.



Paa Langfart

Maleri af S. Kielland Brandt

S. Kielland-Brandt



*Kaptajn Nelson
laa mageligt henslængt
i sin Dæksstol.*

Karen Fiskers Juleaften

TROPENATTEN havde sænket sit bløde, mørke Purpuræppe over Matadi og Skibene, der laa for tøjet langs Trækajen. Dagens brændende Hede var blevet afløst af en behagelig Kølighed, som en svag Brise førte med sig fra den nærliggende „Devils cauldron“ — Djævelens Gryde —, denne uhyre, frygtindgydende Natur-Heksekedel, hvor de rivende Strømhvirvler bobler og skummer, som om Vandet virkelig altid er i Kog — et af Naturens Mesterværker, hvis Lige næppe findes noget andet Sted paa Kloden. Og med Mørket var fulgt alle de ubestemmelige og hemmelighedsfulde Lyde, som kun forekommer i Tropeskove eller i Nærheden af dem — hele Luften dirrede af ubestemmeligt Liv.

Kaptajn Nelson paa Damperen „Malaita“ af San Fransisco laa mageligt henslængt i sin Sejldugstol paa Promenadedækket. Paa et lille Bord ved Siden af ham stod en Flaske Canadian Club, en Karaffel Vand og Glas, samt et Glas Prince Albert Tobak. I Vindsiden, et Par Meter fra ham, var anbragt en Zinkpøs med en stor Tot snavset Maskintvist, der ulmede svagt. Røgen fra dette drev hen over Kaptajnen uden dog at genere ham videre, det var derimod nok til at holde Moskittoerne i passende Afstand. Kaptajnen var ved at falde hen i en behagelig Døs, da pludselig en Grammofons skrattende Toner skar igennem Stilheden.

Kaptajn Nelson bandede stille og ønskede den danske Damper, der laa for tøjet udenpaa ham, og hvis Mandskab havde slæbt de-

Af CHR. CHRISTIANSEN
Illustreret af OSCAR KNUDSEN

res Musikinstrument ud paa Forlugen og kørte løs med det, langt Pokker i Vold. Han var ved at forlade sin behagelige Plads og fortrække ned i den lumre Kahyt for at blive fri for at høre paa det forbandede Spektakel, da han forandrede Mening og lod sig falde tilbage i Stolen igen. For skønt Grammofonen var elendig og Pladen medtaget, saa var den Sang, som nu smeldede ud i den stille Aften, vidunderlig smuk. Han kendte den igen, skønt det var Aar siden, han havde hørt den.

„Omkring i Verden saa vidt jeg fo'r,
fra Grønlands Kyster til Singapore.
Men aldrig glemmer jeg gamle Mor
og Piletræet derhjemme.

Kaptajnen nynnede Sangen med, tog sig i det, skænkede sig en stiv Whisky og skyllede den ned i et Drag. Hvad Fokker, begyndte han at blive sentimental paa sine gamle Dage. Han, John Nelson, den haardeste af alle „Peary Lines“ Skippere. — Han, Bully Nelson, var ved at faa Samvittighedsskrupler, fordi han havde glemt gamle Mor og Piletræet derhjemme. Tilbagelænet i Stolen laa han og stirrede ud i Natten, men det var ikke den mørke, stjernebesaaede Tropehimmel, han saa for sig. Og medens Grammofonen hamrede løs paa den samme Melodi, passerede hele hans Liv Revu for ham.

Sin Fader huskede han kun dunkelt, han havde været Fisker og var „blevet derude“ en vild og stormfuld Efteraarssnat, da Sønnen kun var fire Aar gammel. Saa maatte Karen Fiskers forsørge sig selv og sin Dreng for at holde det lille Hjem oven Vand. Hun lappede, stoppede og vaskede for Folk inde i Byen, sled i det Dag og Nat for at tjene til det allernødvendigste. Da han var blevet saa stor, at han kunde tage sig en Byplads for at hjælpe lidt til, vilde hun ikke tillade det. Drengen skulde nyde sin Barndom, han vilde tidsnok lære Livets Alvor at kende. Og han nød sine Barndomsdage i fulde Drag, Huset laa ved Bredden af Fjorder, her havde John sin egen lille Baad, og i den tilbragte han det meste af sin Tid, sejlede og fiskede. Det var et herligt Liv. Til Tider vovede han sig helt ud til Fjordmundingen. Der saa han de store Skibe passere forbi, de kom fra Alverdens Egne og bragte Bud om alt det vidunderlige, der var at se og lære derude. Da han var konfirmeret, vilde Moderen have ham i Lære inde i Byen. Hun saa helst, at han blev hjemme hos hende, men det var ikke noget for den raske Dreng, han vilde ud i den vide Verden, og det var med et tungt Hjerte, at Karen Fiskers tog Afsked med det bedste, hun havde paa denne Jord. Han fik Hyre med en lille Skonnert, der laa i Fjordby. Da den for en svag Brise gled langsomt ned ad Fjorden, stod hans Moder under Piletræet udenfor Huset og

vinkede Farvel; han hørte hende hjerteskrærende hulke: „Skriv nu flittigt hjem til Mor.“ — —

Skonnerten var for lille til ham, han rømte i England og fik Hyre i Langfartskibe. Ti Aar pløjede han Verdenshavene i engelske og amerikanske Sejlskibe. Det var drøje Aar med Sult, Slid og daarlig Behandling, men det hærkede ham, og han tog det med usvigeligt, godt Humør; der var godt Tømmer i den unge, danske Matros. 25 Aar gammel var han Baadsmand og 2. Styrmand i en amerikansk Kinafarer. Hans Skipper interesserede sig for den unge, dygtige Mand, han lærte ham lidt Navigation og laante ham Lærebøger, som han studerede ivrigt i sin Fritid. Da han havde sparet sig nogle Penge sammen, gik han i Land i New York, læste til Styrmandseksamen og tog den med Glans. Han var blevet klar over, at det var bedre at sparke end at lade sig sparke.

Atter gjorde han et Par Rejser, dennegang som Styrmand med sin gamle Skipper, tog saa sin Skibsførereksamen — Extra masters certificate — og gik saa i Dampskibsfarten, Sejlskibene var paa Retur. I Løbet af faa Aar havde han arbejdet sig op fra 3. Styrmand til Fører paa en af „Peary Lines“ største Baade; nu var han Selskabets mest ansætte Skipper og kunde vente at blive Skibsinspektør naarsomhelst.

De første Par Aar efter Afrejsen fra Hjemmet havde han sendt Moderen et Brev af og til, efterhaanden blev de sjældnere, tilsidst hørte de helt op. Han havde ikke Tid, hans Gerning lagde Beslag paa al hans Tid. Det kunde være det samme med al det Skriveri, en Dag vilde han tage sig en Tur hjem, han vilde komme uventet, det vilde glæde Mor langt mere. Og saa glemte, eller maaske rettere han tvang sig til at glemme baade Mor og Hjem, indtil nu i Aften, da den gamle, rørende Sang med et Slag kaldte Minderne frem i hans kolde Sjæl. Og det var, som en Skæbnen drev sit lunefulde Spil med ham paa denne Aften. Grammofonen var stoppet, en af Matroserne fra den danske Baad stod og talte med „Malaita“s Vagtmand. Kaptajnen vidste, at denne Mand var et „Squarehead“, men fra hvilket af de skandinaviske Lande han var, havde han ikke bekymret sig om, han interesserede sig ikke for sit Mandskabs Nationalitet. Men det syngende Maal, de to Mænd talte, var ikke til at tage fejl af, og saa hørte Kaptajnen pludselig Manden fra det andet Skib nævne Navnet Fjordby og sige, at han havde været hjemme for et Par Maaneder siden.

Kaptajn Nelson vilde ikke høre mere, han rejste sig og gik ned i Kahytten for at gaa til Køjs. Men i Stedet for vandrede han frem og tilbage i Salonen. Der var kommet en underlig Uro over ham, en Følelse, som han aldrig havde mærket før, selv under de vanskeligste Situationer. Der var noget, han maatte have Vished om — noget om det lille Hus med Piletræet

derhjemme. Det tog lidt Tid, før han fattede en Beslutning, saa gik han ud paa Dækket og bad Matrosen fra den danske Baad om at komme over til ham, han havde noget at spørge ham om. Og „Malaita“'s Vagtsmand var ved at faa et Choc, da han hørte sin Kaptajn tiltale Manden paa rent, uforfalsket Fjordbysk.

Han bød Matrosen en Stol og travede igen et Par Gange frem og tilbage foran Kahytbordet, standsede saa pludselig foran Manden og sagde:

„De er fra Fjordby — og har været hjemme paa Besøg for et Par Maaneder siden.“

„Ja, Kaptajn, lige før jeg kom ombord i den Baad, der ligger paa Siden af Dem.“

„Sig mig — hm — kender De gamle Karen Fiskers — hm, hm. Lever hun endnu? — Bor hun endnu i det gamle Pilehus ved Stranden?“ De sidste Sætninger kom anstrengt og blev næsten stødt ud.

Manden saa forbavset paa ham.

„Ja, hun lever og bor i det gamle Hus. Men hun er halvblind og kan ikke klare sig selv. Der er Tale om, at hun skal anbringes hos nogle Folk inde i Byen paa Sognets Regning. Min Mor har gaaet og hjulpet hende en Tid, men vi er seks Søkende derhjemme, saa hun har ellers nok at gøre i sit eget Hjem.“

Kaptajn Nelson tog en Haandfuld Cigarer fra Bufetskabet og gav dem til Manden søm Tegn paa, at Audiensen var forbi. Han rejste sig og gik; i Døren vendte han sig og sagde stille:

„Karen Fiskers talte ofte om sin Søn, som hun ikke har hørt fra i mange Aar — — men hun venter stadig, at han skal komme hjem til hende en Dag — — De er maaske hendes Søn, Kaptajn?“

„Ja, jeg er hendes Søn,“ svarede Kaptajnen, og hans Stemme var tyk og grødet. Han lagde sin Haand tungt paa den unge Mands Skulder:

„Glem aldrig at skrive hjem til din gamle Mor, min Gut — for der kommer en Dag, da man fortryder, man ikke har gjort det. Og saa Godnat, og Tak for Oplysningerne.“

Kaptajnen lod sig dumpe ned i en Stol og sad længe i dybe Tanker, efter at Manden var gaaet. Han var Ungkarl, havde tjent store Penge og aldrig haft Tid til at bruge dem. Han var en velhavende Mand, havde Ejendomme i Staterne, Aktier i gode Rederier og en god Bankkonto. Og hans gamle Mor, der havde slidt og slæbt for ham, var halvblind, skulde forlade Hus og Hjem og „paa Sognet“. Og hun stolede stadig paa ham, troede paa, at han kom hjem til hende en Dag. Han skulde komme, og det saa hurtigt, det lod sig gøre. Han satte sig ved Skrivebordet og skrev til Rederiet, bad om et halvt Aars Ferie — foreløbig. Han vilde senere give dem nærmere Besked. Han ønskede en Afløser i den første amerikanske Havn, Skibet kom til. Og desuden skrev han et Brev til Sognefogeden i



En af Matroserne stod og talte med „Malaita“'s Vagtsmand.

Fjordby, hvori han bad denne foretage forskellige Dispositioner for sig, men i al Hemmelighed. Og i dette Brev laa en fed Check.

— — —

„Arbejde forsøder Livet,“ siger et gammelt Ordspørg, og det er baade sandt og vist, at det værste, der kan hænde et Menneske, der altid har været i Virksomhed, er at miste sin Arbejdsevne. Og da Lyset begyndte at svinde for gamle Karen Fiskers, gik det hurtigt ned ad Bakke med hende. Hun, der altid havde været i fuld Aktivitet, havde kunnet tjene til Føden og passe sit lille Hjem, var nu næsten hjælpeløs og henvist til fremmed Hjælp. Det var drøjt at sidde Dag ud og Dag ind med Hænderne i Skødet, og en Ulykke kommer sjældent alene; forleden Dag havde hun faaet Besked fra Sogneraadet om, at fra Nytaar skulde hun „i Huset“ hos Fremmede. Hun kunde jo hverken betale Huslejen eller skaffe Kosten selv; desuden maatte hun have nogen om sig, der kunde hjælpe hende med baade det ene og andet. — Hun skulde ikke mere være sig selv, hun var ifærd med at miste det største Gode, et gammelt Menneske har — — at have sit eget lille Hjem, selv om det end er det usleste Hul, bare det er Ens eget. Hvor var det dog trist det hele. Karen vilde hellere dø end at leve under saadanne Forhold. Hun sad i disse sørgelige Tanker, da hun hørte Vognrumlen udenfor Huset samt Sognefogdens Stemme. Nu kom de nok allerede for at hente hende. Aah, Herregud, saa var da det hele forbi. Sognefogden traadte ind i Stuen, han tog en Stol og satte sig ved Siden af hende — det var, som om han skulde forkynde hendes

Dødsdom. Saa hørte hun en Kvindestemme: „De kan bare sætte Kofferterne lige indenfor Døren. Karen spekulerede paa, hvad der mon nu skulde gaa for sig, da Sognefoglen greb hendes Haand og i en Tone saa venlig og blid, som hun aldrig havde hørt før, sagde:

„Ja, Karen, der er blevet taget en anden Bestemmelse med Hensyn til dig og dit Hus, du skal blive boende her. Og jeg har bragt en Husbestyrerinde med til dig, det er en ung Enke fra Egnen, og jeg tror nok, I kan komme ud af det med hinanden. Og her har du nogle Penge foreløbig, og hvis du vil have flere, kan du henvende dig til mig. Der er flere, hvor de kommer fra.“

Havde Sognefogden ikke stukket hende nogle Hundrekronesedler i Haanden, og havde den fremmede Dame ikke hilst paa hende, vilde Karen have troet, at det hele var en skøn Drøm, men nu vidste hun, at det var Virkelighed, og hendes skarpe Moderinstinkt sagde hende straks, hvorfra denne Velgerning kom. Men da hun spurgte Sognefogden, om det var fra hendes Søn, gav han et undvigende Svar og forsvandt skyndsomt ud af Døren, idet han i sit stille Sind ønskede Kaptajn Nelson Pokker i Vold, fordi han i Brevet havde forbudt ham at fortælle Karen, hvem der havde sendt Pengene. Men selv om hun ikke var helt sikker i sin Sag, havde hun dog en Anelse om, at Sønnen stod bag dette, og Haabet om, at han selv skulde komme, spirede atter i hendes Sind. — — —

Saa kom Julen, en rigtig Jul med Frost og Sne. Og denne Gang skulde gamle Karen Fiskers ikke fejre Aarets største Festaften alene, hun havde sin flinke Husbestyrerinde, der havde gjort, hvad hun kunde, for at gøre Julen saa festlig som mulig. Hen paa Eftermiddagen sad Karen og blundede i Lænestolen ved Vinduet, da en Bil stoppede op udenfor Huset. Husbestyrerinden var travlt beskæftiget ude i Køkkenet, saa hverken hun eller gamle Karen saa, at der kom Besøg, før Døren til Forstuen gik op, og tunge Trin lød gennem Huset. Saa vaagnede Karen, hendes svage Øjne kunde lige skimte en høj, kraftig Skikkelse. Hun anstrengte sig for at se, hvem den Fremmede var, men det behøvedes ikke, for han bøjede sig ned over hende, og oftede hende i sine

kraftige Arme og trykkede hende tæt ind til sig. Saa hørte hun et Ord, hun havde ventet med Længsel paa at høre i mange, lange og trange Aar: „Mor!“ Og gamle Karen, der Tusinder af Gange havde oplevet dette Øjeblik i Tankerne og havde vidst, hvad hun vilde svare, var i dette, det mest vidunderlige Øjeblik i hendes Liv, ikke i Stand til at mæle et Ord, men under Indtryk af en umaadelig Lykkefølelse hvilede hun sit Hoved mod Sønnens brede Bryst, medens hendes rynkede Hænder forgæves famlede for at lægges om hans Hals; de kunde kun naa hans Bryst. Hun vilde føle og rigtig overbevise sig om, at det virkelig var hendes Dreng, der var kommet tilbage. Og da hun endelig kunde fremstamme nogle Ord, kom det svagt: „Aah John, min egen Dreng — jeg vidste jo saa bestemt, at du vilde komme tilbage til mig igen.“

Husbestyrerinden holdt sig diskret tilbage og kom først frem, da Kaptajnen havde anbragt sin Moder varmt i Stolen igen, og vendte sig for at modtage de Kofferter og Pakker, som Chaufføren var i Gang med at bære ind. Siden, da de sad ved Eftermiddagskaffen, og Moderen spurgte Sønnen, naar han havde taget den Beslutning at rejse hjem, rejste Kaptajnen sig stille, aabnede en af Pakkerne og satte en Rejsegrammofon paa Bordet. Og da Tonerne af den gamle Sang om Mor og Piletræet derhjemme var døet hen, fortalte han dem om hin mindeværdige Aften paa Congofloden, da den gamle Sangs skønne Ord var trængt ind i en Sjæl og havde smeltet et Stenhjerte.

Intet Hjem i Danmark fejrede en lykkeligere Jul end de tre i det lille Pilehus. Og da de efter Bordet sad ved det tændte Juletræ, medens Grammofonen spillede de gamle Julesalmer, og gamle Karen Fiskers spurgte Sønnen, hvor længe han blev hjemme, fik hun den bedste og største af alle Julegaverne, da han svarede: „Da jeg ikke kunde klare mig selv, ofrede du dig for mig — nu vil jeg gøre det samme for dig. Jeg har tjent Penge nok til, at vi kan leve sorgfrit Resten af vor Tid, og jeg kan med rolig Samvittighed

lægge op. Jeg vil atter leve Barndomsaarene om, fiske og sejle i min lille Baad. Saa har du mig altid her Mor — og saa glemmer jeg aldrig mere — gamle Mor derhjemme.“





Illustreret af
Oscar Knudsen

DET var i 1879, jeg blev engageret af et Rostocker Aktieselskab for Skibs- og Maskinbygning til at bringe 2 Dampere, som Selskabet havde bygget til Dampskibsselskabet „Lebed“ i Petersborg, og som skulde bruges til at føre Petroleumstønder fra Baku op til Volgadeltaet og Stykgods tilbage til Baku. For at komme gennem Marie-Kanal og Sluser, maatte Skibene ikke være over 150 Fod lange og ikke stikke dybere end 5½ Fod. Farten var 10 Knob med Last; de var forsynede med to Stk. 250 HK. Maskiner, een til hver Propel, og Skibsværftet skulde garantere for Maskinerne i 6 Maaneder efter Ankomsten til Baku.

Prøveturen blev afholdt den 4. Maj og forløb paa alle Maader tilfredsstillende, og den 5. Maj sejlede vi fra Rostock til St. Petersborg, hvortil vi ankom den 8. Maj. Der laa vi saa i 4 Dage; Skibene skulde registreres, indvies og døbes. Direktøren for Selskabet „Lebed“ (Svanen) kom ombord med et stort Selskab, deriblandt en Pope, der gik rundt paa Skibet og stænkede Vievand overalt og derefter fik en god Frokost med adskillige Vodkaer. Næste Dag kom Direktøren med stort Damesel-

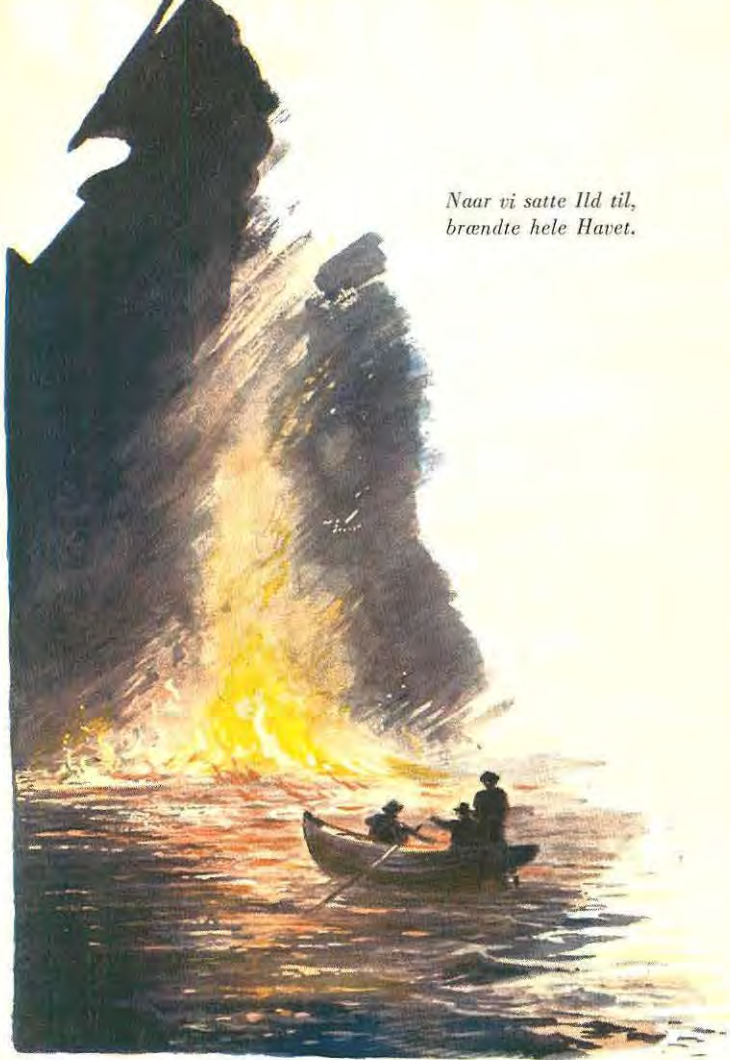
skab; vi sejlede en Tur op ad Nevaer., ud og vendte i Ladogasøen og tilbage til St. Petersborg, hvor Direktør Azernikoff takkede mig for den vellykkede Tur.

Vi fik nu russisk Besætning over det hele med Undtagelse af 2 tyske 1. Mestre og 2 finske 2. Mestre. Det var noget nyt, men det gik storartet; de var alle flinke til deres Arbejde.

Den 12. Maj begyndte vi saa Turen gennem Rusland, først op ad Nevaen. Det var en herlig Tur forbi Schlysselborg og ud i Ladogasøen og over den sydlige Del af denne. Dette tog 12 Timer med 10 Knobs Fart. Vi kom saa ind i Floden Swir, som kommer fra Onega Søen; der var rivende Strøm; et Sted i en Snævring løb det over 8 Mils Fart, og Vandet styrtede ned over Klipperne. Der maatte vi have alle Hestene for, saa vi kom op paa 11 Knob for at holde Kursen. Vi fik ny Lods omtrent hver Time. Det var en smuk Tur med mange smaa Landsbyer, hvor Folk stimlede sammen for at se den store Dampere; en saadan havde de aldrig set før.

Der var Krebs i stor Mængde, saa vi fik en Del ombord. Vi levede i det hele taget storartet; vi havde en dejlig Kok, en Polak.

Den gamle Værftsbestyrer H. F. Benzon fortæller om en Rejse, han foretog for 61 Aar siden gennem Rusland med 2 Dampere til Det Kaspiske Hav og Baku og tilbage over Land



*Naar vi satte Ild til,
brændte hele Havet.*

Vi kom saa ind i Onega. Turen over den tog 6 Timer til Wytigras. Der begyndte Marie Systemet med Kanal og Sluser. Der maatte vi ikke bruge Maskinerne, saa det varede 5 Dage at komme derigennem. Vi blev trukket igennem af 50 Mand for hver Baad. Det var internerede Soldater, Fanger nede fra Kaukasus. Vi skulde hales flere Hundrede Fod igennem 50 Sluser, nogle Steder 5 paa Rad. De var alle lavet af Træ. Efter Sluserne kom vi ud i Biola Søen, en lille Sø, som det kun tog en Time at komme igennem til Biolalewsk. Derfra ind i Floden Schekina, som løber ud i Volga ved Rybinsk. Den var meget vanskelig at passere, med mange Krumninger. Paa de vanskeligste Steder var der en Kæde-Færge, som brugtes til at slæbe Pramme op mod Strømmen. Her var det første Gang, jeg saa de store Tømmerflaader, der drev med Strømmen. De var over en Kilometer lange med et lille Hus paa Midten, hvor de 4 Mand, der manøvrerede Flaaden, boede. Vi kom netop forbi en Flaade, der gik om et Hjørne; Folkene havde travlt med at bruge de store Bunkeaarer, der var i hver Ende af Flaaden. Paa ændre, vi kom forbi, spillede der paa Harmonika og cænsedes Springdans for os, og det gjorde de godt. Vi kastede Proviant til dem, som de blev meget glade for.

Vi havde her det Uheld at tørne mod en Sten, som slog 2 Blade af den styrbords Skrue, og laa i Rybinsk et Par Dage. Vi havde ikke flere Kul, men fik Brænde ombord, mest Birkebrænde. Vi gik saa ned ad Volga til Nishni Novgorod. Her saa jeg for første Gang de kæmpestore Pramme, der var lastet med Planker og Brædder. Oppe paa Lasten var der et meget smukt Hus, pragtfuldt udskaaret og pyntet med Flag om Dagen og med kulorte Lamper om Natten. Det blev solgt til Havehus i Byen.

Vi kom saa efter en smuk Tur ad Volga til Nishni Novgorod, hvor jeg var i Land for at se den store Messe; det var en stor Historie. Vi sejlede videre, forbi Kasaan, hvor der laa et adeligt Kloster, hvor unge adelige Damer blev opdraget, der var 500, fortalte Kaptajn Petroff. De var klædt pragtfuldt i Nationaldragter og kom helt ned til Floden, hvor deres Legepladser laa. De havde aldrig før set et saa stort Skib.

Derefter kom vi til Simbirsk og fik Brænde ombord, saa til Samare og fyldte Brædder ombord til Saratow, og der saa jeg en af de store Floddampere. De var som de amerikanske Hjulbaade med 3 Dæk og gik fra Astrakan til Nishni Novgorod. Det var flotte Fartøjer med pragtfulde Kahytter til 1. Klasse, nogenlunde til 2. Klasse og meget daarlige til Dækspassagerer. Turen tog 7 Døgn. Vi kom ned, hvor Volga blev saa bred, at man knapt kunde se fra den ene Side af Bredden til den anden. Forbi de tyske Kolonier og Tsaritsyn videre til Astrakan den 12. Juni efter at have brugt en Maaned om Turen. Vi havde selvfølgelig kun sejlet om Dagen. Det havde været en uforglemmelig Tur, hvor alt var gaet udmærket. Paa hele Turen havde vi kun mistet 2 Skrueblade, og jeg tør nok sige, at baade Kaptajn Petroff paa „Pir Bazar“ og Kaptajn Regalaff paa „Dagestan“ havde vist, de kunde manøvrere et Skib, og Mestrene kunde ordne alt ved Maskinerne; der havde jo været mange prekære Situationer paa Turen.

Nu skulde vi have en ny Skrue; der var en Træ-Flydedok i Astrakan, men den kunde ikke bære Skibet. Vi gik saa udenfor Byen, og der fik jeg fat i nogle svære Stykker Tømmer og lavede et Par Slæder, laante et Par Gangspil fra et Skibsværft, fik trimmet Skibet paa Næsen og



Tømmeret lagt paa den skraanende Strandbred, Slæderne paa og Agterenden af Skibet op, og ved Hjælp af to Tallier fik vi Skibet saa højt op, at vi kunde tage Skruen af og sætte den nye paa.

Vi skulde ogsaa have forandret vore Fyr i Dampkedlerne, idet vi skulde til at fyre med Olie, som man nu gør herhjemme. Der blev anbragt 6 Brændere i hver Kedel og een Brænder i Donkeykedlen. I Løbet af et Par Dage var alt i Orden.

Vi havde lidt slemt i Ansigtet og paa Hænderne af nogle store Myg, fordi vi ingen Moskitonet havde. Kaptajn Petroff trøstede os med, at nu vilde Myggene ikke mere gøre os noget; ham bed de ikke.

Saa begyndte vi det sidste Stykke ned ad Volga og ud i Deltaet og til Det kaspiske Hav til Dewjet Fod, som Russerne siger. Her laa en stor Lægter, som tilhørte Selskabet. Den var 250 Fod lang og 50 Fod bred og var bygget af Træ. Den brugtes som Magasin for alle de Varer, der kom fra Rusland og skulde til Baku, og videre til Asien, og for Petroleum i Tønder, der kom fra Baku. En Hjul-Slæbedamper slæbte mindre Lægtene fra Magasinet til Astrakan og retur, fordi de store Dampere laa for dybt til at komme op til Astrakan. Der var indrettet et Dækshus med Kabys, og Skibet havde en Besætning paa 20 Mand, lejede Folk, som var lejede for Sommeren til at laste og losse Skibe og Lægtene. Der var mest Tatarer og Kalmkyer, Folk, der kunde bestille noget, og som var meget nøjsomme. Deres Kost bestod hovedsagelig af Brød, Grøntsager, Fisk og en enkelt Gang Faarekød og Vand fra Volga at drikke.

Vi fik nu en Last af Mel, Jernvarer og andet Stykgods og begyndte den første Tur ned ad Det kaspiske Hav til Baku. Det var en Rejse paa 400 Miles, som vi skulde gennemføre med en Gennemsnitsfart af 10 Miles i Timen efter Kontrakten. Det var dejligt Vejr paa hele Turen; Farven paa Vandet blev efterhaanden mørkegrøn, Volgas Vand kan spores en 100 Miles ud i Havet. Da vi kom udenfor Petrovsk, kunde vi se Kaukasus, og udfør Derbend saa vi et af de 3 højeste

Bjerge i Kæden Sehar Dogh. Dens Top skinnede snehvidt i det prægtige Solskin; det laa 50 Mil inde i Landet. Vi passerede saa Halvøen Asperon og saa inde i Bugten Baku, en hvid By med en mørk Baggrund, efter en udmærket Rejse med en Gennemsnitsfart af 10½ Knob. Fyringen med Olie var gaaet udmærket. Det var den 20. Juni.

Vi blev modtaget af en Masse Mennesker, der skulde se det nye Skib, og vi kom til at ligge ved en stor Bro, der var bygget paa Pæle ud i Havet. Saa-danne Broer var der adskillige af langs Kajen, hvor der ogsaa laa en Del Fiskefartøjer og et Par Dampere, der tilhørte Nobel, og som udelukkende sejlede med Petroleum for ham op til en Lægter, der laa udenfor Deltaet. Der var dengang ingen Havn, kun Rister, som de kaldte dem.

Hvad Øjet først fangede var et stort Taarn, der blev kaldt Jomfrutaarnet. Det havde i sin Tid ligget

Derefter en Skare Mænd, mange halvt nøgne, som raabte Allah, Muhamed, Ali, og slog sig paa Brystet med en Sten, nogle med et Sværd, saa det blødte, og andre med Jernkæder paa Hænder og Fodder.



ved Vandet og var bygget af en af de persiske Shaher som Fængsel for en af hans Døtre. Vi fik nu losset og gik ud til den sorte By, der laa lidt udenfor Baku, fik Lasten fuld af Petroleum i Tønder og saa op til Deltaet. Den Tur foretog jeg saa 20 Gange, snart med den ene, snart med den anden af Baadene. Oppe i Deltaet, hvor vi lossede, fangede jeg en Dag en Aschot; det er en Stør. Der er tre Slags, Stirlleten, som fanges paa Volga, Aschotten, som fanges i Deltaet, og saa en Art nede i det sydlige. Den, jeg fangede, vejede 35 Pund, og vi fik herlig Kaviar, hele 6 Pund, saa meget, at vi spiste med Theskeer til ristet Franskbrød. Den Kaviar, der kom fra det sydlige Hav, blev dengang presset som Mursten og skaaret af som Ost og lagt paa Smørrebrød. Det meste af den gik til Persien og andre Steder i Asien. Men den allerfineste Kaviar fik vi af Belugaen, som blev fisket paa meget dybt Vand. Naar man fik den frisk flydende, var det en Himmerigsmundfuld. En Dag, vi laa deroppe, kom en mørk Sky farende. Det var en Sværm af Vandregørshopper, som kom med Vestenvind. I Løbet af et Øjeblik var Skibet helt belagt, og saa langt ud i Vandet, vi kunde se, var der Græshopper. Der blev travlt med Spulepumperne for at faa dem skyllet overbord, og Fiskene fik travlt med at æde dem. Der var mange forskellige Slags Fisk i Deltaet, bl. a. en Slags Torsk, som smagte udmærket.

Nede i Baku besøgte vi Oliefelterne. Og der lugtede slemt af Olie. Pludselig saa vi en Straale paa 10 Tommer og

*Ved Hjælp af en 10 Rubelseddel
kom der Gang i Støvlerne, og
Kusken fik Ordre til at køre
omgaende.*

120 Fod i Bredde og Højde staa i Vejret og derefter flyde ud i en Sø af Olie. Petroleum'et blev derefter dampet af, og det, der blev tilbage, var hvad vi brændte under Kedlerne.

Det var en tysk Ingeniør, der var begyndt at filtrere og rense Astatkien, saa den kunde bruges til Smørelie. Jeg prøvede den, og det gik udmærket; den var jo meget billigere end Rapsolien.

Derude i Surokaruiet laa det Tempel, hvor den hellige Ild opbevaredes. Endnu dengang kom Ildtilbederne fra Persien og Indien her og tilbad. Jeg saa deres Kirkegaard; den var slem; der var fyldt med Skorpioener, som vi maatte passe paa ikke at blive bidt af.

Den gamle Bydel, hvor Perserne boede, var omgivet af en Ringmur, indenfor hvilket der laa en gammel Borg. Ellers var Gaderne meget smalle og ikke morsomme at passere. Desuden var der en lille Bazar, hvor man kunde købe forskellige Ting. De fleste af Beboerne var Ali Tilhængere, og der skulde netop holdes en Fest til Ære for ham. Det vilde jeg gerne overvære paa passende Afstand, da Deltagerne i den let blev fanatiske. Vi havde ombord i Pir Bazar 2 persiske Sømænd. Jeg spurgte dem, om de ikke kunde anvise mig et Sted, hvorfra jeg kunde se det. De hentede mig og bragte mig til et Sted udenfor Muren og viste mig, hvor jeg kunde gaa tilbage, naar jeg havde set nok. Jeg saa saa Toget komme. Først en Del Ryttere paa pragtfulde Heste, og saa en Katafalk med en Figur, der skulde forestille Ali, baaret af Mænd. Derefter en Skare Mænd, mange halvt nøgne, som raabte Allah, Muhamed, Ali, og slog sig paa Brystet med en Sten, nogle med et Sværd, saa det blødte, og andre havde Jernkæder paa Hænder og Fødder. Hele Muren var besat med Kvinder og Børn, som græd. Da Toget var passeret, drog jeg hurtigt af Sted og ombord. Ja, det saa meget fanatisk ud; næste Dag saa jeg paa Matroserne. Deres Bryst var helt ophovnet, og det varede adskillige Dage, inden de forvandt det.

Vi levede udmærket, fik rød og gylden kaukasisk Vin hver Dag til Middag, men Drikkevandet var saltholdigt, saa det maatte først koges; det blev hver Morgen bragt til Byen af Persere paa Æsler. Vi ombord havde fersk Vand med op fra Volga, og der kom stadig Folk fra Byen og fik en Tønde Vand.

Jeg var selvfølgelig ude at svømme i det kaspiske Hav, naar vi laa i Baku. Vandet var saa salt, at naar man lagde sig paa Ryggen, svømmede man ovenpaa. Sæbe kunde man ikke bruge, saa vi brugte raa Æggeblommer, og naar vi kom op, skyllede vi os med en Kande Volga Vand.

Der var endnu en interessant Ting.

... og Yngstemanden

Kræn Sillasen, 16 Aar

Af Poul Nordahl-Petersen

Nden Provinsavis, jeg læser, var der i Dag to Ting, som jeg læste med særlig Interesse. Den ene handlede om en, jeg kendte — en, der var død sammen med tre andre, men den var mindre iøjnefaldende. Den anden Ting, som jeg saa først, handlede ogsaa om en, der var død — alene. I den stod der:

Lovende ung Mand død.

I en Alder af kun 16 Aar er Trikotagefabrikant Søgaards unge Søn, Kjeld, i Aftes afgaaet ved Døden efter en Blindtarmsoperation paa Amtssygehuset.

Saa ung som han var, kendte mange her i Byen den unge Mand, der paa Grund af sit vindende Væsen og venlige Interesse for alt og alle vandt sig mange Venner. For et halvt Aarstid siden rejste Kjeld Søgaard til København for der at afslutte sin Uddannelse, og det var Meningen, at han senere skulde ind i Faderens Virksomhed. I Skolen var han en stor Dygtighed, og der er Enighed om, at det er en lovende ung Mand, der er gaaet bort.

Mange Steder i Byen flagede man i Morges paa Halv for at give Udtryk for Medfølelsen med det haardt ramte Hjem.

Den anden Ting var mere beskeden. Den lød:

Fiskekutter savnet.

Siden Stormen i Begyndelsen af sidste Uge har man intet hørt eller set til Fiskekutteren E. 702 „Skallingen“. Man frygter derfor, at Kutteren er forlist og de fire ombordværende omkomne.

De omkomne er: Fiskeskipper Knud Gammelgaard, 36 Aar, Fisker Jens Kallesen, 29 Aar, Fisker Morten Jensen, 20 Aar og Yngstemanden Kræn Sillasen, 16 Aar.

Mere stod der ikke.

Det er altid trist, naar en ung Mand dør, og jeg følte en Slags Medfølelse med det haardt ramte Hjem, der havde mistet en lovende ung Søn. Men jeg kendte ham ikke, og Medfølelsen blev først til rigtig Sorg, da jeg læste om de fire Fiskere, der var gaaet væk.

For jeg kendte den ene af dem — Yngstemanden Kræn Sillasen.

Engang sejlede vi med den samme Kutter. Da var han kun 14 Aar og var lige kommen ud. Det er netop to Aar siden. Det var ogsaa Vinter dengang. Af Avisen fremgik det altsaa, at Kræn stadig sejlede som Yngstemand — Kok, som man kalder det i Skibene.

Det er mange Rejser siden, vi arbejdede sammen, og nu har Kræn fra Thyborøn altsaa stegt sin sidste Rødspætte. Og han er kommen i Avisen, for første Gang — og sidste.

Skipperen og Bedstemanden, som vi sejlede med dengang, sidder maaske paa Sømandshjemmet og drikker Kaffe, mens de læser om Kræn.

— Naa, saa er Kræn altsaa gaaet væk med Knuds Skib. Han har nok været søsyg til det sidste

Saadan vil Skipper sikkert sige.

— Ja, nu er han staaet af, vil Bedstemanden svare.

De vil begge to sige Tingene saadan, fordi de ikke vil røbe, hvad de virkelig føler. De er ogsaa nødt til at sige noget, for at ikke Tavsheden skal røbe deres lille hemmelige Angst for at „staa af“ en anden Gang, naar det blæser.

Jeg fortryder, at jeg skældte Kræn saadan ud, dengang han rullede Cigaretter af min Tobak, og jeg skammer mig over vores Arrigskab, naar Suppen skvulpede ud af Bakkerne. Som om det var Kræns Skyld, at det blæste.

Jeg kom pludselig i Tanker om en hel Mængde Ting om Kræn fra Thyborøn — denne haarde og barske lille Tilværelse i Nøjsomhed og Søgang, dette fattige Drengeliv, der er endt paa et Sted, hvor der ikke engang kan rejses et Kors over ham, og som i Dag kun kendes gennem et Par intetsigende Linier i en Avis, der er gammel i Morgen.

Han kom første Gang en Vintereftermiddag, lige før vi skulde ud paa en Rejse. Han vidste jo ikke, at en Fiskekutter sjældent kommer af Sted paa det Tidspunkt, man i Forvejen har bestemt, og han var ombord længe før vi andre kom. Da jeg kom, havde Skipper allerede sat ham til at lave den Kaffe, vi skulde have paa Vejen ud gennem det evige Graadyb,

naar Storsejlet var sat. Da jeg saa ned gennem Kap-
pen til Kabyssen, hvorfra der altid kommer en Røg,
der virker kvalm, indtil man har været paa Havet i
nogle Dage, skimtede jeg i Mørket bag Røgen det ny
Ansigt, der blot stirrede hen over Ildstedet og sagde
Godnat uden at smile. Da vi var kommen af Sted,
stod han dernede og slingrede paa den vaade Dørk.
Men den ene Haand passede han paa, at Kaffekanden
blev over Ilden. Den anden Haand holdt han for
Munden. Og saadan husker jeg ham bedst. Søsyg.

Kræn fortalte mig siden, lidt efter lidt, hvorfor
han vilde ud at fiske. Hjemme i Thyborøn havde Fi-
skerne imponeret ham, og det var vel meget naturligt.
En Dreng paa saadan et lille Sted bliver ikke saa let
imponeret af den Bonde, han ser hver Dag i alle Si-
tuationer, som af den Fisker, der kun er hjemme en
Dag eller to ad Gangen, og som i disse faa Dage —
af lutter Betagelse over igen at se andre Mennesker —
brillerer med alt, hvad han kan, og bruger alt, hvad
han har tjent i de mange lidt ensomme og langt surere
Dage ude paa Havet. Naar en Fisker er i Land, er
Strabadserne langt borte. Allerede tidligt havde Kræn
været klar over, at han maatte til Havs og fiske. Det
ligger i Blodet hos mange Drengene fra Klitten. De er
født paa Steder, hvor der er vide Udsyn over Havet,
bag hvilket Solen forsvinder. Langt ude hviler Nord-
søen næsten altid i en varm, lysegraa Dis, og her,
hvor man staar, kan Stedet synes mørkt og koldt mod
det, der lyser langt ude over Havet. Drengene holder
af at se ud og se langt, og en Dag tager de ud for at
se, hvad der gemmer sig bag Disen.

Ved Hjælp af alt, hvad han havde set og hørt, reg-
nede Kræn ud, at han allerede paa sin allerførste
Rejse kunde tjene mindst 300 Kroner. Man hører jo
altid mest om de sensationelt store Rejser. Efter Kon-
firmationen fik han et Søudstyr og rejste til Esbjerg
for den sidste Tier. Ved Ankomsten havde han nøj-
agtigt en Krone, og for den kørte han og hans Sæk i
Taxa til Fiskerihavnen. Det var første Gang, han prø-
vede at køre i Taxi, og desuden vilde det jo blive de
sidste Penge, han kom til at bruge paa denne Side af
sin ny store Fortjeneste.

Det maa have været underligt for Kræn at komme
hjem efter den første Rejse, der foregik i et rigtig
beskidt Vejr med smaa Fangster, der blev solgt til
eventyrlig smaa Priser. Ingen af os fik ret meget, da
Proviand og det hele var trukket fra. Kræn fik 72 Øre.
Lige nok til en Pakke Cigaretter og et Brev hjem, før
vi skulde til Havs igen.

For Kræn tog nemlig med igen.

Vi glædede ham ikke med at sige det, men vi følte
vist allesammen en vis Beundring for Drengen, fordi
han tog til Havs igen efter at have stiftet Bekendtskab
med Fiskeriet — og havde han ikke tjent nok til Bil-
letten til Thyborøn, kunde han da i værste Fald være
gaaet hjem. Men Kræn var trofast i sin ulykkelige Kær-
lighed til Hav og Fiskeri. Mange Heltegerninger kan
ikke staa Maal med den Kendsgerning, at han — klog

eller dum — tog med igen og stædigt holdt ud i de
to Aar, han fik Lov at være Fisker.

Mange Fiskere bliver ved at holde Havet og dets
Strabadser ud, simpelthen fordi en Fisk ikke kan laves
om til en Fugl. Men Kræn havde ikke noget tilfælles
med Fiskene og blev kun ved, fordi han *vilde*, og det
var paa Grund af denne Vilje, vi maatte se en lille
Smule op til ham.

For Kræn blev nemlig aldrig søstærk. Han var sø-
syg paa sin første Rejse, ustandseligt og voldsomt, men
alligevel stod han støt i Kabyssen med Sved paa Pan-
den, en Haand paa Gryden og en Haand for Munden.
Engang imellem maatte han op paa Dækket i Læ af
Jollen.

Man skal ikke have været, men *være* søsyg for helt
at kunne forstaa, hvad det vil sige at arbejde ustandse-
ligt i Kulde og grimt Vejr, naar man er søsyg —
skiftevis med en hed Kabys og ved Enden af et Vaad-
tov paa et vaadt, gyngende Dæk en Vinterdag. Den
Sygdom kan ikke udmales uhyggelig nok. Man befin-
der sig hver Dag som Dagen efter en stor Operation,
og der er dem, der vilde give deres Syn for en Seng,
der ikke gynger. Det kan ske, at en Mand, der er en
Kraftkarl i Land, falder om paa Dækket, hvor han lig-
ger mellem Fladfiskene og kun har Kræfter til at bede
Kammeraterne om at kaste ham ud, og der er Fiskere,
der aldrig bliver søstærke — Folk, der i hvert Fald paa
Rejsens første Dage hverken kan drikke Kaffe eller
ryge Cigaretter. Kræn var en af de mest medtagne af
den Type. Han tvang sig til at drikke Kaffen og ryge
Cigaretterne, der var ham en Plage, mens vi sejlede,
men bagefter skulde han i Reglen en Tur paa Dækket.
Eller han stod ved Kabyssen: den ene Haand paa
Kaffekanden, den anden for Munden.

Naar Kræn var allermest daarlig, kunde Skipper
finde paa at stille sig op i Lukafet og betragte ham.
Sommetider tømte han sin Pibe ud i Haanden og put-
tede Asken i Munden for at tygge den Tobak, han
allerede havde røget. Hvis Synet rigtigt fik Kræn til
at skutte sig, blottede Skipper alle sine 32 hele, hvide
Tænder i et stort Grin:

— Nu skulde vi bare have et Par Dages Blæsevejr.
Saa vilde der maaske komme lidt Fisk igen. Saa vil
du ogsaa faa noget mere at bestille, og saa glemmer
du nok at være havgal

Og Kræn arbejdede gerne. Han fik sjældent Lejlig-
hed til at glemme Søsygen, men han fandt sig i den
som noget, der ikke kunde være anderledes.

Han fandt sig ogsaa i at være Syndebuk for os
allesammen.

Naar den første Uge er gaaet paa Havet uden alt
for store Begivenheder, maa der altid i et saa lille
Skib være en, der skal drillen. Det bliver i Reglen
Kokken, og Kræn var et taknemmeligt Offer. Han var
slet ikke altfor fiffig og troede godmodigt paa alt,
hvad vi bildte ham ind.

Værst var det under Maaltiderne.

— Har du nogensinde set et Pebernøddetræ? kun-
de Skipper pludselig finde paa at spørge ham.

Saa kom vi andre to til at le for tidligt, og Kræn fik Tid til at betænke sig. Naar han blev klar over, at der var Drilleri i Luften, tænkte han sig altid saa kraftigt om, at han blev helt mørkerød i Ansigtet, men saa kunde han ogsaa klare op i et lykkeligt Smil, naar han svarede:

— Nej — jeg ved da godt, at de gror paa Buske. Og saa den Dag med Dækslet.

Mens Kræn var ved at lave en stor Gryde Sødsuppe, forsvandt Dækslet fra Komfuret. Ingen kunde forstaa, hvor det var, Kræn allermindst, og vi blev enige om, at den sodede Tingest paa en eller anden Maade maatte være hældt udenbords med en Pøs Vand.

Tre Dage i Træk spiste vi Sødsuppe til Eftermad, og først paa Sødsuppens tredie Dag blev Gaaden opklaret. Paa Bunden af Gryden laa Dækslet nemlig — afkogt og skinnende rent.

Det blev Kræn mærkeligt nok ikke skældt ud for. Vi lo af det. Vi lo tit af Kræn, og han var ikke mindst forfriskende, naar Blæsten og Søsnygen lagde sig lidt. Ved Havblik og i Havn kunde han være mægtig sejt og særdeles glad, og selvom der ikke manglede Energi, naar vi stod ud gennem Humber igen, var han altid lykkelig i et Par Dage, naar vi landede i England.

Der oplevede han store Ting.

En Aften, da jeg var kommen ombord og laa i Køjen, som om jeg sov, kom Kræn med en Pakke under Armen. Han lagde den forsigtigt ned i Kistebænken, mens han klædte sig af med et lykkeligt Smil for at gaa til Køjs, men da han var naaet til Uldtrøjen og Underbukserne, kunde han ikke beherske sig længere. Pakken kom frem igen, og det viste sig, at den indeholdt en ny Kasket og en brun Livrem. Remmen anbragte han uden paa Underbukserne, og Kasketten blev prøvet længe paa Spejlet. Med sine røde, ophovnede Hænder trak han den ned til højre og prøvede ogsaa at trække den ned til venstre. Da han var tilfreds med Resultatet, gik han baglæns saa langt væk fra Spejlet, at han ogsaa kunde se Livremmen, smilede varmt til sig selv og sagde højt:

— De æ nu alliwel noe godt Klæjer, jen faar herovre.

Saadan var Kræn, naar han ikke var søsyg. Som en ung Kuller, der gaar paa Eventyr i en Flynderbanke.

I de to Aar, Kræn kom til at fiske, har han sikkert aldrig paa een Rejse prøvet at tjene blot en Trediedel af de Penge, han troede, at han skulde have tjent paa den allerførste, men der er ingen Tvivl om, at han kom til at opleve alle de Knubs, Havet giver. Det Vejr, der blev hans sidste Oplevelse, har heller ikke været ham noget ubekendt.

Den allerførste Dag, han var paa Havet for to Aar siden, kom han op paa Dækket lige udenfor Graadyb. Da han havde haft Hovedet udenfor Lønningen, saa han sig forbavset om og sagde:

— Jeg vidste ikke, at Bølgerne kunde blive saa store.

Senere opdagede han, at de kunde blive meget, me-

get større, og han udtalte aldrig mere sin Forbavselse. Han tog ogsaa Tildragelserne uden at kny den Decem-berdag, da Kutteren gik rundt nordfor Horns Rev, og vi var ved at forlise.

Mens vi var ved at bjerge Grejerne paa Dækket, blev han væltet og kom ud med en Sø.

— Nu skal du knageme hjælpe mig, Martin, raabte han til Bedstemanden, mens han laa og pjaskede nogle faa Meter fra Skibssiden, og Martin hjalp ham ind med en Tovende.

Bagefter, da det var blæst mere op, sad vi allesammen nede forefter. Kræn havde faaet det vaade Tøj af og sad i Undertøj paa Dørken. Den store Tatovering paa hans ene Arm forekom større end ellers, fordi han selv saa mindre ud uden Tøj, og han saa med store, forbavsede Øjne paa Skotterne, der svingede voldsomt fra Side til Side, paa Vandet, der drev ned gennem det utætte Skylight, og paa Skipper, der bare sad ved Bordet og røg støt paa sin Pibe. Men Drengen sagde ingenting.

Saa var det, der kom en Sø, som væltede os helt rundt. Kræn, Martin og jeg væltede rundt mellem hverandre, fik et Par Stød her og der. Jeg havde Hovedet inde i Skippers Køje paa Vejen og undrede mig over, at Lampen brændte paa hele Turen rundt, indtil Skibet igen stod paa Kølen. I Kabysen var alting væltet ned, men ved Bordet sad Skipper stadigvæk med Benene inde under Kanten og Ryggen op mod Skottet. Han røg støt. Kræn laa under Bordet og saa ud, som om han ventede paa den næste Tur rundt.

Skipper, der spottede Søsnyge, Død og alt, hvad der kunde spottes, skævede ned til ham:

— Nu maa vi hellere tage Landgangstøjet paa, Kræn, saa vi kan blive pæne som Lig.

Kræn var ligbleg, og nu trak det lidt om Mundvigene, men han var den eneste, der tog det fugtige Stadstøj frem af Skabet og krøb i det. Med den ene Haand maatte han holde krampagtigt fat i Køjekanten for at staa fast, og fordi han kun havde een Haand til Hjælp, saa han komisk ud, da han skulde trække Bukserne paa. Men klar til at dø, det var han.

Senere stod vi paa alle fire, Kræn i gennemblødt Stadstøj, i Styrehuset og haabede paa, at Søen skulde lægge sig lidt, før det blev mørkt. I en Braadsø var den sejglivede Baad ved at gaa rundt igen, men det gjorde den ikke. Den rejste sig heller ikke. Den blev liggende paa Siden med Storsejlet flydende i Overfladen. Vi laa allesammen paa Knæ paa det nederste Skot, og Kræn, der var den mindste, blev sendt gennem Lugen ind i det tavse Maskinrum for at hente Øksen, mens Skipper sparkede en Rude ud i det øverste Skot. Skipper tog Øksen, og vi saa allesammen med Forundring, hvordan han kravlede ud paa den gængende Bom, løb ud ad den til Masten og kappede hele Sejlet af. Saa kurede han igen i Læ inde hos os, mens Skroget langsomt rejste sig op paa Kølen igen, og han stak Hovedet ud gennem den knuste Rude og raabte højt og spottende:

— Tak, søde Jesus.

Knap saa brølende føjede han til:

— Saa er det din Tur, Kræn.

Og ogsaa Kræn stak Hovedet ud og lod sin Overgangsstemme skingre:

— Tak, søde Jesus.

Blæsten slog ligesom Ordene tilbage i Hovedet paa ham, og han rystede.

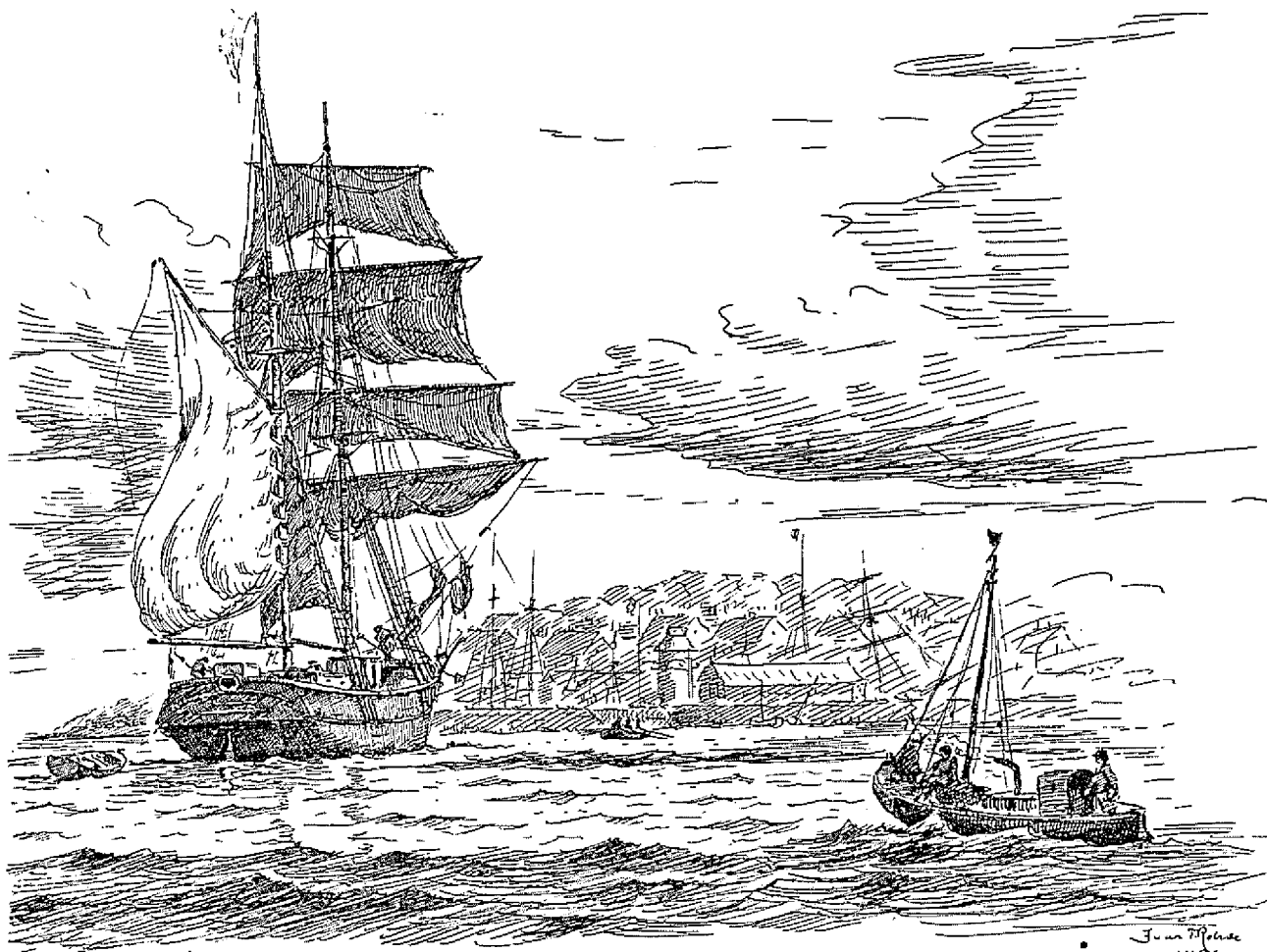
— Nu tror jeg næsten, vi klarer den, sluttede Skipper den sælsomme Forestilling, og vi ventede i Styrehuset. Vi holdt Øje med Vind, Rig og Braadsøer, og Kræn sad vaad og rystende paa Dørken. Han maatte have følt sig som en dødsdømt i flere Timer, og han saa meget, meget træt ud. Han var fast besluttet paa at lystre og tage Tingene, som de kom, og han græd ikke. Han græd aldrig; man græder ikke i en Kutter. Den er saa lille, at man ikke kan blive alene med sin Sorg, og det er saa fattigt at skulle skjule sine Taarer i en stinkende Fiskeklud.

I den Provinsavis, jeg læser, ser jeg seks Dage

senere, at Trikotagefabrikantens lovende unge Søn er blevet begravet. Der staar, at Præsten talte trøstende Ord til de dybt sørgende Efterladte, og der er i Referatet en Liste over de signerede Kranse, der er sendt til Baaren. Det er ikke saa faa.

Men om Kræns nye Arbejdsplads, Missionskutteren „Skallingen“, der meldtes forsvundet paa den lovende unge Mands Dødsdag, staar der intet. De fire Mænd i Kutteren har faaet deres offentlige Eftermæle, og der kommer aldrig mere til at staa noget i Avisen om „Fiskerskipper Knud Gammelgaard, 36 Aar, Fisker Jens Kallesen, 29 Aar, Fisker Morten Jensen, 20 Aar, og Yngstemanden Kræn Sillasen, 16 Aar“

Der findes ikke engang en Meddelelse om, at man nu har faaet Vished for deres Død. Der staar ikke, at man efter Stormen et Sted paa Havet har fundet en Jolle, der har tilhørt E. 702, en hvid, forslaaet Jolle, der kun indeholdt en gul Oliesærk og en pjaskvaad Bibel.





Akvarel af Poul Nordahl-Petersen

Illustration til „— og Yngstemanden Kræn Sillasen, 16 Aar“



Fra en grønlandsk Fjord. En Konebaad med Kajakmand

Maleri af Karl Rasmussen



Jacob Sundbæk var Stenfisker.

Petruscha

Af Gustav Kragh

Illustreret af Oscar Knudsen

JACOB SUNDBÆK var Stenfisker. Det havde hans Fader været, og det skulde hans Søn, unge Jacob, ogsaa være.

Gamle Jacob var en haard og stædig Mand, og da Folk der paa Egnen havde for Skik at benævne hverandre med Øgenavne, hed han, paa Grund af disse Egenskaber og sit Erhverv, aldrig andet end *Stenen* — det vil sige i Omtale, for direkte vovede ingen at sige det. Og som en naturlig Følge heraf kaldte man unge Jacob for *Skærven*.

Stenfiskere plejede sjældent at være særlig velhavende, men Jacob sad godt i det. Baaden var hans egen, og eget Hus havde han bygget for tredivs Aar siden, da han var saa heldig at blive gift med den rige Gaardejer Bendt Hansens eneste Barn og Arving, Datteren Bendtine. Heldig er maaske et stærkt Ord at benytte, for Bendtine var hverken særlig ung eller synderlig vellykket af Udseende og i Optræden endda betydelig skrappere end Jacob selv. Hun regerede ham i Kraft af sine Penge, og skønt Jacob over for alle andre var haard som de Sten, han tog op, paastod Folk i Lejet, at han i Bendtines Hænder var blød som en Ost. Saa det var maaske rigtigere at kalde hans Giftermaal for klogt.

Der var to Børn, unge Jacob og hans et Par Aar ældre Søster Anna. I Modsætning til Moderen var Anna en virkelig ualmindelig nydelig Pige, og siden Moderens Død havde hun med stor Dygtighed passet Jacobs Hus og den store, velholdte Have.

Dødsfaldet berørte forøvrigt ikke paa nogen Maade Jacob. Han viste hverken Tegn til Sorg eller Lettelse over at have mistet sin Ægtemage. Han passede sit og lod Folk snakke. Kun paa Begravelsesdagen, da han efter Skik og Brug maatte op til Graven for at sige et Par Afskedsord,

forbavsede han hele Følget ved med kraftig Stemme at udbryde:

„Farvel, Bendtine! Du var mig en god Kone, og Vorherre har været god ved mig. Først gav han mig Dig — og nu har han givet mig Fred!“

Dermed hev han



Anna standsede, saa op og trak Kaaben om sig.

en stor Buket Georginer ned i Graven, saa det gav et ordentligt Klask paa Kistelaaget.

Anna havde i Jacobs Øjne kun den ene Fejl, at hun var i Besiddelse af baade hans Stædighed og Moderens Sikkerhed — og forstod at bruge begge disse Egenskaber. Dette var muligvis ogsaa Aarsagen til, at hun, trods sit kønne Udseende, sin Dygtighed og det gode Parti, hun var, endnu ikke havde fundet sig en Kæreste. Det var ligesom om, ingen af Egnens unge Mænd havde Mod nok til at binde an med hende og gamle Jacob.

Men heldigvis var der en anden, som havde det!

Bænken stod netop lige paa det rigtige Sted — en høj Skrænt med herlig Udsigt over det friske, salte Hav, der bølgede saa vidt om, at Kyststrækningen langt ude i Horisonten kun ganske svagt tonede frem og næsten i Farve faldt sammen med Hav og Himmel. Og neden for Skrænten en med Smaahuse og Haver dækket Landstrækning, som ude langs Vandet kantedes af en fin, hvid Sandbort, hvor enkelte Fiskerbaade stod ophalet med Kølen i Vejret, dækket med Presenninger. En smal, primitiv Bro førte ud til et lille Badehus.

Paa Bænken sad Styrmand Jørgen Lunde, røg Shag og saa ud over hele det yndige Billede. Det var lige i Middagsstunden, Solen stod højt paa Himlen, og Luften var trykkende varm. Folk holdt sig inde i Husene, hvor de tog den hele eller halve Times Middagshvile, de havde vænnet sig til efter Maden. Kun et Par Børn legede og byggede Huse nede i Sandet.

Ude fra Badehuset kom Anna gaaende ind ad

Broen, den hvide Badekaabe stod aaben og røbede en kort, højrød Bade-drægt. Rank gik hun, straalende af Sundhed, Sol og Søvand, medens hun svingede en Badehætte og Haadklædet rundt. Det Syn kunde Jørgen ikke staa for, han rejste sig



Ude fra Badehuset kom Anna gaaende ind ad Broen.



„Jeg hedder Jørgen Lunde — saa ved De vist, hvem jeg er.“

svarede Jørgen og begyndte at gaa ned ad den smalle Sti.

„Gør Dem ingen Ulejlighed for min Skyld — De kan jo raabe det ned! Jeg har heller ikke Tid til at staa her og vente, og forøvrigt er det jo ogsaa ganske ligegyldigt!“

„Nej stop — ligegyldigt er det eneste, det ikke er. Bliv nu blot et Øjeblik!“

Og Anna blev staaende. Lidt efter naaede Jørgen ned til hende og præsenterede sig:

„Jeg hedder Jørgen Lunde — saa ved De vist, hvem jeg er.“

„Sønnen ovre fra Maskinsnedkeriet i Torsdal?“

„Akkurat! Og jeg kaldte Dem ved det smukke russiske Navn, fordi jeg engang paa et Hospital blev plejet af en ung Sygeplejerske, der lignede Dem, og som alle vi Patienter var forelsket i. Hun var saa sød og rar imod os, og da Heltinden i en russisk Roman, vi læste paa Omgang, hed *Petruscha*, saa overførte vi Navnet paa hende.“

„Og De viderefører det paa mig — er det pænt at give en ukendt ung Pige Øgenavn?“

„Øgenavne har jo Hævd her paa Egnen, men ellers regner jeg det nu for et Kælenavn!“

Anna rødmede. „Og hvor tør De gøre det? Jeg hedder ellers Anna Sundbæk. Farvel, Herr Lunde!“ Hun bøjede Hovedet let og begyndte at gaa hjem efter.

„Frøken Sundbæk — — bader De i Morgen igen ved samme Tid?“

„Herr Lunde — — De er altfor nysgerrig. Farvel!“ Jørgen stod længe og saa efter hende.

Det havde vel været Meningen, at Fabrikant Lundes eneste Søn med Tiden skulde overtage det store Maskinsnedkeri og Savskæreri, som laa et Stykke længere inde langs Landevejen. Men da Jørgen, som den raske Dreng han var, efter Konfirmationen bad Forældrene om at maatte komme til Søs, fik han Lov til det. Fru Lunde havde Søofficerer i sin Slægt og vilde derfor have ham ind paa Kadetskolen, men Jørgen brød sig ikke om Søofficerslivet med dets Blanding af Sømandsskab og Militarisme. Han vilde ud over de store Have til Verdens Eventyrlande — være rigtig Sømand, som han kaldte det, og ikke nøjes med Smaatogter i Torpedo- eller Undervandsbaade. Og saa kom han ud med „*Georg Stage*“, for Fabrikant Lunde mente sagtens, at der om Bord vilde han nok faa Sømandsgrillerne luftet ud.

Men saadan gik det ikke. Da han i Kjøbenhavn blev afmønstret fra Skoleskibet, tog han, uden først at spørge Forældrene, Hyre som Jungmand med en tysk

og raabte ned: —

„God Dag, *Petruscha!*“

Anna standsede, saa op og trak Kaaben om sig.

„Hvorfor kalder De mig *Petruscha?*“ raabte hun tilbage.

„Dersom De gerne vil vide det, kommer jeg ned og fortæller Dem det!“

tremastet Skonnert, der laa paa Reden, og sendte Forældrene Besked samme Dag, Skonnerten stod Sundet ud paa Vej til Bergen. Siden sejlede han som Letmatros og Matros paa Langfart med baade Damp- og Sejlskibe og kom ikke hjem til Danmark, før han var 25 Aar gammel og vilde være Styrmand. Forældrene havde opgivet at gøre Modstand, da de saa, hvor glad han var ved Livet paa Søen, og paa Fanø Navigations-skole tog han saa en fin Eksamen. Men nu kom Krigen — Jørgen havde kun naaet at gøre et Par Togter som Styrmand, da han blev nødt til at gaa i Land. Og her hjalp han sin Fader med Fabrikkens Drift.

Inde i Skæreriet sang Savene deres skingre Sang Dagen igennem. Det var en ret lav, lang og halvmørk Bindingsværksbygning, hvor de elektriske Lamper brændte i hele Arbejdstiden, fordi Vinduerne altid var tilstøvede af Træstøv og Savsmuld. Rummet var fyldt med Stabler af Bjælker, Planker og Brædder, mellem Vinduerne stod Høvlebænke. Midt paa Gulvet havde den store Afkorter Plads — det var den, som brummede Bassen i Savenes Trio, hvor Baandsavene hvinede en klagende Diskant, og Rundsavene ovre ved Bagvæggen hvædede de hæse Mellemtoner.

Ved Afkorteren stod gamle Ludvig. Han havde kendt den unge Styrmand fra den Tid, Jørgen som et lille utæt Individ laa og vrælede i Vuggen, og han havde under Drengens Opvækst været hans bedste Ven, havde fortalt ham Historier og eventyrlige Hændelser fra dengang, han i sine unge Dage selv havde faret baade paa Kinakysten og Australien, og vel nok derved bidraget til at indpode Jørgen Lysten til Sølivet. Ludvig var den eneste, der maatte passe Afkorteren, og han havde ogsaa støt staaet ved den, fra den blev stillet op. Men Saven havde lønnet hans Trofasthed ved at tage to Fingre fra hans venstre Haand.

Jørgen kom ind i Skæreriet og gik hen til Ludvig.

„Naa, Du gamle Vandrotte — kan Du stoppe Motoren og snakke lidt med mig?“

Ludvig afbrød for Strømmen. — „Hvad er der los?“

„Du er jo godt kendt nede i Lejet, ikke sandt? Kender Du een, som hedder Sundbæk?“

„Hele to, Styrmand!“ Ludvig havde, siden Jørgen tog sin Eksamen, altid kaldt ham Styrmand. „Der er baade *Stenen* og *Skærven* — hvem af dem mener Du?“

„Pokker staa i Jeres Øgenavne her! Hvem er de?“

„Ja-a, se *Stenen*, det er jo ham den gamle, der har det kønne Hus lige agten for Kroen — Du ved, ned mod Stranden. Og *Skærven* er hans Søn. De fisker begge to, baade Sten og Fisk. Hvad er der med dem?“

„Naa-aa, der er ikke saadan noget specielt, forstaaar Du.“

„Ja — ptøj,“ Ludvig sendte en Spytteklat over i Savsmuldbunken, „for ham *Stenen* er ikke saadan at komme for Boven af!“

„Er der andre Børn end Sønnen?“

„Der er et Pigebarn, en Fandens fiks Tøs, som holder Hus for de to — hvad Pokker, Styrmand, det er vel ikke der, det knirker?“

„Der er ikke noget, som knirker, Du gamle! Har hun maaske ogsaa et Øgenavn?“

„Det kender jeg ikke noget til — men gaa bare ikke hen og bliv varm paa hende, Styrmand, for der er ikke noget at gøre. Hendes Hjerter er aflaaet, kan

Du bande paa, og der findes s'gu ikke den, som har Nøglen til det!"

„Vrøvl med Dig, Ludvig! Med en god Dirk kan det vel nok lirkes op! Sjøvt nok, for Resten — det med Øgenavne!"

Saa gik han, og Ludvig satte atter Saven i Gang, medens han mumlede: „Ak ja, Kvinder er s'gu Livets Paprika — ptøj!"

— — —
Anna badede den næste Dag — og ved samme Tid sad Jørgen atter paa Bænken. Dagen efter badede de sammen. Otte Dage senere var de hver for sig klar over, at de holdt af hinanden — men blot som Venner. Og siden mødtes de, saa ofte de kunde, Sommeren igennem, til *Stenen* en Aften i September Maaned saa dem sammen — og da havde Jørgen Armen om Annas Liv.

Saa slog Lynet ned. Ikke hos Anna, for gamle Jacob var for klog til straks at tage Tørnen med hende. Han foretrak at opsøge Jørgen og troede, at han ved at rulle sig rigtigt ud kunde skræmme ham, saadan som han havde knægtet Egnens unge Mænd. Men her kom han galt af Sted.

„Nu skal De faa min Mening at høre, min gode Mand!" svarede Jørgen, da *Stenen* efter en længere Udgydelse tav for at trække Vejret. „Naar De ikke vil tage mod Fornuft og kan forstaa, at to Mennesker, der holder af hinanden for Alvor, og som ikke vil give Slip paa hinanden — —"

„Hun skal, smadre mig, gi'

Slip paa Dem, enten hun vil eller ej, det siger jeg, og saa er det sla'et fast!" afbrød gamle Jacob edder-spændt. „Og De kan bande paa, unge Herr Styrmand Lunde, at hvad Jacob Sundbæk sla'r fast, det er ikke til at rokke. Saadan er Tønen her paa Stedet, forstaaar De! Og for Resten er jeg hverken „gode Mand" for Dem eller nogen anden — at De ved det!"

„De bliver meget klogere, Jacob Sundbæk! Hvad De end slaar fast, skal jeg være Mand for at brække los igen, stol paa det! Og jeg gifter mig en Gang med Anna, ligegyldigt om det passer Dem eller ej. Helst vil jeg staa paa en god Fod med Dem, da De nu een Gang er hendes Far, men kan det ikke lade sig gøre, saa for min Skyld gerne! Farvel!"

Og inden gamle Jacob kom sig af sin Forbavselse over at være blevet sat til Vægs, var Jørgen gaaet.

Stenen var rigtig godt gammeldags arrig. Sikken en ung Flab! Men dersom han troede, at han kunde komme her og spille op, fordi hans Far havde Penge nok, saa maatte han tro om igen. Det skulde Jacob Sundbæk nok være Mand for at vise ham — og Tøsen med. Gud ved, hvad hun bildte sig ind, for hun var jo ellers klog nok til at kunne begribe, at det Pjankereri med saadan en Fløs ikke førte til andet end Ulykke. Det var vel bedst, at han fik Tørnen med hende overstaaet med det samme, inden ham, Gavflaben, fik snakket med hende.

Hjemme havde Anna dækket Tebord og ventede sammen med den unge Jacob paa, at Faderen skulde komme. Straks, da *Stenen* traadte ind i Stuen, saa hun,

at noget var galt. Faamælt plejede han jo altid at være, men det sure og gnavne Ansigt, han stillede med, viste hende, at han havde ærgret sig over et eller andet. Teen blev drukket i Tavshed, unge Jacob læste i et Blad, og den gamle sad stadig og gloede muggent frem for sig.

„Jacob," sagde Anna, da ingen ønskede mere Te, „kunde Du ikke stikke over til Købmanden og faa en Pakke Cigaretter til mig — Du ved jo, hvilket Mærke, jeg plejer at ryge!"

Det vilde Jacob hellere end gerne — Købmandens Datter var en sød og livlig Pige, som han godt kunde lide at faa en Passiar med.

Saa snart Anna var ene med Faderen, rykkede hun en Stol frem og satte sig lige over for ham.

„Naa, Far — hvad er det saa, der ikke passer Dig?"

„Jeg tænkte nok, Du havde set det, siden Du sendte Drengen bort — eller er det kanske Din daarlige Samvittighed, der virker?"

„Jeg har sandelig ingen daarlig Samvittighed, Far!" svarede Anna, men blev lidt hed i Kinderne, da hun pludselig forstod, at det drejede sig om hende selv og Jørgen Lunde.

„Naa ikke det — Du finder det maaske passende for Jacob Sundbæks Datter at føjte rundt med en Springfyr som ham, den unge Lunde, hva?"

„Jacob Sundbæks Datter føjter ikke rundt med nogen Springfyr, Far. At jeg har truffet Jørgen Lunde, talt med ham og endda spadseret med ham som nu i Aften, kan jeg ikke se, at der er noget ondt i!"

„Men det kan jeg — og jeg vil, smadre mig, ikke ha' det, forstaaar Du? Hele Lejet taler og griner ad mig bag min Ryg! Du har at holde Dig til Dit Hjem og Din Gerning her som en anstændig Pige. Er Du med?" skreg *Stenen* og hamrede sin højre knyttede Næve haardt ned i Bordet.

„Hids Dig bare ikke op, Far — sæt noget sprang i Dig!" svarede Anna roligt. „Du maa hellere vænne Dig til Tanken om, at jeg ogsaa fremtidig vil vedblive at komme sammen med Styrmand Lunde — —"

„Styrmand Lunde!" vrængede *Stenen*, — „Styrmand i et Savskæreri med den gamle halvskøre Ludvig som Bedstemand!"

„Jørgen Lunde er god nok, Far — og nu kender Du min Mening!"

„Men Du min — og den har Du, smadre mig, at rette Dig efter!" raabte den gamle. „Vil Du sætte Dig op imod Din Far, Tøs?"

„Ja — hvis det bliver nødvendigt! Jeg har ogsaa Lov til at leve Livet, som jeg synes, det er ret og rigtigt, og jeg er gammel nok til at sejle min egen Kurs, om det skulde komme dertil. Jeg kan bedre undvære Dig end Du mig!"

„Du er stejl som Din Mor — — —"

„Og stædig som min Far!" afbrød Anna.

„Er Du forlovet med ham — Styrmanden?" spurgte *Stenen* efter en lille Pause.

„Nej, men jeg holder af ham!"

„Jeg vil ikke se ham



„Det siger jeg, og saa er det sla'et fast!"



„Kan Du stoppe Motoren og snakke lidt med mig?"



„Naa, Far — hvad er det saa, der ikke passer Dig?“

her indenfor mine Vægge!“

„Det skal *Du* slippe for, men *jeg* slipper ham ikke!“
 „Vi faar se. God Nat!“
 „Det faar vi. God Nat!“

Gamle Jacob tændte sin Pibe og gik ind i sit Soveværelse. Han havde vænnet sig til at ryge i Sengen, medens han læste, men nu satte han sig ved det aabne Vin-

due og spekulerede. Han havde paa Fornemmelsen, at han to Gange i Aftenens Løb var blevet slaaet ud. — — —

Som en Anerkendelse for hans villige og gode Hjælp i Virksomheden havde Fabrikant Lunde foræret Jørgen en lille Sejlbaad. Det var et ældre Fartøj, men vel holdt og ret rummeligt, og i sin Fritid laa Jørgen, som oftest ledsaget af gamle Ludvig, ude i Bæltet med den.

En Aften, nogle Dage efter *Stenens* Opgør med sin Datter, kom de bidevind ind mod Lejet. Ludvig havde Røret, og Jørgen betragtede meget interesseret Landstrækningen gennem sin Kikkert.

„Hvad ser Du egentlig efter, Styrmand?“

„Aa — jeg vilde se, om *Petruscha* maaske skulde være inde paa Molen.“

„Hvem Pokker? Pe-hva' for noget! Er det nu et andet Pigebarn, Du er ude efter — jeg tænkte ellers, Du kunde ha' nok i gamle Jacobs Anna, efter hvad de siger.“

„Jeg er ligeglad med, hvad Folk siger, og jeg hverken har eller har nok i hende, Ludvig, men ellers passer det godt nok!“

„Ja — men hende med det andet Navn, Du sagde, det der lignede et af disse Gudindenavne fra Historiebogen, hvem er hun da?“

„Det er blot et Øgenavn — ligesom *Stenen* og *Skærven* og *Fedtbugen* eller hvad det nu er, de hedder alle sammen derinde.“

„Saa har Du jo alligevel brændt paa, Styrmand. Det gør mig ondt at høre. Men ingen undgaar vel sin Skæbne, som Fanden sa'!“

„Hvorfor sagde han det, Du gamle?“

„Det var jo fordi, han først opdagede, hvad Helvede var, den Dag han giftede sig! — Ptøj — det gør mig s'gu ondt for Dig!“

„Tag det let, Du gamle, forbenede Ungkarl! Jeg skal fortælle Dig en Hemmelighed, Ludvig: *Petruscha* skal være min — mit Livs Lykke!“

„Jeg har ellers altid hørt, at en Mands Lykke afhænger af de Kvinder, han ikke har været gift med, Styrmand!“ mente den gamle Filosof. „Men Held med det — nu gaar vi ind!“

Paa Molen stod Anna, og saa snart Jørgen havde faaet bjærget Sejlet, sprang han op til hende. Ingen af dem lagde Skjul paa, at de var glade for hinanden, og de vidste, at alle kendte Historien om *Stenens* Modstand, og at de derfor havde alles Sympati.

Tiden gik. Efteraaret blev til Vinter, og en Dag fortalte Jørgen sine Forældre, at han vilde bede Anna om at blive hans Hustru. De var begge godt tilfredse med den Meddelelse, for de havde naturligvis som alle andre ogsaa hørt om Jørgens Venskab med den kønne og dygtige Pige og syntes, at hun var et helt passende

Parti for deres Dreng. Men mellem de to unge var det bindende Ord ikke sagt, skønt begge vidste, hvor det bar hen. De traf hinanden, spadserede Ture sammen — men endnu havde Jørgen aldrig kysset Anna.

Stenen var stadig tavs og stejl, og Anna ikke den, som vilde vige.

Lille Juleaftensdag var det fint Vejr med isfrit Vand og mild Luft. De to Jacob'er havde været ude og tage en Del *Sten* op, og da der laa en større Fyr, som gamle Jacob gerne vilde have med; men som de næppe kunde tage op i den godt fyldte Kvase, tænkte han, at de jo kunde gaa ud og hente den Dagen efter, hvis Vejret da var til det. Det var Vejret, og efter Frokosten Juleaftensdag sagde den gamle til Sønnen, at det nu var bedst, de tog fat paa det Arbejde. Det passede ikke unge Jacob; men han turde ikke sige Faderen imod, og saa derfor blot sur ud.

Da de var paa Vej ud til Stedet, hvor *Stenen* laa, gik Jørgen og Ludvig ud med Sejlbaaden. Gamle Jacob lod, som om han ikke saa dem, og unge Jacob fandt sig ikke foranlediget til at fremkomme med nogen Bemærkning i den Anledning. De fandt Stedet, firede Griberen ned og fik fat om *Stenen*; men da de begyndte at hive ind med Kranen, krængede Baaden pludselig over — nogle *Sten*, de havde ladet ligge i den, rovsede ned i Borde — og pludselig kæntrade den rundt, saa de begge faldt i Vandet.

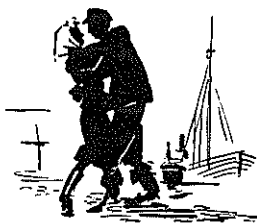
„Høj — saa Du det!“ raabte Jørgen og lod straks Baaden vende. „De gik ned begge to!“

„Og jeg tror, knage mig, at ingen af dem kan svømme — de har endda godt med Tøj paa, og Vandet er hundekoldt. Bare vi kan naa ned til dem betids nok!“

„Der vil gaa mindst fem Minutter, Ludvig! Og ingen af dem er dukket op igen — Pokker til Ulykke!“

Da de naaede Ulykkesstedet kunde de straks gennem det klare Vand se baade

gamle og unge Jacob ligge nede paa Bunden, et lille Stykke fra den kæntrade Kvase. De bjærgede Sejlene, Ludvig hev et Dræg ud og firede Baaden tilpas paa Plads, medens Jørgen med en lang Hage søgte at faa Tag i deres Tøj. Der var godt tre Meter Vand, Hagen kunde ikke række, og de maatte hurtigt surre en Aare til den. Saa lykkedes det at faa Hagen til at gribe fat i gamle Jacob — de halede ham op, lagde ham i Bunden af Baaden med Hovedet ned efter; men lod Benene hænge ud over den ene Lønning. Derefter fiskede de unge Jacob op og anbragte ham paa lignende Maade, hev Drægget ind, satte Sejl og stod ind efter. Heldigvis var der frisk Vind, saa det varede kun faa Minutter, før Baaden naaede Molen, hvor nogle Fiskere allerede var samlet og stod klar til at tage imod dem. En af Fiskerne havde ringet efter Læge og Ambulance, og hurtigt fik de andre lagt de to druknede op paa Land. Jørgen gik straks i Gang med at foretage Oplivningsforsøg med unge Jacob, da han troede, at den gamle sikkert var død. Han sled ordentlig i det — og efter et lille Kvarters Forløb, da han var ved at opgive Forsøget som haabløst, gav den unge Jacob Livstegn fra sig. Imedens var Lægen kommet og havde taget Faderen under Behandling, og trods det, at den gamle Mand havde været skindød i næsten en halv Time,



Ingen af dem lagde Skjul paa, at de var glade for hinanden.

lykkedes det ogsaa at faa ham kaldt til Live igen. — I Mellemtiden var der kommet mange Folk til og blandt dem ogsaa Anna, som hjalp med at løse sin Faders og Broders Tøj, dække dem til med Tæpper og gøre dem klar til Modtagelse i Ambulancen. Denne kom lidt efter, og snart var Fader og Søn, ledsaget af gamle Ludvig, paa Vej til det nærmeste Sygehus.

Jørgen fulgte Anna hjem.

„Kom kun indenfor, Jørgen,“ sagde hun, „vi trænger til en god Kop Kaffe oven paa den Forskrækkelse.“

„Gud ske Lov, vi fik dem bjærget, min Ven! Nu tænker jeg, at Din Far vil være til at faa i Tale, naar han atter kommer til Hægterne!“

„Aa, Jørgen, jeg er saa lykkelig over, at det blev Dig, der frelste deres Liv — — —“

„Ludvig og jeg, *Petruscha!*“ afbrød han.

„Ja — kære gamle Ludvig! Hvor jeg dog skylder Jer meget — hvordan skal jeg nogensinde takke Jer nok?“

„Vi behøver ikke Tak, kæreste, vi gjorde kun vor Pligt; men Heldet var med os. Sid nu her et Øjeblik — — —“

Hvad vil Du, Jørgen — jeg skal jo have Vand over til Kaffen!“

Jørgen havde grebet hende om Livet og trak hende ned paa sit Skød. „Jeg vil først fortælle Dig, at jeg har sagt til Mor og Far, at vi to skal giftes!“

„Men Jørgen dog — og hvad sagde de?“ spurgte hun aandeløst.

„Vær ikke bange — de var knippelglade over det, min egen Ven!“

„Og Du har ikke engang først spurgt mig, Jørgen.“

„Det var jo ikke nødvendigt. Jeg har for længe siden læst Dit Svar i Dine Øjne. Og nu — nu vil jeg ha' et Kys, *Petruscha*, det første!“

Anna lo til ham. „Nej, Jørgen!“

„Blot et eneste — et lille et?“

„Ikke Tale om!“

„Men kæreste — hvorfor dog?“

„Fordi jeg ikke ønsker eet; men mange, mange Kys!“

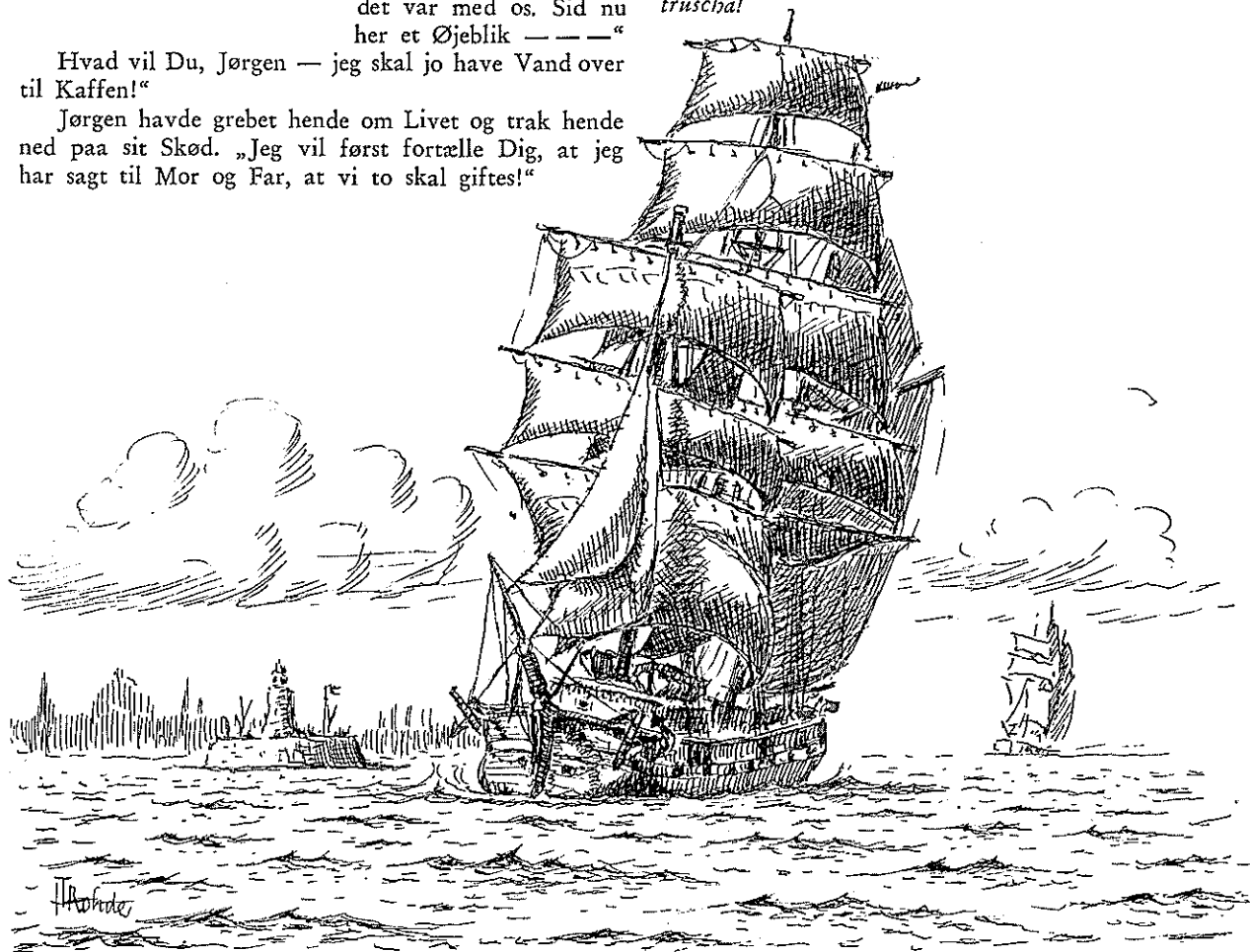
Nogle Timer senere tog Anna ind paa Sygehuset, da hun vilde tilbringe Juleaften sammen med sin Fader og Broder. Sundbæk'erne maa have været en kraftig Slægt, for trods det lange Ophold som skindøde i det iskolde Vand var de begge allerede helt kvikke og befandt sig godt.

Næste Formiddag kom de hjem — og om Aftenen fejrede Jacob Sundbæk sin Datters Forlovelse med Jørgen Lunde. Jørgens Forældre og gamle Ludvig, Kromanden og hans Datter samt nogle andre af Lejets Beboere var inviteret med til Festen. For at spare Anna for Ulejligheden havde gamle Jacob endda ladet Stationsbyens Kogekone hente, og hun lavede en saa fortræffelig Mad, at Fabrikant Lunde paa Stedet engagerede hende til ogsaa at koge Bryllupsmiddagen!

Saaledes fik Jørgen Lunde altsaa alligevel sin *Petruscha!*



„Hvad vil Du, Jørgen — jeg skal jo have Vand over til Kaffen!“



Ivar T. Rohde.

Sømandens Genius!

Tekst og Melodi
af
Oscar Jensen.

Moderato.

Se, Landkrabber taler om Fa-re og Frygt, om

Sø- lør, som de har For- stand. Men er Skü- den tæt, sej- ler Sø- man- den trygt, naar

Uet, han har Plads nok og Vand. Lad Störme og Sø- er kun hy- le i Kor og

tru- e med Un- der- gang. Han trim- mer sit Sejl, og han pas- ser sit Ror og har

al- tid paa Le- ven en Sang. Han er ü- fon- sagt - paa Raa og i Mers, selv om

Master-ne svaj-er, som Siv. Han ved at et For-syn op-pe til Vejrs holder
Vagt o-ver Sø-man-dens Liv.
D.S.

Se, Landkrabber taler om Fare og Frygt,
 om Søliv, som de har Forstand.
 Men er Skuden tæt, sejler Sømanden trygt,
 naar blot han har Plads nok — og Vand.
 Lad Storme og Sør kun hyle i Kor
 og true med Undergang.
 Han trimmer sit Sejl, og han passer sit Ror
 og har altid paa Læben en Sang.
 Han er uforsagt paa Raa og i Mærs,
 selv om Masterne svajer som Siv.
 Han ved, at et Forsyn oppe til Vejrs
 holder Vagt over Sømandens Liv.

Jeg hørte vor Præstemand præke en Dag
 om Synden og Helvedes Brand.
 Og slikt er jo saadan sin egen Sag
 at forstaa for en ulærd Mand.
 Men han sa'e: Ingen Spurv til Jord falder ned
 uden Ordre fra højere Magt —
 og mere af den Slags, som gav mig Besked
 om, i hvis Haand vor Skæbne er lagt.
 Jeg er uforsagt paa Raa og i Mærs,
 selv om Masterne svajer som Siv;
 for jeg ved, at en Engel oppe til Vejrs
 holder Vagt over Sømandens Liv.

Jeg sa'e til vor Mor, for hun græd jo, det Skind,
 da vi lertede sidst for Shanghai:
 Stands dine Taarer og tør saa din Kind,
 du skal slet ikke ængstes for mig.
 Se, Verden er stor. Der er rigelig Plads
 til os alle — til Fattig som Rig —
 til Godtfolk og Slyngler og alt muligt Bras —
 og hvorfor saa ikke til mig.
 Jeg er uforsagt paa Raa og i Mærs,
 selv om Masterne svajer som Siv;
 for den Engel, der sidder oppe til Vejrs,
 holder Vagt over Sømandens Liv.

Nej, tal ej til mig, som Sømand, om Frygt,
 selv om Havet paa Farer er rigt.
 Har jeg Plads, Vand og tæt Skib, sejler jeg trygt,
 blot hver Mand om Bord gør sin Pligt.
 Og kommer min Time, og jeg gaar til Bunds —
 ja, hvordan jeg end opgi'r min Aand,
 gi'r jeg Pigen mit Hjerte — Kammerater mit Kluns —
 lægger Resten i Forsynets Haand.
 Jeg er uforsagt paa Raa og i Mærs,
 selv om Masterne svajer som Siv;
 for jeg ved, at den Engel, som vaager til Vejrs,
 gi'r mig Tjans i det kommende Liv.

Oscar Jensen.

Over Det Kaspiske Hav.

(Fortsat fra Side 20).

1/4 Mile ude i Havet boblede Vandet stærkt i stille Vej, og naar vi saa roede derhen og kastede en Tot Tvist, vi havde tændt Ild i, brændte hele Fladen, til der kom Luft til og slukkede den.

Vi var nu kommet hen i December, og der var kommen Is paa Volga, saa vi ikke kunde sejle derop. Vi gjorde saa i December en Tur ned til det sydlige Kaspiske Hav, først til Lenkoran, derfra til Amal, der var Havnestad for Teheran, derfra til Ashurade, der var Havnestad for Astrabad; det var det østligste Punkt i det sydlige Kaspiske Hav, og saa direkte tilbage til Baku.

Vi gik dernæst en Tur fra Baku til Krasnowosk, som laa paa den anden Side Havet, og derfra tilbage til Baku, hvor vi holdt Jul sammen med Besætningerne fra begge Baadene ombord i „Pir Bazar“.

Vi lavede et Juletræ med Stjerne og fik Gaasesteg af Vildgaas og Boghvedegrød og en dejlig Fersken og Abrikoskage og havde det rigtig hyggeligt og rart.

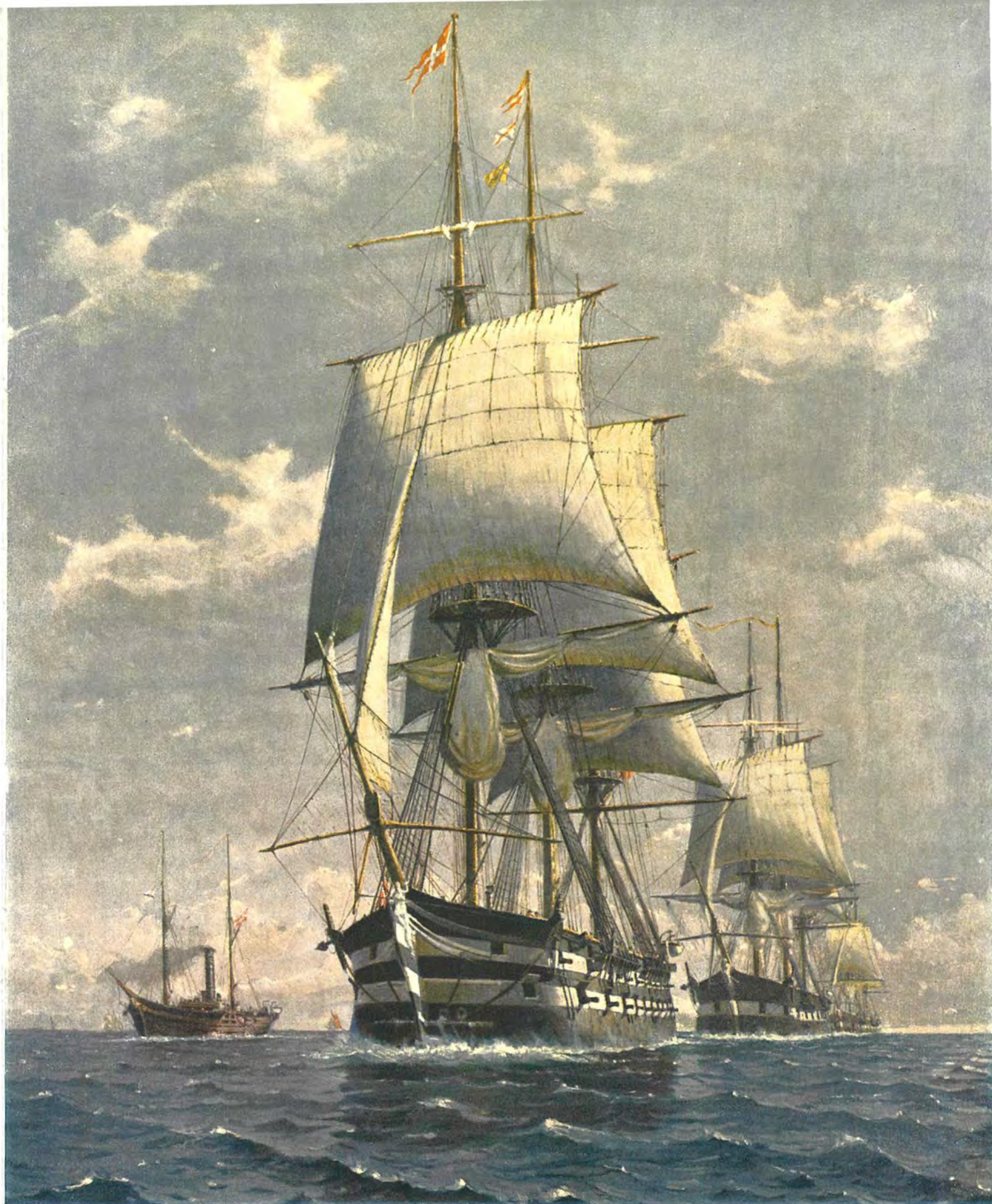
Nu var Garantitiden omme, saa jeg kunde aflevere begge Skibe til alles Tilfredshed, og jeg havde faaet Direktør Azernikoff til at bestille 2 Skibe til; det var jeg meget stolt af. Nu skulde jeg altsaa tænke paa at komme hjem. De to l. Mestre fra Tyskland blev engageret af Selskabet til at blive der. Da jeg havde været rundt at sige Farvel til alle de forskellige Bekendte, jeg havde faaet, gik jeg den 16. Januar ombord i et af Nobels Dampskibe, der gik til Petrovsk med Passagerer. Det tog et Døgn at komme derop, og jeg gik her i Land for at sige det sidste Farvel til Det kaspiske Hav. Jeg vidste, jeg var den eneste Dansker, der havde sejlet over et Hav, der var ca. 800 Miles langt og 250 Miles bredt og 500 Favne dyb. Paa Klipperne kunde man se, at det stadig sænkede sin Vandstand. Det kunde være dejligt at sejle paa, men det kunde ogsaa vende det laadne ud, naar der blæste en forrygende Storm fra Kaukasus, som satte en Sø saa forrykt, at man skal lede længe efter Magen til.

Jeg havde paa Vejen op med Damperen truffet 3 østrigske Ingeniører, der var kommet nede fra Persien og stukket Jernbaner ud, og som skulde hjem til Wien. Vi blev enige om at holde sammen paa Turen op til Wladikavkas, som skulde gøres med Vogn og Slæde, da Jernbanen først begyndte her. Vi gik hen til Postmesteren, som skulde skaffe os Befordringen, og vi vilde gerne have et Par Gendarmere med til Beskyttelse, da der en Maaned i Forvejen havde været Overfald paa et Postkøretøj. Befordringen skulde han nok skaffe, men han raadede os fra at tage Gendarmene, vi skulde hellere tage et Par gode Revolvere med. Vi fik saa en overdækket Vogn med 3 Heste. Vi havde først maattet skaffe Proviant til de 5 1/2 Dage, som Turen vilde vare, og vi skulde 4000 Fod tilvejs, inden vi naaede op til Wladikavkas. Vi kom afsted og kom Kl. 7 om Aftenen til det første Karavanserie paa Vejen. Det laa i en lille Landsby, der var omgivet af Palisader og forsynet med Porte, som skulde lukkes

Kl. 7 om Aftenen. Der fik vi Baschsuppe, som var spiselig, men spiste ellers af vor medbragte Proviant og skulde derefter til Køjs paa nogle brede Madrasser, der var fulde af Lus. Ingeniørerne havde en stor Daase Insektpulver med. Den fik vi god Brug for paa Turen. Vi kørte hver Dag fra Kl. 7 Morgen til Kl. 7 Aften med et Par Hvil midt paa Dagen. Efter 3 Dages Kørsel kom vi til Gradno, hvor vi skulde skifte om til Slæde, da der var faldet Sne, og det var blevet meget koldt, op til ÷16 Grader om Natten.

Her kom Kusken, som var Ejer af Slæden, og sagde, at nu kunde hans Heste ikke mere. Vi vandrede saa til Starosten (Sogneraadsformanden); han rystede lidt paa Hovedet, men ved Hjælp af en 10 Rubel-Seddel kom der Gang i Støvlerne, og Kusken fik Ordre til at køre omgaaende. Vi kom saa afsted og naaede Wladikavkas efter en meget interessant, men kold Tur. Her maatte vi blive et Par Dage, da der var Togstandsning. Paa Hotellet, hvor vi boede, fik vi nogle dejlige Bade. Saa en Aften hørte vi pludselig Klokkeringning, og en Slæde standsede udenfor, og ind traadte en russisk Officer. Hotelværten, en Italiener, kom efter at have hilst paa Officeren hen til os og sagde, at vi skulde gøre os gode Venner med denne. Det var en Kurer, der var paa Vej til Sct. Petersborg med Papirer, og han *skulde* frem. Han sendte Bud til Stationsforstanderen, at han skulde køre Kl. 6 næste Morgen. Værten præsenterede os for ham. Vi fik en Flaske Champagne paa Bordet og sad og pokulerede det meste af Natten, men vi fik Tilladelse til at køre med i hans Vogn.

De havde faaet travlt paa Stationen; den næste Morgen stod der et Lokomotiv med Sneplov og en l. Klasses Vogn. Vi kom over Tangorog til Jakaterinoslow. Der skulde mine Rejsefæller af og med en anden Bane. Det var prægtige Mennesker at være sammen med. Turen dertil havde været meget interessant. Vi havde set det højeste Bjerg i Kaukasus, Celrus. Det er 18.000 Fod højt, og lige sønden for Wladikavkas laa Kasbek, det er 16.500 Fod højt. Vi kom ogsaa over de store Stepper og afbrændte Skove i det sydlige Rusland. Det fortælles, at det var Jernbanerne, der havde stukket Ild paa. Vi kørte over en Time gennem disse Skove; det var et trist Syn. Vi kom saa over Kiev, Minsk, Vilna og Kowno til Werisbalowa, som var den russiske Grænseby. Her maatte vi over i et andet Tog, som kørte over Grænsen til den tyske Station Eukunen. Da vi kom her, blev vi modtaget af en Gendarm, som skulde se vore Pas, som skulde være undertegnet af den tyske Konsul. Vi var en Snes Stykker, der ikke vidste, at der for 3 Uger siden var udstedt en saadan Ordre. Vi blev saa sendt tilbage til Rusland, hvor vi fik en Gendarm til at rejse til Kowno og faa Passene paategnet. Det kostede 2 Rubler og sinkede os 12 Timer, men det var vi jo vant til. Den næste Dag kom vi saa til Königsberg og derfra til Berlin og videre til Rostock, hvortil jeg ankom den 10. Februar efter en Rejse paa 25 Dage fra Baku. En interessant og udbytterig Rejse var dermed endt.



Maleri af Paul Sinding

Sejlskibseskadre

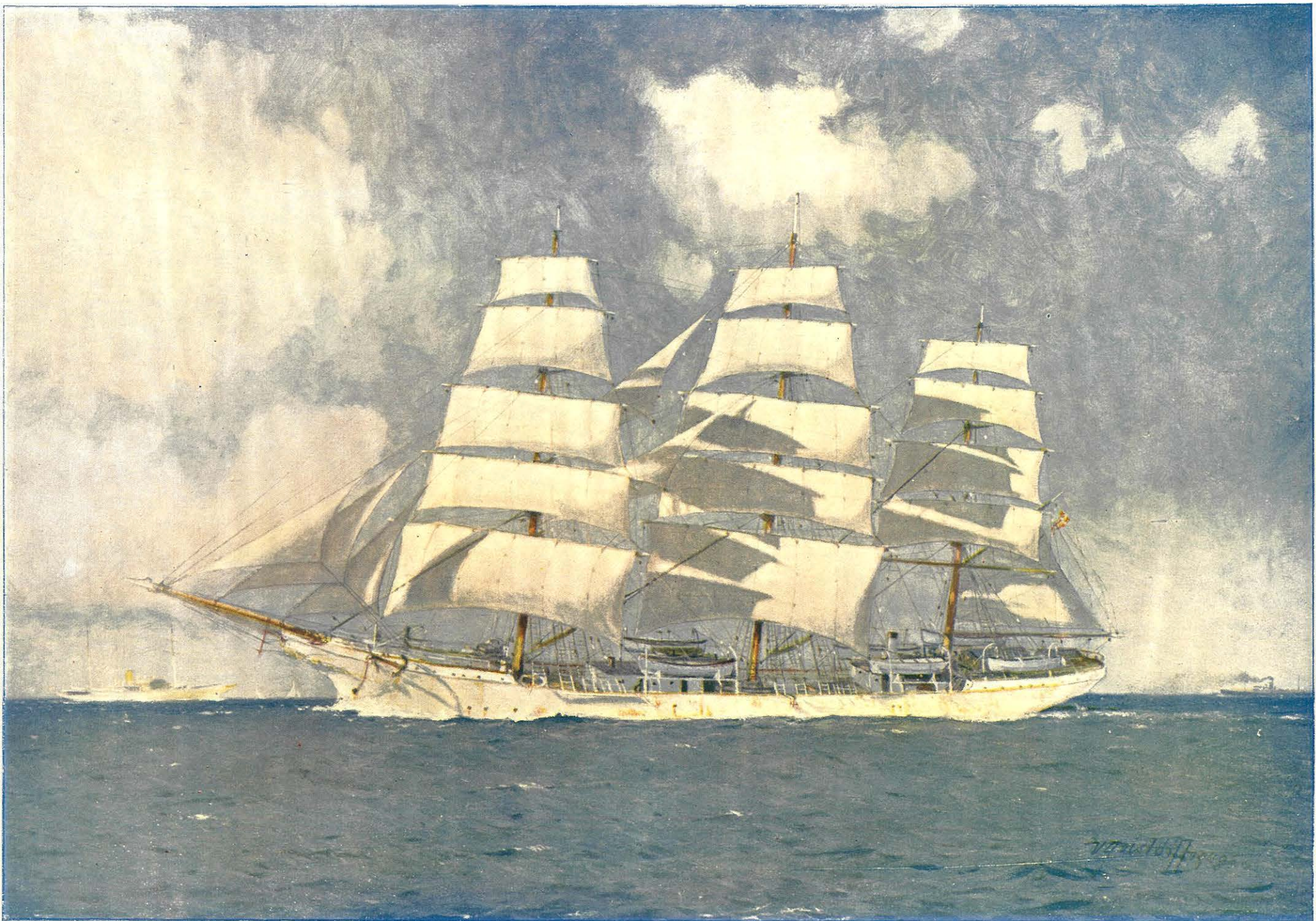
Linieskibet „Dannebrog“ og 2 Fregatter i Kølvandsorden. Repetitør: Hjulskibet „Hekla“

Signalet fra „Dannebrog“ efter den da gældende Signalbog betyder „Gør eders Bedste for at udføre den Kommanderendes Ordre“.

Repetitøren svarer „Forstaaet“



Fregatten „Jylland“



Skoleskibet „Danmark“

Maleri af V. Qvistoff



Maleri af Paul Sinding

Krydserfregatten »Fyen« med Sommerrig

Du skabtes for sent til i Orlogsdyst
at kæmpe for Danmarks Sag —
og Vingerne stækkedes brat!

Ved Middelhavs Strand og Vestindiens Kyst
der viste Du Danmarks Flag!
»Fyen« — vor sidste Fregat!

Gustav Kragh:

Jonathan „Obeah“

En omtrent sandfærdig Historie
fra Dansk Vestindien

Illustreret af Oscar Knudsen

havde Danmark endnu baade Kolonier og en Flaade, og mellem Kolonierne var de tre smaa vestindiske Øer, St. Croix, St. Thomas og St. Jan de, som hyppigst blev besejlet.

Kaptajn Jens Lange-marck havde hejst sin Vimpel som Chef for Briggen „Allart“ i Begyndelsen af Maj Maaned 1841.

Briggen gjorde først et Kryds i Nordsøen, til den hen i Slutningen af Maaneden sammen med Kadetskibet, Korvetten

„Flora“, blev underlagt Viceadmiral, Hans kongelige Højhed Kronprins Frederik, hvis Flag vajede i det nybyggede Lineskib „Christian den Ottende“. Eskadren afgik efter et kort Togt i Østersøen til Warnemünde, hvor Kronprinsen gik i Land for at fejre sit Bryllup med Prinsesse Karoline af Mecklenborg-Strelitz. Efter Formælingen gik Kronprinsparret om Bord i Lineskibet og sejlede til København, hvorefter „Allart“ den 27. Juni afgik til sin Station i Vestindien.

„Allart“ var et kun ti Aar gammelt Skib, armeret med 12 Kanoner. Efter en normalt forløbet Overrejse afløste den Briggen „St. Thomas“, der skulde gaa hjem, og overtog Stationstjenesten. Sommeren igennem havde der saa sejlet Vandet tyndt mellem de tre Øer, havde ogsaa gjort en Afstikker mod Syd og laa nu, Lillejuleaftens-Dag, til Ankers indenfor Korallrevet paa Christianssted Red, lige ud for den lille Ø Protestant Cay. Her skulde den ligge Julen over.

Kvartermester Søren Rose havde besluttet at gifte sig med Edna.

Edna var ubestridt den kønneste *coloured lady* paa hele Øen, og det betød slet ikke saa lidt, da

Edna.



HVAD er „Obeah“? Obeah er noget frygteligt, stort og ubegribeligt — noget, som ikke kan forklares, men hvis mystiske og undergørende Virkninger rækker vidt, og som altid rammer den eller det, Obeah er nedkaldt over.

Obeah er Negerens ældgamle, nedarvede Tro paa mægtige Aander, der under særlige Ceremonier kan kaldes frem for at hjælpe den stakkels Neger med godt eller ondt — særlig dog det sidste. Vil en Neger hævne sig, tvinge en Kvinde til Elskov, nedkalde Sygdom eller Død over en Uven, laver han en *Obi*, det vil sige en Dukke eller Figur, der forestiller den eller det, han ønsker at nedkalde Obeah over, anbringer den om Natten i et Træ dybt inde i Skoven — og *Obien* virker med sin ubegribelige Mystik og hjælper ham sikkert til sit Ønskes Opfyldelse.

Saadan er Negerens Obeah.

I Aar er det lige netop eet Hundrede Aar siden, at det hændte, som Historien her handler om. Dengang

Edna og Søren Rose.



Jonathan.



Søren Rose.

der fandtes mange nydelige Kvadronpiger paa St. Croix. Søren Rose vilde endda æde sin gamle, blanke Hat paa, at hun var den smukkeste Pige i hele Vestindien, men det havde altsaa sin egen Aarsag.

Edna var baade lys og anstændig. Adskillige af Øens hvide Damer, særlig de af fransk Afstamning, havde en lige saa mørk Lød, og angaaende Anstændigheden — ja, Edna var dog blevet sytten Aar gammel, men alligevel kunde ingen vestindisk Soldat eller nogen anden Mand prale med at have kysset hende eller spadseret under Palmerne med hende, skønt hun daglig var paa Fortet med Vasketøj.

Hendes Bedstemoder var en frigivet By-Negerinde fra St. Thomas og havde levet sammen med en vestindisk Soldat. Moderen derimod var ægteviet til en anden Krigsmand, som hun fulgte med over til St. Croix, da han blev forflyttet til Garnisonen paa Fortet Christiansværn. Kort efter døde Manden af Gul Feber, og siden havde Moderen forsørget sig og Datteren ved at vaske for Befalingsmændene paa Fortet.

Den kønne Kvadronpige og den raske unge Kvartermester havde kun kendt hinanden i kort Tid, men de var straks, første Gang de mødtes, blevet stærkt interesseret i hinanden, og da Rose fik at vide, hvor forskellig Edna i sin moralske Vandel var fra de andre farvede Piger, kom han snart til virkelig at elske hende. Og hun vidste saa sikkert, at den danske Orlogsgast fra den smukke lille Brig med Dannebrog under Gaffelen var den eneste, hun kunde tænke sig at holde af.

Ligesom Størsteparten af Mandskabet følte Kvartermester Søren Rose sig godt tilpas om Bord. Chefen kunde ganske vist nok til Tider være lidt vanskelig at gøre tilpas, syntes han, men det maatte saadan en fin Mand begribeligvis have Lov til. De øvrige Befalingsmænd var gode nok, rigtig flinke, dygtige Overordnede, som Folkene kunde lide. Den eneste, der havde været anderledes, Trediekommanderende Premierløjtnant Lemming, en sær, uligevægtig Officer, var for et Par Maaneder siden blevet sendt hjem med et Koffardiskib. Der var noget med, at han havde været umilitærisk overfor „den gamle“, som Folkene kaldte Chefen, og det kunde jo ikke gaa an!

Den af sine Foresatte, Rose bedst kunde lide, var



Norah with the lemons.

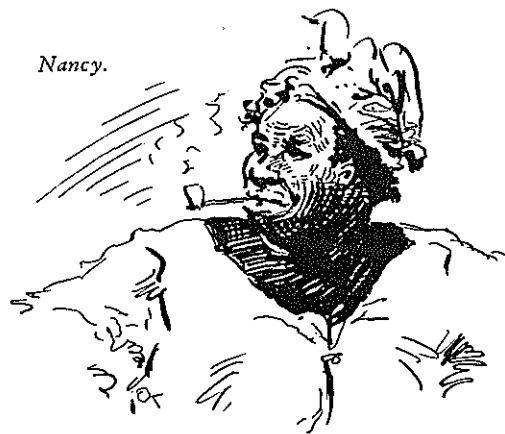
Proviantforvalteren. Rose havde meget med denne Embedsmand at gøre, fordi han havde faaet den Tjans at klare Lasten, hive Kød- og Flæsketønderne op, uddele Brød og i det hele taget assistere Baadsmadsmathen med Arbejdet i Lastrummene. Proviantforvalter Lassen satte ogsaa stor Pris paa den raske Kvartermester og havde sagt til ham, at saafremt der var noget, han kunde hjælpe ham med, skulde han blot sige til.

Proviantforvalteren stod ved Falderebet og saa ind mod Christianssted. Det var snart Middag, og Jonathan, en Neger, Messen havde engageret til at rende Ærinder i Land, var endnu ikke kommet om Bord med det, han skulde have besørget. Henne forude fra kom Rose gaaende og hilste, da han gik forbi.

„Hør Rose — hvilken Besked gav Du Jonathan, da I roede ham ind i Morges?“ spurgte Proviantforvalteren gnavent.

„Han fik Ordre til at være her med Varerne inden syv Glas!“

„Pokker staa i den Nigger! Nu har Sluppen ligget



Nancy.

og ventet i snart en halv Time, og her staa vi uden Æg. Om lidt hejser de Signal efter den — og hvad saa?“

„Ja, er han ikke med den ud, saa kan Forvalteren, med Forlov, bande paa, at han ligger drukken et eller andet Sted!“ mente Rose.

„Er han ikke med, saa er vi ogsaa færdige med ham. Det er snart hveranden Dag, han brænder os af og skaffer mig Fandens Ubehageligheder baade med Chefen og Messen, fordi han ikke kan gaa forbi en Romshop, naar han blot har saa meget som een Cent paa sig, enten det nu er hans egen eller Skibets! Som nu sidste Lørdag, da han stillede her langt over Middag med en ordentlig Ryger — og ingen Æg! Og da jeg saa skældte ham Bælgen fuld og spurgte, hvorfor han ingen Æg havde faaet, svarede han med sit sædvanlige Grin i Fjæset: „God a mighty Master! Mig ikke købe Æg, for alle Sambo hamses Høns være Hanner!“

I det samme kom Næstkommanderende, Premierløjtnant Købke, til og spurgte om, hvad der var paa Færde. Da han havde faaet det at vide, beordrede han Rose til at gaa i Land med to Mand, finde Negeren og bringe ham om Bord.

„Varsko mig, naar han kommer, og sig til Kanonen, at han holder Arresten klar. Saa skal det sorte Svin

for en Gangs Skyld faa Lov at sove sin Rus ud paa et Sted, der er sortere, end han selv er!“

Da Rose kom ind til Kajen, gik han med sine to Mand op ad Kongensgade for at tale med Skibshandleren, som boede der. Han havde netop gengældt Hønnøren fra Skildvagten ved Gubernementsbygningen, da han saa, at en svær midaldrende Mulatkvinde, som havde siddet paa den store Stentrappe og røget af en kort Kridtpibe, rejste sig. Han kendte hende straks, skønt han aldrig havde talt med hende. Det var Ednas Moder; han havde set hende komme med Vasketøjskurvene sammen med Datteren. Han standsede derfor, da han var naaet hen til hende.

„Morning, La-a-andsmand!“ hilste Konen. „Mig vente paa Dig. Saa Dig kom' i Land og tænkte, Dig kom' denne Vej. Mig være Edna hendes Mor!“

„All right, Tante Nancy, det ved jeg.“

„Du ogsaa vide, Edna være ordentlig Pige, ikke som dem sorte Niggertøse, der gaa med bokras¹⁾ under Palmer for at faa hvid baby?“

„Det ved jeg, og jeg skal smadre Skallen paa den, som siger noget andet, skal jeg love Dig!“

„Du forstaa, kære La-a-andsmand, mig være Datter af dansk Soldat og være dansk Soldat hans Kone. Ham god Soldat, *never* sitte i Spjælle, men lære Edna tale danske, skrive og regne og opdrage til hvid lady. Nu ham være død og mig passe paa Datter, Du forstaa. Hvad Du med Edna?“

„Det skal jeg sige Dig, Tante! Jeg har vel ikke spurgt hende om det endnu, men jeg tænker allenfals, at hun ikke vil ha' noget imod en Dag at blive min Kone.“

„No no, Mr. Rose! Dig ikke tænke det. Edna ikke være Kone for Dig her i Bas-end²⁾ og saa Du rejse hjem med Skib, og Edna sitte med baby uden Mand, og Du

¹⁾ Bokras er en Negerbetegnelse for en „hvid Mand“.

²⁾ Bas-end eller Bas-sin var det lokale Navn for Christianssted.

never hende se mere!“ — Rose saa smilende paa den lille fyldige Mulatinde, der var saa ængstelig for, at det ikke skulde gaa hendes kønne Datter godt. Det mørke Ansigt, hvori de store, brune Øjne stirrede spørgende paa den unge Kvartermester, havde et saa rart og godmodigt Udtryk, skønt det var tydeligt at se, at hun var meget spændt paa at faa at vide, hvad han mente.

„Ikke forknyt!“ sagde han saa og klappede hende paa Skulderen. „Den skal knage mig nok blive skaaret over den rigtige Bov, Tante Nancy! Men det skal vi to nu snakke om en anden Gang, for lige nu har jeg travlt.“

„Komme Du i Land i Aften?“ spurgte hun beroliget.

„Jo — hvis der da ikke kommer noget særligt paa tværs. Hvorfor?“

„Oh, *when* Du komme i Land, Du gaa hjem til mig og spise Mad. Mig lave meget fin danske Mad, mig



— kun Norah with the lemons stod tilbage, svædende og stønnende, med Tøjet næsten flaaet af sig.



Saa sad de og snakkede, smagte ogsaa paa Nancys gode Rom, medens Tiden hurtigt forløb.

være stor *cooky* her i *Bas-end*. Du spise *Fryed fish* med *Peppervinegar* og *Guavaberrypie* — — —

„Kalder Du det dansk Mad?“ afbrød Rose hende leende.

„Oh *me!* *Guavaberrypie* være allerbedste *pie*, den spise vi altid Lille-Juleaften, *you see!* Den være min Mands hamses *delight*. Du komme?“

„All right, jeg skal komme. Og Edna er vel hjemme?“

„Hvor ellers? Du bare komme, mig ordne hele Balade. Den go', hva?“

„Udmærket. Jeg skal nok være der.“

„Du tage god Ven med, Mr. Rose. Bedre to end een.“

„Naa-aa, hvorfor det?“

„Mange af dem Niggertampe være onde. Dem godt finde ud af at gøre een dansk Sømand Fortræd, men bange for to. Du vide, her i *Bas-end* Plantagenigger ikke at stole paa, naar ham romdrukken. Soldater altid gaa to og to, naar det være mørkt!“

„Jeg tager en Kammerat med, Tante. Og hør, Du kender vel ikke ham Jonathan, der gaar i Byen for os — har Du set noget til ham i Dag?“

„Ham være skidt Nigger. Aldrig grine og aldrig bestill' noget. Mig ikke set ham, men Du nok find' ham hos *Norah with the lemons*, der være stor Begravelsesgomsammen. Gammel Hannibal ham dø i Gaar!“

„All right, Tante. Og saa Farvel til i Aften!“

„Farvel, Mr. Rose!“

Rose kendte godt *Norah* af Omtale; hun var en farvet Pige af Byens laveste Pøbel og drev rundt om paa

Gaderne, hvor hun skiftevis solgte *Lemoner* og syndede mod det sjette Bud. Han fik af *Skildvagten* at vide, hvor hun boede, og gik saa videre, drejede om ad *Smedegaden* og fortsatte ud mod *Stranden*. Allerede et Stykke fra *Hytten*, der laa lige i *Udkanten* af et Stykke jungleagtigt *Krat* tæt ned til den hvide *Strandkant*, med et *Par skraat* voksende *Palmer* Blade ludende ned over *Taget*, hørte de *Skraal* og *Sang*. Da de kom ind i det lave, halvmørke *Rum*, hvor en fæl *Dunst* af *Rom*, *Tobak* og *Negernes svedige Lemmer* gjorde *Luften* tyk og harsk, fandt de det næsten fyldt med drikkende og dansende *Farvede*. I *Krogene* sad enkelte, der antagelig havde smagt vel rigeligt paa den unge *Rom* og sov, frem under en *Seng* stak et *Par Ben* af en anden falden *Deltager*.

„Oh god — her komme kær' *Landsmænd* for sørge over stakkels gammel *Hannibal!*“ raabte en halvnøgen, ung *Negerinde* — *Norah* selv. „Her være *very fine Rom* og *very nice litt' girls* for kær' *Landsmænd*. Du godt dans' med mig, *Ma-a-ster!*“ fortsatte hun og greb fat i *Rose*.

Men han lod sig ikke lokke. Han kunde se paa sine to *Mænd*, at dersom han gav los, var de mere end villige til at følge *Trop*, selv om det kunde komme til at koste dem 27 *Slag Kat* bagefter. *Pigen* slængte han fra sig, pegede paa *Benene*, der stak frem under *Sengen*, og sagde:

„Hal mig *Fyren* der frem — de *Stæn-*

ger kan godt se ud til at sidde paa *Jonathan!*“

Folkene lystrede og vilde skubbe sig *Vej* frem til *Sengen*, men *Norah* løb efter dem, tog fat i den ene af dem og skreg:

„Oh, *ladies* og *gentl'men* — se dem *bokras sailor* hale stakkels *Neger* ud for ham ta' i *Skib* og *piske!*“

Den *Situation*, som udviklede sig nu efter den ophidsede *Kvindes Raab*, var højst ubehagelig for de tre danske *Sømænd*. De berusede *Begravelsesgæster*, især *Negerinderne*, stimlede sammen om dem, raabte, skreg og skældte ud, idet de samtidig forsøgte at forhindre, at *Manden* under *Sengen* blev trukket frem. Nogle begyndte at slaa løs paa *Orlogsgasterne*, andre benyttede *Negernes primitive Kampmetode* og forsøgte at komme til at „slaa *Skaller*“, og skønt saavel *Rose* som de to *Matroser* var kraftige og raske *Folk*, der forstod at bruge *Næverne*, var der alt for mange om dem, saa de næppe havde klaret sig og faaet udført deres *Hverv*, hvis ikke den afdødes *Enke* havde taget *Affære*.

„Oh — oh god *gracious*, hvad faar mig se! Stor *Ulyk'* i mit *Hus!* *Blanke* og *coloured* *La-a-andsmænd* slaas'es for drukken *Niggers Skyld* i *Mollys Hus!*“ raabte hun og væltede sit mægtige *Korpus* midt ind i det kæmpende *Virvar*. „Oh, *Ballad'* i *Begrav'ls*hus vær' *Obeah* — stakkels gammel *Hannibal* ikke faa *Fred* i *Grav*, naar *La-a-andsmænd* slaas'es ved hams *Begrav'lsfest!* Ham gaa igen om *Nat'* og gøre *Obi* for *Jer*, forbandet sort' *Niggere*, om I ikke hold' op. Lad danske *La-a-andsmænd* vær' i *Fred*, sig *Molly* — ud af *Mollys Hus*, I fordømt' sort *Sally* og *Bess* og *Dinah* og *Norah*

— — — skruppe Jer, I Romdunke, I Soldatermog-
ger — — —“

Saadan blev hun ved, rev og flaaede, skubbede og stødte til højre og venstre, medens hun skældte ud og forbandede sine Gæster og truede dem med *Obeah*, Negerens gamle afrikanske Trolddom. Om det nu var Angsten for denne eller hendes energiske Udsmiden, der var Aarsag til det, ved jeg ikke, men hurtigt forsvandt Angriberne — Sømændenes Næveslag hjalp vel ogsaa godt til — og kun *Norah with the lemons* stod tilbage, svedende og stønnende, med Tøjet næsten flaaet af sig. Rose og hans to Mænd tog sig ogsaa Tid til at faa Vejret igen — det havde været nogle drøje Minutter.

„Naa,“ sagde Kvartermesteren saa, idet han kikkede lidt paa Valpladsen, „her ser ellers kønt ud! Men Tak skal Du ha' for

Haandsrækningen, Tante — den hjalp os svært godt! Faa nu Fyren frem, Gutter, saa vi kan se, om han ligner Jonathan!“

Han ikke lignede, men var den savnede — saa fyldt med Rom, som nogen Neger kunde ønske sig at være; men et Par Spande Vand over Hovedet ude i det lille Køkken bragte ham nogenlunde til Hægterne igen. Medens de to Matroser ordnede dette, stod *Norah* stadig og stirrede med et baade frækt og haanligt Smil paa Rose.

„Give me a dollar, Ma-ster!“ bad hun saa pludselig og rakte Haanden frem.

Rose lod, som om han ikke hørte det, men omgaaende tog Molly Affære:

„Oh god! Sikke' fræk Niggertøs hun *Norah* være! Se til Dig spruppe ud af Mollys Hus, her ikke mere være *home* for skitte Lemontøs! Ud, sige jeg, ud med Dig — *shabby sow!*“

Og medens hun raabte, greb hun hurtigt et Tørklæde og nogle andre Klude og sendte det hele med et sikkert Kast lige midt i *Norahs* grinende, sorte Fjæs. *Norah* samlede roligt Tøjet op, spyttede haanligt og gik ud paa Vejen, hvor hun som Afskedshilsen vrikkede uhøvisk imod dem med sit velformede Bagparti.

„*Eh, eh — you masty thing!*“ vrængede Molly efter hende — og saa var den Sag ordnet.

Saa snart Jonathan var klar nok til at kunne føres

bort, gik Rose om Bord med ham og Folkene, og da Næstkommanderende havde set paa den sorte Ridder af den bedrøvelige Skikkelse, overgav han ham i Kanonerens Varetægt. Denne anbragte omgaaende Synderen i Briggens Arrest, et lille snævert Rum dybt nede i Skibet, hedt som Helvede og sort som den sorteste Neger. Her fik han Tid til at sove sin Rus ud — rigeligt endda, idet Næstkommanderende gav Ordre til at holde ham der i eet Døgn, med Vand og Skibsbrød som eneste, men sunde og probate Middel til Livets Ophold.

Søren Roses bedste Ven om Bord var Tømmerman-

den Thorvald Olander, der ligesom Rose selv havde været Rugdreng og derfor bundet til Tjenesten for en lang Aarrække. Det var Olanders store Sorg, at hans Fader var Haandværker, og han selv skulde være det samme, saadan som Skik og Bestemmelser nu var, i Stedet for som Rose at blive en rask Matrosunderofficer. Han havde derfor med Glæde modtaget Udkommandoen til „*Allart*“, hvor han kunde faa Lejlighed til at være sammen med Vennen.

Om Eftermiddagen ved seks-Tiden gik de i Land og spadserede ud til Nancy. Hendes Hytte laa paa en Sidevej, som et lille Stykke uden for Byen stødte op til Hospitalsgadens Forlængelse.

Langs den smalle Vejs ene Side stod en Række majestætiske

Kokospalmer; bag dem hældede Tamarinderne deres bredbladede Kroner ud over en rødkalket Mur. Den røde Farve saas dog kun som enkelte Pletter, da de forskellige Arter Kaktus, Nerier, skønne høje Liljer og en Mængde andre Blomster og Slyngplanter næsten dækkede den. Inde bag Muren ragede slanke Daddelpalmer op over et Vildnis af lavere Træer og Buske.

Nancys Hjem laa paa Vejens modsatte Side. Med det lave Tag af brede Thatchpalmeblade, som lange tynde og krogede Slangekaktus snoede sig hen over, og med Ydervæggene helt skjult bag Bananplanter og blomstrende Buske med en Uendelighed af stærkt duftende Blomster i de vidunderligste skønne, varme Farver, kunde Hytten ikke skælnes fra den mægtige og yppige Vegetation, der bredte sig bag ved og til begge Sider af den.

De to Søfolk, som ikke tidligere havde været i denne



„*Obeah, Obeah, Dig mægtig Aand give Jonathan Hævn og ramme Skib og Mænd!*“

Udkant af Christianssted, kunde næppe heller have fundet Hytten, dersom ikke Nancy havde staaet for Enden af Stien, der førte ned til den. Da hun saa dem komme, rakte hun begge Armene i Vejret og raabte glædestraalende:

„Velbekomne, mine kære La-a-andsmænd, velkomne her! Hvad Navn hedde Din Ven, Mr. Rose?“

„Jeg hedder Olander,“ svarede Tømmermanden. „Og Tak, fordi jeg fik Lov at komme med!“

„Stor Glæde for Nancy, Mr. Olander! Nu I komme i Hus og hilse paa Edna. Hun være i Gang lave Mad, hun ogsaa være god *cooky*.“

De gik ind i Hytten. Lav var den, men langt større og rummeligere end de sædvanlige Negerhytter. Man traadte fra Døren direkte ind i et stort Rum, der strakte sig i hele Hyttens Bredde, og som øjensynlig var baade Opholds- og Soveværelse. Paa hver Side af Døren sad et lille Vindue, dækket med grønne Jalousier, hvorved Værelset laa i et køligt Halvmørke. I den ene Del af det var et stort Bord og nogle Stole med Straasæder, i den anden stod en mægtig bred Træseng op imod Gavl-væggen. Dens Ben gik ned i smaa Skaale, der var fyldt med en Vædske, som dræbte de Myrer eller andre Insekter, der vilde forsøge at krybe op til Sengen, som desuden var forsynet med Moskitonet. Paa Midtervæggen hang to indrammede Litografier af Kong Christian den Ottende og Dronning Karoline Amalie; mellem dem stod paa Gulvet et Skab og en Dragkiste.

„Min Mand ham selv bygge Hus og lave Seng og Bord. Ham være Tømmermand, før ham blive Soldat. Meget god Mand, ham!“ forklarede Nancy stolt, da de stod i Stuen.

„Ja, det er godt og regederligt Arbejde!“ svarede Olander anerkendende. „Jeg er selv Tømmermand i „Allart“.

„Saa Du se hele Hus!“

Hun førte nu sine Gæster ud i Køkkenet, som sammen med et mindre Rum, der tjente til Stald for hendes Æsel og to Geder, dannede Husets anden Halvdel. I Køkkenet stod Edna ved Ildstedet og ristede Fiskene, de skulde have til Middag. Hendes Øjne straalende af Glæde og Kinderne blussede, da hun hilste paa Rose og Olander.

„Nu Mad færdig, *mama!*“ sagde hun og tog Panden fra Ilden. „Jeg sætte den paa Bord?“

„*All right, baby* — mig imens vise Landsmænd Gaard.“

De gik ud bag Hytten, hvor der midt paa den ret store ryddede og grusede Plads stod en Brønd med Vippe og muret Kant. Nogle Høns og Kyllinger gik og pikkede i Gruset, de to Geder laa og fordøjede i Skyggen af Bananplanterne. Mellem Jasminer, vestindiske Roser og skønne højrøde Hibiscusplanter, der voksede op ad Husets Ydervæg, jagede smaa vævre Firben rundt efter Insekter. I deres Jagtiver skinnede Kroppen i pragtfulde orange og smaragdgrønne Farver, medens Halen luede blodrød. Smaa Kolibrier og store spraglede Sommerfugle fløj omkring og sugede

Næring af Blomsternes Kalke. Men Solen oppe paa den skyfrie, blaa Himmel sendte sine brændende hede Straaler ned over al Skønheden, saa da Edna fra Døren raabte: „Komme ind og spise Middag!“ var de to unge Mænd ikke længe om at adlyde Ordren.

Lidt efter sad de ved Bordet. Det var en velgørende Overgang at komme fra den hede, sollyse Gaardsplads ind i den svale, lidt mørke Stue, hvor de med god Appetit tog sig af den vel tillavede Mad. Nancy var en meget opmærksom Værtinde.

„Du ikke lide *sweet-potatoes*, Mr. Olander?“ spurgte hun denne, der tog vel forsigtigt til sig af de kogte Batater¹⁾.

„Jeg spiser hellere Brød til Fisken, Tante Nancy, for jeg synes ikke om den søde, vamlø Smag, disse Fyre har.“

„Du lide *pepper*, Mr. Rose?“ fortsatte Mulatinden til denne.

„Nej Tak,“ svarede han og skelede mistroisk til de smukke højrøde og grønne Peberfrugter, som Nancy og hendes Datter tyggede med synligt Velbehag. „De er lidt for skrappe for os.“

„Oh, dem være herlig Spise, kære La-a-andsmænd!“

Efter Fisken serverede Edna den lovede *Guavaberry-pie*, som begge Gæsterne fandt lovlig rigelig pikant og krydret, men dog tog godt til sig af.

„Mig skænke god *drink* til *pie* — Kokosmælk med Rom; ikke ham grøn Slaverom, som sorte Niggertampe tylle i sig og blive drukne, men fin gammel Plantagerom.“

Og saaledes blev hun ved at nøde dem for at faa dem til at smage paa alt, hvad der var paa Bordet. Maaltidet sluttede med et Udvalg af Vestindiens herligste Frugter — Bananer, Ananas, Melon, Tamarinder og *sugar-canes*, de grønne Stykker Sukkerrør. Aldrig havde de to gæve Orlogsgæster faaet et saa dejligt Maaltid.

Da ingen kunde orke mere, foreslog Nancy, at de alle skulde sætte sig ud paa Gaardspladsen i Bananernes Skygge og tale sammen. Edna, som nok anede, hvad Samtalen vilde komme til at dreje sig om, smilede til

Rose, saadan som hun under Maaltidet havde gjort det, hver Gang han saa paa hende. Og Rose var glad ved at komme ind paa Spørgsmaalet, da han selv havde tænkt at bringe det paa Bane for at se, hvorledes Mulatinden vilde stille sig til det, han kunde foreslaa. De tog Stolene med ud, og Nancy bød Mændene nogle sorte Cerutter, medens hun selv stoppede og tændte sin uundværlige lille Pibe.

„Chefen har ellers lovet, at vi maa holde Julebal ovre paa Øen i Morgen Aften!“ indledte Rose Samtalen.

„Oh god! Ham være meget flink Chef, mig tro!“

„Han er *all right!* Lods Andrew har paataget sig at skaffe nogle Bal-



Jonathan truer med Obi.

¹⁾ Batater — Batatplantens Rødder, der indeholder meget Sukker og Stivelse, anvendes i de tropiske Lande som Erstatning for Kartoffler.

damer til os, men jeg har nu tænkt mig, at Edna kanske kunde ha' Lyst til at være med os to — — —“

„Edna være meget anstændig lady, Mr. Rose, hun aldrig gaa til *Bambula* eller anden Dans, for det aldeles ikke sig passe!“ afbrød Nancy ham. „Anstændig lady kun gaa danseballe med rigtig *sweetheart!*“

„Ja, men det er knage mig ogsaa det, hun skal være, Tante Nancy! Hun holder af mig som jeg af hende, saa vi maa hellere faa talt ud og klaret de Skær med det samme!“

Og saa forklarede Rose, at han havde talt med Proviantforvalteren om Spørgsmaalet og fortalt ham, at han gerne vilde gifte sig med Edna, men da han var bundet til Tjenesten en Række Aar endnu, kunde det slet ikke lade sig gøre, undtagen hun paa en eller anden Maade kunde komme til Danmark. Nu havde Forvalteren hjulpet ham og fundet en Ordning, som var udmærket. En Sekretærfrue skulde om nogen Tid rejse hjem med sine Børn, og hun vilde gerne have Edna med til at hjælpe sig paa Rejsen. Det var en fin Tjans, mente Rose, og hjemme i Ulvegaden vilde hans Moder med Glæde tage imod Pigen, naar han skikkede hende et Brev med.

Mulatinden klagede lidt over, at hun skulde af med Datteren; men var alligevel glad ved, at Edna skulde giftes og rejse til Danmark som Roses Kone. Det var en Lykke, som ingen anden af Øens Piger kunde vente sig, og hun selv vilde som Roses Svigermoder blive en Person af Betydning blandt sine farvede Landsmænd.

Olander støttede naturligvis kraftigt sin Ven, og Edna var tavs, fuldstændig betaget ved Tanken om den frydefulde Fremtid, hun skulde gaa i Møde.

„Naa, Tante Nancy — skal vi saa være enige? Jeg har et Par Favne kønt Silketøj, jeg fik fat i ovre paa St. Thomas, det kan Du lave Dig en Søndagskjole af!“

„Oh god gracious — Du give mig Silketøj, Mr. Rose! Du være en god Mand, vær's god, Du godt gifte Edna. God bless you! Nu mig hente Demician, og vi drikke Skaal!“

Saa sad de og snakkede, smagte ogsaa paa Nancys gode Rom, medens Tiden hurtigt forløb. Og saa skete det skønne tropiske Under. Den ildrøde, flammende Sol gik ned, Himlen beholdt kun i faa Minutter sine pragtfulde gyldne og rødviolette Farver — saa indhyllede med eet den dybsorte Nat alt i sit Mørke. Men Maanens Sølvskær glittrerede i Smaabølgerne, som Aftenbrisen rejste paa Havet, og de svagt viftende Palmers Blade farvede den blanke og hvide. Højt oppe i alt det sorte funkede Stjernerne, og Himlens skønneste Billede, Sydkorset, straaled langt ude i Horizonen.

Da de to Venner havde taget Afsked, sang de hele Vejen ned til Havnen — ikke særlig kønt, men kraftigt!

— — —

Juleaftens-Ballet tegnede til at blive en udmærket Fest. Om Bord i „*Allart*“ havde der først været en kort Gudstjeneste, et Par Julesalmer var blevet sunget, og Chefen havde afsluttet med det gamle „Gud bevare Kongen!“ Saa var der blevet pebet til Skafning — Menuen lød paa Flæsketeg og Posebudding. Proviantforvalteren havde købt to af de højbenede vestindiske sorte Grise, saa Stegen var godt mager, men der vankede en

stor Snaps Skibsbrændevin til. Buddingen bestod af Mel, udrørt i Vand, heri kom godt med Rosiner og ituskaarne Bananer. Denne Dejj blev fyldt i Sejldugsposer, kocht i Fedt og spist med Sirupsovs til.

Inden Julemaaltidet blev Jonathan løsladt af Arresten. Nu, da han var ædru, syntes han, at det var en grusom Behandling han, en fri Neger, havde faaet for blot at have drukket et Par Glas mere Rom, end han havde kunnet taale. Eftermiddagen i Gaar og Natten var gaaet godt nok med at sove Rusen ud, men hele Juleaftensdag at sidde nede i det lille, forfærdelig mørke og lumre Hul, hvor alle Slags uhyggelige Skibsaander sukkede og knirkede og knagede ondt rundt om ham, uha — Jonathan var efterhaanden blevet næsten sindssyg af Skræk. Og saa Tanken om, at inde i Land var der Fest som altid paa en Juleaftensdag, Solen skinnede saa lys og herlig, rundt om blev der lige fra den tidlige Morgen festet med Rom og dejlig Mad — og han fik kun fælt, lunkent Vand og haarde, tørre Skonrogger!

Jonathan var med andre Ord fuldstændig rasende af Skræk og Vrede over den svimlende Uret, han mente at have lidt. Men han var tavs, da han viste sig paa Dækket, det sædvanlige Smil, man plejede at se paa hans skinnende glade Ansigt, var borte.

„Egentlig fortjente Du en god Portion Kat, Master Jonathan!“ sagde den vagthavende Løjtnant. „Dels fordi Du drak Dig fuld og glemte at passe Dit Job, og dels fordi det var Messens Penge, Du soldede op. Men da det nu er Juleaften, kan Du stikke hen til Kokken og faa Dig en Portion Mad med. Og saa har Du at forsvinde ind til de andre Niggere — vi har ikke mere Brug for Dig her. Good by!“

Men Jonathan ønskede ikke at blive et Øjeblik længere om Bord, hvor han var udsat for Mandskabets Drillerier, saa da en Kadrejerbaad netop satte fra Borde, sprang han ned i den. Baaden roede ind efter, og da den var et Stykke fra Briggen, rejste Jonathan sig op, truede rasende med knyttede Næver mod Skibet og raabte:

„I være ond mod Jonathan, og ham sitte i kulsort Spjælle, ham sulte og tørste, og onde Aander være rundt om ham og true ham; men Jonathan ogsaa kende stærke Aander, og nu ham gøre stor *Obi* for Skib i Nat — og Skib aldrig komme til Danmark mere! Og onde Officerer, som Jonathan sitte i Spjælle og true med Piskekat ogsaa dem sætte *Obi* paa. I bare vente!“

Saa snart Baaden lagde til ved Kajen, løb Jonathan i Land — og siden saa ingen af „*Allart*“s Besætning noget til ham.

Inde paa Øen Protestant Cay havde Kaptajn Lange-marck laant et stort Oplagsskur, som hørte til Lodsstationen, for at holde Juleballet der. Om Formiddagen havde Besætningen rigget til og pyntet op med Flag og Lanterner, Blomster og Palmegrene. Tre farvede Spille-mænd var anbragt paa en lille Forhøjning, Olander havde tømret op i det ene Hjørne af Lokalet; lige over for stod et stort Bord dækket med hvidt Karduspapir, hvorpaa forskellige Frugter, Flasker med Limonade samt to store Skibs-Kobberkedler med en let, kold Rom-punch, var stillet op.

Lodsen havde holdt sit Løfte om at skaffe de nødvendige *coloured ladies*, og medens Chefen med Officererne var Gæster hos Guvernøren inde i Land, gik

Dansen lystigt under Tilsyn af Briggens Underofficerer. Stemningen var god, og da der fandtes mange unge og fornøjelige Piger mellem de farvede Damer, blev Festen yderst vellykket. Efter Chefens Ordre skulde Ballet høre op Klokkeren 12 — og først da begyndte der at vise sig Vanskeligheder. Da Baldamerne skulde gaa i de to Fartøjer, var der flere af de varmlødede Skønheder, som havde langt større Lyst til at blive paa Øen for at flirte med deres Kavalerer i den pragtfulde, lune Nat, og derfor ikke vilde med ind. Andre begyndte at synge Negervisere, og efterhaanden hidsede Kvinderne hinanden saadan op, at de fuldstændig glemte, hvor godt de var blevet behandlet hele Aftenen. De skreg og skældte ud, forsøgte at springe i Land igen eller raabte, at nu skulde Søfolkene følge med dem ind for at danse *Bambula*. Men „*Allart*“s Folk var vel disciplinerede og havde ikke drukket mere, end de kunde taale, de lod sig ikke lokke, men tog blot lidt mindre blidt paa deres Baldamer end tidligere paa Aftenen, og uden Hensyn til de ophidsede Kvinders Skrigen og Modstand blev de lempet ned i Fartøjerne og roet ind til Christianssted.

Saadan endte altsaa Juleballet — men det, de temperamentsfulde Piger raabte efter deres Kavalerer, som hverken lod sig lokke af smægtende Øjekast eller vidtrækkende Løfter, egnede sig ikke til at læse paa Tryk!

Edna var ikke med til alt dette. Rose skulde Klokkeren ti afløse i Briggen, for at Vagtholdet ogsaa kunde faa nogen Del i Festen, og han bad derfor Olander om samtidig at følge Edna hjem. Hun brød sig heller ikke selv om at blive længere, naar Rose skulde gaa, og Olander ledsagede hende saa til Nancys Hus. Paa Tilbagevejen hørte han Lyden af *Bambula*-Trommerne rundt om ude fra Negerkvartererne i Byens Yderkanter — og den samme monotone, dumpe Lyd hørte ogsaa en af Angst skælvende Jonathan, som i Skovhøjderne oven for Byen stod ved et gammelt Tammarindetræ med en mægtig Krone og ængstelig saa sig om. Maanen var oppe, Lys og Skygger tegnede sig uhyggeligt skarpt der, hvor Træerne stod mindre tæt i den krat- og jungleagtige Skovbund. I Haanden bar han en Kalabasse, hvori der laa adskillige mærkelige Ting som en lille Træbaad, et Par smaa Træfigurer, en Sølv mønt, lidt Koral og andre lignende Sager. Medens han mumlede en sær, messende Melodi, gik han nogle Gange rundt om Træet med sagte, listende Skridt,

bandt saa Kalabassen om Halsen, svang sig op paa en Gren og fastgjorde her nogle Snore, hvorpaa han havde bundet smaa Stykker Blik.

„*Obeah, Obeah!*“ hviskede han. „Som Fædres Fædre gjort' ofre Jonathan Dig Sølv, Koral, Salt og Brød — Jonathan hænge *Obi* paa Gren, *Obi* med Billed' af Skib og onde Mænd! *Obeah, Obeah*, Dig mægtig Aand give Jonathan Hævn og ramme Skib og Mænd!“

Efter denne Besværgelse hængte han Kalabassen op midt mellem Snorene og skyndte sig ned fra Træet, hvorefter han forsvandt i Skovens Mørke.

„*Allart*“ lettede sidst i Maaneden og gik over til St. Thomas, hvor den laa Nytaar over. Derefter varetog den Stationstjenesten, til den om Natten til den 14. Februar 1842 med kendt Mand om Bord som Lods grundstødte paa Nordkysten af Portorico, ikke langt fra St. Jan. Briggen blev Vrag, men hele Besætningen reddedes. Efter at det mest mulige Gods og Materiel var bjærget fra Vraget gik Næstkommanderende, Premierløjtnant C. B. Købke med Sekondløjtnanterne Obelitz og Tuxen samt det fornødne Mandskab om Bord i den gamle Søøverskonnert „*Vigilant*“ og fortsatte Inspektionstjenesten, medens Chefen med Resten af Besætningen rejste hjem.

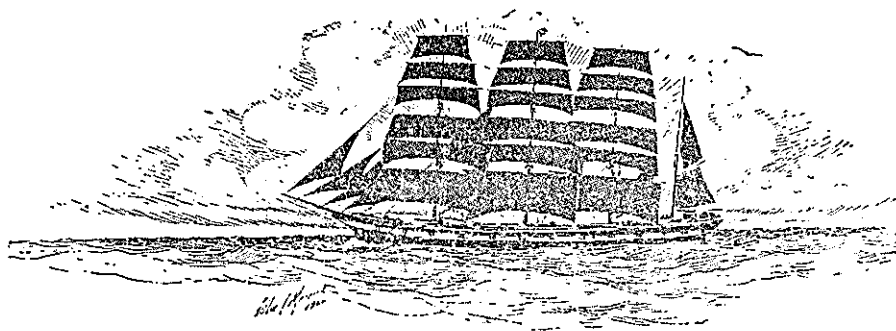
„*Allart*“ eksisterede ikke mere — og alle St. Croix Negere vidste, at det skyldtes Jonathans *Obeah*.

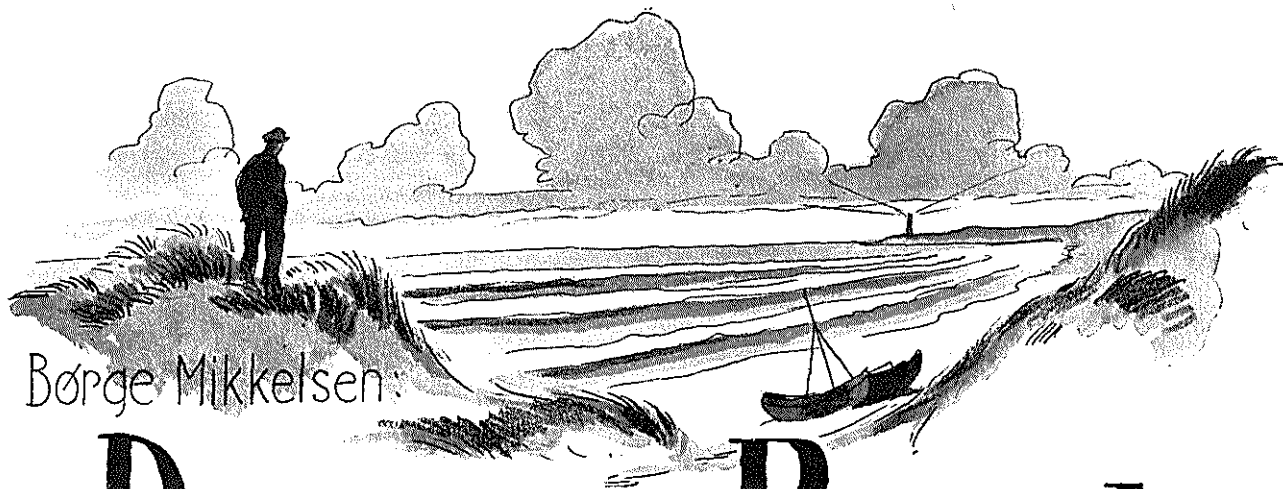
Kaptajn Langemarck blev ved en Generalkrigsret den 22. November samme Aar dømt til Afsked; men fik om Foraaret 1844 nyt Afskedspatent i Naade og med Pension. Sekondløjtnanterne Tuxen og Kraft fik ved samme Ret henholdsvis een og to Maaneders Arrest i Nyholms Hovedvagt for Forseelser under Strandingen; men blev benaadet, efter at en Del af Straffen var udsonet.

— — —

En Maanedes Tid efter at Rose var kommet hjem til Danmark, ankom Barkskipet „*Malvina*“ fra St. Thomas til Bergen. Det førte med sig som Passagerer Fru Sekretær Holm med Børn og Pige — og en Uge senere havde Fru Holm den Glæde at kunne aflevere den lykkelige Edna til gamle Madam Rose ude i Nyboder.

Den Aften var der stor Fest i Haven bag den gamle Længe — og hele Ulvegade sang med paa de glade Sange.





Børge Mikkelsen:

Den nye Baad

Illustreret af ALRIK

STORMEN havde lagt sig, det var næsten stille, men endnu rullede tunge Dønninger ind mod Kysten, brød over anden og første Revle, dannede en lang Skumstribbe, der saa ud som en Række af skinnende hvide Perler, fortsatte op paa Stranden for tilsidst at trække sig tilbage, efterladende sig endnu en Perlerække af Skum, hvis Millioner af smaa Bobler lige naaede at briste til næste Bølgeslag.

For et uvant Øre lød Brændingens Larm som en vedvarende Torden.

Det var Aften. Mellem de løsrevne Skyer kastede Maanen sine Straaler ned paa Vandet og gav det et sølvagtigt Skær, og fra Nord, hvor Klitterne blev højere, drejede ud i Havet og endte i en næsten lodret Skrænt, sendte Fyret sine Lysglimt advarende ud over Søen, et langt Glimt efterfulgt af et kort.

Ved Klittens Fod, helt op mod den første Række Marehalm, laa Fiskerbaadene klumpet sammen tre og fire ved Ophivningspillerne, trukket saa langt op for at undgaa Bølgerne, da Stormen var paa sit højeste. En ensom Maage svævede majestætisk højt over Klitten, alt aandede Stilhed, Stille efter Stormen.

Op gennem Hulvejen kom en Mand gaende, han saa ud til at være ganske ung, han ludede lidt forover, som gik han og stred sig op imod Stormen, lig Marehalmen, der under sin evindelige Kamp med Vind og Sandflugt bøjer sig ind mod Klitten.

Hænderne havde han begravet dybt i Lommerne, under Kasketskyggen stak en brun Haarlok frem og svingede frem og tilbage for hvert Skridt, han tog. Da han naaede op paa Klitbakken, standsede han, vendte sig om mod Havet og stod en Tid lang og fulgte Fyrets Blink.

Martins Hjem laa kun nogle faa Skridt neden for Bakken, et lille straatækt Hus, omgivet af Marehalm paa alle Sider; som han stod her, kunde han se Skorstenen og noget af Taget.

Han boede sammen med Moderen, hans Far var druknet, da han knapt var 5 Aar; her havde han levet sin Barndom med det store Hav som nærmeste Nabo, Havet, Klitten og Stranden havde været hans Tumbleplads.

Strandfogedens Jens og Martin havde været uadskillige Legekammerater, og fra Barndommens Leg fulgtes de efter Konfirmationen til Havnebyen for at søge Hyre med en Nordse-Kutter. Martin blev ved Fiskeriet, medens Jens efter nogen Tids Forløb tog paa Langfart.

I Foraaret var Martin kommet hjem, og for sine opsparede Penge havde han købt gamle Per Krog's Baad. Baaden var baade den ældste og mindste Fiskerbaad i Lejet, men gamle Krog





Det lykkedes ogsaa Anders denne Gang at faa fat i den druknende.

havde holdt den godt, og Martin's Lyst og Energi havde allerede gjort, at han i Efteraarsfiskeriet havde haft god Fortjeneste. Hans store Drøm var, eller rettere havde været, at bygge sig et lille Hus og gifte sig med Barndomsveninden Ellen; ganske vist havde han ikke spurgt hende, men det havde da altid været Meningen, at de skulde have hinanden, det vidste da Gud og hver Mand; naar han var hjemme, var de altid sammen, og var der Fest i Lejet, var han selvskrevet til at være hendes Kavalér; han var ingen Balløve, men han kunde taalmodig sidde det meste af Natten paa Forsamlingshusets haarde Bænke og vente, til hun blev ked af at danse, for saa at følge hende hjem og selv uden Søvn tage lige paa Fiskeri; men nu var der ligesom kommet en lille Kurre paa Traaden, og Aarsagen var Barndomsvennen Jens.

Jens, der de sidste Par Aar havde sejlet paa Amerikakysten, var lige vendt hjem, og at han havde tjent Penge, var der vist ingen, der var i Tvivl om; alene den Kendsgerning, at han havde et Par Guld-tænder i Munden, og at han hver Dag, siden han kom hjem, gik med hvid Flip, var nok til at sætte Fantasiens i Sving hos Fiskerbefolkningen; jo den Karl havde nok Tegnebogen i Orden, og nu havde han og Faderen været hos en Baadbygger nede ved Limfjorden og bestilt en Baad, som vilde blive den allerstørste i Lejet, ja, man sagde endog paa hele Kysten, saa det var vel ikke saa mærkeligt, at Pigerne i Byen var begyndt at kigge efter ham.

Jens havde været paa Stranden hos Martin en Dag og hjulpet ham at hive den gamle Baad i Land, og Martin havde stolt vist ham Baad og Maskine, der trods Alderen var i udmærket Stand, og de havde drøftet Fiskeri og Fremtidsplaner. Jens havde fortalt om den nye Baad, om dens mange Finesser og mo-

derne Udstyr og bedt ham rejse med ned og hente den, naar den omkring ved Juletid blev færdig, og det havde Martin vældig Lyst til, han var efter Beskrivelsen næsten lige saa forventningsfuld som Jens.

Samme Aften var Martin gaaet hen for at besøge Ellen, hun plejede ellers dagligt at besøge det lille Hus i Klitten og faa en Sludder med hans Mor, men de sidste Par Dage havde hverken han eller Moderen set hende, og nu var det ved den Tid, man skulde indtegne sig til Fiskeriforeningens store aarlige Julebal, og der skulde han naturligvis have Ellen med, der vilde maaske netop blive god Lejlighed til at høre hendes Mening om det lille Hus, han gik og lagde Planer om.

Ellen stod i Køkkenet ved Opyasken, da han kom. „Jeg var lige ved at tro, du var rejst fra Byen, da jeg ikke har set dig saa længe,“ sagde han.

„Naa, een har jo ogsaa sit at passe,“ svarede hun. Han satte sig ned paa Tørvekassen ved Komfuret.

„Ja, nu er det snart ved den Tid, vi skal til Julefest, for du vil vel med?“

„Ja Tak skal du ellers have, men jeg er inviteret.“ Martin stirrede vantro paa hende, den Mulighed havde han dog ikke tænkt sig.

„Jamen, jeg troede da, at vi to skulde følges ad.“

„Det kan godt være, men det er snart en Uge siden, Jens bad mig gaa med ham, og tror du da, det er morsomt for mig altid at gaa til Bal med en „Bænkevarmer“?“

Dette sidste „Bænkevarmer“ var for meget for Martin, han var sprunget op og havde sagt en hel Del; hvad det var, han havde sagt, kunde han ikke huske, men hun havde svaret rapt igen, og saa var han gaaet og havde knaldet Døren i efter sig. Han syntes, han hørte hende raabe efter ham, men han ikke saa meget som vendte sig om, men gik lige hjem.

Nu stod han her paa Klitbakken og fulgte Fyrets Blinken. For blot en Uge siden syntes han, Fremtiden saa saa rosenrød ud, men nu? Ja, det kunde vel ikke hjælpe at hænge med Næbbet, han var jo klar over, at Jens havde alle Fortrin, baade naar det gjaldt at føre sig paa et Dansegulv og med sine mange Penge.

Han gik ned over Klitten til Huset; uden for Døren standsede han et Øjeblik, medens han hældte det fine Flyvesand ud af Træskoene.

Inde i den lave Stue, der var sparsomt oplyst af en gammeldags Hængelampe, sad Moderen og strikkede. Da han skød Træskoene fra sig inden for Døren, saa hun et Øjeblik op fra Strikketøjet, men sagde ikke noget.

En Stund gik Martin frem og tilbage i Stuen; pludselig stod han stille foran Moderen. „Ellen har vel ikke været her i Dag,“ spurgte han.

Moderen svarede ikke, rystede blot paa Hovedet. „Nej, fortsatte han, siden ham Amerikaneren er kommet hjem, har hun ikke haft Tid til at komme denne Vej, men det er der maaske ikke noget at sige

til, han har jo Masser af Penge, siger Folk, og Guld i Tænderne, og nu kommer han snart med den store nye Baad, men hvad har en anden?"

„Ja ja, lille Martin,“ beroligede Moderen, „tag den nu med Ro, du var da baade glad og stolt, da du havde sparet saa meget sammen, at du kunde købe gamle Krog's Baad, og du har været heldig med Fiskeriet, du er den yngste Fisker her, som har egen Baad, og mer end en Pige har nok et godt Øje til dig, kan Ellen undvære dig, saa kan du vel ogsaa undvære hende.“

Det nærmede sig Jul, Vejret var ustadigt, Fiskerne kunde tage paa Havet om Morgenen i næsten stille Vejr, men knapt naaede de Fiskepladsen og fik Redskaberne i Vandet, før det begyndte at kule op, saa de skyndsomt maatte bjerge dem igen og vende Stævnen hjem.

Som Følge af den ringe Fisketilførsel steg Priserne, og Fiskerne gik utaalmodige rundt og spejdede efter Bedring i Vejret, det vilde jo være rart med et Par Skilling nu op til Jul.

Og endelig to Dage før Juleaften blev det Fiskevejr. Ved 1-Tiden var Martin paa Havbakken for at „se paa Vejret“, men da var de første Fiskere allerede ved at varme Motorerne op. Skæret fra de osende Blæselamper i de aabne Baade lyste hen over Stranden, travle Skikkelser var i Færd med at tage Fiskeredskaberne ombord.

I en Fart kom Martin hjem, fik purret sin Medhjælper, Redskaberne blev læsset paa Trillebøren, og saa gik det afsted til Stranden.

Paa Vej ud over Revlerne sad flere af de store Baade fast, men som Regel lykkedes det efter en Del Slid med Stager og Haandvarp, medens Skruen piskede Vandet til Skum, at komme fri, men disse daglige Forhindringer, som de smaa Baade var fri for, gav disse et kærkomment Forspring, der gjorde, at de nogenlunde kunde følge med i Kapløbet til Fiskepladsen.

Skønt sent paa Færde var Martin denne Morgen en af de første, der kom klar af Revlerne; nu stod han agter i Baaden med Rorpinden klemmt fast mellem Siden og Albuen, medens han forsøgte at stoppe sin Pibe. Anders, hans Medhjælper, stod bøjet over Motoren og fyldte Olie i Smøreglassene.

„Tror du, Vejret holder?“ spurgte Martin. Anders løftede Hovedet op fra Motoren og kiggede mod Vest. „Nej, den Lysning der ude i Kimingen giver mere Vind, det bliver saamænd frisk Kuling inden Middag.“

Og Anders fik Ret; allerede inden Middag, da de knapt havde bjerget det halve af Redskaberne, blæste det friskt, og flere af de smaa Baade lod Grejerne i Stikken og søgte mod Land, men Anders og Martin blev ved, til den sidste Krog var ombord, men da var de store Baade ogsaa paa Vej mod Kysten.

Fok og Stagejøl blev sat, og nu gik det strygende indad. Martin's Baad havde den Fordel frem for de andre, at den netop var bygget som Sejlbaad, og i

saadan et Vejr var den gamle Baad ligesom rigtig i sit Es. Som en Pil fo'r den indover med Vandet fossende langs Lønningen. Anders stod agter hos Martin, og trods Situationens Alvor nød de Sejladsen.

Nu saa de tydeligt Klitten og Stranden. Paa Signalmasten var der hejst to Kurve, der tilkendegiver: Landing farlig. Pludselig har Anders opdaget noget; han peger mod Vest, og Martin følger Retningen og ser en stor Baad med barkedede Sejl komme ned imod dem. I Øjeblikket er de ikke klar over, hvem det kan være, da alle de store Baade er foran dem, men nu kommer Anders paa Tanker om, at han havde hørt, Jens var rejst vester paa for et Par Dage siden for at hente den nye Baad.

De nærmede sig 3. Revle. Anders bjergede Stor-sejlet og gør det fast rundt Masten. Den store Baad er nu lige agten for dem, men det ser ikke ud til, at de har tænkt paa at bjerge Sejl. Nu kunde de tydeligt se Jens staa ved Roret og ved Siden af ham stod Medhjælperen.

Martin kiggede tilbage over Skuldrene. „Mon de har tænkt at gaa over Revlerne med de Sejl,“ sagde han. Anders rystede paa Hovedet. „De stoler for meget paa de store Baade, men med den Fart over Revlerne løber han fra Søen, og det kan selv ikke store Baade taale.“

Uden for Revlen ligger Martin klar for at vente paa smult Vand til at slippe over. En stor Bølge bry-



Du skal have Tak for i Gaar, Martin.



En Rejse som EMIGRANT AAR 1883

MANDEN hed Guldberg og havde bl. a. været Guldgraver. Det var dog ikke for Guldet, han fandt i Jorden, at han byggede sin komfortable Villa i den lille hyggelige Provinsby.

„Nej,“ siger Guldberg, og stryger med Haanden gennem sit store hvide Hageskæg. „Jeg er Snedker af Profession og har med smaa Afbrydelser arbejdet ved Faget hele min Levetid, og man naar jo altid at faa udrettet noget i Løbet af 80 Aar. Kun en Gang, da Eventyrlysten, som vi alle i mere eller mindre Grad har i Blodet, blev for stor, gjorde jeg en lille Afstikker til Ny Guinea.“

„Hvorfor jeg rejste ud! — — Arbejdstiden var lang i gamle Dage. Alt var Haandarbejde og et utroligt Slid; men det gav gode Kræfter og forringede ikke Kvaliteten. Vi begyndte ved den Tid, hvor Mælkemanden nu om Stunder bringer Mælken i Byen, og blev ved til sen Aften. Hele min Ungdom bestod af to Ting, Arbejde, og derpaa i Seng og sove, og vi Lærlinge sov lige saa ofte paa Værkstedet i Spaanerne som hjemme. Vi blev ikke fristet til at gaa ud om Aftenen, dertil var vi for trætte.“

Da jeg blev Svend, fik jeg af min Fader en Shagpipe med et Sølvbaand om; jeg var meget stolt af den Pipe og bevarede den i mange Aar i Udlandet som et Klenodie hjemme fra.

Mange Haandværkssvende rejste i de gode gamle Dage Syd paa ad Landevejen med Ranselen paa Ryggen og naaede viden om i fremmede Lande og Riger. De gode gamle Dage var nu ikke saa gode, som mange tror nu til Dags. Jeg vilde da nødigt opleve dem igen; men jeg tror, at det strenge Arbejde i Forbindelse med den nøgterne og jævne Levevis har været Aarsagen til, at jeg, trods min omskiftende Tilværelse i baade kolde og varme Klimaer, er naaet til min høje Alder.

En Dag saa jeg tilfældigvis i Adresseavisen i en lille Annonce, at den engelske Regering søgte Udvandrere til Australien, nærmere betegnet Queensland. Rejsen var gratis, og da man dengang ikke fik noget gratis, hverken af Stat eller Kommune, var Fristelsen stor.

Annoncen lød paa fri Rejse som Passager med store, fine og komfortable Passagerbaade. Ved Ankomsten til Queensland blev eventuelle Reflektanter garanteret Arbejde i hvad Branche, det skulde være, dog blev Tømrere, Murere, Snedkere og Smede foretrukne.

Jeg gik i flere Dage og skævede til Avisen med det fristende Tilbud og faldt omsider for Fristelsen. Betalingen som Haandværker i det forjættede Land lød eventyrlig og oversteg mine dristigste Forventninger. Der var ganske vist den lille Klausul ved Tilbudet, at man selv skulde betale Rejsen til Plymouth i England, hvor Damperen laa klar til Afgang.

Rejsen til England var ikke kostbar, men jeg maatte alligevel sælge mine faa Ejendele og arbejde i 14 Dage paa Smalkost for at faa skrabet sammen til den eftertragtede Billet. Det eneste, jeg da var i Besiddelse af, var min Værktøjskasse, 2 Pund Tobak og en stor Madpakke til Livets Ophold.

I Slutningen af Oktober 1883 rystede jeg den hjemlige Muld af mine Fødder og gik om Bord i en lille Damper i København for at rejse til Kiel. Vi var et blandet Selskab af Haandværkssvende, hvoraf en Del var Svenskere med Kone og Børn. Da vi sejlede ud af Havnen, passerede vi mange danske Orlogsskibe, og den nye Krydserfregat „Fyen“ med sine mange Kanonporte langs Siden og sin høje Rig vakte berettiget Opsigt.

Paa Rejsen til Kiel var vi alle opfyldt af gyldne Forhaabninger om Slaraffenlivet, vi skulde opleve i Australien. Der var ingen, der behøvede at fryse,



Han stak en Petroleumslygte op i Ansigtet paa os for at se, om vi havde smitsomme Sygdomme.



Det eneste Lys, vi havde, var en aabenstaaende Lastluge.

blev der sagt. Der var Sommer hele Aaret, og Mad var der i Overflod af. Strudseæggene, som vi selvfølgelig fik til Frokost hver Dag, og som spillede en stor Rolle i Børnenes Fremtidsplaner, var efterhaanden vokset til fantastiske Størrelser og gav Anledning til megen Morsomhed.

I Kiel blev vi stoppet ind i et Tog sammen med en Del Tyskere, som var opfyldt af samme Forhaabninger som vi og rullede derpaa af Sted til Hamburg, hvor vi omsider ankom, efter at vi i Timevis havde siddet oven paa hverandre i de overfyldte 4. Klasses Kreaturvogne.

Min gode danske Madpakke, som i Følge Programmet skulde holde mig i Live, til vi naaede Plymouth, var ved den Tid sat ganske flad, og kun Udsigten til det overdaadige Liv i det Fremmede fik mig til at beholde mit ellers ret gode Humør under Genvordighederne.

I Hamburg, hvor vi ankom ved Nattetid, blev vi i Procession ført gennem Gaderne til et Hotel nede ved Havnen. Jeg har senere boet paa Hoteller, men dette Hotel indtager endnu saa mange Aar efter absolut Førstepladsen i mine fæleste Drømme.

Til al Held afgik Damperen til London næste Dags Aften og forskaaede os for at tilbringe endnu en Nat i Hamburg, hvilke vi alle var taknemmelige for, Tyskerne, som havde sluttet sig til os, indbefattet.

Rejsen til London, som varede 3 Dage, svarede nøjagtig til den foregaaende Del af Turen. Vi var ved den Tid ikke Optimister længere, og vor Udholdenhed blev sat paa en stor Prøve. Det stormede hele Vejen over Nordsøen, og vi blev alle af Kaptajnen beordrede ned i Lasten mellem Stykgodset. Skibet var nemlig en ganske almindelig Lastdamper uden Passagerkamre. Enhver maatte selv om, hvor de vilde sove. Jeg var saa heldig at finde en god Plads oven paa nogle Melsække, men det var ikke alle, der var saa heldige. Jeg kom selvfølgelig i Løbet af Natten i betænkelig Grad til at ligne Pjerrot, men det betød ikke saa meget under de Forhold.

Vi var alle søsyge, og Tanken om den lange Rejse til Australien under maaske lige saa slemme eller værre Forhold fik de fleste af os til saa smaat at tænke paa at opgive den lange Rejse, inden det var for sent, og vende om igen. Man maa huske paa, at vi endnu var frie Folk og havde betalt for Rejsen til Plymouth, og naar en Rejse som betalende Passager udviklede sig saa storslaaet, kunde vi ikke lade være at tænke paa, hvordan den gratis og længere Rejse vilde blive.

Da vi omsider efter 5 Døgn grundig Omrystning kom til London, saa vi ikke saa lidt medtaget og forpjuskede ud. Londons Brosten gyngede under vore Fødder, og de faa Mennesker, vi mødte, stirrede forbavset paa os. Det var en Søndag, vi ankom, og Byen var som uddød. Det var Kirkegang og Andagt det hele. Værtshusene var lukkede, men af Bagdøren kunde enhver gaa ind og faa, hvad de vilde have, bare det ikke blev nydt indendørs. Derfor saa man det Særsyn, at i Gadedøre og i Rendestenene sad Folk med hver en Flaske i Haanden og drak af Hjertens Lyst. Det var fuldt ud lovligt.

Det var imidlertid ikke Andagt, vi trængte til, men derimod et Sted, hvor vi kunde gøre Toilette og faa lidt Hvile. Det blev der nu ikke noget af, for samme Aften kørte vi med Toget til Plymouth.

Vi var 150 Mennesker af flere forskellige Nationer og blev allesammen laaset inde i Toget, for at vi ikke skulde rømme. Der var ingen Bekvemmeligheder i Togene som nu til Dags, saa man kan omtrent tænke sig Tilstandene i Kupéerne, hvor Voksne og Børn fra 1 Aars Alderen var indespærret.

Toget kørte med en for os ganske utrolig Fart, medens det slingrede fra højre til venstre. Naar det gik ned ad Bakke, og Bremserne blev slaaet paa, glødede Bremsklodserne paa Hjulene og udsendte en mistænkelig svæden Lugt. Vi sad da alle med Livet i Hænderne og ventede, at Vognen skulde gaa op i lys Lue.

Klokken 12 om Natten holdt Toget paa en øde Hedeegn, og Dørene blev aabnet, hvis nogle vilde ud og lufte sig. Børnene klynkede og græd, og Mændene bandede paa flere forskellige Sprog og forlangte at komme til at købe Spisevarer; men vi blev alle igen løst ind og kørte videre. Det eneste vi opnaaede var at faa lidt Drikkevand fra Lokomotivets Tender. Næste Dag ankom vi til Plymouth og følte os lykkelige, at vi endnu havde Livet i Behold.

Endnu inden Toget holdt, spejdede vi gennem Vinduerne ud over Havnen for om muligt at faa et Glimt at se af det stolte Skib, som skulde føre os ud over de store Have, sydpaa til vore Længsler Maal, Australien, Landet med Sol, Sommer og Velstand.

Der var fuldt op af Skibe i Havnen, men ingen, som svarede til det Billede, vi havde set paa Reklamesedlerne hjemme i Danmark. Derefter spurgte vi igen Billettøren, om han var sikker paa, at det var Plymouth, vi var kommet til. Han bedyrede imidlertid, at vi i den Henseende kunde være ganske rolige, Toget gik ikke længere.

Mørket var allerede begyndt at falde paa, da vi med en Rejseagent i Spidsen gennem et Mylder af Pakhuse og Skure til Slut naaede Kajen, hvor Skibet

laa sejlklar. Det viste sig at være en Damper ved Navn „Coalpara“ paa 3000 Tons af den gængse Type, som dengang brugtes. Den laa øde og forladt helt ude paa Enden af en Pier, kun belyst af en svag Lanterne, som ligegyldigt svingede i Blæsten ved Landgangsbrættet.

Trods Mørket kunde vi dog se, at Skibet havde 5 Master og en Skorsten. Dertil havde den et Bovespryd med en hvidmalet Gallionsfigur under, samt Ræer og Sejl paa de to forreste Master. Dampskibene havde endnu ikke dengang slaaet Sejlskibene ud. „Coalpara“s Drivkraft var foruden Sejlene en af de gamle Kompoundmaskiner, som dog ikke kunde bringe Skibet op paa en Fart af mere end 5 Miles i Timen; men naar Vinden var gunstig, og Sejlene tillige blev sat, kunde den løbe den fænomenale Fart af 8 til 9 Miles.

De gamle Emigrantsejlskibe, hvoraf blandt andet Blue Anchor Line endnu havde nogle Stykker gaaende, kunde gøre Turen til Australien paa godt 3 Maaneder. „Coalpara“ gjorde den samme Tur paa godt 2 Maaneder, hvilket var et Fremskridt, set fra et maritimt Synspunkt. Passagermæssigt set var det en Tilbagegang af Rang. Det var nemlig ikke nogen Passagerbaad; men en ganske almindelig Lastdamper, som var bleven chartret af Regeringen uden de ringeste Forudsætninger for at medtage Passagerer.

Jeg skal villigt indrømme, at vi alle, som nu var vokset til 500 Passagerer, stirrede med Tvivl i Hjertet paa den stolte Oceanflyver.

I vore forvante Dage med Komfort og Opvartning vilde man maaske have betænkt sig to Gange paa at gaa om Bord i saa lille en Damper for at rejse til Australien; men dengang var Skibene jo heller ikke saa store, og i Sammenligning med den Damper, vi sejlede over Nordsøen med, lignede denne her en hel Kæmpe.

Vi kunde imidlertid ikke saadan lige gaa om Bord og til Køjs, selv om vi maaske nok kunde trænge til det efter vor 5 Dages begivenhedsrige Rejse fra København. Først blev vi stillet til Skue paa Kajen og undersøgt af en Læge, som stak en Petroleumsligte op i Ansigtet paa os for at se, om vi havde smitsomme Sygdomme, og da vi lykkelig havde passeret den ikke særlig videnskabelige Ceremoni, blev vi beordrede om Bord af en Regeringskommissionær.

Denne brillante Mand oplæste paa korrekt Engelsk for os, hvad vi ikke maatte gøre om Bord, og hvad Dronning Victoria ventede af os i det fremmede Land. Der var ikke mange, som forstod den Tale, men vi svarede alle yes allright og fik derefter udleveret hver en Tintallerken samt et Tinkrus og Ske, Kniv og Gaffel. Disse Genstande skulde vi passe godt paa, blev der sagt. Hvis de blev borte, maatte vi spise med Fingrene. Paa den anden Side fik vi Lov at beholde disse Spiserekvitterer til evig Arv og Eje. Det var en Gave fra Dronningen.

At det var gode og solide Ting, vi fik udleveret, kan jeg bevidne, da Gafflen, som var af Staal med Træskaft, endnu er i min Besiddelse.

Vort Opholdssted, hvor vi skulde spise og sove, var i Lasten. Underlasten var fyldt op med Stykgods af forskellig Slags, som Tønder, Sække og deslige. Oven paa dette var der saa lastet pommerske Bjælker

og Planker. Disse sidste dannede en Slags ujævnt Gulv i hele Skibets Længde, og herpaa var der af uhøvlede Brædder lavet en Slags Baase, hvori var anbragt en Halmsæk. En Baas blev regnet passende for hver Familie. De ugifte kvindelige Passagerer blev ved et tværskibs Skillerum samlet i den agterste Part af Lasten, og i Forlasten blev vi unge Mænd uden Familie spærret inde bag et andet Plankeværk.

En gammel Matrone blev sat til at passe paa, at Moralen blandt de unge Piger var f. f. Men da mange af Evadøtrene var af et ret livligt Temperament, var det ikke saa let at holde Faarene og Bukkene anstændigt adskilt, som det sømmer sig paa en fin Passagerbaad.

Om Søndagen fik vi dog, som en særlig Gunstbevisning, Tilladelse til at besøge Familier i de andre Afdelinger, og da flere af mine Medpassagerer havde Søstre om Bord agterude, fandt jeg ogsaa en Søster, nemlig en fiks lille tysk Fräulein, som svor paa, at vi havde været Søskende omtrent hele vores Levetid.

Officererne og Matronen kunde kun tale Engelsk og derfor ikke høre Forskel paa Tysk og Dansk.

Vi var kommet et godt Stykke ud af den engelske Kanal og arbejdede os for en jævn Brise sydover ned i Biscaya. Skibet løb en 5 Miles Fart for Maskinen, og da Vinden var nordlig, blev Sejlene sat, og vi opnaede den forrygende Fart af 8 Sømil i Timen, men det skulde ikke blive saadan ved.

Om Dagen, naar Vejret var godt, fik vi Tilladelse til at opholde os paa Dækket, men kun en Afdeling ad Gangen, og ved Mørkets Frembrud blev vi alle jaget ned i Lasten. Der var ingen Køjne langs Skibssiden. Det eneste Lys, vi havde under Dækket, var fra en aabenstaaende Lasteluge, og det var ikke overdrevent meget hverken Lys eller Luft, vi fik den Vej fra. Der kunde maaske godt have været fjernet nogle



— — Vi væltede op paa Dækket som vilde Dyr.

flere Luger om Dagen; men det var Officererne og Mandskabet ikke særlig villige til. Det betød jo ekstra Arbejde for Søfolkene, som i Forvejen havde nok at gøre med at passe Sejlene, og i Tilfælde af hurtigt optrækkende Uvejr vilde det betyde en vis Fare for Skib og Ladning for ikke at tale om Besætning og Passagerer.

Om Natten blev alt dækket over, og al Adgang til Dækket var spærret. Et Par søvnige Lanterner, der var ophængt under Dæksbjælkerne i hver Afdeling, var al det Lys, vi havde at se ved. Jeg har i min Tid set Hestestalde med bedre Belysning og nok saa hyggelige.

Jeg skal nu berette om en Storm, som de af os, der endnu lever, sikkert kan huske. Det begyndte med, at alle vi, som havde Dækstur, blev beordrede ned i Lasten. Alle Lanterner blev fjernet fra Rummet af Hensyn til Brandfaren, hvorefter Lugerne blev lagt over og forsvarligt skalkede, for at Vandet ikke skulde trænge ned. Der sad vi saa 300 Sjæle som Fanger i et mørkt Fangehul. Jeg har senere tænkt over, hvad for en Katastrofe, det havde været, om Skibet var forlist. Vi var fuldstændigt spærret inde, og desuden var der ikke hverken Baade eller Redningsmateriale til en Fjerdedel af os.

Sømændene manøvrerede med Sejlene under Kaptajnens og Officerernes høje Kommandoraab, medens Vandet fossede over Dækket. Maskinen bankede og hamrede for at holde Stævnen op mod Søerne, og Skibet rullede og satte i Søen, saa vi troede, at vi alle var gaaet til Bunds.

Stormen varede i 3 Dage, og i den Tid saa vi ikke noget til Besætningen. Der blev heller ikke skaffet noget Mad tilveje, hvilket forøvrigt vist ikke var noget større Savn, eftersom vi alle var søsyge og laa og rullede om mellem hverandre nede i det mørke Lastrum. Børnene skreg af Angst, og Kvindene hvinede, medens Mændene bandede og gereerede som Galehusmedlemmer. Ingen kunde se noget, da alle Tændstikker var blevet os frataget, straks vi kom om Bord. Paa Dækket fik vi dog Lov til at ryge; men naar vi skulde have Ild i Piben, maatte vi henvende os til den vagthavende Styrmand. Stormen fortsatte imidlertid sin Rasen og tudede og hylede paa Dækket og i Riggeren. Bølgerne slog mod Skibssiden, og det lød som Tordenbrag i det store Lastrum. Enhver maatte holde fast, saa godt han kunde, i Skillerum og Støtter, gav man slip, rullede man ud i det ukendte Mørke og slog sig fordærvet eller brækkede Halsen. Der var et forfærdeligt Roderi. Alle vore Ejendele flød omkring og blev trampet paa. Vore Spiserekvissitter og andre Genstande rutsjede fra For til Agter og forsvandt for en stor Del ned mellem Plankerne og Tønderne for ikke mere at komme tilsynes paa Turen. Jeg begyndte nu saa smaat at forstaa, hvorfor vi ved Afgangen fik Besked om at passe godt paa vort Spiseværktøj.

At ingen satte Livet til i de tre Dage af Mangel paa frisk Luft og Renlighed har undret mig lige siden. Vor Nødtørfanstalt befandt sig paa Fordækket under Gallionen, men da vi ikke kunde komme op, kan man omtrent tænke sig vore fortvivlede Forhold i de Dage, Stormen varede.

Da Vejret til sidst havde bedret sig, og Lugerne

igen blev aabnet, væltede vi som vilde Dyr op paa Dækket. Det var midt om Dagen, og det stærke Sollys sved i vore Øjne efter den lange Indespærring, saa flere af os maatte holde Hænderne op for Ansigtet. Vi kom dog hurtigt til Kræfter igen og blev enige om at paatale de skandaløse Forhold for rette Vedkommende ved Ankomsten til Bestemmelsesstedet; men som det gaar her i Verden, glemmer man hurtigt alle Fortrædeligheder for større og alvorligere Problemer.

Kaptajnen, som havde Ansvaret for alle os Emigranter, var ikke Skyld i Forholdene om Bord. Han handlede efter højere Ordre og var helst fri for Passagerer.

Skibet lignede ikke sig selv efter Stormen. Bovesprødet hængte og dinglede i det løse Tovværk i brækket Tilstand, og Fortoppen var ligeledes brækket af sammen med de fleste af Ræerne. Sejlene var forlængst blæst i Laser og flød overalt paa Dækket. Kokken var bragt til Køjs med et brækket Ben, og et Par af Matroserne havde ligeledes faaet slemme Kvæstelser; men heldigvis satte ingen Livet til.

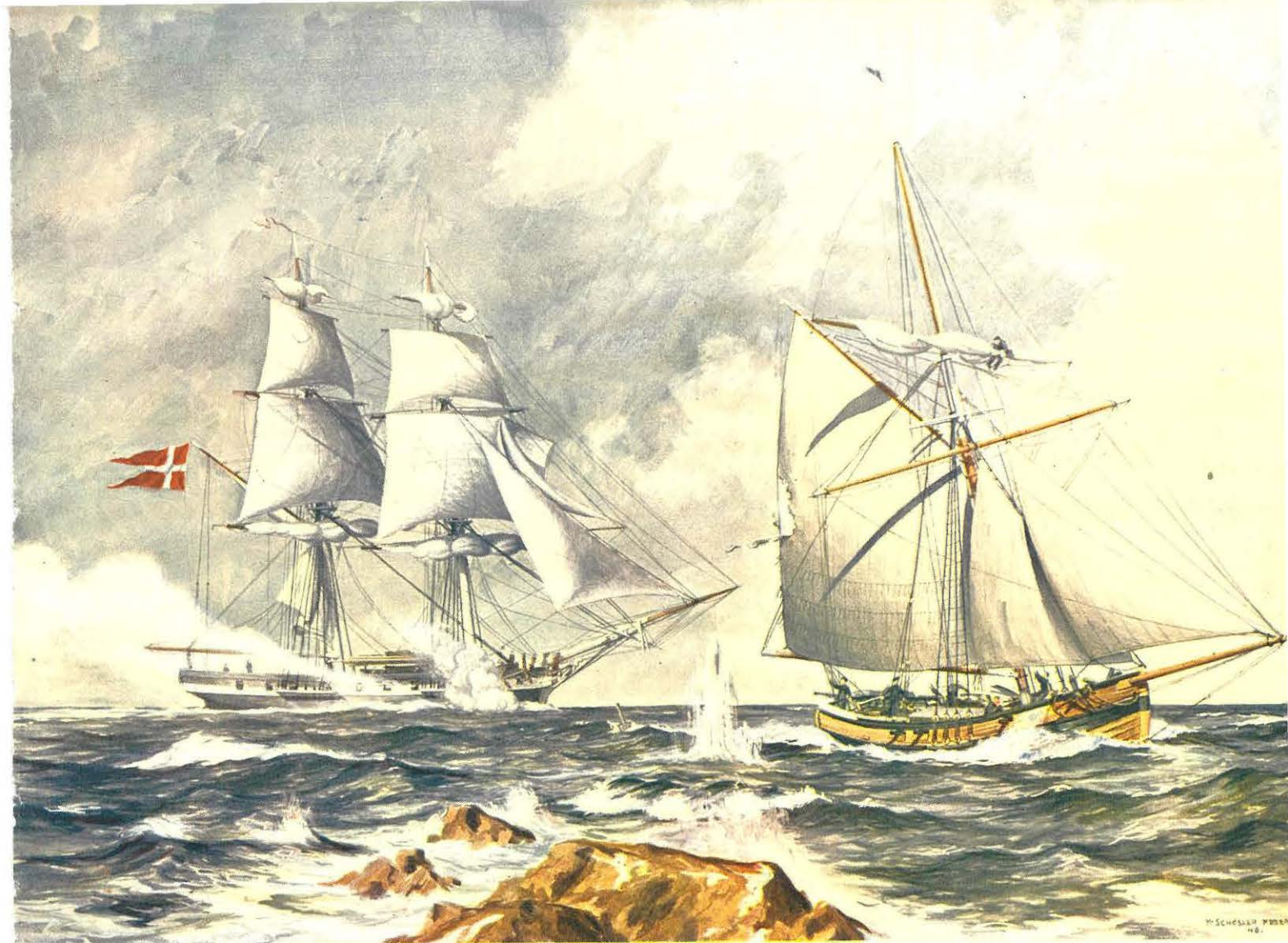
Kosten om Bord svarede selvfølgelig til alt det andet og bestod for det meste af saltet Tøndekød og Flæsk samt det haarde Skibsbrød, som gik under Navnet Beskøjter. Alt det friske Kød og Grøntsager, som vi fik om Bord i Plymouth, var forlængst spist. Det var en tarvelig og ensformig Kost; men vi var jo som før beskrevet ikke forvante. Et Par Springere, som Søfolkene harpunerede i Middelhavet, bragte lidt Forandring i Spisesedlen og satte Krydderi paa Tilværelsen.

Vi passerede efterhaanden Gibraltar samt Malta, og Solen, som nu skinnede hver Dag, fik samtidig vort Humør til at stige. En Dag løb vi saa ind til Port Said ved Indgangen til Det røde Hav, hvor vi saa Ferdinand de Lesseps Statue ved Indsejlingen. Vi kiggede alle med Længsel ind mod Land, hvor Palmerne viftede i Brisen; men der blev ingen Landlov. Saasomt vi havde faaet lidt Proviant og fersk Vand om Bord, lettede vi igen og fortsatte Rejsen.

Skaderne efter Stormen var forlængst udbedret, og nede i Lasten fandt vi efterhaanden vore faa Ejendele og fik vore Sovepladser gjort nogenlunde beboelige. Vi fik friere Tøjler og kunde nu opholde os paa Dækket uden Hensyn til, hvad Afdeling vi hørte til. I Virkeligheden sov vi Resten af Rejsen paa Dækket, da Heden nede i Lasten nu var uudholdelig.

Efter at vi havde været inde i Colombo paa Ceylon, sejlede vi i to Dage gennem et Hav af Pimpsten. Vi fik senere at vide, at det stammede fra Vulkanudbruddet paa den lille Ø Krakatau, beliggende i Sundastrædet mellem Sumatra og Java. Øen var ubeboet og bestod af mange Vulkaner. Efter Udbruddet, som var en stor Naturkatastrofe, kom der en Flodbølge paa 30 Meters Højde og skyllede ind over Sumatras og Javas Kyster og bortrev mange Landsbyer samt drukkede mange Tusind Mennesker. Af selve Øen var der kun en Trediedel tilbage.

Efter at vi til Søs havde fejret den varmeste Jul, jeg nogensinde har oplevet, ankom vi omsider den 4. Januar 1884 til Fitzroy Floden i Queensland efter 69 Dages Rejse fra København."



Maleri af H. Schosler Pedersen

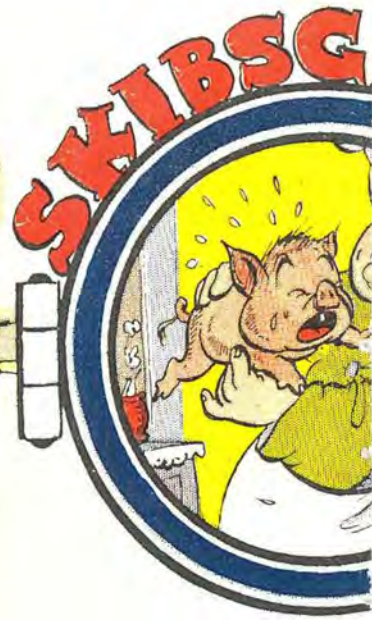
»KAPERJAGT«

I Briggen »Møen«.
 Kurs Øst til Nord, plat-for-de-Gat,
 Undersejl, Mærsejl og Bramsejl er sat.
 Briggen skal søge en Kaper stækket —
 Folkene slanger til Middag paa Dækket.

»Sejler forude!«
 Løjtnanten springer paa Vagtsbænken op:
 »Varsko Chefen! Af Sted — i Galop!
 Bagbord en Kende — stot, som det gaar!
 Holder nu Vinden, vi sikkert ham faar!«

»Hvor er den Sejler?«
 Chefen i Kikkerten stirrer mod Land —
 »Jo, det er ham. Klar til Kamp, alle Mand!
 Nu skal vi pynte hans Agterspejl — —
 Givtove og Gaardinger af Undersejl!«

»Giv op Undersejl!«
 »Klar ved Kanonerne! — Holder han a'?
 Saa skyd, naar I kan! Den ramte — Hurra!
 Atter en Træffer — ja, giv ham blot Laget —
 den Kost var for kraftig! Nu stryger han Flaget!«



Tegning af Simon

I Sørensens Skibskiste kom der en Dag
en buttet og lyserød Tryne,
en Proptrækkerhale, en rundbuet Bag
og 4 smaa Futter tilsyne:
han havde i Løndom ført *Grisen* ombord!
Den fulgte os siden i Syd og i Nord.
Og naar vi i Køjerne snoked' i Kor,
den sov bag sin Edderdunsdyne!

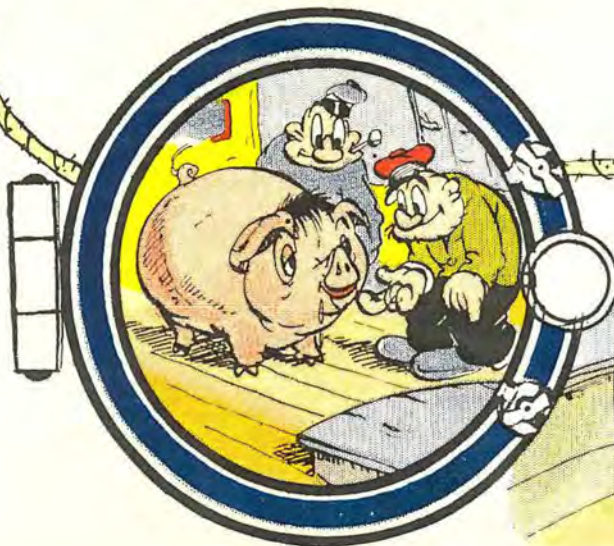
Vi døbte den først i et tordnende Sold — — —
dens Døbefont: Suppe-Terrinen!
Vi kaldte det dejlige Dyr *Trine Trolde*.
Den svared' med Klynken og Hvinen.
Hos gamle Laus Pæsen var nylig den købt
og sirligt i Sække og Pudevaar svøbt.
Og nu var den smukt adopteret og døbt,
en morderlig Ære for Trine'n!

Hun gryntede baade i Dur og i Moll
og stundom i C'et det høje.
Hun klared' sig flot fra Tyfoner og Told.
Og alle hun kunde fornøje.
Hun mimrede kælen ved Kærtegn og Klap,
og oftest fra Ferlen den yndige slap,
medmindre da Brøden var hylende skrap.
Ved Taflet faldt Trine tilføje.

Hun fik efterhaanden
og blev en ugidelig ?
Hun gassed sig lunt v
fra Tropen til Nordl
Hun aad overalt paa
Vi tog hende med til
som Minde om Lande
og Laderne altid er f

Engang var der hams
Og Styrmanden raste
Men *Trine* gav skylde
mens Blikket mod Hi
Og gik vi paa Orlov
skønt alting var lukk'
I *Trine* var Charme
Og efter den tykke v

Hun boltred' sig gla
og fik sig en Dukket
Vi elsked' de muntre
Hun blinked' og flirt
Og som en Ballon bl
en kuglesjov Fabel, et
Hun vejede cirka tre
som ikke just sad i F



RISEN



en svulmende Bug
fulle.
ed det mæskede Trug
havets Kulde.
vor brogede Jord.
vort nøjsomme Bord
t, hvor Rugbølgen gror,
ulde!

ret den sprødeste Bøf.
og skændte.
bevidst dæmpede Øf,
mlen hun vendte.
, var Grisen paa Spil,
t forsvarligen til.
og Luner og Dril.
rendte!

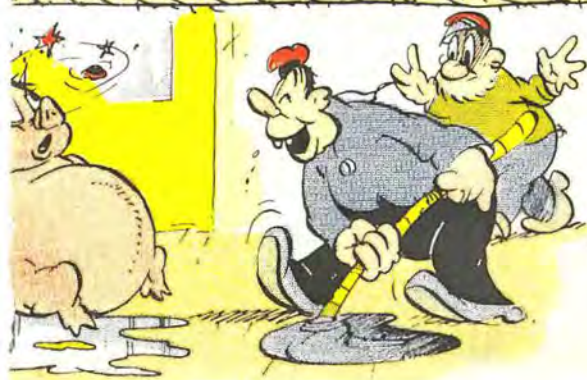
l paa det spulede Dæk
t i Spanden.
og opvakte Træk.
ed' med Manden.
ev hun rødmeende rund,
trimlende Fund.
hundrede Pund,
orstanden!

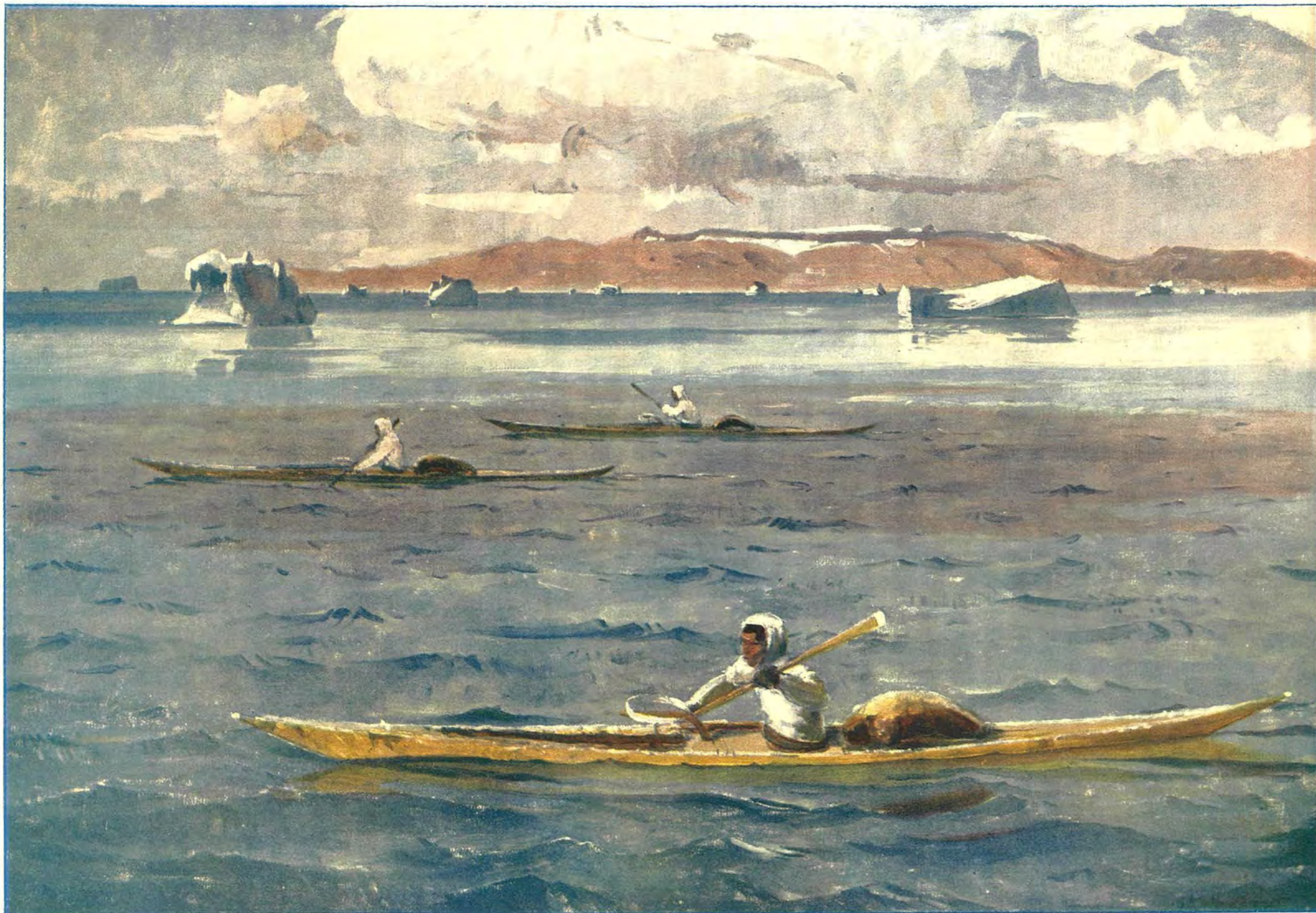
Engang drev paa Havet en Maaned vi om
og kunde ej greje Kompasset — — —
det knurrede' af Sult i hver eneste Vom,
og ingen fik noget i Glasset.
Da traf vi med Taarer og sammenbidt Ro
Beslutningen: *Trine*, som nu er en So,
maa yde os Flæsk af sin Bov og Popo.
Tilstrækkeligt har hun sig gasset!

Ved Syn af den strikse og hvidklædte Kok,
der hvæssede' sin Kniv paa Skafottet,
gik *Trine* hin arme ubændigt amok — — —
gudsros, der blev pjættet og hottet!
Jens Pilk brøled: Fang hende! Skynd jer og slag!
Men *Trine* var grebet af Livstrangens Magt.
Det blev en fortvivlet og timelang Jagt,
før Grisen gav tabt mod Komplottet!

Før skønt hun var bleven umaadelig trind,
saa var hun dog dunlet, den lille.
Hun fløj skam afsted som Dravaternes Vind,
og Taarernes Væld maatte trille.
Til Gengæld hun gav os i Køkkenets Skjul
smaa Blodpølser, Ribbensteg, Have af Sul!
Ja, *Trine* hun varede lige til Jul
og smilte i Krans af Persille!

Olaf Gynt.





Fra Diskobugten i Vestgrønland

Maleri af S. Kielland Brandt

Jammerbugtens store Juledrama

Illustreret af H. Schøsler Pedersen

Nen Dal, der strækker sig helt ud til Havet, ligger den gamle Strandfogedgaard, der gennem Generationer har været knyttet til Havet. Den har skiftevis været beboet af unge og gamle Strandfogeder. Naar en gammel Strandfoged lagde op, traadte en ung til, men den gamle gik da undertiden i flere Aar i Gaarden og rokkede gennem Strandleynet ude ved Kysten Nat som Dag.

Disse gamle Mænd gemte paa mange Minder, der knyttede sig til Strandfogedgaarden. De fortalte om Strandinger Aar tilbage, om Havets Dramaer, hvis sidste Akter foregik indenfor Strandfogedgaardens skæve Mure.

De fortalte ogsaa om Strandinger, der vilde komme. De havde set Skibe staa ude paa Revlen og hørt Søfolkens Raab om Hjælp, for de var synske. Hvad almindelige Mennesker ikke kunde se, det kunde de berette om. De fortalte, hvordan det vilde gaa til, naar den næste Stranding kom. Til Punkt og Prikke havde de set det altsammen under deres Vandring ved Havet.

Strandfogedgaarden inde i Dalen havde ogsaa sin synske Strandfoged, der forudsagde Fiskerbaadenes Forlis i Brændingen paa Skellet mellem Trans og Fjalking Sogne. Fire Mand vilde drukne, men to af dem kender jeg ikke, sagde han.

Fem Aar efter skete Ulykken. Baaden kæntrade paa dette Sted den 20. Maj om Morgenen, og fire Mand druknede. De

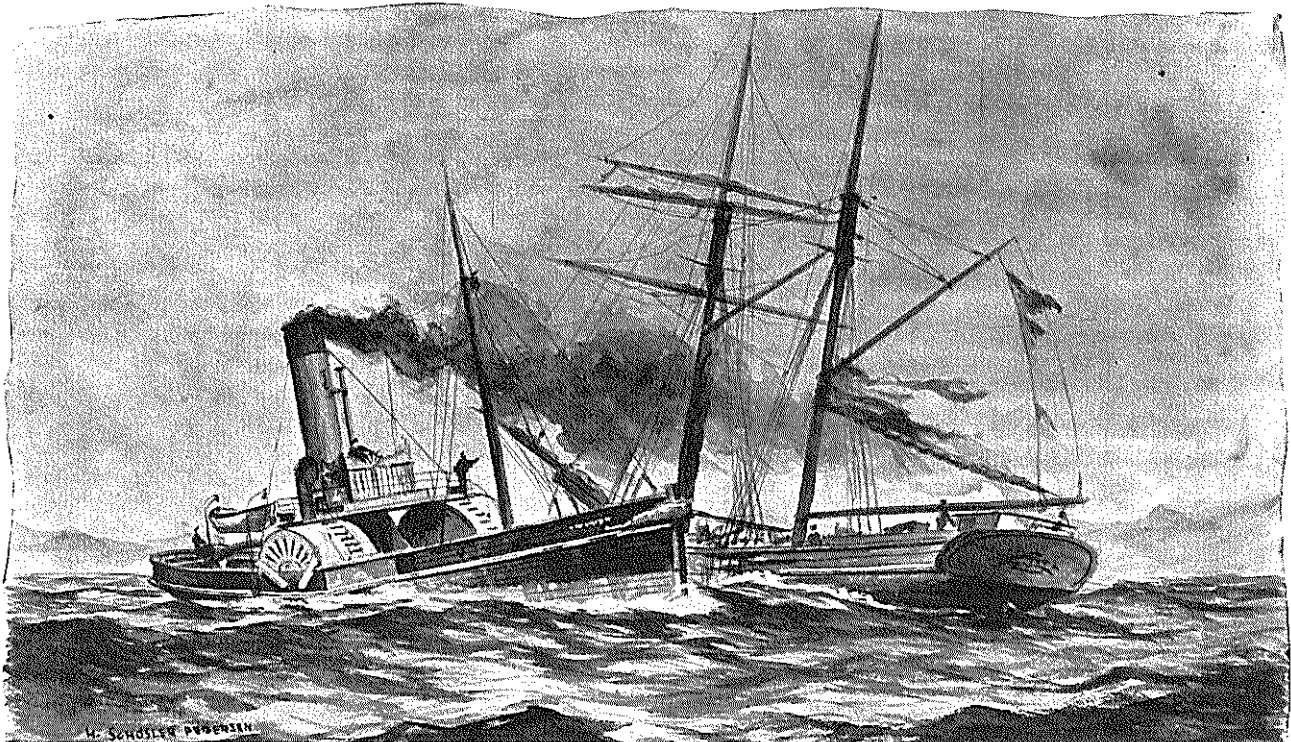
to var unge Mænd, der var ude paa deres første Tur. De var fremmede og nylig tilflyttet Sognet. — Det var dem, jeg ikke kendte, sagde den synske Strandfoged.

Og Barnet, der vilde komme fra Havet. Det er i Aar 43 Aar siden, det kom. Barken strandede ud for Strandfogedgaarden, men Barnet var ikke ombord, kun dets Forældre.

Barken var blevet paasejlet ude i Nordsøen. En Damper skar en dyb Flænge i Barkens Side, saa Vandet strømmede ind. Kaptajnen tog resolut sit Barn og kastede det over paa Damperen. Moderen skulde have været samme Vej, men da var Skibene gledet saa langt fra hinanden, at dette ikke kunde lade sig gøre. Ved at kaste Barken om paa Siden lykkedes det imidlertid Kaptajnen at naa Kysten uden at synke, og han blev saaledes reddet sammen med sin Hustru og Mandskab. De kom til Strandfogedgaarden, men hvor var deres Barn? De kendte ikke Navnet paa den Damper, som Barnet var blevet kastet over paa, og var dybt fortvivlede.

Barnet skal nok komme, sagde den gamle Strandfoged. Jeg har hørt dets Klynken her i Stuerne mange Gange, men kunde da ikke forstaa, hvad det var for et Barn, der var her.

Faa Dage efter kom der Telegram om, at Damperen havde sat Barnet i Land i Bremerhafen. Forældrene afhentede det der, og Barnet kom til Strandfogedgaarden.



En Damper skar en dyb Flænge i Barkens Side.

Men ogsaa om „Stanley“, den stolte norske Damper fra Bergen, profeterede den gamle Strandfoged. Han saa den blive knust under de høje Brinker. Folkene derimod saa han ikke, og han forsikrede, at det vilde blive en ulykkelig Stranding.

Den 22. December 1894 kom „Stanley“s Forlis. Da fandt det store Juledrama Sted, der begyndte under Bovbjergs stejle Brinker og endte paa Jammerbugtens koglende Revler.

Det var mørkt denne December Morgen, og Regnen styrtede ned i stridende Strømme. Havet buldrede mod Bovbjergs Lerskrænter, og af og til fløj Skumflagerne op om Bjergets højeste Skrænter. Ved 5-Tiden om Morgenen var der Lys i flere Hjem, ogsaa i den gamle Strandfogedgaard. Man var begyndt at bage til Julen og plukke Ænder og Gæs til Juleaften.

I disse Morgentimers Mørke skar pludselig et Brøl fra Havet ind over Sognet, ind mod Bovbjergs Fyr. Man hørte en Dampers voldsomme Tuden, og det stod alle klart, at et Skib stod fast paa Revlen. Hvor det var, kunde man ikke se for Mørke og Regnslud.

Kystens Folk ilede i den mørke Morgen ud mod Havet, og i Løbet af kort Tid var Hundreder af Mennesker mødt frem og stod i Klynger ude paa Bjergets Kam Vest for Fyret; Ænder og Gæs lod man ligge halvt plukkede, og Ilden lod man brænde langsomt ud i Bageovnen.

Raabet „En Stranding“ gik som en elektrisk Strøm gennem Sognet. Fra den nærmeste Redningsstation kom Raketterne, og da Dagen brød frem, sendtes den første Raket hvirvlende ud mod den store Damper, som man nu saa staaende ude paa den yderste Revle. Linen kunde ikke naa derud. En dobbelt Line blev prøvet, men heller ikke denne kunde naa Skibet. Havet var i stærkt Oprør og kastede sine Vandbjerger mod Damperens Side. Dørene klaprede derude, og Rigningen svejede som Siv for Vinden, men ikke et Menneske saas paa Skibet.

Ikke et Raab hørtes derude fra. Havboerne drøftede, om det var et dødt Skib, der var løbet paa. Gennem Kikkerten kunde man læse Navnet „Stanley“, der stod med store, hvide Bogstaver. Men hvor var Mandskabet?

— Ja, der staa Skibet, som jeg har set, sagde den synske Strandfoged. Er de druknet, da vil Gud være deres Sjæle naadig.

Op paa Formiddagen drev en Skibskuffert ind paa Stranden ud for Strandfogedgaarden. Den blev aabnet under Toldvæsnets Opsyn, og det viste sig, at den var kommet fra Damperen, der stod forladt paa Revlen. Kufferten gav de første Oplysninger om Skibet og om det Drama, der endnu ikke var udspillet. I Kufferten laa flere Breve fra Jakobine Jakobsen, Fløen i Norge, adresseret til Fyrbøder Ole Olesen, S. S. „Stanley“ af Bergen. De to var forlovet, hun ventede ham hjem til Jul, og de skulde da holde Bryllup, men medens disse Breve læstes i den gamle Strandgaard, druknede Ole Olsen i Havet mellem Bovbjerg og Harboøre.

Juleaften kom, og Juledagene gik, uden at Gaarden om Mandskabet blev løst.

Først mellem Jul og Nytaar blev Fligen løftet for dette Drama, men da var „Stanley“ knust under Bovbjergs stejle Skrænter, og dens Ladning af løs Hvede laa kastet ind paa Stranden. Kornet laa i lange, gule Rader milevidt langs Kysten.

Efter de første Juledage drev en Skibsbaad i Land paa Jammerbugtens Strand. Den bar Navnet „Stanley“. Paa Stranden ved Siden af den fandt man en Sømand, der endnu aandede. Han laa halvt tildækket af den salte, hvide Fraade

fra Brændingen, men man fik ham hurtigt bragt til Strandfogedgaarden, hvor han blev plejet og passet, saa han snart kom til Hægterne.

Denne Sømand, Niels Knudsen, var den eneste levende fra „Stanley“. Af den 23 Mands store Besætning var de 22 druknet.

Niels Knudsen anede ikke, hvorledes han var kommet ind paa Jammerbugtens stenede Strand, men derimod fortalte han om Dramaet fra først til sidst.

Med „Stanley“ fortalte han, kom vi fra Sortehavet, fra Odessa, med en Ladning Hvede, der laa løs i Lasten. Vi skulde hjem til Bergen og ventede at naa hjem til Jul. Alt gik godt, og vi kom gennem den engelske Kanal ud i Nordsøen. Her kom vi ind i Storme og en haard Strøm, der slog os ud af Kurs.

Om Morgenen den 22. December stod vi fast, og vi vidste ikke hvor. Forude kunde vi skimte høje Skrænter, men at det var Bovbjerg, anede vi ikke, da vi var saa langt inde, at vi ikke kunde se Fyret. Skibet knagede fra for til agter under Søens voldsomme Magt, og vi vovede ikke at blive ombord. Vi satte begge Livbaade ud, og før det blev lyst, gik vi fra „Stanley“.

I den lille Baad gik 7 Mand, der var ugifte, medens 16 gifte gik i den store. Vi havde Olje med for at dæmpe Bølgerne, og vi stod Nord paa i Havet. Den lille Baad kæntrede kort efter, vi var gaaet fra Damperen, og 4 Mand druknede. 3 fik vi reddet op til os, og vi var saaledes 19 Mand i den store Baad.

Vi vovede ikke at sætte ind mod Kysten. Juleaften drev vi ind under Hænsthalm, og vi besluttede at sætte Kursen mod Lindenæs i Norge og saaledes naa Hjemmets Kyst. Om Natten gik en Damper forbi os. Vi raabte den an og viftede med vore Skjorter, men den bemærkede os ikke og fortsatte sin Kurs. Det var en frygtelig Skuffelse for os, udmattede som vi var, og næsten uden Levnedsmidler.

Vi skiftedes til at bruge Aarene for ikke at fryse ihjel. De tre, vi samlede op fra den lille Baad, var drivvaade, og vi maatte lade dem ro hele Tiden, ellers døde de mellem Hænderne paa os. Vi var naaet langt mod Nordvest, og vi nærmede os stærkt den norske Kyst, da en Nordveststrøm brød ind over os og drev os tilbage mod Danmark. Det blev en frygtelig Sejlsad, der endte med alle mine Kammeraters Død. Baaden kæntrede syv Gange paa Vej ind mod Land, og hver Gang gik nogle af Kammeraterne bort. Vi, der var blevet tilbage, fik Baaden paa ret Køl igen og fortsatte. Det var forfærdeligt. Bag os rejste Bølgerne vore druknede Kammerater op i Havet. Det var, ligesom de stenede efter os.

Den sidste Gang vor Baad kæntrede, blev vi kun tre tilbage, og vi kunde ikke faa Baaden paa ret Køl. Vi kom op paa dens Køl, og her sad vi. Saa erindrings jeg ikke mere. Hvorledes jeg er kommet i Land, aner jeg ikke. Men jeg skulde jo være den eneste af „Stanley“s Besætning, der beholdt Livet. Kaptajnen hed Abrahamsen, og han druknede sammen med sin Søn og Sønesøn. Der var 16 Enker efter dette Forlis.

Niels Knudsen var gift, og hans Hustru og Børn var hjemme i Norge. Han blev her, til hans Kammeraters Lig drev ind paa Jammerbugtens Strand for at følge dem til deres sidste Hvilested paa Vestre Thorup Kirkegaard.

Her ses nu 43 Aar efter den store Fællesgrav, hvori de hviler, og endnu mindes mange Havboere det store Drama saa tydeligt, som var det i Gaar — Juledramaet, der strakte sig fra Bovbjerg til Jammerbugtens Kyster.

A. Nielsen, Strande.



Jul under SYDKORSET

Af C. HANSEN VILDROSE

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

AF UDSEENDE var Jim en ganske almindelig Mulatkok, der, da jeg første Gang traf sammen med ham, stod og saa sig raadvild om i Havnen i Punta Arena. Det eneste usædvanlige ved ham var maaske hans Paaklædning, der ikke passede rigtig sammen med det barske og sludfulde Klima paa de Breddegrader. Hans lange, tynde Ben og Underkrop var kun nødtørfvig skjult af et Par næsten gennemsigtige sribede Kokkebenklæder, og hans store, halvsorte Platfødder var skødesløst stukket halvt ind i et Par forhenværende blegroede Plysslæber, der var saa meget for smaa til ham, at deres Kapper laa som en sammenrullet og fladtraadt Pandekage helt inde under hans flade Svange. En rød- og hvidstribet Uldtrøje med halvlange Ærmer og nedskaaret Brystaabning fuldendte sammen med en mægtig, laaden Kabuds hans Mundering.

Jeg vilde have lét højt, hvis nogen havde fortalt mig, at denne tilsyneladende forhutlede Halvneger skulde blive min bedste Kammerat om Bord, og at jeg knapt et Par Maaneder senere skulde holde Jul sammen med ham i hans Hjem mellem de høje Bjerge i det fjerne Panama og tilmed en Jul saa hyggelig med Juletræ og Pebernødder og „Et Barn er født i Bethlehem“, at jeg ikke kunde have ønsket mig andet og mere den hellige Aften end lidt Sne paa Jorden.

Punta Arena er et kedeligt Hul, hvor en forblæst og gennemrystet Sømand, der tre Uger i Træk har ligget og „rammet Pæle“ ned ved Cap Horn, ikke engang gider ulejelige sig i Land for at „bøje Armen“ en Aftenstund. Men Byen havde trods dens kedelige Udseende et hypermoderne Hospital, der gæstfrit aabnede sine store Porte for Kokken i den Skude, jeg var om Bord i. Hvad Kokken fejlede, vidste ingen om Bord; han mente selv, at han led af Kolera, Styrmanden holdt paa Fnat, men Skipper svor paa, at Sygdommen ene og alene stammede fra, at Kokken af Vanvare var kommet til at spise et Par af de Frikadeller, han plejede at opvarte med i Messen. — Hospitalslægen stillede Diagnosen „Mavesaar i sværeste Grad“ og beordrede Kokken indlagt. — Saa var det sket med ham — men nu havde vi ingen Kok, og ingen af os om Bord lige fra Baadsmand til

Dæksdreng vilde have det ledige Job — ikke engang for dobbelt Hyre til nærmeste Havn. — Saa var det, at Jim som en frelsende Engel traadte frem paa Kajen med Plysslæberne paa den yderste Ende af sine krumme Tæer og den store, laadne Kabuds krammet mellem sine graasorte Fingre og bad Skipper saa mindeligt om at forbarme sig over en stakkels agterudsejlet Kok og give ham et eller andet Job om Bord, til Skibet naaede Panamakanalen.

Skipper var straks parat til at udnytte Jims uheldige Situation til sin egen Fordel, men heldigvis blev hans Planer i Tide forpurret af Styrmand, der mente, at naar vi alligevel skulde have en Kok, skulde Mulatten have sin ordinære Hyre; kunde han saa ikke bestride Jobbet tilfredsstillende, kunde de altid senere sætte ham ned. Derved blev det, og glade var vi. Samme Aften serverede Jim sit første Maaltid for os og erobrede samtidig den bedste Plads i vore Hjerter. Han var ikke alene Kok, men han var en eksellent Kok, selv om han optraadte i Byssen i den lille, tykke Styrmands aflagte Bukser, der slap ham lidt nedenfor Knæene, og den brede, tykmavede Skippers aflagte Sommerjakke, som Baadsmanden galant hjalp ham med at snøre sammen paa hans Ryg ved Knaphullerne.

Af en eller anden Grund kom vi ikke af Sted igen samme Dag, Kokken blev indlagt; men tidlig næste Morgen skulde det ske. Jeg stod ved Lønningen og saa ud over det graa-



Det eneste usædvanlige ved ham var maaske hans Paaklædning.

sorte Vand og triste, svampede Kratskove. Et eller andet Sted inde paa Kajen hulkede en Guitar en sentimental Melodi, mens to langbenede og stridhaarede Køtere sloges ved Skibssiden om nogle afnavnede Kødben, Messepeter kastede i Grams mellem dem. Mit Blik blev pludselig hængende ved en Mandsperson, der med lange, hurtige Skridt nærmede sig Skibet med en cirka tre Meter lang Pakke paa Ryggen. Da han kom lidt nærmere, saa jeg til min Forundring, at det var Jim i egen høje Person — men hvad Pakken skulde forestille, kunde jeg ikke udregne. Dens Volumen var stort, men dens Vægt oversteg — at dømme efter den Lethed, hvormed han bar den — ikke fem Kilo.

Er det din Køjesæk, Jim? raabte jeg til ham, da han kastede Pakken om Bord midtskibs og selv sprang op over Lønningen.

„Only a bit for christmas eve, Sir!“ raabte han grinende hen mod mig og forsvandt med Pakken ind i sit Hummer ved Byssen

Det var de første Ord, jeg vekslede med Jim Kok. Af hans Udtale kunde jeg gætte mig til, at han hørte hjemme et eller andet Sted i Staterne, men hvilket Sted interesserede mig ikke

Vi havde klaret Valparaiso og stævnedes for fuldt Drøn mod Callao i Peru, næstsidste Havn før Panamakanalen. Jeg stod og saa ind mod de golde, gulgraa Salpeterskrænter langs Chiles Nordkyst og filosoferede lidt over Fremtiden. Jeg havde sagt min Maaned op i Punta Arena og skulde fratræde Skibet ved dets Ankomst til Colon; men hvad jeg saa videre vilde foretage mig, anede jeg ikke. Det var det, jeg i Øjeblikket stod og tænkte over, da mit Øre fangede nogle Strofer af en kendt dansk Sang. Et Sekund senere overraskede jeg Jim i Byssen med paa Dansk at spørge ham: Sig mig, Jim, hvor Pokker har du lært den Sang?

O, Mister er dansk. Jeg er selv dansk. Jeg er født paa Sankt Thomas. Min Far var dansk Sergent. Jeg hedder Hendriksen.

Det var vel nok en Overraskelse for mig, og lidt efter sad jeg sammen med Jim i Byssen og hørte paa hans Fortælling om, hvorledes han var blevet agterudsejlet i Punta Arena, mens han havde været i Byen i Skibets Ærinde. Heldigvis havde han haft saa mange Skillinger paa sig, at han kunde afsende et Telegram til Skibet og bede Skipperen om at sætte hans Kluns af i Colon. Han havde opholdt sig to Uger i Punta Arena og havde ikke haft det saa særligt godt, selv om han ikke just havde sultet, men nu var den Tid glemt, og nu glædede han sig til at komme saa betids frem, at han kunde naa sit Hjem, som laa i Provinsen Chiriqui i Panama, inden Jul. Allerede for mange Maaneder siden havde han lovet sin Kone, at denne Jul vilde han fejre sammen med hende.

Det var Begyndelsen til mit og Jims Bekendtskab og senere Venskab. En Uge senere havde vi aftalt, at jeg skulde rejse med ham hjem og se til hans Familie. Syntes jeg saa om Forholdene, inviterede han mig til at blive hos sig, saa længe jeg ønskede — og bagefter kunde vi maaske søge en anden Hyre sammen.

Jeg havde ikke lagt nogen Plan for Fremtiden. Jeg havde Tiden til min Raadighed, og Udgifterne til den lille Afstikker ind mellem Panamas Bjerge var ikke større, end at mit Budget kunde bære det, saa der var ikke noget at betænke sig paa — og saa sagde jeg Jim Tak for Tilbudet og lovede at gøre ham Selskab

Jims Kluns laa solidt indpakket og ventede paa hans Ankomst i Havnekontoret i Colon, hvor jeg ogsaa fik min

Note fra Skipperen udbetalt i klingende amerikanske Dollars, og samtidig med at vort Skib fortsatte sin Kurs mod New York, gik Jim og jeg hen og akkorderede med en brunfjæset Indianer-Kystskipper om Prisen for Turen til Bocas del Toros, som Jim opgav som den nærmeste Havn ved hans Hjem. — At der mellem Havnen og hans Hus laa flere Dagsrejser med forskellige Transportmidler, snakkede den Filur ikke om; han mente maaske som saa, at det kunde jeg tidsnok faa at vide — og det fik jeg ogsaa tidsnok at vide, men jeg har alligevel aldrig fortrudt Turen. Vore Haandkufferter blev kastet ned paa Dækket af den lille Skoner, selv krøb vi ind under et laset Solsejl, mens Jims famøse tre Meter lange Pakke med „a bit for christmas eve“ fik Hæderspladsen i det køligste Rum om Bord. — Og saa sejlede vi ud over de glitrende, solgyldne Vover paa Vej mod en Julefest, som jeg var mægtig spændt paa — og som jeg sent vil glemme

Bocas del Toro, Tyrens Munde, er Navnet paa et smalt Sund, der snor sig i Zigzag fra Bunden af Det caribiske Hav til Munden af Floden Amuelles — men det er ogsaa Navnet paa en Samling Rønner, der af de Indfødte benævnes „aldea“ — Landsby, som for største Delens Vedkommende kun bestaar af fire nedrammede Pæle og et laset Straatag, der næppe formaar at kaste Skygge over den raat sammentømrede Disk med de Snesevis af Gin- og Romflasker, som Døgnet igennem belejres af hele Skarer af rømte eller afmønstrede Søfolk og Guldsøgere af alle Nationer, der her stimler sammen for senere at drage i Flok og Følge ind mellem Bjergene, hvor Rygtet daglig finder nye og rige Guldaarer.

Et nyt Rygte om et mægtigt Guldfund i Nærheden af Vulkanen Chiriqui var netop naaet Rønnerne, da Jim og jeg kastede vort Habengut ind paa Flodbreden og vadede gennem Dynger af Snavs og nøgne Unger hen til en aaben Plads mellem Rønnerne, hvorfra nogle Timer senere en mægtig „camion“ — Omnibus — skulde føre os det første Stykke af Vejen op langs Floden Amuelles til Byen af samme Navn. Ventetiden benyttede jeg til at se mig lidt om mellem Hytterne, men noget af Interesse opdagede jeg ikke, og lidt skuffet over Resultatet af denne min første Ekspedition paa Panamas Jord vendte jeg en Times Tid senere tilbage til Pladsen, hvor Jim stod raabende og vinkende paa et Hjørne og anbefalede mig at sætte det „lange Ben“ foran for at komme tidsnok til at sikre mig en Siddeplads i Camionen, som allerede var kørt frem og blev stormet af baade unge og gamle, Mænd og Kvinder, nogle helt uden Bagage og andre belæssede baade med Kasser og Kurve og Høsebure og een endda med tre tamme Aber i en Snor, som han bandede paa skulde have Plads inde i Vognen og helst et helt Sæde for sig selv. Om der var Plads eller ikke, brød Abernes Ejer sig Pokker om; han havde betalt for sin Bagage ubeset, og saa havde han Ret til at have den med sig.

Jims Tremeter havde faaet Hæderspladsen paa Vognens flade Tag, hvor den ragede i Vejret som et Misfoster af en Skorsten med en Halmvisk i Munden. — Hvad den Pakke indeholdt, var mig en Gaade. Jim bare grinede stort og halvsort og lod mig spekulere over Monstromets Hemmelighed, som han selv behandlede med en Omhu og Ærbødighed, der næsten fik mig til at tro, at Sækken indeholdt et eller andet Afgudsbillede — men Jim var jo baade Dansker og retroende Protestant — saa jeg maatte omgaaende til at revidere den Slags skumle Hentydninger til hans Hang til Dyrkelse af hans mødrene Slægts fordums Guder.

Chaufføren viste ikke Pakken den samme Ærbødighed;

han greb uden Dikkedarer de tre smaa Aber og kastede dem trods baade Ejerens og Jims Protester op paa Vognens Tag, hvor de hurtigt fandt sig til Rette paa Toppen af Sækken og henrykte gav sig til at pille Straa ud af Halmvisken og kastede dem ned i Hovedet paa Passagererne, der lo ad deres Krumspring og belønnede dem med nogle halvraadne Bananer.

Mens Jim og Abeejeren skændtes med Chaufføren, og Passagererne morede sig over Aberne, listede jeg mig ind i Vognen og sikrede mig en bekvem Plads i et Hjørne ved et Vindue. Det var fornuftigt gjort, for et Par Minutter efter var den mægtige Omnibus saa stopfuld af Folk og Fæ og Kasser og Bure, at en Leppe vilde være blevet trykket flad, hvis den havde forsøgt at klemme sig ind i Klyngen. — Men desværre varede min Glæde over den magelige Plads og den gode Udsigt kun kort. En overfed Matrone med to store Kurve fulde af Frugt blev bogstaveligt baaret paa stærke Hænder hen over Mængdens Hoveder og uden nogen som helst Ceremonier anbragt ovenpaa mine Knæ, hvor hun med et Gisp af Velvære og Glæde over den gode Siddeplads slap sine Kurve ned paa Gulvet og selv lænede sig mageligt

tilbage og anbragte sit Krumkam-behængte Hoved paa min ene Skulder. Jeg protesterede og vilde ryste Damen af mig — umuligt. Hendes Vægt trykkede mig saa fast til Sædet, som om jeg sad i en hydraulisk Presse. — Jeg opgav alle videre Forsøg paa at frigøre mig og sendte den evigt grinende Jim et arrigt Blik. Nu kunde han bare vente sig, den Filur.

Hvad Jim kunde vente sig af mig, naar jeg engang slap ud af dette dampende Købjergs Fangenskab, fik jeg ikke gennemtænkt, for pludselig rejste Damen sig og begyndte at skribe og fægte i Luften og udøse en Strøm af Ord, hvoraf jeg ikke forstod et Muk, men hendes Bevæggrund til Eksplosionen opdagede jeg hurtigt. En kæmpestor Yankee havde

for at faa Plads til sine mægtige Buffalo-Bill-

Støvler anbragt disse oven i Kurvene og gjorde et ærligt Forsøg paa at agere Marmeladefabrikant. Han tog Damens hysteriske Udgydelser med en knusende Ro, besvarede dem med et overbærende Smil og vendte gravitetisk sin Cawen-

*En prægtig Mulat-
kvinde med fire
Rollinger tog
glædestraalende
imod os.*



dish-Bunke i Munden, sendte paa ægte amerikansk Façon en Deciliter brun Sauce gennem Luften over Passagerernes Hoveder og ud gennem Vinduet, mens han ufortrødent æltede videre i Kurvenes Indhold, saa Frugtsaften drev hen over Gulvet som en Strøm af levret Blod. I det samme satte Omnibussen sig i Bevægelse, og et Øjeblik efter rumlede og skrumpede vi hen over Pladsen og fortsatte ud ad den hullede Rende, de her kaldte for en Landevej, fremad gennem Dynger af ophedet Støv og løsrevne Klippestykker og videre fremad over udtørrede Vandløb og gennem gulgrønne Bananmarker, hvor de overmodne Frugter hang i store Klaser som spedalske Fingre paa en Kæmpehaand. Op og ned gik Farten, Vognen rullede og slingrede som en Nøddeskal paa en oprørt Sø, men der var ingen Fare for, at vi Passagerer skulde falde rundt mellem hverandre. Vi sad eller stod saa fast sammenpresset, at vi udgjorde en eneste kompakt Masse. Det eneste bevægelige i Blokken var vore Hoveder, der nikkede eller rullede alt efter Vognens Bevægelser. — Det var en herlig Tur.

Efter et Par Timers Kørsel naaede vi Puerto Amuelles, en Røverrede, der kun beboes af nogle Funktionærer fra „United Fruit“ og en Flok Eventyrere fra Alverdens Egne. Her gjorde vi Holdt en Times Tid og fortsatte saa med en anden endnu mere skrumpende, men heldigvis ogsaa mere rummelig Camion ad Vejen mod Byen Horconcity, hvorfra der ikke var mere end — to Dagsrejser til Jims Hjem.

Igen gik Farten gennem frodige Plantager og mellem øde Klippepartier, over helt eller halvt udtørrede Flodlejer, hvor de indfødte havde bygget deres Straahytter nogle Meter oppe i Luften paa høje Pæle eller i grenede Træer for at være paa den sikre Side i Tilfælde af Højvande. Disse Hytter lignede mere Skadereder end menneskelige Boliger og var kun forbundet med Jorden ved en Slags Krake — altsaa ikke Rolf Krake, men en Tingest, som den han fik sit Navn efter. „Ser din Hytte ud som en af de Reder dér?“ spurgte jeg Jim, idet jeg pegede op mod Trætøppene, hvor en Flok nøgne Unger tumlede sig som var de Aber, hvad de for Resten mest af alt lignede.

„Ja, omtrent,“ grinede Jim med alle sine hvide Tænder. For Resten det eneste jeg paa daværende Tidspunkt misundte ham, selv om mine egne ikke var saa helt daarlige. Senere opdagede jeg, at han havde andet, som jeg, selv om jeg ikke misundte ham det, nok kunde ønske mig Mage til.

Støvede og fortumlede af den infame Rumlen i den leddeløse Bil naaede vi endelig hen imod Aften Horconcity, hvor vi ikke kunde faa anden Befordring før næste Morgen. Jim og jeg søgte ind i Byens eneste præsentable Fonda — jeg for mit Vedkommende saa hungrig som en Ulv og saa støvet og snavset som en Kedelrenser. Jim saa ikke bedre ud, men hans naturlige Farve faldt bedre sammen med Snavset; derfor kunde han tillade sig at grine højt af mig over mine forgæves Forsøg paa at pynte lidt op paa min Facade ved Hjælp af mit af Sved fugtige Lommetørklæde. Resultatet var magert. Det eneste jeg opnaaede var at fremtrylle nogle lange lyse Striber paa Kryds og tværs i Ansigtet, saa jeg kom til at ligne en Indianerhøvding i fuld Krigsmaling; men mit Udseende saa Fonderoen ikke saa nøje paa, han kikkede mere efter Tykkelsen paa min Tegnebog, og da den formodentlig i hans Øjne var O. K., stak han en Næve frem, der var endnu mere tjenlig til Vandfadet end mit Ansigt, og forlangte Pengene paa Bordet, før han kunde servere det bestilte Maaltid. Det var Skik og Brug der til Lands — først Betalingen, saa Varerne — men Maaltidet var udmærket og veltillavet; at vi af og til maatte

holde inde med Spisningen og spytte den sidste Mundfuld ud igen, mens vi halede et en Kvart Meter langt Negerhaar op af Halsen paa os selv, tog vi ikke saa nøje. Det var vel ogsaa kun, som det skulde være der til Lands.

— En Brølen som af Dommedags Basuner vækkede os næste Morgen op til Daad og ny Rumlen i en anden og endnu mere dinglevorn og leddeløs Bil end de foregaaende, men nu var jeg for mit Vedkommende vant til Turen og saa gennembanket og mør over hele Kroppen, at jeg ikke kunde vente mig mere i den Retning; derfor gav jeg mig i Stedet for at se surt baade paa Tilværelsen og mine Medpassagerer til at hellige Vognens ydre Omgivelser min udelte Opmærksomhed. Landskabet havde skiftet Karakter. De udstrakte Bananplantager og Sukkermarker, vi hidtil havde kørt gennem, var afløst af mægtige Cederskove, og de flade Passager over Floderne var veget for sorte, bundløse Klippe-svælg, der mest af alt lignede Nedgangen til Hades Rige. Det dundrede og buldrede som fra Batterier af sværeste Kaliber, naar den tunge Vogn rullede ud over de gyngende, skrøbelige Træbroer. Panoramaet var storslaet og Luften herlig kølig og krydret med Duften fra Eucalyptus og Cedertæerne, der paa flere Steder hang vandret svævende ud over bundløse, grøntglinsende Afgrunde og vinkede til os over Dybet med deres lange i blodrødt og græsgrønt skinrende Grene.

Op og ned, ud og ind gik det. Dagen svandt, og Natten fandt os sammenkrøbet paa en fælles Straasæk i et loppefyldt Skur, som de dér kalder for Logihus eller Herberge for Rejsende.

Morgenen oprandt med gylden Sol over vore Hoveder og tykke, fugtige Taager over Afgrundene ved vore Fødder — men dem saa vi ikke ned i. Vi saa kun fremefter mod Chiriquis osende Krater, der stod skarpt skaaret og knejsende mod den blaa Himmel som en mægtig Fabrikskorsten over det omliggende Landskab. — I Dalen ved „Skorstenens“ Fod havde Jim sit Hjem, som vi, hvis der ikke skete noget uforudset, vilde naa inden Solen forsvandt bag Vulkanens rygende Krater. Jim var glad som et lille Barn ved Tanken om samme Dag at skulle se sine Kære, og jeg havde glemt den første Dags Surhed over Rejsens Storslaethed og glædede mig med ham — og saa sprang vi af Karet og spadserede til Fods den halve Kilometer fra Vejen gennem en frugtbar Dal ned mod Jims Hytte, der laa næsten helt skjult mellem bugnende Frugttræer og overgroet af blomstrende Clematis. Et mægtigt Cedertræ — Jim fortalte, at det var over 500 Aar gammelt — stod nogle Meter fra Huset og overskyggede dets nærmeste Omgivelser som en kæmpemæssig Paraply.

Jeg havde set saa mange Bananer paa Turen herop fra Havet, at jeg næsten havde faaet Bananer paa Hjernen, men da jeg kastede det første Blik fra Højderne ned over Jims Hjem, konstaterede jeg til min store Lettelse, at her fandtes heldigvis ingen af de trivielle gule Klumper. Jeg tror, Jim kunde læse mine Tanker, for han begyndte helt umotiveret at nynne: „We have no bananas to day“.

En prægtig Mulatkvinde med fire Rollinger i Alderen mellem fem og tolv Aar i Køl vandet og med en Baby paa Armen tog smilende og glædesstraalende imod os et lille Stykke oppe ad Vejen fra Hytten.

Jim var en lykkelig Mand. Jeg saa det af det Blik, hvormed han betragtede baade sin Familie og Omgivelserne, men mest i den tavse Ømhed, hvormed han knugede sin Hustru ind i sin brede Favns og bagefter løftede Babyen i sine Arme

og stolt betragtede ham med den klare, solfyldte Himmel som Baggrund. Et Motiv, der var en stor Maler værdigt

Jeg vil springe al Præsenteren og Forklaring over og nøjes med at fortælle, at baade Jims Kone, der ogsaa var født paa Sankt Thomas, samt hans Børn alle talte mere eller mindre fejlfrit Dansk og modtog mig med straalende Glæde, som havde jeg været en af deres egne, hvad jeg jo paa en Maade ogsaa var, i hvert Fald hvad Landsmandsskabet angik — i den Retning spiller Hudfarve jo ingen Rolle. Men allergladest for mig var dog Jims gamle Moder, Enkefru Marie Hendriksen, hvis Mand som før nævnt havde været Sergent i den danske Hær. Han var død af den gule Feber i Februar 1917 og havde efterladt hende en Slump Penge og et lille Hus med tilhørende Plantage — men da Staterne overtog Øerne første April samme Aar og samtidig en Broder til hende, der ejede en Plantage i Panama, døde og efterlod hende, hvad han ejede, besluttede hun at give Afkald paa „Onkel Sams Formynderskab“ og drog over Havet med hele sit Habengut og sin Familie, og det havde hun ikke siden haft Grund til at fortryde. De hvide Danskere havde altid været saa søde og elskelige ved hende i den Tid, hun havde boet sammen med dem paa Sankt Thomas, fortalte hun, og da hun rejste over til sit nye Hjem, havde de foræret hende et stort, nyt Dannebrog og bedt hende mindes sit gamle Land, hver Gang hun hejste det, og det gjorde hun saa ofte, der var Lejlighed til det, og især glemte hun aldrig to bestemte Dage, Frederik den Ottendes og vor nuværende Konges Fødselsdag — men nu vilde hun føje en ny Mærkedag til paa sin Erindringsliste, nemlig den 22. December, den Dag, da jeg som den første Repræsentant fra hendes Mands Fædreland gæstede hendes nye Hjem i det fremmede. Hun lod Handling følge Ord, og et Øjeblik efter smældede det prægtigste Dannebrog fra en nymalet Stang over vore Hoveder i den klare, krydrede Bjergluft

Børn er Børn over hele Kloden, lige søde og lige uartige enten de saa er hvide, gule eller sorte, og er der noget usædvanligt paa Færde, er de ogsaa alle lige nysgerrige, og Juleaftensdag adskilte Jims Rollinger sig ikke i det Stykke fra andre Børn. De var paa Tæerne allerede fra Morgenstunden og stirrede forventningsfulde efter den store Pakke med „a bit for christmas eve“, som en Indianer fra Omegnen havde hentet sammen med vore Kufferter oppe ved Vejen og bragt ned til Hytten, hvor Jim straks laaste den inde i et af Udhusene og ikke tog frem igen før hen ad Eftermiddagen og forsvandt med den ind i den største Stue og laaste Døren efter sig og trak Gardinerne for Vinduerne.

Jeg var lige saa nysgerrig som Ungerne efter at vide, hvad den mystiske Pakke indeholdt, men jeg maatte vel styre min Nysgerrighed saa vel som de og vente paa Gaaens Løsning, til Jim fandt Øjeblikket belejligt. Det varede for mit Vedkommende ikke længe. Et Kvarters Tid efter, at han havde laaset sig inde med Hemmeligheden, stak han igen sit uldne Hoved ud af Døren og kaldte paa mig. Jeg gik hen til ham og blev lukket ind. Midt i Rummet stod Jim og saa endnu mere ulykkelig og modfalden ud end den Dag, han stod paa Kajen i Punta Arena og krammede den laadne Kabuds mellem sine graasorte Fingre. Gulvet om ham flød af gammel Halm og Sækkerake og tørre, graagule — Grannaale, og midt i hele Suppedasen stod et cirka tre Meter højt Juletræ og grinede skaldet med de naaleløse og soltørrede Ris strittende ud i Luften som Fjerstabbene paa en levende plukket Høne. Jeg forstod øjeblikkelig Situationen, og jeg følte en inderlig Medlidenhed med Jim. Han havde villet glæde sin Familie med et rigtigt Juletræ, som



hans Far havde haft det som Dreng, og han havde ærligt og redeligt — stjalet det i en Park ved Punta Arena og ofret sine sidste Skillinger paa Emballagen til det, og saa var Resultatet af hele hans Foretagende blevet saa sorgeligt — stakkels Jim. Jeg fik at vide, at hans Far og hans Venner flere Gange havde faaet sendt Juletræer over til Sankt Thomas fra Hjemlandet, og de var altid ankommet friske og grønne — hvorfor havde saa hans sølle Træ været saa uforskammet at kaste sine Naale, lige før han havde allermost Brug for dem.

Her var gode Raad dyre. Vi kunde jo forsøge paa at klistre nogle af Naalene paa igen, men der var vel Fare for, at vi ikke naaede at blive færdige før engang om nogle Maaneder — og Træet skulde jo helst straale i al sin Herlighed samme Aften. — Hvad Pokker skulde jeg foreslaa Jim. Noget maatte jeg hitte paa; jeg saa paa Jims Øjne, at han ventede et positivt Resultat af min dybsindige Tænkning. Jeg saa vist paa ham og spurgte: Har dine Børn nogensinde set et rigtigt Juletræ, Jim?

„Næ, set det har de ikke, men Mor har saa tit fortalt dem om Julefesten i hendes Hjem og om de pyntede Juletræer i Soldatercasinoet.“

All right, Jim. Dine Rollinger vil blive lige saa glade og betagne over det afpillede Skrummel, som baade din Moder og du var over de grønne Træer paa Sankt Thomas. Lad du bare mig om det, jeg skal nok ordne den Side af Sagen, men saa maa du sørge for at faa alle Naalene borte, inden nogen ser dem. Pak det hele ind i Sækken og stik Ild paa det. Det lugter dejligt, og mens det brænder, kan Børnene faa en Forsmag paa, hvorledes Juletræ lugter — hvorledes det ser ud i Virkeligheden, maa de vente med at faa at vide til en anden Gang.

Jim lavede op igen og gav sig til at samle den faldne

Prydelse sammen, og imens gik jeg ud og fandt Bedstemor, som jeg satte ind i Forholdene. Hun lo, saa det klukkede i hende over sin dumme Drengs Tro paa, at et Juletræ kunde holde sig flere Maaneder i den Hede — men hun lovede mig at holde Tand for Tunge overfor Børnene med, hvorledes et Juletræ skulde og burde se ud, naar det skulde være et rigtigt Juletræ. — Med det Løfte gik jeg tilbage til Jim, og lidt efter var vi i fuld Gang med at fordele diverse Pakker Vat og Fehaar og kulørte Papirtingester rundt mellem de tørre Kviste, saa der til sidst ikke var andet synligt af Træet end den nøgne Top, der skinnede gul og skaldet under en kæmpemæssig Guldstjerne, Jim havde købt paa det engelske Sømandshjem i Valparaiso. Naalene var fuldstændig overflødige; selv om de havde siddet paa deres Plads i Stedet for at agere Julebaal og Røgelsesoffer ude i Gaarden, vilde Børnene alligevel ikke kunne have set dem

Tropenatten sænkede sig ned over den stille Dal, og Stjernehimlens Millioner af Julelys tindrede fra det fløjlsorte Mørke ned til os, da Jim lukkede Døren op for de spændt til Bristefærdighed ventende Børn og ledte dem ind til det af Lys og Fehaar og diverse kulørte Sager skinnende Træ, hvor jeg stod udklædt som en rigtig Santa Claus i nogle af Bedstemors brogede Beklædningsgenstande og tog den ældste ved Haanden og førte hele Kæden med Bedstemor i Finalen rundt om hele Herligheden, mens vi i blandet Kor istemte „Højt fra Træets grønne Top“. Ordene knob det lidt med, og Melodien haltede maaske ogsaa lidt hist og her, og Træets grønne Top var jo heller ikke helt grøn — men hvad gjorde det. Vi morede os kongeligt, og da Børnene bagefter fik deres Pakker med forskellige Smaa-gaver, der var indkøbt i flere forskellige Havne, udleveret af Jim og ledsaget af nogle Ord fra „Santa Claus“, kendte Glæden og Jubelen ingen Ende. Kunde Træet have talt, havde vi maaske faaet at vide, at det aldrig, selv i dets mest grønne Periode, havde overværet en saa straalende Glædesfest — men nu stod det bogstavelig talt indpakket i Vat og Bomuld og undrede sig maaske over, hvad al dets

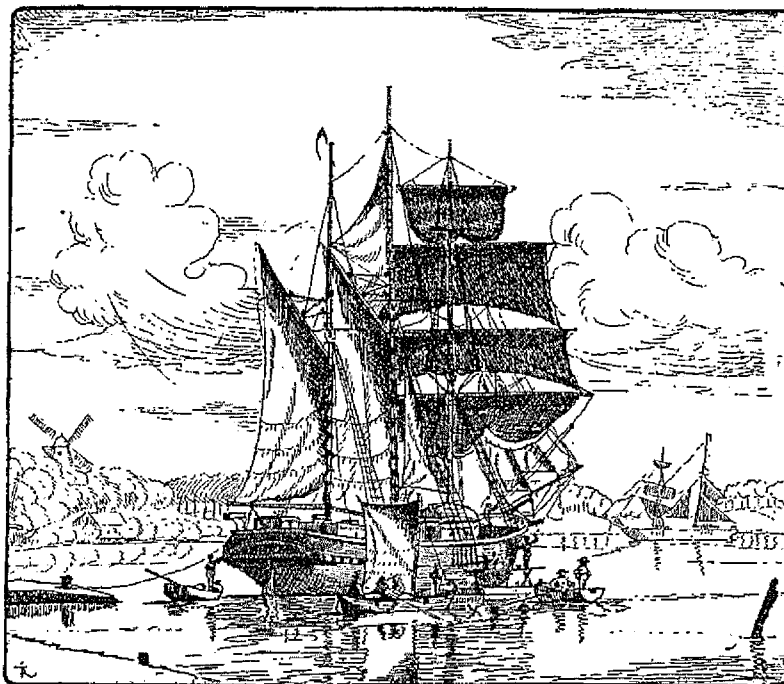
fordums grønne Pragt havde tjent til, naar Menneskebørnene alligevel glædede sig over det ogsaa uden den.

„Et Barn er født i Bethlehem“ kunde baade unge og gamle udenad, og da Gaverne var udpakket og gennemset, blev Aftenen for Børnenes Vedkommende afsluttet med den Salmes kendte Toner, og lidt efter kunde de i deres Visse-luller fortsætte Julefesten i Drømmeland. Bagefter samledes vi voksne omkring „Madam Blaa“, der er en lige saa ær-værdig og højtskattet Dame derovre som her hjemme, og tilbragte Resten af Aftenen med skiftevis at fortælle Jule-eventyr fra Sankt Thomas og her hjemme fra Danmark, som ingen af Jims Familie nogensinde havde set og dog elskede som deres rette Fædreland

Mens Kvinderne ryddede op i Stuen før Sengetid, gik Jim og jeg en lille Tur ud for at kikke Stjerner. En bedø-vende Duft af Natvioler, Eucalyptus og Ceder laa som et rykt, parfumeret Tæppe over Dalen, og over vore Hoveder straalende Sydkorset i al sin Glans. Pludselig daledede nogle lette, hvidskinnende Fnug ned fra den mørke Hvelving over vore Hoveder og lagde sig som et tyndt, hvidt Lag paa vore mørke Jakker. — Skulde jeg virkelig opleve det Under over alle Undere at se et rigtigt Julevejr med blød Sne under Panamas Himmel? Nej, saa heldig var jeg ikke. Det var kun Vulkanen Chiriqui, der gav sit Bidrag til en rigtig Julefarve paa Landskabet i Form af et ganske tyndt Lag hvid, fløjlsblød Aske. Mere kunde den ikke strække sig til — heldigvis. Vi lo over Foreteelsen og gik ind. En stemningsfuld og glæderig Juleaften var tilendebragt

Et Par Uger senere tog jeg Afsked med min mørke Ven og hans elskelige Familie og rejste alene bort. Men jeg har aldrig haft Grund til at fortryde de herlige Dage, jeg tilbragte sammen med disse glade Mennesker blandt Chiriquis Bjerger. Mange Gange griber jeg mig selv i at ønske mig tilbage til den fredelige Dal, hvor Livet ude i den store Verden kun fornemmes som en svag Dønning eller et hende-døende Ekko.

Hansen Vildrose.





INDHOLD:

Farveillustrationer

- Omslag. Akvarel af Oscar Knudsen.
- Skibsdrengens Mandelgave. Tegning af Herold Jensen.
- Skibe paa Københavns Red. Maleri af Fr. Landt.
- Paa Langfart. Maleri af S. Kielland Brandt.
- Fiskerbaade. Akvarel af Poul Nordahl Petersen.
- Grønlandsk Konebaad. Maleri af Karl Rasmussen.
- Sejlskibseskadre. Maleri af Paul Sinding.
- Fregatten »Jylland«. Maleri af Paul Sinding.
- Statsskoleskibet »Danmark«. Maleri af V. Qvistorff.
- Krydserfregatten »Fyen«. Maleri af Paul Sinding.
Digt af Gustav Kragh.
- Paa Kaperjagt. Maleri af H. Schøtler Pedersen.
Digt af Gustav Kragh.
- Skibsgrisen. Farvelagt, humoristisk Tegning af Simon.
Digt af Olaf Gynt.
- Fra Diskobugten i Vestgrønland. Maleri af S. Kielland-Brandt.

Redaktør: AXEL BÆRENTZEN

Udgiver: »VIKINGEN«S FORLAG, København

Clichéer: BRØDRENE BÆRENTZEN

Tryk: A/S L. IHRICH'S BOGTRYKKERI

