



VIKINGEN

75 Øre
1. Januar

FOR HJEMGAAENDE

Maleri af Ivar T. Rohde

1942 - Nr. 1
19. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

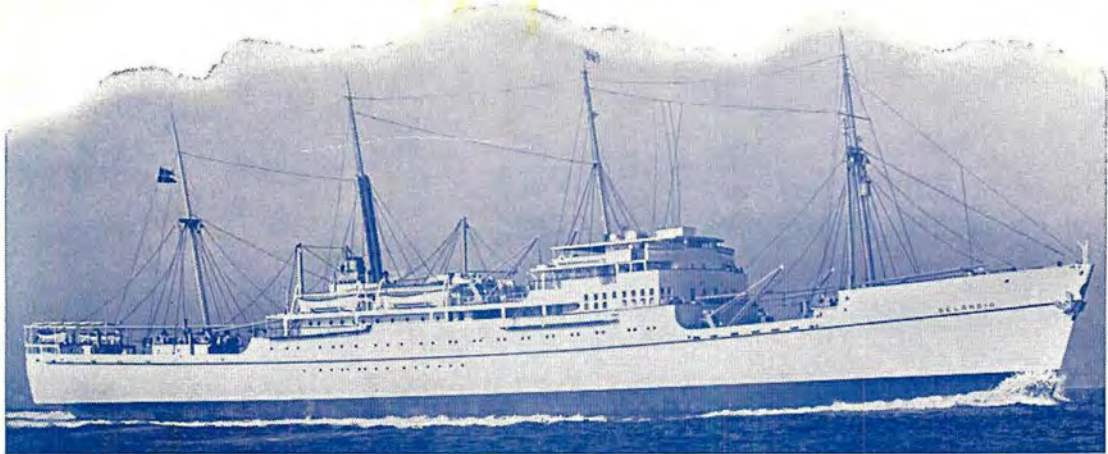
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Rangoon

Weihaiwei

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

Nytaaer 1942

UFORSTYRRET af Menneskenes Taabeligheder gaar Kloderne ad deres sædvanlige Baner i Verdensrummet. Vor gamle Jord har atter fuldført en Omgang. Mørketiden har kulmineret, og det gaar igen mod Lyset. Vil Himlen i det kommende Aar blive lys og klar? Ingen kan sige det. 1941 bød paa de mest fantastiske Overraskelser. Om nu 1942 kunde byde paa den allerstørste Glæde, der ventes paa af hele Menneskeheden, Freden, da vilde det i Sandhed være en Overraskelse saa stor, at vi næsten ikke tør tro derpaa.

For vort lille Samfund vil 1941 staa som et Aar, vi trods alle Vanskeligheder kom igennem. For mange var det fyldt af Sorg og Savn. Mange — alt for mange — af Søens Folk — ja, vi frygter, vi endnu ikke kender Tabet i dets fulde Udstrækning — blev derude, medens de udførte deres Gerning med den Pligt troskab, som altid har kendetegnet vor Sømandsstand. Ogsaa ved vore Kyster lige uden for vore Vinduer var Mandefaldet stort. Der er i det nu raadende Raseri intet, der hedder, at vi kun ønsker at passe os selv. Minefaren lurar overalt, i Farvandene saavel som paa selve Kysterne.

Vi vil bøje Hovedet i Stilhed for alle dem, der i det forløbne Aar gav deres Liv paa Søen i Kampen for Hjem og Fædreland og udtale et:

Ære være deres Minde!

Vi vil sende vore Tanker til alle dem, der hver Dag færdes paa de store Have. De har ikke engang den Fortrøstning, at om saa eller saa lang Tid kan de slutte Rejsen i en hjemlig Havn. Og saa vil vi tænke paa alle dem, der her hjemme hver Dag gaar i Angst for de mandlige Paarørende derude. Langsomt skrider Dagene, og Nætterne bringer maaske ingen Hvile. Tragedierne er mangfoldige i vort lille Samfund.

Trods alt nærer vi alle inderst inde det Haab, der bærer gennem den mørke Tid, at

„Danmark skal staa, mens Bølgerne rulle.“

Med Tak for det svundne Aar bringer „Vikingen“ alle sine trofaste Læsere de hjerteligste Ønsker om et

et godt og glædeligt Nytaaer!



65.905

67 415

1942

— Sig, De har læst det i „Vikingen“!

51855

En Nytaarshilsen til Søens Folk

fra

J.C. Hempel

Amaliegade 8 - Telf. Cent. 3842

Sadolin & Holmblad
Aktieselskab
Fabrik for Skibsfarver

**Københavns
Havnevæsen**

Assuranceforeningen SKULD

(Gensidig)

Den danske Afdeling

Amaliegade 33 Telefon 16.861

Dampskibsselskabet
VENDILA

**DE FORENEDE
KULIMPORTØRER**
HOLMENS KANAL 5 - CENTRAL 211

Helgolandsværftet
C. F. Hansen

Sundkrogsgade

Tlf. Ryvang 1004

Dampskibsselskabet
København **DANIA**

Rederiet Holm & Wonsild

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

Frederikssund Skibsværft
Nybygning af Fiskefartøjer

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

Pensionsforsikringsanstalten A/s

Vestre Boulevard 38

Tlf. Central 7809

A/s **J. FREYTAG**

Yachtsejl

Nyhavn 53 — Telf. Palæ 3943 — København

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

Einar Møller & Co.
Frilagerbygningen
Amaliegade Tlf. Palæ 1262

Dampskibsselskabet TORM

A/s **Motorfabrikken DAN**

Bragesgade 10. Central 8006 - 8706

TUXHAM A/S
København

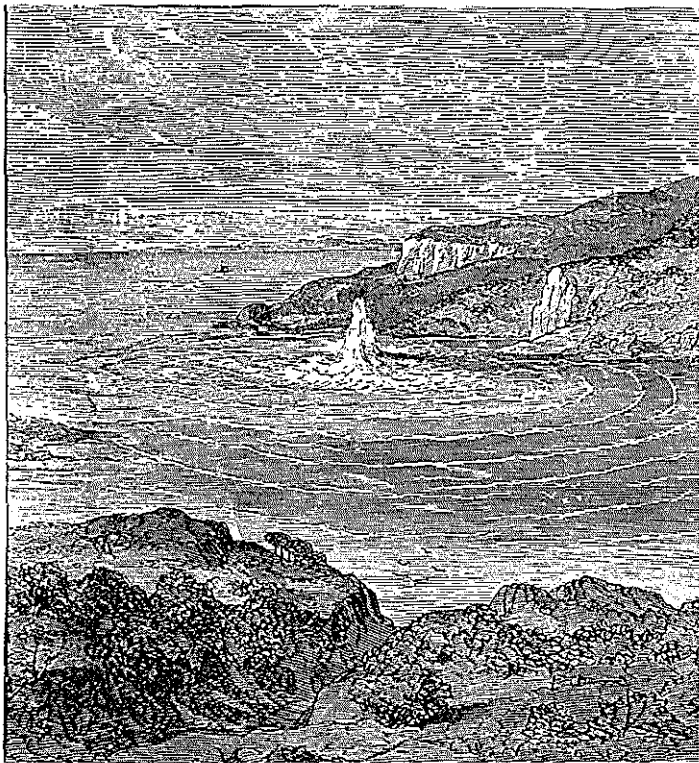
**Ulykkesforsikringsforbundet
for dansk Søfart
Gensidigt Forbund**

VIDUNDER-VERDEN

I

HAVETS Overflade frembyder i Almindelighed ikke i sig selv megen Afveksling udover, hvad der foraarsages ved Vind-, Vejr- og Temperaturforandringer og ved Strømninger i Vandet. Orkaner af flere forskellige Typer og Benævnelser, Storm

Messinastrædet har sin Oprindelse af lignende Aarsager. Et andet ejendommeligt Fænomen har man ogsaa i de springende Fontæner ved Øen Mauritius i det indiske Ocean. Disse geysirlignende Springvand, der, hver Gang Dønningen sætter ind mod den af Havstrømninger underminerede Klippe, med øredøvende Larm slynges op gennem Huller i denne. Disse Fontæner er baade synlige og hørlige mange Mil ude til Søs.



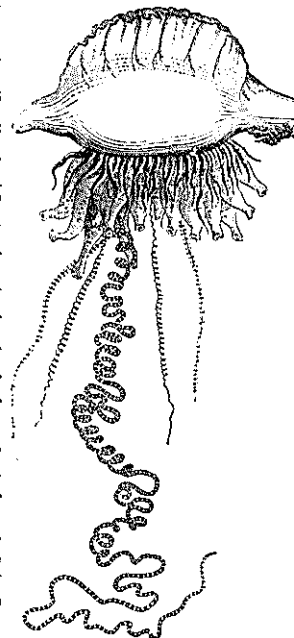
Malstrøm ved Hebriderne.

og Stille, Passater og Monsuner, Skypumper og Hvirvelvinde og deslige, som hovedsagelig skyldes de tre ovennævnte meteorologiske Faktorer, kan naturligvis nok give Afveksling — og til Tider mere end ønskeligt. Men den Afveksling, disse Foreteelser foraarsager paa Havets Overflade, kan vel næppe komme ind under Begrebet „Vidundere“; i hvert Fald opfattes den ikke af Søens Folk som noget vidunderligt i dette Ords almene Betydning. Havstrømninger derimod kan sine Steder skabe mere sjældne Afvekslinger paa Havfladen, og selv om disse vel heller ikke kan kaldes Vidundere, betragtes de dog i Almindelighed som Fænomener. Saaledes f. Eks. de berygtede Malstrømme ved Lofoten og Hebriderne, der skyldes Golfstrømmen i Forbindelse med den paa disse Steder ujævne Havbund. Ogsaa den allerede fra den græske Oldtid bekendte Malstrøm mellem Carybdis og Scylla i

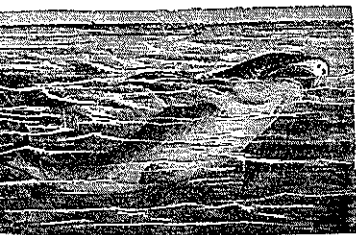
En anden Afveksling i Ensformigheden er ogsaa det mystiske, fosforagtige Skær, Havfladen i maane- og stjerneklare Nætter kan ligge badet i. Dette lysende Fænomen skyldes Myriader af Mikrober, der flyder omkring i Vandoverfladen og selv udskiller Fosfor. Man kan undertiden i Timevis og med god Fart sejle gennem et saadant fosformættet Havomraade, og det tager sig ud, som om Sejladsen gaar hen over en hølget Snemark. Kommer saa en Flok Springere eller Boniter ind i Sceneriet, gennemskæres dette paa Kryds og tværs ligesom af veritable Ildstriber.

Med Undtagelse af Saragossa-Tangen i Saragossa-Havet frembyder Planteverdenen ingen nævneværdig Afveksling paa Havets Overflade; og hvad Dyre- og Fiskelivet angaar, er dette i disse øvre Regioner i det væsentligste kun repræsenteret af Springere, Boniter, Flyvefisk, nu og da en Haj med dens trofaste Følgesvende, Lodsfiskene — og stundom ogsaa nogle Havskildpadder eller en ensom Hval. Dette Dyre- og Fiskeliv frembyder dog kun Afveksling paa Havets Overflade i de tempererede Zoner. I de koldere Have er det blandt levende Skabninger overladt til Hvaler, Hvalrosser og Sæler at skabe Variation i Ensformigheden.

I Forbindelse med de tempererede Zoner kommer man som en Afveksling paa Havfladen heller ikke uden om „den portugisiske *man of war*“, skønt denne Skabning hverken er Dyr eller Fisk. Det er en lille geleagtig Gople med et Virvar af korte og lange nedhængende Føletraade, som udgaar fra en fastere Kerne paa Størrelse som en Valnød. Den øverste Del af den fastere Kerne er forsynet med en bevægelig Hinde, som den kan spænde ud og rejse som et Latinersejl, og ved Hjælp



Den portugisiske man of war.



Graahaj.

af dette kan den skyde en antagelig Fart hen over Havfladen, naar blot der er den mindste Krusning paa Vandet; men det mærkeligste ved den er, at den altid sejler op imod Vinden — rettere sagt klods til Vinden, hvorfor den blandt nordiske Søfolk ogsaa kal-

des „Bidevinderen“. Goplens latinske Navn er „Physalia“. Disse „Bidevindere“ træffer man kun i de tropiske og subtropiske Zoner, men her kan man ogsaa møde dem i hele Flaader. Havfladen kan være fyldt med deres smaa Latinersejl i mange Miles Omkreds, og de er i Magsvejr en Afveksling i Ensformigheden og til stor Adspredelse for Sømanden, der i Timevis kan staa lænet over Lønningen og med Øjnene følge deres Sejlads mod den Vind, hans Skib ikke selv evner at ligge saa klods op til, som det er muligt for disse Gopler. Hænder det, at en af disse kommer tæt til Skibssiden, og den bliver fisket op i en Slagpøs, stryger den øjeblikkelig sit Latinersejl, og alt, hvad Sømanden faar i Haanden, er som sagt en slimet geleagtig Masse om en tilsyneladende livløs, men lidt fastere Kerne. Trods hin Lidenedhed er denne Gople i sit eget Element ikke

behagelig at komme i Nærheden af for Flyvefisk og ugegamlte Blæksprutter. Dens Føletraade er sejge og meget bevægelige, og den slynger dem med Lynets Hurtighed om de Smaafisk, der kommer inden for dens Rækkevidde, hvorefter den vikler dem ind i sig selv, og med strøget Latinersejl gaar den saa i Dybet med sit Bytte — antagelig for at fortære det. Hvorledes dette foregaar er en Gaade; thi Organer til at fuldbyrde en saadan Proces kan ikke spores hos denne Gople.

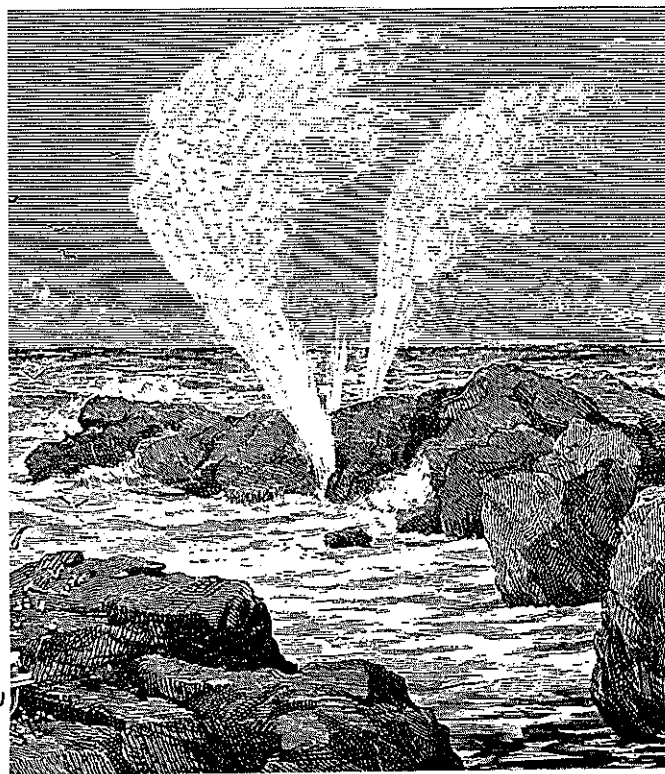
Hvad her er omtalt, maa vel siges at være de væsentligste Afvekslinger, Havets Overflade i sig selv kan frembyde, og vi vil nu følge „den portugisiske man of war“s Eksempel og gaa i Dybet med dette Udbytte for at finde mere Afveksling paa Vejen mod „Davy Jones locker“ (Havbunden).

— — —

Intet Sted viser Livet sig i en saadan Mangfoldig-

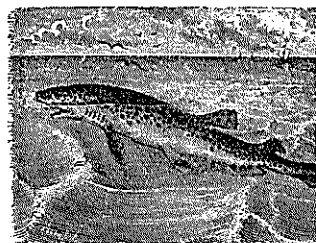
hed og paa saa forskellige Maader som i Oceanernes Dyb. De mest fantastiske Former og Farver og den mest overraskende Frugtbarhed og Formering fylder os med Beundring over Skaberens Almagt. I de øvre Regioner under Havfladen møder vi først Meduserne — de af Badelivets Dyrkere saa forhadte Vandmænd, hvis Føletraade ved Berøring med den menneskelige Hud virker som brændende Nælder. De er skønne at se i deres eget Element, hvor de nærmest ligner Paddehatte eller opslaaede Paraplyer med Frynser i Kanten og med forskellige Tegninger eller Mønstre i deres Grundfarve, der varierer fra lysegul til mørkebrun. Men bliver de af Storm eller Sø skyllet op paa Land,

ligger de som en klar slimet Klat, der paavirket af Sol og Vind hurtigt svinder ind til ingenting. Meduserne optræder til Tider i store Mængder i et forholdsvis mindre Omraade, og møder man dem saaledes, er de ikke ulig et Mylder af Mennesker, der i øsende Regnvejr haster afsted med opslaaede Paraplyer. I vore hjemlige Have møder vi nu Overfladefiskene — den søvglinsende Sild og den sribede Makrel — lidt længere nede ser vi Torskene — til sine Tider ogsaa den langnæbbede Hornfisk, der dog som oftest holder til paa de store Dybder, og vi møder mange andre af de almindelig kendte Fiske-

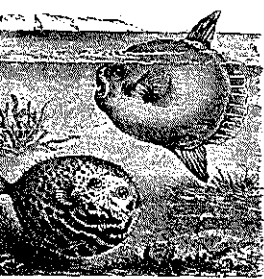


Fontæner ved Mauritius.

former, før vi naar til Bunds i vore egne grundede Vande. Den første levende Skabning, vi her faar at se, er en blaasort Kæmpehummer, der med Øjnene paa Stilke ligger og vaager over sin Yngel, som uaf-ladelig smutter ud og ind under den beskyttende Moders Legeme, eftersom Omgivelserne byder paa Fred eller Fare. Ved dette Syn tænker man uvilkaarligt paa en Høne med Kyllinger. I Nærheden af denne Idyl tegner sig paa Bundens hvide Sand en mørk Skygge. Dette er en mægtig Sten, som er tæt bevokset med Muslinger, og hvorunder Hummeren har et sikkert Skjulested, naar den lurar paa Bytte; thi hvor dorsk den til Tider end kan være, er den dog et graadigt Rovdyr og en frygtet Røver, naar Sulten nager den. Et Stykke frem bevæger vi os over en hvid Sandbund, hvor pansrede Krabber i sideløns og



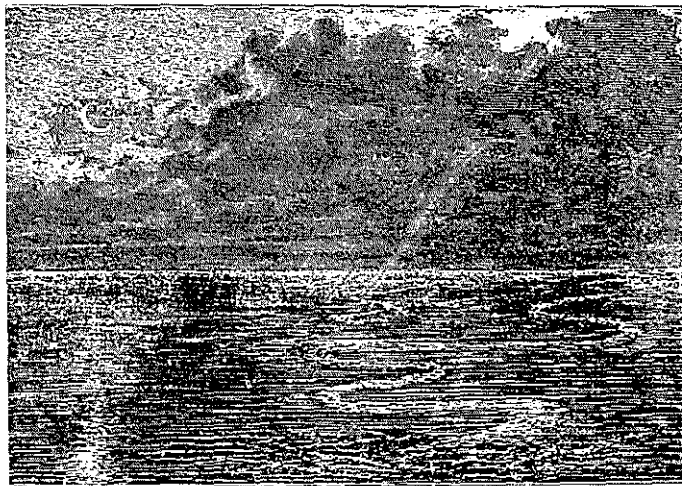
Havets Jaguar (Hundefisken)



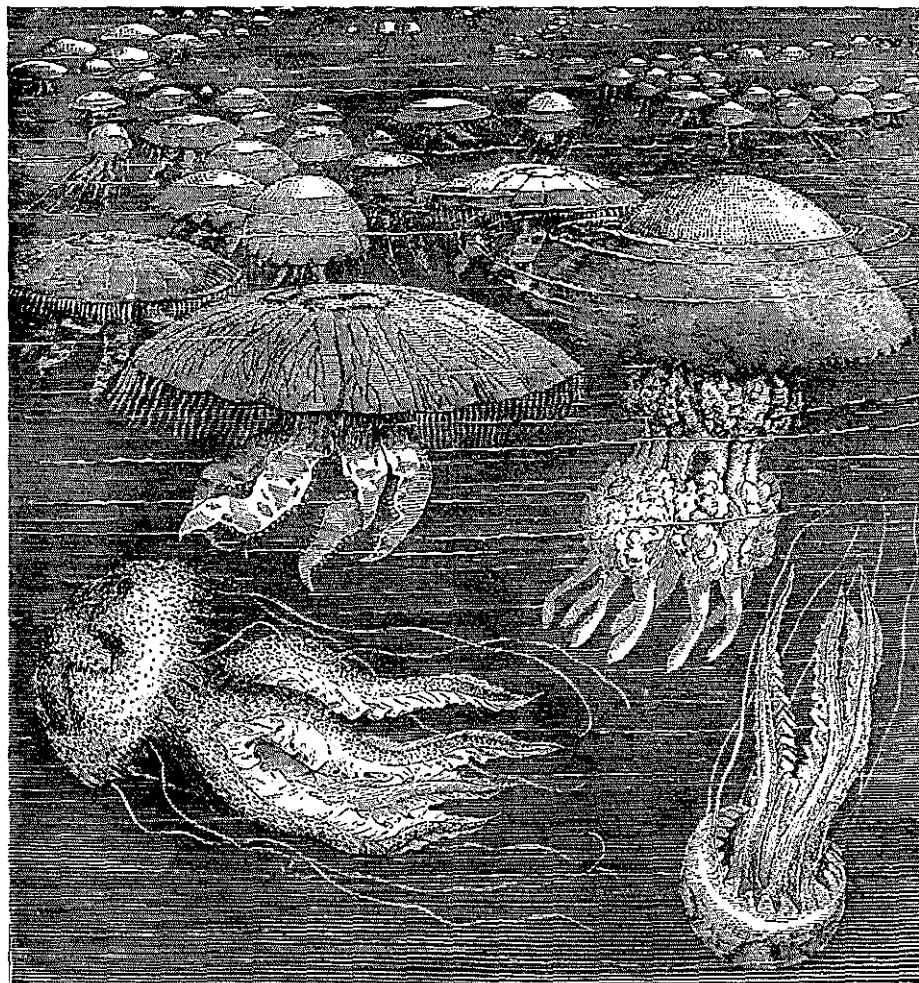
Aanefisk og Kuffertfisk.

baglæns Løb leger Tagfat med hverandre — en Parringsleg, hvortil Reglerne er foreskrevet i disse Skaldyrs Love om Formering. — Fra Krabbernes lyse, sandede Tumbleplads trænger vi igennem et mørkt Vildnis af olivengrønne og brune Alger —

Bladtang og Blåretang og flere andre Arter, der vokser paa selve Havbunder, paa Sten eller paa Muslinger, og hvis bløde, grenede Stængler med deres sivformede og fingrede Blade svajer hid og did og bevæger sig med Strømningerne i Vandet. Sceneriet her fører Tankerne hen paa en bølgende Kornmark. Paa disse Tangplanters Blade og Stængler snylter Tanglusene, og imel-



Fosforesceret Havflade.



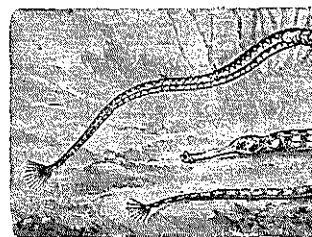
Meduser.

sende Punkter, der ligesom Perler skinner os i Møde fra Havbundens Mørke. Man aner noget levende i Forbindelse med disse lysende Punkter, og Anelsen bliver til Vished. Et bladformet Legeme hæver sig paa Stedet i en Sky af Dynd. Det er en Fladfisk — en Flynder eller en Tunge. Men ogsaa denne Skabning har Anelser, og den har anet en Fare, hvorfor den ogsaa straks trækker sig tilbage og lægger sig fladt ned paa Bunden igen, saa den næsten bliver usynlig. Dette er dens eneste Forsvarsmiddel.

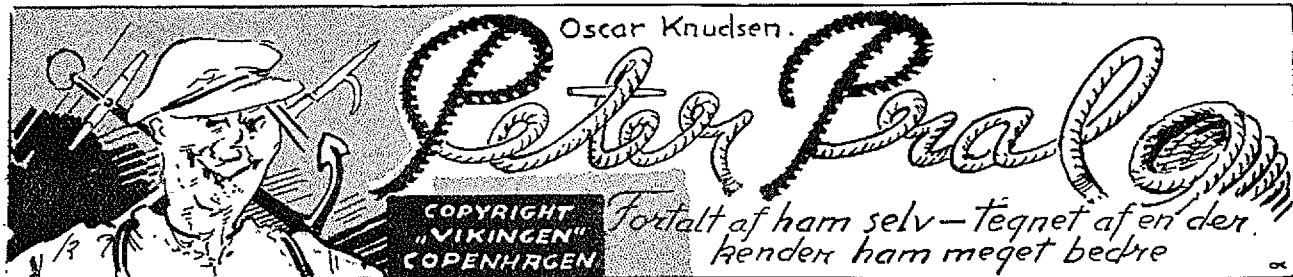
Efterhaanden som vi kommer i de mere tempererede Zoner og ned i de større Dybder, bliver Afvekslingerne ogsaa større og hyppigere. Paa vor Vej møder vi Myriader af Fisk og store og smaa Havpattedyr, der gennemfarer Verdenshavene i alle Retninger, umaadelige Stimer af Meduser, Gopler og Polyper, der føres hid og did

lem dem farer Tanglopper og Rejer omkring i kaade Spring som Græshopper. Kommer vi atter ud af dette Tang-Vildnis, kan det hænde, at Bundens Farve bliver mere uensartet. Lyse Sandbælter og Pletter skinner hist og her frem gennem et mørkt Overlag af Dynd. Ogsaa i dette Dynd er der Liv. Her kan man finde Aalen i Vintersøvn eller træffe den paa dens Vandring. Pludselig fanges vor Opmærksomhed af to ly-

af Strømningerne i Vandet, Bløddyr og Skaldyr og mange andre Skabninger af de sælsomste Arter og Former opfylder Oceanernes Dyb med det mest forskelligartede Liv og i en Mangfoldighed, der nærmest kan sammenlignes med Sandkornene paa deres Bund og ved deres Bredder. Og for



Havheste.



1. Let os now blive enige, younge Snork

Naa?



2. De maa skrive, at deres Far' skal sende de 10,000. Dollars - G-mændene, er paa Sporet.



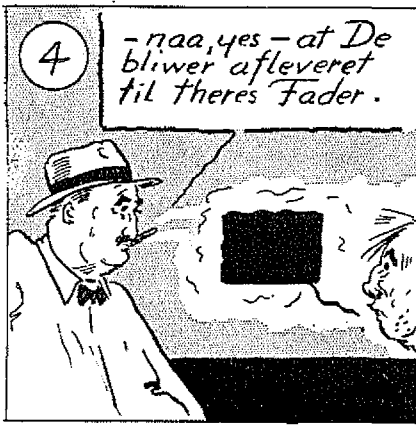
3. Jo, understand, Snork - hvis G-mændene befrier dem - kan jeg ikke forhindre at ---

At, hva?

Tigern (the Tiger) og jeg havde højest Parlamentarisk Syn at se den lille Gruppe af alvorlige, sammenbidte Mænd, der her drøftede Mulighederne for en fredelig Løsning af Konflikten. Cigarene var kommet paa Bordet, og Røgen spandt sit lette, luftige Elverpigeslor over den skumle Bagbutik i 24. Gade, San Francisco, U. S. A.

Men saa brugte han List. Det var et ejendommeligt Syn at se den lille Gruppe af alvorlige, sammenbidte Mænd, der her drøftede Mulighederne for en fredelig Løsning af Konflikten. Cigarene var kommet paa Bordet, og Røgen spandt sit lette, luftige Elverpigeslor over den skumle Bagbutik i 24. Gade, San Francisco, U. S. A.

Han var en dreven Forhandler, Tigern. Det var beundringsværdigt at lægge Mærke til den fint accentuerede Maade, han førte Forhandlingerne paa. Ordene var knappe, korte, men præcise, en høj begavet Amerikaners dannede og fint kultiverede Diskussionsform.



4. - naa, yes - at De bliver afleveret til theres Fader.



5. De bliver udleveret til "old Snork" - og jeg ---



6. -- til "den elektriske Stol"

Well

De vil lægge Mærke til, at paa Billedet herover er den Klamme, hvori Tegneren sædvanligt anfører mit Svar, - kulsort. Dette er et gammelt japansk Trick, der antyder, at jeg blev stum. Og det blev jeg ogsaa ved Tanken om den djævelske Snedighed

.....hvormed min Modstander havde konstrueret sin Angrebsmetode. Han stillede mig virkelig i den Situation, at det var tvivlsomt, om jeg kunde undgaa at blive udleveret til min kære Fader. Jeg havde et frygteligt Valg at træffe.

Jeg tror, man kan sige, at Tigerns Argumenter var slaaende. Han hamrede ind i min Bevidsthed. Gang efter Gang, hvad jeg risikerede ved at stille mig kontrær. Men samtidig begik han den Dumhed at stille sig blot. - H-a-n - v-a-r - b-a-n-g-e!! - for "Stolen" (human amerikansk Hærrettelsesmaskine).



7. Snork - eller "den elektriske Stol." - ded ene er jo ikke værre end ded andet



8. Hvis De skriver, Snork, kan jeg maa ske ordne thet --

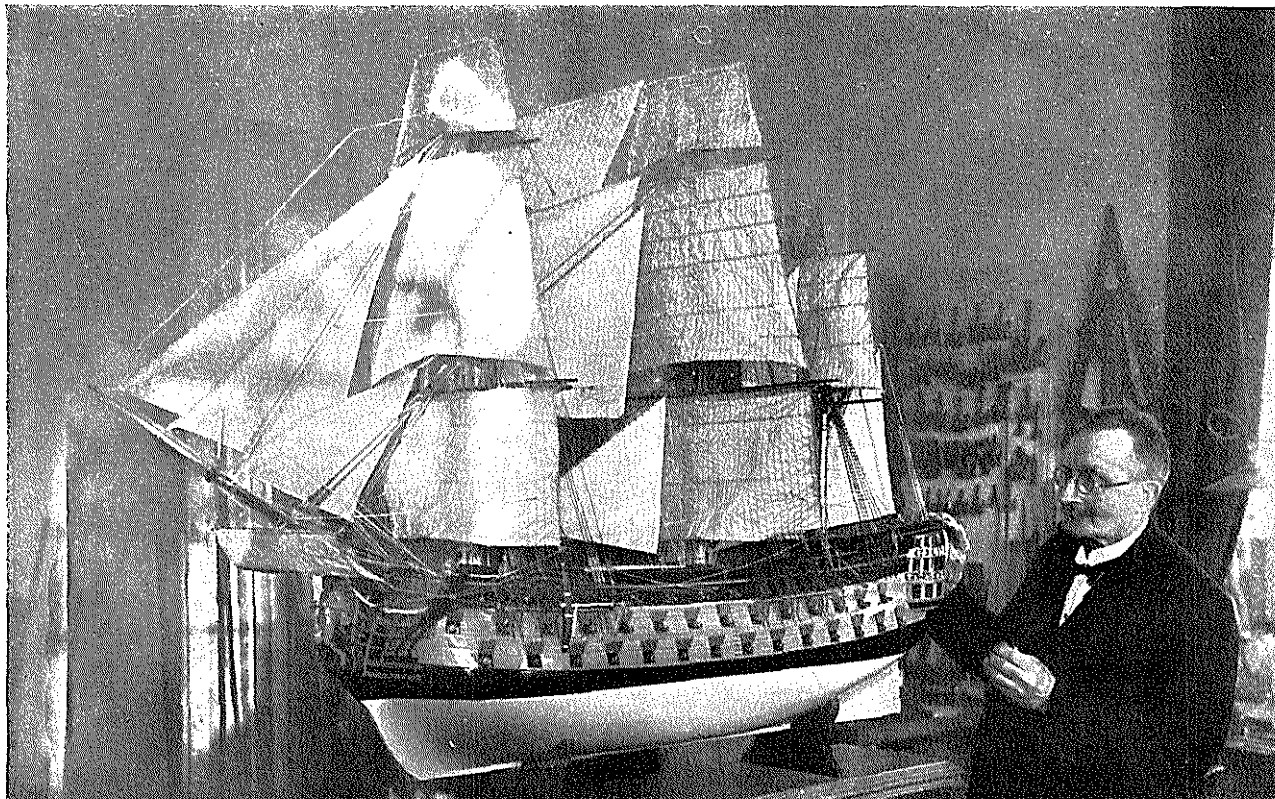


9. Saa at De kan flygte inden De naar deres Faders Hus ---

Som den fine, aandelige Fægter jeg er, benyttede jeg hans Bløttelse til min egen Fordel. Enhver trænet Diskutør vil sikkert give mig Ret i, at ovenstaaende Parade var enstaaende elegant udført. Tigern maatte sænke sin Kaarde - (altsammen aandeligt talt.)

Han var "mede", som man siger i Ringen. Nu begyndte vi at finde hinanden. Og hvorfor skulde Tigern ikke ogsaa have sin velfortjente Lon for det Stykke Arbejde, han havde udført, ogsaa i min Interesse. En mild og forsonlig Stemning lyste sig ind mellem os.

Man vil have bemærket, at de fleste af ovenstaaende Billedtekster er oversat til delvis Amerikansk. Jeg har ment at maatte gøre det saaledes for at bibeholde det smukke, amerikanske Sprogs sære Klangfarve, uden at det dog bliver uforstaaeligt for Danske, der ikke behersker det angelsachsiske Sprog. Talrige Breve siger mig, at Experimentet er lykkedes. Forf.s Anmærkning. Deres P. Pral, esquire.



Modellerer Dørge med sit sidste Arbejde, Christian d. VII

Søværnets Modellerer Dørge

DEN 1. FEBRUAR fylder Modellerer ved Søværnet, Otto Christian Ludvig Dørge, 70 Aar.

Allerede i 80'erne begyndte Dørge Uddannelsen ved Skibsbyggeriet og i Konstruktionskontoret og erhvervede sig herved det indgaaende Kendskab til Skibsbyggeri, som var en nødvendig Forudsætning for det Værk, der senere blev ham betroet: En Videreførelse af „Den historiske Modelsamling paa Holmen“, der staar som et Udtryk for Marinens Historie saavel i de glørværdige Perioder som i beskednere Dage.

Paa 70-Aars Dagen kan Dørge se tilbage paa sit Livsværk med Glæde og Stolthed. Ikke mindre end 40 Skibsmodeller, tro Kopier af den danske Marines Skibe, har Dørge bygget og tilført Samlingen. Alle disse Modeller er udført med en enestaende Akkuratelse, saaledes at Eftertiden ikke kan være i Tvivl om selv den mindste Detaille. Hvad en saadan Produktion betyder, vil man kunne forstaa, naar det fortælles, at flere af disse Modeller har kostet Aars Arbejde at udføre. Det skal saaledes nævnes, at Dørge for Tiden arbejder paa Bygningen af Orlogsskibet „Christian VII“ og først afslutter sin Virksomhed ved Søværnet, naar denne Model om et halvt Aars Tid ventes færdig. Modellen har der med Afbrydelser været arbejdet paa en halv Snes Aar, men selv uden Afbrydelser maatte der regnes med ca. 5 Aar til dette Arbejde. Modellen er et Pragtstykke, som danner en værdig Afslutning paa Dørges Virksomhed i Søværnet, og den kunde kun udføres af en Mand, der foruden fremragende haandværksmæssig Dygtighed er i Besiddelse af Kunstnerblik.

Enhver, der har besøgt Modelsamlingen paa Hol-

men (der paa Grund af den meget store historiske Værdi under de nuværende Forhold er flyttet til Frederiksborg Slot), er faldet i Begejstring over de dejlige Skibsmodeller, maaske uden at tænke paa, at den stille og beskedne Mand, som færdedes derude i Modelsamlingen, havde udført de skønneste af Modellerne. Og se engang de skønne Skibsmodeller i Holmens Kirke!

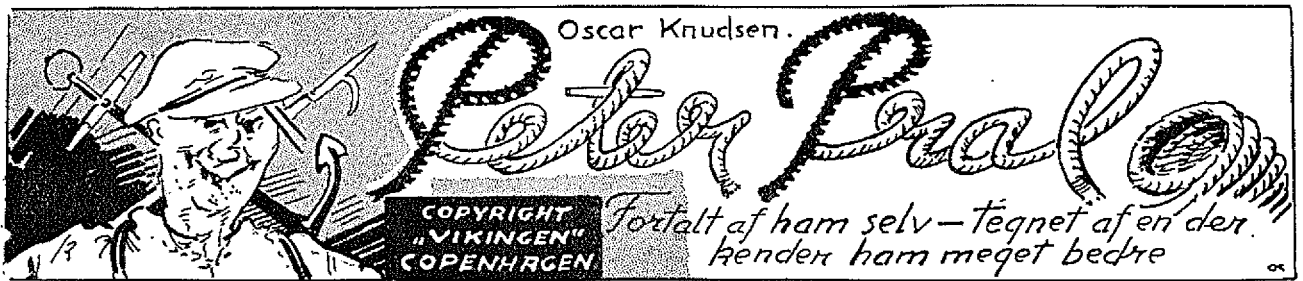
Ogsaa ud over Landets Grænser er Dørges Navn kendt af de fleste, der har med Modelbygning at gøre. Mange Modeller har Dørge udført for Rigmænd i Udlandet, og det var en Ære ikke alene for dansk Skibsbygningskunst, men ogsaa for Dørge personlig, da han efter Anmodning fra Professor i Krigsskibsbygning ved Massachusetts Institute of Technology William Hovgaard byggede en stor Model af Orlogsskibet „Christianus Qvintus“ til Naval Departement i Boston.

For sit fortjenstfulde Arbejde har Staten hædret Dørge med Fortjenstmedaillen og Ridderkorset.

Hvor mange Marinemalere er endelig ikke Dørge Tak skyldig? Hans redbonne og kyndige Vejledning har betydet meget for Malere, der dyrkede det maritime Slagmaleri, og Christian Mølsted kommer her i første Række.

Enhver, der interesserer sig for den fine Modelkunst, vil i Dag sende Dørge en Tak, og Søens Blad „Vikingen“ vil være blandt de første til at bringe en hjertelig Lykønskning med Tak for det, der er skabt, og dertil knytte Ønsket om endnu mange Arbejdsaar til Frembringelse af flere skønne Modeller.

Paul S.



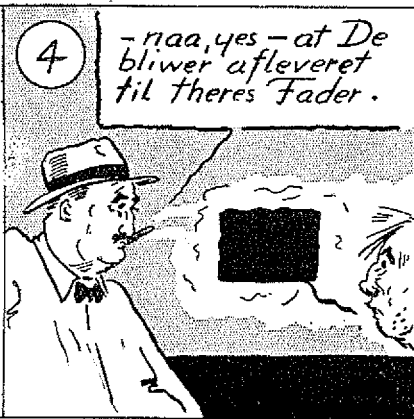
Tigeren (the Tiger) og jeg havde hejst Parlamentarlag. Vi havde betraadt Kompromissernes Vej, — vi forhandlede. Dette menneskelige Rovdyr havde anbenbart gjort sig klart, at jeg i k k e lod mig knække eller buje ved korporlige (d. v. s. legemlige) Midler. Takket være Jacksons aarelange Træning var jeg vel blevet immun.



Men saa brugte han List. Det var et ejendommeligt Syn at se den lille Gruppe af alvorlige, sammenbidte Mænd, der her droftede Mulighederne for en fredelig Løsning af Konflikten. Cigarerne var kommet paa Bordet, og Røgen spandt sit lette, luftige Elverpigeslø over den skumle Dagbutik i 24. Gade, San Francisco, U. S. A.



Han var en dreven Forhandler, Tigeren. Det var boundingsværdigt at lægge Mærke til den fint accentuerede Maade, han førte Forhandlingerne paa. Ordene var knappe, korte, men præcise, en højt begavet Amerikaners dannede og fint kultiverede Diskussionsform.



De vil lægge Mærke til, at paa Billedet herover er den Klamme, hvori Tegneren sædvanligt anfører mit Svar, — kulsort. Dette er et gammelt japansk Trick, der antyder, at jeg blev stum. Og det blev jeg ogsaa ved Tanken om den djævelske Snedighed



..... hvormed min Modstander havde konstrueret sin Angrebsmetode. Han stillede mig virkelig i den Situation, at det var tvivlsomt, om jeg kunde undgaa at blive udleveret til min kære Fader. Jeg havde et frygteligt Valg at træffe.



Jeg tror, man kan sige, at Tigerens Argumenter var slænde. Han hængte ind i min Bevidsthed, Gang efter Gang, hvad jeg risikerede ved at stille mig kontrær. Men samtidig begik han den Dumhed at stille sig blot. — H-a-n — v-a-r — bange!! — for „Stolen“ (human amerikansk Hænderettelsesmaskine).



Som den fine, aandelige Fægter jeg er, benyttede jeg hans Blottelse til min egen Fordel. Enhver trænet Diskutor vil sikkert give mig Ret i, at ovenstaaende Parado var enstaaende elegant udført. Tigeren maatte sænke sin Knaarde — (altsammen aandeligt tal).

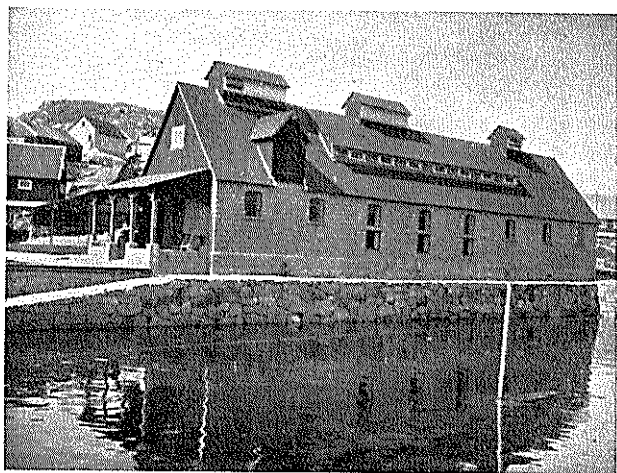


Han var „nede“, som man siger i Ringen. Nu begyndte vi at finde hinanden. Og hvorfor skulde Tigeren ikke ogsaa have sin velfortjente Lon for det Stykke Arbejde, han havde udført, ogsaa i min Interesse. En mild og forsonlig Stemning lyste sig ind imellem os.

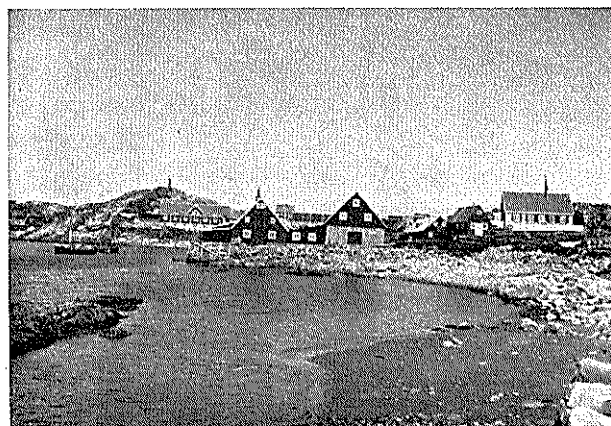


Man vil have bemærket, at de fleste af ovenstaaende Billedtekster er oversat til delvis Amerikansk. Jeg har ment at maatte gøre det saaledes for at bibeholde det smukke, amerikanske Sprog sværgne Klangfarve, uden at det dog bliver uforstaaeligt for Danske, der ikke behersker det angelsaksiske Sprog. Tulrige Breve siger mig, at Experimentet er lykkedes. Forts. Anmærkning. Deres P. Pral. esquire.

DET NYE GRØNLAND



Slakteriet i Julianehaab.

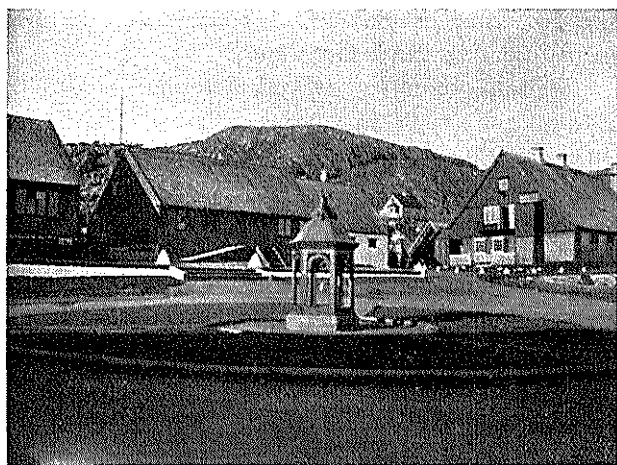


Kolonien Godthaab.

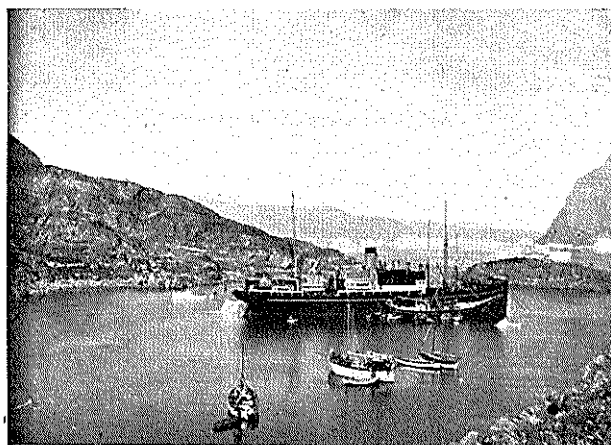
NAAR Fruekirkenes Klokker og Frelserens Kirkes Klokkespil og Landets øvrige Tusindkor af Kirkeres Tonespil lyder over det „gamle“ Land, maa det ikke glemmes, at der oppe paa Færøerne, Island og Grønland ogsaa ringer Hundrede af Kirkeklokker, ofte sprøde og smaa, men altid manende til at vende det „jordiske“ Blik mod det høje, mod „Evhigheden“, mod

er i Orden! Der er lige langt til Himlen fra Domkirken i København og fra Kirkespiret i Thule.

Island er gaaet sine egne Veje. Færøerne er den færøske Del af Danmark, men Grønland er vor

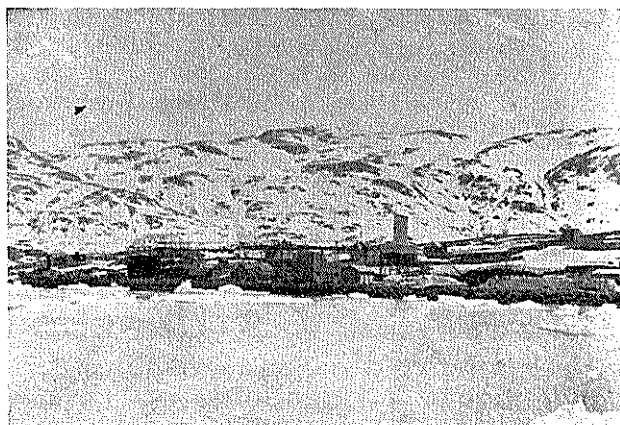


Torvet i Julianehaab.

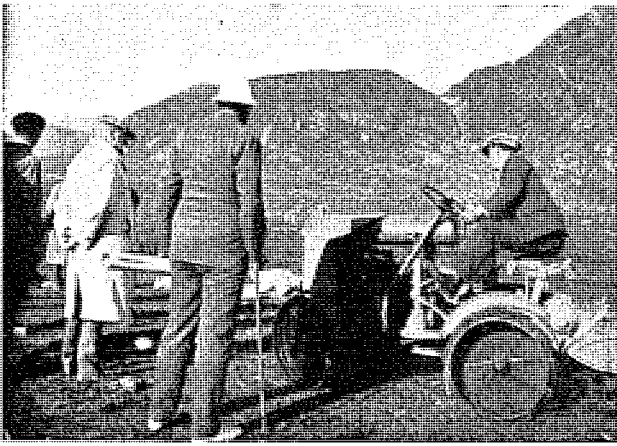


Motorskipet „Disko“ i Umanak Havn.

det ukendte, vore Følelsers og største Tankers op-højede Maal. I Thule ligger den „fjerneste“ Kirke, i Scoresbysund findes et Gudshus, som under normale Forhold kun en Maaned om Aaret har Forbindelse med Danmark, men det gør jo ikke saa meget, naar blot Forbindelsen med den store Mester



Kryolitbrudet i Ivigtut (Danskbyen).



Demonstration af Motorfræser. Julianehaab.



Umanak med det mærkelige Fjæld.



Sangforeningen Sukkertoppen.



Gammel Grønlanderhytte.



Upernivik.

Koloni, en umoden Del af det danske Rige, trods stedlige Landraad, der fungerede paa samme Tid,

som Alverden anerkendte Grønland som umodent Land, fuldgodt dansk Koloniamraade! Intetsteds toner Julesangen saa lødigt som fra vore grønlandske Landsmænds Struber. Intetsteds fejres Julen mere intensivt end i Grønland.

Men hvordan ser der ud deroppe? Sidder de Eskimoer i Jordhytter og skraaler slavisk med i Julekoret? Nej, Grønland nu om Dage er langt fra det, de fleste Danske — og særligt Udlændinge — antager det for at være. Naturligvis er der Bosteder i Grønland, som ligger fjernt fra Civilisationen, men vi finder det fuldt berettiget at vise et Par Billeder fra det moderne Grønland, hvor Overtroen ikke kan lure i Krogene som før, hvor Erhvervet kan udfolde sig, og hvor Julen kan fejres uden hedensk Tvang.

Kay L. Brand.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



ATLANTIS

Af Gustav Kragh

(Fortsat)

Den romerske Historieskriver *Tinagenes*, som levede i det første Aarhundrede efter K. F. og har skrevet om Galliens Historie, deler Galliens Befolkning i tre Grupper: 1) de indfødte Galler, 2) de ariske Galler og 3) Folk, der var indvandret fra en stor Ø, som hed *Atlantis*.

Den græske Filosof *Proklos* har skrevet et nu bortkommet Værk, hvoraf der kun eksisterer Brudstykker; men i nogle af disse tales om Øer, som ligger i Havet uden for *Herkules Støtter* (Gibraltar). Ligeledes meddeler *Proklos*, at Præsterne i Sais har vist den alexandriske Filosof *Krantor* nogle Søjler, hvorpaa der i Hieroglyfskrift stod optegnet Brudstykker af *Atlantis* Historie. Dette var sket 300 Aar efter *Solons* Besøg.

Diodorus Siculus, en græsk Historieskriver, der levede paa Kejser Augustus Tid, fortæller om, hvorledes Fønicierne efter flere Dages Sejlads uden for *Hercules Støtter* saa et stort Land i Havet.

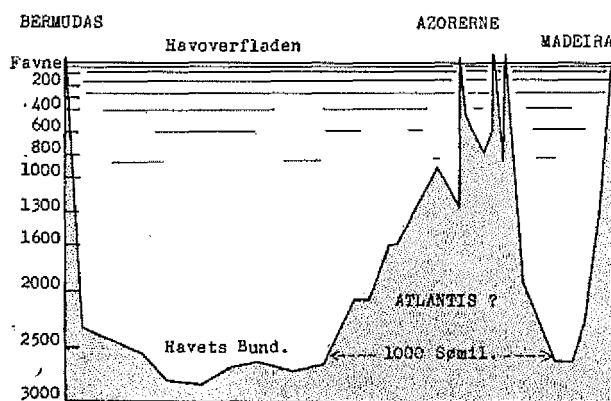
Sammenligner man nu disse forskellige Beretninger og samtidig lægger Mærke til, at der ikke i nogen af vore nu kendte fem Verdensdele har fundet nogen fuldstændig Udslættelse af Land og Befolkning Sted, ligger det nær, at det maa være et ikke mere eksisterende Kontinent, der tales om — *Atlantis*!

Foruden Beretningerne taler, som foran nævnt, og saa Kendsgerningerne for, at *Atlantis* har været en Virkelighed og ikke er en Myte. Men disse Kendsgerninger rækker saa langt ind paa Videnskabens Omraade, at jeg hverken kan eller tør komme dem for nær — jeg skal blot anføre, af hvilken Art disse Kendsgerninger er og derefter ganske kort nævne nogle Eksempler uden videre Kommentarer.

- 1) Undersøgelser af Havdybden.
- 2) Kendsgerninger fra Plante- og Dyreriget.
- 3) Studium af Sprog, Folkestammer og Folketyper.
- 4) Kendsgerninger fra Menneskenes Værker.
- 5) Pyramiderne.
- 6) Paaskeøen.
- 7) Nyere Undersøgelser.

Ad 1) Engelske og amerikanske Orlogsmænd har loddet og aflagt Atlanterhavets Dybde. Det viser sig herved, at paa en Strækning fra ca. 50° N. Br. og ca. 45° V. Lgd. skraat ned i Retning af Brasiliens Nordøst-Kyst og derfra næsten vinkelret i Sydøst over imod Afrika i en Linie, der skærer gennem Øerne St. Paul og Ascension, strækker sig en Højdyrg. Om-

trent ved Ækvator og paa ca. 10° V. Lgd. bøjer Ryggen lige mod Syd ned til Øen *Tristan d'Acunha*. Den hæver sig fra Oceanets Bund som vist paa nedenstaaende Skitse af Atlanterhavets Profil mellem Bermudas



Profil af Atlanterhavets Bund mellem Bermudas og Azorerne.

og Azorerne, og man ser, hvorledes den fra ca. 3000 Favnes Dybde hæver sig op til Havets Overflade, med Azorerne over denne.

Ad 2). Naturforskerne har en Teori om, at enhver Dyr- og Planteart er opstaaet paa en bestemt Del af Jorden og derfra har spredt sig videre og videre. Dersom man sammenligner den vestlige Halvkugles Flora med den østliges, finder man i Amerika forskellige Træer og Planter, som f. Eks. Bambus, Tomat, Banan og Bomuld, der saa langt tilbage, som den historiske Tid rækker, ogsaa har været kendt paa den østlige Halvkugle, og som kun ved Menneskets Hjælp har kunnet komme fra det ene Kontinent til det andet. Forbindelsen over de store Have kan ikke være sket paa anden Maade end over mellemliggende Land — *Atlantis*?

Det samme gælder Dyreriget. Hesten f. Eks. stammer fra Amerika; men har ogsaa levet i vild Tilstand i Europa, før Mennesket tæmmede den. I hele det Tidsrum, vor Historie kender, er intet vildt Dyr tæmnet til Husdyr — det vil sige, at der maa have levet Mennesker i civiliseret Tilstand i de Masser af Aar, der skal til for at opdrætte og tæmme saa mange nyttige Dyr. Hvor har de Mennesker levet? Ikke i Amerika eller Europa — maaske i *Atlantis*?

Ad 3) Ved Studium af de forskellige Folkestammers Sprog kan anføres mange typiske Eksempler paa Lighed mellem Sproget hos Folk, der lever adskilt

af Havet, som tyder paa, at disse Mennesker stammer fra samme Kontinent — *Atlantis*? Dette gælder ligeledes for Folketyperne.

Ad 4). Papir — Papyrus — var kendt i saavel det gamle Mexiko som i Ægypten. Mexicanerne samlede Bladene som vi vore Bøger; Ægypterne brugte Papyrus i Ruller, ligesom senere Grækerne og Romerne. Ploven var kendt baade i Peru og i Ægypten. I Peru blev den trukket af Mennesker, i Ægypten af Heste; men i begge Lande var det Skik, at Landets Overhoved een Gang om Aaret selv foretog en Pløjning. I Peru og i Mexiko brugtes et lignende Postbefordringssystem som i Persien paa *Herodots* Tid. Da *Columbus* naaede Sydamerika udfør Honduras Kyst i 1502, kom et stort Sejlskib, lastet med Varer, ham i Møde. Skibet lignede i alle Hovedtrækkene ganske hans egne Skibe. Man finder lignende Billedhugerarbejder i Sydamerika som i Ægypten og Indien.

Der maa derfor have været et fælles Bindeled mellem Landene paa den østlige og vestlige Halvkugle — *Atlantis*?

Ad 5). Vi kender Ægyptens Pyramider — i Mexiko findes lignende mægtige Bygningsværker. *Cortez* fortæller, at han i een Egn talte over 400. De ægyptiske Pyramider staar med de fire Sider nøjagtigt i Nord, Syd, Øst og Vest — det samme gør Fler-tallet af de mexikanske. I det indre af de ægyptiske Pyramider fører smalle Gange ind til et eller flere Kamre — det samme er Tilfældet med de mexikanske. Ogsaa i Indien har man fundet lignende Pyramider. Pyramiderne har derfor sikkert samme Oprindelse — *Atlantis*?

Ad 6). Paa Paaskeøen — en af Polynesiens mest ensomt og afsides liggende Øer — findes en stor Del Oldtidslevninger, som stærkt minder om det gamle Ægyptens Kunst. Ogsaa her er bygget Pyramider, som ganske ligner de ægyptiske. Men det mest forbavsende, man finder paa denne lille Ø, er dog de mægtige Gudebilleder, udhugget i Sten i den præhistoriske Tid. De største er ca. 8 m høje, og de fleste af dem bestaar kun af et kæmpemæssigt Stenansigt uden Baghoved. De staar dels isoleret, dels i Grupper ned langs Øens Bakkeskraaninger og vender alle Ansigtet mod Havet. Hvem har udført disse ældgamle Værker? Alt tyder paa, at Paaskeøen engang har været en Del af et mægtigt Rige med højt kultiverede Beboere — *Atlantis*?

Ad 7). Af vor Tids Forskere har især den tyske Arkæolog *Heinrich Schliemann* (1822—1890) stærkt hævdet, at *Atlantis* har eksisteret. Da han i 1873 fore-

tog Udgravninger i det gamle Troja, fandt han mellem andre Oldtidsskatte en ejendommelig Bronzevase. Inden i Vasen laa forskellige Lerstykker, nogle smaa Figurer af et ukendt Metal, nogle Mønter af samme Metal samt nogle udskaarne Genstande i forstenet Ben. Paa Bronzevasen var indgraveret i föniciske Hieroglyfer: „*Fra Kong Chronos af Atlantis*“.

Schliemanns Søstersøn, som ogsaa var Arkæolog, fandt senere — idet han fulgte skriftlige Vejledninger fra Farfaderen — i Louvre en Samling Genstande, der stammede fra Centralamerika. Her imellem var nogle Brudstykker af en Lervase af samme Form og med Dekorationer som Bronzevasen fra Troja, og mellem disse laa Genstande af forstenet Ben, som ganske svarede til de, den ældre *Schliemann* fandt i Bronzevasen. Efter seks Aars Forløb besluttede den yngre *Schliemann* sig — ogsaa efter Farfaderens Anvisning — til at slaa Bronzevasen itu, og ud af Bunden faldt da en hvid, sølvglinsende Medalje, hvorpaa der paa den ene Side stod indgraveret nogle mærkelige og ulæselige Tegn, og paa den anden, i föniciske Hieroglyfer: „*Stammer fra Templet med de gennemsigtige Mure*“. Senere fandt samme *Schliemann* ved Udgravninger i Sais i Ægypten nogle Medaljer, hvoraf to var ganske som den i Bronzevasen fundne. Nogle Aar efter fandt han paa Afrikas Vestkyst, indkapslet i vulkanske Stensorter, et Barnehoved af samme hvide Metal. Alt dette tyder ogsaa paa, at der maa have været et fælles fortidigt Kulturland, hvorfra de Lande, vi hidtil har anset for Jordens ældste Kulturstater — Ægypten, Mexiko, Peru og Assyrien, har modtaget deres Kultur. Hvor har dette Land da ligget, og hvad var dets Navn — *Atlantis*?

Fremtiden vil sikkert bringe Lys og Klarhed over dette mægtige Fortidsrige, ligesom det nu er lykkedes at afdække Sandheden om Pompeji, Herculanium og Stabiæ, hvis Eksistens længe blev regnet for en Myte — ligesom Kundskaben om det gamle Ægyptens høje Kultur, som allerede *Herodot* skildrede og i den Anledning blev kaldt „*Løgnens Fader*“ — ligesom Resultaterne fra Troja og andre Oldtidens Kulturomraader, hvor Videnskabsmændene nu afslører det ene opsigtsvækkende Fund efter det andet!

Litteratur:

V. Garde: „*Vejledning til Besejling af Grønland*“.

Carl Sund: „*Det sunkne Kontinent*“.

D. Mereschkowskij: „*Das Geheimnis des Westens, Atlantis — Europa*“.

Ignatius Donnelly: „*Atlantis, the antediluvian world*“.

	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			

Den galante

2. Afsnit

Af Hansen Vildrose
Ill. af Ernst Køhler

Sørøver

VED Landgangen i Montevideo havde Pepe allerede besluttet sig for Sømandslivet, men han vilde ikke være simpel Matros, han vilde være Styrmand og helst paa en Passagerbaad. At han ikke havde lært Navigation, tog han ikke saa nøje, det mente han var der Tid nok til at lære, naar han først havde faaet en Hyre — men der var ingen Hyre for Tiden i nogen større Baad, og en lille Skonnert sagde han nej Tak til. Han havde jo baade Penge og Tid nok til at vente, til noget bedre viste sig i Horisonten.

Hadde Pepe været en almindelig Sømand med et almindeligt Udseende, havde han maaske faaet Lov til at gaa rundt og passe sig selv, til han en skønne Dag havde brugt sine Penge og set sig nødsaget til at tage til Takke med Skonnerten for at opholde Livet. Men nu var han, til Held eller Uheld for ham, ikke nogen Almindelighed, hverken i den ene eller den anden Retning, derfor varede det heller ikke længe, før han gjorde sig bemærket hos det smukke Køn, der

var lige saa ivrige her som i hans Hjemby Palos efter at hviske ham kælnne Ting i Ørene, og inden der var gaaet en Uge, fandt han sig selv som en kærkommen og velset Gæst i de fleste af Montevideos bedste Familier, hvor det Rygte havde indsnegget sig, at han var en ægte og hovedrig Hidalgo, der var blevet ked af sit Hjemlands Skønheder og rejst her over for at finde sig en Livsledsagerinde — og her var baade Fædre og Mødre nok, der med aabne Arme vilde modtage den belevne Adelsmand som Svigersøn.

Pepe var nu blevet til Don Pepe, Hidalgo, alle Skønheders erklærede Yndling og alle Ballers første Løve, og han nød Tilværelsen, drak og spillede og tabte store Summer, som han udbetalte med et Smil.

Paa denne Maade gik et Par Maaneder. Pepe spillede og tabte den ene Sum Penge efter den anden, morede sig snart med en Skønhed og snart med en anden. At han ikke blev fast hos nogen af dem, havde vel nærmest sin Aarsag i, at dem, han kastede sine



Pepe var nu blevet
til Don Pepe,
Hidalgo, alle
Skønheders
erklærede Yndling.

B. Køhler
-41

Øjne paa og som tiltalte ham mest, allerede var gifte.

Lidt efter lidt naaede hans Ry som Pengematador og Ætling af en af Spaniens rigeste Slægter frem til Pengeudlaanernes Øren, og længe varede det ikke, før disse noble Herrer tilbød ham deres Assistance, hvis han skulde komme i en øjeblikkelig Forlegenhed — selvfølgelig mod gode Renter. Pepe syntes, det var Synd at vise de ædle og tjenstvillige Gentlemen fra sig, han modtog deres Tilbud, kradsede sit Navn ned som Kvittering for Beløbet og levede videre i Sus og Dus. Naar Forstærkningen fra Spanien naaede frem, kunde de Herrer bare henvende sig hos ham med Papiret. Pengeudlaanerne gned sig i Hændedne af Tilfredshed. De savde faaet en Fisk i deres Garn, som var værd at regne med.

Maanederne gik, men de ventede Penge fra Spanien udeblev, og tilsidst begyndte Pengeudlaanerne at blive mindre villige til at forstrække ham, ja, enkelte begyndte endog at knurre over, at han endnu ikke havde indløst sin Kvittering og truede med at lade hans Forhold nærmere undersøge. Han sendte dem et af sine mest straalende og tillidsvækkende Smil og lovede at komme Dagen efter og bringe sit Forhold til dem i Orden.

Samme Aften undersøgte Pepe sin Kuffert og kom til det Slutresultat, at han ikke var god nok for en enkelt Peso endsige for de Tusinder, han allerede skyldte bort. Han tabte dog ikke Hovedet af den Grund, men pakkede omgaaende sin Kuffert og gik ned til Havnen, hvor en god Ven af ham netop laa sejlklar med en hurtigsejlende Skonnert. Han fortalte ikke Vennen et Ord om sin Stilling, men bad ham kun om at tage sig med paa et enkelt Togt. Han var blevet led og ked af det overanstrengende Liv i Montevideo og længtes nu efter for en Tid at komme bort fra det hele og hvile lidt ud i den friske Havluft.

Vennen vilde hellere end gerne have ham med, men kun paa den Betingelse, at han betalte ham en Styrmands Hyre, hvis han hjalp til med noget om Bord. Pepe modtog Tilbudet med et Smil, men med den Tilføjelse, at hans Hyre kunde de jo altid senere more sig sammen for i Rio eller et hvilket som helst andet Sted, Skonnerten anløb. — Saa stak Pepe igen til Søs.

Pepe samlede ikke Rigdomme i de 5 Maaneder, han tilbragte om Bord i Skonnerten, men han erhvervede sig til Gengæld en Mængde praktisk Viden om Navigation og Sejlføring, der gjorde, at da han en skønne Dag sagde Vennen Farvel i Rio, var han fuldtud kompetent til at tage ud som første Styrmand med hvilken som helst Raasejler, og det varede heller ikke mange Uger, før han fik en Chance som Styrmand med en Ostindiefarer. Med denne befor han baa- de Asiens og Amerikas Kyster i omtrent 4 Aar, men da han igen mønstrede af i Rio, var han næsten lige saa fattig, som da han gik om Bord i den. Økonomi havde aldrig været hans stærke Side, og jo mere han tjente, des mere brugte han.

I Rio begyndte han, som tidligere i Montevideo, at spille Greve og stifte Gæld, men her var Kreditorerne ikke saa langmodige som sidste Sted. De satte Politiet efter ham, men i sidste Øjeblik lykkedes det ham at undslippe Lovens Arm og Gældsfængselet, og en tidlig Morgen sagde han de sørgende Kreditorer Farvel og stak af som anden Styrmand med en Skon-

nert, der skulde til Guineakysten efter en Last Slaver til Plantagerne i Vestindien. Hyren var paa Procenter af Lastens Overskud, der skulde udbetales efter hver fuldendt Rejse, men Forhyringskontrakten var bindende for begge Parter for et Tidsrum af 2 Aar og med Opsigelse før Skibets Afgang fra sidste Lasteplads.

Her var Pepe for engangs Skyld kommet ind i noget, der gav Penge. Rejsen forløb hurtigt, og da Skonnerten naaede Vestindien, hvor Efterspørgslen efter „sort Kød“ netop var umættelig og Priserne svimlende høje — og „kun“ en Trediedel af Slaverne var døde under Vejs, blev der et Overskud til Pepe, som han end ikke i sin vildeste Fantasi havde drømt om. Han ligefrem svømmede og fraadsede i Penge. Han spillede vildt og morede sig og nød Livet og sin Ungdom i den Grad, at han glemte baa- de Skonnert og Kontrakt, og da den Dag kom, da Skuden atter laa klar til Afgang, maatte Skipperen henvende sig til Politiet om Hjælp til at finde ham.

Pepe maa have været en Styrmand af Format, for Skipperen laa samfulde fem Døgn sejlklar i Havnen og ventede paa ham, mens Politiet gennemtrawlede baa- de Byen og dens nærmeste Omegn for at finde ham, men uden Resultat. Han var som forsvunden fra Jordens Overflade, og til sidst hældede baa- de Skipper og Politi til den Anskuelse, at hans mange Penge maaske havde fristet en eller anden af de mange Eventyrere, Byen var oversvømmet af, til at hjælpe ham over i Evigheden — og dør følte ingen Lyst til at spørge efter ham. Tilsidst opgav Skipperen Eftersøgningen, søgte en anden Styrmand og stak til Søs.

Skonnerten var knapt ude af Syne, før Pepes krøllede Hoved og smilende Ansigt dukkede frem fra en lille Pavillon i selve Politimesterens Have, hvor han havde tilbragt Tiden behageligt sammen med Politimesteren selv og dennes spanskfødte Hustru, som Pepe havde indbildt, at Skipperen kun var saa forhippet paa at faa ham om Bord igen, fordi han paa en eller anden Maade var kommet under Vejr med, at han (Pepe) havde arvet en stor Formue, der vilde blive ham udbetalt om nogle Uger. Kunde Skipper i Mellemtiden finde paa en eller anden Udvej til at faa ham til at skrive sit Testamente til Fordel for ham, og maaske bagefter være saa uheldig at komme til at „skubbe“ til ham, saa han faldt uden Bords, vilde ikke en Sjæl bestride ham Retten til Arven. Han kunde sælge sin Skonnert, lægge Slaveriet paa Hylden og købe sig en Plantage og leve Resten af sine Dage i Ro og Fred, mens Aal og Krabber og lignende Smaadyr morede sig med at pille de Trævler af Pepes Knogler, som de større Fisk ikke havde fundet det Umagen værd at ulejlige sig med. — Et bedaarende og tillidsvækkende Smil i Pepes af Ærlighed straalende Ansigt fulgte med som Tilgift til Historien. Smilet gjorde sin tilsigtede Virkning. Fruen troede Pepe alene paa Smilet og satte sin Mand ind i Forholdene — og samme Aften forsvandt Pepe ind i Pavillonen med Paalæg om bare at forholde sig rolig. Skipperen skulde Politiet nok tage sig af.

Den følgende Tid boede Pepe som en ægte Hidalgo paa Byens fineste og dyreste Hotel og slog om sig med Kvitteringer paa Laan af svimlende Størrelser, som Aagerkarlene næsten rev Haaret af hverandre

for at komme til at hjælpe ham med; han var jo en daglig Gæst i den højeste Politimands Hjem, saa ham var der ingen Kunster i. De laante ham deres Penge og fik til Gengæld hans Papirlapper og gned sig veltilfredse i Hænderne, mens de skævede skadefro til de mindre Pengeudlaanere, som kun havde usle Smaasummer til Raadighed.

Pepe maa have været en daarlig Regnemester, for hvor meget han end laante, slog det dog langtfra til. Pengeudlaanerne saa en Tid smilende til hans uhørte Ekstravagance og stillede ham endnu større Laan i Udsigt. Dagen for Skibets Ankomst med den store Arv var jo nær for Haanden, saa for dem var det kun om at rage til sig, mens Tid var. Havde Pepe først sin Arv i Hænde, havde han ingen Brug for deres Hjælp. De maatte smede, mens Jernet var varmt.

Ugerne gik, men Skibet og Arven udeblev, og tilsidst gik det her som i Montevideo, Aagerkarlene begyndte at knurre og true og forlangte, at Politimesteren skulde sige god for de Laan, de hidtil havde forstrakt Pepe med, og som de kun havde laant ham, fordi han var en god Ven af og nærmeste Familie til Politimesteren. Det Familieskab kendte Politimesteren intet til, det eksisterede kun i Pepes fantasifulde Hjerne, men nu skulde han tale et Alvorsord med ham — og det gjorde han, og det saa grundigt, at Pepe allerede Dagen efter stillede med en anseelig Sum hos en af sine værste Plageaander og bad om sin Kvittering. — Denne Gestus lammede for nogle Dage Mistanken mod ham og gav ham hans Position tilbage. Hvor han havde de mange Penge fra, kunde ingen udregne, men det var jo ogsaa lige meget, Hovedsagen var, at han kunde betale, naar han blev opfordret til det.

Den eneste, der ikke delte Glæden med det øvrige Selskab indenfor Byens bedste Kredse over Pepes pludselige Evne til at tilbagebetale forfalden Gæld, var en gammel, umaadelig rig, spansk Planter, der var gift med en ganske ung og straalende smuk Senora fra en By paa Cuba, hvor Pepe for en Tid havde slaaet Gækken løs sammen med nogle af Senoraens Barndomsveninder. Dette fælles Bekendtskab benyttede Pepe som Indledning til en stormende Kur til den smukke Frue, der følte sig baade smigret og beæret af den smukke og rige Adelsmands glødende Forsikringer om, at blandt alle Cubas og Sydamerikas mest straalende Blomster var der ikke en eneste, som i Ynde og Attraaværdighed nærmede sig hende. Han knugede hendes Hænder og saa hende bedende ind i hendes mørke Øjne og svor paa, at kun hans store Ærbødighed for hendes Mand holdt ham tilbage fra at kaste sig paa Knæ for hende og tilstaa hende sin haabløse Kærlighed.

Planteren tog ikke i Begyndelsen nogen Notits af Pepes ungdommelige Krumspring og Kurmageri, han mente at kende sin Hustru tilstrækkeligt til at vide, at hun ikke vilde tillade Pepe at komme sig nærmere, end hendes Ægteskabsløfte og gode Rygte tillod, men da hun en Aften betroede ham, at hun i et svagt Øjeblik havde laant Pepe en større Sum Penge, som han stod i øjeblikkelig Forlegenhed for, men som han havde givet sit Æresord paa at tilbagebetale samme Dag, hans Arv ankom, begyndte han alligevel at blive betænksom ved Situationen og lovede sig selv allerede Dagen efter at søge nærmere Oplysning om den unge

Hidalgos Formueomstændigheder hos Politimesteren, som var en god Ven af ham.

Hvad Politimesteren fortalte Planteren om Pepes Forhold, fik ingen at vide, men samme Aften blev Pepe kaldt ind i Planterens private Kontor, hvor denne betroede ham, at han havde et rigt lastet Skib liggende i Havnen klar til Afgang. Det skulde allerede have været afsejlet, men Kaptajnen var pludselig ble-



*Han pakkede omgaaende sin Kuffert
og gik ned til Havnen.*

vet syg og ude af Stand til at kunne tage med. Hvis Pepe, hvem Planteren havde hørt om var en første Klasses Navigator og Skibsfører, vilde gøre ham den Tjeneste at føre Skibet for ham denne ene Rejse, vilde han være ham evig taknemmelig; men han maatte gaa om Bord med det samme. Planteren vilde selv køre ham ned til Havnen og forestille ham for Besætningen. Hyrens Størrelse kunde han selv bestemme, den havde mindre at betyde, bare Skibet kom under Sejl og paa Vej mod Spanien, hvor man med Længsel ventede paa Lasten.

Pepe var ikke dummere, end at han nok forstod, hvor Vinden blæste fra, men han var klog nok til at skjule baade sine Tanker om Planterens Motiver til at faa ham saa hovedkulds af Sted og til ikke at røbe sin næsten ustyrlige Glæde over denne Chance, der saa pludselig aabnede sig for ham til at komme hurtig og let ud af den Suppedas, han efterhaanden havde rodet sig ind i, og hvorfra han ikke selv kunde finde nogen Udvej. Han kom med nogle intetsigende Indvendinger og Udflugter, men skrev til sidst under paa den af Planteren oprettede Forhyringskontrakt, fik et klækkeligt Forskud paa Hyren udbetalt, og lidt efter rullede han i Selskab med sin nuværende Herre og Arbejdsgiver i susende Fart ad Havnen til, hvor Matroser og Styrmand sled som gale for at gøre Skibet søklart.

Skibet var en flunkende ny 3-mastet Skonnert og lastet til Dækket med Krydderier og kostbart Træsamt — og det lagde Pepe især Mærke til — med en Snes smaa, solide Fustager fyldt med udvasket Guldstøv bestemt for en Bank i Spanien. Fustagerne var af betroede Mænd stuvede ind i Kistebænkene i Skipperens private Lukaf, og kun han om Bord, ikke engang Styrmandene, anede deres Eksistens.

Klokken 2 om Morgenen bød Planteren Pepe Farvel og ønskede ham god Rejse, og samtidig gled den stolte Sejler med sin kostbare Last ud af Havnen og satte Stævnen mod Evropa og med Pepe knejsende paa Dækket saa stolt som nogen Konge af Slaraffenland.

Et eller andet spøgede i Pepes Hjerne, mens han med lange Skridt og den splinternye Søkikkert under Armen travede op og ned ad Dækket. Vinden stod støt og rumskøds og drev det slanke Fartøj med jævn god Fart hen over de solglitrende Bølger. Vagten havde travlt med at totte og slække, hvor det var nødvendigt, og Frivagten laa paa Dækket og dasede i Skyggen under Solsejlet og fortalte vidt og bredt om de Eventyr, de havde oplevet, og om dem, de haabede at komme til at opleve i Spanien, hvor de fleste af Folkene havde deres Hjemstavn.

Pepe standsede brat og rettede Kikkerten ind mod Land, men den sidste blaa Skygge af Øernes Toppe var allerede under Horisonten, og kun en graagul Taagebanke paa Himmelen røbede, at under den laa støvede Landeveje og ophedede Plantager. Han skød Kikkerten sammen og gik ind i sit Lukaf, hvor han satte sig ved Bordet med Hovedet støttet i Hænderne. Han tænkte — tænkte dybt og længe — ikke paa de bedragne og rasende Aagerkarle, han havde efterladt i Land, heller ikke paa de Snese af smægtende Øjne, der til Stadighed havde fulgt ham paa hans Vej fra Hotellet op gennem Gaderne, alt det var et passeret Stadium, som ikke var Ulejligheden værd at ofre en Tanke — men Fustagerne i hans Kistebænke, Guldstø-

vet, som var bestemt for en Bank, som maaske allerede havde alle Kældre fulde og slet ikke behøvede mere. — Hvis nu Skonnerten strandede eller gik til Bunds? Vilde saa Spanien eller i det mindste Banken, Guldet var bestemt for, gaa rabundus. Nej, gu' vilde den ej. Den vilde leve og arbejde videre, som om intet var passeret. — Han greb Kikkerten og begyndte en ny Travetur paa Dækket. En eller anden Plan rugede i hans Hjerne, men endnu havde den ikke taget fast Form. Der var jo ogsaa Tid nok til at tænke over Tingene. Der var lang Vej til Spanien, og der kunde ske meget, inden Skuden naaede saa langt

Henad Natten listede Pepe sig ud af sin Køje og lukkede forsigtig Døren i Laas ind til sit Lukaf, trak lige saa forsigtig de tykke Gardiner for Skylight og Kooje og tændte saa til sidst sin Lampe. Lidt efter havde han aabnet den hemmelige Lem ind til Guld-fustagerne og halet en af dem frem. Han tog den saa forsigtig og betaget af dens magiske Kraft op i sine Arme og stirrede paa den, som en Fader paa sin længe ventede Førstefødte. Men lidt efter lidt blev hans Blik indadvendt, og uden at han selv vidste det, befandt han sig pludselig i en straalende oplyst Sal omringet af Alverdens herligste Jomfruer og Fruer og fulgt af misundelige Kavallerers Blikke. Han stak Haanden i Lommen paa sin guldbroderede Silkevams og halede en Dynge Gulddukater op og kastede dem i Grams mellem Selskabet. Han lo højt, men kom pludselig til sig selv ved Lyden af sin egen Latter og saa sig forvildet om. — Lidt efter laa Fustagen igen i sit sikre Skjul og han selv i sin Køje, hvor han tilbragte Resten af Natten med at lægge den ene mere fantastiske Plan efter den anden over, hvorledes han skulde bære sig ad med at komme i Besiddelse af bare den ene af Fustagerne. Tilegne sig hele Skatten havde han endnu ikke begyndt at drømme om.

Mens Pepe lagde den ene Plan efter den anden om at tilvende sig Bankens Guld, fortsatte Skonnerten sin jævne Fart hen over Atlanten. Vagterne drejede, og Glassene gik, Solen steg og sank igen Døgn efter Døgn. Det var kun som enhver ærlig Skipper kunde ønske sig det. Men Pepe var ingen ærlig Skipper, selv om han var en dygtig Skipper.

Endelig en Dag standsede han midt i sin Traven frem og tilbage paa Dækket og gik hen til en ældre Matros, som laa og soled sig et Stykke fra de andre Matroser: „Det lader til, at baade Vind og Sø er os gunstig stemt,“ henkastede han til Matrosen, „men saa meget des bedre. Med den Last, vi har inde, skulde vi nødig komme ud for noget ekstraordinært.“

Matrosen kløede sig i Nakken og kastede et Blik ud over Havet, før han drøvende svarede: „Aa, Vind og Sø er vel til, for at Søfolk ikke skal sejle rundt og kede sig ihjel. Lidt Sus i Riggen og en Skvat indenbords ta'r hun vil ingen Skade af, men værre vilde det være, om en af de sorte Klude med Dødningehovedet i dukkede op i Horisonten.“

„Det forbyde Madonna,“ hviskede Pepe og saa sig paataget forskrækket om. „Men hvis de Hallunker anede, hvilken kostbar Last vi har inde, vilde de sværme om os som Gribbe om et Aadsel.“

„Naa, de Herrer er nu ellers ikke saa slikne efter Træ og Krydderier, med mindre de har forandret Smag, og hvad andet kan vi byde dem paa. Ja, havde vi

endda haft et Par hjemvendende Plantere med som Passagerer med Kisterne fulde af Dukater, havde det været en anden Sag.“

Pepe vinkede Matrosen med hen i sit Lukaf, hvor han aabnede Lemmen ind til det hemmelige Rum og halede to af Fustagerne frem — de andre havde han Natten før selv fjernet og gemt et andet sikkert Sted. Matrosen saa fra Fustagerne til Pepe og forstod intet, før Pepe hviskede: „Skulde vi faa uvelkomment Besøg om Bord, saa maa disse ikke falde i fremmedes Hænder. Lad dem plyndre hele Lasten, men disse to Tingester maa de ikke finde — Du forstaar?“

Jo, Matrosen forstod, og Styrmandene, som Pepe lidt efter gav den samme Forklaring, forstod ogsaa, og samme Dag var hele Besætningen forude i ivrig Diskussion om, hvor meget der kunde købes for bare den ene af de smaa sirlige Tønders Indhold, hvis den paa en eller anden Maade skulde falde i deres Hænder — og det var netop, hvad den snu Pepe havde regnet med.

Samme Nat listede en Skygge sig fra Agter hen Midtskibs, hvor Skonnertens Vandtønder laa surret til Dækket. Da den igen forsvandt Agter, flød alt Drikkevandet i en strid Strøm ned i Rendestenen og ud i Havet, og først ved Lyden af den sidste Rests gurglende Lyd ud af Tønderne blev Hვისletørnen opmærksom paa Katastrofen — men da var det allerede for sent.

Pepe sov som en Sten, da Styrmanden vækkede ham og fortalte ham om det mystiske Vandspild. Begge Vagter blev øjeblikkelig kaldt hen Agter og forhørt af Pepe selv, men ingen kunde give nogen Forklaring, kun Rørgængerens mente at have set et underligt, bevinget Væsen svæve frem og tilbage over Dækket og tilsidst forsvinde mellem Sejlene, men han var blevet saa bange, at han ikke havde turdet give en Lyd fra sig. De overtroiske Søfolk skuttede sig i Uhygge og hviskede indbyrdes om Klabaftermanden; en af dem kunde endda berette om en lignende Hændelse om Bord i en anden Skude.

Dagen efter besluttede Pepe i Samraad med Styrmandene at sejle ind til Azorerne, som de var i Nærheden af, for at faa Tønderne fyldt op igen.

Det hele gik, som Pepe havde beregnet. Mens han festede i Land sammen med Styrmandene, og Mandskabet gik sine egne Veje og nød den velkomne Afbrydelse af Rejsen, laa Skonnerten overladt til sig selv ved Kajen, og da han den aften Formiddagen næste Dag kom om Bord var det kun for at konstatere, at der om Natten havde været Tyve om Bord og endevendt alt fra For til Agter og tilmed opbrudt det hemmelige Rum i hans Lukaf og stjaalet begge Fustagerne.

Nu var gode Raad dyre. Komme til Spanien uden Guldet turde han ikke. Det vilde koste haade hans egen og Mandskabets Hals, og bedre vilde det vel ikke gaa, hvis han sejlede tilbage, hvor heller ingen vilde tro hverken paa hans eller Mandskabets Uskyldighed. De vilde risikere at blive hængt Side om Side, og det var der vel ingen af dem, der havde Lyst til og slet ikke for en Historie, som de ikke havde haft hverken Lod eller Del i.

Enden paa Historien blev, at da Skonnerten igen gik under Sejl, var det ikke med Kurs mod Spanien, men for fuldt Sejlpres mod Cuba, hvor Pepe for egen

Regning vilde sælge en Del af Lasten og dele Fortjenesten med Mandskabet.

Mandskabet, som havde været game om Tyveriet af Fustagerne og gemt deres Indhold i forskellige Kroge om Bord, var kun altfor glade for at slippe saa billigt fra Affæren og lovede Pepe at være hans Mænd med Hud og Haar, men de vilde gerne have Lov til at forlade Skonnerten, saasomt han var i Stand til at betale dem deres Tilgodehavende. Derved blev det.

Lykken stod Pepe bi, han fik ikke alene solgt en god Portion af Lasten paa Cuba, men han fik ogsaa paa en hæderlig Maade skilt sig af med hele sit gamle Mandskab med Undtagelse af første Styrmanden, Juan Diego, som var lige saa stor om ikke endnu større Skurk end Pepe selv, og som havde lovet at staa Løst og Brast med ham, hvor galt det saa end gik.

Nogle Dage efter det gamle Mandskabs Afrejse fra Skonnerten mønstrede Pepe en helt ny Besætning blandt det værste Udkud, han kunde finde i Byens Knejer, og med dem stod han til Sø med Kurs for Matanzas, hvor han ankrede op paa Reden og lod sig sætte i Land. Nogle Timer senere vendte han tilbage med en anden Baad, der skulde hente nogle Kasser af Lasten. Kasserne blev firet ned, og lidt efter fulgte baade Pepe og Juan Diego med Baaden ind til Byen og overlod Skonnerten til anden Styrmands Varetegt. De havde nogle vigtige Forretninger i Land, som maaske vilde vare til Dagen efter.

I Havnen blev Kasserne læsset paa en let Vogt, som Pepe selv kørte, og lidt efter gik det i susende Galop ud af Byen og henad Landevejen mod et Sted, der nu hedder Bellamar, hvor Pepe ved en Udflugt nogle Aar tidligere havde fundet en Hule, der var godt egnet til at gemme Skatte i. Her blev Kasserne, som ikke indeholdt andet end de Guldfustager, han og Juan Diego nu var fælles om, og som de havde stuvet i Kasserne i Lasten, mens Mandskabet morede sig i Land. Her i Hulen skulde de ligge, til der engang var faldet Ro over Affæren, og Bankerne paa begge Sider af Atlanten havde faaet andet at tænke paa end eftersøge Skonnerten og dens Mandskab.

Tre Maaneder senere solgte Pepe baade Skonnerten og Resten af den kostbare Last til en forhenværende Slavehandler i Bahia Blanca og tog sammen med Juan Diegow til Buenos Aires, hvor han købte en ny og svært armeret Skonnert, der var bygget specielt til Slavetransport.

Den Drøm, Pepe engang havde drømt om Bord i sin første Skonnert om straalende Kvindeøjne og misundelige Kavallerer, havde han helt svedt ud. Nu, da han havde Rigdomme nok til at leve et Liv som kun faa andre, var han pludselig blevet en helt anden Mand. Hans tidligere Ødselhed var blevet til gniertagtig Gerrighed, og hans Trang til at skrabe Skatte sammen, som han aldrig selv vilde kunne bruge, var blevet til en Slags Sindssyge hos ham. Han drømte Nat og Dag om Penge og spekulerede kun paa Midler og Maader til at erhverve sig dem. Og en af de letteste og hurtigste Maader til at forøge sin Velstand paa, var gennem Slavehandelen, som endnu stod i fuldt Flor. I de Planer havde han en tro Medarbejder i den raa og hensynsløse Juan Diego, der, hvad Pepe først senere erfarede, tidligere havde været Styrmand hos en af de mest berygtede Søoverkaptajner.

(Fortsættes)



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Omvendte Vandmærker i de Danske Frimærker

(Fortsat)

Udgaven 1875 — de to-farvede Øremærker — optræder ogsaa med omvendt Vandmærke — **STOR KRONE** — i alle Værdier. Priserne er:

3 Øre, blaa/graa	Kr. 0,75
3 „ graa/blaa, uden D i DANMARK ..	„ 16,00
4 „ graa/blaa	„ 0,15
5 „ rosa/ultramarin	„ 15,00
5 „ rosa/ultramarin, Knop paa „5“ ..	„ 60,00
8 „ graa/rød	„ 0,15
12 „ graa/lilla	„ 0,75
16 „ graa/brun	„ 1,50
20 „ rosa/graa	„ 3,00
25 „ graa/grøn	„ 6,00
50 „ brun/lilla	„ 5,00
100 „ graa/gul	„ 75,00

I 1882 fremkom de første Mærker i Vaabentypen, de med smaa Hjørnebogstaver. Priserne for de omvendte Vandmærker er:

5 Øre, grøn	Kr. 8,00
20 „ blaa	„ 2,00

Den ændrede Vaabentype med store Hjørnetal, Udgaven 1884, omfatter:

5 Øre, grøn	Kr. 3,00
5 „ grøn, med buet Fane	„ 15,00
10 „ rød	„ 1,50
10 „ anilinrød	„ 2,00
10 „ rød, med smaa Hjørnetal ... over ..	„ 200,00
10 „ rød, med venstre „O“ aabent ...	„ 2,00
20 „ blaa	„ 1,75
20 „ blaa, Brud i Cirkelns Overkant ...	„ 6,00
20 „ blaa, Brud i Cirkelns højre Side .	„ 10,00

Udgaven 1882 og 1884 har VM **STOR KRONE**.

Samme Værdier i samme Tegning og Farve fremkom i 1896 og 1902; i 1896 var VM **STOR KRONE**, i 1902 **NY KRONE**. Takningen, der hidtil var 14, blev samtidig ændret til 12½. Omv. VM koster:

1896. 5 Øre, grøn	STOR KRONE. Kr. 2,50
„ 10 „ karmin	„ „ 2,00
„ 20 „ blaa	„ „ 3,00
1902. 5 „ grøn	NY KRONE. „ 3,00
„ 10 „ karmin	„ „ 2,00

1902.10 Øre, karmin, venstre		
„ „ „O“ aabent ...	„	Kr. 8,00
„ 20 „ blaa	„	„ 4,00
„ 20 „ blaa, Brud i Cirkelns h. Side	„	„ 10,00

I 1896 udkom en to-farvet Udgave som Udgaven 1875. Alle Værdierne havde VM **STOR KRONE**; men desuden fremkom 3—4—3—25—50 og 100 Øre ogsaa med VM **NY KRONE**; heraf er dog 8 Øre meget sjælden. Omv. Vandmærkers Priser er:

3 Øre, blaa/graa	STOR KRONE. Kr. 1,50
4 „ graa/blaa	„ „ 1,00
8 „ graa/blaa	„ „ 3,00
12 „ graa/lilla	„ „ 3,50
16 „ graa/brun	„ „ 20,00
25 „ graa/grøn	„ „ 10,00
50 „ brun/lilla	„ „ 50,00
100 „ graa/gul	„ „ 90,00
3 „ blaa/graa	NY KRONE. „ 1,50
4 „ graa/blaa	„ „ 1,50
8 „ graa/rød	„ „ ?
25 „ graa/grøn	„ „ 12,00
50 „ brun/lilla	„ „ 50,00
100 „ graa/gul	„ „ 100,00

I 1901 fremkom tre nye Værdier i Vaabentypen. Prisen for omvendte Vandmærker i disse er:

1 Øre, orange	NY KRONE. Kr. 5,00
15 „ lilla	„ „ 5,00
24 „ brun	STOR KRONE. „ 2,00

Provisorierne 4/8 Øre og 15/24 Øre har ogsaa omvendte Vandmærker. Provisorierne udsendes første Gang i 1904 og senere i 1912. Priserne for de omvendte Vandmærker er:

1904. 8/12 Øre, rød,	NY KRONE. Kr. 1,50
„ 15/24 „ brun	STOR KRONE. „ 3,50
„ 15/24 „ brun, højre „15“ afsk. ..	„ „ 10,00
„ 15/24 „ brun, „5“, med nedadb. Fane ..	„ „ 6,00
1912. 8/12 „ rød	„ „ 2,00
„ 15/24 „ brun	„ „ 3,50

(Fortsættes).

I Kongens

(Fortsat)

O G da vi siden bjærgede Vraggodset, var de svære Staalplader sprængt og vredet i de mest fantastiske Former.

Nu var den gode Tid forbi. Vi fik Ordre til at gaa til København og slutte os til Øvelseseskadren. Da vi stod Helsingør ind, fik vi Besked paa, at Skoleskibet „Georg Stage“ var blevet sejlet i Sænk af en engelsk Tramp nede i Drogden. For alt hvad „Geysers“ Kedler og Maskine kunde taale, jagede vi sydover for om muligt at hjælpe med Redningsarbejdet, men da vi naaede Ulykkesstedet, var det hele allerede overstaaet, og Svitzers „Frederikshavn“ var klar til at gaa til København med Ligene af de Forulykkede.

Eskadren bestod af Kystforsvarsskibene „Olfert Fischer“, Panserbatteriet „Skjold“, Krydserne „Hejmdal“ og „Geysers“ samt nogle Torpedo- og Patruljebaade. Og nu var der ikke noget, der hed at gaa og loppe sig, nu kom der Gang i Foretagendet. Fra Morgen til Aften, og for den Sags Skyld det meste af Natten med, skingrede Baadsmændsfløjterne og satte Gang i Slæberne. Det var op fra Banjerne og ned paa Banjerne, fire og hejse Fartøjer, Omlædning i daglig blaet eller i Drejlstøj og alt det, der lærer en Orlogsgast at rubbe sig, der stod paa Programmet. Og jeg kan rolig fastslaa, at „Geysers“ Mænd var nok dem, der var spændt haardest for. Vi havde nu den yngste Chef, Kaptajn Nyholm, der havde afløst Kommandør Hammer, som var Chef for „Skjold“. „Geysers“ Folk fik al Slæbet. Midt paa Natten kom der Flaader og Skydeskiver langs Siden, de blev surret til Lønningen udenbords. Saa dampede vi ud i Køgebugt med Grejerne, satte dem sammen, og under det Arbejde var vi lige saa meget i Vandet som paa Flaaderne, dyngvaade til Halsen hele Tiden. Og naar alt saa var i den skønneste Orden, og Skydeskiverne laa fint paa Vandet, kom Eskadren og skød hele Stadsen sønder og sammen. Det mest irriterende var, at naar de havde besørget det, dampede de hjem til København og holdt Hvil, medens vi maatte ligge og pille Stumperne op, skille Skiverne igen, hive dem op og surre dem til Skibssiden. Saa først vendte vi Næsen hjemefter, og det var sent paa Aftenen, før vi droppede Krogen paa Reden. Og det gentog sig Dag efter Dag.

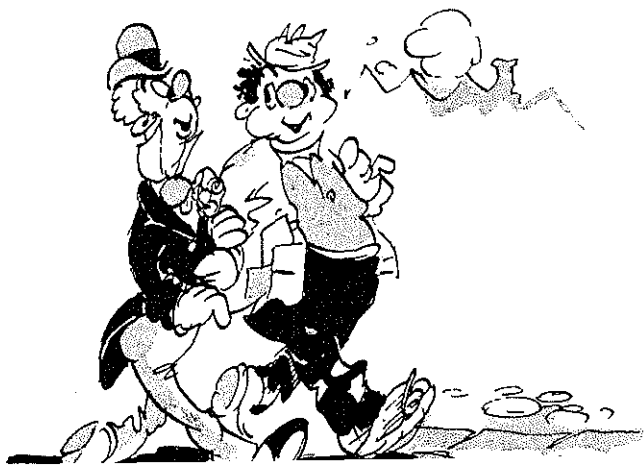
Klæder

Af Chr. Christiansen

III. af Kjeld Simonsen

Naar jeg siger, at Skydeskiverne blev skudt i Stykker, skal det ikke tages altfor bogstaveligt, selvfølgelig fik de af og til en Træffer, men det vilde de vel ikke have gaet fra hinanden for. Til Tider var det stiv Kuling, og Søen var urolig. Det gjorde selvfølgelig sit til, at de ikke kunde holde sammen, og at vi ofte maatte hen og lægge nye Surringer paa. Vore Artillerister var nemlig gennemgaaende dygtige, selv mellem de Værnepligtige var der mangé gode Skytter. Særlig en Episode skal fremdrages her. Hver Gang „Geysers“ store Kanon paa Fordækket blev affyret, var det et Pletskud. Ombord i „Olfert Fischer“, der var Prins Valdemars, Eskadrechefens Flagskib, lagde man Mærke til dette. Man prajede „Geysers“ og spurgte, hvem Skytten var, og fik til Svar, at det var Underkanoner W. Saa raabte Prinsen tilbage, at han skulde prøve, om han kunde skyde Flagspillet, der var anbragt ovenpaa Skydeskiven, ned. Krydseren løb en halv Snes miles Fart, Skydeskiven duvede og slingrede i Søen i en Afstand af flere Tusind Meter, alligevel forsvandt Flagstang og Flag umiddelbart efter, at Skuddet var gaaet.

At Skarpskydning med Granater med Krigsladning ikke er nogen helt ufarlig Sport, fik vi ogsaa Beviser paa. Granaterne til „Geysers“ Fordækskanon var omkring en Meter lange, det var altsaa nogle Kammerater, der kunde rive ondt af sig. Fra Admiralskibet blev der givet Ordre til, at Fordækskanonen paa „Geysers“ skulde affyres, Kanoneren, der ledede Skydningen, gav Ordren videre. Underkanoneren trak i Snoren, men Skuddet gik ikke. Nu skulde der gaa et vist Tidsrum, før Underkanoneren aabnede Kanonen for at se, hvad der var i Vejen, menovre fra Admiralskibet blev der raabt, hvorfor „Geysers“ ikke fyrede. Kanoneren blev nervøs og sagde til Underkanoneren, at han skulde undersøge Sagen straks. Jeg stod ved Siden af ham, klar til at tage mod det tomme Hylster, naar Skuddet var gaaet. Jeg saa ham dreje Bundstykket, trække det ud, lynsnart skyde det ind igen og dreje for. I næste Øjeblik gik Skuddet. Underkanoner W., der ellers var saa rød i Ansigtet som en Tomat, var blevet hvid som en kalket Væg, og intet Under. Havde han ikke faaet smækket for i Tide, var Skuddet gaaet bagud og havde raseret Skibet fra For til Agter i hele dets Længde, og hele Dækket var fyldt med Mennesker. Nogle Aar efter gik det saaledes med en af Sidekanonerne paa „Gey-



Etatsraad P's Son i Jaket og Lakstøvler og Traver-Valde i sin Lammestelled Uniform.

ser“, og der blev dræbt og saaret adskillige af Besætningen.

Naar vi havde saluteret eller haft Skarpskydning, blev de tomme Granathylstre lagt i skarpt Sodavand, skrubbet rene indvendig og derpaa afleveret paa Værftet. Den Fremgangsmaade havde vel været brugt i Aarevis, uden at der var sket noget bemærkelsesværdigt. Hver Fredag stod Middagen paa Fisk. Naar det var Klipfisk, blev den udblødt Natten før i Vaskebaljerne, og hver Gang, vi havde spist Klipfisk til Middag, blev en Del af Mandskabet syge, fik Mavekrampe og Opkastninger, nogle af dem i den Grad, at de laa paa Dækket og vred sig af Smerte. Det var ikke sket før, og da Gutterne, og da særlig de Befarne, ikke var nogle rene Englebørn og ikke gik af Vejen for at lave et Nummer, naar der var Chance, blev der ikke gjort videre ud af den Sag. Lægen gav os nogle Mavedraaber, der hurtigt stoppede Smerterne for de flestes Vedkommende. Men alle de Mennesker, der gik og hang med Næbbet hver Lørdag Morgen, blev dog tilsidst Officererne lidt for broget, de mente, det var Komediespil, og Kommandør Hovgaard, der var Chef paa „Olfert Fischer“, sagde rent ud, det var en Slags Mytteri, og raadede de andre Chefer til at tage haardt paa Simulanterne. Den første Medicin, vi derefter fik, var Nægtelse af Landlov, den næste: ingen Punch Lørdag Aften. Og det var en meget haard Prøve at sætte os paa, for den Lørdagspunch var et af de store Lyspunkter i den militære Tilværelse. Prins Valdemar blev underrettet om Sagen, og han forlangte den undersøgt, han troede ikke, at hans Gutter lavede Rævestreger, og havde de Ret, skulde de ogsaa faa den. Og saa viste det sig, at det var regulære Masseforgiftningstilfælde. Klipfisken blev vandet ud i de samme Baljer, Granathylstrene var skrubbet i, og det var en slem Sovs, der fremkom af skarpt Sodavand, Kobberir og Krudtslam. Selv om Baljerne blev skrubbet efter Brugen, havde Staver og Bunde indsuget en god Portion af den giftige Vædske, og det ferske Vand til Klipfisken sugede det atter til sig. Saa blev der anskaffet ekstra Baljer til Granathylstrene, de blev malet sorte, alle andre blev gulmalede, og saa var der ikke flere Forgiftningstilfælde.

Det var i Aarene med de store Flaadebesøg. Engelskmændene sendte en Flaade paa hele 16 store Skibe hertil, og Amerikanerne 6 Slagskibe og Krydsere. De fremmede Marinere blev inviteret i Zoologisk Have og Tivoli, og de af os, der kunde tale Engelsk, blev udtaget til at underholde og vise dem Vej. Men som før nævnt, de Befarne var ikke Englebørn, vi havde allesammen været „paa den“, havde brændt den af eller paa anden Maade været paa tværs af den militære Disciplin, og saa kan man ikke faa ekstra Landlov. Og da vi var stillet op paa Stribe, var Skibssergenten, hvor nødig han end vilde, nødsaget til at melde Næstkommanderende, at ingen af de udtagne Folk kunde gaa i Land, fordi det var Straffegaster.

„Hvad Pokker skal vi saa gøre? Det kan jo ikke nytte, vi sender Folk i Land med de Fremmede, der ikke forstaar eller kan tale med dem?“ sagde Næstkommanderende. Og nu er de inviteret til Fest.“

Skibssergenten lo: „Ja, Næstkommanderende kan stole paa, at Amerikanerne kommer hverken i Tivoli eller Zoologisk Have, hvis de skal følges med de Gut-

ter, nej, de trækker dem med sig ned i Nyhavn, der er baade Piger og Sprut i lange Baner, og det er dér, det kommer til at foregaa.“

Men Næstkommanderende havde nu sat sig for, at vi skulde tage os af Amerikanerne, selv om det ikke blev den Dag, saa Dagen efter havde Officererne en paafaldende Mængde Ærinder at faa besørget. Vi blev sendt i Land den ene efter den anden, og vi naaede ogsaa et smukt Resultat, og jeg havde blandt andet en morsom lille Oplevelse den Dag. Jeg kom gaaende gennem St. Strandstræde sammen med en halv Snes Amerikanere, da jeg opdagede gamle Kong Christian den Niende komme imod os. Ifølge Reglementet skulde jeg stoppe op ti Skridt fra ham, rette mig og gøre Honnør. Det gjorde jeg, og Amerikanerne hilste paa samme Maade uden dog at vide, hvem den ranke, fine Herre i den sorte Sommeroverfrakke og Silkehatten var. Først da Kongen havde passeret os, spurgte en af dem mig, hvem den gamle Gentleman var, og da jeg sagde, at det var Kongen, udbrød han forundret:

„Hvad, ser jeres Konge saadan ud og gaar rundt i Gaderne alene?“

„I troede maaske, at han saa ud som paa Spillekortene, klædt i Hermelinskaabe, bærer Krone og Scepter og tilbringer sin Tid i en Guldstol oppe paa Amalienborg.“ For noget i den Retning havde de nemlig tænkt sig en rigtig Konge.

Jeg fortalte om Bissen fra Rabarberlandet, der i sit civile Tøj lignede et Fugleskræmsel, men var en morderlig flot Karl i Uniformen. 449 var ingen daarlig Soldat, han havde kun den store Fejl, at naar han kom i Land, kunde han ikke finde ombord igen. En Gang gik han i Land Kl. 8 Søndag Formiddag. Da han endnu ikke havde vist sig Mandag Morgen, blev Politiet pudset paa ham. De bragte ham saa ombord Mandag Aften. Næstkommanderende stod ved Falderbstrappen, da de kom med ham, og 449 fik sig en ordentlig Overhaling. Da den var overstaaet, kom han slentrende hen imod nogle af Kammeraterne, der slangede sig paa Dækket, kløede sig i Nakken og sagde med en højst forundret Mine:

„Sikken en Ballade, han lavede ud af det. Det var s'gu ogsaa noget at lave saadan et Vrøvl over, fordi man kommer lidt for sent. Opdageren nappede mig inde hos „Kvarten“ (en Mæketoddystue i St. Kongensgade, hvor man fik en kvart Pægl Akvavit og et Glas Mælk for fire Øre), da vi naaede ned til Amaliegade, spændede jeg fra ham, men nu huggede han mig igen for en halv Time siden. Og jeg havde sagt til Opdageren, at han skulde ikke sige, at jeg var stukket af fra ham, men han sladrede alligevel.“

449 syntes, han var blevet uretfærdigt behandlet, han var jo bare kommet „lidt“ (24 Timer) for sent.

Landgangskompagniet havde Ekscersits, og Underkanoneren var meget misfornøjet med deres Præstationer, han vilde give dem en lille Stroppeur, kommanderede „Ret“ og „Præsenter“ og sagde saa: „Nu skal I faa Lov at staa saaledes, til I raadner op.“

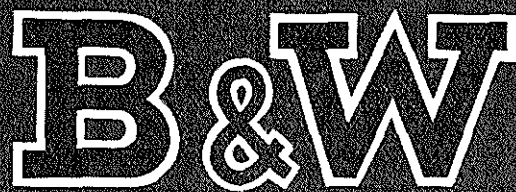
Det er trætende at staa længe i den Stilling, det mente ialtfald en stor, vestjysk Fisker, saa da de havde staaet lidt, sagde han paa sit sindige, brede Maal: „Hr. Underkanoner, den er gal med fireogtreds — han begynder allerede a logte.“ — Hele Delingen,

inclusive Underkanoneren, fik Latterkrampe, og Stropeturen var afbrudt.

Vi havde Natmanøvrer nede under Gedser, da det blev et forrygende Vejr. Særlig de smaa Torpedobaade var mere under end over Vandet. Den Nat gik der da ogsaa en Reserveløjtnant overbord og druknede fra en af dem. Hen paa Morgenstunden blev Øvelserne afbrudt, vi fik Ordre til at vende Næsen nordefter og sætte Kursen mod København. Det blev en fugtig Tur. Krydseren satte Gang paa Gang Forskibet under, Vandet skyllede over den og fossede ind gennem Klydsene, der ikke var tætnede godt nok; hele Underofficersmessen stod under Vand. Den Morgen fik Mandskabet Lov til at blive i Køjerne til Kl. 7, en Time længere end sædvanlig, saa kunde den ikke tage mere, der blev purret ud overalt. Det var ikke noget behageligt Job for os Befarne, der selvfølgelig maatte passe vore Vagter, at faa Kammeraterne paa Højkant. De jamrede og gav sig, vilde ikke tørne ud. Vi hoppede rundt under Køjerne og væltede de Syge ud af dem; af og til, naar de ofrede til Neptun, fik vi Skyllen ned over os. Da alle Mand var kommet op paa Dækket, blev de stablet op i Rækker, fire Mand i hver, og saa fik de Besked paa at marchere rundt om Skorstenene. Det var et Syn at se den Samling gæve Krigere vakle rundt, de hostede og brækkede sig. Hver Gang, Skibet tog en svær Overhaling, blev der kommanderet „Omkring“, og naar de skulde udføre den Manøvre, rovsede hele Sværmen ned i Læ. Chr. Schrøders berømte Fløjteviser var den Tids Schlager, men da Halvdelen af Visen blev fløjtet, og den Slags Musik er ildeset ombord i et Skib (det bringer Ulykke), var den blevet forbudt, og for at mildne lidt paa Forbudet havde Premierløjtnant Ewald foræret os en Harmonika. Manden, der

kunde traktere „Sømandsorgelet“, blev anbragt paa Svedekassen med sit Instrument, og til Tonerne af „Der blæste en Storm udi Brøndstrædes Kvarter, og Bølgerne de ginge saa høje“, en Sang, der passede til Lejligheden, maatte de Søsøge fortsætte deres Golgatha March, indtil vi hen paa Eftermiddagen løb op gennem Drogden i roligere Farvand. Da vi fortøjede langs Kajen paa Orlogsværftet, var Søsøgen overstaet, og en Timestid efter fik de fleste af dem Landlov. Og alle Straffegasterne fik Ekstra-Landlov den Dag. Chefen sagde, at han vilde prøve, om de for en Gangs Skyld kunde møde ombord i rette Tid. Hvis nogen af dem brændte den af, blev han ikke permitteret sammen med de andre, men fik nogle Dages ekstra Tjeneste. Og den Aften mødte alle Mand paa Klokket ombord.

Næste Dag blev Kommandoen strøget, de Grejer, der skulde i Land, blev bragt op paa Magasinerne. Alle Mand stillede op inde paa Kajen, hvor Chefen holdt en lille Afskedstale, og saa marcherede vi hen og skiftede Klunset. Det var en broget Flok, der lidt efter drev ned gennem Prinsessegade. Etatsraad P's Søn i Jaket og Lakslæber og Traver-Valde i sin Lamme-fællad-Uniform, men allesammen Dusbrødre og Kammerater for Livet, hvor vi saa end mødtes. Alle havde vi været i den samme, store Smeltedigel, der hedder Kongens Tjeneste. Vi var ingen „Kronvrag“, som Svensken kalder dem, der ikke har været Soldater. Og faa Dage efter var vi spredt for alle Vinde hjemme paa Skagen eller Bornholm. Nordsjælland eller en af Danmarks utallige Øer. De fleste af de Befarne maaske paa Vej til den anden Side af Jordkloden. Men ingen af os glemmer nogensinde den Tid, vi tjente Konge og Fædreland under gamle Dannebrog.



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

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XVII

Captain Bover

Gammel skotsk Folkesang

Tempo di Marcia.

Where have you been, my — can — ny — hon-ey?

Where have you been my — win — some man?

I've been to the nor-rard, cruising back and for-rard.

I've been to the nor — rard, cruising sore and — lang.

I've been to the nor — rard, cruising back and for-rard, but

dare not come a — shore for Bov — er and — his — gang.

DENNE gamle, skotske Folkesang er ikke en Chanty, og den fremføres kun her af Hensyn til visse Oplysninger, der er fælles for denne og den følgende Rykke-Chanty. Det fremgaar nemlig klart, at saavel Emnet i denne Folkesangs Tekst som

en Strofe af dens Melodi har dannet Grundlag for denne Rykke-Chanty, som for øvrigt ogsaa har Titlen „Captain Bover“.

Folkesangen har kun det ene Vers, som her er anført, og i dette giver den hjemvendte Sømands Hu-

stru Udtryk for sin Forbavselse over Ægtefællens lange Fraværelse og udspørger ham indsmigrende — maaske ogsaa lidt mistroisk om, hvor han har været? Hertil svarer Sømanden undskyldende, at han har været langt nordpaa og har krydset længe frem og tilbage, men han turde ikke komme i Land for „Bover og hans Bande“.

Hvad var da Bover og hans Bande, som Sømanden saaledes — sikkert ogsaa med Held — kunde bruge som Undskyldning for sin lange Udeblivelse fra Hjemmet? For at finde ud af dette, skal man tilbage i Historien til Englands Søkrig mod Napoleon. Denne langtrukne Krig havde kostet Storbritannien saa enorme Summer, at Krigsflaadens Folk ofte maatte vente længe paa deres tilgodehavende Løn, og i de fleste Skibe fik de en yderst slet Forplejning. Under disse Forhold blev det efterhaanden mere og mere vanskeligt at skaffe Folk til Flaaden; og saa oprettedes den berygtede „Press-Gang“, som opererede for fuld Kraft i alle Storbritanniens Havnestæder. Man hvervede Folk i alle Stillinger for en Shilling i Haand-

penge efter først at have drukket dem paa Pelsen, og de, som ikke godvillig vilde modtage Kongens Mønt, tog man i hans Navn med Magt. Ingen vidste sig sikker — hverken Søfolk eller Landfolk. Den Mand, som om Morgenen vaagnede i sin Seng som en fredelig Landkrabbe, kunde inden Aften være langt til Søs som en Ulk i fuld Krigsmaling.

Saaledes arbejdede den berygtede „Press-Gang“ under Ledelse af den lige saa berygtede Kaptajn Bover, som spredte Skræk om sit Navn baade blandt Søfolk og Landfolk, og som antydet i Folkesangen vel ogsaa kunde tænkes at være et undskyldende Moment for en Ægtemands lange Udeblivelse fra Hjemmet.

Rykke-Chantyen adskiller sig i Bygning fra de øvrige Hale-Chanties ved, at den kun bestaar af én Solostrofe og én Korstrofe. Den er beregnet til at samle alle Mands Styrke i et enkelt Hal, og dette foretages paa det sidste Ord i Korstrofen. (Se i øvrigt Anvendelses-Reglerne for de forskellige Chanties i 1ste Samling.)

Captain Bover

Rykke-Chanty

Andante.
Solo:

Now lads we'll hang a rover We'll rock and

Kor:

roll - him — ov - er. Hang cap - tain Bov - er. Hang!

Solo: Yes, Bover is a rover.
We'll rock and roll him over.
Kor: Hang captain Bover. Hang!

Solo: From Landsend up to Dover.
We'll rock and roll him over.
Kor: Hang captain Bover. Hang!

Solo: We'll lock him up in Tower.
We'll rock and roll him over.
Kor: Hang captain Bover. Hang!

Den følgende Rykke-Chanty „Haul away, Joe“ adskiller sig fra de øvrige Chanties af samme Slags ved, at Solostroferne i hvert enkelt Vers for sig ikke rimer med hinanden. Derimod rimes der i denne

Chanty fra Vers til Vers; saaledes at det sidste Ord af Solostrofen i 1ste Vers rimer paa det sidste Ord af Solostrofen i 2det Vers — 3die Vers paa 4de Vers og saaledes fremdeles.

Haul away, Joe

Rykke-Chanty

Moderato.
Solo:

Oh, when I was a lit-tle boy, my dear old mo-ther

Kor:

told me. Way, haul a - way. Haul a - way, Joe — !

Solo: That if I didn't kiss the girls,
my lips would all go mouldy.

Kor: Way, haul away. Haul away, Joe!

Solo: First I had a nigger girl,
but she was fat and lazy.

Kor: Way, haul away. Haul away, Joe!

Solo: Then I had a Spanish lass.
She nearly drew me crazy.

Kor: Way, haul away. Haul away, Joe!

Solo: I got an English scolding wife.
She wasn't very civil.

Kor: Way, haul away. Haul away, Joe!

Solo: I clapped a plaster on her mouth
and sent her to the devil.

Kor: Way, haul away. Haul away, Joe!

Blandt irske Søfolk hævdedes det bestemt, at denne Chanty stammede fra de gamle Belfast-Clippere. Denne Paastand kan ogsaa være berettiget, naar der kun ses paa den ovenfor anførte Tekst, som helt igennem er præget af irsk Humor, og de to sidste Vers kan for saa vidt betragtes som værende Sindbillede paa de ucertrykte Irlænderes Misfornøjelse med det engelske

Styre og paa dén voldsomme Maade, de tænkte sig at blive det kvit.

Men Chantyen blev ogsaa sunget med en anden Tekst, som sigter til historiske Begivenheder, og at dømme efter denne maa dens Tilblivelse føres endnu længere tilbage i Tiden. Denne Tekst skal ogsaa gives her:

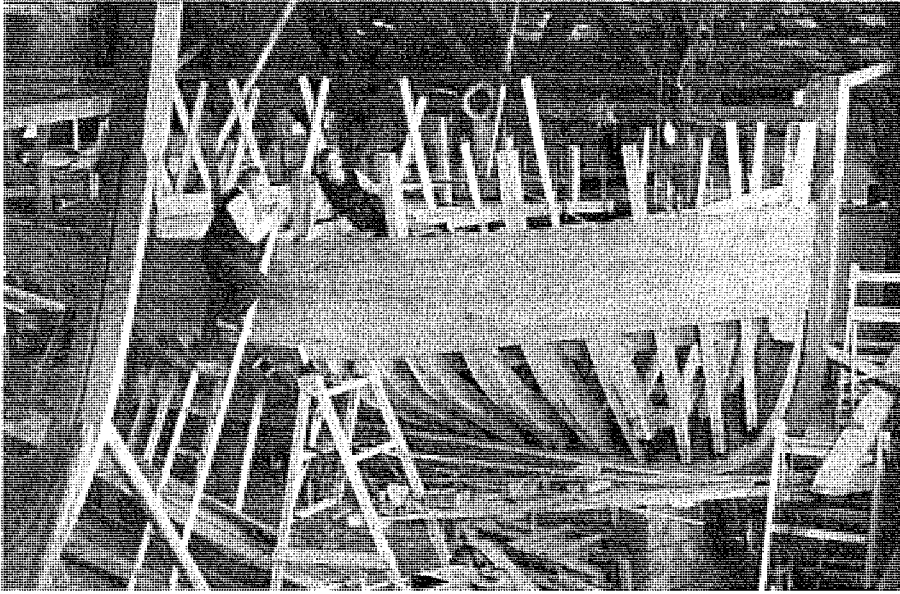
Solo: Louis was the King of France
before the revolution.

Kor: Way, haul away. Haul away, Joe!

Solo: Louis got his head cut off,
which spoiled his constitution

Kor: Way, haul away. Haul away, Joe!

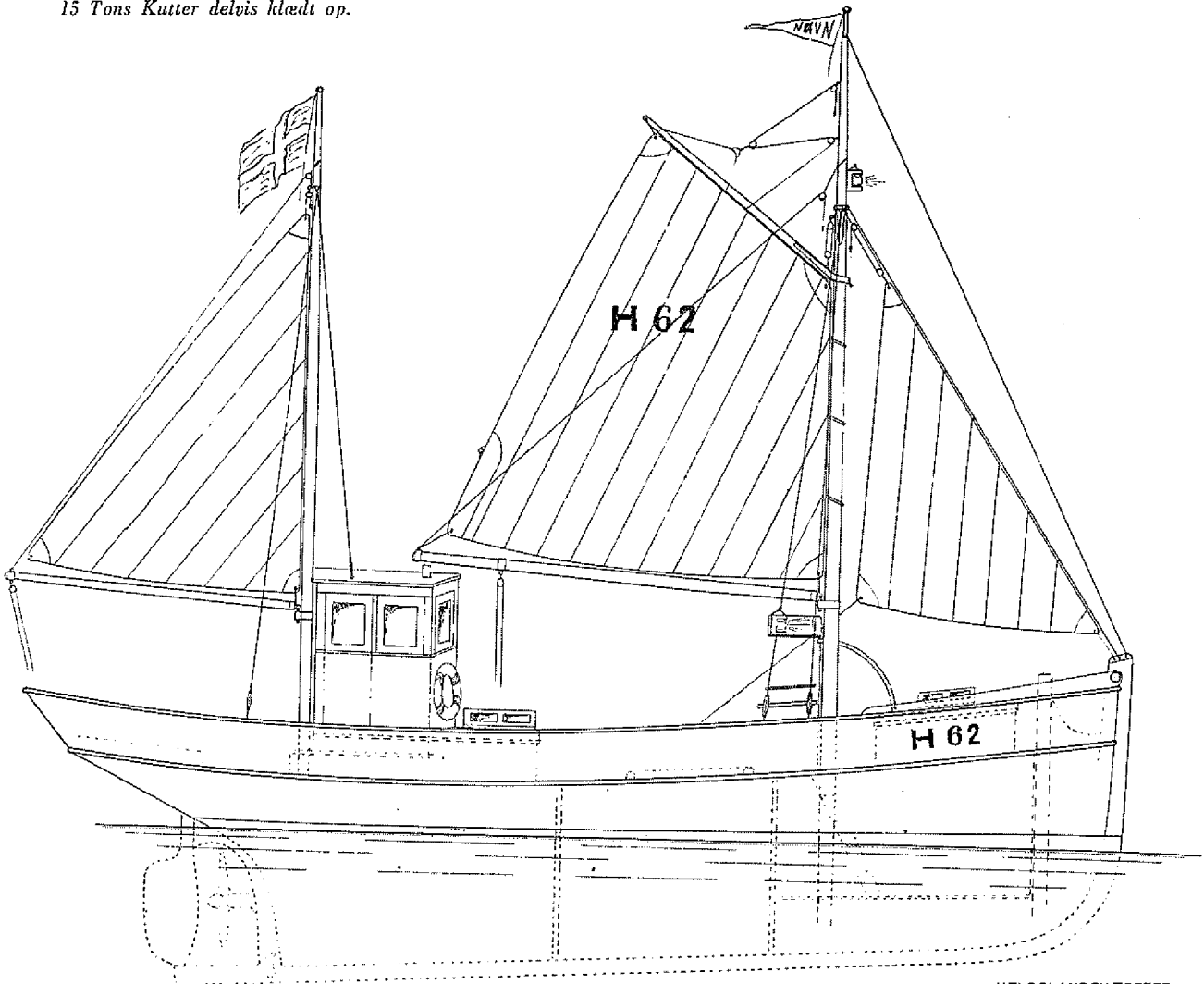
En sjælden Baadebygning i København



15 Tons Kutter delvis klædt op.

Efter mange Aars Forløb bliver der igen i København bygget søgaaende Fiskekuttere, idet der paa Helgolandsværftet er to Kuttere under Bygning, og Værftet yderligere har kontraheret om 2 Kuttere til Levering i 1942. Indehaveren af Værftet, C. F. Hansen, har konstrueret alle Fartøjerne og har iøvrigt før bygget store Træskibe, 3- og 4-mastede Skonnerter og søgaaende Lægtre.

Skitse 1 viser en 15 Tons ligestævnet Kutter med Hæk til Fiskeskipper D. Falk, Tejn, Bornholm, med følgende Dimensioner: Længde mellem



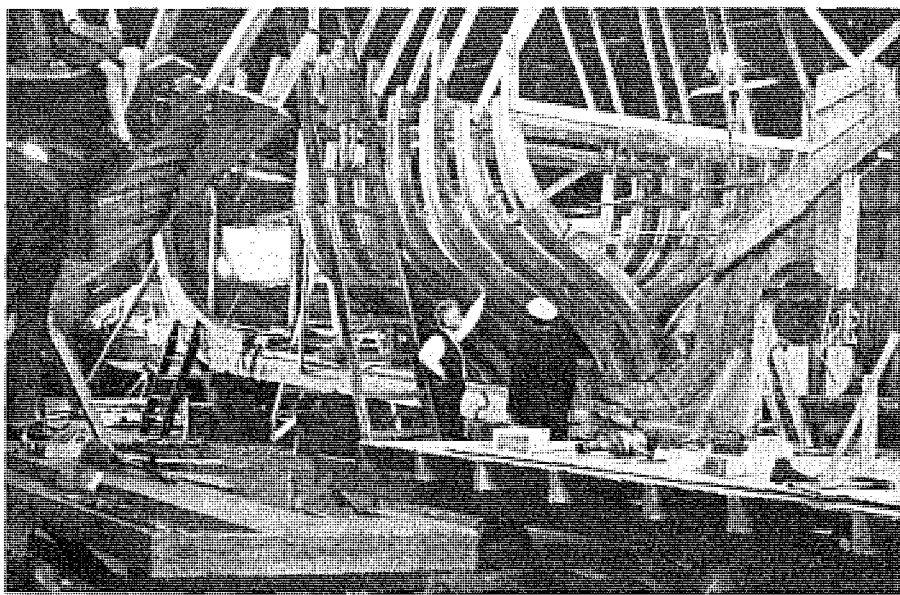
15 Tons Kutter.

HELGOLANDSVÆRFTET
C. F. HANSEN
1/2-1 P. 0 20-8-41

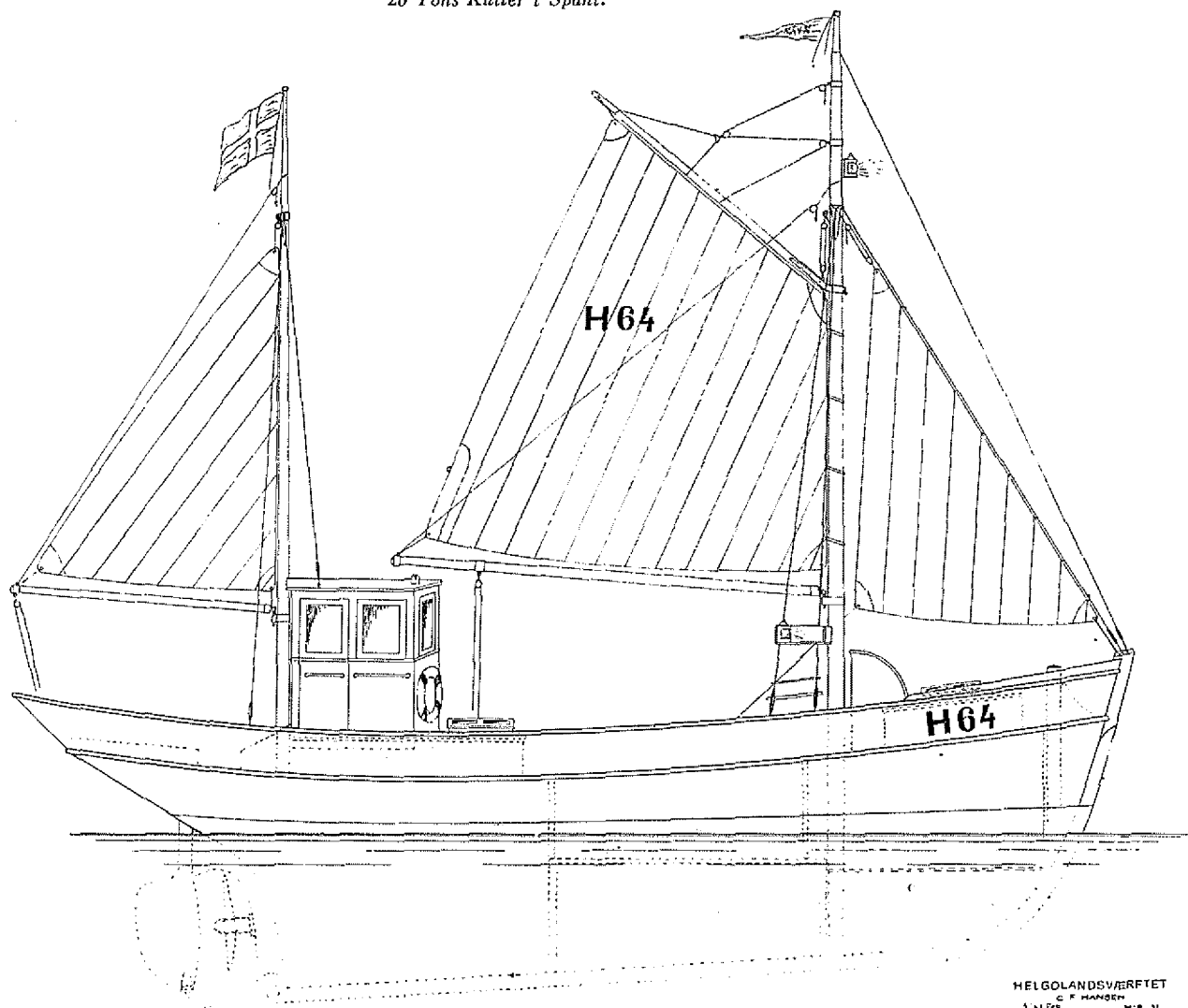
Stævnene 10,30 m. Bredde paa Spant 3,55 m. Dybde fra Spunding til Overkant af Dæksbjælken 1,69 m. — Fartøjet bygges af Eg med Klædning af Eg og Dæk af Fyr. I det hele er Materiale dimensionerne som foreskrevet af Fiskeridirektoratet. Kutteren har Lastrum paa 10,3 m³, fordi den skal bruges til Fiskeri, hvor Fisken pakkes i Is. Den faar en 1-Cyl. 45 HK. „Gamma“ Raaolienmotor, Trawls spil med alt Tilbehør og er forsynet med elektrisk Lys overalt. Den rigges med 2 Master som Kvase og med et Sejlareal paa ca. 30 m². Forude Lukaf for 2 Mand. Iøvrigt udrustes den med alt til Fiskeri hørende moderne Redskaber.

Denne Kutter er fuld færdig og søsat, og et af Billederne viser den i Byggehallen spantrestet og delvis klædt op.

Arbejdet er helt igennem første Klasses, og Fartøjet vil blive en værdifuld Forøgelse af Fiskeflaaden paa Bornholm.



20 Tons Kutter i Spant.



20 Tons Kutter.

HELGOLANDSVÆRFETET
C. F. HANSEN
1872

Skitse 2 viser en 20 Tons Damkutter med Hæk og faldende Stævn. Bygges til Fiskeskipper Thorvald Petersen, Lynæs. Fartøjet har følgende Dimensioner: Længde mellem Stævne 10,97 m, Bredde paa Spant 3,96 m og Dybde fra Spunding til Overkant af Dæksbjælkerne 1,83 Fod. Bygges med Dam til Transport af levende Fisk. Fartøjet er bygget af Eg paa Eg, dog at Dækket er af Fyr og med Materialedimensioner efter Fiskeridirektoratets Forskrifter for søgaaende Fiskekuttere. Den forsynes med en 1-Cyl. 65 HK. „Gamma“

Motor, Trawlsplil med alt Tilbehør, elektrisk Lys overalt og Radioapparat installeret saavel til Pejling som Telegrafering. Der er Lukaf til 3 Mand. Udrustningen er iøvrigt alle moderne Redskaber.

Kutteren er klædt op, Dækket lagt og Dammen færdig, saaledes at den indenfor 1 Maanedstid er klar til at løbe af Stabelen. Den rigges med 2 Master som Kvaser med ca. 35 m² Sejlareal. Arbejdet er første Klasse, og Fartøjet vil blive en værdifuld Forøgelse af Fiskerflaaden i Lynæs.

Sømandshjemmet »Bethel«

Som en Fugl Fønix er Sømandshjemmet „Bethel“ genopstaaet efter den omfattende Restaurering, som har kostet 80.000 Krone.

Ved Gennemgangen af Sømandshjemmet, som blev foretaget af de mange Irdbudte, hvoriblandt man saa Skitsredere og Repræsentanter for Søfartsorganisationer, var der eenstemmig Begejstring for det smukke Udsyr. Tæpper i alle Værelser, moderne Senge, lyse Tapeter, Billeder paa Væggene, alt var fuldendt med Hensyntagen til at skabe et hyggeligt Opholdssted for

de Søfolk, der vil benytte „Bethel“ som Hjem, saa længe de er i Land. En smukt indrettet Opholdsstue, som ogsaa kan bruges som Møde- og Spisesal, kan rumme ca. 60 Mennesker, og ved Inddragelser af de øvrige Læseværelser kan der ialt skaffes Plads til 100. Sømandsmissionens Formand, Pastor Braband, bød de Indbudte Velkommen, og den kendte Sømandspræst, Fr. Vilh. Eilschou Holm, gjorde Rede for det udførte Arbejde, samt rettede en Tak til Rederiforeningen og Rederivirksomheder, som havde støttet Foretagendet, samt Søfartsorganisationen. I det hele taget havde Sømandshjemmet altid mødt Forstaaelse og Hjælpsomhed i Søfartskredse, og man var derfor ked af, der gik Rygter om, at det ikke var Søfolk, der boede paa Sømandshjemmet „Bethel“. Med Statistikken over Beboerne tilbageviste Pastor Eilschou Holm disse Rygter som grundløse og hævdede, at Hjemmet sidste Aar havde været beboet af 845 Mennesker, heraf var kun ca. 50 ikke Søfolk, men Paarørende til disse, som man var nødt til at skaffe Ophold til, da man jo ikke godt kunde nægte en Sømand Ophold, naar han f. Eks. skulde møde sin Kone i København. Naar man i Reklamer for Sømandshjemmet, som var sendt ud i Søfartskredse, havde forlangt Søfartsbogen forevist som Adgang til Hotellet, var dette netop for at skaffe Søfolkene Førsteretten.

Nu havde man kun eet Ønske, snarest muligt at faa moderniseret og udvidet Resten af Sømandshjemmet, men den stedfundne Udvidelse vilde kunne udfylde Øjeblikkets Behov.

A. B.



Ford
Nu
som altid
KVALITET

Gælder det Baadmotorer, søn tal med Brødrene Hansen, Kalkbrænderihavnen eller med en autoriseret FORD-FORHANDLER

Udbygning af den japanske Tankflaade. Et nyt Re? deri er dannet i Tokio af Redere og Industriselskaber for at forøge den japanske Tankflaade. Der skal med den investerede Kapital bygges 200000 B. R. T. Tank-skibe. Efter de sidst kendte Tal bestaar Japans Tank-tonnage af 450000 B.R.T.

MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

Frå Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Januar 1942



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Acty, 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 Petroleums 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 Helmdal
 D/S Høiland
 Rederi A/S Isafjord
 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-Tankbæde og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Frønlis, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samso
 D/S Solnaa
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svennington
 A/S Em. Z. Svitizers Bjergnings-Entreprise
 Svitizers Bugserafdeling
 D/S Torm
 Rederiskibsselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendilla
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

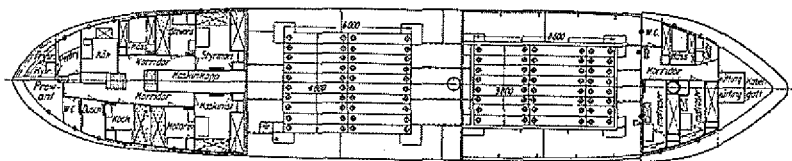
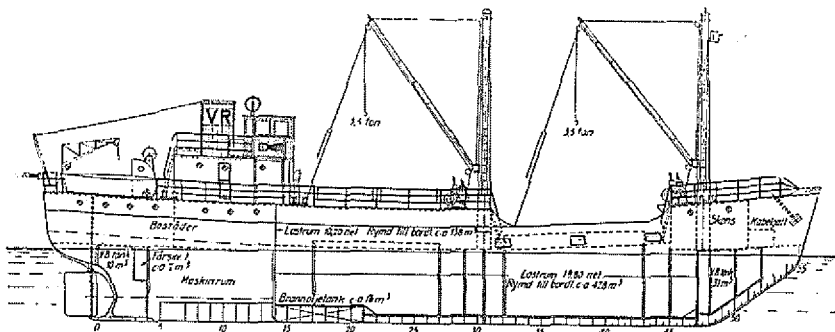
Svenske Motorpaketter

Karlstads Værft har i den seneste Tid bygget en Del Motorsejler- og Motorpaketter.

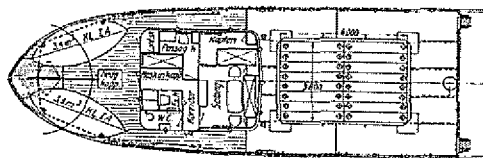
Som Eksempler kan vi nævne Motorsejlerne „Nossan“ og „Sunda“. „Nossan“, som er af den største Type, er rigget med 3 Master og har en Lasteevne paa 340 ts med en Bruttotonnage paa 219,82 og 160

N. R. T. Fartøjet er klasset i Bureau Veritas og bygget til Rederiet Kinnekulle i Lidköping.

Skibets Hoveddata er følgende: Længde overalt 36,05 m, Længde mellem Perpendikulærerne 33,00 m, største Bredde paa Spant 7,30 m, største Dybde 3,31 m, Dybgang med fuld Last 3,14 m, Sejlareal 246 m².



Svensk Motorpaket.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Hovedmotoren er en direkte omstyrbar 6 cyl. Deutz Dieselmotor paa 225 HK ved 275 O/M. Den manøvreres fra Styrehuset. Propellen er 3-bladet og har en Diameter paa 1550 mm. En Hjælpemotor paa 8 HK er installeret i Maskinrummet til Drift af en Generator og en Lastpumpe. Paa Prøveturen opnaaedes 10,5 kn.

Motorsejleren „Sunda“ er rigget med to Master og har en Lasteevne paa 170 ts. D. W., en Bruttodrægtighed paa 121,86 ts og en Nettodrægtighed paa 82,17 ts. Det er bygget til Skibsreder Martin Wirén i Kalmar.

Det har følgende Hoveddimensioner: Længde overalt 27,10 m, Længde mellem Perpendikulærerne 24,34 m, største Bredde paa Spant 6,40 m, største Dybde 2,87 m, Dybgang med fuld Last 2,90 m, Sejlareal 157 m².

Den er forsynet med en 1-cyl. Bolinder Motor paa 75 KH ved 300 O/M, som paa Prøveturen gav en Fart paa 9,3 kn. Der er Apterling til 4 Mands Besætning, udrustet med elektrisk Lys og Centralvarme.

Den sidste Nybygning er en Motorpaket paa 360 ts D.W., hvoraf vi gengiver Arrangementstegningen.

Thailands Handelsflaade

I den sidste Tid har man ofte hørt Kongeriget Siam, eller som det nu kaldes Thailand, omtale.

Kystfarten har altid her været meget betydelig. Medens man for 10 Aar siden saa mange græske og portugisiske Trampbaade i denne Fart, har dette paa Grund af en i 1935 rejst Aktion for hjemlige Kystfartøjer ført med sig, at de fremmede Skibe er gaaet 65 % tilbage eller med 248400 B.R.T. indtil Aaret 1940.

Samtidig er den thailandske Kystflaade gaaet tilsvarende frem. Den bestaar af moderne Skibe, der er særlig indrettet til Fragtfarten fra Havn til Havn paa den temmelig langstrakte Kyst.

Fremmede Kystdampere befordrer i Dag kun meget faa Passagerer paa de 181 Ruter langs Thailands Kyst. Af Gods befordrer fremmede Skibe egentlig kun Kul, Sand, Sten, Skifer og Træ, hvorimod hele Transporten af Levnedsmidler er overtaget af de nye thailandske Skibe. Denne Transport er fra 1936 til 1940 steget med ca. 36 %.

Den thailandske Kystflaade af Handels- og Passagerskibe er for største Delens Vedkommende bygget i Japan, medens en mindre Del bestaaende af smaa Tankbaade til Transport af Olie og flydende Brændsel er bygget paa Værfter i U. S.:A. i 1936 til 1939.

De nye Kystskibe bestaar især af Enheder paa mellem 900 og 1400 B.R.T., som har vist sig bedst egnede til de forhaanden værende Forhold.

I Aaret 1938 blev der af de nye Skibe befordret 482753 Passagerer. Efter de samme Kilder (Havnenes Centralkontor i Bangkok) var den transporterede Godsmængde 5.780.000 ts, hvoraf ca. 2.000.000 til Kysten af Birma og Cochinchina.

Ialt findes der i Kystskibsfarten beskæftiget 17 Rederier samt to af Staten kontrollerede Foretagender. I den senere Tid har der fundet en Sammenlægning af mindre Rederier Sted for at opnaa et passende Samarbejde i Kystskibsfarten.

En Del af de større Skibe, som oprindelig var bygget til den hjemlige Kystfart, er nu indsat i Farten paa Indochina. Ved Udbruddet af Krigen i September 1939 blev de franske Skibe trukket til Europa til

Troppetransporter, hvilket gjorde Mangelen af Kystfartøjer følelig, saa de thailandske Skibe kunde sættes ind paa den direkte Fart til den sydkinesiske Kyst.

Derved led i Indochina navnlig Markedet for Raabomuld, Te, Ris og Silke. I Maj 1941 blev saa de thailandske Kystskibe sat ind i denne Fart og formidler allerede nu 22 % af den samlede Udførsel og Indførsel ad Søvejen. Dermed skabtes Grundlaget for Thailands oversøiske Skibsfart.

I 1938 fandtes der i Thailand kun faa moderne Skibe til oversøisk Fart. Indtil 1936 blev den Trafik udført af engelske Skibe og derefter af japanske,

Imidlertid forøgedes Trafikken i de thailandske Havne fra 1936 med 85 % for Persontrafikens og 115 % for Godstrafikens Vedkommende.

Det gav Signalet til de thailandske Redere til Anskaffelse af søgaaende Skibe. I Aaret 1937 blev der købt to amerikanske Turbinedampere paa 11400 B.R.T. og 7500 B.R.T., og en engelsk Trampbaad paa 8500 B.R.T. blev i 1938 sat i Fart for et thailandsk Rederi.

Paa samme Tid blev de første Ordre fra Staten paa ialt 125000 B.R.T. oversøiske Skibe afgivet, som skal drives under Statskontrol.

Disse Ruter blev aabnet i November 1940 og raa-der over de mest moderne Skibe i Thailands Flaade, som nu viser Flaget baade i Australien og Sydamerika. Ialt beskæftiger 6 thailandske Rederier sig med oversøisk Fart og besejler navnlig Sydamerika temmelig regelmæssigt.

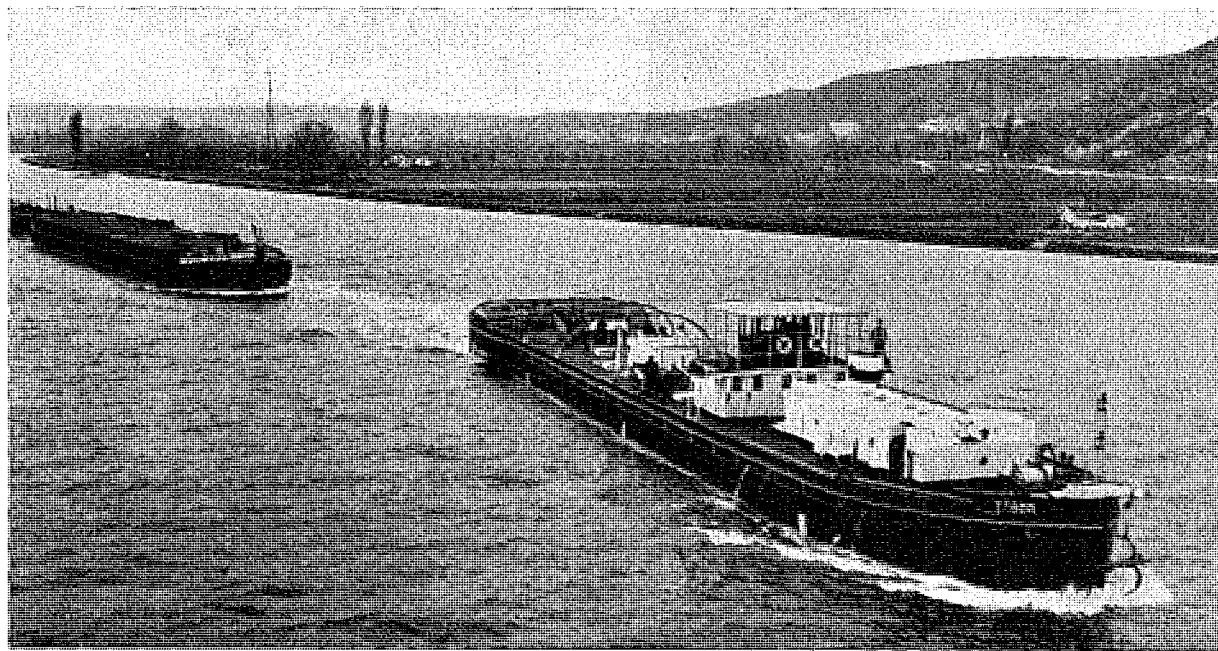
Thailands Handelsflaade faar Dag for Dag større og større Betydning for Trafikken i det fjerne Østen og i det indiske Ocean. Medens engelske, franske og amerikanske Dampere er taget ud af Farten fra Østen til Sydamerika, er de blevet erstattet af thailandske og japanske Skibe. Dette er ogsaa sket paa Farten mellem Shanghai og Thailand, som tidligere udelukkende blev betjent af engelske Skibe.

I 1940 er i Forhold til 1938 de fremmede Skibsflag i Thailands Havne formindsket med 55 %. Udviklingen har i det hele taget været den nationale Skibsfart i Thailand gunstig, og man kan vente, at den vil fortsætte i samme Retning i 1942.

Motor-Hjulslæbebaade paa Donau

Da Fragtraterne for Flodskibsfarten faldt i Aarene 1925—30, var Rederierne nødt til nøje at gennemgaa deres Udgiftsposter for at undersøge Mulighederne for ved en Nedskæring her at tilvejebringe Balance i Regnskabet. Det første Skridt var at søge en Forbedring i Økonomien for de med Dampmaskiner udrustede Slæ-

HK. Da Skruerne var koblet direkte til Motorene, voldte Fremdrivningen ingen Vanskeligheder, hvormod Hjælpe-maskineriet, særlig Styremaskinerne, skabte Kvaler. Dem overvandt man ved at anvende Elektromotorer og ved at forbedre Styremaskinerne, saa de let kunde betjenes med Haandkraft.



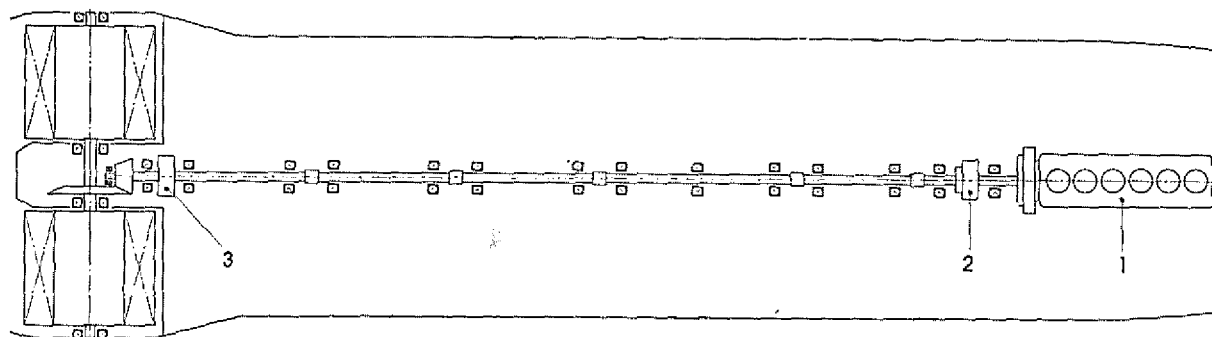
Hækjulslæbebaad.

bebaade. Man opnaaede visse Besparelser, men ikke tilstrækkelige til at udligne Nedgangen i Indtægterne. Da Olien er særlig billig ved Donau, gik Rederierne ved Nybygninger over til Dieselmotordrift.

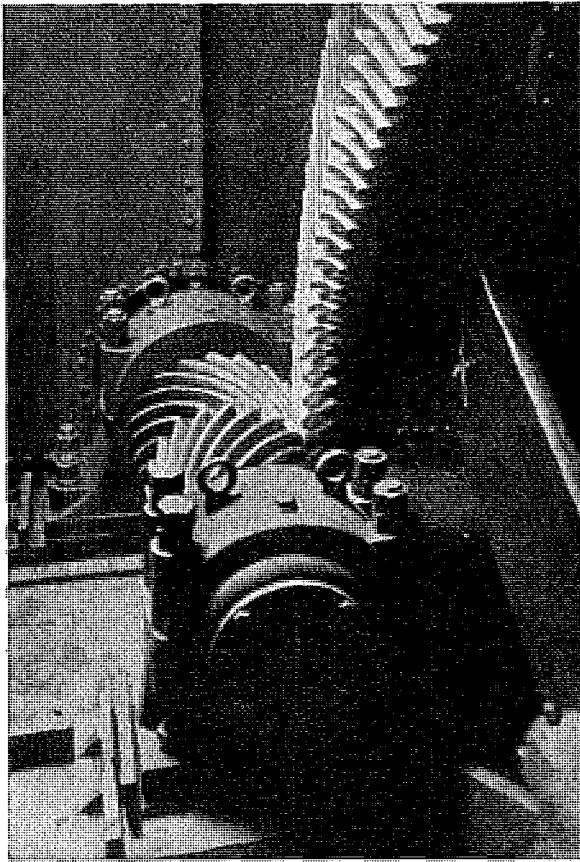
De første Dieselmotorskibe var Skruefragtbaade. Senere gik man over til Skrueslæbebaade. De første Baade havde en Motorkraft paa 250 til 300 HK., som senere steg til 450 HK. og 600 til 700 HK. for til sidst at ende med 1000 til 1200 HK. for Tankskibe, der ogsaa anvendtes til Slæbning. I Forbindelse hermed gik man over til fra enkeltskrue at anvende dobbeltskrue, tredobbeltskrue, ja endog firedobbeltskrue Slæbebaade, idet Motorkraften steg fra 300 til 1600

De største Vanskeligheder opstod ved Anvendelse af Motorer til Hjulbaade, idet Hjulene kun kan gaa med ca. 40 O./M. Paa den anden Side er Hjulbaade i høj Grad velegnet til Slæbning, særlig paa de mindste Vanddybder. Da Økonomien for dem spiller en særlig stor Rolle — det drejer sig om de kraftigste Skibe med de største Driftsomkostninger — blev der ogsaa her fundet Udveje.

Det drejede sig særlig om at nedsætte Motorens Omdrejningstal til 40 O./M. og at faa det nødvendige Gangsætningsmoment for Hjulene. Spørgsmaalet blev løst ved Hjælp af en Tandhjulsudveksling 7:1, som nedsætter Motorens 280—300 O./M. til ca. 40 O./M.



Drivanordningen skematisk: 1. Dieselmotor, 2. Friktionskobling, 3. Ekspansionskobling.



Tandhjul for Kraftoverføringen.

Overføringen af Motorens Drejningsmoment sker gennem en Trykluffriktionskobling, som har et tilstrækkeligt blødt Indgreb og tillader en gradvis Forøgelse af Motorydelserne. For yderligere at dæmpe Stød blev der paa Akselledningen indbygget en elastisk Kobling.

De første Skibe var 2 Hækhjuls Motorskibe paa 450 HK. — Motoren var opstillet i Forskibet med Trykluffkoblingen indbygget i Svindhjulet. Den 32 m lange Akselledning var ført hen til Hækken i S. K. F. Rullelejer. Overføringen skete gennem koniske Tandhjul. Den elastiske Kobling var anbragt umiddelbart ved Overføringen.

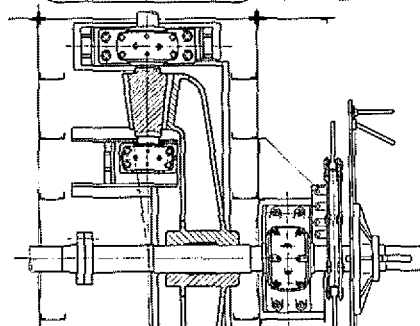
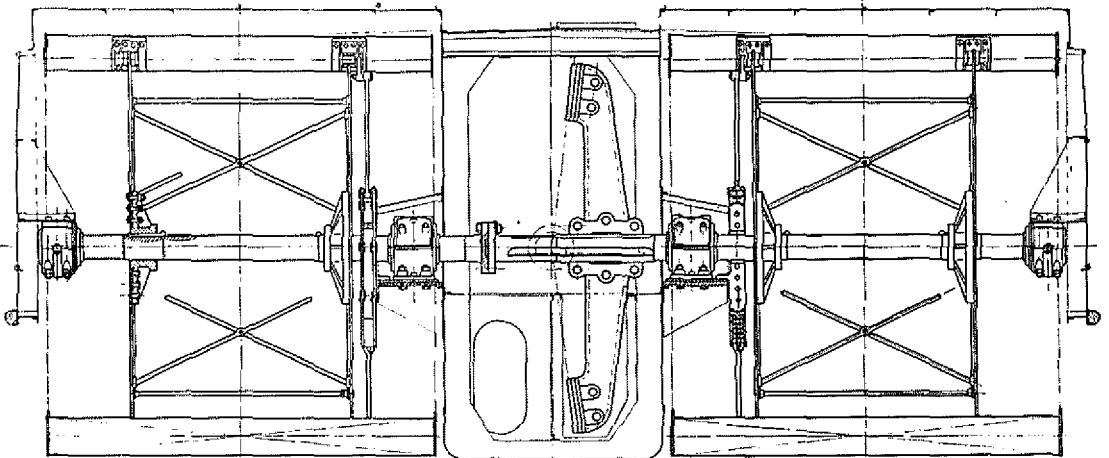
Der blev sørgt for en meget stiv Indbygning af disse Lejer. Baade det store og det lille Tandhjul havde 2 S. K. F. Lejer, der var monteret paa

en fælles Støbestaalsramme, fastgjort til et stærkt Fundament, saaledes at Tandhjulene ved en mulig Formforandring af Skibsskroget altid forbliver i rigtig Indgreb. Tandhjulene smøres med Trykolie, som sprøjtes paa Indgrebsstedet.

Hjulakslen, der består af 2 Dele, og paa hvilken det store todelte Tandhjul og de med bevægelige Skovle forsynede Hjul sidder, løber i 4 Lejer. Hjulaksleens Lejer overskyldes ofte af Vand, hvorfor der maa drages Omsorg for Husenes Tætning. Husene er forsynet med en Labyrinttætning, hvori der Tid efter anden indpresses Fedt. Desuden findes der todelte Sidedæksler, hver med to Filtringe, der hindrer, at Vand i større Mængder kommer ind i Labyrinterne. Mellem Dækslerne og Labyrinterne findes Afløb for muligt indtrængende Vand. Oven over Lejerne er anbragt et Beskyttelsesblik, der leder det nedrindende Vand bort fra Lejerne. De ydre Lejers Tætning paa den Side, der vender mod Skovlene, er foretaget paa lignende Maade. Paa den anden Side er Husene til disse Lejer lukkede.

Da det er vanskeligt at komme til Hjulaksleens Lejer, kan de smøres fra et Smøreapparat. Det er normalt ikke i Gang og kobles kun til for en kort Tid, naar man ønsker at presse nyt Fedt ind i Labyrinterne. Selve Lejerne eftersmøres blot med lange Mellemrum.

Lejeindbygningerne har fungeret upaaklageligt, siden Baadene satte i Drift. Rullelejernes lave Friktionsmodstand viser sig bl. a. deri, at blot en svag Strøm i Vandet er tilstrækkelig til at sætte de tunge Skovhjul i Bevægelse, naar Friktionskoblingen er slaaet fra.



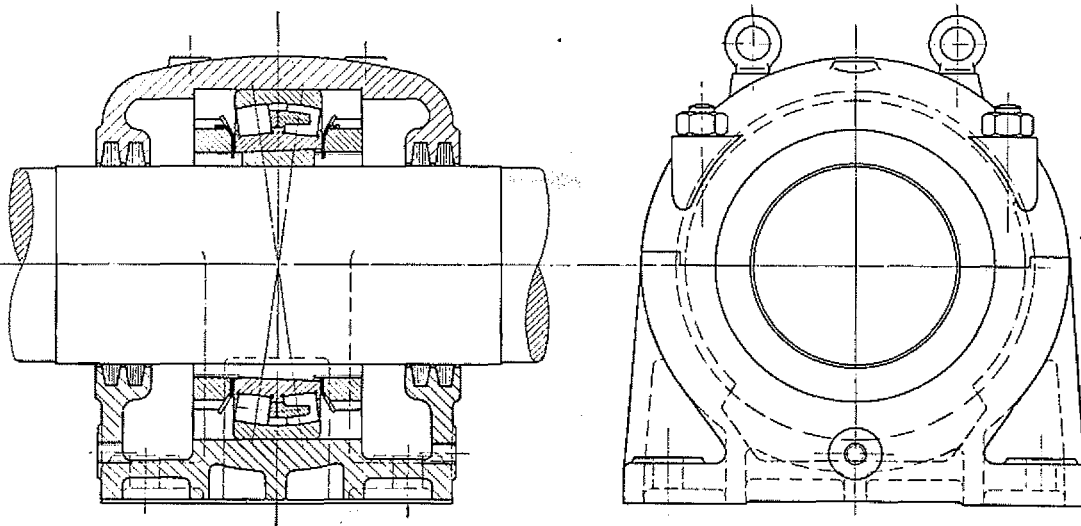
Hjulakslen med Lejer.

Skibene er 52m lange, 8m brede og har med 10 Tons Olie om Bord en Dybgang paa 70 cm.

De samme Principper er fulgt ved Bygning af 3 Motorslæbebaade med Sidehjul. Fremdrivningen sker her ved Hjælp af to Motorer, hver paa 475 HK.

Overføringen sker ved Hjælp af et Sæt koniske Tandhjul, som trækker et Drivhjul i Indgreb med det store Tandhjul paa Hjulakslen. Der er et Drivhjul fra hver Motor, som griber ind paa hver sin Side af det store Tandhjul. Den trykluftstyrede Friktionskobling er indbygget i Svinghjulet.

Alle Manøvrer sker fra en Central. Herfra kan Motoren sættes i Gang og manøvreres, Trykluft-Friktionskoblingerne betjenes og Olietilførsler reguleres. Her findes desuden den Viser fra det elektriske Pyrometer, der viser Udstødsgassens Temperatur, et Sig-



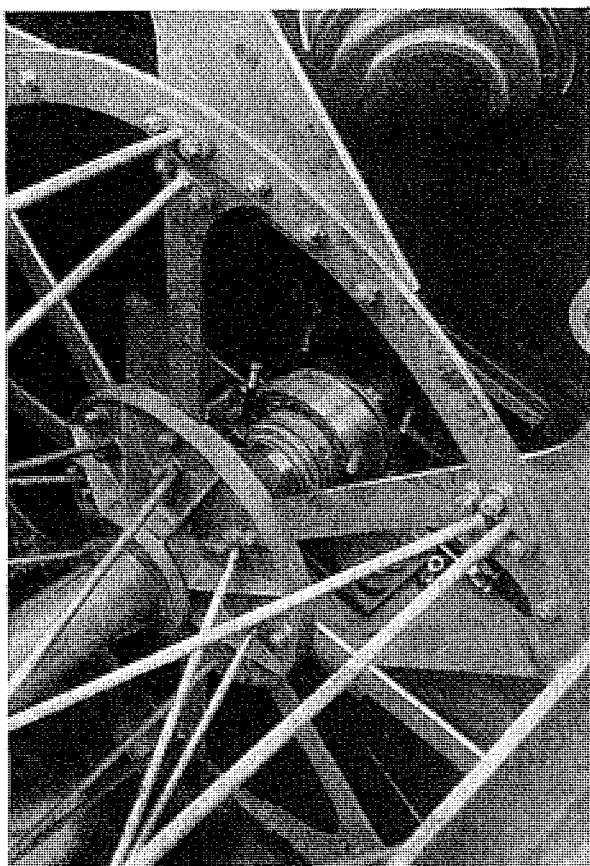
Hjulakslen med S. K. F.-Lejer.

nalanlæg, som viser, naar Temperaturen er steget over en bestemt Grænse, desuden Gangsætning for Hjulpepumperne for Afkøling af Motorerne, naar de støttes, Tachometre og Trykmaalere for Vand, Luft og Olie. Hele Maskinrummet kan overses herfra, hvor al Betjening foregaar. Det tillader en næsten øjeblikkelig Gangsætning, Omstyring og Standsning af Motorerne, hvilket har stor Betydning ved Manøvrer, hvor det ved Gangsætning eller Standsning af Hjulene kun er nødvendigt at betjene Trykluftkoblingerne. Ved Havnemanøvrer eller under Samling af Slæbetræk er denne Konstruktion ogsaa af stor Betydning, idet man kan lade den ene Motor gaa „Frem“ og den anden „Bak“. Ved Ind- eller Udrykning af den ene eller den anden Kobling kan Hjulenes Omdrejningsretning ændres, uden det er nødvendigt at stoppe Motorerne omstyre dem. For at hindre en uforsætlig Indrykning af begge Koblinger, naar Motorerne løber hver sin Vej, findes en Blokanordning.

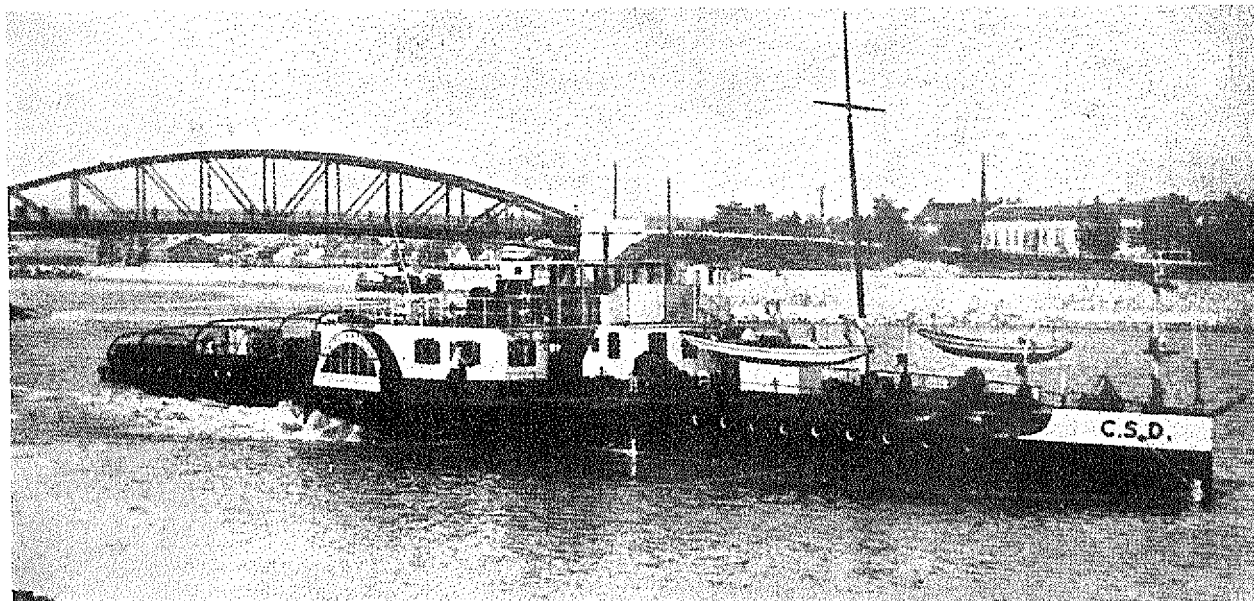
Opvarmning sker ved Hjælp af et selvregulerende, oliefyret Centralvarmeanlæg. Under Gang udnyttes Udstødsgassen til Opvarmningen, idet der er anbragt Vandrør i Lyddæmperne. Om Vinteren bliver Udstødsgassen delvis ledet ud i Hjulasserne for at forhindre, at Hjulene bliver overiset.

Smøring af de enkelte Dele er meget omhyggelig indstillet, og der anvendes i hvert Tilfælde den bedst egnede Olie. Tryksmøringen blev tilsidst indstillet paa 0,8 at. I Rørledningerne er foruden den normale Køler og det normale Filter yderligere indbygget et Filter. Det havde til Følge, at Olieforbruget, der var garanteret til 3 g/HKT., gik ned til 0,9 g/HKT., altsaa til knap 1 kg/Tim. for hele Maskinanlægget. Det giver ved en aarlig Drift paa 3000 Timer en Besparelse paa mellem 3000 og 6000 kg Smørelie.

Prøveturene blev afholdt paa de vanskeligste Strækninger af Donau, ved Jernporten, i Katerakterne og paa Strækningen Komorn—Wien, hvor Skibet blev prøvet ved forskellig Vandstand. For Strækningen blev der opstillet Tabeller over de forskellige Driftsresul-



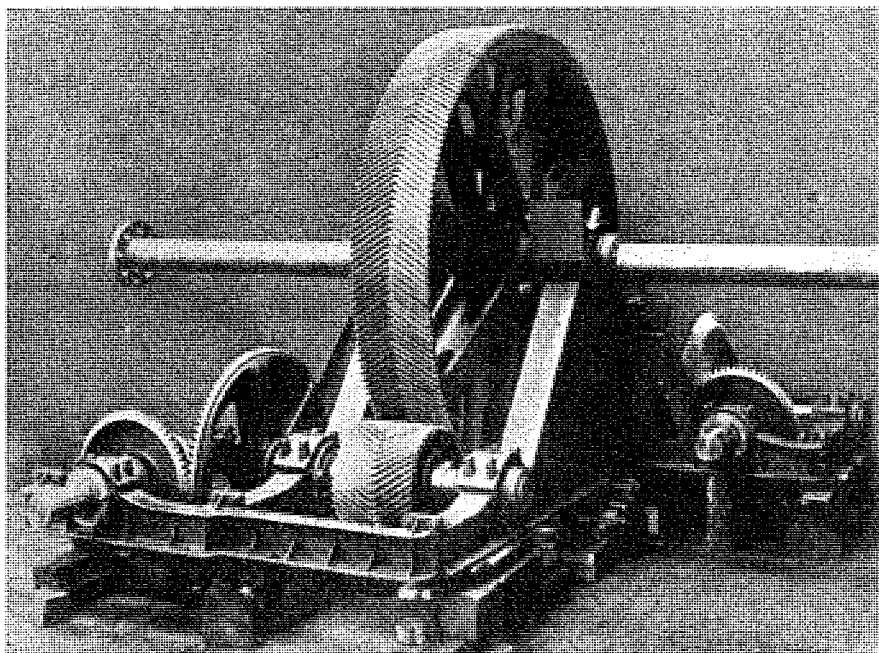
Hjulakslens indvendige S. K. F.-Lejer.



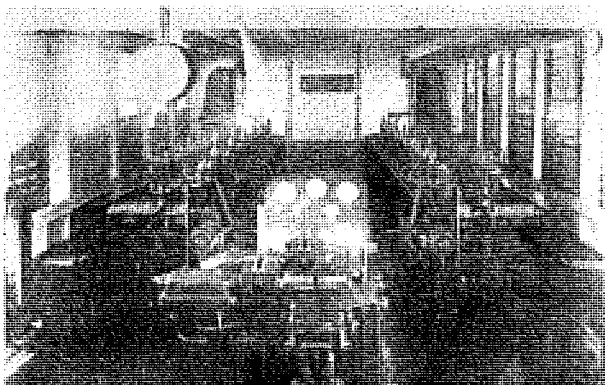
950 HK. Motorslæbebaad med Sidehjul.

tater, Hastighed, Trækraft, Omdrejninger for Motorerne, Udstødsgassens Temperatur og Kølevandstemperatur for at give Besætningen en Rettesnor under Driften og derved undgaa en Overbelastning af Skib og Maskineri.

Driftsresultaterne har været udmærkede. Der har ikke fundet Havarier eller nævneværdig Slid Sted. Hvis man sammenligner Driftsudgifterne for en Slæbebaad med samme Hestekraft, drevet med Damp og Motor, viser det sig, at Driftsomkostningerne pr. Time er 53 pCt. mindre for Motorskibet end for Dampskibet.



Tandhjuloverføring til Sidehjulene.



Motorrummet med Manøvrerpult.

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.

Danske og internationale Standards

Dansk Standardiseringsraad blev oprettet i 1926 af Handelsministeriet paa Foranledning af Dansk Ingeniørforening og Industriraadet. Raadets Opgave er at virke for Standardisering samt at udarbejde og godkende Danske Standards og virke for Anvendelsen af dem.

Standardisering tilsigter paa Omraader, hvor Udviklingen har medført unødvendige eller u hensigtsmæssige Varianter, gennem Forenkling at opnaa rent praktiske og økonomiske Fordele og virker saaledes til i Produktion og Distribution at undgaa Spild af Tid og Materiale.

Til Behandling af Emner, for hvilke der fra kompetent Side fremsættes Anmodning om at iværksætte

en Standardisering, nedsætter Raadet Standardiseringsudvalg bestaaende af Repræsentanter for offentlige Institutioner, Organisationer, Foreninger, Enkeltvirksomheder m. m., saaledes at der ved Samarbejde kan skabes Balance mellem det offentlige, Fabrikanternes, Forhandlernes og Forbrugernes Interesser. Hverken Medlemmerne af Raadet eller af Standardiseringsudvalgene modtager Godtgørelse for deres Arbejde.

De af Standardiseringsudvalgene udarbejdede Forslag til Dansk Standard offentliggøres til Kritik : to Maaneder, saaledes at enhver kan fremsætte Bemærkninger. Forslagene forelægges sluttelig Raadet til Godkendelse som Dansk Standard og udgives derefter som

saadan under det af Raadet indregistrerede Bomærke

For at en Standard kan følge med den naturlige Udvikling, optages Standardbladene til Revision, naar en saadan maatte være paakrævet.

Paa visse nærmere Betingelser kan Firmaer, der fremstiller Varer efter Danske Standards, faa Tilladelse til at anvende Dansk Standardiseringsraads Bomærke paa disse.

Der findes for Tiden ca. 400 Standardblade, som omhandler mange forskellige Slags Ting og mange forskellige Prøve- og Undersøgelsesmetoder. Af det, som kan have Interesse for Skibs- og Skibsmaskinbygning, kan nævnes: Materialprøvning for Olie og Fedtstoffer, tekniske Betingelser for Levering af Brilleglas, Elektroder og Svejsetraad, Sømløse og svejste Rør, Rør og Flanger, Gevind, Bolte, Skruer, Møtrikker, Skruesikringer, Stifter, Splitter, Kiler og Fjedre, Beskyttelsesbriller og teknisk Tegning.

Det skal indrømmes, at i Sammenligning med, hvad der er naaet andre Steder, er det danske Resultat af Standardiseringsbestræbelserne beskedent, men en Ting kan fra en beskeden Begyndelse vokse sig stor. Hvis man blot kunde faa Folk til at indse Nytten af at bruge de vedtagne Standards, vilde meget være naaet, og saa vilde Bevægelsen tage Fart. Der kan ikke være Tvivl

DK 621.882.3

Dansk Standard

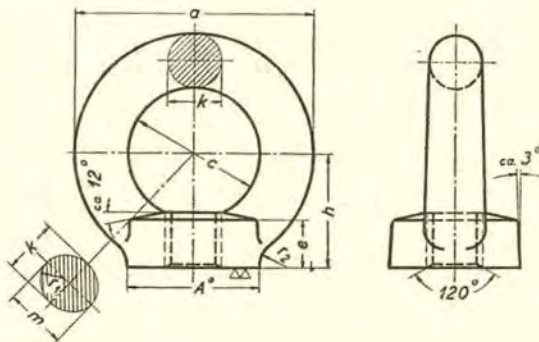
Øjemøtrikker

3/8" - 2 1/2" WG og 8 - 64 MG

EDSE
-113-
Enkelt Blad

Maj 1933

1. Udg.



Eksempelvis betegnes en Øjemøtrik med 20 mm Gevind:

Øjemøtrik 20 MG, DS 113

Gevind												Max. Bæreevne P i kg	
WG EDSE 4	MG EDSE 6	A	h	a	c	e	k	m	r ₁	r ₂	Trækretning		
		mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm	mm			
3/8"	8	20	18	36	20	8,5	8	10	4	4	85		
	10	25	22	45	25	10	10	12	5	4	150		
1/2"	12	30	26	54	30	11	12	14	5	8	220		
5/8"	16	35	30	63	35	13	14	16	6	8	380		
3/4"	20	40	35	72	40	16	16	19	7	8	570		
7/8"	22	45	40	81	45	18	18	21	8	10	800		
1"	27	50	45	90	50	20	20	24	9	12	1050	950	
1 1/4"	33	65	55	108	60	25	24	28	11	15	1700	1700	
1 1/2"	39	75	65	126	70	30	28	32	13	18	2500	2500	
1 3/4"	45	85	75	144	80	35	32	38	15	20	3400	3500	
2"	52	100	85	166	90	40	38	48	18	22	5200	5000	
2 1/4"	56	110	95	184	100	45	42	50	20	25	6500	6300	
2 1/2"	64	120	105	206	110	50	48	58	22	25	8700	8000	

Udførelse: Sænkemedet og omhyggeligt udglødet.

Materiale: Staal med Brudspænding 34—42 kg/mm² og minimal Brudforlængelse (δ_{10}) 25%.

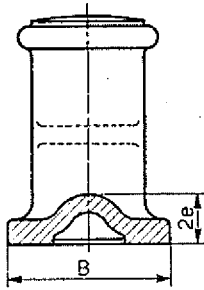
^{a)} De angivne Værdier for Bæreevnen ved skraat Træk gælder kun, naar Øjemøtrikkerne er skruet fast mod Anlægsfladen.

Dette Blad forhan. 2 af Dansk Standardiseringsraad, Industribygr. en, København V. Eftertryk uden Tilladelse forbudt. Copyright by The Danish Standardisation Committee

2. POLLER.

(Senkrechte Ausführung)

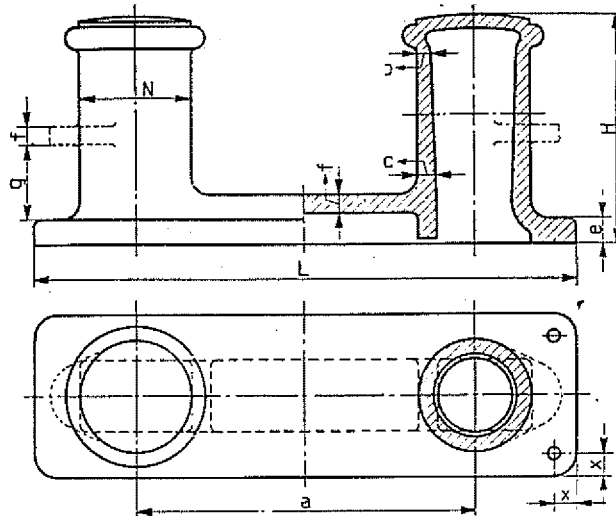
Mit und ohne Lippen.



2. BOLLARDS.

(Vertical Type)

With and without lips.



2. BITTES.

(Type vertical)

Avec et sans rebords.

om. at i Fremtiden vil der ikke blive Raad til en saa stor Variation som den nuværende. Vi vil komme til at møde Standard — baade de: ene og andet — saa ofte, at vi til sidst ikke lægger Mærke til, at alt er ens indenfor det samme Omraade. I Amerika bygges allerede nu Standardskibe, og de: er ganske sikkert,

at Efterkrigstidens Skibsbyggeri vil komme til for en stor Del at bestaa i Fremstilling af Standardskibe.

Der findes Standardiseringsraad i nogle og tyve Lande, der er tilsluttet ISA (International Federation og the National Standardizing Associations), som formidler Samarbejdet mellem Landene paa dette Omraade og udgiver internationale Standards. Med de sidste gaar det ikke saa forfærdelig godt. Vedrørende Skibsbygning findes der kun ISA Bulletin 17, som omfatter Standards for: Glas til Køjne, Pullerter,

Dæksbolte, Redningsbaade med indvendige Luftkasser og endelig Stormlejdere. Det er alt, det er næsten mere end beskedent. Det staar hvert Land frit, om de vil tiltræde de internationale Standards. Pullerter og Stormlejder-Standards er tiltraadt af 7 Lande, de andre af 6 eller 5. Ingen af disse Lande er Danmark.

Gaar det end langsomt, saa gaar det dog frem, og jo før de enkelte kommer igang, jo mere tjener de ved det. Mellemtiden er spildt og har kostet for mange Penge.

En ny Patruljebaad til Det danske Toldvæsen

Lørdag den 6. December blev der fra G. Rinecks Værft (Københavns Yacht- og Motorbaadsværft) søsat en ny Patruljebaad til Brug i Københavns Havn. Baaden er 12 m lang, bygget af Oregon Pine paa Eg med Obygning og Apterling udført i Mahogany og med

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

**A/s DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**

Amaliegade 33 - København K.

Teaktræsdørk, da Linoleum til denne ikke kunde fremkaffes. Motoren er paa 75 HK. og giver Baaden en Fart af 10 Miles. Baaden præsenterede sig fiks og nydelig og var et helt igennem første Klasses Arbejde som altid fra dette Værft.

Ved Søsætningen var Generaldirektør Knud Kørst og Frue med deres to Sønner samt en repræsentativ Forsamling af Toldvæsnets øverste Embedsmænd tilstede, og Generaldirektørens ældste Søn, Mogens, døbte den „Martin“ efter sin yngre Broder, idet den forrige Baad var opkaldt efter „Mogens“ og døbt af Martin.

Generaldirektøren takkede Værftet for godt udført Arbejde, og paa Værftets Vegne takkede G. Rineck for den Tillid, Toldvæsnet havde vist dem ved at lade bygge Fartøjet.

Efter Søsætningen foretoges en Prøvetur med Baaden, der forløb i alle Maader tilfredsstillende, og Baaden er nu paa Station i Københavns Havn.

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

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

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
Faæs 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



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



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)



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

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

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

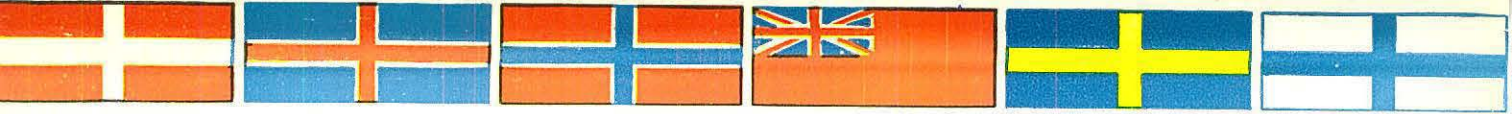
KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

REJS MED DFDS



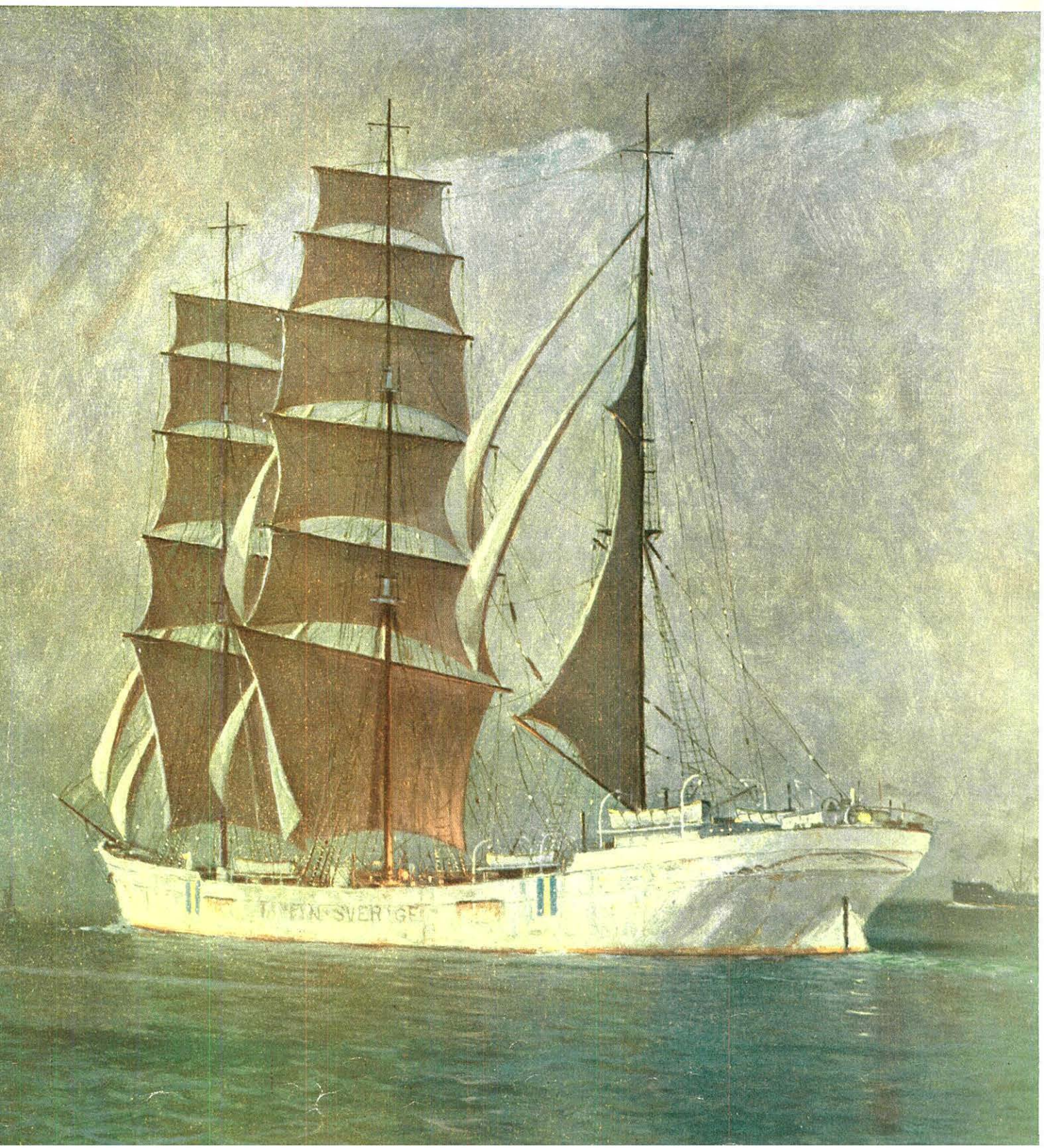


VIKINGEN

75 Øre
1. Februar

SVENSK TREMASTER
Maleri af V. Qvistoff

1942 - Nr. 2
19. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

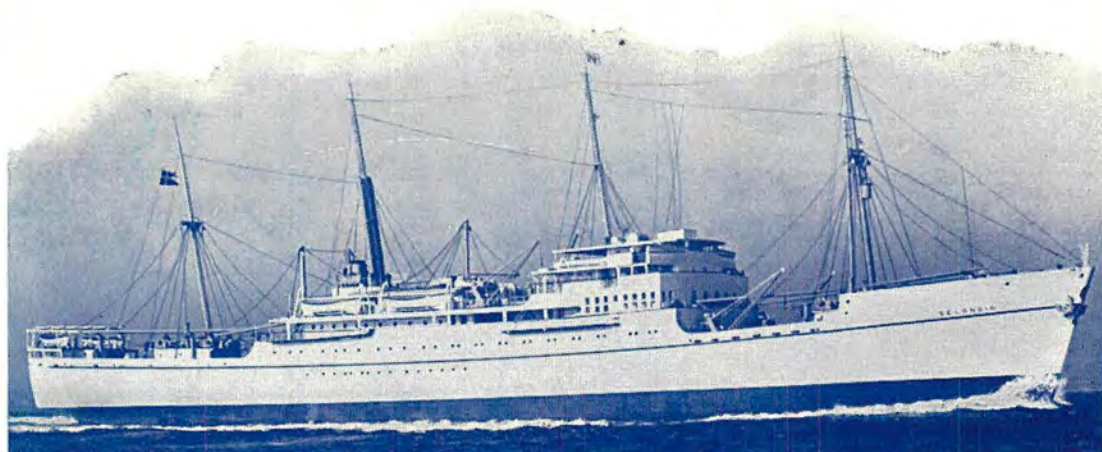
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Rangoon

Weihaiwei

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

DE mest umiddelbare Følge af Krigen har vi, bortset fra de blodige Begivenheder i Finland, erfaret gennem Sænkningen enten ved Miner, Undervandsbaade eller Flyvere af vore Skibe i Nordsøen. Skibsfarten er blevet et Erhverv, der er kommet alle Borgere i Landet nærmere i denne Tid. Ingen kan andet end føle med Søfolkene, der mere end nogen andre under Udførelsen af deres fredelige, men ogsaa heltmodige Arbejde paa en brutal Maade erfarer, at der er Krig i Europa. De lurende Farer viser sig i mange forskellige Afskygninger. — Krigen har først og fremmest udviklet sig til at blive en Krig til Søs, en Krig ikke mindst mod Handelsskibe og ikke mindst mod de neutrale. Der gaar næppe en Dag, hvor det ikke meddeles, at et Skib er gaaet ned, tit er det endda mange paa den samme Dag.

De mindre, neutrale Nationer, der næsten alle har Søfart som et af deres Hovederhverv, kan ikke undgaa at blive berørt heraf. Men naturligvis, det krigsførende England, for hvilket Skibe er saa at sige alt, maa i endnu højere Grad være præget af disse Begivenheder til Søs. Midt i London findes, kan man godt sige, selve Skibsfartens Hjerter, hvor alt, hvad der hører Søen til, indregistreres, hvor Klokkeren, den berømte *Lutine Bell*, lyder, naar et Skib er gaaet ned. Det er *Lloyd's* — dette Centrum for alt, hvad der har med Søen at gøre.

Man kan sige om *Lloyd's*, der vel nok har den mærkeligste Historie, nogen Institution kan se tilbage paa, at det til at begynde med var Romantik, der prægede det, mens det i Dag er den skarpeste Realisme. Oprindelsen til *Lloyd's* verdensomspændende Virksomhed var et lille Kaffehus i London, hvor Købmænd og Skibsagenter drøftede Mulighederne for Køb og Salg af Skibsladninger, Skibe etc., og langsomt udviklede den beskedne Kafé sig til Verdens ejendommeligste Forsikringsselskab, Oplysningscentral for alt vedrørende Skibe og Skibsladninger, Mæglerkontor

Lloyd's -

Det mærkelige Midtpunkt for alt, hvad der har med Skibsfart at gøre. I Fredens Dage er Lloyd's, der ligger i Londons egentligste Centrum, en Myretue, hvor Alverdens Interesser indenfor Shipping samler sig — i Dag, hvor Forlis, Torpederinger og Minesprængninger, Opbringninger og Bombardementer af Skibe forefalder daglig, et Barometer for, hvordan Situationen er i det Erhverv, der er Englands bærende, selve Landets Nerve, — det, ved Hjælp af hvilket det fører sin Krig og har sikret sig Overherredømmet i Verden.

o. s. v. Hvis man siger, at *Lloyd's* er et Forsikringsselskab, siger man afgjort for lidt — og samtidig maaske for meget. *Lloyd's* driver nemlig ikke selv egentlig Forsikringsvirksomhed, lige saa lidt som Institutionen overtager nogen Garanti for de af de enkelte Medlemmer antagne Forsikringer, men hvert Medlem maa stille betydelige kontante Depoter for at blive optaget i Korporationen, og disse Depoter hefter for de overtagne Forsikringer. Da *Lloyd's* har utallige Medlemmer, lader selv de største Forsikrin-

ger sig let anbringe her, uden at Risikoen for de enkelte Medlemmer er synderlig stor. Og hele denne mægtige Institution kan altsaa føres tilbage til Kaffehuset, grundlagt af en lille Restauratør, Edward Lloyd, i Great Tower Street, en Smøge, der løb gennem Hjertet af det gamle London. Nu residerer *Lloyd's* i en Pragtbygning med Marmorsøjler og høje, fornemme Kontorer i Leadenhall Street midt i Londons City. Den er mere kendt end nogen anden engelsk Institution, og dens Historie er et Eventyr:

Det var i Wilhelm af Oraniens Dage, i Slutningen af det 17'de Aarhundrede, at Edward Lloyd aabnede sin lille Café i Great Tower Street i London. Saa-danne Caféhuse spillede en meget stor Rolle i det daglige Liv den Gang; de tjente som Klubber, Samlingssteder, hvor de sidste Nyheder meddeltes, og hvor man drøftede Forretning og Politik. Mænd med samme Interesser samledes efterhaanden i de samme Kaffehuse og sad foran en blussende Ild og drøftede Skibsløjlighed, Skibsladninger og lignende Problemer, mens de drak den ene Kop efter den anden af den nye Drik, Kaffen, som de „indiske Købmænd“ havde hjembragt fra Østen. Lidt efter lidt blev Lloyds Kaffehus det uofficielle Hovedkvarter for alle Londons — og Englands i det hele taget — Skibsfartsinteresser. En Købmand, der var urolig over, at et Skib med en Ladning, som han spændt ventede paa, var udeblevet, gik

hen for at høre de sidste Nyheder her, fordi han vidste, at han vilde træffe Skibskaptajner, som maaske havde et og andet at fortælle om det savnede Skib. Baade Kaptajner og Skibsredere blev snart klar over, at Lloyd's var Stedet, hvor de kunde træffe Forsikringsfolk, der vilde assurere Skib og Ladning, og Forsikringsfolkene blev paa deres Side klar over, at det var ulige lettere at afslutte en Forretning, naar man kunde sidde og snakke over en Kop Kaffe. Dertil kom, at de mødtes med Forretningsvenner, der sammen med dem kunde dele en Risiko for et Skib eller en Last, hvis denne Risiko var for stor for deres egen Pung. Dag for Dag arbejdede Lloyd's sig frem i London-Købmænds og -Rederes Bevidsthed, og da Værten, Edward Lloyd, døde i 1713, var hans Kaffehus simpelt hen det Sted, hvor Skibsfartsinteresserede mødtes. Hans Efterfølger beholdt Navnet og var klog nok til ikke at foretage nogen som helst Forandringer i Husets Indretning. Saaledes voksede Lloyd's' Indflydelse. I 1720 var de skibsfartsinteresserede Folk, der samledes her, i Stand til at modsætte sig et Forsøg, der fra anden Side blev gjort paa at skabe en monopoliseret Sø-Assurance, idet de hævdede, at det var Skibsfartens egne Folk, der skulde ordne de Sager. I 1734 udkom det første Nummer af „Lloyd's List“, Verdens ældste og betydeligste Skibsfartsblad, der siden er udkommet ganske regelmæssigt og i Fredstid bringer alle Meddelelser om Skibes Position Verden over, Skibsalg og alt muligt andet, der har Interesse for Skibsfarten. Endvidere bringer „Lloyd's List“ store, orienterende Artikler, der har Interesse for alle forretnings- og skibsfarts-interesserede Verden over.

Sit virkelige Opsving fik Lloyd's under Napoleonskrigene, da det blev lidt af en Nationalinstitution. Bankerotten truede Landet, men de patriotiske Forsikringsfolk fortsatte med at assurere baade Skibe og Ladninger, og de betalte ethvert Krav, der blev stillet til dem. Havde Lloyd's ikke eksisteret den Gang, vilde Englands Skibsfart være blevet slaaet ud, og Verden havde set anderledes ud i Dag. Lloyd's var den Gang meget ivrig for, at man skulde faa ogsaa de neutrale Skibe til at gaa i Konvoj; det er akkurat det samme Forslag, som i Dag stilles fra engelsk Side til den neutrale Skibsfart, og der findes adskillige Breve fra denne Periode, Korrespondance mellem Lloyd's, Nelson og Admiralitetet. Da Nelson til Slut slog den fransk-spanske Flaade ved Trafalgar, skænkede Lloyd's pragtfulde Medaljer til alle hans Kaptajner, og den store Admiral mindes paa særlig Maade i den saakaldte Nelson-Sal, bygget indeni en særlig Staalhvælving, og her findes de sjældneste Minder om Nelson, der er samlet noget Sted i England.

I 1873 blev Lloyd's en særlig Korporation, uden at man dog forandrede Medlemmernes personlige Frihed eller Ansvar. De var selvfølgelig for længst flyttet fra det gamle Kaffehus til en større Bygning i Lombard Street, hvorefter de i 150 Aar havde Hovedkvarter paa selve Børsen, og først i 1928 flyttede de

til deres nuværende pragtfulde Bygning i Leadenhall Street i Londons City.

Det 18'de Aarhundredes Skibsredere var ikke alle lige hæderlige; mange af dem veg ikke tilbage for at sende daarligt udrustede Skibe, de saakaldte „Plimsollere“ til Søs, hvilket var ensbetydende med, at Mandskabet vilde omkomme, — blot for at skaffe sig selv en Forsikring. For at undgaa en saadan Praksis begyndte Medlemmerne af Lloyd's Sammenslutning at foretage en Fortegnelse over Skibe, i hvilken der anførtes alle mulige Oplysninger om ethvert Skib, der kom til London eller gik derfra, og lidt efter lidt uvidedes det til at gælde alle Skibe i Verden, der efterhaanden indregistreredes hos Lloyd's. Fra 1833 er Lloyd's' Skibsregister anerkendt som den officielle Skibsfarts Oplysningsliste i England og i Udlandet. Før et Skib kan indregistreres hos Lloyd's, maa alle Oplysninger om det afgives beedigede, og der foretages Undersøgelser og Prøver med det. Lloyd's of London er efterhaanden blevet som selve Anerkendelsen af Hæderlighed og dygtig Oplysningstjeneste, og det skyldes først og fremmest, at alt er saa glimrende organiseret med paalidelige Agenter alle Vegne, talrige Signalstationer o. s. v. I mangfoldige Aar har Lloyd's ogsaa givet sig af med Skibsklassificering, det vil sige Skibenes Ansættelse i Klasser efter deres Art, Alder, Konstruktion og hele Sødygtighed, og herefter ansættes Forsikringspræmierne. Lloyd's har en Medarbejderstab paa mange Tusinde Mennesker, der er Ekspertter paa alle Omraader vedrørende Skibsfart.

Man kan sige, at Lloyd's er to Ting: For det første er Lloyd's en Samling Enkeltpersoner, der tegner Forsikringer for egen Regning, og som er personligt, men ikke solidarisk ansvarlige for deres indgaaede Forpligtelser med hele deres Formue. Disse Enkeltmedlemmer kaldes populært „Navne“, og mange af dem sætter aldrig deres Ben hos Lloyd's, men slutter sig sammen med en Række andre „Navne“ og engagerer en fælles „Underwriter“, der tegner Forsikringerne, dog som sagt uden solidarisk Ansvar for de enkelte Navne. For det andet er Lloyd's en officiel Institution: „The Corporation of Lloyd's“, der er bygget paa Love af 1871 og 1911. Denne Institution ledes af en Bestyrelse og har blandt andet til Formaal at indsamle og fordele alle Oplysninger, der kan være af Nytte for de enkelte Lloyd's-Medlemmer under deres Virksomhed. I Lloyd's Bygning har alle betydende engelske Sø-Forsikringsselskaber deres „Underwritings-rooms“. Fra Altanen i „The Captains room“ — Kaptajnens Værelse — er der en pragtfuld Udsigt over London, og i den store Midtersal, der strækker sig gennem flere Etager, og hvor Tegningen af Søforsikringerne finder Sted, findes saavel „Skadesbogen“, hvori alle Skader optegnes, samt den berømte „Lutine Bell“, en Skibsklokke fra et forlængst sunket Fartøj, som lyder, hver Gang et forsvundet Skib dukker op, eller rapporteres tabt, hvorefter det klassificeres under Rubrikken „Spørlost forsvundet“.

De gennem Tiderne opsamlede Erfaringer har ogsaa sat Lloyd's i Stand til at give Skibsbyggerne, de forskellige Værfter, en Række praktiske Raad; man kan endda sige, at Lloyd's efterhaanden er naaet saa vidt, at det direkte giver tvingende Forskrifter angaaende Konstruktionen, og saadan vil et Skib, der bygges *mod Lloyd's* Forskrifter, ikke blive sat i den ønskede Klasse og vil derved blive stillet ugunstigere med Hensyn til Forsikringspræmier og Fragt.

Dagen igennem pulserer Livet i den store Bygning i Leadenhall Street, og i hele Kontortiden strømmer Telegrammer ind direkte til Lloyd's Postkontor. Alle Breve og Oplysninger samles i „Underwriting-room“ et, hvorfra de ekspederes videre til de forskellige Sale, Mæglernes, Assurandøernes, Befragternes, Registreringsafdelingen o. s. v. I det saakaldte „Rædselskabinet“ er ophængt Tabslisterne, der indgaar fra hele Verden, og som navnlig i denne Tid er uhyggeligt store. Paa lange Strimler gives her Oplysninger om de enkelte Skibe, der enten er gaaet tabt, eller som savnes. Paa særlige Opslagstavler findes ogsaa Meddelelser fra Lloyd's — Meddelelser, som tillige sendes ud til alle Havne i Verden — hvori det og det Skib rap-

porteres savnet, mens man samtidig anmoder enhver, der maatte kunne give Oplysninger om det, om straks at lade disse gaa videre til Lloyd's.

Blandt meget andet er der ogsaa et særligt Afstemplingskontor hos Lloyd's og hver eneste Sø-Assurandør har sit eget Stempel, der præges i Policerne.

En Rundgang i Lloyd's Bygning slutter i Reglen i „Captains Room“, hvor man hver Dag ved Frokosttid kan se adskillige prominente Medlemmer indtage deres Lunch. Blandt Stamgæsterne er i alt Fald Chefen og Vicechefen hos Lloyd's, Mr. Aubrey og Mr. Miall.

Dagen igennem er Lloyd's fuld af forceret Liv, — i denne Tid, hvor Ulykkesbudskaberne indtræffer daglig, præget af en anden og alvorligere Tone end ellers. Enhver, der færdes hos Lloyd's, ved, hvor dyb en Sandhed, der er i det gamle latinske Ord: „Navigare necesse est“. Ordret oversat bliver det: „Det er nødvendigt at sejle“ — og saa har man tilføjet: „men ikke at leve“. Det gælder i England, ja, man kan vel næsten sige, i enhver Skibsfartsland i Dag: det er ikke nødvendigt, at det enkelte Menneske lever, men at Skibsfarten, Nationens Hjerter, gør det!

En lille Julespøg

Det har været os til megen Glæde at se den overvældende Tilslutning, vor lille Julespøg „Fejlkonkurrencen“ har haft blandt „Vikings“ Læsere. Et Bjerg af Breve med Besvarelser har taarnet sig op paa Redaktionen, og vor søkyndige Medarbejder har haft et Kæmpearbejde med at læse, sortere og bedømme de mange Besvarelser. Nu er dette et overstaaet Stadium, og med Tak til alle Konkurrencens Deltagere for den Interesse, de har vist Sagen, bringer vi her Resultatet efter saglig og samvittighedsfuld Bedømmelse:

1. Præmie (Museumsdirektør Klems Bog „De Dan-skes Vej“) tilfaldt for det største Antal rigtige Besvarelser Navigationslærer Willi Hartvig, Munkegaarden 1, Svendborg.

Ved Lodtrækning mellem det næststørste og lige store Antal rigtige Besvarelser blev følgende de hel-dige Vindere:

2. Præmie (et Samlebind til „Vikings“) tilfaldt J. Lund, Amagerbrogade 29 A, 3. tv.
3. Præmie („Barken Margrethe“ i Luxusindbinding) tilfaldt Matros Hans A. D. Hansen, Ejby St., Fyn.

Vinderne vil faa Præmierne tilsendt.

A/S MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders

Jubilæum hos I. C. Hempel



Inspektør Vald. A. Petersen

Inspektør Vald. A. Petersen fejrede den 28. Januar 25-Aars Jubilæum i Hempels Skibsfarvefabrik.

Den overalt i Skibsfartskredse kendte Inspektør, der er den ældste Funktionær i Firmaet, har gjort et stort Arbejde for at indføre de hempelske Skibsfarver, saavel til Rederier, Værfter og Statsinstitutioner som til Fi-

skekuttere i alle Dele af Danmark.

Han er velkendt i Shippingkredse og er en af de første, der var med til at indføre Patentbundfarverne her i Landet.

Inspektør Petersen er stadig i fuld Vigør og er bl. a. Kasserer i „Foreningen af Danske Forretningsrejsende af 3. Marts 1901“, og nyder iøvrigt stor Popularitet blandt Kolleger.

Jubilæumet modtog mange Beviser paa sin Popularitet og Anerkendelse for sin Dygtighed, og „Vikings“ føjer sine bedste Ønsker for Fremtidens Arbejdsaar til den ungdommelige Jubilar.

Redaktionen.

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

Oscar Knudsen.

Peter Præl

COPYRIGHT "VIKINGEN" COPENHAGEN

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



De 10.000 Dollars fra gamle Millioner-Snark var indbetalt til „Tigerens“ Postgirokonto. Og saa var den ene Side af Kontrakten i Orden. Nu stod kun tilbage, hvad der skulde ske med mig, for Mr. Snork gik jo nu ud fra, at jeg vilde blive udleveret, naar Pengene var faldet.



Med „Tigeren“ havde jo forpligtet sig til at lade mig „flygte“, inden jeg skrev til Mr. Snark om at indbetale Beløbet paa Gangsterkontoret. Jeg havde kun eet Ønske nu. At „come back“ til det kære gamle Skib S/S „Perseus“ og alle de smaa og store Venner der om Bord. „Havet drager sin Søn“ som en kendt Rigsdagsmand en Gang har udtalt i Folketinget.



Morsomt som saadanne Gangstere arbejder nøjternt og forretningsmæssigt. Saa snart vi var enige, kaldte „Mr. Tiger“ paa sin „Shanghajter“, en specialuddannet Mand, der kunde shanghaje hvem som helst, næsten uden at Vedkommende mærkede det — for bagefter. Ha, ha, ha. (Vittighed).



Man havde Indtrykket af en udstrakt Service. „Alt for Kunderne“ var næsten den Aand, der gik igennem Foretagendet. „Shanghajen“ og jeg trykkede hinandens Hænder hjerteligt, og saa trak han op af Lommen en lille Klukflaske med Bedøvelsesmidlet, enhver „Shanghajers“ Stolthed.



Den venlige Mand blandede en Drik til mig. Man har senere fortalt mig, at hver „Shanghajter“ vogter skynsigt over Hemmelighederne ved Sammensætningen af disse Drikke. Virkelige gode Blandinger spilles paa Børsen som et Værdipapir. (Recepterne).



Jeg løftede Glasset og drak — drak med den behagelige Bevidsthed, at jeg om en kort Stund vilde vaagne op paa mit kære gamle Skib, og at jeg aldrig, aldrig mere skulde se gamle Snorks rødmosede Brilleaasyn eller høre hans plaprende, monotone historiske Udredninger. — Ah — hi!



Inden jeg sank sammen paa Gulvet, syntes jeg, at jeg horte en ond Latter. Men i min omtagede Tilstand lagde jeg ikke videre Vægt derpaa. — Med et Brag styrtede jeg sammen — . . . ! ?



Ovenstaaende vil vise Dem, hvilke Afgrunde af Raahed, det menneskelige Sind rummer. — — —



Hadve jeg kunnet høre „Tigerens“ Begrundelse for hans Adfærd, men den fik jeg først langt senere, vilde jeg have betragtet ham med mildere Øjne. — For havde han i Grunden ikke Ret? med særdeles Selvgættelse, Sir P. Præl.



Ill. af Osc. Knudsen

Af Børup Sørensen

DEN GAMLE TRAMPDAMPER „Vieland“ arbejdede sig med Besvær gennem de høje, hvidtoppede Søer, som ustandseligt brød over Bakken forude. Til Tider var hele Forskibet under Vand. Agterdækket blev ogsaa bordefyldt, naar en forkert Sø brækkede over styrbords Laaring.

Gennem de drivende Skyer kom Maanens tynde Segl engang imellem til Syne og afslørede det over-svømmede Dæk samt Skorstenen, som var hvid af Salt helt op til Toppen, foraarsaget af Sprøjtet fra Søvandet.

Skibet havde en stiv Sydvest et Par Streger ind om Styrbord og pløjede sig stædigt sydover gennem Biscaya. Maskinen arbejdede med tunge Slag gennem Skroget, og naar Skruen agterude kom op af Vandet, rystede og buldrede det, som skulde Skibet skilles ad.

Det var den 24. December; men der var ikke megen Julestemning at spore om Bord i S/S „Vieland“ den Aften. Julemiddagen var blevet spist med sløv Resignation og i Hold. Vagterne skulde jo passes, og der var langt til næste Havn.

Paa Broen med begge Hænder paa Teaktræs-rælingen stod Førstestyrmand Thorsen. Han kikkede med sammenknebnede Øjne under Sydvesten fremefter for at gennemskue det dystre Mørke, medens han af og til rystede paa Hovedet, naar Vandet sprøjtede ham i Ansigtet og siledede ned ad hans Oliefrakke.

„Slemmt Vejr,“ mumlede han for sig selv og vendte sig pludseligt om mod Rorgængerens. Han kastede et hastigt Blik ned paa den svagt oplyste Kompassrose og saa derpaa op paa Matrosen, som med Hovedet bøjet mod Søstænkene stod og styrede.

„Prøv om du ikke kan holde den bedre paa Kursen,“ sagde han roligt. „Gaa lidt mere easy med Roret.“

Sømanden svarede ikke, men gjorde sit bedste for at rette Skibet op.

Paa én Gang fik Styrmanden Øje paa en klar

Lanterne forude om Bagbord, og nogen Tid efter saa han den røde Bagbordslanterne. Det var en mod-gaaende Damper. Den nærmede sig hurtigt, og paa Afstanden mellem Toplanterne kunde han se, at det var en drægtig Svend. Rimeligvis en Passagerbaad.

Et Par Gange forsvandt Lanterneerne fuldstændig mellem Søerne, men dukkede derpaa op igen.

„Her maa gaa en svær Sø,“ bemærkede han for sig selv og tog sin Morselampe i Kassen under Rælingen. „Hvis det er en Engelskmand, skal jeg nok faa at vide, hvem det er. De er altid oplagt til Sport.“

Thorsen kikkede op for at se, om Toplanterneerne brændte. Han behøvede ikke at spørge Udkiggen, for Skumflagerne fra Boven fløj helt op om Masten og lyste hvidt, naar de passerede Linsen.

Han plejede at holde Haanden ud over Sidelys-nes Lanternebrædt for at se, om de ogsaa var i Orden, men det var ganske overflødig den Nat. Om Styrbord lyste Søen, som vaskede helt op om Lanternen, grønt, og om Bagbord sprøjtede Vandet forbi Broen med et rødt Skær. Udkiggen var desuden heller ikke paa Bakken i det Vejr. Det vilde være Selvmord. I Stedet for stod han og dækkede sig i Varmen paa Ristværket bag Skorstenen.

Thorsen blinkede med sin Lampe over til Damperen, der nu omtrent var tværs om Bagbord. Damperen svarede straks efter, ligeledes i Morsesystemet, og Thorsen blev omsider klar over, at det var P. and O. Liniens „Mongolia“ for Hjemgaaende fra Østen.

Det fremmede Skib spurgte nu om Navn og Nationalitet, og Thorsen svarede: „S/S „Vieland“. Paa Rejse til Hong Kong.“

Det varede lidt, inden der igen blev blinket fra det fremmede Skib, og Thorsen havde saa smaat opgivet at se det sædvanlige „God Rejse“.

Damperen var allerede et godt Stykke agterude, da den igen begyndte at signalere. Thorsen aflæste hurtigt Signalerne, og til hans Forundring dannede

de Ordet „Idiot“. Han ærgrede sig i Stillehed, men greb derpaa sin Lampe og svarede: „same to you“. Hvorefter han med et tilfreds Grin pakkede sin Lampe af Vejen.

Klokken tolv Midnat skulde Thorsen have Frivagt. Han kikkede længselsfuldt paa Uret gennem det overstænkede Vindue ind i Bestiklugafet og saa til sin Tilfredshed, at der kun var en halv Time tilbage.

Han vilde efter Afløsningen i Hast sluge en Kop Kaffe og dernæst ryge sig en Pibe Tobak, inden han tørnede ind, og glædede sig allerede paa Forhaand. Det havde været en streng Vagt, og Saltet sved i hans Øjne. Det skulde imidlertid gaa helt anderledes, end han havde beregnet. En mægtig Sø fyldte hele Fordækket op lige til Lønningen, og Stævnen drejede flere Streger ud af Kurs.

Thorsen tørrede Saltvandet af Ansigtet med Baggen af Haanden og tog et Tag i Rattet.

„Pas paa den iske løber tværs i Søen,“ sagde han henvendt til Rorgængerens. „Støt saa!“

Umiddelbart efter, endnu inden Vandet var løbet af Fordækket, brækkede en Sø midtskibs og fyldte hele Agterdækket. Det lød som et Tordenbrag, og straks efter kom en frisk Sø om Bord forude.

Skibet var nu bordfyldt. Der var ikke andet end Midtskibet med Broen og Skorstenen oven Vandet. Det knagede i alle Sammenføjninger. Det var, ligesom Skibet stoppede i sin Fart gennem Vandet, medens det fjedrede og gav sig.

„Føj for Fanden!“ raabte Thorsen og kikkede agterover, hvor Braadsøerne ligesom Dæmoner med hvidt Skum paa Toppen kom til Syne ude i Mørket og væltede deres mange Tons Vand over Skibet, der som en dødtæt Hval kæmpede en fortvivlet Kamp for at komme op og faa Luft igen.

Med hver Nerve spændt stirrede han igen ud mod det fraadende Hav forude.

„Hvis ikke Vandet løber af Dækket, inden den næste Sø kommer,“ tænkte han og trak Sydvesten længere ned over Øjnene, „saa svamper vi hele Kassen med alle Mand.“

Skulde han slaa halv Kraft paa Maskinen? Fristelsen var stor. Nej, ikke endnu. Vagten var snart ovre, og desuden, hvis Maskintelegrafens lød, vilde Kaptajnen komme farende ud af sit Kammer og spørge, hvad han var bange for. Den Triumf skulde han alligevel ikke faa.

Lidt efter begyndte Forskibet dog langsomt at hæve sig op af Søen, og Vandet væltede i Kaskader agterover og slog med Tordenbrag mod Jernskottet op til Midtskibet. Thorsen og Rorgængerens fik hver et mægtigt Styrtebad oppe paa Broen. Skibet var igen kommet i sin vante Gænge og gik med frisk Mod løs paa Søerne.

Paa Fordækket havde Rørkasserne revet sig løse. De lange Jernplader raslede støjende om mellem andre løse Genstande i Vandet. Thorsen fløjtede paa Udkiggen, som lidt efter kom til Syne paa Trappen op til Broen.

„Faa fat paa et Par Mand af Vagten,“ sagde Thorsen henvendt til Sømanden, „og se at faa bjærget de Rørkasser hen under Bakken.“

„All right, Sir,“ svarede Manden og begav sig tvænde ned paa Fordækket for at udføre Ordren.

Lidt efter begyndte Fyrbøderne at rumstere paa Ristværket over Fyrpladsen. En Askepøvs susede paa Enden af en Wire ned gennem Luftrøret og landede med et Brag paa Fyrpladsens Jerndørk helt nede i Bunden af Skibet. Det var Frivagten, der kom for at hive Asken op, inden de skulde overtage Hundevagten.

Pludselig traægte Kaptajn Holborn, iført Olietøj

og Sydvest, ud af sit oplyste Kammer. Han lukkede med et fast Greb Døren efter sig og gik over Broen og stillede sig tavs ved Siden af Thorsen.

Kaptajn Holborn var en gammel Søulk af den haarde Skole, med Fuldskeg og et Par hvasse Øjne, der syntes at gennemtrænge selv det sorteste Mørke. Han havde Føling med alt og alle om Bord, selv naar han sov. Der var ikke meget, som undgik hans Opmærksomhed. Thorsen, som kendte sin Skipper, brød ikke Tavsheden, men stillede sig roligt afventende, medens han ligesom denne stirrede ind i Mørket forude. Kaptajnen bed en Ende af en Plade Tobak og vendte sig om mod Styrmanden.

„Har De ikke mærket noget usædvanligt, Thorsen?“ spurgte han og studerede dennes Ansigt.

Det gav et Sæt i Styrmanden, da Kaptajnen talte. Fordækket blev igen fyldt op, og Mændene, som slæbte paa de tunge Rørkasser, sprang i Sikkerhed for Livet.

Thorsen tænkte sig lidt om.

„Nu da Kaptajnen siger det,“ svarede han, „saa forekommer det mig, at hun er længe om at blive af med Vandet. Skibet gaar tungt gennem Søen, omtrent som en Olietanker.“

Agterdækket blev igen sammen med Fordækket fyldt op med mange Tons Vand, og denne Gang varede det længe, inden Dækket igen var klart, og Vandet gennem de klaprende Lænseporte forsvandt ud i Søen.

Kaptajnen stod lidt og overvejede Situationen, medens han strøg sit kraftige Hageskæg.

„Faa fat i Tømmermanden,“ sagde han henvendt til Thorsen, „og lad ham pejle For- og Agterlasten.“

Da Tømmermanden havde modtaget sine Ordre, kridtede han Pejlestokken og lod den, efter at have skruet Dækslet af Pejlerøret, gaa ned.

I Mellemtiden slog Kaptajnen halv Kraft paa Maskinen, saa Skibet lige netop kunde holde Stævnen op mod Søen og Vejret, som var taget til i Voldsomhed.

Et Kvarter senere kom Tømmermanden op paa Broen og meldte om 8 Fod Vand i Forlasten. Agterlasten var tør.

Kaptajnen gloede som en afsindig paa Manden.

„Vær saa god at gentage det,“ raabte han gennem Stormens Tuden.

„8 Fod Vand i Forlasten, Kaptajn,“ svarede Tømmermanden igen uden at blinke. „Der er ingen Fejltagelse mulig.“

„Det er godt, Chips,“ udbrød Kaptajnen og gik derefter ned i Bestiklugafet, hvor Thorsen sammen med Andenstyrmand stod og undersøgte Søkortet, som med Tegnstifter var fastgjort paa Bordet. Ved Siden af Kortet laa en Parallellineal og en Passer samt et Stykke Viskelæder. Da Døren ved Kaptajnenes Ankomst blev aabnet, fæg der en Regn af Saltvandsstænk ind og oversprøjtede Bordet, medens Stormen hylede sin Klagesang udenfor. Begge Mænd saa forventningsfuldt op paa den Indtrædende, og en Anelse fortalte Thorsen, at der var Sensationer i Vente.

„Thorsen!“ udbrød Kaptajnen med et beslutsomt Blik i Øjet. „Kald alle Mand paa Dækket med det samme. Vi maa se at faa løftet en af Hjørnelugerne af Forlasten og komme ned; og skaf med det samme et Par gode Lanterner tilveje.“

Styrmanden stod lidt og betænkte sig, medens han gav Kaptajnen et prøvende Øjekast.

„De har vel ikke tænkt paa at aabne Lasten i dette Vejr, Kaptajn?“

„Gør som jeg siger!“ næsten brølede Kaptajn Hol-

born og slog en Haand i Bordet, saa Lineal og Passer dansede hen over Kortet og lagde sig til Hvile tværs over den biscayiske Havbugt.

Andenstyrmand, som havde overtaget Vagten, listede stille ud paa Broen, hvor Rorgængerer i det samme slog otte Glas paa den store Klokke over hans Hoved. For Kaptajns Øren lød det som Lutineklokken hos Lloyds i London.

Skibet var som sagt bestemt for Hong Kong med Jernbaneskiner, der var lastet i Antwerpen. Disse Skinner, hvoraf der var et Par Tusind Tons, befandt sig paa Mellemdækket i Forlasten. Under Jernet i Underlasten var der 10,000 Sække Sildemel stuvet ned. Disse Sække, som var bestemt for Jokohama og selvfølgelig allerede var ødelagt af Vandet, der var strømmed ned, fik Kaptajnen til at se rødt.

Søforhør, Assurancefortrædeligheder og eventuelt Afskedigelse kunde blive det nette Resultat, naar Skibet engang kom hjem til England. Han fløjtede gennem Røret ned til Maskinen og bød Maskinisten sætte Pumperne i Gang aldeles omgaaende. Derefter overlod han Broen til Andenstyrmand, trak op i sine lange Søstøvler og begav sig ned paa Fordækket, hvor Mændene under Thorsens Ledelse allerede var i Gang med at tage en Luge af Forlasten. I de næste fire Timer arbejdede Besætningen i deres Ansigts Sved og med febrilsk Ivrighed for at redde Skibet og Livet. De vidste, hvad det betød at forlise paa det Sted og i den hylende Storm.

Sømændene, ledet af Kaptajnen og Thorsen, kravlede med Besvær over Jernet, medens de baksede med de tunge Skinner. Koben og Løftestænger kom i Brug, og det var ikke just Julesalmer, der lød fra Matrosernes Læber, naar en eller anden kom i Klemme med Foden mellem Jernet.

Lygterne kastede Mændenes fantastiske store Skygger overalt, og naar Søen slog over Dækket og mod Lastens Jernsider, lød det som Verdens Undergang. Et eller andet Sted fossede Vandet ned; det lød som et helt Vandfald. Lækken maatte være under Jernet om Bagbord, hvorfor Skinnerne blev lempe over om Styrbord. Det var et livsfarligt Arbejde under disse Omstændigheder. Naar Skibet tog en Overhaling eller rullede i den svære Sø, var der stor Fare, for at alle Mand skulde blive knust under de mange Tons Jern.

Klokken fire om Morgenen kunde et Par Mand gennem en smal Skakt mellem Jernet og Skibssiden komme ned til Stedet, hvor det foregik. Stor var Forbavselsen, da Aarsagen til Vandets Indtrængen blev bekendt. Fem Køjer langs Skibssiden stod vidt aabne, og Vandet styrtede i brede Strømme ind. Kaptajnen snappede efter Vejret.

„Se at faa Dækslerne skruet ordentlig fast!“ udbrød han indædt arrig og gav derefter Tømmermanden, som stod tæt ved, Ordre til at pejle igen og bringe Besked op paa Broen.

Mandskabet fik for overstaaede Strabadser og det farlige ekstra Arbejde overrakt nogle Flasker Spiritus. Derefter overlod Kaptajnen Skalkningen af Lugen til Styrmanden og besteg med sammenbidte Tænder Trappen til Broen. Skibet var reddet og blev i Løbet af et Par Timer pumpet læns. Og da Solen efter den uhyggelige Stormnat viste sin gyldne Runding over de oprørte Søer mod Øst, fik man Kap Villano i Sigte.

S/S „Vieland“ havde været brugt til Troppetransport under Russer- og Japan-Konflikten omkring Aarhundredskiftet; det forklarer Anbringelsen af Køjerne langs Skibssiden, men det var ingen Undskyldning for Vandets Tilstedeværelse i Lasten, naar



Thorsen lod Sekstanten synke og saa paa Kaptajnen.

der skulde holdes Søforhør. Kaptajnen brød sin Hjerne for at finde en akceptabel Grund og kom til den Slutning, at Styrmand Thorsen skammeligst havde forsømt sine Pligter under Indladningen af Jernet i Antwerpen.

„Hvis vi ikke havde pejlet sidste Nat, hvor tror De saa, at vi havde befundet os i Dag?“ spurgte Kaptajnen Thorsen, da de ved Middagstid næste Dag for en moderat Brise sejlede ned langs Spanske-Kysten.

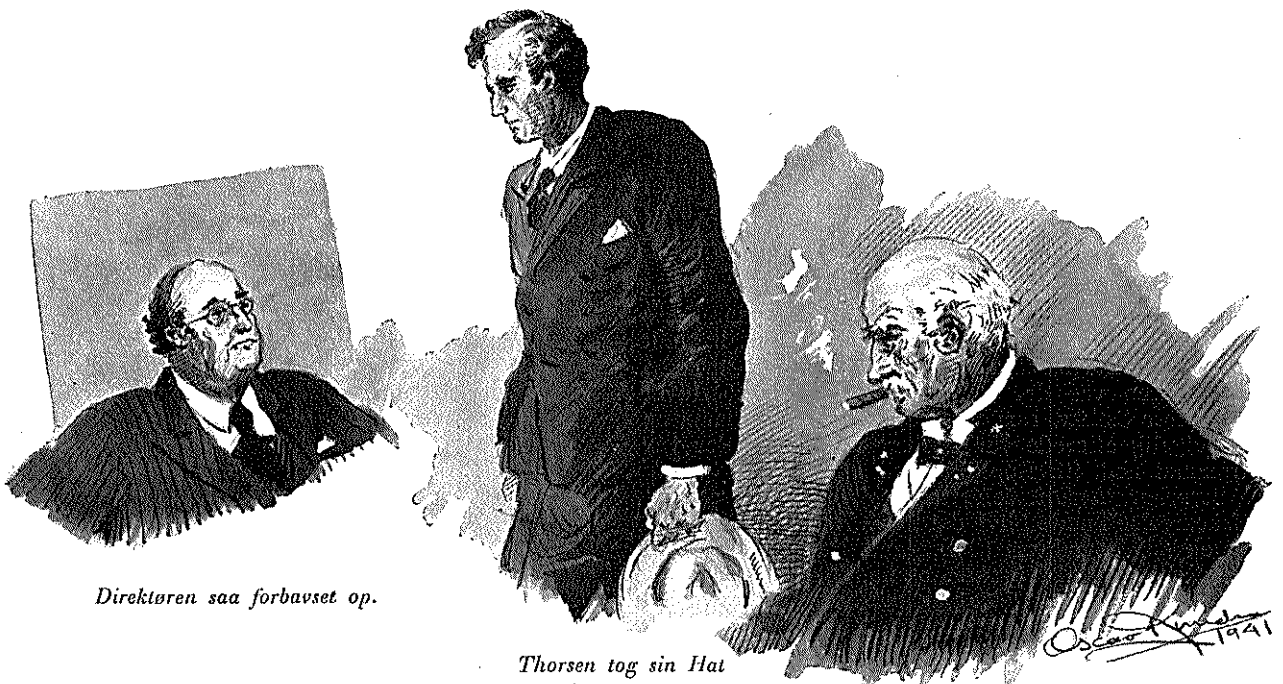
Thorsen, som netop var i Færd med at tage Solhøjden, lod Sekstanten synke og saa paa Kaptajnen. Han vidste, at han vilde faa Skylden paa sin Kappe; men hvordan Kaptajnen vilde bære sig ad med at sno sig ud af den Affære, kunde han ikke lige i Øjeblikket se.

„Stewardoren i Antwerpen sagde, at alle Køjerne var skruet til!“ udbrød Thorsen som et svagt Forsøg paa at retfærdiggøre sig selv. Han kunde dog godt høre, det lød som en daarlig Undskyldning og ventede, at Kaptajnen vilde eksplodere af Raseri. „Jeg troede, at —“

„De troede,“ afbrød Kaptajnen med en forbausende mild Stemme. „De vil engang opdage, at den eneste, man kan tro paa, er sig selv. Deres Tro kunde have kostet os alle Livet!“

Thorsen var ikke tilfreds med Tonefaldet i Kaptajns sidste Ord. Han vilde hellere have haft en ordentlig Røffel og dermed faa det overstaaet.

Under Rejsen gennem det røde Hav og videre ned gennem Malakkastrædet fik man det sædvanlige



Direktøren saa forbavset op.

*Thorsen tog sin Hat
for at gaa.*

*Kaptajnen syntes nu ogsaa, at Thorsen var
en meget god Styrmand.*

utaalelige varme Vejr, hvor Solen ubarmhjertigt gennemstegte Skibet. Varmedisen bølgede op langs de ophedede Jernsider, og Solsejl blev spændt ud overalt.

Det vaade Sildemel i Underlasten gærede og boblede som et helt Helvede. Stanken fra den uhyggelige Substans trængte som en usynlig Fjende ind overalt og havde nær taget Pippet fra selve Kaptajnen, som dog boede et Par Étager oppe over alle andre paa Broen. Der var ikke et Sted, hvor den forbandede Stank ikke trængte ned, endog Maden smagte deraf. Det var ikke nogen hyggelig Rejse, allermindst for Thorsen, der blev betragtet som den egentlige Ophavsmand til de andres Lidelser.

Efter at Jernet langt om længe var losset i Hong Kong, sejlede S/S „Vieland“ videre til Jokohama, hvor Modtageren med Længsel ventede paa sin skønne Last. Ved Ankomsten dér blev Underlasten afdækket og aflørede den mest uhyggelige, stinkende Vælling, der nogensinde har befundet sig i noget Skib. Kaptajnen mente endogsaa, at Fugleguano var en hel Delikatesse sammenlignet med Sildemelet.

Japanerne grinte og nægtede at gaa i Gang med Lasten. Stewardorerne prøvede baade med Trusler og Bønner at faa Arbejderne i Gang, men de betakkede sig. Skibet skulde jo losses og bagefter renses og desinficeres grundigt, før der kunde udstedes Sundhedspas; der var endogsaa Tale om at lægge Skibet i Karantæne for en længere Tid. Kaptajnens Øjne formelig skød Lyn ved den Udsigt, og Thorsen luskede som en brødebetyngt Køter om, mest hvor Kaptajnen ikke var i Nærheden.

Til Slut gik Arbejderne dog i Gang med Lasten, efter at Assurancen var traadt til og havde lovet dem dobbelt Betaling for det uappetitlige Arbejde. Skibet blev tømt og renses, og Thorsen trak Vejret lettet.

Efterspillet foregik i Sø- og Handelsretten i Jokohama, hvor Andenstyrmand, en Matros, Kaptajnen og en Mand fra Maskinen maatte aflægge Ed paa, at Vandets Tilstedeværelse i Lasten skyldtes en knækket Ventil, foraarsaget under en Storm i den biscayske Havbugt.

Det var hændeligt Uheld og Havari, og omtalte Mænd aflagde gladelig Ed paa, at det forholdt sig saaledes. Der var Udsigt til en halv Fridag ved samme Lejlighed, og som en Slags Plaster paa deres Samvittighed, som vist ikke i Forvejen var særlig følsom, fik de to Menige af Besætningen hver ti Yen til at more sig for. Alt syntes saaledes at forløbe tilfredsstillende for alle Parter. Rederiet klarede Frisag, og Assurancen maatte betale Gildet og den ødelagte Last.

Kaptajnen følte med Stolthed, at han havde sparet sit Rederi for en stor Udgift ved behændigt at faa Søretten i Jokohama til at tro paa den brækkede Ventil. Den Part var i Orden og gik sin vante Gang; men hvorledes skulde han høste sin Reders Ros og Anerkendelse for sin Dygtighed og Konduite i en snæver Vending, naar den rette Sammenhæng angaaende Vandets Indtrængen i Lasten ikke blev bekendt?

Paa Hjemvejen med en Last Ris fra Saigon tænkte han meget over Sagen og kom til den Slutning, at Thorsen maatte ofres paa Retfærdighedens slidte Alter. Thorsen vilde selvfølgelig blive afskediget; men han fik sig saamænd nok en Tjans i et andet Rederi, han var jo endnu en ung og rask Mand.

At han selv skulde faa Ubehageligheder ved Sandhedens Fremkomst tænkte han ikke paa den Gang. Rederiet var vist ikke ivrig efter at faa udbasuneret Historien om Køjerne, det kunde blive dyrt.

Efterhaanden som Rejsen skred frem, og Kaptajnen ikke ribbede op i Historien, begyndte Thorsen saa smaat at haabe paa, at det værste var overstaaet og gaaet i Glemmebogen; men saadan skulde det altsaa ikke gaa.

Ved Ankomsten til Hjemlandet blev Thorsen, efter at Kaptajnen paa Kontoret havde aflagt Rapport angaaende de aabenstaaende Køjer, kaldt op og omgaaende afskediget.

„De forstaar, Styrmand Thorsen, sagde Direktøren, som sad med en fed Cigar i Munden ved sit store Skrivebord, „Deres — hvad skal man sige, lille Forglemmelse kunde have kostet os Skibet og Besætningen Livet. De kan være glad, at Kaptajnen kom paa Broen i rette Tid, saa til min Beklagelse

(Fortsættes Side 26)

Oldtidens Suezkanal

Af Carl V. Sølvér

TANKEN om at forbinde Middelhavet med Rødhavet med en Kanal har til alle Tider været levende hos den herskende Race i Ægypten; Nedgangstider har sløvet Energien, og Krig har Gang paa Gang ødelagt Værket, men stadig stiger Projektet op igen, saasnart en Opgangsperiode kan afse Tid og Penge til de uhyre Arbejder ved Udgravningerne. Fordelen ved en saadan Vandvej mellem Havene har været ligesaa iøjnefaldende for Tusinder af Aar siden, som de er den Dag i Dag, og de første Beretninger om en saadan maritim Forbindelse stammer fra Kong Sesostri's Tid (12te Dynasti, ca. 2000 f. C.).

Man har indtil den seneste Tid stillet sig tvivlende overfor en Oldtids-Suezkanal, men der findes saa mange Dokumenter derfor, at det nu maa anses for hævet over enhver Tvivl, at den har eksisteret og har været benyttet til Skibsfart i forskellige Perioder i Oldtiden.

Relieffer i Der el Bahritemplet paa Vestbredden af Nilen ved Luxor viser saaledes ægyptiske Skibe, der ankommer til og forlader Punt, og de samme Skibe, der efter fuldendt Rejse ankommer til Nilbredden ved Theben. Da Punt laa ved Rødhavet og Theben ved Nilen, synes der altsaa paa den Tid (c. 1500 f. C.) at have været en Forbindelse mellem Nilen og Rødhavet, men desværre kender man intet Mindesmærke fra den ægyptiske Oldtid, hvor en saadan Forbindelses-

vej specielt nævnes; dette kan maaske skyldes, at Forbindelsen antoges saa almen kendt, at det ikke var nødvendigt at omtale den.

Paa Nordmuren af den store Tempelhal i Karnak findes imidlertid et meget betydningsfuldt Billede (Fig. 1), der viser Kong Seti I kommende tilbage til Ægypten fra et Krigstogt i Syrien. Ved en befæstet Bro over en gravet Kanal, der i Indskrifterne benævnes „Gennemskæringen“, modtages Sejrherrén med Hyldest af Præsteskabet og Rigets Stormænd. Stedets Navn er Tharu (T-rw), men selv om det ofte omtales i Indskrifter, ved man intet andet end, at det var en ægyptisk Grænseby mod Nordøst ud til Ørkenen, hvor en af Hovedvejene førte til Syrien. Billedet stammer fra c. 1300 f. C., men desværre giver intet i Indskriftterne nogen som helst Antydning af, hvor denne Gennemskæring har ligget.

Ægyptologen G. Ebers mente, at „Gennemskæringen“ laa ved Stationen El Kantara (Broen), hvor den nuværende Suezkanal slipper det sydlige Hjørne af Menzalesøen, og at den stod i Forbindelse med Oldtidens Suezkanal. Paa dette Sted laa i Oldtiden et vigtigt Overgangssted paa Karavanevejen mellem Ægypten og Syrien, og Ruinerne Tell-es-Semut Øst for og Bir-Machal længere mod Syd for El Kantara ligger paa de Steder, hvor Faraoerne byggede Fæstningstaaerne, de saakaldte Migdol, til Beskyttelse af Østgrænsen. Umidelbart herved ligger Levninger af et Mindesmærke, som Seti I lod rejse til Ære for sin Fader. Seti I's Søn, Ramses II, fuldendte Mindesmærket, der mentes at have staaet i Forbindelse med den i Karnak forøvede „Gennemskæring“. Den Mulighed er vel til Stede, at Karnakrelieffets „Gennemskæring“ kan have ligget ved El Kantara, men det er ganske givet, at den i saa Tilfælde intet har haft at gøre med en For-

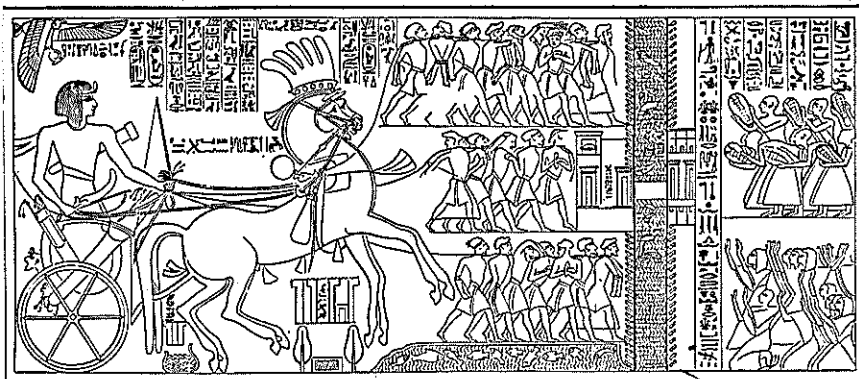


Fig. 1. Tegning af Relief paa Ydermuren af Karnaktemplet.

Befæstet Bro over „Gennemskæringen“, maaske Oldtidens Suezkanal. Den sejrriige Kong Setos I vender tilbage fra Syrien og modtages af Præsteskabet.

bindelsesvej mellem Nilen og Rødehavet, men har været en Kanal, gravet for at delagtiggøre Egnene sydpaa i de nuværende Lavninger El Ballah i Nilens Goder. Mellem Sydenden af El Ballah og Timsahsøen ligger nemlig et Højdedrag, El Gizr, af Kalkklipper og Sand, der utvivlsomt først er blevet gennemgravet, da Ferdinand Lesseps anlagde den nuværende Suezkanal.

Imidlertid er der andre Muligheder for en Forbindelse mellem Rødehavet og Nilen i Oldtiden, der er mere sandsynlige. I Forbindelse med Suezkanalens Anlæg i forrige Aarhundrede under Vicekongen Ismael Pashas Regering blev der uden særlige Vanskeligheder gravet en Kanal fra Nilen til midtvejs paa Suez-tangen for at skaffe Ferskvand til Arbejdsfolkene. Kanalen gaar gennem Vadi Tumilat (Fig. 2), en Lavning i den sydlige Del af Bibelens „Gosen“, hvor Jøderne boede under deres Ophold i Ægypten. Kanalen begynder ved Benha ved Damiettearmen, gaar over Zazazig og El Abbara, gennem et System af Søer, El Mahsma, over Dalen Seba Biar, og staar ved en Sluse i Forbindelse med Timsahsøen. Man ved, at denne Strækning i Oldtiden har været opdyrket, hvilket vil sige, at Nilens Vand engang naaede dertil. Navnet Timsah er det oldægyptiske „Msh“, koptisk „Emsah“, der betyder Krokodille. Da Lesseps begyndte at grave sin Kanal, var Timsahsøen ganske vist udtørret og dækket med et Lag Salt, men Navnet viser med al

Tydighed, at Søen engang har været i Forbindelse med en Flod med Krokodiller, altsaa Nilen. En yderligere Støtte for denne Antagelse findes i Professor H. G. Lyons geologiske Beskrivelse af Suez-tangen: „Ved Bredderne af Timsahsøen findes Nilaflejringer med Ferskvandskonkylier.“ Der synes altsaa at være Sandsynlighed for, at en Arm af Nilen engang har løbet østover og staaet i Forbindelse med Timsahsøen. Endvidere ved man bestemt, at Suezbugten i Oldtiden naaede meget længere nordover end nu; fra Suezbugtens nordlige Spids fører en Række Lavninger op mod Sydenden af Bittersøerne, hvor der findes marine Aflejringer fra Rødehavet. Dette tyder altsaa paa, at en Fjord af Suezbugten engang har strakt sig nordover, omfattende begge Bittersøerne, og er naaet op i Nærheden af Timsahsøens Sydende. Hvad der yderligere taler for denne Opfattelses Rigtighed, er, at Oldtidforfatterne, f. Eks. Grækeren Theofrast (c. 300 f. C.), omtaler Suezbugten som „Bugten ved Heroopolis“; denne By menes nemlig at have ligget et eller andet Sted i Nærheden af Timsahsøen.

Oldtidens Forbindelse mellem Nilen og Rødehavet synes altsaa at have ligget her, og muligvis har en Arm af Nilen engang haft sit naturlige Udløb i Suezbugten. I Tidernes Løb er da Forbindelsen ved Til-sanding eller Terrainets Hævning ophørt mellem Timsahsøen og Bittersøerne, og paa dette Sted har der ri-

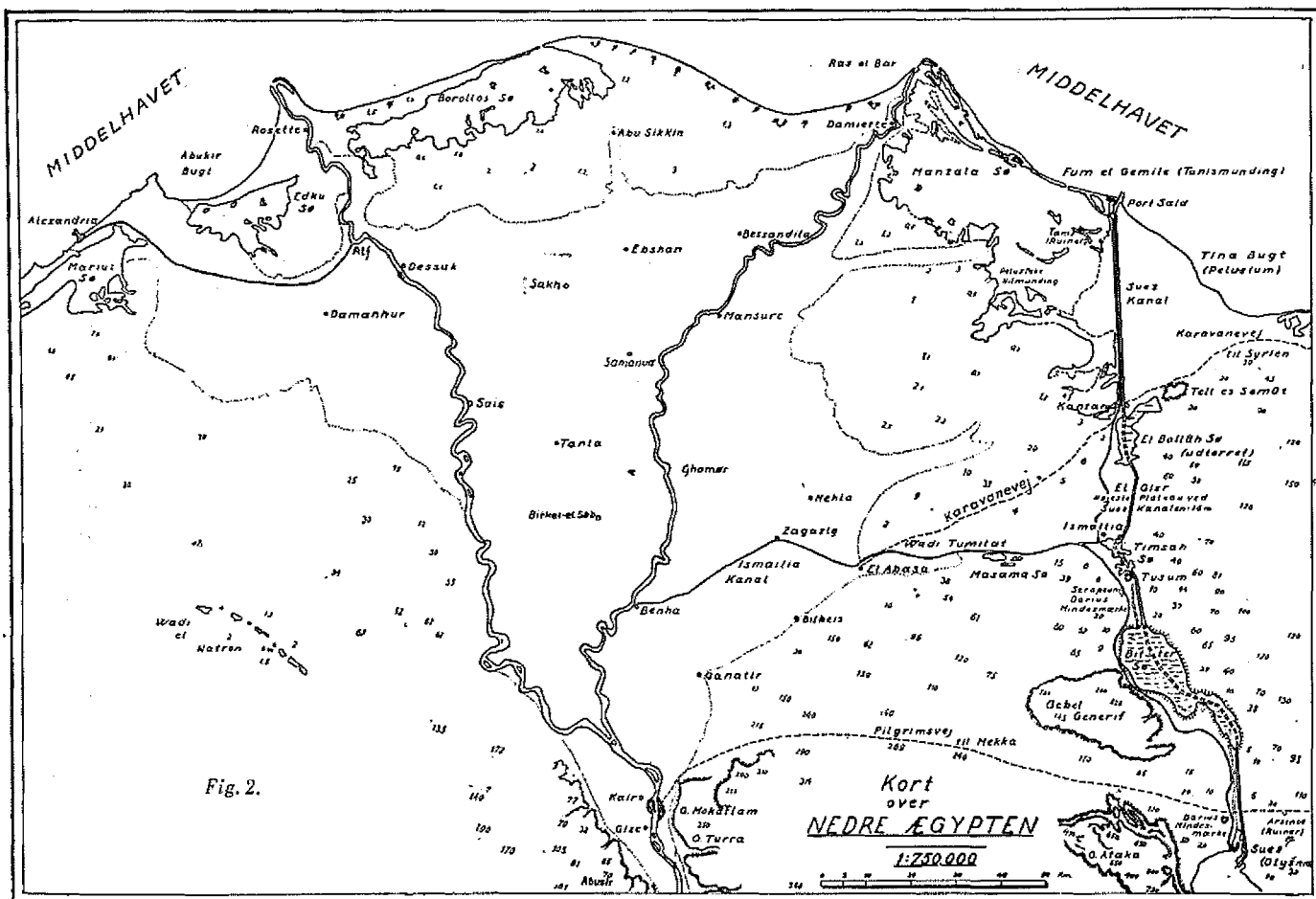


Fig. 2.

meligvis været en gravet Kanal. Muligvis har Karnakrelieffets „Gennemskæring“, hvad meget taler for, ligget her, ikke mindst det, at den anden store Vej mellem Ægypten og Syrien førte der forbi; den befæstede Bro har da antagelig staaet i Forbindelse med denne Vej. Som Vidnesbyrd om ægyptiske Kanalbyggers Arbejde i disse Egne findes endnu Levninger af gravede Kanaler, ikke alene mellem Timsahsøen og Bittersøen, men ogsaa længere sydpaa sønden for Bittersøen.

Den tidligste skriftlige Beretning om en virkelig gravet „Kanal“, der forbinder Nilen med Rødehavet, er hos Herodot (II, 158) om Kong Neko (XXVI. Dyn.), der paabegyndte et Kanalarbejde paa Grundlag af en tidligere, allerede i Midderriget (c. 2000 f. C.) kendt Vandvej fra Nilen gennem Vadi Tumilat over Timsahsøen og sydover til Rødehavet. Arbejdet blev imidlertid afbrudt ved et Orakelsvar, der udtalte, at Kanalen kun vilde blive til Fordel for Barbarerne; Grunden er maaske nærmere den, at — ifl. Herodot — en Mængde Mennesker omkom under Arbejdet. Det er overmaade interessant at bemærke, at denne Kanal blev anlagt med det bestemte Formaal at skaffe Nilskibene Ad-

gang til Rødehavet, idet det er første Gang i Historien — bortset fra Beretningerne om Kanalerne ved Katarakten ved Assuan — man hører om en virkelig maritim Kanal. Ægypterne var udprægede Kanalbyggere, men deres tidligere Arbejder synes kun at have haft Landets Opdyrkning for Øje.

Et Aarhundrede senere, da Perserkongen Darius havde erobret Ægypten, blev Kanalen fuldendt, og til Erindring om dette Arbejde oprettedes flere Mindesmærker langs Kanalen. Disse Mindesmærker findes endnu tæt vesten for den nuværende Suezkanal mellem Timsahsøen og Bittersøen. Paa et af dem (Fig. 3) staaer der bl. a.: „Jeg (Darius) Perser er — foruden Persien Ægypten jeg tog — jeg bød denne Kanal at graves fra Nilen — Navnet paa Floden, som i Ægypten flyder — indtil Havet, som fra Persien kommer — o. s. v.“ (Valdemar Schmidt: Ægyptens gamle Historie II). Herodot, der besøgte Ægypten kort efter Darius' Død,

fortæller, at Kanalen var saa bred, at to Skibe uden Besvær kunde sejle ved Siden af hinanden, og at det tog flere Dagsrejser at sejle igennem den. Kanalen synes en Tid lang at have været af ret stor Betydning for Landet, og Herodot omtaler Kanalbyen Patumos, der antagelig laa noget Vest for Timsahsøen, som den vigtigste By i disse Egne. Senere Forfattere som Strabon og Plinius, der levede ved Begyndelsen af vor Tidsregning, omtaler endvidere Kanalbyen Heroopolis, der synes udelukkende at have levet af Skibsfart, hvilket skyldes Beliggenheden ved Kanalen.

Den af Herodot omtalte Kanal maa antages at have været hele den gamle, østlige Flodarm, der paa forskellige Steder blev opgravet og reguleret, et Arbejde, der med forholdsvis Lethed kunde foretages om Foraaret, naar Nilen staaer lavest. Denne regulerede Flodarms Løb er ikke helt kendt, men efter Terrainforholdene mener jeg, at den er begyndt tæt nord for Cairo og er gaaet i en jævn Bue Nordøst over til Egnen omkring El Abasa; herfra har den utvivlsomt fulgt samme Vej gennem Vadi Tumilat over Masamassen til Timsahsøen som den nuværende Nilkanal. Efter alt at dømme har Gen-

nemsejning kun været mulig i de Maaneder om Efteraaret og Vinteren, hvor Nilen stod højest.

Byen Suez angiver den omtrentlige Beliggenhed for Oldtidsbyen Clysmæ, hvorimod Arsinoe laa paa den modsatte Side af Kanalen, antagelig paa det Sted paa Østsiden ved Udløbet i Havet, hvor der endnu findes Ruinhobe. Alle disse Byer har uden Tvivl været knyttet til Oldtidens Suezkanal.

Under Ptolemæernes Dyn. (300—100 f. C.) blev der igen foretaget omfattende Arbejder ved Kanalen og bl. a. anlagt Sluser ved Udløbet i Suezbugten. Strabon fortæller endog, at Kanalen, paa hvilken der var arbejdet fra ældgammel Tid og siden under Kong Neko og Perserkongen Darius, først fuldendtes under de græske Herskere i Ægypten (Ptolemæerne). Dette beror ganske sikkert paa en Misforstaaelse; muligvis er Dariuskanalen i en Nedgangsperiode forfaldet og sandet til og af Ptolemæerne igen opgravet og udvidet.



Fig. 3. Darius-Stenen med Beskrivelsen af Ordren til Gravning af Kanalen fra Nilen til Rødehavet.

Det berettes endog, at Ptolemæus Philadelphus (c. 286 f. C.) projekterede en Kanal gennem selve Suezangenen fra Hav til Hav, men at han opgav dette Foretagende, fordi det mentes, at Havoverfladen i Rødehavet var saa meget højere end Middelhavets, at Vandet vilde oversvømme hele Landet — altsaa den samme Misforstaaelse af Forholdene, der forhalede Bygningen af den nuværende Suezkanal helt op til Nutiden.

Under den romerske Kejser Trajan (c. Aar 100 e. C.) syntes der at have været en Kanalforbindelse, den saakaldte „Amnis Trajanus“ (Trajans Flod), fra Nilens østlige Arm til Suezbugten. I de følgende Aarhundreder maa Kanalen igen være tilsandet, for vi hører, at da Ægyptens arabiske Erobrer Amr ibn el-As, c. 641 e. C. erfarer, at der tidligere har været en Kanalforbindelse mellem Nilen og Rødehavet, lader han den gamle Kanal opgrave og sætte i Stand for at lette Transporten af ægyptisk Korn til Arabien. Denne Kanal var i Brug i ca. et Hundrede Aar, og det sidste, man hører om Oldtidens Suezkanal er en arabisk Beretning, der meddeler, at Kalifen af Bagdad Aben-Jafar-Al-Mansur (c. 776 e. C.) af strategiske Grunde lod den tilkaste.

Fra den Tid ved man intet mere om Sejlads paa Kanalen, og baade Kanalen og hele den østlige Arm af Nilen saavelsom Timsahsøen udtørrede efterhaanden ganske. Da Ferdinand Lesseps begyndte at anlægge sin Suezkanal, var der intet af Oldtidens Vandvej tilbage.

Nu hører man i adskillige Aarhundreder intet om Suezkanalen, men det betyder naturligvis ikke, at Spørgsmaalet har været glemt; det kan jo skyldes, at der ingen Beretninger er naaet ned til os derom. Først i Begyndelsen af det 16de Aarhundrede bliver Sagen igen aktuel, men denne Gang udgaar Initiativet fra Venedig som den By, der paa den Tid havde størst Interesse i en Kanal. Efter at Vasco da Gama i 1498 havde aabnet Vejen til Indien syd om Afrika, gled Handelen paa Europa med indiske Produkter, der tidligere for Størstedelen gik gennem Rødehavet over Ægypten til Venedig, over paa Portugisernes Hænder og blev dirigeret fra Lissabon. Venedig og de andre italienske Søstæder led uhyre Tab, og dette foranledigede Timandsraadet i Venedig til i Aaret 1504 at foreslaa den ægyptiske Pasha at gennemgrave Suezangenen for at generobre det tabte indiske Marked til Gavn for begge Lande. Paa Grund af politiske Forviklinger kom der intet ud af Sagen, og først i Slut-

ningen af Aarhundredet fremkommer den tyrkiske Pasha af Ægypten, El-Eudj-Ali, med et Kanalforslag til sin Herre Sultanen i Konstantinopel. Dette Projekt omfattede Opgravning af Oldtidens Suezkanal fra Cairo til Rødehavet, men heller ikke dette blev til Virkelighed — denne Gang paa Grund af de uhyre Omkostninger derved.

Efterhaanden var ogsaa Frankrig blevet interesseret i en Suezkanal, selvfølgelig for at faa en Andel i den indbringende Handel og for at lede den over Marseille. Ludvig d. 16des Minister, Colbert, var overmaade velvillig stemt og fik i den Anledning oprettet et Levant-Selskab, der fik Monopol paa Sejlads i Rødehavet. Intet kom dog ud af Kanalprojektet, men at Spørgsmaalet stadig var levende i Frankrig viser den Omstændighed, at da Napoleon i 1797 blev sendt til Ægypten for at erobre Landet, fik han Instruksler med om hurtigst muligt at foranledige, at en Kanal blev bygget. Napoleon var uhyre optaget af Planen og lod en Kommission af Ingeniører, der var medtaget i Feltoget af samme Aarsag, undersøge Mulighederne for en Suezkanal. Som bekendt varede Napoleons Herredømme i Ægypten ikke længe, men alligevel foreligger der en udførlig Rapport fra den berømte Ingeniør Lepère, der anbefaler Genopgravningen af Oldtidens Kanal fra Nilen til Rødehavet og fraraader Gennemskæringen af Suezangenen af den gammelkendte Aarsag. Lepère udtaler, at Rødehavets Overflade ligger over 30 Fod højere end Middelhavets.

Siden dengang blev Frankrigs Interesse for Kanal-Spørgsmaalet stærkere og stærkere Aar for Aar, og som bekendt skyldes det Frankrig, i stærkeste Opposition til England, at Suezkanalen overhovedet blev bygget. I Aaret 1869 kunde Ferdinand de Lesseps med Stolthed i Sultanen af Ægyptens Navn indbyde alle Verdens søfarende Nationer til en Sejlads fra Middelhavet gennem Kanalen til Rødehavet. Det er af Interesse at erindre, at Danmark sendte Fregatten „Sjælland“ til Kanalindvielsen, samt at Danmark i det oprindelige Suezkanalselskab figurerede som Aktionær i Modsætning til England.

Oldtidens Suezkanal er forlængst føjet til med Sand, men i dens omtrentlige Leje flyder nu den lange Kanal fra Nilen til Ismaelia ved Timsahsøen, der bringer Ferskvand til Byerne og holder Liv i den henrivende Park i Ismailia og Kanalstationernes Haver, det eneste oplivende under den ensformige Sejlads gennem Ørkenen fra Port Said til Suez.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



»Gamle John«s Altergang

I Følge Sølven paabydes det enhver Skibsfører at sørge ikke blot for Mandskabets legemlige, men ogsaa dets sjælelige Fornødenheder. Med andre Ord, han har Pligt til at afholde Gudstjeneste eller i hvert Fald sørge for, at saadant finder Sted, saafremt nogen af Mandskabet fremsætter Ønske derom.

Denne Paragraf bliver dog sjælden taget saa højtideligt, men har dog i flere Tilfælde givet Anledning til pudsige Situationer. Saaledes fortælles der, at ombord i en norsk Damper, hvor Skipperen var en raa og brutal Karl og en rigtig Sultekunstner, stillede Mandskabet ham Valget: bedre Kost eller ogsaa Gudstjeneste. Kosten blev bedre.

Nedenstaaende lille Episode skal have fundet Sted ombord i en gammel Fanøbark. Skipperen var en rar og gudfrygtig Mand. Hver Søndag holdt han Gudstjeneste agterude paa Halvdækket, men det havde været sløjt med Tilslutningen. Kun Styrmanden, der fremtryllede Salmemelodier af en gammel brystsvag Harmonika, Kokken, der ikke turde undslaa sig, og Rorgængerens, der paa sin Post var en tvungen Tilhører, var til Stede.

Det var Søndag. Barken laa til Ankers uden for en sydamerikansk Havn og ventede paa Last. Folkene, der havde været til Vejrs for at gøre Sejl los til Tørring, sad nu i Lukafet og sludrede, da Kokken stak Hovedet indenfor og som sædvanlig varskoede Gudstjenestens Begyndelse.

Gutterne var saa vant til denne Søndags Invitation, men til en Forandring var der een, der reagerede. Det var Lukafets ældste Mand John eller „Gamle John“, som han blev kaldt, der tog Ordet:

„Ja, hvad siger I, Gutter, var det ikke en god Idé at gaa til Gudstjeneste, om ikke for andet saa for at glæde Skipperen?“

Der lød en flerstemmig Protest fra Lukafets øvrige Medlemmer.

„Er du blevet religiøs?“ — „Har du faaet Samvittighedsnag, gamle Synder?“ — „Tror du Skipperen gi'r noget?“ og lignende. Men da gamle John nu engang havde faaet Idéen, bragte han den ogsaa til Udførelse og „ruslede“ agterud alene.

Efter en Times Forløb kom gamle John atter forud. Kammeraterne var nysgerrige efter at høre, hvordan det var forløbet, og da gamle John ikke af sig selv kom med nogen Forklaring, maatte de selv bringe Spørgsmaalet paa Bane for at faa styret deres Videbegærlighed.

„Sig os Gamle, hvordan gik Forestillingen?“ blev der spurgt.

Gamle John saa sig om i Kredsen, tog et ordentlig Drag af Kridtpiben, inden han svarede.

„Jo ser I, først spillede Styrmanden, og vi sang en Salme. og saa skænkede Skipperen en Dram. Saa læste han et Kapitel, og saa fik vi nok en Dram, derefter

endnu en Salme og en Dram til at gaa paa. Ja, det var saamænd det hele,“ sluttede den gamle og saa sig om i Kredsen med et smørret Grin.

I Ugens Løb begyndte Lastningen. Der blev ikke talt mere om Gudstjenesten, men da næste Søndag kom, var alle Gutterne særdeles renvaskede og velfriserede, og da Kokken varskoede Gudstjeneste, begav de sig alle, omend lidt generte, paa Vej agterud. Kun én var ikke med, Gamle John. Han sad inde under Bakken og vaskede Tøj. Da en af de andre spurgte ham, om han ikke skulde med, forklarede han, at Kokken lige havde givet ham en Pøs varmt Sæbevand til at vaske sit Tøj i, og nu maatte han benytte Lejligheden.

At sige, at Skipperen blev forbavset over den vældige Tilstrømning, er et mildt Udtryk. Grunden kunde han jo ikke ane, men han ihukom Skriftens Ord; og efter at Styrmanden med store Armbevægelser og let fortrukne Ansigtsmuskler havde klemt „Den store hvide Flok vi se“ ud af Nordsklaveret, begyndte han at prædike ud fra Skriftstedet „Mennesket lever ikke af Brød alene“, og Gutterne tog denne Begyndelse for et godt Varsel.

I næsten en stiv Time prædikede Skipperen, hvorefter han tog sig et velfortjent Pusterum, mens Styrmanden klemte paa med en Salme. Saa tog Skipperen, der rigtig vilde benytte Lejligheden, atter fat igen. Og mens Solen bagte og Gutterne svedende skiftede Stilling for at holde Liv i „Undersaatterne“ væltede Skipperen hele Lukas 15. Kapitel om „Den fortabte Søn“ ned over Hovedet paa de arme Syndere, saa nok en Salme og endelig, efter to kvalfulde Timer, sagde Skipperen dem Tak for den Gang og udtrykte Haabet om atter at se dem næste Søndag, og trætte, tørstige og slukørede listede de atter forud.

Gamle John havde lagt sig mageligt tilrette i Skygen under Bakken med Hovedet paa en Korkfender og sin uadskillelige Kridtpibe i Munden, men han blev brat revet ud af sin Drømmetilværelse.

„Naa, saa du fortalte, at Skipperen gav Brændevin, din gamle Løgner,“ raabte de op. „Maaske du saa kan forklare os, hvorfor vi nu i to Timer har maattet staa ret op og ned og høre paa det gamle Vrvlelhovede uden at faa saa meget som en eneste Draabe til at væde Tungen med,“ fortsatte de i en truende Tone.

Men gamle John lod sig ikke saa let bringe ud at Fatningen. Med en sodet Pegefinger kradsede han op i Pibehovedet og fik atter Ild, pustede svære Tobakskyer ud i Luften, saa fra den ene til den anden, rystede paa det gamle Hoved og svarede med et skalkagtigt Smil:

„Herre Gud, Dreng, har I helt glemt jeres Børnelærdom, ved I ikke, at det er ikke hver Søndag, der er Altergang.....“

Børge Mikkelsen.



Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

FINLAND. Røde-Kors Mærkerne for i Aar er nu udkommet. Som vist paa Billederne (Fig. 1) er det Finlands Vaaben samt Vaaben fra de forskellige Lands-



Fig. 1.

egne, der er benyttet som Motiv for de smukke Mærker. Værdierne er: 50 + 5 P, grøn, Aalands Vaaben. — 1,75 M + 15 P, brun, Nylands Vaaben. — 2,75 M + 25 P, rød, Finlands Landsvaaben. — 3,50 M + 35 P, blaa, Karels Vaaben. 4,75 M + 45 P, mørkskiffer, Satakuntas Vaaben.



Fig. 2.

Fig. 3.

Desuden er der udgivet to Serier Mærker, den ene med Billede af Feltmarskalk Mannerheim, den anden med Præsident Ryti's Billede. (Fig. 3 og 2.) I begge Serierne er Mærkerne af samme Værdi i samme Farve. Værdierne er: 50 Penni, grøn — 1,75 Mark,

brun — 2,00 Mark, rød — 2,75 Mark, graabrun, — 3,50 Mark, blaa — 5,00 Mark, graaskiffer.



Alle tre Serier er takket 14. Røde-Kors Mærkerne er uden Vandmærke, de to andre Serier har det paa nedenstaaende Fig. 4 viste Vandmærke.

De finske Mærker er sendt os fra *Magasin du Nord's* Frimærkeafdeling.

Omvendte Vandmærker i de Danske Frimærker

(Fortsat)

Christian IX Udgaven i 1904 (Kobbertryk) med Vandmærke NY KRONE, har omvendt Vandmærke i alle Værdierne. Priserne er:

10 Øre, rød	Kr. 0,50	
20 " blaa	" 1,50	
20 " sortblaa	" 2,50	
25 " brun	" 3,00	
50 " mørkviolet	" 10,00	
50 " brunlilla	" 15,00	
100 " gulbrun	" 25,00	

Udgaven af 1905, 5 og 10 Øre med Krydslinier i Baggrunden, har ogsaa omvendte Vandmærker:

Fig. 4.

5 Øre, grøn	Kr. 0,75
10 " rød	" 0,75

Taltypen med Løver og Hjerter, 1904—05, har ligeledes omvendt Vandmærke i alle fem Værdier:

1 Øre, orange	Kr. 1,00
2 " rød	" 0,15
3 " graa	" 2,50
4 " blaa	" 0,25
15 " lilla	" 10,00

Af samme Type kom fem nye Værdier i 1912, i alle findes omvendte Vandmærker:

5 Øre, grøn	Kr. 4,00
10 " karminrosa	" 0,50
20 " mørkblaa	" 12,00

Fortsættes.

Fra Indenlandsk Sømandsmission har vi modtaget et interessant og underholdende lille Hæfte med Tittlen: „Det hændte derude“.

Hæftet indeholder 8 smaa Beretninger, der er velegnet til Oplæsning. Bogen indledes med en særdeles godt skrevet Skildring om „Hvordan mit Navn kom paa Søfartsmonumentet i København“, skrevet af Fr., Johansen, Skibsfører, M/S „C. E. Krarup“. Med Pastor Eilschou Holms Tilbedelse bringer vi Beretningen.

»Hvordan mit Navn kom paa Søfartsmonumentet i København«

SELV om jeg muligvis ikke er den eneste, saa er jeg i hvert Fald en af de faa, som har sit Navn paa en Mindesten — eller Gravsten, om man vil sige saadan, — og dog lever i allerbedste Velgaaende. Hvordan dette er gaaet til, vil jeg fortælle om i denne lille Beretning.

Det var under den forrige Krig 1914—18. Jeg var kommet ind til Reykjavik, bjærget fra et Forlis med en 3 m. Skonnert fra Marstal, efter at vi havde drevet rundt i Nord-Atlanten i 48 Døgn fra d. 7. Februar 1918 til d. 28. Marts s. A. Vort Udgangspunkt havde ogsaa været Reykjavik, hvor vi havde lastet Klipfisk til Barcelona i Spanien, og jeg var — trods Glæden over at have bjærget Livet — ikke saa glad for at komme tilbage dertil, da det næsten var umuligt at komme ud at sejle igen derfra. Der gik nemlig en Masse skandinaviske Søfolk i Reykjavik bjærget fra krigsforliste og, hvad man kalder, almindelig forliste Skibe, saa der var mange om Budet, naar der endelig var en Hyre. Rejse hjem derfra kunde man heller ikke, da D.F.D.S. havde indstillet sin Rute paa Island, og Marinefartøjet „Islands Falk“ var det eneste Skib, som sejlede paa Ruten Danmark-Island og omvendt. Dette Skib kunde, saa vidt jeg husker, kun have godt 30 Passagerer ad Gangen, og da Personer tilhørende Diplomati og Forretningslivet samt mange andre gik foran os almindelige Søfolk, var Chancen for at komme hjem paa den Maade inden for et overskueligt Tidsrum omtrent lig Nul.

Dog var jeg heldig. En Dag hørte jeg tilfældig, at der laa en 3 m. Motorskonnert paa Reden og, at der fra denne var kommet en Mand syg i Land. Jeg passede Kaptajnen op ud for Mæglerkontoret, og saa snart jeg saa ham, henvendte jeg mig til ham for at høre, om han ikke manglede en Matros. Han talte en Del med mig, forhørte sig om, hvor jeg hidtil havde været o. s. v. og sluttede med at sige, at jeg godt kunde faa Pladsen. Jeg skulde møde ved Mønstringskontoret om Eftermiddagen, blev paamønstret som Matros og kom ombord samme Dag.

Skibet viste sig at være en pæn lille Jernskonnert „Asta“ af København „3 m. Slettopper“, som vi i Sømands sproget kalder det, og desuden var den forsynet med en ca. 80 H. Alpha Motor. Det var det første Skib med Maskinkraft, jeg havde været ombord i. Jeg erfarede nu, at Kaptajnen var intet mindre end Baron,

og hans flotte Navn lød P. de Hemmer Hennemmed, en stor og flot Skikkelse og efter min Mening en venlig og tiltalende Mand. For at faa den rette Forstaaelse af min Beretning maa jeg her tilføje, at Styrmanden ogsaa var en ualmindelig tiltalende Overordnet, og at Forholdene i et og alt var de allerbedste. Der var voksen Kok ombord, som ikke havde Vagt eller noget paa Dækket at gøre i det hele taget, han bagte selv, og Kosten var saa god, som jeg aldrig tidligere havde faaet den.

Jeg havde til den Tid udelukkende sejlet i Skonnert-Skibe fra Marstal, Thurø og Svendborg, og uden at forklejne disse i nogen Retning, saa var det jo en offentlig Hemmelighed, at de just ikke var berømt for deres gode Forplejning; en uerfaren Dreng lavede Mad samtidig med, at han maatte hjælpe til med alt muligt paa Dækket baade i Søen og ved Land, og saa snart vi havde været i Søen i faa Dage, og det medbragte Rugbrød slap op, ja saa levede vi paa haardt Brød (Beskøjter) Resten af Rejsen.

Af den Grund var jeg særlig imponeret over de gode Forhold ombord i „Asta“, og jeg priste mig selv lykkelig over at have været saa heldig at faa en saadan Tjans. M/S „Asta“ var lastet med Petroleum til Akureyri paa Nordlandet af Island, og der skulde vi saa laste Klipfisk til Spanien, idet vi paa Rejsen ned skulde ind til Reykjavik for endelig Ordre. Jeg var paamønstret til denne Tur og Nord paa igen. Vi kom godt til Akureyri, lossede Lasten, fik Fiskelasten ind og satte Kursen mod Reykjavik igen.

Saa vidt jeg husker, var det paa den allerførste Frivagt, efter at vi havde forladt Akureyri, at jeg laa i min Køje og døsede. Pludselig hørte jeg en Stemme tale til mig, og den sagde: „Dette Skib kommer aldrig til Spanien, se at komme i Land.“ Jeg var med det samme lysvaagen og saa mig forstyrret om, men der var ingen i Lukafet uden min Vagtskammerat, og han sov godt. En Følelse af Uhygge knugede mig, og jeg vidste ikke hvad, jeg skulde tro eller mene; endelig tog jeg mig sammen med en Kraftanstrengelse og begyndte at spekulere over det, jeg havde hørt. „Det maa være dine Nerver, der slaar Klik, det er din Fantasi, der spiller dig et Puds o. s. v.“ Jeg havde jo sejlet under Krigen og været ude for lidt af hvert, og min sidste Omgang med Skonnert „Skandia“ havde været haard og slidt paa Nerverne. Men hvor meget jeg end

søgte at ryste denne Uhyggestemning af mig, vilde det dog ikke lykkes. Stemmen blev ved med at lyde i mit Indre og lod mig hverken have Rist eller Ro: Se at komme i Land!

Jeg sov ikke denne Frivagt, og da jeg kom paa Vagt igen, dirrede jeg af Uro. Hvad skulde jeg dog gøre?

Jeg var paa denne Rejse kommet til at holde af mine Overordnede, mine Skibskammerater og af selve Skibet, og saa gaa hen og bede om Afmønstring i Reykjavik? Nej! Den gik ikke. Desuden vidste jeg godt, at Kaptajnen slet ikke fik Tid til den Slags der. Jeg vidste jo, at vi kun skulde ankre op paa Reden en Times Tid eller allerhøjest to, mens Kaptajnen klarerede Papirerne, saa det var rent ud sagt en vild Tanke at prøve paa at faa Afmønstring. Jeg forsøgte derfor paa alle mulige Maader at tage mig sammen. Jeg prøvede at ryste Uhyggen af mig ved intensivt Arbejde, prøvede paa at bilde mig selv ind, at Stemmen var et Falsum, et Foster af overspændte Nerver, og tvang mig selv til at se paa alle de Guder, jeg havde opnaaet netop ombord i „Asta“, men alt forgæves. Jeg blev mere og mere urolig og mere og mere ulykkelig, og næsten uden at jeg selv vidste hvordan, stod jeg i Kaptajnens Kahyt og bad om Afmønstring i Reykjavik.

Jeg forstod saa godt hans Opførsel, da jeg havde fremført mit Ærinde. Han var et stort Spørgsmaalstegn og var omtrent ved at smide mig op ad Trappen, som jeg lige var kommet ned ad. Der var intet at gøre. Ialt var jeg hos Kaptajnen 5 Gange, inden vi naaede Reykjavik, og de fire var komplet negative. Da vi var paa Vej ind mod Reykjaviks Red, var jeg helt ude af mig selv og var naaet saa langt, at jeg havde besluttet mig til at rømme, hvis der blev givet mig nogen som helst Mulighed for det. Selv om jeg skulde løbe fra mit Tilgodehavende og mit Tøj, gjorde det intet, men jeg vilde dog prøve Kaptajnen endnu en Gang.

Kaptajnen havde Frivagt, og da jeg var paa hans Vagt, havde jeg ogsaa Frivagt. Meget Haab havde jeg ikke om en Forandring i Kaptajnens Syn paa min Henstilling om Afmønstring, saa jeg var ikke ret meget værd, da jeg stod uden for hans Dør og bankede paa. Da jeg paa hans „Kom ind“ lukkede Døren op og traadte ind, fremførte jeg mit Ærinde paa ny. Han bød mig sidde ned, og i en venlig, kammeratlig Tone spurgte han mig om, hvad det var, jeg var ked af, om det var Forholdene om Bord, Kosten, Skibet o. s. v., og jeg maatte med bøjet Hoved erkende, at der var intet som helst at klage over eller være ked af, men jeg vilde blot i Land. Han gav sig dog ikke, jeg maatte have en Grund, og den virkelige Grund turde jeg ikke sige. Jeg tyede da til den Udvej, at jeg gerne vilde hjem til Danmark. Det var saa og saa længe siden, jeg havde været hjemme sidst o. s. v.

„Naa, du længes efter din Mor,“ sagde han i en lidt spottende, men dog venlig Tone. „Men hvordan

vil du komme hjem, du ved jo godt, hvor vanskeligt det er.“

Da jeg mærkede, at Kaptajnen vaklede og ikke var saa bestemt afvisende som før, holdt jeg endnu mere paa mit, idet jeg svarede, at jeg nok skulde finde en Mulighed for at komme hjem. Jeg lovede, at jeg skulde skaffe en Mand i mit Sted og bad endnu en Gang om at faa Lov til at blive afmønstreret. Han fortsatte med at omtale det korte Ophold paa Reden, den daarlige Tid o. s. v., men jeg holdt fast ved min Beslutning. Jeg skulde nok naa det, saa hverken han eller Skibet blev forsinket. Endelig gav han sig, idet han slog ud med Haanden og sagde: „Ja, naar du er saa ked af det, saa skrub dog af!“

„Mange Tak, Hr. Kaptajn,“ svarede jeg og fo'r ud af Kahytten og hen i Lukafet, hvor jeg pakkede det sidste af mit Tøj samt gjorde mig klar til at gaa i Land.

Ankrene faldt, og „Asta“ svajede op for Vinden med Bomsejlene staaende. Baaden blev sat paa Vandet, og jeg kom med samme Baad som Kaptajnen i Land. Da jeg først havde sat Foden paa Land, drog jeg et Lettelsens Suk, og det var fristende at stikke ud paa Landet og blive borte, til „Asta“ var sejlet; men saa vidt kom det ikke. Jeg havde jo lovet at skaffe en Mand, og da jeg ogsaa gerne vilde have baade mine Penge og mit Tøj, fik dette mig bort fra den Tanke. Men én Ting var jeg overbevist om, og det var, at intet skulde faa mig til at sejle med Syd paa.

Der laa en 3 m. Skonnert „Valdemar Thornøe“ lastet med Salt lige ved det Sted, hvor vi kom i Land, og jeg sprang der ombord og forhørte, om der var en Matros, der vilde bytte med mig. Jeg pegede ud mod „Asta“ og fortalte om Forholdene, og der var intet overdrevet i mine Udtalelser. Der var straks en af Matroserne, som var villig til at bytte. Vi gik da hen til hans Kaptajn, og uden store Ophævelser eller Vanskeligheder afmønstrede han Manden paa Betingelse af, at jeg vilde hjælpe med at faa Saltlasten ud i hans Sted, og det lovede jeg.

Vi hjalp hinanden med at pakke Matrosens Tøj, fik fat paa en Baad og roede ud til „Asta“. Samtidig ankom min Kaptajn, og jeg præsenterede den nye Mand. Nu kom Fejltagelsen. Kaptajnen afmønstrede mig om Bord og paamønstrede den anden, uden at der var blevet givet Besked til Mønstringskontoret i Reykjavik, hvor jeg tidligere var blevet paamønstreret, og dér stod jeg stadig opført i Papirerne som tilhørende Besætningen.

Jeg fik mit Tøj ned i Baaden og roede i Land, og „Asta“ gik til Søs. 4 Dage efter blev den skudt ned, og hele Besætningen omkom med Undtagelse af en Dreng, som blev fisket op af Undervandsbaaden.

Alt dette anede jeg dog intet om; jeg var mere end heldig, kom ud at sejle igen og havnede om Efteraaret i Aalesund i Norge. Her fik jeg spansk Syge, og paa dette Sygeleje saa jeg for første Gang paa Tryk i en gammel Avis, som jeg tilfældig fik fat paa, at

jeg var omkommet ved „Asta“s Forlis. Med det samme slog det mig, at saa vidste mine Forældre heller ikke andet. Postgangen var under Krigen meget sløj, og i over 1 Aar havde jeg ikke hørt et Ord hjemme fra. Hvormange Breve de havde faaet af mine, vidste jeg ikke. Jeg fik en af Sygeplejerskerne til at sende et Telegram, som lød: „Har det godt. Hilsen, Frederik!“ Men samtidig skete det mærkelige, at den Dag, mine Forældre fik dette Telegram fra mig, fik de med samme Post Papirerne for Ulykkesforsikringens Udbetaling til Underskrift.

Hjemme var det gaaet saadan til, at „Asta“s Forlis med Navnene paa den omkomne Besætning var blevet offentliggjort i Bladene først i August. Da mine Forældre saa mit Navn, forhørte de sig hos Rederiet, om det var mig, deres Søn; thi de anede ikke, hvilket Skib jeg sejlede med. De fik bekræftende Svar tilbage, da Sagen var undersøgt, og det maa have været mere end vanskeligt for dem, da de ca. 3½ Maaned senere, efter at have forligt sig med Tanken om, at jeg var borte, puldselig fik Telegram fra mig samtidig med de før omtalte Papirer. Omgaaende fik jeg Svartelegram: „Kom hjem snarest!“ Dette var jeg dog afskaaret fra, saa længe jeg var syg, og det forklarede jeg dem i et følgende Brev.

Helbredet vendte tilbage, og jeg rejste hjem over Bergen—Oslo og naaede København i December 1918. Haps! Statspolitiet tog mig saa snart, jeg traadte i Land i København.. Jeg havde ikke været paa Session; officielt var jeg død, men Soldat skulde jeg være alligevel. Jeg fik dog Lov at fortsætte til mit Hjem uden for Aarhus, og at Gensynsglæden var stor, behøver jeg vist ikke at fortælle.

Der blev nu en Del at klare op. Rederiet vilde have mig i Søforhør angaaende „Asta“s Forlis, og jeg maatte forklare, som det var, at jeg slet ikke havde været med. Jeg var Soldat og kom igen til Søs og tænkte ikke mere paa Sagen, før jeg en Dag, mens jeg gik paa Navigationsskolen paa Fanø i 1922, fik fat i en af Handels- og Søfartsministeriet udgivet Bog om krigsforliste Skibe og omkomne Søfolk under Verdenskrigen 1914—18. Da jeg bladede i Bogen, saa jeg til min Forfærdelse, at jeg stod anført som omkommet. Jeg skrev et Brev til Ministeriet og gjorde opmærksom paa Fejltagelsen og bad om, at den maatte blive rettet. Tiden gik, jeg fik mine Eksaminer og

sejlede nogle Aar som Styrmand, indtil jeg i 1926 blev ansat ved „Fanø-Esbjerg Færgeri“.

Jeg blev gift, og da min Kone og jeg var i København — vistnok Efteraaret 1928 —, var Søfartsmonumentet paa Langelinie blevet rejst, og jeg siger til min Kone halvt i Spøg: „Nu maa vi dog ud at se, om de har sat mit Navn paa Monumentet.“ Stor blev min Forbløffelse, da det virkelig stod der og staaer der den Dag i Dag. Jeg grundede lidt over Sagen og talte med min Kone om, hvad jeg skulde gøre ved det, men kom til det Resultat, at det var bedst at tie stille, skønt der var een, der med Rette burde have haft den Plads i Stedet for mig.

Jeg husker tydeligt de Tanker, der gik gennem min Hjerne, da jeg første Gang læste mit Navn paa Monumentet: „Hvis det nu havde passet, var det Navn dér saa ælt, hvad der var tilbage af dig?“ Der gik en Kuldegysen igennem mig, og fra den Dag havde jeg ikke Fred i min Sjæl. Gang paa Gang maatte jeg lade mit Blik gaa tilbage over svundne Aar, og jeg saa med Klarhed, hvorledes jeg den ene Gang efter den anden var blevet reddet fra Undergang paa mirakuløs Maade. — Hvorfor? Mange, mange af mine Kammerater var blevet derude i de frygtelige 4 Aar, Krigen varede, men jeg slap uden om — hvorfor? Hvorfor skulde alle disse væk? og hvorfor skulde jeg leve videre? Hvorfor? Hvorfor, hvorfor?“

Disse Tanker blev jeg aldrig kvit, og nu dæmrede det for mig, at Røsten, jeg havde hørt, kunde være fra Gud selv. Jeg havde altid troet paa Gud og bedt mit Fadervor gennem hele mit Ungdomsliv, og jeg havde ment, at den Sag var ganske i sin Orden; men nu fik jeg Øjnene op for, at det var Selvbedrag. Der manglede noget, men hvad det var, var det store Spørgsmaal. Jeg blev bundulykkelig, søgte og søgte, læste Bibelen fra Ende til anden og ligeledes al kristelig Litteratur, jeg kunde faa fat paa, og lige meget hjalp det.

Der skulde gaa endnu nogle Aar, før Gud i sin store Naade aabnede mine Øjne og viste mig, hvad det var, jeg manglede. Jeg manglede Jesus, Guds Søn, Frelseren, som havde givet sit Liv, for at jeg kunde blive frelst.

„Tro paa ham, saa skal du blive frelst,“ siger Guds Ord, og jeg erfarede denne Sandhed. Aa, hvor herligt Livet dog bliver med ham, og det er min Bøn og mit Ønske, at enhver af Søens Folk maa erfare det samme.

Jeg slutter denne lille Beretning med mit Yndlingsvers — min inderlige Bøn til Gud:

„Dit er mit Liv, min Kærlighed,
o, du Guds Lam, som for mig led.
I Tro bevar mig og i Fred
min Frelser og min Gud.“

Frederik Johansen,
Skibsfører, M/S „C. E. Krarup“.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning
offerses. Kuponsudbytte indsendes paa Konto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto.
Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udleveres fra Kontoret
Niels Hemmingsengs-gade 24.

»De Danskes Vej«

At Museumsdirektør Knud Klem's Bog „De Danskes Vej“ ikke har vakt Opmærksomhed i skibsfartskyndige Kredse vilde være Synd at paastaa. Bogen har været diskuteret, og vi har faaet tilsendt en Del Indlæg, og Meningerne har absolut været, at den ikke dækker Begrebet „De Danskes Vej“. Vi bringer her et af de mindst aggressive Indlæg, men det er muligt, at andre af „Vikingen“'s søkyndige Læsere har læst Museumsdirektørens Bog og har en anden Opfattelse af denne. „Vikingen“ vil i saa Tilfælde med Fornøjelse stille Plads til Raadighed for et Indlæg.

PAA Andr. Fred. Høst & Søn's Forlag er udkommet en Bog „De Danskes Vej“, skrevet af Direktøren for Søfartsmuseet paa Kronborg, Hr. Knud Klem, der fra et historisk Synspunkt behandler Udviklingen af den danske Skibsfart lige fra de udhulede Træstammer, som vore tidligste Forfædre sejlede rundt i, til vore maskindrevne, moderne Staal-skibe. Naar man kalder Bogen „en god Billedbog“, er alt sagt, Bogens øvrige Indhold er ofte misvisende og giver derfor den Skibskyndige en Følelse af Utryghed overfor de Sager, han skulde lære af en Bog med et saa højtklingende Navn. Jeg har talt med adskillige ældre Standsfæller, gamle erfarne Søfolk, der har krydset Alverdens Have i alle Slags Skibe. De var i høj Grad skuffede over Hr. Klems Præstation. Intet irriterer Sømanden mere, end at Folk, der ikke har Begreb om Sølivet, fusker i hans Haandtering, og efter at have læst Hr. Klems Bog, er man ikke i Tvivl om hans maritime Kundskaber. Han kalder en Fuldrigger, hvis Ræer paa Krydstoppen er rigget ned, for en „moderne Bark“, han taler om tyske Barkskibe med „over fem Master“, Blohm & Voss' Skibsværft i Hamborg laver han om til et Rederi, medens han ikke omtaler et af Verdens berømteste Rederier, „The flying P. Line“, Laizs fra Hamburg, hvis Salpeterclippere ikke alene var Verdens største Sejlskibe, men ogsaa indtil Verdenskrigens Begyndelse gjorde alle Tidens hurtigste Rejser. At de fleste Fejltagelser netop falder ind under den Del af Bogen, der handler om Sejlskibene, er saa meget mere beklageligt, som disse nu snart er borte fra Havene, og senere Tidens Forfattere gerne skulde have noget korrekt at holde sig til. Den for en Snes Aar siden udkomne Bog „Danmarks Riges Søfart“ var langt mere udtømmende og indholdsrig.

Afsnittet om den danske Flaade viser os langt tydeligere Udviklingen og Forholdene, men her har Forfatteren sikkert ogsaa haft god Bistand af en af vore kendte Søofficerer, og den danske Flaades Indsats i Tidernes Løb fortjener ogsaa en god og udførlig Omtale. Men om Koffardiflaadens Mænd taler Forfatteren ikke mange Ord. Skulde der ikke mellem dem findes Folk, hvis Gerning burde mindes for Efterverdenen. Eller skulde der ikke blandt de Danske, der har befaret de syv Have i Fædrelandets eller fremmede Nationers Tjeneste, være Mænd, hvis Daad det var værd at nævne, naar man taler om „De Danskes Vej“. Den danske Sømand har været med til at bryde en

Bane for Kulturen overalt i Verden; man kunde træffe ham i de værste og mest uciviliserede Pladser, paa Floderne i det mørke Fastland, som Skipper i Skibe, der sejlede mellem Sydhavsøerne, og last, but not least som Leder eller Assistent i de store Skibsmæglerfirmaer, hvor han var sine Landsmænd til uhyre Nytte, naar de trængte til Vejledning.

Den danske Fiskerflaade og den mægtige Udvikling, den er undergaaet i de senere Aar, har Hr. Klem ikke omtalt med en eneste Linie; det synes, som om den Del af Danmarks Søfart slet ikke har nogen Interesse for ham. „De Danskes Vej“ kan ikke dokumenteres med en kort, tør Beretning, det maa være en gennemført, saglig Omtale af den danske Sømands Liv og Færden gennem de Aar, Dansken har pløjet Havene. Og dertil fordres fremfor alt Sagkundskab — — og det faar man nu engang ikke af at blade i støvede Arkiver eller studere Museumsgenstande — — man skal have snøftet Saltvand i Næsen for at tale med om det, Hr. Klem.

*Chr. Christiansen,
Skibsfører.*

Lad os indbinde

Vikingen

for Dem

Pris: Kr. 7⁵⁰

De i Aarets Løb udkomne
Numre kan faas

VIKINGEN's Ekspedition

Gl. Mønt 39 · København K.
Telf. Central 9822

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XVIII

Fal-de-ral-de-ri-do-row

Nikkepumpe-Chanty

Tempo di Marcia

The musical score is written on three staves in G major (one sharp) and common time. The first staff is labeled 'Solo:' and contains the melody for the first line of the chorus. The second staff is labeled 'Kor:' and contains the melody for the second line. The third staff is labeled 'Solo:' and contains the melody for the third line. The lyrics are written below the notes.

Solo: From Bal - ti - more we once set sail. With a
Kor: de - vil of a row! It blew I say a
Solo: hell - of a gale. Fal - de - ral - de - ri - do - row!
Kor:

Solo: Up came the skipper from down below.

Kor: With a devil of a row!

Solo: He look'd aloft and he look'd alow.

Kor: Fal — de — ral — de — ri — do — row!

Solo: And he look'd alow and he look'd aloft

Kor: With a devil of a row!

Solo: He said: „Coil up your ropes, fore-and-aft.“

Kor: Fal — de — ral — de — ri — do — row!

Solo: Then down to his cabin he quickly crawl'd

Kor: With a devil of a row!

Solo: And unto his steward he loudly bawl'd.

Kor: Fal — de — ral — de — ri — do — row!

Solo: „Go mix me a glass that will make me cough.“

Kor: With a devil of a row!

Solo: For it's better weather here than it is up aloft.

Kor: Fal — de — ral — de — ri — do — row!

Solo: We poor sailors standing on the deck.
Kor: With a devil of a row!
Solo: With the rain all a-pouring down our neck.
Kor: Fal — de — ral — de — ri — do— row!

Solo: Not a drop of grog would he to us afford.
Kor: With a devil of a row!
Solo: He damned our eyes at every other word.
Kor: Fal — de — ral — de — ri — do— row!

Solo: Now the old beggar's dead and gone.
Kor: With a devil of a row!
Solo: But in command he's left his son.
Kor: Fal — de — ral — de — ri — do— row!

Solo: And if to us he doesn't prove frank.
Kor: With a devil of a row!
Solo: We'll very soon make him walk the plank.
Kor: Fal — de — ral — de — ri — do— row!

Solo: We'll heave him down into some dark hole.
Kor: With a devil of a row!
Solo: Where the sharks take his body and the devil his soul.
Kor: Fal — de — ral — de — ri — do— row!

„Fal — de — ral — de — ri — do — row“ er en gammel amerikansk Pumpesang, og den har sikkert ogsaa kun været anvendt i amerikanske Skibe. Den stammer fra Baltimore-Clippernes Tid i første Halvdel af forrige Aarhundrede. I min Praksis er den kun forekommet om Bord i den amerikanske Sydhavs-Clipper „City of Papeete“, som ogsaa var udstyret med Nikkepumper. Hvad Opsangens Tekst angaar, giver denne som saa mange andre Chanty-Tekster Udtryk for Utilfredshed; men dette er her gjort med en egen barok Humor.

At denne Chanty kun har været anvendt i amerikanske Skibe er naturligvis ikke ensbetydende med, at dens Melodi ikke har været kendt af andre Nationers Søfolk. Der gives nemlig en anden Tekst til den samme Melodi, og hermed har den været benyttet i mindre, engelske Sejlskibe — hovedsagelig Kystere, hvor Nikkekumpen var en Selvføge. Her om Bord gik Chantyen under Titlen „The sailor's weather-glass“, og med denne interessante Tekst, som af Alverdens Søfolk anses for at være et særdeles paalideligt Barometer, skal den ogsaa gives her.

The sailor's weather-glass

Nikkepumpe-Chanty

Solo: The evening gray and morning red.
Kor: Mark the sailor's weather-glass!
Solo: Put on your hat or you'll wet your head.
Kor: Says the sailor's weather-glass!

Solo: When wind does shift against the sun.
Kor: Mark the sailor's weather-glass!
Solo: Trust it not for soon it will run.
Kor: Says the sailor's weather-glass!

Solo: When sun is setting in the clear.
Kor: Mark the sailor's weather-glass!
Solo: An easterly wind you need not fear.
Kor: Says the sailor's weather-glass!

Solo: The evening red and morning gray.
Kor: Mark the sailor's weather-glass!
Solo: Are sure signs of a very fine day.
Kor: Says the sailor's weather-glass!

Solo: But evening gray and morning red.
 Kor: Mark the sailor's weather-glass!
 Solo: Make every sailor shake his head.
 Kor: Says the sailor's weather-glass!

Solo: In squalls the rain's before the wind.
 Kor: Mark the sailor's weather-glass!
 Solo: You halyards, sheets and braces mind.
 Kor: Says the sailor's weather-glass!

Solo: But when the wind's before the rain.
 Kor: Mark the sailor's weather-glass!
 Solo: Soon you will set all sails again.
 Kor: Says the sailor's weather-glass!

Solo: And when the weather-glass falls low.
 Kor: Mark the sailor's weather-glass!
 Solo: You must prepare for a heavy blow.
 Kor: Says the sailor's weather-glass!

Solo: Of a rainbow in the morning.
 Kor: Mark the sailor's weather-glass!
 Solo: All we sailor's will take warning.
 Kor: Says the sailor's weather-glass!


Solo: But rainbow up against the night.
 Kor: Mark the sailor's weather-glass!
 Solo: Fills every sailor with delight.
 Kor: Says the sailor's weather-glass!

High Barbaree

Nikkepumpe-Chanty

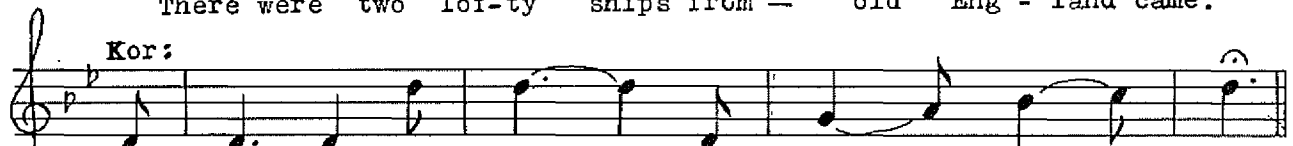
Moderato.

Solo:



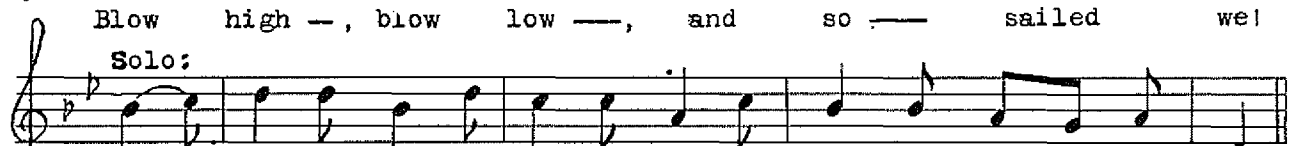
There were two lof-ty ships from — old Eng - land came.

Kor:



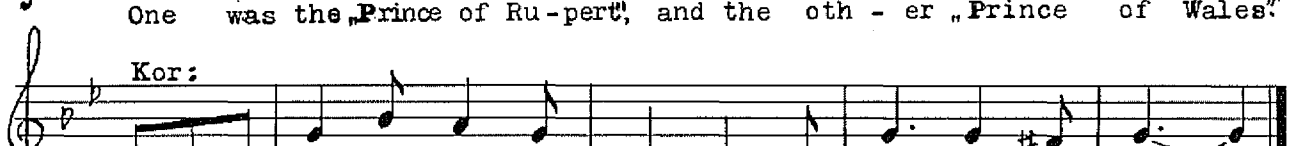
Blow high —, blow low —, and so — sailed we!

Solo:



One was the „Prince of Ru-per-ter“, and the oth - er „Prince of Wales“

Kor:



Cruising down a - long the coast of the High Bar - bar - ee — !

Solo: „Aloft there, aloft!“ Our jolly boatswain cries,
 Kor: Blow high! Blow low, and so sailed we!
 Solo: „Look ahead, look astern, look a-weather and a-lee.“
 Kor: Cruising down along the coast of the High Barbaree!

Solo: „There's nought upon the stern, there's nought upon the lee.“
Kor: Blow high! Blow low, and so sailed we!
Solo: „But there's a lofty ship to windward, a-sailing fast and free.“
Kor: Cruising down along the coast of the High Barbaree!

Solo: „O hail her! O hail her!“ Our gallant captain cried.
Kor: Blow high! Blow low, and so sailed we!
Solo: „Are you a man-o'-war or a privater?“ said he.
Kor: Cruising down along the coast of the High Barbaree!

Solo: „No, I am not a man-o'-war nor privater,“ said he.
Kor: Blow high! Blow low, and so sailed we!
Solo: „But I'm a salt-sea pirate a-looking for my fee.“
Kor: Cruising down along the coast of the High Barbaree!

Solo: 'Twas broadside to broadside a long time we lay.
Kor: Blow high! Blow low, and so sailed we!
Solo: Until the „Prince of Rupert“ shot the pirate's masts away.
Kor: Cruising down along the coast of the High Barbaree!

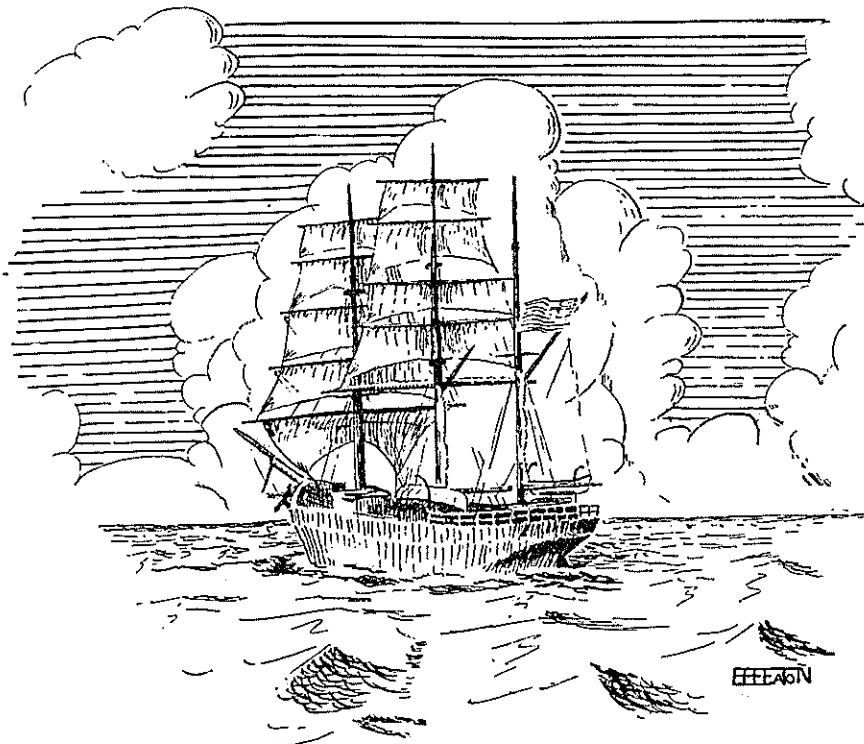
Solo: „O quarter! O quarter!“ those pirates then did cry.
Kor: Blow high! Blow low, and so sailed we!
Solo: But the quarter that we gave them — we sunk them in the sea.
Kor: Cruising down along the coast of the High Barbaree!

Med „High Barbaree“ menes Marokko. Chantyen skal have været meget anvendt om Bord i det engelsk-ostindiske Handelskompagnis Skibe i Begyndelsen af forrige Aarhundrede; men ogsaa Amerikanere og an-

dre Nationers Søfolk har benyttet den saa sent som i 70erne og 80erne, dog med helt andre Skibsnavne, end der er anført i denne Tekst.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



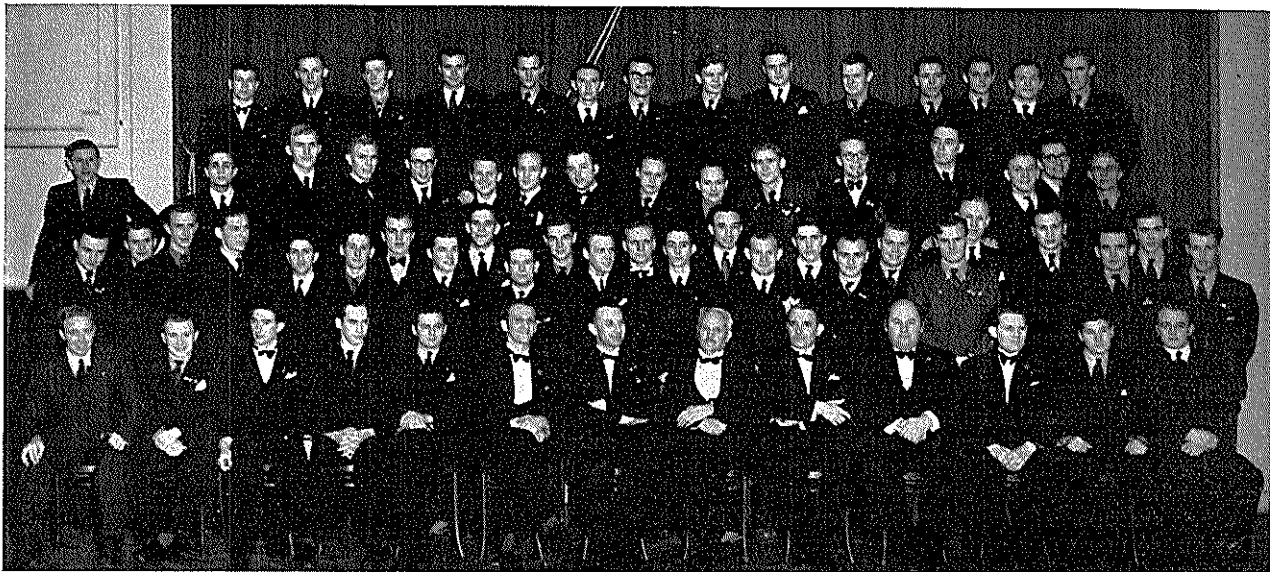
Maskinistskolens Elevforenings Eksamensfest

Lørdag den 10. Januar afholdt Maskinistskolens Elevforening sin store aarlige Eksamenfest, der samtidig er en Slags Aarsfest for Maskinistskolen. Den fandt Sted i Borgernes Hus og havde faaet meget stor Tilslutning, ikke mindst af Eksaminander, der var mødt op for at fejre veloverstaaet Eksamen.

Festen indledes med Velkomsttale af Foreningens Formand, S. A. Sørensen, der herefter gav Ordet til Aftenens Festtaler, Medlem af Eksamenskommissionen, Hr. Professor C. Glindemann-Nielsen, der holdt

ratskabet til Sammenhold ikke for Sammenholdets Skyld alene, men fordi Sammenhold er Grundlaget for ethvert Fremskridt ude i Livet. Tag et godt Ord med paa Vejen: Sig mig, hvem du omgaas, og jeg skal sige dig, hvem du er. Det er et Ord, der har særlig Vægt for Tiden.

En Del af jer kommer vel i Stillinger, hvor I skal have Ansvar for Behandling og Antagelse af Personale, til jer vil jeg sige: Vær social retfærdig, vær klar over, at de Mennesker, der har det daarligere end



Paa Billedet ses samtlige i Festen deltagende Eksaminander, i første Række ses som Nr. 6 fra venstre Elevforeningens Formand, S. A. Sørensen, derefter følger Inspektør E. Mathiesen, Forstander H. Gille, Direktor P. Em. Holm og Aftenens Festtaler, Professor C. Glindemann-Nielsen.

en varmfølt Tale med mange gode Raad til de vorde Maskinmestre.

Professoren udtalte bl. a.:

Det er med en særlig Glæde, jeg gæster Elevforeningen. Hvor jeg i mit Arbejde med Maskinistskolen har mødt Elevforeningen, har jeg altid faaet et godt Indtryk af den. Jeg tror, at den paa bedste Maade varetager Elevernes Interesser.

En Elevforening er en Slags Soldaterforening for aandelig og erhvervsmæssig Værnepligt. I Soldaterforeningen mindes man Soldaterlivets Strabadser og de Overordnedes Strenghed, hvilket mange syntes at dvæle ved i særligt Behag. I Elevforeningen mindes man de vanskelige Fag, de svære Opgaver og de mere eller mindre strenge Lærere. Altsammen er det Udtryk for Trangen til at mindes Opdragelse og Uddannelse og til at mindes det gode Kammeratskab; der opstaar mellem Jævnaldrende og ens indstillede. Kammeratskabet er et Mandfolkevenskab baseret paa ubetinget gensidig Tillid og Respekt — den fornemste og mest krævende Sympati mellem Mænd. Man maa aldrig glemme gode Kammerater, men udnytte Kamme-

I selv, trænger til mere Støtte, end I selv har behov. Ingen har det saa usselt som ensomme, fattige og arbejdsløse Mennesker.

Vær trofast mod de Mennesker, der har gjort jer godt her i Livet, Forældre, Kammerater, Lærere og Overordnede.

Vær ærlig og tal Sandhed, Sandheden er blevet en sjælden Vare her i Verden, vi skal cyrke Sandheden med Lidenskab; Livet kan ikke leves helt og fuldt, hvis Menneskene ikke er ærlige over for hinanden.

Vær national og forstaa, at vi lever i en Tid, hvor vi kun kan hævde os gennem en rolig, karakterfast national Holdning.

Vær flittig, søg mere Uddannelse, ingen kan lære nok, husk: Aand er Magt.

Naar vi flittigt arbejder paa at dygtiggøre os og vælger vore Venner efter de rette Karakteregenskaber, skal det nok gaa os godt her i Livet.

Vi lever i en bedre Verden, end man egentlig tror, Ondskaben er stor, men begrænset, og de enkelte Mennesker er bedre og mere forstaaende cverfor hinanden end forhen. De frygtelige Begivenheder, vi oplever, er

ikke Udtryk for Menneskets sande Natur, men en ond Oplevelse med Mennesker, der ligger under for Vrangforestillinger om det enkelte Menneskes sande Natur.

Vi skal trygt arbejde videre i Menneskelighedens Aand og bruge vor sunde og medfødte Optimisme til at gøre Livet lettere og lysere for os selv og de Mennesker, der staar os nær.

Vi skal nu hylde den Skole, der har uddannet jer.

Det er en Skole med gode Traditioner og baaret frem til en betydelig Position gennem den Indsats, den har formaaet at gøre, og den Anseelse, dens Elever paa mangfoldige Maader har formaaet at skabe sig. Det er en Skole, hvis Forstander og øvrige Lærerpersonele jeg sætter højt for deres faglige Dygtighed og menneskelige Indstilling.

Denne Skole kan lignedes ved en Smedie, hvor I nu er det færdigsmædede Gods; Skolens Traditioner er Ambolten, og jeres Lærere de Hamre, hvormed Godset er tildannet. Ilden er Menneskeaaenden, der i sin evige Søgen efter Sandhed og Erkendelse har skabt den Varme, der gør Materialet bearbejdeligt.

Værktøjet ønsker endnu engang at beskue det udførte Arbejde og glæde sig over det, inden det afleve-

res, og inden det sendes ud i Verden med Bevidstheden om, at der atter er udført ærligt, godt dansk Arbejde.

— — —
Og hermed ønsker vi jer til Lykke, vi ønsker, at Heldet maa krone jeres Dygtighed, og at vi senere maa mødes igen.

Efter Professor Glindemand-Nielsens Tale foretoges Uddelingen af Foreningens Guldemblemer.

Guldnaalskandidaterne er: Elis H. Andersen, 134, Kaj V. Jacobsen 137, Bjarne Stenbuch-Jensen 136, Henning Holm Petersen 137, Frans Holt (Medaille) 157, Folmer Nielsen 141, Hans P. Hansen 133, Karl Emil Iversen 131, Anders Vognsen-Jensen 150, Viggo Eistrup Jensen 136, Vagn Littrup Nielsen 145, Hans Peder Schmidt 146, Hans Chr. Schmidt 134, Gunnar Littrup Nielsen 136, Børge Fibæk Jensen 131, Ebbe Christoffersen 105, Erik Larsen 100, Mogens Krogh Petersen 131 Points.

Hermed var den mere officielle Del af Programmet afsluttet, og Tæppet gik op for en Times Kabaret-underholdning.

Festen afsluttedes med Bal til Kl. .1.

Høg over Høg (Fortsat fra Side 10).

kan jeg ikke se, der er andet at gøre end at bede Dem søge noget andet."

Thorsen tog Situationen som en Mand, han havde ikke noget at bemærke og tog sin Hat for at gaa.

Pludselig viste der sig et bredt Grin paa hans Ansigt. Direktøren saa forbavset op, og Kaptajnen, som under Thorsens Domfældelse havde staaet ved Vinduet og kigget ned paa Gaden for ikke at møde sin Styrmands Blik, vendte sig om og spurgte Thorsen, om han mente, der var noget at more sig over.

„Ja," svarede Thorsen og gik hen mod Døren. „Det kunde more mig at høre, hvad Assuranceselskabet siger til den Historie, naar jeg nu gaar op for at fortælle den."

Hvis der var faldet en Bombe i Kontoret, var Direktøren ikke blevet mere forskrækket. Thorsen maatte under ingen Omstændigheder gaa fra Kontoret i Vrede, alt kunde maaske ordnes endnu. Kaptajnen syntes nu ogsaa pludselig, at Thorsen ellers var en meget god Styrmand, saa hvis Direktøren vilde annullere Afskedigelsen, saa havde han ikke noget imod Styrmanden.

Thorsen takkede Kaptajnen for hans Omsorg, men ønskede ikke at gaa om Bord mere i det Skib som Styrmand. Derefter sagde han Farvel og gik.

Han var dog ikke kommet ret langt, før en Kontormand kom løbende og bad ham gaa med tilbage. Direktøren vilde meget gerne tale endnu et Par Ord med ham. Thorsen havde mest Lyst til at gaa videre. Den hele Affære forekom ham i høj Grad ækel, og Truslen om at gaa til Assuranceselskabet vilde han aldrig have udført; det morede ham bare at se, hvorledes den vilde blive modtaget paa rette Sted.

Da han kom tilbage, var Kaptajnen gaaet. Direktøren forklarede, at Kaptajnen havde indvilliget i at tage sin Pension nu og trække sig tilbage. Han var jo alligevel tæt ved Aldersgrænsen, og hvis Thorsen vilde modtage Stillingen som Kaptajn paa S/S „Vieland", saa kunde hans Hyre som saadan begynde at dreje med det samme.

Da Thorsen denne Gang gik fra Kontoret, havde han sin Udnævnelse som Kaptajn i Lommen.

Allan Larsen:

Fra Nyhavn til Spancook

Vist kan Allan Larsen skrive Vers — det ved „Vikingen"s Læsere sikkert, da nogle af hans bedste Digte har staaet paa Bladets Sider. Og et friskt, fornøjeligt Sus som af slanke Palmers Blade — et barskt, ramsaltet Brus som fra store Oceaners Søer er der over de fleste af dem. Der er ret haandfaste eller haardkogte Sømandsviser imellem; i dem klinger Tonerne ofte noget uægte, men Fart og Flugt er der over dem.

De bedste er hans smaa Stemningsbilleder som „Fyrskibet", „Skibshunden", „Oplagte Skibe" og den nydelige lille „Akvarel" — de ringeste er de, der præges for stærkt af Genever og farvede Piger.

At Allan Larsen selv har pløjet Søen, og at det er hans egne Oplevelser og Indtryk fra Havet og de fjerne Kyster, han skildrer, fremgaar sikkert nok af Digtene. Men alligevel — mon Nutidens Søfolk dog ikke er mindre forsorne Gutter end „Kaptajn Sebastian", „Styrmand Sut" og „Bedstemand Bummerlund"? Jeg haaber det!

Erik Larsens Illustrationer synes at være lidt vel flot ridset op, men staar godt til flere af Digtene.

Det lille Oplag — 300 Eksemplarer, hvoraf de 50 er haandkoloreret — koster Kr. 4,50 pr. Eksemplar.

Kragh.

Abonnement paa »Vikingen«

Vikingens Læsere erindres om Bladets Abonnementspris: Kr. 2.00 pr. Kvartal — Abonnement kan tegnes paa Vikingens Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse



Af Hansen Vildrose

Illustreret af
Ernst Køhler

3. Afsnit

Den galante Sørøver

DA Pepes nye Skib „El Carmen“ stak Næsen udenfor La Plata med Kurs for Afrika, var den bemanded med en Bande af Sydamerikas værste Udsbud og armeret med seks langtrækkende og tip-top moderne Kanoner. Pepe gned sig i Hænderne og lo fornøjet til Juan Diego, som her gik under Titlen første Løjtnant. Der var heller ingen Grund til for nogen af dem at se surt paa Tilværelsen. Alt havde klappet som et Urværk, de havde tjent en Formue uden Anstrengelse, de havde Tønder af Guld i Reserve skjult paa Cuba, de ejede en prægtig, velarmeret Skonnert, der i Hurtighed kunde tage det op med hvilken som helst Krydser, de havde Udsigt til god Vind — og, hvad der var endnu mere værd, Udsigt til at faa en Slavelast betalt med svimlende Priser paa de næsten tomme Markeder i Vestindien. Det eneste, de havde at frygte, var de engelske Krydsere, som var begyndt at blive mere end almindelig nærgaaende mod Slavehandlerne i Farvandene ved Afrikas Vestkyst. Men dem skulde „El Carmen“ nok holde sig fra Boven, og hvor Hurtighed og dygtigt Sømandsskab ikke strakte til, maatte de lade deres moderne Kanoner tale. Pepe fløjtede den allernyeste Fandango for Juan Diego og delte en hel Dunk ægte Jamaica rundt mellem Folkene. En Skaal skulde drikkes baade for „El Carmen“ og for dens Besætnings lykkelige Rejse.

Det vil føre for langt at følge Pepe og hans Mandskab paa deres eventyrlige Rejser rundt mellem de forskellige Slave-Opkøbssteder i Afrika, hvor han vragede og valgte, til han endelig tre Maaneder efter Afgangen fra Buenos Aires laa udenfor Nunn Floden klar til at sætte Sejl for Vestindien. I Lasten havde han 300 kraftige Negre af begge Køn, og paa Dækket havde han Kasser fulde af det fineste Elfenben, som han havde tiltusket sig af de Indfødte.

Han stod netop paa Dækket og udbredte sig i blomstrende Ord til Juan Diego om alt, hvad han havde i Sinde at foretage sig, naar han engang lagde

Slavehandelen paa Hylden og trak sig tilbage til Cuba som Øens rigeste Mand. Midt i en Sætning stoppede han op og pegede ud mod Horisonten i Nord, hvor et Par hvide Topsejl netop dukkede op, og uden et Ord til Forklaring greb han sin Kikkert og sprang som en Kat op i Mærset, hvorfra han et Øjeblik senere brølede en Ordre ned til Dækket om at kappe Ankrene, sætte hver en Klud, der kunde trække, og gøre samtlige Kanoner klar til Batalje. Da han igen stod paa Dækket, lod han sit Mandskab vide, at nu var der kun to Ting at vælge mellem, enten at vente og tage Kampen op med den sig i flyvende Fart nærmende engelske Krydser eller at forsøge paa at undslippe. Overgive sig uden Kamp vilde han ikke, saa hellere sende baade sig selv og „El Carmen“ med samt dens Last og Besætning i Luften. Mandskabet kunde selv vælge, om de vilde slaas eller flyve til Himmels sammen med ham, hvis det blev nødvendigt.

Allerede før „El Carmen“ var rigtig i Fart, drønedet det første Skud fra Englænderens Bovkanoner, og en Regn af Splinter og Tovender og Sejllaser hagtede ned om Spaniernes Øren. Kuglen havde ramt For-Topmasten lige over Æselhovedet. I det samme fløj „El Carmen“ op i Vinden med Mast, Bovspryd og Storsejl slæbende langs Siden.

Mens nogle af Mandskabet huggede Vraggodset los, sprang Resten til Kanonerne, og paa et Øjeblik var den smilende, solglitrende Havbugt forvandlet til et brølende Helvede, hvor Salve efter Salve fra begge Skibe spredte Død og Fordærvelse og sendte Strømme af Blod ned til de Hundreder af graadige Hajer, der allerede havde vejret et storartet Maaltid. Pludselig lød et Skrig saa vildt og hjerteskerende fra „El Carmen“s Last, at selv de mest hærdede i Banden for sammen og gyste i Rædsel. En af Englænderens Salver havde truffet den midtskibs en Alen over Vandlinien og havde lavet et frygteligt Blodbad mellem de lænkede Negre, der laa sammenstuede som Sild i en Tønde. En ny Salve og et nyt Rædselsskridt, derefter

en Breddside af Kartæsker, der gjorde en frygtelig Virkning blandt Pepes Mandskab og samtidig gennemhullede Resten af hans Sejl, saa de hang i Laser fra Riggen.

„Klar ved Baadene,“ brølede Pepe, „men hurtig Manne. Om tre Minutter er det for sent. Livet kan vi maaske redde, men „El Carmen“ maa vi ofre.“

Mandskabet var ikke mange Sekunder om at sætte to Baade i Vançet paa Landsiden. Mens Juan Diego varetog det Job, sprang Pepe selv hen til den sværeste Kanon, rettede den ind og sendte Engelskmanden en sidste Hilsen saa velrettet, at dens Krydsmast svajede ved den som et Siv i Storm og derefter væltede udenbords. — Uden at fortrække en Mine forlod han Kanonen, gik ind i sit Lukaf og kom lidt efter igen ud paa Dækket med en Rulle Lunte i Haanden. Et Øjeblik efter havde han anbragt Luntens ene Ende til et Par Krudtfade. Med et langt og hadefuldt Blik ud mod den sig i fuld Fart nærmende Englænder førte han Luntens anden Ende op til sin brændende Cigaret og svang sig derefter over Skibssiden og ned i Baaden, der forsvandt ind i Flodmundingen med en Fart som en Riffelkugle.

Hadde Pepe ikke haft sine Guldfustager i Bellamarhulen at se hen til, var han maaske denne Gang knækket sammen og havde opgivet det hele, da han inde i Flodmundingen hørte det voldsomme Drøn fra Sprængningen og et Øjeblik efter saa sin stolte Skonnert ligge og flyde paa Vandet i Millioner af Stumper og blandet mellem Hundredevis af mere eller mindre lemlæstede Lig. Nu bed han kun Tænderne sammen i stum Rædsel og Harme og svor i sit Indre en grusom Ed paa, at det Tab skulde Englænderne komme til at erstatte ham mange Gange. Fra nu af vilde han være Sørover af stort Format og med engelske Handelskibe som Speciale. At han derved udsatte sin Hals for endnu større Fare end ved Slavehandelen, regnede han ikke med. Han vilde have Hævn, og han skulde være Mand for at faa den; men først skulde han til Cuba. Hvorledes han skulde komme der over uden Penge eller Midler af anden Art, vidste han endnu ikke, men der fandtes vel nok en eller anden Udvej.

Knap to Maaneder efter Katastrofen laa Pepe og Juan Diego godt skjult bag nogle tætte Buske ved Bredden af Floden Opos og betragtede en Skonnert, der netop var ved at indtage det sidste af sin Ladning. Hans Mandskab, der sammen med ham havde maset sig gennem Urskove og Sumpe og levet af de Indfødtes Gæstfrihed, laa ligeledes godt skjult et Stykke længere inde i Landet og ventede kun paa deres Chefs Ordre til at gaa om Bord i Skonnerten, som Pepe havde sat sig for at stjæle. Hvorledes Tyveriet skulde gaa for sig, vidste han endnu ikke, han havde jo ikke Vaaben nok til at tage den med Magt, men skulde der handles, skulde det ske snart. Efter hvad han havde bragt i Erfaring, vilde Skonnerten være klar til at stikke til Søs ved næste Morgengry.

Heldet stod igen Pepe bi. En Indfødt nærmede sig i sin Kano, Pepe vinkede ham til sig og bad ham sætte sig og sin Kammerat om Bord i Skonnerten. Et Øjeblik efter stod de to Hallunker paa Dækket, hvor de med den mest tilforladelige Mine forklarede Skipperen, at de havde været Matroser om Bord i en engelsk Brig, der var sejlet fra dem, mens de havde

været lidt irde i Landet for at se sig om. Hvis nu Skipperen vi.de forbarne sig over dem og hjælpe dem ud af deres frygtelige Stilling mellem de fjendtlige Vilde og giv dem en Chance til at komme tilbage til England, vilde de gerne arbejde for Føden og en Smule Klæder, som de i allerhøjeste Grad trængte til. Skipperen var kun altfor glad ved at faa sit Mandskab, som Feberen havde tyndet godt ud i, kompletet paa denne billige Maade. Han tog med Glæde mod Tilbudet og gned sig allerede i Hænderne af Tilfredshed over den Maade og Hurtighed, hvormed baade Juan Diego og Pepe gav sig i Kast med det forhaandenværende Arbejde paa Dækket.

Ved Solnedgang tilbød de to Fæller sig selv som Vagtmænd for Natten. Mandskabet havde arbejdet haardt, forklarede de, og kunde nok have fortjent lidt Hvile før Starten. Selv var de kun altfor udhvilede og kunde alligevel ikke sove.

Natten bredte sine Taager over Floden og det nærmeste Landskab, Skonnertens Mandskab havde lagt sig til sin velfortjente Hvile og sov allerede fast, kun Kaptajnen puslede endnu rundt i sin Kahyt, men til sidst slukkede ogsaa han Lampen og krøb til Køjs. Pepe gav Juan Diego et Vink, og lydløse som Slinger gled de fra Lukaf til Lukaf og listede alt, hvad de kunde finde af Vaaben, til sig og slæbte det ud paa Dækket, hvorefter de omhyggeligt laasede alle Døre. Et Øjeblik senere gled Juan Diego ned i en lille Kano, der laa ved Falderebet, og padlede sig hurtigt mod Land, hvor „El Carmen“s Mandskab i Mellemtiden havde bygget en anseelig Flaade. En smækker Line blev fastgjort til Flaaden, og mens Spanierne stødte fra Land, haledes Pepe ind i Linen, og nogle Minutter efter stod Banden klar til Batalje paa Skonnertens Dæk.

Kampen gik næsten lydløs af. Mandskabet blev en efter en overrumplet i deres dybe Søvn og svinebundet. Kur. første Styrmand vaagnede op til Daad og satte sig til Modværge, men et Slag af en Haandspage bragte ham hurtigt paa andre Tanker, og i Løbet af en lille Timestid havde Englænderne indtaget Spaniernes Plads paa Flaaden, der laa fortøjet ved Skibssiden, mens Sejlene blev sat og Skonnerten gjort klar til Afgang. Endelig kunde Juan Diego melde alt klar baade For og Agter. Nogle Sække Beskøjter blev hevet ned paa Flaaden, Kaptajnen, der endnu laa bundet paa Dækket, fik løst sine Baand og blev ved en Line firet ned til sit Mandskab, Fortøjningen blev kappet, Flaaden drev op ad Floden med Tidevandet, og Skonnerten begyndte langsomt at drive ud mod det aabne Hav, hvor en rask Brise fyldte dens Sejl og drev den for fuld Fart Nord paa med Kurs mod Vestindien.

Attentatet var lykkedes over al Forventning, og nogle Uger senere sejlede Skonnerten med det engelske Flag til Tops rolig og uantastet rundt mellem de vestindiske Øer, hvor Pepe og hans Mandskab handlede og vandlede med den rige Last, som om de aldrig havde været andet end fredelige Handelsfolk, der ikke ejede Tanke om at gøre nogen Moders Sjæl Fortræd.

Da alt om Bord var solgt eller paa anden Maade bragt i Land, rejste Pepe med nogle af sit Mandskab til Tampico for at varetage Bygningen af en svært armeret og hurtigsejlende Brig, mens Juan Diego med Resten af Mandskabet og med en lille Skonnert paa

Slæb stævnedes et Stykke ud i Atlanten, hvor de lagde den engelske Skonnert underdrejet, mens Tømmermændene gav sig til at hugge Huller i dens Skrog under Vandlinien. Da han nogle Dage senere satte Sejl for Tampico, flød kun nogle løse Træstykker rundt paa Vandet som tavse Vidner om, at her havde en af Havets stolte Svaner fundet sin sidste Havn.

Om Pepes Meriter med sin Brig i de følgende fem Aar kan der skrives tykke Bøger, saa fulde af Spænding, at de overgaar selv den frodigste Fantasi. Han var her og der og alle Vegne paa en Gang. Han plyndrede den ene Skude efter den anden og undsaa sig end ikke for at tage Kampen op med flere armerede Krydsere paa en Gang, og altid med Sejren paa sin Side. Han organiserede Søroverne lige fra Bermudæerne til La Plata, han havde sine Agenter og Spioner ude over alt, han havde en fast Stab af dygtige Navigatører, der ikke bestilte andet end at sejle rundt og finde og kortlægge de bedste og mest skjulte Smuthuller mellem Øer og Klipper. Han byggede hyggelige Sømandsbeværtninger og Boardinghuse i de mest trafikerede Havne, hvor han havde sprogkyndige Agenter og listige Pigebørn til at aflure eller udfritte lettroende Kaptajner, han hørte alt, saa alt og vidste Besked med alt, men selv blev han aldrig set. Ingen anede, hvor han opholdt sig. Blev det fortalt, at han opererede i Saragossahavet, stævnedes straks Sværme af Krigsskibe der hen for at fange ham, og saa sad han maaske paa et eller andet Hotel i Rio, eller han laa og soled sig paa Dækket af sin Brig et eller andet Sted i det Caribiske Hav. Han var umulig

at fange, selv om mange var ude efter den Belønning, der var sat for at bringe ham til Veje, levende eller død. — Det skal dog siges til Pepes Ros, at han har aldrig været nogen Blodhund. Han røvede og plyndrede, hvor han kunde komme af Sted med det, men unødvendig Blodsudgydelse var han en Hader af, og han holdt streng Justits mellem sit Mandskab, ligesom han ikke taalte, at Kvinder eller Børn om Bord i de overfaldne Passagerskibe led nogen Overlast.

Men hvor megen Lykke end Pepe havde med sig, og hvor godt hans udlagte Spionnet end var organiseret, saa traf hans Skæbne ham dog tilsidst i Form af en ganske ung engelsk Søofficer ved Navn Løjtnant Brookes, der havde sat alt ind paa at fange ham levende eller død. Pepe blev en Dag overrasket midt i en Aktion mod et Passagerskib i Monastrædet mellem

Øerne St. Domingo og Portorico af tre svært bevæbnede og hurtigsejlende engelske Krydsere. Pepe tog det fornuftige Parti og forsvandt alt, hvad Briggen kunde løbe, men forfulgt af de hurtige Krydsere. Ved Cubas Kyster blev han pludselig borte for Engelskmændene, som om han var gaaet direkte til Bunds med Mand og Mus. Krydserne satte straks Storbaadene i Vandet, og under Anførsel af Brookes begyndte nu en grundig Undersøgelse af Kysten mellem Matanzas og Sagua Grande for om muligt at finde et eller andet Smuthul mellem Klipperne — men forgæves. Pepe var og blev borte. Endelig fik de af en forbi-sejlende amerikansk Skonnertskipper Oplysning om den tidligere nævnte „Boso del Diablo“, og straks kommanderede Brookes de to Baade ind mod Kysten. Den tredie var endnu ikke naaet frem, men det regnede den ivrige Brookes ikke med. Nu havde han en Chance, og nu skulde den bruges. At Amerikaneren var en af Pepes Spioner, der var sendt ud for at lokke Fjenden i et Baghold, kunde ingen vide.

Et Par Timer senere styrede Brookes med sine Baade og Mandskabet kampberedt ind gennem den snævre Fjældkløft og ind i selve Brønden, hvor alt imidlertid var saa roligt som i en Grav. Brookes vilde dog ikke give fortabt, men roede en Stund rundt langs Klipperne, til han efter nogen Søgen fandt den anden Kanal ind til den næste Indsø. Han gav sine Folk en kort Ordre, og nogle Minutter efter løb begge Baade ind gennem Renden, fra hvis stejle Skrænter pludselig et Par Snese stærke Lassoer dalede ned over deres Hoveder og snærede sig sammen om deres Hals. Det



Pepe selv med Juan Diego i Ryggen slog sig igennem Marinernes Rækker.

var gaaet saa hurtigt og lydløst, at Marinerne knapt anede, hvad der var sket, før de var halet op paa Klipperne, hvorfra de bastet og bundne blev transporteret om Bord i Pepes Brig og stillet op i Geled for selve den frygtede Sørøver, som de havde ment at kunne overraske i sin egen Hule.

Pepe viste sig ogsaa denne Gang sin Titel som „den galante Sørøver“ værdig. Han nøjedes med at holde en from Formaningstale for de betuttede Engleskmænd om ikke at efterstræbe fredelige Folks Liv som nogle arge Sørøvere. Han var selv en Fredens Mand, der ikke kunde faa i sit Hjerte at gøre et Menneske Fortræd, og han vilde bevise sine Paastande paa dem. Nu skulde de faa Lov til at forlade ham i Ro og god Orden, men de kom til — naturligvis ganske frivilligt — at overlade ham deres Vaaben, Klæder, Sejl og Aarer. Til Gengæld vilde han lade sine Folk bugserer dem udenfor Klipperne, saa fandt de nok selv Vejen tilbage til deres Krydsere, hvis Kaptajner de kunde hilse saa godt fra ham og ønske dem bedre Held næste Gang.

Efter Solnedgang blev Baadene slæbt til Søs og Mandskabet overladt til sin egen Skæbne. Nogle Timer senere fulgte Pepe selv med sin Brig efter og satte skjult af Mørket Kursen mod den lille Bugt ved Chacaraisito, hvor han løb ind og kastede Anker nogle Minutter før Solopgang.

Havde Brookes haft alle sine Baade med sig inde i Djævelens Brønd, kunde han godt for den Gang have sagt Farvel til Haabet om at fange Pepe levende eller død. Som det nu var, fik han en velkommen Hjælp fra den Baad, der havde været forsinket Dagen før. Den kom sejlene ned mod de afklædte Baade, som den tog paa Slæb ud til Krydserne, hvor Mandskabet aflagde den Beretning, at de lidt før Solopgang havde set en bredraaet og slankbygget Brig løbe ind i en Bugt lidt mere vestlig. Det kunde selvfølgelig ikke være Pepes Brig, men der var alligevel noget fordægtigt ved den, som det maaske var Umagen værd at undersøge.

Kaptajnerne lod sig ikke dette sige to Gange. Baadene blev igen sat i Orden og Brookes, der fnyste af Harme og Hævnløst — og vel ogsaa af Skam over sit Nederlag, tog igen Føringen, mens Krydserne lang-

somt fulgte efter for at være ved Haanden, hvis den mystiske Brig skulde faa i Sinde at undvige.

Denne Gang havde Brookes mere Held med sig end Dagen før. Nogle Timer efter Solnedgang svingede han med sine Baade om Pynten, og dér lige inde under Land og badet i Maanens Straaler saa han den samme Brig ligge roligt forankret, som han Dagen før havde staaet paa Dækket af med den generende Lasso om Halsen.

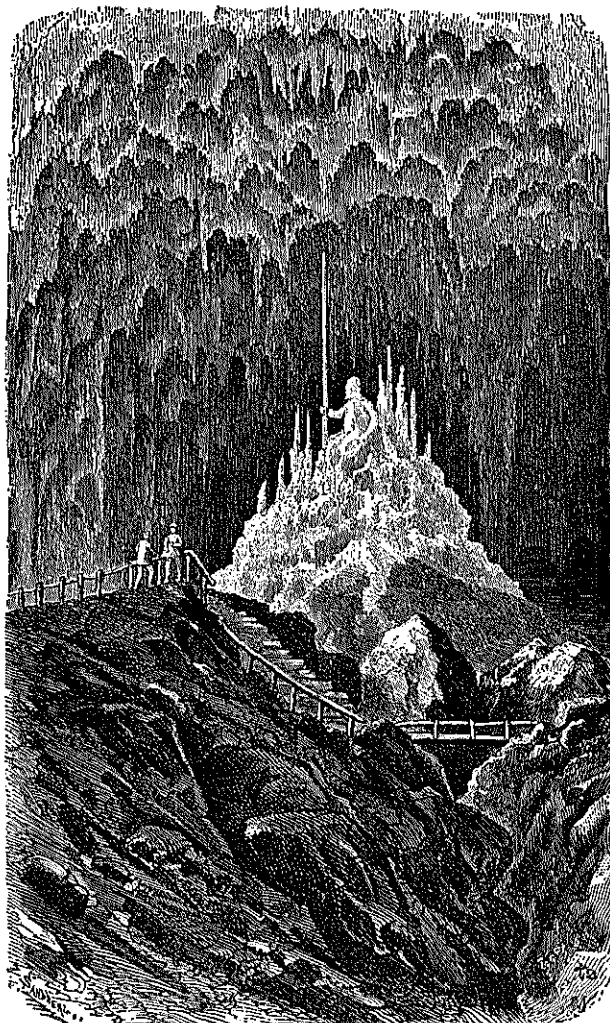
Pepes Mandskab var saa optaget af at spille og danse og more sig, at ingen af dem havde Tanke for Omgivelserne, før en Salve bragede fra Engleskmændenes Kanoner, og en Sværm bevæbnede Marinere styrtede frem paa Dækket med dem.

Kampen blev baade hurtig og grusom. Spanierne sloges som Djæville, men Overmagten var dem for stor. Pepe selv med Juan Diego i Ryggen slog sig gennem Marinernes Rækker med Kolben af deres afskudte Karabiner og naaede heldigt hen til Lønningen mod Landsiden, hvor de sprang over Bord forfulgt af en Hagl af Kugler, og lidt efter steg de uskadte i Land og fortsatte i Løb ind gennem Kystens Sumpe og Krat.

Brookes svor og lyndede over Hovedmændenes Undvigelse, men han svor ikke mindre, da en Undersøgelse af Briggen viste, at der ikke fandtes Værdier skabt i den. Lasterne var saa tomme som en Sømands Lommer efter en længere Landlov. Med disse sørgelige Kendsgeringer

og med et Par halvdøde og bagbundne Sørøvere maatte han igen sætte Kursen ud mod Krydserne. Men før han som sidste Mand forlod Briggens Dæk, væltede han nogle Dunke Olie ud over det og satte en Tændstik til — og hvad ingen fjendtlig Kannon nogensinde havde kunnet opnaa, besørgede Ilden.

Fra den Dag hørte man ikke mere om Sørøveren Pepe, og baade paa Øerne og paa Fastlandet hældede man til den Anskuelse, at han sammen med sin Løjtnant Juan Diego var omkommet under sin Flugt gennem Sumpene. Men et halvt Aars Tid senere blev Beboerne i Byen Palos igen erindret om hans Navn, men ikke i Forbindelse med Sørøveri. Denne Gang drejede det sig kun om en Overrumpling af et Kloster ved Nattetide. Der var dog ikke røvet noget af Klosterets Ejendele, men en ung Nonne var sporeløst forsvundet,



Bellamarhulen, som besøgtes af Tusinder af Turister fra Nord- og Sydamerika.

VIDUNDER-VERDEN

I tidligere Tider troede man, at det kun var Infusorierne, der var forforlysende; men nu ved man, at baade Meduser og Søstjerner, Havorme og Krebsdyr har denne Evne til at frembringe Lys. Nogle Fiskearter, der udelukkende lever i de store Havdybder, er ogsaa elektriske, men om disse frembringer Lys ved Elektricitet eller ved deres fosforescerende Evne faar staa hen; i hvert Fald findes der nogle, som lyser for sig selv med ligesom en tændt elektrisk Pære paa Snuden.

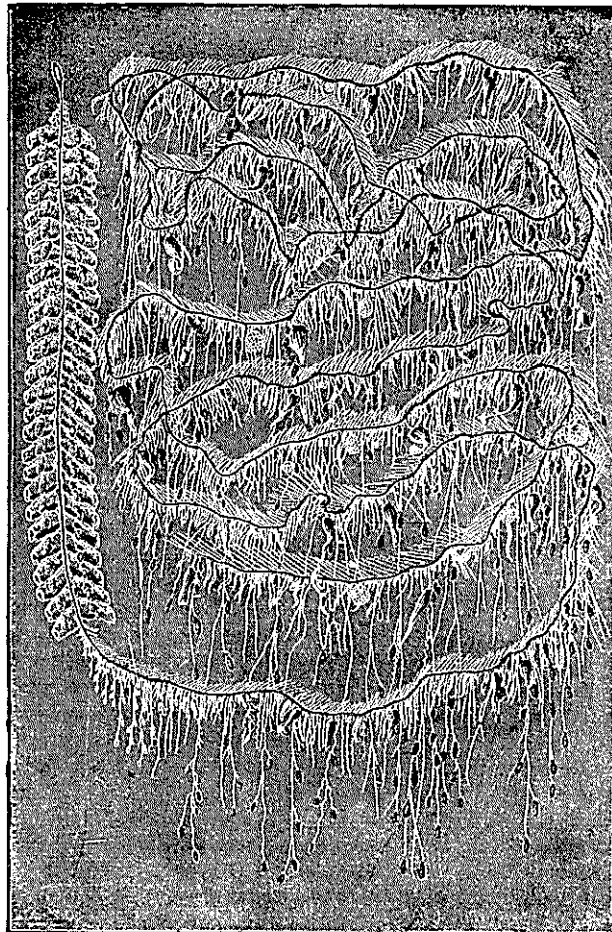
Disse forunderlige Skabningers Lys er af vekslende Styrke og Farve — snart svagt og snart kraftigt — snart grønligt og snart rødt, og det udfolder sig i de mest fantastiske Former — som Sole og Maaner eller som gnistrende Fjerbuske — som langagtige eller kuglerunde Meteoror, der farer omkring og beskriver Tusinder af vilkaarlige Baner — lige Baner og Baner med uberegnelige og lunefulde Udsving og Krumninger. De slukkes og tændes som i en Leg med Ild; og svævende frit omkring med de undersøiske Strømninger fortoner disse Skabningers Yngel sig som glimrende Traade, der kan være vævet sammen til de mest kunstfærdige Draperier — det vidunderligste Filigranarbejde — eller til Guirlander og Ildbuketter. Dette Sceneri kan sidestilles med det pragtfuldeste Festfyrværkeri, og de mægtige Tangskove paa disse store Dybders Bund er paa tilsvarende Maade illuminerede.

Disse mærkelige Skabninger, hvad enten det er Fisk, Skaldyr, Bløddyr eller Polyper, der lever nede i de store Dybder, har ingen Eksistensmuligheder oppe i de øvre Regioner; og omvendt kan de, der trives

ypperligt her oppe, ikke leve nede i Dybet. Naturlovene har som Følge af Vandets stigende Tryk med Dybdens Tiltagen afstukket en uoverstigelig Grænse mellem disse forskellige Væsners Leveomraader. Noget lignende er ogsaa gældende i Oceanernes øvre Regioner, hvor visse Havstrømninger for mange Fiske- og Dyrearters Vedkommende ogsaa kan danne Skel mellem disses Leveomraader. Golfstrømmen f. Eks. føder Billioner af levende Væsner, for hvilke det tilstødende Havvand er absolut dødbringende; og omvendt standser denne Strøm enhver Vandreløst mod Syd for flere af de Arter, der har deres Rod og Tumbleplads mellem Nordhavets Ismasser. Flere andre Havstrømme danner lignende uigennemtrængelige Skranker for forskellige Faunaer i de tempererede Zoner, som her hovedsageligt har været omtalt.

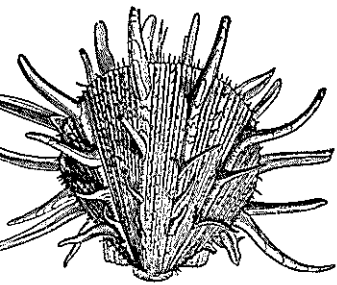
Betragter man nu Havbunden, frembyder den naturligvis ogsaa store Afvekslinger i Oceanernes forskellige Egne. Det samme er ogsaa Tilfældet med den Vegetation, der vokser her — og med det Liv, der rører sig i de tropiske Have.

Ligesom Landjorden veksler ogsaa Havbunden med Bjerge og Dale, Bakker og Sletter; og den undersøiske Planteverden, der florerer herved, kan sine Steder bidrage til at skabe de mest fortryllende Omraader — rene Fe-Verdener — med en Farvepragt, som vanskeligt kan beskrives, men som dog ikke saa meget skyldes selve Vegetationen som de Dyrearter, der lever her og ernæres af dennes Mikrober, og som, hvad deres Navne angaar, nok kan synes at høre til Planteverdenen. Hvor minder det ikke om Botanik, naar der tales om Søpalmer, Søliljer,



Fosforescerende Polyp med vedhængende Yngel — et selvlysende Draperi.





Pindsvinesnegl.

Søanemoner, Søagurker o. l.? Men disse er dog allesammen Bløddyr eller Polyper, der som tidligere nævnt er fosforescerende med forskellige Nuancer i det Lys, de udstraaler. Mange Havplanter er saa smaa, at de kun er synlige gennem Mikroskop; men til Gengæld forekommer de i saa

store Mængder, at de sine Steder giver Havet Farve. Saaledes har f. Eks. det røde Hav faaet sit Navn som Følge af Tilstedeværelsen af Myriader af saadanne mikroskopiske Planter, som her paa visse Tider af Aaret antager en saa stærk Purpurfarve, at Skæret herfra forplanter sig helt op til Vandets Overflade. I Modsætning til disse Vegetationens Mikrober kan andre Havplanter opnaa enorme Dimensioner. Saaledes kan end ikke det berømte kaliforniske Fyrretræ „*Wellingtonia gigantea*“ paa det nærmeste maae sig i Højde med Kæmpetangen ved Ildlandets Kyster, som naar en Længde paa 300 Meter.

Det er i de tempererede Zoner, Havbunden frembyder den rigeste Vegetation. Her danner de undersøiske Planter uhyre Skove — langt tættere og mørkere end baade Amerikas og Afrikas mest uigenemtrængelige Urskove, og her, hvor intet Menneske endnu er trængt ned, kan man kun ved at tage Fantasien til Hjælp danne sig en svag Forestilling om det Liv, der rører sig i disse Egne af Oceanernes Dyb, og om de morderiske Kampe, for hvilke de maaske er Skueplads. At der her lever Skabninger, som er ukendt for Menneskene, kan der næppe være Tvivl om — men hvilke Skabninger? Naar Skeptikere har gjort den store Søslinge til en Myte eller et Fantasifoster og begrundet dette med, at der aldrig er fundet ilanddrevne Skeletter af saadanne s.angeagtige Havdyr, fristes man til at spørge, hvorfor disse Skeptikere ikke ogsaa med samme Begrundelse har gjort Hvalens Eksistens tvivlsom. At man nu og da kan komme ud for strandede Hvaler og ilanddrevne, dræbte Hvaler er en kendt Sag; men Tilfælde, hvor Skelettet af en Hval er drevet paa Land, er vist aldrig forekommet. Alt dette fører uvilkaarligt Tanken hen paa Legenden om Elefanternes Kirkegaard i et for Menneskene utilgængeligt Omraade inderst inde i Afrika; og i denne Forbindelse har man vist Lov til at spørge, om det ikke ogsaa kunde tænkes, at f. Eks. Søslinger lige saa vel kunde have deres egen Kirkegaard et eller andet Sted i Oceanernes stille og mørke Dybder, hvor de

kan dø i Fred, naar de føler, at deres Liv lakker mod Enden?

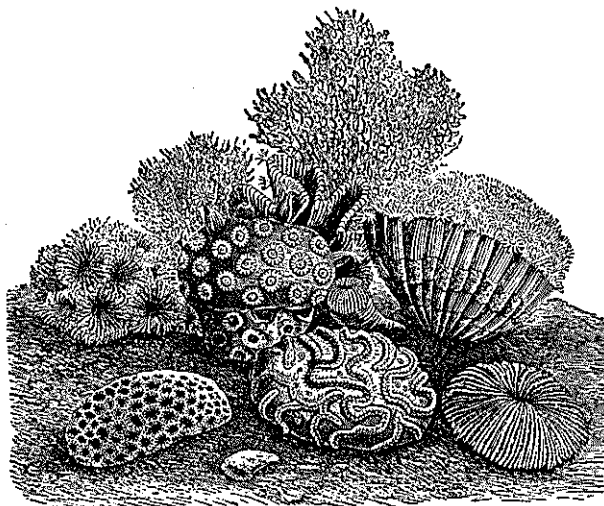
Nærmer man sig de ækvatoriale Zoner, bliver Vegetationen mindre rig og mindre afvekslende. De fleste Alger trives ikke særlig godt i de varme Have, og selv om Vegetationen dog ogsaa dér paa sine Steder er meget frodig, mangler den dér den Finhed i Formerne, som er karakteristisk for de tempererede Zoners Vegetation. Paa den anden Side holder Algerne sig ogsaa fjernt fra Polerne, og mens Havet i de arktiske Zoner endnu myldrer af Dyreliv, er Planterne her forlængst forsvundne. Paa Landjorden beskytter Sneen Blomster og Planter mod Vinterens strenge Kulde; men en saadan Beskyttelse yder Polarhavens Is ikke for den undersøiske Vegetation, og Havbunden her er kun golde Ørkener af Sand, Dynd eller nøgne Klipper. Saaledes virker baade Hede og Kulde hæmmende paa de undersøiske Planters Liv.

Havbundens Beskaffenhed har ingen synderlig Indflydelse paa Havplanternes Vækst; thi det er Havet selv, som giver disse Næring. Derfor mangler de ogsaa egentlige Rødder, og mange af dem, der altid svømmer frit om i Vandet, har end ikke

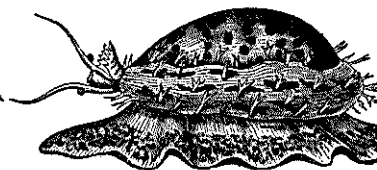
den ringeste Antydning af saadanne.

Vegetationen i Havet bestaar af uendelig mange Arter, og den er efter Planternes Farve delt i fire Grupper — den grønne, den gule, den brune og den røde. Den grønne Vegetation forekommer paa de lavere Dybder — den gule, hvortil hører den bekendte Saragossa-Tang, vokser hovedsagelig paa de tempererede Zoners Højdedrag i Atlanterhavet. Her er denne Tangart sine Steder udsat for stærke Strømninger i Vandet, hvorved den rives løs fra Havbunden. Den stiger derefter straks op til Overfladen, hvor den — ligeledes under Havstrømmens Paavirkning — samler sig i store, sammenhængende Masser, der kan tage sig ud som svømmende Øer. Dette sker dog kun i den Del af Nordatlanten, som paa Grund af disse Tang-Massers Forekomst her ogsaa kaldes Saragossa-Havet. De brune Arter, som overvejende er de talrigste, vokser dybere nede og udgør Hovedbestanddelen af de store, undersøiske Skove, hvorimod man hovedsagelig træffer den røde Tang i de tropiske Haves ringe Dybder.

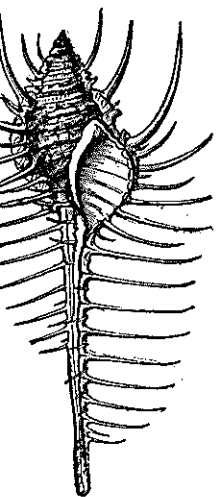
Vi vil nu gøre en Afstikker ned, hvor Rødtangen gror, og her finder vi ogsaa en hel anden Dyreverden end i de tempererede Zoner. Dette gælder navnlig i det indiske Ocean og i Stillehavet. Her



Stjernekoraller.



Porcelænsnegl.



Pigsnekke.

finder vi denne Verdens mindste Bygmestre, som trods deres Lidenhed dog har skabt vor Klodes største Bygningsværker — de smaa Koraldyr, som i høj Grad har bidraget til at give Jordoverfladen dens geografiske Udseende.

Vi ser et Træ vokse op fra Havbunden — men hvilket vidunderligt Træ er det ikke? Fra dets Grene straalere utallige Blomster i de skønneste Farver. Grønt fra Purpur over i det dybeste Blaa gennem Orange, Violet og Lilla, og Træets Blade har de vidunderligste Former, Rundt om staar ogsaa

Bunden i det herligste Flor, og Palmer med udskaarne Blade som det fineste Filigran kappes i Skønhed med Gorgonernes gule og bronze-farvede Vifter. Selve Havbunden er et Flor af Anemoner og de herligste Liljer, altsammen de smaa Koraldyrs Mesterværker, som ved fortsat Arbejde gennem Aartusinder vokser og vokser op til Havets Overflade og bliver til Rev og Øer. Og her i denne Fe-Verden — mellem al denne Blomsterpragt — leger Oceanets Kolibrier — smaa Fisk, der skinner med metallisk Glans — røde, blaa eller hvide som Sølv. Lys og Skygge veksler her om Dagen ved de mindste Krusninger paa Havets Overflade; men ved Nattetid, naar ingen Vind rører sig, straalere denne Trylleverden i al sin Glans, og mellem et Mylder af Søstjerner skinner Maanefiskens runde Skive som det

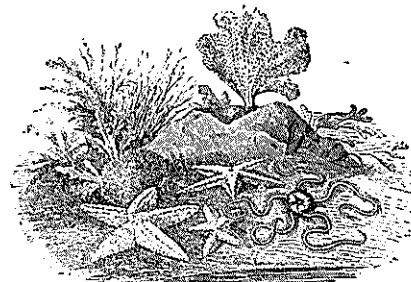
Himmellegame, efter hvilket den har faaet sit Navn.

End ikke Tropernes rigeste Vegetation paa Landjorden kan udvise en større Afveksling i Former eller maale sig i Pragt med disse undersøiske Haver, der næsten udelukkende skabes af Dyr og dyriske Organismer. Saa at sige alt, hvad der gives af smukt og vidunderligt i Korallernes, i Fiske-nes, i de konkyliebærende Snegles, i de pig-hudede og i Medusernes store Afdelinger, findes samlet i de tropiske Have, hvor ogsaa de pragtfuldeste Perler har deres Hjem i straalende Omgivelser mellem Muslingeskaller, hvis indvendige Sider er sande Farve-Organer.

Dyreriget i disse Omraader er dog ogsaa repræsenteret ved andet end Skønhed. Ved Munden af en Grotte i den undersøiske Klippe kan det hændes, at vor Opmærksomhed pludselig fanges af noget, der ved første Øjekast tager sig ud som et Bundt tykke, levende

Trompetsnegl.

Slanger, der uafbrudt er i Bevægelse. De bugter sig sindigt og ligesom søgende i alle Retninger, og de griber efter de Skabninger, der kommer i deres Nærhed. Pludselig farer de helt frem fra Grotten Mørke. Et uhyggeligt Hoved med en Mund, der er bevæbnet med et Par næbagtige Kæber, bliver synlig. Efter dette følger den under-



Søstjerner og Sopalmer.

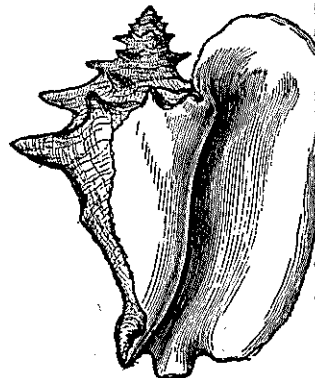


Soanemoner.

lige Masse, som skal kaldes et Legeme, og hvorfra Slangerne udgaar; og nu lyser et Par uhyre Øjne fra den modbydeligste Skabning, som vi Mennesker kan forestille os i vor mest levende og vildeste Fantasi. En Skygge i Vandet har tiltrukket dette Uhyres Opmærksomhed og har faaet det til at fare frem mod en sig nærmende Fjende — en Haj, en Djævelfisk eller en anden af Dybets rovgridske Røvere — og det ser ud, som om en Kamp er forestaaende. Men saa udsprer det modbydelige Uhyre pludselig en sort Vædske, som i vid Omkreds forplumrer Vandet og øjeblikkelig driver Angriberen paa Flugt, hvorefter den tiarmede Blæksprutte igen trækker sig tilbage til sin Hule.

Med denne uhyggelige Modsætning til al den Farveskønhed, Tropehavet nylig har aabenbaret for os, vil vi saa afslutte dette Strejftog gennem Oceanens Vidunder-Verden.

Oscar Jensen.



Vingesnekke.

Den galante Sørøver (Fortsat fra Side 30)

og paa Bordet i hendes Celle laa et Brev skrevet med en kraftig Mandshaand. Det indeholdt kun en Erklæring fra Brevskriveren om, at han kun havde medtaget, hvad der var hans rette Ejendom, og at Nonnen var fulgt med af fri Vilje og efter forudgaaet Aftale. Nonnen var den unge Pige, som Pepe engang havde svoret at hente, hvad der saa end skete. En stor Krusedulle under Brevet kunde med lidt god Vilje nok udtyses som Pepe Montez. Myndighederne fandt dog ikke Anledning til at foretage sig videre i Sagen. — Samme Morgen stak en lille Lystyacht ud af Palos Havn og satte Kursen mod Vestindien.

Et Par Aar senere ankom et Par rige Plantere fra Mexico til Egnen ved Matanzas, hvor den ene købte et større Stykke Jord ved Chacaraisito og samtidig begyndte en udstrakt Kadrejervirksomhed, den anden købte hele Omraadet om „El Boso del Diablo“, hvor han slog sig ned sammen med sin yndige spanskfødte Hustru som Sukkerplantør og Haciendero i stor Stil. Hvor og hvorledes de to Gentlemen havde erhvervet deres store Formue, spurgte ingen om. Hovedsagen for Beboerne var, at de begge var baade gæstfrie og hjælpsomme og betalte hver sit. Nogle Aar senere byggede den yngste af Mændene en herlig Estancia og gav den Navnet „Recuerdo del Mar“ — Erindring om Havet. At Recuerdo del Mar's højtagede og velidte Ejer ikke var andre end den før saa berygtede galante Sørøver Pepe, skænkede ikke en Sjæl nogen Tanke.

Forskellige Historier ved at fortælle, at Løjtnant Brookes nogle Aar senere gæstede Pepe i hans nye

Værdighed som agtet Planter og Kvægopdrætter, men det er kun Historier. Ingen anede, at Planteren var Pepe, før denne selv paa sine gamle Dage fortalte sin ældste Søn sin Historie og viste ham Bellamarhulen, hvor han havde gemt sine Skatte. Den 17. April 1861 lod Sønnen Hulen aabne for offentlig Adgang og forsyne med Trapper og Gelændere, og allerede Aaret efter var den berømt som en af Verdens største og vidunderligste Drypstenshuler og blev besøgt af Tusinder af Turister baade fra Nord- og Sydamerika. I en af de mangfoldige og mørke Sidegrotter staar nu nogle store Kasser opstablede og bliver fremvist som de Kasser, Sørøveren Pepe havde gemt Spaniens Guld i. Men disse Kasser har ikke mere med Pepe at gøre, end de lige saa berømte Sten i Kronborgs Kassematter har med Holger Danske og hans Skæg at gøre. Don Estevan betroede mig smilende, da jeg nogle Dage før min Afrejse fra Cuba besøgte det mindeværdige Sted, at han selv havde ladet Kasserne anbringe og selv havde været Fører for det amerikanske Selskab af Turister, der „fandt“ Grotten.

Hulen er endnu Cubas største Attraktion, som ogsaa mange danske Turister i Aarenes Løb har beundret, men jeg er vist den første, som fik at vide, at Sørøveren Pepes Skatte har bidraget til at gøre en dansk Kvinde lykkelig og sat hende i Stand til at give sine Børn en Opdragelse, der er danske Ætlinge mere værdig end en Sørøvers vilde og tøjlesløse Liv, selv om Sørøveren var den galanteste blandt alle Atlanterhavets Sørøvere.

Hansen Vildrose.

HELLESENS SENIOR



HELLESENS SENIOR er en stor, stærk paaalidelig Haandlygte

HELLESENS SENIOR giver blærende Lys Aar efter Aar med **HELLESENS** verdenskendte Torelement

HELLESENS SENIOR i Regn og Blæst uden at blinke

absolut farefri i Garager, Stalde, Pakhuse og i Hjemmet.

Direktøren for Maskinist- undervisningen meddeler:

Ved de i December 1941—Januar 1942 afholdte Maskinisteksaminer har Resultatet været følgende:

Til *Maskinpasserprøven* indstillede sig en Eksaminand, som bestod.

Til *Motorpasserprøven* indstillede sig 1 Eksaminand, som bestod.

Til *Den almindelige Maskinisteksamen* mødte 145 Eksaminander, hvoraf 120 bestod.

Til *Den udvidede Maskinisteksamens: Hjælpefag* mødte 76 Eksaminander, hvoraf 70 bestod, *Maskinfag* mødte 76 Eksaminander, hvoraf 71 bestod, *elektrotekniske Fag* mødte 76 Eksaminander, hvoraf 70 bestod.

Til *Elektroinstallatør-Prøven for Maskinister* mødte 59 Eksaminander, hvoraf 44 bestod.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Februar 1942



Medlemmer pr. Januar 1941

Aabenraa Rederi A/S., Aabenraa
 D/S Acti, Korsør
 D/S af 1912
 D/S af 1925, Eebjerg
 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 Bugseriselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Holmdal
 D/S Hotland
 Rederi A/S Isafold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Gotfred Jensen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Eebjerg
 A/S Motortramp, Stensvød
 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 Fronix, Eebjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Loreba
 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
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vondia
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

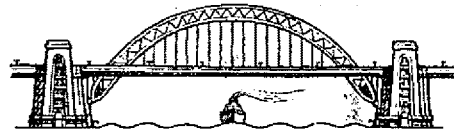
Floden Tyne

Historien om „River Tyne“ og største søgaaende Skibe, baade Handels- og Krigsskibe. Tyne dannes ved Sammenløb af to Floder, den nordlige og den sydlige Tyne, lidt Vest for Hexham.



Newcastle's

Vaaben.



Tyne var ikke nogen betydelig Vandvej, men naar den nu er blevet det, saa skyldes det Fremsynet og Troen paa Fremtidsmulighederne hos de Mænd, som siden 1850 har været beskæftiget med dens Udbygning og Vedligeholdelse.

Hvad Naturen har nægtet Floden, har Mennesket udført. Fra en snæver, grundet og kroget Strøm er den blevet omdannet til en bred og dyb Vandvej, som kan besejles af de

Sydytne har sine Kilder i Cumberland, Nordtyne udspringer nær Grænsen til Skotland. Det Land, som de gennemstrømmer, har været Valplads i stor Udstrækning, mellem Romere og Skotter, mellem Danerne og Indbyggerne og mellem Englænderne og Skotterne.

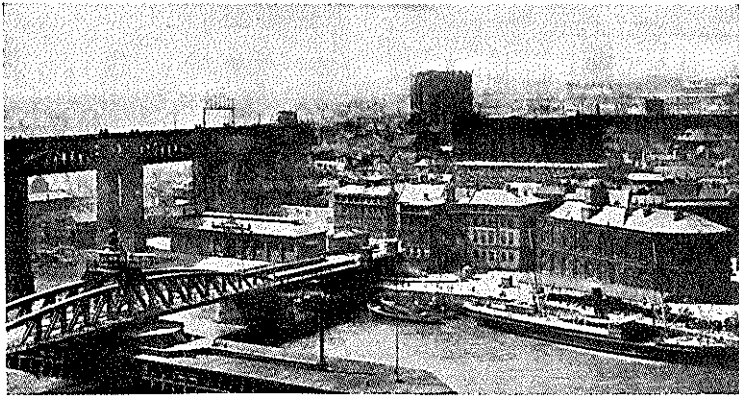
Floden synes ikke at have været kendt under Navnet „Tyne“ før under det angelsaksiske Styre (802—1066).



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Newcastle upon Tyne.

„Tyne“s Historie viser med al ønskelig Tydelighed, hvorledes Beboerne omkring den levede i en bestandig Fare for deres Liv, Ejendom og Land.

Skønt det er vanskeligt at foretage nøjagtige Sammenligninger, kan man dog sige, at Egnen her led mere under Danernes Plyndringer end nogen anden Del af Landet. Det er i alt Fald notorisk, at der efter dem kun var Ødelæggelse og Affolkning.

Under Vilhelm Erobrerens Regering synes Newcastle ikke at have haft megen Betydning. Kort efter er den imidlertid inde i en Periode af stor kommerciel Betydning under Henry I's Regering (1100—1135).

De vigtigste Eksportartikler paa denne Tid var Uld og Skind af Faar, Maar, Zobel, Bæver, Geder og Egern samt Fjer og Bly, medens de eneste Importvarer, der nævnes, er Alun, Peber og Ingefær.

Enhver sætter Tynedistriktet i Forbindelse med Kul. I England siger man: „to carry coal to New-

castle“, naar vi siger: „at give Bagerbørn Wienerbrød“. Hvornaar man begyndte at bruge Kul, kan ikke siges. Det antages, at Brugen heraf var kendt hos de gamle Britter. I hvert Fald mener man at kunne fastslaa Brugen under den romerske Besættelse af England fra 55 f. Kr. til 410 e. Kr. De har sikkert ogsaa været brugt i Tiden før Vilhelm Erobreren.

I 1239 udstedes der et Privilegium til Borgerne i Newcastle til at grave Kul. Om trent paa samme Tid omtales Transport af Kul ad Søvejen til London, og det er sandsynligt, at Kul afsendtes med Skibe fra Tyne

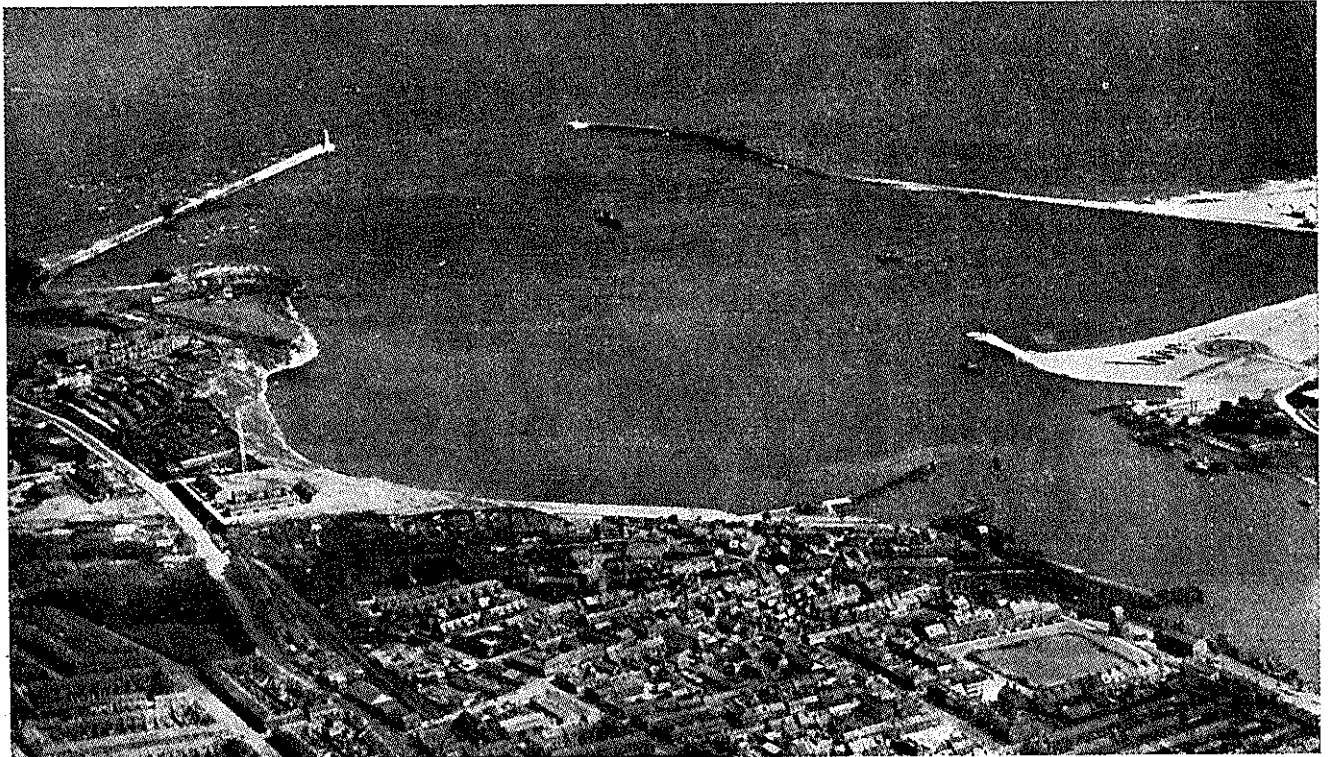
allerede i det ellefte Aarhundrede.

I vor Tid synes det næsten utroligt, at Brugen af Kul engang er blevet forbudt. Det skete imidlertid i 1306, hvor en kongelig Proklamation forbød Brugen af Kul i London som skadelig for Sundheden.

Imidlertid blev denne Proklamation lige saa lidt som senere Forsøg i samme Retning med samme Begrundelse ikke efterlevet. Det er bevisligt, at Kul blev almindelig brugt i Begyndelsen af de fjortende Aarhundrede, selv i Kongeslottet.

Det kan have Interesse at se paa Prisen paa Kul paa denne Tid. Den var 4 s 11 d pr. „Newcastle chaldron“, som antagelig har været omkring 2,5 ts, saa Prisen har været ca. 2 sh pr. Ton i London. Det synes fantastisk i Sammenligning med vore Dages Priser.

Igennem dens første Historie var Tyne Genstand for stadige Diskussioner. De fleste af dem angik Udvidelser og Forbedringer af Floden, selv om ikke faa



Indløbet til Tyne.

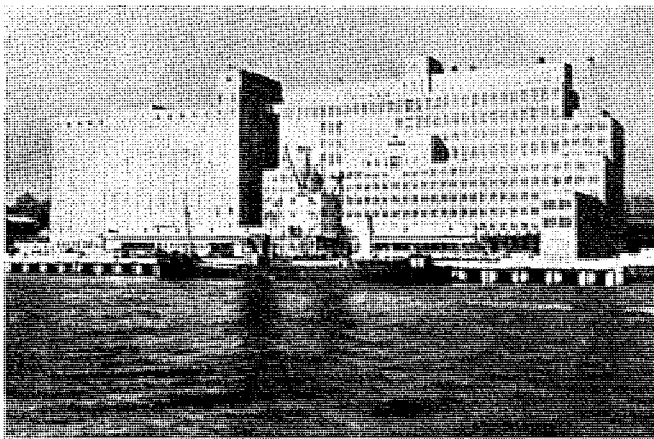
var om de strenge Love, som de mange kongelige Privilegier havde givet Byen at hævde. Saaledes skulde alle Laks, som blev fanget af Beboerne i Shields, bringes paa Markedet i Newcastle.

At losse eller lade Gods paa nogen anden Strækning af Tyne end ved Newcastles Kajer var forbudt. Det er bevisligt, at Ejerne af en Kulmine ved North Shields (13 km fra Newcastle) ikke maatte laste deres Kul i Shields, men maatte transportere dem pr. Vogn til Cullercoats for at faa dem lastede, en Strækning paa ca. 5 km. Det er ikke mærkeligt, at der var Grundlag for Bitterhed mellem Shields og Newcastle.

Tynens Velfærd var fra Edward II's Dage (1284—1327) og indtil 1850 helt og holdent i Hænderne paa Newcastles Magistrat, og det kan ikke siges, at den var heldig dermed. Imidlertid medførte den lokale Opinion, at Tyne Improvement Commission blev dannet i 1850, og Magistratens Beføjelse angaaende Floden blev overført til den.

Arbejdet paa Floden er siden da gaaet stadig fremad. Sandbanker og Grunde er blevet fjernet, og Floden som Helhed uddybet. Fremspring er blevet skaaret af Bredderne, saa Løbet blev rettet ud. Øer blev fjernet, Dokker bygget, Bølgebrydere anlagt ved Indsejlingen. Kullastningsforholdene blev forbedret. Den gamle Stenbro ved Newcastle blev erstattet med en Svingbro, som Skibene kan gaa igennem til de øvre Dele af Floden. Alt dette er Dele af det store Udbygningsprogram.

Den Mængde Kul af forskellig Slags, som findes i



Messrs. Spillers nye Molle i Newcastle. Den kan rumme 400.000 ts. Korn. Kajer. er 190 m lang og har en Vanddybde paa 9 m.

Omegnen, er Grundlaget for det store Antal Industrier, som ligger langs begge Bredder lige fra Indsejlingen til Havnen og helt op til Hedwig Streams.

Skibsbygning og Skibsreparation har altid været de førende blandt Industrierne ved Tyne. Et Aar har de fremstillet 10 pCt. af Nybygningerne hele Verden over og 18 pCt. af Storbritanniens. Nogle af Verdens smukkeste og største Liners, Verdens største Flydedok og mange af den engelske Marines bedste Enheder er bygget paa Værfterne ved Tyne.

Tynedistriktet er kendt for sine udmærkede Reparationsværfter og Tørdokke. Verdens største Reparationsværft ligger ogsaa her.

Det er ikke unaturligt, at Jern- og Staalindu-



Fiskekajen i North Shields.

strierne har bidraget meget til Tynedistriktets Fremgang ligesom Skibsmaskinbygning og andre Ingeniørarbejder. Der findes i Virkeligheden ikke noget Arbejde af Betydning, som ikke kan udføres her.

Udviklingen gaar stadig fremad.

Det er naturligtvis uundgaaeligt, at der i et saadant Industridistrikt paa Grund af de skiftende Konjunkturer forsvinder nogle Industrier, medens andre

skyder op. Tendensen har i de senere Aar gaaet i Retning af at skære Antallet af Industriforetagender ned. Det gælder særlig Skibsværfter, kemiske Fabrikker og Blysmelterier og skyldes i nogen Grad Rationaliseringsplanerne.

Indtil Krigens Udbrud gik det stadig fremad, men hvorledes Situationen er i Dag, ja det ved kun Indbyggerne.

Dansk Nautisk Almanak 1942

udgivet af Iver C. Weilbach & Co. (Sølver og Svarrer) er udkommet med vanlig Præcision ((159 + 76 Sider, Pris Kr. 3,50).

Skønt dansk Skibsfart i Øjeblikket lever under yderst trykkende Kaar, har Firmaet alligevel ikke villet opgive Udgivelsen i Aar for at være klar til den Dag, da Skibsfarten atter lever op.

Den Forbedring, som blev indført i 1941-Udgaven, og som vi omtalte i Fjor, er blevet bibeholdt. Dansk nautisk Almanak har nu et saa fyldigt Indhold af astronomiske Tabeller o. s. v., at den staar paa Højde med det mest moderne i sin Art til Brug til Søs.

I Udstyret er der ikke sket nogen Forandring. Det er ogsaa saa godt, som det kan blive.

Færger til Rødby—Femern Ruten. Man er ved at overveje, hvorledes de nye Færger til Ruten fra Rødby til Femern skal være. De nye Færger skal være noget længere end de nyeste Storebæltfærger

og skal kunne overføre 40 Jernbanevogne mod 30, som kan medtages over Storebælt. De skal ogsaa kunne medtaget et Lyntog. Der skal bygges tresporede Færger baade i Danmark og i Tyskland. De nye Færgelejer skal bygges saaledes, at Færgerne paa Ruten Gedser—Warnemünde kan bruges som Reservefærger. Færgerne kommer til at koste omkring 4.000.000 Kr. hver.

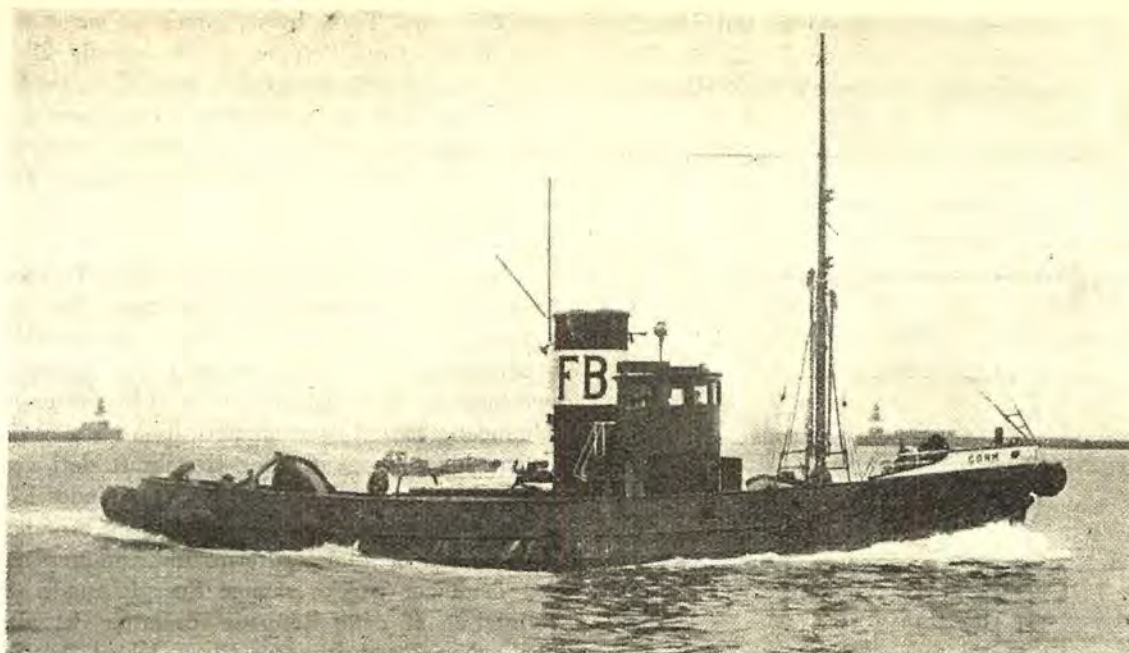
Nybygningsarbejde i Sverige. Det svenske Nybygningsprogram omfatter for Tiden 600.000 B.R.T., hvoraf 250.000 B.R.T. er for udenlandsk Regning. I Forhold til Priserne før Krigen anslaaer man de nuværende til at være 60 pCt. højere. Der tilbydes dog ikke at bygge til faste Priser, da der stadig sker Bevægelser i Omkostningerne.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB

Amaliegade 33 - København K.



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



M/S „Gorm“, den rationelle Tryklufstdrifts Pionerskib.

Forenkling af Motor-Fragtskibes Hjælpemaskineri

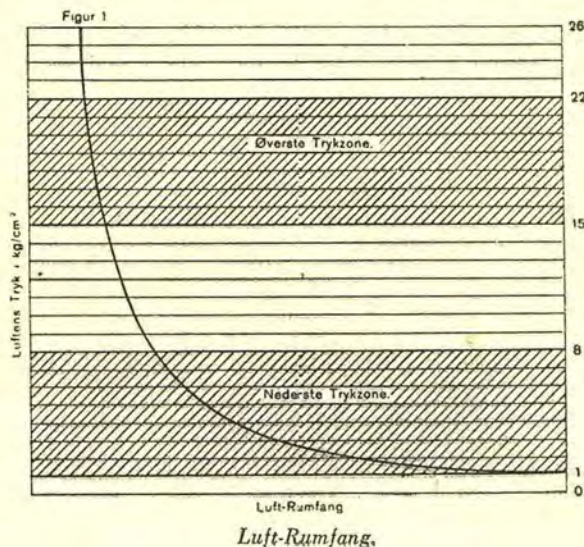
I Foraaret 1938 blev Trykluft-Hjælpemaskineri efter Civilingeniør O. E. Jørgensens Princip — Apt-Princippet — installeret i M/S „Gorm“ tilhørende De forenede Buggerselskaber og i 1939 i Bjergningsskibet M/S „Bjørn“ tilhørende Em. Svitzers Bjergnings-Entreprise. Maskineriets økonomiske og praktiske Fortrin er dermed fuldt ud bevist, og alt tyder paa, at rationel Tryklufstdrift er den logiske Driftsform i Motor-Fragtskibes Hjælpemaskineri.

I en udgivet Piece minder Civilingeniør O. E. Jørgensen om, at han havde en væsentlig Del i Udarbejdelsen og Ansvar for Konstruktionen af M/S „Selandia“s Maskineri som Overingeniør paa B. & W.s Maskintegnesteue.

Da Hjælpemaskineriet skulde bestemmes for Verdens første søgaaende Dieselmotorskib, havde man Valget mellem Trykluft og Elektricitet. Der er iøjnefaldende praktiske Fordele ved Anvendelsen af Trykluft, men paa den Tid var Trykluftmaskineri irrationelt arbejdende, og Valget maatte derfor falde paa det rationelt arbejdende elektriske Maskineri, men efter at Tryklufds rationelle Arbejdsmaade nu er fundet og udviklet til ligestillet Økonomi med elektrisk Drift, er Rentabilitets-Situationen radikalt forandret i Tryklufstdrifts Favør. Enhver Fordel, som nu opnaaes med elektrisk Drift, kan i Fremtiden opnaaes billigere og bedre med enklere og billigere Maskineri og med mindre Arbejde og Mandskab ved Hjælp af rationel Tryklufstdrift.

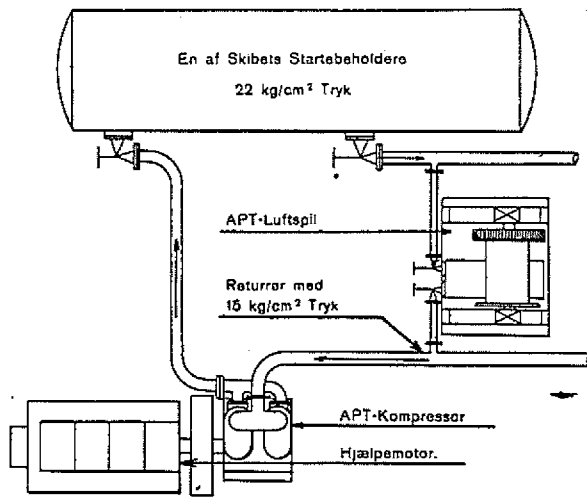
Uden at komme nærmere ind paa Dieselmotorens Udvikling kan vi sige, at det erkendtes fra første Færd, at det maatte være den dobbeltvirkende Totaktmotor

med faa Cylindre og enkelt Skrue. Det var det nærmeste, man kan komme i en Enkelhed til Dampskibes Enkelhed — Triplemaskiner uden Kedler. Hjælpemaskineriets Endemaal var derimod uklart. Civilingeniør Jørgensen havde imidlertid det Held at finde Idéen til rationel Tryklufstdrift og udvikle derefter Apt-Systemet (air power transmission), som beskrives i denne Artikel. Man vender da i Motorskibet tilbage til den Slags enkelt, robust og billigt Stempelmaskineri, som driver paaalidelige Duplexpumper, hurtigt lossende Spil, sikre Styremaskiner og andre Hjælpemaskiner i i Dampskibe, og formindsker Hjælpemaskineriets Motorer i Antal, Hestekraft og Hestekraftpris, først ved Luftspils overlegne Økonomi, dernæst ved Samarbej-



de med selve Hovedmotoren og endelig ved Samarbejde med Hovedmotorens nuværende Trykluftmaskineri til Skibets Manøvrering, medens elektrisk Hjælpema-

Figur 2



Apt-Trykluftsystemet i et Motorskib.

skineri intet Samarbejde har etableret med noget af det givne Maskineri i Motorskibe.

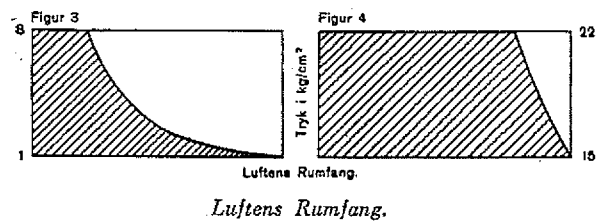
Hvad er Nyheden i Apt-Trykluftdrift?

Trykluftdrift udvikledes i Slutningen af forrige Aarhundrede. Overtrykket var dengang som den Dag i Dag paa alle Skibsværfter 7 kg/cm². Det ligger som Fig 1 viser i Luftkompressionens nederste Trykzone. I denne Zone mellem 1 og 8 kg/cm² Tryk er Kurven meget flad og Kompressionsforholdet meget stort nemlig 8/1 lig 8, og Kompressoren anvender derfor 44 0/0 af sin Kraft til at udvikle Varme, der opheder Trykluftens 230° over Atmosfærens Temperatur. For at undgaa Varmeulemper i Kompressoren vandkøler man Trykluftens med Tab af 44 0/0 af Trykluftrumfanget og 44 0/0 af Drivkraften og forsender den med dens minimale Rumfang til Luftmaskinen og bruger den deri som Damp til Kraftudvikling med eller uden Genophedning. Da Trykluftværktøj anvender Trykluftens kold, bliver Nyttevirkningen kun lille under 30 0/0, og Trykluft er derfor dyr i Brugen.

Foregaar derimod Apt-Trykluftdriften eksempelvis i den øverste 7 kg/cm² Trykzone i Fig. 1 mellem 15

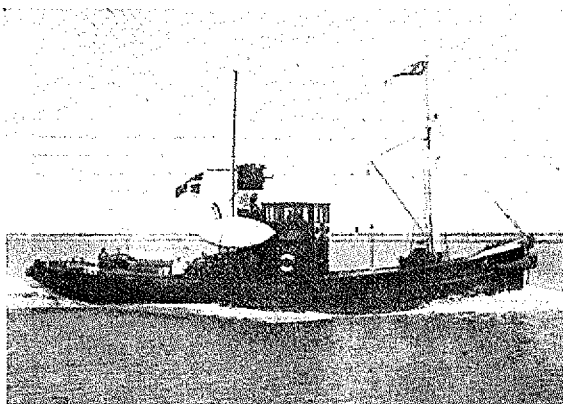
og 22 kg/cm² Tryk, hvor Kurven er meget stejl og Kompressionsforholdet meget lille, nemlig 22/15 lig 1,465, anvender Kompressoren kun 12 0/0 mod 44 0/0 af sin Drivkraft til at udvikle Varme, som kun opheder Trykluftens 33° imod før 230°. Trykluftens forlader derfor Kompressoren i haandvarm Tilstand, vandkøles ikke og bliver ca. tre Gange saa billig at fremstille pr. m³ som før.

Nyheden i Apt-Trykluftdrift er dens Trykzone, og Nyheden i Apt-Systemet dets Returrør. Der er intet nyt ved Beholderen i Fig. 2, der er en normal Startbeholder med dens Oppumpning til 22 kg/cm² Tryk, som foretages med sædvanlig normal Startekompressor. Almindelig Starteluft strømmer altsaa i Fig. 2 til Apt-Luftmaskinerne og udvikler Hestekraft deri ved alle Belastninger med al den Energi, som findes i Starteluftens øverste 7 kg/cm² Trykzone, og strømmer videre til den dieselmotordrevne Apt-Kompressor, hvor den modtager ganske samme Energimængde tilbage. Tilføjelsen af dette Returrør forandrer det almindelige aabne Trykluftsystem til et lukket Apt-System. Apt-Kompressoren fremstiller altsaa ikke Trykluft i almindelig Forstand, men rekonditionerer Apt-Luftmaskinernes 15 kg/cm² Spildeluft med ny Dieselkraft, Tryk og Temperatur til ny Højtrykluft, der erstatter



den forbrugte efterhaanden som den bruges, hvorved Beholderens Tryk forbliver konstant. Apt-Kompressoren sørger automatisk for, at Trykket i Returrøret er 7 kg/cm² lavere end Beholderens, hvadenten dette er det normale 25 kg/cm² Starteluftryk eller et meget lavere Tryk under Skibets Manøvrering, hvilket heller ikke afficerer Maskineriet eller dets Funktion som erfaret i M/S „Gorm“.

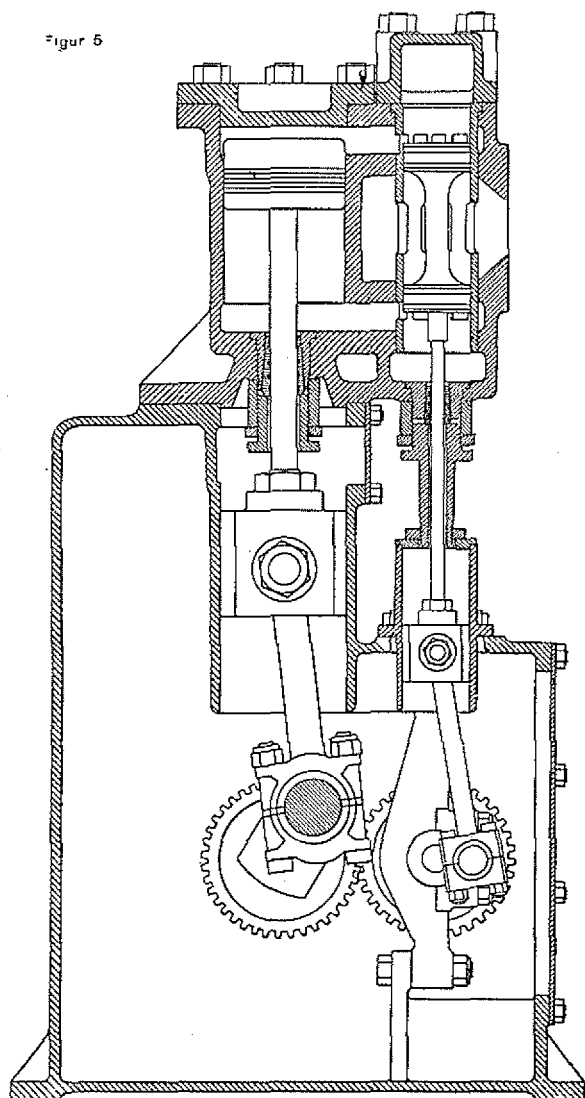
Apt-Systemets lave Kompression ændrer den almindelige Kompressors Diagram i Fig. 3 til Fig. 4, og dets lave Temperatur gør Varmen uskadelig. Disse Forhold er udnyttet til at forenkle almindelige Kompressorers Konstruktion til Apt-Kompressorer med Entrins-Kompression uden Kølere. De har dobbeltvirkende Cylindre, hvis Slagvolumen er seks Gange formindsket pr. transporteret Hestekraft, robuste Stempelglidere, der egner sig til hurtig Gang med hurtig Afskæring og lave Lufthastigheder med Ydelse-Regulering ved Hjælp af en Gliderbevægelse, der giver jævn Regulering uden Trin, og med den simplest mulige Gliderbevægelse, bestaaende af tre koniske Tandhjul som Automobilets Differential til Gliderakslens Drejning under Gangen og Fyldningens Variation fra Nul til næsten fuld Fyldning. En saadan Kompressor i Bjergningslægtøren „Frigga“ ses i Fig. 5. Som staaen-



M/S „Bjørn“ med 20 ts. Apt-Bjergningsspil.

de Apt-Kompressor optager den 50 HK i sine 125 mm \times 125 mm Cylinder ved 750 O/M., og som liggende Apt-Luftmaskine driver den Skibets to 3 ts Spil med variabel Fyldning og Reversering.

Elektriske Spils Fremkomst med Indkapsling, Tryksmøring og delvis meget høje Prøveplanshastigheder har intet Spor efterladt sig i Dampspils Konstruktion.



Apt-Kompressor.

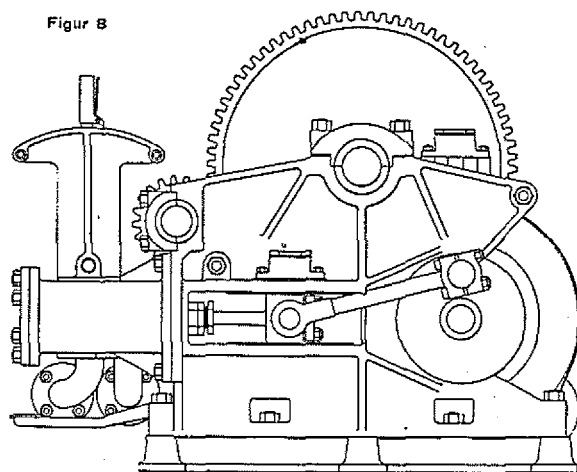
Rederne er aabenbart tilfredse med Dampspils hurtige Udlosning med de gamle Standardhastigheder, deres aabne, robuste Konstruktion og billige Pris, der giver Rentabilitet med Skibsspils korte Arbejdstid i de Havne, hvor Kajkraner ikke bruges. Apt-Spillet er konstrueret som et saadant Spil med Apt-Maskinens foranklede Gliderbevægelse til Manøvrering og Reverse-ring.

Spillet's Udlosning i ts/Tim. bestemmes hovedsagelig af hemningsløs Manøvrering med kraftig Acceleration. Forsøgsspillet viste, at Apt-Luftmaskiner fungerer som Maskine under Hejsning, men som Kompressor under Firing og er en regenerativ Bremse.

Den regenererende Kraft er Godsets opsamlede Netto-Hejskraft, men da denne ved Udlosning med 10 Stk. 3 ts Spil sjældent naar og til 5 Netto-Hestekraft kontinuerligt, er dens Regeneration uden økonomisk Interesse, skønt elektriske Spil i Praksis forbruger ca. 25 kg Olie pr. Time til at udvikle den og tomtløbende Spils Forbrug. Apt-Luftmaskinens Arbejdsmaade har derimod to andre Følger af praktisk Værdi: Spilmanden kan tillade sig en hvilken som helst Manøvre uden Fare for Maskinen, og Luftmaskinen er ved Overgang fra Hejsning til Firing naturlig selvspærende som ved hydrauliske Styremaskiner. Spilmanden hejser ved at skyde det viste Haandtag, som indstiller Apt. Luftmaskinens Fyldning, fra sig, og firer ved at trække det til sig, idet han reverserer Maskinen, ved at Haandtaget passerer den viste Stilling. Trækker han Haandtaget lidt tilbage under Hejsning eller skyder han det lidt frem under Firing, stopper han Spillet med Godset hængende stille i Wiren paa Apt-Luftmaskinens Stempeltryk. Fodbremsen fører Præcision til Manøvreringen ved at glide 8 henholdsvis 19 m pr. Meter Firing i de to Udvekslinger og giver Spilmanden Tillid til at anvende Luftmaskinens kraftige Acceleration ogsaa i korte Bevægelser til Opstabling, tommevis Hejsning og Firing, Nedlægning o. s. v. Spillet vil hejse 1250 kg med 60 m/Min eller 3000 kg med 25 m/Min med egne 250 O/M., og vil naa disse Hastigheder i mindre end 1 m Hejsning.

Regner man med, at 5000 Hjælpmotor-Timer aarligt bruges i Søen og 2500 ved Land, har hver Hjælpmotor 2500 Timers aarlig Driftstid med elektrisk Drift med 3 Motorer, men kun 1250 Timers aarlig Driftstid med to Motorer, og denne Driftstid er Dagtid og ikke Døgn-tid. Man berettiges deraf til at lade de to Hjælpmotorer være hurtigløbende Motorer med mindre Dimensioner, lettere Dele, lavere Hestekraftpris og koblede til billigere Apt-Kompressorer og Startekompressorer.

„Gorm“, „Bjørn“ og „Frigga“ er smaa Skibe med smaa Maskinrum og minimale Besætninger, der stiller særlig store Fordringer til Maskineriets Dimensio-



Apt-Spil.

ner, Enkelhed og Driftssikkerhed. Disse Fordringer er tilfredsstillende, og Olieforbruget er overordentlig ringe. Erfaringerne fra disse Skibe dækker hele Hjælpemaskineriets Felt i store Skibe, da store Skibes



M/S „Gorm haler sin Sleber med Apt-Kapstan.

Hjælpemaskineri kun adskiller sig fra disse Skibe i Spillenes, Pumpernes og andre Maskiners Antal, og da Apt-Kompressorer til store Hjælpemotorers Hestekraft stadig er smaa Maskiner. Principielt er der ingen og i Praksis meget ringe Forskel paa Duplex-pumpers, Centrifugalpumpers, Lysmaskiners, Kølemaskiners, Skibsspils og andre Hjælpemaskiners Drift i Dampskibe med kostbar Damp og de samme ganske lignende Maskiners Drift i Motorskibe med billig Apt-Trykluft.

Det Østasiatiske Kompagnis Indsats i Motorskibets Fremkomst og Burmeister & Wains Indsats i dets før-

ste Udvikling kom navnlig Skandinavien og andre brændselsfattige Lande til Gode. Motorskibet fik sit første og største Tilhold i Skandinaviens Skibsfart og blev dets nationale Skibstype som Sidestykke til Englands kulbrændende og United States' oliebrændende Dampers. Dermed fulgte et voldsomt Opsving i skandinavisk Skibsbygning og Motorindustri, som tillige med Skibsfarten giver det økonomiske Liv i Skandinavien en speciel Interesse i, at Motorskibets Overlegenhed over Dampskibet bevares intakt eller forøges. Dette kan foruden ved Oliekompagniernes Prispolitik kun gøres ved fremmede eller egne Forbedringer i Motorskibets Maskinteknik. Hovedmotorens Forkling og Billiggørelse har naturligt ført til, at stadig flere Dampskibsredere køber Motorskibe, men det, der navnlig støder disse Redere, er, efter Civilingeniør Jørgensens Iagttagelser, navnlig deres umiddelbare Indtryk af Hjælpemaskineriets Fremmedart, dets store Omfang i Sammenligning med det tilvante i Dampskibe, og dets iøjnefaldende store Andel i Motorskibets Overpris over Dampskibets uden tilsvarende Andel i dets Resultater.

Apt-Systemet fjerner Hjælpemaskineriets Fremmedart, forøger dets Brugsværdi, formindsker dets Overpris og vil forbedre Motorskibets Rentabilitet. Dersom Apt-Drift og ikke elektriske Drift var Nutidens indarbejdede Driftsform, kunde intet vindes, men meget tabes ved Indførelse af elektrisk Hjælpemaskineri.

A/S Atlas Maskinfabrik byggede den første Prøvemaskine og har overtaget Fremstillingen og Forhandlingen af de nye Apt-Trykluftmaskiner.

Den franske Handelsskibsfarts Stilling. Efter de sidste Offentliggørelser er den franske Handelsflaade gaaet tilbage til Halvdelen af sin tidligere Størrelse. Den er nu kun paa 1.516.747 B.R.T. Indtil Afslutningen af Vaabenstilstanden var Tabene 262.979 B.R.T., medens der efter dette Tidspunkt er gaaet yderligere 57.000 B.R.T. tabt. 478.000 B.R.T. gik til England, medens 410.000 B.R.T. ligger i fremmede Havne. Ialt har Frankrig fra 1919 til Begyndelsen af 1941 mistet 1.365.000 B.R.T. Det betyder et haardt Slag for den franske Økonomi. Tabet kan kun delvis erstattes gennem Nybygninger, selv om der paa de franske Værfter er en Del hurtiggaaende Skibe under Bygning.

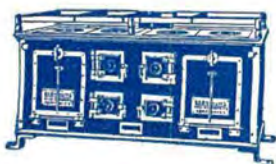
Staten, som allerede tidligere havde stor Andel i Handelsflaaden, har nu faaet det i forøget Grad. Den største Del af den franske Skibsfart ligger nu paa Middelhavet, da Atlanterhavshavne med Undtagelse af Bourdeaux ikke kommer i Betragtning. Fra den sidst nævnte gaar forskellige Linier til Marokko og fransk Vestafrika. Omtrent 90 pCt. af den samlede Skibsfart gaar for Tiden over Marseille. Herfra gaar der fra Moderlandet Linier til fransk Nordafrika, Madagaskar og Indokina. Formindelsen med de franske Kolonier skal være ret livlig, medens der ingen Forbindelse er til Nord- og Sydamerika og Østasien. Fragtraterne er underkastet Statskontrol.

	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			

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
Faæes 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



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

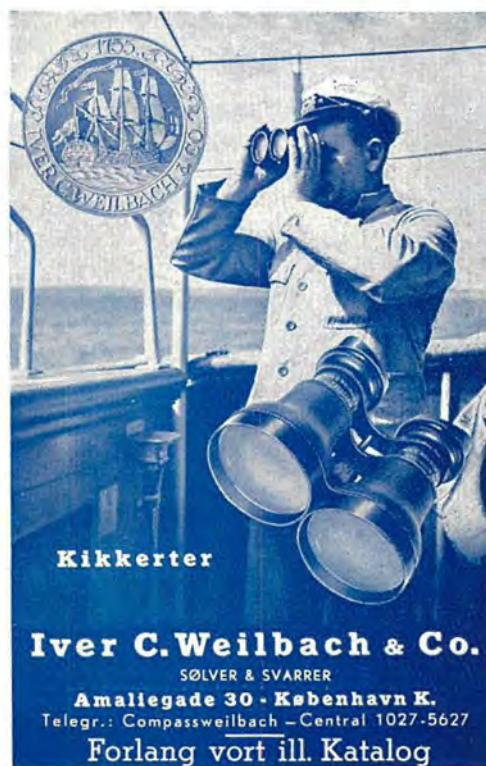


DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

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



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

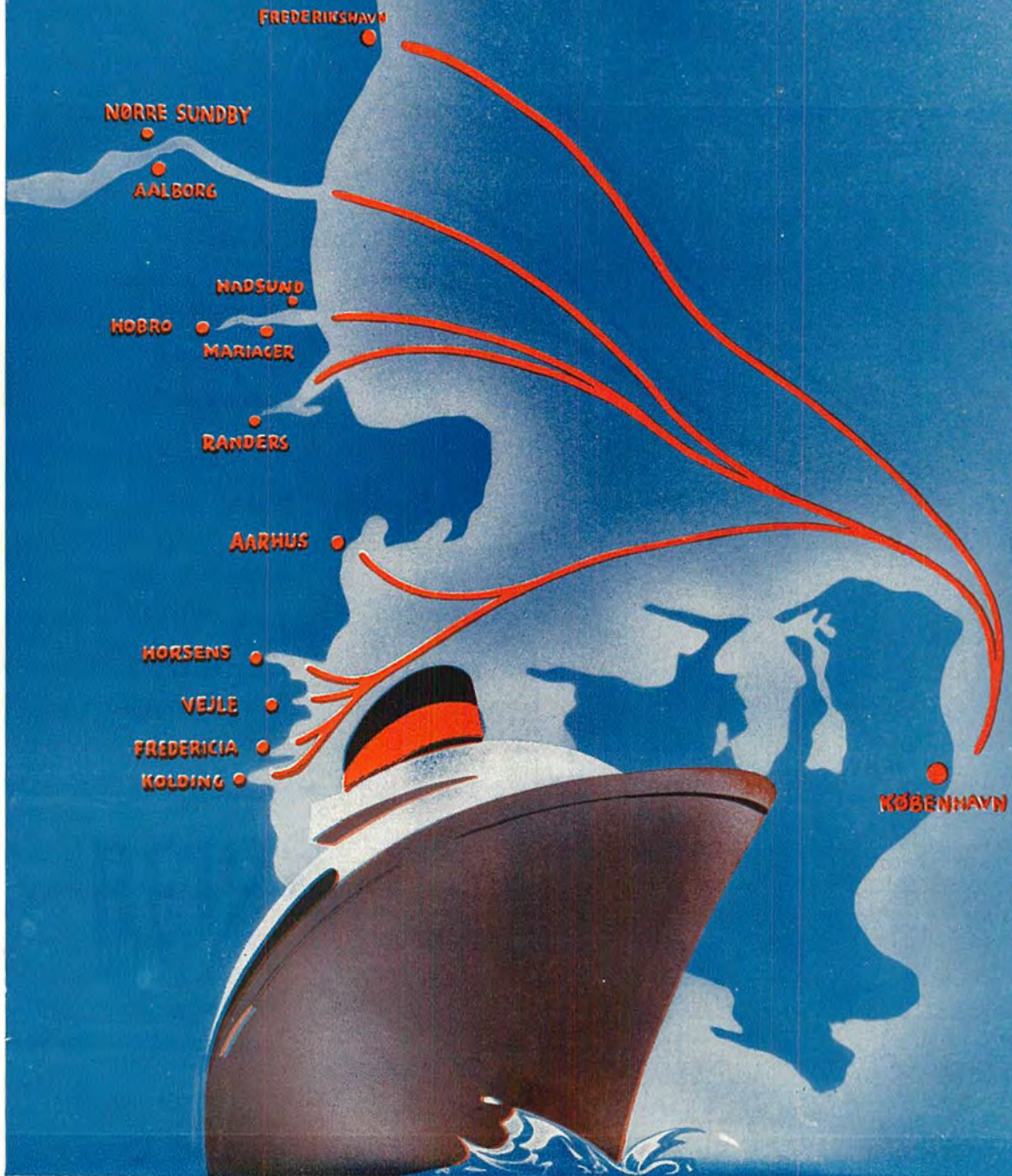
Amaliegade 30 - København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627

Forlang vort ill. Katalog



DANSK GÆR-CENTRAL

REJS MED DFDS





VIKINGEN

75 Øre
1. Marts

SKONNERT NORD FOR HVEN

Maleri af Fr. Landt

1942 - Nr. 3
19. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

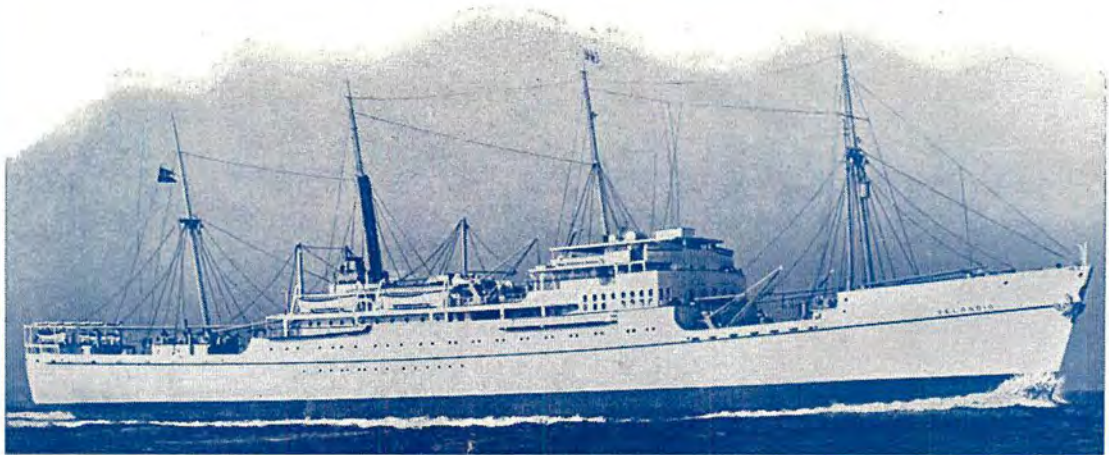
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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
Rangoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei

Hvirvelvind og Skypumpe

Af Oscar Jensen

DET er en kendt Sag, at Orkaner kan optræde paa højst forskellige Maader, hvorfor de ogsaa paa Grund af deres Særegenheder, deres pludselige eller langsomme Opstaaen, den større eller mindre Voldsomhed, der præger dem i Jordens forskellige Zoner, har faaet forskellige Benævnelser: Cykloner, Tyfoner, Tornadoer, Pamperoer o. s. v. Men hvad de end kaldes, er de alle Hvirvelvinder, der opstaar om et Minimum — et Omraade, hvor Luften er fortyndet ved Opvarmning og derfor erstattes af tilstrømmende Luft fra alle horisontale Retninger, hvorved Hvirvelen opstaar. Enhver Vind er faktisk en Hvirvelvind. Læg Mærke til Støvskyerne, der fejrer hen ad en Landevej; de roterer alle i Hvirvler omkring hver sit Minimum. Disse Hvirvler er mere eller mindre iøjnefaldende, eftersom Vindens Periferi — dens Omkreds — er lille eller stor. Orkaners Periferi er stærkt varierende. De kan spænde over Omraader paa Hundreder af Mile, men deres Omkreds kan ogsaa undertiden maales i Favne, og i saadanne Tilfælde kan de ofte — i Særdeleshed i Troperne — forarsage særlige Fænomener.

I Almindelighed udlader Skyerne som bekendt deres Fugtighed paa Jorden i Form af Regn, Hagl eller Sne. Men dersom et tropisk Regnskyl opfanges af en orkanagtig Hvirvelvind med en lille Periferi,

bliver Regnen spundet rundt i Hvirvelen til en kompakt Masse — en roterende Vandsøjle, der skruer sig frem med Hvirvelvinden paa dens Bane mellem Sky-lag og Jordoverflade, og der er hermed fremstaaet en Skypumpe.

En Skypumpe, der skruer sig hen over Landjorden, kan forvolde store Ulykker, og dens Vej er ofte markeret ved afrevne Hustage, Træer rykket op med Rode, voldsomme Oversvømmelser eller anden Ødelæggelse. Men opstaar den over Havet, og dens Vej gaar hen over dette, er dens ødelæggende Evne fordoblet; thi i saa Tilfælde vil Hvirvelvinden ikke alene spinde Vand fra Skyerne ind i sin roterende Sneglegang, men den vil ogsaa suge Havvand til sig, og

hvis dens Optræden er orkanagtig, skruer den sig hen over Havet som et brølende Niagara, malende Millioner af Tons Regnvand og Havvand rundt og rundt i sin Spiral — en truende Fare for ethvert Skib, der befinder sig i dens Kurslinie og ikke i Tideformaar at komme bort fra denne. Et Skibs Skæbne er i Reglen beseglet, naar det spiller med i en saadan gigantisk Vandpantomime, og for dets Besætning bliver det i hvert Fald altid et Spil om Liv og Død.

Et hyppigt anvendt Middel til at afværge denne truende Fare er paa kort Afstand at affyre et Kanonskud mod Skypumpen; og er den-



Et Par Skud blev affyret mod den roterende Vandsøjle.

ne ikke af særlig voldsom Karakter, og Sigtet har været rammende, er der Mulighed for, at Kuglen vil bryde Skypumpens roterende Søjle, og hele Vandmassen vil da styrte i Havet, før den faar Lejlighed til at gøre Skade. Men fejler et saadant Skud mod en af de gigantiske Skypumper, der som Hære af Jætter traver hen over Havet i det variable Bælte ved Ækvator, eller Kuglen gaar igennem Søjlen uden Virkning, og Giganten faar Tag i Skibet, vil dette uvægerligt komme ud for et Ragnarok og i Reglen gaa til Bunds med Mand og Mus.

Denne Regel skal dog ikke tages for bogstavelig. I hvert Fald har den i Lighed med alle andre Regler ogsaa sine Undtagelser, og en saadan Undtagelse var den amerikanske Fuldrigger „Wasatch“ — et Skib paa 1600 Tons, som var hjemmehørende i Boston.

„Wasatch“ var i 1895 for Hjemgaaende med en Ladning Sukker fra Filippinerne og befandt sig i Makassar-Strædet mellem Borneo og Celebes — altsaa i umiddelbar Nærhed af Ækvator. Himlen var aldeles skyløs, men Luften var ualmindelig trykkende, og Dagen tegnede til at blive meget varm. Der var ikke saa megen Vind, at den kunde fylde Sejlene og give Skibet Styring, og med Undtagelse af den lange og dovne Dønning, der rullede ind fra Stillehavet, kunde der næppe spores nogen Bevægelse paa Vandets Overflade.

Saaledes var Forholdene paa det Sted, hvor „Wasatch“ befandt sig den 25. September 1895 Kl. 8 om Morgenen. Kl. 8,30 skete der en lille Forandring. Himmel og Hav var tilsyneladende lige saa fredelig stemt som en halv Time tidligere, men over den nordlige Horisont var Kanten af en sort Sky kommet til Syne. Denne Skykant steg meget hurtigt og bredte sig til en Banke — en kulsort Masse, som nu og da gennemskares af Lynglimt, der efterfulgtes af en underlig dump Torden. Banken løftedes hurtigt fri over Horisonten og tog Form som en Kæmpetragt, der dypede sin Spids i Havet. Dens øverste Kant i hele dens Omkreds var flosset som et revet Gardin, og Trævlerne hvirvlede rundt og snoede sig i alle Retninger som svovlgule Spiraler. Lynglimtene blev hyppigere og hyppigere. Den dumpe Torden blev til een vedholdende Buldren. Det trak i Sandhed op til „Mørke og Tænders Gnidsel“. Og i Centrum af al denne Ondskab skruede en mægtig Skypumpe sig med rivende Hastighed hen over Havet med Kurs ret mod Skibet.

Denne Skypumpe roterede ikke alene med stor Voldsomhed om sin Akse, men den skruede sig ogsaa frem paa sin Kurs med en kolossal Fart, og den nærmede sig hurtigt Skibet, hvorfra Havfladen i dens nærmeste Omkreds nu tog sig ud som en sydende og boblende Heksegryde af korte, krappe Søer, hvis hvide Skumtoppe hvirvlede rundt som et forrygende Snefog.

„Wasatch“ laa som sagt ret i dens Kurslinie, og saa snart dette med Sikkerhed var konstateret om Bord, var alle Mand blevet sendt til Vejrs for at bjærge Sejl. Men hertil blev der ikke levnet dem mere end

nogle faa Minutter, i hvilke de kun naaede at faa Røjlerne og Bramsejlene gjort fast; thi Skypumpen var nu ikke mere end godt og vel en Kabellængde borte, og med den Hastighed, den skruede sig frem, fandt Kaptajnen det raadeligst at lade Folkene kalde ned igen, før det blev for sent.

Imidlertid havde Førstestyrmanden, bistaet af Baadsmanden og Tømmermanden, gjort Signalkanonnen klar, og et Par Skud blev affyret mod den roterende Vandsøjle. Det første Skud var en Forbier. Det andet gik ret igennem Søjlen, men uden at bryde denne, og før man fik en ny Ladning proppet i Kanonen til et tredje Skud, var Skypumpen over Skibet, saa de tre Artillerister maatte slippe baade Krudt, Kugle og Ladestok for at sikre sig selv med Surringer.

Som en kulsort Mur af malende Vand i en Krydsild af Lyn og med et Brøl af Vind og Torden gik Skypumpen hen over Skibet, som bogstavelig talt blev løftet op og slynget over paa sine Bjælkeender med en saadan Kraft, at Vant og Barduner sprang som Sytraad, og dets tre Master knækkede som Tændstikker og ramlede over Bord.

Der blev raabt, og der blev jamret og bandet, men alle menneskelige Lyde druknede i Vandets og Uvejrets brølende Larm. Mellem brudte Spær og Rundholter, sønderslaaede Baade og Vandtønder sad eller laa Søfolk med brudte Lemmer eller forslaaede i Hoved og paa Krop og var saa fastklemte, at de ikke ved egen Hjælp formaaede at komme fri — et Held for dem; thi alle Kammeraterne, som ikke havde faaet Tid til at surre sig til faste Holdepunkter, blev hvirvlet ind i den roterende Vandsøjle, som, uden at de formaaede at yde den ringeste Modstand, ubarmhjerligt slæbte dem med sig ud over Skibssiden. Dette var for Skib og Besætning en Dommedag med Ragnarok og Syndflod, men den varede kun en Brøkdæl af et Minut. Saa var Himlen over dette Sted i Makassar-Strædet igen klar og blaa — og Havet i Ro og blankt som et Spejl, mens Skypumpen skruede sig videre frem paa sin Kurs mod Syd — efterladende „Wasatch“ — som hvad?

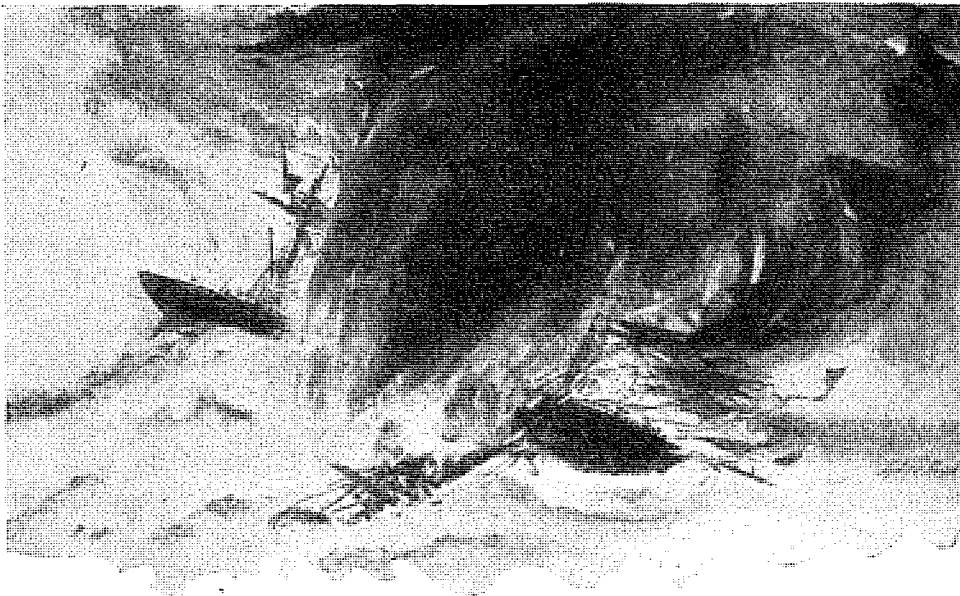
Ti Minutter før — eller fem — ja, for endnu kortere Tid siden havde denne amerikanske Langfarer været et ualmindelig smukt Skib med tre himmelstræbende Master, der ragede op over dens tre Taarne af hvide Sejl og endte i lige saa mange forgyldte Fløjknapper. Nu laa dens Master med alle deres korslagte Ræer — indfiltret i et Kaos af sprængt Rig og sønderflængede Sejl — udenbords og skurede og huggede mod Skibssiden, eftersom de hævedes og sank med Dønningerne. De var brækket af klods ved Dækket, og Stormasten havde i sit Fald revet et stort, gabende Saar i dette — et Saar, der grinede med splintrede Plankeender. Bovspsydet var brækket af tæt ved Stævnen. Af begge Skanseklædninger i hele deres Længde fra Stævn til Mesanrøst var der ikke levnet saa meget som en Pind, og mange af Støtterne var knækkede. Alle Baade og Vandfade var slaaet i Stumper og Stykker. Ruffet med Folkelukaf, Tømmershop og Kabys

var borte og havde taget baade Kokken og Stewarden med. Ogsaa Kaptajnen og Andenstyrmanden var forsvundet. Af en Besætning paa 25 Mand havde Skypumpen kun efterladt 11 i Live, og ingen af disse var sluppet helskindet fra Katastrofen.

Gennem det gabende Hul i Dækket, som Stormasten havde revet op i sit Fald, havde Skypumpen halvvejs fyldt Lastrummet med Vand, og mere Vand trængte stadig ind gennem andre Lækager, som Skroget havde faaet ved samme

Løjlighed. Sukkerlasten var delvis opløst og gled efterhaanden som en tyk, flydende Masse over i den Side, som holdtes dybest i Vandet af Master og Ræer, der stadig hang udenbords og tyngede. Da de Overlevende hverken havde Hjælpemidler eller Kræfter til at bjærge alle disse tunge Rundholter op om Bord, kappede de dem los og lod dem gaa, efter at de dog først havde sikret sig de tre lette Røjlraer og en ved Æselhovedet afbrækket Bramstang. Ved Hjælp af disse Spær fik de, saa godt det under de foreliggende Omstændigheder lod sig gøre, en Nødmast rigget op, men inden de endnu havde faaet Sejl paa denne, begyndte det at blæse op til Storm, og der rejste sig en svær Sø, som fik det dybtliggende Skrog til at rulle tungt og trække endnu mere Vand. En Pejling viste otte Fod Vand i Lastrummet.

Saa gik man i Gang med at pumpe, men i Stedet for at give Vand gav Pumperne Sirup, som blev tykkere og tykkere. Tilslidst gav de kun Luft paa Grund af Forstoppelse i Pumpsugerens, og imens steg Vandet stadig i Lastrummet. Det stod snart alle klart, at „Wasatch“'s Tilværelse nærmede sig sin Ende, og at alt nu maatte sættes ind paa at bjærge Livet for saa



Som en kulsort Mur af malende Vand gik Skypumpen hen over Skibet.

mange som muligt. Alle Baade var knuste, og med Undtagelse af Lugerne over Lastrummet havde Skypumpen ikke levnet noget paa Dækket, hvoraf der kunde laves en Flaade, og af disse alene kunde der ikke laves en Flaade, som vilde være i Stand til at bære 11 Mand. Saa blev Nødmasten rigget ned igen, og med de tre Røjlraer og Bramstangen som Underliggere og Lugerne fastsurret herpaa fik man en nogenlunde bæredygtig Flaade i Stand.

Der blev dog ikke Brug for denne Flaade; thi netop som de nu udmattede Søfolk stod i Begreb med at lægge deres sidste Kræfter i for at faa den kuret ud over Skibssiden, fik de Øje paa en Sejler, som bar ret ned imod dem. Det viste sig at være den hollandske Bark „Utrecht“, hvorfra man havde observeret Vraget, og som ogsaa naaede frem til dette og fik alle 11 Mand taget op — netop saa betids, at de fra Hollænderens Dæk blev Vidne til, at „Wasatch“ stak Forstævnen lodret i Vejret og gik til Bunds.

Otte Dage efter blev de Skibbrudne landsat i Batavia, hvor de under et Søforhør berettede, hvad her er gengivet om deres Møde med Skypumpen i Makassar-Strædet.

Sømandshøjskolen i Svendborg

„Vi længes alle efter en retfærdig Fred, længes efter at vore Skibe igen kan sejle i Sikkerhed over Havene, og vi længes efter en aandelig Vaartid for Land og Folk i Almindelighed og over vort Sømandskab i Særdeleshed.“

Saaledes slutter Sømandshøjskolens Aarsberetning, der er underskrevet af Formanden Poul Nielsen og Forstanderen L. Bollerup. — Ønsker, enhver Dansker kan slutte sig til.

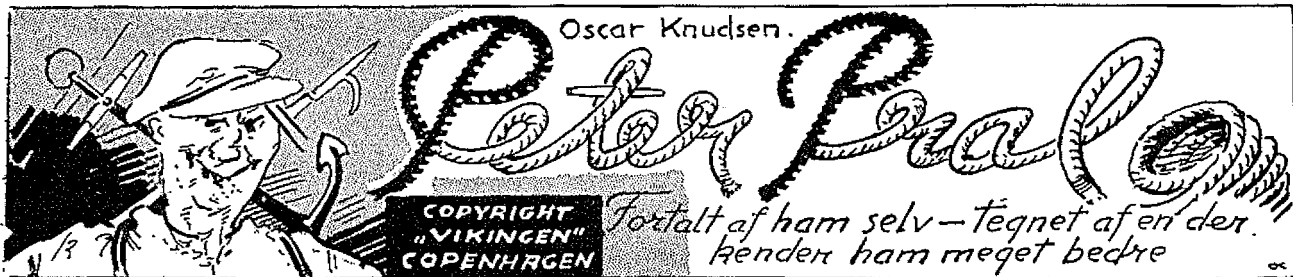
Trods Situationen har Forholdene været temmelig

gode for Skolen, og ved det afsluttende Vinterkursus var Navigationsdirektør Gulddammer, Skibsreder Ivar Lauritzen og Fuldmægtig Th. Jørgensen til Stede.

I Aarsbidrag har Skolen modtaget ca. 1000 Kr. og i Gaver smaa 6000 Kr.

Naar man ser tilbage paa Aaret, var det selvfølgelig vanskeligt at komme igennem den strenge Vinter, og de stadig stigende Priser paa alle Fødemidler gjorde i høj Grad Økonomien vanskelig, men Eksperimentet med at forene Turister og Elever under samme Tag er gaaet lykkeligt af, og Skolen er kun glad for, at Aaret er overstaet saa godt.

A. B.



1 Ah, yes - Millionær -
= svinet sleeper --

De, der har faret til Sos, vil forstan, hvilke behagelige Tanker, der slodre min shonghagede Hjerne, da jeg bumpede af Sted i Gangsterbilen. -- Hjem -- til -- „Per -- seus” -- Hjem -- til -- „Per -- seus” -- i Takt med Motorens dumpe Stød --



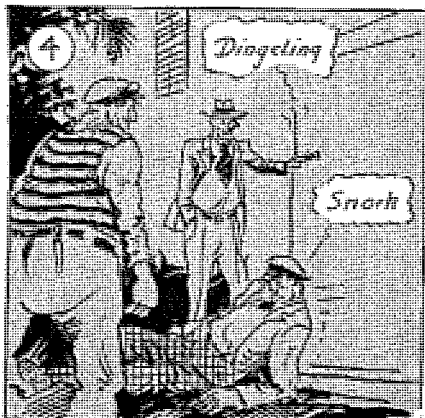
2 Yes, Tigeren er grusom,
-- at aflewere him to
old, bad Snork again,
-- raffineret --

Bort fra Rigdommens gyldne Bur -- fra den vumle Duft af Pudder, Parfume og Havannacigarer -- ud til den friske, salte Blæst -- det tøjrestinkende Tovværk og den oliedampende Stank fra en 4000 Tons (Bruttoregistertons) Dampers larmende Maskinrum.



3 Ah-øw -- e --
snart hjemme paa
den dajlige gamle
Træsko -- „Perseus” --
-- ah-h. --

Alle de gamle, kære, kendte, vidunderlige, prægtige, stønningsfulde, vemodige Minder dukkede frem fra Gangsterbilens skumle Kroge. -- Havet. -- Det aabne, skumsprøjtede Hav og alle Ansigterne -- Jackson -- Baadsen -- Bump.



Diagelinq

Snorkh

Som i Sovne fornåm jeg, at der var noget galt, noget, der var, som det ikke skulde være, eller noget, der ikke var, som det skulde være -- eller -- naa, jeg sank hen i en Dos, og hvorfor skule det, i Mr. Snorks Baghave, medens Banditterne ringede paa Klokken.



5 Han har well ingen
Skade taekt, professor

No, Sir

Jeg var blevet afleveret stik imod alle Aftaler (det vil jeg gerne pointere), stik imod alle Aftaler var jeg blevet afleveret i „Snorkshome” hos „man père” (dette er kroatisk og betyder min Fader). At den gamle Mand straks lod Husdoktoren tage mig under Behandling, taler til hans ubetingede Fordel.



6 Nū vækker Jackse =
- mand - maj - ah --
- nok -- snart --

Jeg laa, eller lagde, og fabulerede i Vittelse. Heldigvis paa Dansk, for ellers vilde den søde, unge Sygeplejerske maanske have rodmæet. Mit Sprog var jo i min „Somandstid” lidt ramsaltet. Men det var jo altsaa Dansk, jeg undtagelsesvis benyttede mig af, saa derfor beholdt Pigebarnet sin naturlige Kulor.



7 Væk ham ikke
- Mr. Snork --

Den gamle Herre kom nu og da og erkendte sig om mit Befindende. Stakkels gamle Plutokrat, han anede jo ikke, at jeg med Overlæg var flygtet fra hans kærlige Omsorg og langtrukne historiske Udredninger --



8 Ah-ded
var dajligt
- jeg er ombord
- igen --

-- og at kun et Uheld og en slyngolotig Behandling fra Gangsterens Side havde bragt mig tilbage til „Snorkshome” og dets snakkesalige Ejer. -- plabre -- plabre -- plabre! --



9 Hjælp
- der - æ - han

For at spore paa Tryksvarten i disse vanskelige Tider kommer der ingen Tekst under dette Billede.

..SPAARKVINDEN

FRA CADIZ'

Af GUSTAV KRAGH

BENZON hamrede Næven i Bordet.

„Overtro! — Nej, overtroisk er jeg knage mig ikke, det kan I trygt stole paa! Men at der findes visse Væsener mellem Himmel og Jord, saadan som ham, Engelskmanden — hvad er det nu, han hedder — siger, altsaa noget som tørner Skæbnen rundt og laver Brok i Foretagendet, det er sikkert nok. Som for Eksempel Katte!“

Styrmand Møller saa forbavset paa sin Skipper — mente den gamle virkelig det? Derefter kikkede han paa de to andre Skibsførere, den tykke Kaptajn Lund fra „Det Forenede“ og den høje, stille Steenberg fra „Grønlandske Handel“ — nej, de saa lige alvorlige ud alle tre.

„Ja — Katte!“ fortsatte Benzon. „At gaa om Bord, hvor saadan en Fyr lister rundt, gør man een Gang — og saa aldrig mere!“

„Men det kan da ikke være Kaptajns Mening, at et fredeligt lille Væsen som en Kat skulde have nogen som helst Indflydelse paa et Skibs eller dets Besætnings Skæbne?“ spurgte Møller forbavset.

„Om jeg mener det — jo, det kan De bande paa, Styrmand! Har man en Kat med i sit Fartøj, faar man Uheld, Storm eller Modvind, det er sikkert og vist! — Halloj, Jomfru — fire til! — Og nu skal jeg fortælle Jer, hvordan det gik, da vi fik en sort Kat om Bord i gamle NEPTUN.“

Da Hotel VICTORIA's fikse lille Opvarterske havde serveret fire dampende Romtoddyer, og de alle havde smagt paa Drikken, tog Kaptajn Benzon fat paa sin Historie.

„Lad mig se — jo, det var lige efter Verdenskrigens Afslutning, at jeg fik tilbudt en Tjans som Førstestyrmand i „NEPTUN“. Det var ham *Svingbugen*, der var Reder — ja, Du maa i hvert Fald kunne huske ham, Lund? Og da jeg syntes, at det kunde være et meget godt Job, slog jeg til, skønt det var en fæl gammel Vogn paa et Tusind Tons. Skipperen hed Johansen, ikke ham fra „NORDHAVET“, men en Turiner — en sær gnaven Rad; men en god Sømand helt igennem. Andenstyrmanden var lovlig grøn, en ganske rask Fyr; men Søn af Rederen, og det var jeg nu ikke saa glad for.

Naa, jeg passer jo mit Kram og har for Vane ikke at dyppe Tuden, saa længe Solen staar paa Himlen. Det er et godt Princip at ha' — husk det, Styrmand Møller! Vi skulde gaa i Fragtfart paa Middelhavet, og da alt var grejet her, stak vi til Søs. Fint Vejr hele Vejen over Nordsøen og Atlanten, Havet laa saa blankt

som Sortedammen, og først da vi stod ind mod Cadiz, fik vi en Kende frisk Luft fra Afrikakanten.

Ja, I to gamle Drengene kender jo Cadiz; men har De været der, Styrmand?“

„Jo — været der har jeg et Par Gange; men jeg har aldrig sat mine Ben i Byen.“

„Saa har De noget at glæde Dem til, for De kan trygt bande paa, at det er den fineste Plads i hele Spanien, min Gut! Jeg garanterer Dem for, at saa hvide Huse med de nysseligste grønne Altaner, saa røde Druer og sidst, men bedst, saa pragtfulde Kvinder finder man hverken i Malaga, Barcellona eller nogen anden spansk Kystby. Og som de dyrker Venus der — hvad, Lund! Kan Du huske den Aften i Solano?“

„Ho, ho!“ lo Kaptajn Lund og tog sig en god Slurk af Toddyen. „Det var jo der, Du fik det røde Mærke paa Kinden, Benzon!“

„Hvad hører jeg! Er det Din Mening at genere en gammel Kollega? Husk paa, at ogsaa jeg kan hale et eller andet frem, som Du vist helst saa godt stuvet af Vejen i Bunden af Lasten, lille Lund. Men lige meget — Cadiz er nu en dejlig By, og da den gamle ikke gad gaa i Land udover det rent pligtmæssige, stak jeg ind en Søndag Eftermiddag sammen med den unge Bruhn — altsaa Andenstyrmanden. Det var Skipperens Paafund, vel sagtens fordi han ønskede, at jeg skulde vise den unge Mand Byen og tage mig af ham!“

„Det var Du s'gu ogsaa den rette til!“ erklærede Lund.

„Det kan siges, Du! Først gik vi ind i Katedralen — ja, det er nu saadan en Skik, jeg har, for det styrker vældigt paa Moralens, og en solid Moral er svært gavnlige, naar man er paa Tourné i en By som Cadiz. Og der er nu saa kønt i saadan en stor Kirke! Alle Vinduerne var Glasmosaik, altsaa Billeder, lavet af

kulørt Glas og lasket sammen med Blystrimler, og naar Solen lyste gennem dem, saa det noget saa pragtfuldt ud med de mangefarvede Skær, der trængte ind i Kirkerummet. Og Tusinder af Lys i store Kroner var firet ned fra Loftet, det var en hel Rigning at se paa! Men det flotteste var nu ligegodt alle disse store Sølv- eller Guldkar, Fade og Kander — ja, kanske var de kun forgyldte, det er jo muligt, og alle Krusifikserne eller hvad det nu er, de hedder, der stod opstillet paa de mange Altre i Kirken. I den Retning er Katolikkerne ligegodt et Slag stivere end vi — og det er de ogsaa med deres Præster. Kors i Fløjknappen — hvor der var mange af dem! Baade store og smaa, tykke og tynde, unge og gamle!

Da vi nu havde staaet lidt og set os om, begyndte en Præst at messe henne ved Hovedaltret. Det lød ikke kønt, for han var gammel og snøvlede; men der var et helt Kor af Messedrenge, som svarede ham, og de havde vel nok Stemmer! Pludselig falder saa hele Synagogen paa Knæ — og som de pæne Mennesker vi var, rasler vi naturligvis ogsaa ned og ser andægtige ud. Mens vi nu knælede der, opdagede vi hurtigt, at de ikke alle laa og bad, selv om nogen af dem snøvlede med og slog Kors for sig — nej, de fleste smaa-snakkede og lo, som om Præstens Messeri og Stedets Hellighed slet ikke ragede dem. Og saa er det, at jeg til min store Forbavselse mærker en lille, blød og varm Haand pille ved min store Næve og liste noget i den, mens samtidig en sød, ungdommelig Stemme hvisker: „*Take it, Sennor, please!*“ Naa, jeg tog naturligvis det, der var — et lille Kort, og saa kikkede jeg forsigtigt til Siden for at se, hvem det kunde være, der gjorde saadan en Tilmærkelse til mig, endda midt under Messen. Og hvad ser jeg! Den nydeligste unge Seniorita, som med bly, nedslagne Øjne ligger og beder til Jomfru Maria, eller hvem det nu er, hun henvender sig til. Jeg blev ganske forbavset, kikkede mig atter om, for jeg kunde jo ikke tro, at det virkelig var hende, der havde stukket mig det lille Kort i Haanden; men det kunde umuligt være en anden. I det samme rejste de alle sig op igen, vi fulgte naturligvis Trop, og samtidig saa jeg paa hende — og hun paa mig. Uha, sikken et Blik, hun stak mig; men straks efter slog hun Øjnene ned og trippede ærbart ud af Kirken.“

„Og I efter hende — fuld Kraft paa, hvad?“ spurgte Lund interesseret.

„Aldeles ikke! Min Opgave var at tage mig pænt af den unge Mand og vise ham Byen, saa jeg puttede Kortet i Lommen og gik lige den modsatte Vej.“

„Benzon —“ sagde Kaptajn Steenberg alvorligt. „efter mit Kendskab til Dig forekommer det mig, at Du vist ikke helt holder Dig til Sandheden!“

„Naa ikke? Jo ser Du, gamle Ven, fejlfri er jeg naturligvis ikke — —“

„Absolut ikke!“ afbrød Lund.

„Lige saa lidt som nogen af Jer andre, det er sandt og vist; men Løgn hører i hvert Fald ikke med til mine Svagheder.“

„Det har Du Ret i, ho, ho! Det er s'gu snarere en af Dine stærke Sider!“ riposterede Lund leende.

Benzon rejste sig.

„Maa jeg saa bede mig fritaget for Jeres generende Afbrydelser! Tror I, at jeg fylder Toddy paa Jer, for at I skal genere mig og ødelægge min belærende og absolut sandfærdige Historie, hvad? Drik ud — bestil een til og hold saa Jeres Flab lukket, mens jeg har Ordet.“

„Sæt Dig ned, Benzon, og lad være med at gøre saa meget Vrøvl. — Jomfru, fire til! — Vi maa vel ha' Lov at spørge, skulde jeg mene?“ svarede Lund.

„To Idioter kan knage mig ogsaa spørge om mere, end een kan svare paa,“ brummede Benzon, idet han satte sig. „Men lige meget, naar vi har faaet sat Smag paa den nye *drink*, skal jeg gaa videre.“

Opvartersken kom med det bestilte, Herrerne hilste og drak. Og saa fortsatte den gamle Skibsfører:

„Ja, vi lod altsaa Pigebarnet sejle sin Kurs, og jeg begyndte at trave rundt i Byen med Andenstyrmand. Først var vi henne at se paa Tyrefægtning, skønt det nu ikke er noget for os Nordboere. Man gaar hen og glor paa det, sidder i Solen og sveder, blot fordi man er i Spanien og synes, at man bør se saadan en Forestilling; men jeg tror, at de fleste af os nøjes med at ha' været der een Gang. Jeg for min Part kalder det for et modbydeligt Dyrplageri! Det syntes Bruhn ogsaa, og derfor stak vi snart af og fandt et lille Værtshus i den gamle Bydel, hvor vi saa paa Folkelivet og tømte en Flaske Malaga. Det var meget fornøjeligere end Tyrefægtningen. Saa travede vi rundt i nogle flotte Anlæg med Palmer og den Slags tropiske Træer, faldt ogsaa ind i et Konditori, hvor vi drak tør Sherry og spiste Kager, uhm! Dejlige Kager, kan I tro — naar blot man ikke valgte forkert og snuppede nogle af dem med hakket Kød og Fisk i! Men nu vidste jeg egentlig ikke, hvor vi skulde trave hen, for der var endnu en Times Tid, til vor Baad kom ind. Og saa er det, at jeg husker paa Visitkortet, Pigen stak mig. Jeg halede det frem og viste Bruhn det — naada, hvor han fattede op! „Der maa vi hen,“ forlangte han, „hvorfor Pokker har De gaaet og gemt paa det?“ „Naa-aa, det var jo Mening, at jeg skulde vise Dem lidt rundt og passe paa, at De ikke kom paa gale Veje!“ svarede jeg; men saa grinte han blot, slog mig paa Skulderen og sa', at det jo netop var en enestaaende Lejlighed til at studere Folkelivet — og det kunde jo siges! Han var ikke til at styre, og saa tænkte jeg, at det dog var bedre, om jeg gik med, end at han skulde ture paa Eventyr alene. Vi lettede og satte Kurs efter Gaden, hvor Pigebarnet boede, spurgte os for og naaede ogsaa Huset, som var hvidkalket, havde grønne Vinduesjalousier og Døre, Altaner med Blomster og fuldstændig lignede de andre Huse i Nærheden. Døren var laaset; men jeg slog et ordentligt Slag med Dørhammeren, og det lokkede en ung Pige frem. Jeg viste hende Kortet, hun smilede

imødekommende, lukkede os ind og viste os hen til en Dør, som hun aabnede for os.

Nu havde vi jo ventet at se den lille søde Senorita og muligvis et Par at hendes Veninder — men hvad saa vi? Den hæsligste gamle Pulverheks med Underbid og kraftigt sort Overskæg — uha! Hun sad i en Sofa, rigget ud i sort Silke og med denne høje Kam i Haaret, som I ved, at alle Spanierinder render om med — og tænk saa bare! Foran hende laa paa et Bord en kulsort Satan af en Kat!

Vi gloede — Heksen grinte og slog ud med Haanden; men Andenstyrmand havde faaet sig et ordentligt Chok, han rykkede mig i Ærmet og hviskede, at vi skulde slaa Bak og liste af — det fæle Syn havde helt taget Modet fra ham.“

„Det var vel nok en Afbreuder!“

„Det kan siges, Lund; men jeg lader mig nu ikke saadan brænde af, saa jeg sagde til Bruhn, at naar vi endelig engang var kommet, saa skulde vi ogsaa ha' noget ud af det.. Og dermed stak jeg Kortet op i Næsen paa Donnaen og spurgte: „Comprendo?“ „It's all right, Sennor! Donna Raquel it's me!“ svarede hun og snupede Kortet.“

„Det forekommer mig at kunne kaldes falsk Reklame, Benzoni!“ bemærkede Steenberg.

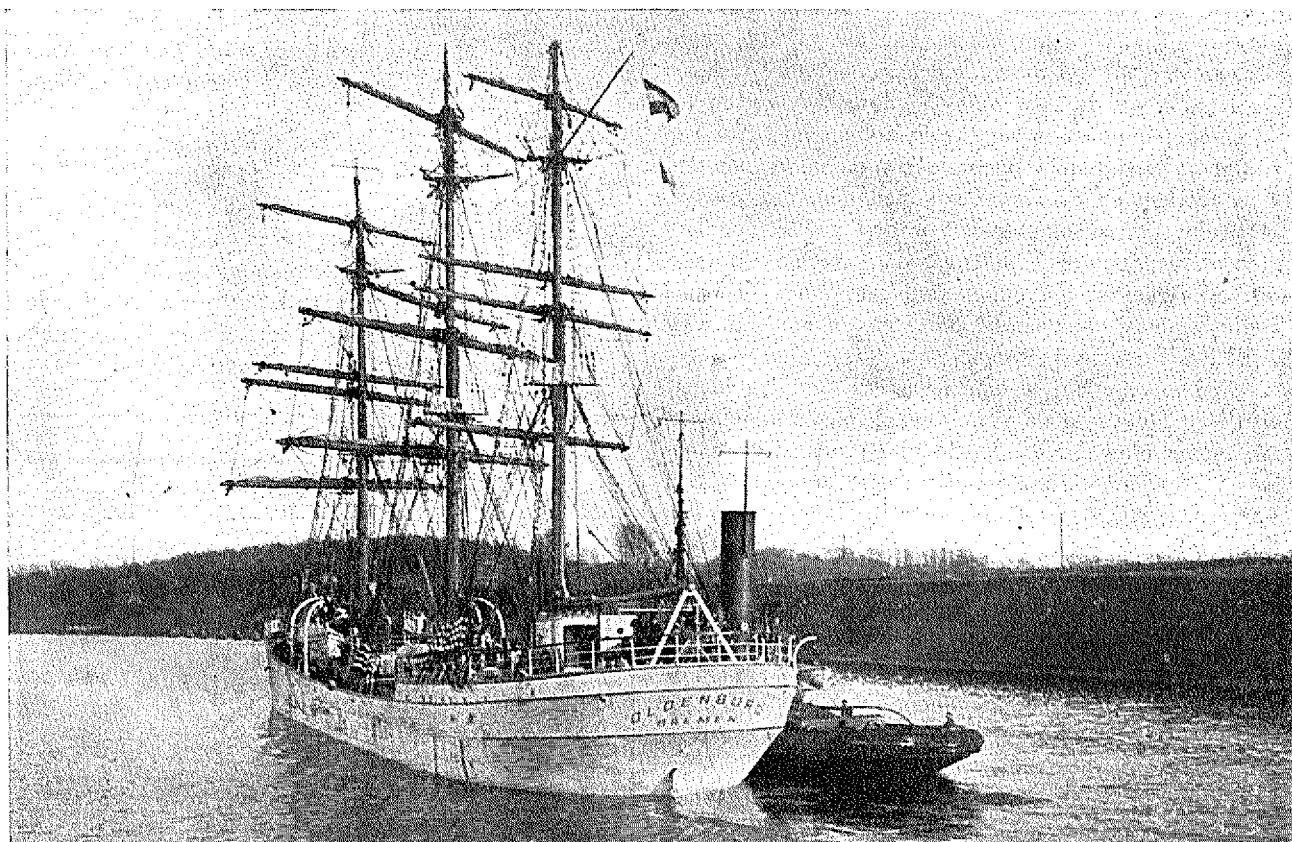
„Akkurat! Og det sagde jeg ogsaa til Heksen og forlangte, at hun skulde komme frem med Pigen. Men saa begyndte hun at bakke op paa helt godt Engelsk

og fortalte, at hun var en meget berømt Dame, Professorinde i at spaa, og at hun kunde læse vor Fremtidsskæbne i vore Hænder. Det kostede kun ti Pesetas, og hvad hun kunde fortælle os var evig Sandhed, og hun havde Gang paa Gang været hentet for at spaa de mest betydende Mænd i hele Spanien og saa videre. Hun var næsten ikke til at stoppe, og da ingen af os havde været spaaet før, blev vi enige om at tage Chancen og med godt Humør glemme Skuffelsen over at være blevet narret. Jeg stak først Næven frem, hun stirrede længe i den, smilede fælt og bad saa om at maatte se Bruhns Haand. Men da hun blot et Øjeblik havde studeret den, blev hun helt alvorlig, slap Haanden og sagde saa til os, først henvendt til mig og derefter til Bruhn: „Jer, Sennor, vrager Døden ved min Kat; men Jer, Sennor, tager Døden med min Kat!“

„Det var da Pokker til Spaadom!“ udbrød Lund.

„Det lyder næsten som et Orakelsvar!“ tillod Møller sig at bemærke.

„Netop, Styrmand! Et helt Orakelsvar. Og Bruhn grinte jo godt af det og sagde, at hans gamle Tante kunde lave en meget bedre Spaadom og det endda ganske gratis. Jeg tog det naturligvis ogsaa som en Spøg, for vi var jo fornuftige Søfolk; men alligevel kunde jeg ikke lide, at han saadan gjorde Grin med det. Man skal holde sig fra den Slags Narrestreger og aldrig male Fanden paa Væggen. Men Bruhn var ikke tilfreds, han forlangte at se den unge Pige, og



»Oldenburg« af Bremen med nedfired Rig i Kielerkanalen.
Indsendt af E. Lindahl, Skotterup.

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn
53 Filialer og Kontorer i Provinsen



HANDELSBANKEN

saa fortalte Heksen ham, at Pigen blot var en Agent for hende og havde til Opgave at skaffe hende Kunder. Vi betalte nu Spaakvinden, og jeg vilde til at gaa; men saa fandt Bruhn, den gale Rad, paa, at han vilde købe Katten! En fuldstændig aandssvag Idé, og jeg protesterede naturligtvis kraftigt, for sikken en Ballade, der vilde blive, hvis vi kom slæbende med den, og desuden kan jeg for min Død ikke fordrage Katte! Men nu blev Bruhn stædig — han vilde ha' den fordømte Kat, for, som han sagde, hvis Døden skulde ramme ham sammen med Katten, saa var det jo nok saa rart at ha' den i Nærheden af sig! Det kunde siges — og han var jo Rederens Søn, saa jeg lod ham faa sin Vilje. Kvinden havde ikke det mindste imod at sælge Dyret, og Bruhn fik den saa for tolv Pesetas. Og Katten, det lumske Kræ, havde øjensynlig heller ikke noget imod at skifte Ejerskab, den sad nok saa yndigt og spandt paa Bruhns Arm, da vi travede ned mod Havnen og gik om Bord med den. Jeg tænker, at Bruhn har snakket godt for den gamle, for han gjorde ikke Spor af Vrøvl over den nye Skibskammerat, og Arbejdet gik sin sædvanlige Gang. Vi laa i nogle Dage og tog Last, og da vi var blevet klar, stod vi til Søs for at gaa Strædet ind.

Men nu var Vejret ikke mere saa fint, det blæste op til en Storm, og da vi var naaet ind i Middelhavet med Kurs efter Malta, havde vi en ordentlig Ryger lige i Snuden. Vi har jo alle været ude for haardt Vejr; men jeg skal love for, at den Omgang var den skrappeste, jeg endnu har taget. Det blæste, saa at syv gamle Kællinger ikke kunde ha' holdt et Kasteskaft op mod Vinden, og jeg regner det for et Under, at gamle „NEPTUN“ kunde holde til det; men den klarede sig stolt. Det gjorde jeg imidlertid ikke — til alt Held for mig! Som jeg staar oppe paa Broen og lægger Kortet ind i Mappen, ser jeg tilfældig, at Katten springer op ad Trappen. Nu kunde jeg jo ikke døje det Bæst og skulde altid kyse efter den. Det gjorde jeg ogsaa nu; men i det samme tager „NEPTUN“ en ordentlig Overhaling, jeg mister Balancen, falder, tørner haardt mod Foden til Maskintelegrafren

og slaar mig saa nederdrægtigt, at jeg ikke kan rejse mig op. Rorgængereren kalder Hjælp til, og saa slæber de mig ned om Læ med Hoftens brækket! Og da det vilde tage mindst et Par Maaneder at faa mig paa Højkant igen, blev jeg smidt i Land i La Valetta og lagt paa Hospitalet der! Det var et fordømt Uheld. mente vi alle, og jeg først og fremmest; men jeg skulde blive klogere! For I maa vel indrømme mig, at Katten var Aarsag til den Ballade?“

„Hvorfor Pokker skulde Du ogsaa kyse af Katten, Benzon? Det kunde Du ha' ladet være med, saa jeg mener altsaa, at det var Din egen Skyld, at Du kapsejdede!“ svarede Lund.

„Sludder og Vrøvl — vel var det Katten! Havde den ikke været om Bord, havde jeg vel heller ikke kunnet jage efter den! Men lige meget, jeg laa godt der i La Valetta, og „NEPTUN“ fortsatte sin Rejse uden Førstestyrmænd — han var godt gal, den gamle Turiner; men der var jo ikke noget at gøre ved det. Og saa laa jeg og spekulerede paa denne Spaadom — „Hvordan var det nu, den lød?“ afbrød Lund.

„Hun sa' til mig: „Jer, Sennor, vrager Døden ved min Kat,“ og til Bruhn: „Jer tager Døden med min Kat,“ og I kan tro, at det kom til at passe! Katten var Aarsag til, at jeg kom til Skade — og „NEPTUN“ kom ud for en Storm igen og gik ned med Mand og Mus — og Katten!“

„Det var som hare — ja, jeg kan huske, at den forsvandt i Middelhavet, det er rigtigt nok!“

„Det gjorde den, Steenberg, og den eneste, som undgik den Skæbne, var Jens Andreas Benzon her. Og saa kan I jo spekulere over mine Ord om, at en Kat om Bord i et Skib betyder Uheld eller fordømt Vrøvl!“

„Det skal nok passe! Tak for Historien, gamle — lad os drikke ud, saa faar vi en Omgang til!“

„Ellers Tak, Steenberg; men det gør vi ikke. Vi har faaet et Glas til hvert Ben, saa vi kan holde Kursen ret, og det er tilstrækkeligt — husk paa, at jeg har Ansvaret for min nye Styrmænd. Nu betaler Lund og jeg de to Omgange, og saa kan Du jo stikke Pigen en Daler i Drikkepenge. Skaal i Skibet!“

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Grundlagt 1889

FALMOUTH

FOR ORDRE

AF BØRUP SØRENSEN

DA Barken „Mashona“ efter et Par Dages Rejse fra Falmouth ankom til Rotterdam, gled den majestætisk, med sin høje Rig og hjulpet af en Slæbedamper, op langs Kajen. Sejlene blev, under Forventningen om Landlivets Glæder, med Skæmt og muntre Tilraab for sidste Gang beslaaet og Skibet godt fortojet.

Store Sam, hvis Navn i Virkeligheden var Samuel, havde været om Bord i „Mashona“ i to Aar og havde derfor den ret pæne Sum af 100 Pund Sterling tilgode.

Kaptajnen, som om Aftenen kaldte Mandskabet agterud for at udbetale dem deres Tilgodehavende, saa prøvende paa Sam.

„Nu skal du vel i Land i Aften, Sam, og gøre Byen usikker, kan jeg tænke?“ spurgte han og gav Sam Pengene.

Sam skrev under paa Kvitteringen og stoppede langsomt Pengene i Lommen, hvorefter han med Hænderne glattede ned ad sit nyvaskede Landgangstøj.

„Jeg har tænkt paa at rejse hjem til Norge og besøge Slægt og Venner, Hr. Kaptajn,“ svarede han. „Jeg skrev fra Falmouth hjem til min gamle Mor, at hun kunde vente mig om faa Dage.“

„Det var Ret, Sam!“ udbrød Kaptajnen. „Du gør din Nation Ære; men skulde du nu alligevel ikke hellere lade nogle af alle de Penge blive om Bord i Aften. Rotterdam er en farlig By.“

Sam brystede sig og mente, at han var stor nok til at passe paa sine egne Penge.

„Ja, Størrelsen er der ikke noget i Vejen med,“ sagde Kaptajnen ligesom tøvende. „Men glem nu ikke at købe din Billet først, Sam, inden du gaar ud og slaar i Bordet.“

Sam lovede, at han skulde nok huske at købe Billetten, hvorefter han sammen med Resten af Mandskabet gik i Land for at se, hvordan Hollænderne teede sig. Næste Dag vilde han komme om Bord, pakke sit Tøj og derpaa ekvipere sig til Rejsen. Det var 10 Aar, siden han sidst havde været hjemme, saa han skulde jo helst, selv om han kun var en almindelig Sømand, se lidt ordentlig ud.

Det var som en Flok løsslupne Skoledrenge, der væltede ned ad Landgangen. En skulde besøge en gammel Bekendt i den Gade, og en anden kendte en

Pige i en anden Gade; men et var fælles for dem alle, at de skulde ud og more sig, koste hvad det vilde. De langvarige Storme rundt Kap Horn, hvor Besætningen i Ugevis ikke havde været af de vaade Klæder, var glemt. Lygterne i Byen blinkede, og Glæderne vinkede, og Pengene laa endnu sikkert velbevarede i Lommen.

Sømandspræsten, som kom om Bord straks, da Skibet fortojede, havde gæstfrit inviteret alle Mand til en hyggelig Aften i den skandinaviske Sømandskirke, som laa tæt ved

Havnen. Der var Bøger og Blade at læse i, og Bestyreren, som den Aften var ansvarlig for Underholdningen, vilde fortælle Eventyr til fælles Opbyggelse. De lovede alle at komme; men med Skam at sige udeblev de fleste. Nogle kunde ikke afse Tiden og andre mente, at det var bedre selv at opleve Eventyret. Til Sams Ros skal dog siges, at han og en Kammerat fra Skibet troligt mødte. Det kunde da ikke skade at kikke indenfor, og Aftenen var endnu i sin Vorden. Klokkeren var ikke mere end 7.

Der var ikke mange i Salen, og Bestyreren, en ældre surøjet Kapellan, stod paa en Forhøjning og fortalte et fortræffeligt Eventyr om „en klar Vinternat, naar Solen og Stjernerne skinner, da kan vi sige, at vi faar høre Klokkelyd ifran det sunkne Veneda.“

„Hvad er'et han siger,“ hviskede Sam og traadte Kammeraten over Tærerne. Denne gloede dumt og kikkede sig ængsteligt om.

„Mon det ikke er Midnatssolen, han mener?“

Sam trak Vejret dybt.

„Det kan hænde,“ sagde han stadigt hviskende.

„Men hvad er Veneda for noget?“

Kammeraten sad lidt og betænkte sig, medens Kapellanen vrøvlede videre.

„Det er vist en By, der er sunket et Sted oppe i Østersøen,“ svarede han, „skal vi ikke gaa?“

Sam kikkede længselsfuldt hen mod Døren.

„Det gaar ikke,“ hviskede han. „Det vil vække Opsigt. Vi bliver nødt til at vente, til han er færdig.“

Der lød et dybt Suk fra Kammeratens Side, og Sam hørte ham rasle med Pengene i Lommen.

Da Bestyreren en Time senere blev færdig med at fortælle, løb Sveden ned ad Ansigterne paa begge Sømændene. De klappede dog pligtskyldigt, da Fortælleren med et smilende Ansigt tilkendegav, at han var færdig.

„Nu eller aldrig!“ udbrød Sam og styrede med den anden i Hælene mod Udgangen.

Bestyreren kom dog først og foreslog Sam, at de skulde spille et Parti Dam. Klokkeren 10 vilde der blive serveret Te, og desuden vilde maaske Præsten selv komme og holde en lille Andagt inden ret længe.

Sam maatte sno sig som en Aal for at slippe frelst ud af Kniben, men lovede at komme igen senere.

De skulde bare besørge nogle Breve og gøre et Par mindre Indkøb.

Da de kom ud paa Gaden, bandede Sam i Stilhed. „Det er den værste, jeg længe har været paa!“ udbød han og kaldte paa en Taxa. „At tænke sig at sidde med 100 Pund i Lommen og høre den gamle Nisse vrøvle om sunkne Byer.“

Sam mistede senere sin Kammerat i Forvirringen, da han var i Færd med at rydde et Værtshus; men det betød intet, han var til at finde igen næste Morgen tidlig, naar de eventuelt mødtes i Kasjotten.

Til sin Forbavelse fandt Sam dog sin Lidelsesfælle fra Sømandskirken sammen med flere andre fra Skibet, da han traadte ind over Dørtrinet til Café „Falmouth for Ordre“. Et Brøl af Begejstring hilste ham Velkommen, og han følte sig snart hjemme i det glade Lag, hvorefter friske Drikkevarer blev ordret.

Paa en lille Tribune i Baggrunden af Lokalet var der Optræden af Sangerinder, endogsaa en stor Jamaica Neger fra et af Skibene i Havnen gav sit Bidrag med en amerikansk Negersang, hvilket vakte vild Jubel. Enhver af Gæsterne kunde gaa op paa Tribunen og synge, paa hvilket Sprog han havde Lyst. Salen var stuvende fuld af Gæster af begge Køn, der som en kær Familie morede sig. Alle Sprog blev talt og forstaaet, endogsaa et Par Kinesere i blaa Natskjorter manglede ikke.

Indehaveren af Etablissementet sad som en fed Sultaninde bag Skænken og indkasserede Pengene, efterhaanden som Tjernerne hentede deres Bestillinger, og engang imellem maatte en eller anden af Sømændene ned i Kælderen og dreje paa Haandtaget til Vacuum-pumpen, saa der kunde komme højt Skum paa Øllet.

Da Sam omsider var naaet til Toppen af Lystighedens Stige, gik han under Klapsalver op og sang „Belle Mashona“. Bifaldet bragede gennem Salen, da han var færdig, og Drikkevarerne flød i Strømme.

Men paa samme Tid forduftede Forstanden langsomt og sikkert. Sømændene havde hver en Pige paa Skødet, naar de da ikke netop dansede paa den knapt afmaalte firkantede Danseplads midt i Lokalet.

En ret smuk, men trivelig Hollænderpige hang om Halsen paa Sam og hviskede ham kælnø Ord i Øret. Hendes Elskov var stor og gik i Retning af Ægteskab. Sam var Godmodigheden selv og fandt sig tappert i alt fra hendes Side. Han kunde dog, selv om han var kraftigt engageret, ikke holde Øjnene fra en meget smart ung Pige, som uberørt af de muntre Søfolk med en overlegen og fornem Værdighed sad alene ved et lille Bord i Selskab med et Glas Grenadine, som hun af og til nippede til. Hun var rank som et Lys og sirligt paaklædt i en velsyet og fiks Jaket. Hun værdigede ikke Sam et Blik, men smilte engang imellem diskret, naar et eller andet morsomt foregik oppe paa Scenen.

„Pokker til Unge,“ tænkte Sam og læssede sin digre Dame ned paa en Stol ved Siden af for bedre

at kunne betragte Grenadinepigen fra den rette Synsvinkel.

Hun syntes ikke at passe til Omgivelserne i det Værtshus og var maaske kommet ind ved en Fejltagelse; men smart saa hun ud. Pludselig løftede hun med en graciøs Bevægelse lidt op i den korte Kjole og ordnede noget ved sit Strømpebaand, medens hun afslørede et velformet og pragtfuldt Silkeben, der endte i en lille sort Laksko.

Den hele Manøvre varede kun et Øjeblik og blev ikke bemærket af ret mange; men Sam havde set nok, han snappede efter Vejret, medens hans Øjne stod paa Stilke. Saa megen fuldendt Skønhed havde han aldrig før set paa en Gang.

„Himmel og Hav!“ stønnede han og slugte Pigen med Øjnene, „der var vel nok Charme i Læggene.“

Aarsagen til Sams ubeherskede Beundring saa uinteressert den anden Vej, medens hun skødesløst rørte Isstykkerne om i sit Glas.

Sam saa og hørte intet mere, kun den skønne Ubekendte var i hans Tanker. Skulde han gaa over og præsentere sig? — Nej, det gik sikkert ikke. Hun vilde rimeligvis give sig til at skriges højt og maaske kalde paa Værten, og han ønskede ingen Scener. Nu rettede hun med opløftede Arme lidt paa sin Nakkefrisur, og Sam anede en Venusskikkelse inden for Jaketten. En pludselig Indskydelse fik hende til at vende Hovedet, og fra de halvt tillukkede lange mørke Øjenvipper sendte hun Sam et sidelæns og halvt haanligt drillende Øjekast. Sam gjorde Tilløb til et Smil, men hun drejede sig majestætisk om i Stolen og gav ham en kold Skulder. Ved den Tid stønnede Sam højløyd af Hjerteve og saa med mørke Miner paa Glasene paa Bordet foran sig.

„Gi'er du ikke en lille en til, Skattemand?“ spurgte Pigen, som sad ved Siden af Sam. Hun var allerede halvt beruset og lagde besnærende sine bare Arme om hans Hals, mens hun af bare Kedsommelighed slikkede ham i det ene Øre.

Sam vaagnede op af sine Drømmerier og tørrede med et rødternet Tørklæde Fugtigheden af sin Kind. Kammeraterne paa den anden Side af Bordet havde travlt med deres Piger og skraalede af fuld Hals med paa et Omkvæd.

„Jo min Pige!“ svarede han og befriede sig for hendes hede Favntag. „Bestil hvad du vil have, Far betaler.“

Det elektriske Piano buldrede netop en populær Valsemelodi af, og flere af Gæsterne var allerede paa Gulvet med deres Partnere.

Jul paa Havet 1941 kan faas

De af vore Læsere, det ikke er lykkedes at faa „Jul paa Havet“, kan nu købe dette ved Henvendelse til Ekspeditionen, Gl. Mønt 39, Telefon Central 9822 og Byen 8040.

„Den som intet vover, intet vinder,“ tænkte Sam og rejste sig resolut op og gik over og inklinerede for sit Hjertes Dronning. Denne kikkede forbavset op og saa paa Sam, der i sin Forlegenhed gentog Tilbudet. Det forekom ham, at han saa en Anelse af et Smil om hendes udtrykfulde Læber, mens hendes Øjne lig to Pragstjerner prøvende forsøgte at granske hans skumle Hensigter.

„Sæt dig ned, dumme Dreng!“ hviskede hun paa Engelsk med ganske let Accent. „Vi behøver ikke at danse, du vækker Opmærksomhed ved at staa der.“

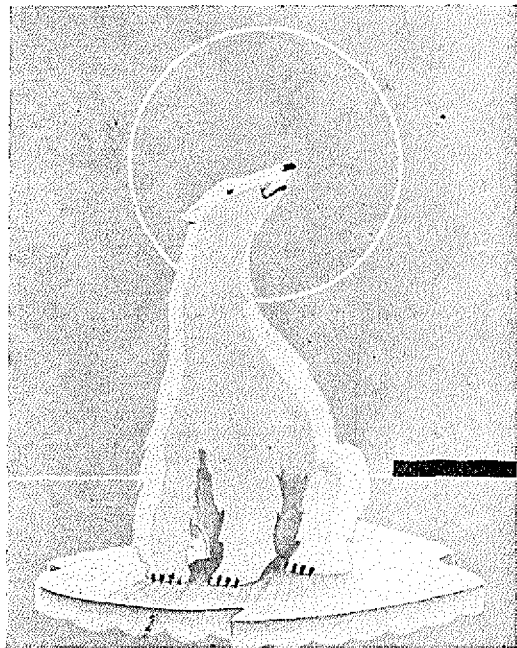
Sam vilde knapt tro sit store Held og satte sig hurtigt paa en tom Stol, hvorefter han vinkede til Tjeneren.

Ved Midnatstid, da Uret paa Raadhuset lod sine Klokketoner lyde ud over Byens mange Kanaler og Broer, forsvandt Sam, som nu var i den syvende Himmel, ubemærket ud paa Gaden med sin Elskede.

Der var Liv og Travlhed paa Kajen allerede fra den tidlige Morgen. Stevedoren, som skulde losse „Mashona“s Last, var i Færd med at mønstre sine Arbejdere og fordele dem paa Skibet og i Land.

Paa Dækket gik Tømmermanden og en Matros rundt med en Hammer og bankede Kilerne af Lugekarmene, for at Losningen kunde komme i Gang. Kaptajnen, som endnu ikke havde været i Land, sad paa Lønningen ved Falderebet med Ryggen lænet op ad en af Vantskruerne fra store Røjl-Stag og røg paa sin Shagpipe. Styrmanden stod med begge Hænder i Lommerne og betragtede med Ærgrelse sit pæne Skib, hvor den vante Orden og Sirlighed var som bortblæst.

Folkene kom langsomt drivende om Bord, enkeltvis eller i spredte Grupper. Der var ikke den Fart over



dem, som der havde været Aftenen i Forvejen. De saa trætte og udslidte ud efter Nattens Svir, og flere tog sig med Hænderne op til deres værkende Hoveder.

„Det er et kønt Menageri at faa om Bord,“ bemærkede Styrmanden til Kaptajnen, „nogle af dem kan daarligt kravle op ad Landgangen. Al Orden og Disciplin synes at forsvinde, saasnart man kommer til Land.“

„Ja, Styrmand, det samme gentager sig Gang paa Gang,“ svarede Kaptajnen roligt. „Men Haanden paa Hjertet. Har vi andre været bedre i vore unge Dage? Det har været en lang og haard Rejse, saa jeg synes, vi skal fare lempeligt frem foreløbig.“

Sam kom pludselig til Syne imellem Arbejderne. Han saa medtaget ud og styrede med vakkende Skridt mod Landgangen.

„Naa, Sam!“ udbød Kaptajnen, som forlængst havde gættet Forholdet. „Fik du saa købt Billetten?“

Sam, der virkelig præsterede det Kunststykke at springe ned paa Dækket uden at falde, saa skamfuld ned mod sine Skonæser.

„No, Sir!“

Kaptajnen smilede og blinkede med det ene Øje til Styrmanden, som interesseret stod og saa til.

„Ja ja, Sam!“ fortsatte han med en faderlig Mine, „men det kan vel naaes endnu?“

Sam saa undvigende paa sin Chef. Det kneb aabenbart at faa det sagt. Paa en Gang tog han Mod til sig.

„Jeg er blevet plyndret for hver en Skilling, Hr. Kaptajn.“

Kaptajnen sad lidt og studerede Fænomenet Sam, der som en anden Forbryder stod for sin Dommer.

„Og nu ønsker du selvfølgelig at blive om Bord og gøre en Rejse til, kan jeg tænke?“

„Yes, Sir!“

Lad os indbinde

Vikingen

for Dem

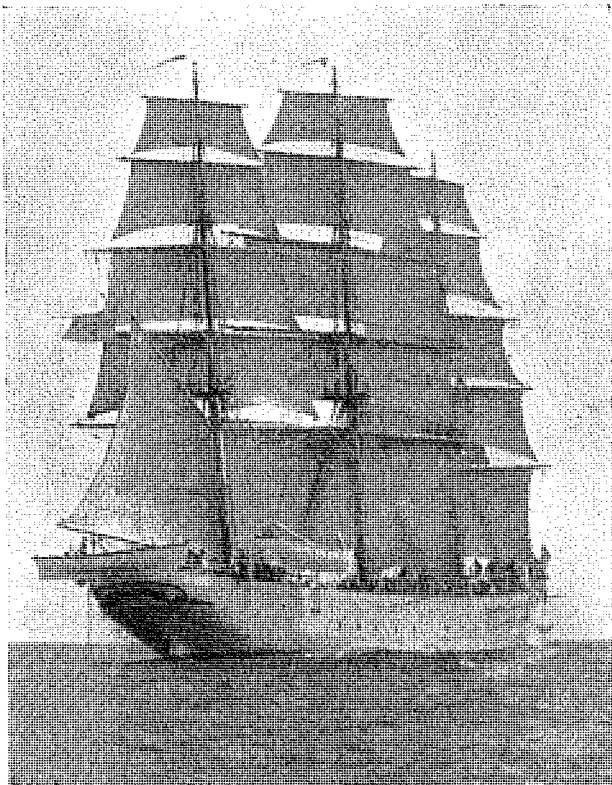
Pris: Kr. 750

De i Aarets Løb udkomne
Numre kan faas

VIKINGEN's Ekspedition

Gl. Mønt 39 · København K.

Telf. Central 9822



Svensk Skoleskib „Chapmann“.
Indsendt af E. Lindahl, Skotterup.

„Hvad hed hun?“ spurgte Kaptajnen videre og bad Styrmanden om en Tændstik.

„Falmouth for Ordre!“ svarede Sam sløvt og trak paa Skuldrene.

„Vrøvl! — Jeg mener Pigen.“

„Naa, Pigen!“

Sam tog sig til sit værkende Hoved.

„Constance tror jeg, hun hed.“

„Hm! — — Ingen Efternavn?“

„Det ved jeg ikke,“ svarede Sam. „Hun boede i No. 4, men jeg kan ikke huske Gadens Navn.“

„Du er vel nok vellykket!“ udbrød Kaptajnen og rynkede Panden. „Gaa forud og skam dig.“

Sam luskede derefter forud som en vaad Hund og gik straks i Gang med at skrive et Brev hjem til sin Moder, at han paa Grund af indtrufne Omstændigheder alligevel ikke kom hjem denne Gang, men han haabede at til næste Aar, o. s. v.

„Det kan man da kalde for en Bondenat med Resultat,“ grinede Styrmanden, da Sam var gaaet. „Søfolk trænger til Opsigt baade om Bord og i Land.“ ... Han betragtede kritisk sine Knoer og skævede derpaa til Kaptajnen. „Det er Synd for alle de mange Penge.“

„Det er mere Synd for hans Moder, som nu vil faa en stor Skuffelse, naar hun hører, at Sam alligevel ikke kommer,“ svarede Kaptajnen og bankede eftertænksomt sin Pibe ud. „Hvis nogen spørger efter mig, Styrmand, saa er jeg til at træffe om et Par Timer oppe hos Mægleren. Jeg tror, jeg vil gøre et Forsøg paa at skaffe Sam nogle af hans Penge igen.“

„Det er et haabløst Foretagende,“ mente Styrmanden. „Jeg kender Rotterdam fra mine unge Dage.“

Kaptajnen svarede ikke, men gik ind og klædte sig om, hvorefter han gik i Land.

Ved Middagstid, da Sam var paa Vej ned ad Landgangen med Brevet, han havde skrevet, i Haanden, løb han paa Kaptajnen der kom om Bord.

„Et Øjeblik!“ udbrød denne og tog Sam i Armen. „Du er mere heldig, end du fortjener at være, gaa lige op paa Politistationen. De har faaet fat i Pigen, og de fleste af dine Penge er i Behold.“

Sam stak Brevet i Lommen og løb, efter at han i hastige Ord havde takket Kaptajnen.

„Naa, skal Sam saa gøre en Rejse til med Skibet?“ spurgte Styrmanden, da han og Kaptajnen om Aftenen sad i Kahytten og spiste.

Kaptajnen rørte tankefuldt om i sin Tekop.

„Det menneskelige Sind er svært at granske, Styrmand,“ sagde han og smilede. „Da Sam saa Pigen staa og græde oppe hos Politiet, ynkedes han over hende og fortalte, at han ikke var blevet bestjaalet. Det hele var en Misforstaaelse. Han havde foræret Pigen alle Pengene. Derefter var han og Pigen fulgtes hjem fra Stationen som de bedste Venner.“

Styrmanden sad som lamslaet.

„Han er den største Idiot, jeg nogensinde har set!“ udbrød han og slog i Bordet.

Kaptajnen morede sig over Styrmandens Vrede.

„Idiot tror jeg ikke, han er,“ svarede han stille.

„Men han er den bedste Sømand, vi har ombord i Skibet, og samtidig et dumt Asen, naar han er i Land.“

„Saa bliver han vel ombord i Skibet?“ spurgte Styrmanden. „Nu da han ingen Penge har til at rejse hjem for.“

„Nej, nu rejser han netop hjem!“ svarede Kaptajnen og saa paa Styrmanden.

„Hvorledes skal det forstaaes, hvad med Billetten?“

„Den har jeg allerede købt til Sam,“ svarede Kaptajnen. „Da de kom hjem i Pigens Logi, blev hun saa taknemmelig over sin Løsladelse, at hun gav Sam alle hans Penge igen og ønskede ham god Rejse.“



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

Havets tobenede

Af Chr. Christiansen

Hjæner

SØRØVERI har været drevet lige saa længe, som Skibsfarten har eksisteret, og indtil Midten af forrige Aarhundrede fulgte disse Havenes Hjæner troligt med i Skibsfartens Udvikling. De fleste større Koffardiskibe var da ogsaa udrustet som Krigsskibe, havde store Besætninger, og da mange af Folkene havde gjort Tjeneste i en eller anden Krigsmarine og forstod at haandtere baade Vaaben og Skyts, blev der ofte udkæmpet veritable Søslag mellem Handelskibe og Sørovere. Begge Parter vidste, at Døden var de overvundne vis. Blev en Søroverskude entret, blev hver eneste af dens Besætning omgaaende hængt, og derfor var deres Motto ogsaa: „Det er bedre at dø som Mænd end at dingle under Raanokken som Hunde.“

I Midten af forrige Aarhundrede fik man Bugt med Søroveriet i Middelhavet. Det var Algier, der var den førende Stat paa dette Omraade, og en forenet Flaade fra forskellige af Evropas søfarende Nationer blev sendt derved. Skibscheferne havde Foræring med til Deyen (Sultanen) og Ordre til at forhandle med ham først og søge at faa ham til at opgive Røveriet. Vilde han ikke det, skulde de bruge Magt. Danmark var ogsaa repræsenteret, Chefen for den danske Orlogsmand var den berømte Sten Bille, og der fortælles om den gamle Ulk, at han, efter at Deyen havde nægtet at forhandle, kom om Bord og gav Ordre til at gøre klar til at bombardere Byen. „Jeg har faaet Kugler og Bomber med til Deyen som Foræring,“ sagde han til sine Officerer, „og vil han ikke have dem kolde, skal han Dælen dundre mig faa dem varme.“

I de ostindiske Farvande holdt Søroveriet sig helt op til vore Dage. Kineserne i deres Djunker og Malajerne i deres Prows var yderst farlige, og begyndte de først at jage en Koffardimand, var det sjældent, han slap fra dem. De Krigsskibe, der var stationeret derude, ryddede til Tider godt op mellem Piraterne, men disse holdt sig som Regel godt underrettet om Krigsfartøjernes Bevægelser og gemte sig i de utallige Smuthuller, de havde i det udstrakte Arkipelag.

Piraterne forfulgte ofte deres Bytte i Dage — ja i Ugevis. Saalænge der var Vind, sejlede Koffardimanden væk for alle de Klude, den kunde bære, men de kinesiske Djunker var glimrende Sejlere og udmærkede Søskibe; de fulgte efter, stædigt og udholdende, indtil Vinden flovede, og det blev Stille. Saa var Koffardimanden hjælpeløs, men Djunkerne lagde deres

mægtige Aarer ud, roede op paa Siden af den, hagede sig fast og kastede deres berygtede „Stinkpotter“ om Bord i Skibet. Det var smaa Gryder, fyldt med en brændende Substans, der udbredte en frygtelig Stank og Røg, og overfor dette djævelske Vaaben maatte selv det tapreste og mest velbevæbnede Mandskab vige. Fra alle Sider myldrede Piraterne ombord, og da de altid var Besætningen langt overlegen i Antal, varede det ikke lang Tid, før de havde overmandet disse og plyndret Skibet.

Men det kunde hænde, at Piraterne tog fejl af deres Modstandere og selv kom til at svinge under Raanokkene, hvilket følgende Eksempel vil vise. I Slutningen af forrige Aarhundrede var den svenske Korvet „Vanadis“ paa en Jordomsejling. Paa denne passerede den Java Strædet og ankrede op udfør Anjer Point, Indsejlingen sydfra til Kinasøen. De hollandske Mynigheder, der kom ombord, fortalte, at nogle Skibe var blevet overfaldet og plyndret faa Dage før ikke langt fra Strædet. De hollandske Orlogsskibe var paa Togt i Arkipelaget og kunde ikke tage Affære, hvorfor de bad Svenskerne tage sig af Søroverne. Det var ikke alene deres Pligt, men ogsaa en lille, kærkommen Afveksling i det daglige Livs Ensformighed paa en lang Rejse, og Svenskeren var ikke sen til at gribe Chansen. I Løbet af nogle faa Timer var Korvetten forvandlet fra en grumt udseende Orlogsmand til et fredeligt Handelsfartøj, Kanonportene overmalet og usynlige, og saa stak „Vanadis“ ud i Kinasøen. Og allerede Dagen efter viste Djunkerne sig og begyndte at jage den.

„Vanadis“ Chef gjorde præcist, hvad enhver Koffardikaptajn vilde have gjort i det Tilfælde. Han flygtede og satte saa mange Sejl, han kunde føre uden at løbe fra Piraterne, og holdt den gaaende saaledes et Par Dage, indtil det blev Stille, og Sejlene hang slapt ned langs Stænger og Master, medens Korvetten slingrede langsomt i Dønningerne. Den saa uhyre fredelig ud — fra Søsiden, indenbords stod et Par Hundrede Orlogsgaster klar ved Kanonerne og ventede paa Signalet til at brænde løs. Fra alle Sider kom Djunkerne roende hen imod dem, men Ordren kom først,

da de skulde til at kaste deres Stinkpotter, saa smækkedes som ved et Trylleslag alle Kanonportene op, og Korvetten brændte begge sine Bredsider af lige i Næsen paa Piraterne. De næste Øjeblikke var et Orgie af Bulder og Brag, Hysten og Skrigen, Djunkerne splintredes, og Orlogsmanden satte sine Baade ud og fiskede de Kinamænd op, der flød rundt paa Vandet, særlig omhyggelig var man vel ikke med Redningsforetagendet, de som gik ned, fik man ikke Arbejde med at klynge op bagefter. Nogle Dage efter kom „Vanadis“ tilbage til Anjer, atter som Orlogsskib og pyntet fra Dæk til Fløjknep med Ligene af Kinamænd, der svingede i en Ende under Ræerne.

Da Damp- og Motorskibene fortrængte Sejlskibene, var det ogsaa forbi med Sørøveri fra Djunker og Prow'er, og i adskillige Aar hørte man ikke noget om Sørøveri i det fjerne Østen. Forsvandt en eller anden gammel Lasttramp, gav man Tyfonerne Skylden, indtil man en Dag opdagede, at d'Hrr. Pirater havde fundet paa en ny Metode, der ikke alene var mindre farlig, men langt mere indbringende, idet man ikke mere nøjedes med at plyndre Skibene og derpaa sænke dem, nej, nu tog man baade Skib og Ladning med sig.

Kineseren er nøjsom og sparsommelig. Naar han rejser, ser han ikke saa nøje paa de moderne Bekvemmeligheder, som Passagerbaadene efterhaanden er blevet udstyret med, som paa Billetprisen. Derfor har man indrettet en Del Lastbaade til ogsaa at medtage kinesiske Passagerer, og Opholdsrummene i dem er yderst slette. Passagererne er bogstavelig talt stuvet ovenpaa hinanden, og er der ikke Køjpladser nok, sover de paa Maatter paa Dækket. Og det viste sig nu, at Piraterne, naar de havde opsnuset et godt Bytte, gik ombord som fredelige Passagerer for, saasomt Skibet var vel klar af Land, at overrumple Besætningen og sætte sig i Besiddelse af Fartøjet.

En lille engelsk Fragtdamper gik fra Canton med Manila som Bestemmelsessted. Den havde omkring et Hundrede kinesiske Kulier ombord, der efter Sigende skulde arbejde ved Havnen i Manila. Det var der egentlig ikke noget mærkeligt i. Overalt i Østen er det den Slags Folk, der udfører det groveste og daarligst betalte Arbejde. Man var kommet godt klar af Land, det sidste Fyr var forlængst gaaet i Havet agterude, Natten var lun, maaneklar og stille, alt ombord aandede Fred og Ro, og kun Maskinens monotone Stempelslag meddelte den vagthavende Styrmand, at Skibets Hjerte arbejdede. Han stod og nød sin Pibe, da han saa en Skygge falde over det hvide Broklæde, og i næste Øjeblik var Broen fuld af mørke, lydløse Skikkelser, der kastede sig over ham og Rorgængerens og bandt og kneblede dem, før de kunde faa udstødt en Lyd. Samme Lod havde ramt den øvrige Del af Besætningen samt de Passagerer, der ikke hørte til Banden. Nogle af Mandskabet, der havde faaet Lejlighed til at gøre Modstand, var uden videre blevet slaaget ned af Banditterne. Bandens Fører, en kæmpestor Manchu, kom op med Skipperen, der endnu var i

Pyjamas. Efter en kort Konference i Bestiklukafet blev Skibets Kurs sat mod et Sted, som Røvernes Anfører havde angivet. Det var en Ø, omtrent et Par Dages Sejlads nord for Stedet, hvor Røverne havde bemægtiget sig Skibet, og ved Ankomsten dertil blev Fangerne taget i Land. De af dem, der kunde betale Løsepenge, blev holdt tilbage, til de var betalt, de andre blev sejlet ind til Fastlandet og fik Lov at løbe, idet alle maatte afgive et højtideligt Løfte om ikke at røbe Bandens Tilflugtssted, i modsat Fald vilde Døden være dem vis, og enhver, der har haft med Kinamænd at gøre, ved, at man ikke maa narre dem i den Retning, de skal nok finde En, om de saa skal vente paa Lejligheden i Aarevis.

Det varede da ogsaa adskillige Aar, inden det lykkedes Myndighederne at finde Øen og faa gjort en Ende paa Bandens Virksomhed, og i de Aar kaprede den mange Skibe. Anføreren var ikke alene en modig, men ogsaa en intelligent Mand. Han havde opholdt sig i en Aarrække i de forenede Stater og talte udmærket Engelsk. Der fortaltes mange Historier om ham, og en af dem dokumenterer, at han, selv om han var en stor Forbryder, dog var en Mand, der holdt et gavet Ord. Han var, som de fleste Kinesere, en lidenskabelig Spillefugl og undlod ikke at faa sig et Slag Kort eller Terninger, naar der gaves en Lejlighed.

Engang havde han taget en amerikansk Damper og var paa Vej med den mod sin Ø, da Skibets Kaptajn, der havde hørt saa mange mærkelige Beretninger om Røveren, besluttede at sætte alt, hvad han ejede ind for om muligt at redde sit Skib og Ladningen. Han bad Røveren gaa med sig ned i Kahytten, der tog han en Bankbog frem, lagde den foran Kineseren og sagde:

„Skibet er dit, og du kan gøre med mine Folk og mig, hvad du vil. Jeg har ladet mig fortælle, at du holder af et Slag Terninger og er en god Taber. Well, her er alt, hvad jeg ejer, en Bankkonto paa 15.000 Dollars. Jeg sætter den mod Skib, Ladning og Mandskab.“

Kineseren gik ind paa Forslaget, begge Mændene tog Plads ved Bordet, og Spillet begyndte, medens Kahytten fyldtes med Sørøvere, der fulgte Spillet med levende Interesse. Tre Gange skulde der slaas, Kineseren slog 3 Firere, Kaptajnen det samme. Man byttede Bægere, Kaptajnen slog 3 Femmere, Kineseren det samme. Atter byttedes Bægrene, Kineseren sad som en Stenstøtte, ikke en Trækning viste sig i det gule Ansigt, da han vendte Bægeret for tredje Gang og lod det staa. Kaptajnen var ligbleg, og hans Haand rystede, da han løftede sit Bæger, og 3 Seksere kom tilsyne, saa viste Kineseren 2 Seksere og en Femmer. Han rejste sig, sagde nogle Ord til sine Folk, der øjeblikkelig forlod Kahytten, vendte sig saa mod Kaptajnen, der med sit Skjortearme tørrede Sveden af Panden, og sagde:

„Sæt mig og mine Folk ombord i den første Djunke, vi møder, det er alt, hvad jeg forlanger af dig.“

Et Par Timer efter løb Damperen op paa Siden af en kinesisk Djunk, og Sørøveren forlod det amerikanske Skib sammen med sine Folk.

DØDE MÆND

OVER os synger Rikken, og under os duver Kutteren i en blid Slingren, der nærmest er behagelig. I det lyse Lukaf, der lugter af Søvand, snavset Tøj og Kabys, men er lige frisk hver Morgen, sidder fire Mand med Albuerne paa Bordet.

Vi er lige begyndt at skaffe, undtagen Kokken, der er kravlet op paa Dækket for at afløse ved Spillet, og Gravers, der netop har faaet sine to Timers Søvn og nu har Maden og 22 Timers Arbejde foran sig. Han er ved at tørne ud fra Køjen, der minder saa meget om en Gravniche, og mens vi andre begynder at spise, sidder han med Undertøj og smaa Øjne nederst paa Kistebænken og strækker sig.

To-tre Timers Søvn i Døgnet er ikke meget, men alligevel ser det ikke ud til, at Gravers er ked af at blive vækket.

— Det var noget slemt noget, jeg drømte, siger han, mens han begynder at række rundt efter sit Tøj, der ligger paa Kistebænken, paa Dørken og i Køjen. Fødderne gemmer han blufærdigt langt ned i Mørket. Det gør de allesammen, naar de tårner ud og ind. Sjovt nok. Vi ved allesammen, at hans Fødder er snavsedede — ligesom vore egne — det maa de jo blive med den Arbejdstid, den manglende Fritid og 14 Dage i Sæstøvler, og jeg ved da, at Gravers, saa snart vi er i Havn, vil styrte i Land for at bade omgaaende. Det gør vi allesammen, og næste Morgen, mens vi endnu er i Havn, vil vi skjule vore rene Fødder — af gammel Vane — ligesom Gravers gør det nu med de mindre rene Fødder for at skaane os.

Egentlig tror jeg ikke han kunde skade vor Appetit nu ved at undlade Hensynet. Vi er slet ikke særlig sarte med den Slags Ting, og vi er altid eventyrligt sultne paa denne Tid af Dagen. For Resten er der heller ingen, der ser derhen. Alle har travlt med at holde Suppen i Bakken, og det kræver Opmærksomheden fuldtud, naar Skibet slingrer. Gravers maa holde fast ved Bordet med den ene Haand, mens han trækker Bukserne paa med den anden, og Gryden staar paa Dørken og glider med Skibets Bevægelser. Een Fod til Bagbord, een Fod til Styrbord. Godt, at Søerne er regelmæssige. Naar Dønningerne er ujævne, stiller vi Gryden i Spyttebakken, som vi aldrig spytter i, og paa de Dage kan det ligefrem være vanskeligt at ramme Munden. Men i Dag spiser vi støt, mens Gravers trækker Bukser paa.

— Hvad var det ellers du drømte? spørger Skipper med et Grin, fordi han aldrig drømmer selv.

— Det var om en død Mand

Saa spiser vi lidt i Tavshed, ogsaa Gravers tager fat. Han ser ud, som om Drømmen stadig sidder i hans Øjne. De andre har ogsaa faaet noget at tænke paa.

Et Øjeblik hører vi ikke andet end en Banken i Dækket, naar Kokken sparker Tovrullerne sammen, men saa griner Skipper:

— Og hvad saa?

Det siger Gravers ikke noget til. Han slubrer bare. Men vi har allesammen hørt saa meget om Drømme og Varsler, og Niels sidder pludselig og har travlt med at skille to Knive, der var kommen til at ligge over Kors.

Der er ingen ombord, der er overtroiske. Ikke Spor. Det forsikrer vi allesammen med Overbevisning, naar vi — temmelig ofte — taler om den Slags Ting. At vi f. Eks. aldrig fløjter, naar vi er ude til Havs, skyldes kun „en gammel Skik“. Selvfølgelig tør vi godt fløjte alt det, vi har Lyst til, men naar det nu engang hører sig til, at man ikke fløjter i et Skib ude til Havs, saa lader vi være. Skipper siger ogsaa, at han ikke er overtroisk. Han har bare den Idé, at han ikke vil stikke til Havs, naar der er Kvindfolk paa Kajen, og det er ogsaa rigtigt, at han en Dag standsede Maskinen og sendte os allesammen hjem, fordi hans Kone og Piger var kommen paa Havnen for at tage Afsked. Det var fint Vejr den Dag, men vi kom heller ikke af Sted den næste, fordi det blev et Vejr, som det aldeles ikke var rart at starte i. Men *overtroisk* — aldrig!

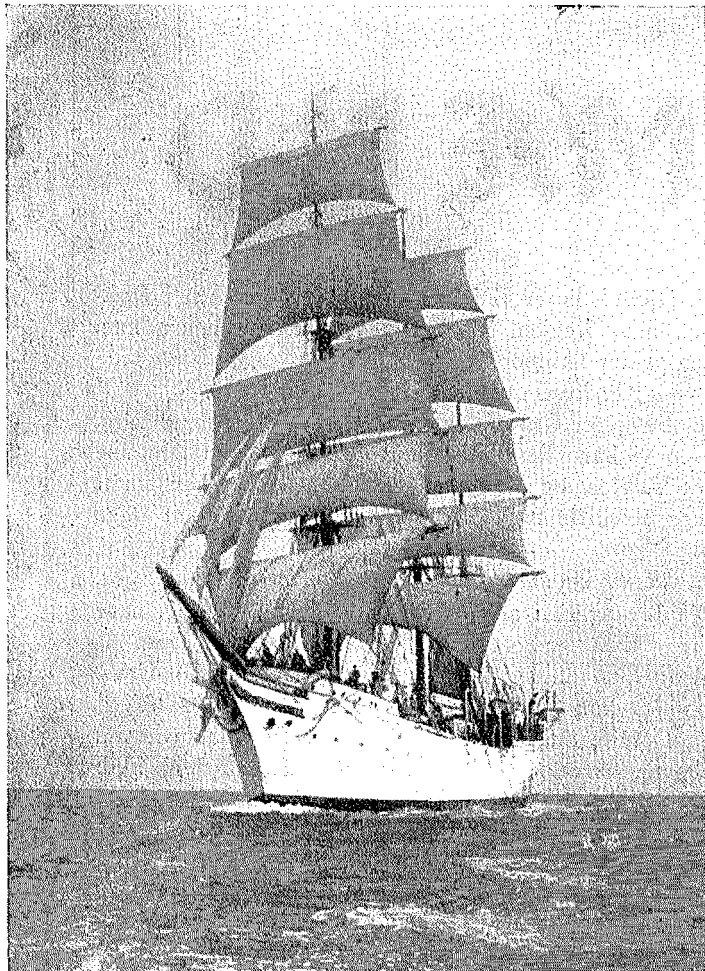
Vi spiser aldrig gule Ærter til Havs — ogsaa paa Grund af Skik og Brug — thi naar man spiser gule Ærter, bliver det Storm. Vi prøvede det engang, da vi gik gennem Pentland. Vi mente ikke, at der kunde ske noget ved det, for det stormede godt i Forvejen, men der skete det, at Stormen blev til Orkan, og selvom det selvfølgelig ikke var Ærternes Skyld, har vi ikke forsøgt med gule Ærter siden. Den Suppe, vi har travlt med i Øjeblikket, er kogt paa færøsk Lam og Hvidkaal.

Men mens vi spiser den, kan vi ikke lade være med at tænke paa Gravers' døde Mand, og Gravers tumler endnu med Drømmen:

— Det er lige meget, men I skal nu ikke grine af saadan en Drøm. Min Far kunde ogsaa altid mærke, naar der var en død Mand i Nærheden.

Der er heller ingen, der ler ad det. Selv Skipper tænker Sagen efter, mens han stanger Tænder med en Tændstik og venter paa den stegte Fisk. Vi hører paa Gravers, mens han spiser og taler:

— Da jeg var lille, havde vi været til Gilde anden Juledag i Vorupør, og da vi gik hjem sent om Natten, sagde min Far lige pludselig, at vi bare skulde gaa hjem. Han vilde lige en Tur ned paa Stranden, for der laa en død Mand dernede, sagde han. Mor sagde, at det var noget Bavl, for Far var fuld. Det var han



„Statsraad Lemkuhl“ af Norge.
Indsendt af E. Lindahl, Skotterup.

saa tit. Men han var sikker paa, at der laa en død Mand paa Stranden — eller at han i hvert Fald snart vilde ligge der, og han gik derned. Han fik en Kammerat, der ogsaa var fuld, med sig, og vi gik hjem.

Her stopper Gravers et Øjeblik, fordi han har Sans for det dramatiske, og fordi han skal have den sidste Suppe hældt i sig. Der er saa stille, at vi kan høre Tovenes bløde, vaade Hvislen i Spillet, og Skipper, der tror, at Historien maaske kan blive til en Vittighed nu, kræver Fortsættelsen:

— Og hvad saa?

Gravers sætter Bakken fra sig med Effekt, ser Skipper lige i Øjnene og siger saa:

— Der var seks døde Mænd!

Han nyder den Opmærksomhed, der pludselig viser sig for hans Families synske Evner, og fortsætter:

— Vi hørte det næste Dag, da Far ikke var kommen hjem endnu. Jeg kan tydeligt huske det. Der laa fire døde Mænd paa Stranden, da min Far og hans Kammerat kom derned, og der drev to mere ind. Det var Tyskere fra et Sejlskib, der var forlist. Min Fader og hans Kammerat hjalp til med det hele. De lagde de døde Mænd paa en Høstvogn og kørte dem op i Strandfogdens Lade. Der laa de. Jeg kan tydeligt huske det. Og dengang de var lagt i Kister ude i Laden, kom alle Mennesker fra hele Byen og saa dem. Min

Far og hans Kammerat, der havde hjulpet med det hele, fik Lov at tage lige hvad de vilde have af de døde Mænds Tøj. Der var en Masse gode Klæder imellem, og ved I, hvad de tog?

Der er ingen af os, der kan gætte det, og Gravers, der er ved at rive sig selv med, venter et Øjeblik, før han røber det:

— Min Far tog et rødt Lommetørklæde, og hans Kammerat tog en strikket Hue. Mere vilde de ikke have.

Der er ikke noget at sige til det, og der er ingen her, der er forbavsede over, at de to Mænd ikke tog mere. Vi sidder lidt og kikker paa hinanden, og Skipper gaar selv ud i Kabyssen efter de stegte Fisk, der ligger i en stor, brun Bunke paa Panden. Paa Vejen vender han sig om:

— Men drømte du virkelig om en død Mand, Gravers?

Gravers soler sig lidt i Opmærksomheden, og han skal til at udpensle sin nyeste Drøm, da han bliver afbrudt af et Raab fra Dækket:

— Stavmærker!

Det er Kokken, der varskoer, at der kun er een Rulle Tov tilbage, før Voddet er inde, og saa maa den stegte Fisk vente, til den friske Fisk er bjærget.

Vi styrter allesammen op paa Dækket, og vi er klar til at sætte næste Vod, endnu førend det første er inde. Taljen, der skal hive Posen indenbords, er gjort klar — Tovrullerne vendt, saa de atter kan løbe i Havet — og Paunerne er ryddet til de nye Fisk.

De seks Par lange Støvler, der før laa slappe under Bordet, tramper rundt paa Dækket i et mægtigt Tempo, og naar alt er klart til at modtage Voddet, staar de samme seks Par lange Støvler og venter langs Lønningen. Af Spænding er deres Hæle løftet fra Dækket. Der sker altid en Forandring med alle ombord i det Øjeblik, der raabes „Stavmærker“. Vi har fuldstændig glemt Gravers' Drøm.

Dagen begyndte saa mærkeligt, men allerede dengang lagde jeg Mærke til Forandringen, naar Voddet kommer. Niels, Henry og jeg var oppe for at sætte det første Vod, da Klokken var to, men alting var saa uvirkeligt, mens det stod paa.

Rundt om os hang en let hvid Taage som tynde Gazeslør, og da vi søvndrukne startede Maskinen og gik fra Bøjen uden at sige et Ord til hinanden, lød det, som om Motorstøjen kom et helt forkert Sted fra.

Niels stod agter og fulgte sløvt de løbende Tove med Øjnene, og Henry hang halvt ud af Styrehuset og stirrede hele Tiden stift fremefter for at finde Bøjen igen. Da vi atter laa ved den, tog Spillet fat, og det hev Tov ind med en Tone, der var ensformig og klagende som et grønlandsk Kvad.

I klare, lyse Draaber satte den lette Taage sig i Niels' og Henrys Skægstubbe og gav deres brune Hud en vaad Metalglans, men saa snart de var i den anden Ende af Baaden, var de uklare og spøgelsesagtige.

Den begyndende Dag kastede et blegt Skær hen over det disede Hav og gav det et dødt Skær. Over det hele var der en farveløs Tomhed, og ikke alene Skibet, men ogsaa Havet syntes gennemsigtigt og uvirkeligt.

Men da Niels raabte „Stavmærker“, og de andre tørnede ud, blev alting Realiteter, og vi vaagnede hurtigt. Der kom pludselig Horisont, Liv og Former, og der var ikke Spor uvirkeligt ved Sceneriet, da Fiskenes levende og drivende staalgraa Dyngge bankede i Dækket som en Mængde Piskesmeld. Vi var bleven helt anderledes, da Skipper i det samme Øjeblik løb til Roret og raabte sit drønende „Lad gaa fra Bøjen!“

Nu ligger den sprællende graa Dyngge atter paa Dækket. Vi har været gennem nogle Minutters sædvanlige feberhastige Jag — men Skippers „Lad gaa“ udebliver.

Midt i den levende Bunke paa Dækket ligger nemlig „Charles“.

Saadan bliver han døbt, saa snart der atter er nogen, der kan og vil sige noget. Der er ingen, der finder paa at benævne ham „det“ eller „den døde Mand“.

Naar Fiskebunken ligger paa Dækket, plejer Skipper at gaa løs paa den som en Terrier paa et Muldvarpeskud, men denne Gang *kan* han ikke. Han staar foran den med Hænderne strakt halvt frem. Han ved ikke, hvad han skal gøre med dem, og det hele bliver kun til hjælpeløse Fagter.

Vi andre staar ogsaa som hypnotiserede. Vi vil se bort og give os i Lag med et eller andet, men Øjnene vender sig alligevel mod „Charles“.

„Charles“ ser saa utroligt død ud, fordi Fiskene spræller rundt om ham. En stor Havtaske ligger og vipper mellem hans Ben. Ustandselig lukker den sine Kæber op og lukker dem igen med smaa Smæld. Vi har Kvalme..

Senere blev Charles givet tilbage til Havet, og nu befinder vi os en Smule bedre. — Skipper aabner for Lænselugen for at lade alle de kønne Fisk forsvinde ud i Havet igen. De spræller endnu, men ikke

Has Hyrebassen

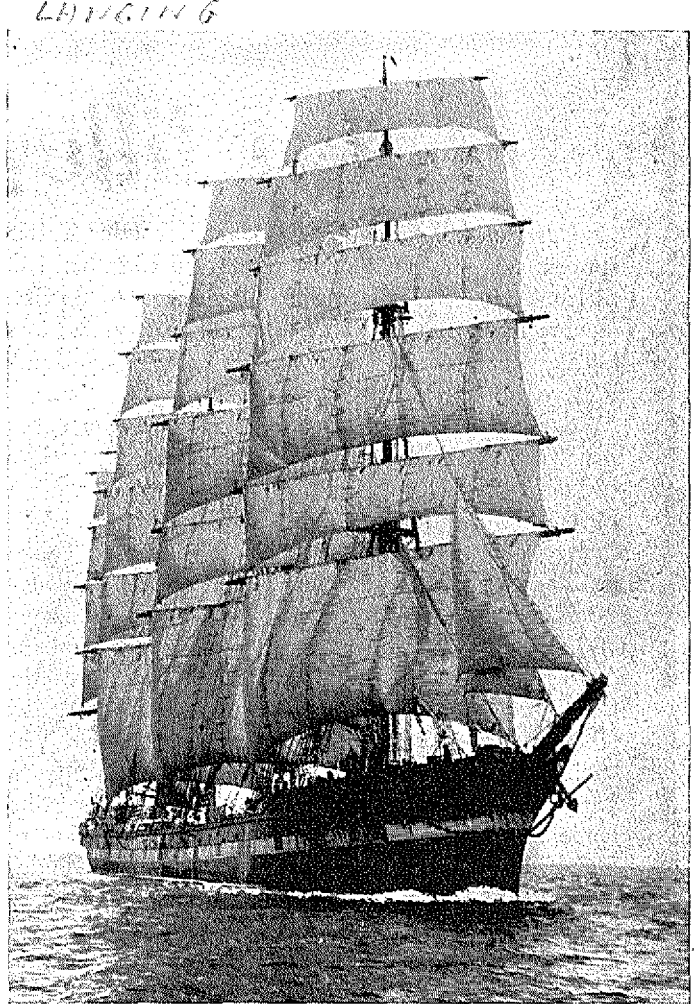


Hyrebassens
mange Venner,
som han ikke
mere sender

paa en Langtur
syd for Koge,
kommer daglig
for at søge.

— Alle disse
djærve Fyre,
der er sultne
efter Hyre!

Laurits Skov.



„Per Ugland“ af Norge paa sin sidste Fart
til Østersøen.

Indsendt af E. Lindahl, Skotterup.

een bliver tilbage paa Dækket. Bag efter vræler Skipper: Ankeret ind og lad gaa!

Skipperen staar selv ved Roret, mens vi sejler til en ny Ankerplads i den Retning, hvor Strømmen kommer fra. Han sagde til os, at vi kunde gaa ned og spise færdig. Vi sidder igen med Albuerne paa Bordet, men der er ingen, der siger noget. Heller ikke Gravers taler om den døde Mand.

Poul Nordahl-Petersen.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

En lille Julespøg

Uden at komme ind paa Bagateller eller Tvivls-spørgsmaal, som har kunnet opstaa ved Uklarhed i de til Konkurrencen benyttede Skibstegninger, og da flere af vore Læsere har udtalt Ønske om en nærmere Forklaring over Mangler ved Tegningerne, kan følgende Fejl ved disse paapeges:

Barken: 1) Pyntenetstokken skal ikke som anført paa Tegningen gaa fra et vilkaarligt Sted paa Bovsrydet, men fra Strydets Æselhoved. 2) Anker, Kranbjælke og Palstøtte mangler. 3) Fokkehalsen er for forlig og sat til den forkerte Side. 4) Løberen i Fokke- og Storbraser skal være enkeltkaaret Talje — underst Skinkel og Skinkelblok mangler. 5) De faste Parter af Undermørsebraserens Klapløbere skal ikke føres til den agterligere staaende Mast, men til Brasebom eller Lønning. 6) Overmørsebraserne mangler Klapløbere fra Forhalerne, og for Stor-Overmørsebraserens Vedkommende skal Forhalerens faste Part føres til Mesanstangens Mellemgods, hvor ogsaa Stor-Brambraserens halende Fart skæres gennem Blok. 7) Luv Fokke- og Storskøde mangler. 8) Kabysrøghat og Baade mangler. 9) Bagbords Top-, Stænge-, Bram- og Røjlbarduner paa For- og Stortop er alle fejlagtigt ført til Undermasternes Gods i Stedet for henholdsvis til Undermasternes Æselhoveder, Mørsestangens, Bramstangens og Røjlstangens Gods. 10) Vejviserbrætterne i Undervanterne er fejlagtigt fortsat over paa Bardunerne, paa hvilke der kun anvendes Kloder. 11) Bagbords Barduner paa Mesantoppen har forholdsvis samme Fejl som Bardunerne paa For- og Stortoppen. 12) Mesanbommen mangler en Bomtalje. 13) Med Reb i Mørsejlene burde Storsejlet ogsaa have et Reb, men dette er maaske undladt, fordi Sejlet hverken er forsynet med Rebtalje eller Kovs til Stikbovt, hvilket ogsaa er en Mangel ved Fokken. 14) Mesan-Mellemstagesejlet har et daarligt Snit. Det burde være et Knækstagesejl, og med den angivne Sejlføring skulde det være gjort fast, mens Mesan-Stagesejlet til Gengæld skulde være sat. 15) Blokken til Flaglinen er anbragt for langt inde paa Gaffelens Nok, og Flaget er ikke reglementeret hejst.

Skonnertbriggen: 1) Kabys-Røghat mangler. 2) Rebaandet paa Overmørsejlet er anbragt for langt nede i Sejlet. 3) Røjlens Sejsinger skal ikke kvejlles op ude paa Raaen, men strækkes ind fra Nokkerne og gøres fast med Tampen i Drejerebet. 4) Fokke-, Under- og

Overmørsebraserne har samme Fejl som paa Barken. 5) Overmørseraaens og Bramraaens Toplenter maa ikke hænge paa Forkant af Sejlet, men skal være agtenfor Raaen eller najes op langs Jackstagesejlet. 6) Røjlstagesejl har ingen Berettigelse. 7) Storbommen mangler en Bomtalje. 8) Øverste Blok i Klofaldet er anbragt for højt — skal anbringes under Mørse eller Saling. 9) Gaffeltopsejlets Hals er ført ned paa den forkerte Side af Gaffelen. 10) Flaglinens Anbringelse har samme Fejl som paa Barken, ligesom Flaget ogsaa her er ureglementeret hejst.

Topsejlskonnerter: 1) Skibet mangler Ankere og Kabys-Røghat. 2) Skonnertsejlsbom og Storbom mangler Stødtaljer. Den første mangler tillige Bomdirke — den sidste Gaffelgerder. 3) Peakfaldet paa Skonnertsejlet er anbragt for yderligt og skal fordeles mere paa Gaffelen. 4) Skonnertsejlets luv Gaffelgerd er halet for meget ind, og den læ Gerd skal skiftes fremefter. 5) Den faste Part af Fokkebraserens Klapløber skal føres ned til Brasebom eller Lønning; som den er fæstnet, kan Storsejlet ikke fires helt ned. 6) Pyntenetstokken er anbragt paa samme fejlagtige Maade som paa Barken. 7) Stængestagesejlets Skøde er ikke halet nok, og det skal lede klart af Skonnertsejlets Gaffel. 8) Staget mellem Klyver og Jager har ingen Berettigelse. 9) Stortoppen er for høj i Forhold til Fortoppen. 10) Da Skibet sejler i Farezonen 1917, skal det have Nationalflaget hejst.

Af ovennævnte 35 Fejl har Vinderen af 1ste Præmie fundet de 34. Derefter fulgte et større Antal Deltagere i Konkurrencen med 12 Fejl hver, og blandt disse blev der trukket Lod om 2den og 3die Præmie. De øvrige Deltagere havde alle et lavere Antal — mellem 10 og 6 Fejl — en enkelt kun 3.

Det maa formodes, at Tegningernes Uklarhed for de fleste Deltageres Vedkommende har voldt Vanskeligheder og har haft en betydelig Indflydelse paa Resultatet.

Red.

A/S MONTANA *Kul, Koks,*
Telefon 9246 *Cinders*

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

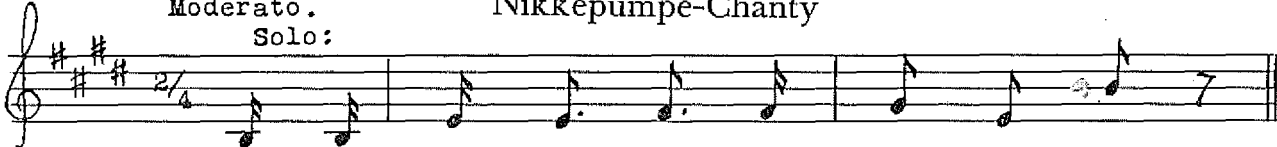
Chanty-Manden synger og fortæller

XIX

Mobile Bay


Nikkepumpe-Chanty

Moderato.
Solo:



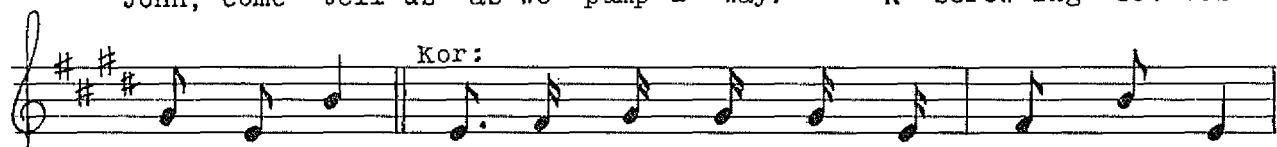
Were you ne - ver down in Mo - bile Bay?

Kor: Solo:

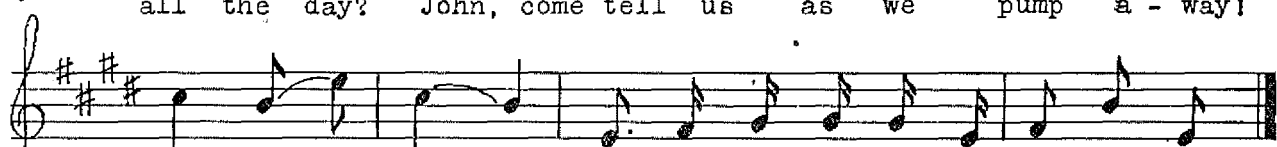


John, come tell us as we pump a - way! A - screw - ing cot - ton

Kor:



all the day? John, come tell us as we pump a - way!



Aye, aye —, pump away. John, come tell us as we pump a - way!

Solo: Oh, yes, I've been i Mobile Bay.

Kor: John, come tell us as we pump away!

Solo: A-screwing cotton all the day.

Kor: John, come tell us as we pump away!

Aye, aye, pump away. John, come tell us as we pump away!

Solo: What did you see in Mobile Bay?

Kor: John, come tell us as we pump away!

Solo: Were the girls all fair, and free, and gay?

Kor: John, come tell us as we pump away!

Aye, aye, pump away. John, come tell us as we pump away!

Solo: Oh, this I saw in Mobile Bay.

Kor: John, come tell us as we pump away!

Solo: A pretty girl a-making hay.

Kor: John, come tell us as we pump away!

Aye, aye, pump away. John, come tell us as we pump away!

Solo: And the maiden's name was pretty May.
 Kor: John, come tell us as we pump away!
 Solo: She was fair and good and was not gay.
 Kor: John, come tell us as we pump away!
 Aye, aye, pump away. John, come tell us as we pump away!

Solo: And what did you do in Mobile Bay?
 Kor: John, come tell us as we pump away!
 Solo: Did you give that fair girl all your pay?
 Kor: John, come tell us as we pump away!
 Aye, aye, pump away. John, come tell us as we pump away!

Solo: Oh, this I did in Mobile Bay.
 Kor: John, come tell us as we pump away!
 Solo: I loved the maid whose name was May.
 Kor: John, come tell us as we pump away!
 Aye, aye, pump away. John, come tell us as we pump away!

Solo: I married her in Mobile Bay.
 Kor: John, come tell us as we pump away!
 Solo: And lived there happy many a day.
 Kor: John, come tell us as we pump away!
 Aye, aye, pump away. John, come tell us as we pump away!

Byen Mobile ved Mobile-Bugten — en Indskæring fra den meksikanske Havbugt i Staten Alabama — var i Midten af forrige Aarhundrede Sydstaternes største Udskibningshavn for Bomuld. Henimod Halvdelen af Byens Indbyggere, som paa den Tid talte op imod et halvt Hundrede Tusind Sjæle, var Negre, som udelukkende var beskæftigede i de omliggende Bomulds-Plantager og ved Udskibning af Bomuld. Her er Chantyen „*Mobile Bay*“ uden Tvivl blevet til under Udskibning af Bomuldsballer, der som tidligere fortalt blev skruet fast sammen i Skibenes Lastrum med Donkraft — og naturligvis under de arbejdende Negres Sang. Denne „Skruen Bomuld“, som gaar igen i flere andre Chanties, omtales ogsaa i denne Chantys 2det Vers. I det 4de Vers, hvor John fortæller, at han

har set en smuk Pige høste Hø, kan dette Hø ogsaa udlægges som Bomuld, da det hovedsagelig var de kvindelige Negre, der besørgede Bomuldshøsten.

„*Mobile Bay*“ har fra sin første Begyndelse uden Tvivl været en udpræget Nigger-Chanty — sunget med Nigger-Slang under Stuvning af Bomuldsballer. Den er saaledes fremstaaet som Stuve-Chanty; men efter at den er kommet til Søs og er blevet brugt som Opsang i Nikkepumpen, har den naturligvis undergaaet en betydelig Forandring med Hensyn til Sproget — maaske ogsaa, hvad Teksten angaar; hvorimod de i Sangen forekommende Synkoper, der jo er et Særkende for Neger-Sange, lader formode, at Melodien er uforandret.

Fire down below

Allegretto.
Solo:

Kor:

Fire in the gal-ley, fire in the house. Fire, fire,

Solo:

fire down be-low! Fire in the beef-kid, scorch-ing the scouse.

Kor:

Fetch a buck - et of wa - ter Fire down be - low!

Solo: Fire in the cabin, fire in the hold.
 Kor: Fire, fire, fire down below!
 Solo: Fire in the strong room melting the gold.
 Kor: Fetch a bucket of water. Fire down below!

Solo: Fire round the capstan, fire in the mast.
 Kor: Fire, fire, fire down below!
 Solo: Fire on the main deck burning it fast.
 Kor: Fetch a bucket of water. Fire down below!

Solo: Fire in the lifeboat, fire in the gig.
 Kor: Fire, fire, fire down below!
 Solo: Fire in the pig-sty roasting the pig.
 Kor: Fetch a bucket of water. Fire down below!

Solo: Fire in the store-room spoiling the food.
 Kor: Fire, fire, fire down below!
 Solo: Fire in the orlop burning the wood.
 Kor: Fetch a bucket of water. Fire down below!

Solo: Fire on the water, fire high above.
 Kor: Fire, fire, fire down below!
 Solo: Fire in our hearts for the friends that we love.
 Kor: Fetch a bucket of water. Fire down below!

Som Nikkepumpe-Chanty var „Fire down below“ ikke just beregnet til Anvendelse under *pump ship*, hvilket altsaa vil sige, naar Skibet skulde pumpes læns med „Matrosens Skræk“ — et almindeligt Øgenavn for den fast installerede Nikkepumpe. I mange af 80ernes og 90ernes store Sejlskibe havde man nemlig ogsaa transportable Nikkepumper, der anvendtes som Spulepumper — og i Tilfælde af Ildebrand om Bord — som Brandsprøjter. Disse var saaledes ind-

rettede, at der kunde paaskrues dem en Sugelange, hvis Sugehoved — uanset Skibets Fart — holdtes under Vandet med et Blylod og en Forhaler. Til Pumpens andet Udløb paaskruedes saa en Trykslange med Straalerør til indenbords Brug under Dækspuling eller Brandslukning. Ordet „Orlop“ i det 5te Vers er Benværelse paa et underliggende Dæk i Kabelrummet, som i Almindelighed var Opbevaringssted for Skibets Beholdning af Stuve- og Brændetræ.

Only one more day

Nikkepumpe-Chanty

Moderato.

The musical notation consists of two staves. The first staff is labeled 'Solo:' and 'Kor:'. The lyrics are 'On - ly one more day for John - nie. One more day!'. The second staff is also labeled 'Solo:' and 'Kor:'. The lyrics are 'On - ly one more day, my bon - nie. One more day - !'. The music is in G major (one sharp) and common time (C).

Solo: Only one more day a-hauling.
 Kor: One more day!
 Solo: Only one more day a-bawling.
 Kor: One more day!

Solo: Only one more day a-rolling.
 Kor: One more day!
 Solo: Only one more day a-growling.
 Kor: One more day!

Solo: Only one more day a-furling.

Kor: One more day!

Solo: Only one more day a-pulling.

Kor: One more day!

Solo: Only one more day a-handen.

Kor: One more day!

Solo: Only one more day a-chanten!

Kor: One more day!

Solo: Only one more day a-jumping.

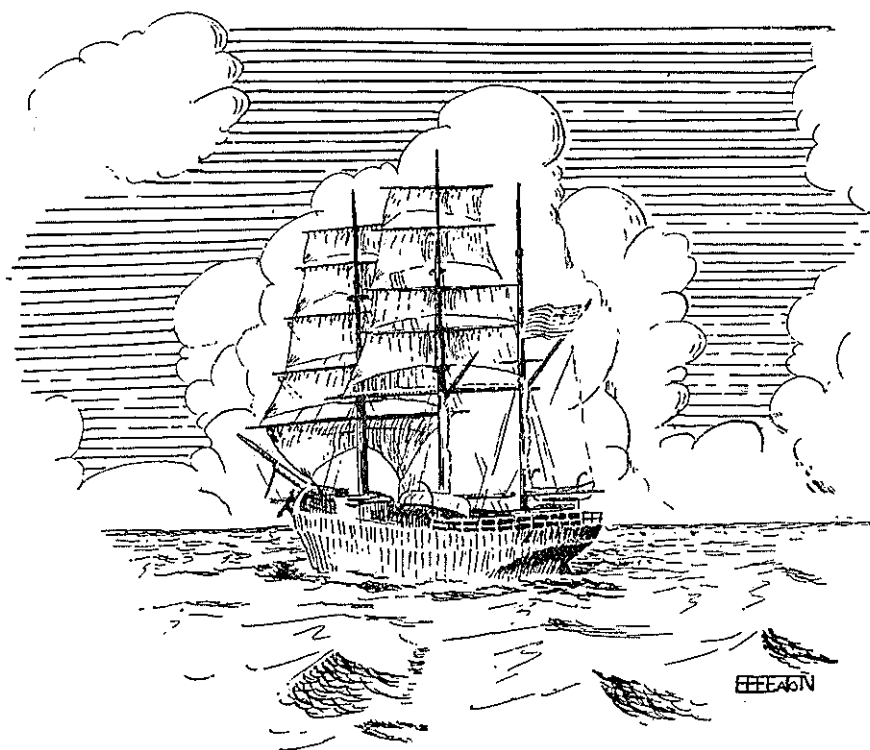
Kor: One more day!

Solo: Only one more day a-pumping.

Kor: One more day!

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



Da Kommandør Carl blev dræbt

AT Tordenskjold blev dræbt i en Duel, ved vi alle, men Begivenheden har adskillige Sidestykker. Midt under Krigen blev der afholdt Dueller i lange Baner. Dueller afskaffedes ved kgl. Anordning. Det blev paa det allerstrengeste forbudt at skabe saadanne private Afgørelser. Opstod der Stridigheder, saa frem for Retten med Sagen.

Men Tiden var stridbar; man trængte til hurtigt Afgørelse: Satisfaktion saa hastigt, som det kunde lade sig gøre.

Omkring 1712 var der Krigstilstand viden om. Pengeforholdene var vanskelige, og ogsaa det gjorde Folk nervøse.

Sverrig kæmpede baade mod Russerne, Tyrkerne, Sakserne og Danskerne. Den danske Konge havde sendt O. T. Sehested med en Eskadre til Pommern, og der gik det broget til. Sehested rejste om Vinteren 1712—13 tilbage til København, og Chefen paa Linieskibet „Ditmarsken“, Kommandør Carl, fik midlertidigt Overkommandoen paa Eskadren, som Sehested dog vedblev at lede fra København.

Russerne havde den uhyggelige Vane at afbrænde de Byer, som faldt i deres Hænder, og den danske Styrke havde udtrykkelig Ordre til at søge at hindre dette, og det gjorde jo ikke Forholdene lettere. I Begyndelsen af 1713 afbrændte Russerne Gartz og Wolgast, og Meningen var, at Greifswalde skulde følge efter, men det var imod de Danskes Planer. Da Russerne forlod Wicker-Sakserne, besattes de af en dansk Styrke, for at Svenskerne ikke skulde komme i Besiddelse af dem.

Der var Tønder nok i Luften til Tordenvejr, og Uvejret udeblev da heller ikke.

De Allieredes 3 Chefer holdt Møder i Greifswalde, som holdtes besat af en saksisk Styrke under Generalmajor „Sejlsang“. D. 29. Marts 1713 mødtes Kommandør Carl med den russiske Generalmajor Baron de Staff paa Torvet i Greifswalde, og i Løbet af Minutter kom de i Skænderi. Det ene Ord tog det andet, Kaarderne kom af Skederne, og Skænderiet blev til Slagsmaal paa Liv og Død. Og saa gik det som under Tordenskjolds Kamp. Søofficeren med sin korte, fine Kaarde kunde ikke hamle op mod den øvede Landofficer med sin lange, svære Slire. Baron de Staff jog sin Kaarde gennem Brystet paa Kommandør Carl, der døde en halv Time efter. Da var den saksiske Generalmajor kommet til med sit Følge, og han lod straks den russiske Baron arrestere.

Kommandør Carls Lig blev bragt ud til „Ditmarsken“, og Næstkommanderende, Kaptajn M. Gude, gav sig til at indberette om „Ulykken“. Det var naturligvis ikke noget Drab. Der maatte ikke gøres nogen stor Afære ud af Stridigheden mellem de to Chefer.

Liget blev straks efter sat ombord i Snauen „Serpentin“, der omgaaende blev sendt ud til Komman-

dør Thamsens Eskadre, som lige havde vist sig ved Kysten paa Vej hjem. „Serpentin“ traf Eskadren, der tog Liget med til København, og Kommandør Carl opnaaede at blive begravet i Holmens Kirke. Det skete allerede d. 6. April. Det var saare hurtigt efter den Tids Forhold. Drabet var jo sket i Greifwalde d. 29. Marts.

Eskadren ved Pommerns Kyst fik Kommandørkaptajn A. Rosenpalm til Chef. Der blev foretaget en Landgang paa Rygen om Sommeren, men Stralsund blev ikke erobret, og om Efteraaret sejlede den danske Eskadre tilbage til Hovedstaden.

Vi skal slutte denne lille Artikel med nogle Ord om de Optrædende: Carl var født i Assens 1676 og blev Lærling 1695. Han var længe i fremmed Tjeneste, saaledes i russisk i 3 Aar, og da anede han jo ikke, at han skulde falde for en russisk Kaarde. Han blev Løjtnant 1697 og avancerede efterhaanden op i de højere Grader og var Chef for „Delmenhorst“ under Slaget i Køge Bugt 1711, og som Chef for „Ditmarsken“ i den pommerske Styrke under Sehested var han med i Træfningerne i Juni 1712 og i Affæren ved Nydyb 21. Juli 1713, men han kom ikke i de landskendte Heltens Skare. Han var en brav Officer, og han var Enkemand, da han forlod dette Liv paa saa voldsom en Maade.

Og saa et Par Ord om Linieskibet „Ditmarsken“. Det var bygget i Neumühlen 1704 og bar 50 fire og tyvepundige Kanoner. Linieskibet var med til mangt og meget, til det kasseredes 1728. Det er fristende at nævne noget om Besætningens S sammensætning! Der var foruden Kommandøren: 1 Kaptajn, 1 Kaptajnløjtnant, 4 Løjtnanter, 2 Kadetter, 1 Præst, 1 Eskadreskriver med 4 Skrivere, 3 Barberer (Læger), 2 Skipper, 3 Styrmand, 2 Højbaadsmænd, 1 Skibsmand, 6 Kvartermestre, 2 Baadsmandsmater, 2 Skibsmandsmater, 3 Tømmermænd, 2 Ruhuggere, 1 Sejlægger med 2 Dreng, 5 Kokke og Mater, 3 Bødkere, 1 Profos, 10 Pødkere (Dreng), 1 Bager, 3 Arkelimestre, 3 Underarkelimestre, 25 Bøsseskytter, 248 Matroser og 35 Soldater. Et saadant Linieskibs Besætning var jo en hel Myretue, med mindre der blev holdt god Orden indenbords med streng Disciplin. Men det blev der. Menigmand skulde vogte sig for at kny. Det var Chefen, der havde Ordet.

Kay Larsen.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

DANMARK. De to Postfærgemærker af Type II (smalt Format), 30 Øre blaa og 40 Øre grøn, er nu udsolgt fra Postvæsenet, og postfriske Eksemplarer er *steget meget stærkt i Pris* — for Tiden sælges disse til Priser, der varierer fra Kr. 2,00 til Kr. 4,00—5,00. Om Aarsagen hertil er, at Oplagene har været forholdsvis smaa, eller om der muligvis ligger en Spekulation til Grund for det stærke Salg, vides endnu ikke.

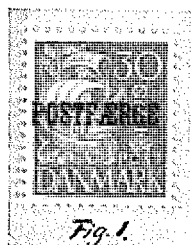


Fig. 1.

To nye Postfærgemærker er naturligvis udsendt i Stedet for ovennævnte: 30 Øre orange og 40 Øre blaa.

NORGE. Den 1. Februar udkom to Frimærker med Billede af Norges nuværende Rigsforstander, Herr Qvisling. Værdien er for hvert Mærke 20 Øre +

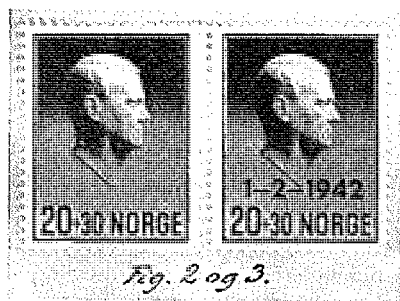


Fig. 2 og 3.

30 Øre, Farven er brunrød, Udførelsen Raster-Dybtryk, Takningen 13½, og Mærkerne er uden Vandmærke. Formatet er 21 × 27,5 mm. Som vist paa Fig. 2 og 3 er

Mærkerne ganske ens i Tegningen; men det ene er forsynet med Overtryk 1-2-1942 i rød Farve. Oplagets Størrelse er 250,000 + 250,000, Prisen for begge Mærker (ustemplet) Kr. 4,00.

5 Øre grøn	Kr. 0,40
10 „ rød	„ 0,25
10 „ rød, Streg i Panden	„ 10,00
20 „ blaa	„ 2,00
25 „ sepia	„ 2,00
50 „ lilla	„ 3,00
100 „ gulbrun	„ 3,50

Ligeledes findes omvendt Vandmærke i Udgaven 1911: 20 Øre ultramarin, Pris stemplet Kr. 8,00, og i Udgaven 1912: 35 Øre orange, Pris stemplet Kr. 2,50.

I 1912 kom det smukke 5 Kroners Mærke med Billede af Centralpostgaarden. Ogsaa her findes omvendt Vandmærke — *Ny Krone* — og Prisen er for stemplede Eksemplarer: 5 Kroner brunrød Kr. 75,00.



Fig. 4.

Af de tre provisoriske Udgaver i 1912 og 1915 findes ikke omvendt Vandmærke i 35 Øre paa 16 Øre graa og brun, men baade i 35 Øre paa 20 Øre rød og graa (*Stor Krone*) og paa 35 Øre paa 32 Øre grøn Tjenestemærke, *Stor Krone*. Priserne for stemplede Mærker er: 35/20 Øre rød og graa *Liebhaberpris!* 35/32 Øre grøn Kr. 7,50.

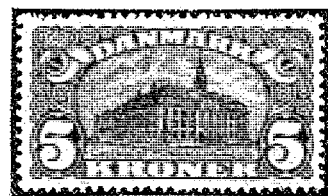


Fig. 5.

Fortsættes.

Vi gør atter opmærksom paa, at der med indsendte Mærker, som ønskes returneret, samt til Spørgsmaal, der ønskes besvaret pr. Brev, *maa medfølge Returporto.*

Omvendte Vandmærker i de danske Frimærker

(Fortsat)

I Frederik VIII Udgaven 1907, Kobbertryk — *Ny Krone* — er der omvendte Vandmærker i hver Værdi. Prisen for stemplede Mærker ligger i Dag saaledes:

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 1942



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 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 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
 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 Linjerederi
 D/S Nautle
 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 Telegraf-selskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningesen
 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

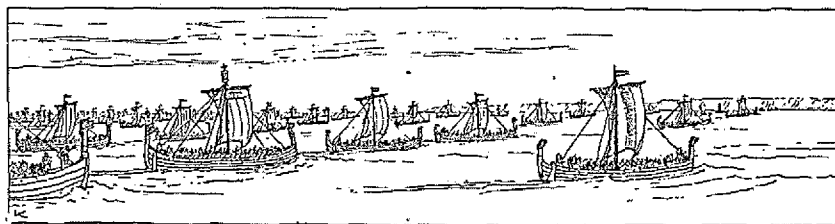
Invasjonen i England 1066

Den 28. September 1066 sejlede Vilhelm Erobreren over Kanalen og gik i Land med sin Hær ved Pevensey. Sejren ved Hastings kort efter indledede hans Erobring af England.

Denne sidste Invasion i England for 875 Aar siden er blevet forevigtet i Bayeux-Tapetet, som i flere

til Søsætningen. Man kan se de forskellige Værktøjer, som man havde, og hvorledes de blev anvendt. Det er kort sagt en uvurderlig Kilde til vor Viden om Skibe og Skibsbygningskunst paa den Tid.

Der kan ikke være Tvivl om, at de Skibe, som er fremstillet paa det



Invasionsflaaden ved Englands Kyst.

Aarhundreder var ophængt i Byens Domkirke og nu findes i Museet dér. Det har en Længde paa 70 m og er 50 cm højt. Dette mægtige Arbejde blev udført af Hertugens Gemalinde og hendes Hofdamer paa lyst Lærred med Uldtraad i mange Farver. Paa denne Maade er fremstillet de vigtigste Begivenheder i Tilknnytning til Togtet, ledsaget af en forklarende Tekst.

Som naturligt er, findes der en Mængde Afbildninger af Skibe. Der vises ogsaa, hvorledes de blev bygget, lige fra Fældningen af Træerne

berømte Tapet, er direkte Efterkommere af de nordiske Vikingeskibe, og det kan derfor være af Interesse for „Vikingen“s Læsere at følge, hvad de nyeste Forskninger mener paa dette Grundlag at kunne sige om disse Skibe.

Vi skal kort erindre om, at den danske Høvding ca. 911 grundlagde Hertugdømmet Normandiet. — Selv om Kulturen i de følgende 150 Aar kom langt forud for Danmarks, og det danske Sprog gik tabt, saa var der dog paa mange Maader Reminiscenser fra Norden, og en Sam-

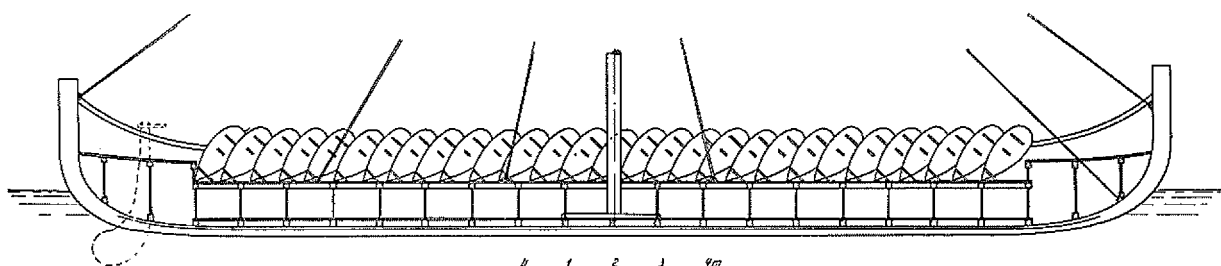
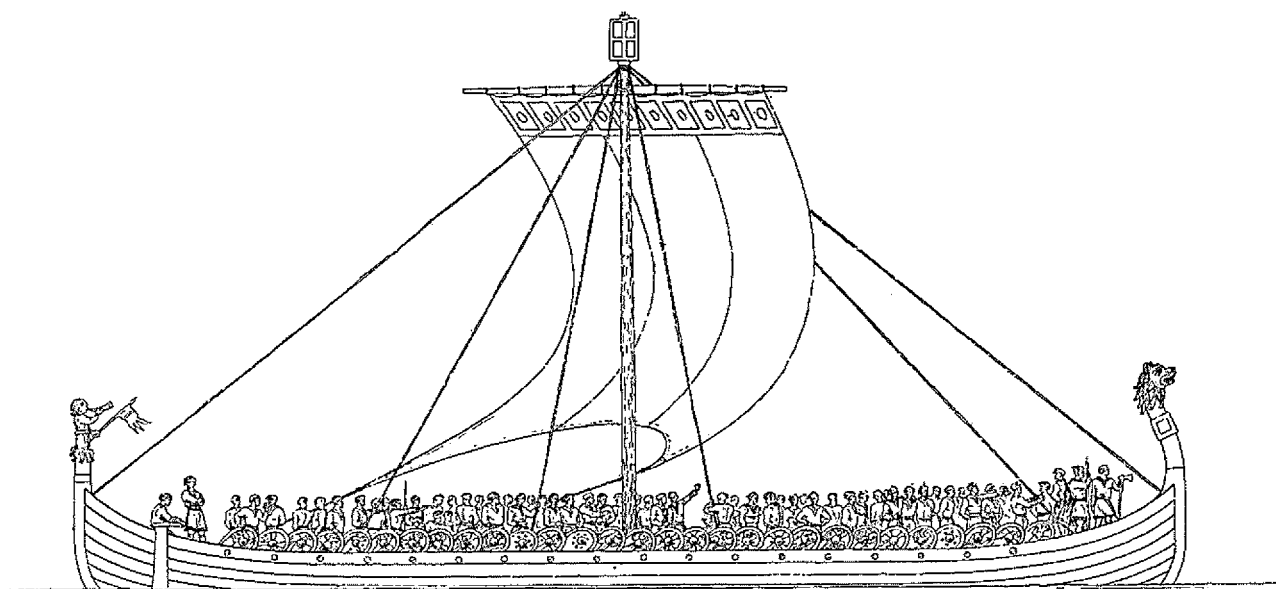


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

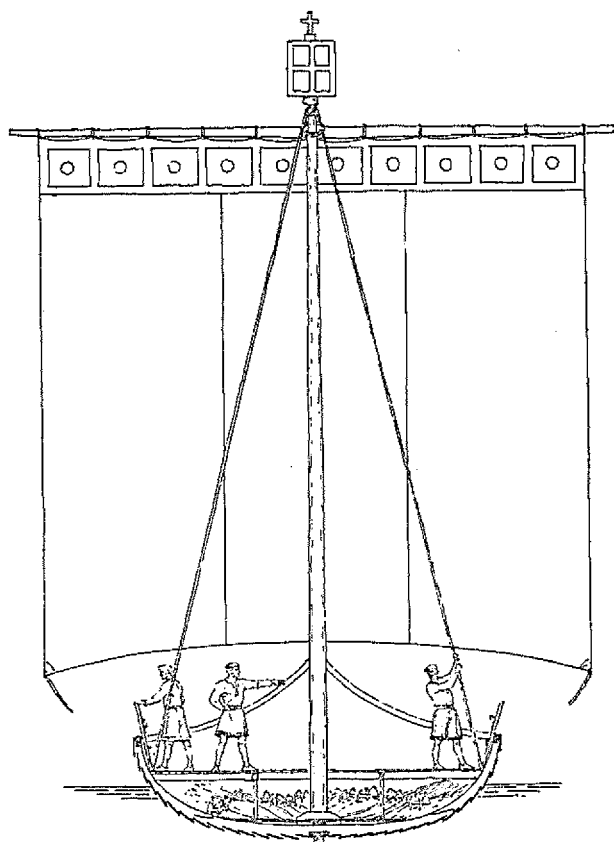
LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



0 1 2 3 4m

Hertug Vilhelms 24 m Skib „Mora“.

menligning med Skibstyper andetsteds fra viser tydeligt, hvorfra Vilhelm Erobrerens Skibe stammede.



Tværsnit af „Mora“.

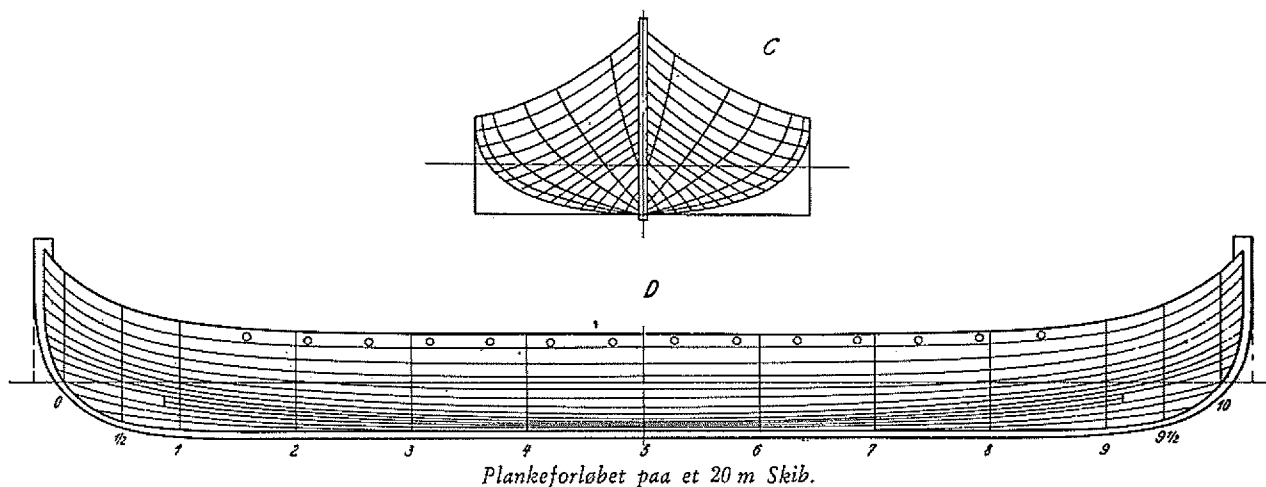
Vikingerne Drageskibe havde udviklet sig til at være særdeles hensigtsmæssige til deres særlige Brug, Røveri. De var gode Sæskibe og egnede sig ogsaa til Fart langs en flad Kyst og opad Floder. Da man aldrig manglede Arbejdskraft ombord, var Aarerne Hovedfremdrivningsmidlet, selv om den fremadskridende Teknik skaffede Sejlet nogen Indpas.

Da Vikingetiden omkring Aar 900 ebbede ud, mistede Drageskibene imidlertid deres Betydning. Fordringerne til mere Skibsrum, til Vaaben, Udstyr og Proviant og ikke mindst Plads til Heste, da Rytteriet blev mere og mere betydningsfuldt i Hærene, gjorde det nødvendigt at forsøge Skibenes Størrelse. Det lave, fladbundede Vikingeskib var ikke tilstrækkeligt, men afløstes af de højere rene Sejlskibe.

Som en Opblussen af den sidste Glans af en herlig Tid med dristige Togter i aabne Baade viser denne Skibstype sig i Historiens Lys, da Normannerhertugen, en Ætling af danske Vikinger, byggede en Flaade af Drageskibe, med hvilke han satte over til England, som han erobrede i Løbet af faa Uger, hvorefter han lod sig krone til Konge.

Dette Togt med en for Datidens Begreber uhyre Flaade maa for alle, der oplevede det, have gjort et uudsletteligt Indtryk, og har maaske hos Kong Vilhelm vakt Ønsket om at give Eftertiden et Billede af denne i Historien enestaaende Begivenhed. Paa den Maade blev Bayeux-Tapetet til.

Uden Tvivl stammer Udkastet hertil fra en betydelig Kunstner, som med grundigt Kendskab og stor



Plankeforløbet paa et 20 m Skib.

Nøjagtighed har gengivet Tingene og Hændelserne. — Ruten for Overfarten maatte vælges under Hensyntagen til Skibenes Sejlegenskaber og derfor tilpasses Vind- og Strømforhold i Kanalen. Historien fortæller os, at August først var valgt til Overfarten, men paa Grund af Modvind maatte den udsættes og fandt først Sted den 28. September. Det viser os som i et Glimt, at Skibene var meget daarlige til at krydse. Vinden skulde helst være sydvestlig, for at man paa den 200 km lange Sørejse fra Normandiet til Pevensey ikke skulde risikere at drive ud i Nordsøen.

Om Hærens og Flaadens Størrelse har der været delte Meninger. En Forfatter anslaaer dem til henholdsvis 60.000 Mand og 3000 Skibe, medens en anden er mere forsigtig og mener 15.000 Mand og 750 Skibe. Disse Tal er dog af mindre Betydning for os. Derimod siger engelske Kilder, at Rytteriet gjorde Udslaget i Kampen ved Hastings. Man kommer ved at betragte Tapetet til det Resultat, at Rytteriet udgjorde en Trediedel af Hæren, idet af 9 Afbildninger af Skibe har de 7 Heste om Bord.

Spørgsmaalet bliver nu, hvorledes man fra de kunstnerisk fremstillede Skibe kan slutte sig til deres tekniske Egenskaber. Alle Skibene er fremstillet set fra Siden, saa man paa anden Maade maa regne sig til Bredden, men tegner man et Tværnsnit op med Heste og Folk, udregner Stabiliteten og foretager Sammenligninger med andre Opgivelser fra samme Tid, kan man faa dem med tilstrækkelig Nøjagtighed.

Til Beregning af Længden tjener navnlig det indtegnede Antal Aaregange. Paa de største Normanniskibe findes 16 Aaregange og paa de mindre 12, henholdsvis 10. Regnes Afstanden mellem Aaregangene til 1 m og lægges dertil 3 m i begge Ender paa de store Skibe, saa kommer man til en Længde af 21 m.

Hertug Vilhelms Skib „Mora“ er tegnet større paa Tapetet og maa derfor anslaaes til at være ca. 24 m langt.

Trapper man efter Fremstillingen Skibsstørrelserne af, kommer man til det Resultat, at der findes tre større Typer paa 24, 20 og 16 m og en mindre paa ca. 10 m.

Dybgang og Fribord for de større Typer lader sig bestemme dels af Figurernes Størrelse og Stilling, særlig Hestene, og dels af Antallet af Planker, som paa de fleste en 5—6. Dette Tal er altsaa de synlige Range, og da man kan anslaa deres Bredde til 25 cm, saa giver det ialt 1,50 m. Det giver en god Overensstemmelse med det Tværnsnit, hvor Hestene er indtegnede.

Antager man, at et 20 m Skib har et Fribord paa 3 Range eller ca. 80 cm og indtegner en Hest med 1,40 m Ryghøjde, saa Ryggen lige er i Overkanten af Rælingen, saa maa Dørken ligge 60 cm under Vandlinien. Lægger man dertil 50 cm for Bundstokke, Køl og Dørk, faar man en Sidehøjde paa 1,70 m.

At Skibenes Dybgang i alle Fald ikke har været over 1 m, fremgaar tydeligt af Fremstillingerne, hvor man ser, at Lastning og Losning foregaar direkte paa Stranden uden Løbeplanker. Man lader simpelt hen Hestene springe i Vandet, medens Mandskabet binder Kjørtlerne op og vader i Land.

For et 24 m Skib kan man anslaa følgende Dimensioner: Længde 24 m, Bredde 6,0 m, Sidehøjde incl. Køl 1,8 m, Dybgang 1,0 m, D.W. Bæreevne 26 Tons, Displacement 47 Tons, Antal Aarer 36, Antal Mennesker 200 og Sejlareal 80 m².

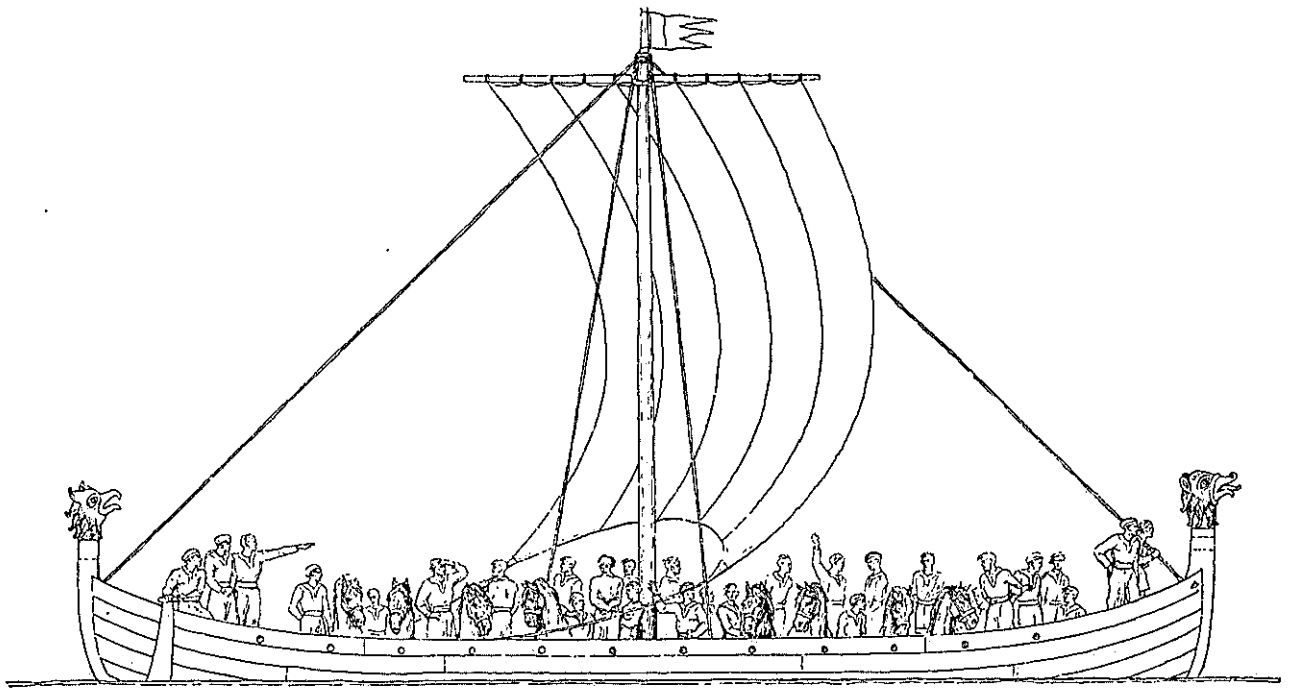
For et 20 m Skib er det følgende: L.: 20,0 m, B.: 5,5 m, S.: 1,7 m, D.: 0,9 m, D.W.: 22 Tons, Depl.: 38 Tons, 28 Aarer, 12—14 Heste og 30—50 Mand eller 150 Mand uden Heste, Sejlareal 60 m².

Et 16 m Skib har følgende Dimensioner: L.: 16,0 m, B.: 4,6 m, S.: 1,4 m, D.: 0,8 m, D.W.: 13 Tons, Depl.: 23 Tons, 20 Aarer, 8—10 Heste og 20—40 Mand eller 100 Mand uden Heste, Sejlareal 40 m².

Endelig har vi for 10 m Skibet: L.: 10 m, B.: 2,6 m, S.: 0,98, D.: 0,58, D.W.: 3,5 Tons, Depl.: 5,5 Tons, 8 Aarer, 20 Mand og 18 m² Sejlareal.

Ved Beregning kommer man til det Resultat, at en Flaade paa mellem 600 og 700 Skibe til Overførsel af 15.000 Mand med 5000 Heste kan have haft følgende Sættning:

5 Stk. 24 m Skibe med ialt 1000 Mand, 200 Stk. 20 m Skibe med 2400 Heste og 6000 Mand, 200 Stk. 16 m Skibe med 2000 Heste og 4000 Mand, 100 Stk.



16 m Skib med Heste ombord.

14 m Skibe med 600 Heste og 1000 Mand og 150 Stk.
10 m Skibe med 5000 Mand, ialt 655 Skibe.

Som det fremgaar af Tegningerne, havde Skibene et Dæk, som enten helt eller delvis var til at fjerne. Proviant og Udrustning var henstuvet her. Baks- og Agterdæk var noget løftet. Paa de høje Stævne var der anbragt Udsmykninger, dels som Ornamenten og dels som Dyrehoveder. De kunde aftages ved Land og i Havn og sandsynligvis ogsaa drejes. Der gaar Sagn om, at man paa deres Stilling kunde se, om et sig nærmende Skib kom med fredelige eller fjendtlige Hensigter. I 1957 blev der i Shelden ved Termonde ved Opmudringsarbejder bragt et saadant Dyrehoved for Dagens Lys. Det havde en Længde paa 1,45 m og var udskaaret i Egetræ.

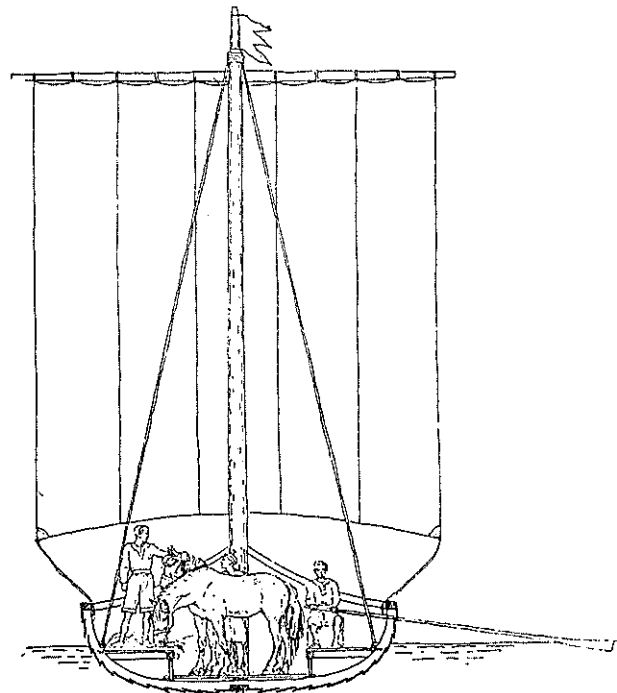
Alle Skibene havde paa Styrbordssiden et Sideror, som blev bredere nedadtil og ofte endte med en hel rund Form. Iøvrigt var det langt og smalt. Det var fastgjort til en Buk ved Hjælp af Tove eller ved en Klo, der greb det forfra.

Paa den T-formede Køl var Spanterne, der var samlet af flere Stykker, stillet op. Stævnene var af krumvokset Tømmer. Afstanden mellem de tværskibs Spanter var ca. 1 m. Egebordene havde en Tykkelse paa ca. 50—40 mm, var lagt paa Klink og uden Tvivl samlet med Jernnagler med Skive. Befæstelsen til Spanterne skete med Trænegler.

Bygningen af Skibene er fremstillet meget anskueligt, og vi faar derigennem Kendskab til de anvendte Værktøjer. Fældningen af Træerne og Hugningen af Tømmer og Planker skete med en stor Økse, medens Afpudsningen og den fine Behugning til den nøjagtige Form blev foretaget dels med en bredbladet og dels med en kortskaftet Haandøkse. Man brugte dengang ikke Save til Skibsbygnings-

brug. En af Skibsbyggerne staar med et Bor, der i høj Grad ligner vort nuværende Drillebor. Et Billede viser, hvor omhyggelig man var med Trækket af Rælingen, idet to Skibsbyggere øjensynlig taler om Straaget af den.

Bygningen af Skibene skete sandsynligvis paa den almindelige Maade, idet Køl og Stævne først blev samlet og stillet op. Dertil befæstedes saa nogle Spanteskabeloner, hvorover Bordener blev anbragt og forbundet indbyrdes og til Køl og Stævne. Spanterne blev først tilpasset og anbragt, naar Yderklæd-



Tværsnit af 16 m Skib.

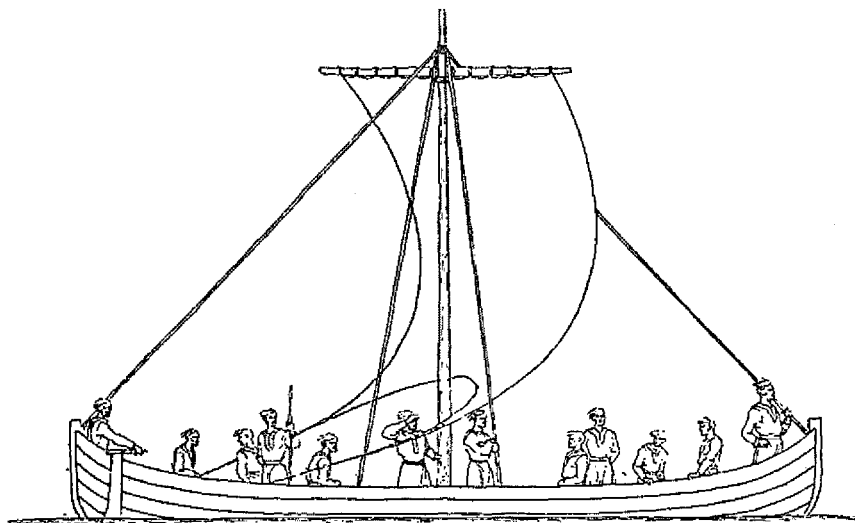
ningen var færdig. Til sidst fulgte Dæksbjælker og Dæk. Skanseklædningen var den øverste faste Afslutning af Skroget.

Om Datidens Skibsbyggere paa Forhaand har fastlagt Spanternes Figur ved en Afslagning, uddrager sig vort Kendskab. Formodentlig har de paa Grundlag af Aarhundreders Traditioner først tildannet Køl og Stævne og derpaa efter Følelse og Erfaring indsat en eller flere Skabeloner. Tilpasningen af Klædningens Borde skete saa efter haandværksmæssig Følelse og Erfaring, idet man fulgte det naturlige Forløb af Rangene. Paa Spantestederne blev der nu taget nøjagtig Maal, og Spanterne blev saa tilhugget af krumvokset Tømmer ved Hjælp af en lille Økse og til sidst forbundet med Klædningen ved Hjælp af Træagler.

Med en saadan Arbejdsmetode fik Skibene meget enkle, men harmoniske Former. Paa Tapetets Billeder af Skibene er Rangene ført meget højt op ved Skibsenderne, hvilket snarere kunde se ud som en kunstnerisk Overdrivelse end fremkaldt af tekniske Betingelser og naturlige Træk. Som det fremgaar af Billedet, frembyder Rangenes Forløb ikke blot ingen Vanskeligheder, men det er hen mod Enderne det naturlige Træk. Krumningen af Plankerne selv mod Enderne er ikke større, end de kan smyges i Figur under alt for stor Anvendelse af Ild. Længden af Spanteomtrækket er saa regelmæssigt, at det paa de tegnede Skibe kun er nødvendigt at have én Ger i hver Ende. Spanternes Figur er saa blød, at de nemt kan tildannes af tre Stykker.

Paa intet Sted er der gjort Vold mod Liniernes naturlige Forløb, hvilket maa betragtes som et Bevis paa, hvorledes Datidens nordiske Skibsbyggere ved at iagttage Havets Love og tilpasse sig Byggematerialets Natur paa en meget simpel og naturlig Maade fik fremstillet Kvalitetsskibe baade efter en sømandsmæssig, en teknisk og en kunstnerisk Maalestok.

Stabelafløbningen, som man ogsaa kan se paa Tapetet, voldte ingen Vanskeligheder. — Man slæbte dem simpelt hen i Vandet med Tove, som blev vist gennem Ringe, fastgjort til Pæle, der var rammet ned ude i Vandet.



10 m Baad.

Lastningen af Skibe skete i dette Tilfælde ved Hjælp af Folk, der vadede ud fra Kysten.

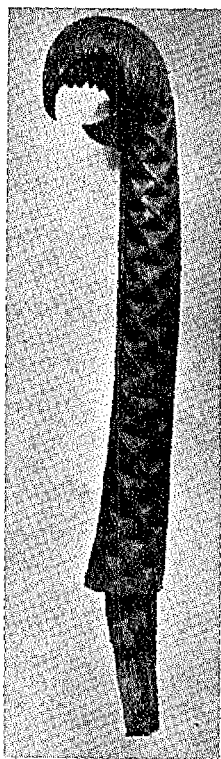
Først blev Vaaben, Udrustning og lignende bragt ombord og henstuvet. — Derpaa kom Hestene og sidst Kriegerne, hvis Skjolde blev anbragt paa Inder siden af Klædningen og ikke som hos Vikingerne ophængt udenbords.

Var der for mange Skjolde, maatte Stævnene ogsaa tages i Brug til Ophængning af dem.

Aarerne var lange og smalle og blev stukket ud gennem Aaregangene. — Der maatte benyttes en Kasse paa 30—40 cm's Højde, for at Manden kunde faa den rigtige Stilling til Roningen.

Takkelagen bestod paa alle Skibene, store som smaa, af en enkelt Mast, der var anbragt omtrent i Skibets Midte og var indrettet til at lægges ned. Den var støttet af et Forstag, et Agterstag, to Bagstag og 2 til 4 Vant. Det eneste firkan tede Sejl var strakt under en Raa, som paa Midten var forsynet med en Tovrakke og blev hejst op og firet ned ved Hjælp af Fald. Sejlet var lidset til Raaen og blev forneden holdt af to Skøder. Braser og Toplenter synes ikke at have været kendt. Sejlene er vævet af Stoffer i forskellige Farver, syet med lodrette Naadder og delvis forsynet med smukt udstyrede Tværstriber. Toppen af Masten var forsynet med et Flag eller en Udsmykning.

Tapetet viser ogsaa nogle engelske Skibe, som paa forskellig Maade afviger fra Normannerskibene, men dog ikke mere end det er øjensynligt, at begge Typer stammer fra en fælles Form, det nordiske Vikingskib, Drageskibet.



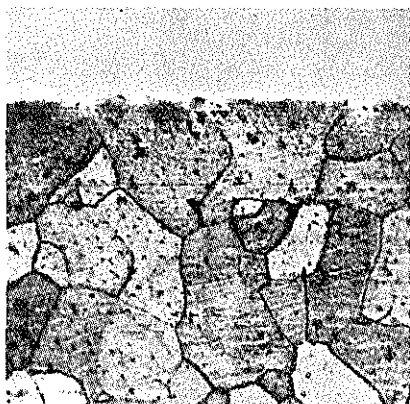
Løst Stævnehoved af Træ fra Termonde.

Vil De sikre Dem en Chanties?

Indsend da snarest Bestilling. Restoplaget er meget begrænset.

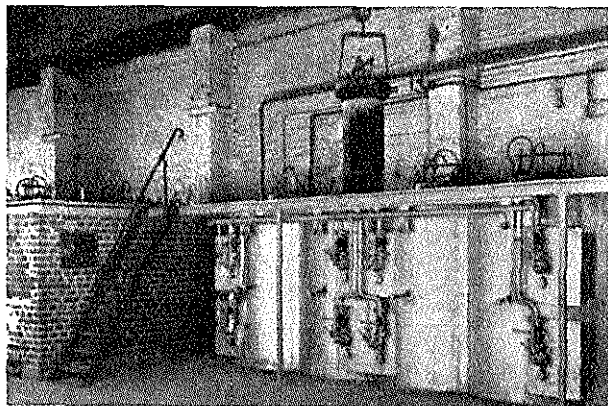
En ny Metode til Overfladebehandling af Staal

Skibsbygningen er en Storforbruger af Metaller, især af Staal. Derfor har enhver Forbedring af Materialernes Egenskaber altid den største Interesse. I Sammenligning med saa mange andre Omraader



Salpetersyreetsning af en indkromet Zone.

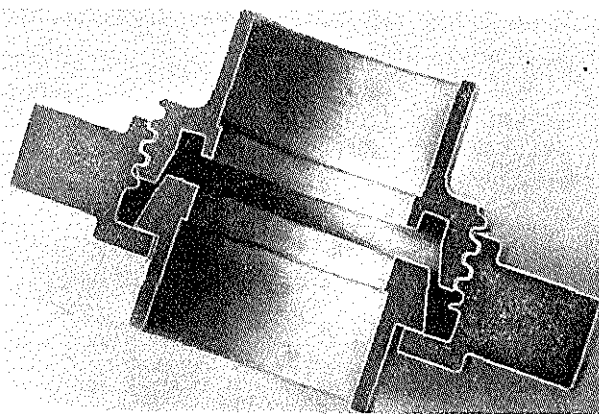
kommer det i Skibsbygningen ikke alene an paa Materialets Styrke alene, men ogsaa paa den størst mulige Modstandsdygtighed mod de kemiske Indflydelser af Søluft, Søvand, Taage, Damp o. s. v. Man har naaet udmærkede Resultater med legeret Staal og med de moderne Malemetoder. Betragter man et legeret Staal, saa bestaar det af et Materiale, der har faaet sine Tilsætninger i Smelteovnen, og som derfor er ensartet helt igennem. Skal man bruge et Beslag, en Maskindel ell. lign., som skal være modstandsdygtig mod kemiske Paavirkninger, saa maa ikke blot Overfladen, men hele Tværsnittet have den Sammensætning, selv om det kun er Overfladen, der kommer ud for Paavirkninger. Da Tilsatsmaterialerne er meget dyre — det drejer sig, naar der er Tale om rustfast Staal, om Krom — saa melder Spørgsmaalet sig, om man ikke paa en eller anden



Ovn til Fremstilling af den keramiske Masse med Kromklorid.

Maade kan nyttiggøre Kroms Modstandsdygtighed mod Rust, saa kun de Flader, der angribes, faar et Beskyttelseslag af Krom uden at legere hele Staalmassen. I en Aarrække har man kendt Forkromning af Staal ad galvanisk Vej. Disse Overtræk har vist sig at være rustbestandige, naar Angrebene blot ikke er for stærke eller for langvarige. Man skal imidlertid mellem Staalet og Kromet have et Lag af Kobber eller Nikkel.

Ved Indkromnings- eller BDS-Fremgangsmaaden (det sidste Navn har den faaet efter Opfinderne Becker, Daeves og Steinberg) gaar man en helt anden Vej. Metoden egner sig godt for Staaloverflader af alle Slags som f. Eks. Profiler, Formstykker og færdige Dele. Ved Behandling af Staal har man i lange Tider brugt Diffusionsmetoden til at give blødt Staal en haard Overflade. Tidligere Forsøg paa at faa en Staaloverflade til at optage Krom førte ikke



Indkromet Kobling.

til noget. Man brugte Krom i Pulverform, men maatte da for at faa et tilstrækkelig tykt Kromlag arbejde med høje Temperaturer og lange Glødetider. Derimod kan man med flydende eller gasformige Kromforbindelser opnaa en hurtig og tilstrækkelig dyb Diffusion. Fremfor alt synes de gasformige Forbindelser at egne sig herfor, og her ligger Grundlaget for Indkromningsmetoden.

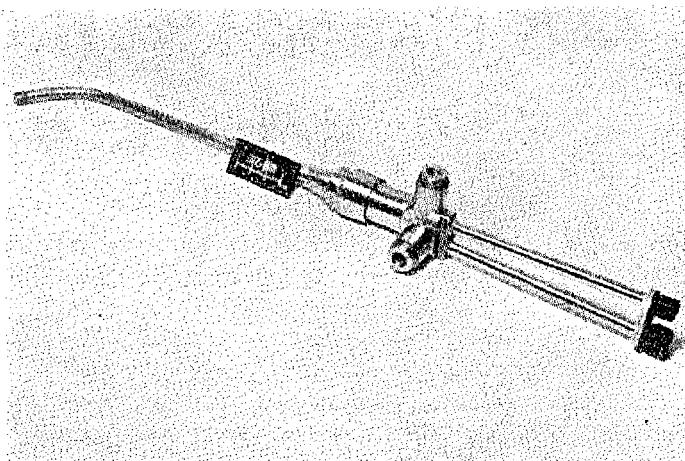
Som Kromforbindelse kan f. Eks. anvendes Kromklorid. Kommer det i Forbindelse med en Staaloverflade, saa ombytter det sine Kromatomer med Jernatomer. Paa Grund af den høje Temperatur, hvorved det foregaar, kan det indtrængende Krom ligefrem vandre ind i Staalet under stadig Gentagen af Processen. Paa denne Maade dannes der gradvis en Diffusionszone, hvis Kromindhold ved Overfladen er indtil 53 pCt., medens det indefter aftager gradvis til Nul. Man faar herved en Diffusionszone, hvor man

ikke ad mekanisk Vej kan skille de to Metaller. Den Del af Zonen, som indeholder mere end 15 pCt. Krom, angribes ikke af Rust. De første Arbejder, der udførtes i Laboratorium, gav det Resultat, at der kunde dannes et egnet og tilstrækkelig tykt Lag af kromholdigt Staal ved Diffusion, og at man ikke behøvede de tidligere anvendte høje Temperaturer.

Til Indkromning egner sig de saakaldte I.K.-Staal-sorter, som giver en tæt, sejt og korrosionsbestandig Indkromningszone. De bør være bløde og ulegerede og have en Brudstyrke paa 50—55 kg/mm² (i særlige Tilfælde kan den være op til 90 kg/mm²). Forudsætningen for en heldig Gennemføring af Diffusionsprocessen er, at Staalets Beskaffenhed ikke hindrer Kromens Indtrængen. Da et højt Kulstofindhold giver en ugunstig Diffusionszone, maa I.K.-Staal-sorterne enten have et lavt Kulstofindhold, eller ogsaa maa Kulstoffets Indflydelse udlignes ved Tilsætning af Titan, Molybdæn, Mangan o. lign.

Ved Udførelsen af Indkromningen benytter man den Fremgangsmaade, at de Staaldele, der skal behandles, indpakkes i en keramisk Masse, der indeholder Kromklorid, hvorefter det hele opvarmes i en Ovn. Man kan ogsaa bruge Saltbade dertil.

Anvendelsesmulighederne er afhængig af de Egenskaber, man opnaar ved Metoden. Da Overfladen faar et Kromindhold paa 55 pCt., svarer den til et Staal med over 50 pCt. Krom. Modstanden mod kemiske Angreb af et Staal, der er forædlet ved Indkromning, er derfor meget stor. Selv om Fremgangsmaaden ikke tilsigter at erstatte rustfast Staal, saa kan den dog anvendes med Fordel, hvor man f. Eks. ønsker et Kromindhold paa 50 pCt. Det er ogsaa af Betydning, at I.K.-Staalene er bløde eller kun svagt legerede og derfor kan anvendes til Dele, som vanskeligt lader sig fremstille af legerede Staal-sorter. Som Anvendelsesomraade kan nævnes: tynde, sømløse Rør, Pladedele og Beslag af enhver Art,



Indkrommet Svejsebrænder.

Pumper, Turbineskovle, Koblinger, Aksler, Værktøjer af enhver Slags af almindelig eller særlig stor Styrke med stor Korrosionsbestandighed. Der bør ogsaa nævnes de indkromerede Deles store Varmebestandighed (indtil 800 Gr.). Forbindelser kan udføres ved Slaglodning eller elektrisk Modstandssvejsning. Forbruget af Krom er i Sammenligning med Fremstillingen af rustbestandigt Staal ved Indkromningsmetoden yderst ringe, højst 200 g/m².

Hovedfordelene ved den nye Metode kan sammenfattes i følgende:

En Overfladebehandling af Staal ved Fremstilling af en Indkromningszone er mulig. Der kan Overfladen af et ulegeret eller svagt legeret Staal forandres til et rustfast Staal. Indkromningszonen kan ikke ved mekaniske Midler fjernes fra Staalet. Værktøjet eller Genstanden gøres først færdig, før det indkromes. Metoden giver en stor Besparelse paa Krom. Staalstykker af enhver Art, ogsaa Plader og Staalstøbegods, kan indkromes.

Indkromet Staal er ogsaa meget bestandigt mod Søvand og derfor godt egnet til Skibsbygningsbrug.

D. F. D. S. Begravelseskasse

har udsendt Beretning og Regnskab for Aaret 1941.

Regnskabet balancerer med 54.428 Kr. Der er i Aarets Løb udbetalt 11.000 Kr. i Begravelseshjælp. Foreningens Formue udgør 194.576 Kr., hvilket er en Fremgang paa 4.441 Kr. Det skal dog bemærkes, at Obligationerne i den Opgørelse er optaget til deres Indkøbsværdi. Deres Paalydende er 206.000 Kr., og Kursværdien pr. 31. Decbr. 1941 maa regnes for at være større end den bogførte Værdi.

Medlemstallet er 1155, hvoraf 365 er kontingent-

fri. Begravelseshjælpen er for det kommende Aar fastsat til 500 Kr. pr. Dødsfald.

Den ordinære Generalforsamling afholdes Onsdag den 1. April.

A/s **DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**
Amaliegade 33 - København K.

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 udløves fra Kontoret
Niels Hemmingsensgade 24.

Planer for Udbygning af Italiens Vandveje

Udbygningen af de italienske Vandveje forsømmes ikke under Krigen. De offentlige Bekendtgørelser for Oktober 1941 offentliggør en Lov om Dannelse af en Korporation for Bygningen af en Kanal Milano—Cremona—Po. Hermed begyndes et nyt Afsnit af et større Byggeprogram, som skal give de øvreitalienske Industricentre en bedre Forbindelse med Havet. Særlig vigtig heraf er Udbygningen af Vandvejen over Milano, som er Midtpunktet i Italiens største Industriegn. Ved Siden heraf tillægges Milanos og Pos Forbindelse med de øvreitalienske Søer, særlig Lago Maggiore og Luganersøen den største Betydning, da der herved tilvejebringes Mulighed for Godsbefordring fra Schweiz og Tyskland til Middelhavet og Adriaterhavet, hvilket i mange Aar har haft de italienske Skibsfartskredses Interesse.

Det samlede Byggeprogram omfatter en Udvidelse af de bestaaende Vandveje og Bygning af nye for 600 ts Skibe efter følgende Retningslinier:

Regulering af Po fra Addas og Mincios Munding paa en Længde af 140 km med en Bekostning af 300.000.000 Lire. En Trediedel af Arbejdet er allerede udført. For Resten regner man en Byggetid paa 7 til 8 eller i bedste Fald 3 til 4 Aar.

Bygningen af Mussolini-Kanalen med en Længde paa 259 km som Forbindelse mellem Gardasøen og Adriaterhavet. Den vil koste 400.000.000 Lire. Arbejderne har allerede været i Gang i flere Aar og skal fuldføres paa 5 à 6 Aar.

Bygning af Kanalen Magliarino—Vall Lepri—Porto Garibaldi i Provinsen Ferrara. Den faar en Længde paa 30 km, hvoraf 24 km er Nybygning og skal koste 35.000.000 Lirer. Arbejderne er fuldført for en Trediedels Vedkommende.

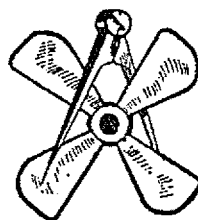
Den allerede nævnte Kanal Milano—Cremona—Po faar en Længde af 76 km og skal koste 500.000.000 Lire. Arbejderne skal muligvis først begyndes efter Krigens Afslutning og fuldføres paa 6 Aar. Senere skal følgende Vandveje udbygges: Milano—Lago Maggiore

—Locarno Kanalen med 230 km og en Bekostning paa 100.000.000 Lire og Forbindelsen fra Milano til Como Kanalen med en Længde paa 123 km.

Dermed vil ialt 800 km nye Vandveje for 600 ts Skibe være bygget, medens der nu kun findes 400 km.

Foruden de nævnte Fordele for Godstrafiken fra Schweiz og Tyskland vil ogsaa Venezias Havn blive Omladningshavn. Desuden vil Ertsforekomsterne i Alperne bedre kunne udnyttes, og ved Vandvejene vil kunne anlægges nye Industrier. Man ønsker ogsaa herigennem at udvikle Selvforsyningen. Man vil bygge Skibe og Pramme med den mindst mulige Anvendelse af udenlandske Raastoffer. Fremdrivningen af Fartøjerne skal i første Linie baseres paa hjemlige Brændstoffer. Man tænker her paa Methan og Elektricitet.

Den nye Navigationslov, som træder i Kraft den 1. April 1942, regulerer ogsaa Flod- og Kanalfarten derigennem, at den ikke blot foreskriver Organisering af Førerne og Fartøjerne og indfører en Pligt til at udføre offentlige Transporter, men ogsaa derved, at den lader Trafikministeriet fastsætte Fragtraterne og foreskriver de tekniske Enkeltheder for Nybygningerne. Paa disse Omraader har der hidtil ikke været nogen Forpligtelser.



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)



Hovedoplag for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

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

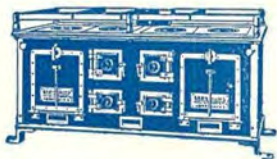
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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
Faaes 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



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

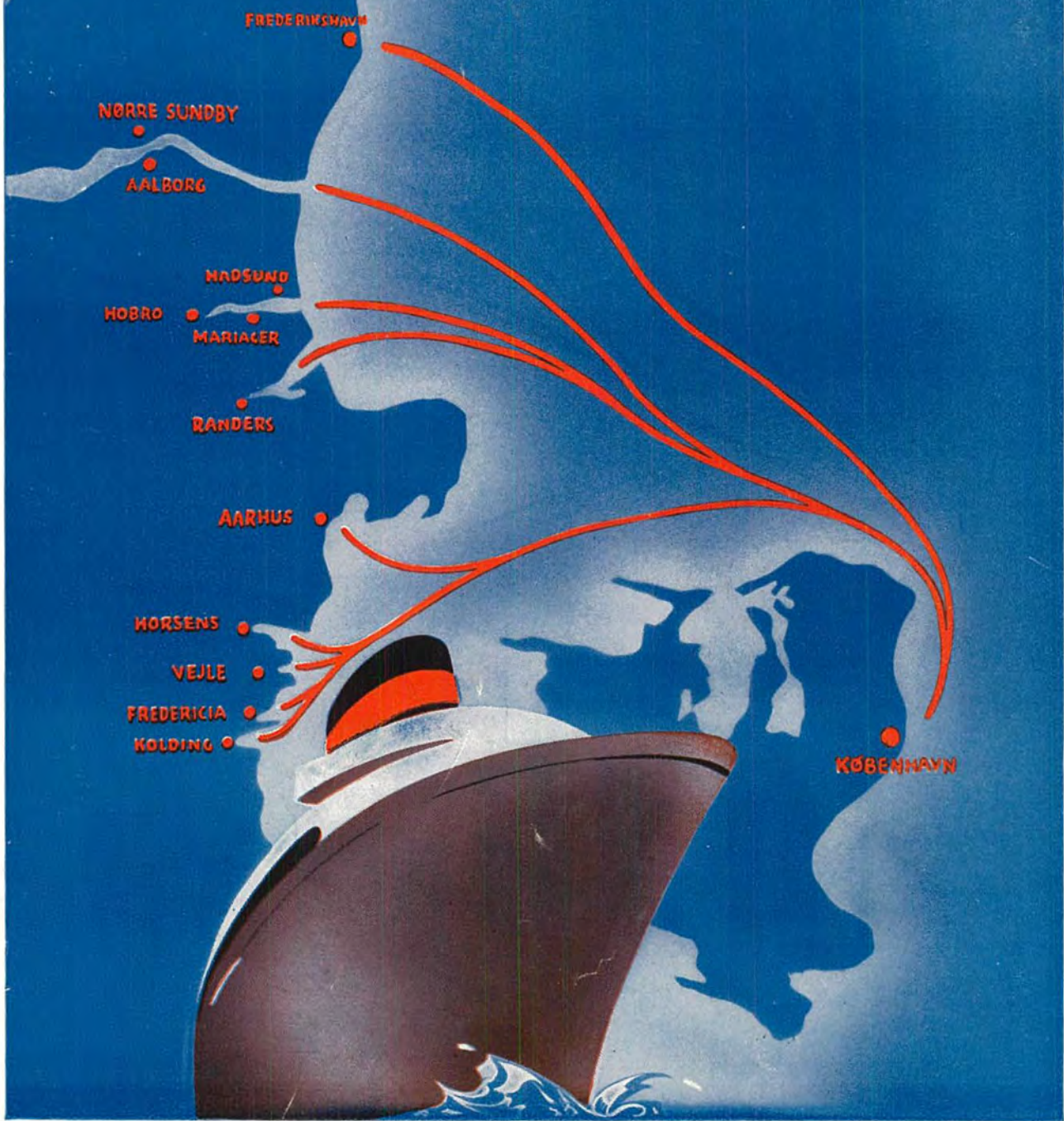
Kikkerteer

Iver C. Weilbach & Co.
SØLVER & SVARRER
Amaliegade 30 - København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627
Forlang vort ill. Katalog

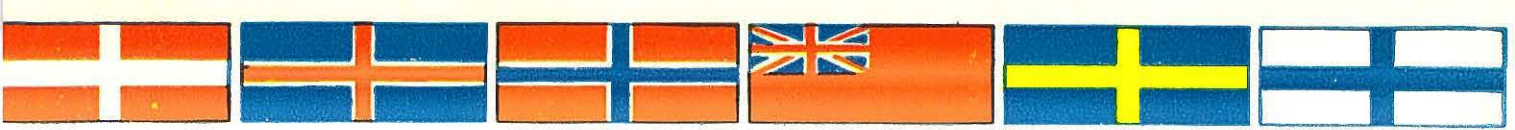
ckm 44-

TORREN 38

REJS MED DFDS



M/S L. IHRICH'S BOGTR.



VIKINGEN

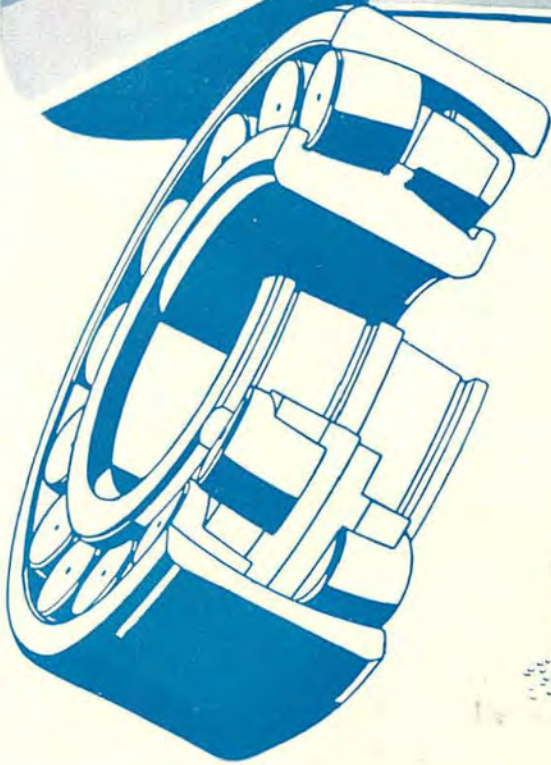
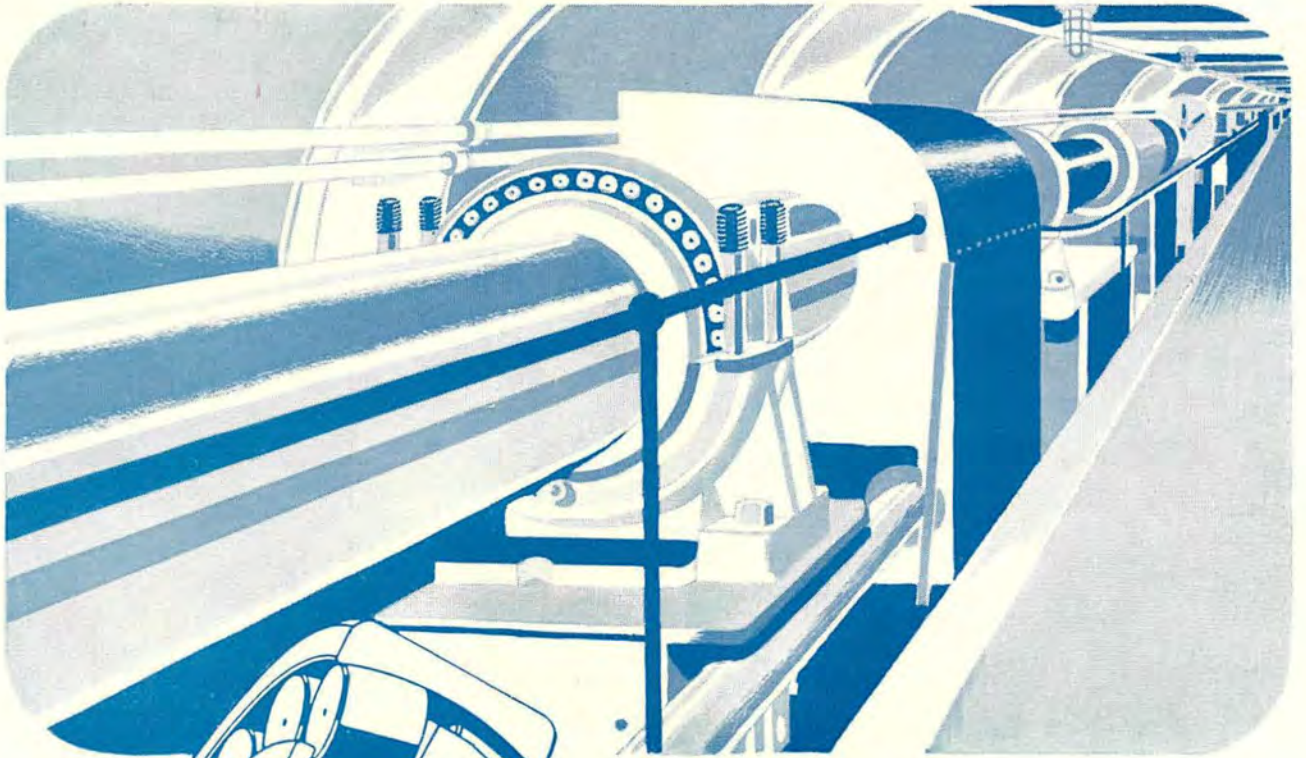
75 Øre
1. April

DET GAMLE VÆRFT

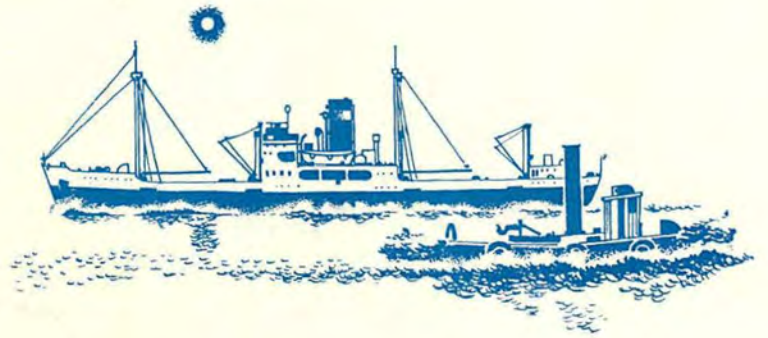
Maleri af Ivar T. Rohde

1942 - Nr. 4
19. Aargang





SKF sfæriske Rullelejer som
Bærellejer for Mellemaksler i Skibe.
Forlang Specialprospekt.



SKF

KUGLELEJER OG RULLELEJER

DANSK KUGLELEJE AKTIESELSKAB - **SKF** - BREDGADE 31 - KØBENHAVN K.

Helsingør Skibsværft

Af Ove J. Malmgren

NITTEMASKINER, Kraner og Damphamre synger Arbejdets Sang over Helsingør Havn og fortæller om Livet, der pulserer inden for Værftets Mure. Sangen giver Genlyd over den gamle By, hvor ca. 2000 Arbejdere har Beskæftigelse i denne storindustrielle Virksomhed, og hver udgør et Led i det Hele, der skabes af menneskelig Kraft og Snilde. Naar en Køl lægges paa Beddingen, vaagner hos alle en levende Interesse for det Skib, der skal komme til Verden. Dag for Dag følger man Arbejdets Fremadskriden, og den Time, da Baaden skal løbe af Stabelen, er præget af festlig Forventning, der føles saavel af den administrerende Direktør og hans Stab som af den almindelige Arbejder og den yngste Lærling. Champagneflasken kuuses mod Boven, Skibet faar Navn, og majestætisk glider det store Skrog ud i Vandet, medens Hurraraabene lyder ...

Interessen for at bygge Skibe kan spores tilbage i Helsingørs Historie. Paa det Sted, hvor Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri nu ligger, fandtes i tidligere Tider to Træskibsværfter.

I 1766 anlagdes den første Havn ved Helsingør. Det var kun en mindre Baadehavn, og da den viste sig at være for lille, blev det 1824 besluttet at foretage en Udvidelse, som fandt Sted 1826—29. Samtidig overgik Havnen til Staten. Skibstømmer Jacob Hansen Løve var en Dag oppe ved Helsingør i Anledning af noget Reparationsarbejde paa Vagtskibet, der laa uden for Kronborg, og han fik da Idéen til det første Træskibsværft. Han havde den Tanke, at der her maatte være noget at gøre for en rask Mand, og det viste sig senere, at Mulighederne var langt større, end han havde tænkt sig. 1823 blev hans Virksomhed grundlagt. Jacob Hansen Løve var født 1873 og døde 1860, og det fortælles om ham, at han i sin Ungdom deltog i Napoleonslagene.

Værftet begyndte sin Virksomhed i det smaa og var navnlig beskæftiget med Reparationsarbejder, men byggede dog ogsaa Færgebaade, bl. a. til Kej-

seren af Rusland. Senere kom Sønnen Wilhelm ind i Foretagendet, som herefter gik under Navnet I. H. Løve & Søn. Efterhaanden kunde man paatage sig at bygge større Skibe, og det første var „Søridderen“, som den 1. September 1841 løb af Stabelen. Ved denne Lejlighed blev Nybygningen holdt over Daaben af selve Præsten fra St. Olai Kirke. „Søridderen“, der kostede 12.500 Rdl., blev ført af den kendte Kaptajn Pii. — I 1845 fik Løve & Søn en Konkurrent. Poul Barfoed, der var Præstesøn fra Jordløse ved Faaborg, kom til Helsingør og oprettede et Træskibsværft i umiddelbar Nærhed af Løves. Til Starten af dette Foretagende havde han laant 1500 Rdl. af sin Svigerfader. Barfoed gik i Kompagni med Skibsbygger Chr. Rohrmann fra Nykøbing F., men da han senere fik en Stilling i København, overdrog han sin Andel i Værftet til sin 19-aarige Broder, der dog først traadte ind i Firmaet som 25-aarig, efter at han i nogle Aar havde dygtiggjort sig i England.

Den 14. September 1861 dannedes „Aktieselskabet Patentophalerbeddingen, Interessentskab“, hvis Bestyrelse kom til at bestaa af Etatsraad, Murermester Olrik, Købmand I. S. Pontoppidan, Skibsbygger Rohrmann og Skibsbygger Løve. Ophalerbeddingen, der skulde ligge mellem de to Værfter, opførtes 1862—65 med Støtte af et Statslaan paa 50.000 Rdl.

Der var nok at gøre paa de to Værfter med Reparationer og Nybygninger. Af særlig kendte Skibe, som byggedes hos Barfoed & Rohrmann, kan nævnes „Nordlyset“, der var paa 225 Brutto-Tons, Barkskibet „Helsingør“ og „I. C. Pontoppidan“.

Løves Værft eksisterede indtil 1882, da det blev overtaget af Jernskibsværftets Grundlægger, Mads Holm. En Søn af Løve slog sig nu sammen med Barfoed & Rohrmann om „Helsingør Træskibsbyggeri“, som bl. a. byggede „Hvidbjørn“ paa 388 Tons til „Den kongelige grønlandske Handel“. Senere blev Rohrmann Revisor paa Jernskibsværftet, og 1892 overtog Mads Holm saavel det gamle Træskibsværft

som Ophalerbeddingen. En stor Virksomhed havde nu opslugt begge de smaa. Et nyt og vidunderligt Afsnit af Skibsbygningskunstens Historie var begyndt.

Det var den 1. Marts 1882, at Skibsbygger og Reder M. C. Holm begyndte at bygge Jernskibe i Helsingør, og Udviklingen i de henved 60 Aar, der snart er forløbet, er foregaaet i en jævnt stigende Kurve trods Tidernes Omskiftelighed, en sund Udvikling, som har været til Gavn for Byen, og som har givet det helsingørske Skibsbyggeri en førende Plads blandt danske Værfter. Altid har man søgt at være paa Højde med de Krav, der stilles, og derfor har Hjulene trods Nedgangsperioder bestandig kunnet holdes i Gang. Paa Nykonstruktionens Omraade kan Værftet glæde sig ved en fremskudt Position, og gennem Aarene er Arbejdsfeltet fra det oprindelig forholdsvis begrænsede Specialomraade blevet udvidet til ogsaa at omfatte betydelige Opgaver udover dette. Selvfølgelig er Nybygning og Reparation stadig Grundpillen i Værftets Virksomhed, men dertil kommer Arbejder som Landkedelanlæg, Brobygning, Tankanlæg o. s. v.

Gennemgribende Moderniseringer er blevet en naturlig Følge af hele denne Udvikling, og man raader nu over to Tørdokker paa henholdsvis 103 og 118 m's

Længde samt en tidssvarende Ophalingsbedding, der anlagdes i 1928 til Erstatning for den oprindelige Bedding fra 1865. Paa den ny Bedding kan tørsættes Skibe paa op til 2500 Tons Egenvægt og 100 m's Længde.

I Nærheden af Bedding og Dokker ligger Snedkerværkstedet med Afdelinger for Polering, Sprøjtelakering og Maskinsnedkeri, Tømrerværksted, Malerværksted, Savmølle, Kleinsmedie, Værksted for Finpladebearbejdning, Riggerværksted og Elektrikerværksted. Maskinafdelingen omfatter Maskinværksted, Kedelværksted, Støberi, Modelværksted, Grovsmedie og Kobbersmedie. I en særlig Afdeling udføres Jernkonstruktioner til Broer, Bygninger, Beholdere o. l.

En stor Del af den helsingørske Ungdom kommer i Lære paa Værftet, som derfor yder et aarligt Tilskud til den stedlige Tekniske Skole, der iøvrigt er Landets eneste Skole, hvor man kan blive uddannet til Skibskonstruktør. Undervisningen foregaar naturligvis i Tilknytning til Værftet, saaledes at Teori og Praksis følges ad.

Blandt de mange Nybygninger, der er leveret fra Helsingør Skibsværft, findes saavel Damp- og Dieselmotorskibe som Sejlskibe af alle Typer og Størrelser,

Passagerskibe, Lastskibe, Færger, Isbrydere, Tankskibe, Inspektionsskibe, Bjærgningsskibe, Bugserdampere og en Række andre mere specielle Fartøjer. Til Det Forenede Dampskibsselskab er der solgt adskillige Baade. I 1925 byggedes det første Dieselmotorskib til Selskabets Parkeston-Rute, M/S „Parkeston“, hvis Konstruktion viste sig at være banebrydende. Erfaringerne med dette Skib var saa gode, at mange andre Skibe senere blev bygget paa samme Maade til tilsvarende Fart baade herhjemme og i Udlandet. — M/S „Parkeston“ efterfulgtes af Søsterskibene M/S „Jylland“, M/S „Esbjerg“ og M/S „England“.

Et af Værftets største Passagerskibe var Motorskibet „Venus“ paa 5406, 26 Brutto-Tons med 11.800 I.H.K., som byggedes i 1951 til Det Bergenske Dampskibsselskab for Ruten Bergen—Newcastle.

Et særlig smukt Eksempel paa moderne Skibsbygningskunst er iøvrigt Rutebaaden „Kronprins Olav“. De Danske

(Fortsættes Side 9)

Søofficer.

Ca. 1. Juli antages unge Mænd til Uddannelse til Søofficerer. I hele Uddannelsesperioden 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 Retigheder 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.

SØOFFICERSKOLEN

Holmen K.



Telf. C. 16.172

„Bianca Cavalli“

Af Gustav Kragh

SELVFØLGELIG har denne Fortælling slet ingen Berettigelse til at dukke op i et Søfarts-Magasins Spalter, for selv om den foregaar i Lagunestaden og handler om en Søfarer, er det dog hovedsagelig om Kærlighed og Kys — især Kys, der fortælles. Men maaske det derfor er muligt, at den alligevel kan interessere en maritim Læser!

Det er et Sagn, en gammel Slægtshistorie, jeg gengiver. Jeg hørte den for mange Aar siden en Juleaften i Venezia, da jeg sammen med et Par Venner sad i en af Marcuspladsens Restauranter og for-drev Tiden, til vi skulde høre Midnatsmessen.

— — —
Ved Canale grande i Venezia ligger paa højre Side, naar man kommer fra Bacino di San Marco, et smukt, vel vedligeholdt Palads, som nu bærer Navnet Palazzo Franchetti. Det hed tidligere Palazzo Cavalli, er bygget af Patricierfamilien Gussoni og omkring 1500 solgt til Cavallierne.

Hvert eneste af Dogestadens gamle Patricierpaladser har sin Historie og sine Sagn. Sælsomme og stemningsvækkende. Fyldte med hemmelighedsfuld Mystik, saadan som det nødvendigvis maa være i denne vidunderlige By, som nu i et Par Hundrede Aar har overlevet sig selv.

Hvad der fortælles om det gamle Palazzo Cavalli er ikke hyggeligt. Cavalliernes Slægtshistorie indeholder flest mørke og blodige Kapitler. Men mellem de mange Beretninger om, hvorledes stolte, magtgridske Mænd og skønne, ikke altid dydige Kvinder, benyttede baade List og Vold for at tilkæmpe sig Rigdom, Ære og Anseelse, findes der dog en Fortælling, som hverken er farvet sort af Svig eller rød af Blod.

Et mærkeligt Sagn.

Pietro Cavalli, Prokurator af San Marco, havde to Børn, Sønnen Girolamo og Datteren Bianca. Da Bianca Cavalli var sytten Aar gammel, regnedes hun for Venezias smukkeste og rigeste Adelsdame, og overalt, hvor hun viste sig, enten det nu var i Gondol paa Kanalerne eller ved Aftenpromenaden paa Piazza San Marco, fulgtes hun stedse af en Skare ældre og yngre Herrer, som viste hende den mest udsøgte Hyldest. Venligt og smilende modtog hun deres Opmærksomheder; men ingen af dem kunde rose sig af at have gjort et større Indtryk paa hende.

„Hun er hovmodig og stolt som alle Cavallier!“

Ingen af Venezias Nobili er god nok til hendel!“ sagde Tommaso Moncenigo, der kunde tælle fire Doger af sit Navn.

„Hun er pengegridsk — hun er saa syg efter Guld, som et Barn efter Kager!“ svarede den tykke Senator Tron, Stadens næstrigeste Mand.

„Hun er kold, hun har intet Hjerte!“ sukkede Antonio Contarini, Republikkens eleganteste Kavalier, og rettede paa sine Ærmekniplinger.

Men Bianca var hverken hovmodig, pengegridsk eller kold, det vidste ingen bedre end hendes Barn-doms Legekammerat, den unge Købmand og Søfarer Andrea Miani. Ham havde Bianca skænket sit Hjerte, og det skønt han hverken var rig eller af Patricierslægt. Hver Morgen udklædte Andrea sig som Gondoliere og roede ned ad Canale grande forbi Palazzo Cavalli, hvor Bianca altid passede at staa paa Balkonen uden for sit Værelse. Smile eller vinke til ham turde hun ikke; men de var glade, blot de opnaaede at se hinanden.

Kun to Mennesker kendte de unges Hemmelighed, og de to var tavse og forsigtige. Den ene var Biancas Amme, som havde opdraget hende i Moders Sted, og den anden var den gamle Gondoliere Tino, som hørte til samme store Købmandsfirma som Andrea. Disse to trofaste Budbringere mødtes hver Dag paa aftalte Steder og bragte Breve frem og tilbage mellem de elskende, som paa denne Maade holdt deres Forbindelse skjult for Slægt og Venner. Kun engang imellem, naar Længselen efter at være sammen blev saa stærk, at den overvandt Forsigtigheden og Angsten for at blive udspioneret, vovede Bianca og Andrea at mødes. Det skete saa paa den Maade, at den gamle Tino hentede Bianca og Ammen ved San Lorenzo eller et andet afsides Sted og roede dem ind i en af de mange snævre, mørke Kanaler, hvor gamle Mure og høje Cypresser skjulte Gondolen for nysgerrige Blikke. Her ventede Andrea, og medens de to gamle ængsteligt holdt Vagt, forløb Minutterne altfor hurtigt for de unge, der havde saa meget at betro hinanden i den knapt tilmaalte Tid, de turde være sammen.

En Aften i Begyndelsen af Maj Maaned, da de to Gondoler mødtes i Rio San Agostin, steg Andrea over i Biancas Baad og lagde sig paa Knæ ved hendes Fødder.

„Elskede,“ sagde han og tog hendes Hænder i sine, „bliv ikke bedrøvet over det, jeg fortæller Dig.

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn
53 Filialer og Kontorer i Provinsen



HANDELSBANKEN

Der er nu kommet en Lejlighed for mig til at vinde Gods og Ære, og jeg synes, jeg maa gribe til, fordi det gælder vor Fremtids Lykke. Det bliver en frygtelig Tid for os begge, naar vi nu skal skilles — —

„Skilles!“ afbrød Bianca ham ængsteligt. „Hvorfor spørger Du saa grusomt, Andrea?“

„Jeg spørger ikke — aldrig vilde jeg vove at spørge med en saa frygtelig Tanke som at skulle skilles fra Dig! Ak nej, det er bitter Alvor. Om en Maaned afsejler et af Donatis Fartøjer til Malta, og han har foreslaaet mig at tage med for at udføre forskellige meget vigtige Forretninger for ham. Er jeg heldig, kan jeg tjene en lille Formue, arbejde videre med den og maaske blive en stor Mand. I hvert Fald saa er Lejligheden der nu, og næppe nogensinde mere faar jeg et saadant Tilbud. Jeg maa tage Chancen — hvad skal det ellers blive til med os to? Aldrig vil Din Fader tillade mig at komme i Din Nærhed, end-sige give mig Dig til Hustru. Du, den skønne, rige Patricierdatter og jeg, en ukendt Gartnersøn, hvis Fader har passet Din Faders Haver paa Brenta. Bianca — vi maa se Sandheden i Øjnene og ikke be- drage os selv ved at indbilde os, at det altid kan være mellem os, som nu. Hvem kender Andrea Miani? Nej, jeg maa have baade Rigdom og Navn, om jeg vil træde frem for Pietro Cavalli og bede om hans Datters Haand.“

Fortvivlet hørte Bianca paa Andrea's Ord, og sine Taarer kunde hun ikke holde tilbage, men hun var en ægte Cavalli og svarede derfor modigt:

„Jeg forstaar, at Du har Ret, Andrea, og at Du maa rejse fra mig, om det skal lykkes Dig at vinde Gods og Hæder. Men det bliver frygteligt for mig at miste Dig.“

„Jeg ved det, min elskede! Og hvordan tror Du, det vil være for mig at undvære min Sol og mit Lys?“

„Ak, hellige Moder! Hvorfor er jeg dog ikke en ringe Fiskerpige, saa jeg kunde være lige saa lykkelig som de brune, barbenede unge Kvinder der- ovre paa Murano?“

„Bianca — er end vor Fremtid nu mørk og trist

som Venezias Himmel en regntung Foraarsdag, saa vil Solen dog igen bryde Skydækket, selv om det maaske vil vare længe!“

„Du har Ret! Og længe er ikke evig!“

„Nej — længe er ikke evig! Naar jeg vender tilbage, vil lykkelige og lyse Tider ogsaa komme for os to, blot Du vil elske mig og stole paa mig, saadan som jeg stadig vil elske Dig og stole paa Dig — og længes!“

„Andrea — jeg stoler saa sikkert paa Dig, at jeg er villig til at række Dig min Haand for Alteret i San Vitale, inden Du rejser!“

„Bianca!“

„Den hellige Guds Moder hører, hvad jeg siger, og hun vil for min Kærligheds Skyld tilgive mig den Synd, at jeg uden min Faders Vidende binder mig til Dig med Kirkens uløselige Baand. Og saa tør jeg roligt tælle Dagene, til Du kommer tilbage, naar jeg ved, at intet uden Døden kan skille os!“

„End ikke i Drømme har jeg vovet at udmale mig den Lyksalighed, Du nu lover mig. Min Bianca — det Baand, som i San Vitale skal knytte os sammen, vil give mig dobbelt Kraft og dobbelt Held. Det vil styrke mig, naar jeg bliver svag af Længsel efter Dig, og det vil drage mig til Dig, naar den Tid kommer, da jeg har naaet mit Maa!“

At tage en ung Patricierdatter til Ægte uden hendes Faders Samtykke var en saa stor Forseelse, at Døden var Straffen derfor. Det vidste Andrea; men Kærligheden til den elskede og Sorgen over at skulle skilles fra hende beherskede ham saa fuldstændig, at han ikke skænkede de frygtelige Følger, denne fortvivlede Handling kunde drage efter sig, den ringeste Tanke. Da Bianca foreslog ham Giftermaalet, tabte han ganske Besindelsen og hengav sig helt til Glæden over dette Bevis paa hendes Kærlighed til ham.

Om saa aftalte de da, hvorledes de nu bedst skulde ordne Vielsen. De blev enige om, at den heldigste Tid vilde være paa Kristi Himmelfartsdag, da de fleste Mennesker da var ude paa Havet for at over-



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

være Venezias Formælingsfest med dette. Ammen og Gondolieren skulde være Vidner, og Andrea mente, at han ved Hjælp af en Pung Zecchiner nok kunde faa en af Kirkens Præster til at foretage den hellige Handling.

„Nu ringer Klokkerne i San Marcos Campanile,“ sagde Bianca, da de havde aftalt det fornødne, „og jeg maa hjem, inden Fader kommer tilbage fra Senatet. Guds Moder holde sin Haand over Dig, Andrea — jeg tæller Timerne, til vi atter ses!“

Nøgende steg den unge Mand over i sin Gondol og roede langsomt ned ad Kanalen; men hvert Øjeblik vendte han sig om for at se efter Biancas Fartøj, lige til dets slanke, sorte Konturer forsvandt i Solnedgangens Glød.

— — —

Ved Middagstid paa Kristi Himmelfartsdag gik Dogen om Bord i den prægtige Bucintoro for at ro ud paa Havet og foretage den ceremonielle Formæling.

I Venezia fejredes dengang flere aarlig tilbagevendende Fester til Minde om store nationale Begivenheder. Lagunestaden var Fornøjelsernes By; thi de kloge Patriciere, der styrede Republikken, vidste, at det menige Folk lettest kunde holdes borte fra alle politiske Tanker, naar det fik Lejlighed til at leve i en stadig Festrus. Patricierfamilierne benyttede saa samtidig Lejligheden til at brillere ved at vise deres Rigdom og Pragt og søgte at imponere de mange fremmede, som, lokket ved Rygterne om alle de straalende Forlystelser, tog Ophold i Staden. Formælingsfesten var den største af disse Fester, og den blev fejret som et Sindbillede paa Venezias Herredømme over Havet.

Medens Klokkerne fra de mange Kirker og Campaniler sendte deres rungende Malmtoner ud i den stille, solstraalende Foraarsluft, samledes den Dag alt, hvad Republikken ejede af Adel, Rigdom og Skønhed, i Fyrsteskipet. Dette blev roet fra Piazzettaen, hvor det laa fortøjet, fulgt af en næsten utallig Mængde overdaadigt smykkede Gondoler, fyldt med Størsteparten af Venezias Befolkning.

Først gik Toget under Salut fra Arsenalet, og medens et stort Musikkorps i Bucintoro'en spillede nationale Festmelodier, over til Lidoen. Her overværede Dogen med sit Følge den højtidelige Messe i Kirken San Niccolo. Derefter roede hele Eskadren ud paa det aabne Hav, hvor alle Gondolerne sluttede Kreds om Dogeskibet. Dogen gik frem i Forstævnen, og under Jubelraab fra Folkemængden drog han den dertil indviede Guldring af sin Finger og lod den synke ned i Adriaterhavets klare, blaa Favn.

Og medens dette skete, forenede Præsten i San Vitale Bianca og Andrea foran Guds Moders Alter.

Kort Tid efter rejste Andrea fra Venezia, fortvivlet over at skulle forlade sin Brud, men alligevel fuld af Mod og Kamplyst til at stride og vinde frem

for at naa det store Maal, han havde sat sig. Bianca græd sin Sorg ud i den trofaste Ammes Favn og bad daglig Guds Moder og den hellige San Marco om at vaage over Andrea. En sjælden Gang fik hun gennem den gamle Tino Bud fra sin Ægtefælle; men der forløb mange og lange Maaneder mellem saadanne Festsdage. Stadig maatte Pietro Cavallis skønne Datter lide Længselens bitre Kval, stadig maatte hun ødsle sine venligste Smil til de galante Noboli, der som Burrer hængte ved hende, hvor hun viste sig.

Og Livet gik sin vante Gang i Dogernes gamle By.

Sommeren kom og svandt, Vinteren fulgte efter. To Gange siden Andreas Afrejse var Formælingsfesten blevet fejret, inden Bianca modtog det længselsfuldt ventede Bud, at Andrea var paa Vej hjem.

— — —

Men en Dag lod den værdige Senator Tron sin pragtfulde Gondol lægge til ved Palazzo Cavalli's Marmortrappe.

Følgen af den Visit, han aflagde Pietro Cavalli, blev hurtig kendt. Samme Aften kunde Girolamo fortælle sin Søster, at den rige Senator havde forlangt hende til Hustru — og at hans Frieri var blevet vel modtaget.

Bianca var fortvivlet. Hun kendte sin Fader for godt til at haabe paa at faa ham til at tage sit Ord tilbage, og hun var for stolt til at ville bede og klage forgæves. Men inde i sit Værelse sank hun paa Knæ foran sin Seng, begravede Ansigtet i de bløde Silketæpper og græd saa hjerteligt, som en ung Kvinde kan græde, naar hun pludselig fra den lyseste Glæde ser sig styrtet ud i den mest haabløse Sorg. Andrea var lykkelig paa Vej hjem, havde vundet Rigdom og Ære — og saa skulde hun kastes i Armene paa den væmmelige tykke Senator. Skulde — ja, men hun var jo viet til Andrea! Hellige Guds Moder — var der dog ingen Udvej fra alt dette forfærdelige!

Og Bianca bad og græd, græd og bad, til Ammen langt om længe fandt hende og fik den sørgelige Nyhed at vide. I Graad og med inderlige Bønner tilbragte saa de to Kvinder Natten sammen, ængstelig ventende paa, hvad Dagen vilde bringe.

Næste Formiddag traadte Pietro Cavalli ind til sin Datter, som bleg og forgrædt kom ham i Møde.

„Niccolo Tron har vist mig den Ære at bede om Din Haand,“ begyndte han, „og da jeg kun lever for at gøre Livet saa lyst og lykkeligt for Dig som muligt, har jeg overvejet og besluttet at opfylde hans Bøn.“

At Brudgommen var gammel nok til, at han kunde have været Brudens Bedstefader, og at den stakkels Pige maaske selv kunde tænke sig en lysere og rigere Fremtidslykke end at blive bundet til den gamle, gerrige Senator, tog Pietro Cavalli intet Hensyn til.

„Glæden og Overraskelsen har gjort Dig tavs og bleget Dine Kinder!“ fortsatte han. „Om et Par Timer kommer Senatoren for af Din egen Mund at faa bekræftet det Løfte, jeg har givet ham. Det er en

stor Ære, der venter Dig, min Datter, og jeg ved, Du vil forstaa at paaskønne den, som det sømmer sig en Cavalli. Gør Dig rede!“

Bianca løftede Hovedet og saa sin Fader i Øjnene; men inden hun naaede at faa givet ham det Svar, der laa paa hendes Læber, vaklede hun, knugede Hænderne imod sit Hjerte og faldt som livløs fremover i hans Arme.

Pietro stod et Øjeblik ganske maalløs med sit bevidstløse Barn i Favnen. Han forstod slet ikke det, der var sket. Men da Bianca ikke viste noget Tegn til atter at komme til Live igen, raabte han forfærdet om Hjælp. Ammen og det øvrige Tyende kom løbende til, og der blev sendt Bud efter Læger. Men hverken Ammens omhyggeligste Anstrengelser eller Stadens dygtigste Lægers Kunst formaaede at hjælpe. Bianca laa som død, ikke det ringeste Livstegn skelnedes i det skønne, blege Legeme.

„Morder!“ raabte Ammen, ude af sig selv af Sorg, „Du Barnemorder! Det er Dig, der har knust hendes Hjerte, fordi Du vilde tvinge hende til at ægte den gamle Pengesæk. Lad dem kun slæbe mig for Raadet, hvad bryder jeg mig om det? Det er Sandhed, jeg siger, Du haarde, hjerteløse og ubarmhjertige Fader! Tag kun mit Liv — naar mit Barn er borte, har det ingen Værdi for mig mere. Hører Du, Pietro Cavalli! Gør med mig, som Du vil; men selv for Dogens Ansigt vil jeg gentage, hvad jeg her siger, Du grusomme Umenneske og Barnemorder!“

Og grædende kastede den gamle Kvinde sig ned ved Sengen, hvor Lægerne stod, medens de forgæves bankede paa og lyttede til hendes livløse Skats skønne, hvide Barm. Men Pietro Cavalli, den stolte, herskesyge Patricier, tav til Ammens frygtelige Anklage. Som en beruset vaklede han bort og lukkede sig inde i sit Lønkammer.

Sent om Aftenen blev Bianca baaret ned i en med sort Fløjel og Silke beklædt Gondol og roet over til San Vitale. Her blev hun lagt paa en Marmor-katafalk foran det samme Alter, hvor hun havde givet Andrea sin Haand som hans Hustru for Gud.

— — —

Næste Formiddag stod en rigt lastet Galej ind til Venezia og ankrede i Canale Giudecca. Om Bord i den var Andrea Miani, som nu, efter omtrent tre Aars Forløb, vendte tilbage til sin Fødeby. Han havde naaet det, han rejste ud for og var blevet en rig og anset Mand, som endda havde haft Lejlighed til at tjene Republikken paa forskellig Maade. Straalende af Lykke og glad Forventning modtog han ved Galejens Faldereb sin gamle Gondoliere.

„Vel mødt igen, Tino!“ raabte han. „Fortøj Din Gondol og kom op!“

„Jeg er glad ved at se Jer vende sund og rask tilbage, Herre,“ svarede Gondolieren, „men om I ikke har noget imod det, vil jeg bede Jer gaa ned i Gondolen her med det samme. Jeg har Ting at fortælle Jer, som I helst maa høre snarest mellem os to alene.“

„Hvad er det for et sørgeligt Ansigt, Du sætter op, gamle? Men jeg kommer — Du gør mig angst, hvad er der sket?“

Andrea gik hurtigt ned i Gondolen, og da de var kommet et Stykke fra Galejen, fortalte Gondolieren ham saa lempeligt som muligt Gaardsdagens sørgelige Hændelser. Fortvivlet lod Andrea sig derefter sætte i Land ved San Vitale, for at han dog kunde faa Lov til at se Liget af hende, han havde elsket saa inderligt og længtes saa meget efter.

Om Aftenen stod Andrea ved Vinduet i sit Værelse og stirrede op mod Himlen. Det var stjerneklart, og selve Hvælvet havde denne fløjelsbløde, mørkeblaa Farve, som kun ses i de sydligere Egne. Paa Kanalerne var alt stille og roligt, Gondolerne laa fortøjet ved deres Pæle, og kun en dæmpet Sere-nade, ledsaget af Lut eller Guitar, hørtes et Sted fra — det maatte være henne i Rio Sanudo. Dybt bedrøvet, næsten forvirret af Sorg over det haarde Slag, der havde ramt ham, netop som han syntes, han var naaet til Lykkens Tærskel, drejede hans Tanker sig foreløbig kun om hende, han nu i Dag havde set ligge bleg, kold og stille ovre i den gamle Kirke. Men Madonna og San Marco være lovet, at han dog fik Lov til det — det, han skulde leve Livet videre paa.

Leve Livet videre, om det da var værd at leve?

Andrea sukkede.

Mørke, triste og tunge blev hans Tanker. Tilværelsen var saa ubarmhjertigt pludselig for ham forvandlet fra Længselens lyse Fryd til Sorgens og Savnets mørke Fortvivlelse.

Atter sukkede han dybt — saa strøg han sig over Panden, han følte sig med eet grebet af en uimodstaaelig Trang til at sove. Med et Ryk tog han sig sammen; men straks efter overmandede denne Trang ham saa pludselig, at han lige naaede at smide sig i den ved Vinduet staaende Stol, inden han gled ind i en underlig Drømmetilstand. Men han følte det ikke som en Søvn — han var sig bevidst, at han sad i Stolen og saa ind i Stuen. Og han saa, at der henne ved Døren til Forværelset tonede et ejendommeligt klart Lysskær frem fra Mørket, ikke straalende, men hvidt som Dagslys paa en hvidkalket Mur. Ud af dette Skær traadte en Skikkelse, der blev tydeligere og tydeligere, blev levende — bevægede sig — — — det var Bianca! Hun stod lidt og saa paa ham, klædt ganske som han havde set hende ligge henne i Kirken. Saa smilede hun mildt — aa, saa mildt og kærligt og sagde stille:

„Min Elskede! Du glemte at kysse mig!“

Ganske betaget rejste han sig, strakte Armene frem imod hende — og vaagnede!

Han var ene, Lyset og Synet var forsvundet. Men han fandt sig staaende oprejst, med Armene strakt frem imod Døren, hvori Drømmen havde vist ham Bianca.

Drømmen? Han lod Armene synke og stod tanke-

fuld et Øjeblik. Kunde det være en Drøm, var det ikke snarere noget andet, noget mere — et Syn eller hvad var det? Han plejede dog ellers ikke saadan pludselig at føle sig paa den Maade overvældet af en Trang til at sove, oven i Købet saa umotiveret. Og henne ved Rio Sanudro lød endnu Serenaden, han havde altsaa kun sovet faa Minutter. Nej, det maatte være noget mere, noget andet end en almindelig Drøm. Der havde været Kræfter til Stede, som havde sat hans Legeme i den kortvarige, søvnliggende Tilstand, for at han der igennem kunde faa dette ubegribelige Besøg af sin Elskedes Aand, Sjæl eller — ja hvad? Var det en Tanke, en Hilsen fra hende, fra det Sted, hvor hun nu opholdt sig — om da Sjælene, som var i Forvaring, kunde sende Hilsener. Men en almindelig Drøm? Nej, saa kortvarig en Søvn med et saa levende Syn, en Søvn, der kom saa hurtigt, unaturligt og voldsomt maatte være noget andet.

Andrea gik hen til Vinduet og saa ud. Maanen kastede det herligste, sølvskinnende Lysskær over Kanalernes stille, mørke Vand. De gamle Bygninger laa dels i klart Lys, dels i kulsort Skygge uden Nuancer. Ude fra Havet blæste en frisk Søbrise ind og bragte Kølighed med sig, han følte dens velgørende Svalen paa sine brændende Kinder.

En Drøm! Nej, nej — havde han ikke i de hellige Legender læst om underfulde Magter, der ad sælsomme Stier af og til skænkede Menneskene saadanne uforglemmelige og uforstaaelige Oplevelser.

Hvad var Klokken? Han tændte et Lys og gik hen til det store, tyske Ur i Krogen. Endnu ikke Midnat.

„Elskede, Du glemte at kysse mig!“ havde hun sagt. Ja, han havde ikke vovet at nærme sine Læber til hendes, da han saa hende ligge saa bleg og kold,

saa ren og hellig derhenne foran Alteret. Men nu vilde han gøre det.

Og Andrea stak hurtigt en Pung til sig, fik Kappe og Baret paa og styrtede ud. Næsten aandeløs naaede han San Vitale, han havde maatte løbe en lang Omvej ad mange Broer og gennem snævre Gyder. Præsterne, som følte Medynk med ham for hans oprigtige Sorgs og hans gode Zecchiners Skyld, lod ham slippe ind i Kirken, hvor Ammen vaagede og bad for Biancas Sjæl.

Men da han saa sin Elskede ligge hvid og stille som det Marmor, hun hvilede paa, kunde han ikke beherske sine Følelser — med Taarer i Øjnene styrtede han hen til Katafalken og kyssede hende, kyssede hendes Øjne, hendes Mund — kyssede — kyssede — og kyssede Livets Roser tilbage paa de kolde, hvide Kinder. Bianca aabnede Øjnene og saa sin Elskede, rejste sig fra sit Leje, slog Armene om hans Hals, græd og lo og var uendelig lykkelig.

Ammen stod maalløs af Forfærdelse — saa gik det op for hende, at hendes Skat atter var kommet tilbage til Livet, og knælende takkede hun Guds Moder for det Under, hun havde ladet ske.

Og saa stor var Pietro Cavallis Glæde over at faa sin Datter igen, at han velsignede den Pagt, de unge havde indgaaet, og endda fik det store Raad til at optage Andrea i Patricierstanden.

Saaledes lød Sagnet om den skønne Bianca Cavalli, hvis Kærlighedshistorie er det smukkeste Blad i den gamle, blodige Slægtsbog. Og endnu den Dag i Dag lader de elskende i Venezia Gondoliererne ro sig forbi Paladset, medens de i det hvide Maanelys drømmer, at deres Kærlighed er lige saa stærk og inderlig, som Biancas og Andreas.

Jeg har selv set det!

Helsingør Skibsværft (Fortsat fra Side 4)

Statsbaner har købt adskillige af deres Færger i Helsingør, bl. a. Storebæltfærgerne M/F „Korsør“ og M/F „Nyborg“.

Leverancen af Lastdampere til inden- og udenlandske Redere har ogsaa været ret omfattende, og det kan i denne Forbindelse nævnes, at Værftet her har konstrueret sin specielle 2500 d.w. Type, der har en Længde af 76,8 m. Denne Type er stadig blevet forbedret, saaledes at den i sin nuværende Form forener stor Lasteevne og fordelagtige Rumforhold for Last af forskellig Art — Kul, Trælast, Frugt o. s. v. — samtidig med at den er meget økonomisk i Drift. Farten er 10—11 Knob efter den anvendte Hestekraft og Maskinanlæggets Art.

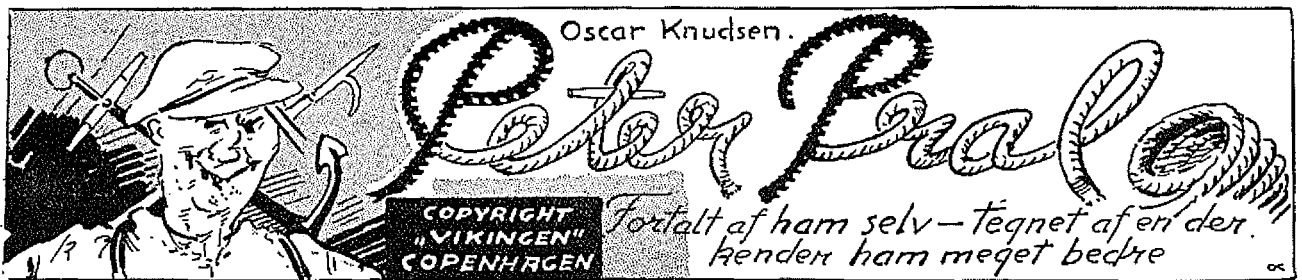
Inspektionsskibet „Islands Falk“ hører til de mere specielle Skibe, der i en tidligere Periode er bygget i Helsingør.

Det kan endvidere nævnes, at Værftet gennem sine gode Resultater paa Dampteknikens Omraade har sikret sig Ordre paa en Række Maskinanlæg til andre Værfter baade i Ind- og Udland, og Jernkon-

struktionsafdelingen har Ansvaret for Arbejder som Ombygningen af Hadsundbroen med Fornyelse af dennes 56 m lange Svingparti, ligesom man i Samarbejde med Højgaard & Schultz har udført store Brobygningsarbejder i Litauen. Samme Afdeling har yderligere leveret Olietanke til Nyborg, Esbjerg og København for Det Danske Petroleumsselskab og A/S Alfred Olsen & Co. Langeliniebroen i København hører til Værftets første større Jernkonstruktionsarbejder.

Netop i disse Dage er der ved at ske en betydelig Udvidelse af Helsingør Skibsværfts Virkeomraade, idet en Del af Grønnehave og Kronborgvejen bliver indlemmet i Værftets Domæne. Bybilledet bliver væsentligt forandret, og en ½ km lang Ringmur kommer til at danne Skel mellem en Verden af Larm og Travlhed og Kronborgs stille, historiske Idyl....

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.



Jeg tror ikke, at en Prælåt vilde have kunnet gontere det Sprog, jeg brugte, da jeg endelig atter var paa Benene og som Rekonvalescent sad i „Snorkhome“s pragtfulde Park og slikkede Sol-skin. Tung og trist var jeg, sløv og livsled, pirrelig, guaven — ærgerlig, desorienteret o. s. v. — m. m. m.



Det kneb mig ogsaa med at beherske mig lige over for „the grand old man“ Snork esquire. Hans venlige Forespørgsler besvarede jeg paa en, det kan jeg se nu, nærmest uhøflig Maade. Slet ikke som en dannet Mand plejer at svare en anden dannet Mand, — altsaa, som før sagt, nærmest lidt ubehøvet.



Og dog var „der alte Snork“ saa fuld af kærlig Omtanke, som om jeg havde været hans Søn, hvad han jo ganske vist ogsaa troede, at jeg var. — „Hvad kan jeg gøre for dig?“ var det ständige Omkvæd. — Ja, det eneste, han kunde have glædet mig med, var at give mig et Spark ud i det store, ukendte blaa — — —



Til sidst blev jeg saa træt af hans ovidelrige Omhu, at jeg fik den Idé at forlange noget rigtigt tosset. (Se ovenstaaende Billede.)



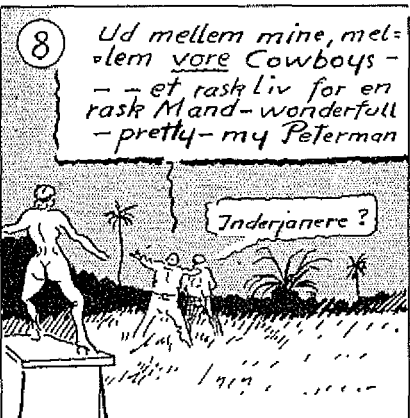
For første Gang blev Snork senior tavs et Par Sekunder — — Jeg tror slet ikke, han forstod min Tankegang. — Nej, jeg gør ikke — — —



Men saa kom Tale- eller Snakkemaskinen i Gang paa den gamle, kendte Maade, og jeg stirrede tavs og ond paa ham. — Saa begynde Aarstallene paa Forfædrenes Bedrifter at rasle fra ham som fra en Skolelærer i sammenlignende Literaturhistorie — han pustede kun et Sekund imellem — saa tog han fat igen — — —



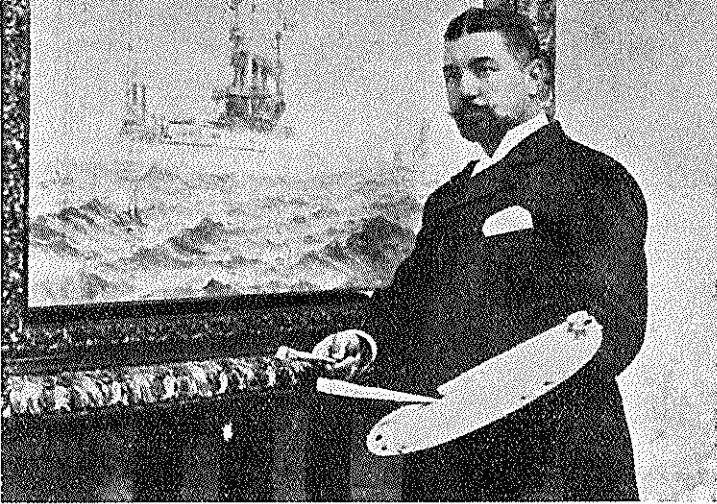
Tre Kvarter efter kom der endelig et positivt Ferment ind i hans Enetale. Og et Gys af Clæde gik igennem min Sjæl — forude saa jeg Friheden vinke — og Friheden hed „Ranchen“, gamle Snorks Kvægranch langt ude bng de blaaende Bjerge i den græsgrønne Prairie.



Gamle, glemte Minder fra Barneaarene dukkede op i min Erindring. Indianerne, „Hvide Ørn“ og „Sorte Ørn“, „Falkevinge“ og „Valketunge“ og hvad nu alle de kære, gamle Skikkelser fra Gaarden, Saxogade Nr. 10, hed. Oh jo. Jeg kom næsten til at holde af gamle, stømme Snork i den Stund.



Og se, lidt efter var jeg i fuld Gang med at lægge Planer — atter hørte jeg med mit indre Øre det fric, blaagrønne Hava Dron, naar Brændingen slaar imod Floridas Palmekyst — — — Sjask — sjask — plusk. und soo weiter. P. Præl, Sømand.



Herman af Sillén.

Herman af Sillén's Malerier

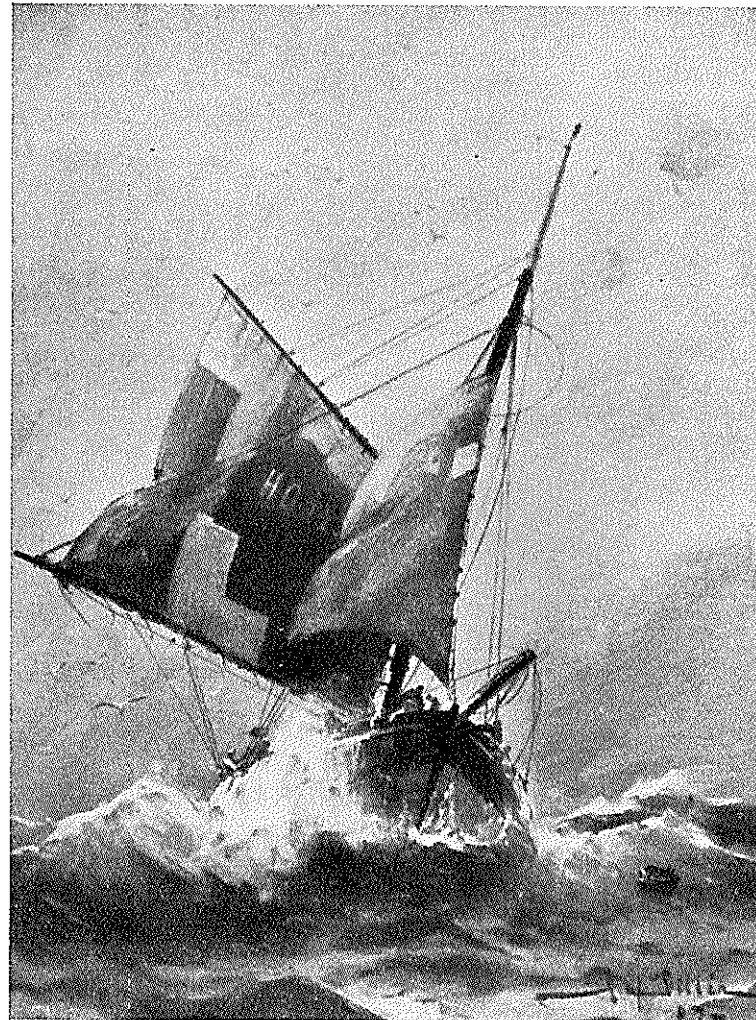
Nordiska Sjøhistoriska Museet i Stockholm, hvis Ry i Løbet af faa Aar over det ganske Europa er blevet anerkendt som det smukkeste og mest stilige Søfartsmuseum, der findes, søger stadig med nye Idéer paa en smuk og værdig Maade at skabe Interesse for Søfartens Indsats i Landets Erhvervsliv.

Hr. Intendant Albe har med Sjøhistoriska Museet ogsaa selv skabt sig et Minde, som fuldt ud kommer paa Højde med de mange uerstatelige Værdier, som hans flittige Rejser og hans aldrig hvilende Interesse, samt hans faglige Dygtighed har skaffet Museet.

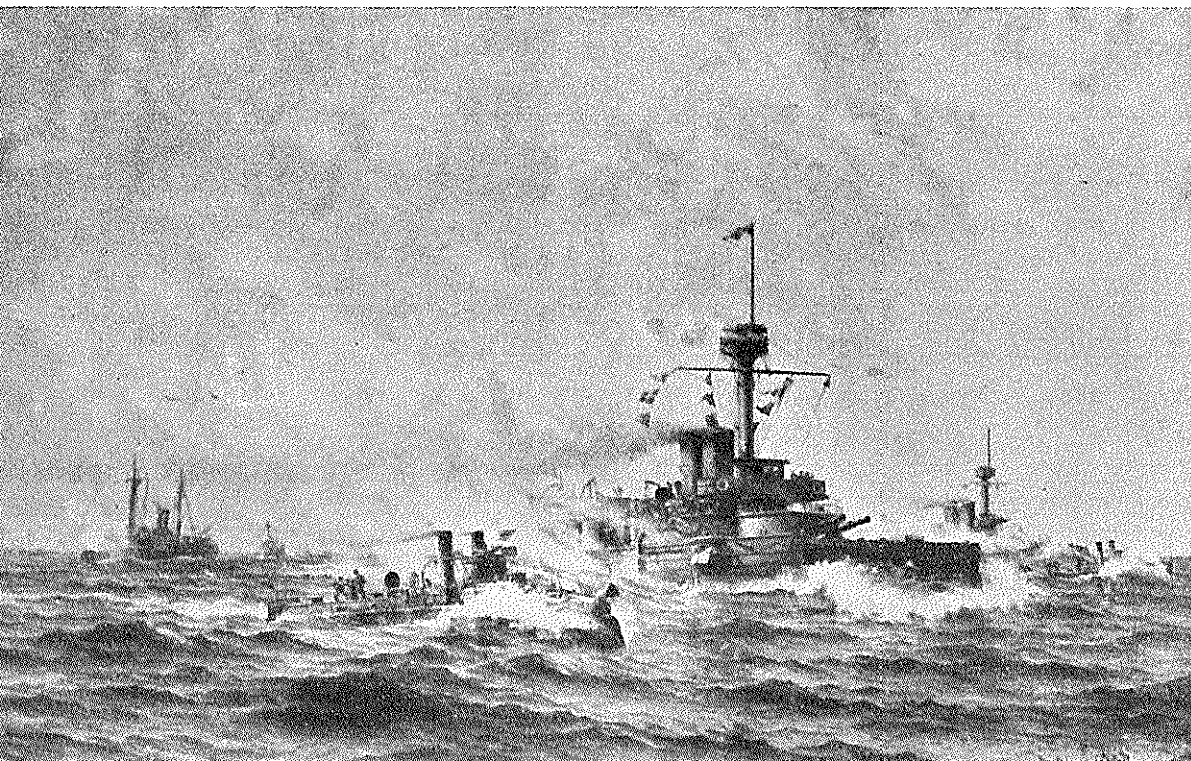
Fornylig har Sjøhistoriska Museet aabnet en Udstilling af Herman af Sillén's Malerier. Herman af Sillén er født i 1857 og død i 1908 og var vel nok i nogle Kredse glemmt, men den repræsentative Samling af Malerier, som Intendant Albe har formaaet at samle paa Sjøhistoriska Museet, har for Nutidens Øjne knæsat denne Maler som en af de største paa det maritime Omraade. Hædret og anerkendt af sin Samtid var Herman af Sillén, og der gaar endnu en lille Historie om ham, da han udstillede i Berlin. Her udstillede han et Billede fra Kielerkanalen i Aaret 1895, som særlig vandt den tyske Kejsers Hjerter. Kejser Vilhelm den Anden indkøbte Maleriet for 17.000 Guldmark og sendte telegrafisk Kong Oscar den Anden en Lykønskning i Anledning af, at Sverige havde en saa fremragende maritim Maler.

At Udstillingen trods de vanskelige Tider har vakt stor Opmærksomhed, beviser det store Besøg, som Museet har, og Intendant Albe har virkelig Fornøjelse af sin gode Idé.

A. B.



*Fransk
Fiskebaad.
Maleriet
tilhører
Sjøhistoriska
Museet.*



*„Forcera“.
Maleriet til-
hører den
svenske
Konge.*

Internationale Sømands-Opsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XX

SOM fortalt i Forbindelse med Nikkepumpe-Chantyen „*Fire down below*“ blev den transportable Nikkepumpe baade anvendt som Brandsprøjte og som Spulepumpe. „*Fire down below*“ er en typisk Opsang under Pumpens Anvendelse til Slukning af Ildebrand om Bord — i Lighed med, hvad „*Julia Hopsasa*“ i sin Tid var under Brugen af de gamle, danske Brandsprøjter. Til den transportable Nikkepumpes Anvendelse til at spule Dæk med kendes derimod ikke nogen Opsang, der er særpræget for dette Arbejde. Hertil brugtes de samme Chanties, som blev sunget, naar Skibet skulde pumpes læns. Under Begrebet „at spule Dæk“ hører imidlertid ogsaa „at skure Dæk“, og hertil blev der sunget Chanties, som var typiske for dette Arbejde. Disse havde ganske vist ikke direkte noget med Spulepumpen at gøre; men et Par enkelte af disse, som er særlig udprægede for deres Formaal, vil dog i denne Forbindelse være paa deres Plads her og kan passende danne Overgang mellem dette Afsnit og de mere melodiske Hjulpumpe-Chanties.

At skure Dæk med Sand og Sten er et Arbejde, som nok maa siges at være en af Sømandens værste Plager — en Plage, som han aldrig vilde kunne undgaa i et velholdt Sejlskib paa Langfart. Dette Arbejde kan udføres næsten uanset, hvordan Vejret er. Søfolkene maa i saa Tilfælde Vagt efter Vagt ligge paa Knæ paa Dækket og gnide frem og tilbage hver med sin Sandsten, mens Styrmandene væder Dæksplanterne med Lud eller Vand og strør Sand paa og for øvrigt passer paa, at Gnidningen intet Øjeblik gaar i Staa.

I Fortidens store Sejlskibe blev der altid skuret Dæk under Sang, og paa Grund af den knælende Stilling, Sømanden maatte indtage under dette Arbejde, blev Sangen hertil kaldt „Prayer“ (Bøn). I Forbindelse hermed blev Skurestenene til „Holy-Stone“ (Hellege Sten), hvilket Navn tillige blev en international Betegnelse for dette Skurearbejde, hvortil der anvendtes flere forskellige Chanties, af hvilke dog den følgende er den mest karakteristiske og derfor ogsaa som Titel har faaet Arbejdets Navn.

Holy-stone

Sostenuto.

Skure-Dæk-Chanty

Solo: Kor: Kor: Kor:

When first I crossed the stor-my sea. Oh, pray - ay - ay - ay -

ay - ay - ay! My ship - mates went to frigh-ten me. With

sand and ho - ly stone and scrub a - way - ay - ay - ay - !

Solo: „The work is hard, the grub is bad!“
 Kor: Oh, pray — ay — ay — ay — ay — ay — ay!
 Solo: „Oh, don't you go to sea my lad.“
 Kor: With sand and holy-stone and scrub away — ay — ay — ay!

Solo: „You'll wash the deck and scrub the rust.“
 Kor: Oh, pray — ay — ay — ay — ay — ay — ay!
 Solo: „And growl you may, but work you must.“
 Kor: With sand and holy-stone and scrub away — ay — ay — ay!

Solo: „You'll kneel in calm, in gale or rain.“
 Kor: Oh, pray — ay — ay — ay — ay — ay — ay!
 Solo: „Your back will bow, your knees will pain.“
 Kor: With sand and holy-stone and scrub away — ay — ay — ay!

Solo: Now many years I've cruised around.
 Kor: Oh, pray — ay — ay — ay — ay — ay — ay!
 Solo: Bad job in every ship I found.
 Kor: With sand and holy-stone and scrub away — ay — ay — ay!

Solo: And now I'm getting old and grey.
 Kor: Oh, pray — ay — ay — ay — ay — ay — ay!
 Solo: I long to clear that work away.
 Kor: With sand and holy-stone and scrub away — ay — ay — ay!

Solo: But still I pray, and still I kneel.
 Kor: Oh, pray — ay — ay — ay — ay — ay — ay!
 Solo: I wish the mates would go to hell.
 Kor: With sand and holy-stone and scrub away — ay — ay — ay!

For Skure-Dæk-Chantyens Vedkommende arbejdes der uafbrudt saavel under Solo- som Korsang. Men Sømanden vil dog i Reglen ganske ubevidst lægge mere Kraft i Arbejdet under det langtrukne Kor, som passer med Arbejdets Ensformighed, og som er et Særkende for denne Art af Chanties. Chantyen „Holy-Stone“ har ikke flere Vers med en sammenhængende Mening, end her er gengivet, og disse forslog jo ikke til at skure et Skibsdæk. Og selv om Chanty-Manden var nok saa dygtig til at improvisere, maatte han dog

før eller senere under det næsten endeløse Arbejde begynde forfra paa Opsangen. Vagt efter Vagt og Dag efter Dag kunde saaledes den samme Klagesang lyde over Skibet, til Dækket var *holy-stonet* fra For til Agter. Var den sorte Race repræsenteret blandt Skibets Besætning, kunde det hælde, at „Jimmy“ ogsaa kunde komme med i dette Skurearbejde; og i saa Tilfælde vilde „Mister Black“ uden Tvivl i udpræget Nigger-Slang og i det Uendelige synge om alt det, han aldrig havde set, siden han blev født.

Jimmy

Andante Sostenuto.

Skure-Dæk-Chanty

Solo: I neb-ber seen de like sence I been born. Pray-ay-

Solo: ay - ay! Nig-ger scrub-in' deck an' with a ho - ly - stone. Jim-my

Kor: git a - long. Jim - my blow your horn an' scrub de deck all o - ber!

Solo: I nebber seen de like sence I been born.

Kor: Pray — ay — ay — ay!

Solo: Nigger as a sailor with de seaboots on.

Kor: Jimmy git along. Jimmy blow your horn an' scrub de deck all ober!

Denne Chanty er som sagt endeløs og, som det fremgaar, temmelig ensformig baade med Hensyn til Tekst og Melodi. At gengive flere af dens Vers vil derfor maaske virke lige saa kedeligt som det Ar-

bejde, hvortil den er bestemt, og jeg vil derfor med disse to Vers stille den ilde sete „Holy-Stone“ i Bero og gaa over til de mere melodiose Hjulpumpe-Chanties.

Poor Paddy works on the railway

Hjulpumpe-Chanty

Allegro.
Solo:

In — eigh — teen hun — dred and fif — ty one I
did what ma — ny men — have done. I —
sent my boy — the young — est one to work up — on the

Refrain:

rail — way, the rail — way. Oh! I'm wea — ry of the
rail — way. Oh! Poor Pad — dy works on the rail — way!

Solo: In eighteen hundred and fifty two
I sailed off with an Irish crew.
Because I had some work to do,
to work upon the railway, the railway.

Refrain: Oh! I'm weary on the railway.
Oh! Poor Paddy works on the railway!

Solo: In eighteen hundred and fifty three
I sailed away across the sea.
I sailed to North „Amerikee“
to work upon the railway, the railway.

Refrain: Oh! I'm weary — — —

Solo: In eighteen hundred fifty four
I landed on Columbia's shore.
I had a pick-axe, nothing more
to work upon the railway, the railway.

Refrain: Oh! I'm weary — — —

Solo: In eighteen hundred and fifty five.
To break my leg I did contrive.
The wonder is I kept alive
to work upon the railway, the railway.

Refrain: Oh! I'm weary — — —

Solo: In eighteen hundred and fifty six
my drinks no longer I could mix.
The temperance league me there did fix
to work upon the railway, the railway.

Refrain: Oh! I'm weary — — —

Solo: In eighteen hundred and fifty seven
my children numbered just eleven.
Of girls I'd four, of boys I'd seven
to work upon the railway, the railway.

Refrain: Oh! I'm weary — — —

Solo: In eighteen hundred and fifty eight
I made a fortune, held it tight.
And then no longer thought it right
to work upon the railway, the railway.

Refrain: Oh! I'm weary — — —

Solo: In eighteen hundred and fifty nine
I for a sight of home did pine.
So hired a Pulman-car so fine
to ride upon the railway, the railway.

Refrain: Oh! I'm weary — — —

Solo: In eighteen hundred and sixty three
I lost my coin, so went to sea.
For I no longer cared, you see
to work upon the railway, the railway.

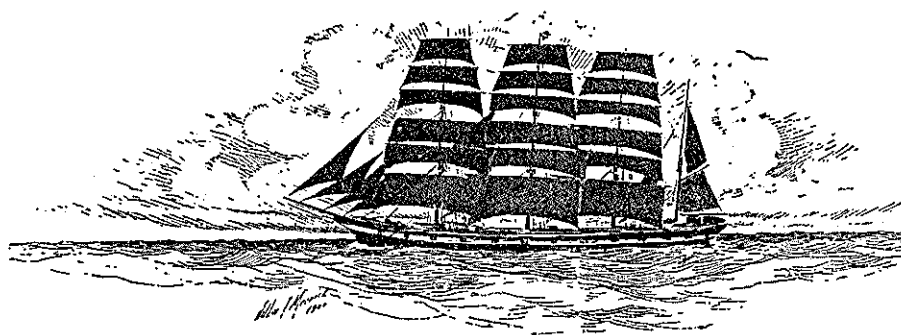
Refrain: Oh! I'm weary on the railway.
Oh! Poor Paddy works on the railway!

Denne Chanty's Tekst sigter til Anlæggelsen af den første Pacificbane gennem Nord Amerika, som paa-begyndtes 1851 og fuldendtes 1869, og som den Gang regnedes for at være Verdens ottende Underværk. Til

dette gigantiske Jernbaneanlæg havde Irland blandt mange andre Nationer ydet det største Kontingent af Arbejdskraft.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.





VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

FINLAND. Mannerheim og Ryti Mærkerne er udkommet til Brug i Østkarelen, men i ændrede Farver og med to-liniet Overtryk:

ITA-KARJALA
Sot. hallinto

Farverne er: 50 P. grøn, 1,75 M. skiffer, 2,00 M. orangerød, 2,75 M. lysbrun, 5,50 M. ultramarin og 5,00 M. purpur.

Omvendte Vandmærker i de danske Frimærker

(Fortsat)

80 Øre paa 12 Øre graa og lilla har omv. Vandmærke (STOR KRONE), og Prisen for dette Mærke, stemplet eller ustempelt, er i Dag Kr. 25,00 (Fig. 1).

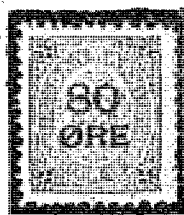


Fig. 1.

Af de overstemplede Avisportomærker, der udkom i 1918, har 27 Øre paa 1 Øre olivengraa, 27 Øre paa 10 Øre lilla og 27 Øre paa 5 Kroner rosa og grøn, omv. Vandmærker (NY KRONE) (Fig. 2). Priserne er, ligeledes baade for stemplede og ustemplede Mærker:

27/1 Øre, olivengraa . Kr. 25,00
27/10 Øre, lilla Kr. 25,00
27/5 Kr., rosa og grøn Kr. ?

(Liebhaverpris)

Siden 1915 er Frimærkerne udkommet med Vandmærke KORS, hvorved omv. Vandmærker er undgaaet.

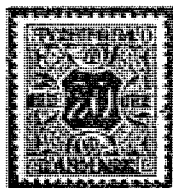


Fig. 2.

I TJENESTEFRIMÆRKERNE findes ogsaa omv. Vandmærker (Fig. 3). De første møder vi alle-

rede i de første Tjenestemærker, 1871, hvor de findes i alle Værdierne, saavel 2—4 og 16 Sk, takket 14:15½ som 4 og 16 Sk. takket 12½. — Priserne er nu for stemplede Eksemplarer:

2 Sk. blaa, takket 14:12½ Kr. 15,00
2 Sk. ultramarin, takket 14:12½ Kr. 20,00
4 Sk. karmin, takket 14:12½ Kr. 35,00
16 Sk. grøn, takket 14:12½ over Kr. 50,00
4 Sk. karminrosa, takket 12½ over Kr. 50,00
16 Sk. grøn, takket 12½ over Kr. 50,00

I 1875 Udgaven findes i alle Værdier omv. Vandmærke (STOR KRONE). Priserne er for stemplede Mærker:

5 Øre, violet Kr. 1,50
4 Øre, blaa Kr. 0,75
8 Øre, karminrosa .. Kr. 0,75
52 Øre, grøn Kr. 10,00

Udgaven 1899 har ligeledes omv. Vandmærker i alle Værdier (STOR KRONE). Priserne er for stemplede Mærker:

5 Øre, lilla Kr. 5,00
4 Øre, blaa Kr. 2,75
8 Øre, rosa Kr. 5,00

I 1902—14 kom Tjenestemærkerne med Vandmærke NY KRONE, men ogsaa her findes i alle Værdier omv. Vandmærker. — Priserne for stemplede Mærker er nu:

1 Øre, orange Kr. 1,00
5 Øre, grøn Kr. 5,00
10 Øre, rosa Kr. 5,00
10 Øre, seglrød Kr. 8,00

Fortsættes.



Fig. 3.

SPØRG — vi svarer

Oluf H. De svenske Feltpost-Svarmærker har været ret indgaaende omtalt her paa Frimærkesiden i „VIKINGEN“ Nr. 25, 1. December 1940 o. flg.

Det er muligt, at der ved Lejlighed kan komme en Omtale af vore Julemærker; men forøvrigt findes der en „Julemærke Katalog“, som De kan købe hos enhver Frimærkehandler for Kr. 1,50.

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

En Kamp

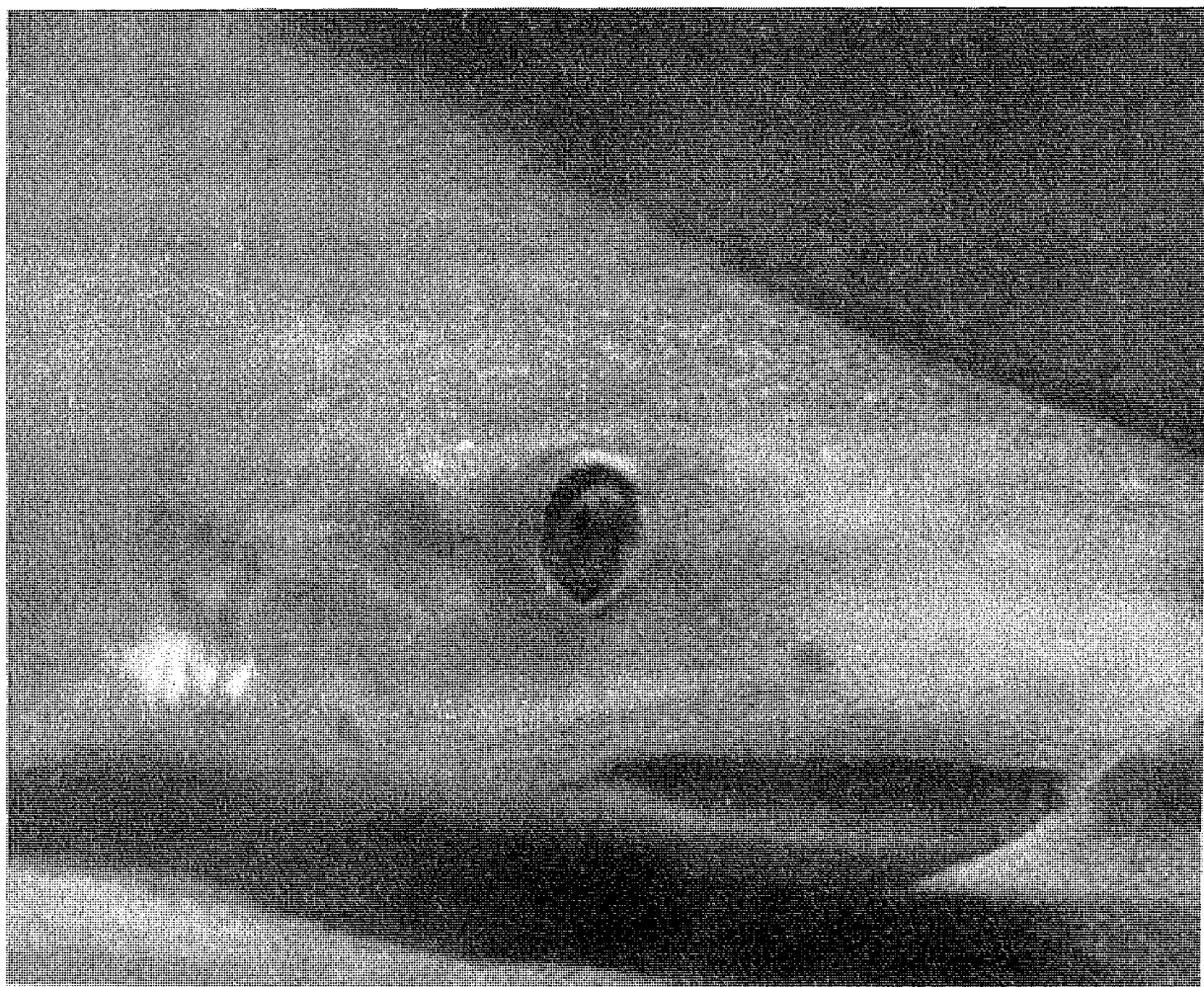
mellem Havets Giganter

Ved Løjtnant Harry E. Rieseberg

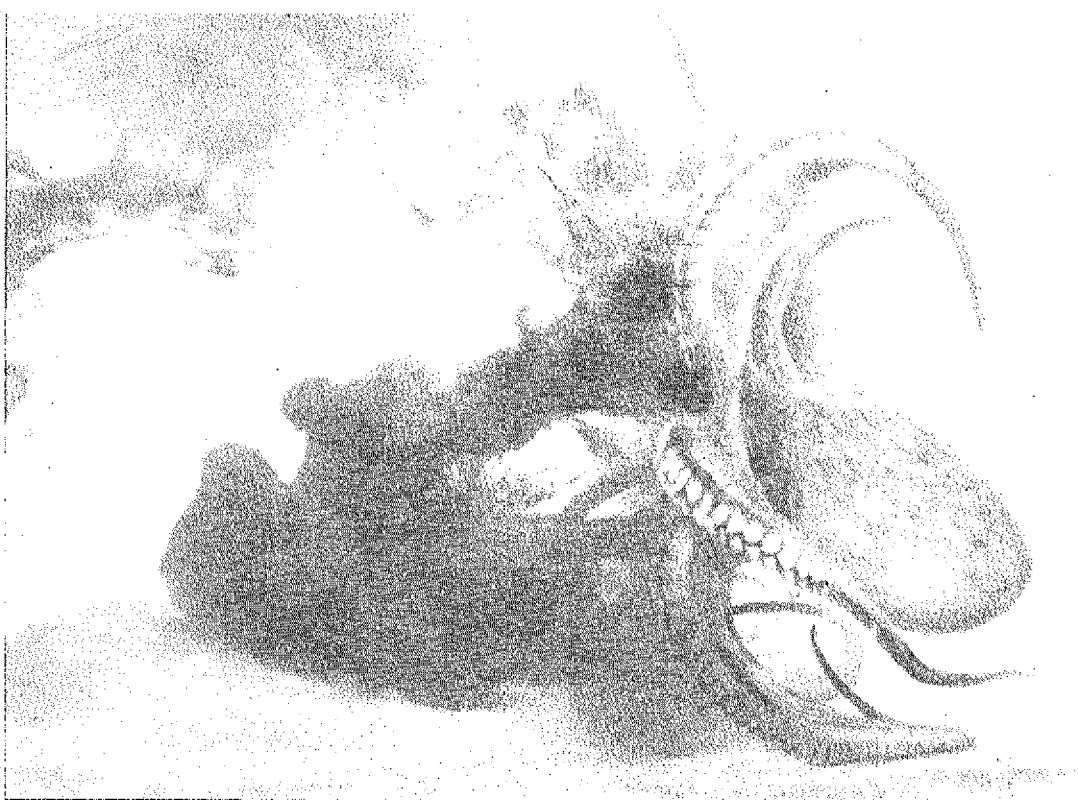
Dette er Beretningen om en Kamp paa Liv og Død, der udspillede paa Havets Bund i Nærheden af Bahama-Øerne. Billederne blev taget fra en Dykkerklokke, tilhørende et amerikansk Skattesøgerfartøj, og Deltagerne i den blodige Dyst var en kæmpemæssig Tigerhaj og en ottearmet Blæksprutte.

BLÆKSPRUTTEN er i udpræget Grad skabt til Kamp, og den ved det og benytter sig af det ved enhver Lejlighed. Ligesom Gedden udsøger den sig et bestemt Jagtrevir, hvor den holder til. Her betragter den sig som absolut Enehersker — alt, hvad der kommer inden for det af Bytte, tilhører den, og ve den, der vil søge at gøre den Rangen stridig, hvad enten det nu er en anden Blæksprutte, en Haj eller et andet af Dybhavets Rovdyr. I saadanne Tilfælde kommer det uvægerligt til Kamp, en blodig, forbitret Kamp, der ender med en af Parter-

nes totale Udslettelse. — Denne Mentalitet hos Blæksprutten kan ofte gøre Skattejagt til et saare risikabelt Foretagende, thi desværre foreligger der jo ikke Søkort over de forskellige Blæksprutters „Interessesfærer“, hvorfor det jo af og til ikke kan undgaas, at en Dykker eller en Dykkerklokke uforvarende hejses ned paa et saadant forbudt Territorium. Er Dykkeren bevæbnet med Økse, vil han ofte kunne klare for sig, naar det drejer sig om en mindre Blæksprutte, der ikke er mindre aggressiv end de store. Men en uhyggelig Modstander er det allige-



*Som en Kat,
der lurer paa
sit Bytte, ligger
Hajen ubevæ-
gelig i Vandet,
— klar til
Kampen.*



Blæksprutten har opdaget sin Dødsfjende, Tigerhajen, og gør sig klar til det uundgaaelige Angreb.

vel, lumsk og uberegnelig og i Besiddelse af de mest djævelske Vaaben.

Af alle Dybhavets Uhyrer er Blæksprutten sikkert den bedst armerede, baade angrebs- og forsvarsmæssigt. Af Angrebsvaaben har den først og fremmest sine Fangarme. Hver eneste Arm besidder Styrke som en Kvælerslange, og tilmed er hele Undersiden tæt besat med Sngekopper. Har en saadan Arm først faaet Greb om en Modstander, slipper den ikke igen, ligegyldigt hvor voldsom Kampen bliver. — Paa en af vore Ekspeditioner blev en Dykker i almindelig Dykkerdragt overfaldet af en ikke særlig stor otte-armet Blæksprutte — modige er de jo, de Bæster — der fik Held til at sno et Par af sine Arme omkring ham, og selv da den omsider var blevet udmattet af Økschug, klyngede disse Arme sig fast i et Favntag, der næsten tog Vejret fra ham. Fri kom han ikke, før Blæksprutten

Mens Øjeblikket er inde. Som en Torpedo skyder Hajen gennem Vandet ned mod Modstanderen.

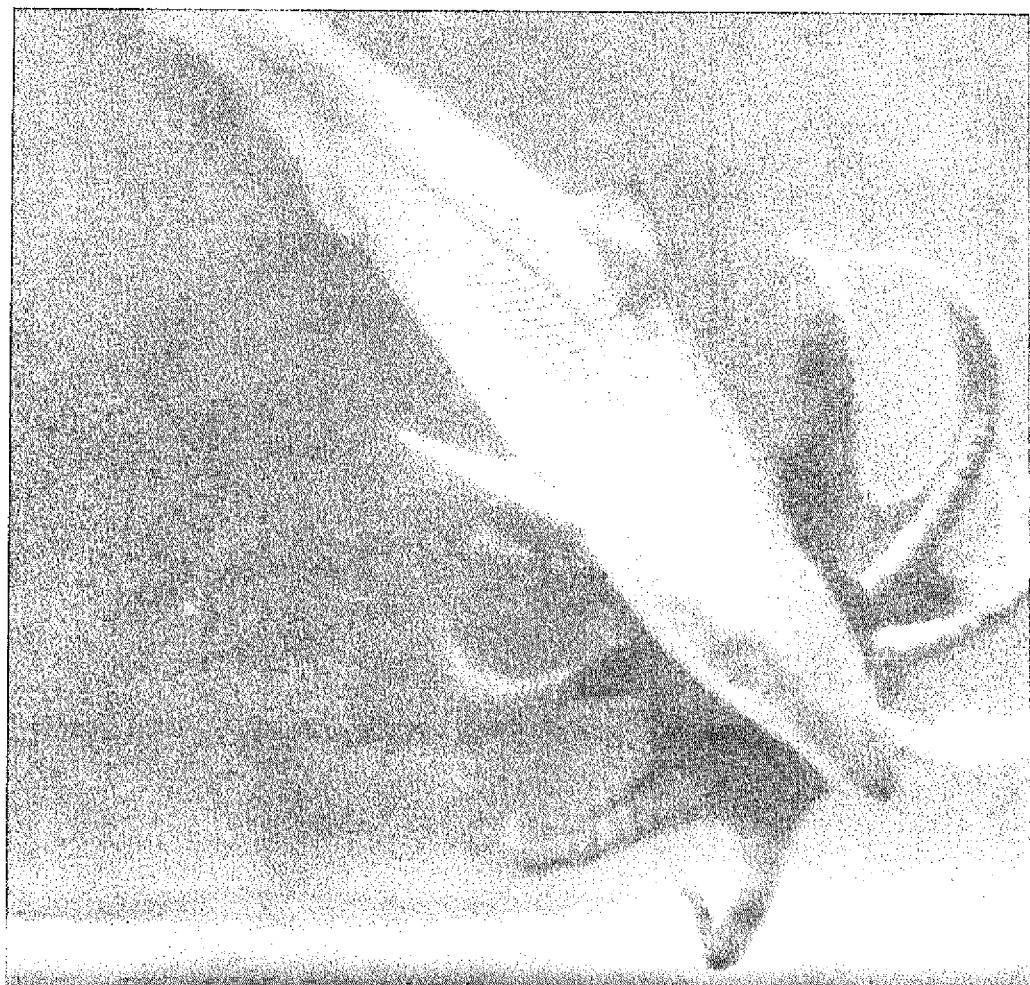
var stædet og Armene skilt fra Kroppen.

Et andet fortræffeligt Vaaben har den i sine Kæber — et besynderligt Horn-Instrument, der nærmest minder om et omvendt Papegøjenæb. — Naar Armene har faaet sikkert Tag om Byttet, bruger den dette Næb til at bore og hugge sig Vej ind i Hjernen paa det og derved lamme eller dræbe det.

Dens Forsvarsvaaben bestaar i den velkendte Blækvædske, der har givet den Navn. Paa faa Sekunder kan den forplumre Vandet fuldstændig og lig et moderne Krigsskib skjule sine Bevægelser for Fjenden. — Det er dog ikke særlig ofte, den bringer dette

Vaaben i Anvendelse — hovedsagelig først, naar den føler sig i alvorlig Fare.

Endelig er den i Besiddelse af en utrolig Hurtighed, som tillader den at komme med lynsnarc, overraskende Angreb, og den sejge Udholdenhed har





Med tilbagebøjede Arme modtager Blæksprutten Angrebet.

ofte bidraget til dens Sejr over en ellers overmægtig Fjende.

Vi var paa Tugt med vort Skattesøgerfartøj „Black Eagle“, idet vi havde til Opgave nærmere at undersøge Vraget af en sunken Karavel nær Bahama-Øerne. Paa det meste af Turen havde vi regelmæssigt vort Loddeapparat i Arbejde for det Tilfælde, at vor Vej skulde føre os over et eller andet Vrag, det maaske var Ulejligheden værd at undersøge.

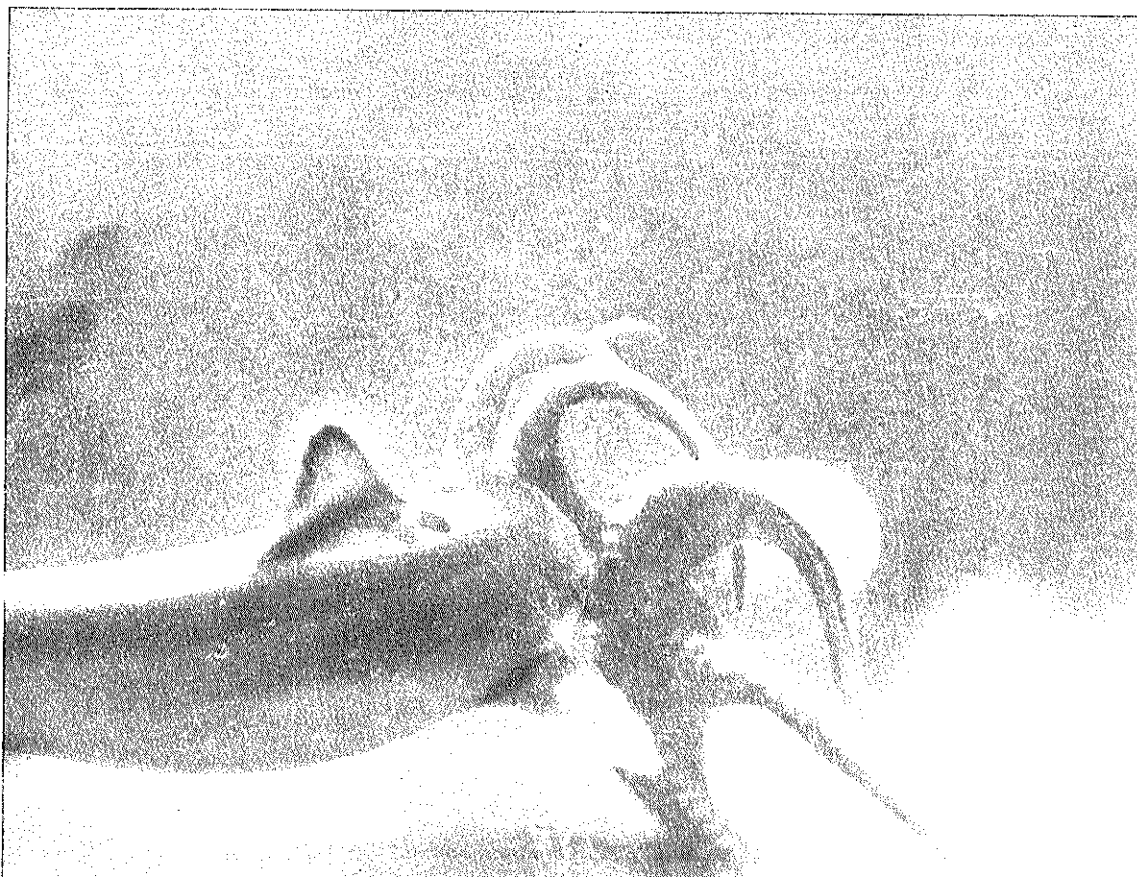
En Dag var jeg sendt ned med Dykkerklokken for at undersøge en Hævning paa Havbunden, som Ekkoloddet havde registreret, og som kunde være et Vrag. — Denne Klokke var foroven forsynet med to kraftige Projektører, der uafhængigt af hinanden kunde bringes til at lyse i alle Retninger ved Hjælp af to Haandtag inde i Klokken. Dette Lys var kraftigt nok til at fotografere ved, og Klokken var da

me. som jeg ofte før havde set — Vandet var glasklart og tillod mine Projektører at trænge vidt omkring. I nogle Meters Afstand havde jeg bemærket en Blæksprutte, som jeg dog ikke skænkede større Opmærksomhed, da den ikke var særlig stor, og da den igrigt ogsaa lod ret uinteressert over for mig.

I Telefonen havde jeg givet Skibsbesætningen Meddelelse om Sagerens Stilling og skulde netop til at give Ordre om Optrækning af Klokken, da jeg

forsynet med et udmærket fotografisk Udstyr, hvormed jeg har optaget mange morsomme Undervandsbilleder.

Jeg behøvede ikke lang Tid til at blive klar over, at der ikke fandtes noget af Værdi for en Skattesøger paa dette Sted. — Foran mig fandtes ganske rigtigt en Forhøjning af Havbunden, saaledes som vort Loddeapparat havde fortalt, men det var blot en tilfældig Koralformation, der intet havde med Skibsvrag at gøre. Sceneriet paa Havbunden var igrigt det sam-



Dens Taktik er ved første givne Lejlighed at slaa Armene omkring Hajens Hoved og Gælle-spalter og derved kvæle den.



Gang paa Gang forsøger Hajen at rejse sig lodret i Vandet...

blev opmærksom paa et Syn, som jeg trods en Del Aars Dykkervirksomhed ikke saa hver Dag: Blæksprutten var begyndt at udsende sin Forsvarsvædske. To Grunde fik mig til at tøve — dels ønskede jeg at sikre mig et Billede af det usædvanlige Syn, dels kunde jeg godt lide at kende Grunden til, at den var kommet i Affekt.

Jeg fik hastigt gjort Kameraet klart og sikrede mig et pænt Portræt af Blæksprutten, og kort efter kendte jeg ogsaa Grunden til, at den overhovedet ikke ænsede min Ringhed. Det var en Haj — en kæmpemæssig Tigerhaj, der laa ubevægelig i Vandet helt nede ved Bunden, lurende paa sit Bytte som en Kat, der gør sig klar til at springe løs paa en Graaspurv. Lignelsen passer for saa vidt ogsaa paa Størrelsesforholdet mellem de to — Hajen var mindst dobbelt saa stor som Blæksprutten, der dog ellers ikke hørte til de mindste. Tigerhajen er et frygteligt Rovdyr, der ofte kan opnaa vældige

... men hver Gang bliver den bledt, men bestemt trykket tilbage mod Bunden igen.

Størrelser, og denne var afgjort en af de store. — Jeg forstod egentlig udmærket, at Blæksprutten følte sig foranlediget til at krybe i Skjul bag sin Blæk-Skærm. Jeg personlig vilde særdeles nødig have været i dens Sted, men det lod til, at Hajen var fast besluttet paa Kamp. — Jeg gav mine Kammerater en kort Skildring af Situationen og satte mig saa tilrette før at nyde det usædvanlige Skuespil fra første Parket — oven i Købet paa Fribillet. Jeg indstillede mit Kamera, mens jeg iøvrigt paa Forhaand tippede Hajen som Vinder.

Hajen stod stadig fuldstændig ubevægelig i Vandet, kun af og til slog den et lille umærkeligt Slag med Halen. Den var aabenbart ikke imponeret af Fjendens Kamouflerings-Foranstaltninger og udsatte blot Angrebet, til Taagen havde lettet lidt.

Pludselig og uventet gik den til Angreb. Nogle faa kraftige Slag med Halen bragte den til Vejrs i Vandet — saa fo'r den som en Torpedo ned mod Modstanderen.

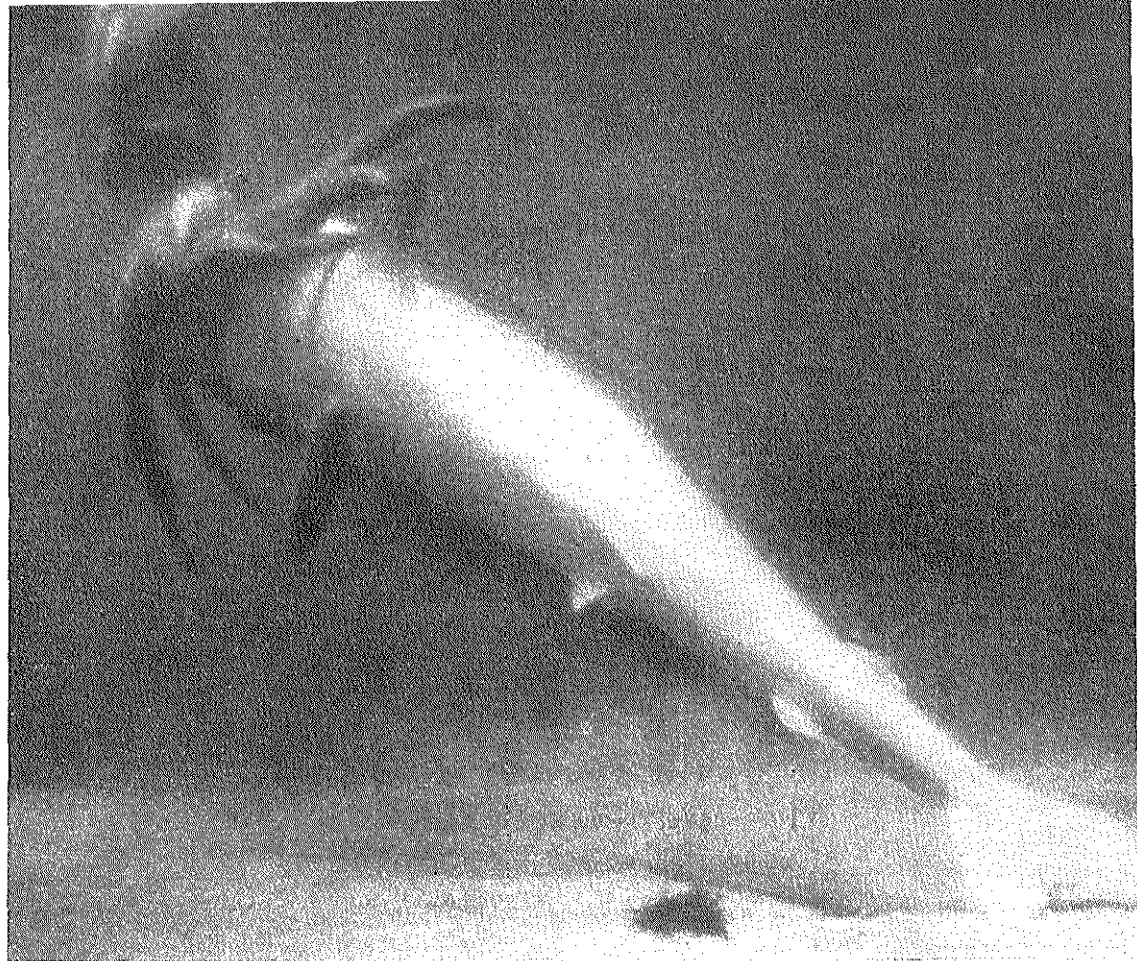
Blæksprutten var parat. Med tilbagebøjede Arme modtog den Angriberen, klar til ved den først givne Lejlighed at slaa dem omkring dens Hoved.

Det blev en gigantisk Kamp. De kæmpende fjernede sig under hele Øysten kun faa Meter fra Havbunden, skønt det øjensynligt var Hajens Maal at tvinge Blæksprutten til Vejrs. Til Gengæld stræbte denne efter at faa Kampen afgjort nede paa Bunden, hvor den aabenbart følte sig mere sikker.

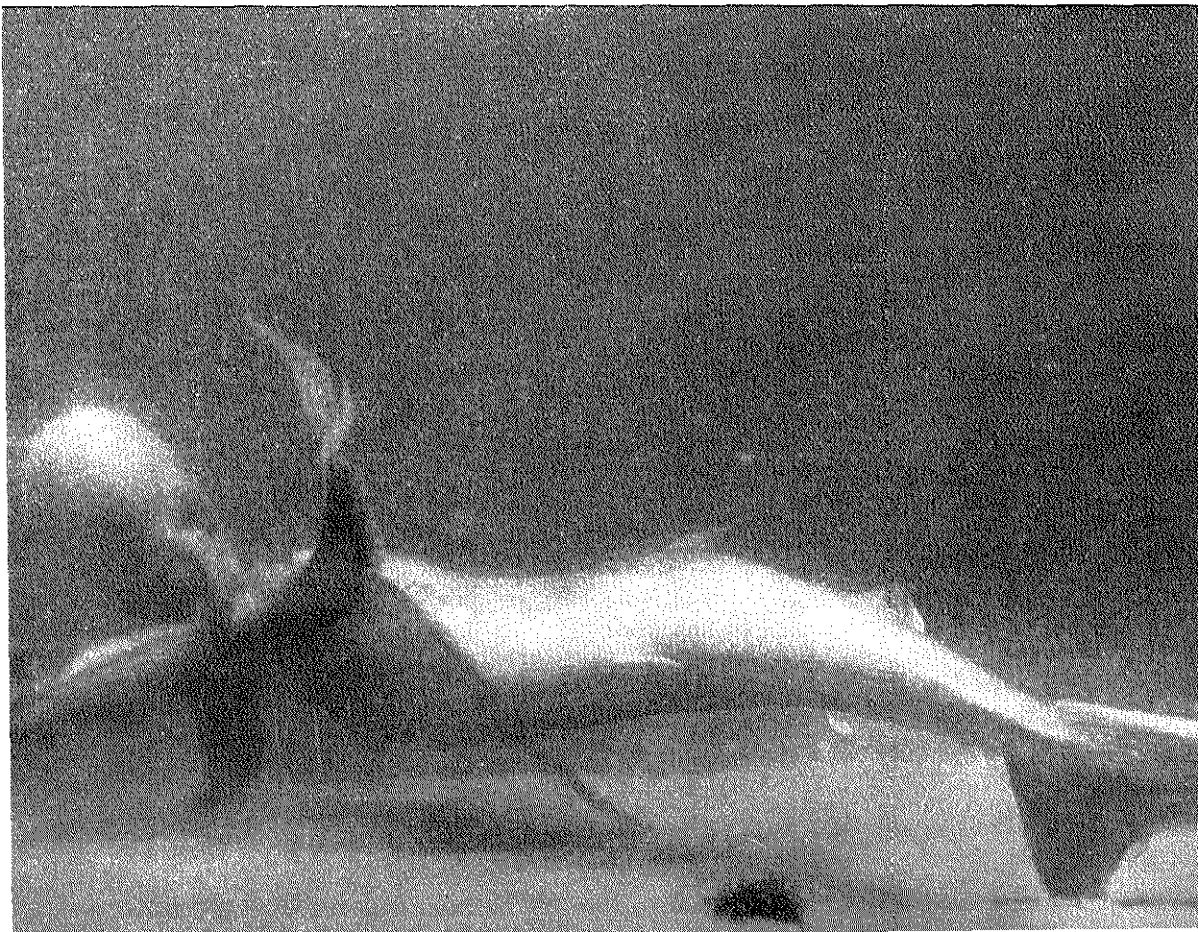
Det viste sig snart, at Blæksprutten var en lille tapper Fyr, der forstod at kæmpe for sit Liv. Mens



Hajen bare susede paa og bed omkring sig til højre og venstre og slog det ene voldsomme Slag efter det andet, gik Blæksprutten frem efter en ganske bestemt Taktik. Hver Gang Hajen med en vældig Kraftanstrengelse rejste sig i Vejret, blev den blidt, men bestemt tvunget tilbage mod Bunden, samtidig med, at Blæksprutten behændigt undgik at komme i Kontakt med dens skarpe Tænder. Og hele Tiden lurede den paa en Lejlighed til at slaa sine Arme omkring Hajens Hoved. Gang paa Gang klapede Armene lynsnart sammen, men Hajen var ogsaa hurtig i Vendingen. Med en behændig Drejning gjorde den sig fri og fornyede Angrebet fra



Blækspruttens Hensigt er naaet. Lynsnart har Armene slynget sig om Modstanderens Hoved. Hajen kæmper for at komme fri, men forgæves...



Overbevist om en hurtig Sejr gik Hajen til Angreb — 3 Kvarter efter led den et forsmædeligt Nederlag — kvalt i Blækspruttens ubarmhertige Faontag.

En Kunstmaler fylder 60

VED at besøge Kunstmaler Qvistorff i hans Hjem, erfarer vi, at denne i alle maritime Kredse saa kendte Kunstmaler fylder 60 Aar, hvilket man vilde forsværge, naar man ser Marinemaler Qvistorff's Malerier; hele Herr Qvistorff's Kunst er saa tidssvarende, at man forbavses over, at den ikke er malet af en betydelig yngre Maler, men Herr Qvistorff begyndte allerede at male i 1920 og har udstillet paa Charlottenborg i 1924, paa Salonen i Paris, haft Udsalg af sine Malerier paa den fineste Kunstsalon paa 5. Avenue i New York, har solgt sine Marinebilleder til de fleste store Rederier, og en hel Samling af hans Billeder har Sjøhistoriska Museet i Stockholm købt.

Den, der har fulgt Marinemaler Qvistorff's Ydelse i den sidste halve Snæs Aar, er blevet overbevist om, at hans Kunst er naaet sin Højde ved teknisk Kunnen og medfødt Talent, og hans Malerier betragtes ogsaa som værende en virkelig Erhvervelse, hvis Værdi stadig er stigende.

Marinemaler Qvistorff er en flittig Mand. Hans Malerier bliver købt af enhver Elsker af Søen, og

naar man gennemser hans Malerisamling, overgaar det ene Maleri det andet i Fæst og Farver, som maa fryde enhver Sømands Øje.

Vi haaber, at „Vikingen“ i mange Aar maa kunde glæde sine Læsere med Herr Qvistorff's smukke Billeder og føjer vore Lykønskninger til hans 60-aarige Fødselsdag den 21. April, en Dag, hvor han sikkert vil faa Bevis for den Popularitet, han nyder i alle Marinekredse.



A. B.

en ny Side. — Jeg havde regnet med en hurtig og afgørende Sejr for Hajen, men efterhaanden begyndte jeg at ændre Mening. Hvem der vilde vinde, turde jeg ganske vist ikke afgøre, men jeg var klar over, at kom Afgørelsen ikke inden længe, vilde Blækspruttens Chancer vokse. Med sin defensive Taktik vilde den kunde holde sig frisk længe, adskilligt længere end Hajen, der med sit blinde Gaa-paa-Temperament allerede syntes en Del udmattet.

Dens Angreb var ikke mere helt saa voldsomme, og dens før saa rappe Drejninger var taget en Del af i Hastighed og Smidighed. — Og pludselig blev Blækspruttens Udholdenhed belønnet — et Sekunds svigtende Aarvaagenhed hos Hajen var nok — i samme Nu klamrede 5 Blækspruttearme sig om dens Hoved, Øjne og Gællespalter. Blindet og snappende efter Vejret kæmpede Hajen for at slippe fri for det skæbnsvangre Favntag. Den piskede med Halen, vred og vendte sig, forsøgte at skubbe sin Rytter af ved at styrte sig med fuld Fart mod Bunden, saa Sandet hvirvledes i Vejret og skjulte dem begge for mig og mit Fotografiapparat.

Kun svagt kunde jeg skimte Afslutningen paa

den forbitrede Kamp, som nu havde naaet sit Kulminationspunkt. Alle Hajens Anstrengelser var forgæves, de otte Arme holdt sig ubarmhjertigt fast, mens den kæmpede sin Dødskamp.

Fuld af Kampmod og overbevist om sin Sejr var den gaaet til Angreb — nu, 5 Kvarter efter, led den en forsmædelig Kvælningsdød. Langsomt ebbede dens Livskraft ud, snart hang den med Bugen i Vejret som en halvdød Guldfisk i et Akvarium, der af og til giver den sidste Smule Liv Udtryk i et krampagtigt Slag med Halen.

Langsomt dalode den tilbage mod Bunden, stadig med sin Besejrer siddende paa Hovedet. Endnu et Stykke Tid efter, at de havde naaet Bunden, holdt Armene sig fast. Først da den sidste Gnist af Liv var udslukket, viklede Blæksprutten sig langsomt og omstændeligt løs.

Skuespillet var tilende — Tilskuerne kunde trække sig tilbage. Jeg gav følgende Ordre om Ophejsning af Klokken, og med et sidste anerkendende Nik til Blæksprutten steg jeg til Vejrs. Den ænsede mig ikke — den var allerede gaaet i Gang med at fortære sin slagne Fjende.

Gl. Numre af Vikingen købes

Vi betaler 2 Kroner pr. Stk.

for „Vikingen“ Nummer 1-1925, 8-1926 og 5-1929. Henvendelse til „Vikingen“s Ekspedition, Gammel Mønt 39. København K. Tlf. Central 9822 — Byen 8040

»Ugland« og Sætternissen

I Nr. 5 har Sætternissen været paa Spil og sat en forkert Underskrift under den berømte „Lancing“ af Oslo, een af alle Tidens hurtigste Sejlere, hvorom Oslo Museum netop er i Færd med at udgive en Bog med hele Skibets Historie; — altsaa det var ikke „Ugland“.

Af Nissum Fjords Historie

Af J. Gr. Pinholt

FØRHOLDENE i og ved Nissum Fjord har altid været slette og højst utrygge indtil for ti Aar siden. Som paa de øvrige Steder af Vestkysten, hvor Hav og Fjord mødes — ved Ringkøbing Fjord og Thyborøn — har det vist sig, at Naturen ikke kunde skøtte sig selv, og det var derfor kun glædeligt, at Staten, om end sent, opfyldte sin Pligt i Henseende til at lade Nutidens Teknik bidrage til at opnaa Herredømme over Forholdene, saa at disse i Stedet for at være ødelæggende kunde gavne de mange interesserede, navnlig da betrygge Landbruget ved alle Fjordens Bredder og et Stykke op ad de tilløbende Aaer. Det er ikke Smaating, det drejer sig om, ikke mindre end tretten Sogne har Interesser i og ved Nissum Fjord.

Indtil for godt et Hundrede Aar siden kender man ikke meget om, hvad der fra Statens Side er bleven gjort for Fjordens Afvanding etc. Men omkring 1850 traf Rentekammeret en Del Foranstaltninger til Afværgelse af Skaden, som ofte foraarsagedes paa Ejendommene ved Fjorden, fordi Thorsmindeløbet hyppigt tilsandedes, saa Fjordens Vand ikke kunde faa Afløb. Det bestemtes bl. a., at der een Dag hvert Aar med en Arbejdsstyrke paa indtil 80 Mand skulde foretages en Udkastning af Løbet, og Udgifterne derved paalagdes et omliggende Areal paa 3900 Tdr. Land, — alt sammen under Amtet som øverste Myndighed.

I Aaret 1840 fremsattes af en Lodsejer Forslag om Anlæg af en Afvandingssluse, som kunde bygges for ca. 20.000 Rdl. Da der ikke opnaaedes fornøden Tilslutning til dette Projekt, blev Sagen afvist af Rente-

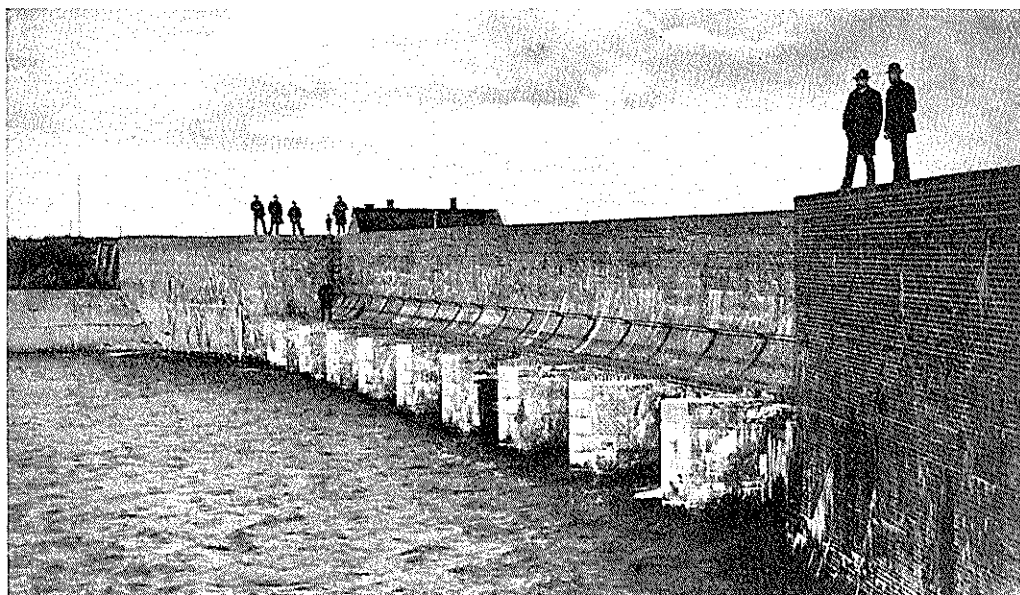
kammeret. Derimod opnaaede Strandingskommissær Kastberg 1844 Bevilling til at inddæmme Fjordens nordligste Del. Der opførtes nogle Dæmninger; men disse ødelagdes ved Havets Indtrængen.

Hermed var Signalet givet til et af Tidens større Projekter herhjemme, et Projekt, hvor Millioner blev øst ud og hvor der blev lidt store Tab saa vel af Interessenterne som af dem, ved hvis Enemærker Spekulationens Valplads var, idet Sagen komplet mislykkedes. Hele Foretagendet blev en industriel Tragedie, som Landet dengang ikke før havde set Magen til.

Fjorden, der har et Flademaal af henved halvdanden Kvadratmil Klittanger, der afgrænser Fjorden fra Vesterhavet, er paa de smalleste Steder som ved Thorsmindeløbet kun ca. 5000 m bred. Dybden er forskellig, den er ikke stor i nogen Del af Fjorden, og paa de fleste Steder er den ubetydelig ved almindelig Vandstand. Dette kan skønnes af, at man under Højbjærgningen paa Tangen har adskillige Køreveje tværs over, og at dens nordlige og østlige større Del, nærmest Fjaltring og Bøvling Sogne, under stadig Østenvind endog kan ligge tør.

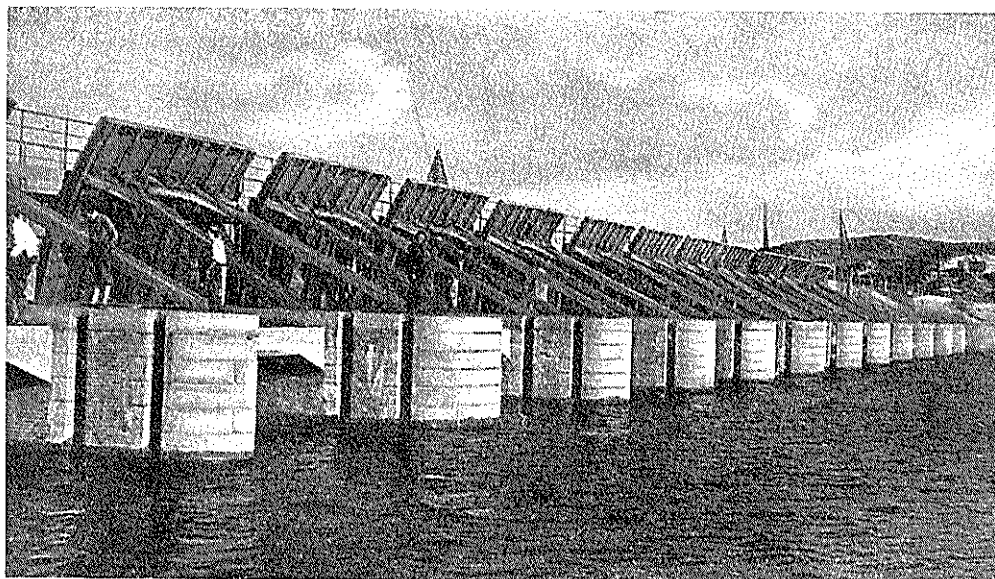
Netop den Omstændighed var det, som vakte Kastbergs Tanke om at foretage et Tørlægningsforsøg med den nordlige Del af Fjorden. Hans Koncession omfattede Inddæmning af ca. 3000 Tdr. Land af Fjorden. De opførte Diger var sikkert temmelig primitive, Planen var beregnet paa den størst mulige Billighed, og da Vestenvinden bragte Vandet til at stige, faldt Digerne, og dermed gik dette første Forsøg i Vandet. — Men der var nu vist Vej til Vin-

ding, og saa blev der snart taget fat paa Arbejde i det store. Bevillingen overtoges af det københavnske Handelsfirma Owen & Sønner; den nye Koncession var fra Begyndelsen af ligeledes kun paa en partiel Udtørring, men senere udvidedes den til at omfatte det hele Fjordareal. Man omgikkes med Planer om at føre Vandmasserne ud i Havet gennem



Den gamle Thorsmindesluse.

Jernrør under Klit-
terne — dog, dette
blev ved Teorien. —
Paa det Stadium
overtoges Projektet
af Thomas Kingdon,
London, efter hvis
Initiativ Aktiesel-
skabet „The Danish
Landcompagny“ dan-
nedes. Den ledende
Ingeniør Earle greb
ind med kraftig
Haand, saa nu blev
der livligt Røre og
travl Beskæftigelse
paa de ellers øde Klit-
længder. Paa Tan-
gen opførtes Dæm-
ninger for at holde



Afvandingssslusen ved „Hvide Sande“.

Vesterhavet ude. Der byggedes et Sluseværk ved Thorsminde, for at man uforstyrret kunde foretage Arbejder inde i Fjorden, og der paabegyndtes Anlæg af en kraftig Dæmning efter den første Plan i den nordlige og østlige Del af Fjorden. Selskabet forfulgtes imidlertid af Uheld. Vesterhavet var ikke til Sinds at lade sig tøjle. Snart hist og snart her brød det over Dæmningerne paa Tangen, og da Thorsmindeslusen næsten var fuldendt, tog Have: Tilløb og ødelagde i Løbet af et Par Timer, hvad der var blevet opført med Ofre af Penge i Tusindvis og en Masse Menneskekraft. Kun enkelte forvredne Bjælker blev tilbage som en Slags Paamindelse om Menneskers Afmagt til at udrette noget paa denne Tumbleplads for mægtige Naturkræfter. I blodig Ironi lukkede saa Havet samtidigt Mindeløbet med en stor Sandbarre — rigtignok lidt længere borte fra Havstokken, end Slusen havde staaet. Inde i Fjorden ødelagdes desuden Earles ikke fuldførte Digeværk. Kort Tid efter, der 5. Oktober 1860, satte han Livet til ved som frivillig at deltage i et heltemodigt Redningsforsøg for at frelse Mandskabet fra det engelske Dampskib „Asctic“, strandet ud for Nordharboøre.

Alt dette var et haardt Slag for Selskabet; men Ævret blev dog ikke opgivet. En ung Ingeniør, Birckenshaw, engageredes. Det blev imidlertid mere og mere indlysende, at man maatte have Herredømmet over Thorsmindeløbet, hvis Udtørringsforsøgene skulde føre til et gunstigt Resultat. Derfor toges igen fat paa Opførelsen af en Sluse og i endnu større Dimensioner; men dens Skæbne blev snart Forgængerens. Birckenshaw magtede ikke at overvinde de Vanskeligheder, Naturen frembød, og trak sig tilbage. Hans Eftermand blev i Aaret 1866 den danske Ingeniør C. Bruun, der løste den hidtil uløselige Opgave: at opføre et fast Sluseværk, saa Fjorden burde blive en Indsø. Hans Arbejde var i sin Slags et af Landets stolteste. Slusen, der kostede godt 100.000 Rdl. og stod

færdig i Efteraaret 1870, har nu staaet siden, og man kan næppe paavise en mangelfuld Fuge, endside at en Sten har forskudt sig i hele dens kolossale Murværk. Og dog har den ofte rystet i sin Grundvold, naar det vældige Havbraad drev sine Bølgeslag mod Portene, saa Vandet endog piskede over Bølgeskærmen — en Snæs Fod over daglig Vandstand.

Ingeniør Bruun brød med de tidligere Teorier. Ca. en halv Fjerdingsvej Nord for Mindeløbet udgravedes i en Afstand fra Havstokken et stort Bassin af betydelig Dybde og Udstrækning. Bunden blev forsvarligt udforet med Masser af Beton, hvilende mellem og paa nedrammet Tømmer, for at Grunden kunde blive fast. Under Sluseportene fik det hele desuden en solid Forskalning af et Murværk bestaaende af bedste hollandske Klinker, nedlagt i Cement. Over dette opførtes en mægtig Mur, hvilende paa ni svære Piller, uden om hvilken fandtes ti Gennemløb. Disse lukkedes mod Vest af svære selvvirkende Porte, der lod Vandet passere ad Havet til, naar Fjordens Vandstand var højere end Havets, og sluttede sig, naar Havet brød paa. Desuden var der anbragt svære Reserveskod, der ved Spil kunde hæves eller sænkes for at regulere Strømmen. Paa hele det gigantiske Murværk, som omtrent var 200 Fod langt, byggedes mod Vest en stærk Bølgeskærm.

Sluseværket, der støttedes af store i omfattende Udstrækning med Beton beklædte Dæmninger, blev ved Kanaler sat i Forbindelse med Havet og Fjorden. Det gamle Mindeløb lukkedes med en forsvarlig Dæmning, da det, som det plejede næsten hvert Aar, sandede til.

Nu skulde man tro, at Maalet endeligt var naaet; hvad der længe havde staaet som Hovedvanskeligheden, var overvundet. Foretagendet var imidlertid overgaaet til et nyt Selskab, „Nissum Fjord Company“, ligeledes engelsk, hvis Koncession gjaldt til 1880. Dette sparede da ogsaa hverken paa Penge eller

Arbejde for at skumme Fløden af Foretagendet. — Tvært imod det første Projekt begyndte man, da Slusen om Vinteren havde bestaaet sin Prøve, i Aaret 1871 at inddæmme „Falsted Kog“, et 5—4000 Tdr. Land stort Parti af Fjordens sydlige Del. Dæmnings Udgangspunkt er Falsted Odde i Sdr. Nissum Sogn. Derfra løber den tværs over „Fjorden“ til Gjording. Ca. 400 Fod fra Land drejer Diget af i Sydøst og gaar en Del uden for Kysten, paa hvilket Sted Holstebro Aa løber parallelt med den. Derefter tager den Retning videre uden om Fjordens sydlige Parti tilbage til Falsted, stadig i saa stor Afstand, at der er god Plads for Afløbet af Oplandsvandet.

Denne mægtige omkring 2 Mil lange Dæmning kostede store Summer. Langs Nordsiden, hvor Højden er 10 Fod over d. V., blev den paa en Strækning af ca. 6000 Fod beklædt med en Betonforskalning af indtil 4 Fods Højde for at beskytte mod Bortskylning, idet der med nordlig Vind kan opstaa kraftig Bølgegang, og om Vinteren kommer stærke Isskræninger. Paa Østsiden er Højden 9 Fod, paa de bageste Sider 6—7 Fod.

For at pumpe dette store Indelukke læns, blev der paa Falsted Odde anbragt Pumpemaskiner, deriblandt en stor Centrifugal-Pumpe paa 75 HK., som udkastede 5—6000 Tdr. Vand pr. Minut. Det udpumpede Vand blev ledet i en Kanal under Maskinen, ud i den større Del af Fjorden. Paa Falsted opførtes ogsaa Huse til Maskinerne, Arbejderne og den ledende Ingeniør, en hel lille Koloni. Men lige meget hjalp det. Man fik vel i Begyndelsen blottet den højeste Del af Partiet (ca. 1000 Tdr. Land) med 1 Fod Vand; den lavere Del med indtil ca. 7 Fod Vand kom ogsaa til Syne. Bunden var af udmærket Beskaffenhed med et dybt og fedt Lag Ler. Der gravedes

Kanaler og projekteredes Veje, der fulgte en Inddeling i Parceller, og alt var saare godt saa nær som det, at Vandet ikke rigtigt vilde forsvinde af Kogen. Koncessionen udløb, den blev fornyet nogle Aar, og i den Tid lærte ogsaa „Nissum Fjord Company“, at dels vilde Udgifterne til Dæmningernes Vedligeholdelse og til Driften blive alt for store, og hvad der var endnu værre, man kunde aldrig opnaa betryggende Garanti for Arealets stadige Tørholdelse. Da Interessenterne idelig maatte punge ud uden Udsigt til Gran af Gevinst, blev endelig med eet hele Foretagendet opgivet af Kompagniet 1885, som var yderste Termin for Foretagendets Fuldførelse. Og saaledes blev da Staten, som før 1844, igen Herre over Nissum Fjord, der med sine storslaaede Arbejder laa som et slaaende Bevis paa, hvor risikabelt det er at slaa større Brød op, end man evner at bage.

Den 29. August 1885 blev samtlige Kompagniets Ejendele stillet til offentlig Auktion. Gennem de Salgspriser, som opnaaedes, fik man et lille Begreb om, hvad Selskabet havde ofret paa denne Spekulations Alter, skønt dette jo var forsvindende imod, hvad der i det hele spildtes paa Tørlægningsprojektet. Maskinhuset og samtlige kostbare Udpumpningsmaskiner solgtes for ialt 2400 Kr. — en enkelt havde kostet 70.000 Kr. Den store Dæmning omkring Falsted Kog solgtes for ca. 1000 Kr. Køberne vilde anvende den til Høslæt, da dens Overflade — ca. 50 Tdr. Land stort — gav fortrinligt Hø.

Den ubeskadigede Thorsmindesluse solgtes senere med tilhørende Slusemesterbolig for — 700 Kr., efter at et deponeret Beløb paa 3000 Kr. delvis var benyttet til det gamle Thorsmindeløbs Genaabning. Dette og lidt andet Pilleri er saa omtrent den eneste Indtægt, den store Spekulation gav. Fortsættes.

Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole

Rederiet J. Lauritzen vil atter i Aar oprette en Søfartsskole i Svendborg for Drengene, der alvorligt ønsker at komme til Søs for at arbejde sig frem til Skibsofficerer.

Det nye Kursus falder i to Afsnit, et Foraarshold, der begynder den 7. April d. A. og er beregnet for Drengene, der slutter deres Skolegang i Marts, og et Sommerhold fra ca. 29. Juni d. A., beregnet for Drengene, hvis Eksamen falder i Juni Maaned.

Hvert af disse Kursus vil vare 2½ Maaned, og efter Afslutningen af Kursus skaffes der normalt Eleverne Hyre med Sejlskibe fra Svendborg og Marstal. Naar Sejlskibene til næste Vinter lægger op, vil der igen blive Adgang til videre teoretisk Uddannelse paa et 2½ Maaneders Fortsættelseskursus, efter hvis Afslutning Elever udtages til Tøgt med Rederiets Skoleskibe.

Unge Mænd, der ønsker at søge Optagelse paa Søfartsskolen, kan henvende sig skriftligt til Rederiet

J. Lauritzen, Hammerensgade 1, København K., for at erfare de nærmere Betingelser. Realeksamen vil give Fortrinsret, og Undervisning samt Ophold paa Skolen er gratis for de Elever, Rederiet udtager.

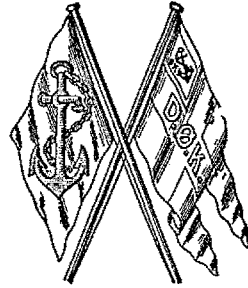
Ansøgninger om Optagelse paa Foraarsholdet skal være indsendt til Rederiet senest den 10. Marts, for Sommerholdets Vedkommende senest den 5. Juni.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI ^{A/S}

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRÉSUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL



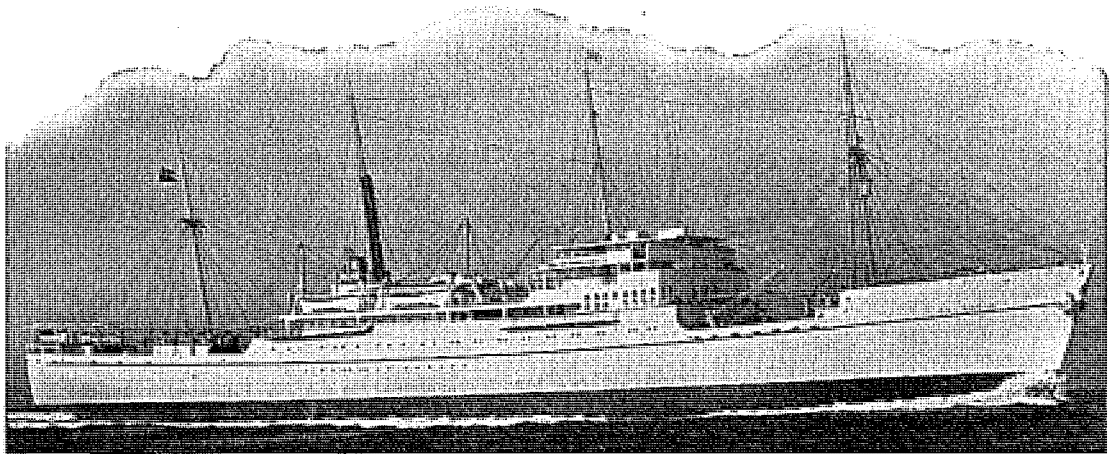
AKTIESELSKABET

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
Rangoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. April 1942



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 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 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, Stensvød
 D/S Myren
 A. P. Møller-Tankbaade og Lintorederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Prævic, 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. Svitsera Bjergnings-Entreprise
 Svitsera Bugseerskifte
 D/S Torm
 Reederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendilla
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Sømandsstiftelsen „Bombebøssen“

har udsendt sin Beretning og Regnskab for 1941, det 122. Aar efter Stiftelsens Oprettelse.

Virksomheden er gaaet sin sædvanlige rolige Gang. Bombebøssen har i Aarets Løb givet Bolig, Lys, Varme og fuld Middagsspisning i 10 Maaneder til de 45—46 Beboere,

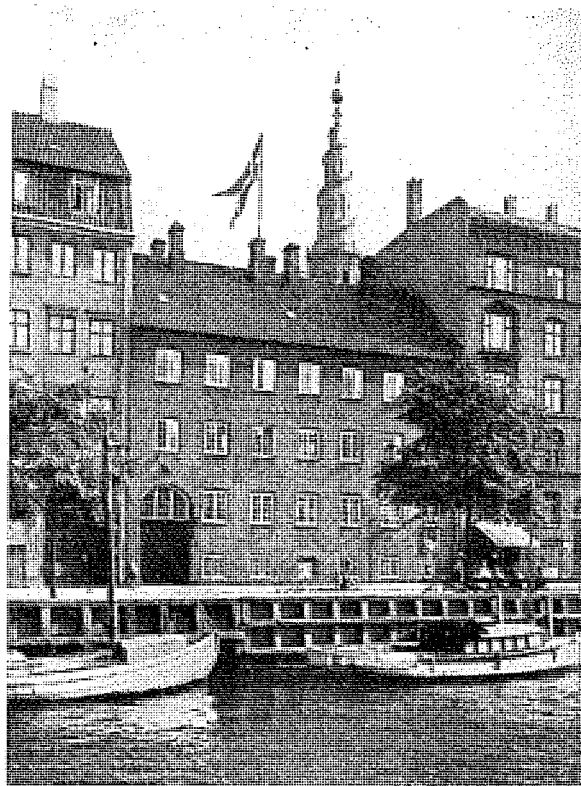
ligesom der ogsaa er givet dem Pengeunderstøttelser og Hjælp til Beklædning.

Paa Grund af de stadig stigende Udgifter til Bepisning og Brændsel og paa alle andre Omraader indenfor Stiftelsens Drift saa Direktionen sig nødt til at lade Middagsspisningen bortfalde mellem 15. Juni og 15. August, et Tidsrum, da en Del Beboere for kortere eller længere Tid finder Ophold udenfor Stiftelsen.

Det er Direktionens Haab, at det vil være muligt hos Stiftelsens Velyndere at finde Midler til frem-

tidig at undgaa lignende Indskrænkninger, som, naturligvis ikke mindst under de nuværende Forhold, er lidet ønskværdige.

Der har i Aarets Løb været afholdt de sædvanlige Fester, hvortil Enker efter tidligere Beboere tilige har været indbudt.



„Bombebøssen“, Overgaden o. Vandet.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

Beboer Ola Andersson har skænket „Bombebøssen“ en Model af et Skib, som er blevet ophængt i Stiftelsens Port.

Efter Kontreadmiral Topsøe-Jensens Død er Kommandørkaptajn N. Juel-Brockdorff valgt til Direktionens Formand.

I Stiftelsens Direktion er indtraadt Skibsinspektør i D.F.D.S. Erichsen i Stedet for afdøde Skibsinspektør Salomonsen og Kommandør C. V. Evers i Stedet for Kontreadmiral Topsøe-Jensen.

Driftsregnskabet balancerer med 59.298 Kr. og udviser et Overskud paa 592 Kr.

Stiftelsens Formue udgør 805.181 Kr., heri indbefattet Legaterne til Fordel for Stiftelsens almindelige Formaal og for Beboerne.

Desuden findes der 21 Legater, som bestyres af „Bombebøssen“s Direktion, og for hvilke der føres særligt Regnskab med en samlet Sum paa 557.945 Kr.

For de indkomne Gaver, ca. 4000 Kr., bringer Direktionen sin hjerteligste Tak, idet den haaber, at denne Velvilje stadig maa komme Stiftelsen til Gode, saa Stiftelsen maa kunne fortsætte sin menneskekærlige Virksomhed til Ære for vort Land og til Gavn for den danske Sømandsstand.

Ø. K. 1941

Aktieselskabet Det østasiatiske Kompagni har udsendt Beretning og Regnskab for 1941 — det 45. Driftsaar.

Kompagniets Hovedsæde har i det forløbne Regnskabsaar fortsat været afskaaret fra Forbindelse med dets Filialer og Agenturer samt den Del af Flaaden, der er beslagt under fremmed Flag. Som en Følge heraf foreligger der ikke Regnskabsoplysninger fra Udlandet, hvorfor Regnskabet er opgivet med nødvendigt Forbehold og kun giver et ufuldstændigt Udtryk af Kompagniets Stilling.

To af de Skibe, der ved forrige Aars Udgang var oplagt i fremmede Havne, er i Aarets Løb ført til Danmark, hvor Kompagniet nu har otte Skibe. Et Skib er oplagt i fransk Havn. To Skibe er rappor-

teret krigsforlist, og Resten af Flaaden formodes at sejle under fremmed Flag.

Kompagniets Flaade bestaar ved Udgangen af 1941 af 23 Motorskibe med en Brutto Tonnage af 165.497 Tons og 221.900 Tons Dødvægt. Efter Afskrivningerne er den bogført til 50.535.555 Kr. eller 156,70 Kr. pr. Ton Dødvægt. Skibenes Gennemsnitsalder er ca. 16½ Aar. Tabet paa Skibene har været 1.056.607 Kr. — Overskudet, 2.085.417 Kr., overføres til næste Aar. Kompagniets Status ultimo 1941 balancerer med 175.868.968 Kr. Pensionsfondens Formue er 18.450.606 Kr.

^{A/S} MONTANA *Kul, Koks,*
Telefon 9246 *Cinders*

Dr. Stoedter's Foredrag

Det tyske Handelskammer holdt Møde den 17. Februar paa Hotel d'Angleterre. Til Mødet var indbudt alle Repræsentanter for Dansk Skibsfart og andre Interesserede for at høre Dr. Stoedter's, Lederen af den tyske Fachgruppe-Reeder, Foredrag om skibsfartsmæssig Samarbejde under Krigen.

Dr. Stoedter kom ind paa tyske Rederes Problem: Handelsaftaler under Hensyn til Tabene i Krigen.

Dr. Stoedter sagde: Selv om Tanken om et Storrums-Erhvervsliv staar som Midtpunktet for tyske Erhvervs-Betragtninger, saa betyder denne Tanke

dog ingenlunde Enden paa de enkelte Staters Skibsfart eller en Monopolisering til Fordel for en enkelt Nations Søfart. Ogsaa efter Krigen vil Søfarten være et af de vigtigste Trafikmidler. Som saadan maa den være international og frit stillet. Den maa ikke monopoliseres. Ligeberettigelse og Lighed i Konkurrencebetingelserne danner Grundlaget for enhver international Søfartspolitik, hvorved den Understøttelse, som det nationale Flag nyder hos Afskiberne i sit eget Land, er en naturlig og given Ting. Paa Basis af denne Ligeberettigelse og Fritstillelse burde skandinaviske og tyske Redere samarbejde ogsaa i de kommende Fredstider, efter at det snævre Samarbejde allerede nu under Krigen har baaret gode Frugter.

A. B.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udtrækning efterses. Kuponsudbytte indsendes paa Korto.

Indtægtsforvaltning

Træksedler modtages til Indbetaling paa Konto. Betaling af Skatter, Husleje, Policepræmier m. m.

Vejledning udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24.



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

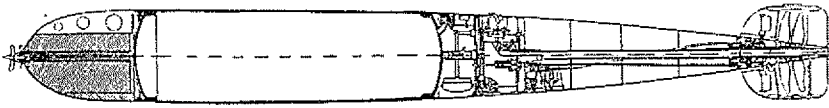
Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

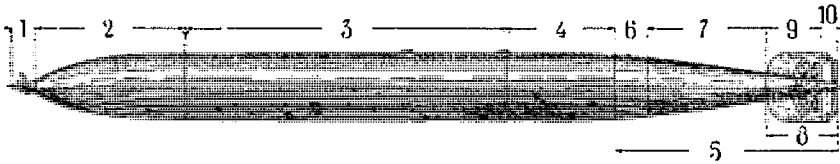
Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

Torpedovaabenet



Det indre af en Torpedo.



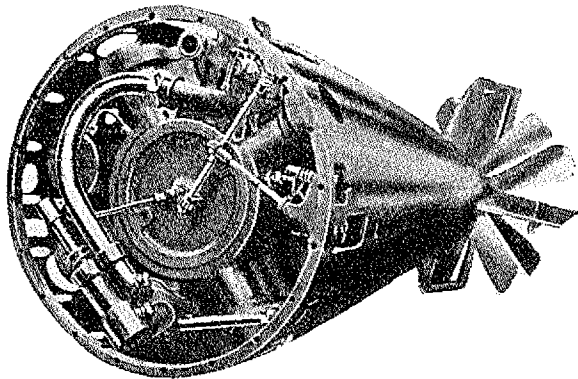
Det ydre af en Torpedo.

1 Pistolen, 2 Ladringsrummet, 3 Luftkedlen, 4 Det hemmelige Rum, 5 Agterpartiet, der bestaar af: 6 Maskinrummet, 7 Agterrummet, 8 Halen, der bestaar af: 9 Halepartiet og 10 Rorpartiet.

I den nuværende Krig har Torpedoen faaet en overraskende stor Betydning, naar man ser hen til de Erfaringer, som man har haft fra tidligere Krige.

Ved en Torpedo forstaaer man nu den selvbevægende Torpedo i Modsætning til Stangtorpedoen, som er et Krigsvaaben, der forlængst er afskaffet.

Den første Torpedo blev konstrueret af den engelske Ingeniør R. Whitehead, der boede i Fiume i Østrig. I Aaret 1864 konstruerede den østrigske Marinekaptajn G. Luppis en lille Overfladebaad, drevet frem af et Urværk med Skrue. Baaden skulde styres fra Land med Tove og var i Forenden ladet med Krudt, der bragtes til Antændelse ved en helt forude anbragt Pistol, som traadte i Funktion ved Anslag mod Maalet. Da Regeringen mente, at Opfindelsen var for ufuldstændig, henvendte Luppis sig til Whitehead, som hurtig indsaa, at det nye Vaaben kun vilde opnaa fuld Virkning, hvis det bevægede sig under Vandet og desuden indeholdt baade Bevægkraften og Styreorganerne.



Maskinrum og Haleparti af en Torpedo.

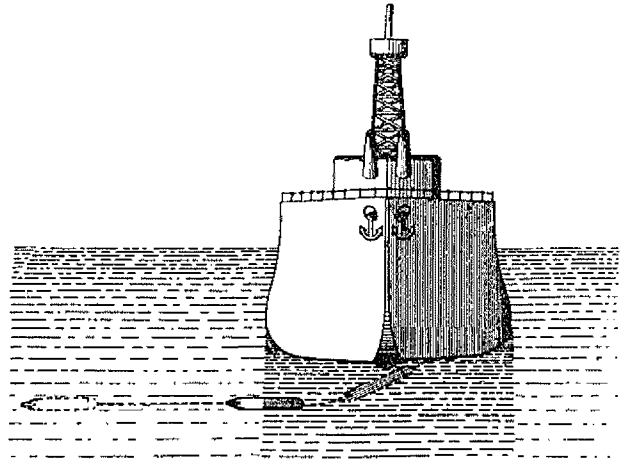
Efter 2 Aars ihærdigt Arbejde var Whiteheads første Torpedo færdig. Den var ret lille, vejede kun 150 kg og kunde løbe med 6 kn. Efter nogle Forsøg gik den tabt.

I 1868 var en ny Torpedo færdig, og den østrigske Regering købte Opfindelsen. Torpedoen's Fart kom efter forskellige Forbedringer op paa 10 kn. I 1871 købte den engelske Regering Opfindelsen, og de fleste andre Mariner fulgte efter, de skandinaviske Lande saaledes i 1876.

De hertil leverede første Torpedoen havde en Diameter paa 35 cm og en Længde paa 5 m. Kedeltrykket var 60 Atmosfærer, og de kunde løbe 18 kn paa en Afstand af ca. 600 m. Sprængladningen bestod af 50 kg Skydebomuld.

Medens det efterhaanden var lykkedes at faa Torpedoen til at gaa godt i Dybderetningen, var der

stadig Vanskeligheder med Siderstyringen. I 1896 fandt imidlertid den østrigske Ingeniør Obry paa at anvende Gyroskopet, der blev sat i Forbindelse med



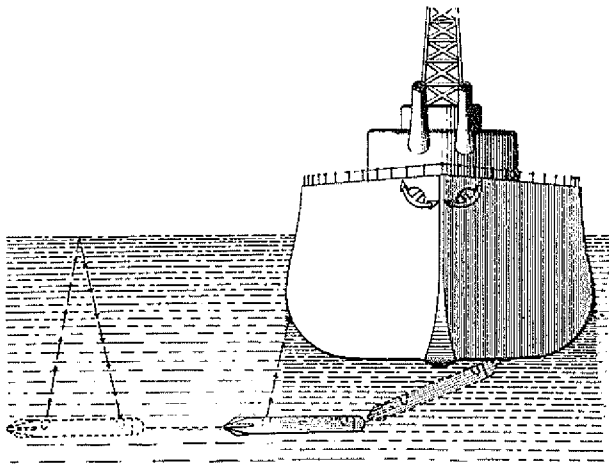
Fartøjskyggen ændrer Torpedoen's Bane.

et Par lodrette Sideror. Dette Apparat har efterhaanden naaet en saadan Fuldkommenhed, at man paa en Skudafstand paa 1000 m kun kan vente en Sideafvigelse paa 10—15 m.

En 45 cm Varmtluftstorpedo af Type 1912 vejer 900 kg, løber 48 kn som Maximum og har en Skudafstand paa ca. 6000 m. Nyere Torpedoen har en Diameter paa 55 cm.

Torpedoen anvendtes første Gang i Krigen mellem Chile og Peru 1877. Første Gang man hører om et resultatrigt Torpedoskud er under Borgerkrigen i Chile 1891, hvor Regeringens Kanonbaad „Lynch“ skød Oprørernes Panserskib „Blanco Enchada“ i Sænk. I 1895 anvendte Japanerne med Held Torpedoen mod den kinesiske Flaade og skød flere Skibe, der laa for Anker, i Sænk.

Den russisk-japanske Krig 1904 indlededes med et japansk Torpedobaadsangreb Natten mellem den 8.



Torpedoenes Højderor lægges op, naar Lysstraalen slukkes.

og 9. Februar paa den russiske Flaade, der laa for Anker paa Port Arthurs Red. Det Iykkedes dem at gøre 2 Slagskibe og 1 stor Krydser ukampdygtig for en Tid. I Forhold til de mange Torpedoangreb under denne Krig, var man meget skuffet over Torpedoenes Rolle, navnlig over Træfsikkerheden.

I Verdenskrigen 1014—18 var Torpedoenes Rolle heller ikke overvældende. En Mængde Hardelstonnager blev ganske vist sænket med Torpedoer, men Resultaterne mod Krigsskibe var kun moderat. I den nuværende Krig synes det imidlertid som om Torpedoen ved Siden af Bomben er Hovedvaabenet. Torpedoplanerne har faaet en uhyre Betydning ved de mange heldige Resultater, de kan opvise.

Hvirveldannelsen i Vandet omkring Skibet sprænger Torpedoen.

Torpedoen har ogsaa i Mellemkrigstiden faaet mange Forbedringer, men de forskellige Mariner vaager med stor Omhu over deres Hemmeligheder. I de senere Aar er der imidlertid udtaget flere Patenter paa forskellige Anordninger, som vi skal omtale efter at have beskrevet den fra forrige Krig kendte Konstruktion. Vore Læsere vil derigennem faa et Indblik i de Problemer, som de forskellige Opfindere har søgt at løse.

Det er ikke smaa Fordringer, der stilles til en Torpedo. Den skal saa at sige handle som et tænkende Væsen. Den Dybde, som den indstilles til, skal den selv indtage, og den skal selv sørge for at holde Sideretningen uforandret. Endvidere skal den kunne indstilles til forskellige Distancer. I Fredstid skal den efter endt Løb komme op til Overfladen for ikke at gaa tabt under Øvelsesskydninger, og i Krigs-

tid skal den kunne gaa til Bunds for ikke at skade egne Skibe. Rammer den det fjendtlige Skib, skal den med Sikkerhed antænde Ladningen og ved Eksplosionen slaa Hul i Yderbunden. For at kunne løse alle disse Opgaver er det ikke saa sært, at Torpedoen er en sammensat Mekanisme.

Torpedoen inddeles efter Længderetningen i følgende Hoveddele: 1) Pistolen, 2) Ladningsrummet, 3) Luftkedlen, 4) Det hemmelige Rum, 5) Agterpartiet, der igen bestaar af: 6) Maskinrummet, 7) Agterrummet, 8) Halen med: 9) Halepartiet og 10) Rorpartiet.

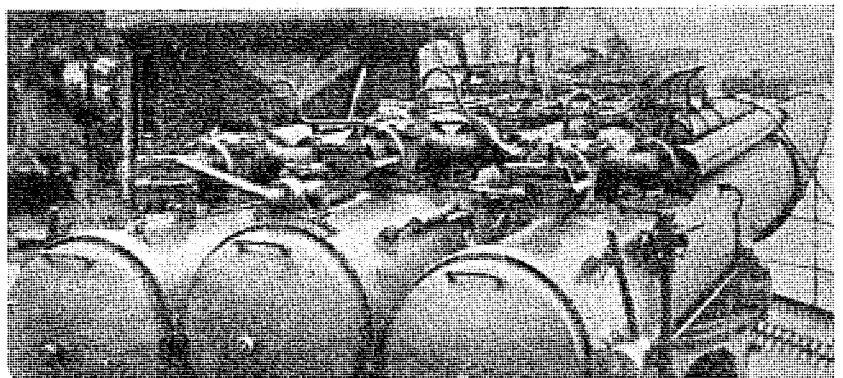
Pistolen, som enten, som paa Figuren, kan indeholde en Støddorn med udenfor Ladningsrummet ragende Stødhorn, tjener til ved Torpedoenes Anslag at affyre en Tændpatron, som derpaa bringer en Tændladning og dermed Sprængladningen til Eksplosion. I Stedet for ved Stødhorn kan Affyringen af Tændpatronen ske ved Hjælp af en Pendul, der i saa Tilfælde er anbragt oven i Ladningsrummet.

Ladningsrummet. Til hver Torpedo hører 2 Ladningsrum, et Øvelsesladningsrum og et Krigsladningsrum. Det sidstnævnte er udført af Fosforbronzeplyade og ladet med et brisant Sprængstof af 2—500 kg Vægt.

Luftkedlen er af Nikkelstaalet og indeholder den sammentrykkede Luft, der bruges som Drivkraft og har et Begyndelsestryk paa fra 100—190 kg/cm².

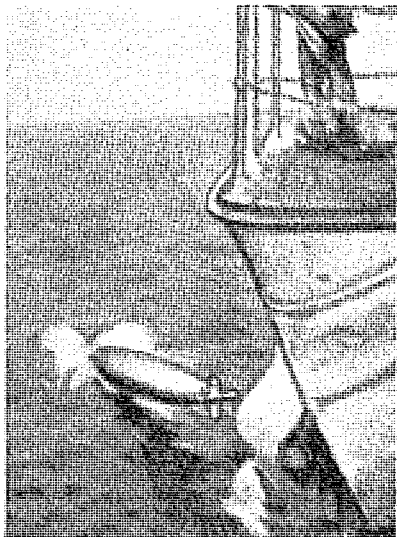
Det hemmelige Rum har sit Navn fra Whiteheads Dage, idet der her fandtes de Organer, som særlig omfattedes af hans Patenter. I vore Dage kan det ikke siges at indeholde Hemmeligheder. Her findes en hydrostatisk Ventil, som er afbalanceret med en stærk, indstillelig Fjeder, og som bringer Torpedoen ned til den ønskede Dybde. I Forbindelse med Ventilen findes et Pendul, som samarbejder med den, og som skal formindske eller bortskaffe Torpedoenes Dybdesvingning, idet de tilsammen paavirker en Rormaskine og derigennem Torpedoenes vandrette Ror. For oven i Rummet findes en Ventil, som bruges ved Paafyldning af Trykluft paa Luftkedlen.

I Maskinrummet findes Drivmaskinen, der kan være firecylindret med radielt stillet Cylindre (Brotherhood Maskine), forsynet med enkeltvirkende Trunkstempler, virkende paa den samme Krumtap.



3-dobbelt Udskydningsror paa en Torpedobaad.

En Reduktionsventil reducerer den fra Luftkedlen kommende Luft til fra 30—50 kg/cm² for at faa en jævn Gang under hele Løbet. Desuden findes Ror-maskine, Gangsætningsventil med Distanceapparat, Oliebeholdere, Varmluftsinstitution m. m. Naar Luften fra Luftkedlen paa sin Vej til Drivmaskinen reduceres i Tryk, udvider den sig og forbruger en Mængde Varme, og da dette sker under det forholds-



Torpedoen skydes ud.

vis korte Løb, falder dens Temperatur og Tryk meget stærkt. Det betyder et stort Arbejdstab, og den Energi, der findes i Tryklufte, kan ikke udnyttes. Det er et Forhold, som naturligvis har været kendt længe, men først i Begyndelsen af dette Aarhundrede er det lykkedes at konstruere en driftssikker Varmeinstallation, hvorved Luften opvarmes — som Regel ved Hjælp af Petroleum — til nogle Hundreder Grader og faar tilført Vanddampe. Derved opvejes ikke alene det ovenfor nævnte Arbejdstab, men Energiens forøges. Paa denne Maade har man forøget Torpedoenes Rækkevidde, saaledes at der nu er dem, der kan gaa 10—15.000 m.

Agterrummet er ligesom Maskinrummet udført af Staalplade. Det indeholder Sigestyreren, Tunnelrøret og Rorstængerne til de lodrette og vandrette Ror. Sigestyreren skal styre Torpedoen i Siden, d. v. s. den skal holde Torpedoen i den Retning, Torpedoen pegede, da Torpedoen blev skudt af. Den er baseret paa Gyroskopprincippet og virker gennem en Ror-

maskine paa de lodrette Ror, saa Torpedoenes Bane bliver let slangebugtet. Gennem Tunnelrøret er ført den fra Drivmaskinen kommende hule Drivaksel, paa hvilken den agterste Skrue er anbragt, og som tillige tjener som Afgangsrør for den forbrugte Luft fra Drivmaskinen. Denne Afgangsluft gør Torpedoenes Løb mere eller mindre synlig.

Halepartiet, som er af Staal, har to vandrette og to lodrette Rorflader. I dets Midte er de to — som Regel firebladede — Drivskrue anbragt. De sættes ved Hjælp af koniske Tandhjul af Drivakslen i modsat Omdrejningsbevægelse. De vandrette Ror er anbragt paa hver Side af Torpedoenes Diametralplan, agten for de vandrette Rorflader. De lodrette Ror er anbragt agten for de lodrette Rorflader. De faste lodrette og vandrette Rorflader virker ligesom Halen paa en Flyvemaskine eller Fjerene paa en Pil, d. v. s. de hjælper til at holde Retningen under stor Fart.

Som Regel udskydes Torpedoen med komprimeret Luft. I Torpedobaade foregaar Udskydningen altid over Vandet, i Undervandsbaade selvfølgelig under Vandet. Sigtning med Torpedoen finder enten Sted fra selve Udskydningsrøret eller fra Kommandobroen, ligesom Affyringen kan ske begge Steder fra. I Undervandsbaade tages Sigtet ved Hjælp af Periskoperne. En vanskelig Sag ved al Torpedoskydning er at finde ud af, med hvilken Fart Maalet gaar, og hvilken Kurs det styrer. Da Torpedoen er længere Tid om at tilbagelægge sin Bane end et Kanouprojekt, spiller en rigtig Bedømmelse af disse to Faktorer en meget stor Rolle.

Man har i mange Aar inddelt Torpedoen i to store Grupper: styrbare og ikke-styrbare. Til de sidste maa naturligvis regnes de lige omtalte Typer. Nu maa man dertil føje en tredje Gruppe, nemlig: selvstyrende Torpedoen.

En saadan Type vil naturligvis betyde en stor Fordel. Ikke alene vil Træfsikkerheden øges betydeligt, men den vil ogsaa kunne udlægges som Drivmine i fjendtligt Farvand. Hvis et Fartøj ikke skulde komme indenfor dens Rækkevidde i Løbet af f. Eks. 24 eller 48 Timer, skulde den automatisk sprænges eller synke for ikke at være en Fare for egne Fartøjer. Kommer imidlertid et Fartøj indenfor Søgeapparatets Rækkevidde, gaar Maskineriet automatisk i Gang. Torpedoen styrer mod sit Maal og sprænger dette. I en snæver Vending kan en saadan Torpedo ogsaa udskydes uden særlig nøjagtig Sigtning, og der

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



vil alligevel være Udsigt til, at den træffer sit Maal. — Det er Aartier siden, man hørte om Torpedoer, der styredes af Radiobølger, men det har ikke ført til noget praktisk Resultat. Det beror øjensynligt derpaa, at man for at kunne styre den mod et bevægeligt Maal maa kende dens Plads i hvert Øjeblik, hvilket ikke er muligt.

Et bedre Resultat vilde kunne opnaaes med en Torpedo, som kunde modtage Impulser fra det fjendtlige Fartøj, f. Eks. Lydbølger fra dets Propeller, som forplantes gennem Vandet. Paa en saadan Anordning er der udtaget et amerikansk Patent.

Torpedoen er forsynet med to Par Modtagere for Lydbølger. Paavirknes de lige meget, ligger Maalet ret forude, og Styremekanismen paavirknes ikke. Ved kraftigere Paavirkninger af det ene Sæt Modtagere vil derimod Rorene lægges om og blive i den Stilling, til Lyden igen er lige kraftig i begge Sæt.

Hvis Torpedoen er udlagt forankret, vil den ved tilstrækkelig stærke Lydpaavirkninger frigøre sig, gaa i Gang og styre mod Maalet.

Torpedoen er først og fremmest konstrueret til at eksplodere ved Anslag mod Maalet. Skulde det imidlertid ske, at den gaar under det, saa er der i Agterpartiet anbragt en bagud rettet Modtager, som ved de kraftige Paavirkninger, den faar, bringer Torpedoen til Eksplosion.

Denne Torpedokonstruktion blev patenteret i 1928 af John Hays Hammond jr. Gloucester, Maas., U.S.A. I 1932 er der udtaget Patent paa en ændret Konstruktion.

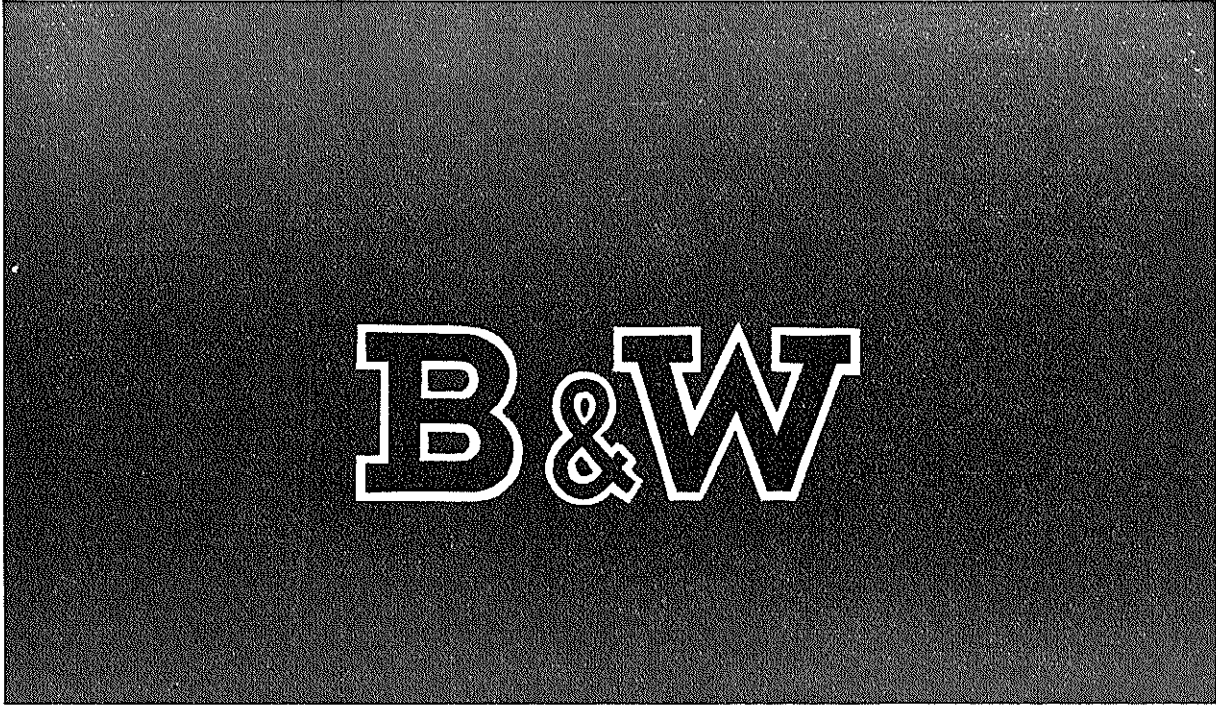
I Torpedoen er indbygget en Oscillator, som paavirknes af et Oscillatorrør og udsender højfrekvente Trykbølger. Torpedoen holdes primært i sin Bane af en almindelig Sidestyrrer, men dennes Virkning kontrolleres og eventuelt korrigeres ved Hjælp af de Trykbølger, der kastes tilbage fra Maalet. De paavirker paa samme Maade 2 Modtagere som ovenfor beskrevet og styrer Torpedoen lige mod det fjendtlige Skib.

I Dagspressen har det i flere Tilfælde været omtalt, at Torpedoer af strengt hemmelige Konstruktioner anvendes i den nuværende Krig. Bl. a. har man nævnt Torpedoer, styret af Selenceceller. Desuden har der været nævnt, at Torpedosprængningens Virkning kunde forøges meget betydeligt ved at lade den ske under Fartøjet i Stedet for mod det, da Bunden er det mest saarbare Sted. Hammond har ogsaa udtaget Patenter paa flere Konstruktioner af denne Art.

Det kan f. Eks. ske ved at anbringe en Modtager i Torpedoen Overdel. Udsendte Trykbølger opad vil ikke have noget at reflekteres fra, før Torpedoen kommer ind under Skibets Bund, men i dette Tilfælde vil Eksplosionen ske.

Man kan ogsaa efter et andet amerikansk Patent anvende den Varmeudstraaling, der udsendes af et Skibsskrog til at fremkalde Sprængningen. I Torpedoen Ydervæg findes der da to Huller, som er dækket af Glasskiver. Bag den ene er anbragt en fotoelektrisk Celle, som, naar den træffes af Lys, holder et elektrisk Kredsløb igang. Bag den anden er der

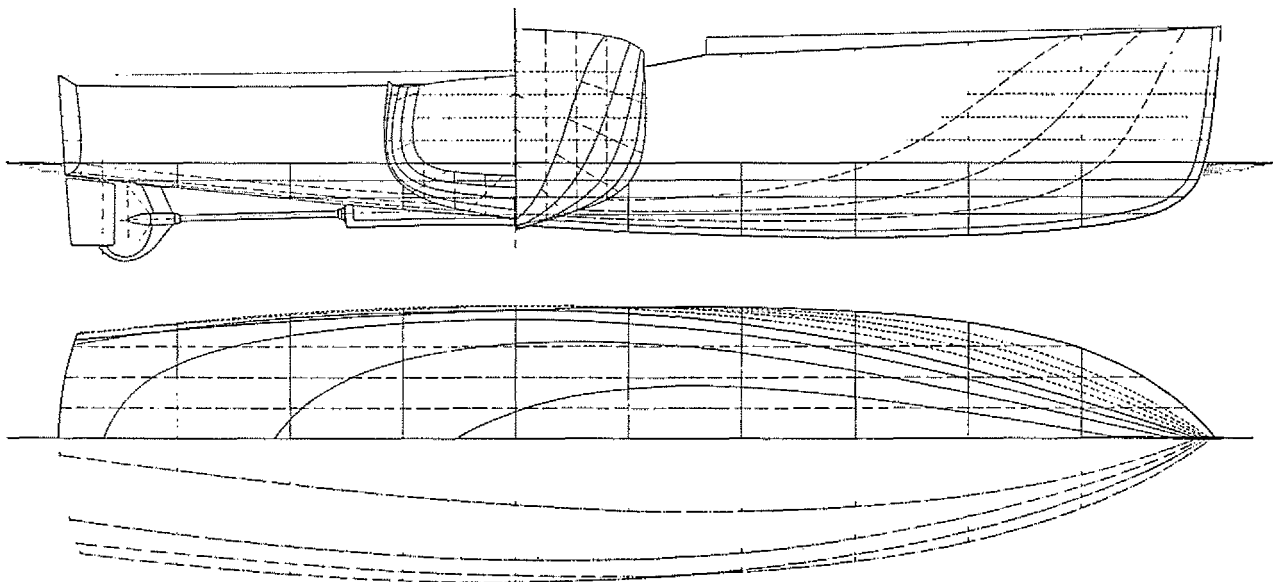
(Sluttet Side 34)



B & W

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

Hurtiggaaende Motorbaade



Linier til en 10,3 m Motorbaad.

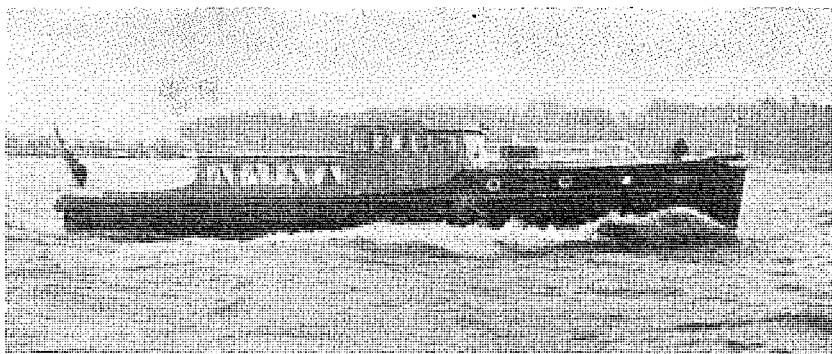
En Læser har for nogen Tid siden bedt om at faa nogle Undervandsformer for hurtige Motorbaade. Da Projekter kan være meget gode, men virkelig udført Baade er bedre, bringer vi hermed saadanne to.

Den første har en Længde paa 10,50 m, Længde i Vandlinien 10,0 m, største Bredde 2,50 m og største Dybgang 0,85 m. Den er forsynet med en 100 HK. Benzinmotor, som kan give den en Fart paa 22 km/Tim. = 12 kn.

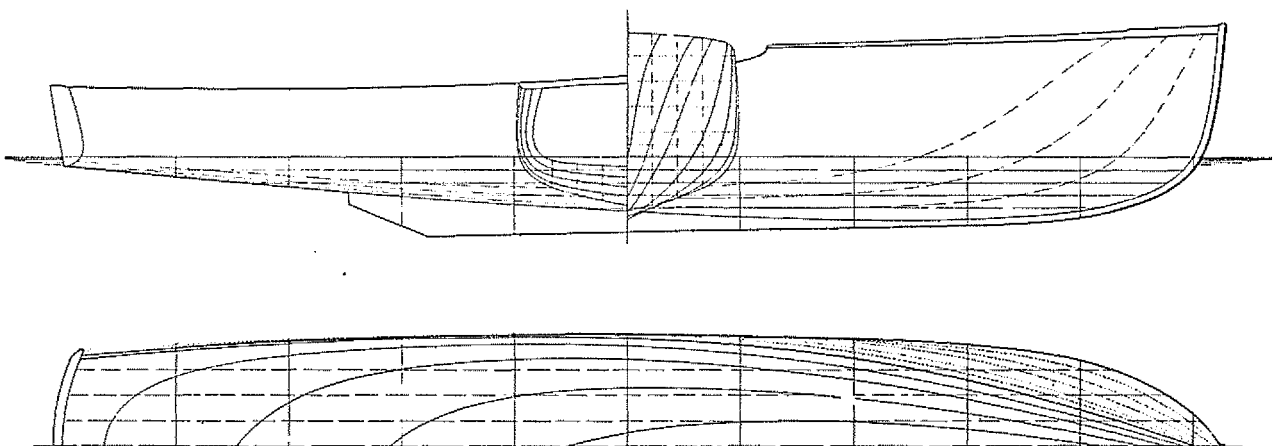
Det andet Sæt Linier er til et noget større Reder-Fartøj. Det er bygget af Staal og har ligeledes en

100 HK. Benzinmotor. Hastigheden er 21,5 km/Tim. = 11,6 kn. Baaden er forsynet med en rummelig Ka-

hyt, saa den kan bruges til Weekend-Ture. Længden er 14 m, Bredden 2,65 m og Dybgangen 1 m.

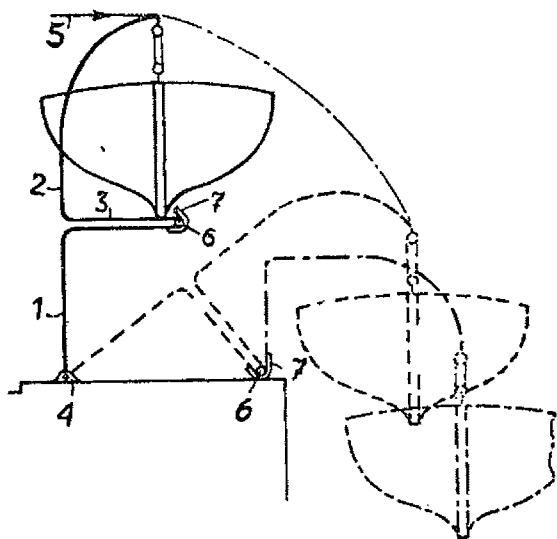


14 m Inspektionsmotorbaad.



Linier til 14 m Motorbaad.

En ny Tyngdekraftdavid



Dr.-Ing. Domenico Barricelli i Genova har udtaget Patent paa en ny Davidkonstruktion, hvorved Udsætningen udelukkende sker ved Hjælp af Baadens Egenvægt, saaledes at man undgaar enhver Løftning.

Daviden bestaar af 2 Arme (1, 2), som er forbundet ved et Led. Den øverste er krummet og bærer Baaden. Armen (5) tjener tillige som Støtte for Kølen og begrænser Davidarmens Drejning om Aksen (4), der er fastgjort til Dækket. Disse Egenskaber er imidlertid kendt, og Patentet omfatter den Anordning, at Drejningsaksen (4) er anbragt saa langt fra Skibssiden og (6) er saaledes indrettet, at naar Drejningen om (4) er fuldført, befinder Baaden sig i en Stilling med sin mod Skibet vendende Ræling indenfor Skibssiden og med sin halve Højde over Dækket, saa det frie Udsyn til Havets Overflade hindres, og Passagerernes Indstigning kan ske uden Hjælpemidler. Armene (3) er udformet saaledes, at den efter Drejningen af Daviden om (4) støtter sig paa Dækket.

Ved at opgaa Løberen (5) svinger begge Davidarme (1) og (2) sammen med Baaden ud mod Skibssiden, til Leddet (6) træffer Dækket. I denne Stilling er Baaden i den for Indstigning gunstigste Højde. Ved yderligere Firen, drejer Overdelen (2) af Daviden om Aksen (6), til den bliver fastholdt af Anslaget (7). Baaden er nu uden for Skibssiden og kan fires af.

Torpedovaabenet (Fortsat fra Side 32)

et Bolometer (Apparat til Maaling af Straaling), som sætter et andet Kredsløb igang, samtidig med at det første afbrydes af Skibets Skygge. Derved fremkalder Eksplosionen.

Opfinderen fremhæver, at man kan lade Torpedoen gaa i større Dybde end sædvanlig. Derved opnaar man, at Udblæsningsluften er længere Tid om at naa Overfladen end ved de sædvanlige Torpedoen, hvilket gør, at en Del forsvinder i det omgivende Vand, hvorved det er vanskeligere at opdage Torpedoen.

En anden Opfinder bruger kun en enkelt fotoelektrisk Celle, som lægger Højderoret om, naar den ikke

paavirkes af Dagslyset. Men hvad sker der om Natten eller paa en meget mørk Dag? Det løser en anden Opfinder paa den Maade, at en fra Torpedoen udsendt Lysstraale tilbagekastes af Vandets Overflade og opfanges i Forenden af Torpedoen. Naar Lysstraalen slukkes, lægges Højderoret op, og Torpedoen gaar op i Skibets Bund.

Saa er den Idé at benytte Hvirveldannelsen omkring Skibets Skrog maaske bedre.

Vi har givet et lille Indblik i de senere Aars intense Arbejde for at fuldkommengøre Torpedoen som Angrebsvaaben. Om nogle af disse Opfindelser anvendes, er det umuligt at udtale sig. Kun en Ting synes sikkert: Torpedoen er i denne Krig et farligere og mere effektivt Vaaben end nogensinde tidligere.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Alle Henvendelser til „Vikingsen“ 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



HOLBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.

Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 1630



Dampskibsselskabet "VENDILA"

Svensen & Christensen

KØBENHAVN K. ∴ FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538

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“



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«

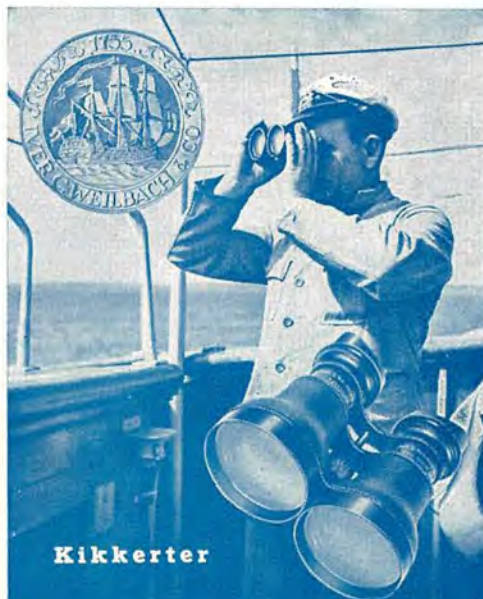


KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

Amaliegade 30 - København K.

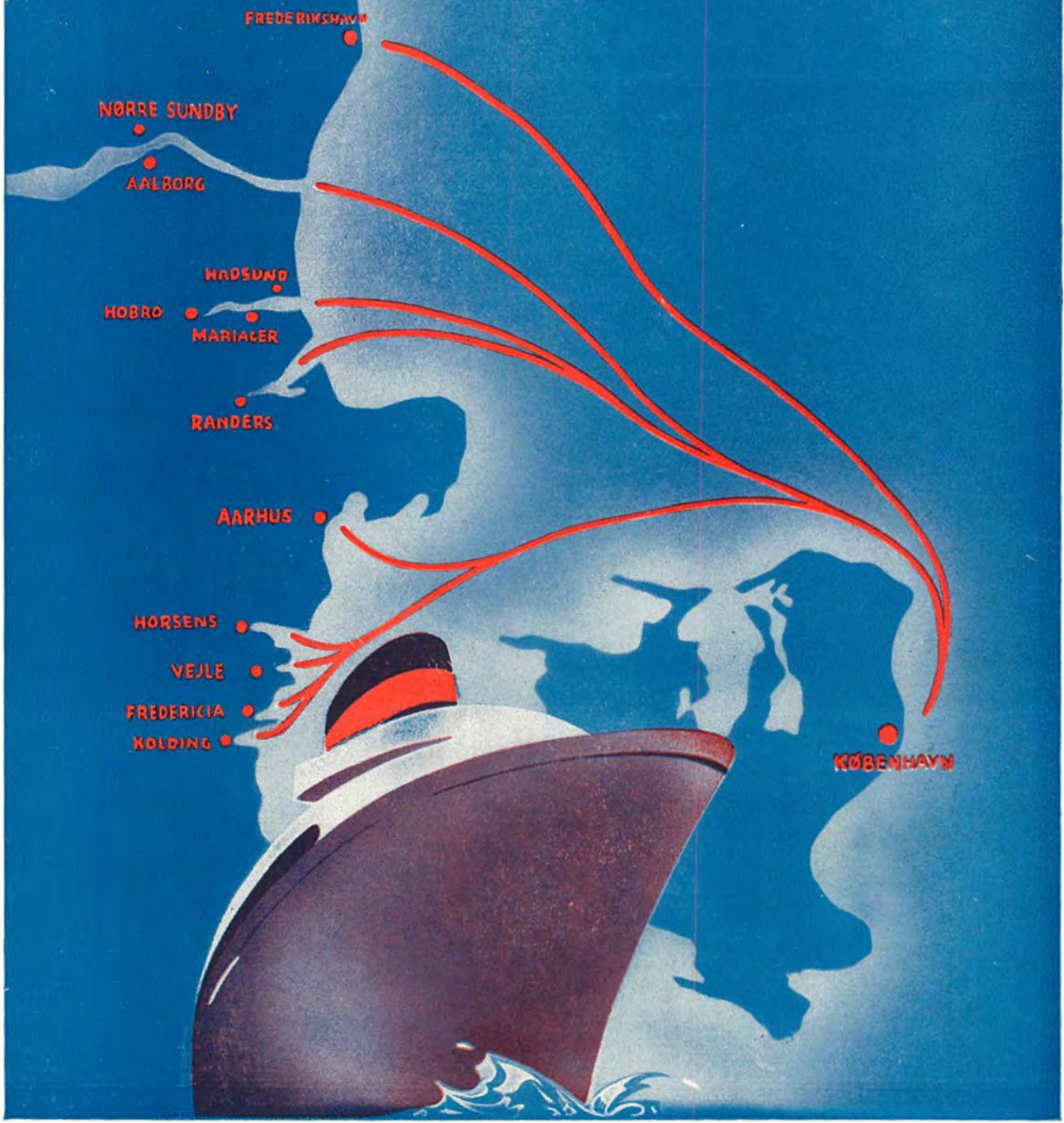
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627

Forlang vort ill. Katalog

OK 44-

TORBEN 38

REJS MED DFDS





VIKINGEN

75 Øre
1. Maj

Briggen »Laugen« og en Rokanonbaadsflotille (1808)

Briggen overgik i 1814 til Norges Marine — Maleri af Paul Sinding

1942 - Nr. 5

19. Aargang





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
Rangoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREREDE MAGASIN

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

Det flydende Guld — den stærkeste Kraftkilde i vor dynamiske Tidsalder — Olien, Benzinen, Naftaen, eller hvad man nu vil kalde den, er endnu langt fra 100 Aar gammel som anvendt Brændselsmateriale. Det var den 27. August 1859, at Oberst Drake i Pennsylvanien gennemførte de første Olieboringer med Held. Han var amerikansk Oberst, men han havde kun Titlen, ingen Penge, var kun rig paa Planer, alle mulige fantastiske Projekter. Selv om han havde Held med sig i sin Jagt efter Olien, efter det flydende Guld, blev han aldrig velhavende; det er saa meget mærkeligere, som det dog var ham, der opdagede Oliens Værdi. Han skal have været meget upraktisk med Hensyn til Pengesager, og Enden paa hans Opdagelseshistorie blev, at Staten Pennsylvanien gav ham en maanedlig Pension paa 150 Dollars for hans Fund — og dermed var han stillet tilfreds, i det mindste saa nogenlunde. De fantastiske Rigdomme, han havde drømt om, kom andre til at nyde godt af.

Oliens Historie.

Af alle de Raaprodukter, der behersker vor Tid, er Olien det, der sidst er kommet til. Man mener ganske vist, at vore fjernere Forfædre har haft en vis Anelse om Oliens Anvendelighed, men det kan vistnok fastslås, at det højst er 100 Aar siden, man blev klar over den. Japanske Forskere hævder, at Kejserpalæet allerede for 2000 Aar siden blev oplyst af Petroleum, men de har ikke kunnet understøtte denne Paastand med troværdige Beviser. Hvad vi med Sikkerhed ved om den første Anvendelse af Olie er af en helt anden og nyere Dato.

Derimod er det sikkert, at man rundt om i Verden var klar over det mærkelige Brændselsprodukts Tilstedeværelse. I Forasien, i Persien og paa Halvøen Asperon i Nærheden af Baku, var der allerede i Oldtiden Naftakilder, som af en eller anden tilfældig Grund, i Reglen Lynnedslag, pludselig flammede op og blandt Beboerne i disse Egne blev betegnet som evig Ild og undertiden gjort til Centrum for deres religiøse Liv, ja, mere end det, blev Indledning

OLIENS ROMAN

Det flydende Guld

til Dannelsen af en helt ny religiøs Sekt, Ildtilbederne, som byggede Templer og gennemførte sære religiøse Ceremonier. Parserne, som Ildtilbederne kaldtes, fik Lov til roligt at fortsætte deres religiøse Liv i disse Egne, lige til Arabernes Fremtrængen omkring Aar 700. Da fik de Ordre til enten at bekende sig til Islam eller forsvinde. En stor Del valgte den anden Udvej, og Ildtilbederne bredte sig til

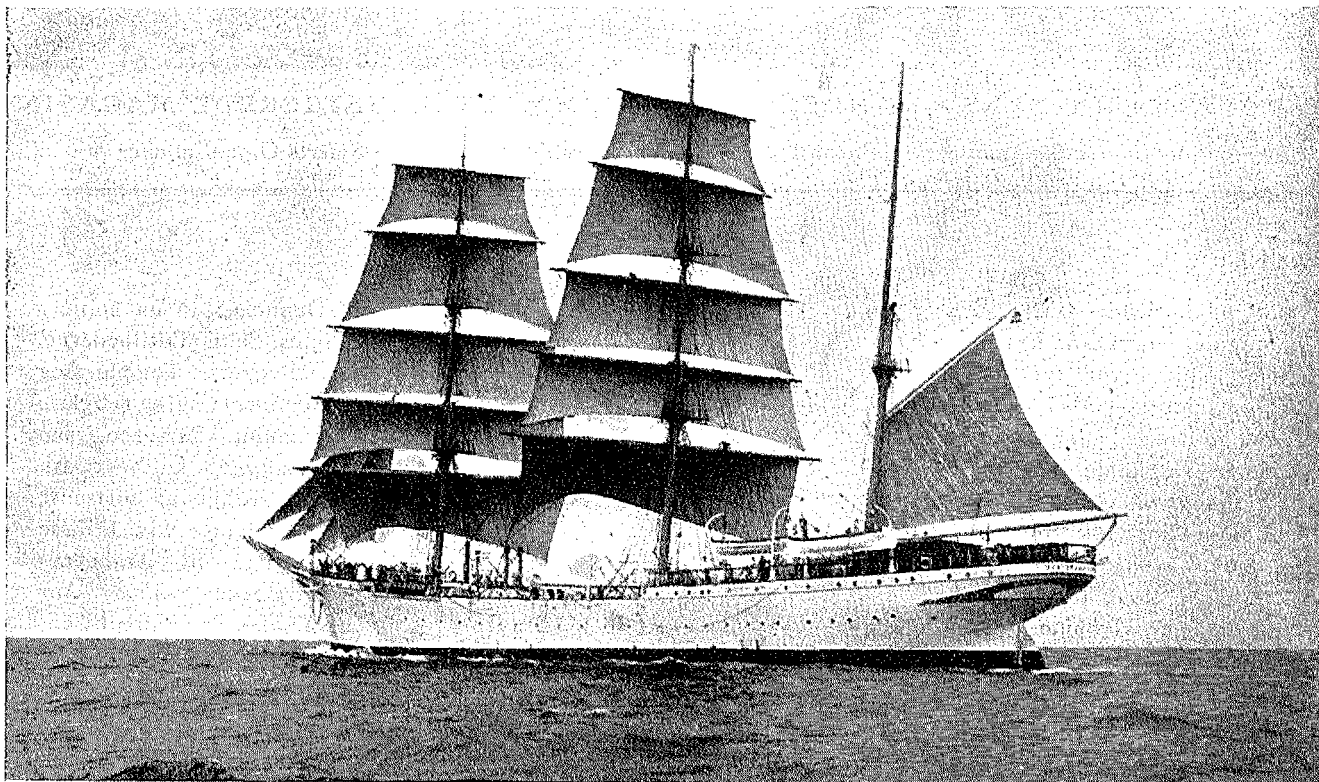
Indien, hvor de stødte paa lignende Flammesøjler som i deres Hjemstavn.

Man kan godt sige, at Olien ligesom alle andre vigtige Raastoffer har begyndt sin Løbebane som Brugsmateriale i Amerika. De europæiske Emigranter, der kom hertil, fandt et Olieprodukt, der med Held blev anvendt af de Indfødte som Medikament. Indianerstammen, der benyttede det, hed Seneca, og derfra fik Produktet Navn Seneca-Olien. En foretagssom Apoteker, Samuel Kier — Efternavnet kunde tyde paa skandinavisk Oprindelse — besluttede at prøve dette Produkts Muligheder og søgte af Naftaen at udvinde et anvendeligt Produkt. Hans Forsøg blev ikke resultatløse, for det var simpelthen ham, der først af alle raffinerede Olien, og han gik i Gang med en stor Reklame for at skaffe sig Udbytte af sin Opfindelse. Samtidig gjorde imidlertid en anden Amerikaner, A. Z. Ferris, den Opdagelse, at Naftaen, Olien, kunde anvendes som Lyskraft og konstruerede selv en lille Haandlampe, senere ogsaa Bordlamper, som han gjorde gode Forretninger med i det østlige Amerika.

Olien bliver Forretning.

Ferris tjente godt paa sine Lamper, saa godt, at han snart kunde grundlægge et Selskab i New Haven til Udnyning af Olien. Det var dog stærkt hemmet i sit Virke, for det kendte ikke til Udvinning. Man var henvist til at hæve Olien med en Spand paa de faa Steder, hvor den kom frem til Jordens Overflade. Dette Kvantum og de primitive, faulende Forsøg paa Udvinning blev imidlertid Grundlaget for den senere saa storstilede Forretning, som Olien udviklede sig til.

Det var paa det Tidspunkt, Oberst Drake satte



»Statsraad Lemkuhl« af Norge.
Indsendt af E. Lindahl, Skotterup.

ind. Han havde set en Reklametegning for Olieudvinding og var da kommet paa den Tanke, at man maatte kunne bore for at finde Olien. Han begav sig til Titusville, hvor han ikke langt fra Apoteker Kiers Virksomhed i 1857 paabegyndte den første Olieboring. Han arbejdede dermed i to Aar og var naaet til en Dybde af 69,5 Fod. Det var en Lørdag, den 27. August 1859, at han naaede saa vidt. Den følgende Dag gik han sammen med sin Hjælper, Billy Smith, til Borestedet og fandt til sin Overraskelse Hullet fuldt af Olie. De løb straks efter Spande, men allerede efter et Par Dages Forløb forstod de, at denne Arbejdsmetode var for langsom. De fik indrettet Pumper og havde nu en fantastisk Oplevelse: Paa en enkelt Dag lykkedes det dem at fylde 24 Fade med Olie, det vil sige, at der var 3 Tons.

I Verdensøkonomiens Historie begynder nu et nyt, afgørende Kapitel, og i Løbet af faa Maaneder saa det før saa øde Land Pennsylvanien Hundreder, snart efter Tusinder af Boretarne hæve sig. Da saa i 1861 de første Springkilder, de saakaldte bush'er, opdagedes, gentog Historien sig fra de kaliforniske Guldfunds Dage, — der udbrod og rasede en Oliefeber, som rev Tusinder og atter Tusinder med sig i Haab om, at de let og hurtigt kunde berige sig ved Jordens Bryst.

Petroleumsforskere tog fat — Spillet med Olien begyndte! Det var vel ikke saa let som i sin Tid med Guldet, Jagten efter Olien var forbundet med

en vis Risiko. Alene i Amerika blev der efter Drakes første Forsøg foretaget mindst 3 Millioner nye Boringer, hvoraf kun 300,000 kronedes med Held. I Tyskland foretog man i Nærheden af Hannover 1500 Boringer uden Resultat. Men trods alt viste det sig, at vor Jordklode ikke var saa fattig paa dette værdifulde og mere og mere anvendelige Produkt. Allerede 20 Aar efter Drakes første Boring var man godt i Gang i de fjerneste Egne af Jorden, i Rumænien, i Polen, i Kaukasus fandt man Olie, senere ogsaa i Sydamerika, i Forasien og navnlig i Persien. I den seneste Tid er der stadig dukket nye Oliefelter frem, og de lover, at Verden trods det kæmpemæssige Forbrug af dette Raastof endnu i en uoverskuelig Fremtid vil faa nok deraf.

Rockefeller og hans „Pipe Lines“.

Som Staalet er forbundet med Navnene Carnegie og Krupp og Gummien med Goodyear, er Olien først og fremmest knyttet til Navnet Rockefeller. Som saa mange andre kastede Rockefeller, der den Gang var en Mand omkring 50 Aar, sig paa Olieraffinering. Han grundlagde i 1870 Standard Oil Co. i Ohio, men først derefter blev hele Olieforretningens Hovedproblem ham klart. Olien kunde bruges, det var givet, den var ikke dyr i sig selv, men det hele var et Transportspørgsmaal. De kæmpemæssige Mængder fik Udvindingsomkostningerne til at synes ubetydelige, men gennem de høje Transportudgifter blev

Produktet meningsløst fordyret. Han koncentrerede sig om Spørgsmaalet og begyndte hemmelige Forhandlinger med Jernbauerne om at opnaa særlige Tariffer. Det lykkedes, og han slog Konkurrenterne paa dette Felt, der var det afgørende, og sikrede sig derigennem Herredømmet paa Markedet. Kort efter havde Rockefeller af de 70 Raffinaderier, der var i Pittsburg og Cleveland, sluttet de 50 sammen til en Trust, og de øvrige 20 var uden Betydning. Rockefeller sikrede sin Position som Raffinaderiekspert, som Leverandør, og beherskede derigennem paa en vis Maade dette Marked, men samtidig ogsaa hele U.S.A.'s Transportvæsen. Af saa afgørende Betydning var Olien allerede da. Kun een Gang truedes hans Herredømme. Det var en Hollænder, Samuel van Syckle, som fandt paa at forbinde sin Oliekilde med Raffinaderiet ved Hjælp af en Rørledning. Han skabte den første pipe line, der straks blev betragtet som en Trusel saavel af Transportvæsenets højere Embedsmænd som af de Tusinder af Funktionærer og Arbejdere, men især af Kuskene, der havde Vogntransporten med Olien. De vilde med Vold ødelægge hans Rørledning, saa Syckle saa sig tvunget til at skaffe sig en bevæbnet Vagt fra New York og betalte 25,000 Dollars derfor, men de Penge sparede han paa sin Transportkonto. Syckle havde set rigtigt, og Rockefeller var da ogsaa hurtigt klar over Opfindelsens Betydning. Da han herskede over omtrent samtlige Raffinaderier, lod han selv bygge en Række Rørledninger uden at tage noget som helst Hensyn til Truslen mod Transportvæsenet. Han fik sig mange Fjender, Folk hadede denne glubske Udnytter af enhver Chance, Manden med den usædvanlige Evne til at skabe Guld ud af alt, hvad han rørte ved. I 1875 forsøgte forskellige Producenter at befri sig for Rockefeller's pipe line-Tyranni, som de kaldte det, idet de vilde bygge en Olieledning helt ud til Havet, det vil sige, den blev i fire Aar forhindret af Rockefeller, der endogsaa anvendte Sabotører for at standse Arbejdet. Alligevel blev den gennemført. — den uafhængige Ledning var der. Og tre Aar efter overgik den — til Rockefeller's Besiddelse!

Oliens Anvendelse.

Raastoffet Olie er som et kæmpemæssigt Træ med et Utal af Grene. Ser man paa dette Træ, vil man opdage den Uendelighed af Omraader, hvor Olien anvendes, fra Belysning og Opvarmning til Parfume og Sæbe, fra Vejbelægning og Isolation til Medicin og Farveblyanter. Det er en lang Række livsvigtige Stoffer, der udvindes deraf. Alene Benzinformbruget sluger kolossale Mængder, især efter Flyvemaskinens Opfindelse — og nu især under Krigen, da Flyvemaskinen er det dominerende Element.

Dele Anvendelsesomraaderne op er næsten ugrøftet, men man kan først og fremmest skelne mellem

Brændsels- og Smørelieferne, der begge er af den allerstørste Betydning. Tag blot en enkelt Ting som Dieselmotoren! Det er Rudolf Diesel, der kan takkes for Konstruktionen af denne Motor, som allerede nu er saa udbredt, at den alene indenfor Skibsfarten — men her turde det rigtignok være H. N. Andersens, Ivar Knudsens, kort sagt Danmarks Indsats mere end Diesels, der gjorde Udslaget — har gjort Tallet paa Motorskibe større end Dampskibenes, og det er sket paa mindre end 50 Aar. Begyndelsen var nemlig „Selandia“ fra 1912. Til Dieselmotorerne er de svære Olier, man kan næsten sige selve Raolien, anvendelige uden væsentlig Raffinering. Diesels eller rettere Dieselmotorens Betydning kan først rigtigt maales derigennem, at et Skib under Vejs fra England til Kina maatte indlade Kul 7 Gange, hvorimod Motorskibet kan have sit Brændselsbehov til hele Rejsen, nemlig Olien, om Bord uden at behøve at indlade under Vejs. En Oceandamper forbruger for at producere ca. 10 HK. hver Time 18 kg Kul. Men det samme opnaas ved Hjælp af 127 g Smøreliefer!

Olieforbruget.

I Fredstid brugtes Verden over omkring 250 Millioner Tons Olie aarlig. 190 Millioner Tons — det vil altsaa sige langt den overvejende Del deraf — udvindes i U.S.A. Den næststørste Producent af Olie er Rusland, der i Fredstid raadede over 25 Millioner Tons, derefter Sydamerika med 20 Millioner, Rumænien med 8 og endelig saa den øvrige Verden med Resten. Men disse Tal gælder kun i Fredstid, nu i Krigstid er Forbruget langt, langt større. Produktionen er steget fantastisk — men hvor stærkt faar vi ikke noget at vide om. I hele Verden er der kun 5 Lande, der er selvforsynende med Hensyn til Olie: De Forenede Stater, Rusland og Rumænien. Tyskland havde i Fredstid en Produktion paa 250,000 Tons, men allerede før Krigen var Landets syntetiske Olieproduktion steget til 2½ Million Tons. Hvad den er i Dag vides ikke, det meddeles der intet om, men i Fredstid bruger Tyskland 8—10 Millioner Tons.

England er fuldkommen henvist til Import, men ejer eller har Majoriteten i Olieselskaber i Asien, Mellem- og Sydamerika. Holland har i Hollandsk Indien meget store Forsyninger.

Der er ikke Tvivl om, at Oliens Fremtid vil rumme mange uberegnelige Muligheder. Det er næppe for dristigt at antage, at netop Olien, denne store Gave til vor Jordklode, efter i disse Krigsaar først og fremmest at have været anvendt — om end indirekte — til Ødelæggelse af Byer, Mennesker og Hære, vil faa en overordentlig Betydning, ja, maaske helt eller delvis komme til at erstatte Kullene, der mere og mere siges at ville aftage. Olien er Fremtiden — og man kan sige, at der baade kæmpes med den og for den i Øjeblikket.

Et Mindeskrift

om Ærøs Søfart

Den energiske og initiativrige Ærøforening vil skabe et smukt Minde om Ærø Søfart, og Formanden Peter Grube fortæller:

„Vort Medlem Landsretssagfører Axel Kromann har tilskrevet Bestyrelsen følgende:

Vilde det ikke være muligt at fremstille et Billedværk omfattende Tegninger, Malerier og Fotografier af ærøske Fartøjer, navnlig af Sejlskibene?

Rundt omkring i Hjemmene og paa Museerne findes et Billedmateriale saa righoldigt, at der deraf maatte kunne skabes et enestaaende Værk. Men Tiden er kostbar, Skibsbillederne forsvinder, saa der er ingen Tid at spille. Jeg kunde tænke mig, at det først og fremmest blev et Billedværk, hvor Illustrationerne blev af saa stort et Format, at alle Enkeltstederne kom med, muligt ogsaa en Række farvelagte Billeder, saaledes at de gamle, ofte naive, men altid korrekte, kolorerede Tegninger og de mere moderne Malerier kom til deres fulde Ret. Teksten kunde indskrænkes til en kortfattet Angivelse af Skibets Type, Navn, Byggested og -aar, Fører, Reder o. l. Det, det gælder om, er i første Række at redde Billedmaterialet, inden det bliver for sent, saa kan en fyldigere Tekst altid komme senere. Marstal Havnekommission udsendte i 1928 et meget paaskønnet Værk: Marstals Søfart indtil 1925, ved Arkivar Kroman, i Anledning af Marstal Havns 100 Aars Jubilæum, men dette Værk omfatter kun Marstal, og Billedmaterialet er ikke særlig fyldigt, ej heller komplet, og Bil-

lederne er efter min Mening gennemgaaende for smaa. Der er næppe Tvivl om, at et Værk med Afbildninger (i gode Reproduktioner) af alle ærøske Skibe vilde blive af den største kulturhistoriske Betydning og samtidig, naar de nødvendige Midler stilledes til Raadighed for Udstyrelsen, vilde kunne blive et særdeles smukt Værk. Naturligvis vil Fremstillingen ikke blive billig, men det vil vel ikke være udelukket, at fornødne Tilskud kunde opnaas hos Kommunerne og Staten, eventuelt hos Carlsbergfonden eller andre lignende Fond?

Det forudsættes, at Udarbejdelsen sker med den bedste fagmæssige og sagkyndige Bistand.

Det forekommer mig, at det maa være en Opgave, der laa indenfor Ærøforeningens Fornaal, og Foreningen tog Sagen op, og jeg henstiller Spørgsmaalet til Bestyrelsens velvillige Overvejelse.

Men Sagen haster!“

„Vikingen“ kan give denne Tanke sin bedste Tilslutning og anmoder alle sine Læsere om at hjælpe Ærøforeningen med at realisere denne smukke Tanke. Der er skrevet alt for lidt om dansk Skibsfart gennem Tiderne, og ved at samle alt Billedmateriale om Ærøs Skibsfart vil der fremkomme et værdifuldt Aktiv for senere Forskere af vor Søfart.

Læsere af „Vikingen“, som har Billeder, de mener stammer fra Ærø, bedes sætte sig i Forbindelse enten med Formanden for Ærøforeningen, Peter Grube, Snogegaardsvej 29, Th. Genstofte 2421, eller med „Vikingen“s Redaktion.

Redaktionen.

Fanø Navigations-skole

Eksamen ved Navigations-skolen paa Fanø sluttede den 16. April 1942. Radioekspedientprøven: Hertil var indstillet 11 Elever, som alle bestod. Skibsførereksamen: Hertil indstillede sig 10 Elever, hvoraf 8 bestod. Styrmandseksamen: Hertil indstilledes 11 Elever, som alle bestod. Til Sætteskipperprøven indstilledes 2 Elever, der begge bestod.

Til Kystskipperprøven havde Kaptajn B. Messmann, Kolding, indstillet 4 Elever, der alle bestod. Styrmand E. Ankersø, Esbjerg, havde indstillet 4 Elever, der ligeledes alle bestod.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

Eksamen sluttede med en Festlighed paa Skolen. Til Stede var Navigationsdirektør H. A. Gulddammer og Bestyrer L. Møller fra Navigationsdirektoratet. Repræsentanter for Nordby Sogneraad, Assurance-fonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden samt Skolens Lærere og Elever.

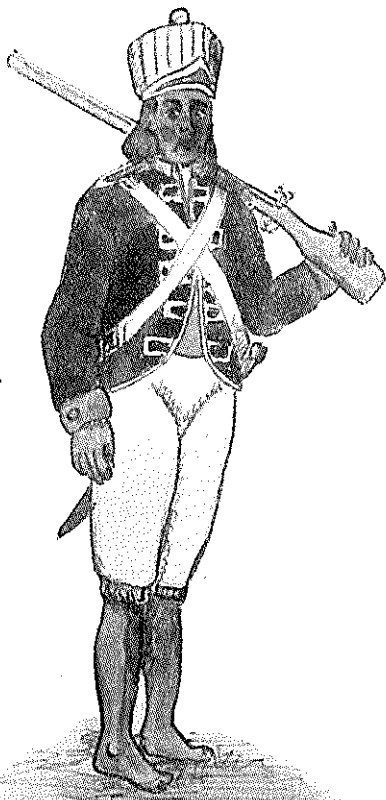
Navigationsdirektøren bragte Eksaminanderne Eksamenskommissionens Lykønskning med de smukke Resultater.

Bestyreren uddelte derefter Eksamensbeviserne.

„Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, en Prismekikkert med Inskription, tildelte E. B. Henriksen, Silkeborg.

„Dansk Dampskibsrederforening“s Præmie til Styrmand, der bestaar Radioprøven med Karaktererne fra 6,0—6,9 Points i Gennemsnit, tildelte E. B. Henriksen, Silkeborg, med 100 Kr.

Nye Kursus paa alle Afdelinger begynder straks efter Eksamen.



Da

Trankebar blev belejret

Af Kay Larsen

Hvis man tror, at Trankebars Kastel blot blev opført til Zirat og Symbol paa den danske Konges Magt, saa maa man tro om. Dansborg var

et nødvendigt og forresten ogsaa meget anseligt Forsvarsværk, og der blev i Tidens Løb god Brug for det.

Gang paa Gang blev Trankebar truet med og udsat for Angreb af indiske Magter, og særligt var det Tanjaur, Nabolandet, som de Danske oftest kom paa Kant med.

Trankebars lille Landdistrikt var stillet under 2 Vigiadorers Opsigt. Disse var egentlig Smaafyrster i Distrikterne, og de var gode som Grænsevogtere og stedlige Politimestre. I Tidens Løb indsneg der sig imidlertid nogen Degeneration i Sagerne — og nogen Politik. Distriktet var delt i to Dele. Nordnaikens og Sydnaikens. Da Nordnaiken døde, sørgede Rahjaen af Tanjaur for at faa en af sine vanskeligste Folk antaget af det danske Guvernement som lønnet Nordnaike, men det blev en dyr Ordning. Den antagne Mand viste sig at være en grov Ærkegavtyv. Hans Folk stjal Kvæg i sit eget Distrikt, og naar Bønderne gennem Guvernementet klagede deres Nød, vendte Rahjaen det døve Øre til.

Perumalnaiken ejede et Stykke Land paa Tanjaurs Grund med Byen Anandamangalam. Derfra ledede han Trankebars Norddistrikt og dertil røvede han Kvæg og andre gode Sager. Tilstanden blev uudholdelig for Guvernementet, der maatte varetage Indbyggernes Tarv, men Perumal boede jo udenfor Distriktets Omraade og var tanjaursk Undersaat. Perumals Overgreb blev værre og værre, og i Juni 1756 blev Guvernementet nødt til at skride ind.

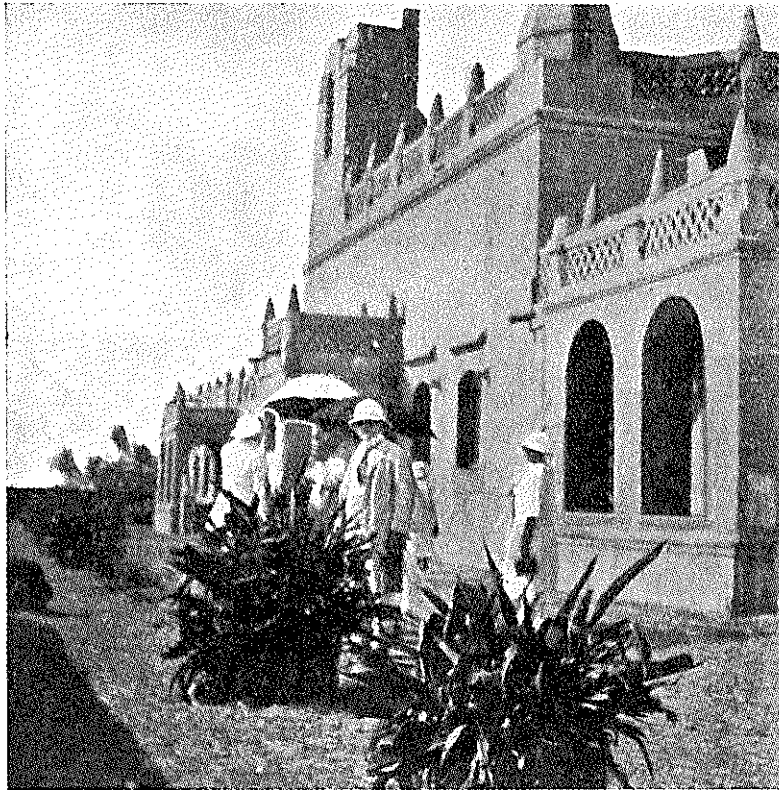
Den 17. Juni strømmede en Mængde Moradorer (indfødte Bønder) ind til Trankebar, skrigende og klagende. Perumals Folk havde bortdrevet mange „Kvæghøveder“ fra Norddistriktet. Guvernements-

medlemmerne blev sammenkaldt til et Ekstramøde i Hast, og Militær-Kommandanten, Major Castonier fik Opfordring til at deltage i Konseillet. Først og fremmest gjaldt det om at besætte Grænsebyen Tillali, der laa paa den danske Side af Aaen Nandelaru, en lille Fjerdingsvej fra Anandamangalam. Perumal Naike maatte spærres ude fra det danske Distrikt.

Guvernøren i Trankebar var paa det Tidspunkt H. G. Krog, tidligere Kaptajn i Flaaden. Tropperne stod som nævnt under Major Castonier, og de talte 8 Officerer, 14 Underofficerer og 220 Mand „kongelige“ Tropper, en Afdeling „Kompagnisoldater“, der stod direkte under Asiatisk Kompagni: 5 Officerer, 7 Underofficerer og ca. 80 Mand, og en Trop „Kompagnitalliarer“, indfødte Soldater (Sipojer), der — tildels under indfødte Officerer — nogenlunde var oplært til at haandtere Gevær og Bajonet. De talte ca. 180 Mand. Hele den danske Forsvarsstyrke var saaledes ca. 500 Kombattanter.

Allerede Kl. 8½ om Morgenen mønstredes en lille Styrke paa Paradepladsen udenfor Dansborg, og Kl. 9 begav den sig paa Vej, ført af Kapt. Ströbel. Troppen talte 28 Mand „kgl.“ Soldater og 25 Kompagnisoldater. Et Par Timer efter var Tillali besat og Poster udstillet langs Nandelaru. Ljnt. Passov fik Ordre til at ride ind paa tanjaursk Territorium, ledsaget af en Snes rapfodede Talliarer for at udfinde, hvor det stjaalne Kvæg var blevet bragt hen. Ved et Tilfælde stødte han paa selve Kvægdriften ved Landsbyen Sangandi. Han fik fat i nogle af Perumals Folk, som angav, at Perumal havde givet Ordre til Rovet. Passov lod Kvæget samle og dirigere tilbage, men faldt i et Baghold. Perumal havde ladet et Par smaa Kanoner køre op, og da disse begyndte at skyde, blev Kvæget grebet af Panik og styrtede afsted, og det samme gjorde Passows Kompagnitalliarer. Passow maatte, alene som han blev, ride tilbage til Tillali. Undervejs sluttede hans „tapre“ Skare sig til ham igen.

Trankebars Byporte var imens blevet besat med Soldater og de fem Bybationer med Talliarer. Po-



Indenfor Brystværnet om Dansborg i vore Dage.

sterne paa Dansborg blev fordoblede. Rygtet gik i Byen, at Perumal havde hvervet en Mængde Folk og vilde overrumple Byen, men Guvernementet tog Sagen roligt. Besætningen i Tillali blev forstærket, og Kapt. Strøbel fik Ordre til at tage Anandamangalam. Ljnt. Koch sendtes ud til ham med 25 Infanterister og 2 Feltkanoner med en Trop Kanonlaskarer (indfødte Artillerister), og straks efter marscherede Kapt. Strøbel videre frem mod Anandamangalam. — Perumals By havde optaget et Laan hos det danske Guvernement, men ikke betalt det tilbage.

Om Morgenen den 19. sendte Castonier Ljnt. Passow ud for at besigtige Stillingen i Anandamangalam. Han vendte tilbage med den Efterretning, at Stedet ikke kunde holdes uden at blive befæstet. Strøbel havde omtrent taget hele Udfaldsstyrken med sig. I Tillali havde han kun efterladt den unge Fændrik H. J. Attrup med 14 Soldater. Perumal var flygtet, men havde truet med at komme tilbage med en tusindtallig Hær. Strøbel opkastede Skanser omkring Pagoden, og om Eftermiddagen kom Ljnt. Passow, der var Ingeniørofficer, ud med nogle Talliarer og Laskarer og gjorde Arbejdet nogenlunde færdigt.

Søndag den 20. Juni gik Livet endnu sin rolige Gang i Trankebar, og der blev som sædvanlig afholdt Gudstjeneste i Zionskirken. Lige efter Gudstjenesten blev der sendt 4 smaa Kanoner ud til Skanserne ved Anandamangalams Pagode og friske Folk til Gravningen, der blev færdig om Aftenen. Der indfandt sig en Gesandt fra Rahjaen af Tanjaur, og ved Passagen af Storporten blev der afskudt 7 Ka-

nonskud for ham, men da han bare søgte at trække Sagen i Langdrag og aldeles ikke slog Haanden af Perumal, lod man ham snart følge ud af Porten igen — dog med sine Salutskud i Hælene.

Rahjaen truede med Indmarsch paa det danske Koloniomraade. Rishøsten var i fuld Gang, og for at berolige Bønderne forstærkedes Kommandoen i Tillali paa Guvernørens Ordre med Kaptajn Hesselberg med 1 Underofficer, 18 „kgl.“ Soldater og 20 Talliarer. Fændrik Attrups lille Skare havde da allerede installeret sig i Grænsebyens „Hvilchus“, som nu blev Kommandoens Hovedkvarter.

Der skete ellers ikke noget martialske. Der var travlt ved Stranden, hvor det store Kompagniskib „Kongen af Danmark“ blev ekspederet til Bengalen, og der blev handlet med Skipperen paa en engelsk Skude om Køb af Skudens Ladning.

Men det skulde ikke blive saaledes ved. Om Morgenen den 30. Juni hørte man i Trankebar voldsom Skydning,

og Tilstømningen af hylende Moradorer begyndte igen med Kvinder, Børn, Kvæg og Habengut. — De skreg, at selve Tanjaurerne var over dem, og at Besætningen i Tillali var blevet massakreret!!!

Det blev en Sorgens og Bestyrtelsens Dag i Trankebar, særlig da man maatte formode, at Styrken i Anandamangalam havde delt Skæbne med Folkene i Tillali. Nu var det Trankebar, som stod for Tur! Det saa i Virkeligheden sort ud. Der var kun ca. 60 kgl. Soldater tilbage i Byen foruden Kompagnisoldaterne, hvoraf Størstedelen var „elendige Portugisere“ (Topaser, Mestitzer) samt Talliarerne, som ikke duede stort. Hovedparten af Soldaterne kommanderedes nu ud fra Dansborg til de mere udsatte Poster paa Byens Bastioner og Mure, og alle vaabendygtige Folk af Kompagniets „civile Etat“, Embedsmænd, Købmand og Kontorister kaldtes op paa Fæstningen, hvor de blev bevæbnede fra Rustkammeret og sammen med en Del ældre Soldater og Invalider kom til at udgøre Besætningen. Der blev sat Mandskab i Land fra Skibene paa Reden, og Matroserne, bevæbnede med Gøværer, Hugerter og Pistoler, slæbte i Forening med en Trop Talliarer Kanoner ud til Bastionerne og Murene. Samtidig blev der sendt Patruljer ud i Terrænet, og disse indbragte efterhaanden mere beroligende Rapporter. Efter Mørkets Frembrud slæbte et Par saarede Soldater sig ind til Landporten, blev hjulpet igennem Spærringen med Sandsækkene og bragt til Hospitalet. Den ene af dem kunde aflægge udførlig Beretning om Massakren.

(Fortsættes).

SORT ELFENBEN

Slave-Farten over Atlanten

SORT ELFENBEN“ var i Slave-Fartens Dage — blandt Slavehandlere og Slaveskibenes Besætninger — den almindelige Betegnelse for den levende Vare og levende Last, disse Mennesker handlede og sejlede med.

Det var den spanske Munk Las Casas, som undfangede Idéen til at overføre den sorte afrikanske Arbejdskraft til de spanske Besiddelser i Amerika, og Idéen var udsprunget af ren og skær Menneskekærlighed. Las Casas' Hovedtanke var at kristne Afrikas Negre og samtidig at frelse Amerikas Indianere fra fuldstændig Tilintetgørelse under det spanske Aag, som den røde Mand ikke kunde bære; og Idéen fandt hurtigt Tilhængere.

Saaledes blev denne fromme Munk indirekte Op-havsmand til Slave-Farten mellem Afrika og Amerika, og det var spanske Søfarere, der først tog Idéen op. I deres Køl vand fulgte Portugisere og Englændere, Franskmand og Ny-Englændere og Hollændere — og med Skam at melde ogsaa Danskere. Skammen er ikke til at komme udenom; thi hvor megen Menneskekærlighed der ligger til Grund for Las Casas Idé, saa er dog Slave-Transporten mellem den gamle og den saakaldte „nye Verden“ det mest snavsede Blad i Søfartens Historie.

Virkeliggørelsen af Las Casas' Idé blev indledet med Slavejagt i stor Stil, og det var hovedsagelig frygtløse og grusomme Eventyrere — undertiden forhenværende eller vordende Sørovere, der spillede Jægerens Roller. Afrikas Vestkyst fra Kap Blanco til Kongo — og i Særdeleshed Landet omkring Guinea-Bugten — var det foretrukne Jagtrevir, og her gik Slaveskibenes Besætninger i Land og gjorde formelig Klappjagt paa de Indfødte. De røvede baade Mænd, Kvinder og Børn og slæbte det levende Menneskebytte om Bord i deres Skibe. Saa gik Rejsen Vest over til „den nye Verden“, hvor Handel med Slaver hurtigt blomstrede op og blev sat i System efter østerlandske Metoder — med Oprettelse af offentlige Slavemarkeder.

Naturligvis forløb saadanne Slavejagter ikke uden Modstand fra de jagede Negres Side. Men Modstanden blev i Reglen

Af Oscar Jensen

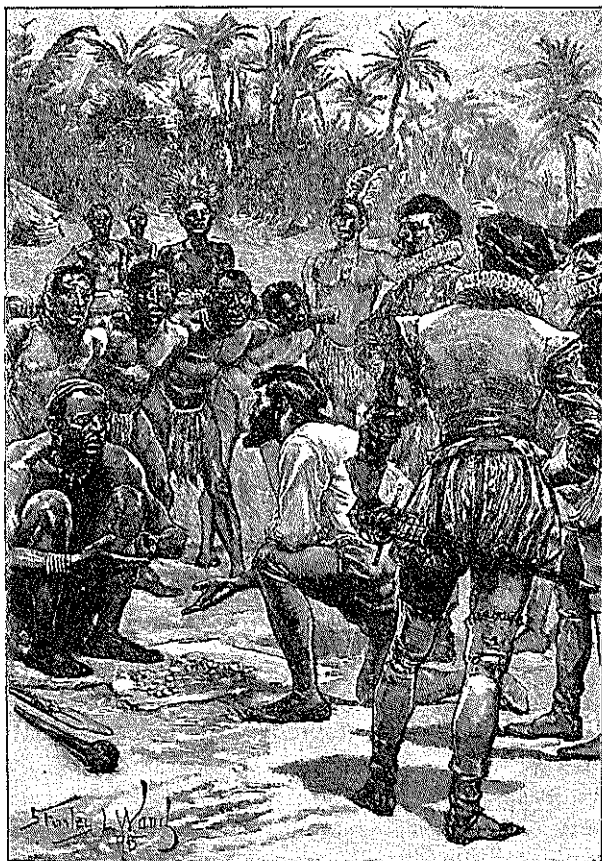
slaaet brutalt ned med den hvide Mands overlegne Vaaben, og dog kunde det hændes, at Jægerne i Stedet for Slaver fik braadne Pander.

Saadanne Tilfælde skræmmede dog ikke de hvide Slavejægere. Og da disse Menneske-Rov truede med at affolke Kysten langs hele Guinea-Bugten, trængte de ryggesløse Eventyrere ogsaa ind i Landet, hvor de købte det „Sorte Elfenben“ af Stamme-Høvdingene, der gladelig og for værdiløst Kram og Flitterstads solgte deres Racefæller, som de selv havde røvet under Fejder mod fjendtlige Stammer, og som egentlig var bestemt til at ædes. Senere traadte de hvide Eventyrere ogsaa i Forbindelse med arabiske Slavehandlere, som hidtil udelukkende havde forsynet Østens Slavemarkeder. Og efter den Tid blev Karavaner af sammenlængede Negre i Tusindvis og under væbnet Eskorte bogstavelig talt pisket fra Afrikas Indre — gennem Ørken og Jungle — ud til Kysten ved Guinea-Bugten, hvor de som Sild i Tønde blev stuvet ned i Slaveskibenes Lastrum. Mange af disse Ulykkelige styrtede paa Vejen, og de blev uden Barmhjertighed efterladt til Føde for vilde Dyr og Fugle, uden at man gjorde sig den Ulejlighed at befri dem for de Aag, hvorunder Staklerne var styrtet.

De første Slaveskibe, som besørgede disse Transporter over Atlanten, var smaa og maalte kun fra et halvt Hundrede til et Par Hundrede Tons. Men Kap-tajnerne paa disse Smaaskibe havde til Gengæld store Hjerterum, og de stuede uden Skrupler fra to til fire Hundrede Negre — Voksne og Børn af begge Køn — ned i disse Skuders elendige smaa Rum under Dæk, hvor de sorte Stakler blev lænket til Ringbolte i Skibssiden — eller to og to sammen med Halsjern og Fodbøjler, saa hver Bevægelse, Skibet eller de selv gjorde, var en Lidelse for dem. Og saaledes maatte de tilbringe 6 à 8 Uger, saalænge Overfarten varede — i er ubeskrivelig At-



Det kunde hændes, at Jægerne i Stedet for Slaver fik braadne Pander.



*Stamme-Hovdingene solgte gladeligt deres Racefæller
for værdiløst Kram og Flitterstads.*

mosfære, bestandig med Slavepisen over Nakken, uden Renlighed af nogen Art og uden anden Lufttilførsel end den Smule Vind, der nu og da som svage Aandepust kunde trænge ned gennem Sprækkerne i de næsten helt tildækkede og med Jernet tilgitrede Lugeaabninger. Deres Føde var kogt Ris eller Majs og Vand. Uden at beskyldte nogen Slave-Skipper for Menneskekærlighed skal det dog bemærkes; at Slaverne under Overfarten ikke ligefrem blev sultede; thi det var med Slaver, som det altid har været med Kvæg — deres Pris var afhængig af den Foderstand, de var i, naar de blev fremstillet paa Markedet.

Mange Slave-Skipper havde ogsaa gjort sig det til en Regel at lade de ved Køb eller Rov erhvervede Slaver brændemærke, saa snart de havde Staklerne vel om Bord. Disse blev i saa Tilfælde ligefrem stemplede i deres nøgne Hud paa Bryst, Skuldre og Ryg med hvidglødende Jern, der med en hvislende Lyd og i en Os af branket Kød afgav et Mærke, som skulde fortælle eventuelle Købere i Amerika, hvem de kunde henvende sig til. Denne øjeblikkelige Tortur og de deraf følgende og undertiden i lange Tider vædskende Brandsaar bidrog naturligvis ogsaa til at forøge Slavernes Pinsler under Overfarten, som mange af dem heller ikke stod igennem. Flere Eksempler taler saaledes om Slaveskibe med indtil 800 lænkedede Negre om Bord, og hvoraf kun Halvdelen er naaet frem til Vestindien i Live. Man kan derfor heller ikke

undre sig over at Hajerne regnedes for at være Slaveskibenes trofaste Følgesvende.

Det kunde maaske synes utænkeligt, at en saadan levende Last af den sorteste Elendighed i Lænker og under tilgitrede Luger kunde være en Fare for et Slaveskibs Besætning. Og dog kender man uendelig mange Tilfælde, hvor Slaverne i Desperation sprængte alle Sikkerhedsforanstaltninger og gik hen over Skibet som et sort Uvejr.

Det skete saaledes i Aaret 1769 om Bord i det britiske Slaveskib „Delight“ paa Rejse fra Sierra-Leone til Charleston med 470 Stykker „Sort Elfenben“.

En Søndag Morgen i rum Sø, da alt oven Dækk var i saa skøn en Orden, som det med Rimelighed kunde forlanges om Bord i et Skib i denne miserable Fart, brast Gitteret over Storlugen pludselig for et halvt Hundrede Negres samlede Vægt, og væbnede med deres itubrudte Lænker og afbrækkede Plankestykker fra Baasene i Lastrummet væltede de Sorte som en hylende Lavine op over Dækket. Vagtmandskabet, som i Tillid til de almindelige Sikkerhedsforanstaltningers Soliditet var ubevæbnet, blev øjeblikkelig slaaet ned, og da den øvrige Besætning — alarmeret ved de overrumplede Kammeraters Raab om Hjælp og de Sortes infernalske Hyl — kom paa Dækket, blev den efter en haard Kamp saa haardt trængt af den talmæssige Overmagt, at den maatte flygte op i Riggen. Her kunde Søfolkene saa nogenlunde holde sig de desperate Negre fra Livet. Men da disse snart fandt Vej til Skibets Vaabenkiste, varede det ikke længe, inden det ogsaa bogstavelig talte begyndte at se sort ud oppe i „Delight“s Rig.

En kæmpestor Neger, som havde faaet fat i en Pistol, forsøgte med denne i Haanden at bane sig Vej op over Stor-Mærset, hvor Skibslægen og Kokken ubevæbnede havde søgt Tilflugt. Til alt Held for disse to var „Delight“s Topsgaster nogle tørstige Sjæle, som altid havde en Flaske Rom i Mærset. Lægen havde fundet den halvtomme Flaske, og han splintrede den med et drabeligt Slag mod den angribende Negers Pandeskal, saa Skuddet gik af i Luften, og baade Neger og Pistol drattede udenbords og gik til Havsens Bund.

Men var Fundet af denne Flaske et Held, saa var det endnu mere heldigt for de Hvide, at „Delight“ netop paa dette Tidspunkt var i Følge med et andet britisk Slaveskib, hvorfra man havde bemærket Skydningen og Kollegaens mærkelige og umotiverede Sejlmånøvre, hvis Aarsag ikke kunde lade en erfaren Slave-Skipper i Tvivl om, hvad der var paa Færde; thi foruden Skyderiet var „Delight“ straks efter Tumultens Opstaaen løbet i Vinden og laa med bak Sejl. Følgesvenden, som var Barken „Apollo“ af Bristol, var derfor ikke længe om at komme op paa Siden af sin betrængte Kollega, og den meldte sin Ankomst og sin Hensigt med et øredøvende Brag fra en med løst Krudt affyret Bredside, som straks fik de udbrudte Slaver til at studse. Saa blev „Delight“ entret,

og med en heftig Musketild, under hvilken en Krudttønde eksploderede og skabte Panik blandt de Sorte, blev disse drevet under Dæk igen og forsvarligt lænket, hvorefter „Delight“ fortsatte sin Rejse — lettet for 16 Slaver og 9 Mand af Skibets Besætning.

En lignende Affære fandt Sted Aaret efter ved Guldkysten. I dette Tilfælde var Skibet en Hollænder — den 260 Tons drægtige Brig „Colibri“ af Amsterdam. Dette Skib laa endnu til Ankers tæt inde under Kysten og havde netop indtaget en Last af 320 Stykker „Sort Elfenben“, som ved Skodesløshed fra Besætningens Side ikke var blevet forsvarligt henstuvet i det lille Skibs trange Lastrum. I hvert Fald sønderbrød disse Slaver deres Lænker og de mangelfulde Sikkerhedsforanstaltninger og stormede Dækket. De dræbte baade Kaptajn og Styrmand og flere andre af Besætningen; og med Knive, som de havde bemægtiget sig i Kabyssen, maltrakterede de deres Ofre paa det frygteligste. Da Skibets Tømmermand tilsidst indsaa, at en Fortsættelse af Kampen mod den sorte Overmagt vilde være haabløs, sprang han ned i Skibets Ammunitionsrum og fyrede sin Pistol af ind i Krudtbeholdningen.

Saaledes berettede den eneste Overlevende af Skibets Besætning, Superkargoen William Reuss, som besynderlig nok slap helskindet fra Virkningen af dette Pistolskud. Thi Virkningen var gruopvækkende. Resten af Besætningen og alle 320 Slaver røg med et Dommedagsbrag — gennem lange, røde Ildtunger og i en kulsort Sky af Krudtrøg — i Luften med Skibet, og de dalede ned igen i smaa, bitte Stumper.

Man kan som sagt supplere disse Beretninger med mange andre, som viser den Risiko, et Slaveskibs Besætning altid maa løbe.

Senere blev Slaveskibene større — helt op til 1000 Tons og derover. Men Slavernes Komfort og Behandling paa Overrejsen blev ikke bedre af den Grund; thi jo større Skibene var, jo mere „Sort Elfenben“ propede man i dem.

Hvor lidt Plads der blev levnet en Neger-Slave under Overfarten, faar man det bedste Indtryk af gennem Beskrivelsen af det engelske Slaveskib „The Brooks“, som paa en Rejse i Aaret 1786 havde 609 Slaver — voksne Mænd og Kvinder, Dreng og Piger og Spædbørn — stuvet ned i sit Lastrum.

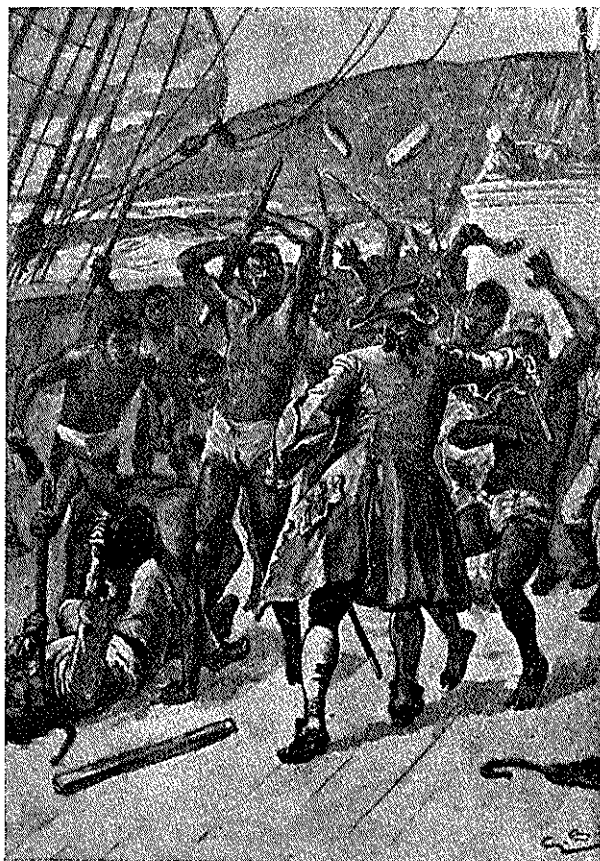
„The Brooks“ maalte i hele sin Længde 100 Fod, og Skibets største Bredde Midtskibs var 25 Fod. Det underste Lastrum oven paa den faste Ballast var 90 Fod langt, 5 Fod højt og i Bredde efter Skibets forskellige indvendige Maal, og her var sammenpakket 351 mandlige Slaver. Et 28½ Fod langt Mellemdæk oven over dette Rum var al den Plads, man kunde afse til 121 voksne Kvinder og 6 Spædbørn; og i et 13 Fod langt og snævert Hul i Skibets Forstævn var anbragt 90 halv voksne Dreng.

Disse Tal er efter den nævnte Rejse opgivet af Skibets Ejere, Frøkerne Brooks, efter hvem Skibet var opkaldt — to velestimerede Liverpool-Damer, som gik

i Kirke hver Søndag, og som, ihukommende Guds Forømmelse af Cham's Efterkommere til evig Trældom, maaske ogsaa ansaa det velbehageligt for Herren, at Trællene blev mishandlet, endskønt disse velestimerede Damer efter denne Rejse alligevel beklagede sig over, at alle 6 Spædbørn var blevet klemt ihjel under Overfarten.

Klemte ihjel! — Man kan i Tankerne se „The Brooks“ Lastrum under denne Overfart fra Guldkysten til Vestindien — seks Hundrede og ni lænkede Negre i tre smaa skoldende hede og elendige Huller, hvor en voksen Mand ikke kunde staa oprejst — seks Hundrede og ni Slaver som en sort, vridende Masse i Lastrumets skumle Halvmørke, raslende med Lænker og skramlende med Fodbøjler og Halsjern. Og man kan maaske ogsaa i Tankerne høre de mandlige Slaver stønne — Kvinderne sukke og klage — og smaa Børn græde for endnu en lille Mundsmag af den Frihed og den friske Luft, man saa brutalt har berøvet dem. Men ingen kan tilnærmelsesvis gengive Enkelthederne i de grufulde Scener, der udspilledes mellem disse beklagelsesværdige Stakler under den umenneskelige Overfart fra det Land, hvor de var født i Frihed, til „den nye Verden“, der bød dem et Liv i Trældom, og hvortil de slæbtes i Lænker.

Hvor mange Negre der saaledes ufrivilligt er ført fra deres Hjemland til Amerika, foreligger der ingen



Væbnede med itubrudte Lænker og Plankestykker væltede de Sorte som en hylende Lavine op over Dækket.

nøjagtige Tal over. Men efter en Opgørelse fra Juli 1769 blev der Aaret i Forvejen af forskellige europæiske Nationers Skibe overført 104,000 Stykker „Sort Elfenben“ til en gennemsnitlig Markedspris af 270 Kroner pr. Styk. Og af denne Opgørelse, som findes i Britisk Museum, fremgaar det ogsaa, at Storbritannien i dette Aar var den virksomste Nation i Slave-Farten, idet der med britiske Skibe blev transporteret 53,100 Stykker. Derefter fulgte Frankrig med 23,520, Holland med 11,300, Britisk Nordamerika med 6,300, Portugal med 1,700 og endelig Danmark med 1,200 Stykker.

Naar et enkelt Aar kan opvise saadanne Tal, hvor mange af Afrikas Negre har saa ikke gennemgaaet denne frygtelige Transport i de ca. 300 Aar, da Slave-Farten betragtedes som et lovligt Erhverv? — Og hvad fortæller ikke Overgangstiden? — den Tid, da det endelig var gaaet op for dette Samfund, at ingen Skibe kunde synke saa dybt — i Fornedrelse — som Slave-skibe, og at deres Eksistens var en Skamplet for de Nationer, som tolererede dem.

Denne Overgangstid begyndte i Aaret 1807, da den engelske Regering forbød britiske Undersaatter at sejle i Slave-Fart og fastsatte en Straf paa 30 Aars Fængsel til enhver, der blev grebet i Overtrædelse af dette Forbud.

Hensigten var den bedste; men England havde ikke Fængsler nok til Overtræderne, og saa kom der i 1824 et nyt Forbud, hvorefter enhver, der drev Slave-Fart, skulde behandles som Sørover og hænges.

Senere traf andre Stater lignende Bestemmelser. Men hvor megen Respekt havde vel en portugisisk Slaveskipper for en engelsk Orlogsmand, som kun havde Myndighed over britiske Undersaatter — eller omvendt? Og hvad betød vel ogsaa disse Straffebestemmelser, selv om Slaveskib og Orlogsmand var af samme Nationalitet, naar Overtræderen kunde klare sig ud af Kniben ved at tone falsk Flag eller ved at fremvise falske Skibspapirer.

Saaledes fik disse lokale Forbud ingen nævneværdig Betydning for Slave-Fartens Ophævelse. Tværtimod — den forbudte Fart syntes at smage mange Slaveskipper og deres Redere bedst; thi ved den forøgede Risiko gik Priserne paa „Sort Elfenben“ i Vejret, og i alle Kredse, hvor man var økonomisk interesseret i Slave-Trafikken, haabede man kun paa en Fortsættelse af disse Tilstande.

Imidlertid arbejdede den engelske Regering videre for at faa en Ende paa Sagen, og efter Overenskomst med flere andre Nationer blev der i 1833 udstedt et fælles Forbud mod al Slavetransport til Søs. Dette Forbud blev dog først i 1839 stadfæstet ved international Lov — en Lov, som varslede ilde for dem, der blev grebet i at bryde den, men som ikke desto mindre blev overtraadt i det uendelige.

Denne Lov foreskrev blandt andet, at ethvert søgaaende Fartøj, som af de Overenskomsten tilsluttede Nationers Krigsskibe blev antruffet med Slaver om Bord eller med særlige Indretninger til Slavetransport, skulde opbringes og dets Besætning straffes efter Fortjeneste.

De særlige Indretninger til Slavetransport var i Loven angivet som følgende:

1) Jerngitter over Lugeaabninger til Lastrum.

2) Flere Aflukker eller Skillerum i Lastrum eller paa Dæk end nødvendig for et Handelsskibs lovlige Fart.

3) Overflødige Planker og Brædder til Opstilling af Skillerum eller til ekstra Mellemdæk, samt Ringbolte i Støtter og Skibssider.

4) Halsjern, Fodjern, Haandjern og Lænker til saadanne, samt andre Torturedskaber af enhver Art — herunder Svøber eller Piske.

5) En større Beholdning af ferskt Vand i Tønder eller Tanke end fornøden for Skibets Besætning til den resterende Del af Rejsen.

6) Et større Antal Skaffebakker og Krus end fornødent til Skibets Besætning.

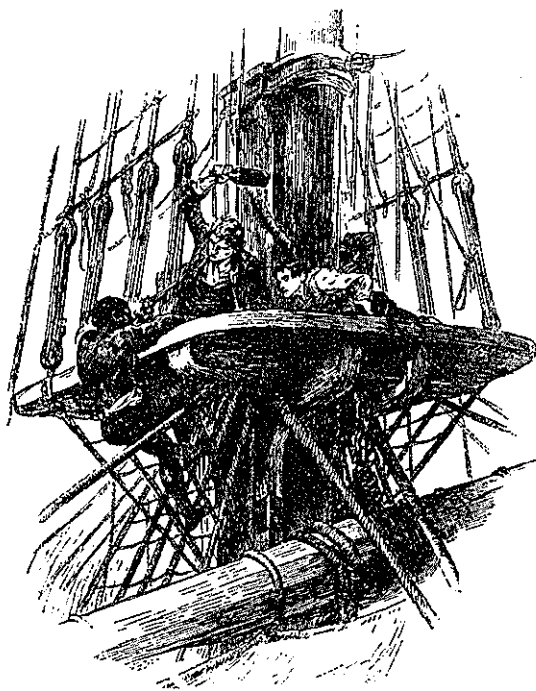
7) Kogekar af usædvanlige Dimensioner — større end til Mandskabets Behov.

8) Ekstraordinære Forsyninger af Ris, Majs, Cassava og af alle andre Fødemidler, som ikke er anført i Skibets Manifest.

9) En større Beholdning af Maatter eller Madraser end fornødent til Besætningens Brug.

10) Dersom nogen af ovennævnte Ting forefindes, skal dette betragtes som Bevis for, at Skibet har været bestemt for Transport af Negre for at føre disse i Slaveri — uanset om der ved Visitationen ikke findes saadanne Negre om Bord — og Skib og Ladning vil da være hjemfalden til Konfiskation og dets Besætning til Straf efter Loven.

Flere af disse Lovparagraffer kan for Nutidsmennesker maaske nok lyde lidt komiske; men at dømme efter alle de autentiske Beretninger, man har om kaprede og konfiskerede Slaveskibe efter Lovens Ikrafttræ-



Med et drøbende Slag splintrede Lægen den angribende Negers Pandeskal.

den, kan der ikke være ringeste Tvivl om, at Paragrafferne blev taget meget alvorligt af de forskellige Nationers Skibschefer, der jagede Slaveskibene. I Tiden fra Januar 1844 til April 1845 blev saaledes ikke mindre end 76 Slaveskibe atraperet og visiteret i Atlanten mellem Afrikas Vestkyst og Vestindien. Disse blev alle konfiskerede, og den levende Last, der fandtes om Bord i de fleste af dem, blev sat paa fri Fod og transporteredes tilbage til Afrika.

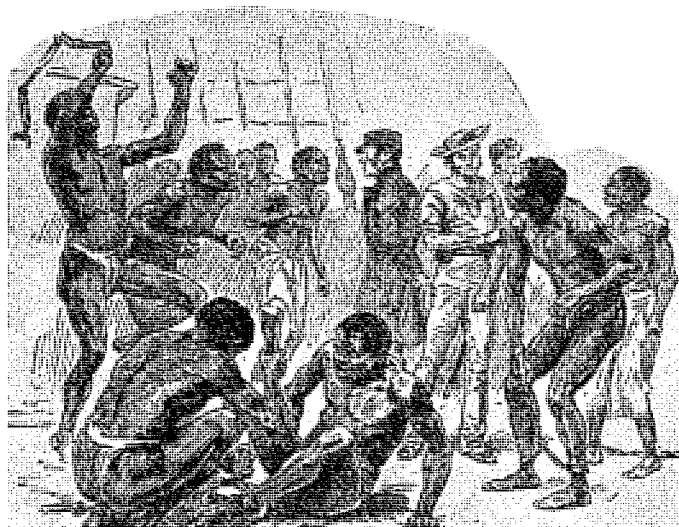
Hvorledes Straffen for disse kaprede Slaveskibes Besætninger blev udmaalt var vidt forskelligt. Men i Tilfælde, hvor det kunde konstateres, at de havde udvist Grusomhed mod de Negre, de havde haft i deres Vold — eller ligefrem havde forøvet Mord paa disse, hvilket ofte skete, blev der øjeblikkelig gjort kort Proces med dem, og de blev klynget op ved deres Hals.

Det er værd at lægge Mærke til den lille Passus i ovennævnte Punkt 10 (uanset om der ikke findes saadanne Negre om Bord).

Det var flere Gange hændet, at Orlogsskibe i Atlanten havde standset professionelle Lovovertrædere for vestgaaende, uden at der var fundet Spor af Slaver om Bord. Hvorledes dette forholdt sig, vidste man i lang Tid intet om — i hvert Fald intet bestemt.

Mystikken herom blev først opklaret i 1860, da en amerikansk Dampfregat i Sydatlanten efter en hid-sig Jagt overhalede en mistænkelig Sejler, som tonede brasiliansk Flag. At denne Sejler var et Slaveskib, blev man om Bord i Fregatten hurtig klar over, efter at et Varselskud om at lægge bi ikke var blevet respekteret. Et andet Skud, som sendte en Kanonkugle gennem det mistænkelige Skibs Mærsejl, fik dog omsider dette til at brase bak. Men forinden havde Fregattens Officerer gennem Kikkerter set et stort Antal Negre staa opstillet langs begge det jagede Skibs Lønninger og pludselig styrtede ud over Skibssiderne og forsvinde i Dybet uden at efterlade noget Spor paa Havoverfladen.

Ved Visitationen fandtes hverken Negre eller noget andet, der kunde vidne om, at dette brasilianske Skib havde været benyttet til Slavetransport; men det



Den levende Last blev sat paa fri Fod.

konstateredes, at Skibet var identisk med den tidligere amerikanske Te-Clipper „Nightingale“, som under det brasilianske Flag var sunket ned i Slave-Farten og paa denne Rejse havde været undervejs fra Guldkysten til Rio med 600 Neger-slaver. Det var ogsaa en Kendsgerning, at Skibets Kaptajn, da han indsaa, at han ikke kunde undslippe fra Forfølgeren, havde ladet hele sin levende Last drive op paa Dækket og havde lænket den til 30 Favne udsjækket Ankerkæde, som i to Længder var manet langs med Skibets Lønninger og saa løseligt fæstnet her, at de kunde frigøres med nogle faa Knivsnit. En detailleret Beskrivelse af de senere Tildragelser om Bord i dette Slaveskib maa vist antages at være unødvendig. Det skal derfor kun korteligt tilføjes, at de nævnte 30 Favne udsjækket Ankerkæde i dette Tilfælde trak 600 af Afrikas Sønner og Døtre ned til det sunkne Atlantis.

Efter den nordamerikanske Borgerkrigs Afslutning 1865, som resulterede i Slaveriets Ophør i saavel Nord- som Sydstatene, tog Lovovertrædelsernes Antal betydeligt af. De dalede yderligere efter Slavernes Frigivelse paa Cuba 1880, og efter at Brasilien 1888 ogsaa havde løst Negrene af Trældommens Aag, var det for bestandig Slut med Slave-Farten over Atlanten.

Oscar Jensen.

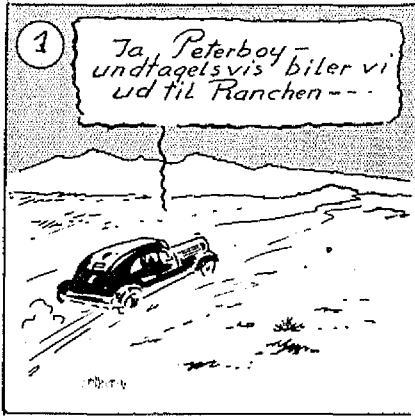
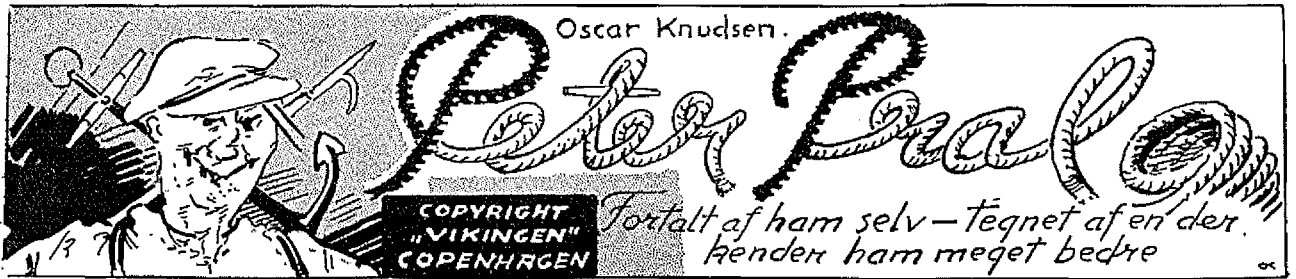
Søfartens Bibliotek har igen modtaget en Del Bidrag

Fra Søværnets Kvartermesterforening Kr. 100,—, Dansk Styrmandsforening Kr. 200,—, Bikuben Kr. 500,—, Marineforeningen Kr. 100,—, Overretssagfører L. Zeuthens Mindelegat Kr. 1.000,— og D. D. P. A.'s Fond Kr. 500,—. Endvidere har Lyngby-Taarbæk Kommune givet Kr. 100,—, Aarhus Kommune Kr. 200,— og Grenaa Kommune Kr. 100,—, ligesom flere andre Kommuner har givet Tilskud til Biblioteket.

Foruden fra Søfartskredse er der ogsaa fra anden Side vist Interesse for Biblioteket, bl. a. har Bibliotekarforeningen for Storkøbenhavns Folkebiblioteker

ønsket at se Søfartens Bibliotek. Dette skete ved et Besøg den 19. Marts, hvor Deltagerne med Bibliotekar Blauenfeldt i Spidsen samledes i Søfartsklubben, hvor Søfartens Biblioteks Formand, Skibsreder Knud Lauritzen, holdt et Foredrag om Bibliotekets Virksomhed.

Derefter gik Deltagerne holdvis over i Biblioteket, hvor de af Bibliotekets Leder, Kaptajn E. Juel-Hansen, og det øvrige Personale fik forevist Biblioteket og fik en teknisk Forklaring af Arbejdsgangen. I Forevisningen deltog 54 Bibliotekarer fra Storkøbenhavn.



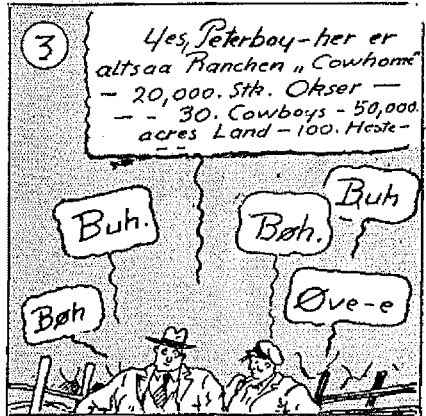
1 Ja Peterboy - undtagelsesvis biler vi ud til Ranchen ---

Det viser, hvor højt gamle Snork satte mig, at vi bitede ud til hans Ranch i de blå Bjerge - jeg nød Turen med den fint kultiverede Mands nabne Øje for Naturens Skønheder. Selv i et Landskab som ode som dette var jeg i Stand til at se noget smukt - - - I hvert Fald hvis jeg havde haft et Spejl hos mig.



2 Men ellers begynder der en yndig, barsk og nøgtern Tilværelse i Samklang med the natur

og her havde jeg den Fordel, at Bilens Brummen overdoede gamle Snorks Tirader. Jeg dosede i et Hjorne af Luxuscaren og nøjedes med nu og da at aflevere en henkastet Bemærkning til Snork himself (Engelsk). Videre hen klarede han Underholdningen alene og med bravour.



3 Ja, Peterboy - her er altsaa Ranchen "Cowhome" - 20,000. Stk. Okser - - 30. Cowboys - 50,000. acres Land - 100. Heste -

Saa stod vi i Kvagranchens Midte og horte Snorks Ejendom oplafte deres Stemmer til Velkomstbøl for den hjemvendte Ejer. En landlig Stemning af en usigelig, primitiv, skøn Virkning. - - - Boh - Buh - og Boh igen. - -



4 Mr. Slocum - dette er min søn, - en pragtig ung Fyr - gør en cowboy ud af ham, Mr. Slocum. -

Mr. Slocum var Snorks Forvalter paa "Cowhome" (Køjem), som Ranchen hed paa henholdsvis Britisk og Dansk. Slocum (Hr.) var en faamølt, indesluttet Mand. Oprindelsen var skandinavisk, men det kunde man hverken se eller høre, og han selv vidste det heller ikke. Saa hvor Rygtet stammer fra er ikke til at vide. (Saa-dan er det jo med Rygter.)



5 Nu, lille Peterboy - se dig om mens jeg sriakker business med Slocum himself -

og saa saa jeg da gamle Snork, uforglemmelige gamle Snork for sidste Gang. Det vidste han ikke, og jeg kun anede det den Gang. Det sidste Ord fra min Side var vistnok "he", ikke det engelske "he", der betyder "han", men det danske "he", der betyder noget helt andet, men det behøver jeg jo ikke at oversætte.



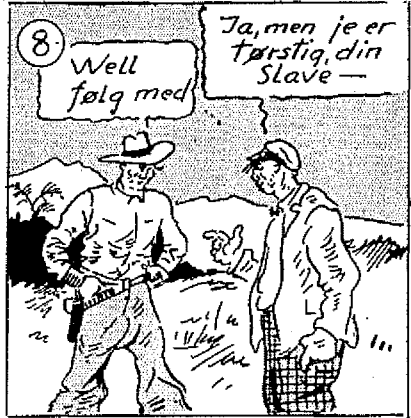
6 Ja - dags - jeg er altsaa Sønnen - - forstaaet?

Saa begyndte jeg at se mig om paa Ranchen og gøre mig bekendt med Folkene, endelig vilde det vel være til at få sig en fornuftig drink, et Slag 66 og lidt Flirt. Alt dette var jo bændlyst hos gamle Snork, som De nok husker, kære Lesere (-inder).



7 Stik ind og hent Whiskyen - saa gir' je' en Skive

Nu kender vi jo alle Cowboys fra Biografen. Men jeg vil sige Dem, og det ganske alvorligt, at det Billede, Filmen tegner af Westens vilde Ryttere, er ganske og aldeles fejlagtigt - intet Træk af denne Fremstilling er rigtigt.



8 Well følg med

..... - se selv - -



9 Her my boy Hjælp

..... - og dem

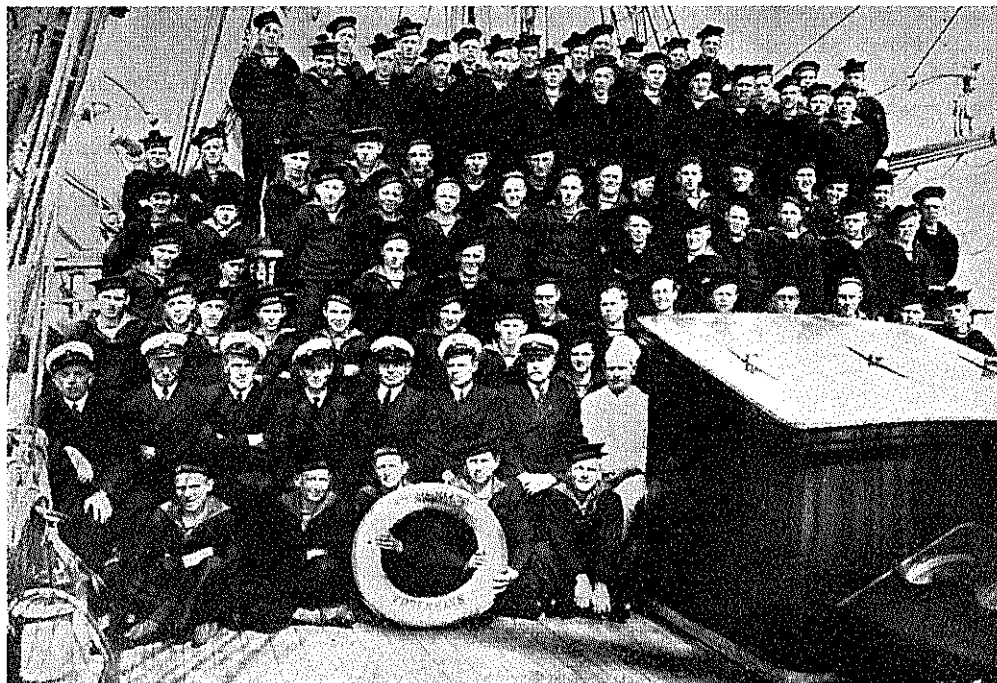
„Georg Stage“ i 1941

STIFTELSEN „Georg Stages Minde“ har udsendt sin Virksomhedsberetning for 1941.

Af Ansøgninger om at blive optaget som Elever i Skoleskibet paa dets Togt i 1941 indkom 130, af hvilke der antoges 80. 44 Ansøgere til det planlagte Togt 1940 — som ikke blev til Virkelighed — havde atter indsendt Ansøgning, og der antoges 43 af disse, medens 37 udtoges blandt dette Aars Ansøgere. Gen-

ling med Dønning, ikke uden denne Hjælp kunde naa Ankerpladsen inden Mørkets Frembrud.

Togtet har paa Grund af Krigssituationen i sin Helhed været henlagt til Isefjorden, hvilket har medført, at Eleverne ikke som under normale Forhold har kunnet blive søvante, og det maa naturligvis meget beklages, at man har været afskaaret fra at holde reel Sejlads i rum Sø i al Slags Vejr, Dag som Nat, idet



Officerer og Elever fra „Georg Stage“s Togt 1941.

nemsaltsalderen for de 80 Elever var ved Antagelsen 16½ Aar.

Tirsdag den 15. April mødte den voksne Besætning samt enkelte Elever fra København og Omegn til Arbejde ved Skibets Ekvipering, og da Tilrigningen i alle sine Enkeltheder var tilendebragt, modtoges Resten af de antagne Elever Fredag den 2. Maj. Organiseringen af Skibets indre Tjeneste paabegyndtes, hvorefter det Mandag den 5. stod ud paa Reden og fortojede i Bøje. Skibet forblev liggende i Bøje indtil Torsdag den 15. Maj, i hvilken Periode der indøvedes de vigtigste Arbejder, saasom Bjærgningsøvelser, Brandrulle, Roning, Rejsningsøvelser, hvorefter der afsejledes til Isefjorden, og Skibet ankrede samme Dags Aften udfør Nykøbing paa den fastlagte Ankerplads, efter at denne ved Marineministeriets Foranstaltning var blevet minestrøget.

Under Sejladsen ledsagedes Skibet af Torpedobaaden „Springeren“, der fra Lappegrunden til Hundested foretog Slæbning af Skibet, idet man, mod vestlig Ku-

hele Tjenesten, under just denne Periode af Togtet, er af saa afvekslende Karakter, at man herigennem faar den bedste Lejlighed til at bedømme Elevernes virkelige Anlæg for Sølivet, ligesom Understyrmermændene, der jo er ganske unge Navigatører, her faar rige Muligheder for at omsætte det paa Navigationsskolen modtagne teoretiske Stof i Praksis, men i det store og hele har Uddannelsen dog kunnet gennemføres med et godt Resultat. Sejlads til Søs med lange Stræk

har som nævnt ikke været muligt, og Natsejlads med dertil hørende uddannelsesmæssige Øvelser har heller ikke kunnet udføres, men til Gengæld er der blevet mere Tid til Indøvelse af enkelte andre af de vigtigste Discipliner, herunder navnlig Roning, Fartøjssejlads, Vrikning, samt udføre Varp, hvilket har været af stor Betydning, ligesom der har kunnet gaas mere i Detailler med Skibets egentlige Vedligeholdelsesarbejder.

Stationen blev hævet Tirsdag den 12. August, hvorefter Skibet afgik til København, ledsaget af Torpedobaaden „Havørnen“, der fra Helsingør maatte foretage Slæbning i stille Vejr for at kunne naa Reden inden Mørkets Frembrud.

Den 16. August lagde Skibet ind paa Holmen, hvor Afrigningen paabegyndtes under Elevernes Medvirken, og Lørdag den 30. August afsluttedes Togtet, der havde været 121 Dage.

Til Trods for de for Skibsfarten vanskelige Tider lykkedes det Stiftelsen at skaffe Hyre til 42 af Elever-

ne. 9 Elever opgav Søen, og de resterende mente selv fra deres respektive Hjemsted at kunne skaffe sig Hyre.

I Aarets Løb har Stiftelsen udover sin statutmæssige Virksomhed samarbejdet med „Foreningen til Søfartens Fremme“ ved Afholdelse af en Skole i praktisk Sømandsskab for ledige Søfolk.

Under Hensyn til den vedvarende Krigssituation, under hvilken en betydelig Del af vor Handelsflaade var oplagt eller uden Beskæftigelse, maatte det Spørgsmaal naturligt rejse sig, om hvorvidt det under en praktisk Form kunde lade sig gøre at iværksætte en saadan Skole, paa hvilken der kunde gives den lediggaaende Sømand Lejlighed til at vedligeholde sine Færdigheder, idet det maatte være af Vigtighed at have et forsvarligt uddannet Mandskab rede den Dag, da Krigen maatte være afsluttet, og desuden skulde der paa Skolen kunne paabegyndes Uddannelse af unge Mennesker, der agtede at gaa til Søs.

Der førtes i Handelsministeriet Forhandlinger herom, under hvilke der foruden nævnte Forening samt Stiftelsen var inddraget Søfartsraadet, Dansk Dampskibsrederiforening, de nautiske Foreninger og Sømændenes Forbund, og da der fra alle Sider var udtalt Stemning for at virkeliggøre Tanken, lykkedes

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.

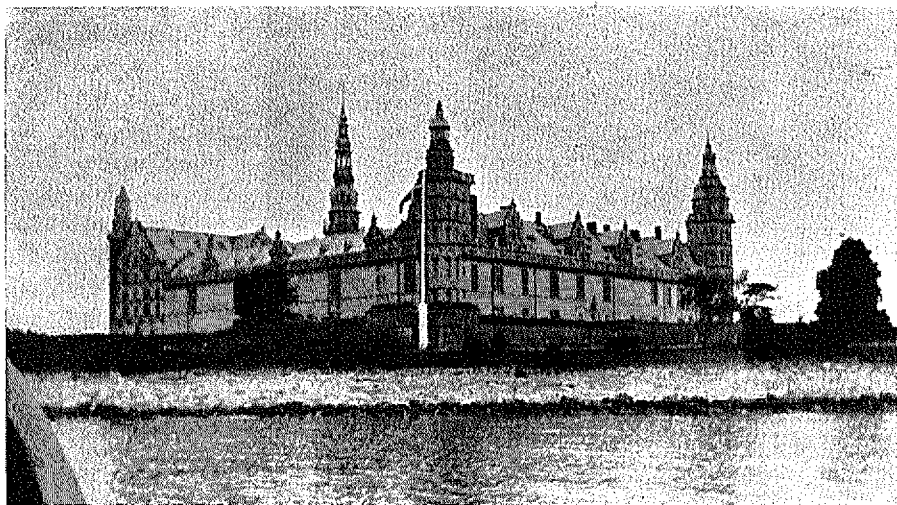
Vejledning udleveres fra Kontoret
Niels Hemmingsensgade 24.

det fra Ministeriet at faa de nødvendige Pengemidler stillet til Raadighed, saaledes at Skolen ved Velvilje fra Marineministeriet kunde afholdes ombord i Fregatten „Jylland“.

Af afgørende Betydning var Tilstedeværelsen af et absolut egnet fast Lærerpersonele, og Stiftelsen tilsagde her at ville stille til Raadighed Skoleskibets faste Officersbesætning.

Der blev i Maanederne Februar—April afholdt et 9 Ugers Kursus, og i Maanederne Oktober—December et lignende 9 Ugers Kursus.

Vi kan tilføje, at der for Tiden er et nyt Kursus igang ombord i Fregatten.



I Ly af Kronborg..

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

HELGOLANDS

Lystbaade, Fiskerbaade og Motorbaade bygges fordelagtigt paa mit Værft efter enhver Tegning

VÆRFTET C. F. HANSEN

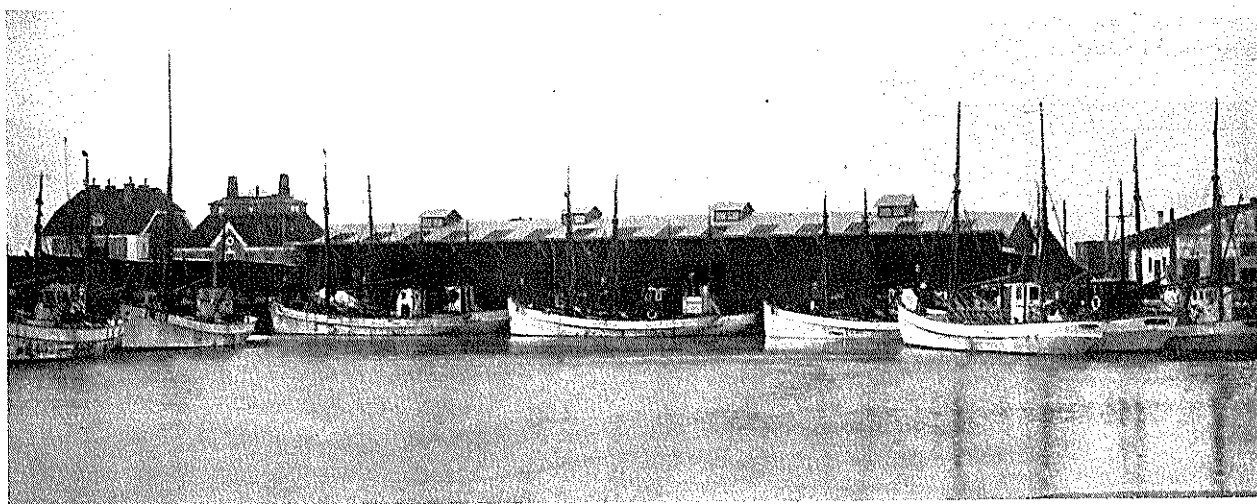
Fra den 15. Maj er Helgoland's Værftet flyttet til Helsingør

THYBORØN HAVN

DENNE unge og i stor Fremvækst værende Vestkysthavn kunde sidste Efteraar fejre 25-Aaret for sin første Benyttelse, skønt dens Fuldendelse først regnes fra 1918.

Havnen blev bevilget ved Loven af 29. Maj 1914 sammen med en Uddybning af Thyborøn Kanal til 5 m, og dens Fremkomst skyldtes for en meget stor Del daværende Distriktsingeniør i Lemvig, A. Poulsen. Han havde paavist Betydningen af en Fiskerihavn netop paa denne Plads, idet han bl. a. i Fagblade benyttede de ministerielle aarlige Fiskeriberetningers

Paa Grund af den stærkt voksende Benyttelse maatte man allerede i 1930 skride til en stor Udvidelse, saa Havnen efter denne kom til at raade over et samlet Vandareal paa ca. 12 ha. (ca. 22 Tdr. Lnd) med over 1600 m Anlægsplads for Fartøjer, ligesom Indsejlingen udvidedes til 50 Meters Bredde. — Byggedgifterne samt Anlæg af Veje, Gader, Kloaker, Vandforsyning, Auktionshal, Administrationsbygning, Radiostation m. m. stod for et Par Aar siden i ca. 3 Mill. Kr., og siden er der kommet nye Udvidelser og Forbedringer til.



Thyborøn Havns Administrationsbygninger og Auktionshallen.

Tabeller til Paavisning af, at Havfiskeriet i et Par Efteraarsmaaneder gav større Udbytte derfra end fra Esbjerg. Trods Kanalens daværende særdeles primitive Losseforhold — en lille Lossebro paa Kanalens søndre øde Strand, som Vandbygningsvæsnet havde ladet opføre til billigere Transport af Materiale til Høfdebygningen — blev Tanken udprøvet med Held af en Del Esbjergkuttere, og ved nogle Rigsdagsmænds særlige Støtte lykkedes det at gennemføre Bevillingen til Havnen, ikke mindst fordi Projektet kun drejede sig om en Udgift paa knapt en halv Million Kroner.

Distriktsingeniør Poulsen kastede sig over Byggearbejdet med saa stor Energi, at Havnen allerede i 1915 burde yde betydelig Støtte til Kutterfiskeriet, og sidst i November 1916 var Arbejdet allerede vidt fremskredet. De lokale Kuttere, der hidtil havde haft Lemvig Havn som Basis, flyttede deres Redskaber etc. til Thyborøn efter at have bygget Havnens første Pakhus, og saa vidt det kan konstateres, udlossede de deres første Fiskelaster fra den 19. November s. A., altsaa nu for 25 Aar siden.

Havnens Fiskeritrafik er i stadig Vækst. I 1935 indbragtes ca. 2,9 Mill. kg Fisk til en Salgspris af ca. 1,7 Mill. Kr. Hertil kom, hvad der uden om Auktionen solgtes. — I 1940 var det ved Auktionen solgte Kvantum godt 4,8 Mill. kg til ca. 3,5 Mill. Kr. og for indeværende Aar bliver Salgsværdien antageligt paa det nærmeste fordoblet.

Da Havnens Anlæg paabegyndtes, var Pladsen ved Kanalen aldeles tom for Bebyggelse af nogen Art. Med Hensyn til den videre Udvikling kan oplyses, at Folketallet i gamle Thyborøn By og ved Havnen i 1925 var steget til 530, 1930 til 775, og i 1940 var Indbyggerantallet ikke mindre end 1220.

Man har under disse Forhold ondt ved at tænke sig, at Limfjordskommissionen vil lægge afgørende Hindringer i Vejen for denne fortrinlige Havns fortsatte Udvikling, da det tilmed er en Kendsgerning, at Kanal og Havn under alle Forhold har vist sig at kunne besejles, samt at den er en Nødhavn af saa stor Betydning, at hele vort søgaaende Vesterhavsfiskeri i saa Henseende ikke kan undvære den.

I. Gr. Pinholt, Hove pr. Klinkby.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

(Fortsat)

SVERRIG. Af Udgaven 1939—40, Kong Gustav i ny Graving, er udkommet 15 Øre, brun.

Den 4. ds. udkommer et nyt Luftpostmærke, 20 Kroner. Mærket (Fig. 1) er trykt i blaa Farve og udført i noget større Format end de almindelige Frimærker, 27,25 mm højt og 22,6 mm bredt. Mærket fremkommer i Hæfter à 20 Stk. 4-sidigt takkede Mærker.



Fig. 1.

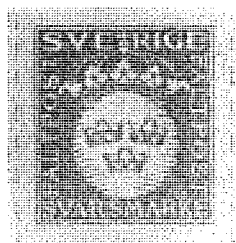


Fig. 2.

Vi har tidligere — „Vikingen“ Nr. 24, 1940 samt Nr. 1 og 2, 1941 — omtalt Feltpostsvarmærkerne. Der er nu udkommet to nye af disse. Tegningen er som de tidligere (Fig. 2), men det ene, som udkom i Efteraaret 1941, er blaat eller lysblaat paa lyst, gulbrunt tyndt Kuvertpapir, der paa Indersiden — undtagen paa det lige bag Mærket værende gummerede Afsnit — er forsynet med blaa, hinanden krydsende smalle og bredere Bølgelinier, som kan skimtes paa Forsiden gennem Papiret. Det andet Mærke fremkom i forrige Maaned og er lysblaat paa hvidt Kuvertpapir, forsynet paa samme Maade som det ovenfor nævnte med Bølgelinier paa Bagsiden. Afklipningsrammen bestaar for begge Feltpostmærkers Vedkommende af ca. 2 til 3 mm ret fine Streger, og Afstanden mellem de to lodrette Sider er 29 mm.

Mærkerne er tilsendt os af *Magasin du Nord's* Frimærkeafdeling.

Mærkeligt

For de af vore Læsere, der interesserer sig for Mærker fra Holland, kan det sikkert være af Interesse at vide, at man i den sidste Tid i Frimærkehandlernes Vinduer har kunne se nogle utakkede nye hollandske

Frimærker ligge til Salg. Det er fire Værdier af Dronningudgaven 1940, normalt takket 13½ : 12½ — 5 Cent mørkgrøn, 10 Cent rødviolet (den Farve, som et enkelt dansk Katalog kalder „solferino“!), 12½ Cent ultramarin og 15 Cent lysblaa. Disse utakkede Eksemplarer er forsynet med det sædvanlige Vandmærke, men det mærkelige ved dem er, at *det Nederlandske Postvæsen erklærer, at Frimærkerne ikke er bragt i Omlob fra dette.*



Fig. 3.

Omvendte Vandmærker i de danske Frimærker

De sidste danske Mærker med omvendt Vandmærke findes i Gruppen *Avisportomærker*. Af disse har kun de først udsendte, Udgaven 1907, Krone-Vandmærke (Ny Krone). Der er ialt 10 Værdier, men omvendt Vandmærke findes kun i de syv, og Priserne for stemplede Mærker er for Tiden:

1 Øre, oliven	Kr. 0,40
5 „ blaa	ca. „ 50,00
7 „ rød	„ 0,30
10 „ lilla	„ 0,50
20 „ grøn	„ 10,00
1 Krone, blaagrøn & rød...	„ 35,00
5 Kroner, rosa & grøn.....	„ 20,00



Fig. 4.

Ogsaa blandt Frimærkerne fra Dansk Vestindien og Island med Krone-Vandmærker findes adskillige med omvendt Vandmærke. En Fortegnelse over disse Mærker er under Udarbejdelse og vil senere fremkomme her paa Frimærkesiden.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET
"MYREN"
 KØBENHAVN

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

Et Par gamle Skibskammerater

mødes

Af Chr. Christiansen



NAAR man møder en gammel Ven, som man ikke har set i Aarevis, gaar det først rigtig op for En, at man næmer sig stærkt det Kapitel af sin Tilværelse, man kan afslutte med de berømte, romerske Kejsrerord: „Klap nu, Komedien er forbi.“ Saaledes gik det da mig forleden Dag, da jeg var ved at kollidere med en Herre paa Kongens Nytorv. Som paa Kommando drejede vi begge til, rynkede Brynene, stirrede og opdagede, at vi havde været paa Siden af hinanden før. Saa satte vi Kursen ned i den gamle Vinstue „Kahytten“ paa Hjørnet af St. Strandstræde, hvor saa mange gamle Havstrygere mødes, lod gaa begge Ankere og fik en lang Sludder om de gode, gamle Dage, da vi var unge og raske og havde en glubende Appetit paa Tilværelsen.

Det var tyve Aar siden, vi havde set hinanden, og tredive siden vi var Skibskammerater i en af Codan Selskabets Baade „Egholm“. Den er forlængst gaaet til Hvile i det store Kabelrum; den blev harpuneret i Nordsøen 1916. Og vi to gamle Gutter kommer aldrig til at sejle sammen mere, selv om vi maa-ske kommer til at gøre den sidste Rejse i den samme Baad, gamle Charons, naar han skal sætte os over Styx. I Aarene, der gik, har vi forandret os. Jørgen, der var høj og slank, er faldet lidt sammen og har fordoblet sit Omfang, mit er svundet betydelig ind, og den nederste Del er halveret; jeg har tabt den ene Pote og faaet et Papben i Stedet. Og paa os begge nærmer Kæberne sig Skuldrene i en betænkelig Grad.

Jørgen er en af de solide, gode, gamle, Hovmestre og en første Klasses Spisevært. Jeg har aldrig hørt nogen Klage over Kosten, hvor han var 1 Mester paa Kødmaskinen, til Tider kunde der falde Bemærkninger om, at Menuen var lidt ensformig, og at man ikke behøvede nogen Kalender, thi naar man saa Middagsmaden, vidste man, hvad Dag det var i Ugen. Men der kan ikke varieres med Retterne ombord i et Skib i samme Forhold som paa Landjorden. Kunde vi endda faa syv forskellige Retter om Ugen, var det store Ting. Mange af os, idetmindste Dæksbesætningen, havde jo i Aarevis maattet nøjes med tre Retter aarlig — nemlig Ærter og Flæsk, Salt Kød og Suppe, der kunde trænge til at hænges op paa en Snor, for at Vandet kunde løbe af den, samt serveret Hestesul. Det hændte dog, at Jørgen serverede noget helt ud over det almindelige. Jeg husker engang, vi fik Koldskaal til Efterret, ikke den moderne Kærnemælks, men rigtig Mandekoldskaal, lavet af Hvidtøl, Rom, Muskat og Citroner. Den var bedre og stærkere end Svensk Punch. Efter Middag var nogle af Matroserne oppe for at male Skorstenen. To af dem faldt ned uden dog at komme noget videre til; jeg sendte dem saa ud paa en Stilling for at smøre Skibssiden over; der faldt de blødere. Hele den Eftermiddag

spiste vi Koldskaal i Messen. Bag-efter gik vi i Deputation ind til Jørgen og roste hans Middag; han blev saa rørt, at han lovede os en anden Herreret Dagen efter. Og han holdt Ord. Næste Dag stod den paa Bøf og Sagosuppe, og den var af en

saadan Beskaffenhed, at vi nød den af Ølglas og klinkede med hverandre. Jo, Jørgen forstod at sætte Smag paa Maden.

Kært Barn har som bekendt mange Navne, og saaledes gik det ogsaa med Jørgen. Sprut-Jørgen, Jørgen Snaps og Jørgen Brændevin var de mest almindelige Kælenavne, han havde faaet, og som han lyder den Dag i Dag. Men det var nu ikke, fordi han var særlig slem efter Alkohol; det var yderst sjældent, at Jørgen drak Spiritus, han holdt sig til Øl og kun Tuborg. Men han handlede med de klare Draaber, og det var ikke Smaating, det drejede sig om. Vi havde fem Skibe i Selskabet; alle beskæftiget i Nord- og Østersøfarten, og Hovmestrene i samtlige Baade var store Forretningsfolk, og det varede ikke længe, før de fik Øgenavnet „Fassegrosserere“. De solgte nemlig ikke alene Sprut i Flaske- og Spandevs, men hele Fade ad Gangen. Det fortæltes endda, at en af Modtagerne i Belgien havde anskaffet sig en stor Cisterne til at tømme Fadenes Indhold over i. Spiritus var jo billig herhjemme: de Dage; en Liter Brændevin kostede 24 Øre paa Udførsel. I Sverrig, Finland og Rusland solgte Jørgen sine Varer i mindre Partier, Snapse eller Flaskevis. Særlig Finnerne var vilde efter den danske Sup. Landet var tørlagt, og Folk vilde have „Nabs“ (Finnerne stryger altid S i Begyndelsen af Stavelsen). Saaledes laa vi engang paa en lille Plads oppe i det nordlige Finland og lastede. Her gik Jørgens Forretning strygende. Arbejderne, vi havde ombord, ikke alene drak ombord, men slæbte ogsaa med sig i Land til Venner og Bekendte, og da samtlige Tojdere fra øverst til nederst ogsaa holdt af „Nabsen“, gik det livligt til. Men der var een Mand i Byen, der var standhaftig, det var Byens Skolelærer. Han var saa forarget over sine Bysbørns Tørst, at han indgav Anmeldelse til Politimesteren. Skønt denne havde faaet sig adskillige Snapse sammen med den øverste Toldfunktionær og andre af Byens Honoratiorens, og aldeles ikke havde Lyst til at sætte en Stopper for Jørgens Godgørenhed, var han dog nødsaget til det, da Skolelæreren truede med at lade Sagen gaa videre, hvis der ikke blev statueret et Eksempel. Saa blev Jørgen tilsagt til at møde for den høje Dommer, der viste sig at være Politimesteren selv; han var ikke helt appelsinfri og beklagede i høje Toner, at han var nødsaget til at idømme Jørgen en Mulkt, men Skylden var ene og alene „den jækla Skolemastrens“. Jørgen, der havde solgt for flere Tusind Mark Sprut af alle Sorter, blev idømt en Bøde paa 200

Fmk., som han smilende betalte, en latterlig Sum, naar man betænker, at han ikke alene havde solgt Spiritussen i et Forbudsland, men ogsaa snydt Toldvæsenet. Og Aftenen før vi sejlede, fik Jørgen ud-solgt, og det var ikke alene Arbejderne, der købte Varene.

Det var ikke alene i Østersøhavnene, ogsaa i Belgien var der god Afsætning paa Spiritus. De fleste af Formændene og Stevedorerne, der havde med vor Last at gøre, havde en lille Havnebeværtning, og de købte ogsaa Spiritus i store Partier. Og hvis Jørgen havde saa mange „Fasser“ med, at der ikke var Plads til dem i hans eget Proviantrum, maatte jeg hjælpe ham og overlade ham Kabelrummet; vi har endda præsteret at stuve Fade væk under Dækslasten. Naar der var afsluttet Forretning med en af Formændene, inviterede han os ofte hjem til sig til et lille Knald. En Aften havde vi været til Gilde hos en af dem, og det var langt hen paa Natten, før vi brød op for at gaa ombord. Vi var i højt Humør og ikke helt sikre paa Benene, idetmindste gled jeg paa Kanten af et Slæbested, der var overgroet med slimet Mos, en hel Glidebane, og jeg kurede ned ad det. Inden jeg var rigtig klar over Situationen, plumpede jeg i Vand op til Brystet. Nu vilde Jørgen hjælpe mig op, men det vilde jeg ikke høre Tale om, jeg skulde nok klare mig selv. Det var i de Dage, man var begyndt at lapse sig lidt, blandt andet havde jeg anskaffet mig en fin Spaserestok med Sølvaandtag, det fik jeg anbragt i en Bolt paa den ene Side af Slæbestedet og halede mig derop. Der sad jeg udmærket, men da jeg huggede Stokken ud for at skifte den højere op, gled jeg baglæns ned igen. Det gentog sig Gang paa Gang og har sikkert set vældig grinagtigt ud, for Jørgen stod ovenfor og var ved at revne af Latter over mine Manøvrer. Og tilsidst maatte jeg give op og bede ham hjælpe mig, langt om længe fik han fat i en Baadshage og trak mig op i Sikkerhed. Da var jeg gennemblødt og forkommen, for jeg havde været i Vandet til Halsen adskillige Gange. Det blev ikke den eneste Gang, Jørgen halede mig op af Vandet, ti Aar efter skete det igen, og jeg er ikke helt sikker paa, om han ikke reddede mit Liv da, for selv om jeg var en temmelig god Svømmer, er det ikke sikkert, at jeg havde klaret mig. Det var i 1921 paa Tynen.

Vi laa ovre i Howdon Dok, og jeg fik at vide, at Jørgen var kommet ind med „Rask“ og laa paa Floden udfør South Schields. En Eftermiddag tog jeg en Tur over for at besøge ham. Vi var et Ærinde i Land og traf en anden Hovmester, der var med den nye „Chassie Mærsk“. Vi var en Tur der ombord for at se paa det flotte, store Skib, fik et Par Sjusser og tog saa hen til „Rask“ for at spise til Aften. Skibet var i Ballast og laa højt paa Vandet; der var hængt en Lejder ned langs Skibssiden, og for at holde den ude, var der surret en Props under den, omtrent under Lønningen. Hovmesteren fra „Chassie Mærsk“ var kommet op og ind over Lønningen; jeg var omtrent oppe og skulde gribe fat i denne, da jeg traadte paa den runde, slibrige Props og mistede Fodfæstet. Det var et Fald paa en halv Snes Meter. Jørgen laa endnu i Baaden og var ved at sætte Fangelinen fast til Lejderen, det var et Held, jeg ikke faldt paa

hans Arm, saa havde den brækket. Nu faldt jeg paa Fødderne ned i Vandet, og jeg gik dybt ned. Jeg saa Vandet boble og slaa Ringe over mit Hoved; medens jeg skød opefter igen, begyndte jeg uvilkaarlig at tage Svømmetagene, da jeg mærkede, at jeg blev grebet i Frakkekraven. Det var Jørgen, der resolut havde ladet Fangelinen gaa og taget Affære, og heldigt var det, for det var Ebbe, og Strømmen løb ud efter med rivende Fart, saa jeg vilde have haft Mas med at holde Stillingen endsige svømme op mod Strømmen. Og det er ikke godt at sige, om jeg havde kunnet komme op nogen Steder, for Skibet laa midt ude paa Strømmen, og der var et godt Stykke Vej til Land. Jeg hørte en Stemme oppe fra Dækket af „Rask“: „Fik du ham“, og Jørgen, der koldblodig svarede: „Det kan du vel se“. Naa, Enden paa det blev, at vi fik en gemytlig Aften ud af det, jeg fik noget af Jørgens Tøj paa, medens mit eget blev tørret i Kabyssen om Natten. Næste Morgen tidlig, før en vis Herre fik Sko paa, var jeg paa Højkant og paa Vej over til Howdon Dok, for vi skulde forhale Klokkeren seks, og saa skulde jeg jo helst være paa min Post.

Ja, Jørgen og jeg havde mange gamle Minder at opriske. Der var Historien med 1 Mesters Hund. Dax havde gode Dage, den fik Lov til at sove i Køjen, medens Mester tilbragte Natten paa Sofaen eller sov i sin store Lænestol. Naa, det angik jo ikke os andre, værre var det, at Messedrengen skulde være Barnepige for Dax, naar Mester var i Land, og det var baade ofte og i længere Tidsrum, og det var Drengen ikke mønstret paa; han havde andet at tage Vare paa. Værst var det dog ved Maaltiderne, saa anbragte Dax sig paa Bænken ved Mesters Side, og han gav den de største og bedste Stykker Sul; den kunde sluge en hel Bøf ad Gangen, saa Fadet var halvtømt, før vi andre kom i Gang. „Det er min Portion, jeg spiser jo næsten ingenting selv. Man skal være god ved saadan et lille Dyr!“ sagde Mester. Selvfølgelig var vi andre fire, der spiste i Messen, gnavne over dette, og at Jørgen gjorde Vrøvl kunde vi godt forstaa; han fik ingen Kostpenge for den Pensionær, der aad for tre. Desuden lavede Bæstet en Del Griseri. Jeg var gal i Hovedet over, at den lagde sine Kærestebreve i Tovværket, der laa skudt op paa Dækket — 2 Mester over, at der til Tider kunde falde et Visitkort gennem Ristværkerne ned i Maskinen. Da alle Henvendelser til Mester angaaende disse Forhold var frugtesløse, besluttede 2. Mester, Jørgen og jeg at tage Sagen i egen Haand. To Gange forærede vi Dax bort, først til en Slagter i Hungerburg, siden til en Grønthandler i Gent, begge tog de Dyret med i Land og forsikrede os at holde det forsvarligt lænket, indtil Skibet var vel ude af Havn. Næste Morgen sad Dax udenfor 1. Mesters Dør og skar Tænder, saa det saa ud, som om den grinede ad os. Saa paatog jeg mig at besøge Dax over i de evige Jagtmarker og tog den Opium, vi havde i Medicinkisten og tømte den i Hundens Gab. Den var ikke helt begejstret for den Morgenbitter, hvæsede og strittede imod, men Jørgen og 2. Mester holdt paa den, medens jeg serverede, og Snapsen gled ned. Lidt efter lagde Dax sig ogsaa til Hvile, og vi triumferede, nu sov den

sikkert lige ind i Evigheden. Den var krøbet ind i Mesters Kammer, og han undrede sig over, at Dyret sov saa længe, men han anede ikke noget om vor skumle Gerning og ventede, at den skulde komme til sig selv igen. Og 24 Timer efter var den Gudhjælpemig frisk igen, saa fuld af Krudt, at den satte en halv Kalvesteg tillivs. Men saa var ogsaa Bægeret fuldt, Jørgen svor paa, at han vilde ikke føde paa det Bæst mere. Og næste Morgen tidlig, medens 1. Mester sov sødelig i sin Stol, lokkede vi Dax ud af Køjen ved Hjælp af et lækkert Kødben, 2. Mester stillede med et Par Rister, jeg med Kabelgarn og Jørgen med en solid Sæk. I en Haandevending havde vi Dax med Rister og Kødben inde i Sækken, surret den til foroven, og saa gled det hele ud over Siden og ned paa Bunden af Nordsøen. Derfra vidste vi, at Hunden ikke kom tilbage. Selvfølgelig hemmeligholdt vi Sagen, men jeg tror, at 1. Mester havde en Anelse om, hvad der var foregaaet, for han spurgte mig adskillige Gange, hvor jeg havde faaet et Par dybe, lange Rifter, som jeg længe efter gik rundt med paa Hænderne.

2. Mester blev skiftet over i en anden af Selskabets Baade, og vort første Indtryk af hans Afløser var, at han maatte være en meget fin Herre; ikke alene fordi der var noget aristokratisk over ham, men han mødte ombord i en Dragt, der ikke var helt almindelig: Jaket, Plus four og Sixpence. Jeg stod og talte med 1. Mester, da Manden kom ombord og præsenterede sig. Da han forlod os for at gaa ind i sit Kammer, saa 1. Mester langt efter ham og sagde henvendt til mig: „Det var Satans til Uniform — bare han ikke gaar og faar Diplomaten i Krumtappen.“ Men han viste sig at være god nok, baade i sin Stilling, som Skibskammerat og som Selskabsmand. Jørgen med alle sine Øgenavne var selv den første til at give andre et Tilnavn at løbe med, og det varede ikke længe, før han havde fundet et til den nye Mester; han fik Navnet „Etatsraaden“, og det bærer han den Dag i Dag. Vi laa i Aalborg, da han tiltraadte Pladsen, og i Dagens Anledning inviterede han os paa en bedre Middag paa Beyers Hotel. Bagefter var vi ude at se paa Omegnen og kom blandt andet ind i en hyggelig gammel Krohave, der hed „Kilden“, muligvis den, der nu er omkalfatret til en moderne Restaurant. En af de gode, gammeldags Opvartere, en bred Jyde i mørkeblaat Jakkesæt, med et stort, hvidt Forklæde, spurgte, hvad vi ønskede. Etatsraaden saa paa ham med en Mine, som ejede han det halve af Aalborg og sagde: „Mumm“. Jyden skævede til ham som for at overbevise sig, om Manden var ædru, undersøgte saa os andre paa samme Maade og sagde sindig til Etatsraaden:

„Hwa?“

„Mumm, for Satan. Ved De ikke, hvad Mumm er?“

„Næ'h ... de hve a it,“ svarede Jyden med et svedent Grin, han troede sikkert, at vi var fulde eller gale allesammen, for vi var ved at revne af Grin. Men Etatsraaden holdt Masken og sagde i samme Tone:

„Saa hent Værten for Pokker!“ Denne kom og beklagede, at han desværre ikke havde Mumm, der-

imod havde han den bedste Pommery. Og Etatsraaden svarede overlegent:

„Naa ja, saa maa vi nøjes med det Sprøjt!“

Jørgen og Etatsraaden var en Gang taget i Land sammen i Helsingfors for at more sig og se lidt paa Byen. Hen paa Eftermiddagen gik de ind paa et Hotel, hvor de spiste Middag. Bagefter fik de Lyst til en Sjus og bestilte Whisky og Soda. De fik Whiskyen, men Opvartningsjomfruen forstod ikke, hvad de mente med Soda, og de forsøgte saa med Tegn og underlige Gerninger at gøre hende begribeligt, hvad det drejede sig om. Langt om længe lod det til, at hun blev klar over, hvad de mente, hun hentede et Glas med hvidt Pulver. I den Tro, at det var Brusepulver, rørte de det ud i Vandet, men ligegyldig, hvor meget de end kom i, det bruste ikke op. Naa, de drak det alligevel og fik adskillige flere af samme Slags. Saa fandt een af dem paa at spørge Pigen, hvad Slags Pulver det egentlig var, og smilende over hele Ansigtet viste Pigen dem en Pakke, hvorpaa der stod — Lagermanns Kraftskurepulver. Etatsraaden fik nogle løjerlige Fornemmelser i Mellemgulvet, tog en Bil for at køre ned ombord. Jørgen havde nogle Forretninger at udføre i Byen og gik for at faa dem overstaaet, men hans Mave begyndte ogsaa at reagere mod det Rensemiddel, der var hældt i den, og han maatte ogsaa hyre en Vogn. Men han naaede ikke langt udenfor Byen, før han maatte bede Chaufføren stoppe, og da han fo'r ud af Vogndøren for at naa Grøftekanten i en Fart, saa han en anden Bil holde foran sin, og Etatsraaden havde allerede taget Plads paa Grøftekanten. Og de to Herrer maatte gøre adskillige Ophold af samme Grund, før de naaede Skibet. De Helsingfors Sjusser fik de ofte revet i Næsen.

Jørgen fandt ogsaa engang paa et Øgenavn til mig; det var temmelig uhyggeligt og kunde have skaffet mig alvorlige Ubehageligheder, hvis det var blevet for kendt og ikke stoppet i Fødslen. Jeg var uden egen Skyld ved at blive en af Hovedpersonerne i et Drama af et Format, der kunde give Stof til en Roman, og det gik saaledes til.

Skibet, jeg var med, var i Timecharter mellem Howdon Dok og Boulogne. Som Regel havde vi et længere Ophold i Howdon Dok, idet vi hver Gang maatte vente i Ugevis paa Last. Der er ikke ret megen By, kun nogle faa Beboelseshuse, et Par Forretninger og en Bar, „Duke of Wellington“. Der kom jeg ofte over for at slaa en Aften ihjel, og dér traf jeg en gammel Skibskammerat, Billy Roberts, som jeg havde sejlet sammen med i mine unge Dage. Billy havde det smaat; han havde ligget fire Aar i de flanderske Skyttegrave, var demobiliseret og havde kun Arbejde i Ny og Næ og kunde daarlig faa det til at gaa rundt. Han kom ofte ombord og besøgte mig, fik et Maaltid Mad eller en Kop Kaffe, til Tider stak jeg en Skilling til ham, og naar jeg mødte ham i „Duke of Wellington“, fik vi en Drink sammen. Kort sagt, vi var de bedste Venner, og det var der adskillige af de Mennesker, vi kom sammen med, der kunde bevidne, hvilket senere viste sig at være et knusende Held for mig.

En Aftenstund stod vi i Bar'en ved et Glas Øl, da en Mand traadte ind, og Billy fortalte mig, at

det var min Landsmand. Han var Skipper paa en engelsk Kystskonnert. Vi kom i Selskab med ham og sad og sludrede sammen til Forretningen lukkede; saa fulgte vi ham til hans Skib, der laa et godt Stykke fra Værtshuset, omtrent ved Dokporten. Vi gik langs Spouterne, en skummel, elendig Vej, alligevel er den en yndet Spadserevej for unge Mennesker, der er ude at sværme, og vi mødte en Del den Aften. Skipperen, Eriksen hed han, inviterede baade Bill og mig ombord, og vi gik ned i Kahytten og snakkede videre. Saa sagde Billy, at han skulde et Ærinde op paa Dækket. Han gik og kom ikke mere tilbage. Da vi savnede ham og ikke kunde finde ham nogen Steder, blev vi enige om, at han havde praet en Baad og var gaaet i Land med den. Eriksens egen Baad laa nemlig ved Skibssiden. Først ved Totiden om Natten brød jeg op, og Skipperen satte mig ombord i mit eget Skib, sad et Øjeblik og sludrede med mig i mit Kammer, tog saa ombord til sig selv. Han glemte sin Pihe paa mit Skrivebord. Man maa lægge Mærke til det.

Næste Dag kom vi under Spout, blev tillastet i Løbet af Dagen og sejlede. Lige forinden var jeg et Løb oppe i „Duke of Wellington“. Værten fortalte mig, at han ikke havde set noget til Billy Roberts hele Dagen og undrede sig over det; men vi tænkte ikke mere over Sagen.

Fjorten Dage efter kom vi tilbage fra Frankrig og gik atter ind i Howdon Dok. Umiddelbart efter at vi var fortøjet, kom en af Trimmerformændene ombord for at tale med mig. Man havde fundet Billy Roberts Lig i Dokken nogle Dage før. Der var dybe Flænger i Hovedet, og „the Coroner“ (Ligsynsmanden) havde afsagt en „aaaben Kendelse“, hvilket vil sige det samme som, at han ikke kan afgøre, om Manden er kommet af Dage ved et Ulykkestilfælde eller Vold, og at Politiet tager sig af Sagen. Adskillige Personer havde meddelt Politiet, at de den sidste Aften, Roberts var set, havde mødt ham i Selskab med to Fremmede, antagelig Udlændinge, og saa kort efter Verdenskrigens Afslutning var enhver, der ikke var født i Storbritannien, mistænkelig efter de fleste Britters Mening. Eriksen var sejlet med sit Skib, og jeg belavede mig paa at komme til at aflægge Forklaring i Sagen; der var ikke videre gode Udsigter. Jeg gik op til Værten i „Duke of Wellington“, og han kunde fortælle mig, at Politiet havde været hos ham og faaet de Oplysninger, han kunde give dem, og han mente, at jeg vilde blive tilsagt til at møde næste Dag. Jeg besluttede at foregribe Begivenhedernes Gang ved selv at gaa paa Politistationen og afgive min Forklaring, og det gjorde jeg Dagen efter.

Jeg blev snart klar over, at Sagen var alvorlig; jeg var i et timelangt Forhør. Politiet havde fundet en Foldekniv, en af de saakaldte Svaneknive, i Roberts Lomme. Da den blev lagt paa Bordet foran mig, genkendte jeg den som min; jeg havde savnet den og troede, jeg havde tabt den; nu huskede jeg, at Roberts havde laant den af mig den sidste Aften, vi havde været sammen; han skulde skære Pladetobak med den. Heldigvis havde der aldrig været den mindste Uoverensstemmelse mellem Roberts og

mig; vi havde tværtimod været de bedste Venner af Verden; det havde de Mennesker, som kendte os begge, fastholdt overfor Politiet, og havde det ikke været Tilfældet, havde jeg næppe faaet Lov at være paa fri Fod, før Sagen var fuldstændig opklaret. Nu fik jeg Lov at gaa, og jeg gik ned ombord i „Rask“, der lige var kommet ind. De havde selvfølgelig hørt om Sagen, og det første Jørgen sagde, da han saa mig, var: „Naa, der har vi Morderen fra Howdon Dok.“

Det var naturligvis kun ment som et af Jørgens sædvanlige spøgefulde Øgenavne, men for mig var det ikke Spøg, andre kunde kalde mig det samme, og selv om jeg vilde være renset for enhver Mistanke, naar Politiet havde talt med Kaptajn Eriksen, kunde jeg faa Lov at rende rundt med den Titel Resten af min Levetid. Og indtil Sagen var klar, kunde det have højst ubehagelige Følger for mig, hvis Folk i Dokken hørte og forstod de Ord. Jeg forklarede Jørgen dette, og han brugte da heller ikke det Udtryk mere — dengang. Men senere hen i Tiden, naar jeg har kaldt ham ved et af hans smukke Øgenavn, som f. Eks. Jørgen Snaps, har han omgaaende stukket mig Morderen fra Howdon Dok ud igen.

Heldigvis var Kaptajn Eriksen ikke langt borte, han laa i Sunderland, og allerede næste Dag var han i Howdon og beviste mit Alibi. Og Piben, som han havde glemt i mit Kammer, støttede saavel hans som mine Udsagn. Men jeg bryder mig ikke om at tænke paa, hvad der kunde være sket, hvis han ikke havde roet mig ombord i mit Skib; hvis jeg havde taget Baaden selv og var gaaet ombord. Man skal være forsigtig, naar man er sammen med fremmede Folk i Udlandet. Politiet i Howdon kom til det Resultat, at Billy Roberts enten var faldet i Vandet, da han forsøgte at gaa i Baaden, eller faaet Overbalance og var faldet ud over Skonnertens lave Skanseklædning. Han var gaaet til Bunds med det samme og havde ligget der i Mudderet, indtil en Skibsskrue malede ham op, og samtidig gav ham de Flænger, man fandt paa Ligets Ansigt. Og det kaldte jeg en sørgelig Maade at komme af med Livet paa efter at være sluppet godt igennem de flanderske Skyttegraves Helvede.

— — —

Som det er gaaet saa mange andre gamle Søfærere, er det ogsaa gaaet Jørgen; Krigen gjorde ham arbejdsløs. Hans sidste Tur varede ti Aar; uheldigvis skulde det træffe sig, at hans Skib kom hjem efter alle disse Aars Forløb lige inden den 9. April 1940. Og medens han gaar og venter paa bedre Tider, bliver han gammel; det tager mere paa en virksom Mand at drive end at have noget at rive i. Han, der før bevægede sig mellem Mad- og Sulevarer, havde 10,000 Tons Kaffe at tage af, er nu paa skarp Ration; hans „Sump“, det lille Sted i Proviantrummet, han havde indrettet som en veritabel Beverding, hvor man kunde faa sig en Morgenbitter eller Tuborg og en god Sludder, er nu en „Saga blott“. . . . Nu er der kun en Ting at vente paa: Klappet, naar Komedien er forbi.

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XXI

Captain Nipper

Hjulpumpe-Chanty

Allegretto.

Solo:



'Twas the fifteenth of Sep-tem - ber. How well I do re-
mem - ber. I near - ly broke my dear old moth-er's heart. For I
shipped with Cap - tain Nip - per in a big four-mast - ed clip-per,
bound a-way down South to Fo-reign parts. And the wind be-gan to roar, And the
ship be-gan to roll. And a de - vil of a hur - ri - cane did
blow - Aye - Oh! It near - ly knocked the stuff-ing from the
old ship Rag-- a - muff-in. And we thought to the bot-tom we should go!

- Solo: Oh, the old ship Ragamuffin was a reg'lar Plimsoll-coffin.
in a bad repute all 'round in every port.
It was told of Captain Nipper, that he was a crazy skipper —
always off for Davy Jones in best record.
- Refrain: And the wind began to roar. And the ship began to roll.
And a devil of a hurricane did blow — Aye —! Oh!
And it nearly knocked the stuffin from the old ship Ragamuffin.
And we thought to the bottom we should go!
- Solo: Then we hoisted up our anchor and set our jip and spanker.
And the Pilot took us to the harbour's mouth.
Then from the tug we parted, and on our voyage started
with the compass heading East-North-West by South.
- Refrain: And the wind began to roar. — — —
- Solo: There came a good stiff breeze, that made the old man sneeze
and carried away the fore t'gallant jib-boom.
For seven days we bore it by running right before it —
thinking we were on our way to doom.
- Refrain: And the wind began to roar. — — —
- Solo: Captain Nipper came on deck, and he swore a terrible oath.
Then he bade each man put on his oilskin-coat.
For he'd come to the decision, there was plenty of provision.
He was going to make the record passage out.
- Refrain: And the wind began to roar. — — —
- Solo: On the poop stood Captain Nipper. Now and then he tip'd his flipper.
For all danger he was keeping bad look-out.
And we thought that foolish skipper would drive to hell his clipper
with her course going through a water-spout.
- Refrain: And the wind began to roar. — — —
- Solo: Then the ship got caught a-back, and the stays began to crack.
And the fore top gallant lower sail carried away.
So we put the helm over and headed back for Dover.
And at last we anchored safe within the Bay.
- Refrain: And the wind began to roar. And the ship began to roll.
And a devil of a hurricane did blow — Aye —! Oh!
And it nearly knocked the stuffin from the old ship Ragamuffin.
And we thought to the bottom we should go!

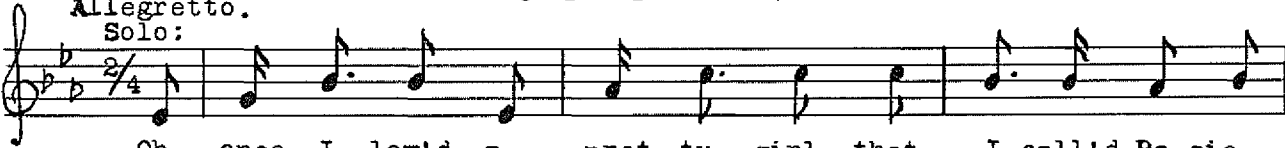
Helt nøjagtig kan denne Chanty's Tilblivelse ikke tidfæstes, men naar der i dens Tekst tales om en firemastet Clipper og om Rekord-Rejser, maa man dog gaa ud fra, at den ikke kan være ældre end fra sidste Halvdel af forrige Aarhundrede; thi før den Tid, hvor Rekord-Rejserne tog deres Begyndelse, eksisterede der ikke firemastede Clipper-Skibe. Navnet „Nipper“ sigter sikkert ikke til nogen bestemt Skibsfører, men skal snarere opfattes som Hentydning til den Tids Rekord-Jagere blandt Skibskaptajner, der gjorde sig berygtet ved desperat og hensynsløs Sejlads. „Ragamuffin“ var derimod ligesom „Bully Ruffian“ Øgenavne, som hyppigt anvendtes under Omtale af den gamle engelske Orlogsfregat „Bellerophon“, hvormed Napoleon

Bonaparte efter manges Opfattelse skulde være blevet ført til St. Helena. — „Bellerophon“ i denne Forbindelse er imidlertid en Misforstaaelse. Med dette Skib blev Napoleon kun overført til Plymouth, hvorfra han transporteredes til St. Helena med Fregatten „Northumberland“. — Paa den Tid var „Bellerophon“ nemlig saa gammel og medtaget, at det engelske Admiralitet ansaa det for uforsvarligt at lade det foretage den lange Rejse med en saa prominent Person som Napoleon. Dette bevirkede, at „Bellerophon“ fik de forskellige ringeagtende Øgenavne, som saa senere overførtes paa andre Skibe i nedsettende Omtale.

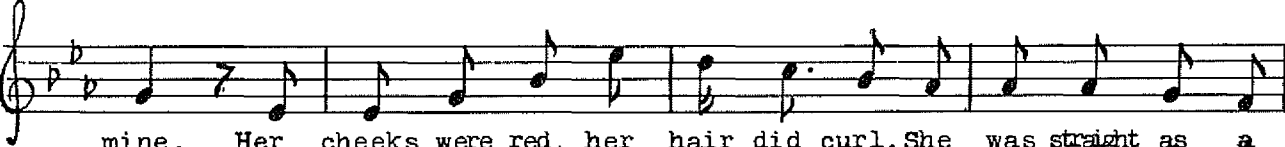
Can't you dance a polka

Hjulpumpe-Chanty

Allegretto.
Solo:

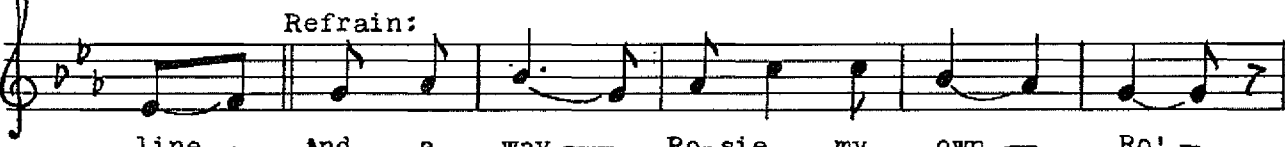


Oh, once I lov'd a pret-ty girl, that I call'd Ro-sie




mine. Her cheeks were red, her hair did curl. She was straight as a

Refrain:



line —. And a - way — Ro-sie, my own — Ro' —.



Oh, my New York girls, can't you dance a pol - ka?

Solo: She lived down in a little street,
close by the old clock-tower.
And ev'ry eve we used to meet
and wander by the hour.

Refrain: And away Rosie, my own Ro' —
Oh, my New York girls, cant you dance a polka?

Solo: One night I went unto her house
and knocked low at the door.
I heard my Rosie's little feet
a-tripping o'er the floor.

Refrain: And away Rosie, — — —

Solo: She ope'd the door and whispered low:
„I can't come out to night.
My father's here. You'd better go.
Oh, dear, I'm in a fright.“

Refrain: And away Rosie, — — —

Solo: I said, „I'll not go off like this.
So do not be afraid.
Just ope' the door, give me a kiss.
Rosie, my pretty maid.“

Refrain: And away Rosie, — — —

Solo: „Oh, leave me quick, be off my dear,
if you care for my life.
The man, whose footsteps you now hear,
calls me his wedded wife.“

Refrain: And away Rosie, — — —

Solo: And so I wander'd quick away,
before her husband came.
I thought unwise 'twould be to stay,
not knowing Rosie's name.
Refrain: And away Rosie, — — —

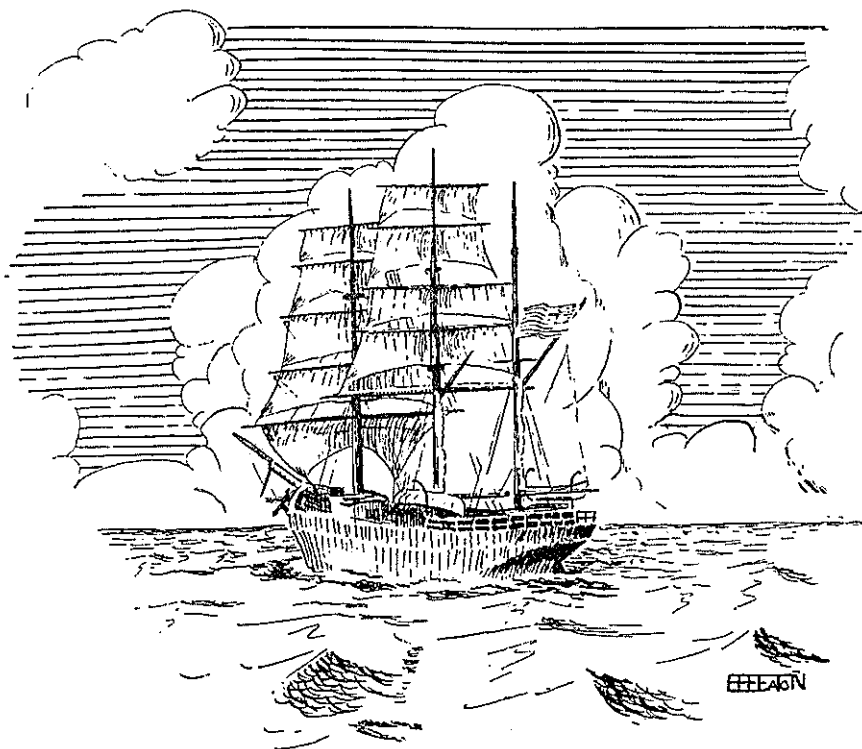
Solo: I wedded then a New York girl
as true to me as steel.
She puts my brain quite in a whirl.
So happy I do feel.
Refrain: And away Rosie, my own Ro' —.
Oh, my New York girls, cant you dance a polka?

Hvad der kan fortælles om denne Chanty er ikke store Ting. Polkaen var i sidste Halvdel af forrige Aarhundrede overalt i Europa en moderne Selskabsdans. Den stammer fra Bøhmen, hvor den skal være opfundet af en Landsbypige og have været en særlig yndet Dans blandt Bønderne. Fra Landet kom den til Prag — naaede senere Wien, Paris og London og blev efterhaanden kendt i hele den civiliserede Verden. „Can't you dance a polka“ stammer dog sikkert fra Tiden, før Dansen endnu havde faaet Indpas i New York's offentlige Danse-Etablissement. Hvornaar

dette er sket, kan ikke med Bestemthed siges, men ældre end fra sidste Halvdel af forrige Aarhundrede kan Chantyen i hvert Fald ikke være. I Modsætning hertil er dens Tekst jo en meget gammel Historie. Den taler om en godtroende Sømands lille Flirt — hans Skuffelse over at opdage, at Genstanden for hans ømme Følelser er en gift Kone — og endelig den Trøst, han finder i sit eget Giftermaal. Mere kan der ikke siges om denne Chanty's Tekst. Men dens Melodi er som skabt til at sætte Hjulpumperne i Sving.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Maj 1942



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 Ber
 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 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, Aabenraa
 J. Gofred 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 Præfix, 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. Svitsera Bjerings-Entreprise
 Svitsera 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

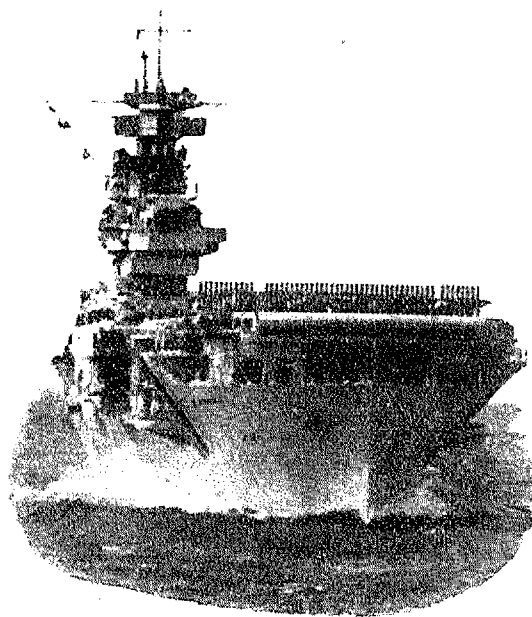
Flyvemaskinen om Bord i Krigsskibe

I alle moderne Flaader har Slagskibe og Krydsere Flyvemaskiner om Bord. Antallet svinger efter Skibenes Størrelse mellem 1 og 6. Det er næsten altid Rekognosceringsfartøjer, som har til Opgave at overvaage den nærmeste Del af Farvandet omkring Skibet eller Flaadeafdelingen. Det er Hydroplaner med en eller to Pontoner. De udslynges fra en Katapult og lander efter fuldført Opgave paa Vandet og kan saa af det stilleliggende Skib tages ombord ved Hjælp af en Kran eller en Ladebom.

Disse Slagskibe eller Krydsere, som har Flyvemaskiner ombord, kan ikke betegnes som Hangarskibe, da Flyvemaskinerne kun er en Del af deres Udrustning. Ved et Hangarskib forstaar man et Skib, som medfører Flyvemaskiner som Hovedvaaben.

Karakteristisk for Hangarskibene er deres Flyvedæk, som strækker over hele Skibets Længde og Bredde. Dækket er som oftest beklædt med Teak, men er i de engelske Skibe af Staal. Enten har dette Dæk slet ingen Overbyg-

ning, eller ogsaa er der om Styrbord helt ude i Borde en Overbygning, hvor der i en Blok findes Skorsten, Kommandobro, Artilleri-, Antiluftskytts- og Flyvekommandocentraler. I det første Tilfælde kaldes de Glatdæk-Typen, i det sidste Ø-Typen. I de senere Aar har Ø-Typen vundet mere og mere Indpas. Navigeringen og hele den mili-



Det amerikanske Hangarskib „Yorktown“. Man ser paa Fordækket Vindskærmen i oprejst Stilling. Den bestaar af ca. 30 cm brede Planker med ca. 25 cm Mellemrum.



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

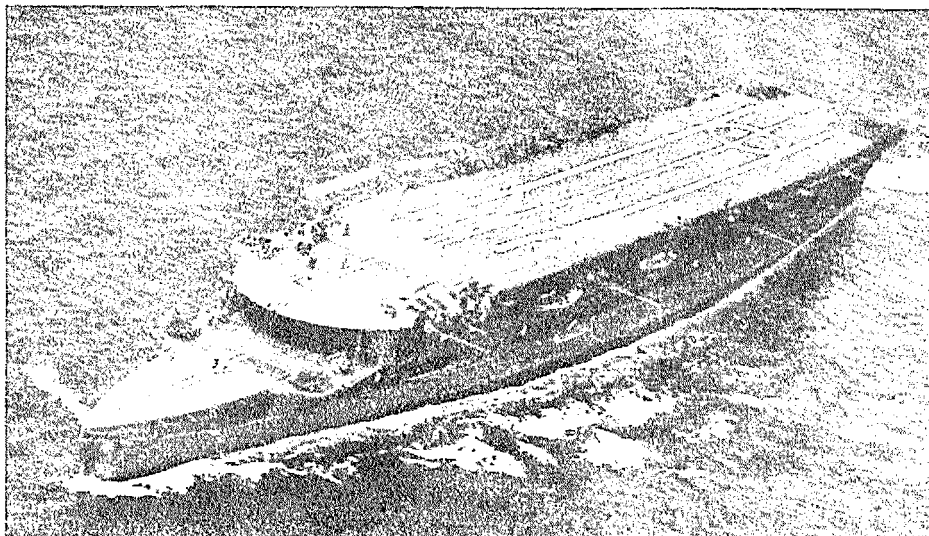
tære Ledelse udføres bedre fra den ø-agtige Opbygning, og Bortledningen af Røggassen fra Kedelanlægget volder heller ingen Vanskeligheder som ved Glatdæktypen, hvor komplicerede Aftræksrør inde i Hallen er nødvendige for at føre Røggassen ud i det Frie.

Hangarskibene medfører Landflyvemaskiner, som starter og lander paa Flyvedækket. Maskinerne er bygget med et tredobbelt Formaal for Øje, til Rekognoscering, Bombekastning og sidst, men ikke mindst som Torpedoluftfartøjer. Desuden medføres Jagermaskiner til Beskyttelse for Skibet selv og eventuelle andre Skibe.

Længden af Flyvedækket maa være saa stor, at de tungeste Maskiner kan starte, naar Skibet gaar for fuld Kraft og i Vindstille. De er derfor i moderne Skibe mellem 200 og 250 m, i det amerikanske „Saratoga“ endog 271 m. Bredden varierer mellem 24 og 34 m. Skibets Egenhastighed fremkalder en Modvind ved Landingen. Mange Hangarskibe har foruden Fly-

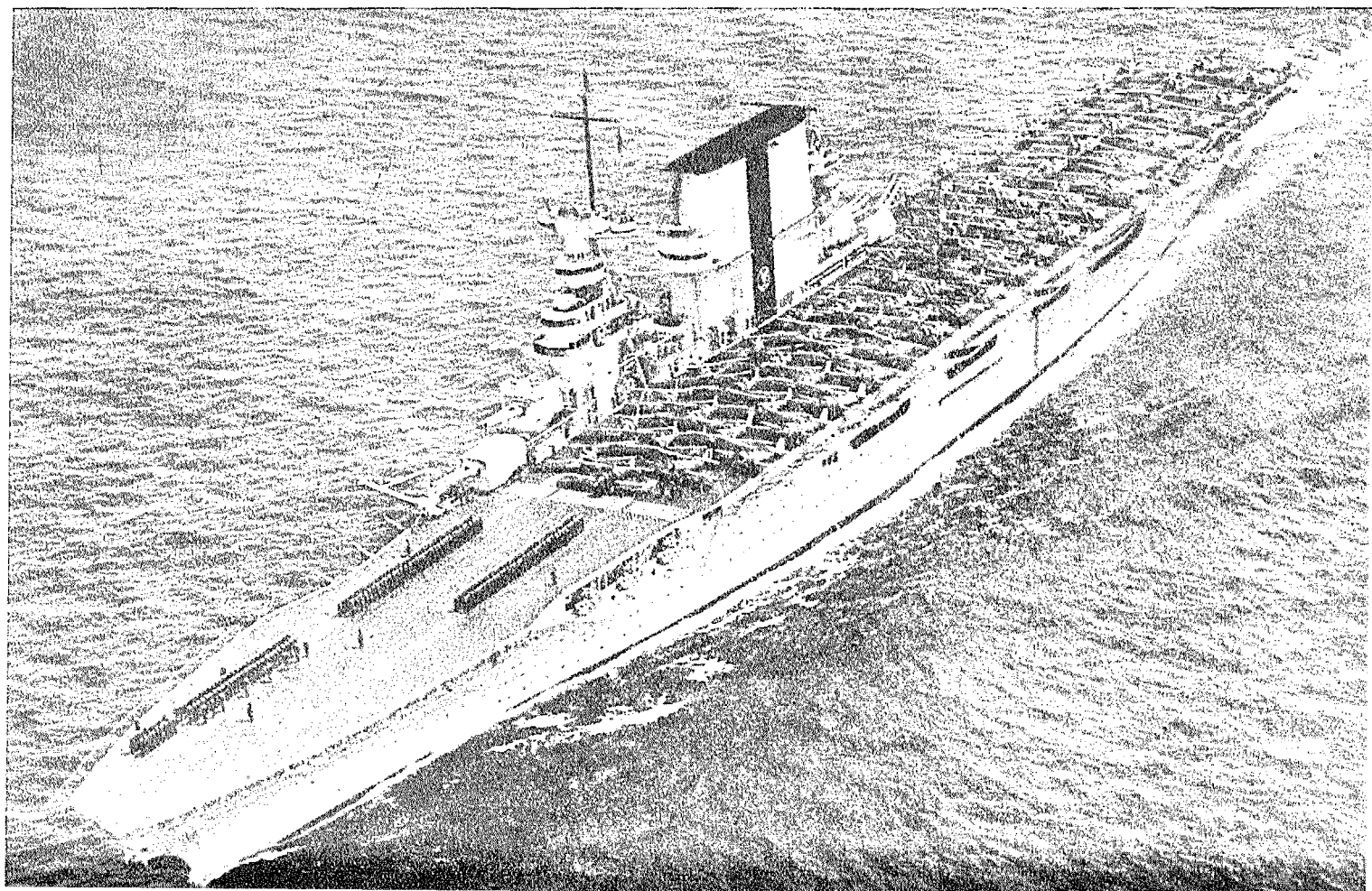
vedækket et Katapultanlæg, saa Maskiner kan startes herfra, selv om Skibet ligger for Anker og det er fuldstændig Vindstille.

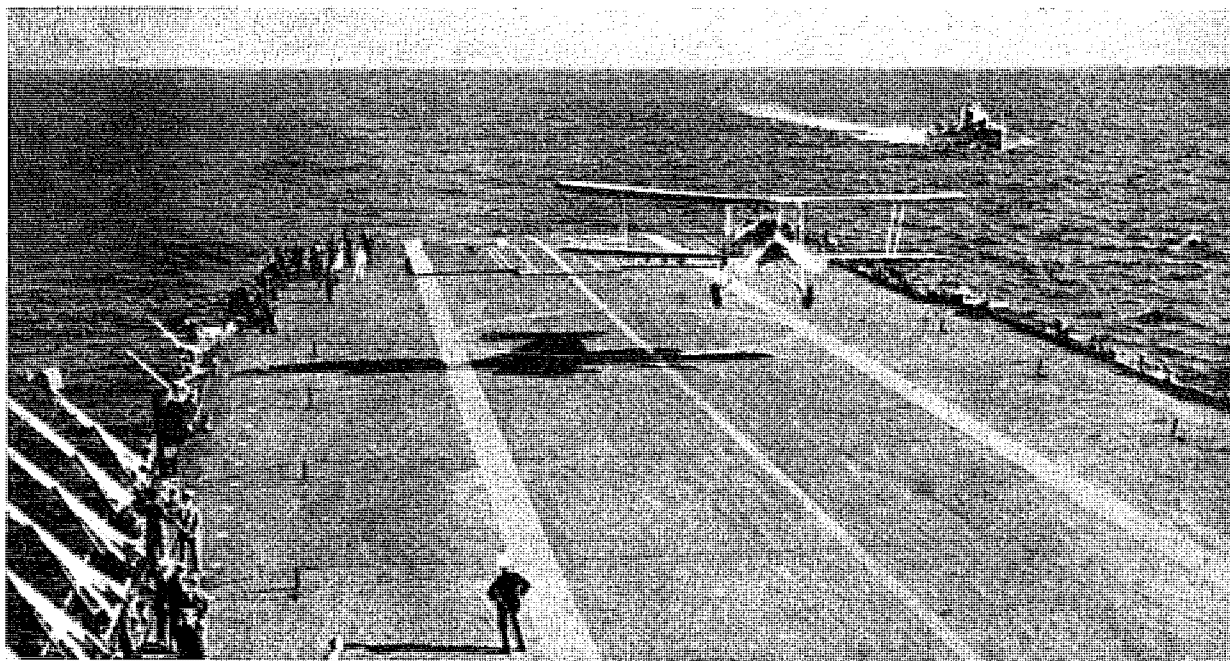
Alle Hangarskibe har store Hastigheder, fra 25 til 34 kn. Der kan altsaa regnes med en Modvind af mindst denne Styrke selv under Vindstille. For Start og navnlig for Landing er det absolut nødvendigt, at Hangarskibet styrer lige op mod Vinden. For at lette Navigeringen i denne Henseende er Skibene forsynet



Det engelske Hangarskib „Furious“ er af Glatdæk-Typen. Det er en allerede under den forrige Verdenskrig ombygget Krydser, som blev ombygget igen 1925. Man ser i Forstævnen Skyen, som viser Vindretningen.

Det amerikanske Hangarskib „Saratoga“ er af Ø-Typen. Flyvemaskinerne paa Agterdækket er stillet op til Parade.





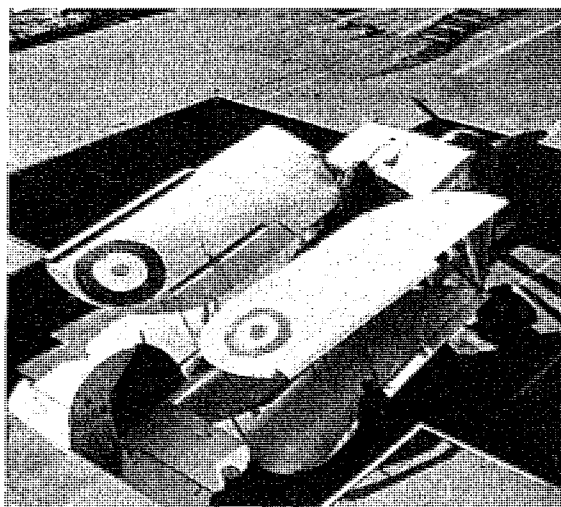
Landing af et engelsk Fairey „Swordfish“ Aeroplan paa Flyvedækket af et Hangarskib. Man ser paa Billedet fire af de i Teksten omtalte Bremsewirer. Man ser til venstre Støtterne, der forhindrer Flyvemaskinerne i at gaa udenbords.

med et Røg- eller Damprør i Forstævnen, saa man fra Kommandobroen tydeligt kan se, naar Røg- eller Dampskyen følger Skibets Længdeakse. — Starten fra et Flyvedæk, navnlig med fuld Fart op mod Vinden, volder ingen øvet Flyver nogen Vanskelighed. Det samme er imidlertid ikke Tilfældet med Landingen. Flyvedækket ligger ret højt over Havet — 10 til 18 m — og dertil kommer, at der i Søgang maa regnes baade med Slingre- og Stampebevægelser. Det er derfor nødvendigt, at Flyveren kan udføre sin Landing inden for en meget begrænset Plads.

For at gøre Afløbet saa kort som muligt er der paa Flyvedækket anbragt Bremsindretninger. Det kan være Wirer, der er udspændt tværs over Dækket, og som Flyvemaskinen griber fast i ved Hjælp af en Hage. Wirerne er anbragt i en Højde af 20 til 25 cm over Dækket, saa Landingsstøtlets Hjul kan køre hen over dem. Wirerne er forbundet til en Tromle, hvis Bremsmodstand kan afpasses efter Flyvemaskinens Vægt og Fart i Landingsøjeblikket. Af saadanne Wirer er der anbragt flere (i den engelske „Ark-Royal“-Klasse saaledes 8), saa man altid er sikker paa, at Flyvemaskinens Hage faar fat i en af dem. Afløbets Længde er, efter at Hagen har grebet Wiren, kun 25 à 35 m, alt efter Flyvemaskinens Vægt og Landingshastighed. Paa et langt Flyvedæk kan der af denne Grund baade landes og startes paa samme Tid. For at hindre Flyvemaskinerne i at kastes over Bord under Start og navnlig ved Landing er hyppigt anbragt Netværk langs Siderne af Flyvedækket. Det hælder 30° udefter.

Flyvemaskinerne er anbragt i Haller under Flyvedækket. Efter Størrelsen kan moderne Hangarskibe medføre mellem 20 og 50 kampklare Flyvemaskiner. Hvis det kun drejer sig om Transport af Maskinerne, kan de have væsentlig flere om Bord, fra 30 til over

100. Maskinerne er bygget saaledes, at Planerne kan klappes tilbage, saa Behovet for Rum bliver det mindst mulige. I Hallerne er der anbragt Studse, saa Maskinerne kan fylde Benzin. Transporten fra Hallerne til Flyvedækket sker med Elevator. Efter Flyvemaskinens Størrelse i Forhold til Elevatorens Platform kan den enten transporteres op med Planerne paamonterede.

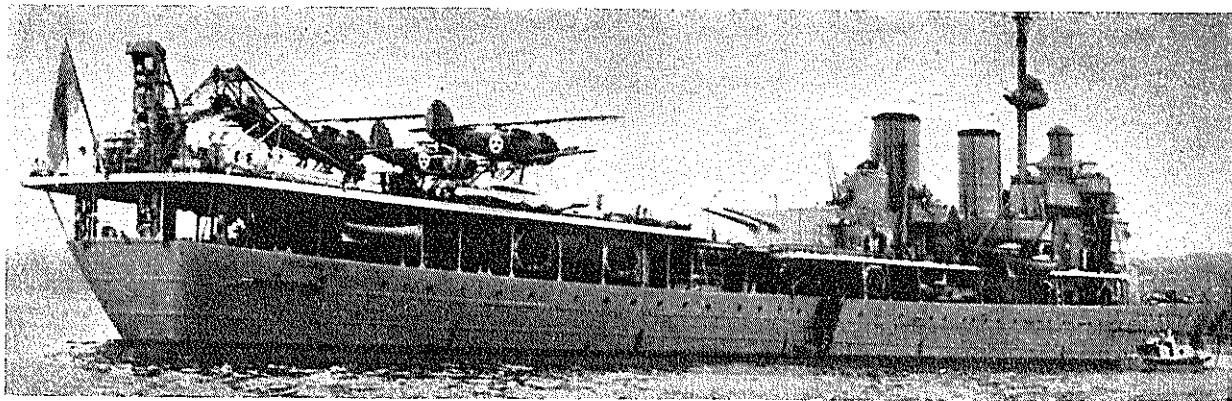


Flyvemaskine paa Elevatoren paa Vej op til Flyvedækket.

d. v. s. i fuld flyvefærdig Stand eller med Planerne tilbageklappet, saa den først maa gøres flyveklar paa Dækket.

Paa de engelske Hangarskibe er der foran for den

A/S MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders



Den svenske Flyvemaskinekrydser „Gotland“.

forreste Elevator anbragt en Vindskærm for at beskytte de startklare Maskiner eller dem, man er ved at montere, mod Vindtrykket ved den høje Fart eller stærk Modvind. Under Start kan Vindskærmen klappes ned, saa den ligger i Plan med Dækket og ikke byder Hjulene nogen Hindring. Vindskærmen er bygget af tynd Plade og forsynet med 10 cm store Huller. Hangarskibenes Størrelse er meget varierende efter Opfattelserne i de forskellige Mariner. Fordelene ved de store Hangarskibe med et tilsvarende stort Flyvedæk og et stort Antal Flyvemaskiner modsvares af den Mangel, at Tabet af et saadant Skib ogsaa medfører Tabet af det store Antal Flyvemaskiner. Der findes Hangarskibe i Størrelser fra 7100 til 33.000 ts. Det kommer af, at en stor Del af de ældre Hangarskibe, deriblandt det amerikanske 33.000 ts store „Saratoga“, er ombyggede tidligere Slagskibe eller Krydsere. Englænderne bygger særlig Hangarskibe paa 22.000 til 23.000 ts, af de nyere amerikanske er to paa 14.500 ts og to paa 19.900 ts, medens Japaneserne har mindre i Størrelserne fra 7400 ts til 10.000 ts.

Fælles for alle Hangarskibene er den høje Fart. Det er ikke blot for at lette Starten, men ogsaa af taktiske Grunde. Da det, naar Maskinerne skal starte, maa holde Kurs ret op mod Vinden, maa det i mange Tilfælde gaa ud af den Formation, det tilhører. Det er derfor nødvendigt, at det paa Grund af høj Fart kan slutte op igen saa hurtigt som muligt. De Hangarskibe, der er ældre ombyggede Slagskibe eller Krydsere, har disse Skibes stærke Panser- og Undervandsbeskyttelse, medens mange nybyggede Hangarskibe kun har en let Splinterbeskyttelse som f. Eks. de amerikanske „Ranger“, „Yorktown“, „Enterprise“ og „Wasp“. Derimod har de nyeste engelske baade en god Panser- og Undervandsbeskyttelse.

Det er en Grundsætning for ethvert Hangarskib at undgaa Kamp, da det med sine mange Installationer er meget saarbart. Derfor har man opgivet en kraftigere Artilleribestykning. Derimod er Udrustningen med svært, middelsvært og let Antiluftskytts saavel som med Antiluftmaskingeværer meget stærk til Forsvar mod Luftangreb.

I Modsætning til Hangarskibene medfører Moder-

skibene kun Hydroplaner, som under Fart eller Stilleliggen startes fra Katapult og kun kan tages ombord med Kran eller Ladebom, naar Skibet ligger stille, og Hydroplanet er gaaet ned paa Havet. Undertiden bruges ogsaa Landingssejl for at lette Ombordtagningen, som i dette Tilfælde ogsaa kan ske, medens Skibet gaar med langsom Fart. De fleste Moderskibe medfører 20 til 25 Hydroplaner. Moderskibenes Hovedopgave er at transportere Hydroplanerne over lange Strækninger til de Steder, hvor de skal sættes ind i Kamp. Paa Grund af den langsomme Start og Landing af Hydroplaner bliver der dog ikke Tale om direkte Deltagelse i Kamphandlinger med Moderskibene, de tjener til at afkorte saavel Starten som Afløbet og der behøves derfor ikke saa stor Fart som for Hangarskibenes Vedkommende. Den ligger i moderne Moderskibe mellem 12 og 21 kn.

En „Flyvedækskrydser“ har man tænkt paa, men endnu ikke bygget. Det drejer sig om en Mellemtung mellen en almindelig Krydser og et Hangarskib, som skulde forene Krydserens artilleristiske Styrke med Hangarskibets Fordele. Den praktiske Løsning frembyder imidlertid saa mange Vanskeligheder, at man næppe kan regne med Bygningen af et saadant Skib i en nær Fremtid.

Ved en Flyvemaskinekrydser forstaaer man derimod en normal Krydser, som har et uforholdsmæssigt stort Antal Flyvemaskiner om Bord. Det drejer sig her om en Kompromisløsning, da det store Antal Flyvemaskiner kun kan medføres paa Bekostning af Kampværdien. Hidtil er der kun bygget et af denne Slags Skibe, nemlig det svenske „Gotland“. Det er en Krydser paa 4700 ts med en Bevæbning paa 6 Stk. 15,2 cm Kanoner, 4 Stk. 75 mm Antiluftkanoner, 4 lette Antiluftkanoner paa 25 mm, 4 Maskingeværer og 6 Torpedorør. Det medfører 11 Hydroplaner, som startes fra Katapult. Foruden Kran til Ombordtagning haves ogsaa Landingssejl.

I de forholdsvis smalle Farvande som Nordsøen, Middelhavet og Østersøen har Hangarskibene ikke saa stor Betydning som paa de store Have som f. Eks. Stillehavet, hvor deres Værdi allerede har vist sig med stor Tydelighed.

Sømandsforeningen af 1856

har udsendt sin Beretning for 1941, det 86. Aar



Interior fra en Sømandsbolig.

Virksomheden er indenfor Foreningen forløbet jævnt og roligt. Der er modtaget et langt større Antal Henvendelser om Hjælp end sædvanligt. Takket være de i Aarets Løb modtagne Gaver og Tilskud har det været muligt at udbetale de for Aaret fastsatte Ydelser.

Af ordentlige Medlemmer findes der 493, Medlemmer af Enkekassen 99, Modtagere af Aldershjælp 108 og Modtagere af Enkehjælp 62. Der er ialt i Understøttelser udbetalt 39.756 Kr.

Af overordentlige Medlemmer (d. v. s. bidragydende) findes 402. Bestyrelsen retter en indtrængende Henvendelse til alle gode Mænd og Kvinder om at indmelde sig som overordentlige Medlemmer i Sømandsforeningen for derved at støtte den omfattende Virksomhed til Gavn for Søens Folk og deres Efterlædte.

I Prinsesse Maries Hjem findes 99 Friboliger.

hvor der ved Aarets Udgang boede 167 Beboere. I Sømandshjemmet Sct. Annæ Plads 18 findes 11 Friboliger med ialt 18 Beboere. To Etager i Ejendommen er udlejet til Sømandsmissionen i København, som der driver et Sømandsmissionshotel samtidig med at det udfører den daglige Drift af Frokoststuen og Styrmandshjemmet.

Hjemmet for Styrmandselever har været fuldt besat hele Aaret og har nu Plads til 23 Navigationselever, som for 60 Kr. om Maanedn faar møbleret Værelse med Lys, Varme og Rengøring samt fuld Kost.

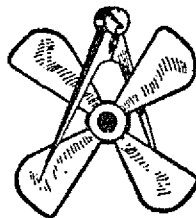
Aarsberetningen slutter med en Tak til alle, der ved deres Støtte har virket til Foreningens gode Trivsel.

Foreningens Præsident er Kontreadmiral H. K. H. Prins Axel og Formand Kontreadmiral C. G. Bastrup.

Regnskabet balancerer med 57.541 Kr. Obligationsbeholdningen er efter paalydende Værdi 373.200 Kr., og Sparekasse- og Kontantbeholdningen 21.159 Kr.

Fonden for Opførelse af Sømandsboliger ejede foruden de to Ejendomme Obligationer til den paalydende Værdi af 237.400 Kr. foruden 5085 Kr. Regnskabet balancerer med 66.898 Kr.

Desuden bestyrer Foreningen Legatkapitaler paa 612.800 Kr. i paalydende Obligationsværdi foruden 15.804 Kr. I Overformynderiet henstaar i Obligationer 71.300 Kr., hvis Renter vil tilfalde Foreningen efter de nulevende Rentenyderes Død.



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)

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



Det svenske Lodsvæsen under Krigen

Det svenske Lodsvæsen har faaet sit Arbejde betydelig forøget under Krigen. Tidligere var, som der meddeles af Ledelsen, Antallet af Lodsninger temmelig konstant svingende mellem 40.000 og 50.000 om Aaret. I Løbet af 1939 og 40 steg Tallet til 65.000 om Aaret. Det store Antal Lodsninger skyldes den Omlægning af Sejlruterne, som Krigen har foraarsaget. Inden for den svenske Tremilegrænse har nye Ruter maattet afmærkes for den svenske Skibsfart. Da de nye Ruter i mange Tilfælde gaar gennem klippefulde Skærgaardsfarvande og derfor er farligere end de almindelige, saa maa Skibene i langt højere Grad end under normale Forhold tage Lods. Trods den store Travlhed var man dog i Stand til at betjene Skibsfarten uden alvorlige Uheld. I Aarene 1931—40 beløb Antallet af Sammenstød og Grundstødninger i de svenske Farvande sig gennemsnitlig til eet Uheld pr. 1000 Lodsninger. I det samme Tidsrum var der kun et Tilfælde af 30.000 Lodsninger, hvor Lodsens blev dømt for at have foraarsaget Uheldet.

Det svenske Fyrsvæsen er ogsaa underlagt Lodsvæsenet. Det omfatter ca. 750 Fyr, heriblandt 70 Fyr-

taarne, 19 Fyrskibe og 600 ubevogtede Fyr foruden et stort Antal Lysbøjer. Desuden findes der over 1000, hovedsagelig mindre, Fyr, som ikke har stadig Vagt, og som ikke er underlagt Lodsvæsenet. Manglen paa flydende Brændstoffer har forvoldt store Bekymringer. Man har for at spare herpaa elektrificeret en Del af dem. Siden Sommeren 1939 er der oprettet ikke mindre end 120 Fyr ved de svenske Kyster, hovedsagelig ved Aalandshavet, Kalmarsund og visse Dele af Vestkysten. Særlig bemærkelsesværdige heraf er de fem store Fyr, som er bygget paa dybt Vand i Kalmarsund. De hviler paa Betonfundamenter, som er sænket ned paa 8,5 m Vanddybde. De to største har en Grundflade paa 200 m² og en Vægt paa 2500 Tons. I de sidste to Aars strenge Isvintre har disse Fyr vist sig at være meget formaalstjenlige og har modstaaet selv de sværeste Iskruninger. Man har derfor overvejet Mulighederne for i Fremtiden at erstatte nogle af Fyrskibene med faste Fyr af denne Slags. Sverige har ogsaa nogle Radiobøjer. De første blev oprettet i Aaret 1926. Nu findes der 18, 11 paa Land og 7 paa Fyrskibe.

Danmarks Skibsliste 1942

udgivet af Ministeriet for Handel, Industri og Søfart, er udkommet, Pris 7 Kr. (208 Sider).

Udstyret er det sædvanlige, men der er en enkelt Nyhed, nemlig Fortegnelse over registrerede Skorstensmærker og Kontorflag. Der er efter Loven af 26. August 1941 foretaget 105 Indregistreringer, hvoraf dog en Del er identiske, idet et og samme Rederi ofte administrerer flere Selskaber.

Der er i Aarets Løb ved Forlis udgaaet 30 Dampskibe med 50.882 B. R. T. og 21 Motorskibe paa 36.947 B. R. T. Den samlede Afgang er paa 67 Skibe med 90.382 B. R. T., medens Tilgangen er 55 Skibe med

12.340 B. R. T. Tilbagegangen andrager saaledes i Antal 12 Skibe og i Tonnage 78.042 B. R. T.

Der er bygget en Damper i Aarets Løb paa 3540 B. R. T. til det nye Rederi Aalborg Værft A/S, og 38 Motorskibe paa ialt 5318 B. R. T. Det største af dem er „Kronprins Frederik“ paa 3895 B. R. T., bygget af Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri til Det forenede Dampskibs Selskab.

Danmarks Handelsflaade bestaar af ialt 392 Dampskibe paa 455.092 B. R. T., 1581 Motorskibe paa 626.485 B. R. T. og 13 Sejlskibe paa 944 B. R. T. eller ialt 1986 Skibe paa 1.082.521 B. R. T. Heraf er dog 1358 Skibe paa 65.544 B. R. T. under 100 B. R. T.

Motorskibet „Trelholm“, 42 B. R. T., bygget 1776 i Troense, og Jagten „Anna“, 20 B. R. T., bygget 1794 i Marstal, staar stadig i Skibslisten.

Hvis man skulde ønske noget, saa vilde det være i næste Udgave at faa Tegninger af Skorstensmærkerne og Kontorflagene. Beskrivelserne er ikke alle lige let læselige for den, der ikke i Forvejen har noget Kendskab dertil. Man slap saa for at faa sin Børnelærdom spoleret ved at læse om „ligesidede“ Firkanter.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM 

AKTIESELSKAB

Managers: Grundlagt 1889

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Indsamling til Fordel for et nyt Sømandshjem i Hvide Sande

For 10 Aar siden — i Maj Maaned 1932 — indviedes der et Sømandshjem, opført af Træ, i Fiskerlejet Hvide Sande. Det var efter Forholdene et udmærket Sømandshjem af passende Format, men i Løbet af 5 Aar maatte man gaa i Gang med en Udvidelse af Hjemmet for at skaffe Plads til de unge Fiskere, der kom til Byen.

Udviklingen i Hvide Sande Havn har imidlertid vist sig at være større, end nogen havde turdet vente, og i de sidste Par Aar har Sømandshjemmet ikke kunnet huse alle de mange, der ikke mindst Foraar og Efteraar har brugt Havnen som Basis for Fiskeri i Nordsøen. Det er Sømandshjemmets Opgave at være Samlingssted for Havnens Fiskere og Søfolk, og i 1941 var Hjemmet besøgt af 38.405 Gæster. Arbejdet for at skaffe Søens Folk et hyggeligt Tilholdssted, naar de er i Havn, er i denne farefulde og haarde Tid mere paakrævet end nogensinde, og da Sømandshjemmet er det eneste offentlige Lokale paa Hvide Sande Havn, mener Bestyrelsen ikke at kunne forsvare ikke at tage Opgaven op med at skaffe tidssvarende Lokaler.

Sømandshjemmet ledes paa den evangelisk lutheriske Folkekirkes Grund og staar i Tilslutning til Landsorganisationen „Indenlandsk Sømandsmission“. Foruden Sømandshjemsvirksomhed søger man at varetage den kristelige og sociale Side af Arbejdet ved Møder, Andagter og Foredragsarbejde.

I Sommeren 1941 vedtog Bestyrelsen i Samraad med „Indenlandsk Sømandsmission“ at ansøge Justitsministeriet om Tilladelse til at lade afholde en Indsamling i Ringkøbing Amt og Esbjerg By, og dette Andragende er nu blevet imødekommet, saaledes at Indsamlingen vil finde Sted i Dagene 21.—22.—23. Maj 1942.

Da Fiskerbefolkningen paa Holmsland Klit, der kun udgør ca. 475 Familier, ikke selv kan magte Opgaven, mener man, at man med god Begrundelse kan henvende sig til Sømandsmissionens Venner Landet over om at give en økonomisk Hjælp.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

53 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

Søværnet

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), Mine, Radio, Intendantur (herunder Kontor), Artillerimekaniker, Skibbygger, Sanitets, Proviant (Kokke og Hovmester), Fyrbøder), i mindst 2 Aar og 3 Maaneder.

Værnepligten aftjenes 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-, Skibbygger-, Proviant- og Fyrbøder-Elever) desuden 1,50 Kr. daglig i Specialistillæg.

Efter Udløbet af 2 Aar og 3 Maaneder kan Eleverne antages som Mather, der har fri Sygepleje og Mundering samt 6,50—9,50 Kr. daglig foruden Tillæg under Udkommando og f. T. Dyrtidstillæg. Desuden ydes der i Specialistillæg 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., Tlf. Central 16155, Lokal 5. Kl. 9—15.

Ansøgningsfristen udløber den 6. Maj d. A.

Søfartsklubben

har udsendt Beretning og Regnskab for 1941.

Søfartsklubben blev stiftet den 10. Januar 1940 af en Kreds af Søfartsinteresserede for at skabe et neutralt og uafhængigt Opholdssted, hvor alle nordiske Søfarende, som ikke har deres Hjem her i Byen, kan tilbringe Tiden, naar de har Landlov fra Skibene eller søger Hyre.

Klubben er en selvejende Institution og har Lokaler i Peder Skramsgade 23, København K., Telefon Palæ 8341. Der er en Læse- og Skrivestue, en Radio- og „Hygge“stue samt et Billardværelse.

Klubben har i 1941 været besøgt af ca. 17.200 Søfarende. De fleste har været danske Søfolk, men der



Radio- og Hyggestuen i Søfartsklubben.

har ogsaa været en Del fra de andre nordiske Lande.

Søfartsklubben opretholdes udelukkende ved private Tilskud og har ingen faste Indtægter. I 1941 blev der modtaget Bidrag paa ialt Kr. 15.100,— samt i Anledning af 2 Rederi-Jubilæer Kr. 1.500,—. Bidragene fordeler sig med Kr. 8.950,— fra Rederne, Kr. 400,— fra Officers- og Mandskabsorganisationerne, Kr. 1.400,— fra Skibsværfter, Kr. 2.000,— fra Legater, Kr. 850,— fra Forsikringsselskaber og Kr. 1.500,— fra andre Erhvervsvirksomheder og Private.

Klubben vil være meget glad for ogsaa i Aar at modtage Bidrag fra Bidragyderne og andre, saaledes at Driften kan sikres, da Driftsomkostningerne, der sidste Aar androg Kr. 12.320,90, vil øges nu paa Grund af Prissigninger m. m.

Udover kontante Bidrag har Klubben modtaget en Række Gaver i Form af Naturalier og Friabonnumenter paa forskellige Dag og Ugeblade.

Bestyrelsen bringer en hjertelig Tak til alle Bidragydere for Gaverne og for hvad man dermed har gjort for at mildne Kaarene for de danske Søfarende, som under de nuværende Forhold har særlig vanskelige Kaar at arbejde under.

De i 1940 paabegyndte Underholdningsaftener hver 2. og 4. Torsdag i Maaneden fortsattes i 1941 til Udgangen af Marts Maaned. I Oktober genoptoges Underholdningerne, der atter i Aar vil blive bekostet af Rederiforeningen, hvis Repræsentant ved Planlæggesen er Underdirektør H. Garde fra D. F. D. S.

Programmet er ligesom forrige Aar fastsat til Foredrag, Oplæsning eller Filmfremvisning med Fællessang under Ledelse af Kommunalærer Frits Rudloff, samt Kaffeboard.

Klubbens Bestyrelse bestaar af: Skibsreder Knud Lauritzen (Formand), Kontorchef i Ministeriet for Handel, Industri og Søfart Ove Nielsen, Skibsreder E. Hahn-Petersen og Havnedirektør W. Laub.

Den daglige Ledelse af Klubben varetages af Hovmester P. Petersen.

At Klubben udfylder et stort Savn er udenfor al Tvivl. Det viser tydeligt det store Antal Besøgende. Et Par Breve, som er aftrykt i Beretningen, viser ogsaa tydeligt Gæsternes store Tilfredshed. Vi vil haabe, at Bidragene vil flyde saa rigeligt, at Virksomheden kan fortsættes i samme Udstrækning som hidtil.



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

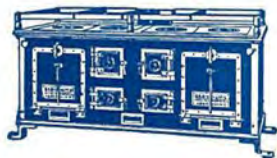
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39. Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

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



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«

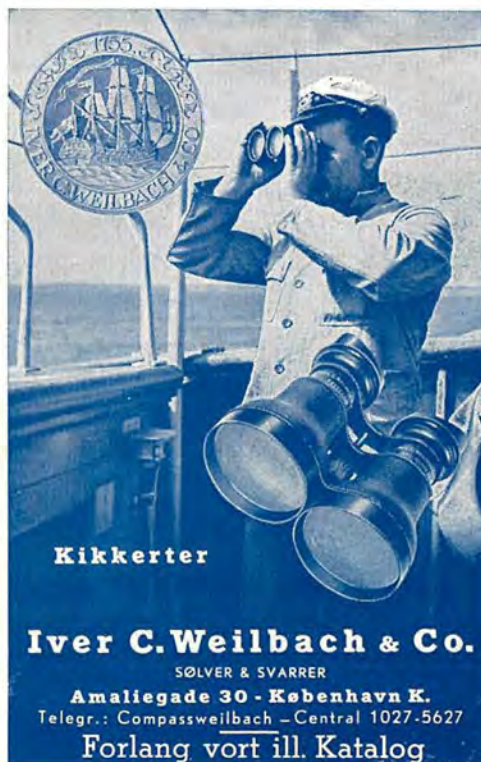


KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

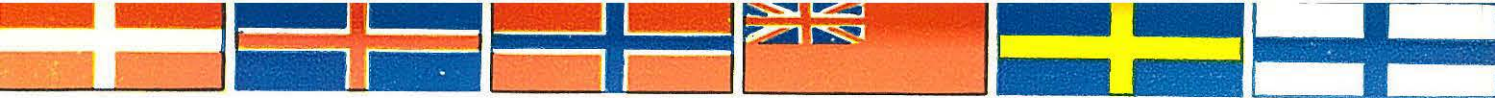
Amaliegade 30 - København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627
Forlang vort ill. Katalog

REJS MED DFDS



A/S L. IHRICH'S BOGTR.

W44 -
Poster

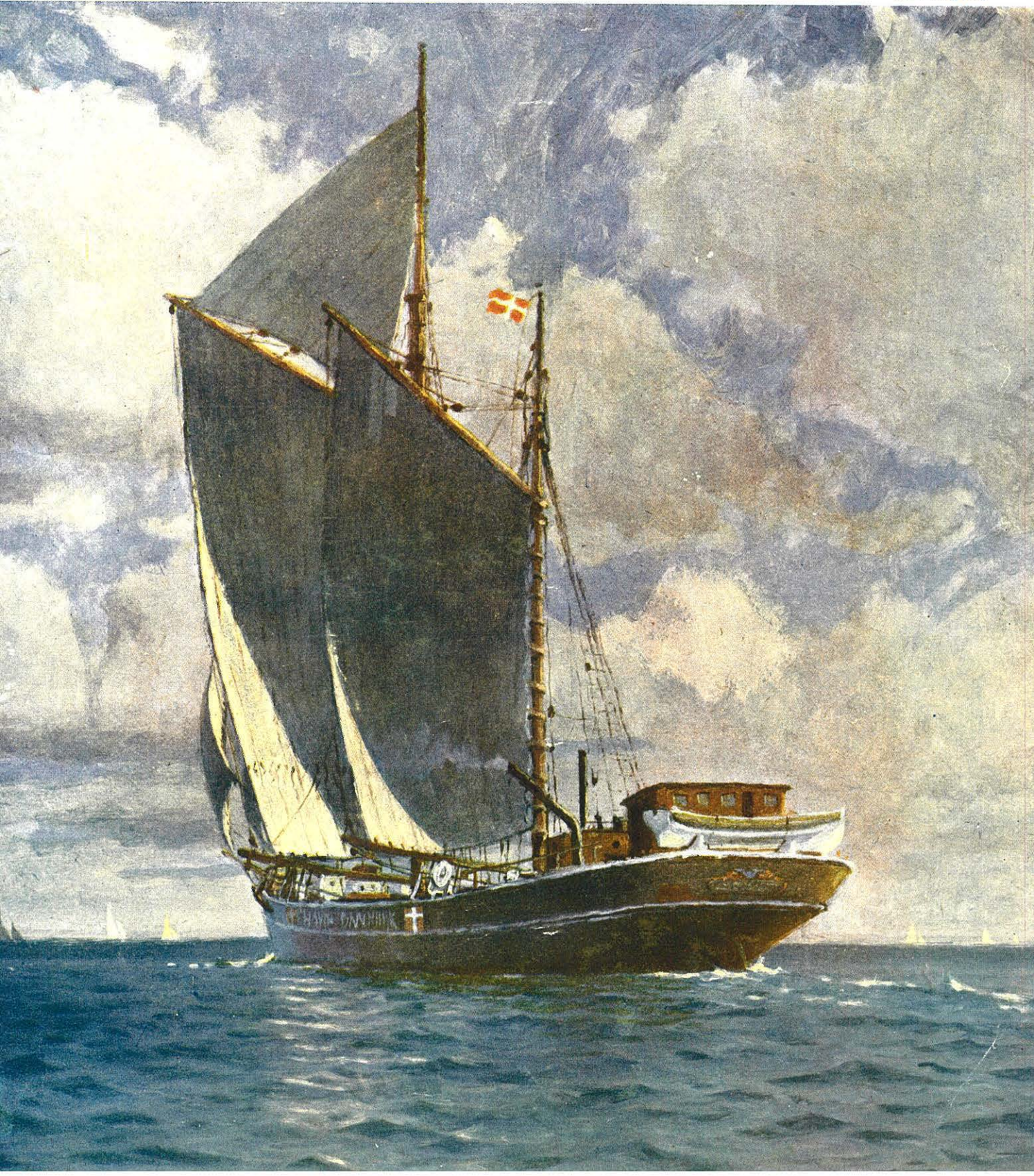


VIKINGEN

75 Øre
1. Juni

M/S „HAVET“ AF SVENDBORG
Maleri af V. Qvistorff

1942 - Nr. 6
19. Aargang





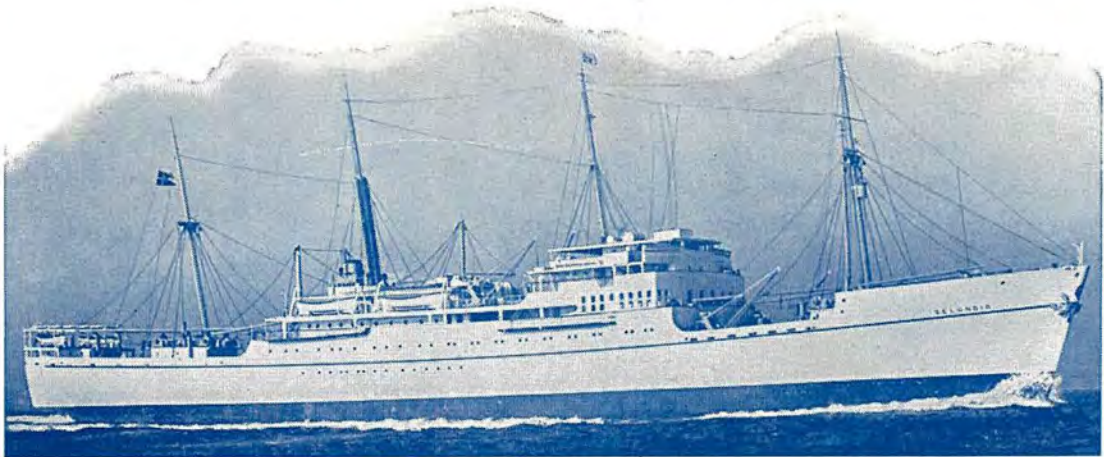
AKTIESELSKABET

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
Rangoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei

„Hans Egede” gik ned!

Saa ramte Skæbnens tunge Haand
Sigen vort gamle Land,
og haardt var Slaget, ondt det sved:
„Hans Egede” er gaaet ned,
forlist med alle Mand!

Blev Du i ærlig Sømandskamp
mod Havet slaaet ud?
Var det en Mine, lumsk og sort,
der gjorde, at Du sprængtes bort
paa ukendt Fjendes Bud?

Og Døden tog sin tavse Høst
blandt Havets Helteflokk.
Dog svigter Danmarks Søfolk ej,
til Pligtens Bud paa Havets Vej
der møder altid nok!

Det stolte Grønlandsskib gik ned,
Mænd satte Livet til.
Nu hviler de i Havets Favn,
trygt i de sunkne Skibes Havn ~ ~ ~
med Ære vi dem mindes vill!

Gustav Kragh.

Föreningen Sveriges Sjöfartsmuseum: Aarbog 1941

Atter foreligger denne Forenings statelige Aarbog for 1941, redigeret af Museumsintendant Gerhard Albe, en Bog man med Glæde tager i Haanden, og hvis Indhold det er en Fornøjelse at stifte Bekendtskab med, alt i alt en Bog, Foreningen har Ære af at give sine Medlemmer og et Eksempel til Efterfølgelse af andre lignende Institutioner, om hvorledes en Aarbog skal være med lødigt Indhold og glimrende Illustrationer.

Aarbogen indeholder foruden Aarsberetning, Regnskab og Medlemsfortegnelse tre Afhandlinger, der hver for sig er ypperlige. Den første Afhandling, skrevet af Sune Lindqvist, med Titlen „Fartygsbilder från Gotlands Forntid“, giver en Udredning af Fartøjstyperne, som de har udviklet sig i Tiden fra ca. Aar 400 til Aar 1000 efter Kr., og tillige viser de os, at Gotland har været et Midtpunkt for Handelssamkvemmet paa Østersøen og har været beboet af en levende og kraftig Befolkning, der har rejst disse Stene som Minde over udførte Handels- og Krigstog.

Den anden Afhandling, der er skrevet af Kaptajn Carl V. Sølvér og har Titlen „Leidarstein“, Vikingernes Kompas, giver en Udredning af Vikingernes Navigering paa deres Farter til Island og Grønland, til Færøerne og England og videre ned til Middelhavet. Denne Afhandling er i Aarbogen ogsaa paa Dansk, en Ære, der herved vises det danske Samarbejde, som Svenskerne ved enhver Lejlighed gaar ind for. Afhandlingen er meget interessant, og Konklusionen af den er vidtrækkende og vil vel nok medføre nogen Diskussion, men man maa haabe, at den vil blive bragt i sin Helhed af „Vikingen“ for derigennem at faa den Udbredelse, den fortjener, og komme ud til det Publikum, den vil interessere.

Den tredie Afhandling er skrevet af Intendant Gerhard Albe og giver en historisk Oversigt over Modelbygning gennem Tiderne, omhandlende saavel Kirkeskibe, Modeller udført af Søfolk og Fantasimo-

deller, hvormed menes Modeller udført af Folk med meget lidt Kendskab til Skibe, og hvor Modellerne derfor bliver mere eller mindre fantastiske. Endvidere Konstruktionsmodeller, som de udførtes paa Værfterne, især i ældre Tider til Planlæggelse af nye Skibe, saavel til Orlogsflaaden som til Handelsflaaden, og hvor vi her i Danmark, i den historiske Modelsamling paa Holmen (for Tiden anbragt paa Frederiksborg Slot) ejer en Samling, der er enestaaende i sin Slags.

Modeller til Tankforsøg for at faa fastslaaet, om et Fartøj bygget efter en saadan Model vil svare til sit Formaal. Modeller fremstillet fabriksmæssigt og brugt som Reklame og Modeller lavet som Fritidsarbejde og endelig Museumsmodeller.

I Intendant Albes Afhandling, der er udstyret med et Væld af Billeder visende de forskellige Modeltyper, der omtales i denne, lægger man blandt andet Mærke til en Serie Modeller af Tankskibet „Sveadrott“, en Serie, der omfatter Modeller, der viser „Kødens Strækning“, „Indbygning af Tankene“, „Fartøjet spantrestet og de første Pladerange anbragt“, „Fartøjet færdig til Afløbning“ og „Fartøjet helt færdigt“. Denne Serie Modeller viser, at Ledelsen af Sjöfartsmuseet har Forstaaelsen af, at en saadan Samling har Betydning til at anskueliggøre overfor det almindelige Publikum, hvorledes et Fartøj bliver til og derved vække Interesse for Søfarten.

Denne Afhandling skrevet af en Mand, der kan sin Metier, er saa god og oplysende, at man kunde ønske, at den blev bragt i sin Helhed, saaledes at den kunde blive bragt til Publikums Kendskab, et Haab, som muligvis „Vikingen“ kan opfylde ved at faa Lov til at gengive den i sin Helhed.

Til Slut vil man blot sige, at man kunde ønske, at denne Bog var udsendt af vort Søfartsmuseum.

O. Benzon.

Børge Mikkelsen:

Jørgen Havbo gaar til Søs *Jørgen Havbo paa Farten*

Aschehougs Forlag

2 virkelig gode Drengébøger er kommet paa Markedet og vil sikkert hurtigt faa en rivende Afsætning.

Her er noget for en rask ung Mand at læse om, fortalt saa jævnt og ligefremt, som var det dagligdags Begivenheder og ikke de spændende Oplevelser, det i Virkeligheden er.

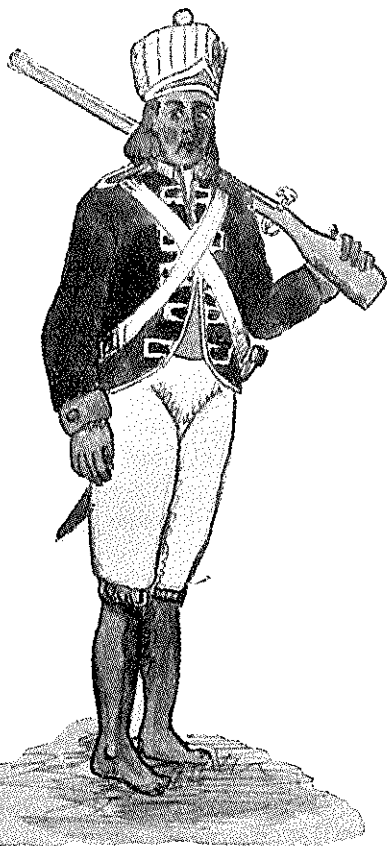
Børge Mikkelsen har af en ung Forfatter at være en særdeles naturlig Replik, og vi spaar hans Ungdomsbøger stor Succes.

Særlig i Betragtning af, at han har underbygget alle sine søtekniske Udtalelser med Oplysninger, og hvert Skib, han omtaler, er illustreret med meget udførlig Forklaring.

Enhver ung Mand, der gerne vil til Søs, kan slet ikke komme udenom disse Bøger, og de vil give mangan en ung Mand Blod paa Tanden for rigtig at komme ud at opleve noget.

Referenten.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.



Da

Trankebar blev belejret

Af Kay Larsen

(Fortsat fra forrige Nummer).

Den 29. Juni om Natten var den tanjauriske General efter Ordre fra Rahjaen brudt op fra Trikulur og marscheret i Ilmarsch mod Anandamangalam med 2000 mohrske (muhammedanske) Ryttere og 2000 godt bevæbnede Foldfolk. De gode Skanser og Kanonerne dér havde dog skræmmet Generalen, og han gav Ordre til videre Fremrykning med Hovedstyrken, mens et mindre Korps blev ved Anandamangalam for at beskæftige Kaptajn Strøbels Styrke.

I Hvilehuset i Tillali blev der snart Røre, da Fjenden rykkede frem, og Moradorerne begyndte at strømme ind mod Trankebar. Hvilehuset laa ved Sammenløbet af 4 Gader, næsten midt i Byen med god Udsigt til alle Sider, — men Kapt. Hesselberg havde dog stillet den unge Fændrik med 8 Kompagnisoldater paa den høje Dæmning, der førte i Retning af Trikulur.

Da Fjenden blev set ved det første Skær af den gryende Dag, blev Posten trukket ind, og Kommandoet opstilledes paa Gaden, klar til Kamp. Det tanjauriske Infanteri gik straks løs paa Byen, men blev modtaget af et Par Salver, der gjorde stor Virkning i Fjendens kompakte Masse. Tanjaurerne trak sig tilbage og slæbte de Saarede og Døde med sig, men udenfor Byen deltes de i fire Afdelinger og rykkede straks efter fra alle Sider frem paany mod den lille danske Flok. Hesselberg havde imens trukket Kommandoet sammen ved Hvilehuset, men da havde de fleste af Guvernørens Talliarer allerede taget Flugten og skjult sig i de nærmest liggende Huse.

Danskerne fik Tid til endnu 2 Salver, der dog ikke standsede Fremrykningen, og da det nu gjaldt om at faa noget mere Læ for den lille Flok, besluttede Kaptajnen at søge Tilflugt til Tillalis berømte store Pagode, hvis solide Gaardmure formentlig kunde yde nogen Beskyttelse. Han beordrede Soldaterne i Løb derhen, men standsede undervejs og lod affyre endnu en

Salve mod Tanjaurerne, der af fuld Kraft fulgte efter. Paa Vejen faldt de første af de danske Soldater. Ankommet til Pagoden fordelte Kaptajnen Soldaterne ved Murene, hvorfra der saa stadig blev skudt paa Fjenden. Her sluttede Tillalis Maniagar (Foged) sig til de Danske med de mest behjertede af sine Talliarer. Der blev et lille Pusterum, men kort efter begyndte Angrebet igen med fornyet Kraft. Kækkest var en af Perumals Befalingsmænd, Luckalinga, (en Røver af Profession) og hans Talliarer, og det holdt haardt at stænge Fjenden ude fra Pagodens Omraade. Gaardmurene havde et meget stort Omfang, og den danske Besætning forslog kun lidt. Gang paa Gang kravlede tanjauriske Soldater over, men de Danske kæmpede som Bersærker. Adskillige af de „sorte Djævlé“ blev revet ned paa den indre Side og dræbt, og saa snart der var Pusterum, flintrede Skuddene ud over Murkanten.

Krudtrøgen dækkede Angriberne. Længe kunde det ikke blive saaledes ved. Besætningen udtyndedes hurtigt; i Løbet af et Kvarterstid faldt begge de to Underofficerer og over Halvdelen af Mandskabet. Da saa Kapt. Hesselberg indsaa, at de faa tilbageblevne ikke vilde kunne holde Pladsen, bad han Maniagaren raabe til Fjenden, at han vilde overgive sig. Maniagaren vægrede sig imidlertid ved at gøre sig for synlig. Fjendens Kugler plaskede nu som en Regn mod Muren eller peb og susede hen over Forsvarerne. Saa traadte Kaptajnen selv frem og „vinkede“ til Fjenden, men i samme Nu ramtes han i Brystet og styrtede død om i Pagodegaarden, og da Tanjaurerne saa ham falde, sprang de med vilde Hyl frem fra alle Sider. Krumsabler, Bajonetter og Dolke glimrede i Solen. Paa et Øjeblik var en overvældende Mængde over Muren, — og det kom til en frygtelig Massakre. Der blev ikke givet Pardon; de Danske værgede for sig med Kolber og Næver, til de segnede. Selv Maniagaren og hans Folk sloges bravt, og mangen Tanjaurer maatte dele Skæbne med Forsvarerne. „Massakren“ hørte ikke op, før hver eneste Forsvarer var strakt til Jorden.

Ramalinga gav sig ikke Tid til at hvile paa sine

Laurbær; saasnart Kampen var endt, lod han sætte Ild paa Byen, og straks efter trak han sig med Infanteriet tilbage i Sikkerhed til Trikulur. En Del af Rytteriet sendtes dog en Afstikker ind mod Trankebar, og den Styrke, der omringede Amandamangalam, forstærkedes, saa at den kunde gøre Front til begge Sider, hvis der skulde blive gjort Udfald fra Trankebar.

Tanjaurne fandt 5 af de blodige, svedige og krudtsværtede danske Soldater, der endnu var lidt Liv i, og tog dem med til Trikulur. Men da Fjenden var ude af Tillali — uden at efterlade nogen Post — blev der Liv i endnu nogle af de „Døde“ ved Pagoden. Mens Tillalifolkene gav sig til at slukke Ilden, som begyndte at brede sig, dukkede en rødkjolede Soldat frem fra Pagodens Allerhelligste, hvor han ganske stille var tyet hen, da Sceneriet blev ham for broget. Denne *Knægt*, den eneste Dansker, der slap usaaet fra „Aktionen“, gik en Runde gennem Gaarden for at se til de døde Kammerater — og han fandt Liv i fire af dem. De var ganske vist haardt saarede alle, men dog ved fuld Bevidsthed; de havde haft den Aandsnærværelse at anstille sig som døde, da Ligene plyndredes, — ellers havde de sikkert faaet deres Bekomst. Ved Hjælp af nogle Tillalimænd bragte Soldaten hedad Middag disse fire i nogenlunde Behold til Trankebar. Der indtraf ogsaa Guvernørpionererne. Kun 2 af dem var saarede og næsten alle havde ikke alene salveret sig selv, men ogsaa deres Gevær og „Monsur“. Det var vel nok Soldater!

Tabene var ellers anselige nok! 1 Kaptajn, 2 Underofficerer og 14 Mand „kgl.“ Soldater var faldne, 4 haardtsaarede og 5 fangne (af disse døde 1 af sine Saar); desuden faldt 1 Fændrik og 8 Kompagnisoldater og ca. 15 af Maniagarens Folk, og Maniagaren selv og en halv Snes af hans Talliarer saarede haardt. Endeligt fik nogle Tillali-Borgere og 2 Guvernørpionerere varige Mærker af Kampen.

Guvernementet (eller det „sekrete“ Raad“, som det endnu kaldtes) holdt Konseil hele Dagen. Ved Middagstid blev Regimentskvartermester Joh. Hauch søværts sendt afsted til Pondicherry for at anmode det franske Guvernement der om militær Hjælp. Om Aftenen, da en Spion meldte, at Kommandoet i Amandamangalam blev foruroliget af Fjenden, sendtes yderligere Sekretraad Ziegenbalg i en hurtigt sejlende Selling (indisk Fartøj) til den franske Koloni for at fremskynde Hjælpen. Der var kommet Beklemthed til Staden. To Officerer og fyrretyve Mand var gjort ukampdygtige, og man vilde vise Tanjaurs Rahja, at Europæerne stod i Forbund med hinanden, naar det gjaldt at holde de „Sorte“ Stangen.

Guvernør Krog var blevet betænkelig ved Situationen. Han havde hidtil været en stor „Politikus og Conguerant“, men Massakren i Tillali havde taget Pippet fra ham, og han havde nu en armeret Selling liggende parat i Flodmundingen for at kunne salvere sig selv og sine Penge i den, hvis Byen blev stormet.

Rygtet gik, at der i Trikulur blev lavet 1500 Storm-

stiger og store Murbrækkere. Hele Natten gik saa med at fylde Sandsække og stable dem op ved Landporten. Indførte Hærførere brugte nemlig den Fremgangsmaade, naar en By skulde angribes, at jage Elefanter mod Portene for at sprænge dem. Denne Nat og de paafølgende Dage blev der desuden lagt en Mængde Sten og Bjælker op paa Muren, for at man under det forventede Angreb kunde vælte dem ned over Fjendens Stormstiger.

Den 1. Juli blev der omtrent hele Dagen skudt fra Landbastionerne paa Fjendens Ryttere, der nu strejfedes om indenfor Kanonerens Rækkevidde og plyndrede og røvede. Guvernementet begyndte at hverve Sipojer blandt Indbyggerne og Flygtningene i Byen, hvoraf mange tidligere havde tjent som Soldater; i Løbet af Ugen antoges og indekserceredes ca. 250 „Portugisere“ og Indere. De maatte eksercere nogle Timer om Dagen og deltage i Vagttjenesten hele Natten.

Henimod Aften rungede der Raab og Glædeshyl fra samtlige Landbastioner og Mure: Kapt. Strøbel marscherede strunk og stram med sit Korps ind i Trankebar med Piber og Trommer. Tanjaurne havde trods den 20-dobbelte Overmaget ikke vovet at give sig i Kast med ham for Alvor. Næppe var Porten blevet lukket efter Korpsets Indmarsch, før Fjenden myldrede frem, dog holdt i Afstand af Kanonerne. Om Natten gik alle Trankebars smaa Forstæder op i Luer; udefra satte Tanjaurne Ild paa, og paa Bysiden de Danske, for at de nærmeste Huse ikke under Angreb skulde give Dækning.

Fredag den 2. Juli var Maria Bebudelsesdag, men Gudstjenesten maatte mod Sædvane stryges. De mohrske Ryttere huserede i Poreiar, den største Landsby paa det danske Territorium, med Ild og Sværd. Premierløjtnant Gamst hersede med Kanonerne, og Artilleristerne muntrede sig ved Skiveskydning fra den befæstede Stilling. Endog fra Dansborg blev der skudt. Der var nu flere Tusinde Flygtninge i Trankebar, hvor ogsaa Sydnaiken havde søgt Tilflugt med sine Talliarer. Fra Bastionerne og Husenes Tage saa de stakels Moradorer deres Ejendomme derude paa Landet blive hærgede. Hvert Øjeblik blev der skudt fra Landsiden af Byen, og Borgerskabets Damer troede, at *nu* begyndte Stormen og Massakren, medens der i Virkeligheden kun blev skudt efter de omstreffende Rytterpatruljer. En god Trøst var det, at Regimentskvartermester Hauch vendte tilbage med Meddelelsen om, at der i Pondicherry blev indskibet et stort Hjelpekorps, som vilde kunne ventes til Trankebar inden 24 Timer.

Næste Søndag blev der atter afholdt Gudstjeneste i Zionskirken. Paa dette Tidspunkt var de fleste af Trankebars europæiske Kvinder i armerede Sellinger blevet sendt i Sikkerhed til den nærmeste franske Koloni, Karikal, 2 Mils Vej sydligere paa Kysten. Om Eftermiddagen gik Ljnt. Passow med en Snes Talliarer ud af Byen gennem den lille Lønport ved Siden af den stængede og tilstoppede Landport for at sløjfe fhv. Ekvipagemester Bonsachs Bungalow (Villa), der laa

saa tæt ved Murene, at den kunde være farlig under et Angreb. Han kom velbeholden tilbage efter veludført Hverv. I Skumringen blussede Ilden ude paa Landet værre end nogensinde, og saa kom der tilmed meget nedslaaende Nytt til den skræmte By:

Hjælpestyrken fra Pondicherry, 250 franske Soldater og 460 Sipojer, var ganske rigtigt afgaaet i to hurtigsejlende Skibe, men ved Fort David havde den engelske Admiral Watson, som laa dér med en stærk Flaade, nægtet Skibene Tilladelse til at passere, og de maatte vende tilbage til Pondicherry. Det var atter et Udslag af Englændernes Kolonialpolitik: At lade de konkurrerende europæiske Magter gaa i Hundene for selv at rage Kastanierne af Ilden, naar Tid og Lejlighed kom. Harmen og Indignationen over Englændernes Adfærd optog alles Sind, og Skuffelsen i Forening med Trætheden efter den hvileløse Uge gjorde Stemningen i Byen slemt trykket.

Endelig d. 16. Juli henad Aften skete der atter noget oplivende. Rapportbogen beretter saaledes: „Da glædede Gud os med Skibet „Kiøbenhavn“ kaldet, dets Ankomst her paa Rheden, hvilket saluterede 9 Skud og blev med liige besvaret“. Det var endelig en god Forstærkning, og om Natten Kl. 1 kom yderligere 150 Sipojer til Hjælp fra Karikal; dem havde Englænderne ikke haft Evne til at standse.

Den næste Dag forløb i Ro, og der kom ikke en eneste mohrsk Rytterpatrulje i Sigte. Rygtet gik, at hele den tanjaurske Hær havde retireret over Grænsen, og dette bekræftedes af nogle udsendte danske Patruljer. Da der heller ikke den næste Dag blev set noget til Fjenden, fjernedes Sandsækkene fra Storporten, og en Del af de kgl. Soldater, alle de franske og det ny

danske Sipojkompani, ialt ca. 450 Mand, marscherede ud og besatte Grænsen. D. 9. kom en fransk Kaptajn med 10 Underofficerer og 51 godt uddannede Sipojer fra den franske Koloni Portonove, og der blev da lagt Planer om Indfald paa tanjaursk Omraade. Landdistriktet var ødelagt, og man kunde kun vinde ved at søge „Revanche“.

Rajaen af Tanjaur blev paa dette Tidspunkt haardt presset af sin Lensherre Noboben af Arcate, der stod i venskabeligt Forhold til de Danske, og han sendte straks Fangerne fra Tillali tilbage. Rajaen sørgede for, at Perumal afleverede det stjaalne Kvæg. Guvernementet afsatte Perumal, og Rajaen billigede det. Rajaen beklagede sig over, at Danskerne havde bemægtiget sig Anandamangalam, og denne By gav det danske Guvernement gerne Afkald paa. Den var jo desuden nu besat af Ramalingas Ryttere.

Saasnart Fjenden var hinsides Grænsen, vendte Moradorerne tilbage til deres gamle Ejendomme og byggede Husene op paany. Fredens Gerning blev hurtigt taget op igen, og allerede før „Freds-Negotiationerne“ var bragt til Ende, dimitterede Guvernementet den franske Hjælpestyrke, og paa Maanedens sidste Dag afskedigedes Halvdelen af de sidst hvervede danske Sipojer; Resten, 120 Mand, beholdt Guvernementet som Grænsegendarmer.

Landdistriktet kom snart i god Kultur igen. Den lille Krig var som en af de Orkaner, der huserer paa Indiens Kyster. Hurtigt hvirvlede den op, og hurtigt stilnede den af. Det samme Skib, der bragte Rapporten om Krigstilstanden hjem, medførte beroligende Beretning om, at fredelig Tilstand atter var indtraadt.

Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole i Svendborg

Eksamen paa Rederiets Søfartsskole i Svendborg er nylig afsluttet. Bestyrer L. Rasmussen fra Svendborg Navigationsskole eksaminerede Eleverne i Engelsk, Søvejsregler, praktisk Sømandsarbejde, Tovværksarbejde, Knob, Roning og Vrikning, og desuden blev Eleverne prøvet i skriftlig Dansk, Regning og Navigation.

Eksamen sluttede med en Gymnastikopvisning, der overværedes af Skibsreder Knud Lauritzen; efter en Afslutningshøjtidelighed rejste Drengene hjem paa Paaskeferie. De fleste af dem skal fortsætte deres Uddannelse i Rederiets to Skoleskibe „Fanø“ og „Turø“, der lægger ud, saa snart Sejladsen i Østersøen kan genoptages.

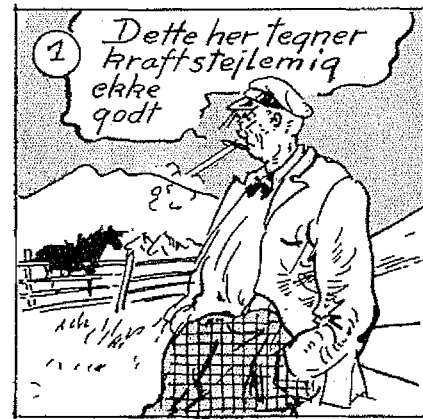
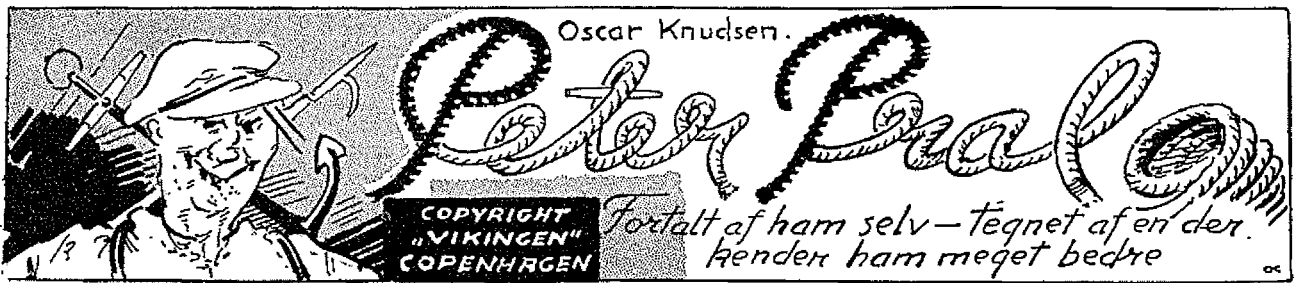
Et nyt Hold mødte paa Søfartsskolen den 7. April og er i fuldt Sving. Den 15. April flyttede alle Eleverne med deres Lærer til Ollerup Gymnastikhøjskole for at gennemgaa et 14 Dages Idræts- og Gymnastikkursus hos Niels Bukh. Derefter fortsættes den praktiske Sømandsuddannelse i Svendborg til den 20. Juni. Efter Kursusafslutningen hjælper Skolen Drengene til Hyre i Sejlskibene fra Svendborg og Marstal.

Den 29. Juni begynder endnu et Hold paa Søfartsskolen. Ansøgning om Optagelse paa dette Hold skal være indsendt til Rederiet J. Lauritzen, Hammereengsgade 1, København K., inden den 1. Juni. Der antages fortrinsvis Drengene, der afslutter deres Skolegang med Realeksamen i Juni Maaned i Aar. Ogsaa dette Hold skal 14 Dage paa Ollerup Gymnastikhøjskole, og Kursusafslutningen bliver omkring d. 15. Sept., efter hvilket Tidspunkt Eleverne kan søge Hyre.

Disse Sømandskursus paa Landjorden har vist sig at være til stor Gavn for Drengene, der ønsker at gaa til Søs for at arbejde sig frem til Skibsofficerer, hvorfor Rederiet J. Lauritzen muligvis ogsaa efter Krigens Afslutning vil fortsætte med at give vordende Navigatører et kort Kursus paa en Søfartsskole, før de tager til Søs med Skoleskibene.

Abonnement paa »Vikingen«

Vikings Læsere erindres om Bladets Abonnementpris: Kr. 2.00 pr. Kvartal — Abonnement kan tegnes paa Vikings Expedition, Gl. Mønt 39 og alle Posthuse



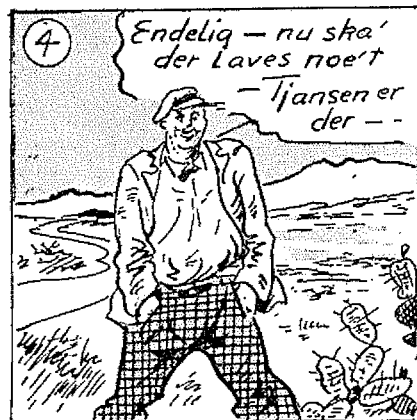
Jeg tror godt, at man kan sige, at jeg var jævnt skuffet. Hvor var de vilde Orgier i Præriesalonen. Hvor de skummende Cowboyheste, de knaldende Seksløbere og de dejlige Cowboygirls (Ko-drenge-piger). — — Man befandt sig som paa et middelstort Husmandsbrug derhjemme paa Fyen. (Ovenstaaende Uddrag af Dagbog for 1929.)



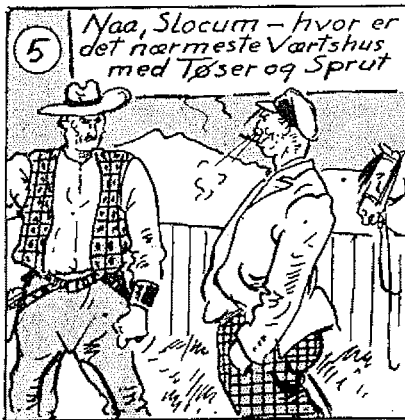
Jeg fortalte sidste Gang, at det dengang var sidste Gang, jeg saa min „Fader“, men her har indsejget sig en Fejl af rent konstruktiv Natur. Det er nemlig først paa dette Tidspunkt, at jeg tager Afsked med gamle Snork. Se ovenfor



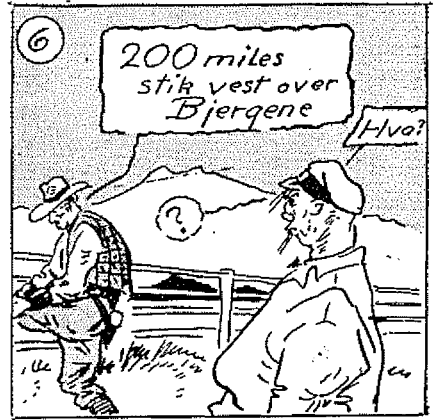
Som Følge deraf blev mit sidste Ord ikke, som meddelte i forrige Nummer af Bladet „be“, men som De ser det her „ja“. Jeg beder Læserne undskyldte, men jeg har jo ogsaa andet at tænke paa end dette her, maa De huske paa. Det er jo ikke saadan, at jeg ikke har andet i Hovedet. (Forls. Ann.).



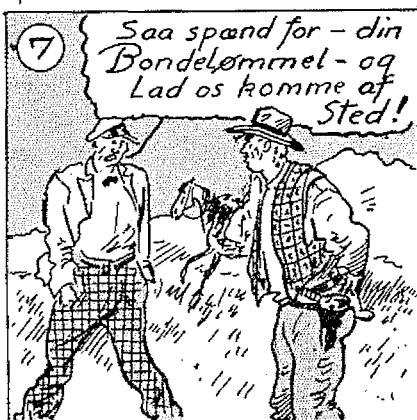
Saa maatte jeg altsaa i Gang. Først maatte Folkene drikkes under Bordet, saa at jeg kunde bemægtige mig en Hest og flygte til Baltimore, hvor S/S „Perseus“ laa for Anker



Men jeg greb Sagen forkert an. Jeg tog fejl af Mr. Slocum. Denne tvavs Mand var nu heller ikke nem at blive klog paa. Jeg tror, at jeg har at gøre med en jævn bramfri Prærierytter af Buffalo-billtypen, og saa er Fyren ikke andet end en Slags Statshusmand med Anlæg til Surhed og fine Fornemmelser.



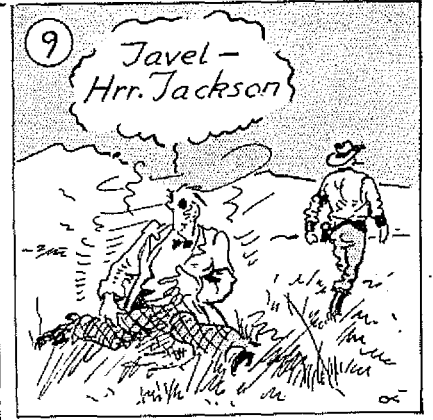
Jeg besluttede at tage Tyrøn (Slocum) ved Hornene. Trods alt var jeg dog stadig Snork junior, og Fyren der min underordnede. Og paa et høfligt Svar forlanger man et høfligt Spørgsmaal. Er det ikke saadan, man siger paa Dansk? — — jo, jo — jeg har ikke helt glemt den danske Tunge derude i det fremmede.



Saa tog jeg en mere bestemt Tone paa. Jeg kan godt blive grov i Målet, naar Mennesker selv anlægger den Samtaleform. Jeg ynder den ikke, men der er jo saa meget, man ikke ynder imellem Stunder. Nicht war? — —



..... Slocum yndede ikke min Tone. — —



Se ovenstaaende er historisk korrekt. — Jeg sagde virkelig „Jackson“ — jeg tror, det er det, Filologerne kalder for Ideassociation. Saa selv efter i Lexiconet og se, hvad det betyder.

Venligst P. P.

En Oplevelse

i

Berings-Havet

Ved Oscar Jensen

MAN har jo oplevet lidt af hvert i Ens lange Liv paa Søen. — Det kan ikke nægtes. — Sølivet har alle Dage været fuldt af Romantik og Oplevelser, selv om en Del af Romantikken vel nok nu er forsvundet sammen med Sejlskibene. — Ak ja saamænd — Sejlskibene. — Naar man tænker tilbage til den Tid, da man var ung og kun sjældent saa anden Røg paa Verdenshavene end den, der kom fra vore egne Piber og Kokkens Kabys, saa dukker der jo af og til Minder frem i Ens Hukommelse — Minder, som man i de unge Dage ikke hæftede sig synderligt ved, men som man maaske senere kan finde baade spændende og romantiske.“

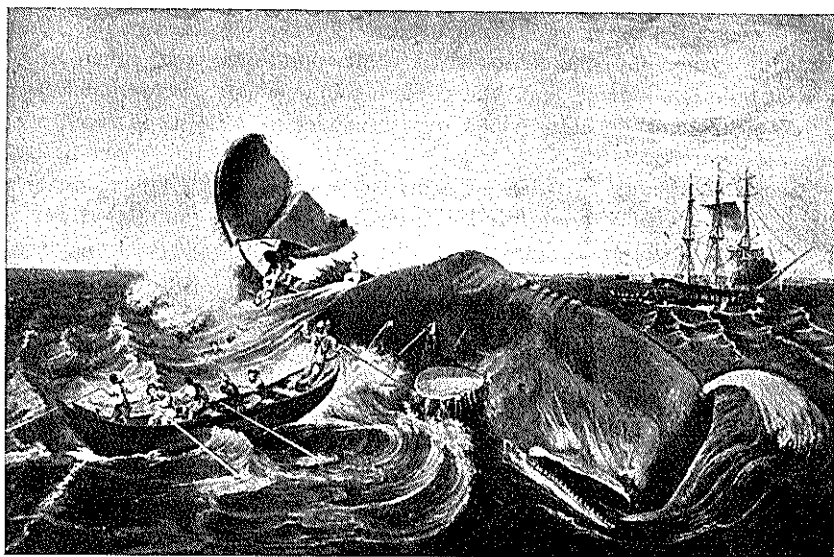
Saaledes begyndte den gamle Hvalfanger sin Beretning for Mandebankens faste Stampublikum — Havnefogeden, Toldbetjenten og nogle yngre Søfolk og Fiskere, som hver Aften i Sommertiden samledes her og „snakkede Skiv“ og „spandt Ender“ ved en Pibe Tobak.

„Der er saaledes en særlig Tildragelse, som jeg aldrig vil glemme,“ fortsatte den gamle Hvalfanger, idet han bankede sin Pibe ud — „en Oplevelse med en gammel raadden Kaskelot, som, hvor utroligt det end lyder, den Gang frelste mit og mine Kammeraters Liv.

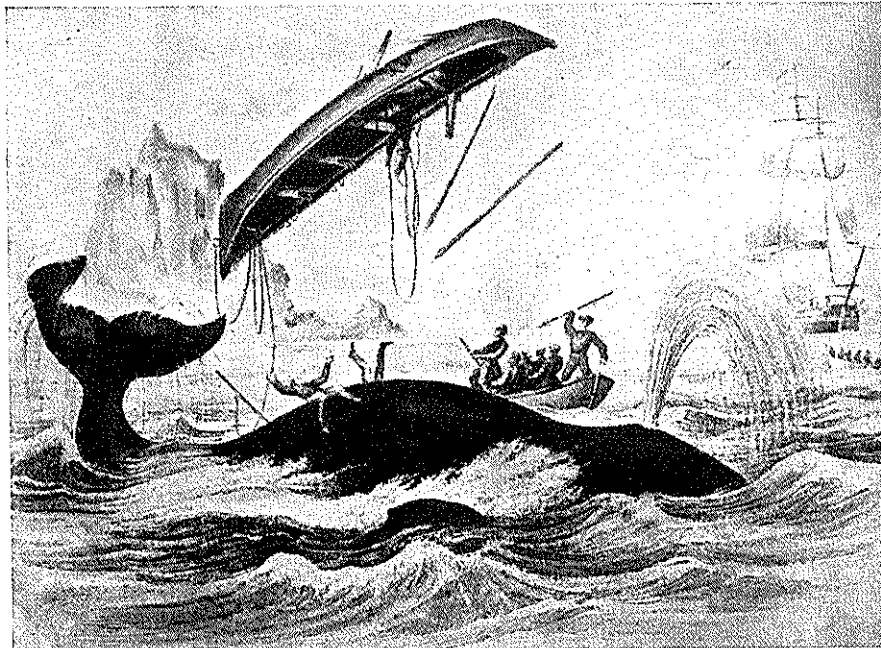
Det er nu mange, mange Aar siden. Lad mig se. — Det var i 1882, jeg mønstrede ud fra Honolulu med den gamle New Bedford-Bark „Lagoda“ — en typisk Hvalfanger-Skude fra den Tid, da man gik løs paa Hvalerne fra aaben Baad og med haandkastet Harpun og for Resten tog Livet af dem med lange Lanser. Det var jo selvfølgelig ikke saa lidt farligere end Hvalfangst nu om Stunder, for nu skyder man jo Uhyrerne med Kanoner og Granater, og der er ikke mere noget, der hedder at jage efter dem

i Fangstskibets Baade, hvilket undertiden kunde være farligt nok, naar man havde faaet Harpunen plantet i en ondskabsfuld Krabat og havde godt Hold paa den, men ikke straks kunde faa Lejlighed til at give den Lanserne. Tit og mange Gange har en saaret Bardehval ligefrem leget Himmelspræt med en saadan Hvalbaad, som er kommet for nær til dens Hale. — Ja, I kan tro mig, om I vil, og I kan lade være. Men der har virkelig ogsaa været Tilfælde, hvor en ondskabsfuld Kaskelot i Desperation har forsøgt at æde en Hvalbaad med hele dens Besætning. — Naa, men det var nu ikke det, jeg vilde fortælle om. Der gaves nemlig anden Risiko og andre Farer end selve Fangsten.

Kaptajn Lewis, som førte „Ladoga“, var den flinkeste og dygtigste Hvalfanger-Kaptajn, jeg nogensinde har sejlet med, og han var ikke nogen Aarsunge. Han kendte sin Haandtering og alt vedrørende Hvalfangst ud og ind — naturligvis efter de gammeldags Metoder. De sidste to Aar havde han udelukkende drevet Fangst i de antarktiske Farvande og i det sydlige Stillehav, og han havde i den Tid anløbet Honolulu



En ondskabsfuld Krabat.



En Bardehval leger Himmelspræt med en Hvalbaad.

tre Gange med „Ladoga“ fuldt lastet med Tran. Honolulu var jo nemlig Omladeplads for alle Hvalfangere, der drev Fangst i Stillehavet.

Til en Forandring vilde Kaptajn Lewis denne Gang forsøge Lykken mod Nord, og vi var kommet op i Beringshavet — mellem Alaska og Kamtschatka. Her krydsede vi længe frem og tilbage med Udkig i Tønden hver eneste Dag fra Morgen til Aften, men ikke saa meget som Blaast fra en Hval kunde vi faa Øje paa. Saa holdt vi op gennem Berings-Strædet og ind i Kotzebue-Sund, og her krydsede vi flere Uger frem og tilbage langs Kysterne, men ogsaa uden synderligt Held. Vi fik en enkelt Ret-Hval, men ud over den saa vi ikke andet levende end Isbjørne. Dem var der Masser af, og vi vilde sikkert kunne have drevet en heldigere Jagt paa dem end paa Hvaler, om ikke Skibets Manøvrering havde lagt Beslag paa hele vor Opmærksomhed. Sagen var nemlig den, at der med Bjørnene ogsaa var drevet en Mængde store Isbjerge og skruende Flager ind i Sundet, og vi fik fuldt op at gøre med at holde os klar af dem. Vi var flere Gange slem i Bekneb, og omsider blev vi da ogsaa tvunget til at søge ud i rum Sø.

Saa stod vi igen Syd paa gennem Berings-Strædet for at finde en bedre Fangstplads, og en saadan fandt vi ogsaa i den Del af Berings-Havet, som blandt Hvalfangere er bekendt under Navnet Bristol Bugten. Her fandt vi endelig, hvad vi søgte, men her traf vi ogsaa en Konkurrent, det franske Fangstskib „Jeanette“, hvilket dog ikke gav Grund til Misstemning. Her var flere Hvaler, end baade vi og Franskmanden kunde overkomme at faa Bugt med, og vi havde alle Baade ude hver Dag.

Fangsten gik strygende, og der blev flænset og kogt Tran af baade Dag og Nat. Der var al mulig Udsigt til, at vi snart kunde begynde Tilbagereisen til

Honolulu med fuld Last. Saa skete det en Eftermiddag, at vi i den Baad, hvor jeg hørte til, fik Harpunen i en kæmpestor Ret-Hval. Det var en af de ondsksfulde — en vild, gammel Nord-Vester, som ikke var til at komme nær med Lanserne. Harpunen sad godt fast, og vi lod den slæbe af med os i Haab om, at den snart vilde løbe sig træt. Til at begynde med gik det dog kun smaat fremad, for vi stak ud paa Harpunelinen, til vi omtrent ikke havde mere. Saa gjorde vi fast for godt, og fra nu af slæbte den af med os med en Fart som et Eksprestog — bort fra vort Skib og lige op mod Vinden, og det nyttede kun lidt, at vi raabte til de andre Baade om at bringe os mere

Line. Med den Fart, vi havde paa, kunde de selvfølgelig ikke indhente os.

Vi var seks Mand i Baaden. Vores Andenstyremand havde Kommandoen. Han hed Reynolds, og han var en dygtig og erfaren Hvalfanger; det var ogsaa ham, der altid betjente Harpunen. Jeg havde mit faste Job ved den lange Styreaare, og de andre fire besørgede Roringen, men den var der naturligvis ingen Brug for nu. I Øjeblikket var det faktisk kun mig, der havde noget at bestille, og med den Fart, Hvalen slæbte af med os, havde jeg næsten mere, end jeg kunde overkomme. Det kneb mig ikke saa lidt at holde Styreaaren i Vandet.

Imidlertid fortsatte Hvalen sin Fart med os uden at vise Tegn paa Udmattelse. Dens Snøften lød stadig lige skarpt og højt, hver Gang den med Mellemrum bragte sine Aandehuller op til Overfladen for at trække Vejret, men det var ikke at mærke, at Linen nogensinde slappedes, og vor lette Baad ligefrem dansede i dens Kølvand og skar gennem Vandet, saa Sprøjtet uafladeligt stod ind over os. — Jo, jeg havde saamænd rigeligt at gøre med Styreaaren. Jeg vil antage, at Bæstet trak af med os med mindst en ti Miles Fart i Timen, og vi var da ogsaa inden længe kommet saa langt bort fra vort Skib, at vi ikke længere kunde se dets Skrog over Horisonten. De andre Baade havde vi forlængst tabt af Syne.

Det begyndte efterhaanden at blive sent paa Eftermiddagen, og da vi nu kun kunde se „Ladoga“'s Bramsejl, foreslog jeg, at vi skulde kappe Linen og lade Hvalen gaa, for, som jeg bemærkede, vilde det jo snart blive mørkt, og med den lette Brise, vi havde, vilde „Ladoga“ ikke kunne vinde op til os, mens det endnu var Dag, saa vi maatte jo ro det meste af Vejen tilbage, dersom vi vilde gøre os Forhaabninger om at naa om Bord inden Aften.

Der var nu ikke noget, Styrmand Reynolds hadede mere end at kappe af fra en Hval, saa længe der var den mindste Mulighed for, at han kunde komme til at gøre det helt af med den. Men skønt den vilde Krabat, vi havde Hold i, ikke syntes at have Spor af Lyst til at give os nogen Lejlighed til at gøre Brug af Lanserne, slog Styrmanden afværgende ud med Haanden til Tegn paa, at han ikke tog mit Forslag alvorligt.

Saa sad vi en kort Tid i Tavshed og stirrede fremefter over vor tilsyneladende utrættelige Gangers Køl-vand, men pludselig blev Tavsheden brudt ved et Ud-raab fra en af mine Kammerater paa Midtertofterne.

„Se der!“ raabte han og pegede ud over Baadens styrbords Side.

Som paa Kommando drejede vi alle Hovedet i den angivne Retning, og vi saa en mørk Taagebanke stige op over Horisonten.

„Kap!“ raabte jeg. „Hurtigt, Styrmand Reynolds! Kap!“

Styrmandens Had til at kappe var med ét blæst bort. Uden et Øjeblik Betænkning greb han Øksen og huggede Harpunlinen over, og i næste Øjeblik forsvandt den befriede Hval med et tordnende Slag af Halen paa Vandets Overflade.

„Saa lægger vi Baaden om,“ ordrede Styrmanden. „Og lad os se, om vi endnu er i Stand til at finde ud af, hvilken Kurs „Lagoda“ styrer.“

Hvor hurtigt vi end fik vort lille Kompas taget op af Kassen under Agtertoften, var det dog for silde. Taagen rullere frem imod os med en utrolig Fart, og før Kompasset kunde blive aabnet, var vi inde i den og kunde ikke se mere end nogle faa Favne frem for os.

„Saa Aarerne ud!“ kommanderede Reynolds. „Det eneste, vi nu kan gøre, er at ro til Luvart. Under disse Forhold er Kompasset os ikke til nogen Nytte.“

Det gik jo hurtigt op for os, at vor Stilling var alvorlig, og at den kunde blive farlig. Ingen kunde forudsige, hvor længe Taagen vilde holde sig. Intet andet Skib end vort eget havde været i Sigte den Dag, og vor eneste Ud-sigt til Frelse var, saa vidt vi i Øjeblikket kunde skønne, om vi kunde finde „Lagoda“ igen. Men til at lede os havde vi kun Vinden — en let Brise, som hvert Øjeblik kunde springe om, eller, hvad der var endnu værre, dø helt bort. Kun de, der har været i en lignende Stilling, vil kunne sætte sig ind i vore Følelser, mens vi i Tavshed trak paa Aarerne. Efter en Times Roning var det bælgmørkt.

„Saa lægger vi Aarerne ind og holder et lille Hvil,“ sagde Styrmanden. „Og saa maa vi tænde Lanternen, saa vi kan se Kompasset. Om

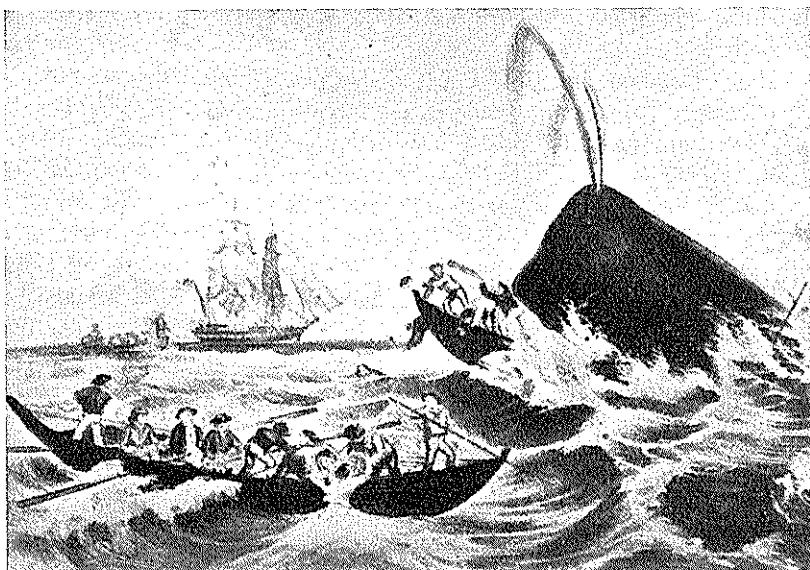
lidt faar vi sandsynligvis Blikstille, og saa kommer vi alligevel til at stole paa det. Hør godt efter, om der skulde komme Signalskud, i saa Tilfælde maa vi lægge nøje Mærke til, fra hvilken Retning Lyden kommer.“

Posen, der indeholdt Lanternen og Redskaber til at gøre Ild med, blev taget frem, og vort lille Kompas viste nu, at Vinden havde været os en forræderisk Vejleder. Vi laa nu flere Streger nordligere an, end da vi begyndte at styre efter den.

„Dette her gaar ikke,“ erklærede Styrmanden. „Vi kommer til at lade Kompasset raade. Saa vidt jeg kan skønne, maa „Lagoda“ staa Vest-Nord-Vest efter.“

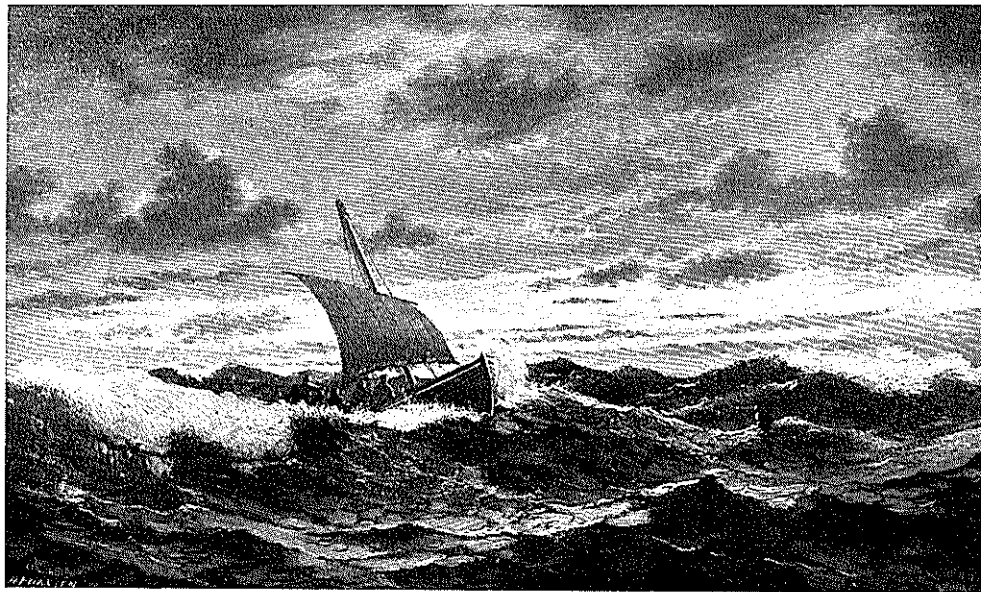
Fulde af Bekymring tog vi saa igen fat paa Aarerne, og efter endnu en halv Times Roning mente Reynolds, at vi maatte have tilbagelagt to Trediedele af Afstanden til Skibet. Det kunde naturligvis kun være løseligt Gætteri, for vi kunde jo ikke vide, hvor langt vi var kommet ud af den rigtige Kurs. Men da vi saa igen indstillede Roning og sad og hvilede paa Aarerne, hørte vi et Drøn som af et fjernt Kanonskud. Dump og dæmpet naaede Lyden vore Øren, men for mig syntes den ikke at komme forfra. Andre mente endogsaa, at den kom ret agterfra, mens Styrmand Reynolds bestemt paastod, at han havde hørt Skuddet tværs om Styrbord fra omtrent ret Nord. Vi styrede saa i den Retning, men da vi efter et Kvarters Forløb igen hørte et Skud, syntes Lyden atter at være paa Siden af os om Styrbord, og Kursen blev saa igen forandret. Da dette havde gentaget sig nogle Gange, vidste vi hverken ud eller ind — saa meget mindre, som Lyden stedse syntes at trække sig længere og længere bort i Stedet for at komme nærmere.

Det stod os nu klart, at vi havde kørt i Ring med os selv, og at det ikke vilde blive anderledes, dersom vi fortsatte, saa længe vi ikke kunde se en Haand for os. Saa opgav vi da tilsidst Haabet om at naa vort Skib den Nat. Vi lagde Aarerne ind og søgte at gøre



En saaret Kaskelot forsøger i Desperation at øde en Hvalbaad med hele dens Besætning.

os det saa bekvemt som muligt. Heldigvis havde vi alle vore Stortrøjer med, og paa den Aarstid — i Juni Maaned — er Vejret nogenlunde mildt der oppe i Berings-Havet, naar det da ikke blæser. Vi havde fire Gallons Vand med os og en Slump Beskøjter i en Sæk, men Spændingen havde berøvet os Appetitten, og vi besluttede at spare paa Provianten, til der blev større Trang til den. At den Tid vilde komme, havde vi kun



For rebede Sejl rullede Baaden afsted.

al for god Grund til at frygte. En Mand blev sat paa Udkig — eller rettere sagt til at lytte; thi han kunde lige saa godt have forsøgt at se gennem en Stenmur som gennem den Taage, der omsluttede os paa alle Sider. Vi andre lagde os, som vi bedst kunde; men der kom ikke Søvn i vore Øjne den Nat.

Saa snart det dagedes, var vi igen paa Benene for at tage fat, hvor vi slap. Spørgsmaalet var kun, hvad vi skulde gøre. En Smule Frokost blev uddelt til dem, der vilde have noget, og imidlertid begyndte det at lufte fra Nord. Dette syntes at være et gunstigt Varsel. Vi rejste Masten og satte Sejl, og saa skar Baaden afsted i sydlig Retning.

„Det er ingen Nytte til, at vi arbejder os trætte ved Aarerne,“ erklærede Reynolds. „Vi ved ganske vist ikke, hvor vi er, men jeg vil dog antage, at vi nogenlunde sejler i den rigtige Retning for at finde vort Skib. Dersom Vinden har holdt sig, og den frisker op, hvad jeg tror, den gør, saa vil Taagen sikkert ogsaa lette.“

Hans Spaadom slog til. I Løbet af den næste Time blev Taagen tyndere og tyndere, og for den friske Brise, der nu fugtig og kold fejede ned imod os fra Nord, rullede den sig pludselig sammen som et Klæde og steg til Vejrs. Det var for os som med ét at vaagne op fra en lang Søvn med onde Drømme, og vi gned vore Øjne og brugte dem som aldrig før — spejdede og spejdede i ængstelig Spænding — hele Horisonten rundt, men forgæves. Intet Skib var at se.

Tavse og modfaldne over Skuffelsen sad vi en Stund og saa paa hinanden. Kun Vinden klagede — i højere og højere Toner, og da det lidt efter lidt gik op for os, at det blæste op til en Storm, gav Styrmand Reynolds omsider Ordre til at rebe Sejlet.

„Vi maa lade Baaden løbe for Vejret,“ bemærkede han. „Fox Islands har vi i hvert Tilfælde ret forude.“

Denne Bemærkning kunde maaske nok lyde opmuntrende, men Munterheden i hans Tone forekom

mig forceret og vidnede ikke om, at han selv nærrede store Forhaabninger om at naa levende til Land.

For det rebede Sejl rullede Baaden afsted for de voksende Søer, der skubbede godt paa, men ogsaa efterhaanden antog en mere og mere farlig Karakter og undertiden truede med at brække ind over Agterstævnen. Vor lille Baad klarede dog endnu alle Vanskeligheder, men havde vi haft et Drivanker eller en Drivpose, vilde det have været klogt at lægge den op mod Søerne og dreje til. Vi talte om det, men Mangelen paa disse Remedier tvang os til at holde den gaaende for Vejret. Sorte Skyer jog med stor Fart hen over vore Hoveder. Horisonten var stadig klar, men den ene Time forløb efter den anden, uden at noget Sejl kom i Sigte.

„Halløj!“ kom det pludseligt fra Udkiggen forude i Stævnen. „Hvad er det, der driver der i Læ?“ Vi rejste os alle, og Reynolds sprang op paa Toften ved Masten, som han støttede sig til.

„Se der!“ raabte Udkiggen igen og pegede ud over den læ Side. „Nu kommer det op paa en Sø!“

„Fald af!“ varskoede Reynolds, idet han atter traadte ned fra Toften og asede sig forefter. Det ser ud som en Bøje.“

Et Minut efter var vi paa Siden af Genstanden, som virkelig viste sig at være en Bøje, men da Reynolds og Udkiggen fik Hold i den og vilde løfte den ind i Baaden, mødte de en uventet Modstand. Det viste sig, at der til Bøjen var fastgjort en Line, og vi var straks paa det rene med, at den havde Forbindelse med en Hval, som var gaaet til Bunds. I Hast fik vi Sejlet bjærget og vor egen Fangeline gjort forsvarlig fast til Linen under Bøjen, som ved nøjere Eftersyn viste sig at være mærket „Jeanette, Rouen“.

Den franske Hvalfanger, som vi nogle Dage tidligere havde været i Selskab med, havde saaledes givet os det bedste Drivanker, vi kunde ønske os. Med Næsen op mod Søen havde vi nu en bedre Mulighed for

at ride Stormen af, end om vi skulde have holdt Baaden gaaende for Vejret; thi Stormen tog stadig til i Styrke, og der vilde uden Tvivl snart rejse sig en voldsom Sø. Vi besluttede derfor at blive liggende Natten over for det Anker, Forsynet saa naadigt havde skænket os i vor vanskelige Stilling.

Det er almindelig bekendt blandt Hvalfangere i disse Egne, at Bristol-Bugten er lige saa rig paa Stortorsk som Bankerne ved New Foundland. Med en Kabliau-Snøre, som vi havde liggende under Agtertoften fra den sidst havde været i Brúg, loddede vi Dybden, og den viste sig at være syv og fyrretyve Favne — en god Dybde for Kabliau, men dog ikke større, end at den Hval, vi efter al Sandsynlighed var forankret ved, vilde kunne bjærges, hvis et Skib havde godt Tag i den, og Vejret var nogenlunde ordentligt.

Vi indtog nu vor Aftensmad, for Sulten var efterhaanden begyndt at melde sig. Vi maatte dog nøjes med Beskøjter og Vand, men det gled ogsaa ned med god Appetit. Stormen blev stadig heftigere, og Søerne slog nu og da ind over Baadens Stævne, saa vi næsten uafbrudt maatte øse, og imidlertid sænkede Mørket sig over os igen.

Saa blev Vagten sat for Natten med to Mand ad Gangen. Hvile trængte vi naturligvis alle til, men den, vi kunde faa, var ikke meget bevendt, og Søvn var aldeles udelukket, for Søerne tumlede med vor lille Baad som med en Æggeskal.

Det var hen mod Midnat, da vi blev skræmmet op ved Vagtens Udraab.

„Vi er i Drift!“

I et Nu var vi alle paa Benene — og ganske rigtig. Linen var slap. Enten maatte den være sprængt, eller vi maatte have rykket Harpunen ud af Hvalen. Vi gav os straks til at hale ind paa den løse Line, men før vi endnu var naaet hen til Bøjen, skød en vældig Masse op i Mørket foran os. Det var Hvalen, og den kom op med et Sæt, der næsten bragte Halvdelen af Dyret op over Vandet. Samtidig hørte vi et lydeligt Knald, og en gennemtrængende Stank slog os i Møde fra den indespærrede Gas, der nu slap ud gennem de Saar, Lanserne havde bibragt den. Heldigvis var vi et Stykke i Læ. Var den kommet op lige under os, vilde Baaden uden Tvivl være kærtret.

Nu kunde vi med Sandhed sige, at Heldet havde fulgt os. Med dette flydende Kødberg til Luvart kunde vi nu ligge lunt og sikkert, saa længe Stormen rasede, og trods den alt andet end behagelige Stank, der fyldte vore Næser, hagede vi os godt fast saa tæt ved den skjærmende Kolos som muligt, og jeg tror, at vi alle i vort stille Sind takkede Vorherre for denne hans naadige Bistand i vor Nød; endskønt det hele jo ret beset var gaaet ganske naturligt til. Hvalen havde selvfølgelig været død i flere Dage og var gaaet i Forraadnelse, og under denne Proces havde der udviklet sig saa megen Gas i det store Kadaver, at Vandet tilsidst ikke længere var i Stand til at holde det nede. Ved Baadens Duven var Linen saa blevet strammet med kraftige

Ryk, som havde sat den store Masse i Bevægelse — en opadgaaende Bevægelse, der var tiltaget i Hastighed, eftersom Vandets Tryk formindskedes, og som altsaa resulterede i, at Hvalen pludselig skød op over Overfladen, omtrent som man kan tænke sig en Ø, der løftes op fra Havbunden af undersøiske Vulkan-Kræfter.

Vi kunde uden Tvivl takke denne uventede Tildragelse for, at vi i det hele taget kom levende gennem Natten; thi Stormen rasede vildere og vildere, og vor lille, aabne Baad vilde aldrig have klaret sig i den Sø, der efterhaanden rejste sig. Men nu laa vi lunt og godt i Læ af Hvalen, fra hvis Saar Trannen flød ud og dannede et stort Fedtøje, som i højere Grad dæmpede Søerne i vid Omkreds. End ikke Vinden mærkede vi synderligt til; den suste over Hovedet paa os, og det eneste, der kunde siges at virke lidt generende, var Stanken fra den raadne Hval. Men den tog vi med som et nødvendigt Onde, og imidlertid gik Natten.

Stormen slækkede lidt af i Dagningen, og da det blev lyst, fik vi en Sejler i Sigte. Vi havde den til Luvart i en Afstand af et Par Sømil, og den laa tæt til Vinden for sine Undermærsejl og rebet Fok. Hvad vi følte i dette Øjeblik kan vanskeligt beskrives, men vor første Tanke var vel, om den vilde faa Øje paa os, og for at skabe en bedre Mulighed herfor rejste vi Masten, som vi om Natten havde lagt ned, og vi bandt en Stortrøje fast i Toppen af den.

Vi blev liggende, hvor vi var, og vi ventede i dirrende Spænding. Det vilde være Daarskab at slippe vor sikre Fortøjning og vove os ud af Tranflagen. Vi vilde dog ikke kunne ro op mod Storm og Sø, og vi indsaa, at ethvert Forsøg paa at naa Skibet paa den Maade vilde blive vor sikre Død.

Imidlertid fortsatte den fremmede Sejler sin Kurs, og det kan ikke nægtes, at vi begyndte at føle os skuffede. Men da den var tværs af os, saa vi den pludselig falde af og holde ned mod os. Dens rebede Fok var nu givet op. Vi kunde ogsaa se Folk til Vejrs i Færd med at gøre den fast. Det forekom os, at de vinkede, saa de maatte uden Tvivl have faaet Øje paa os. Saa røg med ét det franske Flag op under dens Gaffel, og vi var nu straks klar over, at Skibet var „Jeanette“, der her kom som en frelsende Engel; thi andre franske Hvalfangere havde vi ikke set i dette Farvand. Det var „Jeanette“. — Men hvad nu? — Den luvede igen op til Vinden. Vilde den fortsætte, som da vi havde faaet den i Sigte og sejle bort uden at bekymre sig om os? — Nej! Det var kun en klog Månvøvre, som viste, at den franske Kaptajn var en Sømand, der forstod sine Ting. Han vilde lade sit Skib drive tæt forbi Hvalen og ind i Tranflagen; thi uden for den vilde det være umuligt at tage os om Bord.

Det gik som beregnet. „Jeanette“ drev saa tæt forbi Hvalen, at vi uden Vanskelighed fik Tag i den Kasteline, der behændigt blev hevet over til os. Uden at slippe vor Fortøjning, som vi havde forlænget med Resten af den kappede Harpunline, halede vi os over

mod Skibet, som imidlertid var drevet helt ud i Yderkanten af Tranflagen, hvor Søen var mindre smul. „Jeanette“ rullede voldsomt. Hele dens Besætning stod klar ved Lønningen til at tage imod os. Snart var de dybt nede, snart havde vi dem højt oppe over vore Hoveder. Her gjaldt det om at tage Lejligheden i Agt. I yderste Spænding ventede vi paa det rette Øjeblik, og da Skibet under en svær Rulning krængede haardt over mod os, kom Lejligheden, og med hjælpsomme Hænder og kraftige Arme blev vi alle halet om Bord for i næste Sekund at høre vor Baad blive kvasset mod Skibssiden — fuldstændig knust under „Jeanette“s Stor-Røst.

Seks Uger senere, mens vi opholdt os i Honolulu, kom „Lagoda“ ind og ankrede op i Havnen. Vi gik

straks om Bord, og gamle Kaptajn Lewis modtog os med aabne Arme. Den Hval, som vi havde maattet slippe, havde han fundet drivende som død. Dag efter Dag havde han krydset rundt for at finde os, og han havde prajet alle de Skibe, han havde mødt, men ingen af dem havde kunnet give ham nogen Oplysning om vor Skæbne. Tilsidst havde han anset os for at være omkommet under Stormen, og han lagde ikke Skjul paa sin oprigtige Glæde over igen at have os alle om Bord paa sit Skib i god Behold.

Man siger nok, at Hvalfanger-Kaptajner er en særlig haardhjertet Type blandt Skibsofficerer, og at de ikke kender til Medfølelse over for deres Undergivne, men det passede i hvert Fald ikke paa gamle Kaptajn Lewis.“

Oscar Jensen.

»Georg Stage gennem 60 Aar«

Af Børup Sørensen. Hirschsprungs Forlag. Pris Kr. 7.50

Bogen om „Georg Stage“ skulde komme. Nu blev det en gammel Georg Stage-Dreng, der skrev den, og han har gjort det godt. Ikke blot om „Georg Stage“ og Livet om Bord, men om den gamle Skibsreder C. F. G. Stage og hans Bevæggrunde til at stifte denne udmærkede Institution.

Den, der har prøvet som Georg Stage-Dreng en stille Sommeraften at være Rorsmand, følt, at det var ham, der styrede Skibet, glemmer det aldrig, og han vil sluge enhver Linie, der bliver skrevet om „Georg Stage“, og her fortæller Viceadmiral Amstrup, Kommandør Harttung og Kommandørkaptajn Malthe-Bruun om Livet om Bord paa „Georg Stage“, og naar man læser om den gamle Viceadmirals Interesse for sine gamle Dreng, forstaar man, hvorfor de Mænd, der gør et Stykke Arbejde for Georg Stage-Sagen, aldrig bliver glemt, men altid omfattes i Drengenes Tanker med særlig Højagtelse.

Vi, som har kendt Georg Stage-Togternes Liv, slu-

ger enhver Beretning med Begærlighed, og det er, som om Bogen ikke rummer nok.

Der staar, at det er „Georg Stage“ gennem 60 Aar, men det er, som man mangler noget om de senere Aars Begivenheder, Beretninger fra yngre Georg Stage-Dreng, men det kan maaske komme ved et senere Bind.

Skulde vi kritisere noget ved denne udmærkede Bog, maa det være, at Georg Stage-Forliset er for indgaaende fortalt.

Det er ikke Historie endnu, og saa at man under en Omtale af Foreningen „Gamle Georg Stage-Dreng“ har nævnt Navne paa 3 af Bestyrelsesmedlemmerne, sikkert Folk, som fuldt ud har fortjent denne Anerkendelse, men ikke mere, tror vi, end den øvrige Bestyrelse og absolut ikke saa meget som den gamle Georg Stage-Dreng Albert Echwald. Hans Arbejde for Georg Stage-Foreningen er enestaaende. Mange og mere betydningsfulde Mænd har forsøgt at danne Georg Stage-Forening før Echwald, og det har ikke lykkedes for dem, men Echwald har ved sit utrættelige, beskedne og energiske Arbejde formaaet at samle 600 gamle Georg Stage Dreng til et fornøjeligt Klubliv, som sikkert med Tiden kommer til at støtte Georg Stage-Sagen ikke mindst gennem dets Fond.

Vi kan slutte med at citere sidste Del af Kommandørkaptajn Baron N. Juel-Brockdorffs Forord: Det maa haabes, at Skriftet maa finde Vej herhjemme, fra Nord til Syd som fra Øst til Vest, ud til Ungdommen med dens Æventyrlyst og Udlængsel og kunne bidrage til, at den med vedvarende Begejstring maa give sig Havet i Vold, det Hav, der gennem Aartusinder har taget Danmark i Favn.

A. B.



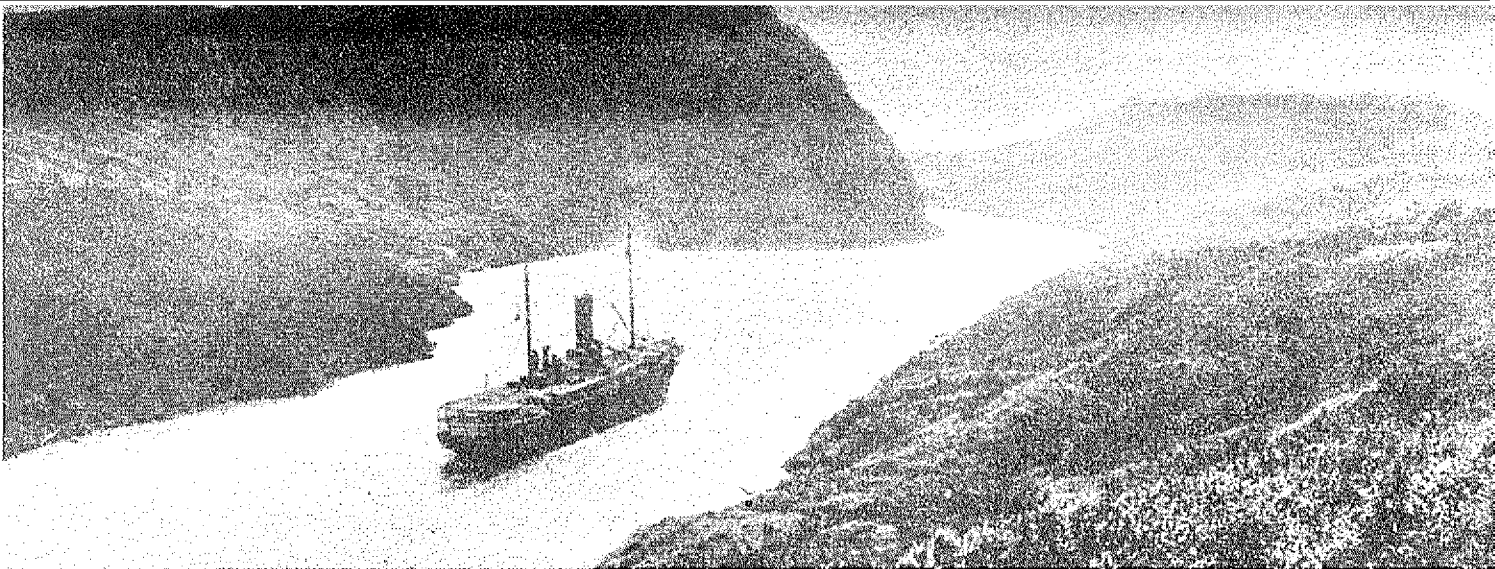
CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

Har De læst Sejl og Motor?



PANAMA-KANALEN

Et evigt Mirakel ... for 25 Aar siden var det kun en Drøm, — og i Dag gnider enhver Sømand sine Øjne i Forundring.

NORDAMERIKAS og Sydamerikas mægtige Fastlande forbindes med den smalle Panamatange, der snor sig som et spansk S.

Amerika er her paa Midten kun 80 Kilometer bredt, lidt mindre end Afstanden København—Korsør.

I September 1815 banede den spanske Opdagelsesrejsende Balboa sig Vej tværs over Tangen fra Atlanterhavet til Stillehavet. Det tog ham 25 Dage. Nu tager det ti Timer.

Da Balboa startede sit Togt for 400 Aar siden, var Tangen et eneste Vildnis af Urskove, Bjergkløfter og moskitofyldte Sumpe. Han selv marcherede i Spidsen for 200 spanske Krigere og 1000 Lastdragere og huggede sig frem gennem Junglekrattet med sin Sabel, mens han med sin Bøsse fyrede paa de Indfødte, der vilde spærre hans Vej. Efter 19 Dages Forløb besteg han alene med draget Sværd en af Andesbjergenes Toppe, og da han naaede Tinden, saa hans undrende Folk i Dalen ham falde paa Knæ, strække Armene som i Tak mod Himlen og briste i Graad. Han havde faaet Øje paa „det andet Hav“ — Stillehavet. Efter endnu fire Dages Vandring gennem de sidste Bjergpasser naaede han Kysten, og her — iklædt fuld Rustning, med et Jomfru Maria-Banner i den ene Haand og Sværdet i den anden, vadede han ud i Vandet og tog Stillehavet i evig Besiddelse. Bagefter plaskede hele Følget ud i Bølgerne, hvor hver drak en Slurk Vand til Tegn paa den erhvervede Ejendomsret. Fem Aar efter blev Balboa anklaget af misundelige Konkurrenter (en Kærlighedshistorie spillede en Rolle med), og 42 Aar gammel blev han halshugget. Han begik to Fejl: at være et Geni og at forelske sig i en Kvinde. Hans Bronzestatue staar nu i Panama paa Toppen af et gigantisk Marmormonument og stirrer ud over hans evige Hav, og Nabobyen bærer hans udødelige Navn.

Balboa var ogsaa den første, der fik den Idé at grave en Kanal tværs gennem Tangen; siden er utallige Kanalprojekter dukket op, allerede Philip den Anden standsede en Gennemgravning efter at have raadført sig med de spanske Præster, der citerede Bibelens Ord: „Hvad Gud har sammenføjet, skal intet Menneske adskille!“ Endelig i 1878 foretog den franske Ingeniør Lesseps det første Spadestik. Hans Valgsprog var: „Landene adskilt, men Verden forenet!“ Først i 1914 kunde imidlertid den amerikanske Ingeniør Goethals hamre den sidste Nagle i Sluserne, og just i de samme Dage, Verdenskrigen begyndte, gik det første Skib igennem Tangen fra Hav til Hav. Franskmandene havde da ofret en halv Milliard Kroner, Amerikanerne to Milliarder. Arbejdet havde staaet paa i 36 Aar, og 65,000 Mand havde paa en Gang deltaget i Udgravningen. Hvor mange Mennesker der i hele Tidsrummet døde som Følge af gul Feber og Moskitostik er aldrig opgjort, men man plejer at sige, at under Jernbanen langs Kanalen fra Colon til Panama ligger der en død Mand under hver Svelle.

Franskmandene havde arbejdet paa Kanalen i 20 Aar. Deres Plan gik ud paa at grave en Vandvej direkte gennem Tangen fra Kyst til Kyst i Niveau med selve Verdenshavet, idet de delvis vilde benytte Chagresflodens naturlige Løb. Men dels havde de undervurderet Vanskelighederne ved at fjerne de umaadelige Jordmasser, dels viste det sig, at Stillehavet her ligger en Fod højere end Atlanterhavet, hvad der praktisk talt vilde betyde, at Stillehavet vilde vælde ind gennem Kanalen i en strid Strøm for at søge at udligne Vandstanden.

Amerikanerne valgte at føre Kanalen over Bjergkæderne ved Hjælp af seks Sluser, tre paa hver Side. De opstemmede Chagresfloden og dannede derved Verdens største kunstige Sø, Gatun-Søen, der omtrent danner Sejllobet den halve Vej. Hver Gang Sluserne tømtes for at sænke Skibene, fyldes de paa ny med Vand fra Chagres, der regnes at rumme Vand nok til at fylde Sluserne 48 Gange, saaledes at 48 Skibe kan passere i Døgnet. I Øjeblikket ligger Tallet dog kun mellem ti og tyve.

Underholdningsaftener for Søfolk

Beretning for Vinteren 1941—42

I Lighed med det foregaaende Aar genoptog Søfartens Bibliotek og Søfartsklubben i Efteraaret 1941 sine Underholdningsaftener for hjemmевærende Søfarende og Besætningerne fra de Skibe, som kommer til København.

Underholdningsaftenerne fandt Sted i Søfartsklubbens Lokaler, Peder Skramsgade 23, hver 2. og 4. Torsdag i Maanederne Oktober til April.

Programmerne fastsattes til: Kl. 20—21: Foredrag, Oplæsning, Filmsforedrag o. l., Kl. 21—22: Fællessang og Kaffebord, og blev bekendtgjort ved Opslag i Søfartens Bibliotek, Søfartsklubben, de nordiske Sømandshjem og de Søfarendes Organisationers Lokaler samt ved Meddelelser i disses Medlemsblade.

Vinterens Underholdningsaftener har fundet Sted følgende Dage:

23. Oktober: Foredrag med Lysbillede af cand. jur. K. Strandgaard: „Dansk Skibsfart — Træk af dens Historie“.

13. November: Foredrag af Læge Emil Winsløw om „Tuberkulosen og dens Forebyggelse“ med Fremvisning af Tuberkulosefilmen.

11. December: Forevisning af Filmen „Georg Stages Togt i Isefjorden 1941“ samt Oplæsning af Redaktøren af „Maskinmesteren“, Aage Chr. Pedersen, af egne Værker.

8. Januar: Forevisning af Filmen „Ungdom og Bøger“ samt en Isbryderfilm.

22. Januar: Foredrag af Kaptajn C. Heindorn: „Skibet og dets Brug“.

12. Februar: Foredrag af Kaptajn E. Juel-Hansen om „Romantik og Mystik fra Sejlskibenes Tid“.

26. Februar: Foredrag af Professor, Dr. med. Svend Lomholt om „Dansk Sindelag“.

12. Marts: Anden Del af Kaptajn E. Juel-Hansens Foredrag „Romantik og Mystik fra Sejlskibenes Tid“.

26. Marts: Causeri af Kontorchef i Handelsministeriet, Ove Nielsen: „Hvad Skipper Sørensen fortalte“.

Samtlige Underholdningsaftener sluttede med fæl-

les Kaffebord, under hvilket Frøken Kätthe Petersen underholdt Gæsterne med Klaverspil.

Til Slut fulgte en Afdeling Fællessang under Ledelse af Kommunelærer Fritz Rudloff, akkompagneret af Pianist Per Andersen.

Underholdningsaftenerne dirigeredes af Lederen af Søfartens Bibliotek, Kaptajn E. Juel-Hansen.

Programmerne blev fastsat af et Udvalg bestaaende af Skibsreder Knud Lauritzen (Formand), Underdirektør H. Garde og Kaptajn E. Juel-Hansen.

Ialt har der ved Underholdningsaftenerne deltaget 528 Gæster, eller gennemsnitligt 52 pr. Gang. Af disse var de fleste danske Søfolk, men der har ogsaa været nogle Nordmænd, Finner, Svenskere og Islændinge imellem Gæsterne.

Udgifterne til disse Aftener har ialt beløbet sig til Kr. 753,93 og fordeles sig som følger:

Honorar og andre Omkostninger til Foredrag, Lysbillede o. l.	Kr. 261,75
Sangledelse, Musik og Akkompagnement ..	„ 248,00
Kaffe og Kager	„ 244,18
Ialt	Kr. 753,93

Gennemsnitligt pr. Aften Kr. 75,39 — gennemsnitligt pr. Gæst Kr. 1,43.

Dansk Dampskibsrederiforening har ligesom det foregaaende Aar betalt Udgifterne.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

Deres Bankforretninger

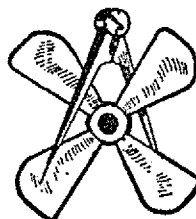


ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn

53 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

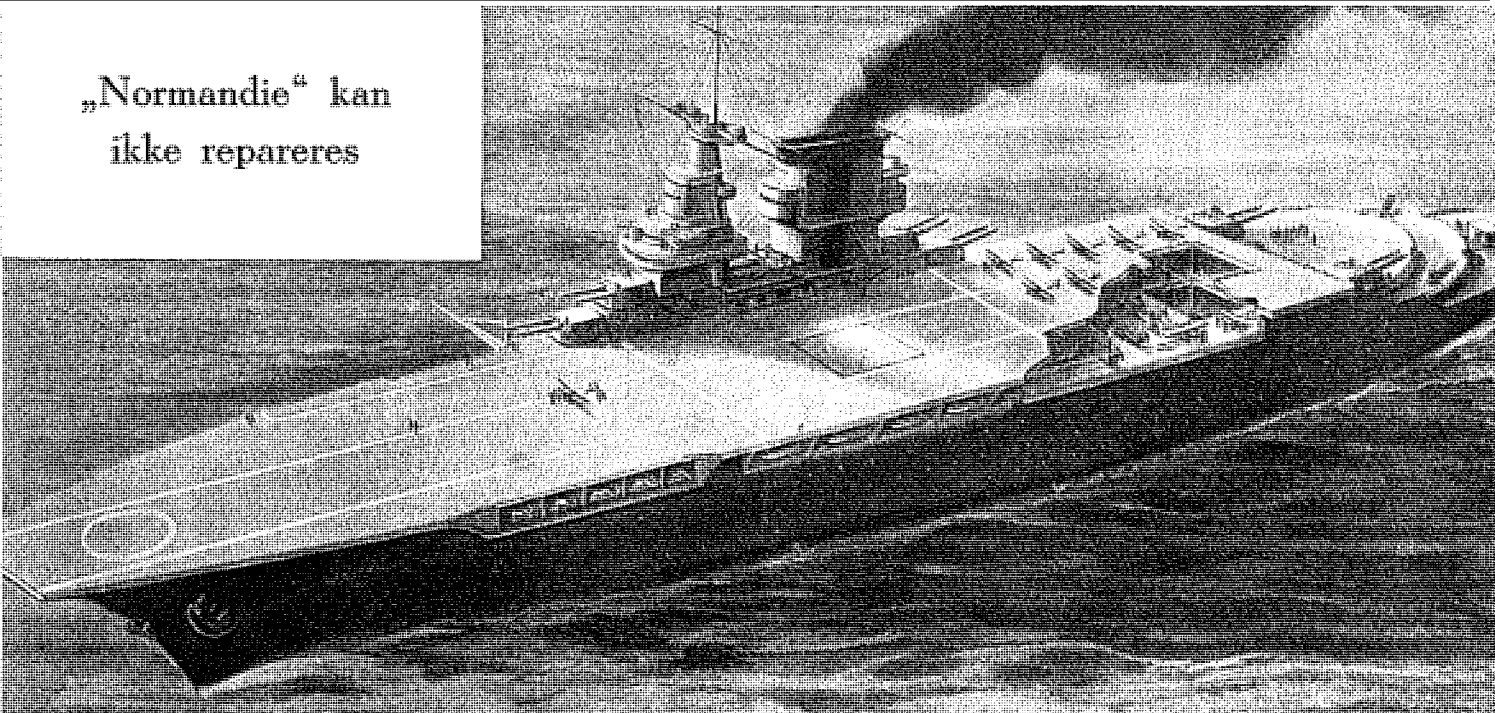


Kjøbenhavns Maskinistiske Skole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kedelpasserprøven
Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

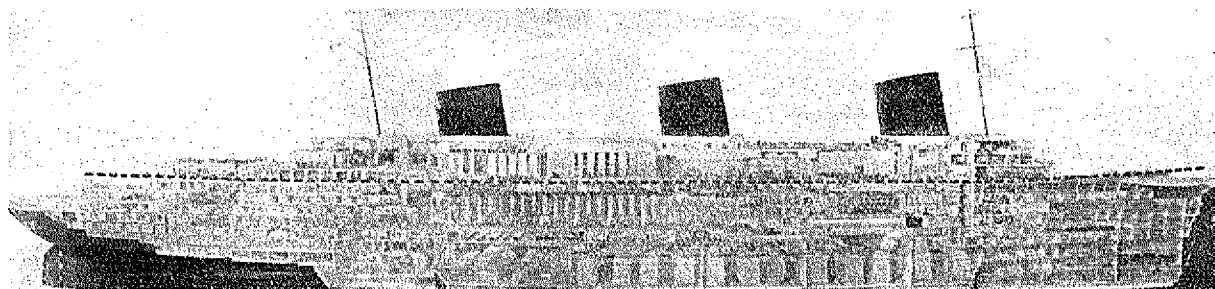
Nørrebrogade 5 . København
Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

„Normandie“ kan
ikke repareres



„Normandie“

Franskmændenes Stolthed



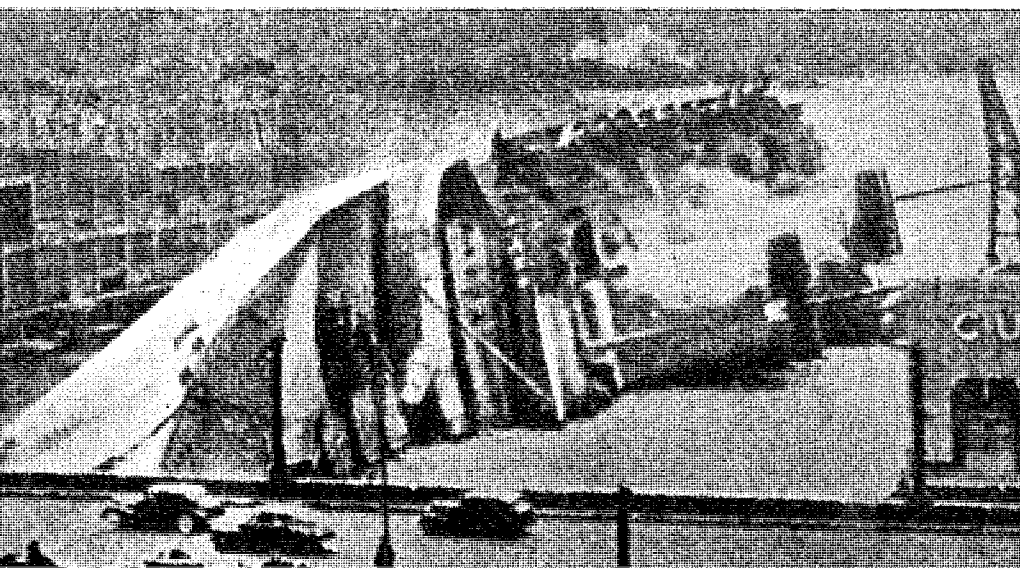
Franskmændenes Stolthed, det pragtfulde Atlanterhavsskib „Normandie“, blev som bekendt beslaglagt i Amerika, og Amerikanerne udfærdigede Tegninger og paabegyndte Omforandringen af Skibet.

Af noplyste Aarsager forfulgtes disse Ombygning

ger stadig af et fantastisk Uheld, som besejlede det smukke Skibs Skæbne.

Paa øverste Billede ses „Normandie“ efter de amerikanske Tegninger indrettet som Moderskib for Flyvemaskiner. — Paa næste Billede bemærkes den

punkterede Linie. Her skulde Afskæringen være foretaget, og der skulde have været Start- og Landingsdæk. — Tredie Billede viser „Normandie“ efter Branden.



ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen paabegyndes den 10. August paa Odense tekniske Skole. Oplysninger om Skoleplan og Statsunderstøttelse faas ved Henvendelse til Skolen, Telf. 827.

FORSTANDEREN

Sømandshøjskolen i Svendborg

har afsluttet sit Vinterkursus

Ved Afslutningen udvalgte et Par Stile af Elevernes Arbejde, som omhandler Skolens Liv og Idé. Vi trykker nedenstaaende en af disse Stile:

Hvad har jeg faaet ud af mit Ophold paa Sømandshøjskolen?

En Snøs Aar efter Krigen 1864 begyndte saavel Staten som Privatmænd at gøre en hel Del for Unges Uddannelse. Man byggede Højskoler og Læreanstalter, men det var mest for Folk paa Landjorden. Men i 1905 var der en Sømand, der tænkte paa at gøre noget for Sømandene. Med Bistand af „Broderkredsen paa Havet“ fik han oprettet Sømandshøjskolen i Svendborg. Denne Højskole skulde give de unge Sømand en praktisk, teoretisk og aandelig Uddannelse. Manden, der førte Tanken igennem, var den tidligere Styrmand Vilh. Rasch, der blev Skolens første Forstander og siden Sekretær for Indenlandsk Sømandsmission.

Jeg begyndte mit Ophold paa Sømandshøjskolen den 2. Januar og regner ikke med at komme herfra før den 31. Marts. Jeg havde sejlet med en Skonnert i 8 Maaneder, før jeg kom paa Skolen og havde lært det almindeligste Sømandsarbejde. Jeg kan ikke nægte, at jeg har haft vældig godt af at komme paa

Sømandshøjskolen og faa mere Indsigt i alt Arbejde, som baade angaar smaa og store Sejlskibe. Det er ikke alene praktisk Arbejde, jeg har lært her, men ogsaa en Del Teori.

Teori var jeg fuldstændig blottet for, men nu kan jeg da sige, at jeg har lært baade Navigation, Søvejsregler og nautisk Regning. Desuden en Del Engelsk, som man jo faar Brug for til Søs. Jeg er dog langt fra udlært paa noget Omraade efter de kun 5 Maaneders Undervisning, men jeg har gjort alt, hvad jeg har kunnet, for at lære saa meget som muligt. Det er ikke nok, at man kan alt Sømandsarbejde, man maa desuden lære at have en Gud at holde sig til. I den Retning har Sømandshøjskolen sit Fortrin frem for andre Skoler af lignende Art.

I Folkeskolen havde vi Religion, men hjemme hørte jeg sjældent noget om Gud. Det var kun min Mor, der talte til os om den Slags. Det var ogsaa derfor, at min Mor var glad for, at jeg skulde herved, saa at Opholdet kunde faa en god Indflydelse paa mig. Det maa jeg ogsaa sige, at det har haft. Jeg har ganske vist altid troet paa Gud, men jeg har nu faaet en mere overbevisende Tro efter Opholdet, og jeg er kommet til at holde af Andagterne Morgen og Aften.

Da jeg rejste hjemmefra, havde jeg slet ikke regnet med, at Sømandshøjskolen var, som den var, men jeg blev glædelig overrasket. Jeg blev overbevist om, at man godt kunde være en dygtig og god Sømand, uden at man behøvede at være robust og bruge kraftige Udtryk. Jeg har kun Grund til at være glad og tilfreds med mit Ophold paa Sømandshøjskolen.

S. R. O. Elev, Vinter 1942.

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

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i cabent 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.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

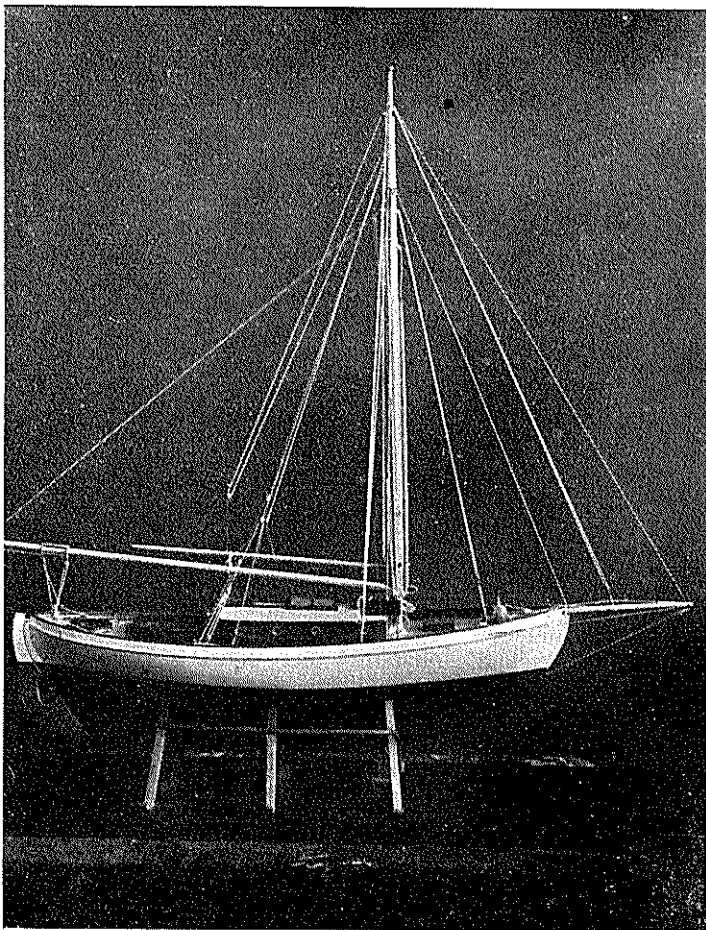
KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

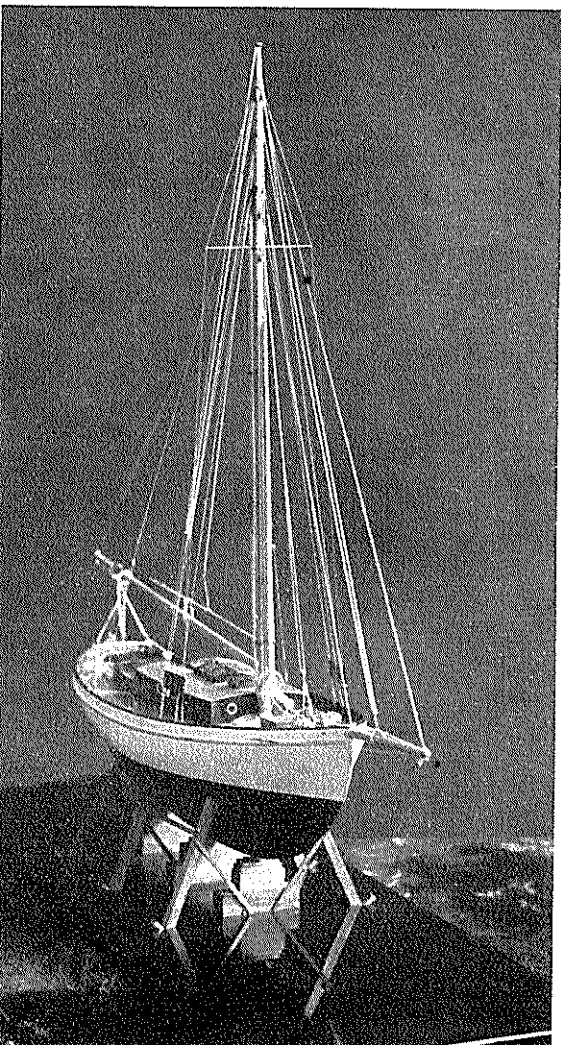


Modellen set fra Siden.

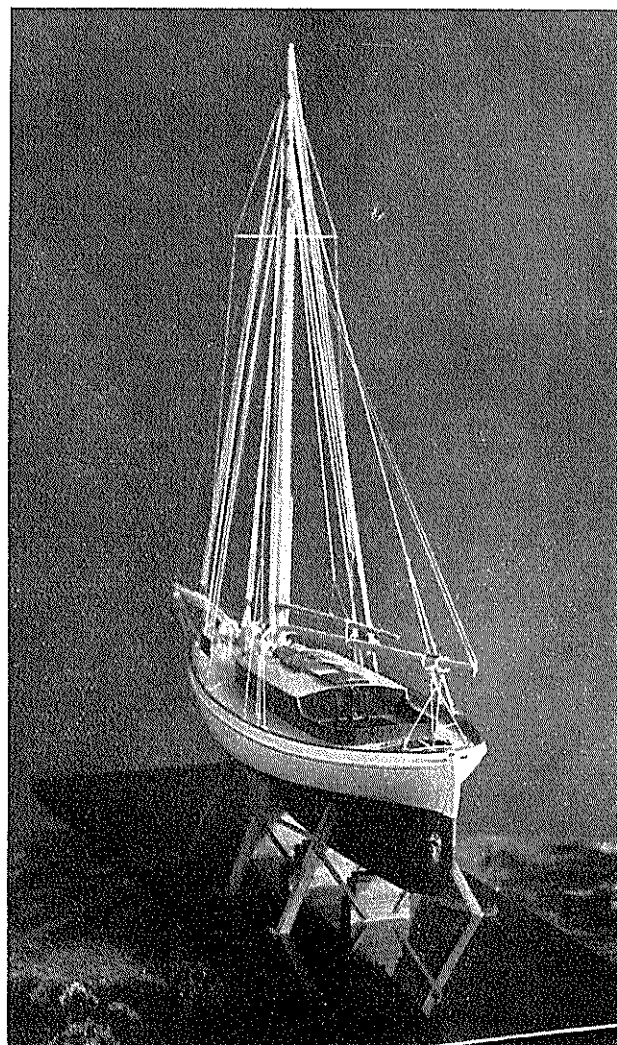
Modelbyggeri

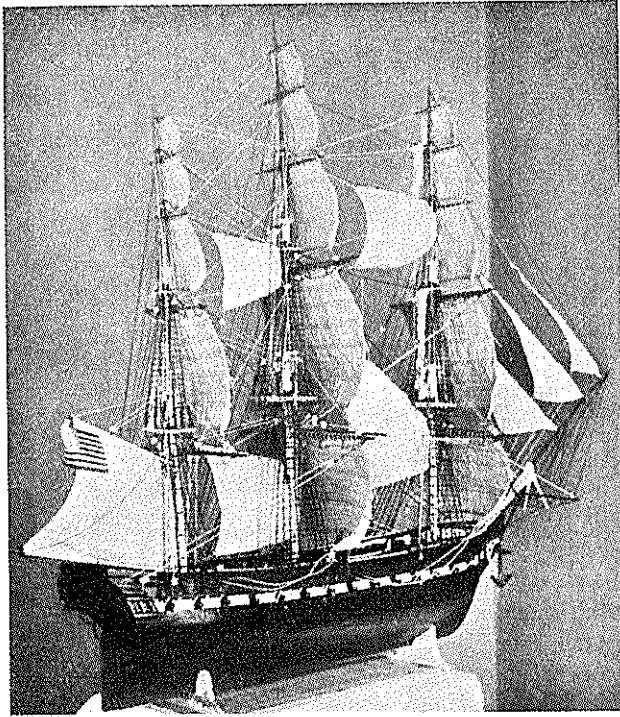
DA „Vikings“ Redaktion jævnlig modtager Breve fra Folk, der ønsker Oplysning om Modelbygning samt spørger, om Redaktionen ikke kan opgive Titler paa Lærebøger om Modelbygning eller Bøger omhandlende gamle Skibstyper etc., skal vi i det følgende fremsætte nogle almindelige Bemærkninger om Modelbygning og Titler paa Bøger, som vil være Modelbyggerne til Hjælp i deres Arbejde.

Modelbyggerne maa altid huske paa, naar de er ved at udføre en Model, at det kommer an paa, at denne udføres aldeles i Overensstemmelse med Originaltegningerne af det Fartøj, de har valgt at gengive som Model, og dette gælder for alle Dele af Fartøjet, saavel Skrog, Rigning som andre Detailler, samt at disse udføres nøjagtig i Skala, idet man altid vælger en eller anden Skala, hvori man udfører Modellen, f. Eks. 1:10, eller hvis det er ældre Fartøjer, vil Skalaen være angivet i Fod, og man vælger da en Skala som f. Eks. $\frac{1}{2}$ "—1'. Hvorledes Modeller kan udføres af Amatører, viser nogle Billeder, hvor man



*Kutter „Tecla“,
Modellen udført
af en Amatør.
Modellen set skraat
forfra og
skraat agterfra.*





Fregatten „Constitution“, udført af E. W. Ottie.

Jens Kusk Jensen: „Haandbog i praktisk Sømandsskab“.

Denne Bog er saa velkendt, at al videre Anbefaling er unødvendig. Bogen giver alle tænkelige Oplysninger om Rigningsdetallier og andre Detaillier paa Skibe med et Væld af Illustrationer, saaledes at man kan se, hvorledes de forskellige Ting er udført. Bogen faas i Handelen hos alle Boghandlere.

F. H. Chapman: „Architectura navalis mercatoria“.

Denne Bog giver i Facsimile alle de af Chapman tegnede Fartøjer fra Tiden omkring 1768 og er uvurderlig for Modelbyggere af ældre Typer, idet Tegningerne giver et Utal af Detaillier.

Denne Bog kan købes gennem Boghandlerne, idet Facsimileudgaven er udkommen i 1936 hos R. Loef. Burg. Tyskland.

Howard I. Chapelle: „American Sailing Ships“.

Denne Bog kan anbefales, idet den giver en Mængde Tegninger af ældre og moderne Skibe tiligemed Detaillier af Rigning og Konstruktion. Bogen kan laanes i Søfartens Bibliotek. Nyhavn 44, Kbhvn.

C. G. Davis: „The Ways of the Sea“.

En Bog der er uvurderlig for Modelbyggere, idet den giver en Masse Oplysninger om Skibes Rig, Ind-

vil lægge Mærke til, at den er nøjagtig til mindste Enkelthed.

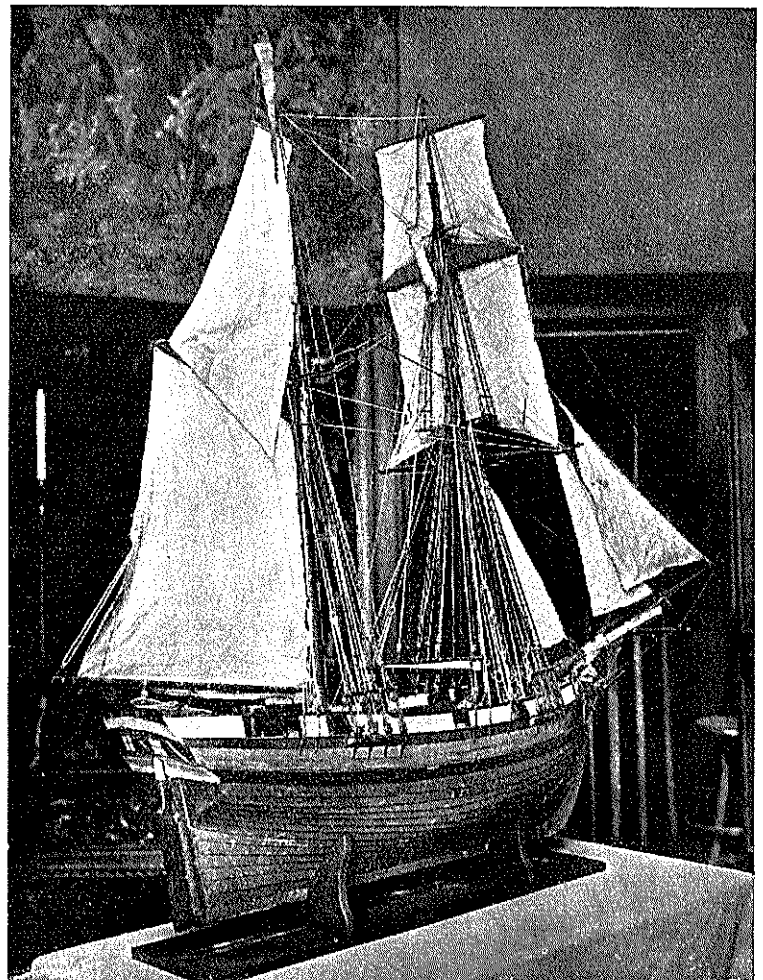
Foruden fuld Model er der mange, der laver Halv-Modeller af Fartøjer for derigennem at give et Udtryk for Fartøjets Form, og her gælder det ogsaa, at disse udføres nøjagtig efter Skala og med minutøs Omhyggelighed, idet man senere, hvis det ønskes, kan bruge Modellen til at tage alle Maal, saaledes at man kan udføre en nøjagtig Tegning af Fartøjet. Disse Modeller bruges især af Værfter og Baadebyggerier, idet man derigennem bedre kan vise Fartøjets Form for mulige Kunder, end det er muligt ved en Tegning. Med Hensyn til Bøger omhandlende Skibstyper, saavel gamle som nye, kan følgende anbefales:

D. H. Funch: „Dansk Marineordbog“.

Denne Bog kan anbefales, idet den giver Detailtegning af Rigning, Skibets enkelte Dele etc. for saavel Orlogs- som Handelsskibe. Bogen kan laanes paa de offentlige Biblioteker, i hvert Fald paa Det kgl. Bibliotek i København.

Carl Hansen: „Vejledning til at kende Sejlskibe“.

Bogen kan anbefales, idet den giver Tegninger og Beskrivelse af gængse Fartøjstyper. Bogen kan faas antikvarisk eller paa Bibliotekerne.



Engelsk Kaperskonnert fra 1810.

retning etc. ledsaget af Illustrationer, der viser de forskellige Dele. Bogen kan vistnok ikke laanes eller fremskaffes her, men den fremkom i sin Tid i det amerikanske Tidsskrift „The Rudder“, og dette kan ses og læses i Søfartens Biblioteks Studiesamling, Nyhavn 44, Kbhvn.

Haandbøger, der giver Anvisning paa at bygge Modeller, findes i mange forskellige Udgaver bestemt for Begyndere og Viderekomne — men følgende kan anbefales, idet de giver Anvisning paa Modelbygning for saavel Lystfartøjer som for andre Typer af Fartøjer.

**Artur Tiller, Berlin: Modell-Segelyachten, I Teil.
Modell-Segelyachten, II Teil.**

Disse to Bøger giver Anvisning paa at bygge Modeller af Lystfartøjer. Bøgerne kan faas gennem Boghandlerne.

C. G. Davis: „The built up Ships Model“.

En Bog, der giver Anvisning paa Bygning af saavel ældre som mere moderne Typer af Sejlskibe. — Bogen er forsynet med en Masse Detailtegninger af Beslag til Skibe, Rigningsdetaller etc. Det er tvivlsomt, om den kan skaffes herhjemme i Øjeblikket, idet den er udgivet i Amerika. Forsøg Søfartsmuseet paa Kronborg, om de skulde have den i deres Bibliotek.

Daniels & Tucker: „Modell Sailing Craft“.

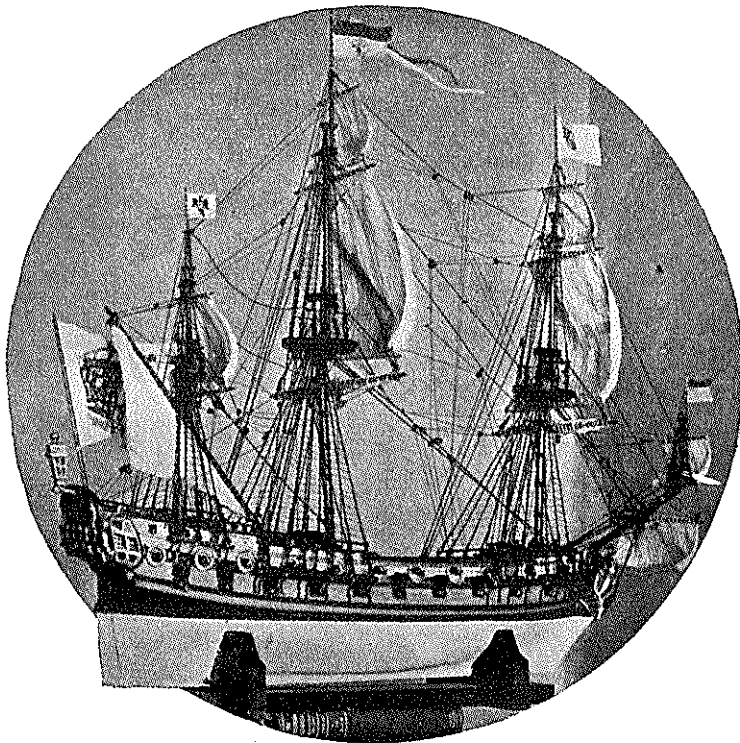
Den mest udførlige Bog om Modelbygning, idet den omfatter saavel Handelsskibstyper som Lystfartøjer. Giver tillige Anvisning paa Bygning og Konstruktion af disse. Prøv Kronborg Museets Bibliotek, om de skulde have den staaende.

E. W. Hobbs: „How to make Old Time Ships Models“.

Denne Bog giver en Masse Detailtegninger af Skrog, Rig, Beslag og Dæksudstyr for Fartøjer fra Middelalderen og senere. Kan maaske laanes paa Kronborg Museets Bibliotek.

F. L. Middendorf, Berlin: „Bemastung und Takelung“.

Denne Bog giver en udførlig Beskrivelse og Pla-



Spansk Gallion, udført af E. W. Ottie.

ner af Rigning etc. paa store Sejlskibe. Er mest beregnet paa Værfter og Konstrukører. Kan anbefales, idet den giver Proportionerne for Rig etc. paa moderne Jernskibe.

W. Laas: „Die grosse Segelschiffe“.

Bogen giver en Beskrivelse af de store tyske og engelske Sejlskibe ved Aarhundredskiftet. Er udmærket, hvis man vil lave Modeller af denne Type Skibe.

**„Cutty Sark“,
Bind 1 og 2.**

Denne Bog giver Anvisning paa Byg-

ning af Teclipperen „Cutty Sark“, idet den er udstyret med et Utal af Detailtegninger af alle enkelte Dele af dette Fartøj med Anvisning paa, hvorledes det skal laves, og i en Skala, der passer saaledes, at Modellen ikke bliver for stor. Om den kan faas her enten gennem Boghandlerne eller paa Bibliotekerne vides ikke, men forsøg Søfartens Bibliotek og Studiesamling, Nyhavn 44, Kbhvn.

Med Hensyn til Spørgsmaalene om Tegninger af specielle Fartøjstyper, f. Eks. en 3-mastet Marstal Skonnert, er der ingen anden Udvej end at skrive til en af Skibsbyggerne i Marstal eller Svendborg og forklare dem, hvortil man ønsker Tegningerne, og vi kan ikke tænke andet, end at man kan faa et Sæt Blaatrik af et saadant Fartøj mod at betale Udgiften for at faa Blaatrikket lavet, hvilket vel vil andrage nogle faa Kroner. Hvis saadanne Tegninger ønskes, prøv paa at skrive til Skibsbygmester Ring-Andersen, Træskibsværftet, Øen, Svendborg, eller til H. C. Christensens Staalskibsbyggeri, Marstal, der ligeledes har bygget mange af disse Skonnerter, inden det blev Staalskibsværft.

Med ovenstaaende Oplysninger om Bøger og Kilder til at faa Oplysninger om Modelbyggeri mener vi at have besvaret de forskellige Spørgsmaal, der er indløbet til Redaktionen, men er villig til, skulde der være specielle Spørgsmaal, som Modelbyggerne ønsker besvaret, da saavidt det er Redaktionen muligt at fremskaffe de ønskede Oplysninger.

O. Benzon.

København, den 12. Maj 1942.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

(Fortsat)

FINLAND. Der er udsendt to smukke Mærker i stort Format, 50 Mark brunviolet og 100 Mark graa-blaa (Fig. 1 og 2). Mærkerne er tilsendt os fra Magasin du Nord's Frimærkeafdeling.

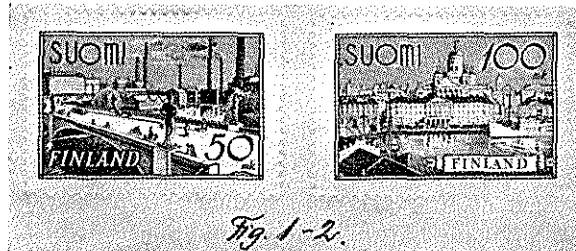


Fig. 1-2.

Provisorierne af 1934.

Da den internationale Brevporto den 1. November 1933 forhøjedes fra 25 til 50 Øre, blev samtidig Farverne for disse to Værdier Frimærker ændret til brun og blaa. De brune 25 Øres Frimærker udkom i Februar, de blaa i Marts Maaned 1934. Beholdningen af de gamle 25 og 50 Øres Mærker var imidlertid ret stor, og derfor udsendtes den 9. Juni 1934 disse Restbeholdninger som provisoriske Frimærker — 4 Øre paa 25 Øre blaa og 10 Øre paa 30 Øre gulorange (Fig. 3 og 4). —

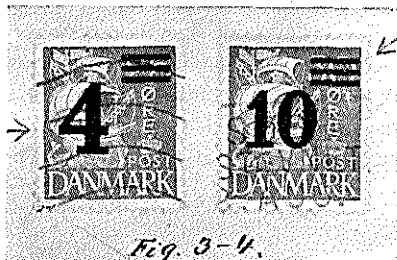


Fig. 3-4.

I begge disse Provisorier findes en ret kendelig Fejl i Overtrykket. Paa 4/25 har 4-Tallet paa det Sted, som Pilen paa Illustrationen peger imod, en bredere Afskæring af Vinklen, der dannes af den skraa Streg og den vandrette Tværstreg. For 10/50 Øres Vedkommende er det den øverste af de tre vandrette Linier foroven, der har sin højre Ende skraat afskaaret. Begge Fejlene ses paa

Fig. 5 og 6. — Varianten 4/25 er Nr. 30 i sit Ark, Varianten 10/50 Nr. 84 i sit. Priserne for stemplede Eksemplarer ligger omkring Kr. 1,00 for 4/25 og Kr. 2,50 for 10/50; men som Regel sælges Varianterne enten i Blokke eller Striber.

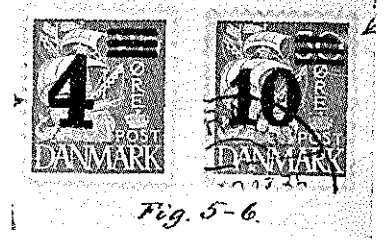


Fig. 5-6.

Julemærker.

Skønt Julemærkerne intet har med Frimærker at gøre, skal jeg dog, som jeg har lovet, meddele Læserne lidt om dem.

Som bekendt var det en dansk Mand, Postmester Einar Holbøll, født 1865, død 1927, der fik den fortræffelige Idè at udgive et Mærke, som skulde sælges til Støtte for Bekæmpelsen af Tuberkulosen. Mærket maatte derfor sælges til allerbilligste Pris for at saa mange som muligt kunde købe det og anbringe det paa Breve og Postkort i Juletiden.

Idèen blev til Virkelighed — en Virkelighed, der slog vældigt an, og fra Aaret 1904, hvor det første Julemærke saa Lyset, til 1940 indbragtes 7.350.521 Kroner til det store og smukke filantropiske Formaal.

Holbølls Idè blev efterhaanden optaget i mange Lande — foruden Skandinavien og Dansk Vestindien udsendtes Julemærker i Schweiz, U.S.A., England, Italien, Holland, Portugal, Tschecoslovakiet, Polen, Japan, Canada, Argentina og sikkert flere Lande endnu. — At samle Julemærker er heller ikke nogen daarlig Idè, og en Samling kan endnu erhverves for ret smaa Priser. Men Mærkerne stiger naturligvis i Værdi, Aar efter Aar — det ældste Julemærke fra Dansk Vestindien koster i Dag ca. 10—12 Kroner.

Julemærkerne klæbes jo ofte baade paa Forsiden og Bagsiden af Postsagerne, og man møder derfor noget nær lige saa mange ustemplede som stemplede Mærker. Priserne for de ustemplede Mærker er — særlig for de ældre Mærkers Vedkommende — højere end for de stemplede; men en ustempled Samling er ogsaa ubetinget smukkere end en stempelt.

(Fortsættes).

Internationale Sømands-Ørsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

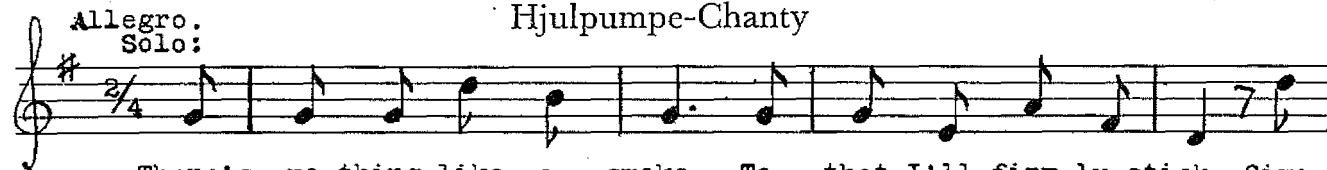
Chanty-Manden synger og fortæller

XXII

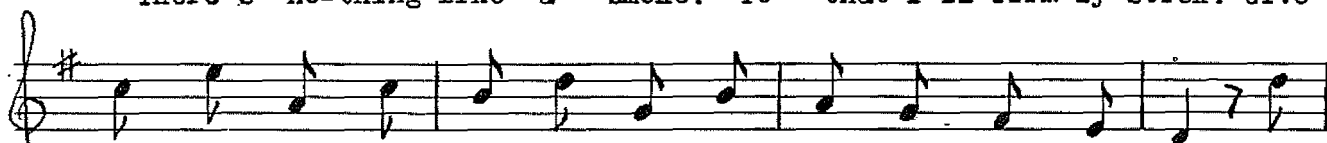
There's nothing like a smoke

Hjulpumpe-Chanty

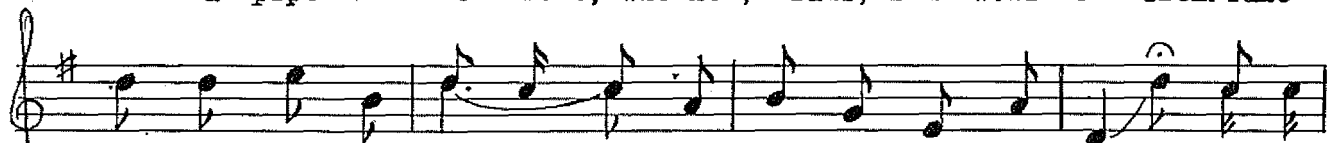
Allegro.
Solo:



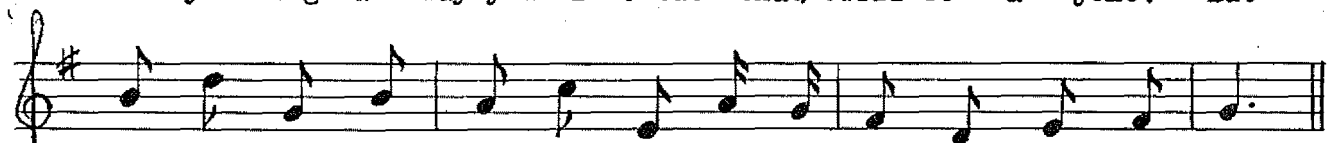
There's no-thing like a smoke. To that I'll firm-ly stick. Give



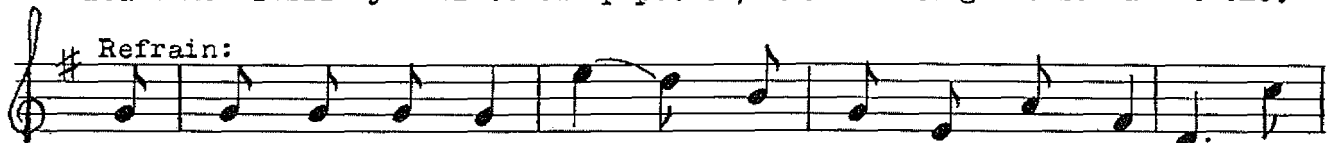
me a pipe for com-fort, whether, lads, I'm well or sick. Take



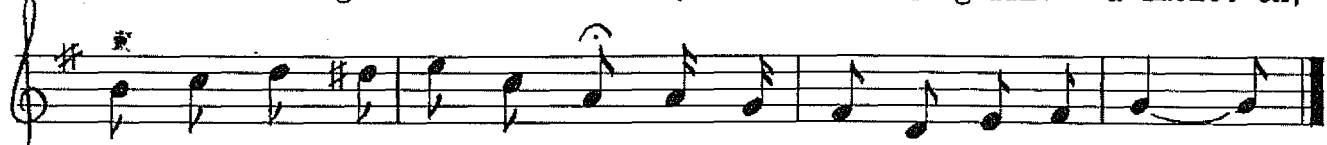
an - y thing a - way you like but that, 'twill be a joke. But



leave me still my bless-ed pipe. Oh, there's nothing like a smoke.



There's no-thing like a smoke -! There's no-thing like a smoke! Oh,



leave me still my bless-ed pipe. For there's no-thing like a smoke!

- Solo: One's fancy, it knows change, in frindship and in love.
 But to 'Bacca all are constant, for it's love and friends above.
 Take my lass or take my glass — their loss will be a joke.
 While you leave me still my blessed pipe. Oh, there's nothing like a smoke.
- Refrain: There's nothing like a smoke!
 There's nothing like a smoke!
 Oh, leave me still my blessed pipe.
 For there's nothing like a smoke!
- Solo: Whatever is the weather — in calm or breeze or storm.
 Wherever you may sail or walk — let your clime be cold or warm.
 If you be cross'd or happy, you can treat all as a joke.
 While in your lips you hold a pipe. Oh, there's nothing like a smoke.
- Refrain: There's nothing like a smoke!
 There's nothing like a smoke!
 Oh, leave me still my blessed pipe.
 For there's nothing like a smoke!
- Solo: They say some white-faced landmen, that Bacca make a fuss.
 I may hurt such as they are; but it's meat and drink for us.
 Weak stomachs may kick at it; but that's to us a joke.
 We leave all that to landmen. Oh, there's nothing like a smoke.
- Refrain: There's nothing like a smoke!
 There's nothing like a smoke!
 Oh, leave me still my blessed pipe.
 For there's nothing like a smoke!

At „*There's nothing like a smoke*“ er en meget gammel Chanty, er hævet over enhver Tvivl. Jeg har aldrig selv hørt den blive sunget til Søs. Naar jeg ikke desto mindre har været i Stand til at indlemme den i denne Samling, skyldes dette et tilfældigt Fund hos en Antikvarboghandler i London. Her fik jeg min Bogsamling suppleret med et lille Sanghæfte indbundet i Karduspapir. Hæftets Titel var „Songs for Sailors“, og det indeholdt en Samling engelske Sømandssange og Melodierne hertil udsat for Sang og Klaver. Disse „Songs for Sailors“ var samlet af den engelske Digter William Cox Bennet. Hæftet var udgivet 1878. Det var tilegnet Hertugen af Edinburgh, og i dets Forord er anført, at disse Sange har været kendt blandt Søens Folk mange Aar, før de blev udgivet i dette Hæfte.

I denne Samling fandt jeg baade Tekst og Melodi til „*There's nothing like a smoke*“, men dette var ogsaa den eneste Chanty i hele Samlingen. Resten var udelukkende almindelige Sømandssange, som var beregnet til Underholdning. Det slog mig straks, at der var en betydelig Lighed mellem denne Chanty og Charles Dibdin's Digtning. Ved et beklageligt Fejltryk i min første Samling er Charles Dibdin's Efternavn

stavet forkert der. Denne berømte og saa frodigt producerende engelske Lyriker, der ikke alene har skrevet mange Operaer, men ogsaa et Væld af Sømandssange — omkring 2000, som han selv komponerede Melodierne til, hed Dibdin og ikke Dibbin. Blandt hele Dibdin's Produktion var der dog ingen Chanties. Alle hans Sange var kun bestemt til Opmuntring og Underholdning for Mandskaberne i den engelske Orlogsmarines Skibe under Søkrigen mellem England og Napoleon. Men det kan ikke nægtes, at hans Digtning har haft en vis Indflydelse paa mange af de efter hans Tid fremstaaede Chanties — baade med Hensyn til Temaer, Sproget og Vendingerne heri samt mange af Sangenes Titler. I „*There's nothing like a smoke*“ er det navnlig Sproget og Titlen, der minder om Dibdin. Og da jeg er den lykkelige Indehaver af den originale Udgave af Dibdin's Sømandssange i et Udvalg paa 100 af de mest berømte — publiceret 1823 — anser jeg det som et skyldigt Hensyn til den Indflydelse, hans Digtning har haft paa Sømandens gamle Arbejdssange ogsaa her i denne Samling at gengive et Par af hans mest berømte Sange, inden jeg fortsætter med Chanty-Sangen i Hjul-pumperne.

Nothing like grog

Sømandssang af Charles Dibdin

Moderato.

A plague of those musty old lubbers, who tell us to fast and to think. And
 patient fall in — with life's rubbers, with no — thing but wa-ter to
 drink. A can of good stuff had they twigg'd it, would have set them for
 plea — sure a — gog — . And spite of the rules, and —
 spite of the rules of the schools. The old fools would have
 all — of 'em swigg'd it. And — swore there was nothing like grog.

My father, when last I from Guinea
 return'd with abundance of wealth,
 cried: „Jack. never be such a ninny.“
 „To drink?“ says I. „Father, your helth!“
 So I pass'd round the stuff — soon he twigg'd it.
 And it set the old codger agog.
 And he swigg'd, and mother,
 and sister, and brother.
 And I swigg'd, and all of us swigg'd it.
 And swore there was nothing like grog.

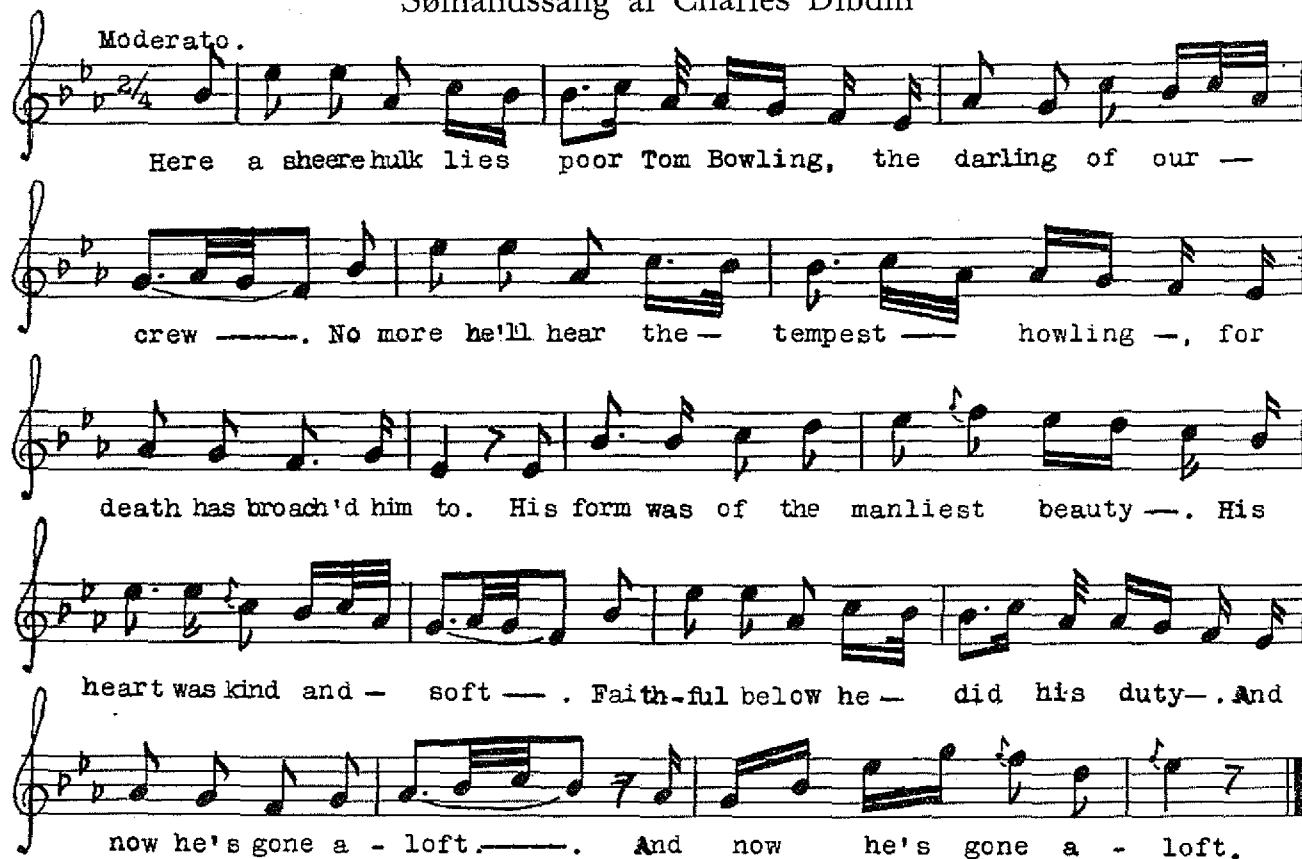
One day, when the Chaplain was preaching.
 Behind him I curiously slunk.
 And while he our duty was teaching,
 as how we should never get drunk;
 I tipt him the stuff, and twigg'd it.
 Which soon set his rev'rence agog.
 And he swigg'd, and Nick swigg'd.
 And Ben swigg'd, and Dick swigg'd.
 And I swigg'd, and all of us swigg'd it.
 And swore there was nothing like grog.

Then trust me there's nothing as drinking —
 so pleasant on this side the grave.
 It keeps the unhappy from thinking,
 and makes e'en the valiant more brave.
 For me from the moment I twigg'd it,
 the good stuff has so set me agog —
 sick or well, late or early,
 Wind foully or fairly —
 I've constantly swigg'd it.
 And damme there's nothing like grog.

Poor Tom

Sømandssang af Charles Dibdin

Moderato.



Here a sheerehulk lies poor Tom Bowling, the darling of our —
crew ——. No more he'll hear the — tempest — howling —, for
death has broach'd him to. His form was of the manliest beauty —. His
heart was kind and — soft —. Faith-ful below he — did his duty—. And
now he's gone a - loft. ——. And now he's gone a - loft.

Tom never from his word departed.
His virtues were so rare.
His friends were many, and true hearted.
His Poll was kind and fair.
And then he'd sing so blithe and jolly —
ah many's the time and oft.
But mirth is turned to melancholy.
For Tom is gone aloft. For Tom is gone aloft!

Yet shall poor Tom find pleasant weather.
when he, who all commands,
shall give, to call life's crew together,
the word to pipe all hands.
Thus death, who kings and tars dispatches,
in vain Tom's life has doff'd.
For, thouth his body's under hatches,
his soul is gone aloft. His soul is gone aloft!

Der er som sagt forskellige Ting i de gamle Chanties, der minder om Dibdin's Digtning — baade med Hensyn til Temaerne i Soloversene og mange af de ofte besynderlige Udraab i Korstroferne. I Sproget er der ogsaa undertiden mange Lighedspunkter, ligesom Chantyerne's Titler ofte leder Tanken hen paa den store Lyriker's Produktion. Titlen „*There's nothing like a*

smoke“ lyder jo saaledes nærmest som en Omskrivning af „*Nothing like grog*“; og Sproget i Chantyen har ikke saa lidt tilfælles med baade „*Nothing like grog*“ og „*Poor Tom*“. Disse to Sømandssange blev første Gang publiceret henholdsvis 1788 og 1789. Men hvornaar „*There's nothing like a smoke*“ er fremstaaet, kan der ikke siges noget bestemt om.

Oscar Jensen.

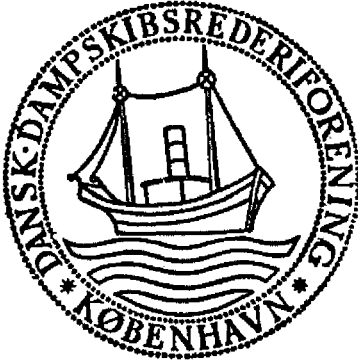
Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juni 1942

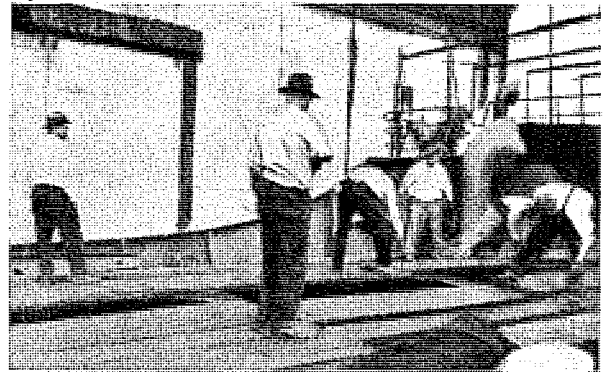


Medlemmer pr. Januar 1941

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 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 Bugserelskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Heliland
 Rederi A/S Infold
 Rhederi M. Jensen, A/S, Aabenraa
 J. Goifred 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. Lørche
 D/S Samsø
 D/S Solnes
 A/S Det store Nordiske Telegrafelskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningaen
 A/S Em. Z. Svitzera Bjerings-Entreprie
 Svitzera Bugserafdeling
 D/S Torm
 Reederiselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendlla
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

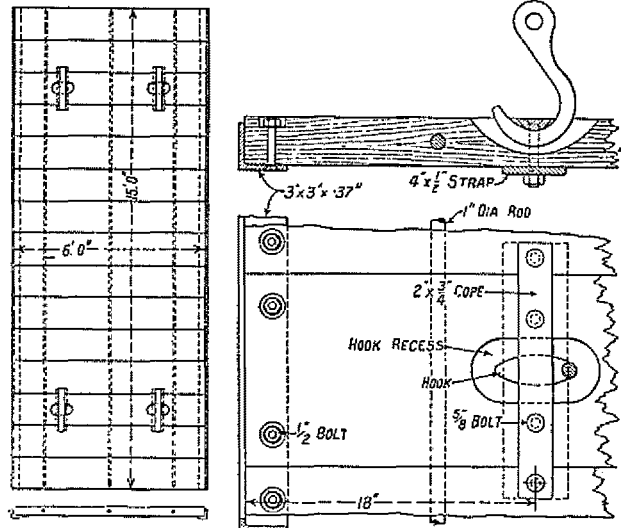
Lugedæksler og Lugebjælker

Til en middelstor Lastluge behøves ofte 40 à 60 Trædæksler og til de særlig store maaske over 100. Arbejdet med at lægge dem paa og tage dem af er derfor stort og tidsspildende. Det er desuden farligt, da Nedstyrtninger forekommer ikke saa sjældent.



Anbringelse af almindelige Lugedæksler kan være et farligt Arbejde.

Der er for at afhjælpe denne Mangel gjort Forsøg paa at udføre Dækslerne i større Flager eller som Laag. Der kan saaledes nævnes Ingeniør J. Leask's Konstruktion fra 1918. Dækslerne er 4,5 × 1,8 m og samlede ved Hjælp af Vinkeljern og gennemgaende, lange Rundjern. Springet fra denne Konstruktion og til at



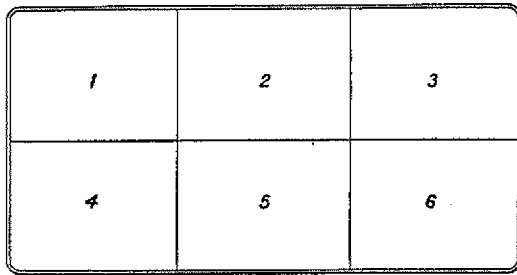
Leask's Lugedæksler.



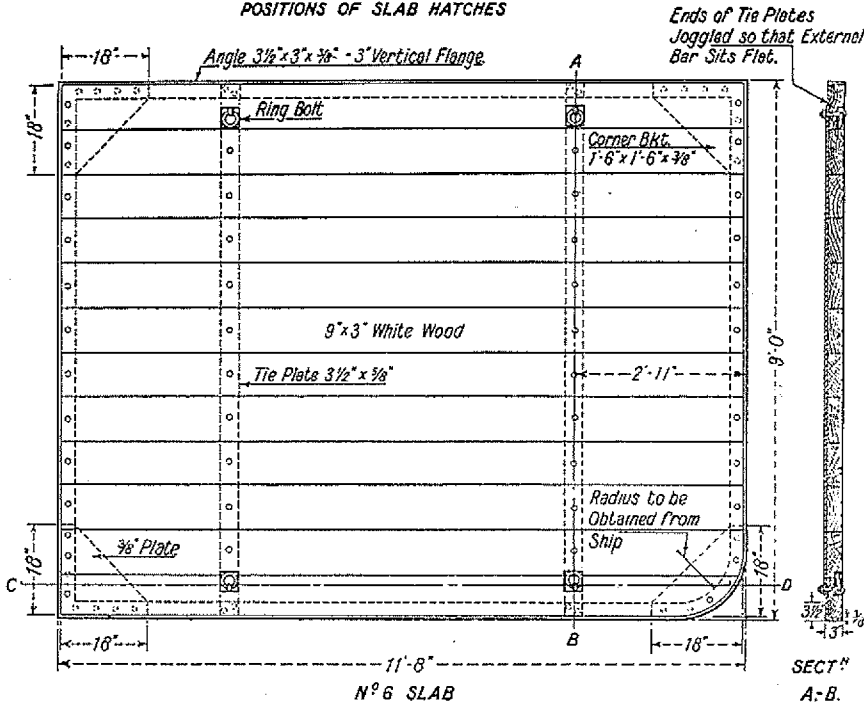
G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



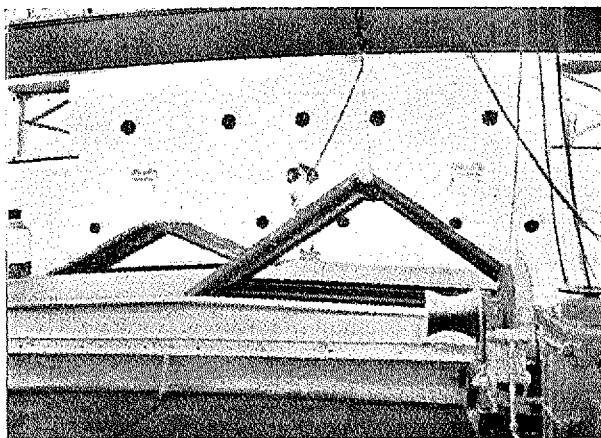
POSITIONS OF SLAB HATCHES



Store Luge-dæksler af Dunn's Type.

lægge Plankerne ind i en lukket Vinkelramme er ikke stort. De paa Billedet viste er konstrueret af Kaptajn A. E. Dunn og har en Størrelse paa 3,5 x 2,75 Meter.

Kaptajn Edward von Tell løser Opgaven ved at samle To Dæksler med Hængsler og gøre dem saa store, at de dækker Lugeaabningen i tværskibs Ret-

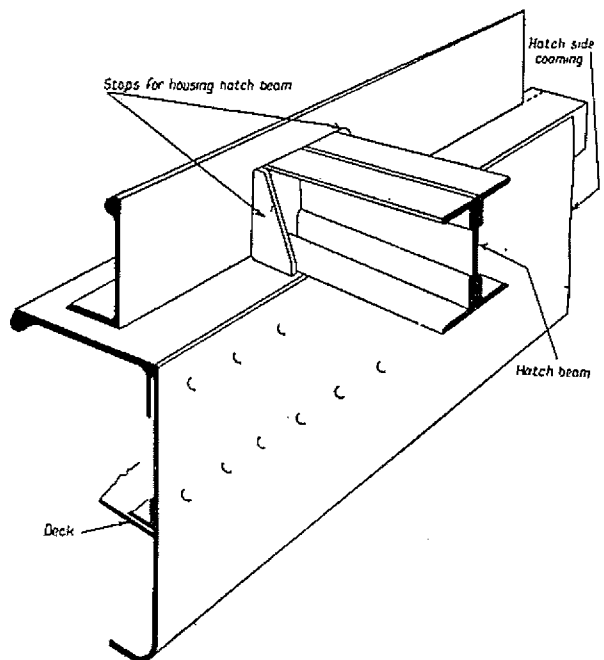


Ventilation af et Lastrum med Tell's Dæksler løftede.

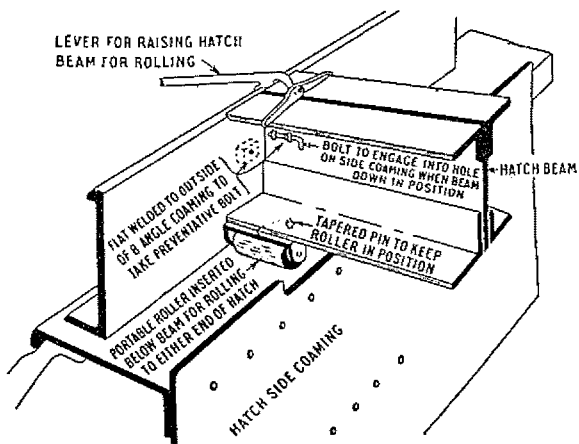
ning. De har den Fordel, at Last-rummet let kan ventileres, som Billedet viser. Tell-Luge-dækslerne udføres ogsaa paa den Maade, at de klappes sammen den modsatte Vej.

Transporten og Anbringelsen af Lugebjælkerne er ogsaa et stort Problem, som R. Buchanan Reith, Newcastle-on-Tyne, løser paa følgende Maade, der er patenteret. Lugekarmen bygges foroven med to Vinkelbulb paa en saadan Maade, at der bliver et Anslag for Lugebjælkerne. Man opnaar derved at faa fuldstændig glatte Lugekarme uden de Fremspring, som Vinkler eller støbte Sko til Optagelse af Bjælkeenderne danner. Man kan ogsaa stuve Bjælkerne af Vejen i den ene Ende af Lugen under Lastning eller Losning, saa man undgaar at have dem liggende og flyde paa Dækket eller andre Steder, hvor de altid er i Vejen.

Tanken om at gøre Flytningen og Henstuvningen ved Lugeenderne lettere har ført til Opfindelsen af de rullende Lugebjælker. De første fremkom i 1927. Den ovenfor omtalte R. B. Reith har ogsaa patenteret en Konstruktion herpaa. Bjælkeenderne løftes ved Hjælp af en Vægtstang, som støttes mod Overkanten af den vertikale Bulbvinkel. I den løftede Stilling skydes en lille



Lugebjælke af Reith's Konstruktion.



Reith's Rullebjælkearrangement.

Vogn med to Ruller ind under Bjælkeenden og sikres ved en vertikal Tap, som sættes ned gennem et Hul i den ene Fodvinkel, inden Forskydningen begynder. Lugens Karmplade rager noget op over den horisontale Bulbvinkel, saa der dannes en Rende, hvori Rullevognen styres. Paa Bjælkernes Plads er der Udskæringer i den opstaaende Kant, som styrer dem i lang-



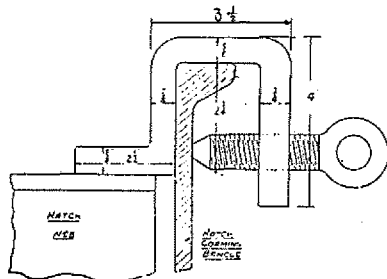
Reith's Rullebjælker i Hvilestilling og i løftet Stilling (Tappen er trukket ud paa den nærmeste Bjælke).

skibs Retning. De sikres mod Løftning i Utide ved en horisontal Bolt, som skydes ind i et Hul i den vertikale Bulbvinkel. Hullet fortsætter ind i en Klods, der er fastsvejet paa Bulbvinklens Yderside. For at hindre en utilsigtet Løftning under Henstuvningen ved Lugeenderne kan der anbringes Pladejernsbøjler, som med Skruer spændes fast til Bulbvinklen.

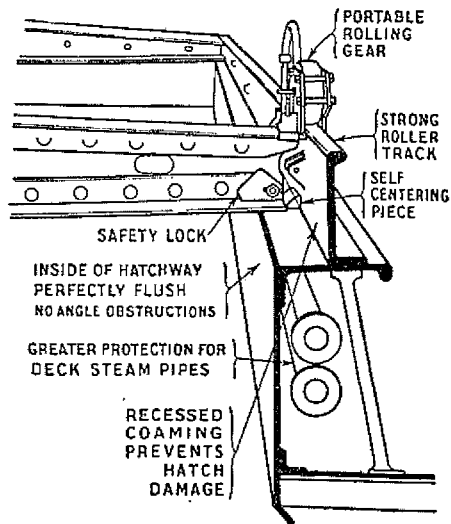
Den danske Ingeniør Martin Nielsen har opfundet

et sindrigt Rulleapparat til Flytning af Lugebjælker.

Nielsens Apparat adskiller sig fra Reiths derved, at Rullebanen udgøres af Bulben paa Karmens vertikale Bulbvinkel. Et Rulleapparat



Bøjle til Sikring af Bjælkerne under Henstuvning.



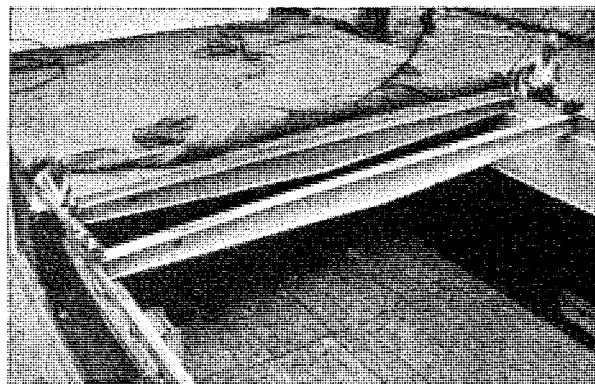
Nielsen-Bjælker og Rulleapparat.

anbringes paa begge Ender af den Bjælke, der skal løftes. Det bestaar af en Vægtstang i Forening med en større og mindre Rulle og et Par Hager, som griber om de horisontale Flanger paa Bjælkens Top-

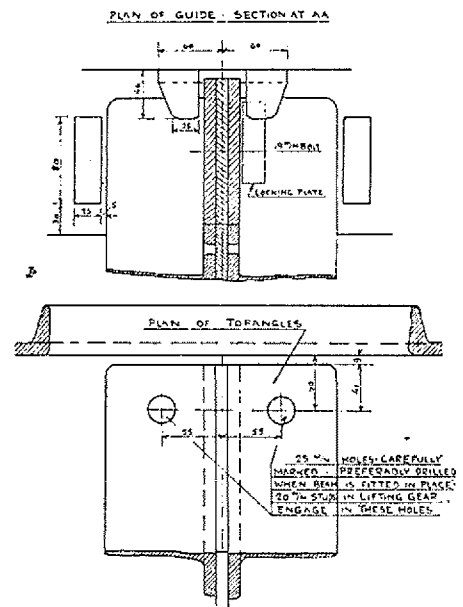
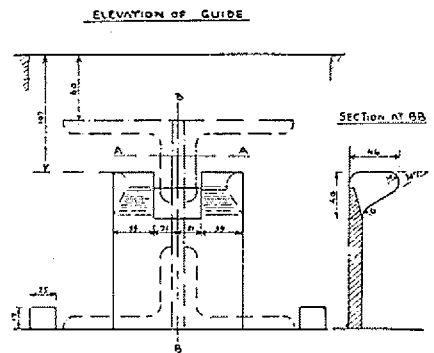
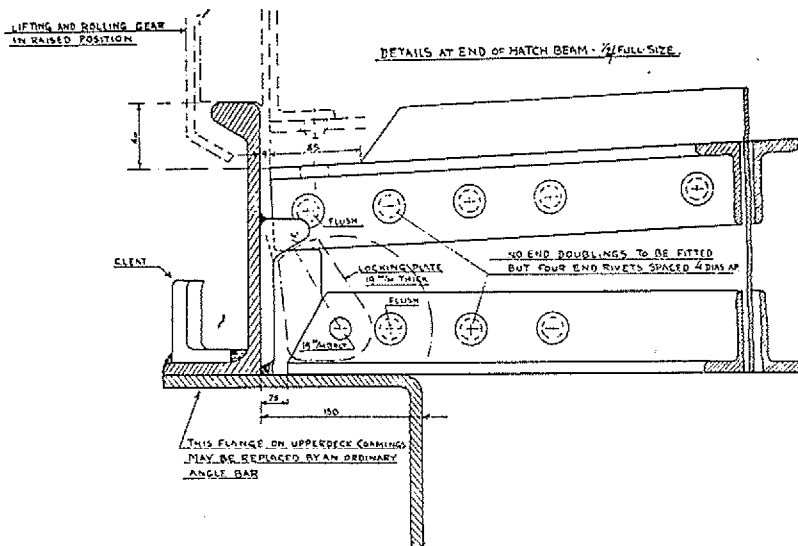


Nielsen-Apparat anbringes paa Bjælken.

vinkler, naar Løftningen skal ske. Naar Apparatet skal anbringes, stikkes et Par Styrepinde ned i tilsvarende Huller i Topvinklerne. Naar Vægtstangen



Bjælke under Forfaring med Nielsen-Apparatet.



Detaller og Sikringer ved Nielsen-Bjælker.

lægges ned til den ene Side, løftes Bjælken 4 cm og den lille Rulle føres ned mod Bulbvinklen. Under Bjælkens Flytning hviler Apparatet paa begge Ruller, og med en Mand ved hver Ende transporteres Bjælken let og hurtigt hen til sin Plads.

I Hvilestilling ligger Bjælkerne paa Plads med Fodvinklerne mellem et Par fastsvejsede Klodser paa Lugekarmen eller det tilsvarende Bulbstag og det nederste af Topvinklerne i en Udkæring paa et kort Bulbjern, der er svejset fast paa Indersiden af den vertikale Bulbvinkel. Sikring mod utilsigtet Løftning sker ved et passende udformet Pladestykke, der svinges op mod Bulben paa det korte Bulbjern.

Ved Henstuvningen i den ene Lugeende holdes Bjælkerne paa Plads og sikres ved tilsvarende Arrangementer.

Et stort svensk Rederi, som har anvendt Nielsens Opfindelse paa flere Fartøjer, anser den som den, der løser Problemet paa den enkleste og paalideligste

Maade. Efter Ingeniør Nielsens Opgivelse havde hans Opfindelse i Marts 1940 fundet Anvendelse paa over 300 Skibe. Paa samme Tid var der fremstillet over 500 Apparater i Danmark foruden dem i England, Tyskland og Amerika.

Nybygninger ved svenske Værfter. Fra Kockums Værft i Malmø har Rederiaktiebolaget „Nordstjärnan“ i Stockholm modtaget Tankmotorskibet „Uranus“ efter en vellykket Prøvetur. Fartøjet laster 16440 Tons D.W. og har paa fuld Last en Fart paa 145 kn. Det største Skib, der hidtil er bygget i Sverige, Tankmotorskibet „Julius“, er afleveret af Göta-werken til Rederiaktiebolaget „Kungsoil“ i Kungsbacka. Det laster 17.300 Tons D.W. og har en Fart

paa fuld Last af 14 kn. Rederiaktiebolaget „Iris“ i Stockholm har ved Oscarshamn Værft bestilt en 3170 Tons D.W. Damper.

A/S MONTANA *Kul, Koks, Cinders*

Telefon 9246

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



Handelsmarinen

Det, der først og fremmest maa lægges Mærke til, er Skibstøtterne. De andrager efter en amerikansk Beregning af Admiral Land 25 pCt. af Verdenstonagen. Tyske og italienske Beretninger opgør Tabet til godt 16.000.000 B.R.T. Efter Handelsflaadens Kapacitet i 1939 vilde 25 pCt. andrage 17.400.000 B.R.T., saa der er ikke stor Uoverensstemmelse mellem Beregningerne. Fredstidens Verdenstrafikordning er fuldstændig brudt sammen og overalt erstattet af Nødforanstaltninger. Afsætningsvanskelighederne for Landbrugslande som f. Eks. La-Plata-Staterne og Sydafrika er blevet større, medens det samme er Tilfældet med Importvanskelighederne for andre Lande, f. Eks. Eire. Tvunget af Tonnagenøden har Lande, som før har fragtet søfarende Nationers Tonnage, forsøgt at skaffe sig en egen Handelsflaade, bl. a. Schweiz, som i det forløbne Aar har faaet samlet sig en lille Flaade. Mulighederne for Skibskøb er dog i Aarets Løb stadig blevet mindre, medens Nybygningsplanerne i de forskellige Lande har staaet over for Vanskeligheder m. H. t. Raastofforsyninger samt Mangel paa faglærte Arbejdere. Kun Lande, som fra Førkrigstiden har raadet over tilstrækkelige Skibsbygningsanlæg, har kunnet fremme deres Nybyg-

ningsplaner med Held. Tonnagemangelen er den væsentligste Aarsag til, at en Række Skibsfartslande har gennemført Tanken om Statskontrol med Skibsfarten. Baade England og U.S.A. har gennemført en saadan Kontrol, og i det sidstnævnte bliver Skibsbygningen foretaget for Statens Regning. Herunder spiller en vidtgaaende Typekontrol en stor Rolle. Tyrkiet er ogsaa gaaet over til Statsskibsfart. Japan har efterhaanden samlet sin Skibsfart, som fra den 1. Februar bliver ledet af et nyoprettet Selskab efter ensartede Bestemmelser. Tysklands Fremtidsplaner m. H. t. Skibsfarten er endnu ikke fastlagt i Enkeltighederne. Det synes imidlertid, som om Tyskland ikke ønsker nogen Statsskibsfart eller statsunderstøttet Skibsfart, men private Rederier, som indenfor en større Ramme tilpasser deres Virksomhed efter det nationale Behovs Krav.

Argentinas Tonnagemangel. Argentinas Mangel paa Tonnage for Landets Eksport er forlængst blevet saa stor, at Ønsket om at tilvejebringe en egen Handelsflaade er blevet stærkere og stærkere, hvilket bl. a. har givet sig Udslag i Overtagelsen af 4 danske Skibe. Da der i argentinske Havne har ligget



AKTIESELSKABET

OSCAR JØRGENSEN

BOGTRYKKERI - BOGBINDERI

BLEGDAMSVEJ 28-32

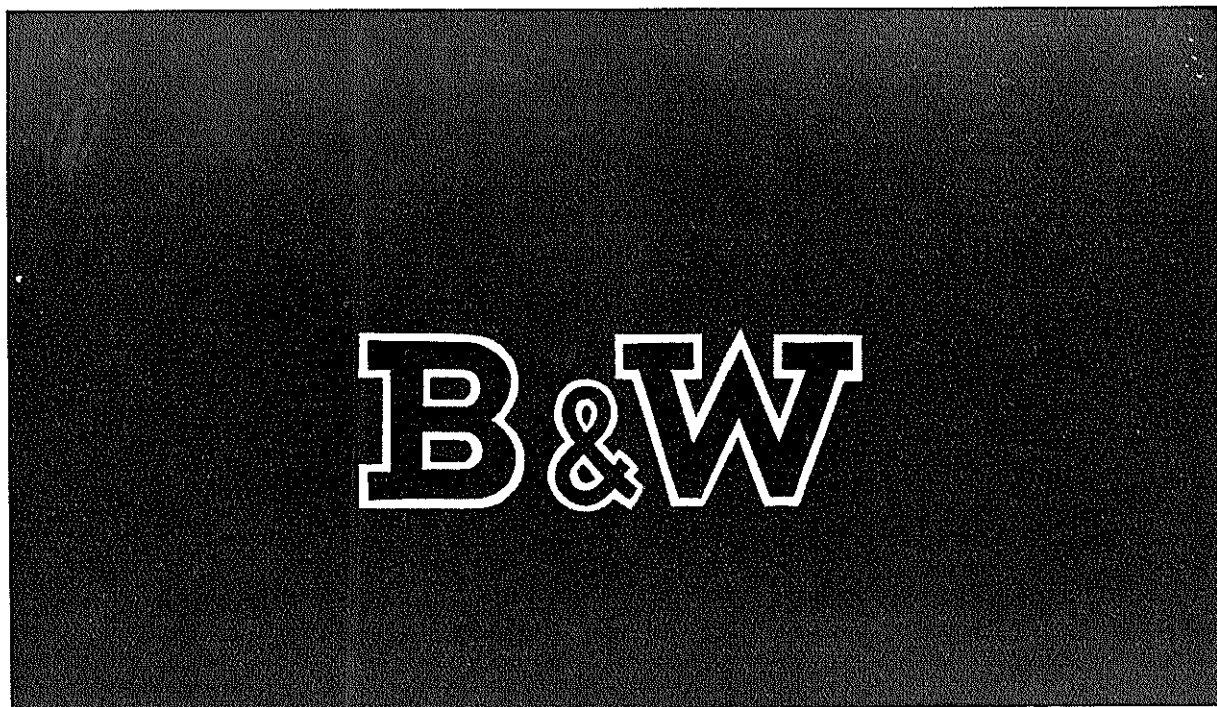
TLF. CENTRAL 10910

KØBENHAVN N.

Skibe, tilhørende krigsførende Lande, uden nogen Udsigt til at komme til Søs, har man taget fat paa Planen om en egen Handelsflaade ved Køb af fremmed Tonnage. Italien har afstaaet ialt 16 Skibe paa tilsammen 8850 B.R.T., dels for bestandig og dels for den Tid Krigen varer. De 4 danske Skibe paa 9500 B.R.T. er ogsaa overført til argentinsk Flag. Til Forvaltning af denne Handelsflaade har Marineministeriet oprettet et „Kontor for Statens Handelsflaade“. Heldige Resultater har Argentina forøvrigt opnaaet ved Samarbejde med udenlandske Rederier m. H. t. Forbindelsen med Sydafrika og Central-Amerika. De argentinske Ønsker om Oprettelsen af ubrudte Forbindelser strækker sig desuden til Brasilien, Sydamerikas Vestkyst, U.S.A. og Europa. I Øjeblikket kan for Europas Vedkommende kun Portugal og Spanien komme i Betragtning. Det vanskeligste Problem er Udvidelsen af Flaaden gennem Nybygninger. Udenlandske Værfter kommer herved ikke i Betragtning, da de alle er fuldt beskæftiget med Arbejder for deres egne Lande. I Argentina findes imidlertid kun tre Værfter, som er i Stand til at bygge søgaaende Skibe, nemlig Orlogsværftet i Rio Santiago og to private Værfter i San Fernando. De to sidstnævnte har Beddinger for Skibe op til 5000 B.R.T. Man mangler dog for Tiden Raamaterialer til Skibsbygningsbrug, da de maa importeres. Det ene af Værfterne vil imidlertid kunne udføre større Arbejder, idet man allerede tidligt arbejdede paa lang Siget og sikrede sig de nødvendige Materialer, me-

dens det andet private Værft er forholdsvis nyt og har mindre Betydning. Marineværftet er godt udrustet til Bygning af Handelsskibe. Det raader over en Tørdok paa 205 m's Længde foruden to mindre Dokker. Marinen har ogsaa Værfter i Buenos Aires og Bahia Blanca, men de udfører kun Dokningsarbejder og ikke Nybygninger. Det er derfor kun Marinens Hovedværft i Rio Santiago, der kan blive Tale om, hvis der bliver Spørgsmaal om Bygning af Handelsskibe. Da det nye Skibsfartskontor sorterer under Marineministeriet, er dette ikke usandsynligt, men paa den anden Side staar Marinens Planer om Udvidelse af Krigsflaaden i Vejen herfor.

Schweiz's Planer om Opbygning af egen Handelsflaade. Direktøren for det schweiziske Rederi, Basel, Dr. Nikolaus Jaquet, har holdt en Tale om det schweiziske Flag til Søs og har heri givet en interessant Oversigt over Udviklingen af den schweiziske Skibsfart. Tanken om en egen Handelsflaade har været fremme i længere Tid. Allerede for 75 Aar siden blev det gjort gældende, at Landets handelspolitiske Selvstændighed kun kunde sikres gennem en egen Handelsflaade. Alligevel skulde der gaa Aartier, før Idéerne blev gennemført i Praksis. I den offentlige Diskussion stod først Spørgsmaalet om en egen Havn i Forgrunden. Den Tanke traadte senere i Baggrunden, idet man gjorde gældende, at Schweiz med Henblik paa sin traditionelle Neutralitet ikke burde binde sig til en national Havn. Hertil kom det



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

let af Tankskibe ialt 23 med 120.017 B.R.T. I 1939 raadede Japan over 47 Tankskibe paa tilsammen 429.790 B.R.T. I 1940 besluttede 6 af de ledende japanske Rederier i Samarbejde med de store japanske Værfter og Industriforetagender hurtigst muligt at skaffe yderligere 200.000 B.R.T. Tanktonage til Veje. Et Konsortium med en Kapital paa flere Millioner Yen blev startet, og i Løbet af Aaret blev Kølen lagt til 40.000 B.R.T. Samtidig med Forøgelsen er der skabt en Forrykning i Tankskibenes Størrelse. For 10 Aar siden var Tankskibene i Gennemsnit 5220 B.R.T., men var i 1936 steget til 7250 B.R.T. og i 1939 til 9140 B.R.T. De ældre Tankdampskibe er blevet afløst af Motortankskibe, og ved Krigens Udbrud i 1939 var tre Fjerdedele af de japanske Tankskibe forsynet med Motorer, medens Gennemsnittet for hele Verdens Tankflaade viste, at ca. Halvdelen var Motorskibe.

6 finske Skibe solgt til Sverige. Efter hvad „Helsingin Sanomat“ meddeler, skal svenske Rederier overtage 6 finske Skibe paa henholdsvis 6500, 5100, 3200, 3100, 2200 og 1400 B.R.T.

Den græske Sejlskibstonnage forøges. Den græske Sejlskibsflaade skal udvides med særlig Henblik paa Kystfarten. I 1940 havde Grækenland en Flaade paa ialt 710 Sejlskibe paa tilsammen 56.000 B.R.T., hvortil kom ca. 1000 Sejlere paa under 30 B.R.T. Antallet af motoriserede Sejlskibe er betydeligt, og Godsomsætningen ligger højt. Den udgjorde i 1940 ialt 720.435 Tons. Da Grækenland mangler Dampskibe, skal der nu indsættes Sejlskibe i større Antal.

Japans Skibsbygningsindustri under Statskontrol. Fra Begyndelsen af Februar blev den japanske Skibsbygningsindustri stillet under Statskontrol. — Denne Forholdsregel blev truffet for at fremskynde Bygningen af nye Skibe og Reparation af gamle, der er nødvendige saavel for Krigsførelsen som for den økonomiske Udvikling af de besatte Omraader i Stillehavet.

Verdens første Motorskib („Selandia“) forlist. I Begyndelsen af Februar løb det finske Motorskib „Tornator“ paa Grund i japansk Farvand og blev Vrag.

Besætningen, 35 Mand, blev reddet. Baaden er identisk med „Selandia“, der var Verdens første Motorskib. Den var bygget i 1912 hos B. & W. og var paa 7400 Tons D.W. I 1936 blev „Selandia“ solgt af Ø.K. til Skibsreder Odd Godager i Oslo. Da den var for gammel efter norsk Lov til at blive indregistreret, sejlede den under Panamas Flag under Navnet „Norseman“. I Sommeren 1940 blev Baaden af den norske Ejer solgt til Finland—Amerika-Linien.

Vort Søværns Hæders- og Mindedage

I „Tidsskrift for Søvæsen“ har der siden Maj 1939 været en Oversigt hver Maaned under ovenstaaende Titel. Der er heri for hver Dag i Maaneden med Tilføjeelse af Aarstal nævnt de Begivenheder, som har haft Betydning i Søværnets Historie, ikke blot Slag eller enkelte Kampe, men ogsaa organisatoriske og andre Tildragelser af Betydning.

Forfatteren, Kommandørkaptajn F. H. Kjølser, har nu samlet disse Oversigter i en lille Bog paa 76 Sider, udgivet af Hagerups Forlag; Pris 3,75 Kr. Foruden Oversigterne er der tilføjet et Stikordsregister, som i Virkeligheden er det, som gør Bogen brugbar.

Vi anbefaler vore Læsere at anskaffe Bogen, hvis de i korte Træk ønsker at faa Oplysninger om Tildragelserne i vor Flaade gennem den historiske Tid. Hvad man i en saadan Oversigt vil medtage eller udelade beror selvfølgelig paa et Skøn. Om Indtagelsen af Lindisfarma Kloster paa en Ø ved Northumberland i England den 8. Januar 794 som Indledning til Vikingetogterne kan siges at høre med til Emnet, er et saadant Spørgsmaal, som ikke forringer det væsentlige. Da Serien stadig fortsættes i „Tidsskrift for Søvæsen“ og efterhaanden suppleres, er der ogsaa Haab om, at en senere Udgave medtager Emner, som en og anden Læser søger forgæves efter.

Til Slut vil vi gerne bemærke, at Aarstallene i en saadan Oversigt bør være kemisk fri for Trykfejl.

Husk at forny Deres Abonnement

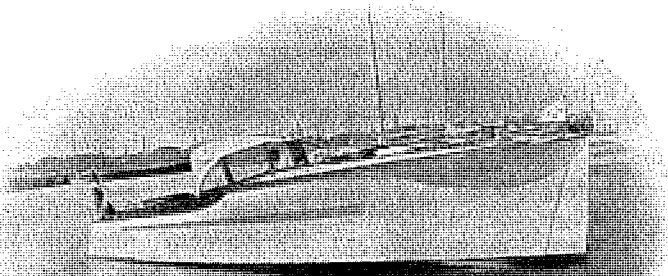
	Grundlagt 1875	Th. Møller	Grundlagt 1875
	Proviant, Dæk- og Maskin-Stores		Nyhavn 45-47, København
Hovedoplæg for Danmark	Telefon 387, 10,387	Telegram-Adresse: »Ultra«	

Alle Henvendelser til „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.

økonomiske Synspunkt, at man ved at spille de forskellige fremmede Havne ud mod hinanden kunde opnaa særdeles billige Tariffer. Derefter tog man Spørgsmaalet op, om det var tilraadeligt for Schweiz at sikre sig Tonnage for Krigstilfælde allerede i Fredstid gennem Chartringer, eller om man skulde vente med saadanne Chartringsaftaler indtil et eventuelt Krigsudbrud. Erfaringerne allerede fra det nitende Aarhundredes Krige viste imidlertid, at den sidste Mulighed i Praksis faldt bort, idet der næsten ikke eller slet ikke var Tonnage at skaffe til Veje efter et Krigsudbrud. Heller ikke hvad den første Udvej angik, fandt man det tilraadeligt at slaa ind paa den af Hensyn til de Komplikationer, den kunde føre med sig under eventuelle Krige. Derfor blev Resultatet, at man holdt fast ved Tanken om en egen schweizisk Handelsflaade ogsaa i Fredstid. De retslige Vanskeligheder, som tidligere bestod i Spørgsmaalet, om en Stat uden Kyst var berettiget til at føre eget Flag til Søs, blev fjernet paa Trafikkonferencen i Barcelona i 1921, hvor det blev besluttet, at denne Ret erhverves, naar de omtalte Skibe for vedkommende Nation var indregistreret i Skibsregistret. Schweiz har paa dette Grundlag udarbejdet sin egen Søretslov, som regulerer Skibstrafikken under Landets Flag. Hidtil er den Tonnage, som sejler under schweizisk Flag, ikke været stor, nemlig omkring 40.000 B.R.T. Det drejer sig om fire Skibe tilhørende

Staten, to Dampskibe tilhørende det schweiziske Gasværksforbund og endelig to Dampskibe i privat Eje, hvoraf det ene væsentlig betjente Ruten Genua—Portugal. Schweiz har saaledes det mindste Antal Tons pr. Indbygger af alle Lande i Europa. Man anstrenger sig imidlertid for at faa en betydelig Tilvækst til Handelsflaaden. Schweiz' Vanskeligheder med Forsyninger fra oversøiske Lande under den nuværende Krig gav Stødet hertil, da den har ført til en overordentlig Stigning i Fragterne. Disse Vanskeligheder vilde man kunne have undgaaet, hvis man havde besiddet et tilstrækkeligt Antal egne Skibe. Der nævnes i denne Forbindelse en Tonnagemængde paa 120.000 B.R.T. som Maalet. Skulde det lykkes at naa dette Maal, vilde man disponere over 30.000 B.R.T. pr. Million Indbyggere og derved staa paa samme Niveau med Hensyn til Tonnage som Spanien og Portugal. En Flaade af denne Størrelse vilde utvivlsomt faa fuld Beskæftigelsesmulighed at dømme efter den schweiziske Import fra oversøiske Markeder i 1938, da den androg 2.250.000 Tons. For en saadan Flaade vil imidlertid i Følge Overslag fra sagkyndig Side kræves en aarlig Udgift paa ca. 5.000.000 sw. Francs.

Den japanske Tankskibsflaade. I Løbet af de sidste 10 Aar har Japan foretaget en betydelig Udvidelse af sin Tankskibsflaade. I 1931 udgjorde Antal-



*Vil De være sikker paa
vickeligt Kvalitetsarbejde,
saa lad os give Dem Tilbud!*

GEORG RIENECK

KØBENVAVNS YACHT- & MOTORBAADSVÆRFT

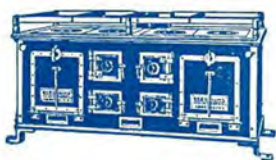
Stubbeløbgade — Telefon Ryvang 906

Leverer til Toldvæsnet og Søpolitiet

Reparation — Ophalerbedding — Vinteropbevaring

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



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

Amaliegade 30 - København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627

Forlang vort ill. Katalog



DANSK GÆR-CENTRAL
TØRGER

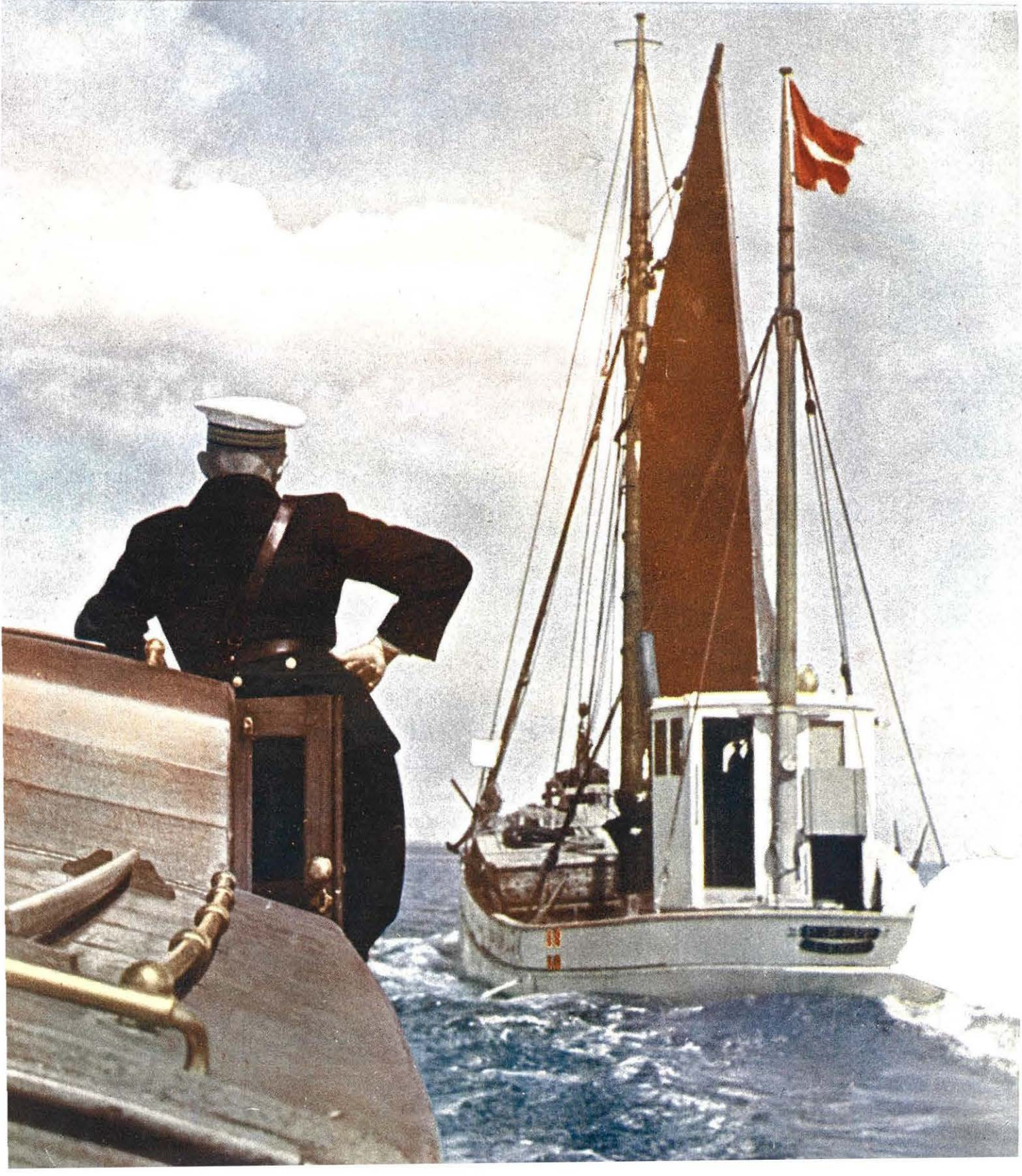


WIKINGEN

75 Øre
1. Juli

SØPOLITIET I ARBEJDE
Fotografi af Fotograf Børge Lassen

1942 - Nr. 7
19. Aargang





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
Rangoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

NIKKEL er et af de Metaller, der senest har faaet almindelig Anerkendelse indenfor Tekniken, det findes forholdsvis faa Steder i Naturen og kun ganske enkelte Steder i et saadant Omfang, at det har praktisk Betydning. Hvad er det, der giver dette Metal saa stor Værdi? Hvorfor er det saa vigtigt?

NIKKEL

Et historisk Tilbageblik. — Et Metal gør Karriere. — Paa Jagt' efter Nikkelforekomster. — Nikkel er uundværlig til Krigsindustrien. — Nikkel i Finland. — Tyskland og Rusland brugte 30,000 Tons Nikkel om Aaret før Krigen.

Et historisk Tilbageblik.

Det er knap nok 200 Aar, siden man begyndte at anvende Nikkel i større Stil, men dermed er ikke sagt, at det ikke har været benyttet før, — tværtimod, Anvendelse af Nikkel gaar over 2000 Aar tilbage i Tiden, kun kendte man ikke Metallet.

Navnet Nikkel er oprindeligt et Skældsord! Det stammer fra Middelalderen og er udledet af det tyske Ord Nicker. En Nicker er en Nisse, en Spotteand. Benævnelsen stammer fra de sachsiske Kobbergruber, hvor det ofte skete, at Ertsen af en eller anden uforklarlig Grund ikke kunde smeltes. Arbejderne mente, at en Nicker drillede dem, og anede intet om den kemiske Nikkelforbindelse, da de jo overhovedet intet kendte til Grundstoffet Nikkel. Endnu mindre anede de, at de havde Vanskeligheder at overvinde. Nikkel blev dog, som allerede nævnt, brugt for over 2000 Aar siden. I Kina, nærmere betegnet i Yunnan, fandt man paa den Tid Erts, som indeholdt Kobber, Tin og Nikkel. Smeltede man Ertsen, fik man et mærkeligt, straalende hvidt Metal, der mindede paafaldende om Sølv. Dette Metal blev derefter af den kendte Silkehandlernes Karavanevej transporteret til Turkestan, hvor det hovedsagelig blev brugt til Møntfremstilling. Akkurat som 1700 Aar senere i Europa . . .

Men først i det 18. Aarhundrede er det, at Nikkelmønterne dukker op i Europa. I 1825 bragte de to Brødre Henninger i Tyskland under Navnet Nysølv Nikkelfabrikater i Handelen, og de fandt Købere særlig i England, hvor Metallet i lang Tid gik under Navnet German Silver, tysk Sølv. De første europæiske Nikkelmønter dukkede op i Schweiz, men snart efter fulgte Belgien og Tyskland Eksemplet.

Et Metal gør Karriere.

Vækket af en tusind-aarig Søvn bliver Nikkel snart et Midtpunkt i den metalurgiske og metal-kemiske Forskning. Det nye Element drages ind i de forskelligste Forsøg, og utrætteligt foretager man Prøver med, hvad der vel kan hentes ud af det interessante Materiale til Gavn for Menneskeheden, — eller maaske snarere det modsatte.

I de sidste Aar af det 19. Aarhundrede sker saa den store Begivenhed: Creuzot-Værkerne i Frankrig finder ud af, at en Til sætning af Nikkel faar Staalets Fasthed til at stige i usædvanlig Grad. Det kommer nu til et Spil, et Kapløb, som man ofte har været Vidne til det i Industriens og Videnskabens Historie. Det varer ikke længe, før Krupp-Værkerne i Essen bringer det berømte Krupp-Staal paa Markedet, og det opnaar hurtigt Verdensry. Staalet er nu engang Grundelementet indenfor Rustningsindustrien. Efter Krupp gaar i rask Tempo Alverdens Rustningsfabrikater over til Nikkel-Staalet, og dermed opstaar en Konjunktur for dette Metal i en Grad, som man hidtil ikke har kendt.

Paa Jagt efter Nikkelforekomster.

Produktionen af dette Stof er meget ringe. I 1840 androg hele Verdensproduktionen kun 100 Tons, som blev udvundet som Biprodukt af norsk og østrigsk Erts. Snart blev det bekendt, at Staalindustrien, især Rustningsfabrikkerne, kunde absorbere uanede Mængder. Ved det mangedoblede Behov kunde man ikke lade sig nøje med, at dette Metal kun blev udvundet som Biprodukt i forskellige Metalstøberier, — man maatte søge at finde det *rene* Nikkel.

Paany var det en Franskmand, der gjorde en Indsats, fandt den første Nikkelerts. Det var Garniel, den berømte Forsker i Indokina, der i 1865 i Ny Caledonien paaviste den første Nikkelforekomst. Det dér udvundne Nikkel blev i fuld Udstrækning afleveret til den europæiske og japanske Vaabenindustri. De ubetydelige Mængder, den tyske Produktion især, gled mere og mere i Baggrunden. Garniers Opdagelse efterfølges

af andre Forskningsresultater, der ogsaa ender med Sukces. Men i 1890 er den ny-caledoniske Produktion allerede sunket i Betydning, da man har opdaget de ubegrænsede Nikkelfelter i Kanada, i Distriktet omkring Ontario.

Hundrede Aar var gaaet, siden Statistiken angav Nikkelforekomsterne til 100 Tons. Før den nuværende Krig regnede man med en Produktion af 150.000 Tons. Deraf udvandt de 130.000 i Canada, de 10.000 i Ny-Caledonien og kun 8000 Tons i hele den øvrige Verden. Dette for hundrede Aar siden næppe agtede Metal er i Dag den uundværlige Bestanddel til det hærdede Staal. Uden Nikkel ingen Tank, ingen Kanon — intet af alt det, der har den største Betydning i Krigen! Canada raader altsaa over henvend 90 pCt. af den nuværende Verdensproduktion og er under fredeelige Forhold i Stand til at levere U. S. A. store Dele deraf og derfor skaffe sig andre Goder.

Nikkel i Finland.

Før forholdsvis faa Aar siden hørte man om en vigtig Nikkelforekomst i det nordlige Finland nærved Petsamo. Mere fik man ikke at høre, før det rygtedes, at Minerne nu tilhørte „Petsamo Mine of the International Nickel Co. of Canada Ltd.“. De ligger 30 km sydvestligt for Havnen Petsamo i Kelosjoki. Udnyttelsen af denne Forekomst er aldrig kommet helt i Gang, saa ny som den er. Mr. Robert Stanley, Præsident i det internationale Nikkel Selskab, gav i sin sidst foreliggende Beretning — nu i Krigsaaene er der naturligvis ingen kommet — et omfattende Billede af de indtil da udførte Arbejder i Petsamodistriktet. Efter denne Beretning krævede Forberedelsesarbejderne en Investering af 10 Millioner, hvoraf paa det Tidspunkt allerede $7\frac{1}{2}$ Million var stillet til Raadighed og forbrugt. En af de faa Skakter, der var blevet aabnet, var 580 Fod lang og 6,86 Fod bred. De hidtidige Undersøgel-

ser har bevist, at det her fundne Metal er af meget god Kvalitet og forekommer i betydelig Mængde.

Siden da har der hvilet et Slør over Produktionen i Petsamo. At der er blevet arbejdet for fuld Kraft, er udenfor al Tvivl, men Krigen Hærgen har naturligvis ødelagt meget. Hvad der er sket med Petsamominerne, ved man ikke, men Produktionen derfra har sikkert været efterspurgt og anvendt. I den omtalte Beretning regnede man med en maanedlig Produktion paa 500 Tons, altsaa 6000 Tons aarlig. Men dertil var man dog ikke naaet i 1938, Aaret inden den første finsk-russiske Krig brød ud. Da var Produktionen paa 4000 Tons hele Aaret. En Tid var Arbejdet helt indstillet paa Grund af Krigsbegivenhederne, Minerne kom paa Russernes Hænder, de blev ubrugbare, men kom saa senere tilbage til Finland. Hvordan Produktionen foregaar i Øjeblikket, ved man som før intet om.

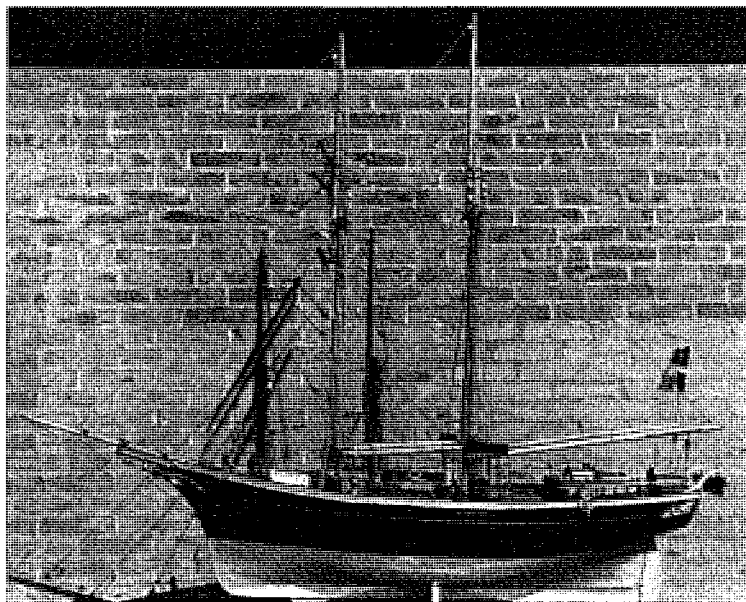
Tyskland og Rusland brugte 30,000 Tons Nikkel hver før Krigen.

Efter U. S. A. var Sovjetrusland den største Nikkelkonsument. Rusland anvendte saaledes i 1938 ikke mindre end 17,300 Tons deraf. Dets indenlandske Produktion beløb sig kun til 4000 Tons. Denne Produktion stammer fra tre Miner i Uralbjergene. Rusland importerede altsaa dette Aar henvend 14,000 Tons. Tyskland brugte i det samme Tidsrum 12,200 Tons, hvoraf knap 10 pCt. blev udvundet indenfor Landets Grænser. De to Lande manglede altsaa tilsammen over 25.000 Tons Nikkel.

Krigen, som nu raser, vil ogsaa komme til at dreje sig om Erhvervelse af Nikkelminer, hvor de saa forefindes. Maaske nævnes Nikkel lidt sjældnere, og de færreste vilde tænke paa at sidestille det med Olie, Bomuld eller Kobber, men dog spiller det paa sin tilbagetrukne Plads en ganske afgørende Rolle som det vigtige Raastof, det er.

Der er Gang i Modelbyggeriet

„Vikings“ gamle Ven og Velynder, Kunstmaler Joh. Koch i Ærøskøbing sender os hosstaaende Billede af den smukke Model, en Skonnert udført i gammel Eg. Modellen er 180 cm fra agter til Nokken af Klyverbommen, og Johan Koch har bygget den i sine ledige Stunder, saa den skal nok være rigtig i alle Detailler. Eventuelle Liebhavere kan henvende sig til Joh. Koch i Ærøskøbing.



MYTTERI

om Bord i Handelsskibe

Ved OSCAR JENSEN

Affæren „Jean Umb“

MYTTERI om Bord i Handelsskibe skyldes i mange Tilfælde overdreven Nydelse af Spiritus eller en slet Behandling af Mandskabet. Det sidste var saaledes Tilfældet med det frygtelige Jean Umb-Drama, der i 80'erne udspillede om Bord i et russisk Sejlskib i Østersøen, og som blandt mange af den ældre Generation endnu vil være i frisk Erindring her i Landet.

Hovedpersonen i dette Drama var en stor og stærk, men enfoldig russisk Skibsdreng paa mellem 15 og 16 Aar ved Navn Jean Umb, som til Trods for sine forholdsvis ualmindelige Kræfter, der gav ham særlige Betingelser til Selvforsvar, i Dage og Uger havde været Genstand for de grusomste Mishandlinger — baade fra sine Overordnede og sine Kammeraters Side. Han var i det uendelige blevet hundset, sparket, tampet og kølhalet — kort sagt torteret efter de værste middelalderlige Metoder til Søs, saa dette tilsidst — som senere opklaret — havde berøvet ham Forstanden. Og da han en Nat stod til Rors, og Kaptajnen som sædvanlig overfusede ham for Styringen, trak han pludselig sin Skedekniv og begravede den til Skaftet i Hjertet paa sin overordnede Plageaand, der med et Gisp og en kort Rallen sank om paa Dækket og var død.

Efter at have udført denne blodige Daad lod Jean Umb Rat være Rat og gik forefter. Med koldt Blod myrdede han derefter sin Vagtskammerat, der havde Fritørn og laa og døde paa Storlugen; dernæst faldt Udkiggen paa Bakken for hans Kniv, og tilsidst gik hans Vej til Lukafet, hvor han ogsaa tog de tre paa Frivagt sovende Kammeraters og Kokkens Liv.

Kun Skibets Styrmand undgik at dele Skæbne med de øvrige, der var faldet som Offer for denne Skibsdrengs sindssyge og bestialske Handling. Han havde Frivagt og var til Køjs, da Dramaet tog sin Begyndelse, men da Skibet straks var løbet i Vinden, efter at Jean Umb havde forladt Rattet, var han vaagnet op, da Sejlene med et Brag slog bak, og han var saa farende op paa Halvdækket, hvor han gled og faldt over Kap-

tajnens Lig, der formelig laa og svømmede i det Blod, han var gledet i; og da han saa, at der ingen var ved Roret, slog det i samme Nu ned i ham, at hele Besætningen forude havde gjort Mytteri.

Styrmanden var ikke i Besiddelse af noget Skydevaaben, og ham bevidst fandtes der overhovedet ikke noget saadant Agter. Han havde kun sine Næver, en almindelig Foldekniv og hvad han ellers tilfældigt kunde faa fat paa til at værgе for sig med; og da han ikke ene Mand med disse tvivlsomme Forsvarsmidler dristede sig til at tage Kampen op imod hele Skibets Besætning, som end ikke havde taget i Betænkning at myrde Kaptajnen, skyndte han sig under Dæk igen og barrikaderede sig i sit Kammer, der laa i Forkant af Kahytstruffet og havde et lille Vindue, hvis hele Flademaal kun udgjorde en Kvadratfod, og som vendte ud til Stordækket.

Her besluttede han at forholde sig i Ro, til Dagen brød frem, og han kunde se, hvad der foregik forude. Men da det saa efter en for ham usigelig lang

Nat endelig lysnede, og han gennem sit lille Vindue kunde overse Stordækket, frøs Blodet i hans Aarer til Is ved det Syn, der mødte ham. Med en Blanding af Rædsel og Overraskelse saa han nu den store og stærke Skibsdreng bakse med Ligene af sine dræbte Kammerater, som den ene efter den anden blev manøvreret op paa Lønningen og ud over Skibssiden.

Øjeblikkelig forvirret over dette grufulde Syn slog Styrmanden med et Brøl sit Vindue op, hvilket straks tiltrak sig Morderens Opmærksomhed. Drengen maatte aabenbart i sin Blodrus helt have glemt Styrmandens Eksistens; thi i hurtige Spring styrtede han nu agterover med sin Kniv i Haanden. Vildskab lyste ham ud af Øjnene, og hvid Fraade stod ham i Mundvigene, men over hans Læber kom ingen Lyd, der kunde røbe hans Hensigt. Denne var dog ikke til at misforstaa, og Styrmanden, der vidste, at han paa to Mands Haand var denne desperate Knippel af en Skibsdreng underlegen i Kræfter — og tilmed saa godt som vaabenløs — dristede sig fremdeles ikke til at komme paa Dækket og tage Kampen op med ham, men nøjedes med



Han trak pludselig sin Skedekniv og begravede den til Skaftet i Sjertet paa sin Plageaand.

resolut at lukke Vinduet igen. — Denne tiltænkte Sikkerhedsforanstaltning anfægtede dog ikke den desperate Morder. Uden Betænkning jog han sin Haand med Kniven gennem Ruden, men han maatte ad denne Vej hurtigt opgive at faa Ram paa Styrmanden, som havde trukket sig saa langt tilbage i Kammeret, at han var uden for Knivens Rækkevidde. Saa trak Drengen sig tilbage og gik igen forefter, hvor han genoptog sin afbrudte Beskæftigelse med at kaste de sidste Lig af sine myrdede Kammerater over Bord, mens Styrmanden som passiv Tilskuers til den uhyggelige Handling i Spænding ventede, hvad der videre vilde ske.

Imidlertid var Vinden løjet af, og ved Middagstid blev det helt Stille. Drengen lod sig nu en Tid ikke se paa Dækket, men Styrmanden kunde høre ham rumstere forude i Kabyssen. Ud over denne Støj afbrødes Stilheden kun af Sejlens Blafren og Dasken mod Stænger og Rig.

Hen paa Eftermiddagen kom Drengen igen til Syne, og Styrmanden saa ham nu stille agterover med Kokkens store Kødkniv fastsurret til Enden af et langt Kesteskaft, og da han straks var klar over, at dette harpunagtige Apparat specielt var forfærdiget til at bruges mod ham, og for at undgaa ligefrem at blive harpuneret, krøb han sammen paa Dørken tæt henne under Vinduet i Haab om dér at kunne faa Tag i Vaabenet og rive det til sig eller brække Kesteskaftet og saaledes bemægtige sig Kniven. Et Øjeblik efter begyndte Drengen ganske rigtig som antaget at stange ind gennem Vinduet med sit lange Mordvaaben. Han jog den selvavede Harpun ind med stor Kraft og trak den tilbage, og saaledes fortsatte han paa maa og faa, idet han førte Vaabenet i alle mulige Retninger uden at kunne faa Øje paa Maalet for sine desperate Stød, og uden at det lykkedes Styrmanden — trods den største Agtpaagivenhed — at faa Tag i Harpunen. Omsider opgav Drengen dette resultatløse Forehavende, og da Styrmanden hørte ham gaa forefter igen, rejste han sig fra sin ubekvemme Stilling, som, selv om den ikke fuldt ud havde svaret til hans Forventning med Hensyn til at give ham et Vaaben i Hænde, dog sikkert havde skaanet ham for Overlast, og han saa nu Drengen sætte sig paa Storlugen og ligesom falde hen i dybe Betragtninger over sit ikke helt fuldbyrdede Værk.

Øjensynlig var den unge Morders Energi efterhaanden blevet slappet, og nu fulgte Reaktionen. Trætheden overmandede ham, og det var tydeligt at se, at han sad og døse. Omsider lagde han sig ned paa Lugen og faldt i Søvn, og nu var Lejligheden for Styrmanden



Med en Kofilnagle tilføjede han sin Modstander et bedøvende Slag i Hovedet.

inde til at skride til Handling. Han trak sine Sko af, fandt et Par Haandjern frem og listede sig lydløst op paa Halvdækket. Derfra gik det igen paa Kattedej ned paa Stordækket og hen mod den sovende Dreng. Uden at røbe sig kom han bag paa sin Modstander med et bedøvende Slag i Hovedet af en Kofilnagle, som han havde sikret sig paa Vejen, hvorefter han i et Nu havde klappet Haandjernene paa Morderen.

Slaget havde som sagt kun været bedøvende, og Jean Umb kom hurtigt til sig selv igen, men nu nyttede hans Kræfter ham ikke mere. Hans Haandledd var lænket sammen, hans Ankler snøret sammen og hans Krop forsvarligt surret til en af Støtterne under Naglebænken ved Stormasten. Og der sad han, mens Styrmanden

nu havde travlt med at hejse Nødsignal. Dette Signal blev kort efter observeret fra den danske Dampers „Morsø“ tilhørende D. F. D. S., som bragte det russiske Skib i Havn, hvor Morderen blev overgivet til Mynlighederne.

Saaledes lød i det væsentligste Styrmandens Forklaring, og de følgende Dage bragte alle danske Aviser Begivenheden i spaltelange Artikler.

Naar denne Affære har fæstnet sig i min Erindring, skyldes dette navnlig to Aarsager. For det første, at jeg i mine sene Drengear en Markedsdag i min Fødeby i et omrejsende Vokskabinet blev stillet Ansigt til Ansigt med en Voksfigur i Legemsstørrelse, der forestillede den i disse Dage blandt Almuen mest omtalte Person — den russiske Massemorder Jean Umb, som var stillet op ved Siden af en Figurgruppe, der gengav Maria Stuart's Henrettelse i Tover. Naar den russiske Massemorder har var stillet Side om Side med denne Bøddel-Scene, skulde dette naturligvis være et Fingerpeg for det skuelystne Publikum om den endelige Skæbne, der ogsaa ventede Jean Umb. For det andet, at jeg mange Aar efter selv gjorde Tjeneste som Styrmand med Damperen „Morsø“.

Fingerpeget i det omtalte Vokskabinet blev dog ikke til Virkelighed. Jean Umb blev paa Grund af sin Ungdom og sin forvirrede Forklaring for den russiske Domstol foreløbig sendt til Sibirien, hvor det hurtigt konstateredes, at han virkelig var sindssyg. Han blev saa anbragt paa et Hospital, hvor han tilbragte mange Aar, og hvor han ved omsorgsfuld Pleje efterhaanden fik sin Forstand igen. Under dette mangeaarige Hospitalsophold opstod der et Venskabsforhold mellem ham og en Sygeplejerske, der tog sig særligt af ham. Dette Venskab blev med Aarene til Kærlighed, og da han omsider var helt helbredet, og han efter en ny retslig Forklaring blev benaadet, giftede de sig med hinanden.

En Fugl i Haanden

Af BØRUP SØRENSEN — Ill. af ERNST KÖHLER

DER kommer en Gæst til Middag i Aften. kære Arthur," sagde Fru Carter og skævede usikkert til sin Mand, Skibsreder Kapt. Carter. De sad paa Verandaen paa deres smukke Landsted og spiste Frokost, mens Fuglene ude i Haven skrigende flokkedes om et Stykke Brød, Manden lige havde kastet ud til dem.

Carter saa spørgende paa sin ret omfangsrige Ægtefælle.

„En Gæst?"

„Ja, jeg traf Broder Archibald paa Mødet i Aftes og inviterede ham. Han elsker Fasaner og —"

„Jeg vidste ikke, du havde nogle Brødre," afbrød Manden og tændte sin Pibe," og vi har dog været gift i 50 Aar — 50 lange Aar, som jeg ikke ønsker at gøre om igen."

„Det er ikke nogen rigtig Broder," sagde Fruen med stram Mine. Han er fra Menigheden og en overordentlig interessant Personlighed. Du skulde bare høre ham fortælle om den Gang han var i Afrika, de Sorte simpelthen tilbad ham, hvor han gik og stod."

„Det tvivler jeg aldeles ikke om," udbød Manden gnavent og rejste sig. „Men jeg er tilfældigvis ikke nogen Neger og ønsker sandelig heller ikke at tilbede denne, hvad var det du kaldte ham, Archibald?"

„At høre ham fortælle sine Oplevelser, kære Arthur, er en Drøm, og du skulde høre ham synge, det ligefrem kribler mig ned ad Ryggen, naar han synger Negersange paa Originalsproget."

„Ja, hm, mange Tak skal du have," sagde Manden og følte Vreden stige op i sig. „Du og din Menighed er snart ved at gaa mig paa Nerverne. I mine Øjne er de en Flok udspekulerede Kumpaner, som i dig har fundet et villigt og opmærksomt Offer. Jeg vilde ønske, du en Dag maatte faa Øjnene op for deres Gavtyvestreger og blive klogere."

„Og jeg vilde ønske, at du en Dag maatte indse din store Fejltagelse og blive Medlem af vor Menighed," sagde Fruen med et fromt Aasyn, „Saa vilde du takke mig og Broder Archibald hele Resten af din Levetid og faa noget virkelig ophøjet at interessere dig for."

„Maa jeg spørge, hvad Interesse din saakaldte Menighed kan have af mig, hvis det ikke er Penge, den er ude efter?" spurgte Manden og tog sin Hat for at gaa. „Saadan en hyklerisk Forsamling!"

„Jo mere forhærdet en Synder er, des større er Glæden, naar han bliver omvendt," sagde Konen og fulgte sin Mand til Døren. „Og hvis det kan live lidt op i dit triste Humør, saa kan jeg oplyse dig om, at du allerede er indflettet i vore brændende Bønner, naar vi om Aftenerne holder Møder."

„Fy føj," udbød Kaptajnen og saa bistert paa sin Kone, der som en Helgen i et Forklarelsens Skær blidt betragtede sin vrede Mand. Derefter gik han og knaldede Døren i efter sig.

Da Kaptajn Carter ved 6 Tiden kom hjem for at spise til Middag, sad Hr. Archibald, som forlængst var ankommet, sammen med Fruen i Dagligstuen og studerede Bibelskrifter. Han var lang og tynd, med et skarpskaaret, markeret Ansigt, og en fast sammenpresset Mund saas under en spids Næse, hvorpaa der hvilede et Par store Hornbriller.

Kaptajnen rømmede sig høfligt, da han traadte ind, for at tilkendegive sin ringe Nærværelse; men Hr. Archibald var saa optaget med Elias' Himmelfart, at han intet hørte. Først da Fruen højlydt udbød: „Aa, Broder Archibald, her er min Mand," løftede han langsomt Øjnene og saa et Sekund sidelæns paa Husherren.

„Hører han til vort Samfund?" spurgte han uinteresseret Fruen og bladede videre i de hellige Skrifter. Fruen sukkede blidt og rystede sørgmodigt paa Hovedet.

„Trøst Dem, Frue," sagde Gæsten og saa betænkelig paa sin Værtinde. „Det skal nok komme, om ikke i Dag, saa i Morgen, derfor garanterer jeg. I lang Tid var jeg sammen med den mest forhærdede Kværlant og Gudsfor nægter, og tilsidst kom —"

„Jeg kender Dem og Deres Lige," afbrød Carter den ivrige Profet opbragt over dennes slette Opførelse. „De kan spare Dem flere Anstrengelser for min Sjæls Frelse. Høflighed lærer De ialtfald meget lidt af i Deres Menighed, kan jeg forstaa."

Broder Archibald saa vurderende paa Kaptajnen.

„Der vil komme en Tid, hvor De faar andre Tanker om vort velsignede Arbejde," sagde han og lænede sig mageligt tilbage i den komfortable bløde Stol. „De er under Indflydelse af Mørkets Aander og ved ikke, hvad De selv siger."

Carter stod som lamslaet over den andens Frækhed og vidste ikke, hvad han skulde svare, men omsider fattede han sig.

„De lader til at være godt inde i mine aandelige Forhold, min Herre."

„Ja, Hr. Carter," sagde Archibald og maalte Husherren fra Hoved til Skosaaier. „I mange Aar var jeg selv ligesom De i Djævelens Kløer. Han fulgte mig overalt, baade Dag og Nat; men nu er det Gud ske Lov blevet anderledes."

„Jeg forstaaar, hvad De mener," svarede Carter spydigt, „De skal selvfølgelig nu til at udnytte Deres Færdighed paa lettere Felter."

„Men Arthur dog," udbød Fruen forarget. „Hvor

kan du dog tale saa ukultiveret, betænk dog, at Hr. — at Broder Archibald om kort Tid vil blive valgt som Leder af hele Menigheden; oh, hvilken Fryd der vil blive.“

„Han er velkommen,“ sagde Carter og kneb Øjnene sammen. „Den stakkels Menighed er mest at beklage.“

„Nu kom Pigen og meldte, at der var serveret.

„Kom, kære Frue,“ udbød Archibald og bød Fru Carter Armen. „Lad os gaa ind til Bordets Glæder, saa bliver han, jeg mener Deres Mand, nok mere medgørlig.“

Kaptajnen traadte et Skridt tilbage, da Archibald og Fruen Arm i Arm banede sig Vej til Spisestuen. Fruen jublede af Glæde over den celebre Gæsts Omsorg og Ridderlighed. Det var længe siden, nogen havde budt hende til Bords paa saa galant en Maade. Kaptajnen, som først var rasende, fulgte langsomt efter; men da han omsider tog Plads for Bordenden og i Hemmelighed havde studeret den mærkelige Gæst nærmere, blev han mildere stemt. Det kunde være interessant at se, hvor langt den Slubbert vilde drive det, inden han blev smidt ud.

Ved Bordet ignorerede Archibald fuldstændig Herren.

„Vær saa god, kære Frue, De skal have et Laar,“ sagde han gæstfrit og læssede en kvart Fasan over paa Fruens Tallerken, hvorefter han selv tog den anden Fjerdedel over paa sin. Han spiste graadigt og paa en generende og støjende Maade, og han undsaa sig end ikke for at bruge Fingrene, hvorefter han tilsvinede Servietten og stoppede denne i Lommen.

„Vil De have en Vinge, Hr. Carter?“ spurgte Archibald, idet han gjorde Tegn til at skubbe en saadan af paa Kaptajnens Tallerken.

„De skal ikke sinke Dem,“ svarede Carter ironisk og tog selv Fadet, „jeg kan godt klare mig selv.“

„Et Stykke Fasan til, kære Broder?“ Det var Fruen, der afbrød Archibalds Beskrivelse af Aandens Magt over Sindet.

„Jeg generer mig næsten for at spise saa meget,“ sagde han sletskt og tømte Fadet til Bunden; „men naar Fruen nøder mig, hvem kan saa sige nej?“

„Vi kan vist skaffe mere fra Køkkenet,“ sagde Herren og ringede paa Bordklokken iden Hensigt at gøre Archibald flov. Men deri forregnede han sig grundigt; thi da Stuepigen kom med frisk Forsyning, fyldte Gæsten, til Fruens Glæde og Forundring, igen sin Tallerken op.

„Tag kun Resten med,“ sagde Carter grinende og skubbende Fadet over til den forhungrede Gæst, „De skal ikke gaa sulten herfra.“

„Oh, Tusind Tak, Hr. Carter; men jeg har da ikke tænkt paa at gaa endnu,“ sagde Archibald med Munden fuld af Fjerkræ, og henvendt til Fruen fortsatte han: „Vi skal da have en rigtig hyggelig Helliggørelsesaften, ikke sandt, kære Frue. Deres Mand skal selvfølgelig til Forretningsmøde, kan jeg tænke mig, og med Hensyn til den sidste Fasan, saa kan jeg desværre ikke spise mere i Dag.“

„Det var trist,“ kom det spydigt fra Carter, „saa kan De jo tage den med, naar De gaar.“

„Ja, Tak,“ svarede Archibald og opfangede Idéen.

„Saa kan Broder Michael faa en Bid med, naar jeg kommer hjem.“

„Selvfølgelig!“ svarede Fruen og lod Pigen pakke Resten af Middagen ind til Gæsten, der overfyldt af god Mad omtrent flød over af Rørelse.

Lidt efter rejste Kaptajn Carter sig og undskyldte, at han maatte gaa, da han skulde til Generalforsamling, hvorefter han gik ud i Entréen og tog sin Frakke paa. Stuepigen kom diskret smilende ned ad Trappen og rakte Carter hans Stok og Handsker.

„Tak, Mary,“ sagde han, „hvis der skulde ske noget, kan De ringe til Kontoret.“ Derefter gik han befriet ud paa Gaden og kaldte paa en Vogn.

Da Kaptajnen efter endt Generalforsamling sent om Aftenen atter viste sig paa Gaden, blev han lige ud for sit Kontor indblandet i en lidt kedelig Affære. En smuk ung Dame blev antastet af en beruset Person og appellerede til Carters Ridderlighed om Hjælp. Den berusede gik over til Angreb, og Carter saa sig nødsaget til at bruge sin Stok. Den unge Dame skreg af fuld Hals, og til Slut kom Politiet og splittede en Flok nysgerrige, som havde samlet sig. Ophavsmanden til Komедien blev hurtigt stoppet ind i en Politibil og uskadeliggjort; men Politiet ønskede ogsaa Damens Nærværelse som Vidne i Sagen.

Damen græd og klyngede sig forskræmt til Carters Arm, mens Taarerne som glimtende Dugdraaber hang i hendes lange Øjenvipper. Carter stod et Øjeblik raadvild. Han havde en vis Svaghed for smukke, unge og ulykkelige Damer, og Enden blev, at han, for at fri Damen for mere Ydmygelse, sagde til Betjenten, at det var hans Hustru og gav Politiet sit Kort. Betjenten, som fik Kortet, saa et Øjeblik paa dette, hilste derpaa høfligt og gjorde Plads for Ægteparret, der skyndsomst trak sig ud af Kredsen.

Inden de slap væk, dukkede der en Skikkelse op, som Hr. Carter mindst af alt havde ventet. Det var nemlig ingen anden end Broder Archibald, der efter en hyggelig Aften i Fruens Selskab var taget en lille Tur i Byen for at fordøje den svære Middag. Han havde som Tilskuere overværet Oprinet og hilste smilende.

„Næ, god Aften, Hr. Carter, det var rigtignok en Overraskelse, maa jeg sige! — En lille Veninde, formoder jeg“ — — Han saa interesseret og en lille Smule graadigt paa den unge Dame, der foragteligt maalte ham med lynende Øjekast fra sine smukke Øjne. „Ja, hvad?“ tilføjede han opmuntrende. „Vi er vel allesammen Mennesker?“

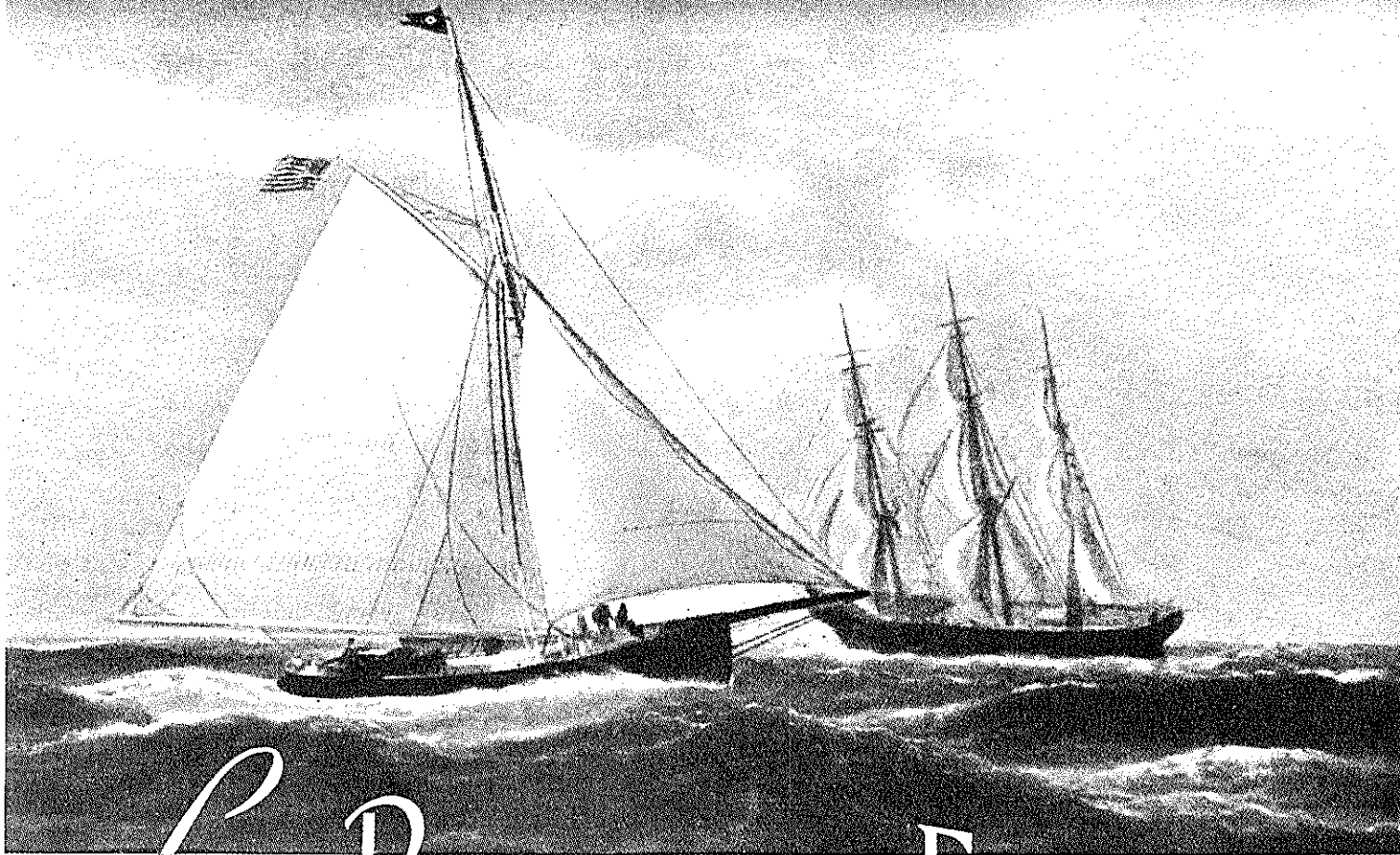
Kaptajn Carter stirrede forstenet paa Archibald. Djævelen selv vilde have været at foretrække.

„Kom,“ sagde den Smukke og rev Carter ud af hans Drømme. „Lad os gaa hjem. Det var dog en usympatisk Person, han kunde ligne en Prædikant eller noget i den Retning!“

Ved det første Hjørne ordrede Carter en Taxa og sendte Damen hjem, hvor hun boede, hvorefter han tankefuld begav sig til sin egen Bopæl.

Næste Aften kom Broder Archibald pligtskyldigt paa Besøg igen. Han var meget oprømt og talte ved Bordet om mange forskellige Ting, blandt andet om Syndernes Mangfoldigheder og specielt om Bigami — en Synd, der i hans Øjne ikke kunde straffes haardt nok.

(Fortsættes Side 19)



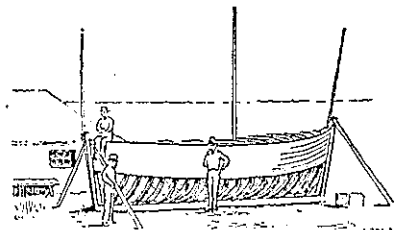
LANGE REJSER I SMAA FARTØJER

UNDER Gennemgang af nogle gamle Papirer stødte jeg paa en Beskrivelse af en Tur over Atlanten foretaget i 1905 med Redningsbaaden „Vraad“, og da det vel kan interessere at høre lidt om saadanne Rejser, skal jeg i det følgende give et kort Rids af saadanne Rejser, som det er lykkedes at finde Optegnelser om.

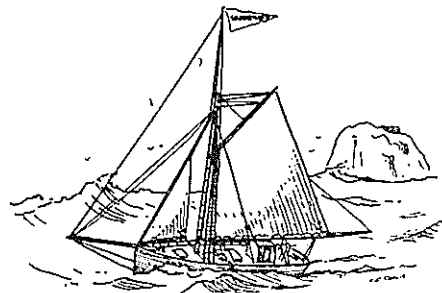
Rent historisk set er de interessanteste af disse Rejser over Atlanten, de der i 1895 blev foretaget af de tre Karaveller „Santa Maria“, „Nina“ og „Pinta“, Rekonstruktioner af Columbus' originale Fartøjer, byggede i Spanien og sejlet over til Verdensudstillingen i Chicago. Fartøjerne fulgte Columbus' Rute over Atlanterhavet, og Turen tog 56 Dage, og højeste Fart, der blev naaet, var $6\frac{1}{2}$ Knob. „Santa Maria“ ført af Kaptajn D. V. Concas, der udtalte sig om Fartøjerne, at de var langsomme, og at de stampede meget i Søen. Den anden Tur, der samme Aar blev udført, var den, som blev foretaget af en Rekonstruktion af Gogstadskibet, ført af Kapt. Mag-

nus Andersen, der fra Bergen sejlede dette Fartøj til Verdensudstillingen i Chicago. Denne Tur beviste Vikingeskibenes Sødygtighed og tillige, at det var mulig, at vore Forfædre med saadanne Fartøjer havde krydset Atlanten. Kapt. Andersen var fuld af Lovprisning over Fartøjets Sejlevne, idet det flere Gange paa Turen var oppe paa over 11 Knob. Om denne Tur har Magnus Andersen skrevet en Bog med Titlen „Vikingefærden til Chicago“. Kristiania. 1895.

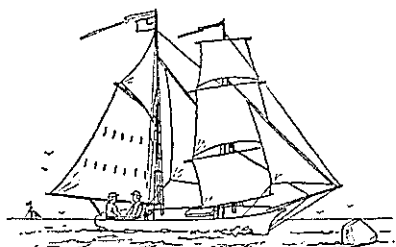
For imidlertid at komme tilbage til Begyndelsen, er den første Tur, man kan finde Oplysning om, foretaget af Kutteren „Skjoldmøen“, der sejlede fra Bergen den 11. April 1865, ført af Kapt. Rothje Wesenberg og med 5 Mands Besætning. Kutteren var 50 Tons, 65 Fod lang, 17 Fod bred og 12 Fod dyb. Den var lastet med Spegesild, Klipfisk og Salt og naaede Chicago efter 90 Dages Sejlads. Samme Aar 1864 blev der den 17. Juni søsat et lille Fartøj i New York af følgende Dimensioner: Længde 15 Fod, Bredde 4 Fod 6 Tommer, Dybde 2 Fod 10 Tom-



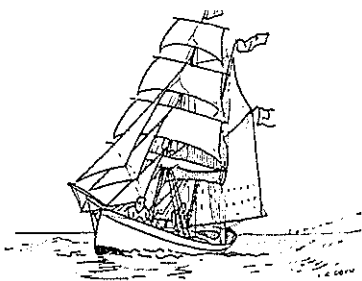
Denne Spidsgatter bragte 3 Mand hjem fra Syd-Afrika til England.



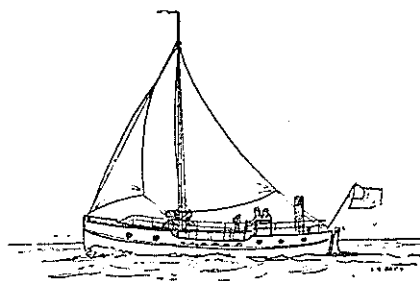
Skjoldmøen sejlede fra Norge til Chicago i 1863.



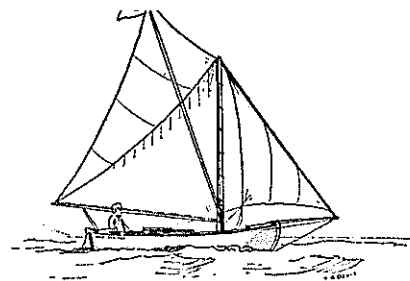
Vision: 15 Fod lang, Sejlede fra New York 1864.



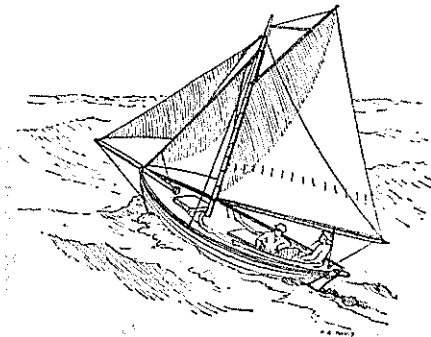
William R. Grace: Forsøgte sig i 1881.



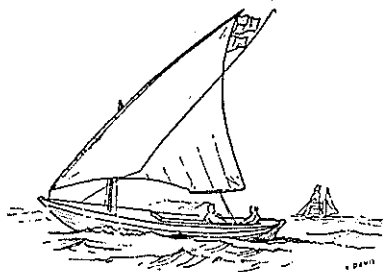
Detroit: Kapt. Day. Detroit til
Sct. Petersborg, 1912.



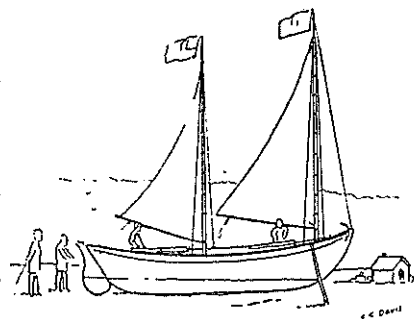
Sea Serpent: 15 Fod lang. Sejlede over
paa 43 Dage i 1891.



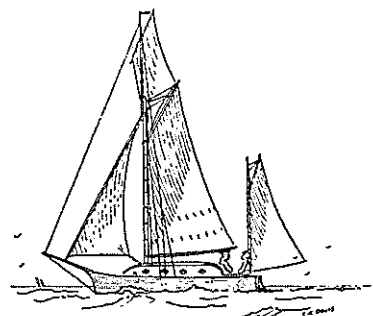
Little Western: 16½ Fod lang. Fra Glou-
cester Mass. til London paa 43 Dage i 1880.



Nautilus: 19 Fods Dory. Fra Boston
til Cornwall i 1878.



New Bedford: Hvalfangerbaad.
Sejlede over i 1877.



City of Ragusa brugte 98 Dage om at
sejle over i 1870.

mer. Dette lille Fartøj var rigget som Skonnertribrig og blev døbt „Vision“, og den 26. Juni 1864 startede den fra New York med to Mands Besætning, men det har ikke været mulig at faa oplyst, om den nogensinde naaede England. Der findes samme Aar en kort Notits om en lille Yawl med 2 Mands Besætning, der forliste, og man undres paa, om det skulde være „Vision“, der menes, men det er efter saa mange Aars Forløb næsten umulig at konstatere, hvad der er sket, og hvem der menes af disse Fartøjer.

I 1866 sejlede to Fartøjer over Atlanterhavet, den ene var Yachten „Alice“, der tilhørte Thomas G. Appleton, Boston. Yachten var paa 27 Tons og blev ført af Kapt. Arthur H. Clark, der med to Venner og 5 Mands Besætning forlod Boston Mass. den 12. Juli 1866 og anduvede The Needles paa Øen Wight den 30. Juli 1866 om Natten og holdt den gaaende til Daggry 31. Juli, hvor de saa sejlede Yachten op til Cowes. Det var en rummelig lille Kutter, ret Typen paa de amerikanske Fartøjer paa den Tid. Den overvintrede i Cowes og sejlede i 1867 tilbage til Boston, hvortil Turen tog 34 Dage.

Den anden Rejse, der formenes at være udført i 1866, er den, som paa-
staas udført af „Red, White and Blue“, en Miniature Fuldrigger, 27 Fod lang, 6 Fod bred og maalende 2½ Tons. Den sejlede fra New York den 12. Juli 1866 med to Mands Besætning, Hudson og Finchly, og den 5. August prajede den Barken „Princess Royal“ af Yarmouth, Nova Scotia. Den 6. og 8. August var den i Fare for at forlise i en Storm, hvor Søen var ved at faa den til at kæntre. Den 14. August anduvede den Portland Point i Kanalen og blev slæbt til Margate og senere til London. Hele Rejsen varede 58 Dage. Der har altid hersket Tvivl, om den virkelig paa egen Køl har foretaget ovennævnte Rejse, men alle Oplysninger herom peger dog paa, at den er sejlet over paa Dækket af et større Fartøj og saa

sat i Vandet 1 Dags Sejlads fra den engelske Kyst.

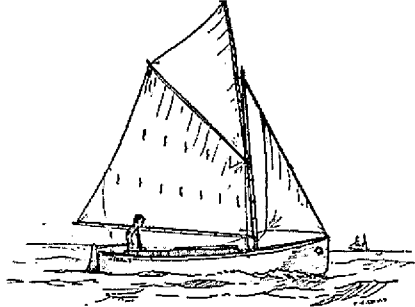
I 1867 foretoges der to Sejladser, den ene af „American“, en Redningsflaade, der bestod af 4 Jerncylindre, der var bygget sammen. Den forlod New York den 4. Juni 1867 med 3 Mands Besætning, Kapt. John Wikes, Miller og Mulane, og den ankom til Southampton den 25. Juli. Den anden Rejse var Doryen „Nonpareil“, hvormed to Mand, Miller og Lawton, krydsede fra Gloucester Mass. til Southampton paa 27 Dage.

I 1868 blev der gjort Forsøg med en lille Robaad, „John T. Ford“, med to Mands Besætning, Marshall og French. Marshall og Baaden forliste, men French blev reddet af en Damper.

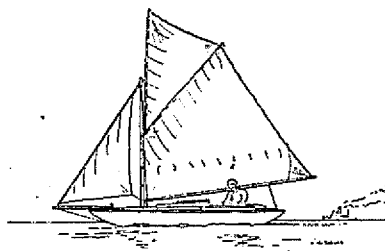
I 1870 krydsede Yawlen „City of Ragusa“ fra Liverpool til Boston. Turen tog 98 Dage. Besætningen bestod af 2 Mand, J. C. Buckley og Harper. „City of Ragusa“ var en Redningsbaad, der blev dækket ind og forsynet med Kahyt, den var rigget som Yawl og havde Raasejl til begge Master til Brug, naar den lænsede. Baaden var forsynet med Tanke, der holdt 450 l Vand, som kunde pumpes ud af disse, hvis man ønskede at lette Baaden. Desuden var der installeret en 2-bladet Skruc, der kunde tages ombord, naar den ikke blev brugt, den blev dreven ved Hjælp af et Kæde-træk, men blev ikke brugt under Turen.

I 1876 sejlede Alfred Johnson fra Gloucester Mass. til Abercastle, Pembroke-shire, i en sluprigget Dory, „Centennial“, 20 Fod lang. Han startede den 15. Juni og ankom til Skotland 11. August efter en rolig og hurtig Rejse for saa lille en Baad.

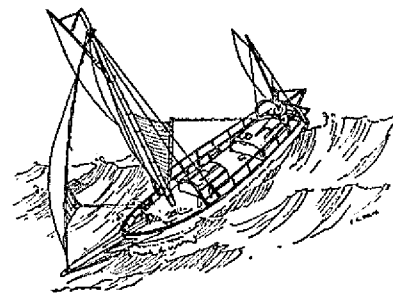
I 1877 sejlede Thomas Crapo og hans Hustru Joanna fra New Bedford Mass. i en 20 Fods Baad, rigget med to Bermudasejl, til Penzance i England. Turen tog 49 Dage. Baadens Navn var „New Bedford“ og havde følgende Dimensioner: Længde 20 Fod, Bredde 6 Fod 2 Tommer, Dybde 33 Tommer og laa 15 Tommer i Vandet. Der var to smaa Luger i Dækket,



Mermaid: Kapt. Andrew's Baad, 1891.



Flying Dutchman: 14½ Fod lang. Sejlede over i 1892.



Spray: Den berømteste af alle Oceansejlere.

Kapt. Slocum 30.000 Miles
1891-1892

hver paa 18 × 24 Tommer. Riggeren var to Master med Bermudasejl, henholdsvis paa 15 Kvadratyard og 10 Kvadratyard. De forlod New Bedford 28. Maj 1877 og sejlede over til Vineyard Haven, hvor de blev Natten over og sejlede saa næste Dag over til Chatham, hvor de opholdt sig nogle Dage, medens der blev foretaget nogle Forandringer ved Lugerne, og yderligere 200 Pund Ballast blev boltet paa Kølen. Den 2. Juni forlod de Chatham med Kurs for Europa, og den 21. Juli passeredes „New Bedford“ Land's End og fortojede i Penzance Havn paa Siden af et Fiskefartøj. De havde haft en temmelig haard Tur og havde ligget underdrejet adskillige Gange, men det de led mest under, var Umuligheden at skaffe sig Motion, og kun een Gang forlod de deres Fartøj, og det var for at aflægge Besøg paa Barken „Amphitrite“, hvor de havde en Chance for at strække Benene og faa et Maaltid varm Mad.

I 1878 sejlede en Kaptajn Andrew og hans Broder fra Boston, Mass. til Frankrig i en Baad, de kaldte „Nautilus“. Baaden var en Dory, 19 Fod lang overalt, 15 Fod 6 Tommer lang i Bunden og 27 Tommer dyb. Den var rigget med et Latinersejl paa 25 Kvadratyard foruden et Stormsejl paa 1½ Kvadratyard. De havde ingen Kendskab til Navigation, men præjede mange Fartøjer og holdt sig derved paa den rigtige Kurs og ankom til Mullion Cove, Cornwall, England efter en Sejlads paa 45 Dage.

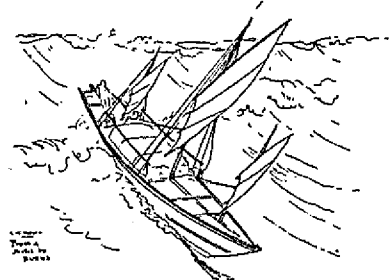
I 1881 udrustede Benjamin Radford og Charles Moore en 19 Fods Redningsbaad, hvormed de haabede at kuene fuldføre Turen over Atlanten paa 35 Dage. Baaden blev døbt „William R. Grace“ efter Borgmesteren i New York, og den var rigget som Brigantine. De var begge Sømænd og havde Erfaringer nok som saadanne, men det har været umulig at faa konstateret, om de i det hele taget kom afsted fra New York.

I 1888 byggede Kapt. Andrew fra „Nautilus“ en ny Baad, kun 15 Fod

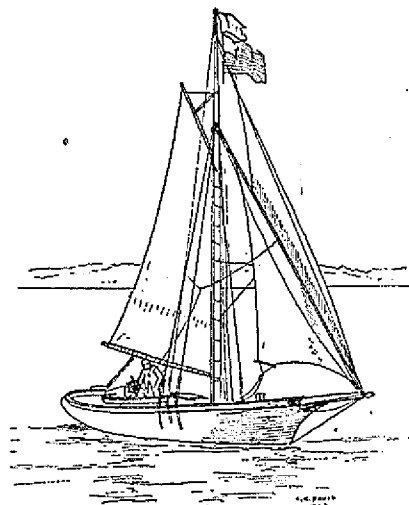
lang, 5 Fod bred og 2 Fod 3 Tommer dyb. Den blev først kaldt „Mermaid“, men blev senere forandret til „Dark Secret“. Han forlod Boston den 17. Juni 1888, og efter at være udsat for daarligt Vejr blev han efter en Sejlads paa 68 Dage optaget af Skibet „Nor“ kun 150 Miles fra Boston og taget med tilbage til Amerika. I samme Aar blev der udført to Rejser i smaa Fartøjer, der begge endte godt. Den ene udførtes af Kapt. Joshua Slocum, der var Fører af Fuldskipet „Aquidneck“. Dette Fartøj strandede paa Kysten af Brasilien og blev Vrag. Af Materialer fra Vraget byggede han selv en stor Dory forsynet med Dæk med en Længde paa 33 Fod, 7 Fod 6 Tommer bred og 3 Fod dyb. Den var rigget med 3 Master og forsynet med Sejl som de, der anvendtes af de kinesiske Junker. Den 25. Juli 1888 startede Kaptajn Slocum med dette Fartøj, som han havde døbt „Liberdade“, paa Turen til U.S.A., ledsaget af sin Hustru, en lille Søn og to større Sønner og ankom godt til New York efter en Rejse paa 5000 Miles.

Den anden Rejse var fra Durban, Natal, til London. Turen tog 6 Maaneder. Baaden blev bygget inde i Landet i Natal, og da den var færdig, blev den transporteret med til Durban en Tur paa 500 Miles Overland. Baaden blev kaldt „For England, Home and Beauty“.

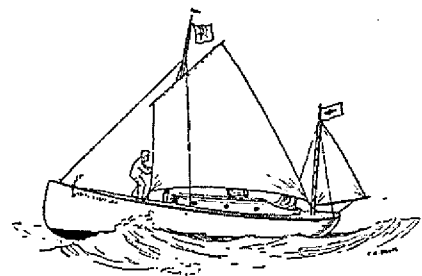
I 1891 kapsejlede to Dory'er over Atlanterhavet. Kapt. Andrew havde den ene Baad, døbt „Mermaid“, og J. W. Lawlor havde den anden, som han havde døbt „Sea Serpent“. De forlod begge Boston samtidig den 17. Juni, og „Mermaid“ havde godt Vejr i 35 Dage, da den blev overfaldet af en Storm, der flere Gange fyldte den halvt med Vand, og den 17. August kæntrede den, men blev bragt paa ret Køl, men den 22. August, da han endnu manglede 600 Miles, opgav han Turen og blev optaget af „S/S Elbruz“, der landsatte ham og Baaden i Antwerpen, hvor han solgte Baaden og vendte tilbage til Amerika.



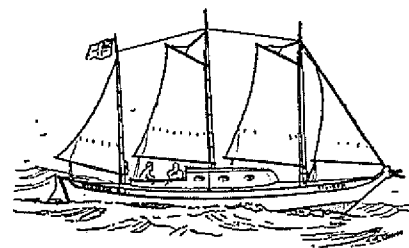
Liberdade: Kapt. Slocum sejlede fra Brazilien til U. S. A. med sin Familie.



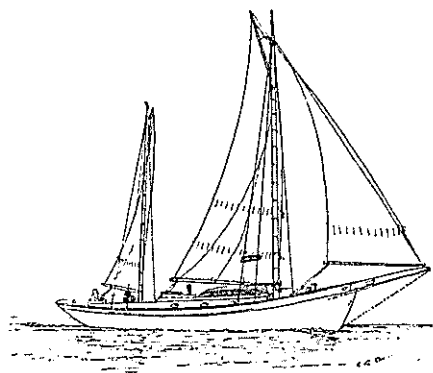
Great Republic: Sejlede over i 1901.



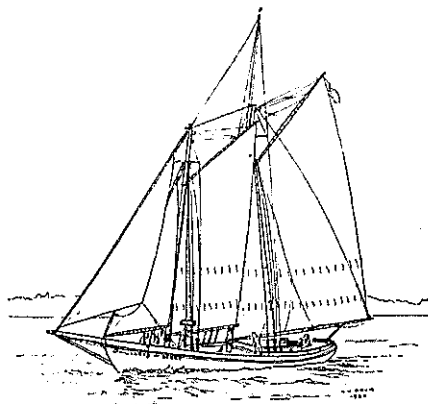
Abiel Abbott Low: Den første Motorbaad, der krydsede Atlanten, 1902.



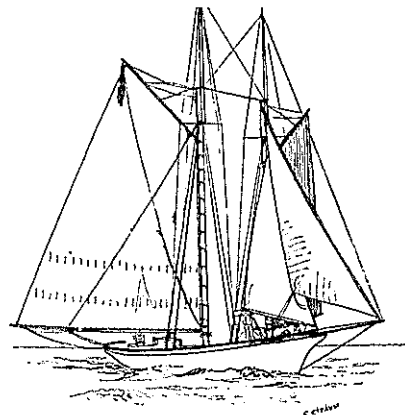
Tilikum: Kapt. Voss sejlede over 40.000 Miles i denne Kano.



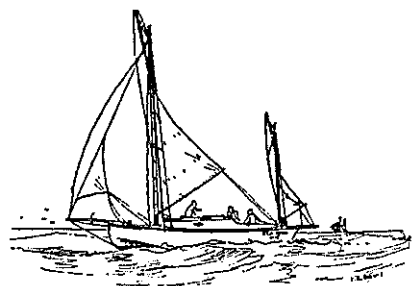
Typhoon:
W. W. Nutting, Over Atlanten 2 Gange
i 1920.



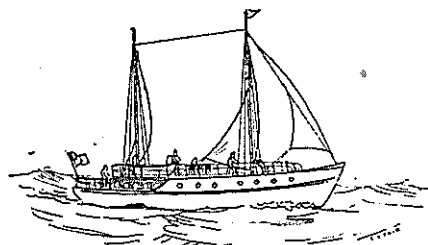
Lloyd W. Berry:
Over Atlanten 1920—21.



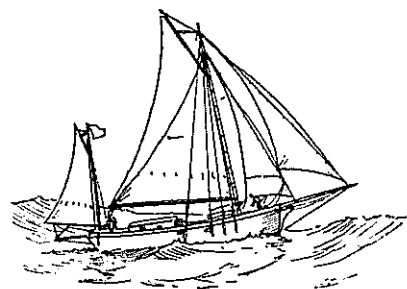
Diablosse:
52 Fod Skonnert krydsede Atlanten
1921 og 1922.



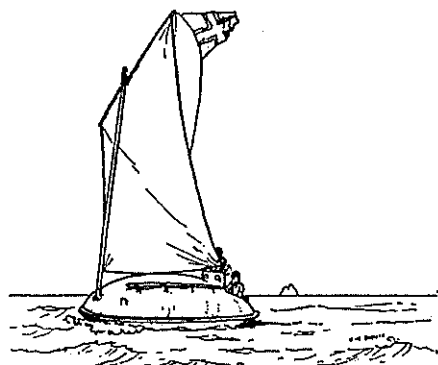
Sea Bird: Kapt. Day, 33 Dage fra
Providence til Gibraltar.



Romania: 50 Fods Motorbaad,
forsøgte i 1911.



Pandora, der efter at have rundet Kap Horn
forsvandt paa Rejsen fra New York
til England.



Redningsbaaden *Vraad* brugte 221 Dage til
Turen over Atlanten i 1905.

„Sea Serpent“ kængtrede ogsaa, men med 515 Pund Bly paa Køl og Skipperens egen Vægt blev den bragt paa ret Køl igen. Dette skete den 10. Juli, og den red saa i 23 Timer for sit Drivanker. Den 19. prajede den en tysk Bark fra Plymouth, England til Quebec, Kanada, og den 30. ankom den til Lands End, England.

Til Trods for sine tidligere Uheld forsøgte Kapt. Andrew at sejle over igen i 1892. Han kaldte Baaden „Flying Dutchman“ og skulde sejle fra Atlantic City N. J. til Palos, Spanien. Det var et spidsgattet Fartøj paa 14 Fod 6 Tommer lang, 5 Fod 5 Tommer bred og med en Dybde paa næsten 5 Fod. Siderne, Bund og Dæk var 1/2 Tomme Cedar beklædt med Lærred og malet. Et lille vandtæt Cockpit 2 x 5 Fod var indbygget og Stuverum under Dæk. Den havde ingen vandtætte Skodder, som man ellers kunde vente, naar man tager den 300 Pund tunge Køl i Betragtning. Den var rigget med en Slags Gunterrig og med Fok. Masten var 8 over Dækket med en Gaffel paa 10 Fod og med 15 Kvadratyard Sejlareal. Starten blev udsat nogle Gange, men tilsidst startede den fra Atlantic City, og dette er det sidste, man nogensinde har hørt til Kapt. Andrew's og „Flying Dutchman“. En lignende Skæbne fik Kapt. Gardner, der forlod Sherbrooke, Nova Scotia i 1895 i en Baad, der var 15 Fod lang og 5 Fod bred. Han vilde til Falmouth, England, blev rapporteret flere Gange af passerende Fartøjer, men nogen Tid efter fandt man Vraget af en lille Baad, omtrent 900 Miles Vest for Gibraltar.

Den mest bemærkelsesværdige Rejse, der blev foretaget, er den, som Kapt. Johsna Slocum foretog Singlehanded med Yawlen „Spray“, en gammel Fiskerbaad fra Connecticut af følgende Dimensioner: 37 Fod lang, 14 Fod 2 Tommer bred og 4 Fod 2

Tommer dyb. „Spray“ forlod Boston den 24. April 1895 og kom tilbage til Newport, R. I. den 27. Juni 1898 efter en Rejse, der havde varet 5 Aar og to Maanedere. En Beretning om denne Rejse findes i Bogform og kan anbefales som meget interessant og underholdende, den er skrevet af Kapt. Slocum.

Aar 1896 roede to Mand, George Harbo og Frank Samuelson, en klinkbygget Baad over Atlanterhavet. Baaden var døbt „Fox“ efter Richard K. Fox, New York. De forlod Battery, New York, den 6. Juni, og 55 Dage senere landede de paa Scilly Øerne, hvor de hvilede sig et Par Dage og saa fortsatte til Havre, hvor de ankom den 7. August. De væltede engang, men Lufttankene i For- og Agterenden holdt Baaden flydende, saa de fik den rejst igen, og da de begge havde en Line om Livet, kom de op i Baaden og øste den læns og fortsatte. Den 1. Juli tilbød Skonnerten „Leader“ at tage dem ombord og tage dem tilbage til New York, de afslog og fortsatte. Den 10. Juli, medens de laa for et Drivanker, kængtrede de, men kom paa ret Køl igen. Den 15. Juli tog den norske Bark „Cito“ fra Quebec til Pembroke dem ombord og gav dem noget varm Mad, hvorefter de fortsatte Turen, og senere fik de Brød og Vand af den norske Bark „Eugene“ fra Halifax til Swansea, og den 1. August fik de Land i Sigte, nemlig Scilly Øerne, og der landede de samme Dag.

I 1899 krydsede en lille Slup, „Great Western“, ført af Kapt. Howard Blackburn, Atlanterhavet. Turen gik fra Gloucester, Mass. til Gloucester, England, og tog 62 Dage. Han gjorde Turen singlehanded, og det mest mærkværdige var, at Manden manglede Fingrene paa begge Hænder, idet disse var sat af paa Grund af Forfrysninger, han havde paadraget sig under Fiskeri paa Newfoundland

Bankerne. — I 1901 sejlede Kapt. Blackburn igen single-handed over Atlanterhavet fra Gloucester, Mass. til Lissabon. Turen tog 39 Dage og blev gjort med en lille 25 Fods Slup „Great Republic“.

En lige saa bemærkelsesværdig Rejse som „Spray“s foretog Kapt. J. C. Voss med Kanoen „Tilikum“. Dette Fartøj var en Kano lavet af een Træstamme af Indianerne paa Vancouver Øen. Den blev forstærket med indbyggede Spanter og forsynet med Køl og Ballast, ialt 500 Pund og blev rigget med 5 Master, hvorpaa ren ialt havde 250 Kvadratfod Sejl fordelt i fire Sejl. Den var 31 Fod lang, 5 Fod 6 Tommer bred og laa 24 Tommer i Vandet agter og 22 Tommer for. „Tilikum“ sejlede fra Victoria, B.C., den 22. Maj 1901 med Kapt. Voss og Luxton ombord og anløb en Del af Øerne i Stillehavet, Australien, New Zealand, gennem Torres Strædet over Arafura Havet, det indiske Ocean til Øen Rodriguez, derfra til Durban og rundt Kap det gode Haab til Capetown, over Sydatlanterhavet til Penambuco, Brasilien, derfra til Azorerne og tilsidst fra Azorerne til England, hvor den blev solgt. Rejsen varede 5 Aar, 5 Maaneder og 12 Dage, og den udsejlede Distance var omkring 40.000 Miles.

I 1902 sejlede den første Motorbaad over Atlanterhavet, det var Motorbaaden „Abiel Abbott Low“, ført af Kapt. C. W. Newmann og hans Søn C. E. Newmann. Baaden var en Kalytsbaad, 38 Fod lang, 9 Fod bred og en Dybgang paa 3 Fod 8 Tommer, samt havde 2 Fod 3 Tommer mindste Fribord. Den havde en 10 HK. Motor til Petroleum og havde ca. 3100 Liter Petroleum ombord, da den startede tilligemed 950 Liter Ferskvand og Proviant til 60 Dage. Den forlod New York den 9. Juli 1902 og ankom til Falmouth, England, den 14. August og havde indtil da brugt ca. 1675 Liter Petroleum. Den fortsatte til London med Anløb af flere Pladser paa Vejen og ankom til West India Dokken den 20. Sept.

Den mærkeligste Rejse over Atlanterhavet var den, som blev foretaget af Redningsbaaden „Vraad“. Denne Redningsbaad var konstrueret af Kapt. Abe Brudel og formet som en Valnød. Den var 18 Fod lang, 8 Fod bred og 8 Fod dyb og bygget af 1/8 Tomme Jernplade nittet til runde Jernspanter. Den laa 4 Fod i Vandet, og en kraftig Fenderliste af Træ var anbragt i Vandlinien og virkede som Slingrekøl. Over Vandlinien var der to Køjler, der gav Lys og Luft, og den kunde styres indvendig fra i daarligt Vejr. En hul Staalmast, der stod meget forlig og med stærkt Fald agterover, førte et Latinersejl paa 250 Kvadratfod. Kapt. Brudel sejlede fra Aalesund den 27. Juni 1904 sammen med 5 Mand. De havde fint Vejr over Atlanterhavet, men Storm paa Storm forsinkede Sejladsen fra Bay of Fundy langs New Englands Kyst til Gloucester. Tre Gange blev de drevet til Søs af en Nordvesten Storm, men da den var forsynet med Sænkekøl kunde de krydse Landet op igen og landede den 7. Januar 1905 paa Stranden ved Gloucester, idet de havde forvekslet Lysene paa Kysten med Lys fra Ankerliggere i Havnen.

Den 5. Januar 1905 forlod Motortorpedobaaden „Gregory“ Perth Amboy N.J. for Sebastopol, Rusland. Den gik ind til Bermudøerne for Maskinhavari, stoppede i Punta Delgada, Azorerne, for Ben-

zin og gik fra Azorerne til Sebastopol uden at anløbe nogen Havn.

Den 3. Maj 1910 forlod Yawlen „Pandora“ Bunbury, West Australien, paa Vej til England. „Pandora“ var 37 Fod lang, 14 Fod bred og havde et Dybgaaende paa 4 Fod. Besætningen var paa 2 Mand, Kapt. George Blythe fra Coventry, England, og Peter Arapakis. De havde anløbet Melbourne, Sidney og Auckland paa New Zealand, som de forlod den 3. Oktober, da de satte Sejl for Pitcairn Øen, som de anløb, og Paaske Øerne, som de anløb den 12. December 1910. Den 16. Januar 1911 rundede de Kap Horn, og i en Storm blev den af en Sø væltet rundt, men rejste sig igen efter at have mistet Riggen. Dette Uheld skete den 22. Januar, og begge Mand var i Kalytten, da den gik rundt. Den blev af en Hvalfanger slæbt ind til Vest Falklandsøerne, hvor den blev repareret. Den 4. Marts forlod den Falklandsøerne bestemt for Sankt Helena, som den forlod den 26. April med Kurs efter Ascension Øen, hvor den ankom den 3. Maj 1911, og derfra gik den direkte til New York, hvor den ankom den 25. Juni 1911. Den forlod New York kort Tid efter bestemt for England, men naaede aldrig frem, og intet er hørt, efter den passerede Sandy Hook ved New York.

I 1911 blev der gjort tre Forsøg paa at sejle over Atlanten. To af Fartøjerne blev Vrag, og den tredje og tillige den mindste kom over. Sluppen „Theresa“, bygget 1864 i New Bedford, sejlede fra Narragansett Bugten bestemt for de Kap Verdeske Øer. Besætningen bestod af 3 Mand, Kapt. Joaquin Rene, Jose Fonseca og Manuel Andrade. Den naaede aldrig over, gammel som den var, aabnede den i Naaderne og sank, men Besætningen blev reddet af en Damper. Motorbaaden „Romania“ startede fra Bridgeport, Conn., den 19. Juli og blev totalt Vrag ved at løbe paa Chelbogue Point, Yarmouth, Nova Scotia. Dette skete den 25. Juli, men Besætningen blev reddet.

Det mindste af Fartøjerne, Yawlen „Sea Bird“, ført af Kapt. Thomas Flemming Day, New York, med Fred B. Thurber og Theodore R. Goodwin fra Providence R.J. som Besætning havde en hurtig Rejse over i Juni 1911. „Sea Bird“ var 25 Fod lang, rigget som Yawl og forsynet med en 5 HK. Motor. Sejlareal 400 Kvadratfod. Den forlod Providence R.J. den 10. Juni, ankom til Fayal 1. Juli, sejlede herfra den 5. Juli til Gibraltar, hvor den ankom den 17. Juli. Fra Gibraltar til Neapel blev den transporteret ombord paa S/S „Moltke“, og fra Neapel gik den for egen Kraft til Rom, hvor den ankom den 24. Juli.

I 1912 sejlede Motorbaaden „Detroit“ over Atlanterhavet. „Detroit“ var 35 Fod lang, 10 Fod bred og laa 5 Fod i Vandet lastet, med et Deplacement paa 14 Tons. Hele det midterste af Fartøjet var fyldt med Tanke, og desuden var der to Tanke paa Dækket med et totalt Indhold af 5650 Liter Benzin. Besætningen boede for, og Maskinrummet var agter. Motoren var en 16 HK. 2 Cyl. Scripps Motor, der gav Baaden en Fart af 6 Miles i Timen. Besætningen bestod af Kapt. F. T. Day, Wm. Moreton, Charles E. Earle, Jr., og Wm. Newstead. „Detroit“ blev bygget i Port Clinton, Ohio, ved Erie Søen og sejlede gen-

nem Erie Søen og Erie Kanalen til Hudson Floden forbi New York ud til New Rochelle, Long Island Sound, hvorfra Starten fandt Sted den 14. Juli, derfra til Cottage City, Martha's Vineyard, hvor de fyldte Tankene med Benzin og Vand. Den forlod Vineyard Haven den 16. Juli og ankom til Queens-town, Ireland, den 7. August, her gjorde de et kort Ophold, fik Baaden og Maskinen efterset og startede saa den 17. August til Southampton, hvor de ankom den 20. August, og startede derfra til Holland den 24. August, gik gennem de hollandske Kanaler, over Zuidersøen ud til Delfzijl, hvorfra den gik ud i Nordsøen og uden om Øerne, der dækker Emsen og Weser, til Elben, gennem Kieler Kanalen, over Østersøen til Sct. Petersborg (nu Leningrad), hvortil den ankom den 12. September og blev lagt op og solgt.

„Sea Bird“s og „Detroit“s Sejladser over Atlanterhavet er beskrevet i 2 Bøger under Titlerne: „Acros the Atlantic in Sea Bird“ og „The Voyage of Detroit“, begge udmærkede og vel værd at læse.

Saa er der et Tidsrum, hvor Verdenskrigen satte en Stopper for Sejladser med smaa Fartøjer, men i 1920 sejlede W. W. Nutting til England i „Typhoon“ og brugte kun 22 Dage om Turen fra Baddeck til Cowes og vendte tilbage til New York samme Aar via Spanien og Azorerne. Paa Turen hjem havde de haardt Vejr, da de kom ind under den amerikanske Kyst, hvor de nær havde sat Fartøjet til ved at løbe for længe for Storm. Turen er beskrevet i en meget morsom og læseværdig Bog med Titlen „The Track of the Typhoon“.

Samme Aar sejlede en lille Skonnert, „Lloyd W. Berry“, fra Boston til England via Azorerne,

Sct. Nazaire, Frankrig, og i 1921 sejlede de tilbage via Gibraltar, Madeira, de Kanariske Øer til Vestindien og hjem til Boston. I 1921 sejlede den lille 52 Fod Skonnert „Diabliesse“ fra New York til England og retur i 1922.

I 1924 ankom den danske Yacht „Shanghai“ til København efter en Rejse paa 17.000 Miles fra Kinakysten. Rejsen havde varet 14 Maaneder. Besætningen bestod af Kapt. Axel Ingwersen, E. Vanman og E. Hauglund, og Turen er beskrevet i Bogen „Shanghai's Rejse“.

I de senere Aar er der foretaget en Del Rejser med smaa Fartøjer rundt Jordan, og her skal blot nævnes nogle af de mest fremtrædende: nemlig Franskmunden Alan Gerbault, der med „Fincrest“ sejlede Jordan rundt. Amerikaneren Pidgeon, der ligeledes sejlede Jordan rundt, og begge disse Rejser blev foretaget single-handed og er beskrevet i Sejlsportspressen og udkommen i Bogform.

Af andre Rejser med smaa Fartøjer i de senere Aar maa ogsaa omtales Conor O'Brians Tur med Yawlen „Saoirse“ til Australien og New Zealand, rundt Kap Det gode Haab og hjem rundt Kap Horn, samt Albert Robinsons Tur med „S v a b“ fra New York via Panama, Øerne i Stillehavet, Java, Ceylon, gennem det Røde Hav, Suez Kanalen, Middelhavet, Azorerne og tilbage til New York, samt Dwight Longs Tur med „Idle Hour“, der har været offentliggjort i „Vikingen“.

Der har været foretaget mange andre Sejladser med smaa Fartøjer, som man senere skal komme tilbage til med en kort Beskrivelse.

O. Benzou.

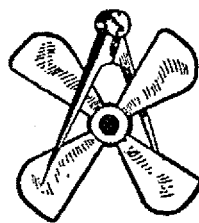
»Frivagten«

Det er efterhaanden blevet en Fornøjelse at læse J. Lauritzens Blad „Frivagten“.

Almindeligvis plejer den Slags Blade at være temmelig tørt Stof, men Redaktionen gør her et stort Arbejde, for at Bladet kan blive saa underholdende, afvekslende og righoldigt. Der er ingen Tvivl om, at Bladet bliver læst overalt i Skibene, og det burde være en Rettesnor for andre Rederier til at skabe et lignende Bindeled mellem Personalet og Direktionen.

At „Frivagten“ tillige i Tonen er saa nationalt gennemsyret er jo en Selvfølge, men sikkert af stor Værdi for Læserne.

A. B.



Københavns Maskinistekole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektrøinstallatørprøven 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)

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.

Til gamle »Georg Stage«-Drenge

Den energiske Georg Stage-Forening ligger ikke paa den lade Side. Foreningen vil nu lave en fuldstændig Oversigt over alle tidligere Georg Stage-Drenge Liv og Levned. De beder derfor gamle Georg Stage-Drenge eller disses Forældre om at sætte sig i Forbindelse med Foreningen og give Oplysning om Stilling og Alder, om Eleven eventuelt er forlist, afgaaet ved Døden, bosat i Udlandet eller andre Oplysninger.

Henvendelse bedes rettet til Formanden Albert Echwald, Øresundsgade 95, København Ø.

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

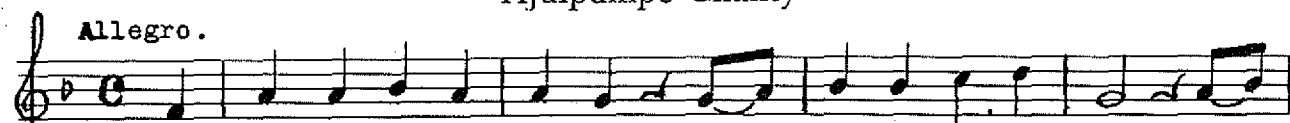
Chanty-Manden synger og fortæller

XXIII

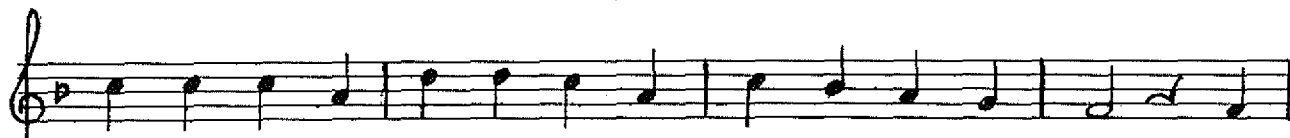
Married to a mermaid

Hjulpumpe-Chanty

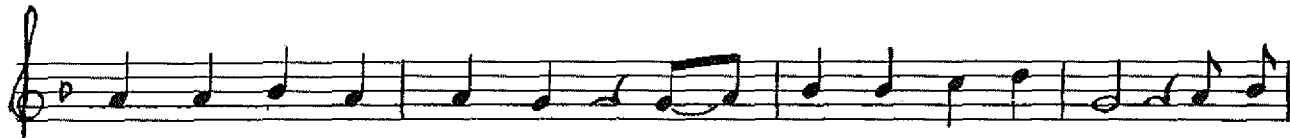
Allegro.



There was a gay young farmer, who liv'd on Salisbury plain. He



lov'd a rich Knight's daughter dear, and she lov'd him a - gain. The



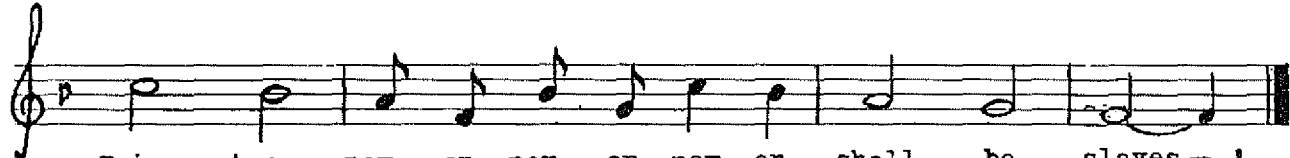
Knight he was dis - tress-ed, that they should sweethearts be. So he



had the farmer soon press-ed, and sent him off to sea. Singing



Rule Bri - tan - nia. Bri - tan - nia rules the waves - !



Bri - tons nev - er, nev - er, nev - er shall be slaves - !

Solo: 'Twas on the deep Atlantic — midst Equinoctial gales.
 This young farmer fell overboard among the sharks and whales.
 He disappear'd so quickly. So headlong down went he,
 that he went out of sight like a streak of light, to the bottom of the deep blue sea.

Refrain: Singing, Rule Britannia. Britannia rules the waves.
 Britons never, never, never shall be slaves!

Solo: We lowered a boat to find him. We thought to see his corse.
 Then up to the top he came with a bang and sang in a voice so hoarse:
 „My comrades and my messmates, oh, do not weep for me.
 For I'm married to a mermaid at the bottom of the deep blue sea.“

Refrain: Singing, Rule Britannia. — — —

Solo: He said that, as he went down. Great fishes he did see.
 They seemed to think, as he did wink, that he was rather free.
 But down he went so quickly, saying, „This all up with me.“
 When he met a lovely mermaid at the bottom of the deep blue sea.

Refrain: Singing, Rule Britannia. — — —

Solo: She came at once unto him and gave him her white hand.
 Saying, „I have waited long, my dear, to welcome you to land.
 Go to your ship and tell them, you'll leave them all for me.
 For You're married to a mermaid at the bottom of the deep blue sea.“

Refrain: Singing, Rule Britannia. — — —

Solo: The wind was fair, the sails set. The ship was running free.
 When we all went to the captain bold and told what we did see.
 He went unto the ship's side, and loudly bellowed he:
 „Be happy as you can, my man, at the bottom of the deep blue sea.“

Refrain: Singing, Rule Britannia. Britannia rules the waves.
 Britons never, never, never shall be slaves!

At en ung og munter Landmand forelsker sig i en rig Riddersmands Datter, og at hun gengælder hans Kærlighed, som der saa smukt staar i denne Chanty's første Vers, er jo en gammel Historie. At Riddersmanden, som der ogsaa staar, ikke vil vide noget af, at hans Datter indgaar en Mesalliance, er heller ikke noget nyt; og ingen af Delene kaster Lys over, hvornaar denne ulykkelige Kærlighedshistorie er udspillet. Men naar man saa ser, hvilket Middel Riddersmanden griber til for at blive sin Datters Elsker kvit, saa kommer man straks Tidspunktet nærmere for de to Unges Adskillelse. Der staar nemlig ogsaa i dette Vers, at han lod Datterens Tilbeder presse og sendte ham til Søs, hvilket er ensbetydende med, at Tildragelsen fandt Sted i den berygtede „Press-Gang“'s Tid i Slutningen af det 18de eller Begyndelsen af forrige Aarhundrede; og det er rimeligt, at Chantyen er digtet, mens denne hensynsløse og umenneskelige Hvervemetode — et

snavset Blad i den engelske maritime Historie — endnu var i frisk Minde blandt Søens Folk. Refrainet, der er taget fra den engelske Fædrelandssang „Rule Britannia“, som fremkom 1740, kan ogsaa tyde paa, at Chantyen er temmelig gammel og stammer fra en Tid, da Havfruer og Havmænd endnu spøgede i Søfolks Hjerner. Med Hensyn hertil minder Hovedemnet i dens Tekst for øvrigt en hel Del om den gamle Sydhavs-Ballade „Blow the wind in the morning“, der blev til Gangspil-Chantyen „Blow the wind yeo ho“.

„Married to a mermaid“ har i Lighed med mange andre Hjulpumpe-Chanties foruden til sit oprindelige Formaal ogsaa ofte været anvendt som en almindelig Sømandssang til Underholdning for den enkelte eller til fælles Underholdning. Dette har ogsaa været Tilfældet med den følgende pragtfulde Opsang til Pasatens Pris.

The trade-wind

Hjulpumpe-Chanty

Allegretto.
Solo:

Oh, I am the wind that the sea - men
love. I am stea - dy, and strong and true. They
fol - low my track by the clouds a - bove o'er the fath - om - less
Refrain:
tro - pi - cal blue. Blow high! Blow low — !
O'er the fath - om - less tro - pi - cal blue!

Solo: For close by the shores of the sunny Azores
their ships I await to convoy.
When into their sails my constant breath pours,
they hail me with turbulent joy.

Refrain: Blow high! Blow low!
O'er the fathomless tropical blue!

Solo: From the deck to the truck I pour all my force.
In spanker and jib I am strong.
For I make every course to pull like a horse
and worry the great ship along.

Refrain: Blow high! Blow low!
O'er the fathomless tropical blue!

Solo: As I fly o'er the blue, I sing to my crew,
who answer me back with a hail.
I whistle a note as I slip by the throat
of the buoyant and bellying sail.

Refrain: Blow high! Blow low!
O'er the fathomless tropical blue!

Solo: I laugh when the wave leaps over the head,
and the jibs thro' the spraybow shine.
For an acre of foam is broken and spread,
when she shoulders and tosses the brine.

Refrain: Blow high! Blow low!
O'er the fathomless tropical blue!

Solo: Through daylight and dark I follow the barque.
 I keep like a hound on her trail.
 I'm strongest at noon, yet under the moon
 I stiffen the bunt of her sail.
 Refrain: Blow high! Blow low!
 O'er the fathomless tropical blue!

Solo: The ocean wide thro' for days i pursue,
 till slowly my forces all wane.
 Then in whispers of calm I bid them adieu
 and vanish in thunder and rain.
 Refrain: Blow high! Blow low!
 O'er the fathomless tropical blue!

I „*The Trade-Wind*“ kan Dibdin's Digtning ogsaa spores. Dette gælder dog kun i Chantyen's Refrain. „*Blow high! Blow low!*“ er nemlig Titlen paa en af Dibdins Sømandssange, hvorimod Chantyen's øvrige Tekst maa antages at være af nyere Dato. Det kan heller ikke være en Opsang, der er blevet til ved tilfældig Improvisation, men lyder mere som et Produkt af en professionel Digter fra en senere Periode. Der er dog intet til Hinder for, at denne Digter kan have været Sømand — eventuelt ogsaa Chanty-Mand. Han

har i hvert Fald Langfarts-Sømandens indgaaende Kendskab til det Emne, han behandler i sin Sang.

Det engelske Sprog har undergaaet en betydelig Forandring siden Dibdin's Dage. Dette gælder ogsaa for Lyrikens Vedkommende; og jeg skal her til Sammenligning med Sproget i „*The Trade-Wind*“ og i den Sang, hvorfra denne Chanty's Refrain stammer, gengive det første Vers af Dibdin's „*Blow high! Blow low!*“

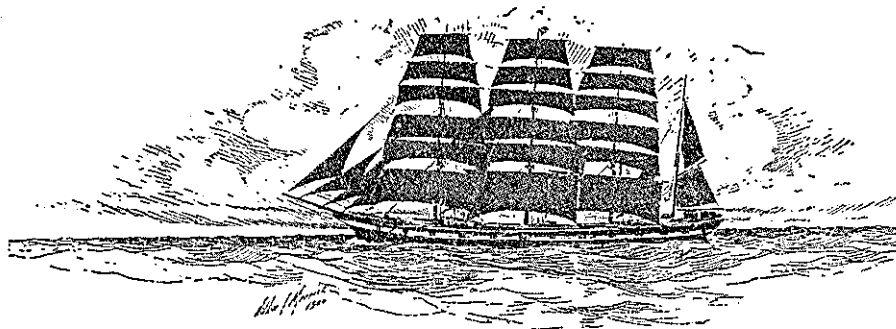
Blow high! Blow low! Let Tempests tear the mainmast by the board.
 My heart with thoughts of thee my dear with faith and love well stor'r
 shall brave all danger scorn all fear the roaring winds, the raging sea,
 in hopes on shore to be once more safe moor'd with thee.

I Almindelighed blev Chanties i Fortidens store Sejlskibe kun sunget som Ansporing til det Skibsarbejde, hvortil de var bestemt. Undtagelser fra denne Regel danner som sagt en Del Hjulpumpe-Chanties, og at disse til Tider kunde høres tone ud fra et Folke-

lukaf uden for Arbejdstiden maa dels tilskrives deres iørefaldende Melodier og dels deres Refrain. Navnlig det sidste gjorde dem særlig egnede til Fællessang for Søens Folk i ledige Stunder.

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



En Fugl i Haanden. (Fortsat fra Side 8)

„Ti Aars Straffearbejde for den Slags Forbrydelser er virkelig meget mildt, hvad mener De, kære Fru Carter? Tænk en Mand, der svigter Kone og Børn for at dyrke fremmede Guder. Ja, jeg hørte engang om en saadan Hamstrer, der havde hele tre Koner paa samme Tid.“

„Det var dog forfærdeligt!“ udbød Fruen med alle Tegn paa Afsky og Væmmelse. „Jeg mener ligesom De, kære Broder, at Staten tager alt for blødt paa den Slags Fyre; men hvor faar de Pengene fra? Det maa dog koste en ugudelig Masse Penge at have flere Husholdninger.“

„Jo,“ sagde Archibald og saa lærd ud. „Øvrighedens Statistik, som jeg personlig har haft Lejlighed til at gennemgaa, siger, at det som Regel er velstaaende Folk, der dyrker den Sport, for det meste Direktører og Chefer for større Foretagender samt forhenværende Skibsofficerer.“

„Nej, hvor interessant, kære Broder,“ sagde Fruen. „Har du hørt, det, Arthur?“ Hun saa forundret paa sin Mand, der tavs sad og kikkede ned i sin Tallerken. Han var paa det rene med, at Konen aldrig vilde tro ham, hvis han fortalte om sit lille uskyldige Eventyr med Damen og den fulde Mand, og Broder Archibald skulde nok udnytte Lejligheden og vide at fiske i rørt Vande samt benytte alle Chancer til Gavns.

Ved Desserten spurgte Archibald frimodigt Hr. Carter, om han ikke kunde tænke sig at give et lille Bidrag til Menigheden, saa vilde han blive ekstra betænkt i deres Bønner.

Kaptajnen sad lidt og tænkte sig om. I afmægtigt Raseri knyttede han Hænderne under Bordet, mens han sendte hastige Blikke op til Prædikantens skadefro, smilende Ansigt. Han havde mest Lyst til at gennembanke sin Gæst og sparke ham ud af Døren; men Skandalen overfor Tjenestefolkene og Naboerne fik hans sunde Fornuft til at sejre.

„Du skulde, kære Arthur,“ kom det ømt fra Fruen Hun saa forventningsfuldt paa sin Mand. „Dit Navn som den glade Giver vil komme til at figurere paa Forsiden af Menighedens lokale Blad, og tænk hvilket godt Formaal du støtter.“

Carter sukkede dybt og tog sit Checkhefte, hvorpaa han i Hast udfærdigede en Check paa 1000 Kroner, som han rakte Bror Archibald. Denne kastede et lynsnart Blik paa Beløbet.

„Det var ikke meget,“ sagde han og saa belærende paa sin Vært; men pludseligt straaledede hans Ansigt forklaret, „An, nu forstaar jeg, hvad De me-



Ernst Kähler. -42.

Kaptajn Carter stirrede forvirret paa Vaskerisedlen.

ner, Hr. Carter. Det er selvfølgelig kun et lille Forskud. Resten faar jeg en anden Gang.“

Carter sad og var ved at kvæles af Harme.

„De skal nok faa Resten en anden Gang,“ sagde han behersket og rejste sig for at gaa ud i Haven og faa Luft for sine Følelser. Han traavede Haven rundt flere Gange, og da han atter nærmede sig Huset, kikkede han nysgerrig ind gennem Vinduerne for at se, om Gæsten og hans Kone endnu sad ved Bordet. Pigen var i Færd med at samle Porcelænet sammen og bære det ud, men Archibald og Konen stak deres Hoveder sammen og diskuterede ophøjede og fromme Emner.

Pludselig saa han til sin Forfærdelse Gæsten stikke to Sølvskeer i Lommen. Det foregik med Lynets Hast, og Samtalen led ikke noget nærværdigt Afbræk derunder.

„Den Tyveknægt,“ mumlede Carter hæst og besteg Verandaen. „Nu skal han faa sin Bekomst. Bare jeg ikke allerede havde givet ham den famøse Check.“ Pludselig opklaredes hans Ansigt af et stort Smil, og han traadte rask ind ved Bordet.

„Aa, Hr. Archibald,“ sagde han beredvilligt, „jeg kommer i Tanker om, at det er lige saa godt, De faar et større Beløb til Deres Menighed en Gang for alle. Hvis jeg lige maa laane den Check igen, saa skal det være mig en Fornøjelse at omforandre den, saa jeg er sikker paa, at De bliver tilfreds med Beløbet denne Gang.“

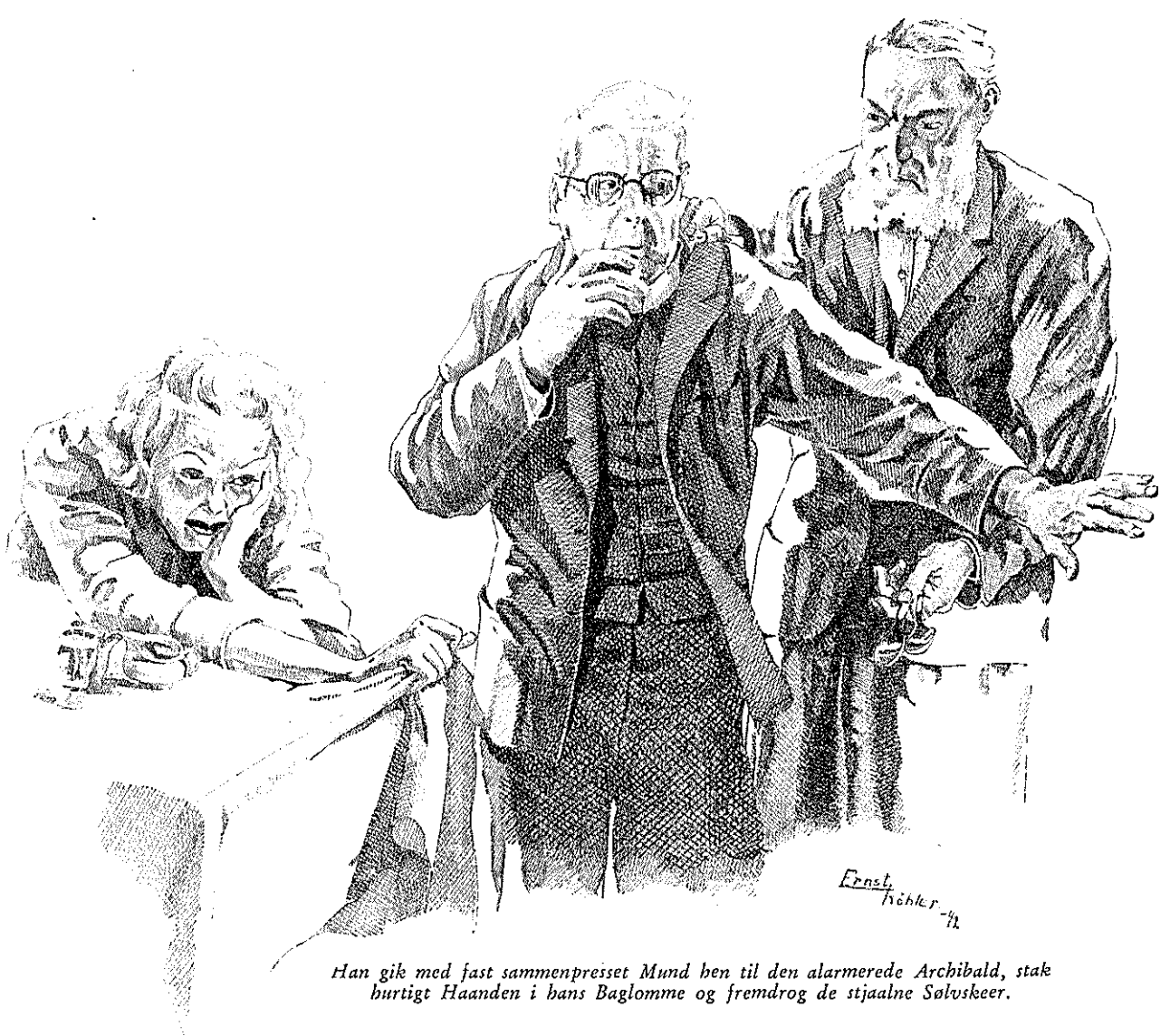
Archibald stod lidt og lurede, som prøvede han at granske Kaptajnens inderste Tanker. Det slog ham, at Tonefaldet i hans Udtalelse ikke var helt ægte.

„Ja, men bedste Hr. Carter,“ begyndte han, og følte han var kommet paa Glati. „Forhast Dem dog endelig ikke. Vi har jo Tid nok, og en anden Gang, naar jeg kommer, kan De altid give noget mere. Jeg tvivler aldeles ikke paa Deres reelle Hensigter.“

„Oh, Arthur, hvor frydefuldt,“ udbød Fruen og slog Hænderne sammen i Herrykkelse. „Nu bliver der da Glæde i Himmelen, tror De ikke ogsaa, Broder Archibald? De skulde virkelig tage Beløbet med det samme. En Fugl i Haanden er bedre end ti paa Taget.“

„Ja,“ kom det ligesom tøvende fra Archibald, da han tog Checken op af Lommen og gav den til Hr. Carter. Han tænkte paa Fuglene paa Taget. „Det kan godt være, De har Ret, kære Frue.“

„Tak,“ sagde Carter med et Lettelsens Suk, hvorefter han rev Checken midt over og stoppede Stumperne i Lommen. Derefter gik han, med fast sammen-



Han gik med fast sammenpresset Mund hen til den alarmerede Archibald, stak hurtigt Haanden i hans Baglomme og fremdrog de stjaalne Sølvskeer.

presset Mund, bag om den alarmerede Archibald, stak hurtigt Haanden i hans Baglomme og fremdrog de to stjaalne Sølvskeer til almindelig Beskuelse. Fruen førte Haanden op for Øjnene og segnede med et Skrig om paa Sofæen, medens Archibald i Forvirringen, der opstod, begyndte at opremse Skriftsteder.

„Ja, det er tilstrækkeligt,“ sagde Carter og bad Pigen, der kom styrtende, om at tage sig af Fruen, hvorefter han med et tilfreds Grin ekspederede den celebre Gæst ud af Hoveddøren. Fra Vinduet saa han derpaa Broder Archibald fortumlet børste Støvet af sine Knæ og i en Fart forsvinde omkring Hjørnet.

„Ja, saa er du vel klar over, hvad din kære Menighed bestaar af?“ sagde Carter, da han og Fruen Aftenen efter sad alene og spiste. „Men takket være min Aandsnærværelse og Snedighed reddede vi dog alligevel Pengene.“ Manden kunde ikke undgaa at føle sig som Tyveknægtens Behersker og fortalte sin Kone, at der bare skulde lidt sund Fornuft til.

„Det var lige saa meget min Skyld, at du fik din Check igen,“ sagde Fruen, der nu var kommet sig efter Overraskelsen Dagen i Forvejen og ikke syntes, Manden skulde være ene om Sejren. „Han afleverede først Papiret, da jeg bad ham derom.“

Paa en Gang stak Kaptajnen Haanden i Lommen og fremdrog to Stykker Papir. Med Forbavelse ma-

let i alle Miner studerede han disse og saa nu, det var en ukvitteret Vaskeriregning, stilet til Broder Archibald.

„Hvad er der dog sket, Arthur?“ spurgte Fruen og kom nærmere for at se.

„Aa, det er ikke noget særligt,“ svarede Manden forvirret og gemte i Hast Papiret i Lommen igen. „Det er bare en gammel Regning, jeg har glemt...“ Han saa paa sit Ur, hvorpaa han gik til Telefonen; men da Konen stadig fulgte efter, lagde han Røret paa igen. „Jeg skal til et vigtigt Møde inden Kl. halv syv, men kommer snart igen.“ Derpaa forsvandt han skyndsomst ud af Døren og sprang ind i en Taxa.

„Ja,“ sagde Kassereren, da Carter i sidste Øjeblik ankom til Banken. „Der var en Herre i Dag til Morgen og hæve 10,000 Kr. paa Deres Check.“

„10,000 Kroner?“ Carter tog sig nervøst til Haaret. „Har De den Check endnu?“

Checken blev fremskaffet, og det viste sig nu, at der foran Carters skrevne Tusind Kr. var føjet Ti, og Summen i Tal var let forandret ved at flytte Kommaet efter 1 Tallet og tilføje et 0.

„Var det en Bekendt?“ spurgte Kassereren deltagende og gemte Checken af Vejen.

„Ja,“ svarede Carter som i en Drøm, „men jeg skal nok finde ham.“

Paa Menighedens Kontor, hvor Carter et Kvarter senere forpustet arriverede, spurgte han en Sekretær, om han kunde sige ham Broder Archibalds Adresse.

Sekretæren saa venligt paa Carter.

„Broder Archibald, det er maaske en Familie til Hr. Direktøren?“

„Naa, ikke saadan direkte, har han været her i Dag?“

„Han kom i Morges for at hente en mindre Haandkuffert. Han sagde, at han skulde rejse sydpaa.“

„Saa er han altsaa rejst?“ spurgte Carter aandeløst og saa forvildet paa Sekretæren.

„Jeg er bange for det,“ svarede den anden med Forundring i Stemmen. „Han sagde, at han skulde ned og samle Manna i Herrens Vingård. Det var en Slags Lignelse, han brugte.“

„Ja, det kan jeg tænke,“ sagde Carter og saa ned mod Gulvet. Indtog han ikke en større Stilling her?“

„Egentlig ikke, Hr. Carter. Vi saa ham første Gang for et Par Dage siden. Han bjergtog os alle ved sin Tale og sit pragtfulde Herredømme over Sproget. Saa vidt jeg ved, hørte han til en Afdeling af Menigheden i den vestlige Del af Landet.“

„Ja, det vil jeg bedst tro,“ sagde Carter med mørke Miner; „men efterlod han sig ikke nogen Adresse, inden han rejste?“

„Det er jo sandt,“ svarede Sekretæren og slog Haanden i Bordet. „Nu Direktøren siger det, han efterlod et Brev og sagde, det vilde blive afhentet i Aften af Direktøren personlig“ ... Han rakte Carter

Brevet. „Ja, han var en grundig og samvittighedsfuld Herrens Tjener.“

„Det er der ingen Tvivl om,“ samtykkede Carter og stak Brevet i Lommen, hvorefter han undskyldte Ulejligheden og gik.

Carter var ikke kommet ret langt ned ad Gaden, før han aabnede Brevet, nysgerrig efter at vide, hvad det vel kunde indeholde, og til sin Bestyrtelse læste han følgende Meddelelse fra Archibald:

Kære Hr. Skibsreder Carter!

Inden jeg rejser, skal jeg ikke undlade at takke Dem for den kærlige Omsorg, De udviste overfor min Kone den Aften, De saa galant sendte hende hjem i en Taxa, kun var det beklageligt, at den Mand, vi havde engageret til at spille beruset, endte i Kachotten.

Med Hensyn til Deres Frue, er hun en meget charmerende og godhjertet Dame, omend en lille Smule godtroende af sin Alder. Jeg maa dog give hende Ret i, at en Fugl i Haanden er bedre end 10 paa Taget, og naar jeg alligevel snuppede de 10 paa Taget, er det udelukkende, fordi det ved Hjælp af et Stykke Radérgummi og lidt Blæk var saa fristende ligetil.

Jeg faar desværre ikke Tid til at skrive mere i Dag, da Toget gaar om en halv Time; men alligevel skal jeg ikke glemme at sige Tak for sidst og forbliver hermed Deres

med kærlig Hilsen

Bro'r Archibald.

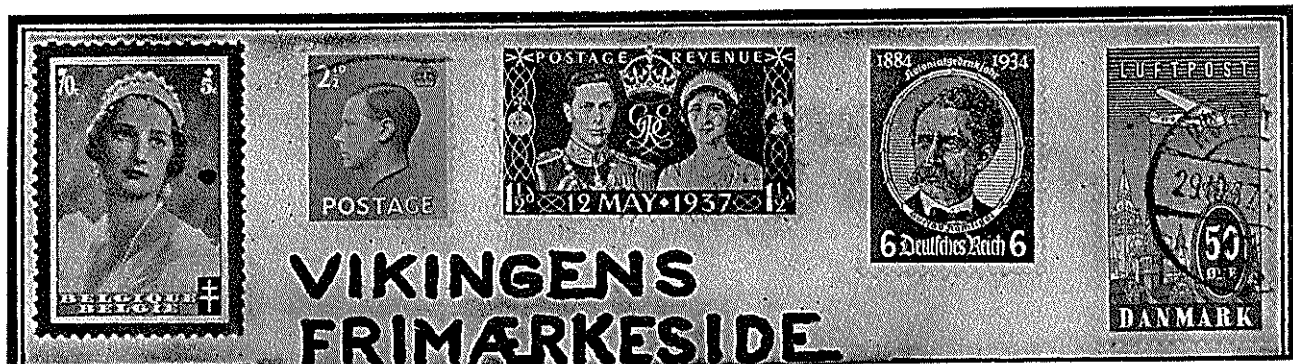
Spanske Statslaan til Skibsbygning. Den spanske Regering har for at fremme Bygningen af Handelskibe paa spanske Værfter for spansk Regning lovet Kreditter paa indtil 60 pCt. af Byggeværdien. Samtidig er man gaaet i Gang med at skaffe de nødvendige Midler ved Laan. Den første Emission var paa 25.500.000 Pesetas til en Rente af 5 pCt. De tegnede Beløb blev indrømmet en Skattelettelse paa 75 pCt., og den første Emission, som blev fuldttegnet, før Fristen udløb, foregik i 5 Serier, som skal amortiseres paa henholdsvis 21, 11 og 7 Aar. Man venter, at der i Løbet af kort Tid vil blive udbudt et nyt Laan, som skal være paa 80.000.000 Pesetas. Regeringens Kreditter er væsentligst tilstaaet Værfter ved den spanske Nord- og Nordvestkyst. Saaledes er der bevilget over 26.000.000 Pesetas til San Sebastian, over 8.000.000 til Gijon, over 48.000.000 til Vigo og over 32.000.000 til Santander. Værfter i Pasajes, Bilbao og La Coruna er der ogsaa tilstaaet Laan. Desuden vil der blive givet Kreditter paa 10.000.000 Pesetas til Madrid og 7.200.000 til Salamanca. Amortiseringstiden svinger mellem 6, 10 og 20 Aar. Efter hvad der oplyses, ligger der Skibe paa ialt 100.000 B.R.T. paa

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

Stabelen i Spanien for Tiden, og Værftsarbejdernes Antal beløber sig til 16500 Mand. Imidlertid er der i Øjeblikket forskellige Vanskeligheder, saa man ikke kan regne med, at det almindelige Ønske om at skaffe en tilstrækkelig oversøisk Flaade kan blive opfyldt med det første. De spanske Værfter vil iøvrigt ogsaa i Fremtiden bygge Skibe til Argentina med Henblik paa Korntransporterne. En Forøgelse af den spanske Handelsflaade ved Køb fra Udlandet er ikke mulig for Tiden, men gennem Bjergning af Skibe har man opnaaet et ikke ringe Resultat.

Gode Udsigter for den franske Skibsbygning. — Efter en Beretning, som blev aflagt paa Generalforsamlingen i det franske Værft „Ateliers et Chantiers de Bretagne,“ blev Skibsbygningen betegnet som den Industrigren, der hurtigst vilde blomstre op igen paa Grund af de store Tab, som den franske Handelsflaade har lidt under Krigen. Selskabet maatte derfor allerede nu træffe de nødvendige Foranstaltninger for at kunne deltage i dette Opsving. En Forandring af Byggeprogrammet vilde antagelig blive nødvendig.

A/S MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

(Fortsat)

NORGE. I Anledning af 100-Aars Dagen for Komponisten Rikard Nordraak's Fødsel udkom midt i Juni 4 Frimærker: 10 Øre, grøn, med Billede af Komponisten — 15 Øre, brun, med et Vikingskib — 20 Øre,

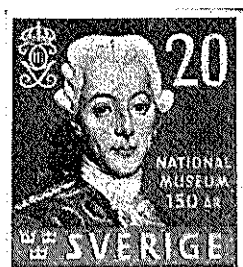


Fig. 1.



Fig. 2.

rød, med Billede af Komponisten — 30 Øre, blaa, med et Kystlandskab.

Mærkerne er uder. Vandmærke og takket 13. 10 og 20 Øre har Størrelsen 21,1 × 27,3 mm; 15 og 30 Øre 37 × 21,1 mm. Udførelsen Rotogravure. 10 og 20 Øre er forsynet med Komponistens Navn samt Aarstallene 1842/1942; 15 Øre har Linierne „Brede sejl over Nordsjø går“ og 30 Øre Linierne „Ja vi elsker dette landet, som det stiger frem“.

SVERRIG. Sidst i Juni udkom to Frimærker i Anledning af Nationalmuseets 150-Aars Jubilæum. (Fig. 1 og 2). 20 Øre, rød, der viser Kong Gustav III's Billede, findes saavel 2-som 3-sidet takket; 40 Øre, olivengrøn, er 2-sidet takket og har Billede af Kunststskereren K. G. Tessin. Mærkerne er som de senere Aars Udgaver takket 12 × 12½, og uden Vandmærke. De smukke Frimærker, som er tegnet af Kunstneren Torsten Schonberg, er — ligesom Meddelelsen om de norske Mærker, af hvilke vi i næste Nummer af „Vikingen“ skal bringe Illustrationer — tilsendt os fra *Magasin du Nord's* Frimærkeafdeling.

Julemærker.

(Fortsat)

Vore Julemærker er altsaa ikke Frimærker, men maaske de i Fremtiden kan blive det, hvad der vilde være det helt rigtige. Flere Lande, som f. Eks. Schweiz

og Holland, har kombineret Forsorgsmærker og Frimærker i meget smukke Udgaver. Schweiz har sine „Pro Juventute“ Serier, der er Børneforsorgsmærker og udsendes hvert Aar ved Juletid, siden de første Gang fremkom i 1913, bortset fra Aaret 1914, hvor der paa Grund af Krigen ingen Julemærker blev fremstillet. Et Par af disse Mærker ses paa Fig. 3 og 4. Hollands Serie „Voor het Kind“, der er udsendt siden 1924, har samme Formaal, og begge Serier er saaledes baade Børneforsorgsmærker og Postfrigørelsesmidler. Noget i Familie med disse er forøvrigt vort eget Mærke fra 1941, 10 + 5 Øre violet med Dobbeltbilledet af Kronprinsessen og den lille Prinsesse Margrethe.

Paa et Par enkelte Undtagelser nær kan man ikke paastaa, at vore Julemærker er smukke — enkelte maa nærmest kaldes hæslelige. Udførelsen staar heller ikke Maal med de fleste udenlandske Julemærker — vore er for stærkt præget af Hensynet til billigt Udførelse for at kunne sælges til den billige Udsalgspris 2 Øre. Vi har jo vist, at vi kan trykke smukke Frimærker herhjemme, saa en Kombination af Jule- og Frimærker kunde sikkert give et langt bedre Resultat. Mange Filatelister haaber, at en saadan fremkommer før eller senere, da det dog maa være bedst og praktisk kun at købe eet Mærke!

I 1904 udkom som foran nævnt det første Julemærke (Fig. 5), der havde Dronning Louises Billede, sort, i violet Ramme. Mærkerne udkom i et Oplag paa 6 Millioner Kroner og indbragte ved Salget Kr. 73,950. Det var tegnet og udført af det kendte Firma Alf. Jacobsens litografiske Etablissement, og er et af vore smukkeste Julemærker.



Fig. 3.



Fig. 4.

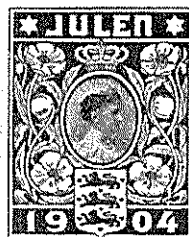
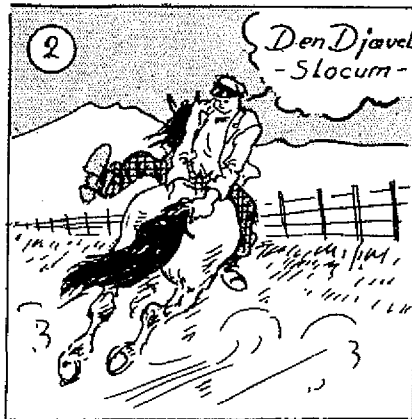
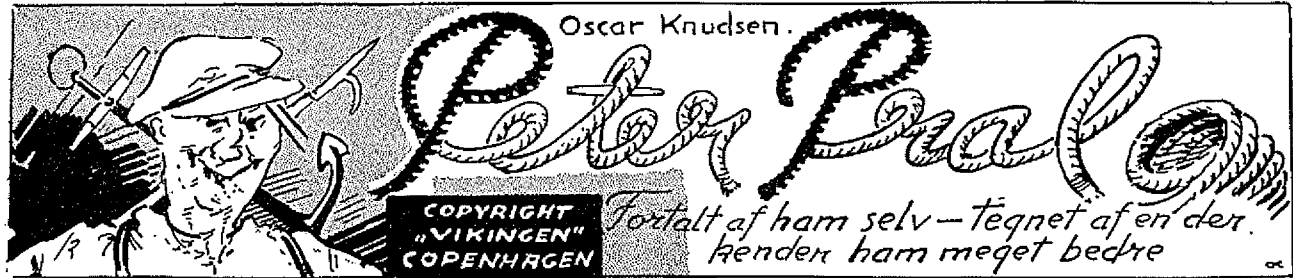


Fig. 5.

(Fortsættes).



Gamle Snork havde givet Slocum, Forvalteren paa Ranchen „Cowhome“ Ordre til at gøre en „Mand“ ud af mig. Og for saadan en Staldkarl som Slocum vilde det jo naturligvis sige at lære mig at hænge fast paa deres forbandede „muntunge“ (en Slags Heste).

Medens jeg jagede af Sted, snart forlæns, snart baglæns, horte jeg utandseligt Slocum ophidse det Uhyre, jeg „red“ paa. I den Stund fattede jeg den Bestlutning at kævne mig paa Slocum. Hævn er i sig selv ikke noget smukt, det indrømmer jeg gerne. Men vi er jo ikke altid Engle. Sjældent ondda — maaske.

--- !!! --- !!!



Dette Billede er tegnet paa Stedet. Men jeg er indrer intet selv derom. Forsaavidt kan Tegneren (Hr. Oscar Knudsen) udmærket godt have forvansket Situationen. Ikke for det jeg tror det, men Pokker heller, hvem kan man stole paa i Tider som disse. (Besvarelser af dette Spørgsmaal kan indsendes til „Vikings“ Redaktion — mrkt. „Tillid“).

Hvor jeg hadede Slocum's Stemme, naar han forsøgte at være fidel ovenpaa en af disse oprørende Ridescener. Jeg forstod efterhaanden, hvorfor Livet paa Praerien har en Tilbøjelighed til at fremkalde voldsomme Tildragelser, jævnfor: „I Sekslobernes Rige“, „Et Skud agten for Tværs“, „Med Strikken som Indsats“, „Hævnen kommer bagfra“. Alle en Række udmærkede Film, som løber mig i Pannen, naar jeg tænker paa Harry W. Slocum og hans djævelske Heste.

„Tilfældet skaber en Forbryder“ er et af mig forfattet Slagord, som ansete romænske Jurister ofte citerer i deres Afhandlinger. Og Tilfældet vilde, at Harry W. Slocum havde glemt sin Revolver paa Bordet i en af „Cowhomes“ Barakker. — Underlige, vilde Tanker jog gennem mit Hoved.



Jeg nød ligefrem Tanken om, at Slocum i maaske 6 Uger ikke vilde kunne sidde paa en Hest, naar jeg først havde haft fat i ham. — En satanisk Fryd bølgede igennem mig lige i det Øjeblik, da Slocum kom bag paa mig for at hente sin Revolver.

Saa stod vi overfor hinanden, og at den ene af os var dødsangst er ikke til at tage fejl af, selv om Slocum's Stemme var rolig nok. (Maaske en let Skælvn paa „skal“ var det eneste, der forraadede ham.) — —

Maaske var mine Nerver lidt i Uorden. — For underligt nok — jeg kunde ikke skyde — —

Af Nissum Fjords Historie

At J. Gr. Pinholt

(Fortsat fra Nr. 4)

Det nye Thorsminde

FJORDEN kom saaledes atter ind under de tidligere og utrygge Kaar. Da nedsattes der i 1920 af Landbrugsministeriet en Kommission til Undersøgelse og Overvejelse af Forholdene ved de to vestjyske Fjorde, og dennes Arbejde resulterede i Loven af 1924, hvorved baade Ringkøbing og Nissum Fjordes Afløbsforhold sikredes gennem store Sluseanlæg, der stod færdig henholdsvis 30. August og 1. Novbr. 1941 til Aflevering; for sidstes Vedkommende manglede blot nogle Smaaarbejder, som udførtes i Løbet af Efteraaret.

Hovedsynspunktet for Ordningen af Vandstandsforholdene i Nissum Fjord var disses Beherskelse ved, at baade Afledningen af Fjordvandet og Tilledningen af Havvandet skete gennem en regulerbar Sluse. Det fordelagtigste vilde være at benytte den ude af Drift værende Englændersluse paa den Maade, at den blev forsynet med Stigbord, dog ikke med selvvirkende Porte, og udvidedes med to mindre Aabninger samt en bredere Aabning for Fiskerbaade. Hele Udgiften vilde blive ca. 1.100.000 Kr.

Entreprenørfirmaet Kjæhr & Tvillinggaard, Aarhus & Lemvig, fik Arbejdet i Entreprise for ca. 300.000 Kr., og Vandbygningsvæsenet leverede paa Stedet det allermeste af Materialet, der skulde anvendes, saaledes bl. a. 700 m³ Træ og ca. 170.000 Stk. Vandbygningsklinker.

Arbejdet paabegyndtes tidligt i Foraaret 1930. Slusekanalen var helt tilsandet og Sluserne fuldstændig lukket af Sand og Ral. Tilsandingen var saa komplet, at den ved Sluserne var ca. 1 m og ved Kystlinien

ca. 3,6 m over daglig Vande. Paa Fjordsiden var den 0,7 m.

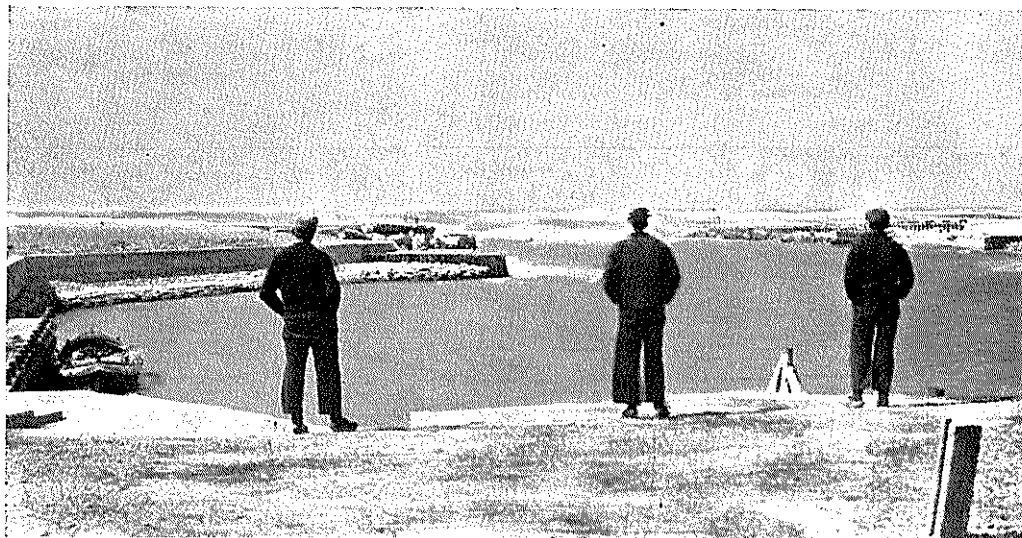
Sluseværket, der blev eksproprieret for 2500 Kr., er udført af Murværk paa Betonfundament og beklædt paa alle udvendige Flader med et Porement af hollandske Klinker. Dens Tilstand var saa godt som uforandret og ubeskadiget. Pillerne havde isbrydende Kanter, beklædt med Granitporement. Det, der skulde ændres ved Slusen, var Nedbrydning af dens sydlige Landpille samt Fløjnumrene med tilstødende Glacis og Spunsvægge for at give Plads til Tilbygningen, som bestod af en Udvidelse med to Gennemstrømaabninger og en Kammersluse. Den udgravede Byggegrube var 60 × 20 m og havde en Bunddybde paa 4 m. under d. V. I Bunden blev rammet Spunsvægge bestaaende af 6 m lange 20 cm Pæle, nedrammet til 8 m under d. V. Spunsvæggenes samlede Længde var 220 Meter.

Sprængningen af Murværket og da særlig Glaciset var ualmindelig vanskelig. Det var fundamenteret i omtrent samme Dybde, som de nye Arbejder havde. Det anvendte Materiale var usædvanlig solidt, og der maatte foretages over 400 Dynamitsprængninger, hvorved ialt sprængtes og bortførtes over 1000 m³ Murværk. Det allermeste af Tømmeret i den gamle Spunsvæg var lige saa friskt som ved Anbringelsen. Det samme gjaldt Lyngen, der var anvendt som Underlag, og som havde ligget gemt i Klægen i 60 Aar.

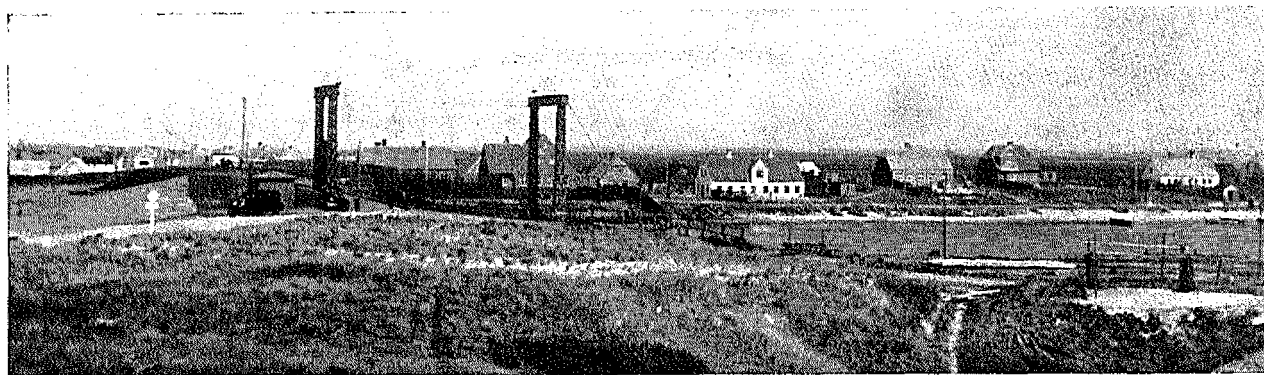
Kammerslusens Bund blev støbt af et godt 2 m tykt Betonlag. Selve Slusen kom til at bestaa af et indvendigt 7 m bredt og 17 m (udvendigt 27 m) langt Slusekammer med tilhørende Forsluser. Dybden er 2,5 m ved d. V. Den aabner og lukker ved Jernstigsborde, ophængt i Jerngalger. — Medens de ti gamle

Slusegennemløb var 2,6 m brede og med Vanddybde 1,63 m, blev de to nye Gennemløb (nærmest Kammersluser) 2,5 m dybe, og ovenover byggedes et Rum for Anbringelsen af Maskineri til Betjening af alle Slusernes Stigsborde.

Over den gamle Sluse førte en Kørebane paa 3,76 m i Bredden, den blev udvidet til



Det nye Indløb ved Thorsminde.



Den ny Thorsmindesluse.

5,31 m og forsynet med et 1,1 m højt Jernrækværk. Kørebanen fortsættes over Kammerslusen med en fast Træbro.

Sluserne blev forsynet med Egetræsstigborde og Stormporte af samme Træsart. De udførtes som Rullestigborde, 2,51 m brede og 4,4 m høje. Stigbordene i Kammerslusen blev af Jern og ophængte i Jerngalger som i vore Færgehavne. Det mod Havet vendende Stigbord er 4 m o. d. V., medens Stigbordet mod Fjorden kun har en Højde paa 2 m over dagligt Vande.

De Sand- og Jordmasser, der blev udgravet af Byggegruben, anbragtes som Spærredæmninger Vest og Øst for Sluserne. Den vestlige Dæmning har en Højde af godt 3 m over d. V., idet Havet under særligt Højvande kan stige ca. 2,5 m. Fjorddæmningen er ca. 2 m høj.

Fra Sluserne til Havet gravedes en 300 m lang Kanal, 80 m bred ved Slusen og 600 m bred ved Havet, og til Fjorddybet blev udgravet i samme Bredde.

Til Beskyttelse for Havet byggedes der to Ledemoler, hver paa 100 Meters Længde, bestaaende af to Rækker 9 m lange Pæle, udfyldte med Cementblokke à 3500 kg, sikret ved Udkastning med Blokke af samme Dimensioner. Afstanden mellem Molerne i Mundingen er 65 Meter.

Som Drivkraft ved Slusernes Stigborde etc. er installeret en Motor. I Tilfælde af Havari ved denne kan dog alle Stigbordene manøvreres ved Haandkraft.

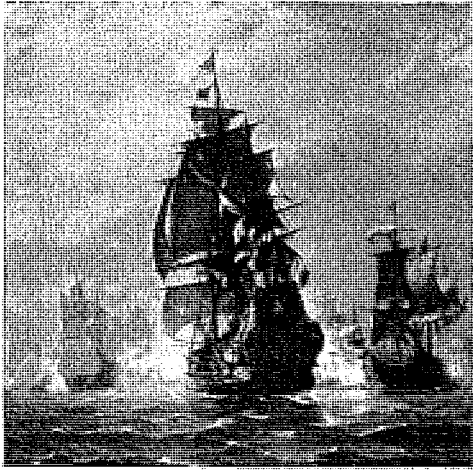
Resultaterne af disse Arbejder har i de nu forløbne ti Aar vist sig særdeles gode. Først og fremmest har Landbruget lukreret ved den Omstændighed, at der har kunnet opretholdes en konstant Vandstand i den store Fjord; men for det lokale Fiskeri har Forholdet betydet ikke mindre end en Revolution. Ikke alene har man kunnet anskaffe sig større Fartøjer; men Fiske dagenes Antal er fordoblet. Baadene kan nu ligge paa Reden bag Sluserne og gaa paa Havet gennem Kammerslusen i Ly af Molerne. Som Beviser paa Udviklingen, der er fulgt efter dette produktive Vestkystarbejde, kan nævnes, at den første aabne lille Motorbaad anskaffedes ved Mindebyen i 1918, og den næste fulgte efter i 1919; men nu findes der en Snes af den Slags Fartøjer fra 4 til 12 Tøns, foruden ca. 40 Pramme og mindre Motorbaade til Fjordfiskeriet. Og omkring Aaret 1900 fandtes ved Mindet kun seks uanselige

Smaahuse, medens der nu er det tiddobbelte Antal, væsentligst pæne Bygninger med ca. tre Hundrede Beboere.

Men ogsaa i mange andre Henseender har denne før saa stedmoderligt behandlede Del af Vestkysten faaet sin Part af Nutidens Goder. Thorsminde var en af de allermost afsides beliggende Steder i vort Land og havde de mest primitive Forbindelser med Omverdenen. Fra Mindebyen og mod Nord førte en sandet og meget daarlig Vej over den smalle Klittange, ti Kilometer lang, til den beboede sydligste Del af Fjaltring Sogn ved Mærsk Kro, en Vej, der af Kommunen ikke engang rensedes for Sne. I kommunal Henseende hører man til Bøvling Kommune, der ligger Øst for Fjorden. Herfra skulde man bl. a. have al Læge- og Jordmoderhjælp, og kunde man ikke sejle over Fjorden, var Afstanden ikke mindre end godt 16 km. Børneundervisningen fandt Sted i to smaa Biskoler paa Tangen, skiftevis passet af een Lærer. Med Hensyn til Forbindelsen med beboede Steder mod Syd havde man nærmest Fjand og Bjerrehuse i Sdr. Nissum Sogn, hvilke Steder laa 6—7 km borte, og som ogsaa kun naaedes ad en daarlig Klitvej.

Kirkegangen søgte man væsentligst i Sdr. Nissum, hvis Kirke ligger ca. 11 km borte, og hos Sognepræsten fik Børnene deres Konfirmationsforberedelse og blev konfirmerede. Cyklen var næsten det eneste Transportmiddel, da der kun fandtes eet eneste Hestekøretøj, nemlig Strandfogedens. I postal og juridisk Henseende hørte man under Lemvig Jurisdiktion, og at komme til Byen der var næsten en Begivenhed, hvortil fordredes omtrent en hel Dags Rejse. Postforbindelsen foregik ved gaaende Landpostbud fra Fjaltring Brevsamlingssted ad Vejen over Tangen. Om Vinteren var Besørgelsen ofte afbrudt.

I alle disse hemmende Forhold foregik der, eftersom Fiskeriet nu hurtigt udviklede sig, en Forandring, der paa en heldig Maade gav Beboerne lettere Adgang til at komme i frugtbar Forbindelse med Omverdenen. Efter 1931 sattes Vejen til Fjand snart i fortrinlig Stand, og dette førte til, at en modig Automobilvognmand i Sdr. Nissum fra 1935 startede en Rutebilforbindelse fra Mindebyen over Fjand, Bjerrehuse, Sdr. Nissum til Ulfborg St. Denne, der stadig opretholdes, endog med to gennemgaaende Forbindelser daglig, og



Kommandør Sinding's Forbillede.

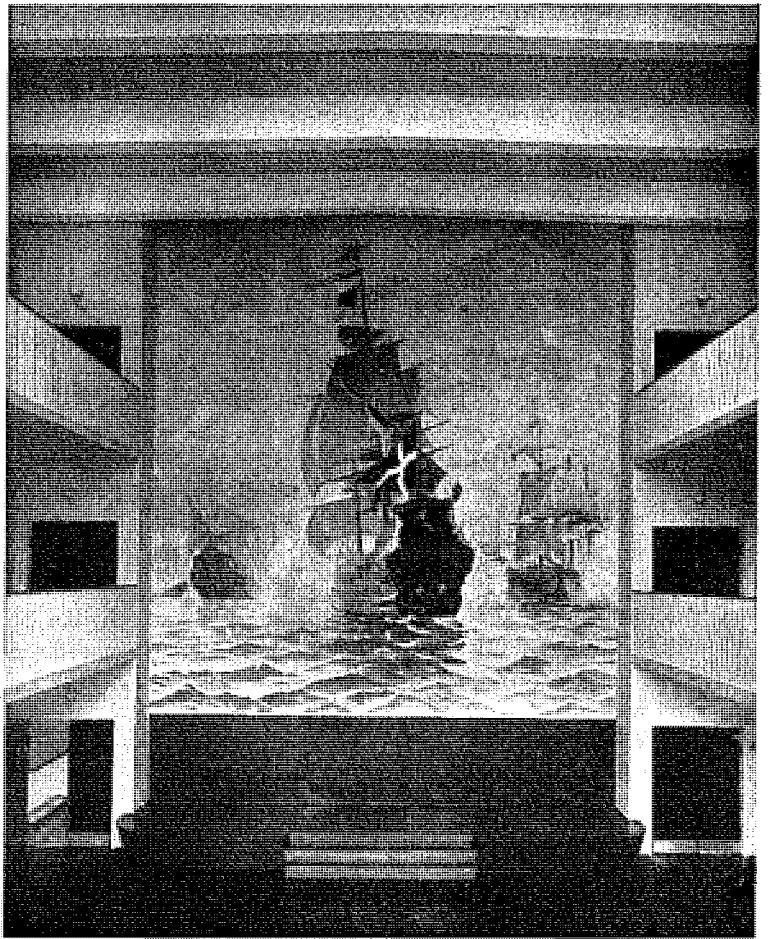
Ovenstaaende 2 Billeder er henholdsvis Anton Hansens udførte Vægmaleri i Søofficersskolens Aula og Kommandør Sinding's smukke Forbillede til samme.

Med ganske faa Midler har man formaet i Søofficersskolens Aula at danne en særdeles smuk Festsal, som skal være Ramme om de Møder og Fester, som der forhaabentlig med Tiden skal holdes paa Skolen. Den ene Endevæg er opfyldt af store høje Ruder, som giver et blændende Lys ind i den hvide Aula. De smukke Balkoner med de diskret anbragte Vaabenskjolde giver en fri og afstemt Virkning og forhøjer den strenge Stil med en egenartet Renhed. Aulaens anden Endevæg bag ved Tribunen er dekoreret af den kendte Maler Anton Hansen. Midlerne er stillet til Raadighed af Det Modewegske Legat, og for at faa Motivet saa korrekt som muligt har man anmodet Kommandør Sinding om at fremstille Forbilledet, som er blevet erhvervet af Frederiksborgmuseet. En Reproduktion af dette vil fremkomme i Farver i Vikingens Julenummer „Jul paa Havet“.

Det kendte *Niels Juel-Motiv* i Søofficersskolens Aula

Med sine lyse og lette Farver tager det store Motiv sig godt ud. Maleriet er 8 m bredt og 10 m højt, og Motivet er „Niels Juel“, der støvner mod den svenske Flaade for at splitte den ad.

At Vægmaleriet afviger en Del fra Originalen vil ikke kunne omdiskuteres, og den særlige Søkyndige vil vel nok hist og her kunne paapege maritime Urigtigheder, som ikke findes paa Originalen, men Billedet virker som en smuk Dekoration og skaber en god Feststemning. A. B.



Vægmaleriet i Søofficersskolens Aula.

bl. a. besøger Posten, har været og er fremdeles af overordentlig Betydning for Pladsen og dens fortsatte Udvikling. Bilen er af samme Betydning for Dagliglivet dersteds, som Jernbanen er for Landets andre Egne.

Endnu et stort Savn er blevet afhjulpet for et Par Aar siden — man har faaet en „Kirke“ i Mindebyen, hvad der længe har været savnet. Anledningen dertil var, at da der blev stationeret en Motorredningsbaad i Slusehavnen, og Redningshuset derved blev ledigt, købte man dette for en billig Penge, istandsatte det som et lille Kapel, til hvis Udsmykning man fra flere Sider modtog Gaver og kirkelige Inventargenstande. Hele Udgiften blev kun en halv Snes Tusinde Kr. Der afholdes regelmæssig Gudstjeneste hveranden Søn- og Hellig-

dag, og Sognepræsterne i Sdr. Nissum og Bovling besøger den skiftevis.

Det maa saaledes siges, at den revolutionære Forandring til det bedre, som her er foregaaet i det korte Aaremaal, er lige saa overraskende, gennemgribende og stor som glædelig for Beboerne. Det eneste, som giver Grund til Ængstelse for Fremtiden, er Udløbsforholdene, idet Løbet til Tider, især ved at Nordvestvej sætter Sand ind i Sejlrenden, bliver mindre sejlbart, ja kan endog helt stoppes, saa Fiskeriet standses. Som ved Pladsens store Broderby Hvide Sande ønsker man en Moleforlængelse, at Materialevandringen kan standses og Besejlingsforholdene stabiliseres.

I. Gr. Pinholt.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Juli 1942

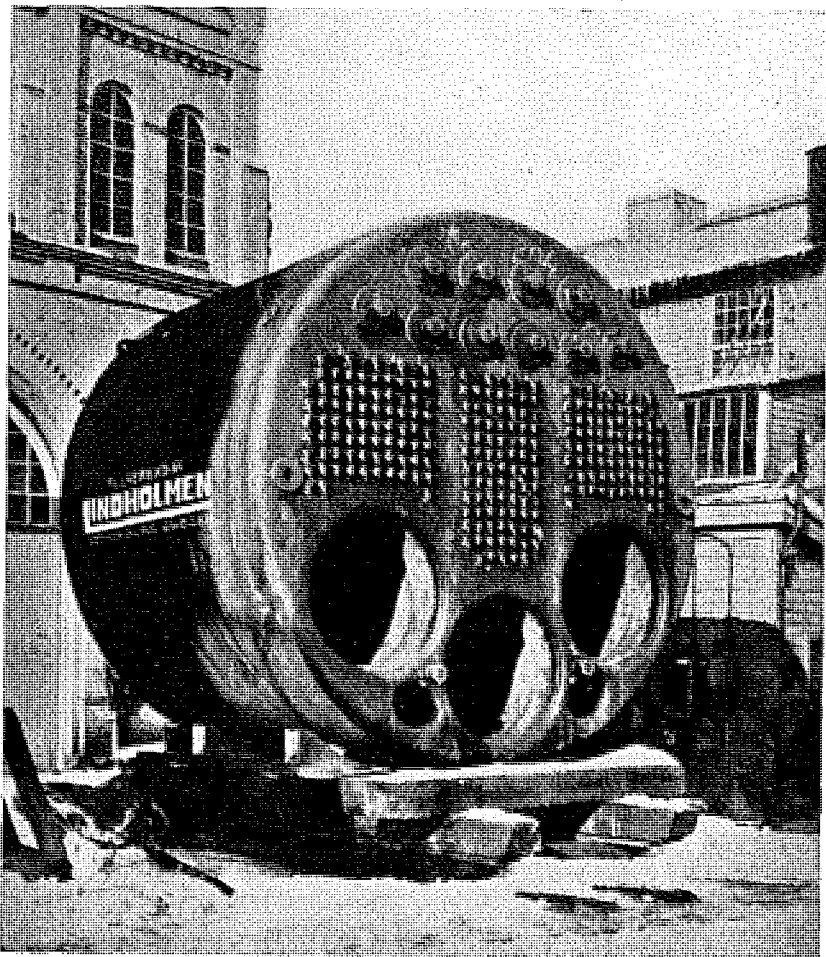


Medlemmer pr. Januar 1942

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 pas Bornholm af 1866, Ronne
 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
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/ D. F. K.
 Det Forenede Bogserselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Ingolf
 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 Phoenix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnas
 A/S Det store Nordiske Telegrafskib
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bogsersafdeling
 D/S Torm
 Rederiskibeselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Ørsund

Elektrisk svejste Skibskedler

Medens elektrisk Svejsning af fikationsselskabernes Side været vist større eller mindre Dele af Skibs en forstaaelig Tilbageholdenhed, skrog i en Aarrække har været ud- naar der har været Tale of Svejs- ført med Fordel, har der fra Klassi- ning af Kedler.



Helsvejst skotsk Kedel. 180 m² Hodeflade, 14 kg/cm² Kedeltryk.

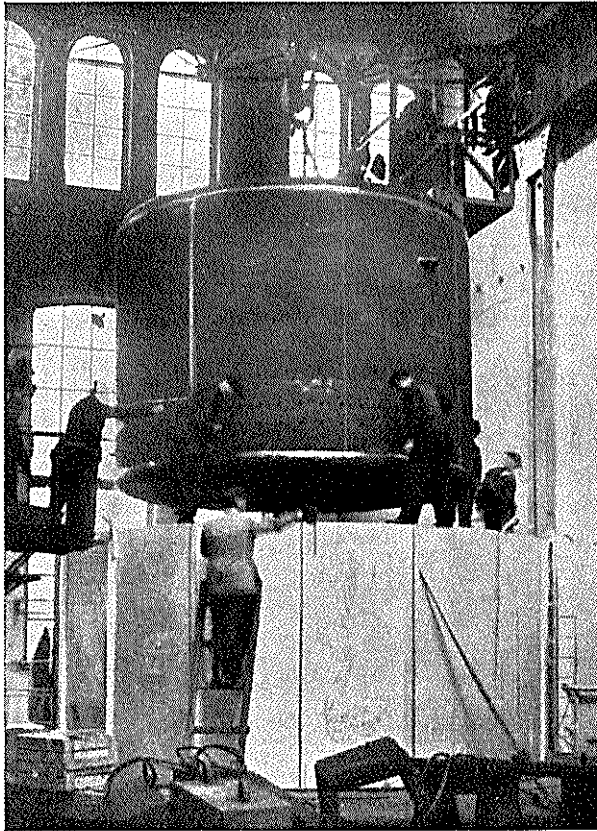


G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Den svejste Kedel anbringes i Udglødningsovnen.

Aktiebolaget Lindholmens Varv i Göteborg fremstiller nu skotske Kedler i svejst Udførelse, og da det er af stor Interesse, gengiver „Vikings“ efter A/S Esabs Tidsskrift „Svetsaren“ en Beskrivelse af Konstruktionen og Arbejdets Udførelse.

Da det var svært at faa Kedelmateriale fra Udlandet, og de svenske Staalværker ikke kunde levere det i de nødvendige Størrelser, undersøgte Lindholmens Varv Mulighederne for at løse Materialespørgsmaalet ved Hjælp af Svejsning. Det gjaldt først og fremmest at opfylde Klassifikationsselskabernes Fordringer til Arbejder af denne Slags. De er imidlertid meget strenge, idet der bl. a. forlanges, at Svejsningerne i Yderskallen skal udglødes og røntgenfotograferes. For at faa Licens til Fremstilling af Trykbeholdere skal Værkstedet desuden underkastes en nøje Undersøgelse for at konstatere, om det er i Besiddelse af de nødvendige Maskiner til Svejsning og Bearbejdning af Trykbeholdere. Desuden bliver det kontrolleret, om de Svejsere, der beskæftiges ved den Slags Arbejde, prøves med visse Mellemrum.

De Prøver, som et licenssøgende Firma skal underkastes, omfatter: Trækprøver af Svejsmaterialet, Trækprøver af Svejsninger, Bøjepøver, Slagprøver af Svejsninger og Overgangszonen, Mikrofotografi af Svejsninger, Overgangszoner og Plademateriale, Brinnellprøver af Svejsninger, Overgangszoner og Plademateriale, kemisk Analyse af Svejsmateriale, ogsaa omfattende Bestemmelse af Indholdet af Ilt og Kvælstof, samt Udmatningsprøver af Svejsninger.

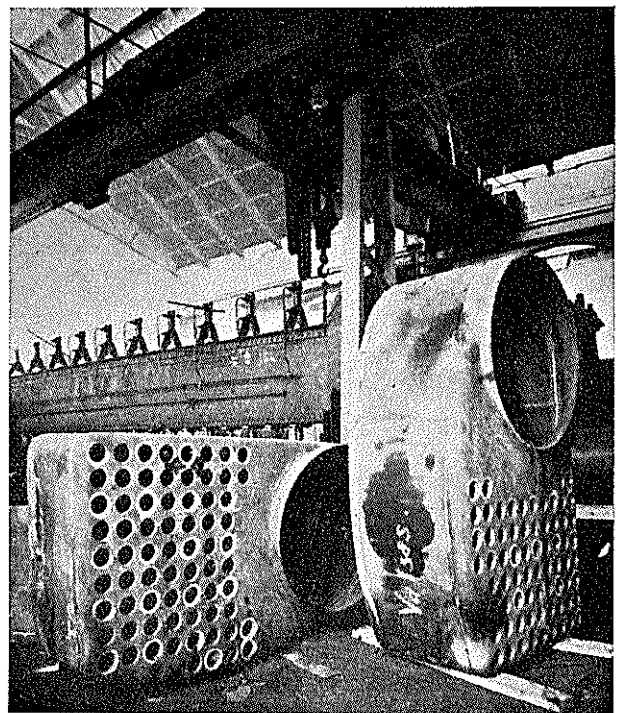
Værftets Licensprøver udførtes i almindeligt Kedelmateriale med følgende Egenskaber: C = 0,20 0/0, Si = 0,21 0/0, Mn = 0,56 0/0, P = 0,038 0/0, S = 0,033 0/0. Brudgrænse 45,4 kg/mm² og Forlængelse 23,5 0/0.

Elektroder af „Esab“s Fabrikat, mærket O. K. 55 P, blev anvendt ved Prøvesvejsningerne, som gav følgende Resultater: Trækprøve med Prøvestykke af Svejsmateriale: Flydegrænse 43,9 kg/mm², Brudgrænse 52,7 kg/mm⁰, Forlængelse paa 50 mm Maalelængde 31,6 0/0. Strækprøve med Prøvestykke af Svejsning gav en Brudgrænse paa 50,6 kg/mm². En Bøjepøve med en Godstykkelse paa 9,8 mm bøjedes 180° over en Dorn paa 9,5 mm uden Brud. Slagprøve med en 15 mkg Charpy-Hammer gav en Slagstyrke paa 9,5 kg/mm² i Overgangszonen og 18 kg/mm² i Svejsningen.

Bestemmelsen om, at Svejsfugerne skulde udglødes, var den sværeste at opfylde. Flere Alternativer undersøgte, og man fandt ud af, at den eneste tilfredsstillende Løsning var at udgløde hele Kedlen efter Færdigsvejsningen. Der blev derfor bygget en elektrisk opvarmet Ovn med en Diameter paa 4800 mm og en Højde paa 4100 mm, indvendige Maal. Effekten var paa 370 kW og den maximale Temperatur 700°. Som Sikkerhed blev der anbragt Sikringer i Kredsløbet, som smelter ved 658°.

Den første svejste Kedel havde følgende Data: Indvendig Diameter 4128 mm, udvendig Længde 3150 mm, Hedeflade 180 m² og Arbejdstryk 14 kg/cm². Efter Svejsningen blev den udglødet ved 630°. Undersøgelsen efter Udglødningen viste, at der ikke var opstaaet nogen maalelig Formforandring.

Konstruktionstegningen viser en anden svejst skotsk Kedel, bygget til Klasse Lloyds Register. Den har føl-



Forbrændingskamre.

udjævnes denne ved Skærpning af den tykkeste Plade. Overlappesvejsninger forekommer dels ved Mandehuleringen og dels ved Fyrkanalens Befæstelse til Forpladen. I det sidstnævnte Tilfælde kunde man muligvis have brugt en V-Fuge, men da Fyrkanalerne skal kunne udskiftes, lader denne Konstruktion sig kun vanskeligt udføre. I saa Tilfælde maatte nemlig Opmejsling af Svejsfugen ske paa Ydersiden, hvilket vilde være meget vanskeligt paa Grund af den ringe Plads.

Ved Svejsning af Kedler tillader Klassifikations-selskaberne en Svejsfaktor paa 0,85. Da Sikkerheds-faktoren mod Brud bliver sat noget lavere ved Svejsning end ved Nitning, faar man ved Anvendelse af samme Materiale tykkere Yderskal ved Svejsning. Den relative Styrke af en Naglesamling af denne Størrelse holder sig nemlig ogsaa omkring 85 %. Da det af flere Grunde er ønskeligt at have den mindst mulige Tykkelse paa Yderskallen, gik man ind for at forøge Brudstyrken. Lloyds foreskriver for Yderskallen 44—55 kg/mm² og 20 % Forlængelse, og almindeligvis holder Fabrikkerne sig i Nærheden af den laveste Grænse. I det omtalte Tilfælde lykkedes det at faa Materiale med en Brudstyrke paa 48—55 kg/mm² med en Forlængelse paa 20—22 % ved et Kulindhold paa 0,20 %, saaledes at man kunde holde samme Godstykkelser som paa en nittet Kedel, paa visse Steder endda noget mindre. Et maksimalt Kulindhold paa 0,20 % var foreskrevet, for at Materialet med Sikkerhed kunde være svejsbart selv med den højere Brudstyrke.

Der opnaaedes en betydelig Vægtbesparelse ved Overgangen til Svejsning. Vægten af den paa Konstruktionstegningen viste Kedel var 21 ts, medens den i nittet Udførelse vejer 24,3 ts. Vægtbesparelsen andrager saaledes 13 %.

Svejsningerne er udført som X- og V-Sømme. Yder-

skallens Længdesømme er dog udført som usymmetriske X-Sømme, for at der af Sømmen kunde udtages Prøvestykker udelukkende af Svejsmateriale og af tilstrækkelige Dimensioner. Klassen fordrer nemlig, at der af hved Kedels Længdesømme skal udtages en Serie Prøver, saaledes at Prøvestykket svejdes sammen med Længdesømmen.

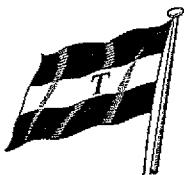
Længdesømmene samt den midterste Rundsøm blev svejst med Elektroden O.K. 55 P., medens al anden Svejsning blev udført med O.K. 48 P., som ogsaa er godkendt af Klassifikations-selskaberne til Svejsning af Arbejder af højeste Klasse, og som i store Træk kun adskiller sig fra O.K. 55 P. derved, at den har en noget bedre Indbrænding og Slagstyrke.

Røntgenundersøgelser blev foretaget af Yderskallens Længde- og Rundsømme. De udførtes af den tekniske Røntgencentral ved Statens Prøveanstalt. Middelkarakteren blev for den første Kedel 4,1 i en Karakter-skala fra 5 til 1, hvor 5 er den højeste Karakter og 1 den laveste. Røntgenfilms af en senere udførte Kedel gav endnu højere Middelkarakter.

Norges Handelsflaade. N.H.S.F. skriver: Søger man at opgøre Status for vor Handelsflaadens Størrelse ved Udgangen af 1941, vil man støde paa flere ukendte Faktorer, som vil gøre Resultatet usikkert. Største Delen af Flaaden befinder sig jo i Fart ude og er derfor udenfor enhver Kontrol herhjemme fra baade hvad angaar Afgang og Tilgang. Holder man sig til de Tal, som efterhaanden bliver bekendt, kan man anslaa den til 3.900.000 B.R.T. Det vil sige, at den siden Krigsudbruddet i 1939 er blevet reduceret med ca. 800.000 B.R.T. I den senere Tid har der været nogen Afgang ved almindelige Forlis, men samtidig har der været nogen Tilgang, dog næppe mere end denne „normale“ Afgang er blevet nogenlunde udlignet. Nettonedgangen paa 800.000 B.R.T. kan derfor skrives paa Krigsforlisenes Konto i Tiden fra September 1939 til December 1941. De samme Reservationer maa ogsaa tages, naar det gælder de omkomne Søfolk. Naar dette Tal anslaaes til at ligge mellem 1400 og 1500 Mand, er det imidlertid næppe langt fra det rigtige.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister paabegyndes den 10. August paa Odense tekniske Skole under Forudsætning af, at der melder sig et tilstrækkeligt Antal Elever. Oplysninger om Undervisningsplanen og Skolepenge faas ved Henvendelse til Skolen, Telf. 827.

FORSTANDEREN

En dansk Skibslugekonstruktion

Civilingeniør Knud E. Hansen har sammen med Ingeniør Nielsen, hvis Rullebjælkekonstruktion omtales i forrige Nummer af „Vikingsen“, udtaget Patent paa en Lugekonstruktion, hvor Rullebjælker er kombineret med hængslede Luge-dæksler paa en saadan Maade, at Bjælke og Dæksler kan skydes sammen som en Harmonika ved Hjælp af Wirer, der f. Eks. kastes til Lossespillene. Den interessante Konstruktion er typisk for de Bestræbelser, der er fremme for at gøre Aabning og Lukning af Lugerne hurtigere. Det eneste, der herefter er tilbage, er en Konstruktion, som gør det muligt at udføre disse Operationer blot ved at trykke paa en Knap.

Samtidig opnaas den sikkerhedsmæssige Fordel, at man undgaar det farlige Arbejde navnlig Vinterdage, naar det er glat, med at balancere med tunge Luge-dæksler over et aabent Lastrum under Lugerens Aabning og Tildækning. Yderligere opnaas, at Luge-

dækslerne er indbyrdes laasede. Dette sidste Forhold er af meget stor Betydning for Skibets Sikkerhed, idet Luge-dækslerne normalt vil kunne flyde bort, hvis Lugepressenningen flaaes af. I de senere Aar er der, da adskillige Forlis kan henføres til bortskyllede Luge-dæksler, fremkommet forskellige Forslag til Laasekonstruktioner.

Rent bortset fra Hurtigheden ved Lugerens Aabning og Lukning maa den nye Lugekonstruktion siges at have store Fordele. — Luge-dækslerne er sammenhængslede to og to, og at hvert Par desuden er sammenhængslet med 2 Lugebjælker, som følger med Luge-dækslerne under Sammenskydningen. Lugebjælkerne hviler paa en Platform paa Indersiden af Lugekarmen, idet de i hver Ende har en Tap, der er lejet excentrisk i en om Tappen drejelig rund Skive, der danner Omdrejningsaksel for en Rulle, saa Lugebjælken kan løftes fri af Platformen og kommer til at hvile paa Rullerne ved Drejning af Skiven.

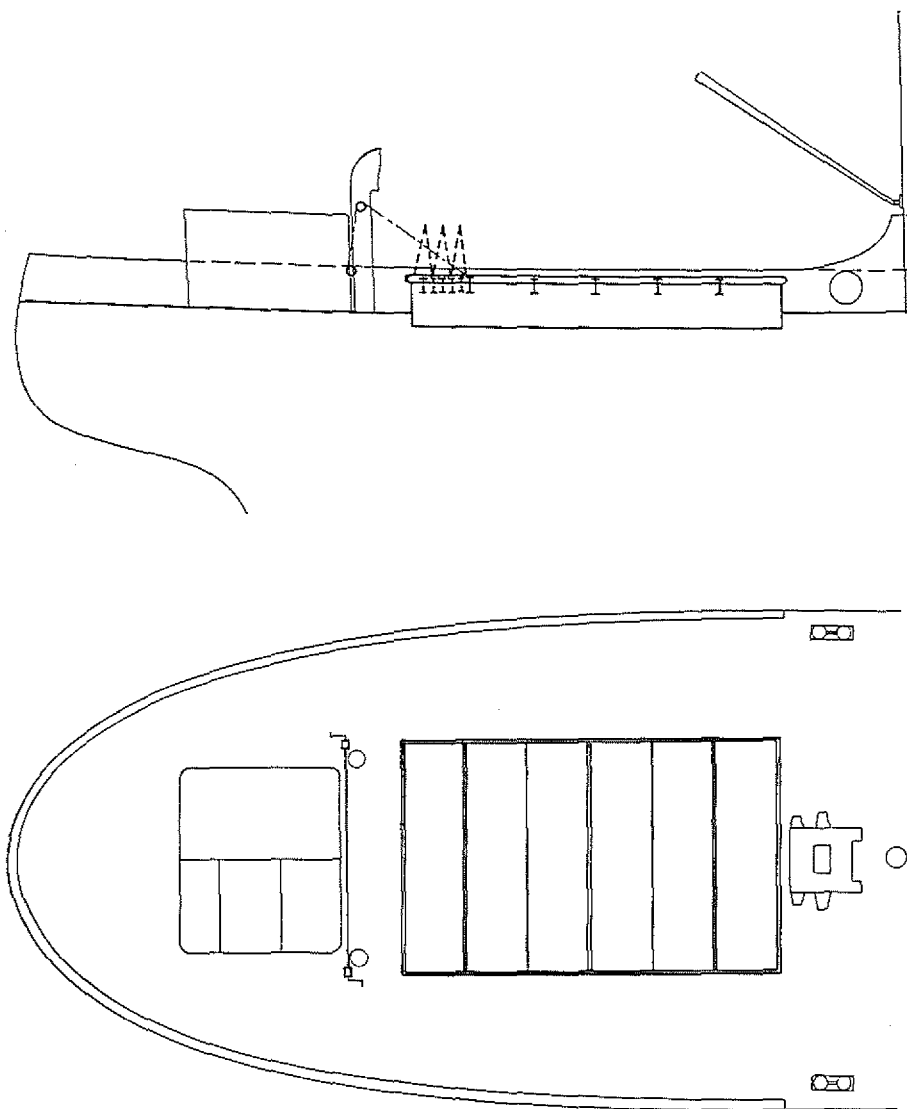
Hele Arrangementet fremgaar af Patentbeskrivelsen, hvoraf vi gengiver følgende:

En Lugekarm I har en i hele Karmens Længde forløbende Platform 2, paa hvilken Lugebjælkerne 3 kan hvile, og langs hvilken de kan forskydes. Naar Lugebjælkerne 3 hviler paa Platformen 2, hindres Forskydning langs Platformen af paa denne med Mellemrum 5 fastgjorte Pladestykker 4, mellem hvilke Lugebjælkerne kan hvile.

Lugebjælkerne flyttes med en særlig Løfte- og Rullekonstruktion, som skal beskrives nærmere nedenfor.

Dæksler 6 er i den viste Udførelsesform fremstillet af Træplanker 7, men kan ogsaa være fremstillet af Staal. De dækker sektionvis Mellemrummene mellem Lugebjælkerne 3, saaledes som vist i Fig. I.

Ifølge Opfindelsen er Dækslerne 6 ved de parallelt med Luge-dækslerne sammenstødende Kanter forsynet med Beslag 8 og 9 i hver sin Ende. Beslagene 8 har Hængselsdele, gennem hvilke der er ført en fælles Hængselsbolt 10, medens der igennem Beslaget 9 er ført en Hængselsbolt 11 for hver Sektion.



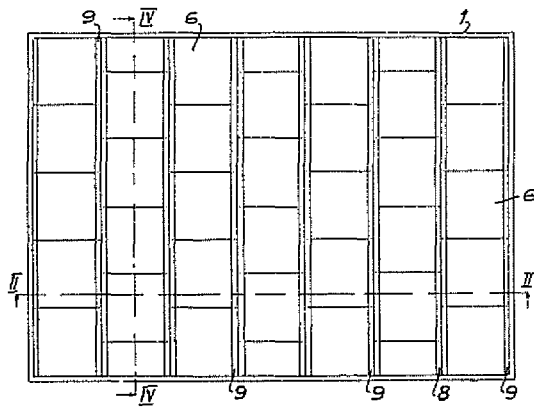


Fig. 2.

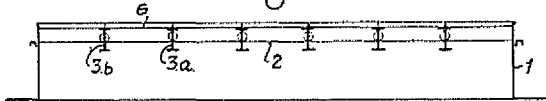
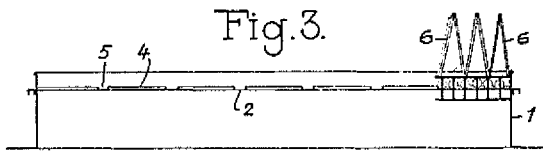


Fig. 3.



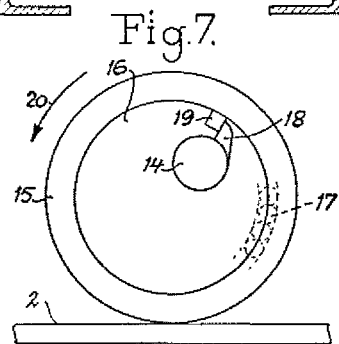
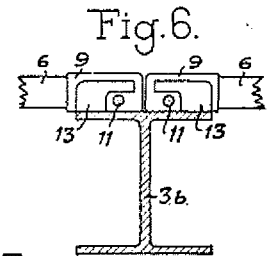
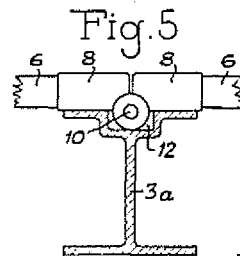
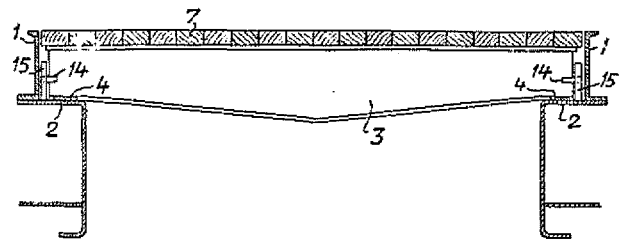
Ved denne Konstruktion opnaas saaledes, at alle Luggedækslerne er sammenhængslede, samt sammenhængslede med hverandre af Lugebjælkerne til et sammenhængende Hele.

For at lette Samskydningen af Luggedækslerne, har Lugebjælkerne ved begge deres Ender Tappe 14, paa hvilke der er lejret Ruller 15, som vist i Fig. 7.

Paa Tappen 14 er excentrisk anbragt en rund Skive 16, der danner Aksel for et Rulleleje 17, paa hvilket Rullen 15, der har Form som en Ring, er lejret. Tappen 14 har en Stoppeknast 18, medens der paa Skiven 16 findes et Fremspring 19, som tjener til Drejning af Skiven 16 ved Hjælp af et passende Værktøj, der kan skydes ned paa Indersiden af Lugekarmen, og hvormed Skiven 16 kan drejes 180 Grader. Under Drejning af Skiven 16 vil Tappen 14 og den derpaa siddende Stoppeknast stadig bibeholde samme Retning, fordi Lugebjælken blot løftes eller sænkes, men ikke drejes. Derfor vil der ved Drejning af Skiven 16 foregaa en relativ Bevægelse mellem Stoppeknastene 18 og 19. Rullekonstruktionen er i Fig. 7 vist i

den Stilling, den indtager, naar Lugebjælken er løftet. I denne Stilling vil Tyngden søge at dreje Skiven 16 i modsat Retning af Pilen 20, men hindres heri af det mod Knasten 18 hvilende Fremspring 19, saa at Lugebjælken ved sin egen Vægt holdes i den løftede Stilling. Skal Lugebjælken sænkes ned, saa at den kommer til at hvile paa Platformen 2, maa man dreje Skiven 16 i Retning af Pilen 20 i Fig. 7, hvorved Fremspringet 19 fjernes fra Stoppeknasten 18. Naar Tappen 14 har passeret den lodrette Linie gennem Centrum for Skiven 16 og er kommet over paa venstre Side af denne, vil Vægten af Lugebjælken virke med til at dreje Skiven 16 videre, saa at Lugebjælken sænkes ned paa Platformen 2.

Hvis Lugen fra den i Fig. 1 viste lukkede Stilling skal aabnes, gaas frem paa den Maade, at man med et Spil ved Hjælp af Wirer, der gaar gennem aabne Hager paa Luggedækslerne, trækker i det langt fra Spillet liggende Luggedæksel. Paa Grund af Trækkets skraa Retning opad løftes de nærmest Lugens Ende anbragte Sektioner paa Kant og skydes efterhaanden sammen. — Dette foretages, efter at samtlige Lugebjælker er løftet fra Platformen, saa at de hvi-



Husk
at forny Deres Abonnement!

ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til den udvidede Maskinisteksamen paabegyndes den 10. August paa Odense tekniske Skole. Oplysninger om Skoleplan og Statsunderstøttelse faas ved Henvendelse til Skolen, Telf. 827.

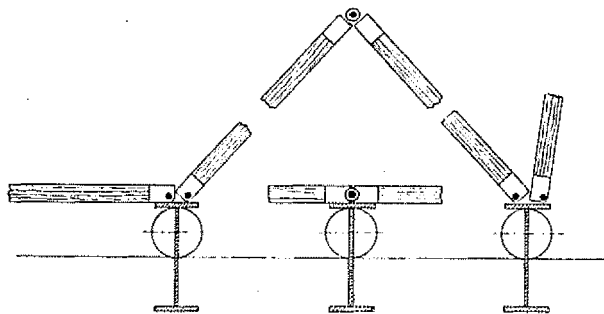
FORSTANDEREN

ler paa deres Ruller og alle let kan forskydes langs Platformen 2.

Lukningen af Lugen foregaar ganske simpelt ved den omvendte Manøvre. Under denne vil Dækslernes Vægt søge at lukke Lugen, saa at Lukningen kan foretages meget hurtigt og let.

Konstruktionen kan ogsaa bruges til Dækslerne alene.

Der er forudset almindelig Skalkning. Hvis Lugepresenningerne flaaes af, vil Dækslerne dog blive paa Plads, da de er laasede.



8 franske Skibe rekvireret af U.S.A. Det meddeles officielt, at den amerikanske Marinekommission har rekvireret 8 franske Skibe paa tilsammen 43.000 B.R.T. Skibene har i flere Maaneder staaet under amerikansk Bevogning.

15 finske Skibe beslagnet i U.S.A. I en Oversigt fra det finske Udenrigsministerium opgives det, at 15 finske Handelsskibe er beslagnet af U.S.A. Beslaglæggelsen blev foretaget den 27. December Fjor og omfatter 46.086 B.R.T. Det drejer sig om Fartøjer i Størrelse fra 1000 til 4900 B.R.T. Endvidere oplyses det, at paa det Tidspunkt, da Trafikken over Petsamo blev standset, befandt 24 finske Skibe sig i amerikanske Farvande. Da den engelske Krigserklæring til Finland kom, laa 2 finske Fartøjer i syd-amerikanske og 5 i britiske Havne. De blev alle kort efter beslagnet.

Skibsbygning i Sydafrika. Ligesom Indien har den sydafrikanske Union nu besluttet sig til at undersøge Spørgsmaalet om Grundlæggelsen af en egen Skibsbygningsindustri. Det sydafrikanske Handels- og Industriministerium har begyndt en Undersøgelse af Mulighederne for et moderne Stoværft, ikke blot under Krigsforhold, men ogsaa med Henblik paa lønnende Beskæftigelse i Fredstider. Hvis Undersøgelsen giver et positivt Resultat, vil Anlæggelsen af det straks blive begyndt. Hidtil er der i Sydafrika kun blevet bygget mindre Fartøjer til Kystfart, men ingen til oversøisk Trafik. Denne Mangel gør sig nu særligt bemærket under den raadende Tonnageman-

gel. Der findes dog ret betydende Reparationsværksteder. Den engelske Værftsindustri har lige til Krigsudbruddet modsat sig en Opbygning af en hjemlig Skibsbygningsindustri i Dominions. De ønsker stadig at forhindre, at der med Regeringsunderstøttelse opstaaer Skibsbygningscentre i Sydafrika, Indien og Australien, saa de i Fredstider selv vil kunne fremstille den nødvendige Tonnage. Jo længere Krigen varer, og jo større Koloniernes og Dominions Behov for Skibsrum bliver, jo svagere bliver selvfølgelig Grundene, der taler herimod. I Sydafrika er det især de Kredse, der er interesserede i Landbrugseksporter, som forlanger en Opbygning af en egen Handelsflaade for at forbedre deres Konkurrencemuligheder over for Lande som Kanada og U.S.A., der ligger nærmere ved England.

Portugals Skibsbygningsindustri. De portugisiske Værfters Ydeevne er blevet stærkt forøget siden Krigens Udbrud. For nogen Tid siden løb en Damp-er paa 5000 Tons Bæreevne af Stabelen. I Begyndelsen af dette Aar skal en Tankbaad paa 7200 Tons, der bygges paa Statens Marineværft i Lissabon, gøres færdig. Dette Skib er ikke blot det største, der endnu er bygget i Portugal, men ogsaa det første Tank-skib. Forøgelsen af de portugisiske Værfters Kapacitet kan for største Delen føres tilbage til den Kendsgerning, at det er umuligt at faa bygget Skibe i Udlandet.

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

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

53 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

Foreningen for de skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne

har udsendt sin Aarsberetning for 1941.

I 1941 var det 40 Aar siden, de første Planer til Sømandshjem i fremmede Havne blev taget. Et forberedende Udvalg blev nedsat, først i Norge og derefter i Danmark og Sverige. Naar man valgte at danne en skandinavisk Forening, var det af økonomiske og praktiske Grunde. Først vilde man ved Indsamling baade i Norge, Danmark og Sverige hurtigere kunne skaffe de nødvendige Pengemidler til Veje, og desuden stod de tre Nationer hinanden saa nær, at det var naturligt at gaa sammen om Opgaven, i Stedet for at hvert Land skulde sørge for egne Sømandshjem. Et Forsøg paa at faa Finland til at slutte sig til førte ikke til noget.

Skandinaviske Søfolk har gennem Tiderne befaret alle Verdenshavene. Naar de imidlertid af en eller anden Grund gik i Land i Havnebyerne, var deres Stilling ofte vanskelig. Logiforholdene var som Regel daarlige, Fristelserne mange og Resultatet Nød og Elendighed.

Det var Tanken paa at faa forbedret disse Forhold, som førte til Oprettelsen af de skandinaviske Sømandshjem i fremmede Havne. Virksomheden begyndte med et Sømandshjem under beskedne Forhold, men Udviklingen siden har vist, at de har en stor Opgave at udfylde. Resultatet af det første Driftsaar i 1902 var nogle Hundrede Mand med et Par Tusinde Besøgsdage. I 1938, da Virksomheden ved alle Foreningens 8 Sømandshjem var i fuld Gang, var Tallene steget til 11.000 Mand med ca. 70.000 Besøgsdage.

Grunden til den store Betydning ligger i, at Søfolkene altid er sikre paa at faa en god Behandling og hjemlig Kost paa Foreningens Hjem. Desuden bliver de ikke afvist, selv om de er uden Eksistensmidler. Skibsførere kan ved Henvendelse med kort Varsel faa anvist Mandskab, og Rederierne har Fordel af Sømandshjemmene, naar Mandskabet skal sendes til eller fra Skibe i fremmede Havne, hvor der er Sømandshjem i Nærheden. Virksomheden er lagt an paa at sætte Pensionsprisen saa lavt, at kun de daglige Udgifter dækkes. I 1939 var den for hysesøgende Søfolk 3,50 Kr. pr. Dag for Logi og fuld Kost. Desuden er

alle Søfolk paa Hjemmene sikret fri Læge og Medicin, som betales af Foreningen.

Til at paase, at Hjemmene opfylder deres Opgaver, er der ved hvert Hjem oprettet en Tilsynskomiteé. Disse Komiteer er sammensat af Nordmænd, Danskere og Svenskere, ofte vedkommende Lands Konsul eller en Repræsentant for ham.

I den danske Afdeling bestaar Bestyrelsen af: Admiral A. Topsøe-Jensen, Formand, Skibsfører H. A. Hansen, Direktør, Orlogskaptajn H. Kiær, Grosserer Kai Leth, Kasserer, Direktør E. Maegaard og Kommandørkaptajn F. C. Pontoppidan, Sekretær.

Paa Generalforsamlingen oplyste Formanden, at Sømandshjemmene i Belgien, Frankrig og Tyskland er lukkede, Sømandshjemmene i Rotterdam og Cardiff tolt ødelagt. Resten af Hjemmene i England holdes gaaende af Hensyn til de mange skandinaviske Søfolk i dette Land. Oplysningerne fra dem er dog yderst sparsomme.

Bestyrelsen takker enhver, der i Aarets Løb har ydet Afdelingen Støtte i dens Bestræbelser for at hjælpe nødstedte Søfolk i fremmede Havne og gøre deres Ophold paa de af Foreningens Hjem, der endnu er i Drift, saa behageligt og hjemligt som muligt. Under de nuværende Forhold, hvor saa mange skandinaviske Søfolk er uden Forbindelse med deres Hjemland og deres Familier, mener man, at Foreningen, alle Vanskeligheder til trods, bør fortsætte Virksomheden, hvor det er muligt.

Afdelingens Formue andrager 505.000 Kr., og Driftsregnskabet balancerer med 27.092 Kr.



DAMP SKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

Alle Henvendelser til „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.

BRØNNUM'S MASKINFABRIK A/S

HOLMBLADSGADE 47
KØBENHAVN S.



Kabys-Komfurer
i alle Størrelser

Forlang Katalog
Telefon Central 16 30



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



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

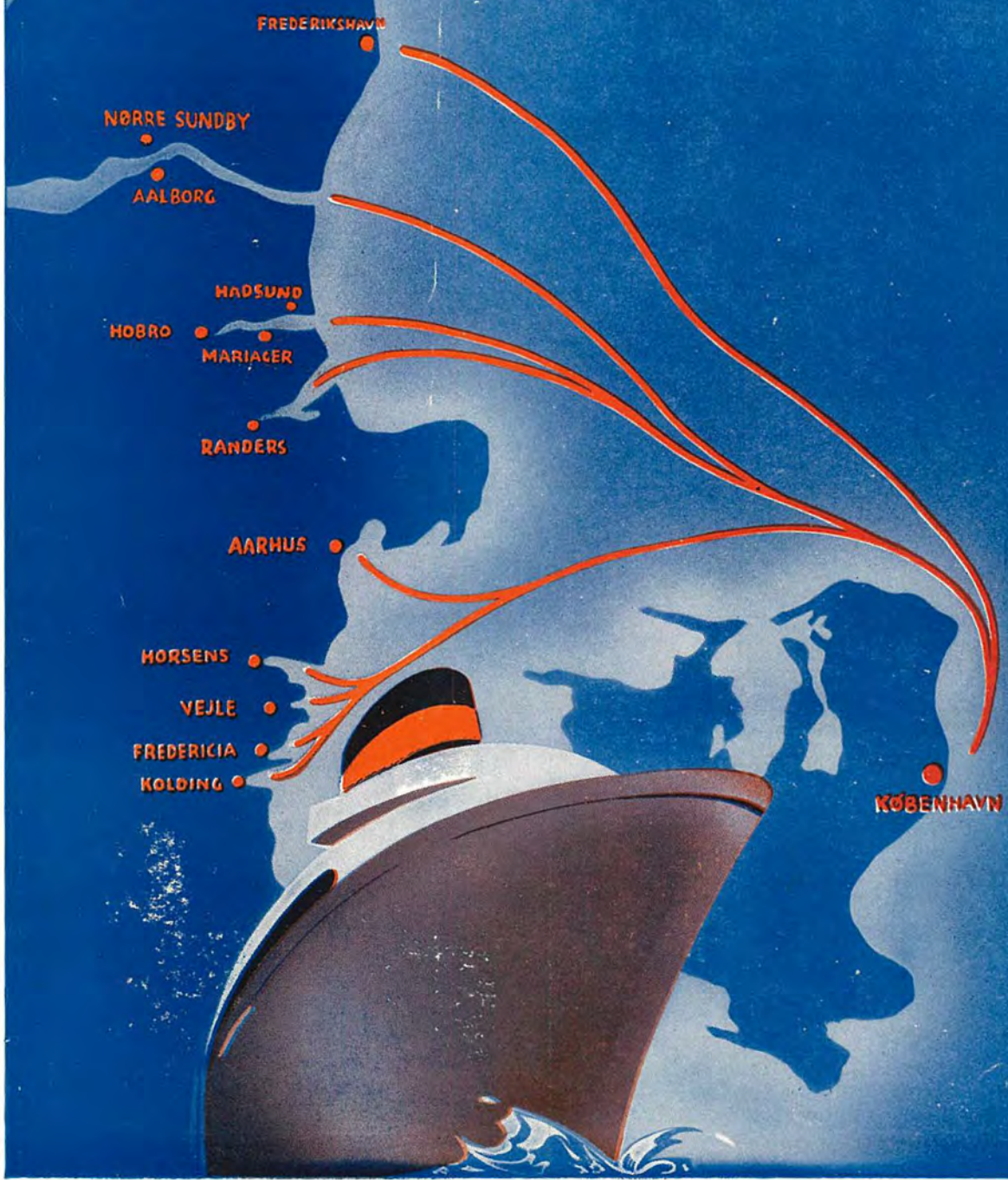
Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

Kikkerteer

Iver C. Weilbach & Co.
SØLVER & SVARRER
Amaliegade 30 - København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627
Forlang vort ill. Katalog

REJS MED DFDS



A/S L. IHRICH'S BOGTR.

Produktion 1944



VIKINGEN

75 Øre
1. August

3-mst. Skonnertbrig udfør Hveen

Maleri af Fr. Landt

1942 - Nr. 8
19. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

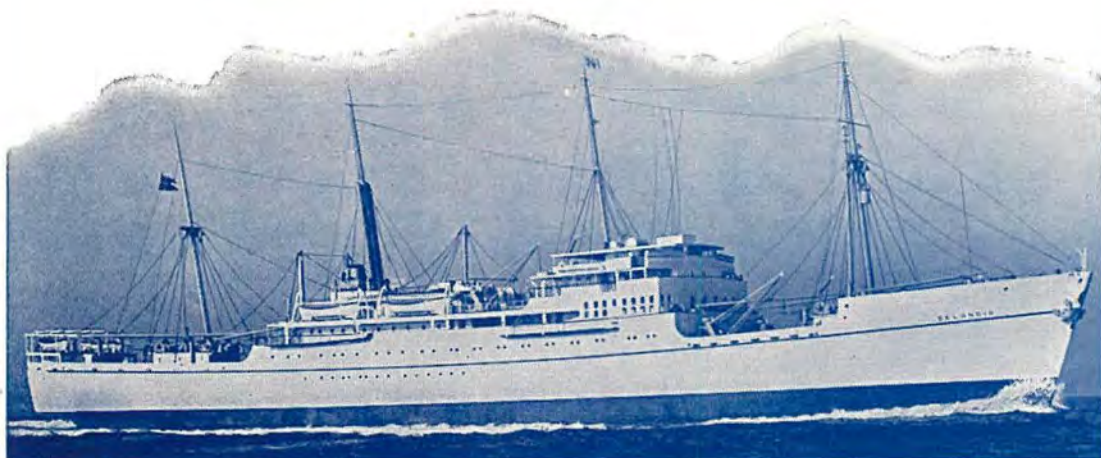
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Rangoon

Weihaiwei

Underadmiralitetetsretten og

(Efter utrykte Kilder)

- Kvinderne

Af Kay Larsen

NAAR man tænker paa den militær Domstol Underadmiralitetetsretten, forestiller man sig Mytteri, Slagsmaal og andre mandlige Udskejelser, men i Virkeligheden forekommer der talrige Kvinder i Rettens Protokoller. Underadmiralitetetsretten tog sig af alle Sager vedrørende den sømilitære Stands Kvinder, hvadenten det var for at værne om deres juridiske Interesser eller for at straffe dem.

Man siger nok, at Sømilitærets Koner og Døtre var noget „let Kavalleri“, der manglede Tilsyn og Opsyn, mens Mændene var paa de lange Rejser, men de var ingenlunde værre end andre Stænders Kvinder, snarere tværtimod. Vi skal her fortælle nogle Eksempler paa Retssager om Kvinder.

I Lille Kongensgade boede Madam Barbé, en Skibstømmermands Enke. Hun havde en Tjenestepige Elisabeth Hansdatter (Lisbeth) — og hun blev pludseligt smidt paa Gaden af sin Frue. Lisbeth, som havde været i næsten 8 Aar hos sin Frue, havde opført sig usømmeligt! Mad. Barbé vilde nok betale det halve Aars Løn, Lisbeth havde tilgode, men hun vilde ikke beholde Pigen. Det halve Aars Løn var 4 Rigsdaler!

Sagen blev nøje undersøgt, og man fik opklaret følgende. Mad. Barbé var kommet hjem en Eftermiddag i Selskab med sin Broder, og da havde Lisbeth ikke lukket op for hende. Ejeren af Huset, Skomager Ole Baltzersen, havde maattet lade en af sine Læredrenge kravle op og lukke Køkkenvinduet op. Drengen var kravlet ind og havde lukket Indgangsdøren op indefra, men i det samme var en Mand, som havde været i Køkkenet, gaaet ud, havde hilst — og havde absenteret sig uden nærmere Forklaring. Føj, Lisbeth! Hun var straks blevet jaget bort, og det var dog hendes eneste Forsyndelse i Løbet af 7½ Aar.

Manden viste sig at være en pæn Borger og Enke-mand, og der var ikke sket noget særligt. Saa det var jo ikke kriminelt, men Lisbeth maatte nøjes med sine 4 Rigsdaler og søge sig en anden Plads.

Værre var det ved en Retssag fra 1752, hvor en meget ung Pige paa Søkvæsthuset blev overbevist om, at hun, mens hun forberedte sig til Konfirmationen,

havde ladet sig besvangre af en Soldat. Hun skulde staa aabenbare Skrifte og betale Lejermaalsbøde med 6 Rigsdaler eller, hvis hun ikke betalte, udstaa Straf paa Kroppen. Hun skrev et pænt Brev til Retten og fortalte, at hun var forældreløs og meget fattig. Hun var et stakkels Barn og bad om Naade. Den fik hun virkelig. Hun skulde betale de 6 Rigsdaler og staa Skrifte, men slap ellers med 6 Maaneder i „Børnehuset“.

Den strenge Ret havde aabenbart svært ved at være streng mod det svage Køn. Der var en Pige, Else Marie, som boede i Elefantlængen Nr. 23 hos Tømmermand Baatel Olsen paa Holmen. Hun havde faaet et Barn med forhenværende Jæger Simon Rieger hos Prinsen af Würtemberg. Hun skulde jo saa betale Lejermaalsbøde og staa aabenbart Skrifte, men hun var syg og kunde ikke betale. Hun blev stævnet 8. Juli 1743, men Tømmer Olsens Kone mødte for hende og tilbød at betale 1 Rigsdaler, men saa nemt slap hun nu ikke. I August sendtes Rettens Bud og en anden Mand ud til hende for at se, hvad hun ejede. Det var ikke meget, 1 „Coutucke“ og 1 Skørt af Gingang og 1 Halvkiste og ellers kun det, hun gik og stod i. Det blev vurderet til 4 Rigsdaler, men det tilbød Tømmermandens Kone, Anne, at laane hende.

Retten nøjedes med de 4 Rdlr., og saa var den Sag forbi.

Kommandørinde Backe boede i Silkegade i Løjtnant J. C. Motsmans Hus. Hun havde kun lejet et enkelt Værelse for et Par Mark om Ugen. Egentlig skulde hun rejse til Norge, hvor hun skulde gøre sin Ret gældende paa to Savmøller og fire Gaarde, som hun paastod at eje. Det var imidlertid smaat med hendes Pengesager, for hendes Mand var hurtigt blevet træt af hende, og hun var skilt ved Tamperetten, og det var jo ikke saa fint. Manden, paastod hun, havde mishandlet hende, men saa var hun flygtet med en

Løjtnant von Berckentin, en Søn af Gehejmraaden, — og saa uforsigtigt, at det var en kendt Sag, at hun paa Rejsen havde delt Værelse med den flotte Mand, Løjtnanten. Ægtemanden havde ikke faaet det for godt. Han havde giftet sig igen, men hans ny Kone, Eva Marie, havde lavet en Del Ballade med ham og bl. a. smidt ham ud af hans egen Kahyt, saa han havde maattet sove i Skriverstuen. Autoriteterne havde maattet skride ind og true hende med at lade hende fjerne fra Skibet, hvis hun ikke opførte sig bedre. Kommandøren var imidlertid død 1733 og havde kun efterladt sig Andel i Prisepenge. Den djærve Eva fik trods alt overdraget Pensionen, og Kommandørinde Backe havde forspildt sin Ret.

Kommandøren havde en Søn med sin første Kone, og han var Løjtnant i fynske Regiment. Han hjalp nok saa pænt sin Moder, saa hun kunde betale for sig, men saa vilde Skæbnen, at Løjtnant Møtsman fik en Køber til sit Hus i Silkegade, og Huset skulde straks afleveres. Møtsman gik da øjeblikkelig til Kommandørinden, men hun sagde, at der endnu manglede 10 Dage til Flyttetid. Nu var der ingen Aftale om

bestemt Lejetid, for Aftalen drejede sig kun om Leje pr. Uge. Kommandørinden betalte 10 Daler à Conto og lovede Resten, naar Prisepengene forfaldt.

Men Sagen havde jo Hast. Fruen lovede at gaa ud og leje Værelse et andet Sted; hun vilde gaa ud og søge *straks*. Men Møtsman stak Nøglen til sig og laasede efter sig, og da Kommandørinden havde sundet sig lidt udenfor Døren, gik hun til sin Sagfører, og Sagen blev bragt for Underadmiralitetstretten.

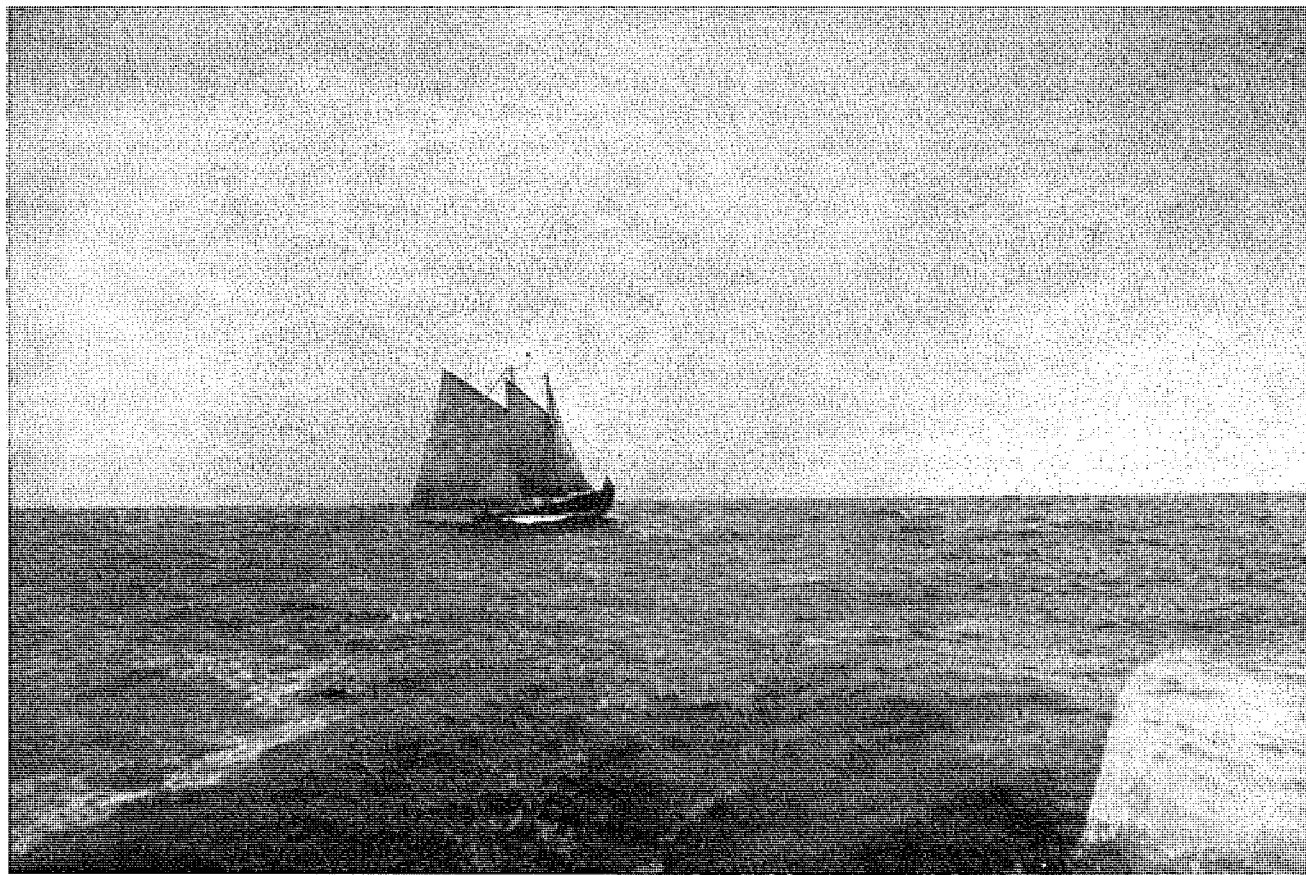
Rettens Folk gik til Landemarket og fik talt med Løjtnanten. Fruen havde 10 Rigsdaler med til ham. Sagen var jo den, at da Løjtnanten laasede af efter Fruen, laasede han hendes Tøj inde. Saa havde han jo Pant for sit Tilgodehavende. Men nu gik han artigt med Fruen og Rettens Folk til Huset i Silkegade, hvor han lukkede op. Rettens Folk hjalp hende at bringe hendes Sager hen i hendes ny Logement.

Saa skændtes Parterne lidt om Pligten til at betale Retsomkostningerne, men ogsaa det gik gelinde af, og man maa lade den militære Ret, at den tog ret blideligt paa de kvindelige Anliggender. Mændene fik anderledes den haarde Haand at føle.

Læs

Sejl og Motor - det fuldendte Sejlsportsblad

spørg Deres Bladhandler



Fiskeskonnert paa Bankerne.

Fot. Hans H. Hansen, Ulbølle.

En Isvandring

Ill. af
H. Schøsler Pedersen

med Forhindringer

DET var i Vinteren 1934, det havde blæst fra Øst i flere Dage, og det frøs stærkt. Jeg var mønstret som Matros om Bord i en lille dansk Baad, og vi laa og lastede Sukker i København til Åbo i Finland.

Vi havde faaet en Del nye Folk om Bord, og 1. Styrmand, en stor og stærk Fynbo, havde travlt alle Vegne med at sætte de „Nye“ i Gang med Luge-skalkning og Søklaring. Efter den sædvanlige Travlhed med Afgang og Lods stod vi Havnen ud. De første Dage af Rejsen forløb godt, og alt tegnede til, at det vilde blive en hurtig Rejse. Men det var Vinter, og da vi kom op i Rigabugten, meldte de første Isvanskeligheder sig, og med den gamle Skude skulde der ikke meget til, før den sad fast.

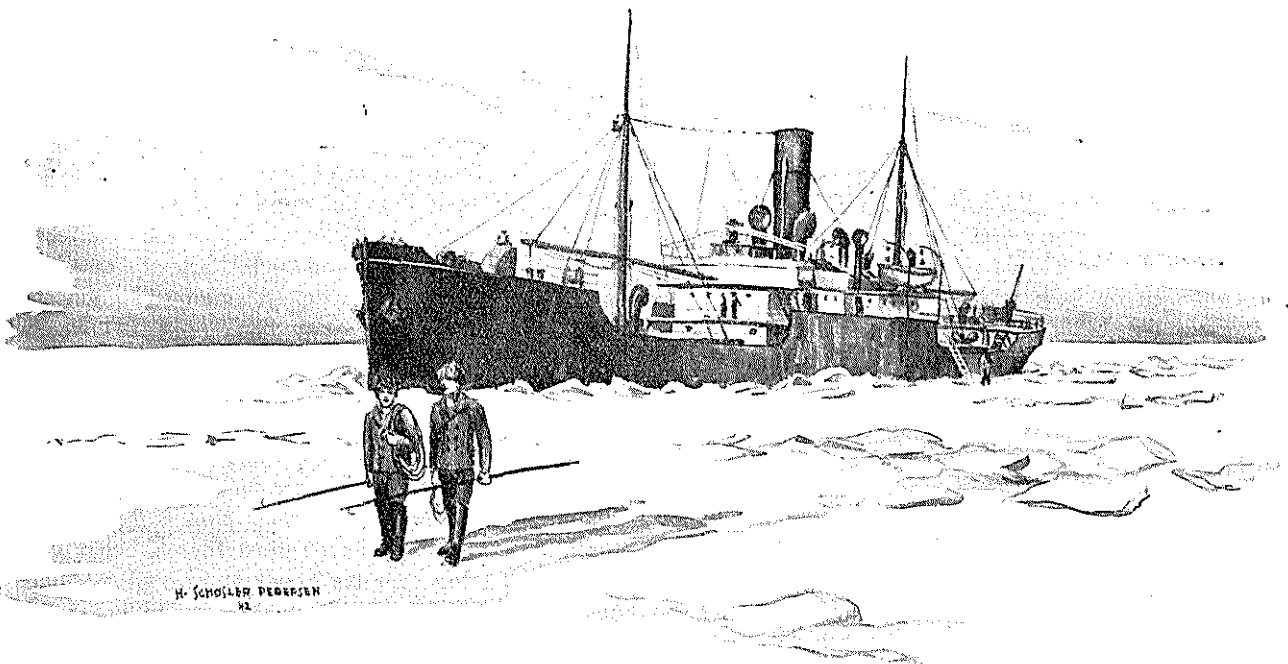
I et Par Dage asede og masede vi for at komme igennem, men en Dag efter mange forgæves Forsøg maatte vi opgive det hele og vente paa Isbryder. Nu var det jo ikke saa ligetil, da Skibet ikke var udstyret med Radio, og paa den Maade var vi afskaaret fra at tilkalde Assistance. Den ene Dag gik efter den anden, og vi var udsat for ret svære Isskrninger. Ved Pejlinger kunde det konstateres, at vi blev sat vestover mod en Grund med to Meter Vand. Nu blev der holdt Skibsraad om, hvad der var at gøre, og da vi laa 7—8 Sæmil fra Skærgaarden, blev det bestemt, at 1. Styrmand og jeg næste Morgen skulde prøve paa at

naa i Land over Isen for paa den Maade at komme i telefonisk Forbindelse med Agenten i Åbo og faa rekvireret Isbryderhjælp.

Næste Morgen Kl. 8 gik vi saa fra Borde udstyret med et Par Kasteliner, to Baadshager, en Madpakke og Lommelærke. Vi var klar over, at vi havde en lang Tur for os, og vi tog Retning efter et Fyr i Land. Isen var meget glat at gaa paa. Jeg havde Træskostøvler paa og havde været saa forudseende at give dem nogle Søm i Bunden, og det viste sig at være aldeles fortrinligt at gaa paa, medens Styrmanden havde almindelige Støvler paa med Gummihæl, hvad der var knap saa godt. Vi fortsatte som sagt indover og traf paa adskillige Vaager, som vi maatte udenom. Det sinkede en Del. Ellers gik det støt fremad, men ved Titiden kom vi til en Rende med aabent Vand, som var lige bred nok til, at vi kunde vove Forsøget, og den viste sig at være saa lang, at det var haabløst at gaa udenom.

„Der er ikke andet at gøre end at vove Springet,“ sagde Styrmanden; „nu stikker jeg den ene Tamp af Kastelinen om Livet, saa holder De fast i den anden. Sker der saa noget, saa bare ned paa Maven og træk til. Kom endelig ikke ud paa Kanten, for saa gaar vi begge to i.“

Som sagt saa gjort, han tog Tilløb og sprang og havnede lige paa Kanten paa den anden Side. Der gik



Næste Morgen Kl. 8 gik vi fra Borde.

et Stykke af Kanten, men han slap dog tørskoet over. Nu var det min Tur, men med de tunge Støvler kunde jeg ikke gøre mig Haab om at klare Springet, altsaa maatte Støvlerne først over og saa godt Tilløb, og jeg klarede Springet flot.

Nu mente vi, at den hellige Grav var vel forvaret, og Resten af Vejen var fast Is, men ak, et Par Timer senere stod vi over for aabent Vand, og det vilde tage os adskillige Timer at gaa udenom. Vi har nok ikke set videre begavet ud ved saaledes at se alle vore Anstrengelser være til ingen Nytte, men midt i vor Ærgrelse og til vor store Forbavselse ser vi en lille Skydepram med to Mænd komme ud fra den anden Side og stævne ret over mod os. Det viste sig at være to Sæljægere, og de tilbød straks at sætte os over paa den anden Side og fortalte os samtidig, at en Spadseretur paa et Par Timer vilde bringe os til det nærmeste beboede Sted, hvor der var Telefon. Det var med Nød og næppe, vi kunde være i Skydeprammen, men det var smult Vand, saa over kom vi da, og de to Jægere fik en Dram for Ulejligheden.

Vi travede saa videre ind mellem mange smaa Øer, og endelig kom vi da frem til det anviste Hus, og der kom en Mand imod os og tiltalte os paa Engelsk, men da han saa hørte, vi var danske, slog han over i Svensk og forklarede os, at han var Lods og godt nok havde set Skibet ligge ude i Isen i flere Dage.

Vi blev budt paa Kaffe, fik telefoneret til Åbo og hvilet os lidt. Vi var unægtelig lidt trætte ovenpaa den Spadseretur, uvante som vi var med at gaa i Timevis.

Vi skulde saa se at komme videre, men Lodsens fraraadede os at gaa ud igen, da Vinden var gaaet om i Øst, og for det første vilde det sætte ind med Snetykning, og for det andet var der al Sandsynlighed for, at Isen vilde slaa Revner og komme i Drift. Men det vilde Styrmanden ikke høre Tale om, vi skulde om Bord igen, inden det blev mørkt.

Naa, Lodsens fulgte os paa Vej ud til Iskanten, og der traf vi de to Jægere igen, som fraraadede os paa det kraftigste at tage ud, da Isen allerede havde slaaet Revner ude til Søs.

„Ligemeget!“ sagde Styrmanden. „De Revner maa vi udenom, for om Bord skal vi. Vil I sætte os over Vaagen, faar I tyve danske Kroner for det.“

De to Jægere gjorde sig klar, og vi kom om Bord i Prammen og kom godt over paa den anden Side, men da sneede det allerede godt, og de to Jægere gjorde endnu et Forsøg paa at overtale Styrmanden til at vende om, men det var haabløst, han vilde med Djævelens Vold og Magt om Bord.

Jægerne talte saa lidt indbyrdes, og saa sagde den ene: „Vi tager med jer et Stykke ud, saa kan I se, hvor galt det er.“

De tog saa Prammen imellem sig, og vi fulgtes ud udover. Vi kunde paa det Tidspunkt hverken se Landet eller Skibet, da det sneede ret godt, men der var et lille Kompas i Prammen, som vi holdt Retningen efter.

Saadan fortsatte vi vel en Time, da det begyndte

at knage og brage i Isen, og vi kunde mærke, at hele Underlaget gyngede. Saa stoppede den ene af Jægerne og sagde:

„Nu kan De vel se, Styrmand, at det er haabløst at fortsætte. I Løbet af et Par Timer er Isen malet i Smaastykker.“

Det lod ogsaa til, at Styrmanden nu kunde indse, at vi var nødt til at vende om, og efter et Øjeblik indrømmede han saa, at det nok var det bedste at komme indad igen.

Det viste sig nu, at det slet ikke var saa let at gaa tilbage, da Isen havde slaaet brede Revner adskillige Steder, og der var kommet Drift i Masserne, saa Flagerne tørnede sammen med mægtige Brag, der for det første truede med at knuse de Flager vi gik paa, og for det andet med at vælte Baaden, for vi var lige saa henvist til at benytte den som at gaa, og af den Grund kom vi kun langsomt frem. Situationen var efterhaanden blevet alvorlig, og vi gik igennem Isen adskillige Gange, inden vi kom ind paa den faste Is. Her skiltes saa Jægerne fra os, da de skulde en anden Vej, og vi to havde endnu et Par Timers Gang paa den spejlglatte Is vaade og forfrosne, og det blæste en Storm.

Det begyndte at knibe for Styrmanden at holde Retningen, da han stadig gled sidelæns og truede med at blæse omkuld, medens jeg klarede den bedre, takket være de Søm, jeg havde slaaet under Træskostøvlerne, saa jeg foreslog ham, at vi spændte Kastelinen mellem os, saa kunde jeg altid holde lidt igen.

Saadan fortsatte vi saa, foroverbøjet mod Storm og Sne, med Linen imellem os og Baadshagen at støtte os til, Skridt for Skridt, kun besat af den ene Tanke at naa frem til Lodsens, inden vi faldt sammen af Træthed. Jeg ved ikke, hvor længe vi gik, men kort før vi var ved Huset, mødte vi Lodsens, han havde været urolig for os, og han bebrejdede os vores Dumdristighed, men vi var alt for trætte til at protestere.

Han tog os én under hver Arm, ledte os ind i Stuen, hvor der var en dejlig Varme. Vi kom af med Tøjet og i Seng og fik skoldende varm Mælk at drikke, og det var rørende at se, hvor omsorgsfuld og hjælpsom hans Kone var mod os. Inden længe sov vi begge to ovenpaa den anstrengende Dag.

Næste Morgen Kl. 7 blev vi vækket med Kaffe paa Sengen og tørt Tøj, og Lodsens forhørte sig om, hvordan vi havde det. Vi havde det imidlertid godt, men det gjorde rasende ondt i Ben og Laar ovenpaa Gaardsdagens Anstrengelser. Lodsens fortalte os nu, at Isen var i Drift, og Skibet ikke var til at se mere, saa vi maatte rejse pr. Jernbane til Åbo. Han vilde saa køre os til den nærmeste Stationsby, og et Par Timer senere havde han Hest og Slæde klar, og efter at vi havde taget hjertelig Afsked med hans Kone med Tak for alt det gode, hun havde gjort for os, begav vi os af Sted. Det tog over tre Timer at køre til Stationen, og vi maatte vente lige ved to Timer paa Toget, men vi satte os ind paa Byens eneste Hotel. Nu var det 1. Styrmand, der var Vært, og der blev ikke sparet



Situationen var efterhaanden blevet alvorlig, og vi gik gennem Isen flere Gange.

paa noget, hverken Mad eller Drikke. Det var dog saa lidt mod, hvad Lodsens havde gjort mod os. Til sidst maatte vi dog skilles; han fulgte os til Toget, og efter at have sagt Tak for alt godt dampede vi ud fra Stationen.

De øvrige Passagerer saa lidt nysgerrigt paa os, og jeg tror ogsaa, det saa lidt usædvanligt ud at komme ind i et Tog med Kasteliner og Baadshager, men det gik jo godt alt sammen. Vi kom til Åbo sent om Aftenen og indlogerede os paa Sømandshjemmet, hvor vi blev vel modtaget og fik at vide, at Skibet endnu ikke var kommet, men der var Isbryder paa Vej, og det kunde ventes i Løbet af næste Dag. At vi var gaaet

over Isen var sivet ud, og der stillede en Journalist fra et af Bladene næste Dag. Trods Styrmandens sparsomme Meddelelser fik vi to hele Spalter paa Forsiden med Billede.

Om Aftenen kom Skibet saa endelig, og Skipperen var svært glad for at se os igen. Han havde lidt alle Helvedes Kvaler, da han troede, vi var blevet derude, da Isen brød op.

Saaledes endte det trods alt godt, men det var jo nær gaaet galt, og jeg har mange Gange siden tænkt paa de to Sæljægere og den flinke Lods — uden deres Hjælp var det aldrig gaaet godt.

O. D.

Søfartens Bibliotek

har afholdt sit aarlige Bestyrelsesmøde. Bestyrelsen, der bestaar af Repræsentanter for næsten alle Søfartsinstitutioner, blev genvalgt, idet dog Kaptajn A. H. Petersen nyvalgtes som Repræsentant for „Dansk Sejlskibsrederiforening for mindre Skibe“, og Orlogskaptajn A. Legind nyvalgtes som Delegeret for Marineministeriet.

Skibsreder Axel Jørgensen, Thura, blev valgt til Næstformand. Formand er Skibsreder Knud Lauritzen, der tillige er Medlem af Forretningsudvalget, hvis øvrige Medlemmer er Forretningsfører H. J. Christiansen og Skibsinspektør, Kaptajn F. Tillisch.

I Bestyrelsesmødet deltog desuden Formand Jens Thomsen, der mødte for Søfyrbødernes Forbunds Repræsentant, der var forhindret i at komme til Stede.

Forretningsudvalget aflagde Beretning og Regnskab, og det blev besluttet, at disse skulde trykkes som sædvanligt og udsendes i Løbet af Sommeren.

Af nye Bidrag har Biblioteket i den seneste Tid modtaget følgende: fra Kaptajn J. Chr. Jensen og Hustrus Fond Kr. 2.000,—, fra Kraks Legat Kr. 400,—, Foreningen til Søfartens Fremme Kr. 1.000,—, Københavns Skipperforening Kr. 200,—, Dansk Lodsforening Kr. 100,— og fra K.K.K.K. Kr. 500,—. Desuden har Biblioteket fra Ministeriet for Handel, Industri og Søfart modtaget Kr. 15.000,— til delvis Dækning af de i Bibliotekets 2 første Driftsaar opstaaede Driftsunderskud.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

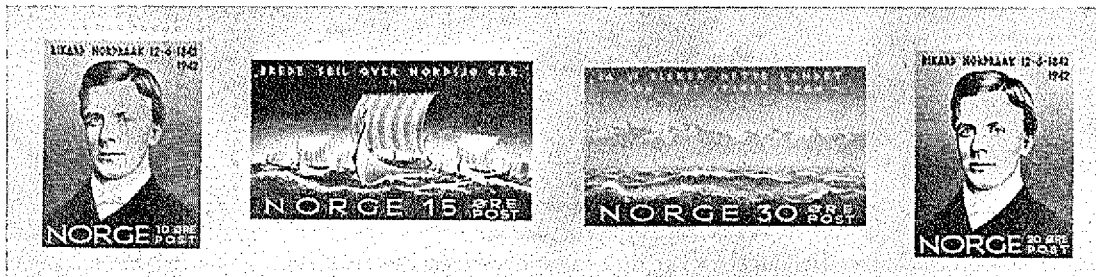
Amaliegade 36



Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

(Fortsat)



NORGE. Som lovet i Juli-Nummeret bringer vi her Billeder af de smukke Rikard Nordraak Frimærker.

Julemærker.

(Fortsat)

Dette Mærke findes med tre forskellige Takninger. Det første Parti af Oplaget blev perforeret ved Gennemstikning med savtakkede Messinglinier; men da det viste sig, at den skarpe Savtakning ødelagde Gummivalserne i Maskinen, hvori Mærkerne blev gummieret, overgik man til at perforere Restoplaget med Takning 11½. Imidlertid var der en Restbeholdning af de gennemstukne Ark, som endnu ikke var blevet gummieret, og disse Ark blev ogsaa perforeret, saaledes at der fremkom Mærker, som baade var gennemstukne og perforerede. Priserne for Mærkerne er ikke store. Gennemstukne koster 1,50 og 0,50; gennemstukne og perforerede Kr. 4,00 og 4,00 og perforerede Kr. 2,00 og 0,50. Det er vore dyreste Julemærker, saa de er endnu til at anskaffe for en begyndende Samler. men vil utvivlsomt stige stærkt i Pris, da Antallet af Julemærkesamlere er i meget stærk Stigning. Den førstnævnte Pris er for postfriske ustemplede Mærker, den anden for stemplede Mærker eller ustemplede Mærker uden Gummi.

I 1905 fremkom vort mindste Julemærke (Fig. 5), der forestiller en Dreng og en Pige ved en dekorativ Brønd. Oplaget var 5 Millioner, og Salget indbragte Kr. 71.965,00. Mærket, som er tegnet af H. Westergaard, er som alle de følgende takket 11½; men der findes dog utakkede Mærker. Priserne er: takke-



Fig. 5.

de Kr. 0,50 og 0,25, utakkede Kr. 2,50.

Man var vistnok ikke helt glad for det lille Julemærke og mente, at Nedgangen i Salgsindtægten maaske kunde skyldes Formatet, for i 1906 gik man tilbage til Typen 1904 og lod Alf. Jacobsens Etablissement tegne og udføre Aarets Julemærke (Fig. 6), Kong Christian IX' Billede, sort, i en matgrøn Ramme, svarende til Rammen om Dronning Louises Billede i 1904. Oplaget var 5 Mill., og Mærket indbragte Kr. 74.212,00. Priserne er i Dag Kr. 2,00 og 0,50.



Fig. 6.

Fælles-Udstillingen 1942.

Vi henleder vore Læseres Opmærksomhed paa ovennævnte Frimærkeudstilling, som det sikkert vil være interessant og belærende at aflægge et Besøg.

Udstillingen arrangeres af de samarbejdende københavnske Frimærkeklubber, som nu tæller ni Foreninger, i Dagene fra 11. til 14. September i Lokalerne paa Haveselskabetsvej 3.

Generaldirektør K. J. Jensen, Det kgl. danske Post- og Telegrafvæsen, har venligst lovet at fungere som Udstillingens Protektor.

Arbejdet med Tilrettelæggelsen er i fuld Gang, og man haaber at kunne vise en Udstilling af de helt store Dimensioner.

MYTTERI

II Afsnit

om Bord i Handelsskibe

Ved OSCAR JENSEN

Affæren „Dortrecht“

AT overdreven Nydelse af Spiritus som omtalt og-saa kan foraarsage Mytteri om Bord i Handelsskibe, findes der flere Eksempler paa, og typisk for disse er Affæren „Dortrecht“, som fandt Sted i Midten af forrige Aarhundrede.

„Dortrecht“ var en hollandsk Brig, og hvad man med en vis Berettigelse kan kalde et „vaadt Skib“ — i hvert Fald Agter, hvor Geneverdunken stod paa Bordet i Kahytten ved hvert Maaltid, og hvor de grønne Kasser med den hollandske Nationaldrik fra Schiedam udgjorde en væsentlig Del af Proviantrumets Indhold. Det skal bemærkes, at Skibets Proviantrum stødte umiddelbart op til Lastrummets Mellemdæk og kun var adskilt fra dette ved et Træskod, hvori der var en Dør, saa de store Kollie af Proviant som f. Eks. Kødfade og lignende ikke behøvede at transporteres gennem Kahytten. Naturligvis var denne Dør omhyggelig aflaaet, naar der ikke var Brug for den.

I Marts 1843 afsejlede Briggen fra Batavia til Amsterdam med en Ladning Sukker. Den førtes af Kaptajn Adrian, og dens øvrige Besætning bestod af to Styrmande, en Tømmermand og en Kok, som alle var Hollændere — endvidere af syv Matroser af en ubestemmelig Nationalitet og en tvivlsom Karakter. De talte et Kaudervælsk, som var et S sammensurium af Engelsk og Spansk, men de udtrykte sig altid høfligt — om end paa en egen sleben Maade. De var paa-mønstret i Batavia, hvor de i en længere Periode havde givet Partiet som *beachcombers* — Dagdrivere, der havde hutlet sig igennem en hyreløs Tid ved at slaa Fægt om Bord i Skibene; og Kaptajn Adrian havde kun nødtvungent antaget dem som Erstatning for syv af hans egne Landsmænd, der var deserteret.

Til en Begyndelse forløb Hjemrejsen nogenlunde normalt. Kosten var upaaklagelig, og selv om Hollænderne var meget nøjeregnende med Sømandsskab og Renlighed om Bord, og de nye Folk undertiden udviste Mangel paa Forstaaelse af begge Dele, gik Vagterne dog uden større Gnidninger, indtil den Geneverdunst, der undertiden slog Folkene i Møde fra Styrmandenes Aande, naar disse paa nært Hold gav en eller anden Ordre, begyndte at blive et staaende Emne til Omtale i Lukafet. — Hvorfor gav man ikke ogsaa

en Gang imellem Folkene en Snaps? — Dette Spørgsmaal blev gentaget i det uendelige, og en skønne Dag troppede alle de nye Folk op paa Halvdækket for Kaptajn Adrian og foreholdt ham — som sædvanlig med sleben Høflighed — det meningsløse i, at han med Hensyn til den spirituøse Del af Skibets Proviantbeholdning gjorde Forskel paa For og Agter. Det var jo dog Folkene forude, der havde det meste af Sliddet om Bord, og de kunde jo lige saa vel trænge til en daglig Opstrammer som Styrmandene.

Kaptajn Adrian var en ældre, fredsommelig Mand, der satte lige saa stor Pris paa Ro og Orden om Bord i sit Skib som paa sit daglige Kvantum Genever, og da han indsaa, at et Afslag paa Folkenes høflige Forlangende let kunde give Anledning til Vrøvl og Spektakler, lovede han dem — saa vidt Skibets Spiritusbeholdning slog til — daglig at lade Kokken skænke hver Mand en Snaps til Frokost.

Imidlertid havde Briggen rundet Kap Haab. Kaptajn Adrian havde holdt sit Løfte, og Folkenes daglige Opstrammer til Frokosten smagte i den Grad efter mere, at man i Lukafet efterhaanden begyndte at fable om, at der var for langt mellem Snapsene. Denne Fabel blev snart til en mere indgaaende Drøftelse af Muligheden for at faa Afstanden afkortet — men hvorledes? — En fornyet Henvendelse til Kaptajnen vilde vel næppe føre til noget i den ønskede Retning — og dog — det kostede jo ikke noget at spørge. — Saa forsøgte de en ny Henvendelse i den samme høflige og slebne Form som tidligere, men denne Gang blev deres Tiggeri ganske rigtigt besvaret med et blankt Afslag. Der var dog Grænser for, hvad Kaptajn Adrian vilde ofre paa Fordragelighedens Alter, og han lod dem vide, at dersom de var utilfredse med den Ration, han havde bevilget dem, vilde han i Fremtiden helt stryge den daglige Snaps.

Med den Besked syntes Folkene dog ikke at ville lade sig nøje. De murrede, og trods en direkte Opfordring om at forføje sig gjorde de ikke Mine til at ville forlade Halvdækket, hvorfor Kaptajn Adrian tilkaldte sine to Styrmande og Tømmermanden. Den sidste, som netop var beskæftiget med at tilhugge et Reservespir, kom løbende med sin Økse i Haanden, og da Styrmandene, der ikke var slet saa fredsommelige som deres Kaptajn og forud nærede Mishag til de nye

Folk, nu ogsaa kom til og indtog en truende Holdning, luskede de efter Spiritus tørstende Matroser omsider forefter — dog ikke uden forskellige Mishagsytringer.

Denne lille Episode lod dog snart til at være glemt, og Kaptajn Adrian gjorde heller ikke Alvor af sin Trusel om at stryge Folkenes daglige Snaps. Men Sagen havde dog skabt et Svælg mellem Matroserne og Tømmermanden, som nu saa vidt muligt undgik ethvert Samkvem med dem, hvilket iøvrigt ikke faldt ham svært, da han ikke delte Lukaf med dem, men boede i sin *shop* — et lille Hummer i den ene Side af Ruffet, som stødte op til Matrosernes Lukaf og til Kabysen, og hvor ogsaa Kokken havde sin Køjplads.

Saa skete det en Dag, da „Dortrecht“ var kommet op i Sydost-Passaten, at Kaptajn Adrian gav Ordre til at aabne Forlugen for at se, hvorledes det stod til med Lasten. Det viste sig, at Sukkeret, som var i Sække, svedte stærkt, saa mange af Sækkene var gennemtrukne af Melasse. Rummet trængte i høj Grad til Udluftning, og et Kuldsejl blev rigget op. Dette fik Lov til at hænge til hen mod Aften, hvorefter Lugen atter blev tildækket og skalket.

Ved fire Glas paa første Nattevagt vaagnede Tømmermanden og Kokken ved Støj fra Matrosernes Lukaf. Der blev sunget og skraalet, og Latterbølgerne gik højt. De bankede mod Skoddet for at faa Ro, men Støjen fortsattes umindsket, og da Tømmermanden omsider tørnede ud for at se, hvad der var paa Færde, og han aabnede Døren til Folkelukafet, blev hans Tilsynkomst dér modtaget med en spansk Ed og et Blikkrus, der blev slynget imod ham og ramte ham i Hovedet, hvorefter han skyndsomst trak sig tilbage og tørnede ind igen. Han og Kokken laa derefter længe og drøftede den usædvanlige Begivenhed og spekulerede over dens Aarsag, indtil Støjen efter Midnat endelig stilledes af og efterfulgtes af en lydelig Snorken.

Den følgende Morgen, da Tømmermanden kom agterud, undlod han ikke at omtale Nattens Tildragelse og hæftede sig i Særdeleshed ved den Modtagelse, han havde faaet, da han aabnede Døren til Folkelukafet. Adrian slog hans Beretning hen med en spøgefuld Bemærkning om, at det hele vel kun havde været Løjer og lidt Drilleri; men da Kokken saa kom og meddelte, at Døren mellem Proviastrummet og Lastrummet havde været aabnet, og Laasen var brudt i Stykker, fik

Piben en anden Lyd. Der blev straks foretaget en Undersøgelse, og ved den blev det konstateret, at der manglede seks Flasker Genever i en nylig opslaet Kasse, og at der ogsaa var gaaet Svind i Skibets Beholdning af Vin, som kun var beregnet til Traktement for Købmænd og Mæglere ved Land.

Folkene blev en ad Gangen kaldt agterud og taget i Forhør, men de svor baade paa Engelsk og paa Spansk, at de ikke kendte noget til Sagen, endskønt den Dunst, der stod dem ud af Halsen, tydeligt nok beviste deres Skyld. Styrmandene foreslog saa at foretage en Undersøgelse i Folkelukafet, hvilket Kaptajn Adrian satte sig imod med den Motivering, at en saadan Undersøgelse kun vilde give Aarsag til Spektakler. Men han lod Folkene vide, at det vilde blive en Politisag, naar Skibet naaede Havn, og han førte Tyveriet med Tømmermandens og Kokkens Forklaringer om Nattens Tildragelse ind i Logbogen.

Den følgende Nat gøttog Spektaklet i Folkelukafet, og nu var hverken Tømmermanden eller Kokken i Tvivl om, at der holdtes Drikkeorgie. De bankede igen paa Skoddet, men deres Banken blev kun besvaret med Haanlatter og endnu mere Støj, og da den

endelig syntes at stilne af, blev Døren til deres lille Lukaf pludselig revet op, og ind brasede tre af de berusede Matroser, som dolkede Livet ud af Tømmermanden og Kokken, inden disse fik Tid til at komme sig af Overraskelsen og sætte sig til Modværge.

Spektaklet i Folkelukafet havde heller ikke undgaaet den vagthavende Førstestyrmands Opmærksomhed. Han havde fra Halvdækkets Forkant staaet en Stund og lyttet, og havde kun paa Grund af Kaptajn Adrians fredelige Indstilling undladt at gribe ind overfor Folkenes støjende Opførsel. Men da han nu ogsaa hørte underlige Lyde, og noget, der lød som et Skrig, trængte ud gennem den aabenstaaende Dør til Tømmermandens og Kokkens Lukaf, gik han forefter for at erkyndige sig om Aarsagen. Han naaede dog ikke længere end til Agterkant af Ruffet, før han løb lige ind i Mordernes Knive. En af dem stak ham ned, en anden skar Halsen over paa ham, hvorefter de drukne Banditter trængte ned i Kahytten og dræbte baade Kaptajn Adrian og Andenstyrmanden.

Saa var alle Hollænderne udryddet — undtagen dem i de grønne Kasser fra Schiedam, og dem gik



En af dem stak ham ned, en anden skar Halsen over paa ham.

hele Morderbanden nu løs paa uden Maadehold. De svirede og drak sig ind i en daglang Søvn uden at tage Hensyn til deres egen eller Skibets Sikkerhed; thi Briggen laa med alle Sejl sat og drev rundt uden Styring. Snart var Sejlene fyldte, og snart var de bak, men Passaten var meget flov, saa der skete ingen Skade i al den Tid, „Dortrecht“ laa og drev rundt som „dødt Skib“. Og da Slynglerne endelig vaagnede af deres sanseløse Genever- og Blodrus, og de saa nogenlunde havde faaet Skuden under Kontrol, gik de i Gang med at kaste Ligene af deres Ofre over Bord og fjerne alle Spor af deres Ugerning, hvorefter de satte Kurs mod de vestindiske Farvande.

I Nærheden af Kuba og med Land i Sigte stak Morderne Ild paa Briggen. Men netop som de i en af Baadene vilde forlade det brændende Fartøj, blev de overhalet af den engelske Fregat „The Dryad“, som tog dem op og førte dem ind til Port Royal paa Jamaica. Her vakte deres Forklaring Mistanke, og de blev stillet for Retten i Kingston, hvor de indviklede sig i

et Væv af Modsigelser vedrørende Skibets Brand og det øvrige Mandskabs Skæbne; og da det begyndte at knibe for Slynglerne, forraadte de to af dem deres fem Kammerater i Haab om at redde deres egen Hals. Alle syv blev klynget op.

Hvad „Dortrecht“ angaar, drev det brændende Skib i Land paa Kubas Sydkyst, hvor Bjærgningsmandskab fik Bugt med Ilden. Ved samme Lejlighed fandt man i Kaptajn Adrians Kahyt Skibets Logbog, som nøje var ført a jour til den Vagt, paa hvilken Morderne blev begaaet. Denne Logbog har aabenbart ikke interesseret Morderne, fordi de ikke har kunnet tyde dens Indhold. Havde nogen af dem haft Kendskab til det hollandske Sprog, vilde de sikkert have tilintetgjort den. Men den interesserede i høj Grad Myndighederne, som ved at sammenholde den med Forbrydernes Tilstaaelser saa nogenlunde kunde rekonstruere hele Gangen i denne af Spiritus inspirerede Affære.

Fortsættes.

Intendant Gerhard Albe fylder 50 Aar.

INTENDANT Gerhard Albe, Historiska Museet i Stockholm, fylder den 10. August 50 Aar, og under hans Ledelse er Museets Søfartsafdeling fra en lille Begyndelse vokset til at blive et af de mest betydende Søfartsmuseer, der har internationalt Ry, alt takket være hans aldrig svigtende Interesse og hans store tekniske og kunstneriske Viden.

Da han i 1935 blev Direktør for Sjøfartsmuseet i Stockholm, kom han til Stillingen med Erfaringer erhvervet som teknisk Raadgiver ved Handels- og Søfartsmuseet paa Kronborg og fra Studier paa andre af de verdenskendte Samlinger. —

Han overtog en Samling paa et Par Hundrede Numre, men da de flyttede ind i den nye Bygning, var det blevet en Samling, der havde internationalt Ry, og under sit Arbejde i det nye Museum har Albe specialiseret sig paa netop Søfartsafdelingen, og han har kunnet faa Publikum til at besøge Museet, idet han har forstaaet ved at udstille specielle Ting at gøre Museet populært. Han har arrangeret Mindeudstillinger over Marinemalerne Jacob Hägg og Herman af Sillén og en Udstilling af nautiske Instrumenter i Anledning af de svenske Navigationsskoler 100-Aars Jubilæum og Publikums-Succes'en „Svensk Sømands-



Gerhard Albe

gerning i en Alvorstid“. Albe er Museumsmand ogsaa i den Forstand, at han er repræsenteret paa mange Kunstsamlinger og Søfartsmuseer i hele Verden, paa Nationalmuseet, i Louvre, ved sine Marinemalerier og Raderinger, der værdsættes højt af alle, der har Interesse af Marinebilleder. Nær forbunden med hans kunstneriske Interesse er hans Interesse for Fartøjsmodeller og har i den Tid, han har haft Ledelsen af Museet, iværksat og ledet Bygningen af 150 Stk. Fartøjsmodeller af forskellige Typer. Han arbejder, foruden Afhandling om Tatovering og Marinebilleder,

paa en Afhandling om den svenske Flaades og den svenske Handelsmarines Modeller. Fra Museets Værksted er der nylig afleveret en Model af Hjuldamperen „Norrland“, lavet efter de originale Tegninger til Damperen, og dette Arbejde har varet i fem Aar, men Modellen er ogsaa korrekt i alle Enkeltheder og bygget aldeles som Fartøjet i sin Tid blev bygget. Firmaet Osgaard & Olsen, Jægersborg Allé, er blevet berømt paa disse Nybygninger, og deres høje Standard skyldes Samarbejdet med Intendant Albe. — „Vikingen“ føjer sine Lykønskninger til de mange, der vil indløbe paa Fødselsdagen, til Intendant Albe.

Red.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

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

Temperatursvingninger

DET er forbavsende, hvor tilsyneladende smaa og ubetydelige Hændelser kan influere og være Aarsag til større Omvæltninger og Forstyrrelser," sagde Kaptajn Wilton og fyldte Glassene op paany. „Hvem skulde have troet, at en Teaktræs Planke-dør kunde være Aarsagen til, at anden Mester døde, og at Skibet nær havde forlist med hele Besætningen.“

Vi sad inde hos Victor i Mile End Road og fik os en hyggelig Passiar og et Glas af Crossists berømte Aargang. Jeg tillod mig at bemærke, at det maaske alligevel var hændt, selv om der ingen Døre havde været i Skibet.

„Aldrig i Livet!“ udbød Wilton indigneret. „Det var første Mester Mackays Skyld det hele. Han kunde ikke taale at se en Dør, der viljeløst bevægede sig frem og tilbage paa sine Hængsler. Enten skulde en Dør være lukket, sagde han, eller ogsaa aaben, og naar den var aaben, skulde den paa Skoddet bagved anbragte Krog hæftes paa det i Døren siddende Øje, saa Døren ikke med Rulningen af Skibet slog ind mod Skoddet.“

Det lød jo meget naturligt og fornuftigt og blev ogsaa overholdt i det meste af Skibet; men Døren fra Styrbords Gennemgang under Midtskibet ud til Agterdækket havde en sælsom Vane til altid at staa aaben, selvfølgelig uden at være sat paa Krog.

Mackay var dernæst saa uheldig stillet at være Beboer af Hjørnekammeret lige for Enden af Gangen, hvor Dæksfolkene og mange andre Dagen igennem og om Natten med buldrede gennem Gangen med store Støvler paa Benene og forstyrrede Roen. Der var selvfølgelig ingen, som havde Tid til at lukke Døren efter sig, og sætte den paa Krog havde de endnu mindre Tid til. Naar derfor Vinden eller Skibets Bevægelser slog Døren op mod Jernskoddet bagved, lød det som Kanonskud inde i Kammeret. Vor første Mester var Skyld i Ulykkerne, og havde han ikke været om Bord, var det ikke sket, og vi var ikke allesammen blevet fyret, da vi kom hjem.“

Jeg begyndte at blive utaalmodig og vilde gerne vide, hvad der var sket, særlig med Hensyn til anden Mester.

„Det kommer,“ sagde Wilton sindigt. „Ræk mig lige den Flaske, saa skal jeg løseligt fortælle, hvad der hændte om Bord i „Bell of France“ paa den sidste Rejse.“

Det var efterhaanden blevet en fiks Idé hos Mackay med den Dør uden for hans Kammer. Han begyndte først at holde lange Foredrag til Søfolkene om Dørkultur, om hvordan man kunde bevare Værdierne og

spare Rederne for mange Udgifter ved at lukke Døren pænt og stille samt forsvarligt, saa den ikke sprang op igen. Han viste derefter to grinende Matroser Messinghaandtaget paa Døren, der var banket helt uformeligt af at slaa ind mod Skoddet.

Sømændene hørte undrende paa Fremstillingen af Sagen, hvorefter de gik til deres Arbejde, ivrigt diskutere det interessante Emne. De kom senere til det Resultat, at første Mester var en underlig Fisk, som ikke skulde tages altfor højtideligt.

Efter forgæves at have prædikeret for alle om Bord om at lukke Døren begyndte den at gaa ham paa Nerverne og fremkalde en Art Dørpsykose af værste Slags. Om Dagen, naar han tilfældigt opholdt sig paa Dækket, blev Døren altid pænt lukket; men saasnart han gik ind i sit Kammer, knaldede den op mod Skoddet, saa Lampeskærmen kom til at sidde skævt, og Billedet af hans Kone dansede hen ad Skrivebordet.

Han forsøgte alting, endogsaa at binde Døren fast til Krogen med Jerntraad; men det gik ikke saa godt. Naar Døren stod aaben, fyldte Søen hele Gangen op med Vand lige til Overkant af de høje Dørtrin.

De andre Officerer, som boede længere nede i Gangen, rasede, fordi deres Kamre løb fulde af Vand, derpaa klippede de Jerntraaden over og satte Vagten til at øse Vandet ud med Spande. Der var mere tørt ude paa Dækket.

Om Natten laa Mackay vaagen det meste af Tiden og lurede, naar en eller anden kom igennem Gangen. Naar han derefter hørte det drønende Knald mod Jernskoddet, sprang han ud af Køjen og placerede sit røde, af Raseri ophidsede Ansigt i Køjet for at se, hvem den formastelige var, men det var som Regel for mørkt til at genkende Gerningsmanden.

Han laa mange Nætter og kæmpede en fortvivlet Kamp for at komme til at sove, og naar han saa langt om længe var ved at falde i Søvn, blev han vækket ved, at det infernalske Haandtag paa Døren udenfor slog ind mod Jernskoddet, hvor hans Køje var anbragt.

Der var kun en Kvart Tomme Jern imellem Haandtaget og hans Næse, naar han laa med Ansigtet ind mod Væggen.

Som Dagene gik, oparbejdede hans Raseri sig i den Grad, at han blev fuldkommen skør, og inden vi naaede Buenos Ayres, sloges han med hele Besætningen.

Jeg foreslog ham at gøre et eller andet legemligt Arbejde om Dagen, f. Eks. gaa lange Ture paa Agterdækket, det vilde være godt for Helbredet, saa vilde han kunne sove om Natten til Trods for Døre og andet

Af O. M. BØRUP SØRENSEN. Illustreret af H. SCHØSLER PEDERSEN

Djævelskab. Jeg selv foretog en fire Miles Tur hver Dag paa Broen, uden den Motion vilde jeg ikke have været stort bedre stillet end Mackay.

Han var imidlertid stædig og kunde ikke indse, at naar han sov det meste af Dagen, kunde han ikke godt sove om Natten med.

Han vilde ikke lytte til mine gode Raad og bandede paa, at det skulde blive hans sidste Rejse med det hjemsogte Skib.

Robson, som anden Mester hed, var Skotte ligesom Mackay. Han var en dygtig Maskinist og en Snes Aar ældre end sin Foresatte; men han havde den Fejl, at han nærede en stor Hengivenhed for Whisky. Om Bord, hvor Spiritus var bandlyst, gik det helt godt; men naar vi havde været i Havn en halv Time, var Robson fuld og lykkelig.

Da han var død og borte, fandt vi i hans Klædeskab en Maskinistuniform med fire Snore paa Ærmerne. Han havde været Maskinchef i White Star Linien store transatlantiske Passagerskibe; men var paa Grund af sine slette Tilbøjeligheder blevet degraderet til anden Mester om Bord i denne gamle Tramp.

Han var stille og rolig af Opræden og talte ikke meget; men hans Kendskab til Maskinen var fuldtud saa god som Mackays.

Saa hændte det, Aftenen før vi skulde forlade Buenos Ayres, at Mackay kom forbi nede paa Mellemdækket og saa Døren til Fryserummet staa aaben. Arbejderne var gaaet i Land sammen med Tallymændene, som havde opskrevet alt, hvad der var indladet den Dag. Aabne Døre var, som før fortalt, første Mesters svage Punkt, og da han saa Døren til Fryserummet staa aaben, gik han helt amok og sparkede denne i med et Brag og slog Beslagene ned over Bøjlerne.

Første Styrmand, der var paa Rundtur gennem Lasterne og havde Laasen i Haanden, satte denne paa Døren og fik en Salut, som han endnu kan mindes.

„Er I da helt tossede allesammen,“ brølte Mackay, rød i Hovedet af Galde. „Hvordan Fanden tror I paa Dækket, at vi i Maskinen kan holde Lasten frisk og paa de lovbefalede Frysegrader, naar I Kvajpander ganske roligt lader Døren staa aaben i denne Varme. Sker der noget med Kødet, saa henviser I bare til os.“ ... Her bankede han sig paa Brystet. „Os — os — os! Vi har Ansvaret, og I andre er ligeglade.“

Det frosne Kød var kommet om Bord, og den øvrige Last, der bestod af Korn, var inde, hvorefter Lugerne blev dækket over med to Lag Presenninger og skalket. Næste Morgen skulde vi sejle; men anden Mester var ikke til at finde nogen Steder. Der blev sendt Bud op til Oscars Bar, hvor han var Stamgæst, samt andre Steder, men han havde ikke vist sig noget af Stederne det sidste Døgn. Hele Bocca blev undersøgt, selv Politiets Arrestlokaler, men uden Resultat. Han var som forsvundet fra Jordens Overflade. Skibet kom ikke af Sted før sent om Eftermiddagen. Jeg turde ikke vente længere, og det sinkede ogsaa at faa fat paa en brugelig Maskinist med Certificat.

Jeg selv var af den Formening, at den forsvundne Mester var blevet udplyndret om Natten og derpaa smidt i Floden udenfor Havnekajerne. Der forsvinder nemlig Hundreder af Søfolk aarligt i Buenos Ayres berygtede Havnekvarter, og de fleste Tilfælde bliver aldrig omtalt.

Mackays Opfattelse var, at den forsvundne var rømt fra Skibet og vandret ind i Landet. Den Teori kunde jeg dog ikke godt slutte mig til, da han havde en hel Del Penge tilgode i Skibet, og man render da ikke fra sine Penge, naar man kan faa dem med.

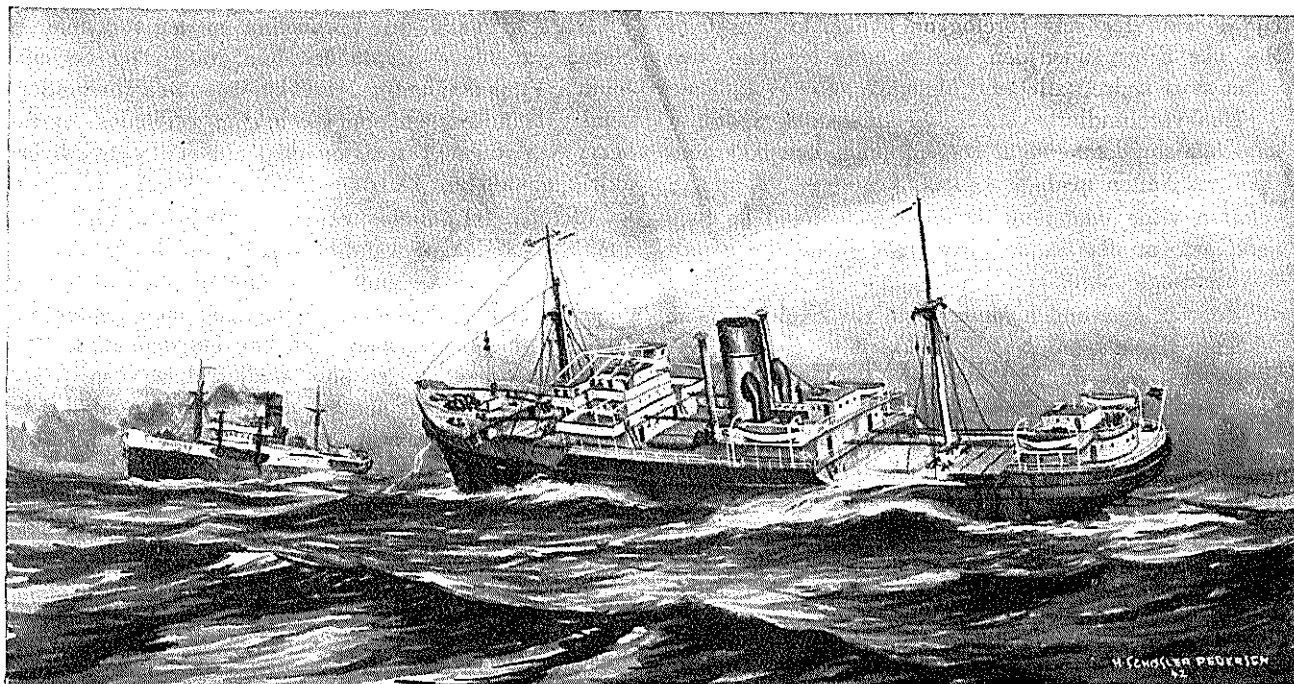
Enden paa Historien blev imidlertid, at vi ved Solnedgangstid dampede gennem den østlige Rende ud paa Floden, og tidligt næste Morgen sagde vi Farvel til La Platas grumsede Vand og rundede Fyrskibet med Kurs Nord-Nord-Ost paa Vej til vort fjerne Bestemmelsessted.

Bortset fra, at Mackay stadig buldrede med Dørene om Bord og regerede med Besætningen, saa vi opbrugte al vort Gazebind, forløb første Halvdel af Rejsen normalt. Det var Meningen, at vi skulde ind til Las Palmas og fylde Bunkerkul, men vi kom ikke saa langt i første Omgang.

Samme Dag vi forlod Buenos Ayres, var Mackay og jeg nede og undersøge Robsons Kammer for at se, om han havde efterladt en Skrivelse eller nogle Breve, som muligvis kunde hjælpe til at opklare Mysteriet; men det mest forbavsende var, at baade hans Arbejdstøj samt Landgangstøjet fandtes paa sin Plads. Paa hans Køje laa en Pakke Vasketøj, som Dagen i Forvejen var kommet fra Vaskeriet, og paa Indpakningen var heftet en Regning fast med en Knappenaal. Regningen var betalt. Paa hans Bord stod en Daase med Shagtobak og tæt ved laa en Pibe samt Maskinjournalen, som han førte fra Dag til Dag. I en Skuffe under Køjen fandt vi blandt andet en Flaske Whisky og nogle tomme Flasker. Hans Barbergrej var stillet frem til Brug. Det var, ligesom Manden var gaaet lige uden for Kammeret for straks efter at vende tilbage; men han kom aldrig igen.

Hele Skibet blev undersøgt, selv Forpeaken og Kædekasserne blev set efter. Om Bord kunde han altsaa ikke være. Der var ingen Steder, han kunde gemme sig, og hvorfor skulde han ogsaa gøre det. Jeg kunde ikke finde nogen gyldig Grund. Til Slut blev vi enige om, at han var blevet tilbage i Land, og glemte ham over andre Hændelser. Mackay, som ikke havde haft noget Udestaaende med Robson og var tilfreds med den dygtige Maskinist, var akkurat lige saa forbavset som vi andre. Foreløbig var hans Forsvinden et Mysterium, ingen kunde løse.

Den nye anden Mester, som skulde afløse den forsvundne Robson, var en lille, sortøjet Argentiner ved Navn Almerigo. Han var som den latinske Race meget ilter, men passede Maskinen tilfredsstillende paa sin Vagt. I de første fjorten Dage holdt Mackay et vaagent Øje med ham, men kom derefter til det Resultat, at Manden var god nok.



Vi laa med 2 sorte Kugler oppe og Signalflagene N. C. paa Formasten.

Naar tredje Mester skulde afløse ham, gik han altid først ind paa Ristværket ved Maskintoppen, hvor han kunde naa Stempelstængerne og de bevægelige Maskindele, naar de paa deres Rundtur løftede sig op imod ham. Med Haanden følte han derpaa, om der var noget, som var løbet varmt. Det samme gentog sig nede paa Maskindørken, hvor de svære Krumtappe og Ekscentrikker væltede rundt med taktfaste Slag og kom til Syne igen op af det oliedrivende Dyb, hvor der lige var Plads til det tonsvægtige Gods. Gliderstængerne skinnede som Sølv, og Luften var mættet af overophedet Damp og Oliedunster.

Et spinkelt Jerngelænder løb ned paa Siderne af hver Krumtap, saa der mellem hver af disse var en Gang, hvor man netop kunde kante sig ind med Smørekanden. Tredje Mester tænkte ofte paa, hvad der vilde ske, hvis han en Dag gled paa den fedtede, glatte Jerndørk og faldt ned under Krumtappene i Oliegraven. Han greb fastere med højre Haand om Gelænderet og lod venstre Haand prøvende berøre Jernet, hver Gang Jernkolosserne i et Sus løftede sig op.

Da Maskinen var fundet i Orden til Overtagelse, gik han agterud forbi Tryklejerne og helt ind gennem Skruedøren til Akseltunnelen, hvor den vældige Aksel drejede rundt i en Evindelighed. De elektriske Lamper i det buede Loft lyste med et svagt Skær og tabte sig i smaa, lysende Prikker helt agterude i den anden Ende af Tunnelen i Nærheden af Skruen. Luften var trang og fugtig, og fra mange smaa tynde Kobberrør plaskede en jævn Strøm af Kølevand ned over den lange, drejende, massive Staalaksel.

Ovenover det hvælvede Jerndæk, som Loftet bestod af, og hvor der kun var Mandshøjde, befandt sig fem Tusind Tons Majs i Agterlasten.

„Alt i Orden,“ sagde han henvendt til Almerigo,

da han kom tilbage fra Tunnelen og nærmede sig Maskintelegrafene, hvor anden Mester stod og tørrede sine olierede Arme med et Stykke Tvist.

„God Vagt,“ svarede Almerigo.

Han maatte raabe højt for at overdøve Larmen fra Maskinen. Det var, ligesom den vaandede sig i Smerte og rokkede i sit Fundament, hver Gang Stempelstængerne, drevet af mange Tusind Hestekræfter, gled ned og pressede Krumtappene rundt. Maskinen havde gaaet uafbrudt i fjorten Dage, og der var lige saa længe til Las Palmas. Tredje Mester stillede sig hen under Lufrøret, hvor en frisk Vind fik hans sparsomme Haarvækst til at bevæge sig. Herfra kikkede han op efter Almerigo, der i sine fedtede Sko sindigt begav sig op ad Jerntinene paa Vej til sit Kammer.

Saa skete det nogle Dage senere. — Vi havde lige passeret St. Pouls Rock. Du ved den Klippe, som ligger midt ude i Atlanten, omsværmet af Søfugle for oven og talløse Hajer i Vandskorpen udenom. Jeg har altid tænkt paa, hvad for et skrækkeligt Sted det maatte være at forlise ved, og var aldrig rigtig tilpas, før jeg havde Klippen i Kikkerten og havde lagt den agterude paa vor Kurs. Der vokser ikke et Græsstraa, ikke engang Guano findes der. Søen vasker alt ned, men takket være Brændingen, som lyser om Natten, forliser der ikke ret mange der. Jeg stod netop med Kikkerten for Øjet og betragtede Havmaagerne, der som hvide Skyer svævede om Toppen. Denne var synlig i fire Sømils Afstand om Styrbord, og Brændingen laa som et hvidt Bælte rundt om. Pludselig hørte jeg nogen komme op ad Trappen til Broen. Jeg vendte mig om og saa Hovedet af første Mester Mackay komme til Syne. Jeg kunde se paa ham, at der var noget særligt paa Færde, men lod ham selv begynde.

„Fanden er løs nede paa Fyrpladsen!“ begyndte

han. Der var en vis Ængstelse at spore i Stemmen, og jeg blev nysgerrig.

„Hvad er der sket, Mackay?“ spurgte jeg og pakkede Kikkerten af Vejen. „Staar Fyrlaagerne aabne?“

Det var ment som en lille Spøg; men han tilkastede mig et bebrejdende Blik og saa sig uroligt om.

„Nej,“ hviskede han. „Det er meget værre. Det er Robson, som spørger.“

„Robson!“ Jeg saa tvivlende paa ham og kunde se, at han trængte til en lille Opstrammer, hvorefter jeg tog ham ind i mit Kammer og stillede to Glas paa Bordet.

„Ja, Robson!“ udbrød han og skyllede med ry-stende Haand et Glas Whisky i sig. „Fyrbøderne mener, at vi har glemt ham i den midterste Kedel. Vi havde Kedelrensning, Dagen før vi sejlede, og Månsson, den store Svensker, som skruede Mandehullet til, kan ikke huske, om Robson kom ud forinden.“

„Vrøvl!“ svarede jeg vantrø og stirrede paa ham. „Hvor er Beviserne? Du vil vel ikke fortælle mig, at Vandstandsglasset er fuldt af hans Skæghaar.“

Mackay nikkede.

„Netop,“ sagde han og rejste sig. Fyrbøderne har nægtet at arbejde mere.“

I en Fart kom vi ud af Døren og ned paa Fyrpladsen. Fyrbøderne traadte til Siden, da vi besteg Fyrdørken. De var alle sammen nøgne til Bæltestedet, og Sveden løb i Striber ned ad deres sodede Rygge.

Der var ganske rigtigt noget i Vandstandsglasset; men jeg kunde ikke blive klog paa, hvad det var. Tilsidst blev jeg enig med mig selv om, at det var noget af en Pakning, Trevler og deslige, der havde sat sig i Glasset, og Enden blev, at Fyrbøderne igen gik i Gang med Arbejdet.

Ved Totiden om Natten lød der et Brag nede i Maskinen. Der blev et forfærdeligt Halløj. Døre klappede, og Dampen hvæsende ud af Ventil og Rør. Fra mit Kammer oppe paa Broen kunde jeg høre Mackay og tredje Mester bruge Munden og styrte ned ad Jernstigerne i Maskinen. Straks efter begyndte Sikkerhedsventilen oppe langs Skorstenen at buldre ligesom en Vulkan. Mackay havde lukket for Hoveddamp-hanen til Maskinen, og Fyrbøderne havde ikke skruet Spjældene for og lukket for Trækken.

Det viste sig nu, at Almerigo, som havde Vagten, havde forsømt at smøre Maskinen. Om han har sovet, ved jeg ikke; men da jeg kikkede ned i Maskinen, styrtede han rundt sammen med de andre. Gliderstængerne fra Ekscentrikkerne var løbet varme og havde bøjet sig i alle mulige groteske Stillinger. De kunde maaske nok skilles ad og rettes ud, mente Mackay; men det vilde tage mindst tre Uger, før Skibet igen kunde sejle.

Det var kønne Udsigter. Der laa vi med stoppet Maskine som et andet Vrag uden Manøvreedygtighed og drejede tværs i Søen, og det skulde ikke blive bedre, at det næste Dag begyndte at blæse op.

I tre Døgn laa vi med vor 10,000 Tons tunge Last

og blev som en Kastebold slynget rundt mellem de bjerghøje Søer. Til Tider troede vi, at Skibet vilde køre helt rundt og gaa ned for stedse. Nede paa Fyrpladsen masede Maskinisterne med de tunge Plejstænger, som de havde pillet af Maskinen. Det var et utroligt Slid, forbundet med Livsfare, at skille Maskinen ad under de Omstændigheder i den Slingerage, og det undrede mig, at ingen satte Livet til.

De stod netop og glødede en af Stængerne inde i Fyret for derefter at rette den ud i sin naturlige Stilling igen, da et Skib, „Glen Roy“ af Glasgow, paa Rejse til Rio, tonede op ude i Horisonten.

Vi laa med de to sorte Kugler oppe og Signalflagene NC paa Formasten. Den fremmede Damper havde allerede opfanget Situationen og bar ned mod os. Der var Penge at tjene ved en eventuel Bjergning, saa hvorfor ikke udnytte Lejligheden. Da Damperen var i en Sømils Afstand, signalerede den, om vi ønskede Assistance.

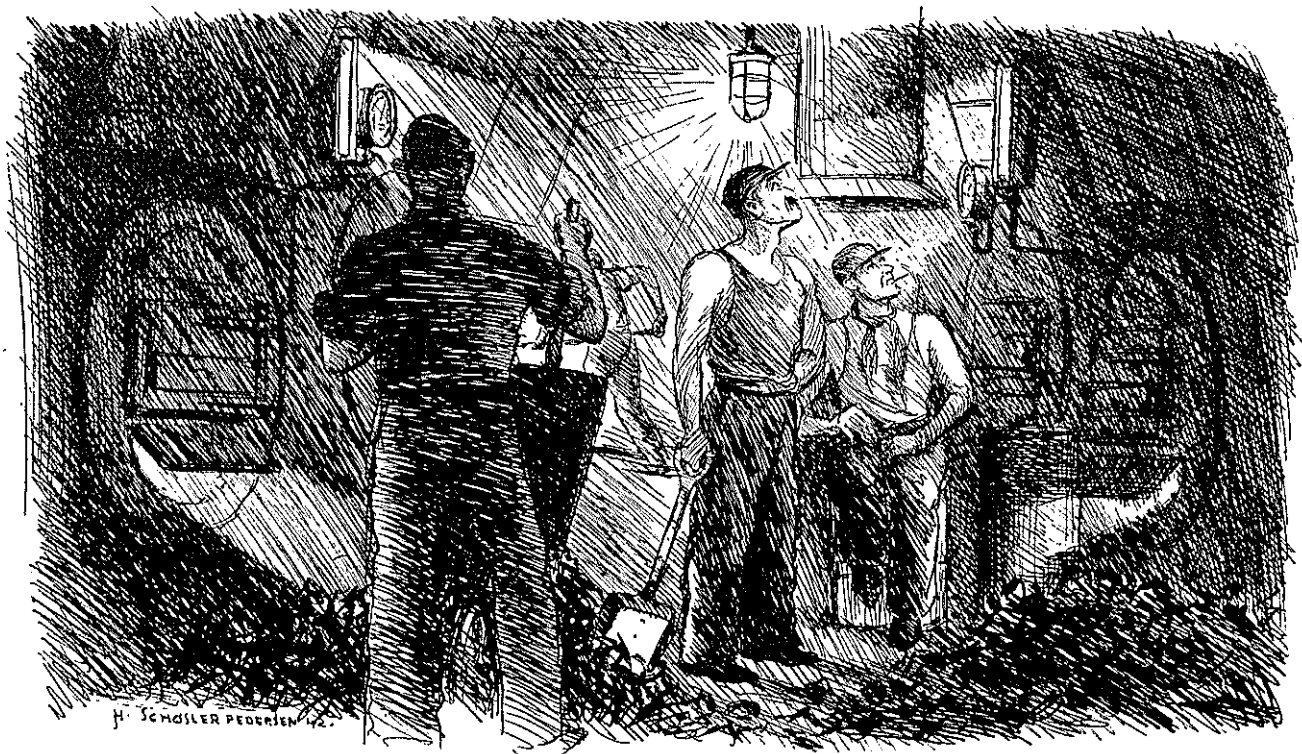
Jeg havde en kort Diskussion med Mackay, om vi kunde faa Maskinen til at arbejde igen, og han mente nok, det kunde lade sig gøre, hvorefter jeg gik op paa Broen for med Tak at afslaa Tilbudet.

Den fremmede Damper rullede voldsomt i Søen, og naar den til Tider fik Stævnen op i Vinden og tog en Overhaling, væltede Vandet i Kaskader ud af dens Lænseporte. Styrmanden var lige i Færd med at knytte Signalflagene sammen for at hejse dem op, da der lød en Fløjtone nede fra Maskinen. Jeg tog Fløjten ud af Røret og raabte Hallo. Det var Mackays Stemme, jeg hørte i den anden Ende. Han fortalte mig derpaa, at det hele var omsonst, da han pludselig havde opdaget, at den ene Cylinder var sprængt i den ene Side. Den kunde ikke repareres om Bord, saa vi kunde lige saa godt først som sidst tage mod Slæbetrossen fra den fremmede Damper.

Med et Suk sendte jeg Assurandørerne en deltagende Tanke og gav Styrmanden Ordre til at hive Flagene, der allerede var kommet halvt op, ned igen. De fremmede Officerer stod paa Broen med Kikkerten for Øjet og betragtede os i Spænding, medens de ventede paa Svar, og da de til Slut fik Besked om at begynde paa Bugseringen, saa vi deres Svarstander gaa op. Det var et vanskeligt og farligt Foretagende at faa etableret Forbindelse mellem Skibene. Den første Staalrosse, vi fik om Bord, sprang som Sytraad og havde nær dræbt en Mand, som stod paa Bakken, hvor den var fastgjort; men en svær Tajfunrosse af Manila, som dernæst kom om Bord, holdt bedre, efter at den var stukket ud i hele sin Længde.

Med fuld Damp paa den fremmede Dampers Maskine, hvor Røgen tyk og sort væltede op af Skorstenen, kravlede vi langsomt af Sted med en Fart af tre miles i Timen og naaede efter en Rejse, som ingen Ende syntes at tage, omsider Rio, hvor vi kom til Reparation.

Jeg tænkte ofte i Mellemtiden paa Robson og kunde ikke frigøre mig for den Tanke, at hvis han virkelig



Vandstandsglasset er fuldt af hans Skæghaar.

befandt sig i Kedlen, havde han i Sandhed faaet en frygtelig Død. En Død, som jeg ikke vilde ønske min værste Fjende. Han havde maaske drukket lidt rigeligt og var blevet overvældet af Træthed og derpaa faldet i Søvn, og da de andre ved Arbejdstidens Ophør var kravlet ud, har de ikke tænkt paa at se, om der var flere derinde, hvorefter de har skruet Dækslet paa.

Det maa have været frygteligt at vaagne op og mærke, at de andre var gaaet, og se Dækslet paa Plads og dernæst føle Vandet langsomt stige og senere blive opvarmet. Jeg kunde ikke taale at tænke Tanken til Ende, og hvis det virkelig var sket, var der selvfølgelig ikke noget at gøre nu. Jeg slog derpaa en Glemselens Streg over den Affære og satte al min Energi ind paa at faa Skibet færdigt og komme af Sted igen.

Efter endt Reparation sejlede vi fra Rio og naaede omsider London, og Resultatet af alle vore Anstrengelser og Ulykker var, at vi efter endt Søforhør blev fyrede.“

Kaptajn Wilton stoppede op her og saa tankefuldt frem for sig. „Ja, det var en køn Behandling at give en Mand efter alle de Ulykker og Genvordigheder,“ sagde han stille og tændte sin Pibe.

Da jeg forstod, at han var færdig med sin Beretning, som jeg endnu ikke var helt tilfreds med, forsøgte jeg at vække ham op til Daad igen.

„Hvad blev der forresten af Anden Mester?“ spurgte jeg. „Ham, der forsvandt? Fandt I noget Spor af ham i Kedlen?“

„Anden Mester! Naa, Robson? Nej, han var ikke i Kedlen; men vi fandt ham et Sted, hvor der ikke var stort bedre at opholde sig.

Vi ankom til London en Aften sent og naaede lige ind i Vest India Dock, inden den lukkede, og næste Morgen, da Arbejderne begyndte at komme om Bord, fandt vi ham nede i Fryserummet. Det var forfærdeligt at skulle skrive en Rapport derom; men Rederiet forlangte en fyldestgørende Forklaring.

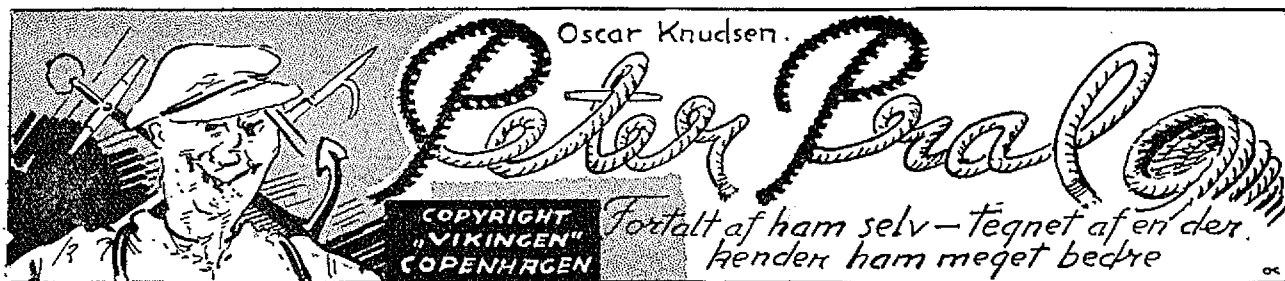
Det var Mackay og Styrmanden, der aabnede for Fryserummet. Stakkels Robson laa indenfor, lænet op ad Døren i stivfrosset Tilstand. Han faldt lige ud i Armene paa Mackay, som meget naturligt blev noget bleg.

Jeg blev omgaaende hentet som Vidne og saa nu Robson ligge med en Foldekniv i Haanden. Med Kniven havde han i Mørket bearbejdet den fodtykke Plankedør og faaet lavet et lille Hul i Tømmeret, dernæst var han kommet igennem Isolationen, som bestod af Kork, og tilsidst stødt paa den udvendige Side af Døren, som bestod af Jernplader.

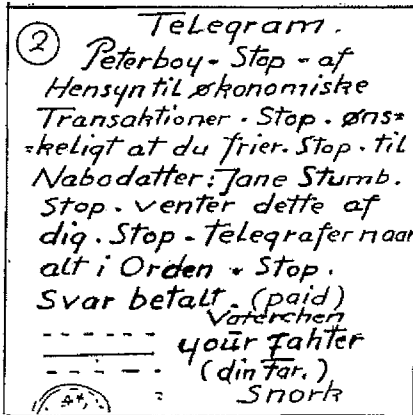
Ved at mærke Jernet med Spidsen af Kniven har Modet rimeligvis svigtet ham, og han har givet sig Skæbnen i Vold og opgivet alt Haab.

Han er sikkert frosset ihjel, allerede inden vi forlod Buenos Ayres. Hvad han vilde i Fryserummet, aner jeg ikke, men enten han var kommet i Kedlen eller i Fryserummet, var Resultatet jo nok blevet det samme.

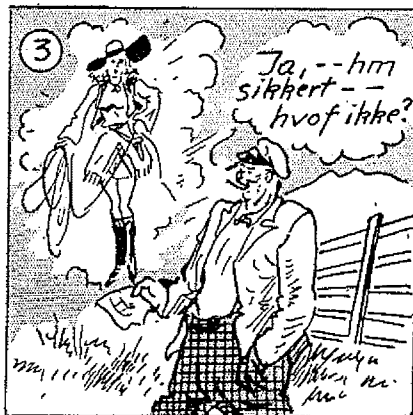
Den makabre Historie om Robson blev dysset ned og kom aldrig til Offentlighedens Kendskab.“



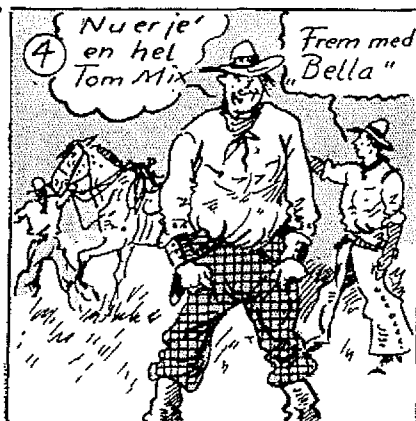
Jeg var nu blevet en hel Rytter, og dette skulde komme mig til Nytte paa dette Tidspunkt. I dette Øjeblik var Skabnen, denne underlige Spøgefugl, i Færd med at forandre mit Liv fuldstændigt. Til dette Formaal benyttede Skabnen bl. a. Telegraftraadene og „old Snork himself“ 120 miles længere østpaa. Pudsigt at tænke paa — pudsigt, pudseligt



Naar Kærligheden kommer ind i en Mand's Liv, er det som et Vaarbrud, som springer Skoven ud paa. Alt det fineste og bedste i ham tager Overhaand og skubber alt det andenklassede ud i en Skammekrug. — Glemt var Slocum, glemt var Snork, kun eet Navn stod med Ildskrift for mit indre Øje, Navnet Jane Stumb.



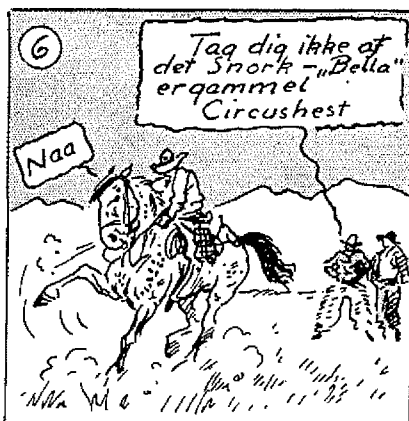
Jeg følte, at den vidunderlige Kvinde, denne Westens vilde Rose, Dronning og Herskerinde var bstemt til at forandre mit Liv's Bane helt og holdent — jeg saa hende for mig (jeg havde aldrig set hende in natura) med Sjælens Øje, og jeg vidste, at netop saadan, præcis saaledes maatte Lady P. Pral til „Prælimtsde“ paa Lolland komme til at se ud.



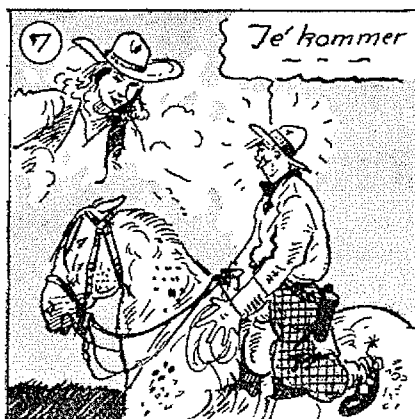
Jeg skammer mig ikke ved at tilstaa, at jeg endog glemte Havet ved den Lejlighed. Det synlige Bevis herpaa var, at jeg lagde min klædelige Sommandragt og Hørte mig Cowboyens Flitterstads. Bag mig larmede de raske Cowboys. Den bedste Hest skulde føres frem, naar Sir P. Pral (egentlig „Snork“) red paa Frierfærd.



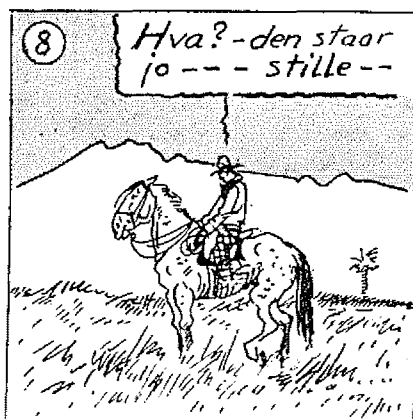
Det var første Gang, jeg red ud paa et længere Ridt i Colorados Ørkener, og jeg følte mig maaske nok lidt underlig til Mode, men jeg havde jo min trofaste Ganger mellem Benene (between the legs) „som det hedder i Coloradocowboyens male-riske Sprog. Yderligere to Sekslohere (lost Krudt) spændt om Livet i et Patrougehæng.



— „Bella var underlig. —



Hvad kan drive en Mand frem som den Elskedes Billede (eller hende selv) forude. Jeg glemte alt omkring mig og fortabte mig i skønne Dromme — saa skønne, at jeg ikke lagde Mærke til, at „Bella“ var gaaet i Staa. Som følge deraf var mit Udraab „Jeg kommer“ ikke helt i Overensstemmelse med Sandheden. Schön verstanden?



En mærkelig Situation. „Eine merkwürdige Situationsjask“ (Tysk). „Una merkavertdiga Situation!“ (Spansk). „En sällrig Händelse“ (Svensk).

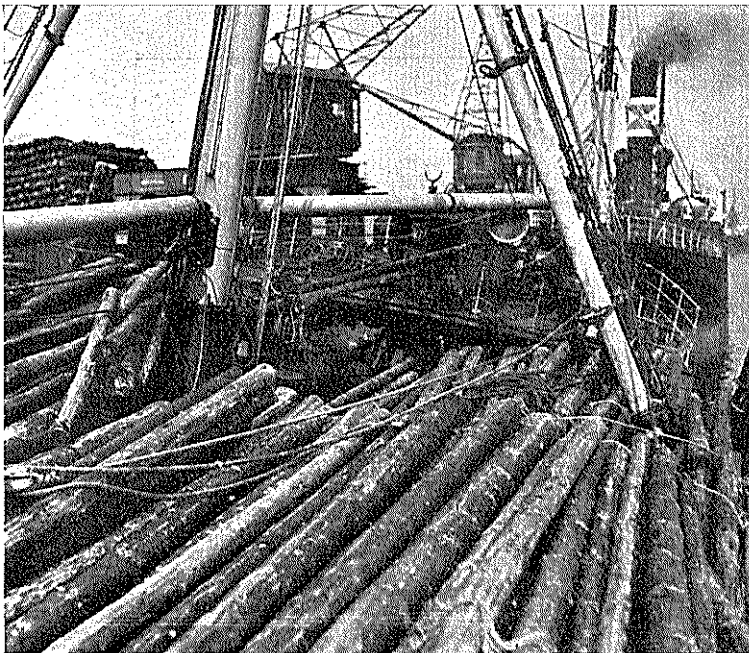


Sandhedens Erkendelse kom til mig, som den er kommet til saa mange andre for mig. — En „vovoy“ (Prærieuly) hylede ude i Ensomheden og det dømrænde Tusmørke, der nu begyndte at indbylle Ørkenen, „Bella“ og mig selv

P. P. P. Pral, Forfatter..

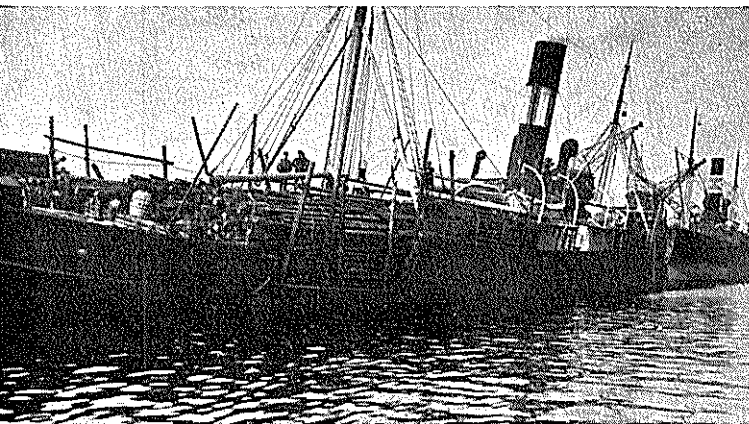
EN DANSK S

Af CHR. C.



„Bryssel“ og „Egholm“ under Lastning i Hungerburg.

EFTERAARET 1911 var en af de værste Perioder for Skibsfarten i vore hjemlige Farvande. Det begyndte saa smukt; hele Eftersommeren til hen i Midten af Oktober var Vejret smukt og stille. Det var, som om vi sejlede under sydlige Himmelstrøg, og vi drøftede ofte dette Fænomen, naar vi i lune, maanelyse Nætter dampede afsted over Nord- og Øster-



Begge Skibe var tillastet med alt, hvad de kunde slæbe.

søen, der laa saa blidt som Sortedamssøen en Sommernat. Optimisterne holdt paa, at vi gik en Vinter imøde med Damesejlads, medens Pessimisterne mente, at det kun var en Stilstand, før det rigtig brød løs — og de fik Ret. Som ovenfor nævnt gik der Hul paa Bylden i Oktober, og da det først satte ind med daarligt Vejr, var der ingen Ende paa det. Storm fulgte paa Storm, den ene havde ikke faaet pustet ud, før den næste var under Opsejling, mange Skibe forliste, deriblandt flere danske; endnu flere kom med Nød og næppe i Havn med svære Havarier. Store Tømmerstokke, Planker og Brædder flød over hele Nord- og Østersøen eller blev skyllet i Land paa Kysterne, det var Dækslast, der var slaet overbord fra Skibene;

den Tribut man maatte ofre de vrede Vejrguder. — Flere af de danske Smaaselskaber havde dengang deres Skibe i Fart paa Hungerburg—Gent. Hungerburg ligger ved Narva, dybt inde i den finske Bugt, omtrent stik Syd for Øen Hogland. Det var en lille smilende By og et godt Sted at laste, saalænge vi kunde ligge inde ved Byen, men det var desværre ikke ret længe; der var kun 15 Fod Vand i Havnen, og naar Skibet var lastet ned i Nærheden af dette Dybgaende, maatte vi ud paa Reden og laste færdig. Og der var Fidus i det Foretagende. Medens vi lastede i Havnen, hvor der var Fred og ingen Fare, blev der kun arbejdet den almindelige Arbejdstid fra 6 til 6 — og kun Hverdage; paa Reden gik det løs Dag og Nat, Søgn og Hellig, den mindste Smule Vind satte Sø, og saa var Lastningen forbundet med store Vanskeligheder. Lasten, store Espetræstammer op mod 1 m tykke og 15 m lange, blev flaadet ud langs Skibssiden og hevet ombord derfra. Det gjaldt altsaa om at faa Skibet ned til de 15 Fod saa hurtigt som muligt, og saa blev Bundtankene fyldt om Natten, for at Arbejderne ikke skulde opdage noget. Men det kunde hænde, at nogle af Arbejderne, naar de kom om Morgenen, stod og kikkede paa Amningen, medens de kløede sig i Hovedet og funderede paa, hvor det kunde være, at Skibet laa en halv eller hel Meter dybere, end da de gik i Land den foregaaende Aften. Det var dog sjældent, at de store, skikkelige Russere gjorde Vrøvl, og selv om de havde gjort det, havde det ikke nyttet noget.

Og her laa vi det omtalte Efteraar, to danske Skibe, Vulcan Selskabets S/S „Bryssel“ og Codans S/S „Egholm“ og hev en Last af disse store Træklodser ombord. En Lørdag Eftermiddagen havde vi faaet begge Skibe saa dybt i Vandet, at vi maatte ud paa Reden, og

da vi havde ankret derude, fortsatte vi Lastningen. Indtil da havde Vejret været straalende, men nu begyndte det at friske op; det ruskregnede og blev hundekoldt. I Mulm og Mørke satte vi Spring paa Kæderne, for at Lasten kunde ligge nogenlunde i Læ af Skibet. Det var intet hyggeligt Job for Besætningen, men var det surt for os, var det dog værre endnu for de arme Djævlé, der hoppede rundt nede paa Træstammerne i Vandet og slog Kædeslingene om dem. Tænk hvad det vil sige at springe omkring paa disse slibrige Tingester, der næsten var under Vandet, en ravende mørk



De glatte Træstammer lac

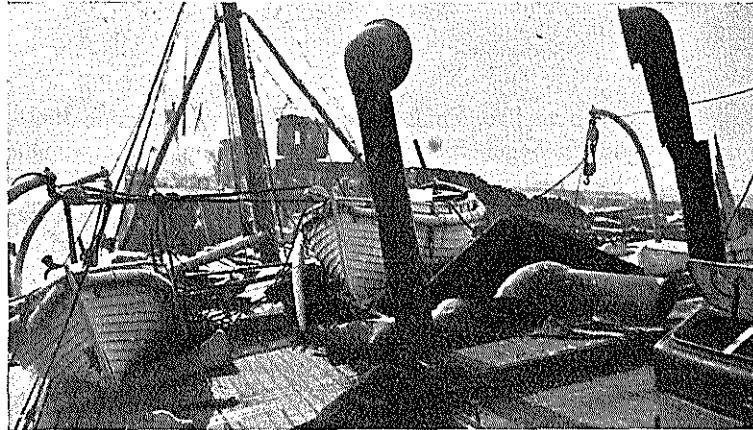
VANDSDAAD

TIANSEN

Nat. For der var ikke noget, der hed elektrisk Lys, Sole og Buelamper. Det eneste, vi eller Stevedoren kunde strække os til at servere i Retning af Lys, var nogle elendige, blafrende Flagermuslamper. Men disse stoute Arbejdere gik ikke af Vejen for noget, det var utroligt, hvad de præsterede. Gled en af dem ned mellem Stammerne, var han oppe igen som en Mis. De laa paa Maven paa denne Glidebane og stak Armene i Vand til Skuldrene for at faa Kæderne paa Plads, og naar Stammen saa blev hevet op af Vandet, drev Kaskader af Vand ned over Mændene. Intet anfægtede dem, de gik paa med godt Humør. Næsten tre Dage holdt vi paa saaledes, saa var begge Skibe tillastet med alt, hvad de kunde slæbe, og endda en lille Klat til. Og saa gik vi ud paa en af de værste Rejser, jeg har været med til; en Rejse, der, idetmindste for S/S „Bryssel“s Vedkommende, nær var blevet dens sidste.

Som allerede omtalt havde Vejret været stormfuldt og surt de sidste Dage. Da vi lettede, blæste det en halv Storm, og vi var kun godt og vel naaet op til Great Tyters og satte Kursen vesterover gennem den finske Bugt, før det blæste en fuld Storm, og den var lige i Næsen paa os. Langsomt, uhyre langsomt gik det, 11 Sømil i Vagten, maaske 12. Saa kunde der komme et lille Ophold, vi kom op paa 15 eller 16, og vi begyndte at bilde os ind, at nu var det overstaaet for denne Gang og regnede ud, naar vi kunde være i Gent. Saa havde Vestenvinden atter faaet Pusten og var der igen. Møjsommeligt hamrede vi os gennem Finskebugten forbi Stenskær, Rødsvær og Kokskær, Nargen og hvad nu alle de Stenklodser hedder, som Moder Natur med saa gavmild Haand har droppet paa næsten ret Linje og omtrent i samme

Afstand fra hinanden deroppe. Og uafbrudt denne uheldsvangre Atmosfære, som man kun finder paa de Kanter, stormende, raa, regnfuld og diset, halvmørkt om Dagen, ravende sort om Natten. Uafbrudt stanger Skuden Næsen ned i Søen, et Miniature-Niagara ruller ind over Bakken, skummende og brølende vælter det ned over Agterkant, og da Dækslasten spærrer en Del af Vandet fra at løbe agterover, slynges det ind i Gangen forude og fylder Mandskabslukaerne, naar Skibet atter tager den paa Hovedet ind i Søen. Alting derinde driver af Væde, der er koldt og uhyggeligt, og er der et Par



„Bryssel“s havareerede Baaddæk efter Stormen.

Køjer, der lækker, gør det ikke Sagen bedre. Naa, Midtskibs er der heller ikke behageligt. Af og til smutter en forkert Sø ind over Siden, hilser paa Kokken i Kabysen, hvor Potter og Pander rasler rundt mellem hinanden. Op fra Fyrpladsen staar en Sky af Kulstøv, der daler ned paa alt og alle, der befinder



Efter udført Daad og fuldført Rejse.

sig fra Midtskibshuset til den øverste Bro. Naar det Tabernakel varer i en halv Snes Dage eller mere, begynder man at blive lumsk ked af Situationen.

„Bryssel“ førte Løbet, men vi kunde stadig følge den, og seks Dage efter Afsejlingen fra Hungerburg havde vi arbejdet os op til Københavns Yderred, hvor begge Skibe ankrede op for at indtage Proviant. For „Egholm“s Vedkommende tog det kun et Par Timer at faa denne ombord, saa lettede vi igen og fortsatte Rejsen, men „Bryssel“ blev liggende i seks Timer, før den var klar til Afgang, og det vil fremgaa af det følgende, hvad disse 4 Timers Forskel kom til at betyde. Vejret var stadig meget daarligt. „Egholm“ sled sig Kvartmil efter Kvartmil gennem en høj Sø, der uafbrudt vaskede ind over Dækslasten, mens de spejlglatte, runde Træstammer arbejdede sig ned mellem hverandre, til det hele laa som en kompakt Masse. Støtterne var saa svære, at de kunde staa for ethvert Tryk; skulde Dækslasten gaa overbord, maatte Skanseklædningen først bryde ned. Og den holdt, det eneste, der skete, var, at Dækslasten blev slaet agterover, til den laa støt op mod Forkanten af Kahytshuset og den



bulter mellem hverandre.

underste Bro. En Lørdag Middag med piskende Hagl og Snebyger fik vi Lods ved Vliessingen, og nogle Timer efter laa vi sikkert og godt fortøjet oppe i Gent Havn efter 12 Dages Rejse, en Tur, vi under almindelige Forhold gjorde paa mindre end 6. Nogle af os var en Tur i Land for at hilse paa Venner og Bekendte, og da vi gik ombord, blæste det en forrygende Orkan. Træer knækkede som Tændstikker, Tage røg af Huse, og flere af de Skibe og Lægtre, der laa i Havnen, sled sig løs fra deres Fortøjninger og drev rundt mellem hverandre i et syndigt Kaos. Vi talte da ogsaa om, hvorledes det mon gik „Bryssel“, om den var sluppet ind paa Schelde, eller om den laa derude og tog mod denne Krasser.

S/S „Bryssel“ var naaet til tværs af Scheveningen Fyr, kun nogle faa Timers Sejlads fra Vliessingen, da Stormen udviklede sig til en Orkan, hvis Mage ikke var set i Aarevis selv i denne stormfulde Del af Nordsøen. Vinden var gaaet ren Vest, ren Paalandsvind, og Skibet blev drejet til med Næsen ret op i Søen og Scheveningen Fyr agterude. For at holde Styringen maatte man gaa med fuld Kraft paa Maskinen, og at presse et Skib saaledes mod en himmelhøj Sø med svær Braad er en farlig Sag. Men der var intet andet at gøre, hvis man vilde holde Stillingen. Den haarde Sejlads gav Vand, den ene Sø efter den anden brød ind over Skibet, løftede de svære Træstammer op af deres Leje og strittede dem overbord eller rundt mellem hverandre. Det gik nogenlunde indtil Kl. 11 om Aftenen, da Skibet var gaaet igennem Vinden og faldt tværs i Søen. Netop i dette kritiske Øjeblik rejste Stormen sig i et altoverdøvende Brøl og kulminerede.

Med et tordnende Brag brød en mægtig Braadsø ind over Bagbords Side og begravede Skibet fra For til Agter i hele dets Længde. Den raserede Bro og Baaddæk, løftede Bagbords Redningsbaad ud af Klampene, flaaede den ud af Taljerne og slyngede den hen paa Maskinskylliget, som knustes, saa Glas- og Jernstumper raslede ned over Ørene paa Maskinpersonalet. Styrbords Baad blev ligeledes revet ud af Klampene, en Del af Bunden og Boven knust, men Fortøjet blev hængende i Daviderne. Et af Luftrørene blev løftet ud af Soklen og kastet hen paa Tværskibslugen til Bunkerne, et andet knækket. Men det værste var dog, at Styreledningen paa Baaddækket blev bøjet, saa man ikke kunde styre Skibet fra Broen. Maskinmestrene maatte afbryde Rorledningen, saa Skibet kunde styres fra Styremaskinen paa Maskintoppen. Enhver, der har en Smule Kendskab til de Dele, ved, hvilket Arbejde der er forbundet med det Job under almindelige Forhold, og dette var i en ravende mørk Nat, medens Stormen hylede, og Søerne ustandselig brød ind over Skibet og gjorde Arbejdet baade farligere og besværligere.

Det tog sin Tid, og imedens drev „Bryssel“ tværs i Søen ind mod Scheveningen Fyr, der kun var 3 Kvartmil i Læ, da Ulykken skete. Søerne rullede ind over Skibet ned gennem det knuste Maskinskylliget og fyldte Maskinrum og Fyrpladsen halvt med Vand, Maskin-

personalet vadede i Vand til Knæene. Og oppe paa Broen stod Dæksbesætningen og saa Fyret derinde paa Land komme nærmere og nærmere, Landet, hvor Folk sad sikre og trygge i deres lune Rede, medens dette Land betød Undergang og Død for den lille Flok danske Søfolk, der kæmpede en fortvivlet Kamp mod Storm og Sø. Der var kun en Udvej til Redning tilbage, Ankrene — — men hvad er de værd i et saadant Hav, og kunde man lade dem gaa. Vilde de Mennesker, der forsøgte det, slippe levende fra det. De skulde hen over Forlasten, hvor de glatte Træstammer laa hulter til bulter mellem hverandre, nogle paa langs, andre paa tværs, nogle halvt udenbords, atter andre stod paa Højkant. Slap de godt gennem dette Helvede, kom de op paa en Bak, der var mere under end over Vandet, og skulde skrue Kædesurringerne af, før de kunde lade Ankrene gaa. Kaptajn Kaas sagde til 1. Styrmand Ejnar Nielsen, der stod ved Siden af ham paa Broen:

„Jeg vil ikke give nogen Ordre til at lade Ankrene gaa, det er det rene Selvmord for dem, der forsøger det. Og de Ankre vil ikke holde Skibet alligevel.“

Aaret før var Styrmand Nielsen med S/S „Vulcan“, da den mistede Dækslast, Skanseklædningen og Stormasten omtrent paa samme Sted, hvor „Bryssel“ befandt sig nu. I November 1939 var han Fører af S/S „Scotia“, da den blev minesprængt eller torpederet i Nordsøen, — kun han samt en Mand til slap levende fra det. Det er en Mand, der har følt de vrede Elementers Vælde og er rede til at kæmpe mod dem, saalænge der er det mindste Haab om Redning. Og den frygtelige Nat, da „Bryssel“ var ved at lægge sig til Hvile paa den hollandske Kyst, gav han heller ikke op. Sammen med Tømmermanden forsvandt han ned paa Dækslasten, medens Resten af Besætningen aandeløse ventede paa Udfaldet af den farlige Ekspedition. Saa hørte de Ankerkæderne rove ud. „Bryssel“ svingede op for Vinden med Fyret godt en Kvartmil agterude, og de to Mænd naaede atter op paa Broen. Med begge Kæder næsten paa Tamp red Skibet nu i den høje Sø, den jog Boven og det meste af Forskibet under Vand Gang paa Gang, men Midtskibs tog den ikke saa meget Vand over. Man kunde arbejde med Styregrejerne, og det varede ikke længe, før de atter var saavidt i Orden, at man kunde bruge dem. Og saa, da Skibet satte voldsomt i Søen, snappede Kæderne over, „Bryssel“ skulde atter til at falde af, men nu havde man Krammet paa Skibet, kunde holde det op mod Søen. Maskinen gik for fuldt Drøn, og langsomt, uendeligt langsomt, gik det ud fra den farlige Kyst. Henad Morgenstunden flovede det, og næste Dag laa „Bryssel“ agten for os i Gents Havn. Den var slemt rakkert til — „She had felt the weight of it,“ som en engelsk Kaptajn, der stod og saa paa Skibet, bemærkede, men hun var endnu tæt og solid, og Rejsen var fuldført. Mange Skibe gik tilbunds den Nat i Nordsøen, blandt dem var den danske Damper „Svarland“. Den maa være gaaet ned i Nærheden af det Sted, hvor „Bryssel“ kæmpede sin haarde Kamp.

Internationale Sømands-Ønsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

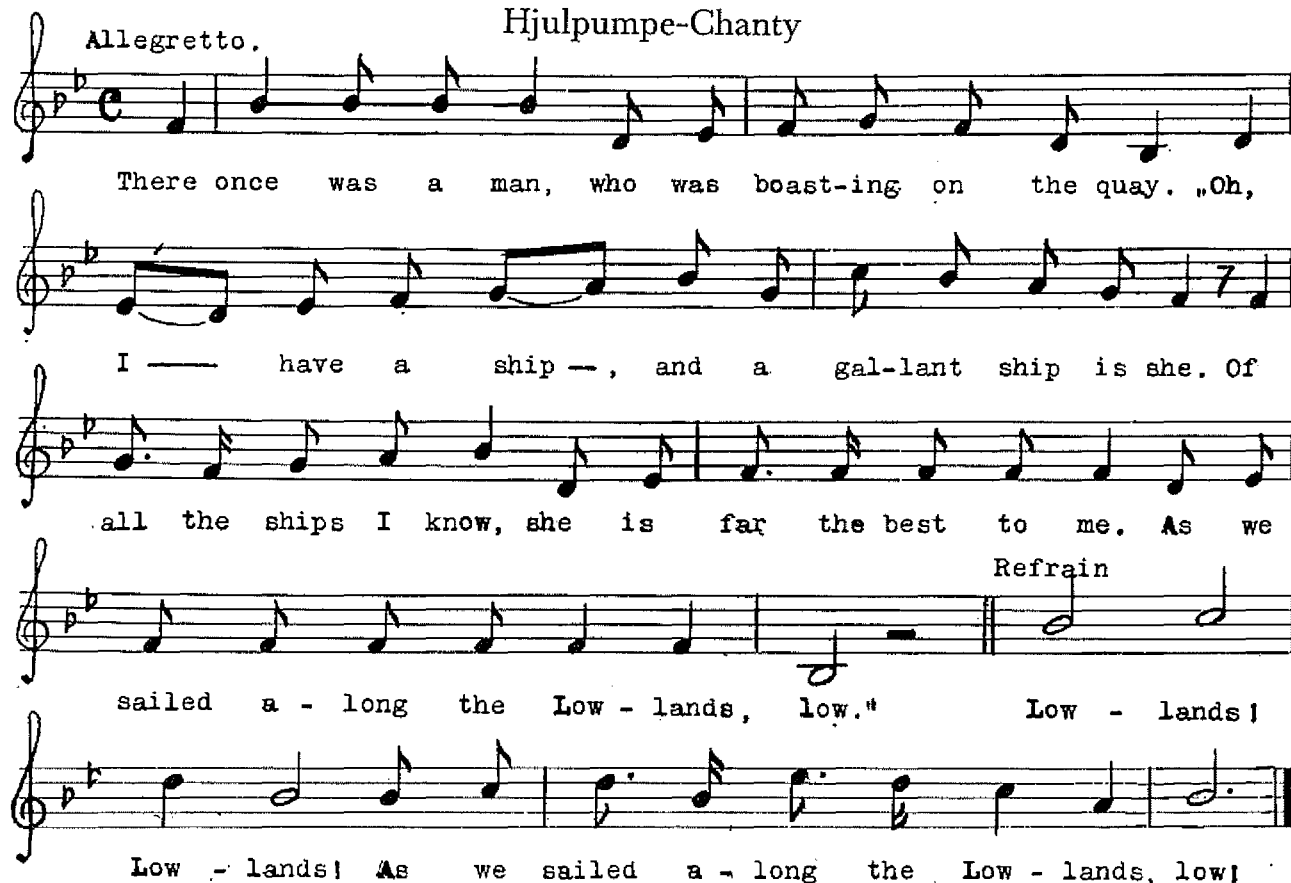
Chanty-Manden synger og fortæller

XXIV

The Golden Vanitee

Hjulpumpe-Chanty

Allegretto.



There once was a man, who was boast-ing on the quay. „Oh,
I — have a ship —, and a gal-lant ship is she. Of
all the ships I know, she is far the best to me. As we
sailed a - long the Low - lands, low.“ Refrain
Low - lands! As we sailed a - long the Low - lands, low!

Solo: „For I had her built in the North-a-Countree,
And I had her christened „The Golden Vanitee“.
I armed her, and I manned her and sent her off to sea.
And she sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: Then up spake a sailor, who just returned from sea.
„Oh, I was aboard of „The Golden Vanitee“,
when she was held in chase by a Turkish Roverec.
As we sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: „And we had aboard us a little cabin boy.“
 He said: „What will you give me, if that craft I do destroy?“
 The captain said: „I'll give you my daughter, my pride and joy,
 if you sink her in the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
 As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: „The boy grasped an auger, and overboard went he.
 He bravely swam and reached that rascal Turkish Roveree.
 He climbed onboard and went below, by none was he espied.
 As we sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
 As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: „Some pirates playing cards, and some playing dice.
 And some were in their hammocks a-sporting with their wives,
 while that cabin boy was working for to win the captain's price.
 As we sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
 As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: „With his auger the boy quickly let the water through,
 and he sank the Turkish Roveree and all her rascal crew.
 Yes, he sank the Turkish Roveree and all her rascal crew.
 As we sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
 As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: „He then swam back again to „The Golden Vanitee“
 crying: „Captain, pick me up for I'm sinking in the sea.“
 „An that was the very true, as far as we could see.
 As we sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
 As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: „I'll not pick you up!“ Our cruel captain cried.
 „I'll kill you, if you come on deck to claim my child as bride.
 I'll shoot you I'll stab you! I'll drown you in the tide!“
 As we sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
 As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: „He swam around the ship, and soon he reached the other side
 crying: „Messmates pick me up for I'm sinking in the tide.“
 „An we got him up onboard, but on the deck he died.
 As we sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
 As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: „We lifted him so tenderly and got him in a hide.
 We sewed him in his hammock, which was long enough — and wide.
 Then we said a prayer o'er him and dropped him in the tide.
 As we sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
 As we sailed along the Lowlands, low!

Solo: „Here's a curse upon that captain, wherever he may be.
 He was just at false and cruel as a Turkish Roveree
 against that little cabin boy in „The Golden Vanitee“.
 As we sailed along the Lowlands, low.“

Refrain: Lowlands! — Lowlands!
 As we sailed along the Lowlands, low!

„The Golden Vanitee“ er en meget gammel Chanty. Den kan føres helt tilbage til den Tid, da de frygtede Korsarerer fra Nord-Afrikas Barbarstater — under tyrkisk Overledelse og med Hovedkvarter i Algier — var en Svøbe for alle hæderlige Søfarere i Middelhavet. Skibet „The Golden Vanitee“ — en Forvrængning af „The Golden Vanity“ — var Navnet paa et af Sir Walter Raleigh's Skibe; og med den grusomme Kaptajn, der ifølge Chantyens Tekst lover Kahytsdrengen sin Datter til Ægte som Belønning for at svømme om Bord i det tyrkiske Sørøverskib og sænke dette, og da

dette er lykkedes truer Drenger med Døden, sigtes til ingen ringere end Walter Raleigh selv, som var meget upopulær blandt sine Folk. Lowlands var som beskrevet i Forbindelse med Bradspil-Chantyen af samme Navn en almindelig Benævnelse blandt ældre Søfolk paa Øer i de hede Zoner og er Udtryk for deres geografiske Beliggenhed — den lave Bredde. I sin Helhed er Chantyen bygget over en gammel Ballade, som menes fremstaaet omkring 1635, og hvis Titel er „Sir Walter Raleigh sailing in the Lowlands“.

Eight bells

Hjulpumpe-Chanty

Allegretto.
Solo:

My hus - band's a sau - cy fore - top man — a.
 chum of the cook's don't you know — — ? He
 put his head down the cook's fun - nel, and
 shout - ed: „Come up from be - low — — !“ **Refrain:** Eight
 bells! Eight bells! Rouse out there the watch from be -
 low — — ! Eight bells: — — ! Eight
 bells — ! Rouse out there the watch from be - low — — !

Solo: My husband once shipped in a whaler,
and sailed to the far Northern Seas.
But being a bold-hearted sailor
he cared not for ice, sea, nor breeze.

Refrain: Eight bells! Eight bells!
Rouse out there the watch from below!
Eight bells! Eight bells!
Rouse out there the watch from below!

Solo: And when the look-out he was keeping —
high up in his fore-top above.
And tired he was thinking of sleeping.
He was looking so longly below.

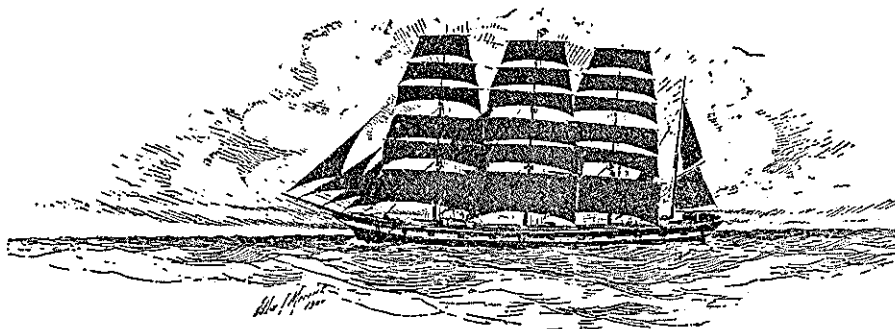
Refrain: Eight bells! Eight bells!
Rouse out there the watch from below!
Eight bells! Eight bells!
Rouse out there the watch from below!

Solo: At the end of each watch though his fancy
was to get his bunk quickly, oh!
For he wanted to dream of his Nancy.
So he called to the watch down below:
„Eight bells! Eight bells!
Rouse out there the watch from below!
Eight bells! Eight bells!
Rouse out there the watch from below!“

Solo: But now he's no longer a sailor.
He often wakes up in the night.
And thinking he's still on the whaler
calls out with the greatest delight:
„Eight bells! Eight bells!
Rouse out there the watch from below!
Eight bells! Eight bells!
Rouse out there the watch from below!“

Oscar Jensen.

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.



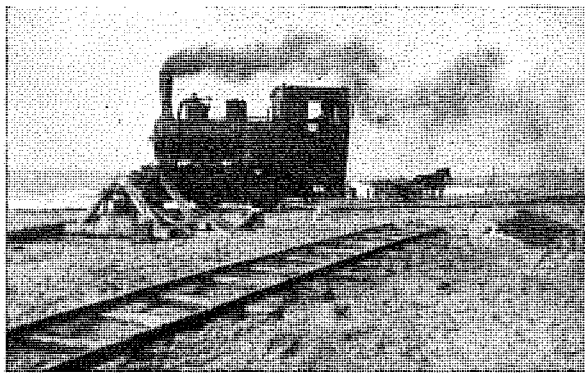
Thors- minde

Efteraaret er nu inde herude over Klitten ved Vesterhavet. De store Enge mellem Fjord og Hav er nu øde, og Stormene rusker i den stride Halm. Regnsproven kommer inde over Fjorden og trækker mod Vesterhavet. Over de flade Vidder staar nu Vandpytter her og der,

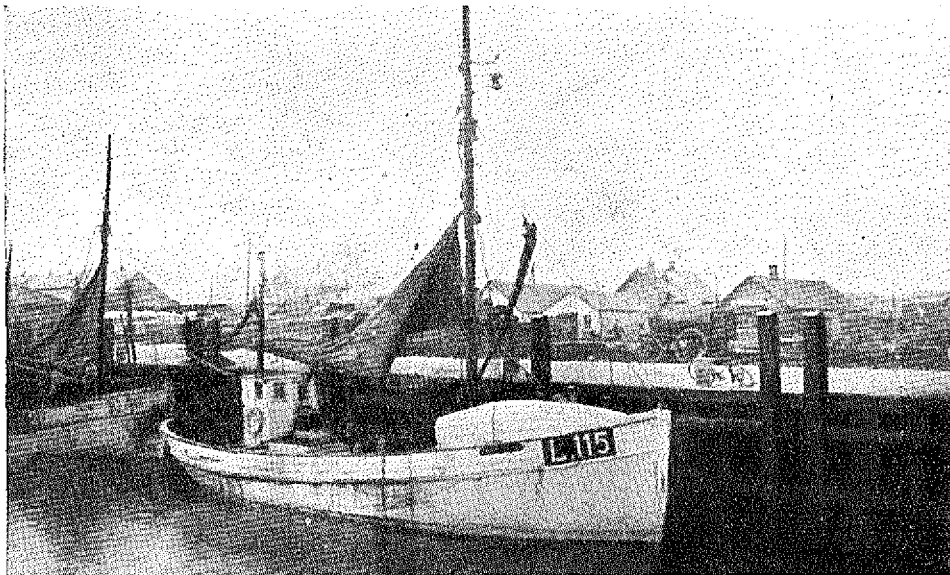
og overalt i Fjorden ses Rusepælene over Vandfladen som ribbede Træer i en Skov. Ruserne staar og venter paa, at de blanke Aal skal gaa i dem, nu da de 3 maanemørke Nætter ruger over Fjorden, hvorfra Aalevandringen gaar mod Havet. De „blanke“ Sprælhaler maa ud gennem Sluseportene ved Thorsminde for gennem Slusekanalen at naa ud i Havet. Og Efteraarets Fugle, Havmaager og Terner skriger omkring Fjordø og Blitholm ude i Nissum Fjord.

I Aarene, før Slusen blev Regulator mellem Fjord og Hav, maatte Vanddraaberne ud gennem det naturlige Mindeløb, og det hændte da, at Havet i de „3 Mørke“ lukkede Løbet, saa de blanke ikke kunde komme igennem. Klitten og Thorsmindefiskerne gjorde da ofte et rigt Fiskeri efter de blanke Aal.

Det var, før Havfiskeriet tog det store Opsving, dette der nu har gjort Thorsminde til en fremadstræbende Fiskerby ved Nissum Fjord. Da den store Sluse blev forlænget med to Porte, blev den Regulator mellem Nissum Fjord og Vesterhavet. Med sin nybyggede Kammersluse blev den tillige Basis for et stort Havfiskeri fra Thorsminde, der siden har været og er i fortsat Udvikling, saaledes at Havnen, der byggedes 50 Meter lang, allerede er for lille til den voksende Fiskerflaade, der nu er over 20 Motorfartøjer.



Lokomotivet, der trækker Sten og Blokke ud til Kysten.



Fiskekutter i Havn.

Samtidig voksede Byen. Unge Fiskere satte Bo herude, byggede nye Huse og lod bygge nye Motorbaade paa op til 13 Tons, hvormed de gennem Kammerslusen og Slusekanalen stod ud paa Havet paa Fiskeri. Thorsminde blev da en betydende Fiskeplads paa Vestkysten. Dette førte med sig, at Pladsforholdene blev for smaa, saaledes har flere af Motorkutterne i Aar i Perioder maattet fiske fra fremmede Havne, ogsaa af den Grund at Havet i Perioder lægger Sand ind i Slusekanalen, saa Motorbaadene ikke kan gaa igennem til Havet. Havnen udvides nu, saa den bliver 100 Meter lang, og der bygges en ny Pier 27 Meter lang og 12,6 Meter bred, og tillige forlænges Anløbsbroen med 31 Meter, saa den bliver 61 Meter lang. Dette Arbejde er nu under Udførelse, og naar det er fuldført, vil Pladsforholdene være betydeligt forbedret, hvilket da ogsaa er højst nødvendigt, da det er ret store Fiskemængder, Flaaden bringer ind fra Havet.

Det kan saaledes nævnes, at i Perioden 15. April til 1. Juli i Aar indbragte kun 7 Baade af Fiskerflaaden Hvarre og Rødspætter for rundt regnet 109.000 Kroner.

Men som man siger, har hver Ting sin svage Side, og dette gælder ogsaa for Thorsminde. Den svage Side her er Slusekanalen, Udfaldsporten til Havet. Under Nordvestkuling lægger Havet en Sandbarre ind i Kanalen, og den er da kværket saaledes, at Motorbaadene ikke kan passere. Sejladsen fra Havnen til Hav er stoppet, og Fiskeriet maa standses for en Tid selv i det fineste Fiskevejr. Flaaden maa da ligge ved Bolværket.

Der bygges for Tiden to nye Høfder ved Kysten udfor Thorsminde. Fra Havstokken bygges de mod Øst helt ud til Dæmningen vest om Byen. Hver Høfde bliver om ved 250 Meter lang. Disse Cementhøfder vil sikre Byen mod Havet, men om de samtidig kan standse Sandvandringen ind i Slusekanalen, er et



Kutter „Fønix“ strandet og havareret i Slusekanalen.

Spørgsmaal. Deres Effektivitet i saa Henseende er maa-
ske tvivlsom. Og for Byen og Pladsen er det her,
Tampen brænder.

Det er derfor ganske naturligt, naar man hører
udtalt, at der maa bygges til Kanalmoerne, saa de
naar længere ud i Havet. Dette er den uforgribelige
Mening paa Pladsen, at dette vilde standse Sandvan-
dringen ind i Kanalen, gøre den stabil, saa Fiskerflaa-
dens Sejlads til og fra Havet kan foregaa uhindret,
og det er da ogsaa dette, der er Hovedbetingelsen for
Fiskerbyens fortsatte Trivsel. Slusekanalen er Er-
hvervsnerven, men naar den tilsandes, da er denne
Nerve brat skaaret over. Den er Udfaldsporten fra
Nissum Fjord og Thorsminde til Havet, og med den-
nes Stabilitet staar og falder Thorsmindes Fremtid.

Det er en Kendsgerning, der ikke lader sig afvise,
en uhindret Sejlads fra Havnen til Havet og omvendt
betyder ikke mindre end Fiskerflaaden og Fiskerbyens
fortsatte Eksistens.

A. Nielsen, Strande.

Handels- og Søfartsmuseet

HANDELS- OG SØFARTSMUSEET paa Kronborg
har udsendt sin Aar bog for 1942, en Bog, der
gør Museet og dets Direktør Ære med sit gode Ind-
hold og noble Udførelse. Aarbogens Udsendelse er
muliggjort ved den Støtte, som Museet har faaet
af Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner, og
man maa haabe, at dette Selskab maa faa mange
flere Medlemmer, end det har, saaledes at Museet
kan faa Midler til at løse de Opgaver, som venter.

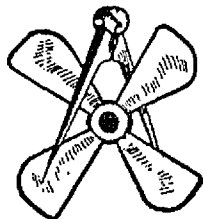
Aarbogen indeholder en Oversigt over Museets
Nyerhvervelser og Gaver, skænket i det forløbne
Aar, samt Reguskab for saavel Museets Drift som for
Selskabet Handels- og Søfartsmuseets Venner.

Det øvrige Indhold bestaar af 3 Artikler, og den

første af Dr. phil. Albert Olsen om den svenske Told-
frihed i Sundet er meget instruktiv og interessant, og
Artiklen af Kontorchef L. Bie om en sort Besætnings
Hændelser under Dannebrog Bengalen—København
—Retur i Aarene 1794—95 giver en interessant Skil-
dring af Forholdene om Sejladsen med det Asiatiske
Kompagnis Skibe. Artiklen af Museets Direktør Knud
Klem om Udlægning af Danmarks ældste Fyrskib
paa Læsø Trindel 1829 er en interessant Artikel, der
giver en udtømmende Skildring af Forhandlingerne
om Bjergningen af dette Fyrskib. Grosserer Jacob
Holm byggede Skibet efter Tegning af Fabrikmester
Schifter, og det blev ført af Fyrskipper Jens Johan-
nes Hemme. Opholdet ombord har ikke altid været
lige behageligt, da man jo dengang ikke havde no-
gen Erfaringer angaaende Fyrskibe udover det, man
havde faaet oplyst fra engelsk Side fra Fyrskibet paa
Galloper Banke, men Udviklingen af vort Fyrvesen
har jo vist, at det lod sig gøre at lægge Fyrskibe
ud, hvor man ellers ikke havde ment det muligt.

Aarbogen kan anbefales paa det bedste, og vi maa
haabe, at den bliver efterfulgt af mange lige saa
lødige Aarbøger som denne.

R ed.



Kjøbenhavns Maskinist-skole

Kursus til Maskinisteksaminerne • Elektroinstallatørprøven for Maskini-
ster • Motorpasserprøven • Maskinpasserprøven • Kedelpasserprøven
Den kommunale Installatørprøve. Program tilsendes og alle Oplys-
ninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor,

Nørrebrogade 5 . København
Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

Husk
at forny Deres Abonnement!

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. August 1942



Medlemmer pr. Januar 1942

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, Ronne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Høderslev
 D/S Dania
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleums A/S
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/ 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 Ingolf
 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-Tankbaude og Liniereferi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Phonix, 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. Svitser's Bjergnings-Entreprise
 Svitser's Dugserafdeling
 D/S Torm
 Rederikittelselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Kunststoffer til Skibsbygningsbrug

Naar Adgangen til de sædvanlige Raastoffer afskæres, prøver man at finde Erstatninger. Det er da ofte hændet, at „Erstatningerne“ har vist sig saa værdifulde, at Produktionen af dem har faaet blivende Karakter. Det klassiske Eksempel herpaa er Roesukkeret, som fik sin store Betydning under Napoleons Fastlandsspærring.

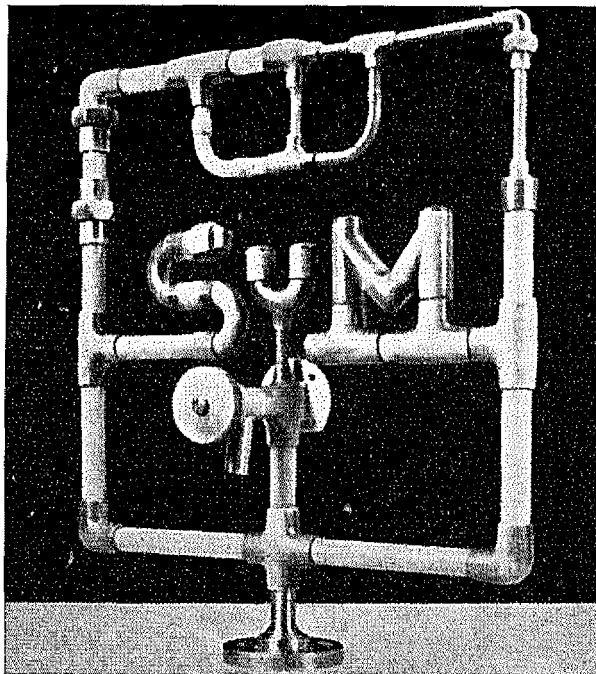
I Krigsaarene 1914—18 og efter Inflationen i 1924 blev der i Tyskland begyndt et intensivt Arbejde paa at fremskaffe Erstatningsstoffer. Hele den moderne Teknik blev sat ind, og det er da ogsaa lykkedes at fremstille flere Stoffer, som ikke blot tjener som Erstatninger, men som vil faa en blivende Værdi selv under normale Forhold. Det er derfor nødvendigt, at et almindeligt Kendskab til disse Stoffer er saa udbredt, at i alt Fald enhver Tekniker er fortrolig med deres Egenskaber.

Kunststofferne falder naturligt i 2 Grupper efter Grundlaget for deres Fremstilling.

1) Kunststoffer paa Cellulosebasis.

Hertil hører: Vulkanfiber, Celluloid, Cellon o. s. v.

Denne Gruppe har længe været kendt og nævnes kun for Fuldstændighedens Skyld, da de for Skibsbygningen vigtige findes i den anden Gruppe.



Mipolamrør og -rørforbindelser.



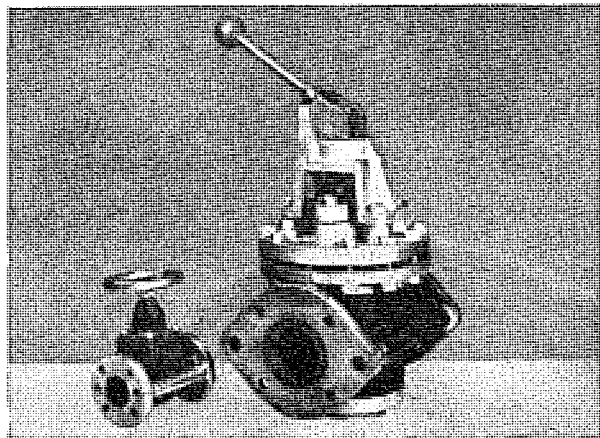
G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

2) Kunststoffer paa Basis af Kul, Kalk og Vand. Denne Gruppe kan igen deles i to Klasser: Polymerisationsprodukter og Kondensationsprodukter. Helt bortset fra deres fuldstændig forskellige ke-



Armaturer af Mipolam med Metalarming.

miske Opbygning adskiller de to Grupper sig paa en afgørende Maade fra hinanden, hvilket har den største Interesse baade for Fabrikanterne og Brugere.

Polymerisationsprodukterne har den Egenskab, at de ved en passende Opvarmning bliver modtagelige for Formændringer og ved en derpaa følgende Afkøling igen hærdes. Denne Fremgangsmaade kan gentages saa ofte, det ønskes, og deres Egenskaber svarer i denne Retning til Metaller.

Kondensationsprodukterne forholder sig helt anderledes. De kan uden Vanskelighed formes varmt som Raastof, men samtidig begynder de at hærdes, og naar de først er hærdede, forbliver de uforanderlige, selv om de atter opvarmes. Det forklares derved, at den første Opvarmning fremkalder en kemisk Proces, der ikke er reversibel.

Polymerisationsprodukterne gaar under Navne som: Vinidur, Mipolam, Igelit, Trolitul, Oppanol, Plexiglas, Buna m. fl.

Deres Omformelighed, der kan gentages et praktisk talt ubegrænset Antal Gange, bevirker, at der kan fremstilles Halvfabrikater i de Former, som Teknikerne er vant til at arbejde med, f. Eks. Rør, Profiler, Stænger, Plader o. s. v. Der er to Egenskaber, som bringer dem paa Højde med og endda i mange Tilfælde gør dem overlegne over for de Stoffer, som de skal „erstatte“.

1) Deres udmærkede Modstandsevne overfor kemiske Angreb af enhver Art.

2) Deres fremragende Svejselighed.

Ved Transport af stærke Vædsker er det en Forud-

sætning, at Armaturet kan fremstilles af samme Stof. Denne Opgave er imidlertid ogsaa løst.

Den udmærkede Modstandsevne mod kemiske Paa-virkninger gør det muligt at anvende dette Materiale til Beklædning af Beholdere. Hertil bruges Folie af 1 mm Tykkelse, som anbringes paa Vægge af Staal eller Beton.

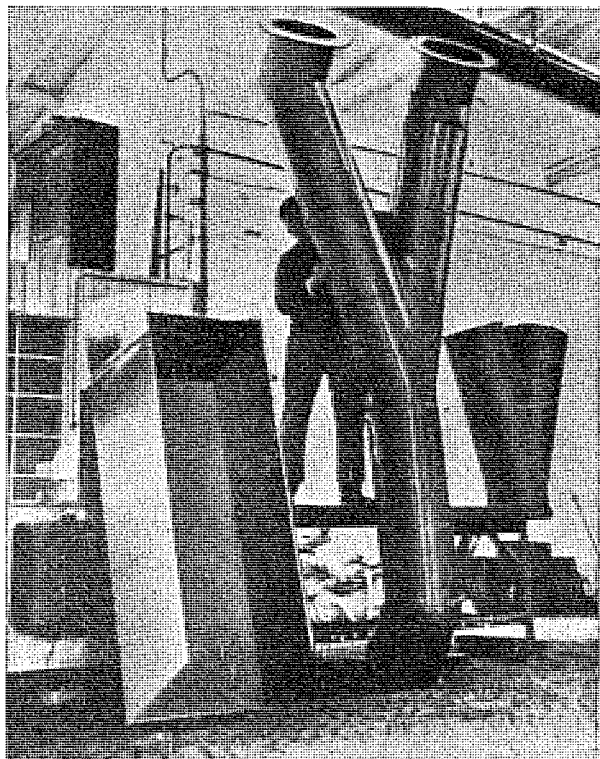
Vigtigt er det, at der i Igelit kan indarbejdes enhver ønskelig Mængde af Fyldestof. Derved er der Mulighed for at fremstille Produkter i en lige fra læder- til gummiagtig Beskaffenhed. De kaldes handelsmæssigt Mipolam. Heraf fremstilles f. Eks. et udmærket Materiale til Gulvbelægning, som ikke staar tilbage for noget andet. Der haves saaledes gode Erfaringer fra Gulve i Fabrikker, hvor der gaar meget Slid af dem.

Til Beklædning af Rum af forskellig Art egner det sig ogsaa fortræffeligt, da der ingen Grænser findes for dets Modtagelighed for Farver, saa Arkitekter kan opnaa enhver ønskelig Virkning.

For den læderagtige Mipolam-Kvalitet gælder det samme, hvilket gør det egnet til Betræk paa Stole, Automobilsæder, Kufferter o. s. v.

En ganske særlig og meget betydningsfuld Anvendelse af Mipolam er Brugen til Isolering af Kabler.

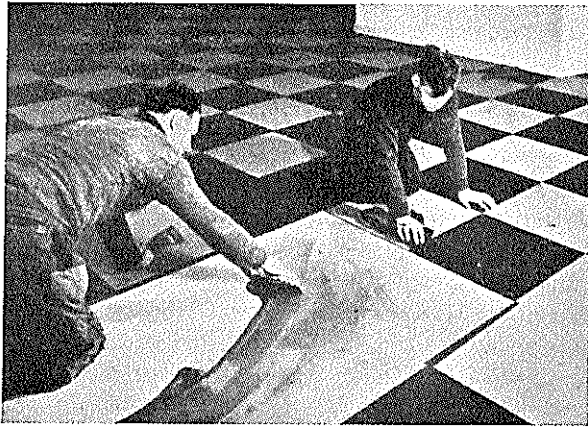
En anden interessant Anvendelse af disse Stoffer



Bukserør svejst af Mipolam.

ODENSE MASKINISTSKOLE

Dagkursus til Elektro-Installatørprøven for Maskinister paabegyndes den 10. August paa Odense tekniske Skole under Forudsætning af, at der melder sig et tilstrækkeligt Antal Elever. Oplysninger om Undervisningsplanen og Skolepenge faas ved Henvendelse til Skolen, Telf. 827. FORSTANDEREN



Gulobelægning af Mipolam.

er til smaa Dele, som fremstilles ved Sprøjtstøbning. Hertil egner Trolitul sig særligt.

Der kunde endnu nævnes mange Anvendelsesmuligheder for Stoffer af denne Art, men det maa være nok til Slut at nævne Oppanol, som i mange Henseender har en stor Lighed med Gummi. Oppanol har stor Modstandsevne mod kemiske Paavirkninger og egner sig derfor fortrinligt til Beklædning af Beholdere af enhver Art. En stor Fordel er det, at Stoffet paa Stedet simpelt, hurtigt og paalideligt lader sig paalægge uden Fuger i Beholdere af enhver Størrelse, ikke blot paa Metal, men ogsaa paa Beton o. a. Det klæbes til Underlaget, hvorefter Fugerne sammensvejses med en almindelig Loddelampe.

Den anden Gruppe, Kondensationsprodukterne, faar sine karakteristiske Egenskaber ved Hjælp af Kunst-

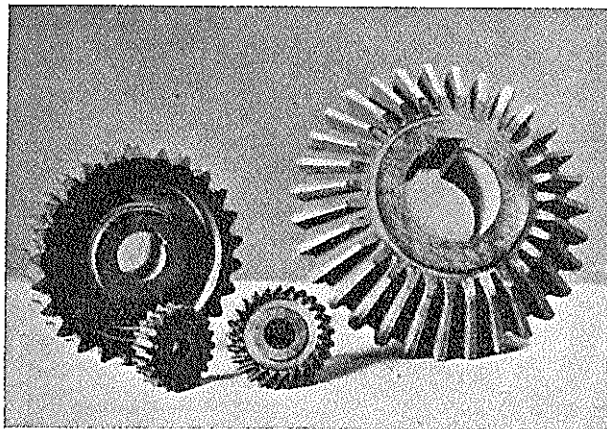
harpiks, som fremstilles ved, at Phenol og Formaldehyd gennemgaar en Kondensationsproces.

Det rene Kunstharpiks har kun ringe teknisk Interesse. Det egner sig kun til mindre Dele, som ganske vist besidder stor kemisk Modstandsevne, men som er sprøde. Det ændrer sig fuldstændigt, naar det malede Harpiks blandes med et Fyldemiddel, saa man faar en Presseharpiksblending. Som Fyldestof kan bruges baade Mineraler og Træmel. Blandingen fyldes i en Form, hvor den tildannes under Varme og Tryk og hærdet svarende til Opvarmningens Længde, indtil de kemiske Processer er fuldførte.

Enhver kender f. Eks. Hørerør paa Telefoner, der der er fremstillet af Kunstharpiks med en Fyldemasse af Træmel.



Kammer udført af Kunststøflader.



Tandhjul af Lignofol.

Man opnaar en endnu større Styrke, hvis man i Stedet for Træmel bruger Papir- eller Tekstilaffald som Fyldemasse. Af dette Materiale fremstilles endog meget store Stykker, helt op til 80 kg, som man har Presser til 5000 Tons Tryk til at forme. Naar man hører, at Stoffets Vægtfylde er 1,4, d. v. s. Halvdelen af Aluminiums, saa forstaar man, at det drejer sig om store Stykker.

Dette Materiale har været anvendt til Cirkulationspumper og til Stemplerne i Stempelpumper. Man har ogsaa udført en hel Ventil med Undtagelse af Bolte og Fjederen af dette Materiale, men har endnu ingen Erfaringer om dets Anvendelighed hertil.

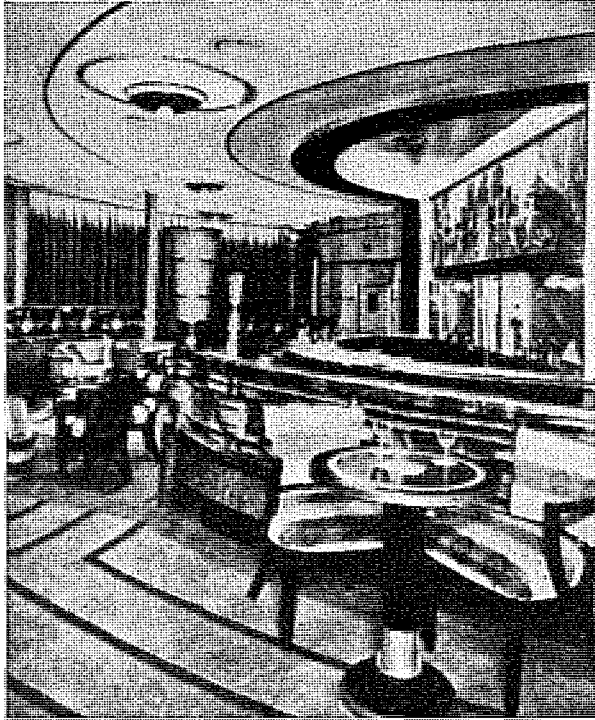
Som Eksempel kan nævnes (at et Filterhus af

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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





Bar i „Queen Mary“.

Bronze, Vægt 4,5 kg, Pris 50 Kr., blev erstattet med et Hus af Pressestof, Vægt 0,75 kg, Pris 16 Kr.

Fremstillingen sker som Regel paa den Maade, at Grundmaterialet bliver mættet med Phenol- eller Kresolharpiks. Derefter bliver det tørret og i hydrauliske

Presser under Varme presset til Plader eller Blokke. Presset Træ finder for Tiden under Navnet Lignofol Anvendelse ved Fremstilling af Tandhjul, til Luftskruer og i særlig Grad til Forme til Brug ved Tildannelsen af Letmetalplader ved Trækning.

Plader med Papir eller Tekstilaffald bruges bl. a. til Garnering i Skibe og til indre Udstyr. I Bestræbelserne for at forøge Sikkerheden mod Brand har man i Amerika anvendt den Slags Stoffer i stor Udstrækning i Apterengen i Fragt- og Passagerskibe. Saaledes kan nævnes de tre 10.000 ts Skibe „Panama“, „Christobal“ og „Ancon“. I „Queen Mary“ er Pressestoffer ogsaa anvendt enkelte Steder.

I de sidste 3—4 Aar er der arbejdet med det Maal at gøre Pressestofferne anvendelige til Dele, der skal besidde Styrke. Det er lykkedes at naa godt frem hermed ved Anvendelsen af en særlig Art Fyldestoffer og en særlig Pressemetode, men de nye Pressestoffers statiske og dynamiske Egenskaber naar dog ikke op til Staalets eller Letmetallets. Det hænger sammen med deres ringe Vægt og de simple Former, hvori de kan fremstilles. For den samme Vægt kan man dog gøre Godstykkelsen større og derved i visse Tilfælde opnaa den ønskede Styrke.

Blandt de ubetingede Fordele for Pressestofferne kan nævnes deres Korrosionsbestandighed, deres glatte Overflade og deres ringe Varmeledningsevne. Der kan derfor ikke være nogen Tvivl om, at Anvendelsen af disse „Erstatninger“ vil øges i en Grad, som man i Øjeblikket kun kan ane.

B & W

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

Hvilken Betydning Standardisering kan have for Skibsbygningen

En af de vigtigste organisatoriske Forholdsregler i Industrien til Billiggørelse og Forbedring af Omsætningen er Standardisering. Paa visse Omraader har Menneskene været klar over Betydningen heraf. Vi behøver blot at nævne Bibelens Beretning om Babels-taarnet. Ellers har Mønt, Maal og Vægt, som er de vigtigste Enheder ved al Handel tidligst været Genstand for Standardisering, saaledes i Kina 2700 Aar før Kristus. Enheden i Systemet var fastsat paa videnskabelig Maade, nemlig som Afstanden mellem to Knuder i et Bambusrør, der som Fløjte gav en bestemt Tone. Det gamle kinesiske System blev i Tidens Løb forandret 30 Gange, indtil det i 1932 blev afløst af det metriske System.

Mursten, hvoraf man jo bruger mange, var i det gode, gamle Ægypten standardiserede. De berømte romerske Vandledninger var udført af standardiserede Rør, 5 Fingerbredder = ca. 95 mm i Diameter.

Først i Midten af forrige Aarhundrede blev der imidlertid ved Maskinens sejrige Fremtrængen Tale om Standardisering af et større Omfang. Fra 1841 kender man Whitworths Gevindsystem for Skruer. Med Jernbanernes Opsving fulgte ogsaa en Standardisering af Enkeltdele til serievis Fremstilling. I endnu højere Grad blev dette Tilfældet, da Elektriciteten begyndte at vinde Udbredelse.

Paa Skibsbygningens Omraade kan der nævnes de internationale Overenskomster om Lanterneføring og om Fribord for Handelsskibe. I denne Sammenhæng er det interessant at lægge Mærke til, at man i den venezianske Republik i det 15. Aarhundrede standardiserede Flaadens Skibe, saa de byggedes og takledes fuldstændig ens. Man opnaede derved en Flaade af ensartede Skibe, som under samme Forhold kunde yde det samme og derfor under Kamp holde sammen. Desuden holdt Konsulen af Venezia et Lager af standardiserede Reserveredele som f. Eks. Master og Rær, saa Reparationer kunde udføres hurtigt og nøjagtigt.

Det Land, som har arbejdet med den største Energi og Interesse paa Standardiseringsarbejdet, er Tyskland. I 1917 blev der nedsat et Udvalg, der straks skulde beskæftige sig med Standardisering af de vigtigste Maskinelementer og tekniske Grundnormer. Heraf er senere opstaaet „Deutsche Normenschutz“, som har Ansvaret for alle de Standardiseringer, der gennemføres.

De forskellige nedsatte

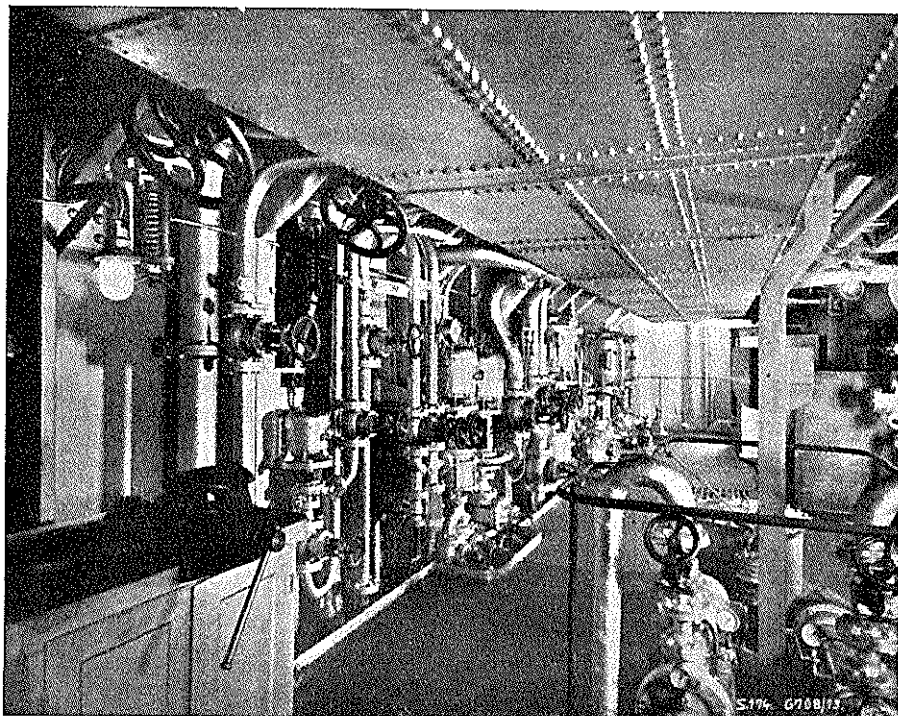
for Skibsbygningen

Underudvalg udarbejder Normer ved Hjælp af frivilligt Samarbejde mellem Fabrikanter, Forbrugere og Forhandlere under Medvirken af Autoriteter og Videnskabsmænd. Hidtil er der udgivet ca. 6500 Normer paa forskellige Omraader, alle under Mærket D I N, en Forkortelse af Begrebet „Das ist Norm“. Man skelner mellem Grundnormer, som har almindelig Betydning, (f. Eks. Enheder, Formeltegn, Formater, Gevind, Pasninger, Normtal o. s. v.) og Fagnormer, som kun gælder for et bestemt Omraade (f. Eks. Elektroteknik, almindelig Maskinbygning, Skibsbygning o. s. v.).

De tyske Skibsbygningsnormer indtager en betydelig Plads indenfor Normarbejdet. Der er af Handels-schiff-Normen-Anschluss udgivet ca. 1250 H. N. A.-Normen siden Arbejdet begyndte i Juli 1917. Arbejdet sker under Medvirken fra alle Sider i Skibsbygningskredse. Den stillede Opgave har været at opstille Normer for de paa Skibe mest anvendte Konstruktionsdele og at offentliggøre dem i en Form, der egner sig til praktisk Brug.

Normerne for Skibsbygningen omfatter fire Grupper: Skibsmaskinbygning, Skibsbygning, Hjælpemaskinbygning og Elektroteknik.

Skibsmaskinbygninggruppen omfatter de almindelige og tekniske Grundnormer med Betegnelser for Fremdrivningsmaskiner, Signaturer for skematiske Planer, Farvekort for Rørledninger, Tanke, Pum-



Pumperum i et Skib, hvor alle Rørledningsdele er standardiserede, hvilket muliggør hurtig Udskiftning af alle havaredele.

per o. s. v. — Mange Normer omfatter Kedelbeslag og -tilbehør som f. Eks. Fyrværktøj, Fyrdøre, Damp-rør, Stagbolte, Mandehuls- og Haandhulsdæksler, Kedelarmatur, Manometre o. s. v. Af særlig Betydning er de forskellige Normer for Rørledninger, Flanger og Armaturer som Haner, Ventiler, Ventiler til Luftpumper, Slinger og Slangeforskrutninger. Desuden er der Normer for Dørklader, Trapper, Ristværker, Kedelnagler, Skruer, Møttriker, Skruenøgler, Haandtag og Haandhjul.

Til Skibsbygningsbrug var de første Standard Luft-hætter baade Tryk- og Sugehætter. Antallet paa de i Brug værende blev paa denne Maade formindsket betydeligt. Foruden Lufthætterne blev ogsaa Luftrør og Bevægelserne standardiseret.

Dernæst tog man fat paa Pullerterne, baade For-tøjnings- og Slæbepullerter. Ogsaa her kunde Antallet af Modeller formindskes, selv med nødvendigt Hensyn-tagen til de af Klassifikationsselskaberne foresatte Di-mensioner paa Trosser. Der findes Standard for Dob-beltpullerter af Støbejern, Støbestaal og Smedestaal i aaben og lukket Udførelse, desuden af dobbelte og en-kelte Krydspullerter. Derefter udgaves Normer for Snedkerbeslag: Indstukne Sikkerhedslaase til Kahyts-døre, Jerndøre, Møbler, Pulte og Isskabe, Dørkroge, Tøjkroge, Hængsler til Døre af forskellig Art, Skub-rigler, Haandgreb o. s. v.

Desuden blev der udgivet Normer for Hængsler til svære og lette Staaldøre og Skylights, til Klamper, Gelændere og Solsejlarrangement, til Skibsvinduer og Køjer. Fremdeles til Ladeluger med Beslag, vand-tætte Dæksler til Lade-, Maskin- og Kedelrum, vand-tætte Døre, Talerør og Rørledninger.

Et andet Omraade, hvor Normer har haft en ud-mærket Virkning, er Lade- og Lossegrejer. Her har Værfter, Rederier, Skibstilsyn og germanischer Lloyd i et snævert Samarbejde gennem aarelange Forsøg og

Prøvekonstruktioner udviklet Normer, som tilfredsstil-ler Kravene til Sikkerhed. Alle Enkeltdele har en Sik-kerhed mod Brud paa mindst 5, til Proportionalgræn-sen af mindst 2. De forskellige Størrelser er systema-tisk aftrappede svarende til de internationale Normtal.

Om en af de vigtigste Dele af disse Grejer kan særlig nævnes: De forskellige Arter af Shackler førte hyppigt til Skader og Tidstab. H. N. A. har derfor efter moden Overvejelse besluttet kun at standardisere en Slags Shackler, som anvendes til Wire, Hampetov og Kæder. Derved er en Forveksling om Bord ude-lukket. Der kan ikke mere indtræffe Ulykkestilfælde ved at anvende en Shackel, som passer i det givne Til-fælde, men som er for svag. Desuden har man taget Hensyn til Udførelsen, hvilket ikke tidligere var Til-fældet. Naar de udføres efter Normerne, er det ude-lukket at Shackelbolten ikke passer i Øjet, og at Gevin-det ikke er skaaret rigtigt.

Svarende til den normerede Belastning er hver Shackel paa den ene Gren forsynet med et Nummer, hvoraf det kan ses, hvilken Belastning den maa an-vendes til.

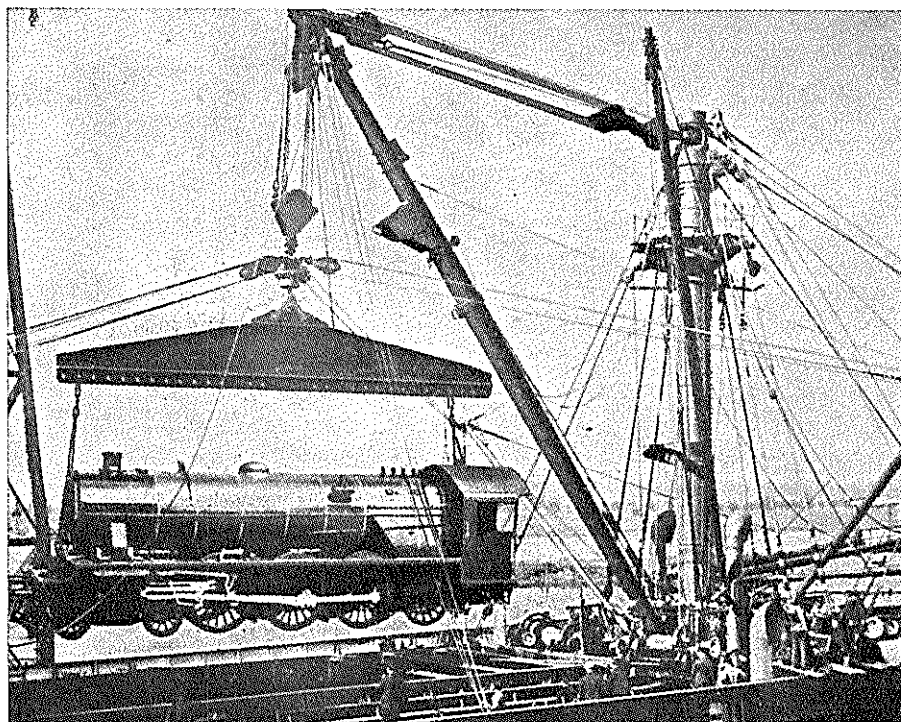
Til Trods for de meget varierende Paavirkninger, som gør en Normering vanskelig, er det dog lykkedes at gennemføre den for andre Dele af Lade- og Losse-grejerne. Det er saaledes lykkedes for Endebeslag til Ladebomme med dertil hørende Svanehalsbeslag at nøjes med to Former til ialt 258 Ladebomme, aftrap-get efter Længde og Belastning. Foruden de 258 søm-løse Bomme er desuden 78 svejste standardiserede, saa man uden videre altid vil kunne finde en passende Bom.

Ved Standardisering af Ansætningskruer har man foruden en anselig Forenkling opnaet en Forøgelse af Sikkerheden.

Redningsbaade er ogsaa blevet standardiseret. Da man i 1919 begyndte paa Arbejdet, var der allerede

Forskrifter for Redningsbaa-de. H. N. A. har gennem et aarelangt Arbejde ikke blot fastsat Enhedsdimensioner paa Baadene, men har ogsaa for at forøge Sikkerheden opstillet detaljerede Bygge-forskrifter for alle Enkelt-dele af saavel Træ- som Staalbaade. Før Materialedi-mensionerne blev fastlagt, blev der holdt indgaaende Belastningsprøver for at kon-statere Baadenes Formforand-ning. Disse Prøver medførte, at der blev foreskrevet en særlig Kølkonstruktion. Før Dimensionerne blev fastlagt, blev Baadenes Stabilitet ikke blot beregnet, men ogsaa prøvet ved praktiske Forsøg, saaledes at de standardisere-de Baade har tilstrækkelig Stabilitet under alle Forhold.

Af Hjælpemaskiner er der opstillet Normer for Dampmaskiner til Fyrplads



Alle Dele af Lade- og Lossegrejer er normerede, selv til de største Belastninger.

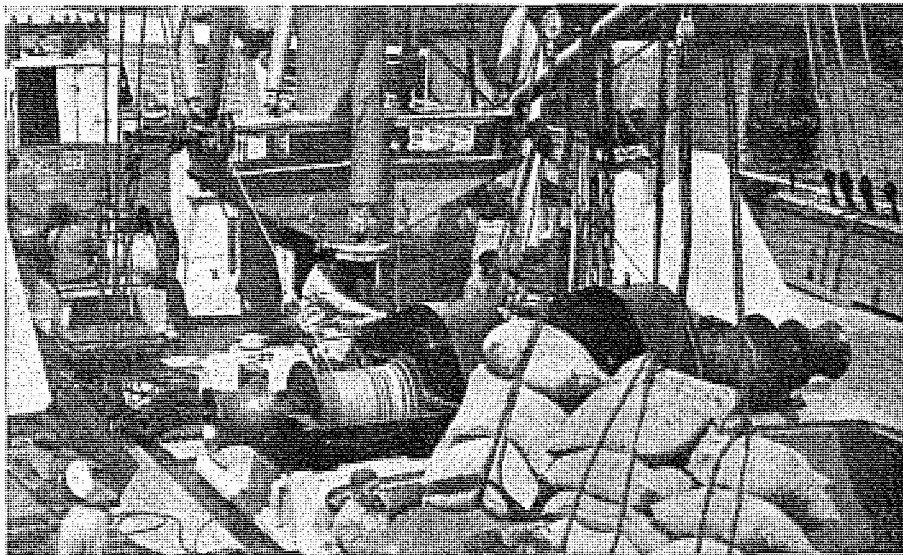
blæsere og Spulepumper for Dampumper, Fyrpladsblæsere, Kølevandspumper, Styremaskiner, Fødepumper og Dampspil. Det drejer sig her navnlig om Fastlæggelse af Hoveddimensioner og Byggeforskrifter for de enkelte Maskiner, men ogsaa om Enkeltdele som f. Eks. Spilkopper, som er særlig udsat for Slid, og hvis Maal er givet i alle Enkeltheder. Standardisering af Fundamentspladerne medfører bl. a., at det er muligt hurtigt at erstatte et havaret Spil med et andet fra Lager.

Paa det elektrotekniske Omraade er bl. a. standardiseret: Belysningslegemer, tekniske Betingelser for elektriske

Maskiner, elektriske Komfurer, forskellige Installationsgenstande som vandtætte Forgreningsdaaser, Stikkontakter, Sokler, Fordelingstavler, Sikringskasser, Kabler og Ledninger. Særlig Opmærksomhed fortjener "Forskrifter for Indretning og Drift af elektriske Anlæg paa Handelsskibe efter Enkeltledersystem." Dette betydende Skridt fra Dobbeltleder til Enkeltleder kunde aldrig have fundet Sted, hvis ikke de samlede Erfaringer fra elektrotekniske Firmaer, Værfter, Rederier og Tilsynsmyndigheder havde været til Udvalgets Disposition. Fordelene bestaar i en forøget Sikkerhed mod Krybestrøm og derigennem mod Brandfare foruden 50 pCt. Besparelse i Kabelmateriale.

Fordele ved Standardisering.

Standardisering bringer Fabrikant, Forhandler og Forbruger betydelige Fordele, som kan sammenfattes saaledes: Normering giver Fabrikanten Mulighed for at fremstille Enkeltdele i et større Antal. Der kan derfor anvendes mere økonomiske Fremstillingsmetoder, som medfører billigere Varer. Desuden muliggør Standardisering, at der kan holdes et mindre Lager, hvilket betyder en mindre Driftskapital. Den cirkulerende Kapital i Virksomhederne bliver ogsaa mindre, og



Standardiserede Spil kan hurtigt udveksles, enten Enkeltdele som Spilkopper eller hele Spillet.

Ordreerne kan udføres hurtigere, naar Fremstillingen sker i nøje Overensstemmelse med Normerne.

Paa et tysk Værft blev det undersøgt og fastslaaet, at Omkostningerne ved et Normeringskontor beløb sig til 1 0/00 af Omsætningen, medens Nyttens af det var 20 Gange saa stor. Det vil altsaa sige, at der blev opnaaet Besparelser paa 2 0/0 af Omsætningen.

I Handelen faar man ogsaa en mindre Lagerbeholdning, og Kunden kan betjenes hurtigere og billigere. Det er et Synspunkt, som ravnlig har Betydning ved Udenrigshandelen, hvor det er af største Vigtighed at fremskaffe Reservedele.

Et tysk Rederi berettede for nogle Aar siden, hvorledes det havde haft den største Nytte af Standardiseringen. Kort før Afgangen fra sin Havn fik paa et Skib et Spil saa store Skader, at det blev ubrugeligt og derfor blev udskiftet med et fra Lager. Hele Omskiftningen varede i to Timer, saa det Tab, der opstod ved Skibets forsinkede Afgang, blev det mindst mulige. Dette havde været umuligt uden Standardisering.

Standardiseringen byder Køberen den Fordel, at han, naar han ved sine Ordre holder sig til normerede Dele, altid faar gode og hensigtsmæssige Varer af en ensartet Kvalitet. Kvaliteten kan desuden altid kontrolleres efter Normerne, saa Strid herom undgaas. Desuden fastslaar Normerne Enhedsbetegnelser, hvorved Misforstaaelser udelukkes.

Det er af den største Betydning for Forbrugeren, at han ved Anvendelsen af Standards faar en Garanti for Sikkerhed for sine Anlæg og Indretninger.

Et lignende, men knap saa stort Arbejde er der ogsaa udført i andre Lande. I U. S. A. er man gaaet saa vidt, at Skibstyperne, som i Øjeblikket bygges, er standardiserede. Der kan heller ikke være Tvivl om, at Standardisering vil være en værdifuld Hjælp i det Genopbygningsarbejde, som engang maa komme.

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

53 Fillaer og Kontorer i Provinsen



HANDELSBANKEN

A/S

MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks,
Cinders

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRÉSUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

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 udleveres fra Kontoret

Niels Hemmingsensgade 24.

10.000.000 Manometre. I Begyndelsen af Marts 1942 havde det bekendte Armaturfirma Schäffer og Budenberg A/S i Magdeburg-Buckau fabrikeret 10 Millioner Manometre. Dette enestaaende Jubilæum maa tages som et Bevis paa Manometrenes Godhed og Fabrikens Ydedygtighed. I de 92 Aar, Firmaet har bestaaet, er det vokset fra en ringe Begyndelse til den største Manometerfabrik i Europa, ja maaske i hele Verden. I Aaret 1899 opfandt Firmaets Grundlægger, Bernhard Schäffer, Pladefjeder-Manometret, og siden er Udviklingen af Manometeret, dette saa meget brugte Maaleinstrument, uløseligt sammenknyttet med Navnet Schäffer og Budenberg. Firmaet har leveret Manometre til alle Dele af Jordkloden. Den tekniske Udvikling har ogsaa holdt Trit med Produktionens Forøgelse. Nøjagtighed i Visningen, Trykhøjde og Sikkerhed har naaet en Højde, der næppe kan overtræffes. Fabrikationsprogrammet har altid i højeste Grad været tilpasset efter Industriens Behov. Det omfatter alle Udførelser fra det simple Driftsmanometer til det teknisk fuldkomne Finmanometer til Kontrolmaaling, fra det mindste til Kæmpemanometeret til Kedelhuse, desuden skrivende Manometre for en kontinuerlig Driftskontrol, elektriske Kontaktmanometre til Fjernstyre- og Alarmanlæg og mange andre. I tilsvarende Grad er ogsaa Fabrikations- og Prøveindretninger stadig blevet forbedret for at svare til de højeste Fordringer til Nøjagtighed og Konkurrenceevne. Nye store Værksteder er bygget og forsynet med de mest moderne Indretninger og Maskiner til Fremstilling af Præcisionsinstrumenter af højeste Kvalitet.

Franske Kanaplaner. Den franske Regering beskæftiger sig for Tiden med Trafikproblemer og har udkastet storslaaede Planer til Udbygning af de fran-

ske Floder og Kanalnet. Paa Grund af Krigens Vanskeligheder, særlig Mangelen paa Byggematerialer og Maskiner, turde det dog foreløbig blive ved Planerne, som ikke desto mindre er af stor Interesse. Projekterne falder væsentlig i tre store Grupper.

Det første og vigtigste Projekt omfatter Forbindelsen mellem Seinen og Rhinen, som til Forudsætning har en Udbygning af Seinen.

Det andet Projekt gaar ud paa at gøre Loire sejlbar, at forbinde Loire med Rhône med en Kanal, der kan tage store Skibe, og at udbygge den allerede eksisterende Rhin—Rhône-Kanal, eventuelt at udbygge Rhône's øvre Løb fra Lyon til Geneve-Søen.

Det tredje Projekt har til Formaal at forbinde Atlanterhavet med Middelhavet fra Bourdeaux til Narbonne.

Alle tre Projekter har til Formaal at forbinde Kysterne med de indre Dele af Landet og at etablere Forbindelse mod Øst.

Udbygning af Luleås Havn. Havneforvaltningen for den svenske Havn Luleå har besluttet at foretage en Udbygning af Havneanlægget. Af de ialt bevilgede 1.500.000 Kroner skal straks anvendes 900.000 Kroner. Der skal anlægges en Kaj med 287 m Længde paa 8 m Vanddybde, desuden nye Krananlæg, og endelig skal Sportilslutningerne udvides.

Reparation af den finske Saima-Kanal. Saima-Kanalen, der er af stor Betydning for Karelen og Saima-Området for Tømmertransporten, er atter i finsk Besiddelse. Reparationsarbejderne bliver fremskynnet mest muligt, og det finske Vej- og Vandbygningsvæsen meddeler, at det allerede er saa langt fremme, at man haaber, Kanalen atter kan aabnes for Trafikken i Løbet af Sommeren.



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplæg for Danmark

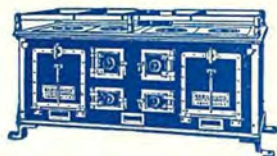
Alle Henvendelser til „Vikingen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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

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



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

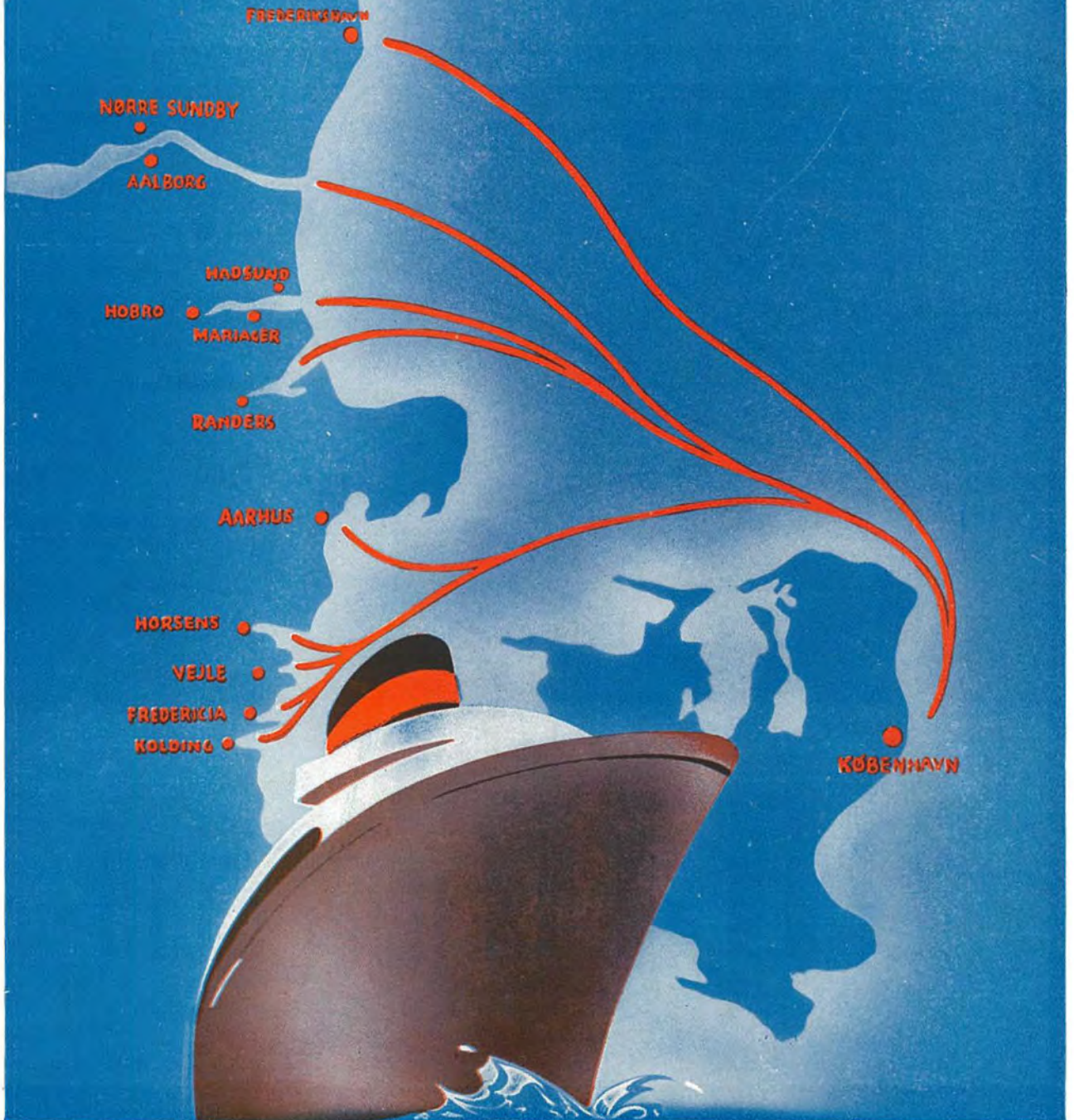
Amaliegade 35 • København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.
SØLVER & SVARRER
Amaliegade 30 • København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627
Forlang vort ill. Katalog

REJS MED DFDS



Primo City



VIKINGEN

75 Øre
1. September

Skitse fra Aarhundredskiftet
Maleri af Ivar T. Rohde

1942 - Nr. 9
19. Aargang





AKTIESELSKABET

DET ØSTASIATISKE KOMPAGNI

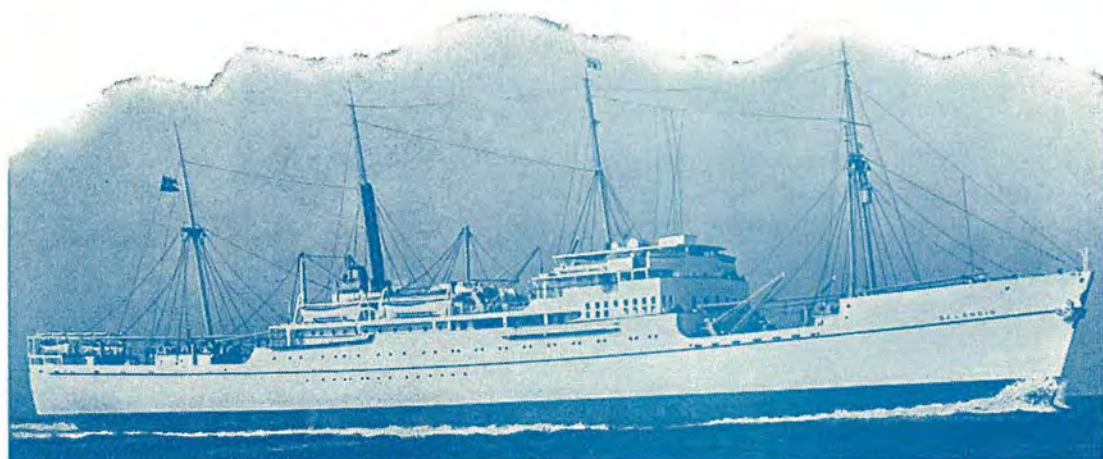
(THE EAST ASIATIC COMPANY, LIMITED)

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

Rangoon

Weihaiwei

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

ET KRYDSTOGT

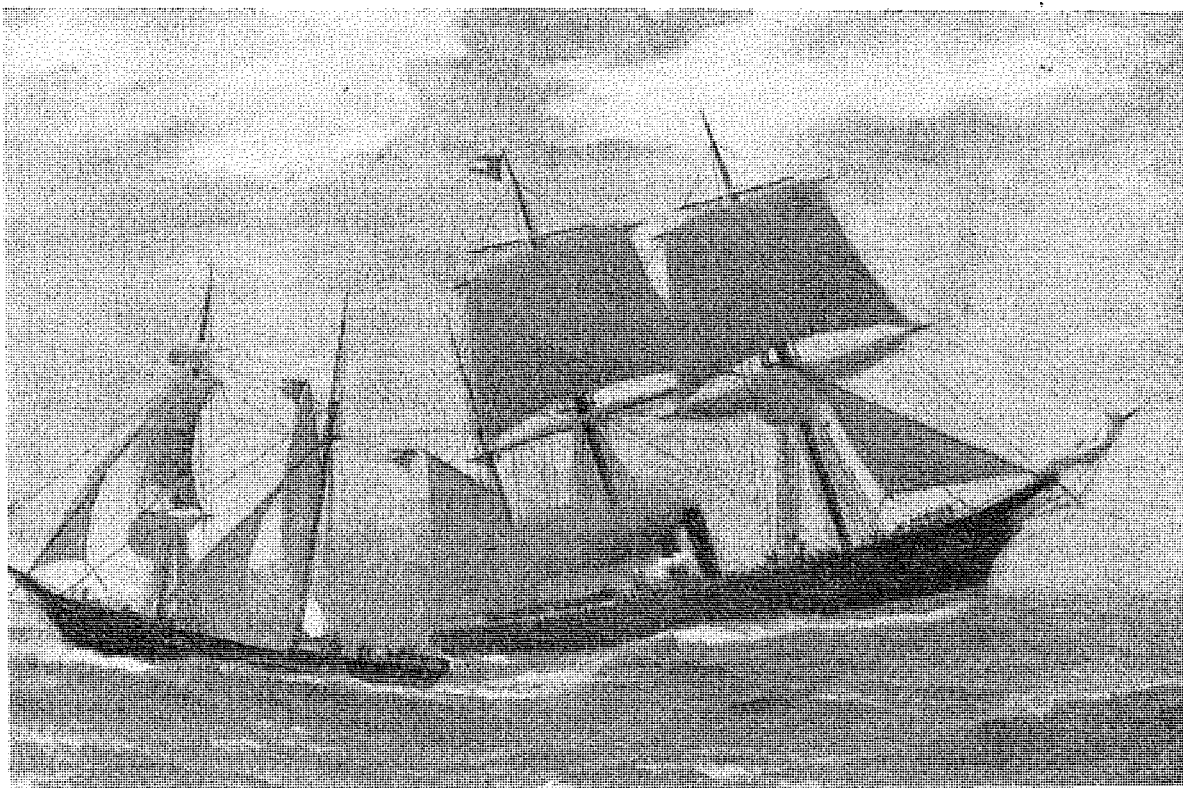
mod Nordstaternes Skibsfart
af Kaperkrydseren „Florida“
og dens Hjælpere

Efter amerikanske Kilder — Ved O. Benzon

I Efteraaret 1862 laa der i Havnen ved Mobile en engelskbygget Damp-
per paa 700 Tons fra hvis Mesantop De Konfødererede Staters Flag
vajede. Det sortmalede Skrog, den høje Skanseklædning med Kanon-
porte og dens hele Udseende og den store Arbejdsstyrke, der sværmede
paa Fartøjet, angav tydeligt, at det var en af Sydstaternes Krydsere
under Udrustning til et Togt mod Nordstaternes Handelsflaade. Det
var Krydseren „Florida“, hvis Chef var Løjtnant John N. Maffitt, en
erfaren Søofficer, og han havde bragt Fartøjet ind til Mobile, for at
den kunde faa sin Udrustning i Orden. Løjtnant Maffitt fandt det et
slidsomt og langsommeligt Arbejde at faa Fartøjet bragt i Stand og
udrustet, ligesom han fandt, at de fleste Officerer, som Regeringen sendte
ham, havde Idéer om Disciplin og Arbejde ombord i en Orlogsmænd,



C. W. Read, Fører af „Clarence“.



„Florida“
og
„Clarence“
skilles.

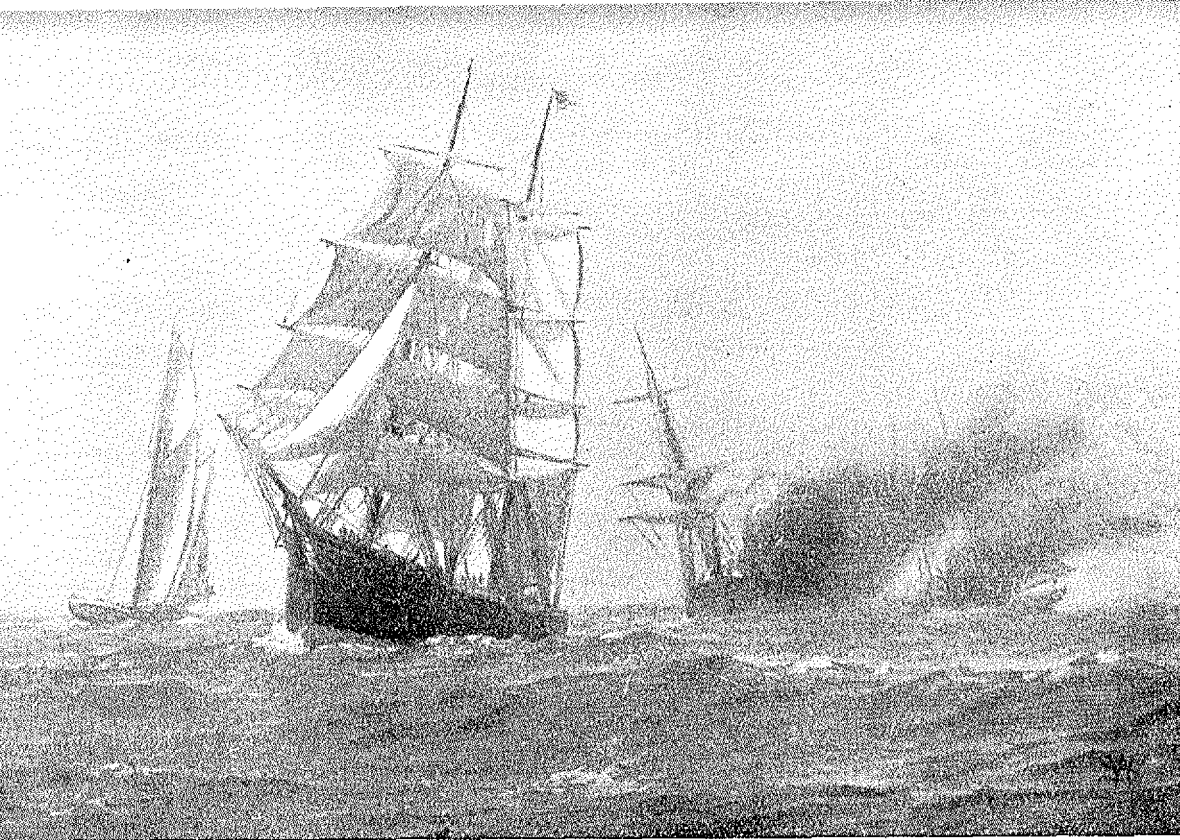
der fik ham til at ryste paa Hovedet, dog med Undertagelse af en af de sidst ankomne, der meldte sig til Tjeneste, hvis Papirer viste Løjtnant Maffitt, at han her havde faaet en Officer, der vilde kunne blive ham til Nytte og Hjælp i paakommende Tilfælde. Denne unge Mand hed Charles W. Read, og han havde faaet sin Udnævnelse til Secondløjtnant i Sydstaternes Marine den 23. Oktober 1862. Han var 23 Aar, men havde allerede et Aars aktiv Tjeneste bag sig, idet han, straks da Krigen brød ud, havde opgivet sin Stilling i Nordstaternes Flaade og meldt sig til Tjeneste i Sydstaternes Flaade og havde deltaget i Kampene paa Mississippi og ved New Orleans, inden han blev beordret ombord i „Florida“. Her ombord hørte han med Beundring om, hvorledes „Florida“, maskeret som Handelsskib, havde forladt Liverpool, hvor den var bygget for Sydstaternes Regning, havde anløbet Nassau, hvor den blev beslaglagt, men frigivet igen, om Arbejdet med at faa dens Skyts og Forraad bragt ombord ved Green Cay midt i den værste Sommerhede, hvor Besætningen blev angrebet af Gul Feber, hvilket sinkede Arbejdet, om Flugten til Cardenas, hvor den i Dagevis laa fuldstændig hjælpeløs ved Byen, med hele Besætningen angreben af Gul Feber, om dens Flugt for Nordstaternes Skibe, dens Ankomst til Havanna og dens Flugt derfra en mørk Nat i Skyggen af Morro Castle ved Indløbet til Havanna og Farten gennem Blokaden ind til Mobile, som den naaede med Sejl, Rig og Skrog gennemhullet af Kugler. Read var begejstret og glædede sig til at komme til Søs og gøre Jagt paa Nordstaternes Skibsfart, men det tog Tid at gøre „Florida“ sejllklar, og han syntes, det varede evindeligt.

Efteraaret kom og gik, og endnu var der ikke givet Ordre til at gaa til Søs. Nordstaterne blokerede Havnen, og Risikoen var stor, saa den maatte reduceres til et Minimum, for Sydstaterne havde paa det Tidspunkt kun eet Skib i Søen, nemlig „Alabama“, og den og „Florida“ var derfor uerstattelige for Sydstaternes Sag, for var „Florida“ først sluppen gennem Blokaden, mente Løjtnant Maffitt, at han kunde løbe fra Nordstaternes Krydsere. Derfor gik man og passede paa Vejret, medens December Maaned langsomt fik Ende, uden at der var kommen Ordre til at lette, og af Besætningen var ingen mere utaalmodig end Read. Endelig indløb Ordren til at lette, og Natten til den 16. Januar 1863 var Spændingen paa Kogepunktet, idet der var givet Ordre til at gøre klar og stikke til Søs. Det havde været uroligt Vejr med Regnbyger og stiv vestlig Kuling, men ved 10-Tiden om Aftenen klarede det op, og enkelte Stjerner kom frem. En let Dis laa over Bugten ved Mobile, og Vinden kom i Stød, da „Florida“ med alt Lys slukket, og uden at en Lyd hørtes, under Damp og Sejl stod ud over Barren. Det inderste af Blokadens Skibe, der laa opankret i Sejlrenden, blev passeret Kl. 2,40, uden at „Florida“ blev prajet, og det andet af Blokadens Fartøjer blev ogsaa passeret uden Uheld, men før „Florida“ havde passeret det 3die Fartøj i Blokaden, forraadte en Gnist

fra dens Skorstene den, og Raketter blev øjeblikkelig sendt tilvejs fra alle 9 Fartøjer, der blokerede Mobile, og Kuglerne fløj gennem Sejl og Rig paa Blokadebryderen. De blokerende Fartøjer stak Ankrene fra sig og optog Forfølgelsen, men for sent, for „Florida“ gjorde under Damp og Sejl, hjulpen af en stormende Kuling, 14½ Knob, da den passerede Blokaden, og fik et Forspring, der ikke kunde indhentes. Forfølgelsen varede hele Dagen, og ved Aften havde „Florida“ sejlet Forfølgerne ud af Sigte paa to nær, men disse rystede den af sig ved om Natten at forandre Kurs, og den næste Morgen var den alene paa Havet og begyndte sit Krydstogt mod Nordstaternes Skibsfart, et Krydstogt, der var bestemt til at faa lige saa vidtrækkende Følger som „Alabama“s Togt. Besætning og Officerer paa „Florida“ skulde snart faa deres Æventyryllyst styret, for allerede næste Dag tog de Priser og ovenikøbet kostbare Priser, hvilket satte dem i godt Humør. Løjtnant Read var den, det glædede mest idet han havde udtænkt en Plan, hvorved han regnede med at kunne tilføje Nordstaternes Skibsfart endnu større Afbræk. Den Plan, han foreslog sin Chef, gik ud paa, at man skulde bruge den første brugelige Prise som en ekstra Krydser, bemane den med et udsøgt Mandskab, og saa skulde man gaa ind i en af Havnene paa Atlanterhavskysten og udkære en hurtiggaaende Damper eller opbrænde Skibene i Havnen. Denne Plan bifaldt Løjtnant Maffitt, der havde haabet selv at gaa op langs Ny Englands Kyst med „Florida“ for, som han selv sagde, „at give Ny England en Forsmag paa Krig,“ men han mente ikke, at han paa dette Tidspunkt kunde opgive sit Krydstogt her i de sydlige Farvande, der viste sig at være saa lønnende, og derfor var det bedre, at han sendte en af sine Underordnede ud paa et saadant Togt, og Løjtnant Read mente han vilde være den bedst egnede hertil. Der ventedes kun paa, at en til Formalet svarende Prise skulde vise sig, for at Planen kunde bringes til Udførelse.

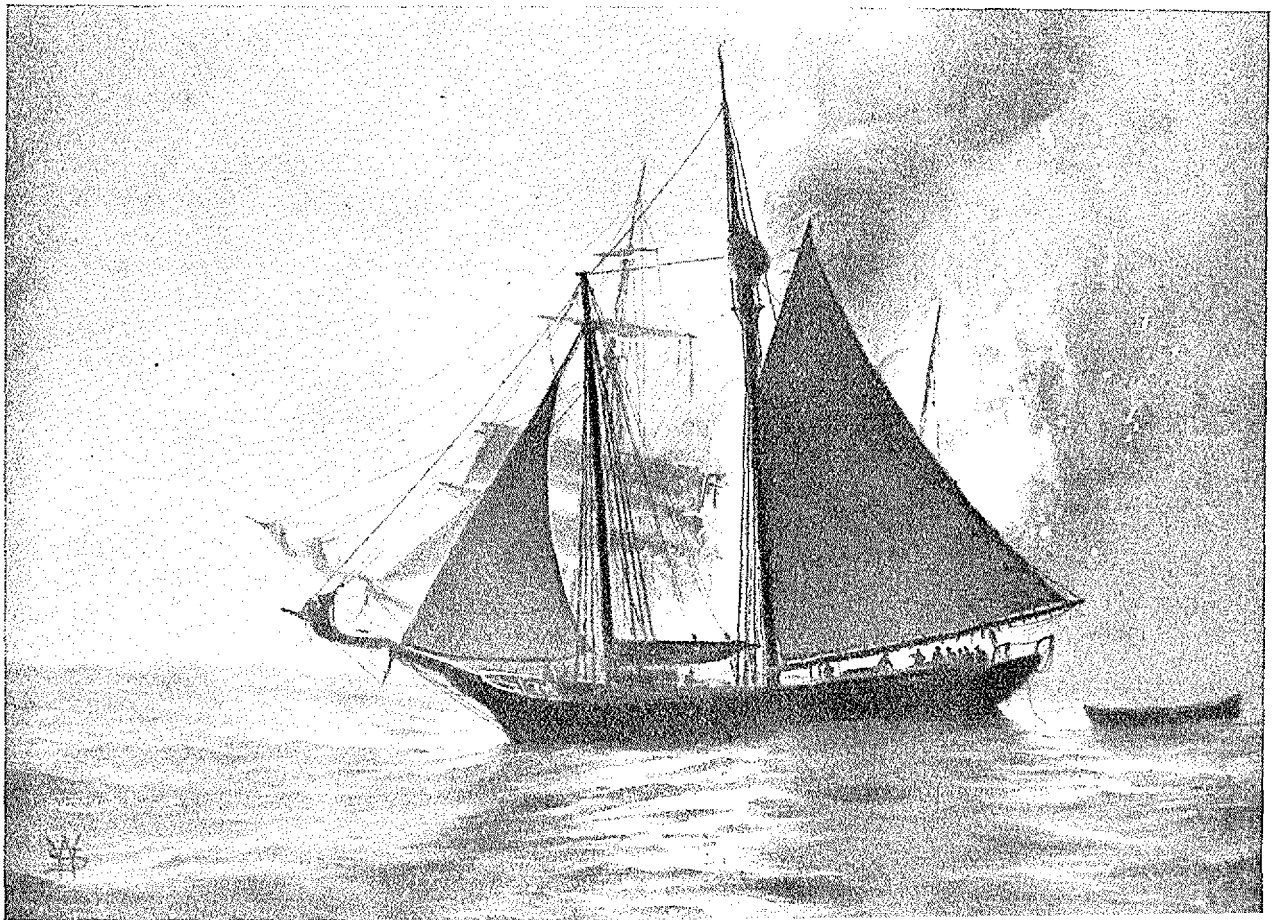
„Florida“ krydsede nu paa Højde med Kap Sct. Roque paa Brasiliens Kyst, hvor den stod ud og ind skærende den nord- og sydgaaende Trafik. Om Morgen den 6. Maj 1863, en klar varm Dag med en frisk Passat, fik Udkiggen en Brig i Sigte nede om Læ med Kurs mod Nord. Efter en kort Jagt løb „Florida“ op paa Siden af Briggen, sagtnede Farten, hejste sit Flag og prajede den. Det viste sig at være Briggen Clarence af Baltimore fra Rio til Hjemstedet med Kaffe. Løjtnant Read bordede „Clarence“ i Spidsen for et Prise-mandskab, og Kaptajnen skyndte sig at overgive sig, idet han var bange for at blive sendt til Bunds af en Granat fra en af de Kanoner, han vidste var skjult bag Krydserens Skanseklædning. Løjtnant Read undersøgte samtidig Fartøjet med det for Øje, om den vilde svare til hans Formaal at tjene som Kaperfartøj til det forestaaende Togt, som han nu vilde ud paa. „Clarence“ lastede 250 Tons (var stærkt bygget, men

„Clarence“
og
„Shindler“
brænder.



dens Linier viste, at det ikke var en Hurtigsejler. Den havde næsten ingen Spring, en elliptisk Hæk og var rigget som Skonnertbrig, men underrigget. Sprydet var kort, den havde ingen Røjler og havde ingen Sejl over Bramsejlet, ligesom Storbommen ikke rakte ud over Hækkebrædtet. Paa Dækket var der et Hus foran Fokkemasten og et Hus agter, der var lidt højere end Rælingen, og det havde Lønningsstøtter af Jern an-

bragt rundt Toppen af Huset. Fartøjet var sortmalet med en hvid Stribe rundt Skroget lige under Lønnen. En Undersøgelse om Læ og en Pejling af Pumperne overbeviste Løjtnant Read om, at den kunde bruges til det paatænkte Formaal, og med Skipperen og Mandskabet som Fanger, efterladende en Prisebesætning ombord i „Clarence“, vendte han tilbage til „Florida“ og meddelte Løjtnant Maffitt, at Briggen



„Tacony“
brænder.

kunde bruges til Formålet, nemlig at optræde som Kaperkrydser. Løjtnant Read indgav et Forslag herom til sin Chef, og denne bifaldt det, og det blev en travl Dag ombord i Florida, hvor alle var klar over Betydningen af det Togt, Løjtnant Read skulde begynde paa med „Clarence“. Read's Opfordring om at melde sig frivillig bragte flere Tilbud, end han kunde bruge, og man valgte derfor de mest forvovne blandt „Florida“'s Mandskab. Blandt det Mandskab, der blev udtaget, var flere, der havde været med „Florida“ fra den afsejlede fra Liverpool, blandt andre var der J. W. Billups, Kvartermester paa „Florida“ og Rørgænger, da den brød Blokaden ved Mobile. Før at Read kunde faa Officerer, blev Billups, N. B. Pryde og J. W. Matherson af Løjtnant Maffitt udnævnt til Underofficer, og Brown, Floridas 3die Maskinmester, blev udnævnt til 1ste Mester ombord i „Clarence“, for at Løjtnant Read kunde have en Maskinmester med, der kunde betjene Maskinen, hvis det skulde lykkes den at udskære en Damper. Hele „Clarence“'s Besætning bestod af 22 Mand. „Clarence“ blev nu officielt kaldt De Konfødererede Staters Korvet „Florida Nr. 2“. Medens man var ved at udtage Mandskab, observerede Udkiggen en Sejler, og „Florida“ optog Jagten og overhalede Sejleren, der viste sig at være et neutralt Fartøj med Papirerne i Orden, saa den forlod hurtigt den formodede Prise og var kort efter tilbage ved „Clarence“. Arbejdet med at overføre en 6 Pd. Kanon med tilhørende Ammunition, Folkenes Ejendele og andre Ting, der var Brug for paa det forestaaende Togt, tog ikke lang Tid, og efter en afsluttende Konference mellem Maffitt og Read bragte en Baad fra „Clarence“ den unge Løjtnant ombord i hans nye Kommando. Da Baaden var hejst ombord og anbragt paa sin Plads paa Storlugen, skiltes Fartøjerne under Hurraraab fra dem begge, og „Florida“ stod Syd over, medens „Clarence“ satte Kursen mod Nord. Løjtnant Read var nu overladt til sig selv og sine egne Ressourcer, og fra den Plads, hvor han skiltes fra „Florida“, 5°35' Syd Bredder og 34°23' vestlig Længde, satte han en Kurs, der holdt dem godt klar af Antillerne, og han pressede Fartøjet for alt, hvad det kunde yde, men det var kun saa som saa med Farten, det var jo kun en middelmaadig Sejler. Besætningen havde nok at gøre, idet de færreste af dem havde været ombord i en Raasejler, saa de maatte slide i det for at blive bekendt med de forskellige Sejl og Ender. De havde ogsaa travlt med at gøre klar til Togtet og lavede af nogle Reserve-spir et Batteri Kanoner, der blev malet graa, saaledes at de lignede Mundingen af svært Skyts. Dette Batteri blev holdt skjult bag Lønningen for at kunne bruges, naar det var nødvendigt. De traf forskellige Fartøjer, men kunde ikke overhale dem, og de var godt oppe paa Kysten, da de fik den første Prise, en Bark, der blev taget paa 3°39' Nord Bredder og 71°29' vestlig Længde sydøst for Hatteras og hed „Whistling Wind“ fra Philadelphia til New York med Kul til Regeringen. Dens Papirer og nautiske Instrumenter blev taget om-

bord i „Clarence“, hvor Besætningen ligeledes blev anbragt som Fanger, og Barken blev opbrændt. Dagen efter, den 7. Juni, bordede de Skonnerten „Alfred H. Partridge“ af New York med en Ladning Vaaben og Uniformer bestemt til De Konfødererede Stater. Kaptajnen afgav en Forskrivning paa 5000 Dollars foruden Løfte om, at Ladningen skulde blive leveret til De Konfødererede Stater. Den 9. Juni opbragte de Briggen „Mary Alvine“ fra Boston til New Orleans med Forraad til Hæren, og den blev brændt. Af Fangerne og Papirerne fra „Whistling Wind“ og „Mary Alvine“ fik Løjtnant Read Oplysning om, hvorledes det stod til ved Hampton Roads, og disse Oplysninger overbeviste ham om, at han ikke der kunde skære en Damper ud eller opbrænde andre Fartøjer, idet intet Fartøj fik Lov til at anløbe Havnen undtagen de, der bragte Forsyninger til Regeringen. Der var desuden posteret Kanonbaade ved Fort Munroe, og der gik Vagt paa alle Kajer, ligesom der var to bevæbnede Fartøjer udenfor Indsejlingen, der bordede alle Skibe, saa han indsaa, at der kunde han intet gøre, men at han kom til at forandre sine Planer, og han besluttede derfor at fortsætte Togtet op langs med Kysten og opbringe et Fartøj, der var bedre egnet til et Togt mod Ny England, hvor Kommandør Maffitt havde lovet at møde ham omkring den 20. Juni, hvis Forholdene tillod det.

„Clarence“ var nu meget snavset i Bunden efter sin lange Rejse og derfor endnu langsommere, saa Løjtnant Read meddelte sine Folk, at den første passende Prise vilde de bruge og forlade „Clarence“, der derefter vilde blive ødelagt. Den 12. Juni, da „Clarence“ var paa Højde med Kap Charles og ca. 40 Mil fra Kysten i 37° Nord Bredder og 75°30' vestlig Længde, fik de en ballastet Bark i Sigte, og i den lette sydlige Vind overhalede de den og bragte den til at brase Bak ved et Skud fra den 6 Pd. Kanon og ved at bringe de blinde Kanoner i Borde. Barken hed „Tacony“ af Egg-Harbour, fra Port Royal til Philadelphia. Bevæbnede med Revolvere og Hugerter bordede et Prisemandskab, ført af Løjtnant Read, Barken. Ingen af dem var i Uniform. Efter at have undersøgt Barkens Papirer, erklærede Løjtnant Read Kaptajn Munday og Besætningen for at være Krigsfanger, og medens dette stod paa, holdt en Skonnert ned paa dem for at undersøge, hvad der var i Vejen med de to Fartøjer og kom derved under „Clarence“'s blinde Kanoner. „Skyd ikke!“ raabte Kaptajnen, da han saa Trækanonerne, „jeg overgiver mig!“ og det gjorde han med det samme. Skonnerten var „M. A. Shindler“ fra Port Royal til Philadelphia og var ligesom „Tacony“ et Førsejlskib for Admiral du Pont's Flaade paa Blokadedjeneste ved de sydlige Havne. Efter at have taget denne Prise, undersøgte Løjtnant Read „Tacony“, og da han fandt den bedre egnet til Formålet end „Clarence“, beordrede han Folkene til at overføre deres Ejendele fra „Clarence“ til „Tacony“ tilligemed den 6 Pd. Kanon og de blinde Kanoner. Medens Over-

(Fortsættes Side 20

om Bord i Handelsskibe

Ved OSCAR JENSEN

Affæren „John Duthie“

AT overdreven Nydelse af Spiritus kan være Aarsag til Mytteri er saa temmelig indlysende. Men at Savnet af Spiritus ogsaa kan give saadanne Udslag synes vel mindre sandsynligt, og dog kan dette ogsaa være Tilfældet. Herom fortæller en engelsk Marineofficer i sine Erindringer, som han offentliggjorde i Cassells Magazin 1865, følgende Oplevelse:

„Vi laa i Sidney med Fregatten „Herald“. Det havde været en lummerhed Dag. Hen mod Aften, da Luften var blevet lidt mere sval, og jeg netop var begyndt min sædvanlige Aften-Promenade frem og tilbage paa Agterdækket, henledes min Opmærksomhed pludselig paa en stor fuldrigget Koffardimand med Skysejl paa alle tre Toppe, og som før fulde Sejl just rundede Macquarie-Pynten.

Det var et ualmindelig smukt Clipper-Skib. Der var en egen tiltalende Elegance over dets lange, sorte Skrog med dets fine og slanke Linier, og Skibets tre hvide Taarne af Sejl stod som en skarp og skøn Mod-sætning til Port Jacksons mørke Skove, der strakte sig i Baggrunden. Jeg fik en uimodstaaelig Lyst til at se dette smukke Clipper-Skib paa nærmere Hold, og da jeg i Øjeblikket ikke havde noget bedre at foretage mig, gav jeg Ordre til at bemane Giggen.

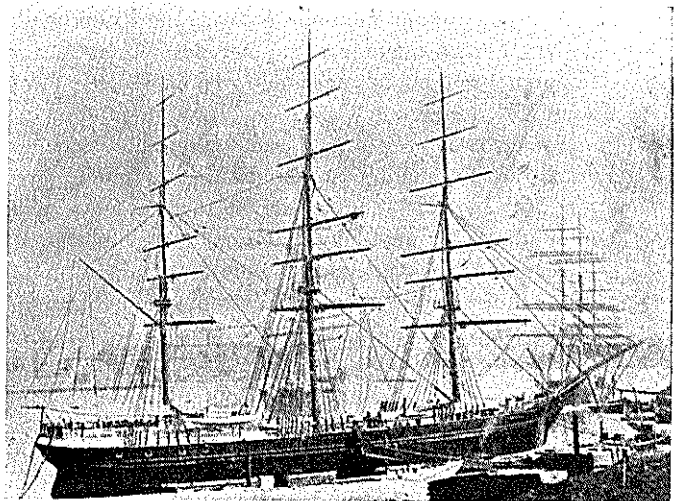
Kaptajnerne paa disse Australie-Clippere havde altid haft Ord for at være nogle raa og forslagne Børster, som med en vis Stolthed roste sig af at være kommet op gennem Klysene. Herved skulde naturligvis forstaaes, at de var avanceret op fra simple Matroser, og ved at lære dem nærmere at kende kunde man heller ikke faa Grund til at tvivle om Rigtigheden heraf. Jeg blev derfor heller ikke saa lidt overrasket, da jeg ved Clipperens Faldereb blev modtaget af en ung og smuk Mand med et mere kavaler- end sømandsmæssigt Udseende, og som præsenterede sig som Kaptajn Levi, Fører af Aberdeen-Clipperen „John Duthie“.

Kaptajn Levi tog meget venligt og overstrømmende elskværdigt imod mig, og under dette mit første Besøg om Bord hos ham fik jeg Indtryk af, at han var en saare behagelig Mand, der havde faaet en god Opdragelse — særdeles høflig og beleven, som om han kunde være udgaaet fra Hendes Majestæts Orlogsmarine. Senere erfarede jeg, at han var nær beslægtet

med sin Reder og under dennes Protektion havde faaet Kommandoen over dette smukke Skib, saa snart han havde tilfredsstillet Handelskollegiets meget moderate Fordringer efter en forudgaaende Søfart, der kun bestod i nogle Rejser som Passager med andre af Rederiets Skibe. Og da jeg efter vort første Møde kom en Del sammen med ham, mens „John Duthie“ laa ved Kajen og lossede og indtog Last, gik det efterhaanden op for mig, at han trods alle sine gode Egenskaber havde en veg og viljeløs Karakter og manglede Evne til at tage en rask Beslutning. Han var efter min Mening ikke den rette Mand paa den rette Plads, men rent personlig tiltalte han mig, og jeg vedligeholdte som sagt Forbindelsen med ham, saa længe han opholdt sig i Sidney.

Som jeg havde forudset, deserterede den største Del af „John Duthie“s Besætning, og Kaptajn Levi maatte komplettere sit Mandskab med, hvad han i Øjeblikket kunde faa skrabet sammen fra Havnekvarterets mest obskure Boardinghuse — en Flok Dagdrivere og Drukkenbolte, som Koloniernes Havnestæder jo altid er velsignet med. Dagen før han skulde sejle tilbage til England, betroede han mig sin Fortvivlelse over de nye Folk, han havde faaet; og ret beset var det ogsaa den værste Bande af skumle og skurkagtige Slyngler, man kunde forestille sig.

For mig var det ikke vanskeligt at se, hvad disse Fyre indeholdt. Naar Skibet først var i rum Sø, vilde de maaske nok makke ret og gøre deres Pligt, dersom de da blev taget paa den rigtige Maade, men saa længe det laa ved Kajen, og de endnu havde Romdunsten



Australie-Clipperen „John Duthie“ ved Kaj i Sidney.

fra de omliggende Snasker i Næsen — ja, saa længe de var i Nærheden af den Havn, der havde været Skueplads for deres sidste brogede Tilværelse paa Landjorden, vilde de være aldeles uregerlige. Dette var jeg saa temmelig overbevist om; og efter det hjertelige Forhold, der efterhaanden var opstaaet mellem Kaptajn Levi og mig, kunde jeg jo nok ønske at se min Ven vel ude af disse Vanskeligheder. Jeg tilbød ham derfor at ledsage ham ud af Bugten, til han havde faaet Skibet under Sejl, og derefter vende tilbage med Slæbebaaden, og han modtog mit Tilbud med Taknemmelighed.

Den følgende Dag indfandt jeg mig om Bord, netop som den halvtrukne Besætning syngende og skraalende var i Færd med at hive Skibet ud fra Kajen ved det dertil udlagte Anker. En lille Bugserdamper laa langs Siden og kvalmede og var klar til at tage fat. Den havde Slæbetrossen om Bord, men saa snart Ankeret var løftet fra Bunden, og den begyndte at slæbe Skibet ud, slap Folkene Spilspagerne, og paa Trods af Styrmandenes Protester entrede de hujende og bandende op i Riggen, hvor de teede sig som en Flok Daarekistelemmer, mens de vinkede Farvel til deres mandlige og kvindelige Bekendte, som havde samlet sig inde paa Kajen for at tage Afsked med dem.

Omsider fik Styrmandene dem dog ned igen, og Ankeret blev hevet for Klyset; men det var klart, at der vilde blive Spektakel med dem i den Tilstand, de var, dersom der ikke skulde være Luft nok uden for Reden til, at Skibet den samme Aften kunde naa ud i rum Sø. Jeg betroede dog ikke Kaptajn Levi denne min Frygt, thi han var allerede synlig nervøs, og jeg vilde ikke forurolige ham yderligere; men jeg blev unægtelig noget ængstelig paa hans Vegne, da jeg bemærkede, at Vinden, som hele Dagen havde været meget fløv, døde mere og mere hen.

Der var et lydeligt Skænderi mellem Folkene forude, mens Bugserdamperen slæbte os ud gennem Bugten, og det blev ikke mindre, da det i Solnedgangen blev Blikstille, og vi nu var naaet saa langt, som Damperen efter Aftale skulde slæbe os. Saa blev Clipperen lagt til Ankers i Nærheden af nogle Skær, som kaldes „Soen og Grisene“, og da dette var besørget, og jeg havde meddelt Kaptajn Levi, at jeg foreløbig havde bestemt mig til at blive om Bord, da jeg jo altid vilde kunne vende tilbage med en af de mange Fiskerbaade, der drev Fangst længere ude i Farvandet, blev Slæbedamperen kvitteret, og med den vendte Lodsens ogsaa tilbage til Sidney.

Slæbetrossen var aldrig saa saare halet ind, før Førstestyrmand meldte, at Mandskabet forlangte Grog — et Forlangende, der under de forhaandenværende Omstændigheder naturligvis bestemt blev afslaaet, og saa begyndte Spektaklerne. Der hørtes straks efter fra Dækket højrøstede og forbitrede Stemmer i Skænderi med Styrmandene, som forgæves forsøgte at faa Folkene til at klare Dækket op. Skænderiet kom nærmere og nærmere, og pludselig blev Kahytsdøren fra Stor-

dækket revet voldsomt op, og mere end en halv Snes af de drukne Matroser med Baadsmanden i Spidsen trængte ind i Salonen, hvor Kaptajn Levi og jeg sad og drøftede Situationen.

Jeg rejste mig lynsnart fra Sofaen og traadte de Indtrængende et Par Skridt i Møde. Kaptajn Levi gjorde Mine til at ville følge mig, men han magtede det ikke. Han var blevet kridhvid i Ansigtet og blev staaende ved Bordet, hvortil han krampagtigt støttede sig. Jeg maa ogsaa sige, at det var en yderst uhyggelig og truende Forsamling, der her var troppet op foran os. Nogle af dem havde blaa Skjorter paa — andre røde, mens atter andre var iført Klædningsstykker, hvis Farver var ubestemmelige paa Grund af Snavs. De fleste af dem truede med de knyttede Næver, men enkelte af dem havde ogsaa trukket deres Skedeknive, som de gestikulerede vildt med, og blandt disse var Baadsmanden den mest udfordrende. De svor de frygteligste Eder og lovede os baade Døden og Djævelen, dersom de ikke øjeblikkelig fik udleveret Nøglen til Proviantrummet, hvor Skibets Forsyning af Spiritus opbevarede.

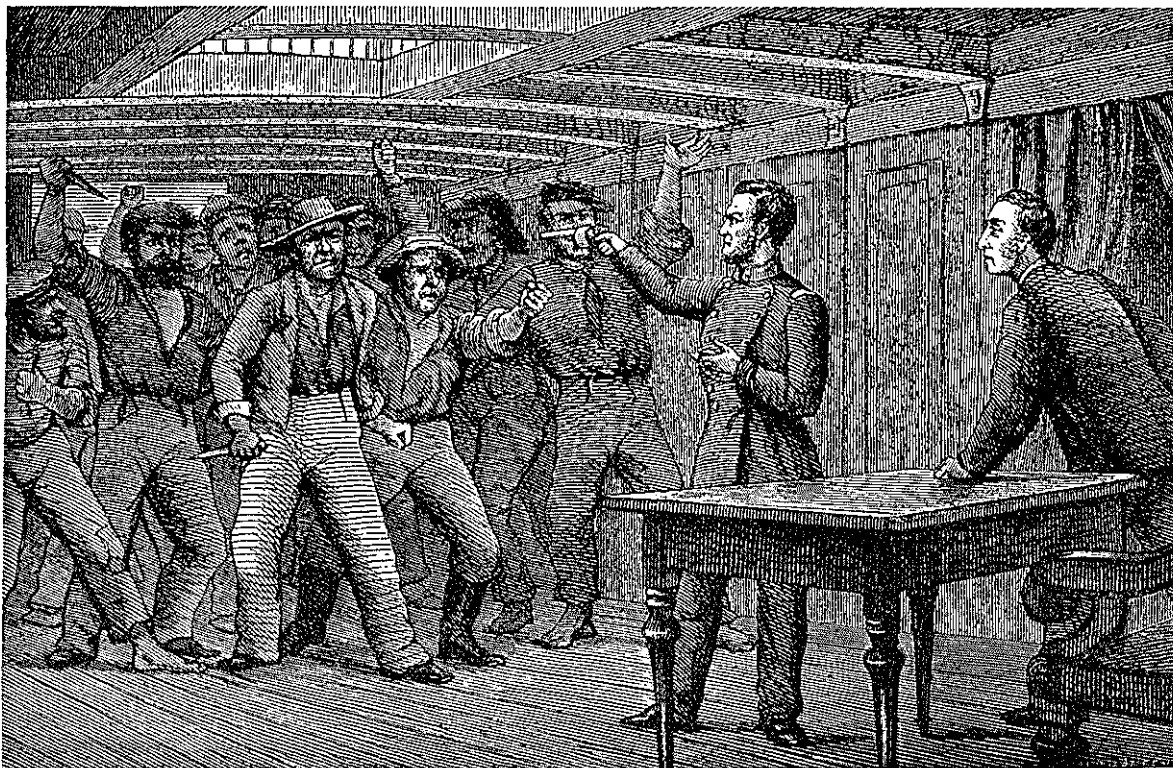
Ogsaa dette Forlangende blev naturligvis afslaaet, og Kaptajn Levi bad dem skælvende af Sindsbevægelse om at forlade Salonen. Den vege og frygtsomme Tone, hvormed denne Henstilling blev givet, æggede dem yderligere, og de gentog brøstigt deres Fordring om Grog. Jeg forsøgte nu at tale dem til Fornuft, men mine Ord druknede fuldstændig i det Spektakel, de lavede.

Overbevist om, at gode Ord her vilde være Tidsspilde, trak jeg mig saa roligt tilbage og gik ind i Kaptajnens Sovekahyt, hvor jeg havde set hans Revolver ligge paa Hylden over hans Køje, og et Øjeblik efter var jeg tilbage i Salonen med dette Skydevaaben skjult under min Uniformsfrakke. Efter mit Raad gav saa Kaptajnen Baadsmanden Ordre til at pibe Mandskabet til Aften-Skafning — en Ordre, som straks besvarede med en ironisk og raa Latter, og nu syntes jeg, at Tiden var inde til at gribe Sagen anderledes an. Jeg skød Kaptajn Levi lidt til Side og gik selv et Par Skridt frem imod Banden, idet jeg samtidig trak Revolveren frem, hvilket et kort Øjeblik bragte de oprørske Slyngler til Tavshed og skabte Ørenlyd for mig.

„Baadsmand!“ sagde jeg roligt, men bestemt. „De har faaet Deres Kaptajns Ordre til at pibe Mandskabet til Aften-Skafning. De gør klogt i at efterkomme den.“

Han svarede med en Ed og et Brøl af Latter og sluttede med at lade mig vide, at jeg gjorde bedst i at passe mig selv. Jeg tog dog ingen Notits af hans Uforsømmethed, men fortsatte i samme Tone, som jeg var begyndt.

„De har modtaget en Ordre, Baadsmand. Dersom De ikke øjeblikkelig udfører den, vil jeg fritage Dem for at lystre enhver Ordre i Fremtiden; thi lige saa sikkert, som De nu staar foran mig, vil jeg skyde Dem



Jeg stod med den hævede Revolver i den ene Haand og Uret i den anden.

en Kugle gennem Hovedet, dersom De nøler. — Forstaaet?”

Med disse Ord hævede jeg lynsnart Revolveren i Skudlinie med hans Ansigt, og i samme Nu sænkede han sin Haand med den truende Kniv.

„Skyd ikke!“ raabte han. „Jeg skal nok gøre det!“ — Han vendte sig mod sine Medsammensvorne og hviskede. „Bryd Jer ikke om det, Kammerater, for I gaar naturligvis ikke alligevel.“

Saa skingrede Baadsmanspiiben i Salonen, men ingen rørte sig. Folkene modtog Ordren med Latter og en øredøvende Skraalen i Munden paa hverandre.

„Hør nu efter, Folkens!“ raabte jeg, da der igen blev en Smule Ørenlyd. „I har nægtet Ordre — —“

Her blev jeg afbrudt af en raa og udfordrende Stemme:

„Hvem i Helvede er De? Skrub De om Bord i det Skib, hvor De hører til, og kujonér Deres eget Mandskab. Vi lader os ikke skræmme, og vi flytter os ikke ud af Stedet, før vi faar, hvad vi har forlangt.“

„Godt!“ svarede jeg og tog mit Ur frem. „Jeg giver Jer tre Minutter til at forandre Mening, og naar de er gaaet, og I ikke har forladt denne Salon, vil jeg puste Hjernen ud af Hovedet paa den af Jer, der staar mig nærmest, og saa kommer Turen til den næste — og videre.“

Ved disse Ord opstod der en synlig Nervøsitet og en ivrig Ordvekslen mellem Folkene, men intet tydede paa, at de vilde fjerne sig. De blev staaende med Øjnene ufravendt hæftet paa mig, der stod med den hævede Revolver i den ene Haand og Uret i den anden.

Der gik et Minut, og jeg varskoede. — Der gik

to, og jeg varskoede atter, idet jeg samtidig med Øjnene ligesom maalte Afstanden til den nærmeste — en svær Fyr, der øjeblikkelig dukkede Hovedet og trak sig ind i Klyngen. Saa opstod der med ét Røre imellem dem. De syntes aabenbart, at det tredie Minut vilde blive kortere end de to foregaaende; thi pludselig væltede alle i vild Panik mod Døren, hvor de ligefrem sloges om at komme først ud, og det var næsten latterligt at se disse før saa overmodige Slyngler luske langt uden om Styrmandene og forefter.

„Tak!“ udbrød Kaptajn Levi og greb begge mine Hænder, saa snart vi var alene. „Tusind Tak, kære Ven. Men hvilket forfærdeligt højt Spil har De ikke vovet. Ikke et af Revolverens Kamre er ladt.“

„Jeg vidste det,“ svarede jeg, og nu var det min Tur til at le. „Men Slynglerne vidste det ikke, og jeg tænkte mig, at det heller ikke vilde falde dem ind.“

Jeg lagde Revolveren fra mig paa Bordet i Salonen, og vi gik begge op paa Halvdækket, hvor vi drøftede den overstaaede Begivenhed ved et Par gode Cigarer. Men da Kaptajn Levi noget efter gik ned i Kahytten for at give Stewarden en Besked, kom han næsten øjeblikkelig farende op ad Trappen igen, og med Forfærdelse malet i Ansigtet, meddelte han mig, at Revolveren var borte.

„Hvad skal vi dog gøre?“ spurgte han aldeles ude af sig selv. „Hvad vil Enden paa dette her blive?“

„At vi faar flere Uroligheder til Natten,“ svarede jeg. „Og har en af disse Skurke virkelig set sit Snit til at luske sig ind i Kahytten fra Stordækket og stjæle Revolveren, mens vi har været her oppe, saa har de i hvert Fald Overtaget i Øjeblikket. Men slaa nu kun

koldt Vand i Blodet, Kaptajn Levi. Det vil de ikke vedblive at have. Vil De overlade mig noget Skrive-materiale?"

Vi fulgtes saa ad ned i Kahytten igen, og Kaptajn Levi bragte mig Papir, Pen og Blæk, hvorefter jeg hurtigt skrev følgende Brev:

Skibet „John Duthie“ ved Revet
„Soen og Grisene“.

Mytteri om Bord. Send omgaaende den store Chalup med tyve fuldt bevæbnede Matroser og en Underofficer. Oprørerne har Skydevaaben, og de maa tages ved Overrumpling. Chaluppens Aarer maa derfor være beviklede, og den maa saa lydløst som muligt nærme sig agterfra og holde Skibets tre Master overét, saa dens Ankomst ikke bemærkes fra Fordækket. Tøv intet Øjeblik.

Da jeg havde underskrevet og forseglede Brevet, adresserede jeg det til Chefen paa Hendes Majestæts Fregat „Herald“, og nu manglede jeg blot at faa det sendt afsted. Den eneste Mulighed var, om vi kunde praje en forbisejlende Baad, og dette lykkedes ogsaa inden længe. En Fiskerbaad, som havde været paa Fangst uden for Bugten, kom roende tæt forbi Agterskibet, og jeg raabte den an og bad højlydt om at blive sat i Land.

Baadene drejede straks om efter „John Duthie“'s Faldereb, og den var aldrig saa saare paa Siden, før jeg ogsaa var nede ad Trappen og om Bord i den, hvor jeg i Ejeren genkendte en gammel Fisker, som ofte havde været om Bord i Fregatten for at falbyde sin Fangst. Da jeg ansaa ham for en Mand, jeg kunde stole paa, satte jeg ham i en dæmpet Tone og med faa Ord ind i Situationen og overgav ham Brevet til hurtig Besørgelse, og samtidig lod jeg ham forstaa, at det kun var paa Skrømt, at jeg havde anmodet om at blive sat i Land. Alt, hvad jeg ønskede var, at Brevet hurtigst muligt blev besørget.

Imidlertid var den oprørske Besætning blevet opmærksom paa Baadens Nærværelse, og de hang alle over Lønningen forude, for, saa vidt Mørket tillod det, at se, hvad der foregik. Men da den gamle Fisker havde hørt, hvad Sagen drejede sig om, overskuede han snart Situationens Alvor, og med en beundringsværdig Snarraadighed tilraabte han mig i en paataget uforkammet og grov Tone:

„Naa, det er Dem! — Jo, jeg kender Dem, min Herre, men jeg skal ingen fine Marineofficerer have i min Baad, at De ved det. Saa det er lige saa godt, at De snarest muligt kommer op om Bord igen!“

Denne Salut blev besvaret af Besætningen forude med en haanende Latter, mens jeg ogsaa højlydt og misledende forsøgte at tale mig til Rette med den gamle Fisker, som ufortrødent fortsatte Komedien:

„Nej, det kan ikke nytte Dem noget, at De snakker, for jeg tager Dem ikke med. — Mytteri om Bord, siger De. — Ja, I Orlogsmænd kalder nu alting Mytteri.

Men dersom der er Mytteri om Bord, saa vilde det jo være mere passende for Dem som Søofficer at hjælpe til med at faa gjort en Ende paa det i Stedet for at løbe Deres Vej. — Naa, se nu at komme op med Dem igen, for jeg vil bestemt ikke have Dem med — i Helvede om jeg vil!“

Atter gav Folkene forude Luft for deres Haan, da jeg, saa vidt de kunde høre og forstaa, gram i Hu igen traadte ind paa Dækket. Men jeg tænkte mit, og uden at lade mig slaa ud af min Forstillelse gik jeg agterover og gav mig i Snak med Kaptajn Levi. Listen var lykkedes. Ikke en eneste Mand af den oprørske Besætning havde den fjerneste Anelse om den virkelige Grund til, at jeg havde kaldt Fiskerbaaden til Falderebet, eller hvad der virkelig var foregaaet.

For saa vidt var alt klaret paa bedste Maade, og Resten skulde ogsaa nok føje sig, naar blot Slynglerne vilde forholde sig passive en Tid; thi der vilde jo nok medgaa et Par Timer, før vi kunde vente den rekvirerede Hjælp. Foreløbig havde Banden samlet sig forude paa Bakken, hvor de under en livlig og højlydt Diskuteren syntes at raadslaa om, hvad de nu skulde foretage sig; og hermed gik i hvert Fald den første Time.

For endnu en Times Tid at holde Gemytterne i Ro sendte Kaptajn Levi — efter mit Raad — Stewarden forud med nogle Flasker Rom til dem, og som det var at vente, modtog de denne Opmærksomhed med nogle triumferende Hyl og spottende Tilraab agterefter. I Grunden var dette Rom-Traktement lige saa voveligt som Affæren med den uladte Revolver; thi selv om det nok foreløbig vilde stille dem tilfredse, kunde vi dog ikke være i Tvivl om, at Spiritusen senere vilde gøre dem endnu mere halstarrige og desperate end forhen. Men det gjaldt for os om at vinde Tid, og imidlertid stolede vi paa, at Fregattens Chalup vilde naa frem til os, inden Mytteriet atter brød løs.

I Spænding sad vi agterude paa Halvdækket og ventede og lyttede. Det var nu saa mørkt, at vi ikke formaaede at se ret langt bort, og alt, hvad vi kunde høre, var den skraalende og bandende Besætning forude. De blev efterhaanden mere og mere støjende, og vi kunde høre, at deres Samtale især drejede sig om „den storsnudede Marineløjtnant“ — naturligvis en Hentydning til mig — og hvad de havde i Sinde at gøre med ham, naar de fik ham i deres Magt. Nogle foreslog at kølhale ham. Andre vilde lade ham smage den nihalede Kat, og atter andre syntes, det kunde være grinagtigt at holde Skydeøvelse paa ham med den Revolver, som han før havde truet dem med. Men der var ogsaa nogle, der helst vilde se ham dingle under Fokkeraaen, og den Idé blev modtaget med larvende Bifald. Intet af dette kunde vi undgaa at høre, hvor vi opholdt os, og det lød jo ikke særligt opmuntrende — i Særdeleshed i mine Øren, skønt jeg ikke tvivlede om, at det gjorde et lige saa stærkt Indtryk paa Kaptajn Levi.

Jeg skal derfor ikke nægte, at vi følte os en hel

Del beroligede, da vi langt om længe opfangede Lyden af dæmpede Aaretag agterude. Se ret langt kunde vi som sagt ikke, men Lyden blev tydeligere og tydeligere, og efter endnu et Par Minutters Spænding laa Fre-gattens Chalup under „John Duthie“s Hæk. Ad en Stormlejder, som vi havde holdt i Beredskab, kom Far-tøjets væbnede Bemanding hurtigt op om Bord, og uden at nogen forude anede, hvad der foregik, blev de alle installeret i Kaptajn Levis Sovekahyt, hvor de fik strengt Paalæg om foreløbig at forholde sig i Ro.

Det var tydeligt at mærke paa Kaptajn Levi, at hans Modløshed nu var aftaget en Del, og jeg skal ærligt indrømme, at jeg ogsaa selv følte mig mere tryk. Men det var heller ikke en Smule for tidligt, at Undsætningen var kommet; thi vi havde næppe sat os til Rette i Salonen igen, før hele Oprørsbanden atter kom larmende agterover. Uden at møde nogen Mod-stand brasede de igen ind gennem Kahytsdøren, som vi forsættelig havde ladet staa aaben, og nu var det igen Baadsmanden, der førte Ordet.

„Hvad Dem angaar, Hr. Kaptajn,“ sagde han, „saa har vi ikke tænkt paa at gøre Dem nogen Fortræd.“ — Han gjorde et Slag med sin ene Haand hen mod mig. „Men denne skidt vigtige Marineofficer dér vil vi tage lidt under vor Behandling, og før han gør os Følge-skab forefter, forlader vi ikke denne Kahyt.“

„Denne Herre er min Gæst,“ svarede Kaptajn Levi, og hans Holdning var nu mere fast og bestemt end tidligere. „Hvad vil I ham?“

„Det er vi ikke rigtig blevet enige om endnu,“ kom det i drukkent Hovmod fra Baadsmanden. „Men De kan bede Fanden tage Dem paa, at vi nok skal muntre ham, naar vi først har ham imellem os.“

„Slaa de Griller af Hovedet,“ udbød Kaptajn Levi. „Og gaa Jeres Vej.“

„Hov, hov!“ svarede Baadsmanden. „Ikke saa rask,

Deres Herlighed, ikke saa rask. Den Marinemand har lært mig noget, og naar De optræder paa den Maade, saa vil jeg lære Dem det samme. Ser De?“ — Med disse Ord trak han den samme Revolver, som jeg havde truet ham med, og med et ondsksfuldt Grin sigtede han mod Kaptajn Levis Hoved. „Se nu, min fine Herre; dersom De ikke forandrer Beslutning, inden tre Minutter er gaaet, saa vil jeg puste Hjernen ud af Hovedet paa Dem, og bagefter laver jeg lige saa mange Huller i Deres fine Gæst, som der er Skud tilbage i Kanonen. Saadan omtrent lød jo Lektien. — Jo, jeg tror nok, jeg husker den. Jeg har ganske vist ikke noget Ur, men jeg kan jo nok gætte mig til tre Minutter; og saa vil jeg samtidig underrette Dem om, at denne Gang er Skyderen ladt, saa der bliver ingen Narre-streger.“

Den Tale faldt aabenbart rigtig i Kammeraternes Smag; thi de hilste den med larmende Bifald og truende Fagter.

„Naa, det er mig, Jeres Fingre klør efter,“ udbød jeg, idet jeg traadte tilbage mod Døren til Kaptajn Levis Sovekahyt. „Godt, her er jeg og lige saa mange til at samme Slags, som I kan ønske Jer.“

Med disse Ord aabnede jeg Døren, og paa min Kommando pegede en Snes Riffelløb mod de oprørske Slyngler. Baadsmanden udstødte et Brøl af Raseri — eller maaske snarere af Skræk — og smed Revolveren, og mens han nu tiggede om Naade, tog de øvrige skyndsomst Flugten ud fra Kahytten og forefter — dog uden at faa mig med.

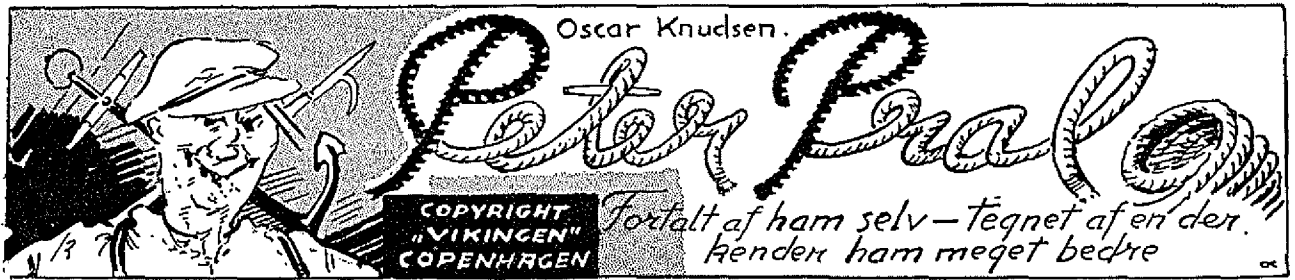
Hele Banden blev lagt i Jern, og den næste Dag sad de alle sikkert forvaret i Sidneys Fængsel, hvor de fik gratis Ophold i fra to til ti Aar — i Forhold til de Vidneudsagn, der blev afgivet under Forhørene.

Fortættles.

Betonskibsbygning i U. S. A. I amerikanske Skibsfartskredse beskæftiger man sig for Tiden med Spørgsmaalet om Bygning af Betonskibe. Det er for saa vidt ingen ny Tanke, som man mange Steder, bl. a. ogsaa her hjemme under og lige efter den forrige Verdenskrig har bygget Betonskibe. Man overvejer nu i U. S. A., om det er mest praktisk at bygge Tankskibe eller Tanklægttere, som skal slæbes. Der henvises til, at Egenvægten af Betonskroget gør en Sammenligning mellem Beton- og Staalskibe umulig. Naar man ikke desto mindre paa Grund af de unormale Tider vil gaa ind for Bygningen af Betonskibe, saa maa man ogsaa tage i Betragtning, at Fremstillingen af Fremdrivningsmaskineriet allerede nu ikke kan holde Trit med Bygningen af Staalskibe, og at dette Forhold saaledes vilde gøre Bygningen af Betonskibe med egen Fremdrivning illusorisk. Anderledes forholder det sig med Bygningen af Betonlægttere, ved hvilket Arbejde der kan anvendes Folk, som kun behøver at have ringe Forstand paa Skibsbygning. Man overvejer tre forskellige Typer, en styrbar Skibsform, en Skibsform uden Styreindret-

ninger og en oval Form uden Styregrejer. Disse Lægttere skal have en Maximumslængde paa 110 m og en Maximumsdybgang midtskibs paa 8,5 m. Der regnes med en Lastevne paa mellem 5000 og 8000 ts. Man ønsker, at de skal kunne slæbes med en Fart paa 8—10 kn i godt Vejr. To saadanne Lægttere rummer lige saa megen Olie som Scony-Vacuums nyeste Tank-skib „Corsicana“ (antagelig et Skib paa 9400 B. R. T.). Rejsen til Sydamerikas Østkyst kan udføres i den dobbelte af den Tid, som det nævnte Skib er om det. Ved Indsætning af saadanne Lægttere haaber man at faa frigjort flere hurtige Kysttankskibe til trans-oceansk Tjeneste og dermed afhjælpe den øjeblikkelige Tonnagemangel.

A/S **DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB**
Amaliegade 33 - København K.



Naar man spørger paa den Maade, som jeg spørger paa ovenstaaende Billede, kan man godt gaa ud fra, at der er „something rotten“ as Mr. Hamlet said. Der var det rodnede ved Situationen, at „Bella“, min gamle Mønstreganger, ikke vilde ud af Plækken.



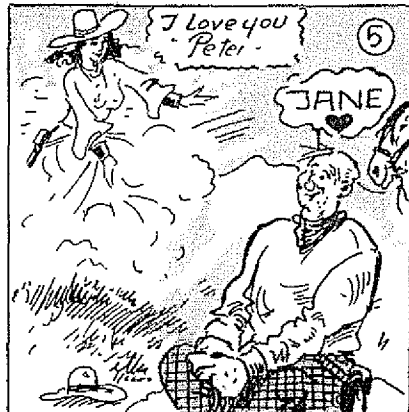
Jeg prøvede paa alle mulige Maader at overtale Baset til at lade paa Ca-Gakkerne, men jeg havde en instinktiv Fornemmelse af, at dette onde Dyr tænkte „Fjols“ om mig. Dens smaa blakkede Øjne glimtede haanligt overfor mine venlige Tilnærmelser.



Saa prøvede jeg med raa Magt. Jeg halede og sled i „Tojlerne“ (den Anordning, hvormed man styrer en Ridehest. Red.). Men „Bella“ stod stiv som Hesten paa en Rytterstatue. Jeg kunde lige saa godt have forsøgt at flytte Tønde Frederiks Pruhest foran Christiansborg ved at hale i den med de bare Næver (Hænder).



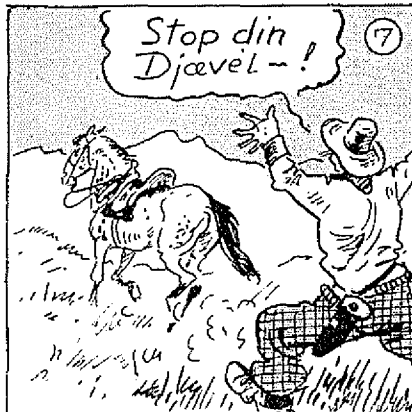
Et Medlem af Foreningen „Svalen“ har en Gang spurgt mig, om jeg troede, at Dyr kan være onde. Den Gang svarede jeg nej. Men da havde jeg endnu ikke mødt „Bella“. Havde jeg det, vilde mit Svar have været et fuldtønde Jo. Bella var ond



Saa satte jeg mig hen og tænkte paa Jane Stump — den Jane, som jeg elskede saa højt (ubeset). Og saa gik Tiden paa den behageligste Maade, lige til en Lyd bagved mig fik mig til at fare sammen og derefter op! — „Bella“



..... var gaaet i Gang. Nu var Chancen der for at komme videre — videre til Jane S. — Jeg for op og lob hen imod det hnslige Dyr, der allerede havde forsinket min Kærlighedslykke i flere Timer.



Men dens Ondskabs Register var endnu ikke udtømt. Den lob. Hvor den for ikke var til at faa i Gang, var den nu ikke til at stoppe. Men jeg satte efter den, fast besluttet paa at betvinge dette Uhyres Stædighed. — Fremad.



Jeg fik et sikkert Greb i dens Hale, og De kan bande paa, at jeg holdt fast. Mine barkede Hænder holdt de lange sorte Haar i et Jerngreb. Intet skulde faa mig til at slippe dette Greb. — Dod eller levende vilde jeg holde fast ved min Bestlutning (Halen).



Saa gik det som ovenfor skildret — hverken dod eller levende blev jeg slæbt ud over den stenede Ørken. — — — P. Pral, ansat ved Cowhoyvæsenet, Colorado, U. S. A.

FOLK

jeg traf paa min Vej

Ungdomsminder fra Sølivet

Af *Chr. Christiansen*

MELLEME en Del gamle, gulnede og visne Papirer fandt jeg forleden Dag et Adressekort, ikke stort større end et almindeligt Visitkort, men til Gengæld var hver eneste Centimeter paa dette Kort benyttet. Ikke alene Bagsiden, men ogsaa ovenpaa, underneden og mellem Adressen var det tæt beskrevet, og det var just ikke Skønskrift, der var præsteret. Og midt mellem alle Kragetæerne stod der med store, tydelige, trykte Bogstaver:

Privat Logis für Seeleute.
Frau D. A. Pingel.
Seilerstrasse 26.
Hamburg — St. Pauli.

Det Kort halede gamle Minder frem i Hukommelsen, og jeg maa sige til min egen Ros, at min første Tanke, da jeg saa det, var „Herregud, var det alt det Skriveri, du kunde faa Tid til at ofre paa dine gamle Forældre efter Aars Fraværelse fra Hjemmet og Udsigten til maaske aldrig at se dem mere.“ Og det Kort havde Mor trofast gemt hen sammen med en Del Postkort og Breve, som med Maaneders Mellemlum var kommet fra alle Klodens Egne. Hun har fortalt mig, at det var hendes kæreste Underholdning i ledige Timer at gaa alle de gamle Breve igennem, og hun gemte dem trofast til sin Dødsdag.

Mutter Pingel var altsaa min Boardingmaster dengang, hun var ganske vist gift, men Manden havde ikke noget med hendes Forretning at gøre, han var Kanonfotograf og havde nok at gøre med sin egen Geschæft. Mutter Pingel var „Mand“ for at passe sit eget, og hun optraadte ogsaa som Shippingmaster, tog sine Pensionærer med sig til de respektive Skippere og præsenterede os for dem, og hun kunde skaffe os Hyre, selv i sløje Tider; det var netop paa det Tidspunkt, jeg boede hos hende. Hun var et flot Stykke Kvindfolk, høj, kraftig og pænt bygget, saa godt ud helt igennem, og det var et Syn at se hende troppe op i Spidsen for sine Pensionærer og anbefale dem til de engelske Deepwater-Skipperne, der holdt til i en Café ved Siden af den engelske Shipping Office paa Pulverthurnsbrücke.

Mutter Pingel var en Dame med Principper. — Blandt andet tog hun kun Sejlskibsfolk ind i sit Hus, det gav ogsaa mest i Bøssen, idet der var idetmindste een Maanedes Forskud at redde, medens der i Dampene kun var en kvart eller højst en halv Maanedshyre. Forresten var der adskillige Boardingmastere, der fulgte det samme System og ikke uden Grund, for der var Masser af Sejlskibsfolk, der rentud nægtede at bo sammen med Dampskibsfolk, som ikke blev regnet for Søfolk, men Arbejdsmænd. Og hvad havde en Dampskibsmatros i Afregning, nogle sølle Mark, som han næppe kunde faa sig en glad Aften for. Nej, en Homewardbounder med et eller to Aars Afregning og en glubende Appetit paa St. Paulis Herligheder, det var den Slags Folk, det var værd at faa fat i, de gav den ene Omgang efter den anden til hele Huset, og saalænge der var Penge, var der Liv og glade Dage over hele Linjen.

En gammel Hollænder, der var Skibskok, besøgte Madlavningen, og selv om Maden af og til kunde være lidt ensformig, var der egentlig ikke noget at klage over, og vi var jo heller ikke vant til at leve som Hertuger. Mutter holdt et lille privat Værtshus for Pensionærerne og deres eventuelle Gæster, men der kunde kun serveres, naar hun selv var hjemme; baade Øl og Spiritus var laaset inde paa hendes private W.C., og den Nøgle betroede hun aldrig til gamle Piet, Kokken. Men han var en tørstig, gammel Sjæl, og naar der var for længe mellem Snapsene, led han Helvedeskvaler og lagde saa Hovedet i Blød for at finde en Maade at skaffe sig noget at fugte Ganen med. Og han fandt en Udvej.

Hr. og Fru Pingel beboede Førstesalen i Ejendommen — ovenover boede Søfolkene. Der var ingen Gaardsplads til Ejendommen. Det har jeg forresten aldrig set i Hamburg, og jeg tror ikke, det findes; men W.C.-Vinduerne vendte alle ud til en Skakt. — Naar Mutters W.C.-Vindue stod aabent, kunde man med lidt Øvelse fiske Flaskerne op, de stod nemlig paa Gulvet rundt om Kummen. Og det varede ikke længe, før Piet havde opnaaet en forbavsende Færdighed i sit W.C.-Fiskeri; og det gik længe godt, for

han fiskede kun til sit eget Forbrug. Men saa en Dag løb hans gode Hjerter af med ham, og han trakterede paa os andre, og hvad der var endnu dummere af ham, fortalte os om sine Fiskedræt. Saa fik han selvfølgelig Konkurrenter, Lageret svandt i en mistænkelig Grad, og Mutter vilde snart have lugtet Lunten, hvis ikke der var sket noget, der kostede Piet hans magelige og behagelige Stilling og sendte ham ombord i en gammel norsk Plimsoller.

Vi sad nogle Stykker ude hos ham i „Kabyssen“; den var ellers tabu, altsaa ikke for Uvedkommende, men forbeholdt dem, der havde med Maden at gøre; men Mutter Pingel var ude at spadserere, og Piet kedede sig, saa han inviterede os paa en Drink paa Mutter Pingels Sundhed og Bekostning. Vort W.C.-Vindue var saa lille, at han kun kunde faa Hovedet og den ene Arm ud af det, men han havde opnaaet en Færdighed i at kaste Pilken, der var fastgjort i Snøren, ind gennem det nedenfor liggende Vindue; han fejlede sjældent, Pilken gled ned mellem Flaskerne, og naar han halede til sig, greb en af Krogene fat i Staaltraaden, som Porcelænsproppen var anbragt i, ligesom paa vore Mineralvandsflasker. Piet kastede sit Dræt, og han tog ogsaa Fangst hjem, men ganske vist af en anden Slags og absolut ikke det, han havde ventet. Da han, smilende over hele sit Hvalrosfjæs, hev hjem, hørtes et gennemtrængende Kvindehyl, der rungede i den smalle Skakt; han kiggede forbavset ned og gav selv et Brøl fra sig af Skræk, slap Snøren og knaldede Vinduet i. Vi saa forbavsedede paa ham, men han gav os ingen nærmere Forklaring, og det blev heller ikke nødvendigt, for umiddelbart efter blev Entrédøren revet op, og Mutter Pingel stod i den. Med lynende Øjne og spruttende af Galskab mindede hun mig om et Billede, jeg en Gang havde set af Skjoldmøen Vidal i Slaget paa Braavalla Hede. Og hun gik frem næsten ligesaa drabelig som denne, smurte den uheldige Fiskermand saadan en Lussing, at han satte sig til Hvile op mod W.C.-Kummen og saa sønderknust ud. Han fik sin Afsked paa graat Papir, og Dagen efter blev han sendt ombord i Nordmanden, og jeg behøver næppe at tilføje, at Vinduet til Mutter Pingels W.C. blev holdt lukket fra den Dag. Piet havde nemlig ikke faaet fat i en Flaske, men i Mutter Pingels Klæder; Nederdel, Skørter, Klokker og alle de besynderlige Klædningsstykker, Kvinder gik rundt med den Gang, havde han taget med sin Pilk, og han havde taget saa haardt fat, at han havde flaaet dem.

Saa kom lille Harry i Huset. Han havde boet hos Mutter for atten Maaneder siden, var mønstret ud med en engelsk firemastet Bark „Pass of Melfort“ og kom nu hjem med en Afregning paa 40 £. Selvfølgelig var han en yderst velkommen Gæst. Mutter Pingel tog imod ham med aabne Arme og laante ham 50 Mark til de første løbende Udgifter. Hun regnede med, at en Mand, der ikke alene gjorde en saadan Rundrejse i de Skibe, men tilmed sparede sig saa

mange Penge sammen, maatte være solid nok, og det var Harry ogsaa, men altsaa kun saalænge, han var ombord i Skibet; naar han blev afbetalt, tog han Revanche for Maaneders Afholdenhed, og han var ikke den eneste, det gik saaledes. Harry var nemlig af den Slags Mennesker, der hang som Klister til sit Skib; de kunde sulte ham og jage med ham, han var ikke til at drive ud af selv den værste Slavekasse. Og medens han var i Tjeneste, spinkede og sparede han paa alle Maader, købte ikke en Stump Tøj i Slapkisten, men gik rundt med det gamle, til den ene Las slog den anden, eller lappede det med Sejldug. Han nænnede ikke engang at købe sig et Pund Tobak til en Shilling, men stjal sig til at skrabe Bundfaldet af Kammeraternes Piber, som han tyggede eller røg. Paa den Maade sparede han sig en god Afregning sammen, der med usvigelig Sikkerhed røg de første Par Dage, han var i Land, hvis de varede saa længe.

Mutter stolede saa fast paa ham, at hun ikke engang fulgte med ham til Shipping Officen, da han fik sin Afregning, noget hun ellers passede med de mere usolide Elementer, og vi saa ikke noget til Harry de første Par Dage; han var ude at gøre St. Pauli usikker. Saa mødte vi ham paa Langereihe, hvor han kom krydsende med en, i Forhold til sin Alder, veludviklet Kæfert. Han var en lille Mand, kun et Par og Tredsindstyve Tommer høj, omtrent ligesaa bredskuldret, og trods sin norske Herkomst, sortsmudsket som en Dago. Syngende af fuld Hals og slingrende 30 Grader til hver Side lagde han Beslag paa hele Fortovet. Han inviterede os alle ind i Kulmbacher Bierhalle, og da vi havde faaet et Par Omgange, og han skulde betale, viste det sig, at han ikke havde en Pfennig i Lommen. Men det tog Harry ikke saa højtideligt, han fortalte os, at han havde „deponeret“ 500 Mark hos en god „Ven“, men fandt ham aldrig. Hvor han kom, trak de beklagende paa Skuldrene og svor paa, at de aldrig havde set Lille Harry før. Han fik aldrig en Skilling tilbage af sine surt erhvervede Penge. Mutter Pingel tog ham til Naade og gav ham Kredit for i det mindste at redde lidt af sine Penge, og nogle Dage efter mønstrede han ud sammen med os andre. Og saa kunde Harry syngende videre paa den Sang, han havde skraalet i sin Kæfert paa Langereihe:

„Around the Horn and back again, that's the sailors way.“

Pengene var smaa, men vi hængte os ikke i Bagateller. Humøret var højt alligevel, og der blev altid saa meget, at vi kunde skramle sammen til en Omgang Øl eller Grog i „Storsupen“, en Beværtning paa Hjørnet af Davisstrasse og Kastanienallé. Her var Varerne billige, der kom en Masse skandinaviske Søfolk, mange lige hjemmefra, og der var Efterspørgsel efter de hjemlige Tøorer, som passede glimrende i 10 Pfennig-Automaterne. Det var en god Pengeanbringelse, men farlig, for det varede ikke

længe, før Forretningsfolkene blev kede af at faa den Betaling for deres Varer og holdt skarpt Udkig med Kunderne. Her traf jeg „Røde Svante“, Stockholmer og vaskeægte „Kvæsergrab“, en af disse raske, slagfærdige, svenske Søgutter, som der var saa mange af i Langfartskibene. Han kom fra Sydafrika og fortalte om Boerkrigen og om de unge Knægte, der var med i Felten:

„Det er Pøjker det,“ sagde Røde Svante. „Jag har set dem shjyta, og dem kan shjyta næsten lika saa bra som jag.“

„Kan du skyde?“ spurgte en af os.

Røde Svante saa paa Spørgeren med et Blik fuld af Foragt.

„Shjyta,“ sagde han, „for Fan, der finns inta en Kridtpipa kvar paa hela St. Pauli“. — St. Pauli var jo en Slags Dyrehavsbakke med Skydebaner og alt til Faget henhørende. Røde Svante blev ogsaa indrulleret i Mutter Pingels Kontingent til den første den bedste Limejuicer, der var ledig. Og hun begyndte ogsaa at sætte sig i Bevægelse for at blive den Bande Havstrygere, hun havde samlet sig, kvit.

Det var en stor Dag for Mutter, da hun fik os alle 11 Mand anbragt ombord i firemastet Bark „Sofala“ af Liverpool. 55 £ var en ganske god Skilling i de Dage; det var jo ikke Fortjeneste altsammen, og tjente hun paa nogen af os, satte hun vel til paa andre; det ene maatte bøde paa det andet, og da alle Parter var tilfredse, kunde man ikke forlange mere. Vi fik et Par Skilling hver af hende, saa vi kunde faa den sidste Olive, før vi gik ud paa den lange Rejse, og tidlig næste Morgen gik vi ombord i Skibet, der laa paa Strømmen, og en Timestid efter slæbte en kraftig Slæbebaad os afsted, ud paa den lange Tur til San Francisco. Det var den 9. Juli, og den 29. December stod vi ind gennem Golden Gate 175 Dage i Søen. Ja, der var længe mellem Snapsene i de gode, gamle Dage.

Hele Besætningen foran Masten var Skandinaver med Undtagelse af en Franskmand og en Tysker, ellers var alle de nordiske Nationer repræsenteret, selv Island. Desuden havde vi fire tyske Apprentices, Lærlinge, der betalte for deres Uddannelse. Den tyske Sejlskibsflaade var i rivende Udvikling paa det Tidspunkt. Det ene store Sejlskibsrederi startedes efter det andet. Der byggedes prægtige, moderne Skibe, der baade kunde sejle og blev sejlet, og Tyskerne skulde bruge Officerer til de Skibe. Disse Lærlinge var som Regel Børn af velhavende Forældre, og de var godt udstyret, naar de kom ombord, men sjælden kom de hjem igen med ret meget af det. En af disse, Walther, Søn af en Fabrikant fra Köln, havde foruden den traditionelle grønmalede Skibskiste, anskaffet sig hos en Hamburger Sømands-ekviperingshandler, et Par store Kufferter fulde af det dejligste Tøj, noget der kunde faa Tænderne til at løbe i Vand paa en fattig Langfartsmatros. Og Røde Svante tog straks Affære. Han kastede hele sin

Kærlighed paa Walther og hans Rigdomme, hjalp den unge Mand tilrette paa alle Maader og fik som en ringe Erkendtlighed til Gengæld et eller andet Stykke Tøj, som denne „ikke havde Brug for“. Inden vi naaede Frisco, havde Walther knap det Tøj, han kunde dække Kroppen med og lignede nærmest et Fugleskræmsel, medens Røde Svante var rigget ud som Modeherre og desuden kunde sjakre med Kammeraterne af al sin Overflod. Aldrig havde han haft saa meget og saa godt Tøj i sin omtumlede Tilværelse. Og som det gik Walther, gik det de andre Lærlinge, og det var ikke altid godvilligt, de honorede en Villighed.

„Sofala“ var en „Liverpool-Novascotiaman“, og vi var næppe kommet ind i Kanalen, før vi fik en For-smag paa Tønen ombord. Manden, det gik ud over, var ikke Sømand og skulde have holdt sig fra den Slags Skibe, men han havde taget Chansen for at komme over til Staterne og havde mønstret som Matros, men det varede ikke længe, før Andenstyrmand var paa Nakken af ham, og da han saa klagede over Mavebesværligheder og holdt sig i Køjen, var Pokker løs. En Dag kom Andenstyrmand ind til ham og gav ham Besked paa at komme hen Agter, hvor han skulde installeres paa „Hospitalet“. Manden tørnede ud og fulgte med Styrmanden agterover, og da de naaede Midtskibs, drev denne ham en Knytnæve i Maven med de Ord:

„Er det der, du har ondt, din fordømte Hobo!“

Manden, hans Navn var Andrew, gav et Brøl fra sig af Smerte og knækkede sammen, greb saa en svær Sjøkel, der laa paa Dækket, og slyngede den efter Styrmanden; den peb lige forbi dennes Hoved. Saa halede Styrmanden ham med sig ind i Gangen under Halvdækket, og vi troede, at han var anbragt i „Hospitalet“ og hørte ikke videre til Sagen foreløbig.

Nogle Dage efter skulde vi skifte et Sejl; vi var lastet med Cement, og da den tunge Last langtfra fyldte Lastrummene, var en Del af Mellemdækket Agter klart, og en Del Sejl var stuvet ned der. Det var tidligt paa Morgenen. Førstestyrmand havde Vagt, og da vi havde taget Lugen af, hoppede en Mand ned for at lange Sejlet op. I det samme kom Styrmanden til, kommanderede Manden op og en af Drengene ned i Stedet, men det var for sent, Manden havde faaet Øje paa noget, og han raabte til os andre om at komme ned og se, hvad det var. Og paa Trods af Styrmandens Paabud gik nogle af os derned, og dér laa Andrew, den syge Mand. Lænet mod en Støtte, med Armene bagud om denne og Haandjern paa Hænderne laa han der i sine egne Udtømminger, og saaledes havde han ligget det meste af et Par Dage. Ingen af de Ulykkelige, man læser om i Beretningerne om de gamle Slaveskibe, kan have ligget mere ubekvemt. Selvfølgelig protesterede vi mod denne Maade at kurere syge Folk paa, og Andrew blev da ogsaa omgaaende taget op og lagt ind i det saakaldte Hospital, der nærmest var et Kabelrum. Et Par Dage

efter kom han dog forud igen, de havde sultet ham derhenne, og han foretrak at hutle sig igennem, saa godt han kunde, i Stedet for at tage Resten af den Kur. Men selv da han blev rask, var og blev han dog et Skrog, drev den af, naar han kunde, og vi andre maatte gøre hans Arbejde, saa ingen af os havde noget tilovers for ham. Og Styrændene var efter ham, naar de fik en Chance. En Dag sagde han til mig:

„Du kan bande paa, jeg skal hævne mig, før jeg stikker af i „Frisco“. Han stod lidt og betænkte sig, saa fortsatte han:

„Ved du, hvad jeg gør, jeg slaar Hovedet af Gibs-figuren derhenne i Boven. Jeg smadrer maaske hele Figuren!“ Det var Gallionsfiguren, han mente. Fjølset troede, den var af Gibs.

Lille Harry maatte høre meget for sin Størrelses Skyld. For hvad hjalp det, at han var stærk som en Bjørn, naar han kun var et Par og tredsindstyve Tommer høj og omtrent lige saa bred, en overskaaren Kæmpe. Store Erikson, en svensk Kæmpekarl paa over seks Fod, drillede ham ved enhver Lejlighed. „Harry,“ sagde han en Dag, „hvis du skulde ryge ud gennem et af Spygatterne med en Sø, skal jeg nok kaste en Tændstikæske ud til dig, som du kan bjærge dig paa, indtil vi faar fisket dig op.“ — Til at hale og slæbe var Harry god nok, men naar vi bjærgede de store Sejl, skulde han have en ganske bestemt Plads for at kunne være med; han skulde helt ud paa Nokken. Kom han til at staa midt i Perten, kunde han daarlig faa Armene over Raaen; det eneste, han saa kunde gøre, var at sidde i Perten og slynge Sejsingerne rundt til os andre. Nede under Ækvator fik Harry Maanesyge, en Sygdom Folk i Land næppe kender, men som de fleste Søfolk har hørt Tale om, selv om de ikke selv har set Eksempler paa den. Jeg havde hørt adskillige Historier om disse mærkelige Tilfælde, men aldrig troet paa dem, før jeg nu fik Syn for Sagn.

Vi laa under Linjen i Død-Dam Stille, selv det uhyre Verdenshav, der altid er i Bevægelse, syntes saa roligt som Vandet i et Akvarium. Natten var vidunderlig smuk, og Maanen stod vokset ud til hele sin Skive paa en fuldstændig skyfri Himmel, rolig og højtidelig. Vandet, vi laa paa, var som en uhyre Staalplade overgydt med flydende Metal, en Haj dukkede op langs Skibssiden. Hver Gang den bevægede Halen, slog den Ringe og straalende Smykker ud over Metallet. Midt paa Forlugen laa Harry og sov sødeligt, kun iført Bukser og Skjorte, med Ansigtet vendt op mod den skinnende Sølvplanet. Jeg saa ham ligge saaledes, da jeg skulde paa Udkig, Ansigtet var helt fordrejet, og han skar Tænder. Han saa fæl ud, saa jeg kaldte paa ham, og da han ikke vaagnede yded det, tog jeg fat i ham og ruskede ham, til jeg fik Liv i ham. Han lod til at være helt fortunlet og satte sig paa Lugekarmen med Ansigtet begravet i Hænderne. Jeg lod ham sidde saaledes og gik op for

at afløse Udkiggen. Nogen Tid efter kom Harry op til mig, han ravede som en Beruset og fortalte mig, at han næppe kunde skimte de forskellige Genstande omkring sig. Kort efter gik han ned og tørnede ind. Næste Dag spurgte jeg ham, hvorledes det gik; han havde da lidt Hovedpine, men fejlede intet udover det. De følgende Nætter stod det paa Regn og Bygevejr, og Harry mærkede intet usædvanligt, men den første maaneklare Nat vi fik, var det atter galt. Vi andre troede, han spillede Komædie og blev først klar over, hvor alvorligt hans Tilfælde var, da han var oppe for at ordne noget paa Ruftaget og spadserede ret ud over det og stod paa Hovedet ned i Dækket, før nogen af os kunde stoppe ham. Harry var blevet maaneblind, og denne vor Klodes Drabants kraftige Straaler havde ogsaa haft en anden Indvirkning paa stakkels Harry. — Hver Gang Maanen var stærkt lysende, særlig omkring Fuldmaanen, var han desuden „underlig“. Ligesom man bedst sad og snakkede fornuftigt med ham, kunde han komme med det værste Tøjeri, blande Brokker af forskellige Sprog sammen, saa man havde ondt ved at forstaa ham. Om han nogensinde kom sig, ved jeg ikke, den Tid vi var sammen, blev det ikke anderledes.

Vi var gaaet fra Hamburg sammen med en anden engelsk Firemaster, „Glenericht“ af Glasgow. Den ankrede op ved Cuxhaven for at sende Liget af en Mand i Land. Han havde været døddrukken, da han kom ombord, og var blevet kvalt i sine Opkastninger. „Glenericht“ lettede snart efter, men hele Rejsen saa vi ikke Spor til den, først da vi stod ind til San Francisco, fik vi den i Sigte. Et mærkeligt Træf paa en saa ualmindelig lang Rejse. De to Skippere maa have navigeret og sejlet deres Skibe fuldstændig ens, og jeg mener, at det var et Bevis paa udmærket Sømandsskab, for vi maa have haft samme Vind- og Vejrforhold hele Tiden.

Inden vi kom op til Frisco, kaldte Skipperen alle Mand agterud og lovede os højt og helligt, at hvis nogen af os rømte, skulde han være Mand for at faa fat paa os igen, selv om der gik Maaneder forinden. De fleste af os stak dog af alligevel. Hvorvidt han fik fat i nogle af mine Kammerater, ved jeg ikke, mig „fik“ han paa en Maade, men først en Snes Aar efter, og det var et mærkeligt Træf.

Det var under Verdenskrigen. Jeg var Førstestyrmand med en dansk Baad, og vi laa i Norfolk, Virginia og lastede Kul. Det var midt paa Natten; jeg stod og passede paa Lastningen — fire Spouter øste deres Indhold ned i Skibet. Det gik hurtigt her, de lastede et Skib paa nogle faa Timer. — En gammel, hvidhaaret Mand kom hen til mig og præsenterede sig som Kaptajnen paa „Jordan Hill“, en engelsk Firemaster, der laa paa den anden Side af Kulpiæren. Han spurgte mig, om jeg ikke kunde skaffe ham nogle Flasker Whisky. Norfolk var „tørslagt“. Jeg fik fat i Hovmesteren, og denne overlod den gamle Skipper nogle Flasker, som jeg tilbød at hjælpe ham om-

bord i sit Skib med. Da vi var kommet vel derover, inviterede han mig med ind i Kahytten paa en Drink, han havde en Ven derinde, en anden Sejlskibsskipper, hvis Skude laa ude paa Reden. Og denne Mand var Kaptajn Auld, min gamle Skipper fra „Sofala“, ældet og graanet, men rank og spændstig, endnu lige saa fuld af Krudt, som naar han tyve Aar før stod paa Halvdækket af „Sofala“ og brølede sine Kommandoer ud med en Stemme, der kunde høres oppe paa For-Røjlraa under den værste Kap Horn Piber. Han kendte naturligvis ikke mig igen, men jeg for-

talte ham, at jeg havde været med ham paa den Rejse, og da jeg slog paa, at det havde været en drøj Tur, saa han skarpt paa mig og spurgte hvast, om jeg havde taget nogen Skade af den. Og jeg maatte svare ham, overensstemmende med Sandheden, at jeg ikke alene havde haft godt af den, men ogsaa mindedes den uden Bitterhed, saavel som adskillige andre af samme Slags. For en ung Sømand har godt af at tage nogle haarde Tørn; det lærer ham at tage de Dravater, han uvægerlig kommer ud for senere hen i Livet.

For Model-Yacht-Byggere

Modeljachtbau af Ing. A. Tiller er den bedste Bog om Modelyachtbygning, som længe er udkommen. Den giver en udtømmende Beskrivelse af Bygning af en Række Modeller lige fra den simple Model lavet af en tyk Plankestump til den mest moderne Modelyacht bygget paa Spant og klædt op ligesom et stort Fartøj, og viser saavel Sharpie Modeller som 6 Meter Modelyacht. Videre giver den Anvisning paa Diagonalbygning, Rigningsdetaller, Beslag etc. og giver en Anvisning paa det nødvendige Værktøj, og da Bogen er gennemillustreret, giver den ogsaa gennem Illustrationerne et godt Indblik i de forskellige Byggemaader.

Bogen kan anbefales paa det bedste. Den er tilsendt

af Andr. Fred. Høst & Søn, Bredgade 35, der kan fremskaffe den. Prisen er Kr. 7,50. Fra samme Firma har vi faaet tilsendt Byggeplaner af Sharpie-Modelyachten „Tiller-Junior“ og kan disse anbefales for dem, der vil bygge en Modelyacht, idet alle Tegninger er udført i fuld Størrelse, saaledes at de lige kan overføres paa Materialet, man skal bruge. Fuldstændig Byggebeskrivelse paa Tysk medfølger, men alle Tegninger er saa klare og udførlige, at denne ikke er saa paakrævet.

Planerne kan faas hos Andr. Fred. Høst & Søn, Bredgade 35. Pris Kr. 2,90. *Benzon.*

Nordisk sprogrøgt og vort nordiske modersmål

Formanden for Dansk forening til nordisk sprogrøgt, lektor *Mogens Nissen*, udtaler sig om foreningens første større fremstød:

I disse dage har vor forening, under valgspøget: „Nordisk samling om Nordens sprog“, gennem Gyldendalske Forlag udsendt sin første appel til det danske folk i form af et større hæfte, VORT NORDISKE MODERSMÅL, som til en meget billig pris (1 kr. 35 øre) kan fås i enhver boghandel. Hæftet indeholder enkelte forslag til ændring af dansk retskrivning i nordisk retning, bl. a. ved indførelse af små bogstaver i navneordene og nordisk å i st. f. det særdanske aa, — desuden *lister over flere hundrede gode nordiske danske ord*, der foreslås genoptagede eller for de flestes vedkommende blot genopfriskede i dansk. Der gives anvisning på hvert ords anvendelse gennem rækker af eksempler. Ordene lever endnu i vort sprog, især i bogsproget, men bør indtage en langt mere fremtrædende plads, ikke mindst i det almindelige tale- og skriftsprog, end de har gjort i senere tider, hårdt trængte som mange af dem har været af mere eller mindre overflødige fremmedord, der i de fleste tilfælde ikke er optagne eller kendte i de andre nordiske sprog.

Med kortere mellemrum vil foreningen udsende sådanne ordlister for til sidst ad åre at samle hele ordforrådet i en *dansk-nordisk synonymordbog*.

Nordisk sprogrøgt er således et led i arbejdet for at skabe større forståelse mellem de nordiske lande og derigennem stærkere samling om det ældgamle nordiske kulturfællesskab.

„Dansk forening til nordisk sprogrøgt“ søger ad naturlige veje og på videnskabeligt grundlag lempeligt at føre vort modersmål nærmere til norsk og svensk — og søger på samme tid at formå nordmænd og svenskere til at føre deres sprog i lignende retning, ind imod det oprindeligt fælles nordiske i vore sprog.

Der tilsigtes ikke nogen sammenblanding af de nordiske

sprog! Sligt er med urette blevet påstået om os og vort arbejde! Man ønsker derimod en så stærk indbyrdes tilnærmelse som muligt inden for hvert av sprogenes naturlige grænser og med bevarelse af hvert sprogs særlige karakter — ud fra den opfattelse, at de nordiske folk derved ganske anderledes end hidtil vil kunne komme på talefod med hverandre og forstå hverandre og fuldt ud blive fortrolige med det åndsliv, der rører sig i hvert av landene, når selv menigmand overalt i Norden uhindret kan læse frændelandenes litteratur.

Fra vor side ønsker man da at gøre dansk mere dansk, ud fra den overbevisning, at man ved at gøre vort sprog virkelig *kærnedansk* samtidigt gør det mere *nordisk* og derved *lettere tilgængeligt for norske og svenske*.

Foretages samme bevægelse med norsk og svensk, vil de tre nordiske hovedsprog kunne nærme sig betydeligt til hverandre, da deres oprindelse er fælles og *kærnen* i hvert af dem stort set er den samme.

Der må sættes ind på alle sprogets områder; på retskrivningens, ordforrådets, udtalens, ja selv på grammatikkens (bøjningens).

Som omtalt i dagspressen er der for nylig i Sverige under ledelse av professor ved Stockholms universitet *Elias Wessén*, oprettet en *svensk komité til nordisk sprogrøgt*, som vil arbejde ud fra samme synspunkter som den danske og i nøje forståelse med den.

Enhver dansk kan støtte dette nordiske og nationale arbejde, dels ved at optage vore forslag i sit eget sprog, dels ved som medlem at tilslutte sig foreningen! Arsbidraget er sat så lavt som til 3 kr., der kan indsendes over *postkonto nr. 30754, til: Dansk forening til nordisk sprogrøgt, Havnegade 11, 1. sal, København K.* Indmeldelse modtages også gerne pr. telefon: *Byen 6515, (hl. 14—17).*

Foreningens skrifter, deriblandt det foreliggende hæfte, vil, efterhånden som de udsendes, tilgå medlemmerne vederlagsfrit.

Mogens Nissen.



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

(Fortsat)

DANMARK. 5 Øre Postfærge, vinrød, er udkommet. Der er til dette, ligesom ved de sidst udkomne Frimærker, anvendt gullig Gummi, da det for Tiden ikke er muligt at fremskaffe det farveløse Gummi arabicum, der ellers anvendes. (Fig. 1).



Fig. 1

SVERRIG. 1. Juli udkom Mærkerne til Minde om den svenske Højskolelov, som blev vedtaget i Juni 1842. Mærkerne, der er tegnet af Kunstneren Torsten Schonberg og graveret af de danske Frimærkers kendte Gravør Johs. Britze, findes i to Værdier: 10 Øre rødilla og 90 Øre lysblaa. — Mærkerne (Fig. 2) viser Billederne af



Fig. 2

de to Mænd, der førte Højskolesagen frem i Sverrig: Grev Torsten Rudenshöld og Rigsdagsmand Nils Månsson. 10 Øre findes saavel 2- som 3-sidet takket, 90 Øre 2-sidet takket.

NORGE. Uden Vandmærke er i Dybtryk udkommet følgende Mærker: Taltype: 1 Øre graaoliven, 2 Øre brun og 3 Øre orange. Løvetype: 14 Øre orange, 35 Øre mørklilla, 50 Øre brun og 60 Øre blaagrøn. Tjenestemærker: 5—7—10—35—40—60 og 100 Øre. (Fig. 3).



Fig. 3

Ovenstaaende Mærker er os tilsendt fra *Magasin du Nords Frimærkeafdeling*.

Katalog.

Det første Frimærkekatalog for 1943 er nu udkommet. Det er *AFA*, som denne Gang præsenterer 26 Lande med ialt 3700 Illustrationer paa 292 Sider. Kataloget koster Kr. 3,00, og er som sædvanlig smukt

og overskueligt ordnet, med mange gode Oplysninger om Fejltryk o. l.

Fælles-Udstillingen 1942.

Postvæsenets Oplysningskontor meddeler, at et særligt Dagstempel, Fig. 4, vil blive taget i Brug paa ovennævnte Udstilling, der som tidligere meddelt arrangeres i Dagene 11. til 14. September paa Haveselskabetsvej 3. Vi raader alle vore filatelistisk interesserede Læsere til at benytte Lejligheden til at se og lære af det, efter de deltagende Klubbers Meddelelser at dømme, righoldige, smukke og interessante Frimærkemateriale.



Fig. 4

(Fortsat)

Næste Aar, 1907, fremstillede Alf. Jacobsens Etablissement et Julemærke, der viser Dronning Lovisa og Kong Frederik VIII. Billederne er sorte i en ultramarin Ramme, (Fig. 5). Oplaget var som de foregaaende Aar 5 Millioner, og Salget indbragte Kr. 81.798,00 — en pæn Stigning. Priserne er Kr. 0,45 og 0,20.

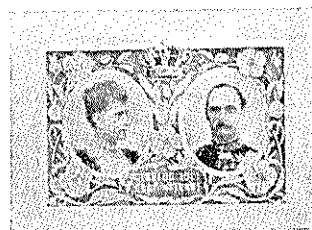


Fig. 5.

I 1908 viser Julemærket i mørkblaa og gule Farver Billedet af Julemærkesanatoriet ved Kolding. Mærket er et af vore smukkeste og koster nu Kr. 0,35 og 0,10. Oplaget var atter 5 Millioner, og Salgsindtægten var steget til Kr. 84.723,00. Mærket findes ogsaa utakket og koster da Kr. 2,00.



Fig. 6.

„Knopmandens“ Penge

Sagn og Virkelighed fra Harboøre

I Efteraarstiden, naar Jævn døgnstormene piskede Havets brusende Brænding i lange, lyse og vilde Vandstrimer mod Vestkystens vege Værn, den tynde Bræmme af forkrøblede Klitter, ubarmhertigt skærende favnedybe Furer i det bløde, kun af den svage Hjelme og Marehalm beskyttede Land, — i denne Tid plejede „Knopmanden“ at lade høre fra sig.

Knopmanden — hvem var han?

Nærmest ved en Tilfældighed — det var i Nitierne — blev jeg bekendt med, at en Guldsmed i Lemvig en Gang imellem fra Fiskere paa Harboøre modtog enkelte Guldpenge, som den paagældende havde fundet i Klitten ved „Knopper“ paa den søndre Limfjordstange. Saa vidt jeg efter Beskrivelsen kunde skønne, var det gamle spanske eller portugisiske — maaske ogsaa hollandske — Mønter, og Sælgerne fik altid en bestemt Pris for dem — to Kr. for de mindre og fire Kr. for de større. Køberen smeltede Guldet og brugte det i sin Forretning. Han var ikke Møntsamlere, og Handelen var sikkert, i alt Fald efter hans Formening, fuldt ud lovlige. En anden Sag er det, om ikke Finderne skulde have afleveret det fundne til Strandfogden, eller Guldmønterne burde have været betragtet som „Danefæ“ og indsendt til den kgl. Møntsamlings.

Det var for øvrigt ingen Hemmelighed med Forholdet; baade i Lemvig og paa Harboøre kendte man disse Penge — „Knopmandens Penge“, som de kaldtes. Forholdet var ikke uden Interesse, og jeg søgte alle de Oplysninger om Sagen, som kunde faas ved at tale med Fiskere og andre Beboere paa Aastedet. Den gængse Opfattelse skal jeg her gengive.

„Knopmanden“ var for alle et Spøgelse, et Genfærd, der hvileløst i Efteraarets Uvejrstaftener vandrede om, ventende, at Retfærdigheden skulde ske Fyldest.

Hans Historie, som Ælde nu har gjort til Sagn, er tragisk, er et Blad af den lange, uhyggelige Fortælling, som Jyllands barske Vestkyst til Dommedag gemmer paa, — om Oprin af Menneske mod Menneske, — af Mennesker, som Begærligheden efter Guld og Gods havde gjort til Dyr, til Djævlene mod de Medskabninger, som hjælpeløse, udfriede af Livsfare, i den yderste Nød er blevet kastet mod Vesterhavets kolde, ubarmhertige Kyster.

Og Historien fortælles saaledes:

Ved Stranden, Nord for Langerhuse Fiskerleje, omtrent midt imellem dette og „Knopper“, boede Knopmanden.

Hans egentlige Hjem var „æ Knop“, en høj og prægtig Klitbakke, som forlængst er forsvundet i „den blaa Ko“s graadige Gab. Men Stedet var altid kendeligt, da man just derfra havde de tre Kirker: Harboøre, Hygum og Tørring, i lige Linie.

Det var i Begyndelsen af Syttenhundredtallet, at en Baad en Uvejrstaft i Efteraaret landede fra et forlist Skib ud for dette Sted af Kysten. Deri befandt sig et ungt Menneske med en Kasse fuld af Guldpenge. Strandfogden — hans Navn er ikke overleveret — kom tilfældigt til Stedet, hvor Baaden kastedes op i Havstokken, og da han saa den hjælpeløse, udmattede Yngling med det skinnende Guld, og Mørket slørede for slemme Øjne, — saa myrdede han den fremmede for at komme i Besiddelse af hans Skat.

Det gryede ad Dag, og Udaadsmanden fandt det derfor raadeligst at skjule Rovet og Mordet. Han begravede derfor den Skibbrudne og Kassen i den tæt bagved liggende „Knop“, hvorfra han saa, naar bedre Lejlighed gaves, vilde hente Skatten.

Næste Dag skulde samme Strandfoged efter Lyng til Brændsel fra Hederne Syd for Lemvig, men paa Hjemturen væltede han med det svære Læs, og det saa uheldigt, at han blev slaaet ihjel paa Stedet. Sin gruelige Gerning fik han saaledes intet Udbytte af.

Tiden gik. Ingen vidste mere den Gang end senere, hvad Knoppen havde i Gemme. Kun var det et Faktum, at Fogden kom af Dage ved Lynglæssets Væltning.

Men — saa begyndte Strandboerne at ymte om Spøgeri. Havet ødelagde efterhaanden Knoppen. Man begyndte at finde Guldpenge paa Stedet, og Knoppen blev et frygtet Sted at passere ved Nattetide.

Flere end een ædruelig Mand, hvis Ord ellers stod til troende, havde mødt Knopmanden, naar deres Vej en Efteraarsnaft faldt forbi Knoppen. Han beskrives som en lille og spinkel Yngling, gik uden Hovedbeklædning, iført en lang Kavaj, hvis brede Krave er opslaaet. Ansigtet var gulgult med feberglinsende Øjne og omgivet af et langt ravn sort, flagrende Haar.

Der er fundet mange af Knopmandens Penge, — der mentes endog i Hundredvis.

Den første, som fandt af dem, var en gammel Fisker, der i høj Alderdom døde paa Harboøre i Syvtierne. Efter at han havde gjort det første Fund — og han gjorde ingen Hemmelighed deraf — begyndte ogsaa andre at søge, og det med Held, især efter Paa-landsstorme. Derved er det godtgjort, at der har været Penge gemt i Knoppen. Men om der har foreligget et Mord, det vil aldrig komme for Lyset; — de Døde er tavse.

Efter en Stormflod i Ottetierne fandtes atter af Pengene. Om der senere er fundet nogen, har jeg ikke kunnet faa oplyst.

En af de sidst fundne Guldmønter bar Aarstallet 1592. Den var lidt mindre og betydeligt tyndere end et Tyvekronestykke, men meget blødere.

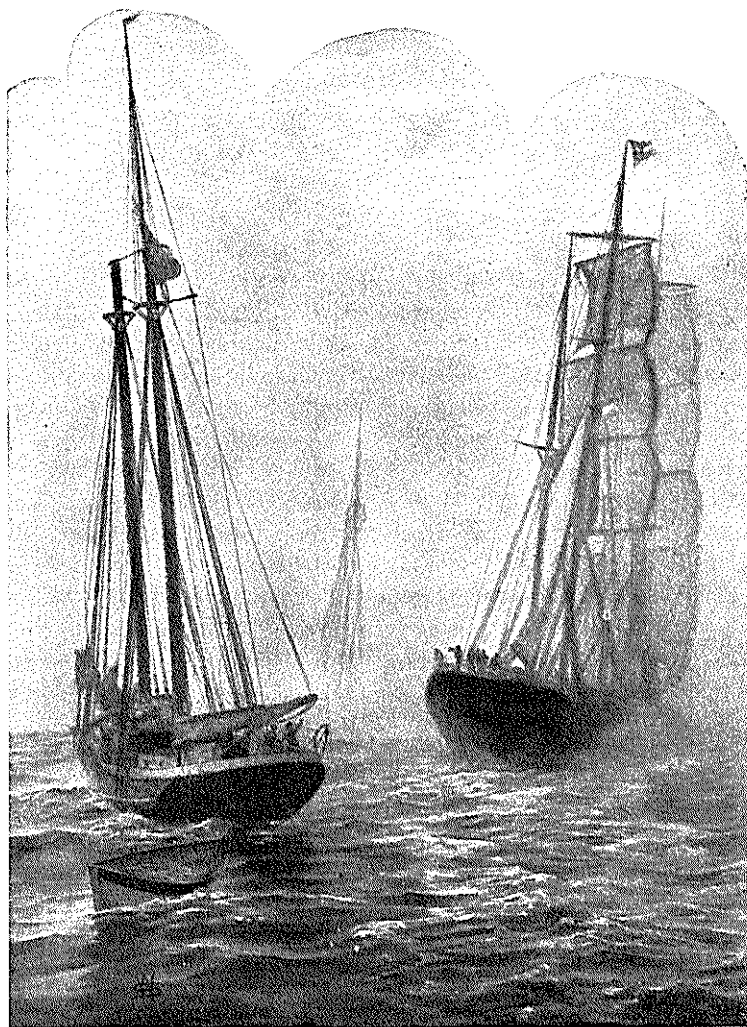
J. Gr. Pinholt.

Et Krydstogt

(Fortsat fra Side 6)

førslen fandt Sted, observerede man endnu en Skonnert, der holdt ned mod „Clarence“ og dens to Priser, og den blev ogsaa et Offer for Briggens blinde Batteri, der ikke var helt demonteret. Det var Skonnerten „Kate Steward“ fra Key West til Philadelphia. Løjtnant Read havde nu 75 Fanger fra sine 5 Priser, og han besluttede derfor at sætte dem ombord i „Steward“ og frigive denne mod en Forskrivning paa 7000 Dollars betalbar til Præsidenten for De Konfødererede Stater 30 Dage efter Fredsslutningen. Opbringelsen og Overføringen af Fanger tog flere Timer, og det var Middag, før „Steward“ kom afsted, og den satte Kurs direkte paa Delaware, og Løjtnant Read vidste udmærket godt, at inden der var gaaet 24 Timer, vilde Washington vide Besked om Opbringelserne, og der vilde blive sendt Fartøjer ud for at gøre Jagt paa ham. Denne Vished forsinkede dog ikke Arbejdet med at overføre Folkene og deres Ejendele fra „Clarence“ til „Tacony“, men saasnart det var tilendebragt, blev „Clarence“ og „Shindler“ stukket i Brand, og efterladende dem indhyllet i Ild og Røg satte de alle Sejl paa „Tacony“ og satte Kursen mod Nordøst og hejste De Konfødererede Staters Flag og døbte deres nye Fartøj „Florida No. 2“.

Den første Prise tog de samme Eftermiddag, det var Briggen „Arabella“ fra Aspinwall til New York med en neutral Ladning, der blev frigivet mod en Forskrivning paa 3000 Dollars. De stod nu op for at afskære den vestgaaende Trafik Syd for Marthas Wineyard og Nantucket, og her opbragte de den 15. Juni Briggen „Umpire“ fra Cardenas til Boston med Sukker; den blev brændt. Den 20. Juni opbragte de Paketbaaden „Isaac Webb“ fra Liverpool til New York med 750 Passagerer. Den blev frigivet mod en Forskrivning paa 40.000 Dollars. Samme Dag opbragte de og brændte Fiskeskonnerten „Micwaber“. Den 21. Juni opbragte og brændte de Clipperen „Byzantium“ fra Lon-



„Tacony“ mellem Fiskerne paa Georges Bankerne.

don til New York med Kul, og senere paa Dagen tog de Barken „Good-speed“ fra Londonderry til New York i Ballast. Og alt dette blev udført ved Hjælp af en 6 Pd. og et blindt Batteri. Efter dette gik de op til Georges Bankerne, hvor Fiskerflaaden fra New England laa paa Fiskeri, og de kom over dem som en Tyv om Natten. — Vejret var taaget, men den 22. Juni lattede Taagen af og til og viste dem, hvor Fiskerne laa til Ankers, og de sejlede op til de forskellige Fiskeskonnenter og opfordrede dem til Overgivelse. Den Dag tog de ialt 5 Fartøjer, Skonnerterne „Marengo“, „Florence“, „Elisabeth Ann“, „Rufus Choate“ og „Ripple“. Den første blev brændt, og de 4 andre tog Barken paa Slæb. Andre Fiskeskonnenter, der saa den sorte Bark tone frem i Taagen med 4 Fiskeskonnenter paa Slæb, stak Ankrene fra sig og søgte Frelse i den beskyttende Taage, men i nogle Tilfælde maatte de sætte deres Dorier ud og lade dem slæbe sig bort i Taagen, da der næsten ingen Vind var. Da han fra de opbragte Fartøjer havde 75 Fanger, besluttede Løjtnant Read at sætte disse ombord i „Florence“, der var den ældste af de tagne Skonnenter, og frigive den, mod at den gav en Forskrivning, og saa lade den sejle tilbage til Gloucester med Fangerne. De andre Skonnenter blev undersøgt og derefter opbrændt. Og den næste Dag led Skonnerterne „Ada“ og „Wanderer“ samme Skæbne. Samme Nat, der var meget mørk, og med Taagen bankende op i Syd og med overtrukken Himmel, stod „Tacony“ for en let sydøstlig Brise nordøst i, da den løb paa en af de talrige Fartøjer, som Nordstaterne havde i Søen paa Jagt efter dem. Begivenheden kan bedst gengives efter en Beskrivelse, som en af Read's Folk havde indført i sin Dagbog, der senere er bleven offentliggjort:

„Omkring Kl. 11 paa første Vagten meldte Ud-kiggen en Dampret forude. Chefen kom paa Dæk-

ket, og efter at have undersøgt Fartøjet gennem sin Natkikkert, sagde han, at det var en af Nordstaternes Krydsere.

„Folkens,“ sagde han, „jeg tror, vort Togt er forbi, men vi maa forsøge paa at narre den. Den var snart paa Prajehold, og Chefen ombord i Krydseren prajede os, „Bark ohøj! Navn og Bestemmelsessted!“ Hertil svarede Løjtnant Read: „Barken „Mary Jane“ fra Sagua le Grande til Portland.“ Krydserens Kaptajn meddelte os, at en af Oprørernes Kaperkrydsere var paa Togt langs Kysten og opbrændte Handelsfartøjerne, den opbragte, og anbefalede os at holde skarpt Ud-kig. Løjtnant Read takkede ham, og Krydseren dampede bort med Kurs mod Nord.

Vi var alle stumme af Forbavselse over vort Held, og Løjtnant Read udløste Spændingen, idet han udbrød: „Folk, det var lige ved at gaa galt, men endnu er vi ikke taget; her bliver for varmt for os paa disse Breddegrader, saa vi maa forandre vor Plan.“ Han kaldte Mandskabet sammen og udviklede for dem sin Plan for den nærmeste Fremtid.

„Folk,“ sagde han, „Spillet er ude for dette Fartøj, vi bliver jaget af mindst 20 Fartøjer, og et eller andet af dem vil tage os, hvis vi ikke gør Forandring i vor Plan. Jeg foreslaar derfor, at vi tager den første hurtige Skonnert, vi faar fat i, og med den sejler til Portland. Der ligger en Toldkutter i Portland Havn, den kan vi maaske skære ud, og der ligger to Kanonbaade, som vi kan forsøge paa at ødelægge, og lykkes det ikke, kan vi tage Boston Baaden og i den møde „Florida.““

Mandskabet udtalte deres Tilfredshed med dette Program.

Den næste Morgen paa 43°10' Nord Bredder og 69° 43' vestlig Længde i stadig Tykning, der momentvis lettede, saa de et Fartøj, der blev overhalet og bordet. Det var „Shatemuc“ fra Liverpool til Boston med 350 Udvandrere og Last. Løjtnant Read tog Kommandoen og blev hele Dagen ombord i Prisen, medens „Tacony“ holdt den gaaende i Nærheden. „Shatemuc“ var lastet med Jernplader, og derfor vilde Løjtnant Read sænke den, hvis de kunde faa opbragt et Fartøj, der kunde tage Passagererne ombord, men da der ikke viste sig noget, blev „Shatemuc“ frigivet mod at afgive en Forskrivning paa 150.000 Dollars, og henimod Aften forlod Read den og gik ombord i „Tacony“. Kort efter at han var kommen ombord i „Tacony“, meldte Ud-kiggen en Fiskeskonnert med Kurs mod Sydøst. „Tacony“ stod over mod den, men i den lette Luft gjorde den ikke megen Fart og satte derfor en Baad i Vandet med Prisemandskab, der efter en Rotur paa 3 Mil indhentede Skonnerten og bordede den. Det var Skonnerten „Archer“ af Southport, Kaptajn Robert Snowman. Prisemandskabet hilste høfligt paa ham og meddelte ham, at Fartøj og Besætning var taget som god Prise og Krigsfanger af De Konfødererede Staters Krydser „Florida 2“. „Archer“ var paa Vej til de Chaleurs Bugten for at fiske Makrel og havde forladt Southport den foregaaende Dag. Den var fuldt udru-

stet til Turen og havde en rigelig Forsyning af frisk Proviand, og da det var et hurtigt og godt Fartøj, besluttede Løjtnant Read at bruge den og opgive „Tacony“.

De andre Fanger ombord i „Tacony“ blev nu overført til „Archer“, der satte efter „Shatemuc“, der i det løje Vejr ikke var kommen langt, for at sætte alle Fangerne ombord i denne, hvilket blev gjort, og tillige blev en Del Proviand overført, for at de paa „Shatemuc“ skulde have nok, til de naaede Land. Da dette var udført, vendte „Archer“ tilbage til „Tacony“, og da de nu var bleven af med alle deres Fanger, blev der givet Ordre til at forlade Barken og gaa ombord i Skonnerten. Kanonen blev bragt ned i Baaden og overført til Skonnerten tilligemed det Bytte, der var taget fra de forskellige Priser, samt Folkenes Ejendele og en Del Udrustning. Der var adskillige Baadfulde, og Overførelsen var ikke tilendebragt før ved Midnat. Den sidste Mand, der forlod „Tacony“ samlede hvad han kunde finde af brændbare Ting i Kahytten og Forlasten og satte Ild paa det, og da Baaden forlod „Tacony“, steg Røg og Ild op af Kahytsskappen og Forlasten. Barken havde sejlet sin sidste Rejse. Paa Dækket af Skonnerten stod Folkene og saa paa, at Barken brændte, og Ilden oplyste Havet i Miles Omkreds, medens den kastede fantastiske Skygger over „Archer“ og Folkene ombord, og omkring Kl. 2 var den brændt ned til Vandlinien, hvorefter Løjtnant Read gav Ordre til at lægge „Archer“ paa Kurs Vest til Nord ind mod Land og gik da ned for at gaa til Køjs og faa noget Søvn, hvilket var haardt tiltrængt. Næste Morgen kort efter Daggry fik de Land i Sigte om Styrbord, det var Monhegan Island, og det første Land, de havde set, siden de havde forladt Ferdinand de Naronha Øen udfor Brasiliens Kyst syv Uger i Forvejen. Andre Øer i Nærheden kom snart i Sigte og blev passerede med Kurs mod Portland. Besætningen fandt, at „Archer“ var et livligt lille Fartøj, især efter deres Ophold paa den tunge Bark, og en af Besætningen skrev i sin Dagbog: „Vort nye Fartøj sejler som en Drøm, men springer i Søen som en Delfin,“ og samme Mand dvæler ved Usikkerheden ved deres Foretagende, men tilføjer: „Tiden vil vise, hvad vor Skæbne bliver, og hvad der angaar mig selv, har jeg:

Hjerte for en Skæbne,
en Taare for den, der elsker mig,
og et Smil for den, der hader.“

Otte Miles fra Øen Damariscove observerede de en Fiskerbaad, der laa i deres Kurs, og Løjtnant Read prajede den og spurgte, om de vilde komme ombord, hvilket de to Mænd, der var i Baaden, gjorde uden at fatte Mistanke. De hørte hjemme i Casco Bay og havde ikke straks genkendt „Archer“ som hjemhørende i Southport. Da de var kommen ombord, blev det betydet dem, at de maatte lodse „Archer“ ind til Portland Havn, ellers vilde det gaa dem ilde. De ind-

villigede modstræbende i at gøre det, og med deres Baad paa Slæb lodsede de den ind i Havnen. Øen Seguin passeredes i en Afstand af ca. 1½ Miles, og derfra lagdes Kursen direkte paa Portland. Vinden var let, og det var langt op paa Eftermiddagen, da „Archer“ langsomt gled ind i Havnen forbi Forterne og kastede Anker lige udfør Kajen. Da de to Fiskere havde fuldført deres Arbejde, blev de sendt nederunder, for at de ikke skulde give Signaler til Land,

at noget var galt. Resten af Eftermiddagen tilbragte Løjtnant Read og hans Officerer med at undersøge Fartøjerne, der laa i Havnen og fortøjet ved Kajerne. Der laa en Del Fartøjer i Havnen, derimellem de nye Kanonbaade „Agawan“ og „Pontosuc“, der laa ved Franklin Kajen og fik Maskinerne sat i, og desuden laa der Skruedamperen „Chesapeake“ tilhørende New York Dampskibsselskab.

Fortsættes.

Af Kaperiet paa Tordenskjolds Tid

(Efter utrykte Kilder)

Af Kay Larsen

DER findes kun faa Oplysninger om Kaperiet paa Tordenskjolds Tid, og det var dog ret omfattende. Jeg vil give mig til at studere Emnet i det kommende Aar.

En Kaperbegivenhed, som satte varige Spor, og som straks fanger Opmærksomheden, er Sagen om Kaperfører S. Svulde, der affødte to vidt forskellige Domme. Kapt. Siwers Svulde havde erhvervet sig Kaperbrev, og han var hidsig i Tjenesten. Han kom fra norsk Havn og blev en Tid i norske Farvande, men dengang sejlede norske Skibe jo under dansk Flag. En Dag kom han strygende med sit lille Fartøj ind i en Fjord, og der saa han en „fed“ Skude ligge for Anker. Den var stor og svært lastet. Svulde styrede straks efter den, men Skuden vilde vise sin Styrke for at skræmme den og affyrede 3 Kanonskud efter Svulde lille Kaper.

Svulde blev ikke bange! Han løb den store Skude nærmere og lod sine Musketter fyre paa den. Skipperen, Ole Paulsen, vilde ikke udsætte sig for meget og lod sig ro ombord i Kaperen. Rorkarlene var ligesom han selv meget studse og modvillige, og det blev Kaperens Løjtnant, Jockum Martin, forbitret over. Efter Reglementet *skulde* en privat Skudeskipper fremvise sine Papirer. Løjtnanten gav en af de mest sure Koffardimatroses to Slag med den flade Klinge af sin

Huggert, men Skipperen, Ole Paulsen, blev rasende derover og skældte ud. Man skulde da ikke finde sig i, at saadan en skidt forbandet Kaper lavede Halløj paa selve den kgl. Majestæts Strømme. Han vilde klage til Chefen for den danske Eskadre i de norske Farvande, og han skulde nok sørge for, at Søøvere eller Søbisser kom op at hænge. Og saadan var det ogsaa nær kommet til at gaa.

Kommandørkaptajn Pahl, den danske Eskadrechef, tog sig ihærdigt af Sagen og etablerede Forhør paa sit Skib. Det gik baade hurtigt og skrapt til, og Dommen blev haard. Kaperkaptajn Svulde blev sat i Arrest for et Par Aar, og Mandskabet paa Kaperen blev dømt til at gøre Tjeneste paa Galejerne, en Tjeneste, der var meget streng og meget forhadet.

Men Siwers Svulde var ikke tabt bag af en Vogn. Han fik Sagen bragt for Retten i København, og denne, Admiralitetsretten, genoptog Undersøgelsen og Forhørene. Det kan nok være, at Skipper Paulsen blev kappet ned. Kaperens Redere fik Lov til at søge Regres overfor Kommandørkaptajn Pahl og hans Meddommere. Svulde fik tilkendt 300 Daler, og Kapergasterne fik Frigivelse fra Galejerne og udbetalt Gage for den Tid, de havde tilbragt i Tjenesten paa Galejerne. Kommandørkaptajn Pahl skulde betale den ny Proces' Omkostninger med 20 Daler til Protokollisten.

Der var dømt efter Kaperreglementet. Ifølge Reglementets III Artikel, femte Post, var det Skipper Paulsen, som havde forbrudt sig ved at skyde paa Kaperen, da den kom, og ved ikke at tone Flag, som han skulde, naar en Kaper med Papirerne i Orden og med Dannebrog oppe vilde efterse Koffardimandens Dokumenter.

Saa blev Siwers Svulde fri for Arresten, og hans Løjtnant Martin slap ogsaa for Tiltale. Koffardimatrosen havde for sin Modvillighed fortjent de uskadelige Hug, han havde faaet. Kaperen kunde igen løbe ud. Kaperiet var et fuldtud lovligt Erhverv.

Saa forskellige kunde to Domsafsigelser være i det Herrens Aar 1715.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

$\frac{A}{S}$ MONTANA
Telefon 9246

Kul, Koks,
Cinders

Internationale Sømands-Ørsange

»CHANTIES«

Af Oscar Jensen

ANDEN SAMLING

Chanty-Manden synger og fortæller

XXV

The chinese bum-boat-man

Allegretto. Hjulpumpe-Chanty
Solo:

I'll tell you a sto - ry of trou - ble and woe. It'll make you shud - der and
shi - ver. A - bout a chi - ne - se bum - boat man on the Yangt - se -
kiang - se ri - ver. Oh, he was a hea - then of high de - gree as the
joss - house re - cord show. His fa - mi - ly na - me was Wi - ng - chan - loo, but
sai - lor - men call'd him Jim Crow. „Et - che come, cat - che come, hi, yah, yo!“ Yell the
pi - rate in Chi — na - Sea. „Oh, me — no li - kee them
Bow - Wow - Soup, to - o mu - che of bobbe - ree for me — !“

Solo: Now Wingchanloo he loved a maid. Her name was Ahchoofong.
She had eyes just like two pumkin-seeds and slippers three inches long.
But Ahchoo' loved a pirate bold with all her heart and liver.
He was Capt'n of a double deck junk on the Yangtse-kiangse river.

Refrain: „Et-che come, cat-che come hi, yah, yo!“
Yell the pirate in China-Sea.
„Oh, me no likee them Bow-Wow-Soup,
too much of bobberee for me!“

Solo: When Wingchanloo he heard of this, he swore a terrible oath.
„If Ahchoo' married that pirate bold, he'd make sausages of them both.“
He hoist his blood-red battle-flag and steered up the Yangtse river —
a-steering East-North-West by South, till that pirate he did diskiver.

Refrain: „Et-che come, cat-che come, — — —“

Solo: The drums they beat to quarters, and the battle now did roar.
Rattails dumpling flew like hail. The scuppers they ran with gore.
The pirate paced his quarter-deck with ne'er a shake nor shiver.
till he was hit with a hard boil'd egg, which penetrated his liver.

Refrain: „Et-che come, cat-che come, — — —“

Solo: The dying pirate feebly cried: „Oh, give them another shot;
for if I can't marry sweet Ahchoofong, old Wingchanloo shall not.“
The shot it pierced the bum-boat's side and ended the terrible scene.
It went into a kettle of bow-wow-soup and blew up the magazine.

Refrain: „Et-che come, cat-che come hi, yah, yo!“
Yell the pirate in China-Sea.
„Oh, me no likee them Bow-Wow-Soup,
too much of bobberee for me!“

At definere denne Chanty's Tilblivelse ganske nøjagtig er næppe muligt, men efter de Slutninger, der kan drages af Chantyens Tekst i Forbindelse med paa-lidelige Kildeskrifter, kan det dog nogenlunde bestemt siges, at den stammer fra Opium-Clippernes Tid i første Halvdel af forrige Aarhundrede, da de kinesiske Farvande og Kina-Kysten var Tumbleplads og et sandt Eldorado for engelske og amerikanske Profit-Jægere, der spekulerede i John Chinaman's Hang til narkotiske Midler.

„Bum-boat-man“ betyder Kadrejer. „Jim Crow“ er blandt Søfolk i Kinafarten en hyppig anvendt Benæv-

nelse paa kinesiske Myndighedspersoner, hvad enten disse er almindelige Politibetjente eller højtstaaende Mandariner.

I Opium-Clippernes Tid kunde de kinesiske Sø-røvere inddeles i to Klasser — Regerings-Sørovere, som udelukkende opererede med Robaade tæt under Land — og de private, som sværmede over hele Kina-Søen med deres Junker. Handelen med Opium var Smug-handel, og det var Mandarinerne i Distrikterne langs Kinas Kyster og rundt om paa Øerne i de kinesiske Farvande, som havde til Opgave at overvaage og forhindre, at denne Smughandel fandt Sted; men disse

sjakrede ikke desto mindre selv med den kostbare Gift — og tilmed ganske aabenlyst — ligefrem kadrejede.

Disse Mandarinere løste deres Opgave paa en Maade, der ikke gav nogen Sørøver noget efter i Grusomhed og Havesyge, og de slog sig undertiden sammen med en eller flere Sørøver-Junker, naar det gjaldt om at angribe de rigt lastede og vel armerede Opium-Clippere, hvad enten disse var for Udgaende med fuld Last af den giftige og i Kina saa efterpurgte Vare — eller for Hjemgaaende med den for Giften erhvervede Betaling, som udelukkende bestod i mexikanske Sølvdollars eller deres Værdi i Sølvbarrer.

En ypperlig Skildring af et saadant kombineret Overfald findes i et amerikansk Værk „Book of voyages“, som er Udtog af Skibsjournaler, og hvori der gives en udførlig Beretning om Overfaldet paa den amerikanske Brig „Antelope“ paa dennes første Opium-Rejse i Aaret 1844. I denne Beretning forekommer ligesom i „The chinese bum-boat-man“ ogsaa Udtrykket „Bow-Wow-Soup“, men dette er der Benævnelse paa en Blanding af kogende Fedt og Tjære, hvorved Briggens Besætning overhældte de angribende Sørøvere, hvilket i væsentlig Grad bidrog til, at Overfaldet mislykkedes. Dette fandt efter Beretningen Sted under Vindstille mellem Ladronerne og blev ved denne Lejlighed foretaget samtidig af to Sørøver-Junker og to Mandarin-Baade, som tilsammen var bemanded med ca. et Par Hundrede knivbevæbnede Kinesere.

Anvendelsen af „Bow-Wow-Soup“ som Forsvarsmiddel under Sørøver-Angreb blev herefter almindelig i alle Opium-Clippere, og man gjorde snart den Erfaring, at de gule Djævlene, som sværmede rundt paa Rov over hele Kina-Søen, havde mere Respekt for denne koghede Blanding end for Krudt og Kugler. At den var frygtet, kommer tydeligt til Orde i Chantyens Refrain.

Det fremgaar af gamle Clipper-Beretninger, at det var „Antelope“s Førstestyrmand, William Hollis, der havde været Opfinder af dette nye Forsvarsmiddel, og at han herved havde skabt sig et Navn, der var vidt og bredt bekendt i de kinesiske Farvande. Man kaldte ham Doctor — Doctor Hollis — og som saadan var han æret af Kolleger og frygtet af alle skænvøjede Pirater. Baade Navnet og Respekten fulgte ham trofast, da han senere gik over i Te-Farten og blev Fører af den berømte amerikanske Te-Clipper „Game-Cock“ —

ligesaa trofast, som han ogsaa blev fulgt af de kinesiske Piraters skæve Øjne, hvad enten disse sad i Hovedet paa Regerings-Sørøvere eller paa de mere private.

Paa en af sine Rejser med „Game-Cock“ var han under et Ophold i Whampoa Hædersgæst ved et Festmaal hos en højtstaaende Mandarin. Her forspiste han sig i Søbølser og Rottehale-Ragout, og overfor Virkningen af den Dosis *china-poison*, man ved denne Lejlighed serverede for ham, maatte selv Doctor Hollis give op. Denne Gift slog ham ihjel. Men umiddelbart efter hans Død blev den samme højtstaaende Mandarin ogsaa gjort et Hoved kortere for bevist at have staaet i Ledtog med en Bande Pirater.

Men tilbage til „Antelope“. Ogsaa paa denne Clippers anden Rejse i Opium-Farten, og mens Hollis endnu var dens Førstestyrmand, var den Genstand for et Overfald; men denne Gang under en frisk Brise i rum Sø og af ikke mindre end fem store Junker. Overfor denne Overmagt indsaa Hollis, at han vilde komme til kort med sin „Bow-Wow-Soup“. Men saa tog han selv Roret, og han gerede med Briggen som et Lyn i Zig-Zag — ind mellem Junkerne og sejlede fire af dem i Sænk. Den femte tog Flugten, efter at den med Nød og næppe havde undgaaet samme Skæbne, men forinden var dog en Snes skænvøjede Pirater kommet op om Bord i Briggen over Forgrejserne. Disse gik som sædvanlig paa med Helvedes-Hyl og lange Knive, men blev slaet i Dæk med Blykugler og Haandspager, og inden længe laa de alle som Lig. Fire af dem var rigtig døde, og Resten var svinebundne paa Hænder og Fødder. Og nu viste Styrmand Hollis, at han foruden at kunne manøvrere et Fartøj i en snæver Vending ogsaa kunde lave en Rendeknude, som nok skulde knække Nakken paa den Mand, der fik Løkken om Halsen. Faa Dage efter ankom „Antelope“ til Macao med en Kineser hængende ved sin Hals under hver af Briggens Raanokker.

Denne Demonstration var ikke alene ment som en Advarsel, men var ligesom Chantyen „The chinese bum-boat-man“ tillige en Spot over det kinesiske Sørøver-Uvæsen i Almindelighed.

Chanties var som sagt Sejlskibs-Sømandens Arbejdssange i Fortidens Handelsskibe. Kun dér var de paa deres Plads, og kun dér blev de anvendt efter deres Formaal. Derfor skal ogsaa denne Samling afsluttes med Opsangen om Handelsskibet.

The merchant ship

Hjulpumpe-Chanty

Allegretto.
Solo:



Now when you join a mer-chant ship to sail the seas at large, you



must be ve-ry care-ful, that you have a good dis-charge. It



must be signed by the Board of Trade, and ev'-ry-thing ex-act. Or you



Refrain:
won't get a berth in a mer-chant ship ac-cord-ing to the Act-. So



haul taut your weather main brace and ease a-way the lee. Hoist your jib-



hal-yards, and let the ship go free. Hur-rah, boys! Hur-rah! We'll sing the Ju-bi-



lee -. God bless the Na-vy, but - a mer-chant ship for me!

Solo: But when you join a merchant ship, you'll find as you have read.
They'll serve you out your beef and pork, your butter and your bread —
your coffee, tea and sugar, my lads, and ev'rything exact —
your limejuice and vinegar — according to the Act.

Refrain: So haul taut your weather main brace and ease away the lee.
Hoist your jib-halyards and let the ship go free.
Hurrah, boys! Hurrah! We'll sing the Jubilee.
Good bless the Navy, but — a merchant ship for me!

Med disse internationale Sømands-Opsange — i de store Sejlskibe i Koffardifart — Minder, som „Chanties“ — 1ste og 2den Samling har jeg efter alt i alt udgør et gammelt, maritimt Kulturbillede, og bedste Evne og i al Beskedenhed bestræbt mig for at som jeg haaber hermed maa være bevaret mod Foropfriske Minder fra Fortidens Sømandsliv om Bord glemmelse. *Oscar Jensen.*

Al Ret til offentlig Foredrag forbeholdes. Eftertryk forbudt.

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. September 1942



Medlemmer pr. Januar 1942

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, Ronne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Danla
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/ D. F. K.
 Det Forenede Bugseriselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Ingolf
 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 Phonix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lereche
 D/S Samsø
 D/S Solnaes
 A/S Det store Nordiske Telegrafsekskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen.
 Rederiet Hans Sverningesen
 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

Bygning og Reparation af svejste Skibe

Vi har tidligere omtalt de Problemer, som man ved Kochums Værft i Malmø løste ved Overgangen fra nittede til svejste Skibe.

Der er kun endnu et Spørgsmaal, som har vakt en Del Diskussion i interesserede Kredse, tilbage: Kan et Værft med de Kraner, som nu er brugelige (fra 3 til 10 ts Løfteevne) med Fordel bygge svejste Skibe. Man ser ofte anført, at Svejsning forudsætter Beddingskraner med en Løfteevne paa 30 à 50 ts. Man gaar ud fra, at det er nødvendigt at samle saa store Enheder paa Montageplanen og svejse dem sammen der for i saa høj Grad som muligt at faa horisontal Svejsning. Svejsningen om Bord skulde indskrænkes saa meget som muligt. Efter Erfaringerne fra Kochums Værft paastaar man der, at den forøgede Udgift til en saadan Ombygning af Værftet med store Kraner er fuldstændig overflødig, ja endog uøkonomisk, hvis den kun foreta-

ges med Henblik paa Svejsning og Montering af store Enheder. Det har vist sig, at Samling og Svejsning af saadanne Dele af Skibet som Inderbund, Maskinfundamenter etc. bliver bedre og billigere, naar de udføres paa Beddingen i Stedet for at samles og svejses i Værkstedet for derefter at blive bragt om Bord. Samling og Svejsning af et Skod paa f. Eks. 20 ts paa en Svejsplan kræver saa megen Plads, at Værfts anlægget maatte udvides betydeligt for at kunne samle den Slags Montageenheder i Værkstedet i Stedet for at gøre det paa Beddingen, hvor der er forudset Plads dertil. Undersøger man Merbekostningen ved Svejsning



Underdelen af en midtskibs Tank.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

ombord af mindre Montageenheder paa f. Eks. 8 ts i Stedet for større paa ca. 30 ts, saa vil man komme til det Resultat, at en Ombygning af hele Værftsanlægget med store Kraner, Svejseplaner etc. ikke kan betale sig. I nogle Tilfælde bliver de forøgede Omkostninger ved Svejsning paa Beddingen udlignet ved den billigere Montering af de smaa Enheder. Det færdige Skibs Nøjagtighed bliver ikke mindre, ved at det samles af flere mindre Montageenheder, der hver for sig er nøjagtige. Store Beddingskraner kan altsaa ikke siges at være nogen Fordel for en økonomisk Bygning af svejste Skibe.

Den Fremgangsmaade, som nu anvendes ved Bygningen af svejste Tankskibe er følgende:

1) De plane Bundplader oplægges og svejses.

2) De midtskibs Tanke opstilles paa Klædningspladerne incl. Pladespanter og den øverste Del.

3) Ophængning af Pladespanter og Skodder i Sidetankene.

4) Sammenbygning af Inderbund, Maskinfundamenter og Agterskib.

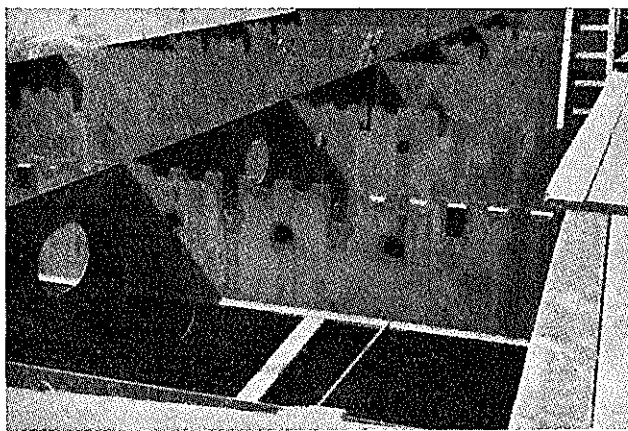
5) Sammenbygning af Forskibet.

6) Anbringelse af Hoveddækket.

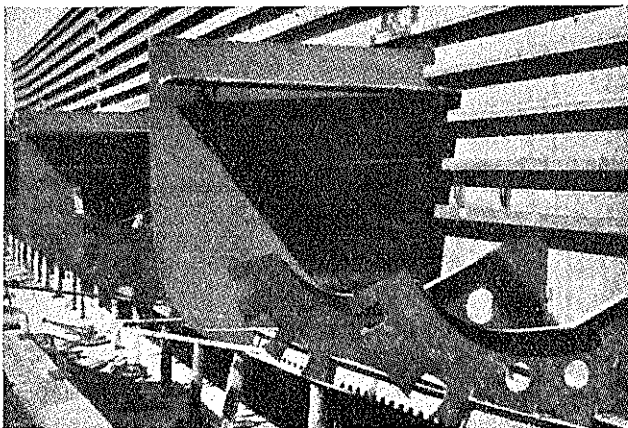
7) Anbringelse af Yderklædningen.

8) Anbringelse af Opbygninger og Dæk.

Nogle af de sidstnævnte Dele kan indbygges samtidig. Byggetiden fra Køllægningen til Stabelafløbningen andrager ca. 6 Maaneder.



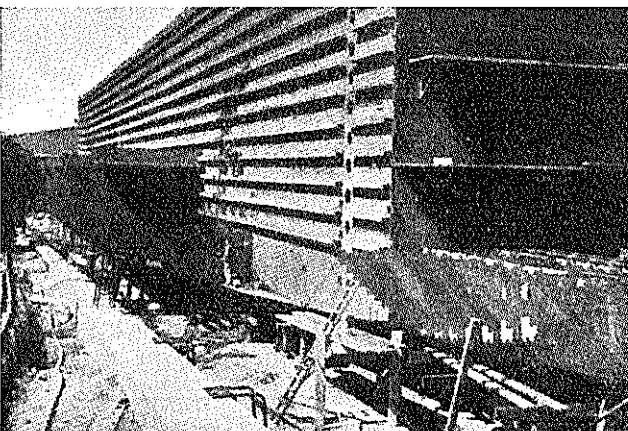
Overdelen af en midtskibs Tank.



Skodder og Pladespanter i en Sidetank under Opstillingen.



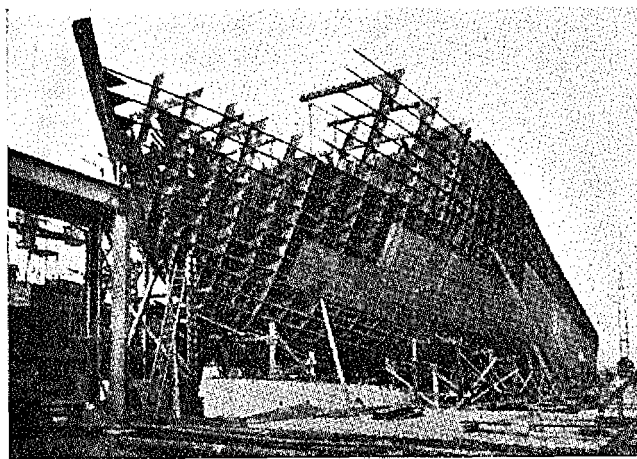
Skodder og Pladespanter i en Sidetank delvis færdig opstillede.



Dobbeltbunden.

Paa Billedet af en midtskibs Tank ser man Skibsbunden med Langspanterne. Et Tværskod afstivet med Profiler og Pladedragere støder mod Langskoddet. Montagen af de forskellige midtskibs Tanke følger efter hinanden, idet der begyndes ved Skibets Midte, hovedsagelig fordi en Kolonne saa kan arbejde efterter og en anden agterefter. Naar de yderste Pladerange er anbragt i alle Tankene, bliver Pladespanterne sat paa Plads, hvorefter de næste Range monteres. I Hjørnerne mellem Lang- og Tværskodder findes Forbindelsesstykker, som holder hver Plade paa sin Plads ved Hjælp af Stivere, der er svejst fast fra Svejseplanen. Vanskeligheden ved Opstillingen af de midtskibs Tanke ligger deri, at hver Montageenhed, d. v. s. Pladerne med deres Forstærkninger, Langspanter i Bunden og Dragere i den øverste Del skal passe nøjagtigt sammen, saa de rigtige Afstande holdes, og de enkelte Dele ligger godt an, hvor Forstærkninger og Plader støder stumt mod hinanden. Det er nødvendigt, at Arbejdet er udført nøjagtigt, og at der er taget Hensyn til Materialets Krympning ved Svejsning ombord og paa Svejseplanen.

Med Hensyn til Krympningen da maa man skelne mellem Krympning paa Svejseplanen og den ved Svejsningen om Bord, hvor de enkelte Dele er væsentligt stærkere indspændt. Krympningen paa Svejseplanen er det



Forskibet.

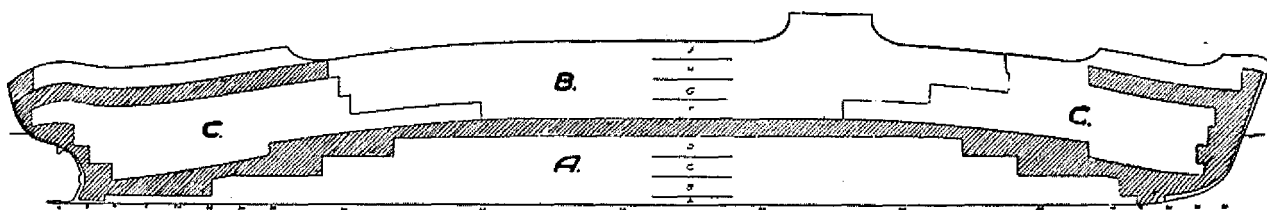
let at maale. En saadan Serie Maalinger viser kun smaa Afvigelser, som beror paa Svejserens individuelle Indflydelse paa Svejsningen. Det volder ingen Vanskeligheder at fastslaa praktisk brugelige Vaerdier for Krympningerne for Montageenhederne og at træffe de nødvendige Forholdsregler.

Krympningen ombord er det vanskeligere at be-

menpasset og sammensvejst til Montageenheder. Omtrent 70 % af hele Skibets Staalvægt faar en Behandling paa Svejseplanen. Kun nogle Dele af udenbords Klædning og Inderbunden bliver monteret direkte om Bord.

I Dobbeltbunden er Midterdrager og Sidedrager fortløbende, medens Bundstokkene er Indskud. Her gælder det samme, som tidligere sagt, at Pladerne maa tildannes med stor Nøjagtighed, hvis Montagen, der fra det agterste Kofferdamsskod og agterover sker med stumpe Stød, skal give et godt Resultat. Svejsningen af Inderbunden og de øvrige Dele af Skibet behøver ikke at ske samtidig med Ophængningen, men kan med Fordel foretages, naar større Partier er stillet op.

Arbejdet med udenbords Klædning fremgaar af Udfoldningen. Bundpladerne i Omraadet A er alle rektangulære og bliver uden paasvejste Stivere lagt op paa Beddingen og svejst sammen. De skraverede Dele omfatter Kimmingspladerne og nogle Plader ved Skibets Ender, til hvilke man maa tage Skabeloner ombord. Disse Plader bliver hængt op uden paasvejste Langspanter. Det samme gælder Pladerne i Omraader-

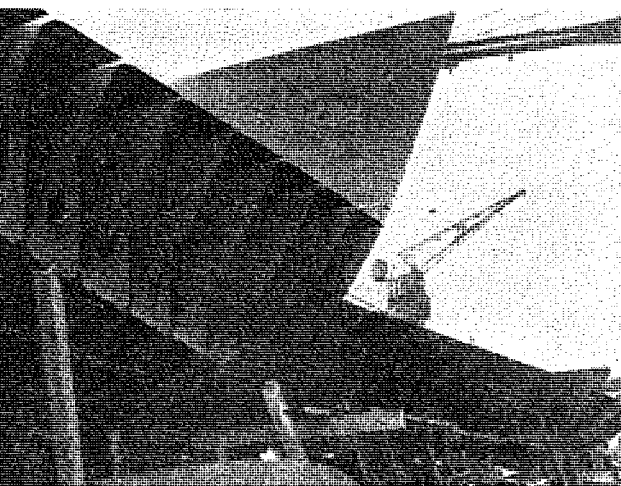


Udfoldning af Yderklædningen.

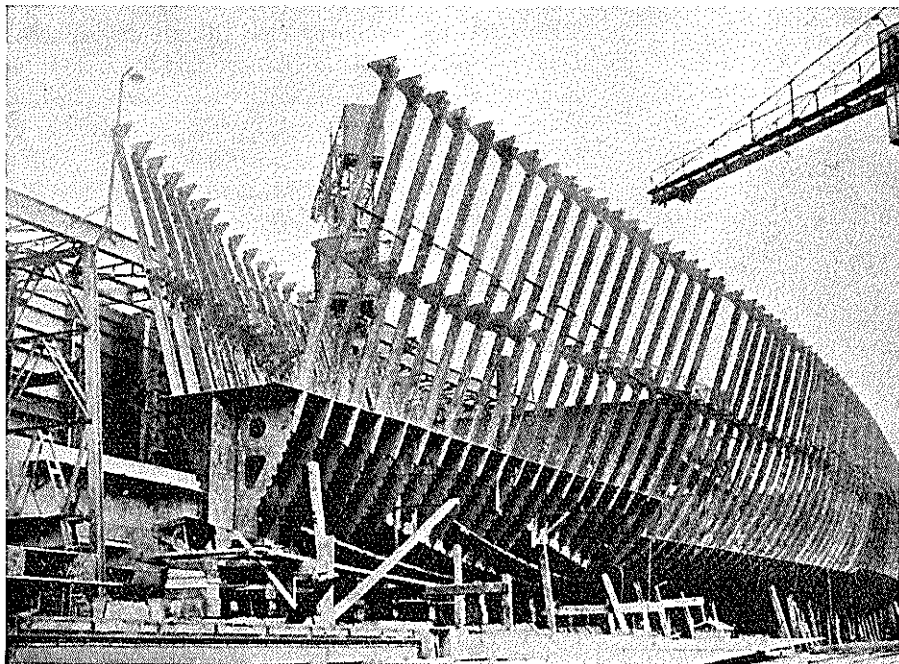
dømme, men i det store og Hele kan det siges, at den er væsentlig mindre end paa Svejseplanen. Det ligger i, at Svejsningen foretages paa indspændte Dele. Den uundgaaelige Krympning finder selvfølgelig Sted, men paa en vis Maade finder Krympningen Sted i Svejsesømmen som saadan. Dertil kommer, at en Flade, som i Praksis anses for plan, i Virkeligheden sjælden er fuldkommen plan, saa den ikke ved Spændingerne i Svejsesømmen kan blive endnu mere plan. Plader med Figur volder ingen Vanskeligheder med Hensyn til Dimensionsændringer.

Den Omstændighed, at Profilerne i Reglen ikke bliver leveret uden en Variation paa mellem 4 og 5 mm i Forhold til de angivne Størrelser, volder store Vanskeligheder. Ved Indbygning af Afstivninger paa Tværskodderne i Sidetankene maa man derfor tage Hensyn til de virkelige Højder af Profilerne paa de langskibs Skodder og udenbords Klædning for at faa den rigtige Sammenpasning. Efter ældre Erfaringer er det af stor Betydning at foretage et rigtigt Udvalg af Profiler, fordi det er vigtigt, at de til svejste Konstruktioner er valsedede saa nøjagtigt som muligt.

Alle de Dele, som man paa Billedet af Sidetankene ser opstillet, har med Undtagelse af Langspanterne passeret Svejseplanen, hvor de er sam-



Dobbeltbunden af et Fragtskib.



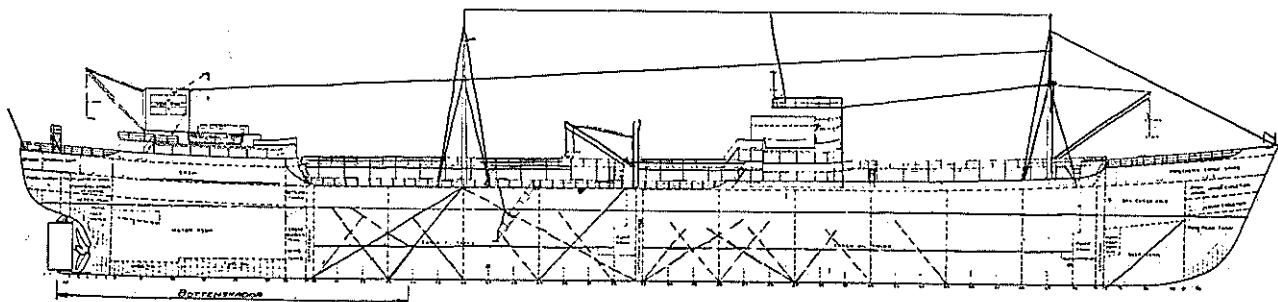
Spanterne til et Fragtskib opstillet.

nogle enkelte Nagler i Agterstævnen findes der i hele Klædningen ikke en eneste Nagle. Sammenbygningen sker udelukkende ved Hjælp af Svejsning.

vil næsten aldrig ses i Havarispecifikation til et svejst Skib. For fem å seks Aar siden var man meget skeptisk overfor Reparation af svejste Skibe. Man troede,

viser først Inderbunden, og som det derefter ser ud nogle Dage senere, naar Spanterne er rejst. Vanskelighederne ved Bygning af et saadant Skib er mindre end ved et Tankskib bortset fra, at Dobbeltbunden koster et stort Arbejde.

Som tidligere omtalt blev der afholdt et Forsøg under Forarbejderne til at bygge svejste Skibe for at undersøge, om Reparationer kunde udføres paa en hensigtsmæssig Maade. Som Princip behøver kun de direkte ødelagte Dele at brændes bort og erstattes uden Hensyn til Svejsesømmenes Forløb. Begrebet „ud, rettes og ind“, som ofte forekommer i Havarispecifikation over nittede Skibe,



Omfanget af Bundskaderne i Tankmotorskibet „B. P. Newton“.

Bygningen af en Fragtbaad adskiller sig fra Tankskibet derved, at kun en Brøkdæl af Montageenhederne passerer Svejsplanen. Det drejer sig kun om 7 0/0 af Staalvægten. Det hænger sammen med det tværskibs Spantesystem, og med at Dobbeltbunden bliver sammenbygget om Bord.

Ved et Fragtskib skelner man mellem følgende Byggeetapper:

- 1) Oplægning af de plane Yderklædningsplader og Svejsningen af dem.
- 2) Montering af Dobbeltbunden med Tanktop, Tankside og Tanksideknæplader.
- 3) Opstilling og Lang- og Tværskodder.
- 4) Opstilling af Spanter og Bjælker med Oplægning af Dæk og Luger.
- 5) Ophængning af Yderklædningens Plader.
- 6) Montering af Dækshuse.

Den samlede Byggetid fra Køllægning til Stabel-afløbning andrager normalt fem Maaneder.

Vore to Billeder fra Bygningen af et saadant Skib

at saadanne Reparationer kun kunde udføres paa bestemte Værfter, hvor man havde dygtige Svejsere til Raadighed i tilstrækkeligt Antal. Man mente, at Re-

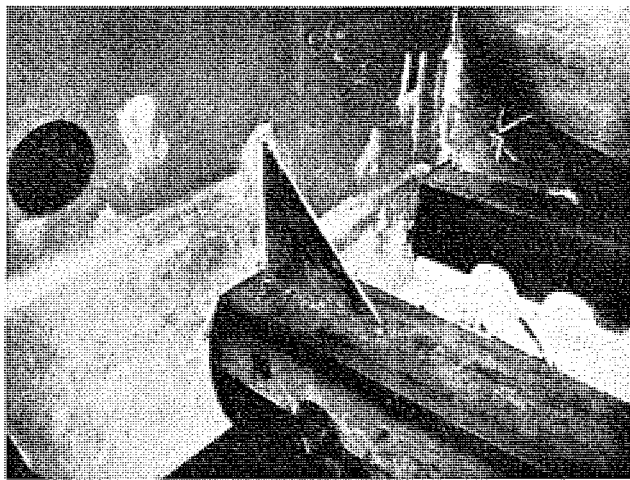


Buler i Bunden.

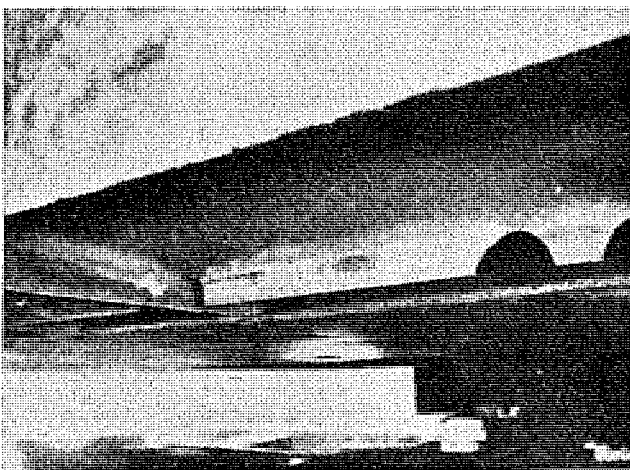
parationerne kunde blive meget store, og især frygtede man, at Reparation af et svejst Skib overhovedet ikke kunde udføres af et normalt Værft ved Hjælp af Svejsning.

Efter hvilke Regler Bekostningen skulde regnes ud, var til syvende og sidst et helt nyt Problem. For nittede Skibe har man i Aarevis haft et klart Beregningsgrundlag for Skroarbejder. Alle disse Synspunkter er af saa stor Betydning, at man let forstaar Vanskelighederne ved at erstatte Nitteforbindelser med Svejsning. En afgørende Indflydelse paa Indførelsen af svejste Skibe kunde dog Reparationsspørgsmaalet ikke faa. Den forløbne Tid har vist, at der ikke er Grund til at tillægge Reparationsspørgsmaalet alt for stor Betydning. Dernæst har Svejsningen paa alle Værfter faaet større og større Anvendelse, saa man derigennem har faaet direkte Erfaringer for saadanne Reparationer.

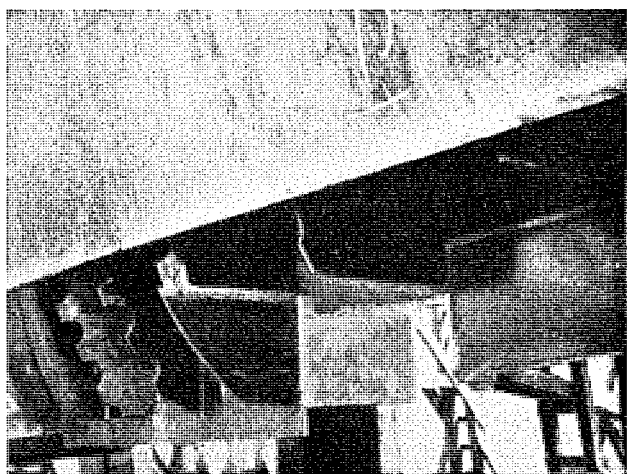
Som Eksempel kan følgende nævnes: I Slutningen af Marts 1940 løb Tankskibet „B. P. Newton“ med en Ladning paa 7500 ts om Bord med 13 kn Fart paa Grund paa en Klippe i Nærheden af Varberg. Skibet, der er paa 15500 ts D. W., er svejst og bygget hos Kockum. Da det var trimmet stærkt agterover, var Skaderne koncentreret i Agterskibet. Efter Udlosning i København blev Skibet dokket i Malmø, hvor Besigtelsen fandt Sted i Begyndelsen af April. Omfanget af Skaderne fremgaar af Billederne. Seks Kølplader var mere eller mindre beskadiget foruden Klædningsplader i Omraadet A (se Udfoldningen). Bulerne i Dobbeltbunden var indtil 200 mm store. Agterstævnen var i Stykker paa to Steder. Det blev fastslaaet, at Maskinfundamentet trods det kraftige Stød og de store Rystelser ikke havde taget nogen Skade. De vertikale Svejsesømme mellem Midterdrager og Bundstokke var helt fejlfrie. Reparationen blev udført ved Bortskæring af de beskadigede Udenbordsplader og de beskadigede Dele i Inderbunden og ved Indbygning af nye Dele, som blev svejst sammen med de tilbageblevne Konstruktionselementer. Kun fire Langspanter, som var helt deformeret, blev udskiftet. Ingen Rørledninger i Olietanken maatte fjernes og Knæpladerne



Indbygning af et Langspant.



Reparation af et Skod.



Reparation af Bundstokke.

i S. B.-Side kunde ogsaa blive siddende. En Plade, hvoraf det halve var beskadiget, repareredes ved at indlægge et nyt Svejsenaad, saa den anden Halvdel kunde blive siddende. Hele Reparationen incl. Stævn, Maskine og Tankprøvninger varede i 16 Dage, hvortil endda maa bemærkes, at Mørklægning i fem Dage forhindrede Arbejde efter Kl. 20. Reparationstiden

(Sluttes Side 33)

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn
53 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

En interessant Motorreparation

Laur. W. Jensen & Søn, Maskinværksted, Nakskov, har i det forløbne Aar udført en Reparation af en Raaolliemotor. Vi gengiver med A/S Esab's Tilladelse følgende Beskrivelse og vil tro, at dette Arbejde kan paakalde Læsernes Interesse.

Det drejer sig om Erstatning for Krumtaphus og Cylinder samt en Del Smaareparationer; alt blev udført af Kedelplade og svejst med Lysbuesvejsning.

Motoren er en 15 HK liggende Raaolliemotor med

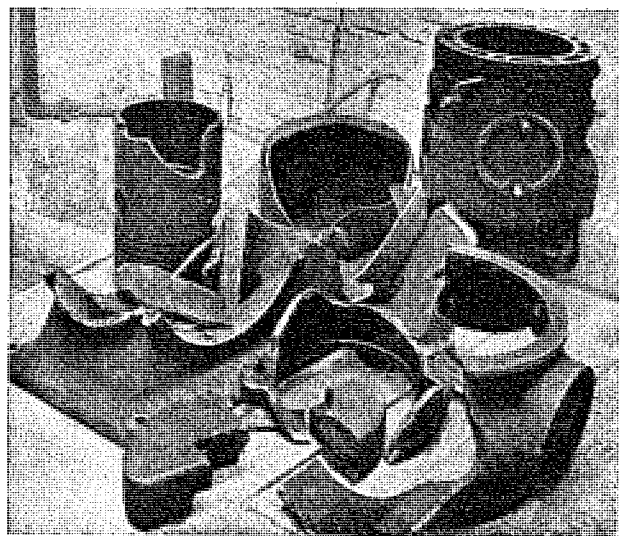


Fig. 1. Motoren i havareret Stand.

Vandindsprøjtning. Sprængningen skyldes Støbefejl i Krumtappens Kontravægte, idet en af disse brækkede af i Krumtaphuset, og der var praktisk talt ikke andet af Motoren ubeskadiget end Luftindsugningsventilen samt de 2 Svinghjul. Alt andet var mere eller mindre ødelagt. Se Fig. 1.

Reparationen blev udført paa følgende Maade: Først fremstilledes Lejeskjoldene A (se Fig. 2) til Krumtaphuset af en Plade hvorpaa svejsedes en Ring B til selve Lejehuset samt alle Ribber og Forstærkninger; Lejeskjoldene blev bearbejdede i Drejebænken og borede. Selve Krumtaphusets to Flanger C dannedes af 2 Ringe af 40 mm firkantet Jærn, som bukkedes og sammensvejsedes, Ringene blev afdrejede og borede og fastspændt med Pindbolte paa Lejeskjol-

dene; paa Flangerne C paasvejsedes derefter Ringene D af 10 mm Kedelplade.

Lejeskjoldene A med Flangerne C og Ringen D blev monterede paa Krumtappen, og om denne blev nu hele Krumtaphuset opbygget ved Hjælp af elektrisk Svejsning; en Efterbearbejdning var ikke nødvendig.

Cylinderforingen blev bukket af 1" Kedelplade og forstærket i den ene Ende med en sammensvejet Ring E (se Fig. 3) af 32 mm firkantet Jærn, som danner Flange for Cylinderdækslet. Kølekappen fremstilledes af Plade, som blev bukket og svejst til en Cylinder, hvis ene Ende blev fastsvejst til Ringen E. Kappens anden Ende blev bøjet indad til den laa an mod Cylinderforingen og blev svejst sammen med denne. Herefter paasvejsedes Flangen F, som forbinder Cylinderen med Krumtaphuset, samt Pladerne for alle Ud- og Indstrømningsportene m. m.

Efter Afkølingen blev den færdige Cylinder udboret og bearbejdet. For at undgaa Kastninger ved Udkæring af Ind- og Udstømningsportene blev disse udborede ved Hjælp af en Række 6 mm Huller.

Selve Svejsningen af de mange Dele blev naturlig-

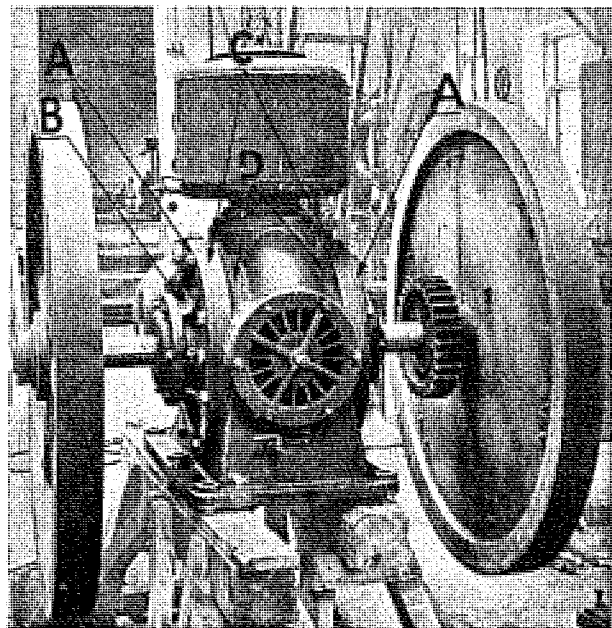


Fig. 2.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



vis udført i mange korte Svejseperioder med lange Pauser til Afkøling for saavidt mulig at undgaa Kastning.

Motorens øvrige Dele byder ingen svejsetekniske Vanskeligheder, og efter Sammenbygningen af de enkelte Dele arbejdede Motoren straks upaaklageligt. Den har siden været i Drift ca. 500 Timer uden at give Anledning til Reparationer af nogensomhelst Art.

En ny Motor af samme Type og Størrelse kostede Kr. 6.900,—. Reparation med støbte Erstatningsdele for de sprængte inklusive Modelomkostninger Kr. 4.373,—.

Reparationen, som den foretoges, kostede ialt Kr. 2.780,— inklusive Fortjeneste. Til hele Reparationen medgik 705 Arbejdstimer, 460 Stk. Elektroder OK 52 samt Strøm for Kr. 238,—. Som det vil ses en ganske god Forretning for saavel Leverandør som Kunde.

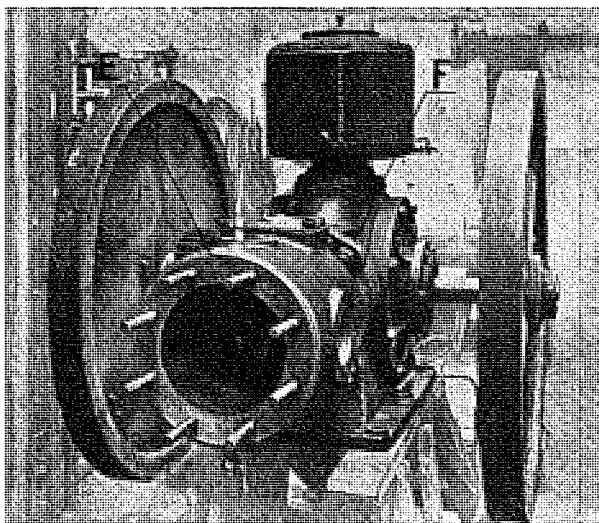


Fig. 3.

Bygning og Reparation af svejste Skibe

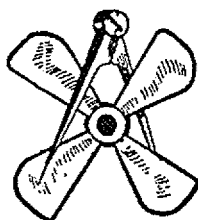
(Fortsat fra Side 31)

maa altsaa betragtes som kort. Bekostningen var ikke større end ved et nittet Skib. Reparationen kunde ogsaa have været udført ved et mindre Værft, da der højst blev anvendt 8 Svejser ad Gangen og aldrig mere end 14 tilsammen i to Hold.

Dette Eksempel bekræfter den Opfattelse, at et svejst Skib ikke hvad Reparationer angaar volder hverken Reder eller Værft nogen Vanskeligheder. Skulde Reparationen endelig udføres paa et Værft, der ikke er indstillet paa Svejsning, kunde den selvfølgelig foretages i nittet Udførelse.

I det foranstaaende er omtalt forskellige Spørgsmaal i Forbindelse med Bygning og Reparation af svejste Skibe set med Værftets Øjne. Da Rederens Opfattelse imidlertid er af stor Betydning, har Kockums Værft skrevet til Redere, der har modtaget et svejst Skib, for at høre deres Mening om det i driftsmæssig Henseende. Man erklærede rent ud, at Svejsning havde vist sig at være bedre end Nitning i Driften. Utætheder i Svejsesømmene havde ikke fundet Sted i noget Tilfælde. De samstemmende Svar viser, at ogsaa fra Rederens Synspunkt er et svejst Skib bedre end et nittet, hvilket man blot kunde vente. Maaske kan en Nedsættelse af Forsikringspræmien for svejste Skibe endda bringe Rederen en endnu større Fordel.

Alt i alt kan af det foranstaaende sluttes, at ved Svejsning faas et Skib, der med en mindre Egenvægt er stærkere, tættere og bedre i Drift end et nittet Skib.



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)

Maskinisteksamen i København

Ved de i Juni—Juli 1942 afholdte Maskinisteksaminer indstillede sig til:

Motorpasserprøven 7, som alle bestod.

Maskinpasserprøven 11, hvoraf 7 bestod.

Den almindelige Maskinisteksamen 56, hvoraf 45 bestod.

Den udvidede Maskinisteksamens Hjælpefag 75, hvoraf 64 bestod, Maskinfag 74, hvoraf 71 bestod, elektrotekniske Fag 75, hvoraf 72 bestod.

Elektroinstallatørprøven for Maskinister 51, hvoraf 42 bestod.

Til den almindelige Maskinisteksamen fordres 48 Points for at bestaa, medens 112 er højeste Pointssum.

Af særlig fine Resultater bemærker vi:

B. B. Birkbo 107 P., A. C. Hansen 102 P., J. Krogh 99 P., H. A. Michaelsen 100 P. og J. E. A. Rundblad 104 P. (Udmærkelse = 96 P.).

For at bestaa den udvidede Maskinisteksamen fordres 72 Points, medens 168 P. er højeste Pointssum (144 er Udmærkelse).

Her bemærker vi:

K. Christensen 150 P., K. O. Hansen 150 P., E. R. Kring 154 P. og K. V. C. Madsen 144 P.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

NORDJYLLANDS KUL-KOMPAGNI A/S

KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

Den franske Handelsflaades Tab. Fra Vichy foreligger der nu nøjagtige Tal paa de Tab, den franske Handelsflaade har lidt. Herefter havde Flaaden, som før Krigen var paa ca. 5.000.000 B. R. T., indtil Vaabenstilstanden et Tab paa 300.000 B. R. T. og siden da yderligere 1.200.000 B. R. T., hvoraf 600.000 B. R. T. er blevet beslaglagt i engelske Havne, og 400.000 B. R. T. ligger i amerikanske Havne. Kun 1.500.000 B. R. T. er til Raadighed. Paa den anden Side indskrænker Skibsforbindelserne sig til Trafikken mellem Marseille og Nordafrika, da de tidligere Ruter paa Indokina og Madagaskar ophørte med Udbruddet af Krigen i Østasien. Over Marseille bliver nu hovedsagelig udført Kul og Færdigvarer saavel som Korn, andre Levnedsgodstoffer og Nydelsesmidler samt Huder. Trafikken paa Marseilles Havn er for 8 Maaneder sammenlignet fra 1938 til 1941 gaaet tilbage fra 4.700.000 B. R. T. til 1.900.000 B. R. T., Mængden af indførte Varer fra 4.500.000 ts til 2.670.000 ts og Mængden af udførte Varer fra 1.570.000 ts til 1.150.000 ts. Indførslen af Kul og Petroleum er fuldstændig faldet bort. Det maa ogsaa tages i Betragtning, at Marseille har faaet en stor Del af den Vareomsætning, der tidligere gik over Rouen, f. Eks. af Vin og Fosfat fra Nordafrika.

Udbygning af japanske Værfter. Den japanske Skibsbygningsindustri Kapacitet skal forøges i Anledning af den planlagte Udvidelse af Handelsflaaden. Desuden skal Værfterne i de erobrede Lande ogsaa sættes ind herpaa. Først og fremmest skal Værftet i Dairen udbygges. Det er et Datterselskab til det sydmandschuriske Jernbaneselskab. Kapitalen skal derfor forøges fra 4.500.000 til 10.000.000 Yen. Dairen-Værftet skal specialisere sig i Bygning af Skibe paa 5000 ts. Desuden skal et betydende Værft i

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 Hemmingsengade 24.

Japan, Uruga-Værftet, af samme Grund have sin Aktiekapital paa 15.000.000 Yen fordoblet. Datterselskabet, Nogoya-Værftet skal udvides.

Singapore som Skibsbygningscentrum. Den japanske Regering har overdraget den store japanske Koncern Mitsubishi at bygge Skibe i Schonan (det tidligere Singapore). Det er Japanernes Hensigt at gøre Schonan til det største Skibsbygningscentrum i deres sydlige Besiddelser. Opgaven lettes derved, at der allerede findes store Skibsbygningsanlæg, som tildels hurtigt kan sættes i Drift. Man haaber, at der i en nær Fremtid kan lægges Kølen til det første Skib.

Ny Sluse i Panamakanalen. Bestyrelsen for Panamakanalen har besluttet, at der skal bygges en ny Sluse ved Gatun og sat den i Arbejde. Bekostningen opgives til 45.000.000 Dollars, og der regnes med, at Arbejdet vil vare tre Aar.

Har De læst Sejl og Motor?



DAMPKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

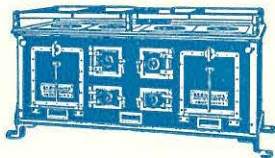
Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.

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

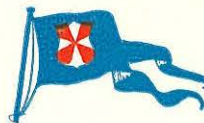
Forlang Katalog
Telefon Central 1630



**HOLZAPFEL'S
INTERNATIONAL
SKIBSFARVE**

Til Inden- og Udenbords
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

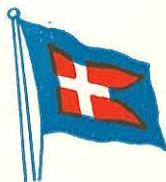
KØBENHAVN K. · FREDERIKSGADE 1
TELEFONER: C. 2537 - 2538



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«

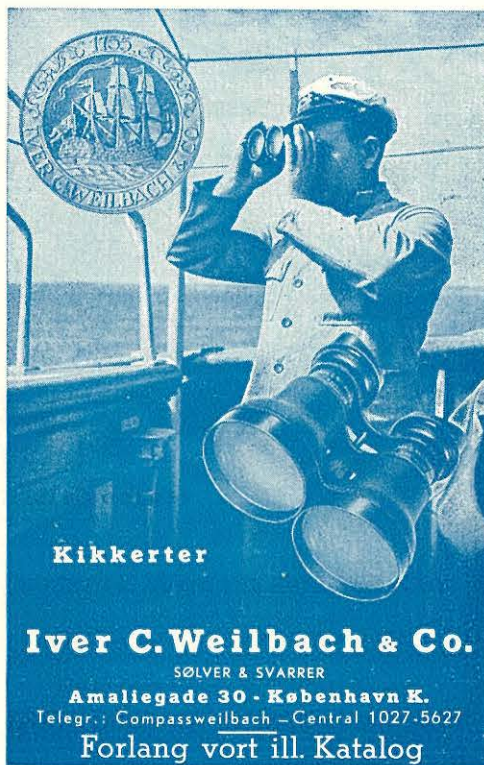


KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

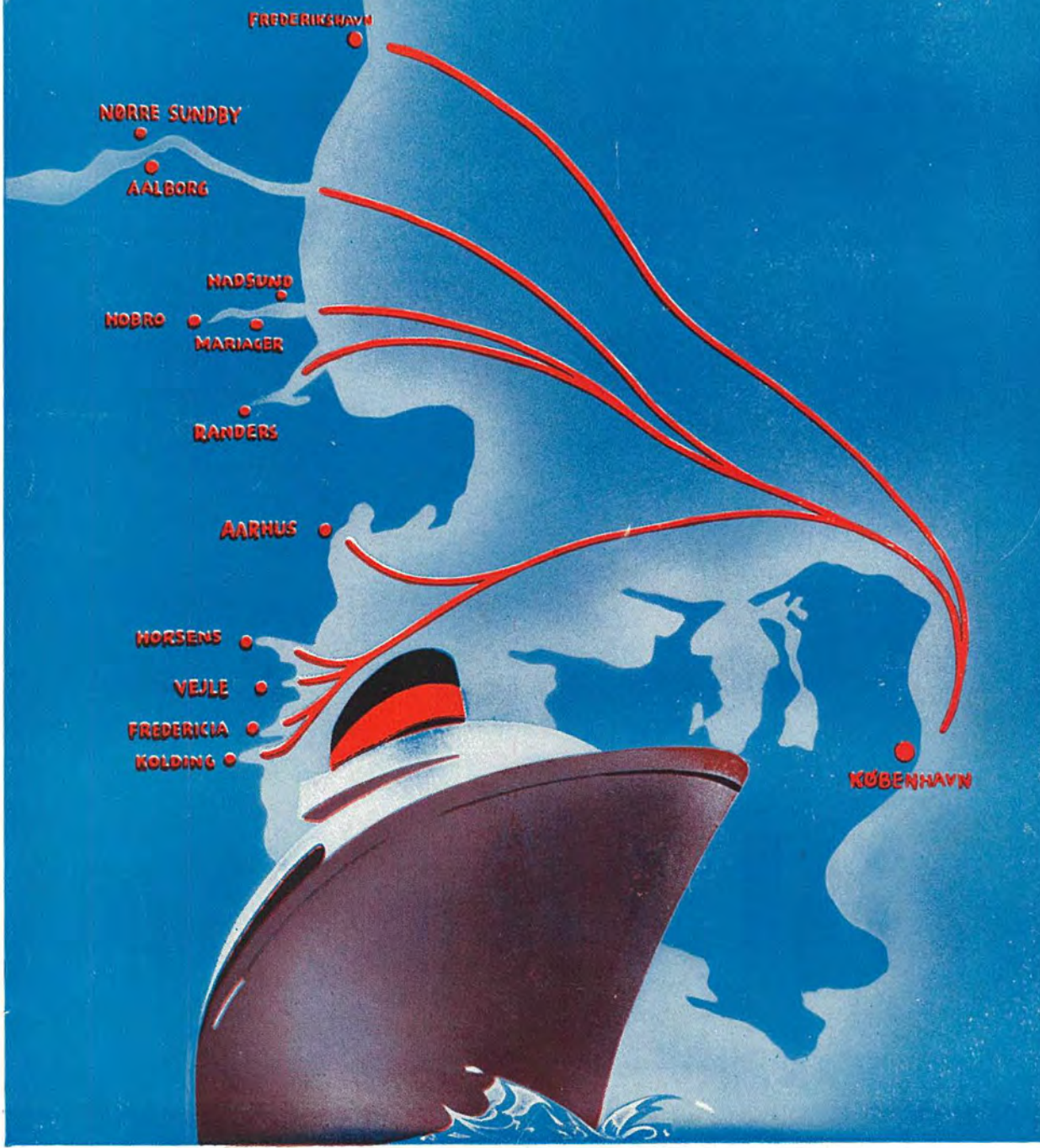
Amaliegade 30 · København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627

Forlang vort ill. Katalog



DANSK GÆR-CENTRAL

REJS MED DFDS



A/S L. IHRICH'S BOGTR.

Partikuler 1/444 -

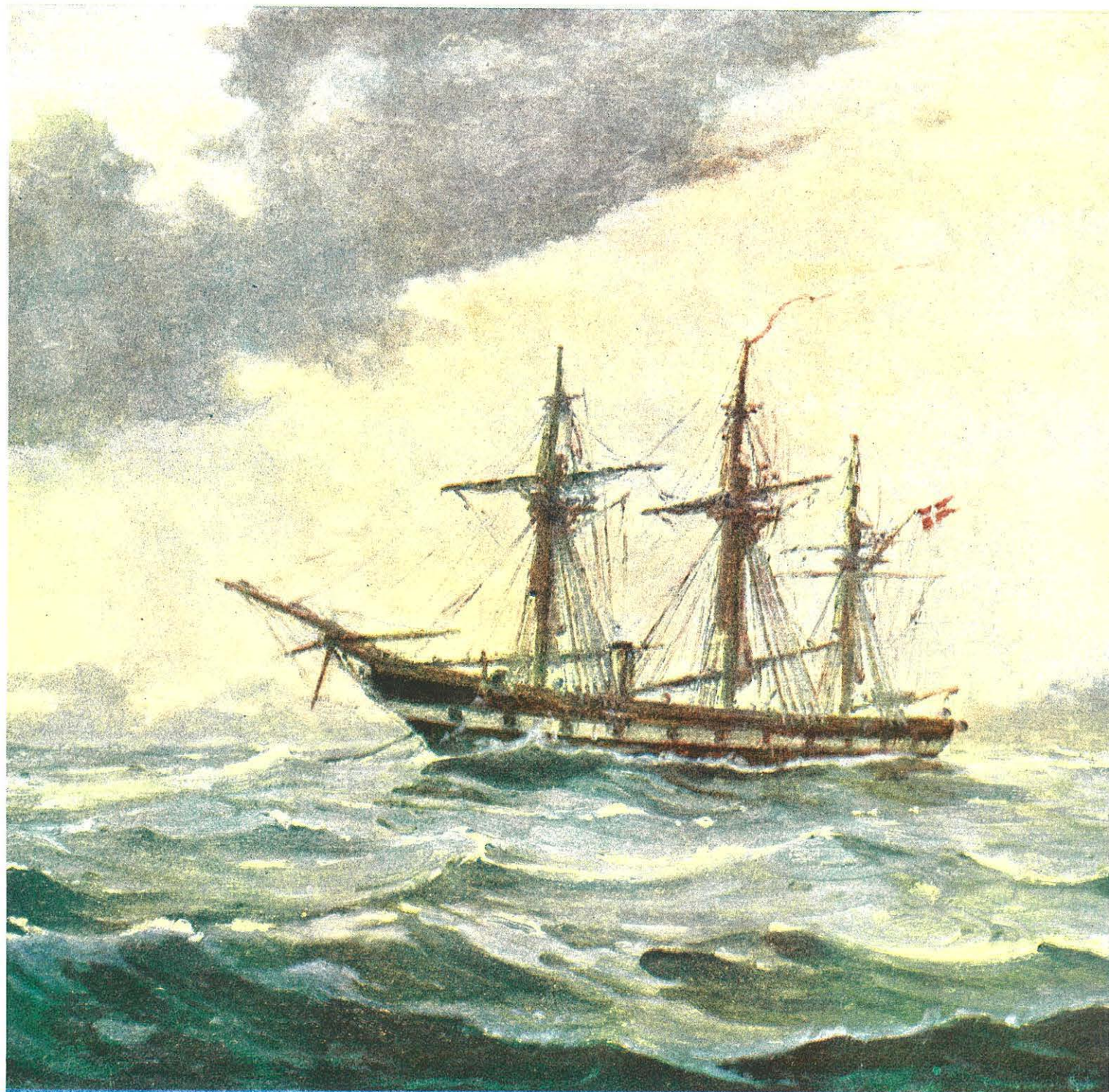


VIKINGEN

75 Øre
1. Oktober

Fregat, der rider for sine Ankre
Skitse af Paul Sinding

1942 - Nr. 10
19. Aargang



„Jul paa Havet“ udkommer d. 15. Oktober



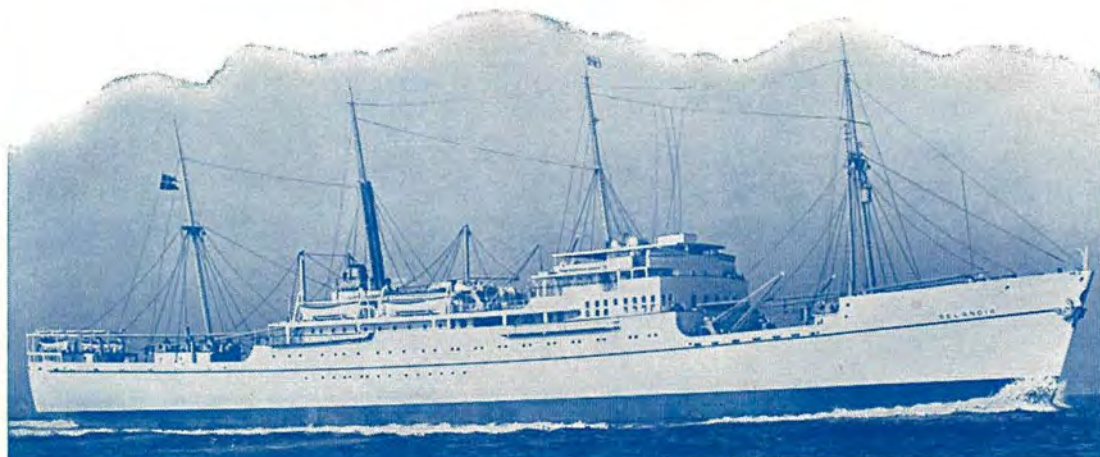
AKTIESELSKABET

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	Rangoon	Weihaiwei

VILKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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



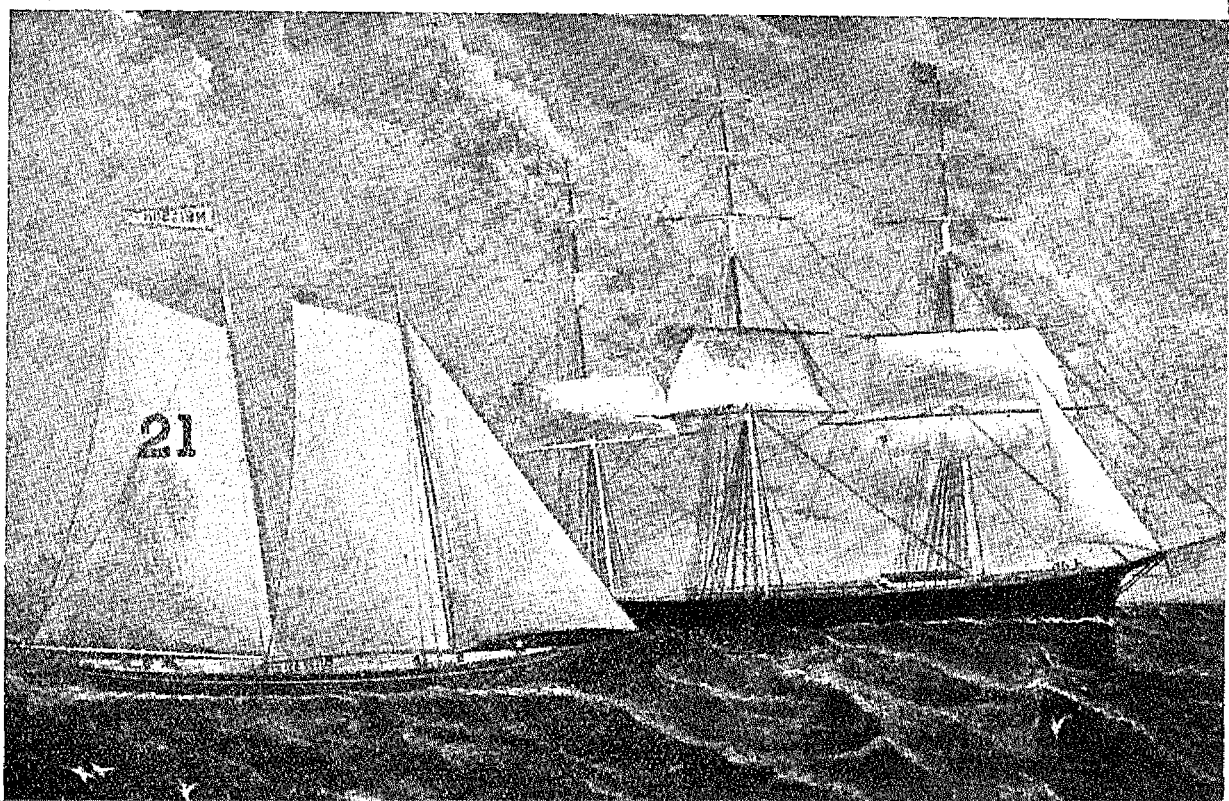
Theophilus Beebe. En af de første Sandy Hook Lodser.

Sandy Hook Lodserne

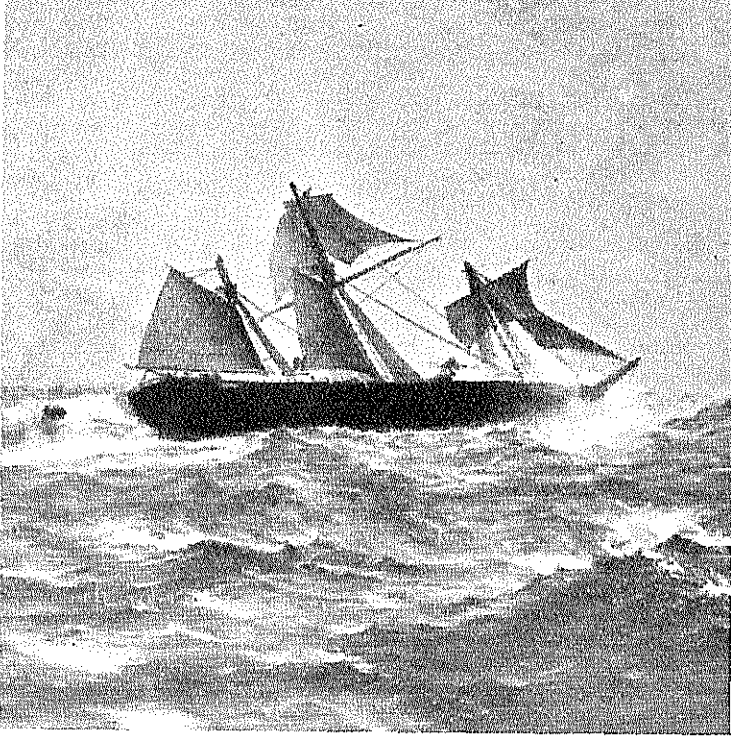
Af Chr. Christiansen

MASKINTELEGRAFENS arrige Skratten lyder gentagne Gange gennem Skibet, der ryster fra For til Agter under de forskellige Manøvrer. Saa ligger det store Skib stille, og Passagererne der er stimlet sammen for at se, hvad der er paa Færde, opdager en fiks, lille Dampbaad, hvis Mandskab er ifærd

med at sætte en Jolle ud. Det foregaar med Hurtighed og Præcision; i en Haandevending er Jollen klar af Dampbaaden og paa Vej over til Passagerdamperen, fra hvis Kommandobro en Mand kommer ned. I Haanden har han en lille Haandtaske, som han giver til en af de Matroser, der staar klar til at hjælpe ham.



Lodsskonner-ten „Nelson“ tager Lodsen fra en Clipper for udgaende.



Bark „Norway“ under Kommando af Lods, Kaptajn Electus Comfort, for Indgaende til New York under en forrygende Vinterstorm af N. Ø.

Denne slaar en smækker Line om Tasken og firer den ned langs Skibssiden. Manden er allerede paa Vej ned ad den lange, svingende Tovstige — Stormlejderen — der paa en foruroligende Maade kastes hid og did efter Skibets Bevægelser i Søen. Det ser farligt ud for Folk, der ikke er kendt med Sølivet, det er ogsaa ofte en farlig og anstrengende Tur at kravle op og ned ad en saadan flyvende Trapez, men Manden er, selv om han er godt ved Magt, kendt med de Dele, har mangeaarig Øvelse. Støt og sikkert naar han Jollen, hvis Mandskab allerede har modtaget Tasken. Der stødes fra, og med et „Alt klar“ sætter Jollen Kursen over mod den lille Damper, medens Passagerbaadens Skruer atter pisker Vandet, og dens Dampfløjte hvæser en Afskedshilsen, der omgaaende besvares fra den lille Søster. Lodsens er gaaet fra Borde, og det kan vare Uger — maaske Maaneder, før man „piller“ den næste op, og det er maaske en gul, sort eller brun Lods. Lodsens er den sidste Mand, der forlader Skibet, og den første, der atter kommer ombord. Han er en kærkommen Gæst, fordi han bringer Nyheder fra den Verden, Skibet saalænge har været afskaaret fra, og han bringer Skibet sikkert udenom farlige Grunde og Skær, frelst ud og ind i Havn.

— — —

Lodsvæsenet, denne uundværlige, maritime Institution, er af forholdsvis ny Oprindelse. De første Søfarende har vel nok benyttet stedkendte Folk, naar de kunde faa dem. Man læser om det i de gamle Sagaer, saaledes fortælles i „Heimskringla“, at da Thorfinn Karlsefinn begav sig ud fra Grønland for at opsøge Leif Erikssons Vinland, sagde han til sine Folk: „Ilde er det, at vi ikke har faaet en af de Mænd med os, der har været langs disse Kyster før“. Og adskillige

af de gamle Skippere har vel ogsaa, naar de skulde gennem et vanskeligt Farvand, benyttet en stedkendt Fisker, og enten med det Gode eller Onde faaet ham til at lodse sig frem. Men den første egentlige Lods, vi ved Besked om, er Hollænderen Frans Naerebout, født i Gees, Provinsen Zeeland, i Aaret 1749 udstedte han en Bekendtgørelse, hvori han erklærede sig villig og kompetent til at tage Skibe ud og ind af samtlige hollandske Farvande, som han havde opmaalt og undersøgt, til han var nøje kendt med de Grunde og Sandbanker, der var farlige for Sejladsen. Han kaldte sig „Pijl Loods“, og deraf kommer det engelske Udtryk for Lods — Pilot. Pijl betyder Pæl og staar for Hollænderne som en vertikal ret Linje. Lood er simpelthen Lod. Den første hollandske Definition af Ordet er altsaa et Lod, der sendes ned i en absolut ret Linje for at angive Vandets Dybde paa ethvert givet Sted. Det var i de Dage, da Englænderne og Hollænderne rivaliserede om Overherredømmet paa Havene, og de smarte Briter var klar over Frans Naerabouts Dygtighed. Regeringen tilbød ham en mægtig aarlig Gage for hans Tjeneste, men han afslog det fristende Tilbud og forblev loyal mod sit Fædreland. Det hollandske „Selskab til Velfærdets Fremme“ har siden ladet et pompøst Monument rejse paa hans Grav.

New Amsterdams, det nuværende New Yorks første Grundlægger, Hendrik Hudson, var ogsaa Hollænder, og den uforfærdede gamle Søulke har sikkert brugt sit „Pijl Lood“ flittigt fra det Øjeblik, han observerede de jomfruelige Skrænter af det atlantiske Højland, manøvrerede mellem Banker og Grunde gennem „The Narrows“ ind i den indre Bugt og tilsidst lod sit Anker falde i den Flod, der nu bærer hans Navn, Hudson River. Det var en Bedrift, han udførte med sit lille Skib „Halve Maan“, og Mindet om den lever endnu mellem hans Efterfølgere, New York og New Jersey Lodserne.

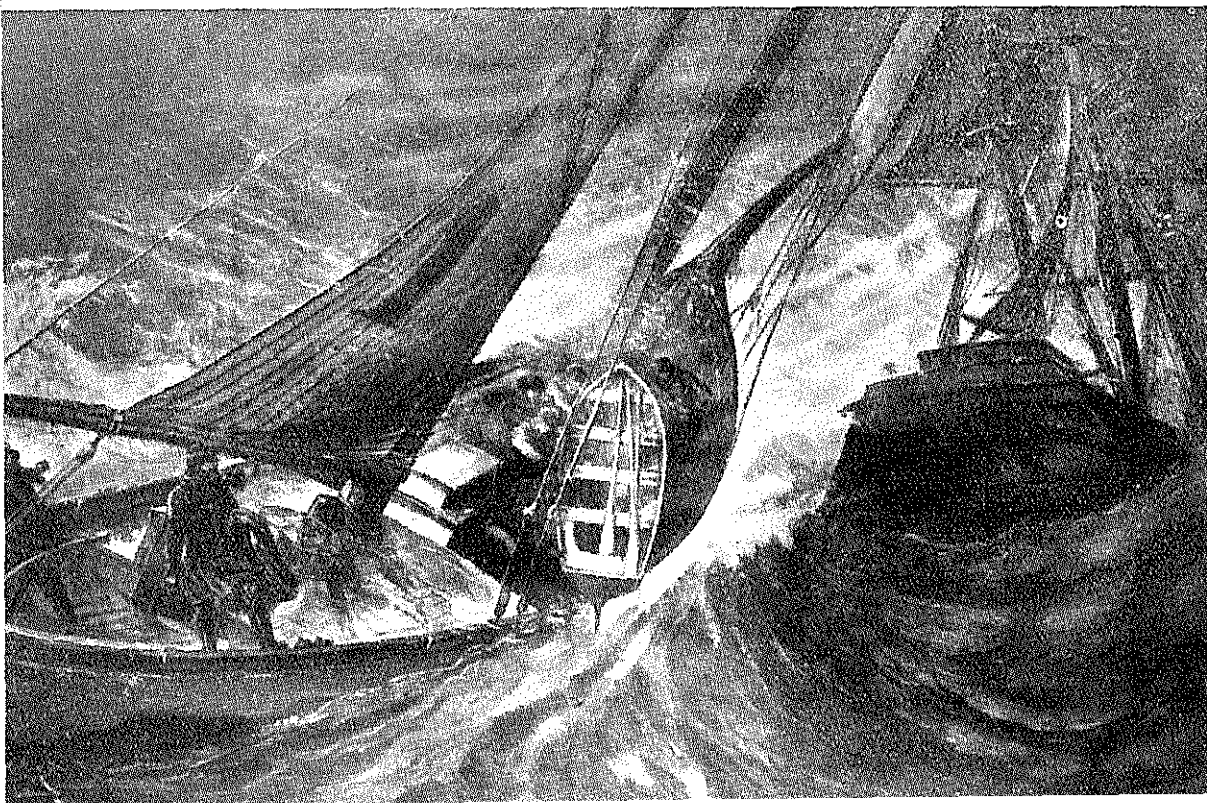
Dette Lodseri er Verdens største og vel ogsaa det farligste. Siden det i Aaret 1837 kom under Statens Kontrol, har mange Lodser mistet Livet under Udøvelsen af deres samfundsnyttige Gerning, alene fra 1860 til 1915 satte 49 Lodser Livet til i Tjenesten, druknede eller dræbtes ved Ulykkestilfælde. Adskillige af deres store, flotte, hurtigsejlende Lodsskonnerter forliste, enkelte med Mand og Mus. For det var ikke Rendstenssejladse, de præsterede. De laa ofte langt ude til Søs, op til 600 miles fra Sandy Hook Fyrskib — det nuværende Ambrose Fyrskib — —. Og enhver, der er kendt med Sejladsen paa den Del af Jordkloden, ved, hvad det vil sige. Netop paa de Steder, hvor det vilde, stormfulde Atlanterhav kan vise sig fra den allerværste Side, hvor Søerne er høje og fraadende som intet andet Sted paa Oceanet, hvor blindende Sneykning og ravtyk Taage ofte indhyller alt i et uigennemtrængeligt Slør midt paa Atlantens store „Linerstrada“, som Nutidens mægtige Hav-Mammuther farer frem paa med en Fart af nogle og tyve miles i Timen. Taage eller klart Vejr spiller ingen Rolle, det gælder

kun om at komme frem til Tiden, make a passage, — her ligger disse haardhudede New York og New Jersey Lodser, blandt Søfolk kaldes de blot — Sandy Hook Pilots. Før i Tiden var det Styrmand og Skibsførere, der blev ansat som Lodser, nu oplæres de ombord i Lodsbaadene, begynder som Lærlinge, og Læretiden er 9 Aar. En Lodstilværelse har sine gode Sider, og Lønnen er god, men den unge Mand, der søger sig en nem og behagelig Fremtid, skal holde sig klar af Lodsvæsenet, det er ikke Sol og Sommer altsammen. Det er Lodsforeningens Bestyrelse, der antager Eleverne, og naar denne skønner, at en Ansøger er i Besiddelse af de moralske, fysiske og personlige Egenskaber, der vil gøre ham til et værdigt Medlem af Selskabet og en god Mand til sin Gerning, antages han og sendes ombord i en af Lodsbaadene. Han begynder som Lods-Elev, har Tjeneste alle Døgnet 24 Timer. Skal han hvile sig, sker det fuldt paaklædt, han maa være klar til Arbejde naar som helst. Kun hver anden eller tredje Uge har han 24 Timers Landlov. Alt Skibsarbejdet ombord i Lodsbaaden udføres af Eleverne, af hvilke der som oftest er 6, de spuler, maler og holder Baaden i Orden. Skal et Skib have eller kvittere Lods, maa han i Jollen, ligegyldigt om det er Dag eller Nat, Solskin eller en forrygende Snestorm. Det er Træning, der skaber Mandfolk, Svæklingene falder hurtigt fra og kravler i Land bag deres Mors Skorter.

Længe før Lodsvæsenet organiseredes i Staten New York, havde private Lodser drevet Haandteringen. Allerede saa langt tilbage som i Aaret 1784 fik en Mand ved Navn Zachary Ruffler Tilladelse til at lodse Skibe ind og ud af New Yorks Havn, og man véd, at da George Washington for anden Gang blev valgt til Præsident af De forenede Stater og ankom til Elisabethtown, hvor han blev modtaget af en Kongres Deputation samt andre højtstaaende Embedsmænd, gik hele

Selskabet ombord i en Barkasse bemanded med 13 Lodser i hvide Uniformer, ført af Kommandør Nicholson med John Randall som Baadsmand, og sejlede statelig over Bugten til „The Battery“, hvor Borger-skabet modtog dem med stormende Ovationer. Men dette Lodseri med hver Mand for sig og Fanden for dem alle var vist næppe videre beventd, og der blev ofte klaget over det. Saaledes var der 10 Sandy Hook Lodser i 1811 og kun 6 i 1822. Lodstvang var der selvfølgelig ikke noget, der hed i de Dage, det hændte ofte, at en Skipper tog en Fisker, naar han var for Haanden. Og saaledes gik det paa bedste Beskub, indtil Vinteren 1835—1836, der var skæbnesvanger for Søfarten paa den amerikanske Østkyst. En Masse Skibe forliste, deriblandt 2 Passagerskibe med fra 150 til 300 Mennesker ombord i hvert. Og det skete lige udenfor Indsejlingen til New Yorks Havn.

En stormfuld Vintereftermiddag drejede to Emigrantskibe, naturligvis Sejlskibe, de berømte „Packets“, der løb mellem Liverpool og New York, til ikke langt fra Sandy Hook Fyrskib. Vinden var Ø. S. Ø., det blæste haardt, selv disse udmærkede Sejlere manøvreret af første Klasses Søfolk havde et haardt Job med at arbejde sig op under Fyrskibet. Begge havde sat Signaler efter Lods, de affyrede deres Salutkanoner for at blive bemærket af Havnespejderne (Folk, der laa paa Udkig efter Skibe), men de laa lunt og godt til Ankers inde i Sandy Hook Bugten. Som før nævnt var Lodsvæsenet yderst slet i de Aar, og det var umuligt for de to Skibe at faa Lods til at bringe dem ind i „The Narrows“, hvor de vilde være i Sikkerhed. Begge Skippere havde drejet deres Skibe under med Boven fralands, de forsøgte at krydse mod den svære Sø, men det var umuligt, de drev ind paa Kysten af Long Island. Det ene af Skibene tog Grunden østen for Rockaway, det andet østen for den nuværende Jones Bugt. Hele Natten blæste det en forrygende Or-



Lodsen skal sættes ombord i et Skib under en Storm.

kan, og da Morgenen gryede, var Skibene forsvundet og hver eneste Sjæl omkommet. Efter en møjsommelig Rejse, som en Tur over Atlanten var i de Dage, havde de lige faaet et Glimt at se af det forjættede Land og blev skyllet i Land som Lig paa dets Kyster. Denne Katastrofe, der kunde have været undgaaet, dersom der havde været et ordentlig organiseret og kontrolleret Lodsvæsen, blev Aarsag til, at der blev udnævnt en Kommission til Regulering af Lodsvæsenet for Staten New Jersey med Fuldmagt til at eksaminere og udnævne Mænd, der var kvalificerede, til Lodser eller Reserverlodser for Newark, Perth Amboy og New Yorks Havne fra Sandy Hook. Den første Gruppe Mænd, der blev valgt som skikkede til denne Tjeneste, bestod af Theophilus Beebe, en Fiskermand, der havde Smakke hjemmehørende i Fulton Market, New York, Liman Beebe, Clinton Beebe og James Chapman, alle skulde gøre Tjeneste som Lodser, samt Nicholas van Gelder, Robert McKnight og to andre, der blev Reserverlodser. De første Aar benyttede de en lille Fiskesmakke, senere byggede Staten New Jersey en stor, søgaaende Skonnert til dem, den største, Lodseriet nogensinde har haft, og det viste sig senere, at den var for stor, for uhandig at manøvrere. Men Trafikken paa New Yorks Havn voksede med Kampeskridt, i Løbet af faa Aar arbejdede allerede 23 Lodser i 4 Lodsbaade, stationeret ved Sandy Hook. 3 af disse Baade krydsede rundt om i Farvandet efter Skibe. Den fjerde var „Stationsskib“ og laa altid tæt ved Fyrskibet for at tage mod Lodser, som Skibe for udgaaende satte af. Og foruden disse 23 stovte New Yorkere var der 9 New Jerseylodser, ialt 32 paalidelige, haardføre og dygtige Sømænd, der var fuldt fortrolig med det farlige Farvand og altid rede til at tage en Dyst med Elementerne for at bringe et Skib sikkert i Havn.

Der var kommet Orden i Sagerne nu. Lodserne udførte deres Tjeneste prompt, men de gode New Yorker Købmænd var ikke tilfredse. Det var i Begyndelsen af Clipperskibenes Storhedsperiode, der var kommet et kæmpemæssigt Jag over Skibsfarten, intet kunde gaa hurtigt nok for de store Handelsfyrster og Skibsredere.



Kaptajn Electus Comfort. Var i aktiv Tjeneste som Sandy Hook Lods i 42 Aar. Saaledes var Lodserne klædt i de gode, gamle Dage, naar de bordede et Skib.

Det kunde hælde, at en Clipper maatte vente nogle Timer, før den fandt en Lods, saa var en god Rejse „ødelagt“. Købmændene forlangte, at Lodserne skulde gaa langt ud til Søs og opsøge Skibene. De vilde have Konkurrence mellem Lodserne, og for at sætte det i Sving lavede de et privat Lodseri og ansatte femten Mand, mest forhenværende Clipper-skipperne og Styrmand. Der blev sat Præmier for den, der snappede flest Skibe, og saa langt ude til Søs som muligt, og saa var Spillet gaaende. De yachtlignende, hurtigsejlende Lodsskonnerter jog deres nævise, spidse Snabler ind i Atlanterhavssøerne, fra Cape Virginia til Sable Island, de var paa Færde alle vegne, paa Jagt efter Bytte. Var de flere sammen og opdagede en Chance, gik den vilde Jagt. Under et uhyre Pres af Sejl fløj de elegante Sejlere gennem Vandet,

ofte Side om Side, til Tider var den ene kun et Par Meter foran den anden. Men den forreste fik altid Chancen, naar Kaptajnen paa det fremmede Skib prajede for Lods. Der var ingen Vrøvl bagefter. Den Overvundne var altid en god Taber. Og den Omstændighed, at hver Lodsskonnerter arbejdede for egen Regning, og at Fortjenesten ikke gik i en fælles Lodskasse, hidrog ogsaa mægtigt til, at Tempoet blev sat op. Typisk for en Lods' Tilværelse i de Dage er Beretningen om Kapsejladsen mellem Lodsskonnerterne „Mary Williams“, „Edmund Blunt“ og „William H. Bateman“ en smuk Foraarsmorgen i 1890.

Efter Bestemmelsen skulde adskillige store Ocean-flyvere være under Opsejling, og de tre Lodsbaade krydsede et Par Hundrede Sømil Øst for Sandy Hook og holdt skarpt Udkig efter dem. En saadan Liner var nemlig en fed Bid, som det nok kunde betale sig at faa fat i, og last but not least var der jo Æren at regne med. Aldrig har nogen Kapsejler været mere klar til det afgørende Løb end disse Skonnerter, Dækkene var klaret op fra Før til Agter, hver eneste Stump Sejldug klar til at hejses og sættes, naar Lodsene, der førte Baaden, gav sine Ordre.

I Boven af de tre Baade stod Lodserne og spejdede Horisonten rundt med deres kraftige Kikkerter, medens Søen endnu gik temmelig højt efter den foregaaende

Dags Storm. Det blæste en stiv Kuling, og de Lodser, der førte Baadene, havde fuldt op at gøre med at opnaa den bedst mulige Position for den kommende Start. Under de herskende Vejrforhold havde disse tre Mænd de bedste Betingelser for at maale sig med hverandre i Sejlads og Sømandsskab, og de kom til at gøre det.

Ved Nitiden varskoede Udkigsmanden ombord i „Bateman“, at han observerede Røgen fra en Damper; den var langt borte. Med Lynets Fart røg hver eneste Klud ombord i „Bateman“ tilvejs og blev strakt, og den flotte Skonnert gik over Stævn. Hun havde ikke flyttet sig en Meter, før de samme Manøvrer blev foretaget ombord i „Williams“ og „Blunt“, saa endskønt „Bateman“ var berømt som en ualmindelig god Sejler, fik den saa godt som intet Forspring i Starten, de tre Skibe gik praktisk talt frem paa samme Tid. Deres fælles Maal var den spinkle, næsten usynlige Strimmel Røg paa den sydøstlige Horisont. I samme Øjeblik de tre Lodsskonnerter kom under fuld Sejlføring, presede Vinden paa de svære Sejl, saa Masterne stod som spændte Buer, Trioen skar gennem Vandet, løftende Bovene højt over Vandfladen, stak dem atter under, medens Skum og Sprøjt stod ind over Dækkene, for atter at jage dem majestætisk højt op i Luften. Som de ombordværende Lodser siden udtalte sig: „Det var, som om Skonnerterne var blevet levende Væsner, der hver for sig forstod, hvad det drejede sig om, og søgte at komme først, lige saa opsatte paa at vinde Løbet, som vi, der var ombord og ledede dem.“

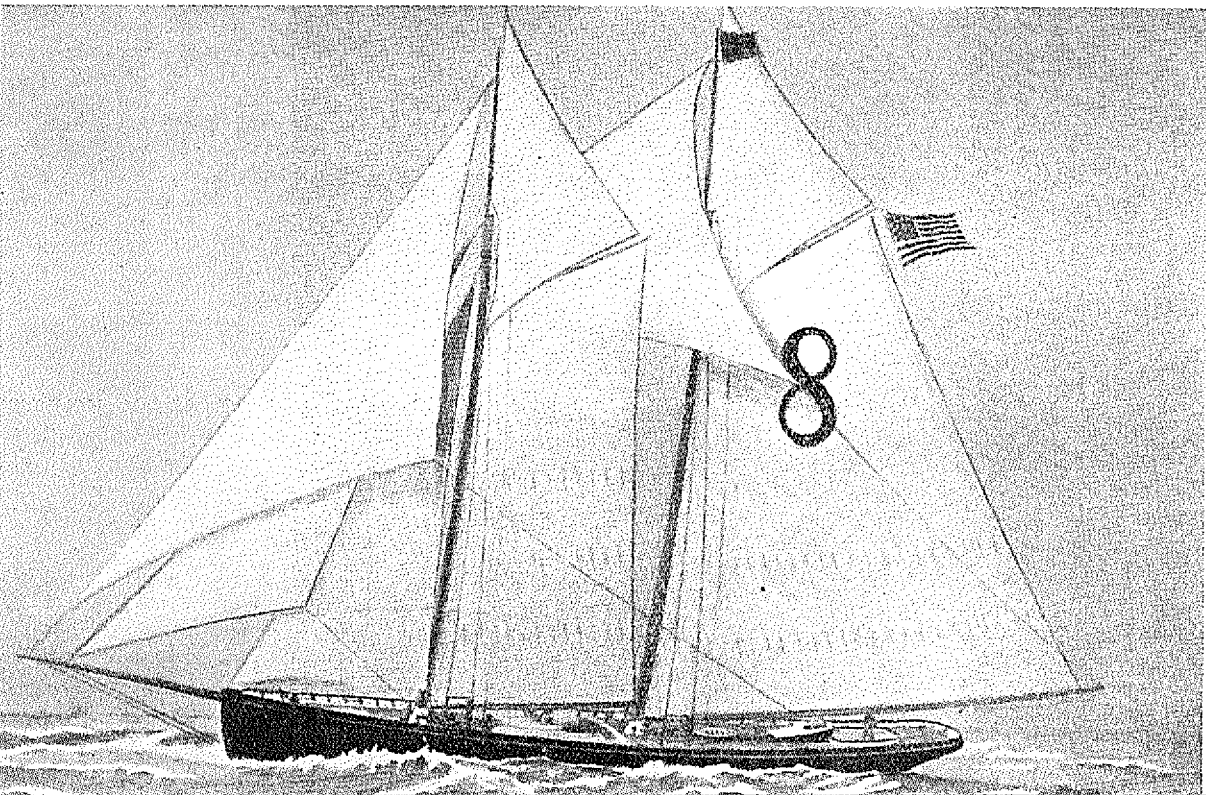
Det tog en hel Time, efter at man ombord i „Bateman“ havde opdaget Røgen, før man var klar over Damperens Identitet. Det var „Norddeutsche Lloyd“s Passagerdamper „Rhein“ fra Bremen til New York. Og maaske vilde det vise sig, at denne Kapsejlad var unyttig, thi i de Dage krydsede Lodserne ofte over 600 Sømil fra Sandy Hook, „Rhein“ havde maaske

taget en Lods ombord længe før, man havde set Røgen fra den. Men det afholdt ikke de gæve Lodser fra at prøve Lykken; fremad gik det for alt, hvad der kunde trække, frem mod den store Damper, fra hvis Dæk det maa have været et imponerende Syn at se de tre Konkurrenter komme jagende for en stiv Nordvester, der lagde dem helt over med Styrbords Lønninger i Vandet.

Tomme for Tomme klemte „Bateman“ sig frem i denne Væddestrid, medens „Rhein“s Passagerer og Mandskab aandeløse fulgte det spændende Syn. Paa Lodsbaadene holdt man Kikkerterne rettede mod „Rhein“s Kommandobro for at opdage, om en Kollega var kommet dem i Forkøbet, om det hele skulde være forgæves. For Tilskuerne ombord i Lineren syntes Chancerne at være lige for de tre Baade, men ombord i „Williams“ og „Blunt“ var man klar over, at „Bateman“ var den bedste af dem, en bedre Sejler — maaske ogsaa en lille Smule bedre sejlet og drevet.

Saa begyndte „Rhein“ at mindske Farten, det var et sikkert Tegn paa, at den ingen Lods havde ombord og ønskede En, og at Loddet vilde falde paa den, der først kom langs Siden af Tyskeren. Og frem kom de tre farende, til Tider dansende højt oppe paa en Bølgetop, til andre dykkende elegant, men frygtindgydende ned imellem de mægtige Søer. Stadig forrest, selv om det kun var en halv Snes Meter, strakte „Bateman“s Fører sin venstre Arm i Vejret, og op kom den tyske Kaptajns Arm, han vinkede med Haanden, hvilket betød, at han tog Lods fra „Bateman“. Kapsejladsen var forbi. Men „Blunt“s og „Williams“ Besætninger viste sig som ægte Sportsmænd. Idet de to Skonnerter drejede rundt i en flot Halvcirkel, gav deres Besætninger Sejrherrerne tre dundrende Hurraer, en Tribut til deres Modstanders Dygtighed og Mod, for en haard og vel sejlet Kamp. Saaledes var Aanden mellem Sandy Hook Lodserne i de Tider.

Fortsættes.



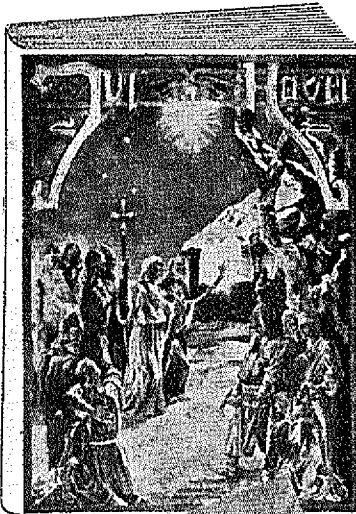
Lods-
skonnerten
„Columbia“.
Løbet i
Sønk af
S/S „Alaska“.
Alle Mand
drukkede.

» JUL PAA HAVET «

udkommer som sædvanlig d. 15. Oktober

Det smukke Julehefte med de mange Farvebilag.

22 Sider Farvebilag og 16 Fortællinger og Digte



»Jul paa Havet« sendes som Julepakke til Udlandet fra »Vikingen«s Expedition, Gl. Mønt 39, København K.

Fortællinger af:

Knud Andersen

Christian Bogø

Børup Sørensen

Chr. Christiansen

Aage Hermann

Oscar Jensen

E. Jespersen

Axel Juel

Gustav Kragh

Tage Nissen

Aage J. Chr. Pedersen

Farvebilag af:

Vilh. Arnesen

S. Kielland Brandt

Herold Jensen

Oscar Knudsen

Ernst Køhler

Fr. Landt

V. Qvistorff

P. Raadsig

Kjeld Simonsen

Paul Sinding

Bestil

det nu!

Pris:

Kr. **3²⁵**

Det rigtige Julehefte til Gave! Spændende, underholdende, overdaadigt og elegant.

om Bord i Handelsskibe

Ved OSCAR JENSEN

Affæren „Vittoria“

AT en slet Behandling af Mandskabet om Bord i et Handelsskib eller overdreven Nydelse af Spiritus — ja, saagar Savnet af dette stimulerende Fluidum kan give Anledning til Mytteri fremgaar tydeligt af de tre foregaaende Artikler om dette Emne — henholdsvis i Affærene „Jean Umb“, „Dortrecht“ og „John Duthie“.

Men der kan ogsaa være andre Grunde til Mytteri om Bord i Handelsskibe, — og blandt disse har Besætningernes S sammensætning med Søfolk af alt for forskellige Racer givet de hyppigste Eksempler. Det kan i Særdeleshed være skæbnesvangert at blandt de Skibsbesætning-

er af germansk Stamme med farvede Folk og Dagos, hvilket sidste vil sige Folk af romansk Nationalitet, og utallige er de Bloddramaer, der som Følge af en slig Bemanding er udspillet paa Søen. Nogle typiske Eksempler herpaa skal omtales i denne og de følgende Artikler, som antagelig vil give Læserne et nogenlunde klart Billede af Gangen i disse Dramaer.

Den 15. Maj 1830 afsejlede den engelske Bark „Vittoria“, Kaptajn Smith, fra Manila til Europa.

Kaptajn Smith havde Ord for hverken at frygte Døden eller Djævelen; men til Gengæld led han af en sygelig Angst for sin Reder. Seks Mand af Besætningen var deserteret i Manila, og skønt der her var nok af baade britiske og skandinaviske Søfolk, som gik ledige, havde Kaptajn Smith foretrukket at komplettere sin Besætning med seks sortsmudsede Spanioler, hvoraf de tre var halvblods Filippinere, til en Hyre, der laa langt under den, som de britiske og skandinaviske Søfolk forlangte.

„Vittoria“ havde næppe sejlet Landet af Sigte, før de seks Dagos begyndte at føle sig besværede over Arbejdet om Bord. De nægtede ikke rent ud, men enhver Ordre, som ikke passede i deres Kram, besvarede de med en Skuldertrækning og et *no savy* (ikke forstaa). De vilde ikke dit, og de vilde ikke dat, og den eneste, der mente at vide, hvad de vilde, var Førstestyrmænd Andrews, som ikke kunde se en Dago, uden

at han i Tankerne gjorde Vedkommende til en Snigmorder. Han følte sig næsten overbevist om, at disse sortsmudsede Fyre — trods alle Forbud og Under søgelser ved deres Ankomst om Bord — var i Besiddelse af Vaaben.

Kaptajn Smith lod haant om sin Styrmands Ængstelse og var ikke fri for at rette

Bebrejdelser imod ham. En Skibsofficer burde optræde mere bestemt over for saadanne Driverter, naar de mukkede. Der var ingen Grund til at vise Blødagtig-hed. Slige Fyre skulde tvinges til at makke ret.

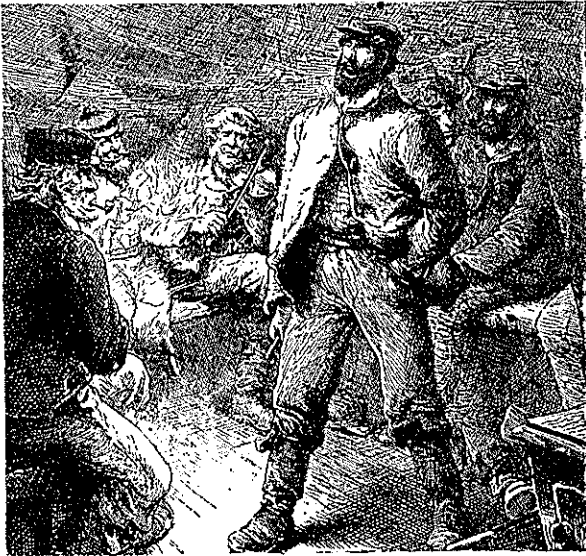
Dette var store Ord i Betragtning af de faa Tvangsmidler, der fandtes om Bord. Hverken Kaptajn Smith eller hans Styrmand var i Besiddelse af Skydevaaben. Hele Skibets Armering bestod af to smaa Signalkanoner, og til disse fandtes kun nogle faa Skud Krudt, men hverken Kugler eller Kartæsker.

En saa mangelfuld Armering af et Handelsskib i de Tider — og i kinesiske og ostindiske Farvande — kan kun betragtes som en skødesløs Undtagelse. Det er derfor forstaaeligt, at Styrmand Andrews ikke brød sig om Kaptajn Smith's store Ord, men foretrak at behandle disse Dagos som raadne Æg. Og han raadede Andenstyrmanden til at gøre det samme.

Men „Vittoria“s Andenstyrmand var Amerikaner — en seks Fod Kæmpe med Arme som en Orangutang



Manila omkring 1830.



I Lukafet blev der sunget og spillet og „spundet Ender“.

og Kræfter som en Bjørn — og han var fuldt ud af samme Mening som Kaptajn Smith. Han havde for Vane at benytte den første Lejlighed, han fandt, til at sætte sig i Respekt over for nye Folk, og der sagdes om ham, at han kunde slaa en voksen Mand i Dækket blot for at se paa Vedkommende.

Der var derfor heller ikke noget mærkværdigt i, at den ene af de tre Spanioler paa Andenstyrmandens Vagt allerede den første Dag i Søen klagede over Ømhed i Skuldrene, efter at han havde ignoreret en given Ordre. Og Andenstyrmand protesterede heller ikke, da det om Aftenen hed sig, at Manden havde faaet begge Arme vredet af Led.

Ved Afløsning Kl. 12 Nat mødte ingen af de tre Spanioler paa Andenstyrmands Vagt til Mønstring paa Dækket. De foregav at være syge, og det kunde maaske ogsaa have sin Rimelighed for den enes Vedkommende. Men da Andenstyrmand for at faa Rede paa, hvad de to andre fejlede, straks gjorde sig et Ærinde ned i Folkelukafet, blev han hurtigt overbevist om, at disse i hvert Fald havde deres fulde Førlighed i Armene. Den ene modtog ham med et fyldt Tekrus — den anden med en Søstøvle, og begge Dele susede ham om Ørerne i samme Nu, han stak Hovedet inden for Døren.

Efter denne Modtagelse var Andenstyrmand ikke længe om at stille Diagnosen for deres Sygdom, og han lempede de to Simulanter op fra Lukafet efter alle Styrmandskunstens Regler i Datidens amerikanske Dybvandssejlere. Han fulgte selv i Hælene paa dem, og han var aldrig saa snart naaet op gennem Kappen, før han greb dem i Nakken — en i hver Haand — og klaskede dem sammen som to Leddedukker.

„Giv op Røjler!“ varskoede han, og Kommandoen lød som et Brøl fra et tirret Vilddyr. „Op og gør fast!“

Saa løftede han den ene op paa Lønningen og slap ham op ad Fokkevantet, hvorefter Turen gik til

Storvantet med den anden; og de to før saa syge Mænd røg til Vejrs som to hvislende Raketter.

Da Røjlerne var gjort fast, stod Andenstyrmand et Øjeblik og snusede til Vinden og ligesom tog Maal af Sejlføringen, og næppe var de to Straffegaster kommet ned, før han kommanderede Røjlerne los. Og saa maatte Spaniolerne til Vejrs igen, men denne Gang hvislede de ikke.

I Folkelukafet syntes denne Tildragelse at være helt glemt den følgende Dag. Men der blev talt desto mere om den i Kahytten; thi ingen her var blind for, hvilken gavnlige Indflydelse Stroppeturen tilsyneladende havde haft paa de vrangvillige om Bord. Spaniolerne sprang for Officerernes mindste Vink, og de gik op i alt vedrørende Skibets Arbejde med en Lyst og en Iver, der var iøjnefaldende. Selv paa Manden med de ømme Skuldre syntes Nattens Hændelse at have haft en helbredende Virkning. Han stillede ogsaa til Arbejde paa Dækket den følgende Dag.

Kaptajn Smith og hans Andenstyrmand fandt dette bratte Omslag i de nye Folks Opførsel ganske naturligt. Stroppeture — det var det eneste, saadanne opsætsige Fyre havde Respekt for. Nu kunde Styrmand Andrews selv se Virkningen. Skuden tegnede jo ligefrem til at blive en flydende Børnehavn.

„En Børnehavn — med Klapperslanger i,“ tænkte Styrmand Andrews, og han laasede omhyggeligt sin Dør, før han gik til Køjs i sin Fritid.

Styrmand Andrews' Ængstelse lod dog til at være overdreven. Dagene og Nætterne gik, uden at Folkene gav Anledning til Spektakler. I Lukafet blev der sunget og spillet og „spundet Ender“, og Latterbølgerne gik til Tider saa højt, at de gav Genlyd helt agterude, hvor de ogsaa kaldte Smilet frem hos Kaptajn Smith og hans Anderstyrmand. Livet gik tilsyneladende sin Gang i Fred og Fordragelighed, og imidlertid stod „Vittoria“ for en mild Monsun hen over det indiske Hav. Og i de lune Nætter, naar ingen Manøvrer med Sejl eller Braser var paakrævet, laa Vagten — med Undtagelse af Styrmand, Rørsmand og Udkig — rundt om i Krogene og sleb sig en uskyldig Skraber.

Saaledes ogsaa om Natten til den 10. Juni, da Styrmand Andrews havde Hundevagten. „Vittoria“ havde netop passeret Kokos-Øerne og slørede nu over mod Kap Haab med alle Sejl til og under en Himmelpoppel som mørkeblaat Fløj, besat med Guldpailetter. Havet laa badet i Fosfor. Søernes Skumkamme lyste som tusind Lanterner. En Flok Springere, som under kaad Leg fulgte Barken, skrev deres Vej gennem Tropehavet med Ildslanger; og Fritønnen laa rundt om paa Dækket og vrængede Ansigt ad Maanen.

Der blev slaet to Glas, og Udkiggen varskoede: Alt vel! Styrmand Andrews sad paa Agterlugen oppe paa Halvdækket og betragtede Morilden. Han var saa langt borte i Beskuelsen af dette Fosfor-Fænomen, at han ikke bemærkede Afløsningen til Roret komme langs Dæk. Han hørte intet og saa kun Morilden. Men pludselig følte han et kvælende Greb om sin

Strube, og uden at kunne faa en Lyd frem blev han af to Mands fulde Vægt tvunget bagover paa Lugen, og mens en lang, spids Stilet pegede mod hans blottede Bryst, blev han bundet paa Hænder og Fødder og fik en Knebel i Munden. Saa blev han lagt ned paa Dækket agten for Lugen.

Denne Voldshandling var Rorsmandens og hans Af-løasers Værk, og den var fuldbyrdet i en Brøkdæl af et Minut, hvorefter disse to sammensvorne forsvandt lydløst gennem Kahytsskappen paa deres bare Fødder.

Kaptajn Smith var gaaet til Køjs Kl. 10. Han havde trygt givet sig Sønnen i Vold, og den tog ham saa helt og holdent, at han aldrig vaagnede mere. Med en bestialsk Vildskab kastede de to Spaniolere sig over den sovende Kaptajn og gennemborede ham med deres lange Stiletter. Som i sindssyg Djævelbesættelse mishandlede de ham paa det grusomste — dolkede og dolkede løs paa ham i deres Blodrus, til hans Dødsrallen — den eneste Lyd, han gav fra sig, omsider hørte op; og efter at de havde forvisset sig om, at hans Livslys nu ogsaa var helt slukt, styrtede de op paa Dækket, hvor alt nu var eet Virvar.

„Vittoria“ var uden Styr. Skuden var løbet i Vinden, og Sejlene var slaaget bak; men endnu før dette skete, var baade Andenstyrmanden og Tømmermanden, som delte Kahyt sammen i et Hus paa Stordækket, ligeledes blevet dolket til Døde i deres Søvn af de fire andre Dagos. Alt dette var naturligvis ikke forløbet uden Støj, og derved var det øvrige Vagtmandskab vaagnet op af deres Dæksdvale. De var overraskede ved at se Skibet i Vinden og Sejlene bak, og de undrede sig over, at de ikke hørte nogen Kommando til Manøvre. Da de saa hørte Støj fra Dækshuset, og de nysgerrige efter at se, hvad der var paa Færde, stimlede sammen ved dette, løb de lige ind i Spaniolernes bloddryppende Knive. Tre Mand faldt øjeblikkelig, og Resten tog rædselslagne Flugten mod Lukafet med en Byge af Pistolkugler susende om Ørerne paa sig.

Styrmand Andrews havde alligevel haft Ret i sin Formodning. Spaniolerne var vel forsynede med Vaaben, og nu, da Mytteriet var aabenlyst, gjorde de livligt Brug af dem. Flere af Vagtmandskabet blev saarede, inden de naaede ned gennem Lukafkappen, hvis Dør de smækkede i efter sig og haspede fast indvendig. De fandt Lukafet badet i Blod, Køjeklæder, Gangklæder og Skaffegrejer flød hulter til bulter som Vidnesbyrd om den Kamp, der her havde staaet. Fire Mand af Frivagten laa stønnende i deres Køjer og var halvdøde af Stiksaar, og Resten laa henslængt paa Skibskister og Dørk og var maltrakterede og svinebundne, saa de ikke kunde røre sig.

Men de af Folkene, som var undsluppet Morderne, gav dog ikke fortabt. Ingen af de Skudsaar, de havde faaet, var alvorlige. Og efter at de bundne Kammerater var løst af deres Baand og de saarede forbundet med iturevne Skjorter, blev det besluttet at se Lejligheden an og gøre Forsøg paa at overrende Spaniolerne, som at dømme efter de Lyde, der hørtes oppe fra



Oprørerne gik i Gang med at kaste Ligene af deres dræbte Ofre over Bord.

Dækket, nu var i Gang med at brase Ræerne for igen at faa Styr paa Skuden. Men da de for at faa et foreløbigt Skøn over Situationen paa Dækket vilde linde Døren i Lukafkappen, fandt de, at denne ikke lod sig aabne indvendig fra.

Spaniolerne havde været forudseende. De havde surret en Haandspage som Terts fast foran Døren; og efter at de saaledes havde sikret sig mod Overrumpning fra denne Kant, og de saa nogenlunde havde faaet Skibet under Kontrol, tog en af dem Roret, mens Resten af dem stormede ned Agter og halede Kokken ud af Køjen. Kokken havde overhovedet intet hørt til Tumulten, og da han nu i sin søvndrukne Tilstand fik Mordernes blodige Knive stukket i Synet, og de gav ham Valget mellem øjeblikkelig Død eller at fortsætte sit Arbejde med Madlavningen, valgte han det sidste, hvorefter han straks blev jaget forud i Kabysen med Ordre til at lave Kaffe.

Saa gik Oprørerne i Gang med at kaste Ligene af deres dræbte Ofre over Bord, hvorefter de under et Kaffe-Organie paa Storlugen holdt Raadslagning om, hvad de skulde stille op med Styrmand Andrews. Nogle var i Øjeblikkets Desperation stemt for at gøre det af med ham straks, mens andre foreslog at skaane ham, hvis han gik ind paa at gøre fælles Sag med dem. Disse sidste saa Situationen i Øjnene, som de selv havde skabt den, og de var ikke blinde for, at de ikke kunde navigere Skibet uden hans Hjælp. De diskuterede længe og højlydt uden tilsyneladende at kunne blive rigtig enige, men omsider blev dog Resultatet, at Styrmand Andrews fik den Chance, som han bastet og kneblet havde ligget og lyttet sig til oppe paa Halvdækket ved Agterlugen, og som han hurtigt indsaa, han maatte benytte. Og da Morderne efter endt Kaffedrikning befriede ham for Kneblen og meddelte ham, paa hvilke Betingelser de vilde skaane hans Liv, slog han uden Betænkning til og gik ind



Davy Jones' Locker.

paa at føre Skibet til en eller anden Havn paa Amerikas Vestkyst, hvorefter han blev løst af sine Baand.

Hvilken Havn Oprørerne agtede sig til, holdt de foreløbigt hemmeligt, og Styrmand Andrews spurgte ikke. Han kendte Forholdene i amerikanske Vestkyst-Havne, og han vidste, at der i mange af disse fandtes nok af spanske Købmænd, som vilde gaa med til en god Handel om Skib og Ladning uden at stille nærgaaende Spørgsmaal. Men han vidste ogsaa, at baade han selv og Kokken og de indespærrede Folk i Lukafet — forudset at disse ikke forinden var omkommet af Sult — alle vilde blive myrdede, saa snart Spaniolerne var saa nær ved deres Maal, at de uden Hjælp selv kunde klare Skuden i Havn.

Efter Oprørernes Ordre lagde Styrmand Andrews saa straks „Vittoria“ om paa en Kurs, der gik sønden om Australien; og saa haabede han for Resten, at Forsynet vilde komme ham til Hjælp. Han forestillede sig den fortvivlede Stilling, Folkene i Lukafet maatte være i uden anden Proviant end de Beskøjter, de tilfældigvis havde i deres Brødbakke, som de dog havde faaet fyldt Dagen i Forvejen — og uden Drikkevand, og han kastede alle Skrupler over Bord for at vinde Oprørernes Fortrolighed.

Men Spaniolerne betragtede Styrmand Andrews med Mistro. De tillod ikke, at han talte med Kokken under fire Øjne. De vaagede skarpt over dem begge — og over Døren til Folkelukafet.

Spaniolerne gik Vagt om Vagt med tre Mand paa hvert Skifte, og de havde taget hele Kahytten i Besiddelse. Her endevendte de alle Gemmer og tilegnede sig, hvad de fandt af Værdi — baade i Kaptajn Smiths og i Styrmand Andrews' og Kokkens Kamre — og naturligvis gjorde de sig til Herrer over Proviantrummet, hvortil der kun var Indgang fra Salonen. Styrmand Andrews havde de henvist til Tømmermandens Lukaf i Midtskibshuset, Kokken til Kabyssen — en Separation, der naturligvis skulde forhindre disse to i at stikke Hovederne sammen.

Allerede den anden Dag syntes denne Aarvaagenhed dog at slappes, og Styrmand Andrews var straks

klar over, at Afslappelsen skyldtes Proviantrummets rigelige Forsyning af Rom.

Tredie Dagen var alle seks Mordere aldeles besat af Spiritusdjævelen, og nu fortsattes Drikkeriet Dag og Nat. Disse Orgier gav Styrmand Andrews og Kokken Lejlighed til at konspirere. De var begge klar over den Skæbne, der ventede dem, naar Skibet før eller senere naaede frem i Nærheden af den Havn, Oprørerne bestemte sig for at anløbe, og det gjaldt for dem om paa en eller anden Maade at komme Morderne i Forkøbet — men hvorledes? De var kun to mod seks og Hjælp fra de indespærrede Folk i Lukafet kunde de ikke vente at faa; thi Spaniolerne syntes til Trods for deres Pimperni aldrig at glemme den Fare, de kunde være udsat for fra den Kant. Nat og Dag havde en eller anden af dem Vagt paa Fordækket. Men Styrmand Andrews og Kokken spildte af den Grund ikke Tiden med ørkesløs Grublen. De konspirerede ufortrødent videre og fattede ogsaa inden længe en Plan, som de med lidt Held nok mente at kunne realisere — en Plan, som for dem eller Oprørerne vilde gælde Liv og Død. Af Vaaben havde de ganske vist ikke store Ting — til at begynde med kun den Kødkniv, der hørte til Kabyssen. Men det lykkedes senere Styrmand Andrews at faa Tømmermandens Værktøjskiste dirket op, og herfra tilvendte han sig en skarp Økse.

Imidlertid havde Styrmand Andrews forestaaet Navigeringen, og han havde herunder ved Hjælp af Korrigerings-Magneter lidt efter lidt givet Kompasset en større og større Misvisning, uden at han samtidig ændrede Kurs. Spaniolerne fandt intet mistænkeligt ved de tilsyneladende gradvise Vinddrejninger, dette gav Aarsag til. De bemærkede ikke, at Sydkorset lidt efter lidt gik om i Øst, og at Solen den 13. Juni stod op i ret Nord. I deres deliristiske Uvidenhed sejlede de Syd om Australien, mens „Vittoria“ i Virkeligheden stævnedes mod Kap Haab — lige i Ruten for det Ostindiske Handelskompagni's armerede Skibe.

Dagen havde været brændende hed. Vinden var flovet af i Solnedgangen, og hen paa Morgenstunden den 14. Juni blev det helt Stille, men desto mere støjende var Spaniolerne. De havde drukket tæt hele Natten, og de havde efterhaanden ogsaa sat Hensynet til deres egen Sikkerhed i Spiritus. Frivagten snorkede i Kahytten som Rumlepotter. De to Mand af Vagten sad paa Forlugen og havlede og sang i Munden paa hinanden, og den tredie hang agterude over Rattet og drak Skaller med Knagerne.

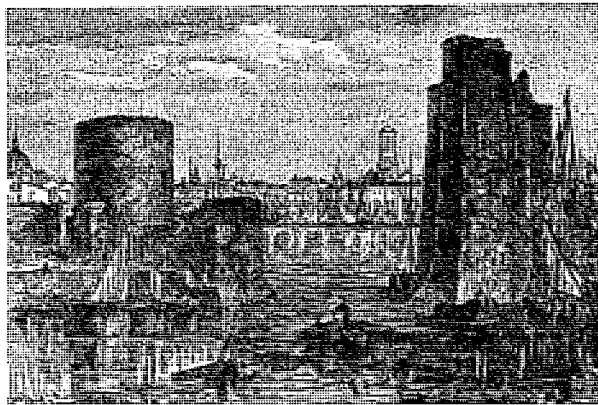
Ved fem Glas paa Morgenvagten lindede Styrmand Andrews sin Dør og vejrede ud paa Dækket. Han var straks klar over Situationen og fandt Lejligheden gunstig til at gennemføre den Plan, han og Kokken havde fattet. Som en Skygge gled han ubemærket for efter og ind i Kabyssen, og et Øjeblik efter kom han og Kokken listende ud derfra — den første med Øksen i Haanden, den anden med sin Kødkniv. De sneg sig lydløst og paa bare Fødder hen over Dækket — Styr-

mand Andrews mod Forlugen, Kokken agterover.

Saa hørte den bavlende Sang paa Fordækket op. Den sluttede brat med en Akkord som en Firklang af et Klask, et Smask og to Plask, og fra Agter lød ligesom et Ekko af det sidste Plask.

Styrmænd Andrews var ubemærket kommet bag paa de to drukne Spanioler paa Forlugen, og han havde ført Øksen med sikker Haand — først med Bagen for ikke at blive hængende, og dernæst med Skarpen, og samtidig havde Kokken loddet Dybden i den halvsovende Rorsmands Hjerter med sin Kødkniv. Tre døde Slyngler var nu paa Vej mod *Davy Jones Locker* — Havsens Bund, og efter at Folkene i Lukafet var befriet, var det ogsaa kun et Øjeblik Sag at overmande de tre sovende Misdædere i Kahytten — halvblods Filippinerne, som i deres drukne Tilstand ikke havde opfanget en eneste Lyd af, hvad der var foregaaet paa Dækket. Disse tre blev belagt med Haandjern og sat i Arrest i hver sit Aflukke.

Saa var de Overlevende af Barkens oprindelige Besætning igen Herrer over Skibet. De fire saarede fra Lukafet var alle døde under Indespærringen, og efter at disse paa kristelig Vis var sænket i Havet, stod „Vittoria“ igen over mod Kap Haab med Sol og Maane og alle Stjerner paa deres rette Plads efter Kom-



La Rochelle omkring 1830.

passet og naaede La Rochelle, hvor de tre Oprørere blev dømt til Døden.

I en tredobbelt Galge, som i samme Anledning var rejst paa den yderste Havnemole, blev disse tre Mordere klynget op ved deres Hals. Og der hang de, saa længe de kunde hænge sammen, til Skræk og Advarsel for ligesindede. Selv i Døden blev de forbandede af alle hæderlige Søfolk — og overspyttede af Spanske-Søens Braad.

Fortsættes.

Peter Olsen Galtetyv,

der fik sin Straf Juleaften

Af Kay Larsen

DER var engang en forfærdelig Tyveknægt ved Navn Peter Olsen, men han blev sluttet i Jern i Trunken paa Bremerholm i 1698, saa han gik da ikke løs i den hellige Jul. Der er da Retfærdighed imellem os ædle Medmennesker. Det er utroligt, men sandt, det De nu hører: Han stjal Husmand Soren Bødgers 4 Galtesvin paa Bronshøj Mark og drev dem ind ad København til. Da han kom til Akciseboden, kunde han ikke mere, for han havde ingen Penge til at klare Tolden med. Han satte sig i en Grostekant og indrettede sig paa at vente og se, hvad Skæbnen vilde byde ham.

Saa kom der en Kvinde til ham og stirrede paa ham og hans unge, livlige Galte. Hun kunde nok tænke, at den hondske Fyr vilde have Galtene ind i Byen, men ikke havde Raad til det — og saa tingede den ækle Kvinde med ham. Den lede Heks var fra Kongens Bredgade, men mere ved jeg ikke om hende, andet end at Djævelen nok har nappet hende. Hun købte Galtene for 6 Rigsdaler og 1 Skilling, saa tjente hun da mindst 4 Rdlr. ved den Handel. Og han fik 6 Rigsdaler med hjem og 1 Skillingen blev til Øl. Og saa drev den onde Kvinde til Bys med Galtene, og Peter Olsen slæbte sin onde Samvittighed hjem.

Men Samvittigheden plagede ham forfærdeligt. For mange Aar siden havde han ogsaa stjaalet, nemlig noget Rug, næsten en 1½ Tønde Sæk fuld, — for 1 Rigsdalers Værdi. Engang havde han byttet sine gamle Hostbælter med nogle ny; ærligt talt, han havde ligefrem stjaalet dem. Ja, han havde vel nok

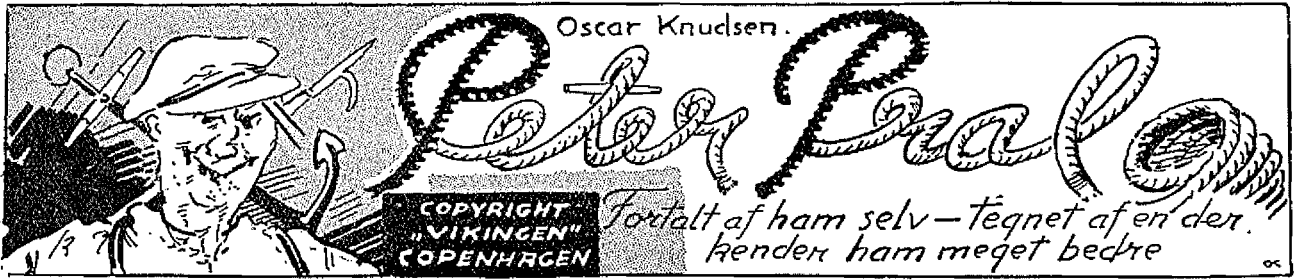
en hel Del paa Samvittigheden! Engang, da han kørte fra Byen til Fredriksborg, brækkede han Stryghammelen, og saa tog han en i en Gaard uden at spørge om Forlov. Tænke sig! I København havde han engang taget en Skovl og givet en Mand en Skæppe Korn mod Løfte om at holde Mund med Napperiet af Skovlen.

Han var ved at fortvivle over alt det, han havde gjort — og ikke nok dermed. For to Aar siden snappede han af det Saakorn, Forvalter Iversen havde givet ham til at arbejde med, og det tog han hjem til Jørgen Hommisen, én, han kendte, og hældte det i Hakkelsen til Hestene.

Da han kom i Tanker om det ogsaa, opgav han Ævret. Han maatte tage sin Straf uden at tøve et Minut længere. Og saa gik han til Øvrigheden og meldte sig.

De forskellige Forbrydelser blev undersøgt, og endelig fik den brodebetyngte Mand sin Dom ved Amtets Birketing i December 1698. Naturligvis skulde han brændes med Tyvemærket i Panden, saa at alle kunde se, hvad han var for én, — og saa skulde han kagstryges og derefter gaa paa Bremerholm (eller andetsteds) i Jern paa Livstid. Desuden skulde han betale Værdien af Tyvekosterne hvert Sted, have sin Bøslod forbrudt og betale Rettens Omkostninger med 6 Rigsdaler.

Peter Olsen fik Tilbud om at faa Sagen for Overretten, men han tog ikke imod det. Det var jo sikkert en vis og rimelig Dom. Den skrækelige Skurk fik altsaa sin Straf.



Morket faldt paa, og vor asgardsrejse fortsatte med ufornindsket Hefthighed og Energi. Mod ægte nordisk Udholdenhed fandt jeg mig i alt. Kaktus - Stea - Sand o. s. v. Jeg lærte ved denne Lejlighed Ørkenen at kende paa nærmeste Hold.



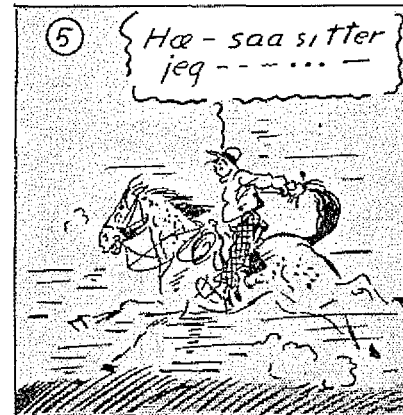
Hvad Djævelen paa de fire Ben tænkte, ved jeg ikke. (Bemærk at Maanen ikke er angivet paa disse Billeder. Det var Maanenskin. Men da der i Forvejen er en lys Skive, Nummerskiven, er jeg bange for at forvirre Læserne, saaledes at de tror, der er to (?) Maaner paa Himmelen.)



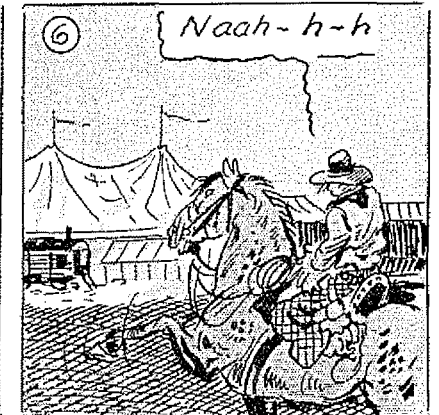
Pludselig viste „Bella“, at den havde en Fortid, en Circusfortid. Måge til Elegance har jeg aldrig kendt hos nogen anden Hest end „Bella“. Elegant var den; men ond, splintrende, hamrende odder-ond. En Djævel i Dyreskikkelse ---



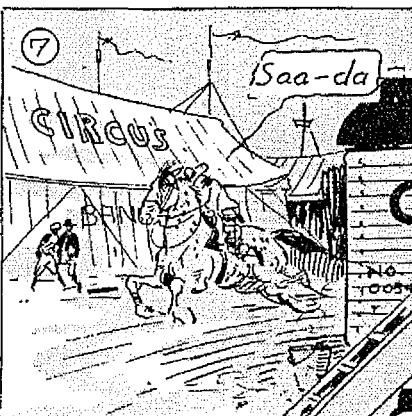
Følg nu godt med. I en Æue landede jeg lige paa den mexikanske Suddel, som jeg længe havde drømt om at sidde paa. Men jeg beholdt mit Greb i Halen for at være paa den sikre Side. — Ingen Kunstere mere — — my charming „Bella“



Saa fo'r jeg gennem Natten som en anden Valdemar Atterdag. Ganske vist mente jeg at have Hovedet paa Skuldrene i Stedet for under Armen; men helt sikker var jeg nu ikke derpaa efter den Slebetur gennem Colorado-Ørkenens barske Terræn. — — — — —



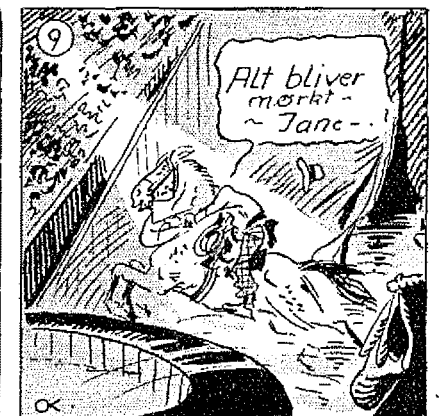
Musik i Natten. Nu forstod jeg det hele. „Bella“ havde allerede længe kunnet høre Circusmusikken langt borte. Og gammel Artist, med en Fortid i Manegen, som den var, fulgte den Trompetens kaldende Toner. — Det forsonede mig noget med „Bella“'s øvrige Ejendommeligheder. — Home sweet home.



— — — Som en Vind jog den ind mellem Staldteltene. En Skygge lig jeg den hermod Suddelpladsen bag Manegen — Musikken tog til i Styrke



Et broget Mylder af Artister, der ventede paa at „arbejde“ i Manegen, passerede mig paa min vilde Fart. — Jeg dinglede halvt bevidstløs i Saddelen



Saa satte „Bella“ i et elegant Spring over „Pisten“ (Manegens Kant). — Jeg havde i bevidstløs Tilstand betraadt et nyt Afsnit af mit Liv — „Manegensnitte“, som jeg altid senere har kaldt det. Det sidste, jeg erindrer, var, at jeg udtales min Elskedes Navn temmeligt sagte.

ET KRYDSTOGT

mod Nordstaternes Skibsfart

af Kaperkrydseren „Florida“ og dens Hjælpere

(Sluttet)

Efter amerikanske Kilder — Ved O. Benzon

PAA Reden laa Toldkrydseren „Caleb Cushing“, en Topsejlskonnert, der var armeret med en 32-pundig Kanon anbragt Midtskibs paa en drejelig Afutage, saa den kunde skyde hele Kompasset rundt, og forude var anbragt en 12-pundig Dahlgren Kanon. Toldkrydseren havde samme Dag mistet sin Fører, der var død af et Hjerteslag, og den var i Øjeblikket under Kommando af en ung Løjtnant, der kun havde faa Mand ombord, idet 14 Mand var i Land paa Orlov.

Løjtnant Read slentrede op og ned ad Dækket, medens han ivrigt betragtede Kajerne, Havnen og Byen og i Tankerne gennemgik forskellige Planer om, hvorledes han skulde gribe Sagen an og tilføje Fjenden mest mulig Skade, for nu var det afgørende Øjeblik kommen, her laa han med et Fartøj midt i en fjendtlig Havn, uden at nogen nærrede Mistanke til ham. Skibene, han havde haabet at skære ud eller brænde, laa her lige for ham, og Besætningen var nede om Læ beskæftiget med at fremstille Bolde af Værk til at dyppe i Terpentin til Brug, naar de angreb Skibene fortøjet ved Kajerne. Han var trods sin Dristighed og Koldblodighed noget nervøs over Situationen, og med Brown, som han stolede paa i et og alt, gennemgik han forskellige Planer, som at skære New Yorker Damperen ud — eller Boston Baaden „Forest City“, naar den kom den næste Morgen. Der var ikke Damp oppe paa „Chesapeake“, og Brown var i Tvivl om, at han kunde starte dens Maskine, alene som han var, og han tvivlede ogsaa paa, at han kunde starte Maskinen i Boston Baaden — jo, havde de haft endnu en Maskinmester med i Besætningen, kunde det have ladet sig gøre, men det var mere, end 3. Maskinmesteren fra „Florida“ turde indlade sig paa. Dette berøvede Read et af de Vaaben, hvormed han havde haabet at slaa et Slag for sin Regering, men han bebrejdede ikke Brown, at han ikke turde give sig i Lag med Opgaven, og han gik straks over til at diskutere andre Planer. Natten var saa stille, at han tvivlede paa, at en Baad kunde nærme sig Kanonbaadene uden at blive opdaget, og det, at det var Stille, gjorde, at Brandkuglerne lavet af Værk ikke vilde virke, idet det gerne skulde blæse, for at disse skulde kunne bruges og virke efter Hensigten. Han opgav ogsaa denne Plan og henvendte sin Opmærksomhed paa Toldkutteren.

„Cushing“ laa for eet Anker, og de kunde sikkert stikke Kæden fra sig. Dens Skanseklædning var ikke højere, end at Entregasterne kunde sætte over den i et Spring fra Baaden. Der var kun een Mand paa Vagt paa Dækket, og passerende Baade blev ikke prajet. Det vilde være nemt at entre Kutteren, og det skulde gøres. Efter at han havde gennemdebatteret Planen, fik Folkene deres Ordre, og man afventede det gunstige Øjeblik. Ventetiden blev lang, idet det var Maaneskin, og desuden gik en lille Damp frem og tilbage mellem Byen og Cushing's Island, et Udflugtsted for Byens Befolkning, og den stoppede først ved Midnat. Først ved Midnat gik Maanen ned, og Havnen laa i Mørke. Der blev nu givet Ordre til at bemane Baadene for at borde Toldkutteren, og med 12 Mand i hver Baad samt en af Fangerne, som skulde tjene som Lods, satte de af fra „Archer“. Folkene havde taget deres Støvler af før ikke at gøre Støj, og Aaregallerne var beviklede med Klude for at dæmpe Lyden af Aaretagene, ligesom Folkene omhyggeligt satte Aarerne i, uden at de lavede Støj. De roede langsomt og nærmede sig Toldkutteren agterfra. Vagten ombord var forude, og da han prajede, var Baadene tæt inde paa Fartøjet. Han prajede igen, men da han ikke fik noget Svar, løb han agterover, og da Baadene forekom ham mistænkelige, løb han ned i Kahytten for at vække Chefen, Løjtnant Dudley Davenport. Løjtnanten naaede op paa Dækket, men blev omringet af 4 Mand, der satte en Revolver mod hans Bryst og opfordrede ham til at overgive sig. Den ene af dem var Løjtnant Read, der sagde til ham: „Vær rolig og slaa ikke Alarm, og der vil ikke ske Dem noget. Laver De Vrøvl eller raaber op, bliver De skudt. De er De Konfødererede Staters Fange.“ Løjtnant Davenport hørte dette, medens to Mand greb hans Arme og gav ham Haandjern paa. Han var ude af Stand til at gøre Modstand, da hans Fartøj allerede da var i Hænderne paa de Konfødererede. De havde fundet Storlugen aaben og var sprunget ned paa Mellemdækket, hvor Besætningen laa og sov i deres Hængesøjler. At overmande dem, kneble og binde dem var kun et Øjebliks Sag, og de blev lukket nede sammen med Løjtnant Davenport. I Løbet af 5 Minutter var de Konfødererede Herre over Fartøjet, og saa lydløst havde det gaaet for sig, at ikke en Lyd havde

røbet, hvad der foregik ombord i „Cushing“, for Vagtposterne paa Kajen eller for de andre Fartøjer paa Reden. Saa snart Fangerne var lukket nede, gik Folkene fra „Archer“ i Gang med at lette med Toldkutteren. Et Forsøg paa at stikke Ankerkæden fra sig mislykkedes, da de ikke kunde kappe et af Ledene, og der ikke var nogen Sjakel oppe, som de kunde sjækle ud, der var derfor ikke andet at gøre end at hive Ankeret op; dette varede en halv Time, og Støjen fra Ankerspillet lød højt i den stille Luft og gjorde Folkene nervøse for, at deres Forehavende skulde blive opdaget. Da Ankeret var oppe, blev to Baade spændt for, for at slæbe den ud, da der ikke var Spor af Luft. Kutteren blev bugseret ud gennem Hussey's Sound, et af de nordlige Udløb fra Havnen, idet man ved at benytte dette kunde undgaa Havneforterne.

Før den korte Juninat var ovre, og det første svage Dagslys havde vist sig, kom der en svag Landbrise fra Nordvest, hvilket man altid kan regne med om Sommeren paa disse Breddegrader, og der blev straks sat Sejl paa Toldkutteren, der under alle Sejl gled sagte frem gennem Vandet, nu ogsaa hjulpet af Ebben, der løb ud. Klokkeren 6 var den omtrent 4 miles uden for Havnens Indløb og øgede langsomt sin Afstand til Landet. Landbrisen blev svagere og svagere, efterhaanden som Solen steg paa Himmelen, og omkring Kl. 8 var det Blikstille, men efter kort Tids Forløb kom der en svag Brise fra Sydøst.

Toldinspektøren i Portland, Jedediah Jewett, sad ved Frokosten og læste sin Morgenavis, da der blev bragt ham den Besked, at Toldkutteren „Caleb Cushing“ var staaet til Søs i Løbet af Natten og endnu kunde ses fra Toppen af Observatoriet paa Munjoy Hill med Kurs mod Øst. Løjtnant J. K. Merryman var samme Morgen ankommen med Boston Baaden for at overtage Kommandoen paa „Cushing“ og havde observeret Toldkutteren staa til Søs ved 4-Tiden om Morgenen. Toldinspektør Jewett mente straks, at Løjtnant Davenport, der stammede fra Sydstatene, havde benyttet Lejligheden til, da „Cushing“'s Chef var død, at stikke af med Toldkutteren for at overlevere den til de Konfødererede.

Toldinspektør Jewett skyndte sig ned til Toldboden og iværksatte en energisk Aktion for at faa Kutteren tilbage. Repræsentanterne for Boston og New York Damperne blev adviseret om, at Regeringen chartrede disse Dampskibe for at jage „Caleb Cushing“. Der blev sendt Bud til Port Preble efter et Kompagni Soldater og nogle Kanoner, hvormed man vilde bemane og bevæbne Dampskibene, og et andet Bud blev sendt ud til Lejren, hvor Landmilitsen laa, med en lige lydende Anmodning. Paa dette Tidspunkt var det rygtedes i Byen, at der skulde sendes en Ekspedition ud for at tilbageerobre Toldkutteren, og mange Civile tilbød deres Tjeneste. Byens Borgmester Kaptajn Jacob McClellan rekvirerede fra Stabens Tøjhus nogle Kanoner og bistod ved Indskibningen. Da man først skulde have Damp op paa „Chesapeake“, og Bomuldsballe

skulde anbringes paa Mellemdækket for at beskytte Kedler og Maskine, var den ikke færdig saa hurtigt som „Forest City“. Det var Ebbe, og dette forsinkede „Forest City“, der skulde indskibe et Kompagni Soldater ved Fort Preble, saa Klokkeren var næsten 11, før den stod ud af Havnen. „Chesapeake“ stod ud af Havnen en halv Time senere tilligemed to smaa Slæbebaade „Tiger“ og „Uncle Sam“.

Medens denne Eskadre stod tilsøs, stod „Cushing“ i den lette Sydøster ud fra Land for Bagbords Halse og gjorde omtrent 2 Knobs Fart gennem Vandet. Løjtnant Read var i Kahytten, hvor han havde spist Frokosten sammen med Brown og Løjtnant Davenport. Under Frokosten sagde Løjtnant Read til Løjtnant Davenport, som han vidste var fra Sydstatene:

„Det er beklageligt, Løjtnant, at vi mødes under disse Forhold, men det er Livets og Krigens Gang; og De, der er Sydstatsmand, skulde skamme Dem.“

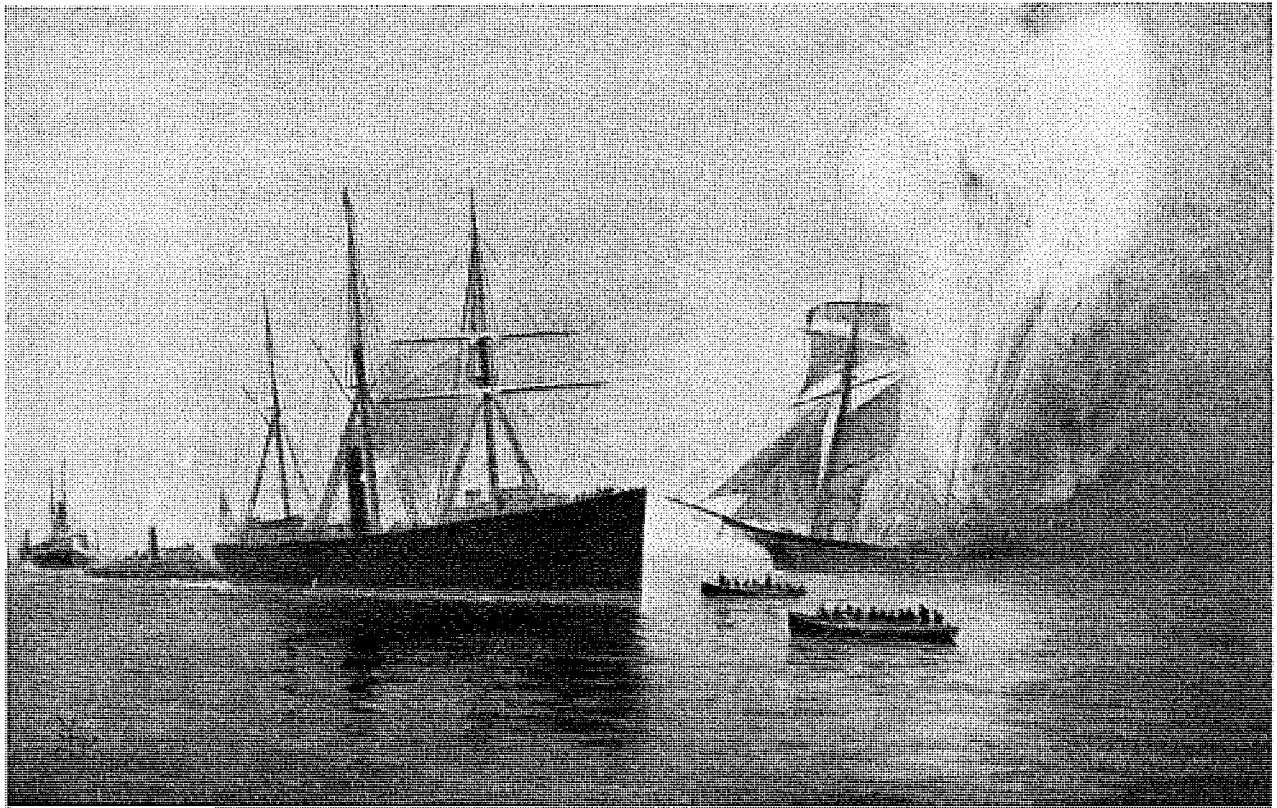
Løjtnant Davenport svarede:

„De har optraadt humant, og skulde vi blive taget, skal jeg nok tale Deres Sag overfor Myndighederne.“

Hele Morgenen havde Folkene fra „Florida II“ gennemløst „Cushing“ oppe og nede for at finde Kugler til Kanonerne til Brug i Tilfælde af, at de blev forfulgt. Det sidste Tærningkast vilde blive gjort i Tilfælde af, at de blev forfulgt, og dets Held var afhængig af, om de kunde understøtte det med Kugler fra Kutterens Batteri. De fandt 400 Pund Krudt, men kun 5 Kugler. Den ene af dem fandt de i en Kartoffelkurv og de andre 4 forskellige Steder i Fartøjet, hvilket viste, at de ikke hørte med til Fartøjets Ammunitionsforsyning.

Man havde forlangt af Løjtnant Davenport og Folkene, at de skulde vise dem, hvor Kuglerne var magasineret, men de havde alle nægtet at vise, hvor det var. De erklærede alle, at Kutteren havde modtaget Ordre Dagen før til at deltage i Jagten paa „Tacony“, og at den havde faaet sit Krudt ombord, men ikke Kugler og Granater. Denne Forklaring tog de for gode Varer, medens de i deres ivrige Søgen efter Kugler oversaa en Kistebænk, hvori der var gemt mere end 90 Fuldkugler til Kutterens 32-Punder. Begivenhederne, der fulgte efter deres Søgen efter Ammunition, gives bedst efter Robert Hunt's Dagbog, der allerede er omtalt, og siger følgende:

„Den lette Brise døde hen, og Read beordrede alle Folkene til at gaa ned og se at faa nogen Hvile. Jeg kikkede agterud og saa et Fartøj, der lignede en Damper, komme ud af Havnen og holde direkte ned paa os. Jeg kaldte paa Løjtnant Read, der straks kom paa Dækket, og han betragtede den en Stund og sagde saa, at det var vel Baaden fra Boston. Han gik ned igen, men bad mig holde Øje med den. Kort efter opdagede jeg endnu en Damper agten for den første, der ligeledes stod ud af Havnen, og ved at se paa den gennem Kikkerten, saa jeg, at den havde hele øverste Dæk fyldt med Soldater. Jeg kaldte øjeblikkelig paa Løjtnanten, og da han kom paa Dækket og havde



„Caleb Cushing“ springer i Luften.

kastet et Blik paa Damperen, kaldte han alle Mand paa Dæk og lod gøre klar til Kamp. 32-Punderen var ladet (den var anbragt Midtskibs), og der blev givet Ordre til at lægge Roret haardt ned, medens Kanonen og Kanonbesætningen rettede Kanonen ind mod den sig nærmende Damper. Kutteren vilde ikke lyste Roret. „Haardt ned!“ raabte Read og sprang hen til Rorgængereren. „Det er haardt nede,“ svarede jeg. „Blot vi havde en frisk Kuling og nogle Kugler“ sagde Read, saa skulde vi vise dem nogle Løjer.“

Damperen holdt sig lige i vort Kølvand, og da Read saa, at vi ikke kunde give dem en ordentlig Hilsen, sagde han: „Vi skal dog gøre dem forskrækket.“ Kanonen blev rettet saa meget agterefter som muligt, og der blev givet Ordre til at fyre. Da Røgen drev væk, vendte begge Damperne Bredsidene til os, ligesom om de var ved at vende om, og vi gav et Hyl fra os og raabte: „Lad igen!“ Men vi havde intet at lade med mere. Read gav Ordre til at forlade Kutteren og sætte Ild paa den. Fangerne blev bragt op paa Dækket og sat i to Baade og fik udleveret Nøglen til Haandjernene og sat i Drift. Jeg sprang ned i Kahytten og begyndte at ødelægge Møblerne og samle Sengtøj sammen klar til at stikke Ild i det. Da jeg fik Ordre hertil, strøg jeg en Tændstik, og næsten i samme Nu syntes det, som Kahytten stod i lys Lue. Jeg sprang hen til Nedgangen, og da jeg naaede Dækket, var jeg en Del forbrændt paa Ansigt og Hænder. Hele Besætningen var i Baadene med Undtagelse af Kanonen og mig selv, og han havde samlet sammen en Del gammelt Jern, Søm og Spir, hvormed han ladede

Kanonen for at give dem en Afskedshilsen. Skønt Damperne var lige i vort Kølvand og mindst 4 Streger fra, at Kanonen kunde rettes direkte paa dem, stoppede de begge, da det sidste Skud blev løsnet. Vi roede væk fra Kutteren og hvilede paa Aarerne, da vi vidste, at det var umuligt at undslippe. Read beordrede os til at kaste vore Sidevaaben overbord, og alle Mand spændte sit Bælte af med Revolver og Huggert vedhængende og kastede det ud over Siden af Baadene. Read tog saa frem en Pose med Penge og delte dem imellem os. Vor næste Handling var at binde et hvidt Haandklæde til en Baadshage og afvente vor Skæbne. Den første Damper holdt direkte ned paa os, medens den anden stoppede for at optage Kutterens Besætning. Vi bemærkede, da den første Damper kom nær til os, at et Kompagni Soldater paa øverste Dæk havde Geværer til Kinden og sigtede direkte paa os, som om de vilde give Ild, men en Officer med dragen Sabel sprang frem foran dem, og Geværerne kom straks i Hvil.

Vi blev beordrede til at komme langs Siden, og en Ende blev stukket ned til os, og vi blev taget ombord. Een Mand ad Gangen blev taget ombord, og han blev undersøgt, og hans Arme bundet paa Ryggen med tynd Stikline, og der blev sat Vagt ved ham, inden den næste kom ombord.

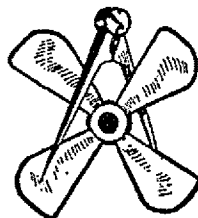
I Mellemtiden var 2 Baadefulde af Frivillige sat af fra „Forest City“ med den Hensigt at borde Kutteren. Den første Baadfuld haabede at komme i Kast med de Konfødererede, men da de saa, at Fartøjet brændte, vendte de om og roede tilbage. Den anden

Baadfuld vilde bekæmpe Ilden ved Hjælp af Spande, men da de kom langs Siden, opgav de deres Forehavende og nøjedes med at medtage en lille Baad, der laa langs Siden. Den Mand, der blev sat over i den, havde ingen Kniv, hvormed han kunde kappe Fangelinen, og Tiden det tog ham at løse den op, forekom de andre at vare en Evighed, og de følte det lidt ubehageligt at ligge der, medens Gnisterne regnede ned over dem, og Kutterens Krudtkammer kunde eksplodere, naar det skulde være. Medens disse Baade vendte tilbage til Damperen naaede Ilden Kutterens Krudtkammer Kl. 1-48.

Der lød en mægtig Eksplosion, der rystede alle de nærliggende Skibe og frembragte Bevægelse i Havets Overflade. Hele Kutterens Dæk fløj tilvejs, og en Flamme og Røgsky steg op fra dens søndrede Skrog. Stumper af Jern, sværtet Træ, Plankestumper og Gnister fløj op og faldt ned i Vandet, og „Cushing“ sank med Agterenden først og forsvandt. En af dens Master, der var løsnet ved Eksplosionen, kom op af Hvirvlen, der dannede sig, da den sank, og efter at have vist en 15—20 Fod af Masten forsvandt den langsomt, idet den øjensynlig blev trukket ned af Riggens, der sad fast ved Skroget.“

Af Fiskeren Titcomb, der havde været Fange paa „Cushing“, erfarede Løjtnant Reads Tilfangetagere, at „Archer“ var sammen med „Cushing“, men lidt længere Øst over. Den havde 3 Mand ombord og blev slæbt ind til Portland, hvor den og Damperne blev modtaget med Klokkeringning, Kanonsalut og andre Demonstrationer, der viste Glæden over, at en af Operørernes Fartøjer var blevet taget.

Da Archer blev undersøgt, fandt man Kronometre, nautiske Instrumenter og forskellige andre Ting ombord, altsammen fra de Priser, som Løjtnant Read havde opbragt, foruden den rigtige 6-Punder fra „Clarence“, denne dog uden Ammunition, da det altsammen var bleven brugt ombord i „Tacony“, samt 25 Geværer og nogle Huggertter. Løjtnant Reads Vadsæk med hans Officerspatent, hans Logbøger, Breve og andre Papirer blev ligeledes fundet. Medens Skonnernten blev undersøgt, var der en af de ombordværende, der af Nysgerrighed tog et af Geværerne i Haanden



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)

og ved et Uheld kom til at affyre det og saarede en af Tilskuerne paa Kajen saa haardt, at han afgik ved Døden i Løbet af et Par Timer. Dette var det eneste Dødsfald, der indtraf under hele Kapertogtet, og viser, at dette blev udført saa human, som det var muligt, da denne Slags Krigsførelse ellers let fører til, at man mister Respekten for Menneskeliv.

Løjtnant Read og hans Folk blev anbragt som Fanger i Vagthuset i Port Preble, men blev nogle Uger senere overført til Fort Warren i Boston Havn, hvorfra de blev udvekslet 16 Maaneder efter Afslutningen af deres Kapertogt.

Nogle Oplysninger om „Florida“.

„Florida“ blev bygget i Liverpool for den Konfødererede Regering og udrustet der under Opsyn af James D. Bullock, Kommandør i De Konfødererede Staters Marine. Den udklarerede fra Liverpool den 22. Marts 1862 under Navnet „Oreto“ og ankom til Nassau den 28. April, idet største Delen af Rejsen var gjort under Sejl. Arbejdet med at anbringe dens Kanoner begyndte ved Green Cay den 7. August. Dens Bestykning bestod af to 7½” og seks 6” riflede Kanoner. Den kom ind til Mobile den 4. September 1862 efter først som en Krigslist at have ført engelsk Flag og Vimpel. Skønt den paa dette Tidspunkt havde sine Kanoner monteret, kunde de ikke bruges, da de manglede Stilleskruer og Fængør. Den kom derfor ind til Mobile uden at løse et Skud, skønt Nordstaternes Fartøjer „Oneida“ og „Winona“, efter at de havde opdaget, hvad den var for et Fartøj, beskød den heftigt og en 11” Granat ramte den i Vandgangen og dræbte en Mand og saarede 9, og kun det, at Søen var rolig, og dens Fart frelste den fra at blive taget. „Florida“s aktive Tjeneste varede til den 7. Oktober 1864, da den blev taget i Havnen i Bahia, Brasilien, af Nordstaternes Dampkorvet „Wachusett“, et Søsterskib til „Keersarge“, der ødelagde „Alabama“. „Florida“ og dens Hjælpere ødelagde Handelsskibe til en Værdi af 15.000.000 Dollars.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

Husk at forny Deres Abonnement

Søfartens Bibliotek

SØFARTENS BIBLIOTEK blev stiftet i 1939 med det Formaal at skaffe de Søfarende samme Adgang til Boglaan som Befolkningen i Land. Før 1939 var Søfolkene praktisk talt afskaaret fra at laane Bøger, da de offentlige Folkebiblioteker ikke stod til deres Disposition, og da kun et lille Faatal af danske Skibe havde Biblioteker om Bord. Kun enkelte Kategorier af Søfolkene, f. Eks. Navigatørerne og Maskinmestrene, havde et Bibliotek, hvor de kunde laane nogle Bøger med paa en Rejse.

Søfartens Biblioteks Beretning for 1941—42, der lige er blevet udgivet, viser, at der nu er udsendt ialt 179 Skabe med 10.353 Bind. Hvert Skab indeholder 50 Bind Skønlitteratur og oplysende Litteratur — den saakaldte vandrende Del, der kan byttes fra Skib til Skib — samt en lille Samling Haandbøger, den faste Del, der er ens i alle Skibe.

Udlaanet i den faste og vandrende Del tilsammen har ikke været mindre end 55.694 Udlaan i Handelsflaaden og Marinen tilsammen. Udlaanet fordeler sig saaledes i Handelsflaaden: 31,57 % af Udlaanene var skandinavisk Skønlitteratur, 45,34 % udenlandsk Skønlitteratur paa Dansk og 23,09 % oplysende Litteratur.

Besætningen paa de Handelsskibe, der er medregnet i Statistikken, var ialt 2.092 Mand, der gennemsnitligt har læst 10,54 Bind hver. Dæksofficererne er de flittigste Læsere: de har gennemsnitligt læst 17 Bind hver. Derefter kommer Maskinofficererne med 15 Bind, Dæksmandskabet med 7,6 Bind og Maskinmandskabet med 7 Bind aarligt.

Søfartens Biblioteks Studiesamling blev oprettet i Juni 1941 og bestaar af Bøger af historisk Interesse for Søfarten og af faglig Interesse for de Personer, der har med Søfart at gøre. Det er Tanken, at Samlingen med Tiden skal indeholde alt om Sømandsskab, Navigation, Søassurance, Søret, Befragtning, Maskinlære, Skibsbygning, Søfartsuddannelse, Søfartshistorie m. m., og det har vist sig, at den afhjælper et Savn, idet der ikke før fandtes en saadan Samling her i Landet, aaben for Offentligheden. I Løbet af 1941—42 er Studiesamlingen vokset til at omfatte 2.633 Bind. Ca. hver tredie Maaned sender Biblioteket Meddelelse til alle Interesserede, en Fortegnelse over Nyerhvervelser, saaledes at Samlingen virker som en levende Bog-Service-Afdeling for Søfarten.

Bibliotekets Regnskab viser et lille Driftsunderskud paa Kr. 412,02, idet Udgifterne har været ialt Kr. 34.932,77 og Indtægterne Kr. 34.520,75. Status viser, at Bibliotekets Aktiver, Bogsamlinger m. m. andrager Kr. 89.860,65.

Indtægterne bestaar af Driftstilskud fra Rederne, Kr. 9.359,40; fra de Søfarendes Organisationer Kr. 2.025,00; fra Bibliotekstilsynet Kr. 9.496,00; fra Kommuner 3.425,00; fra Legater Kr. 3.200,00 og fra andre Erhvervsvirksomheder og Foreninger Kr. 6.700,00.

Desuden er der modtaget specielt til Bogkøb Kr. 5.000 fra Rederikredse og Kr. 1.000 fra Zeuthens Mindelegat.

Foruden disse kontante Tilskud har Biblioteket faaet mange Boggaver, ialt 1.270 Bind. Disse har man været særlig glad for at modtage, fordi de har betydet en Forøgelse af Bibliotekets Samlinger, specielt Studiesamlingen, med gamle, sjældne Bøger, som det ellers vilde have været meget vanskeligt at skaffe.

Biblioteket og dets Bestyrelse retter en hjertelig Tak til alle Bidragydere og haaber, at man ogsaa i dette Driftsaar vil have Biblioteket i venlig Erindring med Tilskud og Boggaver, særligt hvor det drejer sig om sjældne Bøger, f. Eks. Søfartshistorie og lign., enten ved at skænke Biblioteket Bøgerne nu eller ved at testamentere dem til Studiesamlingen, saa den efterhaanden kan erhverve en komplet Samling af disse Bøger. Uden Velvilje fra privat Side vil det ikke være Biblioteket muligt at erhverve disse Bøger, da mange ældre Bøger er udsolgt.



Mandebogen 1942!

En djærv og mandig Roman om amerikanske Dykkes spændende og farefulde Arbejde paa de store Havdybder

»Det er Mænd, som er adlede af deres haarde, selvopofrende Arbejde. Arbejdsfællesskabet og Kammeratskabet mellem dem appellerer — uden at moralisere — til det bedste hos Ungdommen.«

Illustreret

Kr. 6.75

C. A. REITZELS FORLAG (Axel Sandal)

Søfartens Spisehus

Paa Grund af Krigen er Danmarks Skibsfart kommet i en meget vanskelig Stilling, for det første derved, at der er sænket et stort Antal Skibe med Tab af mange gode danske Søfolk.

Dernæst er den danske Handelsflaade — efter d. 9. April — blevet delt, idet ca. $\frac{1}{3}$ af Handelsflaaden befinder sig her i Østersøen, medens ca. $\frac{2}{3}$ befinder sig udenfor, hovedsagelig beslaglagt af krigsførende og neutrale Stater. Følgen heraf er blevet ikke alene at Rederierne har faaet store Vanskeligheder, men ogsaa at Officerer og Mandskaber er blevet udsat for unormal stor Arbejdsløshed, som særlig gør sig mærkbar om Vinteren, naar der ikke er tilfældige Arbejdsmuligheder at opdrive. Pr. 1. Jan. 1942 var saaledes ikke færre end 1057 Søfarende arbejdsløse alene i København.

Man har indenfor Søfartskredse overvejet, hvorledes man i nogen Grad kunde lette Forholdene for de ubeskæftigede. Adskillige Rederier har gennemført Arbejdsdeling — særlig for Officererne — og nogle Folk har kunnet ansættes til Vedligeholdelsesarbejder ombord i oplagte Skibe, men paa Grund af den store Mængde arbejdsløse Søfolk har det dog procentvis været forholdsvis faa, man paa denne Maade har kunnet beskæftige.

Imidlertid er Søfartsklubben, der er en selvejende Institution, efter Samraad med Rederier-

ne, Mandkabsorganisationer og Indenlandsk Sømandsmission stillet Forslag om, at man gennem et Samarbejde indenfor Søfartsnæringen selv skulde søge at lette Forholdene for de arbejdsløse Søfolk i København, hvor Arbejdsløsheden føles særlig tryk-kende — ved Oprettelsen af et Søfartens Spisehus, hvor arbejdsløse og gamle Søfarende samt Paa-rørende til Søfarende, der befinder sig i Udeskibene, kan faa en billig Bispisning. Rederierne har eenstemmigt besluttet at ville stille en meget betydelig Garantikapital til Raadighed for Søfartsklubben til Løsningen af denne Opgave, og Søfartens Spisehus vil derfor blive aabnet ved Vinterens Begyndelse — sandsynligvis omkring 1.—15. November. Man regner med at kunne bispise ca. 225 Søfarende pr. Dag fra November til April.

Søfartens Spisehus gennemføres som et Fællesforetagende, idet Søfartsklubben vil staa for Organiseringen af Arbejdet, Sømandsmissionen vil stille Køkken, Personale og Lokaler til Raadighed i Sømandshjemmet Bethel, medens Rederierne som nævnt har paataget sig det økonomiske Ansvar.

I Løbet af Oktober vil der blive udsendt nærmere Meddelelse til de Søfarende om de praktiske Foranstaltninger med Bispisningen, f. Eks. om Udlevering af Spisebilletter, nøjagtigt hvem Bispisningen omfatter o. l.:

Rederiet J. Lauritzens Søfartsskole

TIRSDAG den 15. September slutter Rederiets Sommerkursus i Svendborg, og de 18 Drengene spredes ud over Havet ombord i forskellige Skibe.

De ca. 3 Maaneder, Kursus har varet, har bragt Drengene forskellige spændende Oplevelser, der flere Gange har efterladt sømme Rygge, men ogsaa andre gode Minder. En af Drengenes største Oplevelser blev Turen til Drejø, hvor de i 6 Dage deltog i Hjelpearbejdet, der var arrangeret af „Frivillig Dansk Arbejdstjeneste“. Drengene ryddede Brandtomter, slæbte Kampesten, rensede Mursten og trillede Fyld væk saa godt som Voksne og lærte ikke alene at bruge Næverne, men ogsaa hvordan Arbejdet skulde tilrettelægges og ledes.

Turen til Drejø foregik i egne Baade, idet Rederiet i Sommer har ladet bygge 2 store Øvelsesbaade, der baade kan drives med Sejl og roes.

I 14 Dage var Drengene paa Ollerup Gymnastikhøjskole, hvor de blev trænet i Gymnastik, Idræt og Svømning, hørte Foredrag, læste Dansk, skrev Stil samt lærte at synge.

Trods disse Afbrydelser er den sømandsmæssige

Uddannelse ikke blevet glemt, og det er ikke faa Gange, hver enkelt Dreng har været til Tops i det fastliggende Øvelsesskib „Arken“ eller paa Togt med de nye Øvelsesbaade „Læsø“ og „Manø“.

Teorien er der ikke blevet gjort saa meget ved paa dette Kursus, hvis Opgave først og fremmest er at hjælpe de Drengene, der senere skal være Skibsofficerer, til at klare den første vanskelige Tid til Søs og faa det fulde Udbytte af Uddannelsen ombord fra det Øjeblik, de sætter deres Ben paa et Skibsdæk.

Da de fleste Sejlskibe, som Drengene faar Hyre i, lægger op i Vintermaanederne, vil Skolen fortsætte fra d. 2. Januar til ca. d. 15. Marts 1943. Dette Kursus er fortrinnsvis beregnet for tidligere Elever, og kun enkelte nye Ansøgere vil kunne komme i Betragtning. Ansøgning om Optagelse skal være indsendt til Rederiet inden Udgangen af Oktober Maaned. Ophold og Undervisning er gratis for Eleverne.

Da Drengene faar den bedste Uddannelse ombord i Skibene, modtages der paa dette Kursus ingen Drengene, der kun afmønstrer for at søge Optagelse paa Skolen.

Disse Kursus paa Landjorden er en udmærket Hjælp for Drengene, der aldrig har været til Søs før; men den virkelige Uddannelse faas bedst i Skibene. Rederiets Vinterkursus er derfor udelukkende en Hjælp til de unge Mennesker, der ellers vilde gaa ledige paa Grund af Skibenes Oplægning.

Skomagerens Søn

Julius Petersens eventyrlige og dramatiske Liv som Sømand, Trader paa Stillehavet og Plantageejer paa Øgrupperne Ny Hebriderne og Ny Caledonien...

fra Roholte

Af B. Rosenkilde Nielsen

I det skønne Sydsjælland ligger Roholte By, som selveste Indbegrebet af alt skønt og fredeligt.

Paa Juleaftens Dag i 1865 fødtes en Dreng i det mindste og uanseligste Hus i Roholte, og Højtidsdagen blev bevaret i det Navn, Drengen fik i Daaben, Julius. Faderen var Skomager og sad smaat i det, men hans Ord ejede Vægt, som den Styrke og Personlighed, der udgik fra ham.

Hjemmet og de første Opvækstaar er vort Livs Grobund og Start; Arv og Atmosfære betyder mere end almindeligt forstaaet og paaskønnet. Vi ved fra H. C. Andersens Barndomserindringer i Odense, at de trange Kaar tilligemed Styrken og Skønheden i hans Sind skabte Eventyrdigteren; og vi ser her den fattige Skomager Petersens Søn fra Roholte vokse sig frem til en Personlighed og til en velstaaende Mand.

Fattigkaar kræver, at Børnene hurtigt forlader Hjemmet og Skolebænken, for at de kan medvirke til Hjemmets Opretholdelse. — Julius var endnu en spædlemmet Knøs, da han maatte udføre en Karls Arbejde paa en af Sognets Gaarde, — men Styrke og Sejghed laa der gemt i den lille Drengkrop, han gik ikke af Vejen for de tunge Opgaver og klarede sig helt pænt.

Efter Konfirmationen vilde Julius Petersen til Søs, og med en Marstalskonnert gjorde han nogle Ture mellem England og Danmark, inden han rømte i London og lod sig forhyre ombord i en engelsk Brig, der gik paa Nord- og Sydamerika og paa Antillerne.

Det socialistiske Broderselskabs Færd til Sydhavet.

I nogle Aar formede Julius Petersens Tiltværelse sig som de fleste Sømands, uden at Hjemmet i Roholte fik mange Breve. En Gang meddelte han fra Yokohama, at han vilde gaa i Land i Japan og blive der, for en anden Gang at berette, at han var taget paa Hesteryg ind i Staterne for at blive Landmand. Vi er naaet frem til 1898, før Julius Petersens omflakkende Sømandstiltværelse er ved at afsluttes, han

staar ved en Kursvending og kommer til de Steder paa Sydhavet, hvor han skulde finde en Fremtid for sin udtømmelige Vilje og Fremdrift.

Der er opbevaret et Brev fra denne Tid, skrevet og dateret Noumea, Fransk Caledonien 10. Februar 1898, fra hvilket citeres:



Julius Petersen og hans Datter Anna.

— Det var for Gigtens Skyld, jeg kom her, og jeg tror ikke, det vil vare længe, før jeg faar den drevet ud af Kroppen. — I Efteraaret 1896 var det yderst daarlige Tider i Amerika og jeg tror for den Sags Skyld i hele Verden. En Mand i San Francisco havde hørt en Del om de dejlige Sydhavsøer, og da han intet Arbejde havde og heller

ikke Udsigt til noget, besluttede han at danne et Selskab af ugifte Mænd, som var villige til at gaa med ham til Syden og bosætte sig paa en af de dejlige, paradisiske Øer, som kun eksisterer i Romaner, Aviser og hans Hoved. Vel, skønt jeg ikke deltog i hans eller deres Luftkasteller, saa jeg deri en god Lejlighed til at komme mod Syd, da en Læge havde raadet mig at rejse dertil, for at jeg kunde faa Bugt med min Gigt, og jeg tilbød dem derfor at sejle Skuden for dem, naar de fik en, og blev naturligvis modtaget med aabne Arme og optaget i Selskabet som Æresmedlem. Jeg hjalp dem derpaa med at købe en gammel Brig, som blev udrustet for Rejsen. Vi havde et Aars Proviant og alle Slags Sæd, Planter og Frø. Selskabet hed: „Sydhavets forenede Broderselskab.“

Vi forlod San Francisco i Slutningen af Februar 1897 og satte først Kursen mod Sandwichøerne for at rette Kronometeret, som var gammelt og ikke ti til at stole paa, derpaa sejlede vi til Famingøen og derpaa til Samoa og ind mellem Fijijøerne, hvor vi gik i Havn for at tale med den engelske Guvernør. Her raadede de os alle til at bosætte os, og omtrent Halvdelen af Selskabet var villig hertil, men da den anden Halvdel vilde gaa videre til Salomonsøerne, lagde Øvrigheden dem saa mange Hindringer i Vejen, at det var dem aldeles umuligt at tage dertil, og da

de ikke for nogen Pris vilde blive paa Fiji, besluttede de at give dem, der havde nedsat sig der, Halvdelen af, hvad der var i Skuden og derpaa gaa til Auckland, Ny Zealand, med Resten, sælge Skibet og søge om Arbejde hver for sig. I den Anledning lejede de mig til at sejle dem til Ny Zealand. Jeg havde imidlertid haft nok af at være „Æresmedlem“ af dette „forenede Broderselskab“ og havde nok saa beskedent trukket mig tilbage. Jeg glemte at fortælle, at da vi forlod San Francisco, var vi 101 Mand, og da vi nu forlod Fijioerne var vi 52 Mand tilbage, da Resten var blevet der. Vel! Da vi omtrent var midt mellem Fiji og Ny Zealand, knækkede Formasteu uuder Godset, jeg vendte derpaa om og vilde gaa tilbage til Fiji igen, men da de bad mig om at sejle dem til hvilket som helst andet Sted blot ikke til Fiji, satte jeg Kursen mod Ny Caledonien, og vi naaede ogsaa heldigt dertil. Selskabet — eller hvad der var blevet tilbage deraf — havde ikke Penge nok til at betale for en Reparation af Skuden, og den gamle Brig blev derfor solgt for at betale Havneudgifterne. De fleste af Folkene rejste videre til Australien, men der var 17 af dem, der dannede et nyt Selskab, og de fik Land af den franske Regering.

Trader og Plantageejer.

Julius Petersen anede næppe selv, at det sydlige Stillehav skulde blive det Sted, hvor hans Livs Manddomsgerning skulde udfolde sig i hele sin Blomstring, eller at han skulde leve herude saa langt fra Fædrelandet, skulde blive gift og kendt over hele Stillehavet som „Gamle Petersen“.

Ligesom mange stolte, danske Sydhavssømænd fik Petersen sin Chance som Trader eller Handelsmand paa Stillehavet. Han fik sin egen Skonnert at føre og styrede med en indfødt Besætning ud paa Handelsstogter til de forskellige Øer og Øgrupper, hvor han tiltuskede sig Kopra for Tobak, Knive, Økser, Glasperler og meget andet, som de indfødte havde Brug for. Forretningen gik godt til Trods for den

overordentlig modige og faretruende Fremgangsmaade, der krævedes af Skipperen og Traderen. — Julius Petersen viste altid en modig og bestemt Optræden over for „de Vilde“, han holdt sig fra Flasken og benyttede sig mange Gange i en faretruende Situation af sit sjællandske Lune og Humor.

Han tæmmede Kannibalerne.

Paa sine Farter kom „Gamle Petersen“ til Øgruppen Ny Hebriderne, hvor han tæmmede Kannibalerne, til de kom og slikkede hans Haand, og naar de var syge, kurerede han dem med Kinin eller et Glas Gin. Melanesierne smadrede ikke hans Hoved med en Kølle, hvilket ellers var deres Velkomst til Europæere, naar de gik i Land, de ærede Petersen, fordi han respekterede deres Ejendom og Kvinder, og fordi han i lige Handel købe Jord af Høvdinge, som han betalte kontant, medens andre Trader's hverken betalte eller forhandlede om de Stykker Land, de ønskede at eje. Paa Hovedøen Espiditu Santo eller Merena købte Julius Petersen store Plantager, og her blev han gift med en Høvdingedatter.

Som Aarene gik, var Julius Petersen blevet en meget velstaaende Mand, og han nærrede derfor Trang og Lyst til at foretage en Rejse til Europa for at besøge Slægt og Venner i Danmark. En straalende Sommerdag ankom „Ny Hebridernes grand old man“ til København ledsaget af en smuk, sorthaaret og gyldenbrun ung Pige og den unge Piges engelske Selskabsdame og Lærerinde. Det vakte stor Bestyrtelse, da Julius pludselig kom ind til Slægtens Nærmeste, efter at de ikke havde set ham, siden han som sekstenaarig var draget ud i Verden.

Efter Besøg i Barndomsegnen rejste Julius Petersen med sin Datter Anna tilbage til Stillehavets uendelige og storladne Ensomhed til det store og smukke Hjem han har indrettet til sig og Familien i Noumea paa Fransk Caledonien, og her sidder „Skomagerens Søn fra Roholte“ og længes efter Fædrelandet og ængstes for dets Skæbne.

Olaf Linck:

»Kommer snart hjem«

Hagerups Forlag. Pris Kr. 5.50.

Det skal ikke nægtes andet, end at da jeg hørte, der skulde skrives en Bog om de Sømandshjem, hvor man enten ventede eller havde mistet en Paarørende, tænke jeg: Uha, det maa da blive en sørgelig Bog og egentlig malplaceret at komme med i Øjeblikket.

Bogen ligger færdig nu, og Olaf Linck har paa sin charmerende Skrivemaade faaet det bedst mulige ud af Stoffet. Der kunde næppe skaffes et bedre Monument for Aanden i dansk Sømandsskab. Olaf Linck har netop faaet Kernen frem, som binder Hjem og Sømand sammen, og Bogen er langtfra sørgelig, fordi den er kædet sammen med en Masse interessante

Oplevelser fortalt i en kvik og underholdende Form. Det er en Bog, der vil blive et vægtigt Dokument om den Aand, der raader i danske Sømandshjem, og man lægger den fra sig og siger: Gudske lov, at den er skrevet saa godt. A. B.

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

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

PRÆSTEN,

der passede paa Tyfonerne

OM Bord paa Kung-wo, fortøjet ved Hunts Kaj i Shanghai, holdtes for godt en halv Snes Aar siden Afskedsfest for en af Sømændenes bedste Venner i Østen, *Fader Froc*, ogsaa kaldet „Tyfonens Vogter“. Det var Kinakystens to fornemste Søfartsorganisationer, nemlig China Coast Officers' Guild og Marine Engineers' Guild of China, som her paa hjertelig, bramfri Sømandsvis sagde Farvel til Fader Froc nu, da han efter en lille Menneskealders Virksomhed derude befandt sig paa Falderebet for at tilbringe sine sidste Aar i sin Hjemstavn, Frankrig.

Ingen, som er kendt med Østens Forhold, behøver nogen Forklaring paa, hvad en Tyfon er, eller nogen Udpensling af de Ødelæggelser, den kan forårsage. Til Vejledning for Landkrabber har Joseph Conrad i en af sine Bøger givet følgende malende Beskrivelse af Naturfænomenet:

„Frygtelig og lynhurtig var den (Tyfonen) over os. Rundt omkring Skibet syntes den at eksplodere med en sønderlemmende Rusken og en Opstemning af Flodbølger, som om en uhyre Dæmning var blæst op paa Vindsiden. I et Nu mistede Mændene Føling med hverandre; — en saadan opløsende Magt har en stærk Blæst, den skiller Kammerater ad. Et Vulkanudbrud, et Jordskred, en Lavine indhenter en Mand saa at sige uforvarende — uden Lidenskab. En rasende Orkan derimod angriber ham som en personlig Fjende, griber hans Lemmer, hager sig fast i hans Sind, søger at berøve ham Vid og Sans.“

Overfor denne Fjende har selv den mest hærdede, helbefarne Kaptajn kun ét at gøre; at flygte, med Fare for at komme ud af Kurs og blive slaaet ind mod en Klippe af dem, det vrimler af ved Kinakysten. I bedste Fald opstaar Forsinkelse med deraf følgende Kraftspild, noget, ethvert mindre Handelsskib har daarligt Raad til at udsætte sig for.

Navnet Tyfon stammer enten fra det kinesiske Ord t'ai fung („stærk Vind“) eller — maaske mere sandsynligt — fra Hindustan og Arabisk: tu-fan.

Disse orkanagtige Hvirvelstorme optræder i Farvandet fra Asiens Østkyst til Filippinerne i Maanedene Juni—Oktober. Til at begynde med gaar de mod Vest, først langsomt, da deres Retning endnu er modsat den, i hvilken Jorden drejer; men længere fremme vender de helt omkring i Tilslutning til Jordens Rotation og opnaar herigennem den frygtelige Hastighed af indtil 100 eng. Mil i Timen. Intet kan modstaa en Kraft af et saadant Omfang, en saadan Voldsomhed. Paa Landjorden rydder Tyfonen store

Bygninger lige til Grunden, laver Oversvømmelser, sønderflænger selve Jordsmønnet; — til Søs pisker den Havet op i taarnhøje Søjler, borer bundløse Afgrunde i Dybet for saa igen at rejse en Mur, mod hvilken alt, hvad der kommer i Berøring hermed, smadres som Tændstikæsker.

Jules Froc var Søn af en Skibsreder i den gamle, historiske Havneby Brest. Han fødtes her 1859. Havets Duft og Sømandslivets barske Yderside lærte han saaledes ret tidlig at kende og sætte Pris paa.

Fra 16-Aars Alderen lod han sig uddanne i en Jesuitskole med det Formaal at rejse som Sømandsmissionær til Kina, hvor Jesuitordenen i Kraft af den grundige videnskabelige Ballast, den giver sine Kaldsbrødre, havde vundet Fodfæste lige siden det 17. Aarhundrede, omend med lange Afbrydelser ind imellem.

Ved Munden af Yangtze-Floden, der bar Halvdelen af Kinas Handel, havde en Jesuitpræst ved Navn Mark Dechevrens sidst i 1843 oprettede et Observatorium for Vejrmedlinger o. lign. Stedets Navn var Siccawei, en lille Landsby i 4 eng. Miles Afstand fra Shanghai.

Til dette Observatorium blev J. Froc knyttet først som Assistent, senere (i en Alder af 38 Aar) som Direktør. Under hans enestaaende Ledelse udvikledes Observatoriet til at blive det mest betydningsfulde af sin Art i hele Verden.

Foruden at være Kinas største Havn spiller Shanghai Rollen som Knudepunktet for Telegraflinierne i det fjerne Østen. Vigtigst af alt i denne Forbindelse er imidlertid den Kendsgerning, at Shanghai er det Centrum, over hvilket de stærke Storme uafbrudt passerer: om Vinteren inde fra det kinesiske Fastland og det asiatiske Ruslands frostbundne Sletter, om Sommeren fra Stillehavets umaadelige Vidder.

Allerede i 1879 forud anmeldte Siccawei Observatoriet en Tyfon i Anmarsch og bestemte den Retning, Tyfonen vilde følge. Profetien slog til. Herefter er i Samarbejde med det kinesiske Toldvæsen, Dampskibs- og Telegrafskaberne og Handelskamrene nu et effektivt Efterretningssystem paa dette Felt blevet bygget.

To eller tre Gange daglig modtager Siccawei Observatoriet fra hele Østen — fra Wladivostok til Saigon, fra Sibirien til Filippinerne — Observationsmeldinger angaaende Lufttryk, Skyformationer osv. til Bestemmelse af, om Faren truer og hvor. Ogsaa alle Skibe, som er forsynet med traadløs Telegrafi, indsender Meldinger, saaledes at Meldingernes Antal lø-

ber op paa over et Par Hundrede om Dagen.

Paa Grundlag heraf opridses Tyfon-Kortet Time efter anden under spændt Opmærksomhed fra Skibsførernes Side. Udenfor Quai de France's Signaltaarn i Shanghais Havn, hvor Kortene ophænges, kan man paa saadanne kritiske Dage se Kaptajner af enhver Nationalitet hænge over det skæbnsvangre Register med de lunefuldt skiftende Kurver.

„Hvor er Tyfonen? Kan vi afsejle?“ hører man dem spørge.

Selv fra japanske Havne kommer der telegrafiske Forespørgsler:

„Hvor er Tyfonen? Kan vi sejle?“

Samtidig transmitteres til 17 Semaphore-Stationer langs Kinakysten Melding om Tyfonens Retning, dens Styrke tilligemed nøjagtig Tidsangivelse.

Nærmer Krisen sig, faar Havnefogden et ekstra Faresignal med Paabud om at affyre Kanonskud til Advarsel for Skibene. Endog paa selve Floden kan det da være farligt at færdes.

I Aarene 1882—1932 blev mere end 1000 Tyfoner forudmeldte og signaliserede fra Siccawei. Ekspeditioner udgik til fjerne, ofte hidtil ukendte Egne af Landet; Fyrtaarne og Kystvagt-Stationer blev indspundne i et vidt forgrenet Net som Led i denne Efterretningstjeneste, hvis Udøvere for en stor Part var hvide Mænd med videnskabelig Træning.

Til den oprindelige meteorologiske Station føjedes i Aarenes Løb et astronomisk Observatorium, en Afdeling for Jordfysik og en for Tidsudmaaling. Siden Radiotelegrafiens Fremkomst reguleres Skibenes Kronometre ved Hjælp af to Sideral-Uhre af høj Præcision anbragt i en dyb Grotte under konstante Tempe-

ratur- og Lufttryksforhold, saaledes at Tiden kan bestemmes med $\frac{1}{100}$ Sekunds Nøjagtighed. I det nye Observatorium beliggende mellem Risplantager paa Stenhøjen ved Zo-Se udføres Arbejdet af astronomisk uddannede Jesuitpræster. Her er optaget 12,000 fotografiske Plader til Studium af Solpletterne, over 14,000 Stjerner og 1000 Dobbeltstjerner Positioner er bleven fastlagt. Et Maanekort med kinesisk Tekst er under Udarbejdelse. Og en Del ældgamle kinesiske Stjernekort bliver nu udgranskede.

Naar man betænker, hvorledes denne lille Stab af hvide Mænd har givet Afkald paa alle de materielle Goder, Livet i Vesten kunde have bragt dem, for under fattige, ensomme Vilkaar at hellige sig en videnskabelig Syssel til Gavn for søfarende Folk i det fjerne Østen, maa man uvilkaarlig bøje Hovedet i Beundring. Her er virkelig Tale om en uselvisk Gerning i Kristendommens rette Aand. Hvor mange Skibe med Mandskab om Bord er ikke herigennem blevet reddet?

Ydre Anerkendelse er da ogsaa blevet Fader Froc og hans Medarbejdere til Del fra mange Staters Side i Form af dekorative Udmærkelser. Men højere end Ordener og Baand værdsatte Fader Froc utvivlsomt den Gave, ærlige Sømandsnæver overrakte ham ved Afskedsfesten om Bord paa Kung-wo: en første Klases Kikkert.

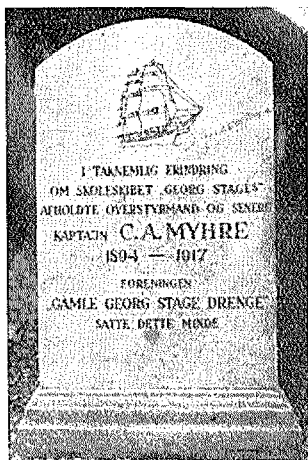
„Med den,“ erklærede den hvidskæggede Hædersgæst, idet et Smil spillede over hans fine Træk, „kan jeg endogsaa i Frankrig betragte de samme Stjerner, som jeg har kikket paa her i Shanghai.“

Hans Otium i Hjemlandet blev dog ikke af lang Varighed. Kort Tid efter Hjemkomsten døde han i Paris, 74 Aar gammel.

Ved T—t.

Monumentafsløring

paa Kaptajn C. A. Myhres Grav



De gamle Georg Stage Dreng glemmer ikke deres gamle Befalingsmænd, og Kaptajn Myhre har en særlig stor Plads i deres Hjerter. —

Søndag d. 2. August afsløredes en Mindesten paa Svaneke Kirkegaard, hvor Medlemmer af Georg Stage Foreningen og Familie til Kaptajn Myhre var til Stede.

Kaptajn Bessel foretog Afsløringen og overdrog Stenen til Enkefru Myhre.

Bagermester Echwald bragte Hilsener til Enkefru Myhre fra tidligere Førere af Georg Stage.

Den smukke Sten var skænket af Stenhuggermester Schannong.

Maskinistundervisningen

Til den d. 26. August afsluttede Haandværksprøve havde der indstillet sig 15 Eksaminander, hvoraf 14 bestod.

Sparekassen for Kjøbenhavn og Omegn

Forvaltningsafdelingen

modtager Værdipapirer i aabent Depot, Udrækning 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.

Indenlandsk Sømandsmissions Aarsberetning 1941

Lige ved 900.000 Besøgende paa Sømandshjemmene

Trods mange Vanskeligheder har Indenlandsk Sømandsmission kunnet holde sit store landsomfattende Arbejde i Gang. Et enkelt Sømandshjem er i Aarets Løb blevet lukket, og et nyt er blevet opført. Ved store Gaver har det været muligt at restaurere en hel Række af Sømandshjemmene i Aarets Løb. Til dette Arbejde er alene medgaaet henved Kr. 200.000.

Sømandshjemmene. Sømandshjemmet i Egersund blev lukket i Oktober Maaned paa Grund af visse lokale Vanskeligheder. — En Læsestue blev i November Maaned opført i Københavns Gasværkshavn. Fra Sømandshjemmene paa Færøerne har man stadig intet hørt. Man har forsøgt igennem den svenske Sømandsmission at komme i Forbindelse med Hjemmene, men endnu er der ikke modtaget Nyheder. Ligeledes er Fiskerhjemmet i Grimsby fortsat lukket.

Besøgene paa Sømandshjemmene beløber sig til ca. 890.000 Mand foruden ikke saa faa Tusinde andre. I Hovedsagen er det Hjemmene langs Vestkysten, der har de store Besøg. Den nedadgaaende Trafik paa en Del af de danske Havne mærkes ogsaa i de daglige Besøg paa Sømandshjemmene.

Der er blevet aflagt henved 48.000 Besøg i Handelsskibe og Fiskekuttere. 758 Besøg i svenske Skibe, 53 i norske, 148 i finske, 77 i hollandske og 517 i tyske Skibe.

Der er aflagt 576 Hospitalsbesøg.

Som sædvanlig er der paa Sømandshjemmene blevet holdt Møder Søndag Aften og som Regel Andagter om Hverdagene.

For Søens Folk er der blevet besørgt ca. 450.000 Kr. hjemsendt eller indsat i Sømandsparekassen.

Der er afholdt 105 Julefester med godt 6000 Deltagere, og ialt blev der i Julen uddelt 5169 Juleparker til Søens Folk.

Anden Virksomhed. Sømandsmissionærerne har besøgt Havnebyer og Fiskerlejer i deres Distrikter, foruden at Samfund og Menigheder er blevet besøgt. Der er ved Sømandsmissionens Arbejdere blevet afholdt ca. 650 Kvindekredsmøder.

Kvindekredsenes Antal er steget til over 500, saaledes at over 4000 Kvinder i Danmark staar bagved Arbejdet i Indenlandsk Sømandsmission.

Der er blevet afholdt Udflugter og Sommerleje for de yngre af Søens Folk, ligesom man flere Steder har arrangeret forskellige festlige Aftener af mere underholdende Art.

Indenlandsk Sømandsmission udgav en lille Bog ved Aarets Slutning, „Det hændte derude“, i et Oplag paa 5000 Eksemplarer.

„Redningsbaaden“, Sømandsmissionens Organ, udkom i et maanedlig Oplag paa 7000 Eksemplarer.

Aarsmødet afholdtes i 1941 i Fredericia med ca. 250 tilrejsende Deltagere.

Sømandshøjskolen i Svendborg har haft fuldt Hus i Aarets Løb, og Arbejdet er gaaet som hidtil. Skibsreder J. Lauritzen havde ogsaa i Fjor forskellige Hold Elever, der deltog i Skolens Undervisning.

Fiskeskipperskolen i Esbjerg havde sit hidtil største Elevantal, saaledes at Undervisningen maatte fordeles mellem de to Sømandshjem i Byen.

Sognepræst William Larsen, Aalborg, er Indenlandsk Sømandsmissions Formand og Sømandspræst Eilschou-Holm dens Sekretær.

Nyt norsk Bjergningselskab. „Bergens Securitas A/S“ har indstillet sin Virksomhed som Forsikringselskab og vil for Fremtiden beskæftige sig med Bjergning af Skibe og Rederivirksomhed. Aktiekapitalen er forhøjet fra 5000 til 200.000 Kr. som er fuldt indbetalt. Korresponderende Reder er August Kjerland. Man er i Færd med at fremskaffe de nødvendige Bjergningsfartøjer og moderne Bjergningsmateriel. Grunden til denne Forandring er, at man har den Opfattelse, at der efter Krigen vil være talrige

Bjergninger at udføre langs Norges Kyst, og at man derfor kan regne med lønnende Beskæftigelse.

„Normandie“. Den i New Yorks Havn brændte og kæntrede „Normandie“ skal hæves for derefter at ophugges. Kæmpeskibet oplager næsten et helt Havnebassin.

$\frac{A}{S}$ MONTANA Kul, Koks,
Telefon 9246 Cinders



Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

Hovedoplag for Danmark



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

(Fortsat)

DANMARK. De to første Frimærker i den nye Kongeserie udkom den 26. f. M. Det er Værdierne 10 Øre, violet og 20 Øre, rød med Hs. Majestæt Kongens Billede i ny Tegning; stukket af Kobberstikker Joh. Britze. Det er Meningen at beholde Bølgelinie-typerne for Værdierne 1—2—4—5—6—7 og 8 Øre, medens Karaveltypen udgaar, efterhaanden som Beholdningerne opbruges, og derefter erstattes med den nye Kongetype. (Fig. 1).



Fig. 1.

Katalog.

STANDARD 1945 er udkommet i samme praktiske Format som forrige Aar. Indholdet er forøget til ialt 75 europæiske Lande med ca. 25.000 Mærker og en Mængde Illustrationer. Kataloget, hvis Mærkenumre som bekendt svarer til Yverts, koster i Aar Kr. 2,75.

FILATELISTISK FORLAG har udgivet en DANMARK SPECIAL-KATALOG 1945. Denne anbefaler jeg Danmark-Samlere at anskaffe, Prisen er Kr. 2,00, og Kataloget er trykt paa godt Papir, 128 Sider med 261 Illustrationer og store Typetavler. Den bringer udførlige Oplysninger om alle vore Frimærkers Pladefejl, Varianter, Farvenuancer, Vandmærke- og Takningsspørgsmaal, Oplagstal og meget andet af Interesse for Specialsamleren som f. Eks. Katalogisering og Priser for „tykke Rammer“ paa de to-farvede Mærker fra 1870.



Fig. 2.

Julemærker.

(Fortsat)

Aaret 1909 bragte den hidtil største Salgsindtægt, en Stigning paa 20.000 Kroner! Mærket viste et Barnehoved, omgivet af en Krans af Jule-roser udført i sort, grøn og gul Farve. Oplaget var som hidtil 5 Millioner, og Salget

indbragte Kr. 104.899. Priserne er i Dag Kr. 0,50 og Kr. 0,10; for utakkede Mærker Kr. 1,50.

I Aarene 1910 og 1911 benyttedes ogsaa et Barnehoved som Motiv paa Julemærkerne. I 1910 var Rammen firkantet, Farverne blaa, gul og grøn; i 1911 anvendtes samme Ramme som i 1909, med rød, grøn og sort Farve. Oplaget var i 1910 7 Millioner, i 1911 7½ Million, og Indtægterne af Salget henholdsvis Kr. 121.979 og Kr. 114.869 — altsaa en ikke helt ringe Nedgang for det sidste Aars Vedkommende. Priserne nu er for begge Mærker Kr. 0,25 og 0,08; utakkede Mærker Kr. 1,50. — Alf. Jacobsens Etablissement tegnede og udførte disse tre Aars Julemærker.

Julemærket 1912 lignede noget Mærket fra 1907; det viste Billederne af Kong Christian X og Dronning Alexandrine i rød Farve, omgivet af Ornamenten i Guld. Mærket var tegnet af Vald. Andersen og blev udsendt i et Oplag paa 8 Millioner. Salgsindtægten blev Kr. 150.000; Prisen i Dag er Kr. 0,25 og 0,06; for ustemplede Mærker Kr. 1,50. (Fig. 5).



Fig. 3.

Kunstneren Joakim Skovgaard tegnede Julemærket for Aaret 1915 — en Juleengel og en Julenisse, der skulde opfattes som Symboler paa den himmelske og den jordiske Jul. Farverne var sort, rødbrun og graagul; Oplaget 8 Millioner. Underligt nok gik Salget atter ned, Indtægten blev kun Kr. 119.988. Priserne er i Dag Kr. 0,20 og 0,05; for ustemplede Mærker Kr. 1,50. (Fig. 4).



Fig. 4.

(Fortsættes).

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

Fra Værft, Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. Oktober 1942



Medlemmer pr. Januar 1942

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, Ronne
 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 Kulkompagn
 Det Danske Petroleum A/S
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/ D. F. K.
 Det Forenede Bogserselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Heland
 Rederi A/S Ingolf
 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-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Phoenix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerehe
 D/S Samsø
 D/S Solmus
 A/S Det store Nordiske Telegrafskab
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen.
 Rederiet Hans Svenningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bogsersafdeling
 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

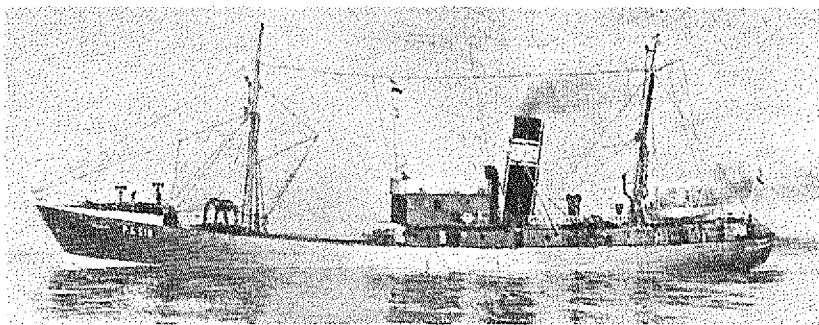
En moderne Damptrawler

Man har i de seneste Aar i Tyskland arbejdet kraftigt paa at udvikle de mest effektive Typer paa Damptrawlere. Resultatet har været, at to Typer, der egentlig kun adskiller sig ved deres Størrelse, er blevet de foretrukne.

Ved Trawlere afhænger det økonomiske Resultat mere end ved andre Skibe i ganske særlig Grad af, at man ofrer de mange forskellige Installationer en meget indgaaende Opmærksomhed. Saaledes maa man ikke blot tage Hastigheden som Udgangspunkt ved Bestemmelsen af Linierne, men man maa ogsaa tage Hensyn til Fordringen om en god Sødygtighed. Det har i Praksis vist sig afgørende fordelagtigt, naar Fyldigheden og Formen vælges saaledes, at Skibet faar et rigeligt Reservedepa-

liment og et forholdsvis højt Fri-bord. Da en Trawler nemlig i lang Tid af sin Tilværelse udfører Rejser i haardt Vejr, maa man lægge større Vægt paa, at den ikke til Stadighed er overskyttet af Vand, end paa, at den i stille Vejr opnaar en Hastighed, som den i blot nogenlunde stærk Søgang aligevel ikke kan holde, og som derfor ikke har nogen praktisk Betydning. Skibet med det større Fri-bord, som derfor er tungere, er ikke blot foretrukket, fordi det er et bedre Søskib, men ogsaa fordi det har mindre Tilbøjelighed til Rystelser.

Spørgsmaalet om Stabilitet staar i nøje Forbindelse med det ovenstaaende. Det gælder her bl. a. at træffe det rigtige Maal for Bredden, for ikke at Skibet ved en for



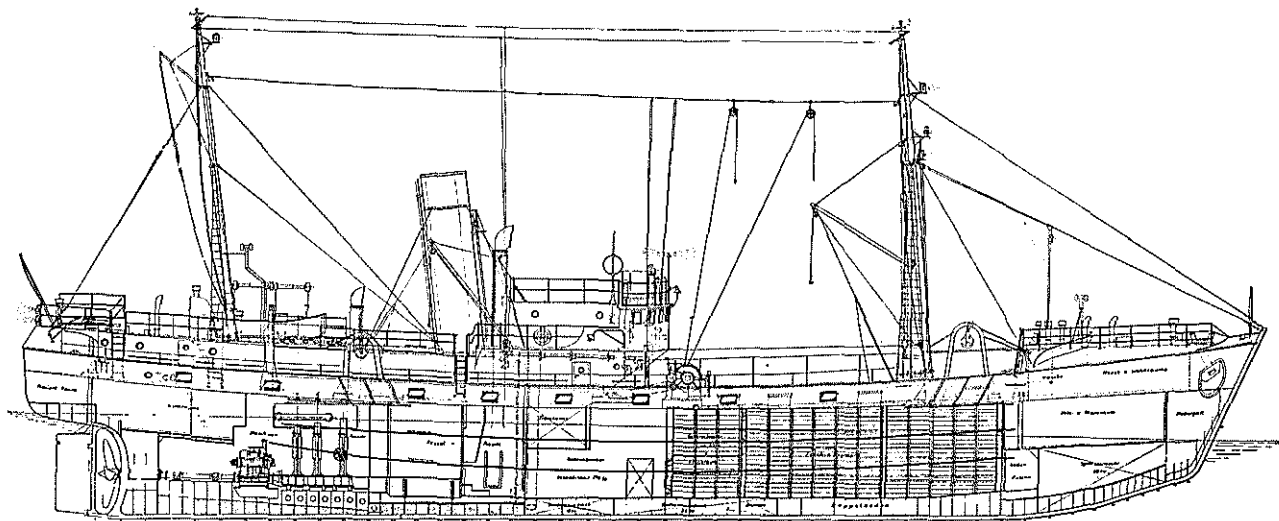
En moderne Trawler.



G. W. Frydenlund & Søn

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

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS



Gennemsnit af Trawleren.

stor Bredde skal blive for stift, men altid kan følge blødt med Søerne. Kun under saadanne Betingelser er det muligt ikke at afbryde Behandlingen af Fangsten paa Dækket, hvilket er en Betingelse, som ikke maa underkendes, da den har stor Betydning for Skibets Økonomi.

Problemet om den gunstigst mulig Trim i alle Tilfælde har ogsaa stor Betydning, idet man maa tænke paa de vidt forskellige Tilfælde, naar Skibet gaar ud, og naar det kommer ind. Naar det f. Eks. paa Hjemrejsen ligger stærkt paa Næsen, saa Hækken ligger højt paa Vandet, saa er baade Skruens Trækkekræft og Styreevnen stærkt formindsket. Det indvirker ogsaa paa Sødygtigheden. Desuden ser det ikke godt ud, naar et fulldastet Skib gaar i Havn liggende stærkt paa Næsen. En Afbalancering ved Hjælp af Vandballast er kun mulig i meget begrænset Omfang, fordi Størrelsen af Skibsskroget paa en Trawler er indskrænket det mest mulige og normalt ikke tillader Indbygning af Vandballasttanke i Agterskibet. Kun en rigtig Fordeling af Opdriften over hele Længden hjælper, naar Skibet konstruktions-

mæssigt skal passe til alle forekommende Trimninger. Ved det første Projekt spiller det ogsaa en stor Rolle at opnaa de størst mulige og luftigste Beboelsesrum. Det kan selvfølgelig kun ske til en vis Grænse, som er bestemt af Skibets Størrelse i Forbindelse med de Krav, som Driften stiller til Plads. En god Fordeling af Deplacementet har ogsaa her en stor Betydning for de Beboelsesrum, som ligger under Dækket i For- og Agterskibet.

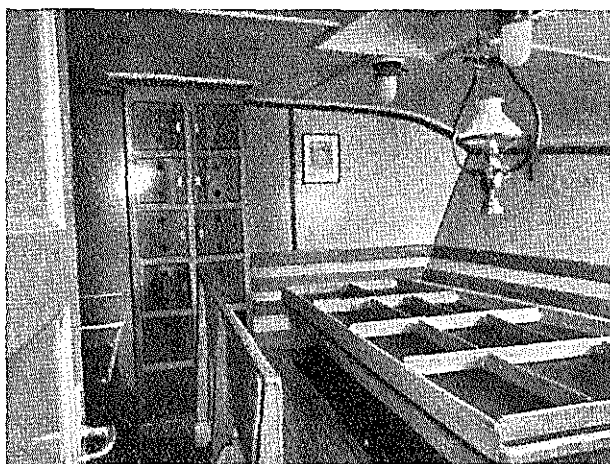
Man maa ved de konstruktive Afgørelser altid have Blikket aabent for den gyldne Middelvej, særlig ved en Trawler, der skal være økonomisk selv under de mest ugunstige Forhold, og altid huske paa ikke at udsætte Mandskabet for Risiko, men give dem menneskeværdige Arbejds- og Beboelsesforhold. Tager man paa et eller andet Punkt fejl, saa kan det give Grund til Ærgrelse hele Skibets Levetid igennem, og det betyder mere ved en Trawler end ved andre Slags Skibe, fordi det er mere føleligt, da den altid arbejder paa højeste Gear. Derfor maa man ved Bygning af Trawlere tage tilbørligt Hensyn til Erfaringer og stadig holde sig i Kontakt med dem af Rederiernes Folk, der har fiskeriteknisk Erfaring, og med de Søfarende. Det har derfor en dybere Grund, naar Trawlere fra de prøvede og erfarne Konstrukører ser ud, som de gør.

Den mindste af de først omtalte to Typer har følgende Hoveddimensioner: Længde mellem Perpendikularerne 50,27 m, Længde overalt 50,95 m, største Bredde paa Spant 8,26 m og Sidehøjde til Hoveddæk 4,825 m.

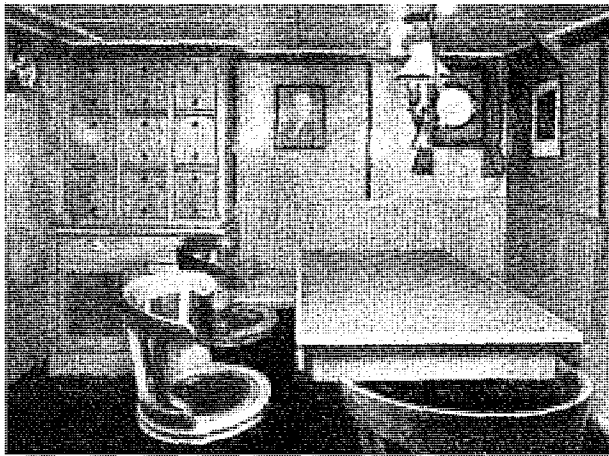
Skibet er bygget til Germanischer Lloyds højeste Klasse (med Isforstærkning) og efter Tilsynsmyndighedernes Forskrifter.

Linierne er udført efter Maier-Formen under Hensyn til visse praktiske Erfaringer. Deres Egenskaber er kontrolleret i Forsøgstank.

Materialedimensionerne svarer til Klassen. Hvor der kommer særlige Paavirkninger, er der anbragt



Messe i Forskibet.



Messe i Agterskibet.

Forstærkninger. Elektriske Svejsninger er anvendt i udenbords Klædningens Stød, Dele af Inderbunden, Dele af Maskinfundamentet, Dele af Hjælpemaskinernes Fundamenter, en stor Del af Skodforstærkningerne, Skanseklædningen og flere Enkeltdele.

Agterstævnen er en Staalstøbning i eet Stykke. Skruestævnens Tværsnit formindskes mod Skruen for at skaffe god Vandløb. Rorstævnens Tværsnit er udformet saaledes, at det sammen med det indbyggede Patentror af Seebeck-Strømlinieform danner et afsluttet Hele.

Patentroret har vist sig at være meget formaalstjenligt ved de store Fordringer, som der særlig paa Fangstpladserne stilles til Styreevnen. Ved Slæbeforsøg er det paavist, at det har en ikke ringe Kraftbesparelse til Følge, og at det ved rolig Fremdrivning sikrer en godt holdt Kurs. Den vandrette Rorkobling er paa Undersiden forsynet med en Skærm, saaledes at den gaar jævnt over i Rorfladens Form. Rorets Arme er staalstøbte, medens selve Roret er bygget op helt af Plade med Forbindelser, der dels er nittet dels elektrisk svejste.

Kedel- og Maskinrum er forbundet med en Gang paa Siden af Kedlen. Ved Kedlens Agterende findes et Støvskod. Over Kedel og Maskine findes en Over-

bygning i fuld Dækshøjde. Sammen med Nedgangen fra Broen til Trankogerummet danner den en beskyttet Gang mellem Broen, Trankogerummet og Rummene i Agterskibet. Søfolkene, der bor i Forskibet, har ogsaa, f. Eks. naar de skal hente Mad, Gavn af den, idet de undgaar den farlige Del af Dækket omkring de agterste Galger. Skoddet mellem Kedelrum og Kulkasse er vandtæt og forsynet med 3 Skydedøre, der kan betjenes fra Dækket, og af hvilke de to lukker Lempeaabningerne til Hovedkulkasserne og den ene Indgangen til Tunnellen vandtæt.

Kulkasserne er bygget hesteskoformet omkring Kedlen og bestaar af to Sidekulkasser og en Hovedkulkasse. De rummer tilsammen 260 Tons. Reservekulkassen tager ca. 65 Tons. For at Reservekulkassen kan tømmes først og derefter udfylde sit andet Formaal som Fiskerum, er ført en Tunnel hen til den paa langs gennem Hovedkulkassen. Tunnellens skraa Top er forsynet med Dæksler, gennem hvilke Tunnellen kan fyldes med Kul. Tunnellens Sider er ogsaa forsynet med store Aabninger, som gør det muligt at udtage Kul fra den forreste Del af Hovedkasserne til enhver Tid. Oven over Tunnellen er Hovedkasserne forsynet med et Langskod. Kuldækslerne har et Sikkerhedslukke, System Seebeck.

Trantankene er indbygget umiddelbart under Trankogerummet og udformet som en Dobbelttank med et tæt Langskod. De rummer tilsammen 16 m³.

Drikkevandstanken findes i Inderbunden under Kulkassen. Den er delt ved et vandtæt Langskod og rummer 12 Tons.

Føde vandet findes i en delt Tank under Hoved- og Reservekulkasserne i Inderbunden og i en Tank med Skvalpeskod i Forskibet. De rummer ialt 55 ts.

Hoved- og Reservefiskerummene har fire Rækker Støtter for Opstilling af Deleskodder. Isoleringen bestaar af en Klædning af Gran, bag hvilken findes Tørvestrøelse eller Kork. Dørken (paa Inderbunden) bestaar af Cement i Forbindelse med Kork. I Midten er Dørken forsynet med en Rendesten, som fører til en Brønd i Agterenden, som kan lænses af en Maskinpumpe.

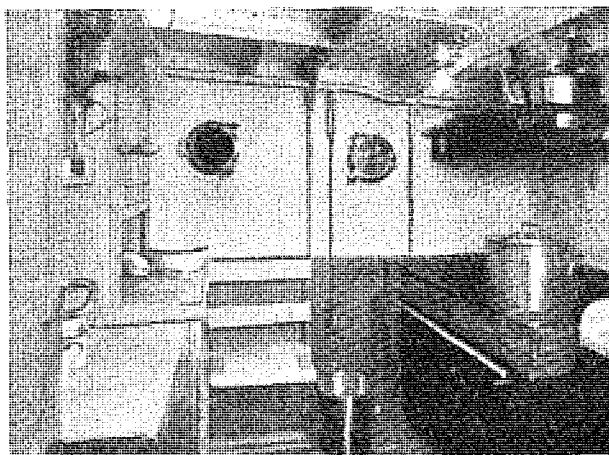


Deres
Bankforretninger

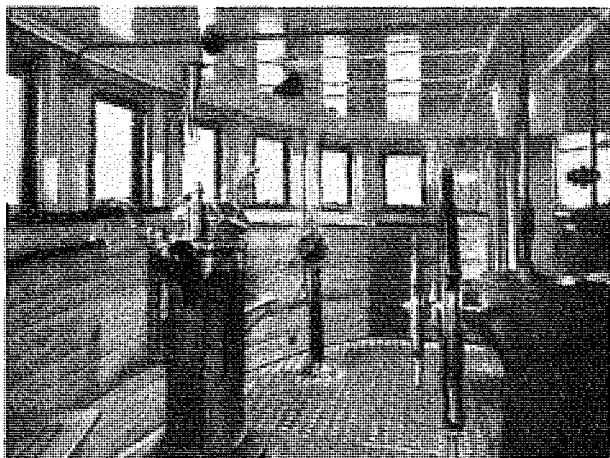
ordnes hurtigt og sikkert af vort
Hovedkontor, Holmens Kanal 2,
Central 8600

34 Afdelinger i København og Omegn
53 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN



Kabys.



Styrehus.

Afdelingerne i Fiskerummet er alle af samme Størrelse, saa Brædderne er vekselbare. Hver af de agterste Afdelinger har fire Bord og de forreste tre. I Midtergangen findes 2 Lag Løbeplanker.

I Beboelsen er der lagt særlig Vægt paa en behagelig og bekvem Udstyrelse. Den ene ligger under Bakken, den anden i den agterste Del af Dækshuset. Pladsforholdene i en Trawler tillader ikke til alle En- til Firemandskamre, hvorfor der maatte indrettes et Sovelukaf til 12 Mand. Det findes under Bakken og virker ved sin Rummelighed luftig og overskueligt. I Agterskibet findes foruden Kamre for 1. Styrmand og 1. Mester to Tomandskamre for 2. Styrmand og 2. Mester og for Kok og 'Dreng.

Brohuset rummer Styrehus, Bestiklukaf med Radiopejler, Radiorum, Kammer for Radiotelegrafisten og Kaptajnens Salon og Sovekammer.

Til fersk Proviant findes et elektrisk-automatisk Køleanlæg.

De sanitære Indretninger er af moderne Art.

Til Beboelsesrummene i Agterskibet og paa Broen findes der Dampopvarmning, medens Messe og Sovrum i Forskibet har Varmluftopvarmning.

I Styrehuset findes et Væske-Styrekompas og paa Dækket oven over et Væske-Pejlkompas. Begge Steder findes Maskintelegrafer. Der er Talerør fra Styrehuset til Styrehustaget, til Trawlspillet, til Kaptajnskammeret og til Maskinen.

Alle Skibe i den Serie, der nu bygges, er forsynet med Radiosender og -modtager samt Radiotelefon saavel som med Radiopejler og Ekkolod.

Under Broen findes Trankogerummet, hvor Tran-

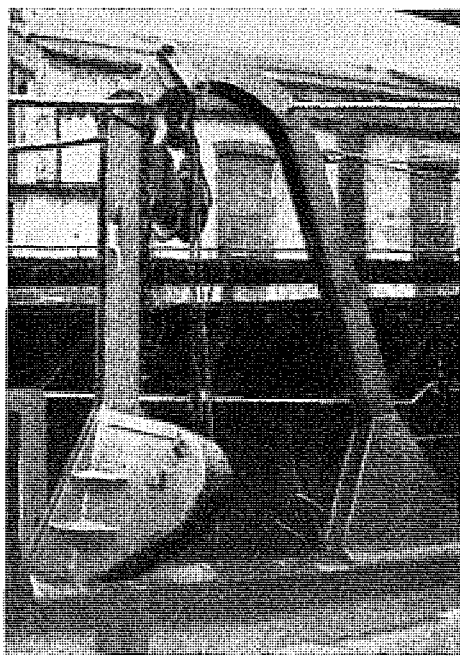
pumpen ogsaa er opstillet. Her er ogsaa Drivmaskinen til Trawlspillet og Damp- og Haandstyremaskinen.

Al Dæksudrustning og fiskeriteknisk Indretning er formet og dimensioneret saaledes, at de svarer til de nutidige store Fordringer. Trawlgalgerne er særlig stærke. De er højet af I-Profil $200 \times 200 \times 10 \times 16$ og anbragt paa et Fundament, saa de kan tages los. Den underste Trawlwire-Lederulle er i Modsætning til det brugelige anbragt paa det forreste Ben af Galgen. Alle Galgerne staar, set fra oven, ikke parallelt med Skanseklædningen, men noget skraat, saaledes at Afstanden fra Skanseklædningen er større for det agterste Ben end for det agterste. Derved undgaar man, at den agterud visende Trawlwire skamfiler mod det agterste Ben.

De til Visning af Trawlwirerne til de agterste Galger nødvendige Sideruller er anbragt næsten tværskibs for den saakaldte Kongerulle, for at Trawlwirerne ved Overgangen fra Kongerulle til Siderulle kan gaa den korteste Vej over Fiskebaasene. Husene for Siderullerne staar i Forbindelse med en Pladekonstruktion, hvortil Fokkevanteene er fastgjort.

Træskodderne, der deler Dækket i Baase, understøttes af Støtter af Rør- og Vinkelprofiler, der er elektrisk svejste.

Alle Wireskiver i Galgeblokke, Galgeruller og



Forreste Trawlgalge.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



Kongeruller har samme Dimensioner, saa de kan skiftes ud. Kun Boltene er forskellige. Navenes udvendige Diameter er dog saa stor, at en Skive for en mindre Bolt ved en Udboring kan bringes til at passe til en Bolt af større Diameter.

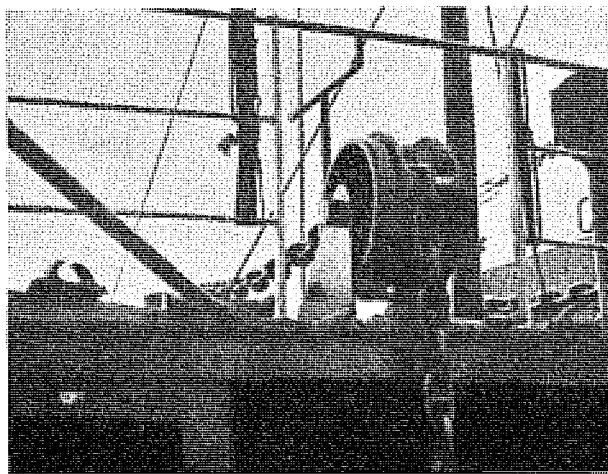
Masterne er af Mannesmannrør. Paa Fokkema- sten findes to Udlæggere til Gier, hvormed det fyldte Trawl hives op og holdes oppe.

Med Hensyn til Udsætning af Baade, saa har der i lang Tid været Bestræbelser for at samle de to forskellige Arbejder, Udsvingning af Daviderne og Affiring af Baaden og den omvendte Operation, saaledes at de kan foretages med en og samme Løber. Værftet Seebeck har konstrueret sin egen David efter Tyngdekraftsdauid-Princippet, men med kun en David i Stedet for et Davidpar for hver Baad. Baaden bliver alligevel ophængt i to Punkter i Rille- tromler, der er anbragt i Enderne af en Tværbjælke, befæstet til Davids Hoved.

Dampstyremaskinen styres gennem en Axiometerledning fra Styrehuset, hvor der findes en Styresøjle foruden den paa Styrehusets Tag. Paa Styresøjlen i Styrehuset findes et Haandrat. Omskiftning fra Damp- til Haandkraft sker ved Hjælp af et Haandtag i Styrehuset. Rorledningen, der bestaar af Kæder og Stænger, ligger paa Siden af Overbygningdækket, godt af Vejen for Søen.

Trawlspillet er bygget med Maskinen i Læ i Trankogerummet og Tromlerne ude paa det frie Dæk. Kraftoverføringen sker ved Hjælp af en Galls-Kæde. Maskinen styres ved Hjælp af Haandhjul paa Forkanten af Broen. Paa Tromlerne findes 2×1000 Favne Trawlwire, 24 mm Ø.

Trawlspillet tjener ogsaa som Ankerspil ved Hjælp af en Wire med Kædeklør. Ankerkæderne føres fra Ankerklydsene til Kædeklydsene paa Hoveddækket agten for Bakken over Kabelarskiver med Bremse.



Kabelarhjul med Bremse.

Ankrene er, naar de er oppe, henstuvet i Lommer i Klædningen, saa de ikke rager udenfor Skibets Sider.

Det elektriske Anlæg bestaar af en Dampdynamo paa 8 kW. og en Turbodynamo paa 7.5 kW. Spændingen paa det enpolede Net er 110 V. Jævnstrøm.

Maskinanlægget bestaar af en Tregangsmaskine med Stephenson's Kulissestyr og en Spilddamp- turbine, System Bauer-Wach. — Dimensionerne er $\frac{350 \times 550 \times 900}{650}$. Den normale Ydelse er incl. Spilddamp- turbinen 800 HK. Paa Prøveturen opnaede man dog op til 1000 HK.

Der findes en Cirkulationspumpe, en af Hoved- maskinen trukket Lænsespumpe og en Fødepumpe, foruden en særlig Lænsespumpe og Fødepumpe. Desuden findes en Lænsesjektor og i Maskinskyldet en Fødevandsforvarmer.

Cylinderkedlen med tre Fyr arbejder med naturligt Træk og har en Schmidts Overheder. Damptrykket er 16 ato. Hedefladen paa 205 m² er meget rigelig for alle Ydelser.

Akers Mek. Verksted, Oslo, kunde i Juni Maaned fejre 100-Aars Jubilæum. Det blev grundlagt af Kap- tajn P. Steenstrup. I de første tolv Aar blev der hovedsagelig fremstillet Landbrugsmaskiner. I 1854 begyndte man at bygge Skibe. Norges første Dampskib, „Færdesmannen“, blev bygget hos Akers. I de første 25 Aar blev der fremstillet 25 Dampere og 99 Damp- maskiner. Senere optog man Bygningen af Motorskibe

og ganske særlig af Hvalfangerskibe. Af den sidste Slags blev der bygget flere til forskellige Lande. I 1912 erhvervede Akers Licens fra Burmeister & Wain til Bygning af Dieselmotorer. Motorbygningen tog snart et stort Omfang. Der blev ikke blot bygget Motorer til egne Nybygninger, men ogsaa leveret til andre Værfter. Motorfabrikken har nu en Kapacitet paa mellem 25.000 og 30.000 HK. om Aaret. Akers Værftet afleverede i 1914 det første i Norge byggede Motorskib „Brazil“ paa 4500 Tons D.W. I 1932 færdig- byggedes det første i Norge byggede Tankmotorskib „Dageid“ med 9700 Tons D.W. Siden da er der bygget mange store Skibe. Værftet ledes nu af Direktør C. V. R. A m u n d s e n.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

Amaliegade 36

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943

Sveriges nye Prøvetank

Under Navnet „Statens Skibsprøvningsanstalt“ er der i Göteborg i Tilslutning til Chalmers tekniske Højskole aabnet en Prøvetank.

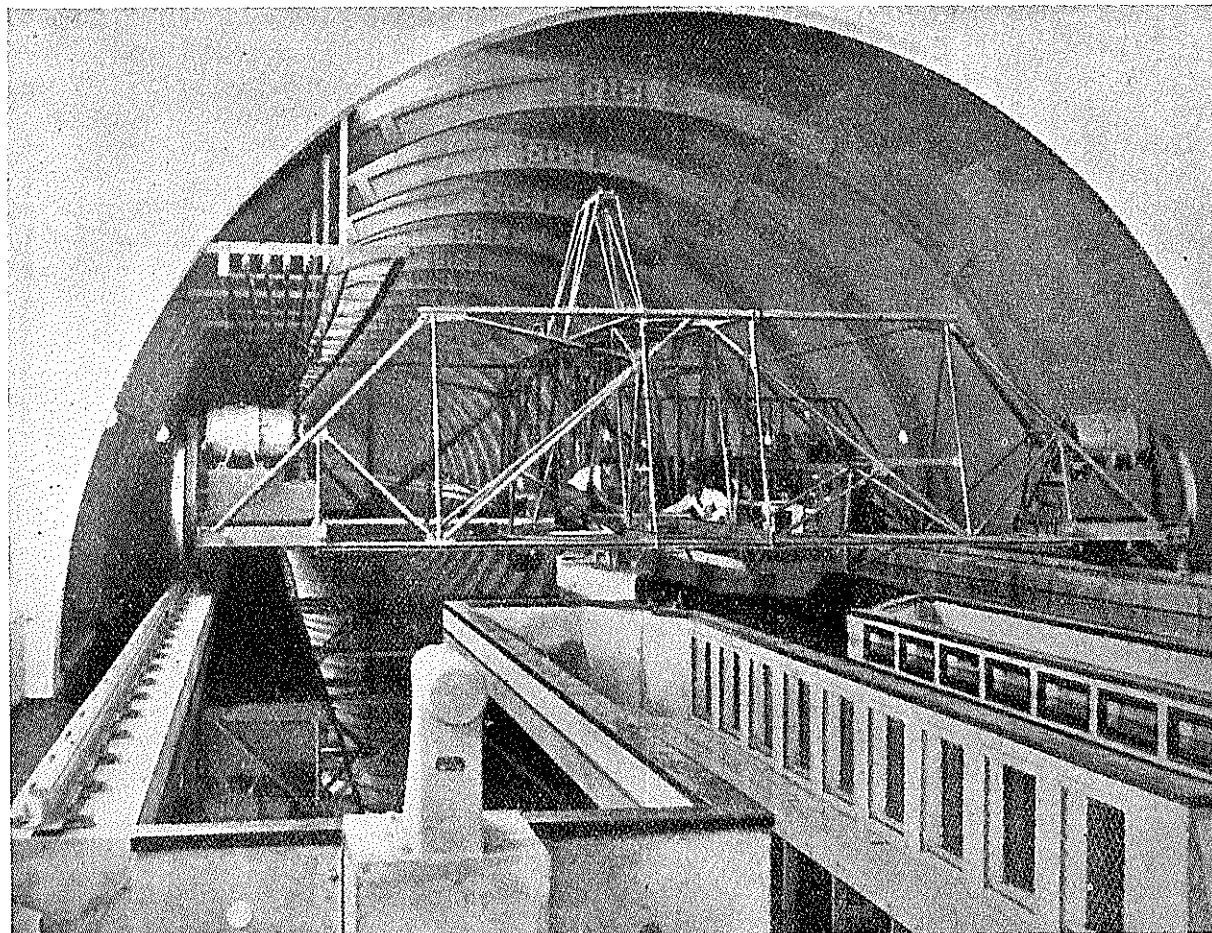
Det første Projekt stammer fra 1919 og omfattede en Tank af 140 m Længde, 8 m Bredde og 4 m Vanddybde. Den blev dog ikke bygget. I 1934 fremkom et nyt Projekt, hvori Tanken havde følgende Dimensioner: Længde 150 m, Bredde 10 m og Vanddybde 5 m. Paa Grundlag af dette Forslag gav den svenske Rigsdag i 1936 de nødvendige Bevillinger, og Bygningen blev paabegyndt. I Mellemtiden havde man dog besluttet at ændre Dimensionerne til 260×10×5 m for at kunne udføre Slæbeforsøg med Modeller af Hurtigbaade og Pontoner til Flyvebaade, hvor det var nødvendigt at forøge Slæbehastigheden fra 8 til 14 m/Sek. De samlede Byggeomkostninger beløber sig til 1.995.000 Kr., nemlig 1.600.000 Kr. til Bygningen og 395.000 Kr. til de tekniske Indretninger. Selv om den, som Navnet viser, er en Statsinstitution, saa regner man dog ved et aarligt Budget paa 125.000 Kr. ogsaa med at udføre Arbejder for Privatindustrien. Anstalten har for Tiden to Ledere, en teknisk og en merkantil, som har et Personale paa 18 Mand til Raadighed, men som man regner med skal forøges til 40 à 50, naar den fulde Kapacitet skal udnyttes.

Paa Anstalten udføres et omfattende Forskningsarbejde, som kommer Redere og Værfter til Gode. Her undersøges forskellige Skrogformers Anvendelighed ved forskellige Farter og gøres Forsøg med selvdrevne Fartøjsmodeller samt med fritgaaende Skrueer, hvorved Trykkraft, Moment og Virkningsgrad studeres. Mange andre hydrodynamiske Undersøgelser udføres ogsaa paa denne Anstalt.

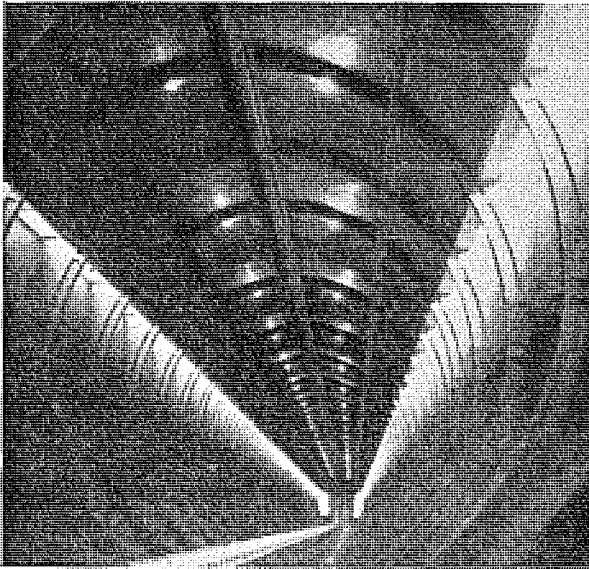
Til Fyldning af Bassinet medgaar 12.500 m³ Vand. Renden er den trediestørste i Europa.

Ved nøjagtige Maalinger er det altid nødvendigt, at den tekniske Udrustning er af højeste Klasse. Lejeanordningen, der anvendes i saadanne Tilfælde, spiller en vigtig Rolle. De maa arbejde med mindst mulig Friktion, med Præcision og uden at slides. Det er derfor naturligt, at Maskiner og Apparater er forsynet med S. K. F.-Lejer.

Maalingerne registreres fra Løbevognen, der er forsynet med fire Hjul, som løber paa Skinner langs med Rendens Sider. Hjulene er lejret i sfæriske S. K. F.-Rullelejer. Paa Grund af Fordringerne til Løbenøjagtighed er Lejerne placeret i stor Afstand fra hinanden samt udført med mindre Lejeslør end



Løbevognen.

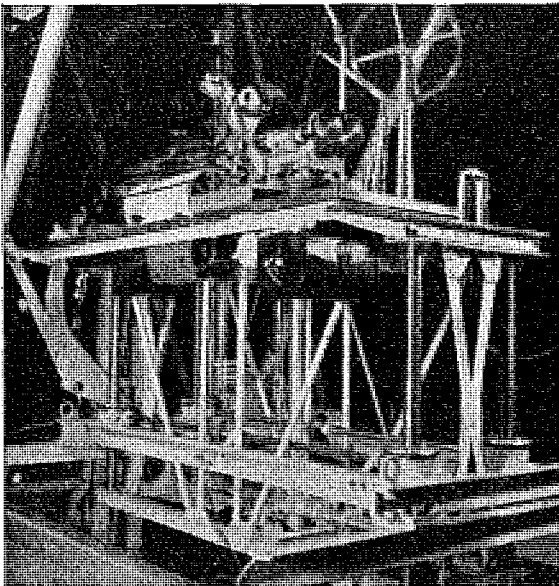


Den 260 m lange Rende.

normalt. Løbevognens Vægt er ca. 14 Tons. Takket være Rullelejerne og den nøjagtige Oplægning af Skinnerne kan Vognen skubbes af en enkelt Mand. For at Hjulene skal rulle lige ud ad den 260 m lange Skinnebane, er Vognen paa den ene Side forsynet med fire Støtteruller, to paa hver Side af Skinnen. Hvert Løbehjul drives separat af en Jævnstrømsmotor. De fire Motorer er monteret med S.K.F.-Kuglelejer.

Selve Løbevognen er bygget op som Spærfagskonstruktion af Staalrør. I Midten er et Modstandsdynamometer monteret, og foran og bagved findes Trimeapparater. Praktisk alle Aksler og Vægstangarme er lejret i S.K.F.-Lejer, hvoraf der findes ialt 28.

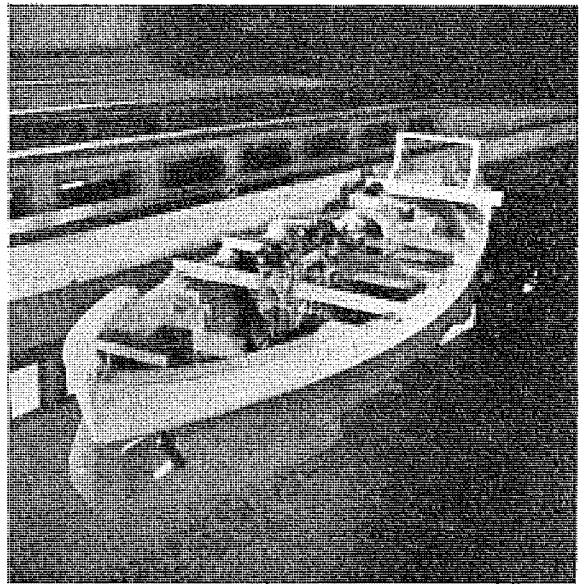
De Fartøjsmodeller, som undersøges, har sædvanligvis en Længde paa 6—7 m. Ved Slæbeprove, siger de hydrodynamiske Love, forholder Modellens Hastighed sig til Fartøjets Hastighed som Kvadratrod



Modstandsdynamometeret.

af Modelskalaen. For et Fartøj paa f. Eks. 100 m's Længde og en beregnet Fart paa 14 Knob, bliver den Hastighed, med hvilken Modellen skal føres frem i Renden, 1,86 m/Sek., saafremt Modellen udføres i en Femtendedels Skala. I Almindelighed ligger Kørehastigheden for Last- og Passagerfartøjer mellem 1,5 og 3 m/Sek. For hurtiggaaende Fartøjer, som Jagere, bliver Hastigheden mellem 5 og 6 m/Sek. og for Flyvebaade, Motortorpedobaade og Flyvemaskinepontoner endnu større. For at man skal kunne udføre Prøver ved alle tænkelige Hastigheder med Modeller i passende Skala, er Løbevognen konstrueret for en Hastighed paa indtil 14 m/Sek.

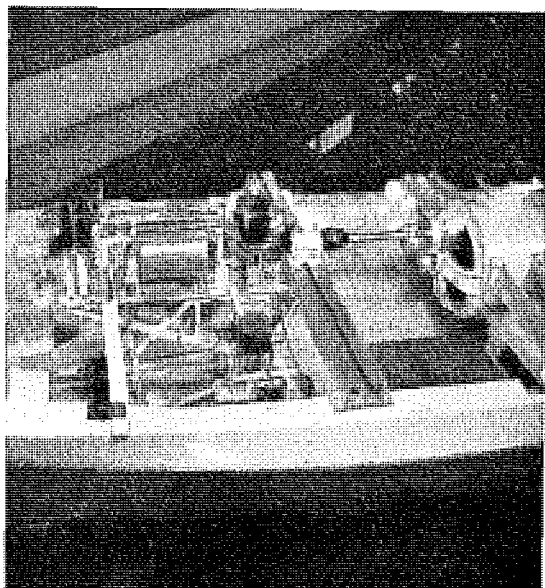
Et Slæbeforsøg foregaar paa følgende Maade: Fartøjsmodellen trimmes og kobles fast til Dynamometerets vertikale Vægstangarm. Ved Start og Bremsning kan Modellen laases, saaledes at de ømfindtlige Instrumenter ikke tager Skade. Vognen køres deref-



Fartøjsmodel med indbygget Skruedynamometer.

ter op i den beregnede Hastighed, og Modellen kobles forsigtig løs, hvorved Fartøjsmodstanden registreres ved Hjælp af en Ridsefjer paa et Maalepapir, der er fæstnet paa en roterende Cylinder. Kraften overføres gennem kugleforsynede Vægstænger og Aksler samt Fjedre til Registreringsapparater. Paa Diagrammet indtegnes ogsaa automatisk Køretiden og Prøvestrækningen. Tidsregistreringen sker ved Hjælp af et Urværk, og Vejstrækningen faas ad elektrisk Vej ved Impulser fra Knaster, der er placeret i to Meters Afstand fra hinanden ud ad den ene Skinnestreg. Under Kørslen kan ogsaa For- og Agtertrimningsforandringerne aflæses, d. v. s. For- og Agterendernes Hævning eller Sænkning i Forhold til en rolig Vandoverflade. Anordninger til Fotografering og Filmsoptagelse af Fartøjsmodellen i Bevægelse samt Bølgedannelser findes ogsaa.

Ved selvdrivende Fartøjsmodeller er der indbygget et Skruedynamometer i Modellen, og Skruen dri-



Skruedynamometeret.

ves af en Elektromotor, der er lejret i Kuglelejer. Ved Kørsel med skrue-drevne Fartøjsmodeller føres Løbevognen frem med samme Hastighed som Modellen, hvorved Modellens Hastighed kan aflæses. Vognen styrer ogsaa Modellen i Prøverenden. Paa Dy-

namometeret kan saavel Skruens Trykkraft som Moment aflæses, og ved Hjælp af tidligere Slæbeforsøg kan Skruens Sugevirkning paa Modellen (resp. Fartøjet) beregnes. Man kan saa ved at prøve forskellige Skrueer naa frem til den for den paagældende Model og altsaa ogsaa for Fartøjet bedst egnede Skruer. Til Skruedynamometeret med Elektromotor anvendes 25 S. K. F.-Lejer til Lejring af de forskellige Aksler.

Som tidligere nævnt udføres der ogsaa Forsøg med fritgaaende Skrueer. Ved disse Forsøg drives Skruen indvendigt fra en under Løbevognen fastsat smal Kappe af Plade. Hertil anvendes de samme Apparater som ved Forsøg med selvdrevne Fartøjsmodeller. For at Skruen kan komme til at arbejde i saa roligt Vand som muligt, sidder den i Forenden af Kappen. Ved saadanne Forsøg kan Skruevirkningsgraden ved forskellige Belastningsforhold findes.

Udvidelse af finske Værfter. Crichton Vulcan Værftet i Turku (Åbo) har, som vi tidligere har omtalt, udvidet sit Areal med 7900 m² og vil nu bygge en stor Bedding for Skibe op til 20.000 Tons D.W. Værfts anlægget i Helsinki (Helsingfors), som ogsaa tilhører Wärtsilä-Koncernen, skal ogsaa udvides. Ved Reposari ved Pori skal der anlægges et nyt Værft.

B & W

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

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.

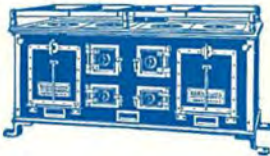
Redaktionen paatager sig intet Ansvar for indsendte Manuskripter, naar der ikke medsendes Returporto. For Manuskripter, som indsendes uopfordret, paatager Redaktionen sig intet Ansvar for Tilbagelevering.

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
Faæs 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



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«



KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)

Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.
SØLVER & SVARRER
Amaliegade 30 · København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627
Forlang vort ill. Katalog

REJS MED DFDS



John V. H. H.

A/S L. IHRICH'S BOGTR.



VIKINGEN

75 Øre
1. November

Gammel Jagt udfor Omø Tofte
Maleri af Fr. Landt

1942 - Nr. 11
19. Aargang





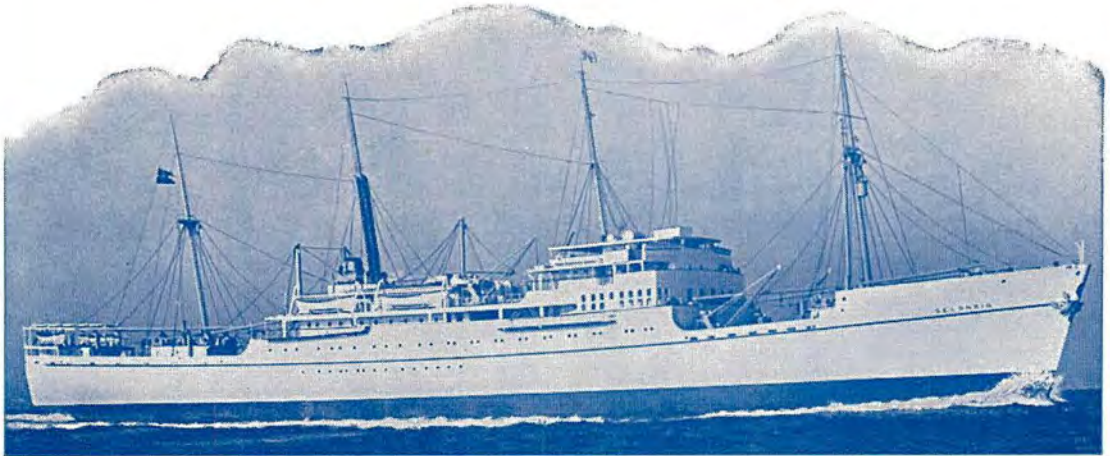
AKTIESELSKABET

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
Rangoon

Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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

En Stillehavsrejse

fra Tahiti til Hawaii

AD 1400

Efter amerikanske Kilder.

Af Weston Martyr

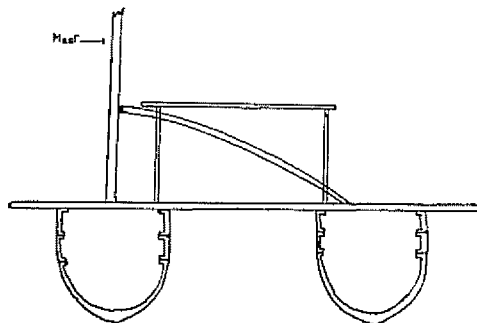
TAHITI ligger paa $17^{\circ} 30'$ Syd Bredder og $149^{\circ} 30'$ vestlig Længde og Hawaii ligger paa $19^{\circ} 30'$ Nord Bredder og 156° vestlig Længde. Afstanden mellem dem er 2400 Sømil, altsaa en lang Rejse, og skulde man i Dag foretage denne Tur, vilde man først og fremmest sørge for et godt og sødygtigt Fartøj, et 1ste Klasses Kronometer, Kompas og en Navigator, der var af de bedste, inden man begav sig ud paa Turen.

Man bliver derfor noget forbavset, naar man hører, at længe før Stillehavet overhovedet var blevet opdaget af den hvide Race, foretog Beboerne paa Tahiti Rejsen til Hawaii, og det i Kanoer, ganske vist i Dobbeltkanoer af en anselig Størrelse, men alligevel, tænk paa, at begive sig ud paa en Rejse paa 2400 Sømil uden at have Kompas, Kronometer eller andre moderne Hjælpemidler som Hermetik etc., og Turen er lang, det er en Afstand som fra Nova Scotia til England, altsaa tværs over Atlanterhavet. Fik de saa ikke Landkending af Hawaii, var de fortabte, for der findes intet Land nærmere end Nordamerikas Vestkyst.

Med Kendskab til de etnografiske Beviser og den Overlevering, der endnu findes blandt Befolkningen paa Hawaii og Tahiti, er man i Stand til med nogenlunde Sikkerhed at rekonstruere en af disse tidlige Rejser med Kano fra Tahiti til Hawaii.

Kanoerne, der blev brugt, var fra 80 til 90 Fod lange og hulet ud af en Træstamme paa 3—4 Fod i Diameter. For at faa en Kano paa 90 Fod maatte de bruge 2 udhulede Træstammer, der blev skaret sammen i en lang Lask, der blev holdt sammen med Bastbaand lavet af Kokustrevler, d. v. s. de var syet sammen. (Se Skitse af Opstalt og Sejlplan). Under Udhulingen af Træstammerne lod man altid en bred Flange blive staaende som en Slags Essing, og paa denne udhulede Underdel forhøjede man Siderne ved at anbringe Planker for dermed at skaffe højere Fribord, og disse blev ligeledes fæstet til Underdelen med Bastbaand, altsaa syet paa. Det har været et mægtigt Arbejde at forarbejde disse Planker, da Metalværktøj var ukendt blandt Polynesiernes, der kun havde Stenøkser og andet

skærende Værktøj lavet af Muslingeskaller og muligvis af Hajtænder. Af en Træstamme fik de kun 2 Planker 2 Tommer tykke, idet Træstammerne blev spaltet efter Længden, og den runde Side blev arbejdet væk, indtil de havde en Planke af den ønskede Tykkelse og Form. Paa saavel Over- som Underkant af Plankerne blev der udarbejdet en kraftig Flange, der sprang frem ligesom paa den udhulede Kanounderdel. I disse Flanger blev der boret utallige Huller, og gennem Hullerne blev Bastbaandene stukket, og Planker og Underdelen blev surret sammen. Skitsen af Middelspantet for en saadan Kano forklarer bedre end Ord, hvorledes den er samlet. Denne Byggemaade er stærk og smidig, og Kanoer bygget saaledes har haft en Levetid paa 100 Aar, dog er de selvfølgelig blevet syet om mange Gange i dette Tidsrum.

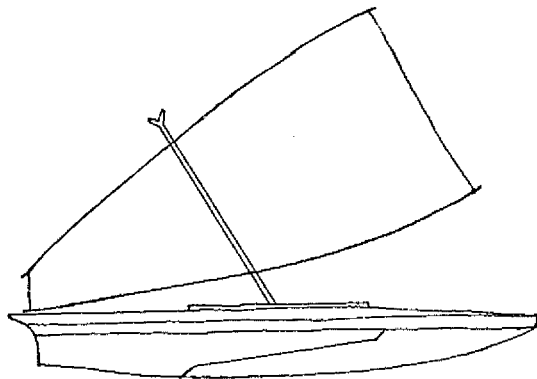


Middelspant af Tahiti Dobbeltkano.

Naar de to Kanoer var færdige, blev Dæksbjælker surret paa og Dæk lagt paa disse i For- og Agterenden, saaledes at den midterste Trediedel var aaben. Skitsen af Opstalt og Sejlplan viser en saadan Dobbeltkano.

Sejlsjads paa aabent Hav over længere Afstande blev

altid foretaget i Dobbeltkanoer, idet to Kanoer, den ene af dem som Regel større end den anden, blev surret sammen Side om Side, men holdt klar af hinanden ved et Arrangement af stærke Bjælker, hvilket



Opstalt og Sejlplan.

man kan se paa Skitsen af Middelspantet. Et Dæk blev lagt paa Bjælkerne midtskibs, og paa dette blev der rejst et overdækket Skjul. Sejlet var meget stort og lavet af Køkusfibre vævet til Maatter, der saa blev samlet til et Sejl, og det var forsynet med en let Raa foroven og forneden og anbragt paa en Mast, der stod i den største af Kanoerne, nemlig den læ Kano. Sejlet blev rebet ved at blive rullet op om den underste Raa eller Bom. Masten hældede meget forover og havde i Toppen en kraftig Gaffel, hvorover Faldet til Sejlet løb. Kanoerne kunde padles, og til at styre dem brugte man en lang og tung Aare, der var surret til Agterenden.

En Besætning for en Rejse fra Tahiti til Hawaii bestod af ca. 60 Mand. Det var alle udvalgte Folk, og hver og en af dem var Ekspert i et eller andet specielt Arbejde, saasom Sejlmageri, Tømmerarbejde, Fiskeri, fange Søfugle, Kogning etc. Folkene blev trænedes gennem mange Maaneder før Rejsen skulde begynde. De maatte aflægge en Prøve, maatte svømme en lang Strækning eller padle en Kano i en eller to Dage uden Føde og Vand, og kunde de ikke bestaa disse Prøver, mistede de deres Plads i Besætningen.

Til at føre Kanoerne valgte de som Regel en Høvding, der havde Ry for at kunne sejle disse Kanoer, og som havde Kendskab til „Sejladsanvisningerne“ for Rejsen, og som kunde tyde Vejrudsigterne rigtig. Polynesiernes havde intet Skriftsprog, og Kurser, Landkendinger, Virdens Styrke og Retning saavel som Strømmens Retning og Styrke, som de kunde vente den paa Rejsen, blev overleveret mundtlig fra Generation til Generation, saa Skipperen skulde have en god Hukommelse. Navigatøren var en Medicinmand eller Præst, og han omgav selvfølgelig sin Viden med den størst mulige Mystik, for at ingen udenforstaaende skulde faa Indblik i hans Arbejde. Han kom ombord med en Kurvfuld Amuletter og andre Ting til Brug ved Navigeringen, deriblandt en udhulet, udskaaren Kalabash

eller Kokosnød, hvorom mere senere. Hovedparten af Provianten bestod af soltørret Fisk og „Poi“ eller Brødfrugtmasse, der kan holde sig i Maanedesvis, naar det bliver passet ordentlig. Drikkevandet blev opbevaret i Kalabasser; men Regn, Flyvefisk, Bonito, Fugle, Blæksprutter og Hajer, man fangede undervejs, var det, man stolede paa skulde holde Liv i Besætningen. Et stort Antal Træsekar blev taget med til at øse med, da Kanoerne lækkede meget langs Sammenføjningen i haardt Vejr.

Kanoerne sejlede fra Tahiti paa den Aarstid, der ifølge Erfaringen havde vist sig at være bedst, sandsynligvis i Juli, hvor Passaterne er mest konstante med Hensyn til Styrke og Retning, og Stormvejr var sjældent. Se paa Kortet og forestil Dem, hvad der laa foran dem paa Turen, og husk vel paa, at de hverken havde Kompas eller Søkort, samt at de skulde udsejle en Distance paa 2400 Sømil tværs over Syd-Øst-Passaten. Paa Turen vilde den nordlige og sydlige Ækvatorialstrøm forsætte dem mod Vest, og Modstrømmen vilde forsætte dem mod Øst et ukendt Antal Mil pr. Etmaal, saa de maatte ved Slutningen af deres Rejse enten faa Landkending af Hawaii eller ogsaa dø. Man skal ikke prøve paa at overdrive deres Vanskeligheder, thi de kendte nok lige saa meget om ikke mere til Vejrforholdene for den Del af Stillehavet, de besejlede, end nutildags, og de havde ogsaa et ikke ringe Kendskab til Astronomi. De havde Navne til alle de klareste af Stjernerne og de mest fremtrædende Stjernebilleder. De kaldt Planeterne „Vandrere“ og vidste, at Nordstjernen stod omtrent paa samme Sted altid.

Det kan derfor betragtes som givet, at de var i Stand til at styre en nogenlunde Kurs efter Stjernerne og Solen, idet de tog Hensyn til Forandringen i Azimuth.

Ifølge Overlevering lød de første „Sejlanvisninger“ saaledes: Efter at have forladt Tahiti og Paumotu

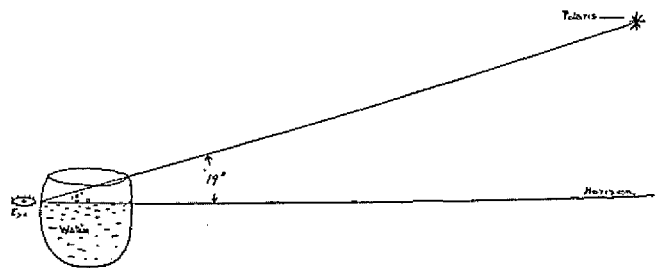
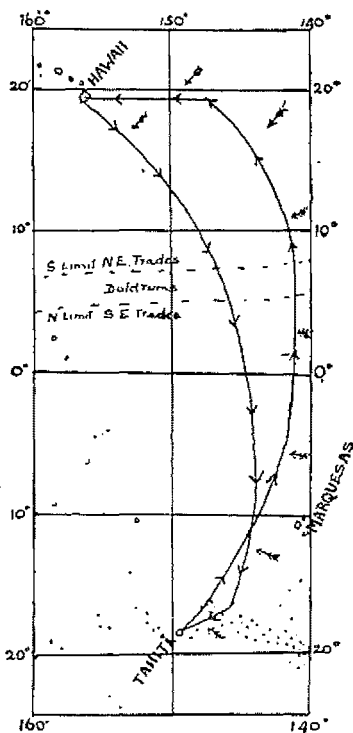


Diagram visende hvorledes Observation af Nordstjernen blev foretaget med den hellige Kalabasse.

Øerne sejler man med Vinden tværs paa højre Haand. Naar Neve tabes af Syne (en Stjerne paa den sydlige Himmel, hvilken vides ikke), saa vil Apatō'a Feti'a (Nordstjernen) staa som en Rettesnor for dig. Disse Anvisninger er tydelige og vil føre dem mod Nord saa langt som til Ækvator, idet de, da de sejler fra sydlig Bredde, først vil kunne se Nordstjernen, naar de havde passeret Ækvator. Kanoerne var da antagelig paa 142° Vestlig Længde, da de, siden de havde for

ladt Paumatu Øerne, havde sejlet med Vinden tværs, og Passaten som Regel trækker sig fra Sydøst til mere østlig, naar man naar Grænsen for Sydøst-Passaten. Sejlplanvisningen for den næste Del af Rejsen synes at angive, at de maatte styre efter Apatō'a Feti'a (ret Nord), indtil Vinden døde hen, og man kom til den Del af Havet, hvor der var et stille Bælte med Byger og megen Regn og Torden. Dette er øjensynlig det stille Bælte gennem hvilket de maatte padle, stadig med Kurs ret Nord styrende efter Nordstjernen. Antagelig var de derfor, naar de naaede Nordøst Passatens Sydgrænse, paa ca. 8° Nordlig Bredde og 143° Vestlig Længde. Herfra skulde de holde en Kurs, der gav dem Vinden godt tværs paa Styrbord Halse gennem Nordøst-Passaten. Der er sædvanligvis mere Østlig end Nordlig i den sydlige Del af Nordøst-Passaten, men den bliver mere og mere nordlig, jo længere man kommer nordpaa i sin Kurs. Tager man dette i Betragtning, og lægger man Kursen ud paa et Kort, saaledes som den kan tænkes at have været, vil



Skitse visende Kurserne, som de kan tænkes at have været mellem Tahiti og Hawaii paa Ud- og Hjemrejsen.

man finde, at naar de var kommet op paa den Breddegrad, hvorpaa Hawaii laa, vilde de være 500 Sømil til Luv og Øst for disse. Sejlede de videre Nord og Vest paa, vilde de ende i det ukendte, og det vilde være slut med dem.

Men det mest forbavsende var, at naar Kanoen naaede Hawaii Breddegrad, blev den drejet lige mod Vest og løb sin Bredde ud, indtil de fik Landkending af Øerne fra Øst.

Her maa man spørge: „Hvorledes vidste de, at de var naaet paa Højde med Hawaii?“ — Og spurgte man Medicinmanden eller Navigatøren herom, vilde han rimeligvis svare saadan noget som, at paa Grund af hans store og kraftige Medicin var han i Stand til at tale med Stjernerne, og de fortalte ham saa, hvor de var. Han vilde saa tage sine Amuletter og den hellige Kalabas frem og begynde at tale med Stjernerne og spørge om Vej til Hawaii. Dette lyder altsammen meget godt, men konkrete Oplysninger gav det ikke.

Men i Museet i Honolulu er der en Tingest,

som de Indfødte kaldte den „Hellige Kalabas“. Det var en stor udhulet Frugt, hvis øverste Stykke var skaaret væk, og havde 4 smaa Huller boret igennem Skallen ca. 1 Tomme under Kanten og med en Afstand mellem Hullerne paa 90°. Denne Kalabas eller lignende, paastod de Indfødte, var blevet brugt til at føre Kanoerne fra Tahiti til Hawaii. Først i 1905 var der nogen, der interesserede sig for Spørgsmaalet, nemlig Løjtnant Hugh Rodman, der laante den „Hellige Kalabas“, idet han mente, at den var blevet brugt til det Formaal, som de Indfødte paastod. Han fyldte den med Vand til lige under Hullerne og maalte den Vinkel, som Vandets Overflade og en Linie trukket fra et af Hullerne til Kanten af Kalabassen dannede, og fandt, at den var ca. 19°. Hawaii ligger paa ca. 19° Nord Bredde, og Nordstjernens Højde maalt fra Havets Overflade ved Hawaii er ogsaa ca. 19°. Dette Sammentræf fik Løjtnant Rodman til at tage den „Hellige Kalabas“ ned til Strandbredden, hvor han tog en Hødemaaaling til Nordstjernen.

Vandet i Kalabassen holdt den vandret, og naar han sigtede gennem et af Hullerne paa Nordstjernen, saa han Stjernen tangere Kanten af Kalabassen modsat Hullet. Det er derfor tydeligt, hvorledes Navigatøren vidste, naar han havde naaet Hawaii's Breddegrad. Den „Hellige Kalabas“ er intet mindre end et Navigationsinstrument, primitivt, men baseret paa videnskabelige Principper. En Sekstant indstillet til at maale 19° kunde bruges paa samme Maade. Løjtnant Rodman blev senere Admiral i den amerikanske Flaade og var en dygtig Sømand. Han kommanderede den amerikanske Flaade under forrige Verdenskrig.

Tilbage rejsen til Tahiti var en forholdsvis simpel Sag for Kanoerne, simpel med Hensyn til Navigeringen i alle Tilfælde. Kanoerne sejlede Bidevind paa Bagbords Halse gennem Nordøst og Sydøst-Passaten, indtil de traf paa Paumatus Øerne, der strækker sig over 1000 Sømil tværs af deres Kurs, og som de derfor vanskeligt kunde sejle forbi. Naar de kom til Paumatu Øerne, kunde de altid finde frem til Tahiti ved at følge fra Ø til Ø.

Chanties paa Grammofon

„His Masters Voice“

har udsendt en Grammofonplade, paa hvilken den blinde Sanger Manito Klitgaard har indsunget enkelte Vers af nogle faa af Sejlskibtidens gamle Chanties med Musikledsagelse af Aage Juhl Thomsens Orkester — samt en af Charles Dibdins ordinære Sømandssange fra den engelske Orlogsmarine i Napoleons-Krigenes Tid.

Ihvorvel der absolut ikke hører Musikledsagelse til Chanties, bør ethvert Forsøg paa at bevare disse gamle Arbejdsange mod Forglemmelse modtages med Velvilje. Thi disse gamle Chanties — sunget paa rette Maade — giver Eftertiden et Billede af en svunden Kultur fra den Epoke i Sølivets Historie, da de store Sejlskibe var de dominerende paa Verdenshavene. Sangene er ypperligt sunget, og der er ingen Tvivl om, at Pladen vil vække Opmærksomhed og gøre Lykke — baade blandt mange af Nutidens Søfolk og i Sejlsportskredse.

O. J

Jul paa Havet

hævder sig som Aarets mest indholdsrige og interessanteste Julehefte. 22 Sider Farvebilag - 16 Fortællinger og Digte.



Atte- ligger JUL PAA HAVET paa vort Bord, og Redaktionens Anstrengelser for at gøre dette Julehefte til det smukkeste er kronet med Held.

Et meget smukt og fornemt Omslag pryder denne farverige Julebog, malet af Ernst Køhler, et nyt Talent, som har formaaet at skabe et meget smukt og særpræget Omslag i Frølich-Stilen.

At Omslaget tillige er Illustration til den smukke Fortælling inde i Bladet „Den store Vinterfest“ giver den kun yderligere Værdi.

JUL PAA HAVET vrimler af Farvebilleder. Intet andet Julehefte har Bidrag af saa mange Kunstnere, og man fryder sig over de smukke Farvebilleder af Vilh. Arnesen, Kjelland Brandt, Herold-Jensen, Oscar Knudsen, Ernst Køhler, Fr. Landt, V. Qvistoff og en helt ny Mand i JUL PAA HAVET, den gamle, kendte maritime Maler P. Raadsig med sit pragtfulde Billede „Aften ved Hornbæk Strand“, et helt lille Maleri. Ogsaa Marinemaler Paul Sinding er rigt repræsenteret og den morsomme Tegner, Kjeld Simonsen.

Alene alle disse Reproduktioner af saa mange kendte Kunstnere var mere end nok til at skabe Efterspørgsel efter JUL PAA HAVET, men yderligere er Heftet sprængfyldt af pragtfulde Fortællinger og Digte af de bedste maritime Forfattere.

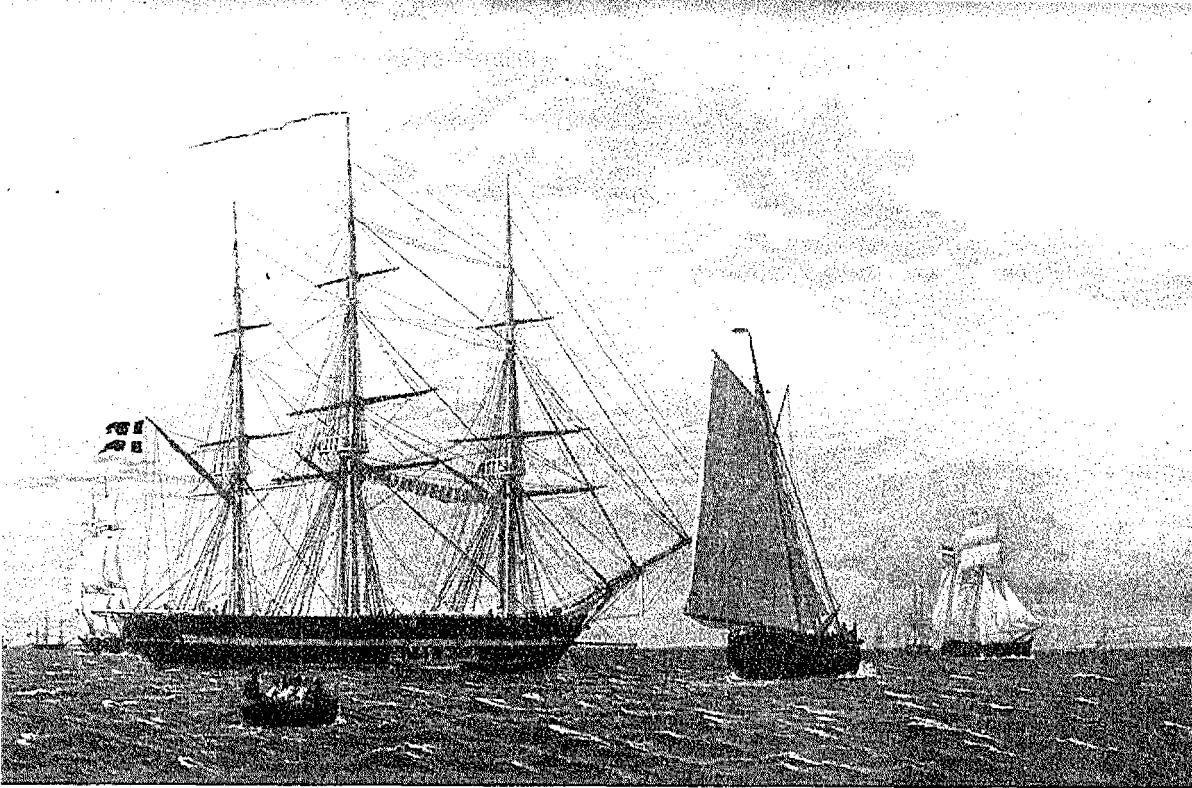
Et Digt af Axel Juel paa 5 Vers, „Vikingæætten“, Ord, der taler for sig selv, en værdig og mandig Minderune for den danske Sømand og et Haab og en Tro paa vor Sømandsstand.

Axel Juels Digte løfter os udover Hverdagens graa Tilværelse, sætter alting paa Plads og tegner Forhaabningens Gry i vore Hjerter.

Saa afløser Fortællinger og Digte Hefkets svulmende Indhold af Forfattere som Knud Andersen, Chr. Bogø, Børup Sørensen, Aage Hermann, Oscar Jensen, E. Jespersen, Gustav Krøgh, Tage Nissen og Aage J. Chr. Pedersen. Allesammen Fortællinger rigtig egnet for et Julehefte, skrevet af Mænd, som hver for sig er Mestre i at gengive Livets Glæde og Alvor til Søs. Kort sagt: JUL PAA HAVET er i Aar spændende, overdaadigt, underholdende og elegant og vil sikkert ligesom de foregaaende Aar hurtigt blive udsolgt.

Det er et Julehefte, som man gemmer og glæder sig over hele Aaret, et virkeligt fornøjeligt og smukt Hefte.

Redaktionen



Et nyt Mesterværk

fra P. W. Johannsens Haand

OVENSTAAENDE Billede forestiller en dansk Korvet til Ankers paa Helsingør Red 1830, malet af C. W. Eckersberg.

Om Eckersberg skriver Normann Zeuthen følgende:

„C. W. Eckersberg, „den danske Malerkunsts Fader“, som man har kaldt ham, havde fra sine Barneaar en Forkærlighed for Skibe. I hans modne Alder blev dette til en helt videnskabelig Interesse for Skibets Udseende og Indretning, for Skibsbygning og Navigation, og den førte i Forbindelse med hans Interesse for Vind og Vejr til, at han blev vor betydeligste Marinemaler. Megen Tilknytning til Søen fik Eckersberg ikke. Fraset enkelte længere Sørejser kom det ikke stort ud over Smaature i Sundet. Men det var tilstrækkeligt til at gøre ham til vor fineste Iagttager af Skibets Manøvrer under Vejrlig og Søgang.

To Gange daglig foretog Eckersberg Spadsereture fra sin Professorbolig paa Charlottenborg ud til Toldboden, til Christianshavn eller andre Steder, hvor han havde frit Udblik og kunde studere Vejr og Vand, og naar han kom hjem i sin Stue, noterede han omhyggeligt i sin Dagbog, hvorledes Vinden stod, eller hvad han havde set af indkomne eller passerende Fartøjer. Af og til, naar han kunde regne ud, at Forholdene var gunstige, foretog han en Udflugt til Dragør for at se paa Sejlerne i Sundet, eller han undte sig en Tur op gennem Sundet til Helsingør. Eckersberg malede aldrig egentlige Marinestudier paa saadanne Ture. Han nøjedes med stundom at gøre en Tegning, og for Resten havde han sine gode Øjne og en skarp Hukommelse for Motiver, han saa, — lige saa vel som for Lys og Luft og Skyer, saaledes som det altsammen var, da Motivet fremstillede sig for hans

Blik. Paa dette Grundlag malede han sine mange fortræffelige Mariner. Kneb det for ham med Skystudier, gik han op paa Charlottenborgs Tag med sin Malerkasse og hentede her det fornødne.

Det Marinebillede, som Litografen P. W. Johannsen nu har gengivet i virkelig Størrelse og med sin vante Troskab mod Billedets Farver, stammer retop fra en af Eckersbergs Ture op til Helsingør i Aaret 1830. Det benævnes i Eckersbergs Dagbog: „Udsigt mod Syd fra Helsingørs Rhed, med en dansk Korvet til Ankers sam: nogle andre mindre Skibe dels under Sejl og dels til Ankers.“ Eckersberg begyndte paa det den 3. September og gjorde det færdigt den 29. September — saaledes staar der i Dagbogen. Korvetten menes at være „Flora“. Dette Skib foretog netop sin første Prøvetur i Sundet Sommeren 1830, det havde Station ved Helsingør, og Kommandoen blev i denne Sommer strøget den 15. September.“

Reproduktionen er foretaget efter P. W. Johannsens Farve-Litografi af ovenstaaende Maleri, og mange aner sikkert ikke, hvilket kolossalt Arbejde der ligger bagved en saadan litografisk Fremstilling.

Kunstneren maa være uhyre indforstaaet med sin Teknik, og kun de allerdygtigste naar til et saa fuldendt Resultat som P. W. Johannsen. Hans Farve-Litografier betaales ogsaa i Øjeblikket med betydelig højere Priser end Salgspriserne, og dette Billede, der er udført i Størrelse 56 × 86 cm, vil sikkert hurtigt blive revet væk.

Forhandles fra Normann Zeuthens Forlag.

Red.

Indenlandsk Sømandsmissions Sommerlejr for Sømandsbørn og Sømandshustruer

DER har atter været holdt Sommerlejr for Sømandshustruer med Børn, og Indenlandsk Sømandsmission har gjort et stort Arbejde for at gøre denne Lejr saa god som mulig.

Der er da ogsaa stor Rift om at komme paa disse Lejre, og de heldige, der bliver udvalgte, betragter det som den store Gevinst.

Lejrene som bliver opretholdt først og fremmest ved Pastor Eilschou-Holms energiske Arbejde for Sømandsmissionen, dernæst ved at en Række Rederier har paataget sig Udgifterne for et vist Antal Mødre og Børn, og samtidig har en Del af vore store Firmaer og en Del Privatpersoner samt Københavns Havnevæsen m. fl. givet Tilskud i Form af Penge og Naturalier. At Lejren har sin store Betydning, faar man bedst Indtryk af ved at læse nedenstaaende Beretning angaaende Sommerlejren paa Sejerborg.

Sommerlejren paa Sejerborg.

En Sommerdag fik jeg Brev med Indbydelse til en Sommerlejr, der skulde afholdes paa Høve Strand for Sømandskoner og Enker, hvis Mænd alle har gjort en smuk Indsats under Krigen for vort Land Danmark. Jeg blev først meget glad for Udsigten til en Ferie med mine Børn, men ogsaa en Del betænkelig, for tænk saa mange Kvinder sammen med Børn! Jeg selv skulde møde frem med 3 Børn. Men mine bange Anelser kunde jeg have sparet mig. Vi har nu igennem 14 Dage været sammen, og det bedste Kammeratskab er opstaaet imellem os, thi vi har i det store og hele lidt samme Skæbne og forstaar hinanden, uden at vi behøver at tale om Tingene, saa derfor føler vi os underlig knyttet sammen, og Ferien ved Stranden er blevet langt over min, ja, jeg tror jeg tør sige over alles Forventning.

Dagen begynder meget tidligt, da Børn jo som Regel er Morgenmænd, med en Dukkert i Bølgerne for mange af os, og derefter Børnene og os selv i Tøjlet under Skæmt og Lystighed. Derefter hejser vi Dannebrog og Dueflag under Afsyngelsen af Flag-sangen, hvorefter vi ikke gaar, men løber ind til Kaffe og Morgenmaaltidet med glubende Appetit i Baghold, og det kan nok være, at Bordene kan blive ryddede for alt, hvad der er spiseligt. Stemning mangler vi aldrig, den staar op sammen med os.

Efter Morgenmaaltidet ordner vi vore Køjer, gør rent eller skriver hjem til Familie og Venner for at delagtiggøre dem i vort Slaraffenliv, hvorefter vi Kl. 11 samles til Bibeltime, hvor enten Præsten eller Hr. Almsø forklarer os om den egentlige Mening med vor Bøn „Fadervo“ og Trosbekendelsen, idet hver Bøn gennemgaaes, een hver Dag, i en dejlig stille Time, hvor vi hver især føler os stemt til Andagt, ja som vi stille inderst inde glæder os til, fordi vi føler Samværet saa dejligt med Gud, os selv og vore pragtfulde Lejrchefer, der umærkeligt gennem deres Gransken af Bønnen puster Liv i den hellige

Flamme, som vi alle bærer i vore Hjerter. Derefter gaar vi stille ud og samler vore Børn til Middagen, som er delt i to Afdelinger, nemlig for Børn og Voksne. Vi begynder med at afsynge Bordbønnen „I Jesu Navn gaar vi til Bords“, og under Maaltidet er der i Afdeling Nr. 1 stor Jubel, og efter Raabet „Tak — for — Mad — og — Velbekomme —“ bliver der rensat for Børn i Spisesalen, hvorefter det er de Voksnes Tur under Sludren og Gemytlighed at spise, hvilket dog er et mildt Udtryk for det, vi præsterer, idet Bakke efter Bakke bliver baaret ind for bag- efter at blive bragt slikkede ud til vore enestaaende gode Madtanter, der nok skal sørge for, at vi faar dem fyldte tilbage med det aller bedste, der kan fremskaffes paa det kulinariske Omraade. Naar vi er færdige med at spise, renses Salen hermetisk ved Hr. Almsøes: „U-u-ud“, som ogsaa er blevet Lejrens Slagord.

Lange Ture marcherer vi saa eller ligger og daser ved Stranden, der ogsaa er en god Sandkasse for Børnene, bader og foretager os hele Tiden noget, helst med at dase i Storslaaet og skønt er det at se udover Landskabet, der er meget bakket, og hver Bakke minder om et Dambrædt, hvor hvert Felt er frodige grønne eller gule Agre med det dejlige Store Bælt som Baggrund. Ja, meget smukkere end Papiret kan udtrykke det.

Eftermiddagen afbrydes ved Kaffen, men efter den fortsætter vi vort Bade- og Driverliv, der først faar Ende, naar der spises til Aften, varm Ret og skaaret Smørrebrød, hvorefter Flaget tages under Sang og fuld Honnør for Korsbanneret. For os Voksne kommer der saa en god Time, hvor vi putter Ungerne i Seng, men de sover ikke straks. Er der en, som Dagen igennem har tumlet, saa at han eller hun falder bevidstløs om, er det selvfølgelig et Prægt-eksemplar, som vi alle maa beundre, ja slet ikke kan blive fri for at høre om, til vi møder til Aftensammenkomst i Pejsestuen, hvor vi afslutter Dagen med et Par hyggelige Timer, hvor Alvor og Skæmt følges ad. Ja, man kunde blive ved med at fortælle Indtryk, man har faaet baade af Mennesker, man er sammen med, og af Landskabet.

For mig blev denne Tur et Punkt i mit Liv, hvor jeg ligesom staar i Sollyset paa en Bakke og skuer ud over noget meget skønt, og nedenfor gaar saa Vejen videre.

For Land og Strand, for Sol og Lys,
for Venskab, som vi bandt,
for Smil paa Kind, om Bund, i Øje,
for Hvilen, som vi fandt,
for daglig Brød, der os blev givet,
for Mindet, — ja for hele Livet,
vi sender Gud vor Tak.

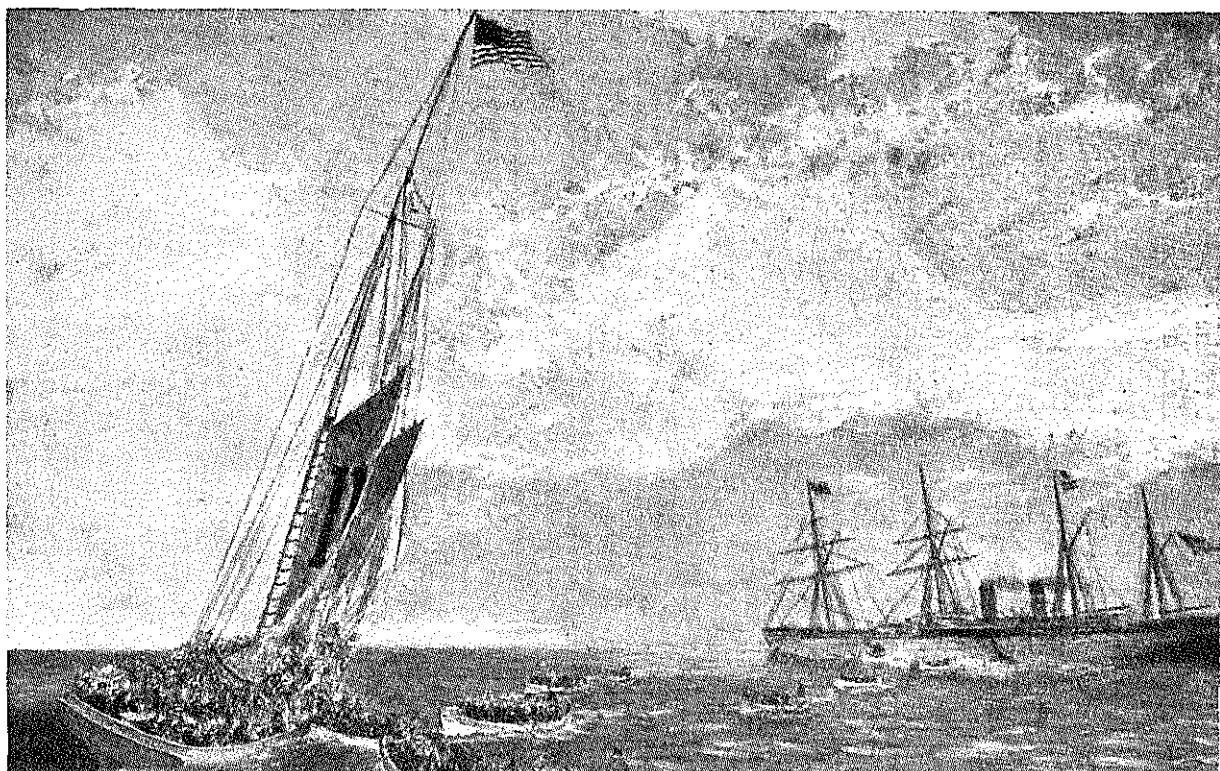
Sandy Hook Lodserne

Af Chr. Christiansen

I Aarenes Løb har Sandy Hook Lodserne bjærget i Tusindvis af Menneskeliv fra strandede eller synkende Skibe, ligesom de har bjærget en Del havarede Skibe i Havn. Lodsskonnerten „Walter Adams“ reddede Passagererne og Besætningen fra Damperen „Alvena“, da den i 1898 blev løbet ned af en engelsk Tramp ved Indsejlingen til Gednes Channel ved Sandy Hook. Da „Alvena“ begyndte at synke, satte Kaptajnen den paa Grund, men da den stødte, var Dækkene allerede under Vand. Det var Lavvande. Naar Vandet steg, vilde hvert eneste Menneske ombord drukne. Lodserne fik dem i sidste Øjeblik reddet ombord i Lodskutteren. Nogle faa Aar efter reddede den samme Lodsskonnert 150 Lystfiskere fra den strandede Damper „John E. Moore“, der i Taage var løbet paa Romer Grundene. Lystdamperen var gaaet fra New York tidligt om Morgenen i diset Vejr. Efterhaanden som de kom udefter, blev det tæt Taage. Kaptajnen var godt kendt med

Farvandet og gik forsigtig fremover, søgende sig frem mellem alle Ankerliggerne, der kimedede med Klokkerne. Lystfiskerne, der ikke alene var godt forsynet med Fiskegrejer, men ogsaa med vaade Varer, var i højt Humør, man drak og dansede til Harmonikamusik. Strømmen var stik imod, Skibet gik kun med langsom Fart, og da man ikke kunde se mere end et Par Meter fra Styrehuset, kom man paa gale Veje. Midt under hele Lystigheden gik der et let Stød gennem Skibet, og det lød, som om Bunden skrabadede mod Sten. Der blev stoppet og slaaet Bak, medens Loddet blev kastet ud. Saa kom der en haard, skærende Rumlen, det lød, som om Skibet løb op ad Stentrappes, Folk faldt af Stole og Bænke, ja nogle, der var gaaet tilkøjs for at faa sig et lille Hvil, før Fiskeriet skulde begynde, tumlede ud af Køjerne, de dansende blev slynget om mellem hverandre. Alle kom styrtende op paa Dækket, Vejret var nu saa tykt, at man knap kunde se sine Hænder, naar man

Lodsskonnerten
„Phanton“
redder 700
Mennesker
fra den
gamle
Cumard Liner
„Oregon“.



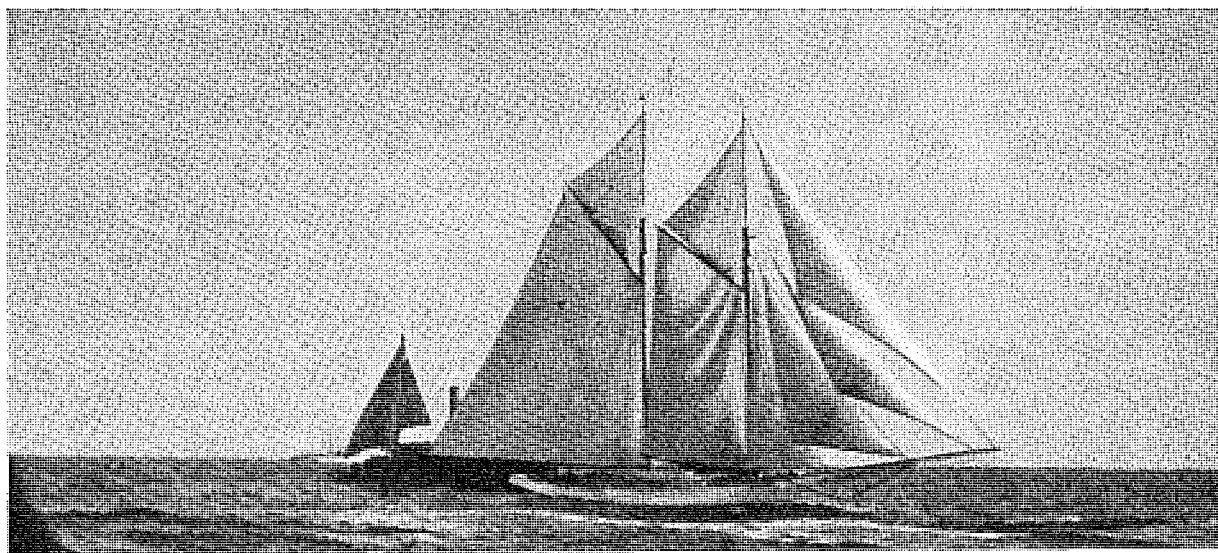
Lodsskonnerten
„Ambrose
Show“ rider
en Orkan af i
Nordatlanten.

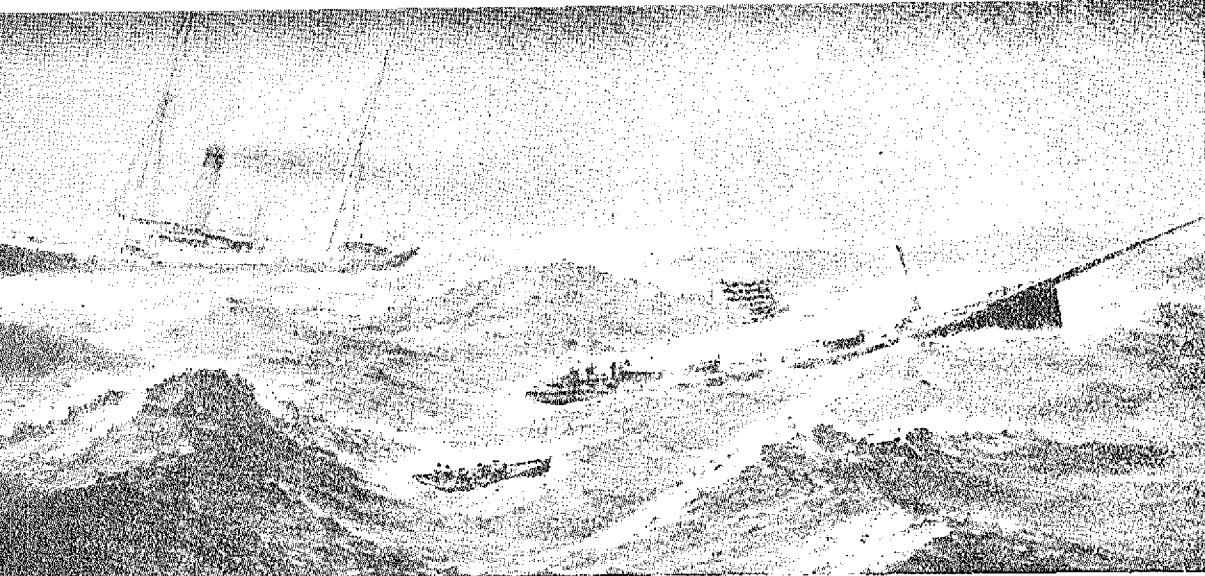
holdt dem op for Ansigtet. — „Moore“ begyndte at synke, lagde sig over mod Styrbord, og Søen løb ind over Siden og ned gennem den aabne Fyrpladsdør. Fyrbøderen skreg nedefra, og store Dampskyer kom væltende op fra Fyrpladsen og indhyllede Passage-erne, der løb forvildet rundt paa Dækket. Der var nogen, der raabte: „Brand! Brand!“, og saa var Panikken i fuld Sving. Der opstod vilde Slagsmaal om Redningsbælterne. De blev revet ud af Kasserne eller Selerne, de var ophængt i, flaaet i Stykker eller kastet overbord. Folk var helt vilde. Og da Styrmanden kom op fra Lastrummet og meldte, at Vandet strømmede ind i Skibet, blev det helt galt. Nogle af Passagererne stormede til Redningsflaaderne, og andre sprang i Redningsbaadene, før de var løftet og gjort klar til at fire af, andre sprang i Vandet. Kaptajnen og Officererne gjorde, hvad de kunde for at stemme op for Vildskaben, opfordrede Lystfiskerne til at opføre sig som Mandfolk. Man forsikrede dem om, at Skibet, naar det stod paa Bunden, stadig vilde have Dækket over Vandet. Det lykkedes at berolige Størsteparten af Passagererne. Men saa løb nogle af dem agterud, hele Flokken fulgte efter, Skibet gled lidt agterover, og Agterskibet sank. I Løbet af faa Sekunder var Rælingen under Vand, og kun Forskibet ragede op. I dette kritiske Moment kom Lodsskonnerten Nr. 6, „Walter Adams“, til Assistance. Den var lige

blevet afløst fra „Stationstjeneste“ og var paa Vej ind til New York med Lodser, der skulde have Fridage. Netop da den passerede Romer Skærene, ledtede Taagen, kun et Øjeblik, men nok til at Lodserne saa, hvorledes det stod til med „John E. Moore“. — Lodsskonnerten drejede af og holdt ned paa den strandede Damper, medens Lodserne gjorde klar til Redningsarbejdet, firede deres Baade af og roede hen til Havaristen, hvor man efter meget Besvær havde faaet to Redningsbaade sat ud, men næppe flød de paa Vandet, før panikslagne Passagerer sprang ned i dem. I et Nu var de overfyldt og kængrede, Lodserne fiskede de Mennesker, der laa i Vandet, op først og satte dem ombord i Lodsskonnerten, siden gik de i Gang med dem, der var ombord i Damperen, men da de smaa Lodsjoller ikke kunde rumme ret mange Mennesker ad Gangen, tog det næsten et Par Timer, før alle var i Sikkerhed. I begge disse Tilfælde var Lodserne arriveret lige i det kritiske Øjeblik og saaledes gik det ogsaa med Cunard Lineren „Oregon“, et af Selskabets største og nyeste Skibe, der blev løbet i Sænk af en gammel Skonnert. „Oregon“, der var et af den Tids fineste Skibe, havde sat flere Atlanterhavsrekorder, da den mødte sin Skæbne udfor Fire Island. Kollisionen skete om Natten; den gamle Plimsoller rendte ind midtskibs i Passagerdamperen, der fik et gabende Hul i Skibssiden og øjeblik-

DET ER IKKE
JACHT AMERICA
NÆRMERE
MAGTIG-1903.

Yacht
„America“,
ført af Lods
„Dick“ Brown,
vandt det
første
„American
Cup“.





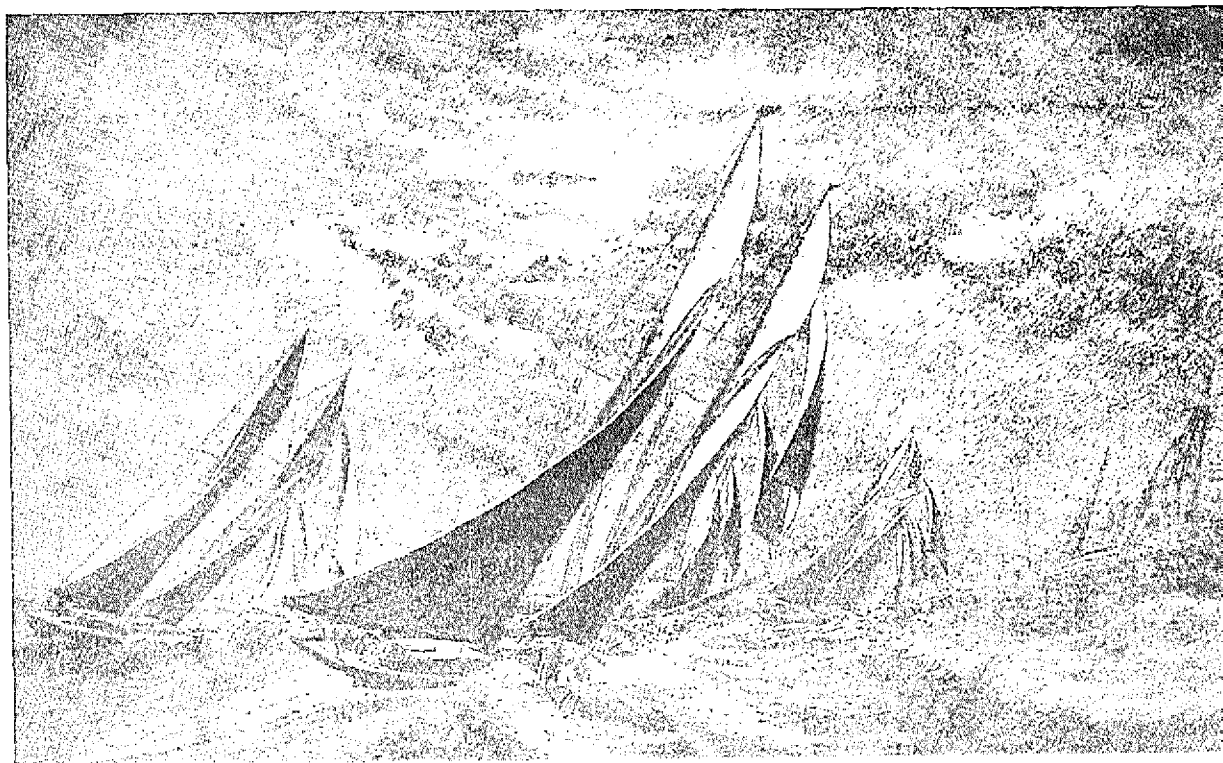
Lodsskonnerten
„Edward
Cooper“
Forlis.

kelig begyndte at synke. Passagererne og Besætningen, 700 ialt, gik i Baadene, men Vejret var haardt, stormfuldt med høj Sø, og det er ikke godt at vide, hvorledes det vilde være gaaet alle disse Mennesker, om ikke den lille Lodsskonnert „Phantom“ var kommet til i Tide. Hver eneste Tomme Plads under og paa Dækket af det lille Lodsfartøj var stoppet med forkomne og skrækslagne Passagerer, og de heldmodige Lodser høstede stor Anerkendelse for deres Daad saavel fra offentlig som privat Side. Og kun et Par Aar efter fandt de brave Sømand selv en vaad Grav — — „Phantom“ gik under med hele sin Besætning i en forrygende Orkan. Man tænke sig en saadan Situation: de seks raske Mænd, der havde reddet saa mange af deres Medmennesker, kæmpende den sidste haarde Kamp mod de Elementer, de havde trodset saa mange Gange — uden Haab om Frelse — vasket iland eller gaaet ned i det graadige Dyb efter den sidste frygtelige Strid for Livet.

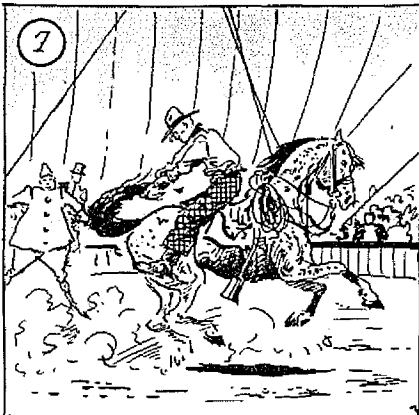
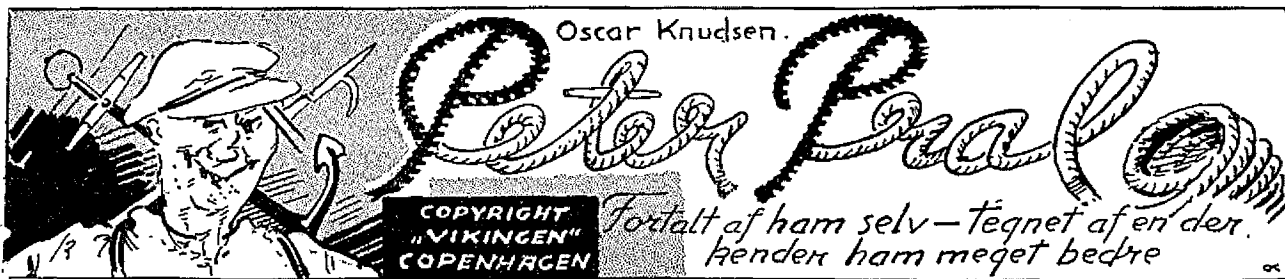
Omkring Aarhundredskiftet bjærgede Lodsskonnerten „Edvard Cooper“ den danske Thingvallalinjes Dampner „Island“. Skibet havde mange Passagerer ombord og mistede i haardt Vejr Roret paa Newfoundlandssbankerne. Den var i en meget farlig Stilling, da Lodsbaaden kom den til Hjælp. Efter en kort Raadslagning blev man enige om, at den eneste Maade „Island“ kunde bjærges paa under de forhaandenværende Omstændigheder var, at Lodsbaaden skulde anvendes som Ror for den manøvrendygtige Dampner. Svære Staalwirer blev ført fra „Island“'s Agterende ned til Lodsbaadens Pullerter og saa gik Rejsen ind mod Sandy Hook, idet „Island“ gik for fuld Kraft for sin Maskine, slæbende Lodsskonnerten, der virkede som et kæmpemæssigt Dræg, efter sig. Paa denne Maade kunde Skibet holde en nogenlunde støttig Kurs, indtil de havde passeret Fyrskibet og fik Assistance af Slæbebaade.

— — —

Fortsættes.



Kapsejladsen
mellem
Williams,
Bateman &
Blunt for
Lodsningen af
Norddeutsche
Lloyds „Rhein“.



De husker fra sidst, at jeg red ind i Manejen paa et omrejsende Circus, og at jeg var halvt bevidstløs ved den Lejlighed. I Projektørernes skarpe Lys blev jeg imidlertid hurtigt vungen igen og opdagede, at jeg befandt mig i en virkelig pinlig Situation.



Situationen blev imidlertid endnu mere pinlig, da min infame Ganger pludselig lossede mig af i Manejens Savsmuld med Ansigtet nedad - Har De smagt Savsmuld? Hvis ikke kan jeg ikke anbefale Dem at gøre det - det smager nemlig ikke godt!



Det sortnede for mit Øje, formentlig paa Grund af det Dunk i Hovedet, jeg havde fanet, og jeg hørte langt borte fra Publikums larmende Hyldest - de antog mig for Artist - Clown til Hest eller lignende -



Jeg vaagnede ved Lyden af Circuslegens Stemme, der afslørede for mig, at jeg hurtigt vilde være mig selv igen. Dette stemte fortræffeligt, og en Idé slog ned i mig - hvorfor ikke rejse videre som Artist med dette Circus, hvor jeg havde gjort min Entré saa glimrende. -



Jeg opsøgte straks Direktøren. En behagelig Type, men af den saamlte Art. Jeg forestog ham at tilbyde mig et Engagement - men uvist af hvilken Grund lod han til ikke at synes om Planen. Nu betød det jo paa det Tidspunkt en Del for mig at komme uden for gamle Snorks Interessensfare ...



... og derfor nedlod jeg mig til, rent ud sagt, at blive lidt paagaende. Jeg fandt hurtigt ud af, at Manden var Italiener, og dette besluttede jeg at udnytte til min Fordel. (Bemærk den elegante Maade, hvorpaa jeg har fremhævet den italienske Klangfarve i Billedteksterne - ved Tilføjeelse af Vokalen O). Jeg gik paa ham endnu en Gang.



Som De ved, er jeg en Mand af mange Talenter, og jeg lod dem alle spille for Direktørens forundrede, men meget vredne Øjne. - Paa en for Romanere usædvanlig barsk Maade lod han mig forstaa, at han ønskede Forhandlingerne afbrudt. - Jeg tog en sidste Chance.



Clown-Entré. Jeg roser mig af at kunne skære særdeles morsomme Ansigter, det har jeg mange Gange fornojet andre Mennesker med i det højeste Selskabsliv. Men denne lille Sydlænding var ikke humoristisk anlagt - Han bad mig forlade Cirkus!! - mig - Sir Peter Præl.



Men næppe var jeg begyndt at følge hans Anmodning, for Situationen ændrede sig som med et Trylleslag. Cirkus' 18 Løver havde ædt deres Doumpteur! - Oh, yes - Si, si - signor - den ones Dod - den andens Brod. Cirkus Bramsan. D. 24. Oktober 1932. U. S. A. P. P.

MYTTERI

V Afsnit

om Bord i Handelsskibe

Ved OSCAR JENSEN

Affæren „Caswell“

NYTAARSAFTEN 1876 afsejlede det engelske Fuldskib „Caswell“ under Kaptajn Best's Kommando fra Antofagasta i Chile til Queenstown for Ordre.

„Caswell“ havde 14 Mands Besætning og var et let haandterligt Skib, naar alle disse 14 Mand var, som Søfolk er flest. Saaledes havde de været paa Udrejsen, da Besætningen udelukkende bestod af Briter og Skandinaver. Men Landhajerne i Antofagasta havde forlokket Skandinaverne til at desertere, og Kaptajn Best havde maattet supplere sit Mandskab med 5 sortsmudsede Dagos af tvivlsom Kvalitet.

Kaptajn Best havde ingen Betæneligheder haft ved at forhyre disse Sydlændinge. Han havde de fleste af sine prøvede Folk fra Udrejsen i Behold — sine paalidelige Styrmand, Wilson og Maclean, sin dygtige Kok, Griffiths, Tømmermanden Macgregor, sine raske Matroser, Garrick og Dunne og de to Lærlinge, Ferguson og Macdonell, som alle var Englændere, og som han vidste, han kunde stole paa. Og han trak sig med Forsæt tilbage paa Halvdækket, da de nye Folk kort før Afsejlingen kom havlende ind over Skibssiden med deres Habengut og som en samlet Udfordring præsenterede sig for Førstestyrmand Wilson. Og saa var „Caswell“'s Besætning fuldtallig, suppleret med de 3 Grækere, Nicholas, Christo Sambo og Georgius — med Tilnavnet „Den Store“ — samt de 2 Maltesere, Giuseppe og Jasper. Disse 2 Maltesere var Brødre, og alle 5 saa ud, som om de var udklækkede af et samme Banditfrø.

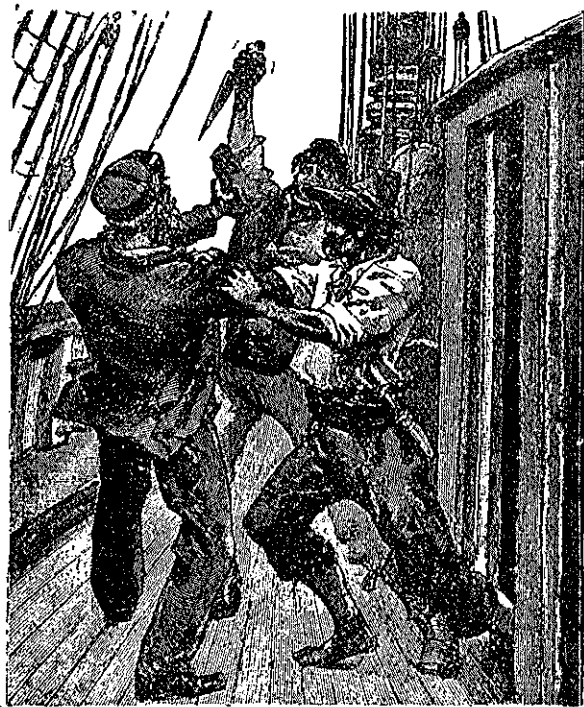
Kaptajn Best havde som sagt holdt sig i Baggrunden under Præsentationen. Han havde i sit lange Liv paa Søen sejlet sammen med saa meget Ros, og han mente ogsaa at vide, hvorledes Dagos skulde behandles, og hvornaar de skulde sættes paa Plads. Og „Caswell“ var aldrig saa saare under Sejl, før han lod de nye Folk kalde agterud. Han stod selv paa Halvdækkets Forkant og tog imod dem, da de som en hel lille Røverrepublik kom slentrende langs Stordækket med Hænderne i Lommerne og lange Knive i Skærfene og med deres store, bløde Bulehatte trykket dybt ned over Øjnene.

„Hør godt efter, Folkens!“ raabte Kaptajn Best, efter at han med en bydende Haandbevægelse havde

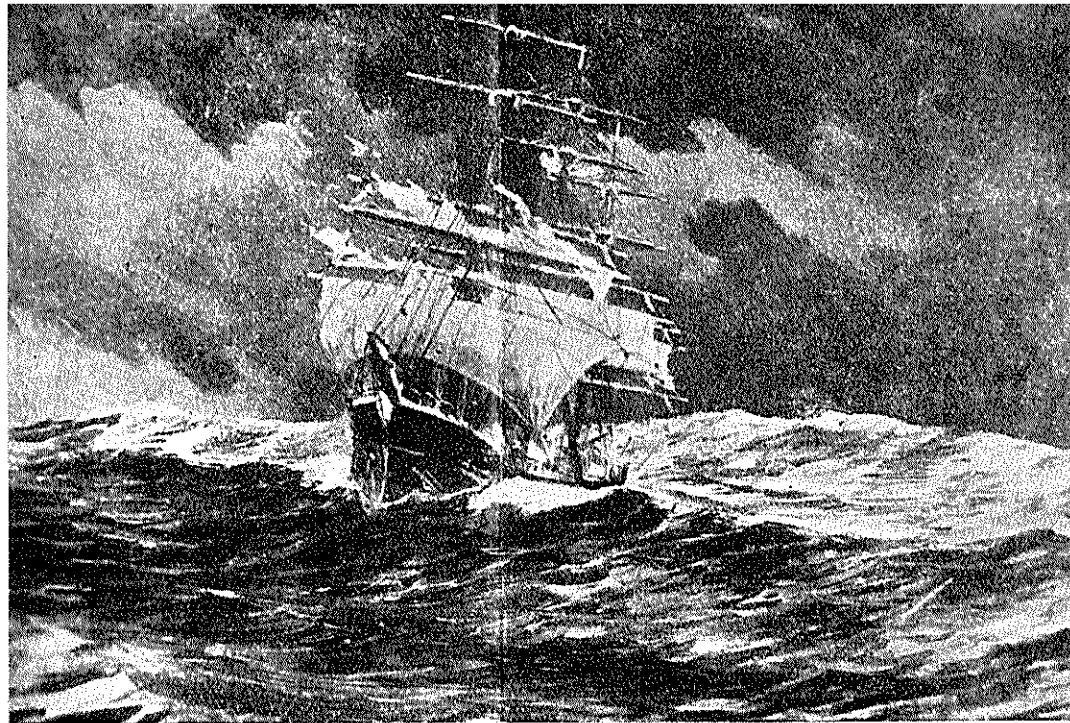
standset det sortsmudsede og skummelt udseende Optog foran Trappen op til Halvdækket. „I er her kommet om Bord i et godt og tæt Skib og faar en god Forplejning! Alt, hvad der forlanges af Jer, er godt Sømandsarbejde, Respekt, Orden og blind Lydighed! Ret Jer herefter, og dette Skib vil blive et flydende Himmerig! I modsat Fald skal jeg være Mand for at gøre det til et Helvede for Jer! — Dette er alt!“

Saa snurrede han rundt paa Hælen og gik agterover.

Ikke med en Mine forraadte de 5 Dagos, at Talen havde gjort Indtryk paa dem. Men det rygtedes hurtigt over hele Skibet, at Georgius den Store, da han var kommet ind i Lukafet igen, havde slaaet i Bordet og svoret, at „Caswell“'s Dæk skulde blive malet rødt fra For til Agter, dersom nogen vovede at lægge Haand paa ham eller hans 4 Kammerater. Og ingen om Bord kunde være i Tvivl om, at det i saa Tilfælde var Grækerens Mening, at Englænderne skulde tappes for Malingen.



Med et Kvælertag greb Christo Sambo Styrmand Wilson i Struben.



I Sydhavets larmende Regioner.

Den følgende Middag stillede alle 5 Dagos Agter og beklagede sig over Maden. De paastod, at Flæsket var fordærvet. Men Kaptajn Best vidste, at Flæsket var friskt fra en nyopslaaet Tønde, og han bad dem ryge og rejse, og det skulde gaa lidt villigt, ellers skulde han hjælpe dem afsted. Og ligesom for at vise, hvorledes han vilde hjælpe, sprang han ud i Borde og rev en Kofilnagle op af Naglebænken.

Men ingen af de 5 Dagos afventede Hjælpen. De retirerede skyndsomst forefter, og forbitrede over Kaptajns Afvisning stormede de Kabysdøren og overfusede Kokken. De skældte ham ud for en *diabolo* og et hjerteløst Svin, som vilde forgive skikkelige Søfolk. Men Kokken færdigede dem øjeblikkelig af med en Bakke fedtet Opvaskervand og smækkede Døren i for Næsen af dem, hvorefter de luskede ind i Lukafet.

Ved Afløsning efter Middag mødte Christo Sambo ikke paa Dækket, og da Andenstyrmand Maclean spurgte Jasper om Grunden, svarede Malteseren, at den kunde Hr. Styrmanden selv gaa ind i Lukafet og skaffe sig Underretning om.

Denne Invitation havde Maclean dog ikke Lyst til at efterkomme saa umiddelbart efter det Optrin, der nylig havde fundet Sted; og han gik derfor straks agterud og berettede Sagen.

Kaptajn Best betænkte sig ikke. Han hentede øjeblikkelig sin Revolver, og med den aabenlyst i Haanden og med store Ord i Munden gjorde han sin Entré i Folkelukafet.

„Hvad i Djævelens Skind og Ben er Meningen her!?“

Christo Sambo laa i Køjen og vendte Ryggen til. Georgius den Store og Nicholas sad paa Kanten af hver sin Rede og stak Hovederne sammen i en kvalmen-

de Taage af Tobaksrøg. Men ved Synet af Kaptajnen lagde de øjeblikkelig Piberne, og i et Spring stod de begge paa Dørken med dragne Knive.

„Hvad skal den Tingest her?“ spurgte Georgius og pegede med Spidsen af sin Kniv efter Revolveren.

„Bruges — hvis det er nødvendigt,“ svarede Kaptajn Best, idet han ligesom sigtede med Revolveren mod Christo Sambo. „Hvad fejler han?“

„Forgiftet,“ kom det som med een Mund fra begge Grækere.

„Af Jert raadne Flæsk,“ tilføjede Ni-

cholas. — „Og hvis I Englændere tror, I kan kurere ham med Revolverkugler, saa prøv kun, om I tør,“ kom det som et langt Katte-Hvæs fra Georgius den Store, idet han traadte et Skridt frem mod Kaptajnen.

„Jeg kommer ikke forud mellem Dagos uden at være bevæbnet,“ svarede Kaptajn Best, hvis Mod syntes at synke en Grad over for disse to Grækeres truende Holdning. „Er Manden syg, maa en af Jer to overgaa til Andenstyrmands Vagt.“

Det faldt ikke Kaptajn Brest ind at undersøge Christo Sambos Sygdom nærmere. Han gentog sin Ordre, men den lød usikker; og da baade Georgius og Nicholas bestemte nægtede at skifte Vagt, følte han, som om Lukafdørken begyndte at gyngede under ham.

Kaptajn Best blev mindre og mindre distrig ved disse to Grækeres Opræden og den udfordrende Maa-de, hvorpaa de stod over for ham — som et Par Vild-tyr paa Spring. Vel havde han sin Revolver i Haanden, og den var fodret til seks Mand. Men naar alt kom til alt, vilde han alligevel helst undgaa at bruge den, og uden yderligere Forsøg paa at hævde sin Myndighed, bøjedede han af for Glimtet i Georgius den Stores Øjne og trak sig baglæns ud af Lukafet.

Dette var et totalt Nederlag for Kaptajn Best, og de opsætsige Dagos forfulgte deres Sejrr. De viste sig vrangvillige ved enhver Lejlighed og yppede Klameri med Styrmandene hver eneste Vagt, og imidlertid hagede Christo Sambo sig energisk fast i sin Køje.

Saa oprandt den 4. Januar.

Nytaars-Nyet havde i Nattens Løb skaaret sig Vej over Himmelbuen som en søvglinsende Krumsabel og havde blegnet den sydlige Halvkugles Stjerner. Sydkorset hang skævt og mat og hældede sig mod Kap-skyerne. Canopus og Sirius blinkede søvnigt til hin-

anden, mens Orion ludede langs Horisonten som en slagen Kæmpe med Sværd ved Lænd. Og langt, langt nede under disse Kæmpe-Verdener laa „Caswell“ med slappe Sejl som en lille Verden for sig og var standset paa sin Bane over Sydhavets Runding. Det var død-dampende Stille.

Saa dagedes det i Øst. En sort Skybanke hævede sig op over Horisonten og varslede Vind. Men snart jog et Flammesværd op gennem Banken. Flere fulgte efter — i hele Bundter — og flængede Varslet og drev Laserne paa Flugt med Ild og Sværd. Skybanken svandt bort som en kobberfarvet Dunst og efterlod en rødmeende Østhimmel bag en Vifte af gyldne Straaler. Men denne Vifte slog heller ingen Vind. Saa tittede et lille glødende Øje op over Havets Rand. Det voksede og voksede og blev en luende Brand — et flammende Baal, som spredte Guld og Purpur over Himmel og Hav. Rund og rød stod Solen op.

Der blev spulet Dæk. Der blev purret ud, og Vagten skiftede ved 8 Glas. Bagbords Vagt var paa Dækket, og Styrmand Wilson havde sat sine Folk i Arbejde. Georgius den Store skibmandede i bagbords Storvant. Lærlingen Macdonell stod ved Roret, mens Resten af Folkene og Styrmand Wilson selv var beskæftigede forude paa Bakken.

Som en giftig Edderkop i sit Spind hang Georgius i Storvantet og skumlede over Arbejdet og sølede med Tjære, saa Klat efter Klat dryppede ned paa det hvidmalede Træværk. Pludselig klaskede ogsaa Tjærepen-selen i Dækket; men uden at ænse dette greb Georgius lynsnart om sit Mærlespir, og saa stod han som fastlimet til Vantet og stirrede udenbords.

Imidlertid var Kaptajn Best kommet op fra Kahytten. Han stod et Øjeblik og glippede med Øjnene mod Solen og vejrede efter Vind. Saa gik han ned paa Stordækket, hvor han straks blev opmærksom paa den spildte Tjære, og han slyngede paa staaende Fod hele sit Sømandshjertes oprigtige Mening op i Hovedet paa Grækeren, og der fulgte en lang Hale af sælsomme Ord efter, som ikke findes i noget Glosarium. Men denne Salut syntes ikke at gøre det ringeste Indtryk paa Georgius; thi i Stedet for som sædvanlig prompte at give Svar paa Tiltale stod han tavs og pegede med sit Mærlespir ud over Skibssiden, hvor den seglformede Rygfinne af en lurende Haj ligesom stod og vinkede i Vand-skorpen.

Som de fleste Søfolk i Almindelighed fængsles af Uhyggefornemmelser ved Synet af lurende Hajer, stod Kaptajn Best ogsaa et Øjeblik som hypnotiseret. Saa sank han pludselig uden en Lyd om paa Dækket med Grækerens Mærlespir boret dybt

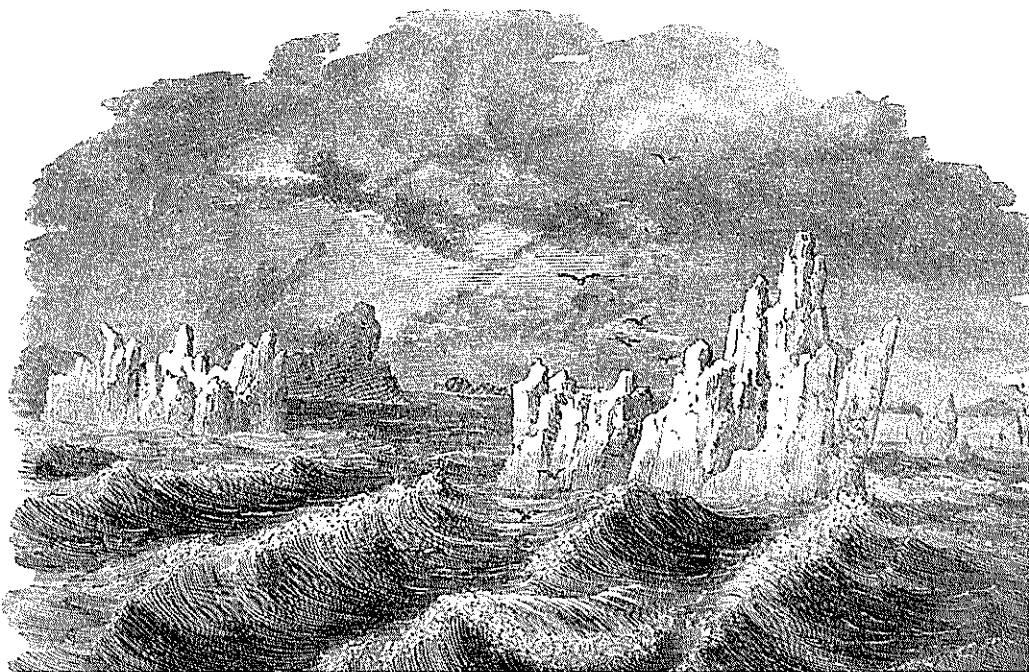
ind i sin Hjerne; og i samme Nu jumpede Georgius ned fra Lønningen og skar Halsen over paa ham.

Hverken Andenstyrmander Maclean, som sad paa den modsatte Side af Dækket bag Midtskibshuset og vaskede sit Tøj, eller Rorsmanden havde mærket det ringeste til dette Mord. Kun Styrmand Wilson havde i sidste Øjeblik set, hvad der foregik, og han styrtede straks agterover for at komme sin Kaptajn til Undsætning. Men idet han passerede Ruffet, kom den syge Christo Sambo og Nicholas færende ud af Lukafet, og de styrtede sig over ham som glubende Rovdyr. Med et Kværlertag greb Christo Sambo ham i Struben og kværkede ham halvt til Døde, hvorefter Nicholas dolkede den sidste Gnist af Liv ud af ham med sin Skedekniv.

Saa blev baade Vagten og Frivagten oprærksomme paa, hvad der var foregaaet. Men i Stedet for at tage Affære, tænkte de i deres øjeblikkelige Rædsel kun paa at hytte deres eget Skind. Garrick og Ferguson, som havde Frivagt, laasede sig inde i Lukafet. Dunne skjulte sig under Bakken, og Tømmermanden barrikerede sig i sin Shop. Og mens alle 5 Dagos nu gjorde Jagt paa Andenstyrmanden og Kokken, stod Macdonell ved Roret og skreg i vanvittig Angst.

Kokken slap helskindet ned i Kahytten; men Styrmand Maclean fo'r maalløst rundt paa Dækket med hele Kobbelet i Hælene, indtil han udmattet sank om ved Agterlugen, Og her tog Christo Sambo ogsaa hans Liv.

Saa stormede alle 5 Dagos op paa Halvdækket. De omringede Kahytskappen og kaldte paa Kokken, som de lovede Skaansel, hvis han godvillig vilde komme op paa Dækket. Og Kokken lod sig overtale, men blev øjeblikkelig stukket ned, hvorefter den bestialske Christo Sambo kastede sig over Liget; og som for at bekræfte Sandheden i sin tidligere Beskyldning om Griffiths' Hjerteløshed sprættede han bogstavelig talt den døde Mand op og rev Hjertet ud af Livet paa ham. Men som om det blødende Hjerter blev til Ild i hans Haand, slyngede han det fra sig langt ud over Skibs-



„Vilde og øde Klipper ved Verdens Ende“ — Kap Horn.



Med sin Økse splittede Tommermanden Georgius den Store fra Isse til Skulder.

siden. Og Hjertet sank under en Krans af Ringe paa Vandspejlet; og saa sank ogsaa den seglformede Rygfinne.

Efter denne Blodbaad besluttede Oprørerne at skaane Resten af Briterne, dersom disse vilde underkaste sig dem og være dem behjælpelig med at manøvrere Skibet. Dette gik de engelske Søfolk ind paa; og de svor, at de vilde hjælpe disse Mordere efter bedste Evne — men tilføjede, saa ingen hørte det — til Galgen.

De 4 Lig blev nu kastet over Bord. Alle Blodspor blev fjernet, og Skibets Navn og Hjemsted blev overmalet. Og da Georgius herefter havde udnævnt sig selv til Øverstkommanderende, kaldte han alle Mand til Mønstring og meddelte dem, at han agtede at sejle til Valparaiso.

Denne Plan vakte ogsaa straks Bifald hos Nicholas og Christo Sambo; men Jasper og Giuseppe satte sig imod den med Hænder og Fødder. Disse to Maltesere vilde absolut til Buenos Aires, hvor de foregav at have Kone og Børn, og de holdt saa stædigt paa dette Forlangende, at Georgius omsider maatte give efter.

Saa var Spørgsmaalet om, hvorledes de skulde finde Vej rundt til La Plata. Garrick, som kendte lidt til at regne et Bestik ud, tilbød sig straks som Vejviser; men hans Tilbud blev af alle 5 Dagos besvaret med en Haanlatter, hvorefter Giuseppe løste Spørgsmaalet med at erklære sig fuldt ud kyndig i Navigation.

Og da Havfladen ved Middagstid begyndte at kruse, og en Brise fra Vest-Syd-Vest kort efter fyldte „Cas-

well“s Sejl, havde han gjort sine Beregninger, og han angav den Kurs, der skulde styres mod Kap Horn.

Op ad Eftermiddagen friskede Bisen op til stiv Kuling, og inden Aften slørede „Caswell“ afsted for en halv Storm med Reb i Mærsejlene. Saa faldt det i Nattens Løb i med Regntykning — en sejt Regntykning, som trak ud til langt hen paa Formiddagen. Og da det omsider klarede helt op, var „Caswell“ godt paa Vej til at sejle tværs over Juan Fernandez, som efter Giuseppe's Beregning skulde ligge 300 Sømil mere vestlig. Først bandede Malteseren en giftig Ed paa, at Kompasset viste forkert, men senere indrømmede han dog, at han maaske alligevel ikke var helt sikker med Hensyn til Navigeringen; og saa beordrede Georgius den Store, at Garrick skulde være ham behjælpelig.

Imidlertid klarede „Caswell“ alle Pynter ved Juan Fernandez, og nu begyndte det efterhaanden at blive køligere i Vejret. Det gik mod Syd og mod Syd og stadig længere mod Syd, og „Caswell“ var snart nede i de larmende Regioner, hvor Vestenstormene fløjtede Diskant til de rullende Vandbjerges brølende Bas — hvor Kapduerne flagrede Dagen lang over Skibets Køl vand og skreg sig hæse af Sult, mens tavse Albatrosser krydsede og lænsede hid og did som stolte Luftsejlere, og hvor Pingviner hylede deres Kærlighedsduetter ud i de mørke Nætter og fik Søfolk til at fare sammen og tro paa onde Aander.

Kulde og Smalhans, vaade Klæder og drøje Tørn paa Dæk og til Vejrs var Etmaalets Program om Bord i „Caswell“ i disse Regioner. Uhyggen rugede Dag og Nat over dette Skib, og den følte dobbelt af de fem Englændere, som til Stadighed behandledes med Mistro. Vel boede de for sig selv forude i Ruffet; thi Georgius og hans Bande havde taget Kahytten i Besiddelse, og vel følte de sig ikke i Øjeblikket truede paa Livet; men de nærede ikke ringeste Tvivl om, at det var Georgius den Stores Hensigt, at de skulde dræbes og sænkes med Skibet, naar dette var saa nær Land, at Morderne kunde slippe ind til Kysten i en af Baadene; og at de ikke helt havde Uret i deres Formodning, skulde de snart erfare.

Den 22. Januar oprandt med den samme Pibekonzert, som Stormguderne uafbrudt havde blæst de foregaaende 14 Dage, og „Caswell“ jog afsted paa sin Kurs for Undermærsejl og rebet Fok med Stormen

ret agterind. Efter Garricks Beregning var Afstanden til Kap Horn nu kun ca. 150 Sømil, og man ventede at runde Forbjerget den følgende Dag.

Ved 6 Glas om Aftenen kom Jasper forud og stak Hovedet inden for Lukafdøren. Frivagt og Fritørn sad og blødte Beskøjterne i Tepjasket, og de sprang alle som een op ved det uventede Besøg.

„Hold Jer vaagne i Nat,“ hviskede Malteseren. „Georgius og Nicholas og Christo Sambo har i Sinde at sejle Skuden i Land paa Kap Horn og udgive sig for Skibbrudne. Men skal I gøres kolde, skal Giuseppe og jeg ogsaa, før der bliver noget af denne Stranding. Vi vil, og vi skal til Buenos Aires.“

Efter denne ildevarslende Tale gik Førræderen igen, og Englænderne stod et Øjeblik som lamslaaede. — Hvad nu? — Garrick mente, at Jasper kun vilde skræmme dem. — Det var jo utænkeligt, at disse Grækere vilde indlade sig paa noget saa vanvittigt som at sejle Skuden i Land paa Kap Horn — tilmed under en Storm. — Og selv om de virkelig skulde komme levende i Land, for hvem vilde de saa udgive sig som Skibbrudne? De maatte dog vide, at disse vilde og øde Klipper her ved „Verdens Ende“ ikke var beboede, og at de vilde omkomme af Sult og Kulde. — Nej, Jasper vilde selvfølgelig kun skræmme dem.

Dunne var af samme Mening. Men Macdonell havde om Eftermiddagen set, at en Albatros, som svævede over Agterskibet, havde tabt en Klat i Hovedet paa Georgius den Store, og han udlagde dette som et Varsel om Held for de tre Grækere og deres Plan. Og Tømmermanden bandede Tilfældet og den Fugl, der ikke havde Plads nok udenbords til sin Nødtøft.

Saaledes sad de og vejede sund Fornuft og et snavset Varsel op mod hinanden, og imidlertid blev det 8 Glas.

Garrick og Ferguson havde Frivagt fra otte til tolv. Ved 4 Glas listede Georgius forefter. Han standsede ved Lukafdøren og lyttede. Saa lindede han forsigtig Døren; men idet han vilde træde ind, blev Lampen skruet op for fuldt Blus, og han trak sig overrasket tilbage ved Synet af Ferguson, som fuldt paa klædt og forskanset bag Bordet bogstavelig talt stod og halede Garrick ud af Køjen ved den Line, hvormed disse to havde forbundet sig, mens de skiftevis vaagede og sov.

Ved 3 Glas paa Morgenvagten var Nicholas paa Færde ved Tømmermandens Lukaf. Ogsaa han stod og lyttede ved Døren. Men som om han ikke følte sig helt sikker, listede han hen til Vinduet og kikkede ind, og da han saa Macgregor stirre sig ind i Ansigtet fra den modsatte Side af Ruden, luskede han agterover igen og lod som intet. Og den følgende Eftermiddag stod „Caswell“ sønden om „Verdens Ende“ og ind i Atlanterhavet, uden at den Klat, Georgius den Store havde faaet i Hovedet, var blevet til andet end det, den var.

Kursen blev nu sat Nord over, og efter 14 Dages Sejlads var „Caswell“ ud for La Plata med Land i Sigte.

Saa traf Jasper og Giuseppe Forberedelser til at forlade Skibet. Georgius gjorde mange Indvendinger, og han viftede uafsladeligt de to Maltesere om Næsen med Udsigten til et svimlende Bytte, dersom de vilde følge med til Samos, hvor det vilde være en let Sag at sælge baade Skib og Ladning, uden at nogen vilde stille nærgaaende Spørgsmaal. Men Jasper og Giuseppe holdt fast paa deres Beslutning, og da Skibet var i passende Nærhed af Kysten, satte de den mindste af Baadene i Vandet og roede mod Land, hvorefter „Caswell“ til Englændernes Forundring blev lagt Syd over igen langs med Landet.

Hvad var nu Meningen med denne Kurs? Havde Georgius opgivet at sejle til Samos og sælge Skibet, eller hvad — —? Meningen gik hurtigt op for Englænderne, da de tre Grækere straks efter gik i Gang med at gøre Storbaaden klar med Sejl og Aarer, og de begyndte at stuve den med Proviant og Vand. Naturligvis var disse Mordere blevet betænkelige ved at fortsætte Rejsen med tre Mand mod fem, og nu skulde baade Skibet og alle, der kunde vidne imod dem, sendes til Havsens Bund.

Fem mod tre — Modet voksede i Brystet paa disse Albions Sønner ved Tanken om, at de var de mange og om den Skæbne, der ventede dem, hvis de ikke kom Grækerne i Forkøbet. De besluttede at forsøge en Overrumpling, og de vovede Forsøget samme Eftermiddag, da Christo Sambo havde Frivagt og var til Køjs i Kahytten.

Macdonell stod til Rors, og Georgius og Nicholas var beskæftigede ved Storbaaden, da Tømmermanden med Garrick, Dunne og Ferguson pludselig kom stormende agterover i samlet Flok — Tømmermanden med sin Økse hævet til Slag, Garrick med en Muggert og Dunne med en Pikhammer.

De to Grækere sprang dem øjeblikkelig i Møde. De greb efter Knivene, men Skederne var tomme; thi Knivene havde de lagt fra sig under Arbejdet ved Baaden. Saa sprang de begge efter Naglebænken, men før de fik Tag i Jern-Kofilnaglerne og fik dem revet op, havde Tømmermandens Økse splittet Georgius den Store fra Isse til Skulder, og Garrick og Dunne og Ferguson havde i Forening hamret Hjerneskallen ind paa Nicholas. Og da dette var besørget, sprang Dunne ind i Kabysen og kom ud igen med en Gryde kogende Vand; og han var saa hurtig i Vendingen, at han var paa Halvdækket samtidig med Kammeraterne.

Imidlertid var Christo Sambo vaagnet ved Støjen, og ledet af sit Instinkt og sin onde Samvittighed kom han farende op fra Kahytten med Kaptajn Bests Revolver i den ene Haand og en lang, spids Stilet i den anden. Men just som han stak Hovedet op over Kappen, fik han Dunnes Gryde med kogende Vand lige i Synet, saa han tabte baade Skyder og Dølk; og alle fire Englændere jumpede i samme Øjeblik som én eneste Klump ned oven paa ham. Banditten var over mandet, og han blev lænket paa Hænder og Fødder.

— — —

Den 13. Maj 1877 ankom „Caswell“ under Matrosen Garricks Kommando til Queenstown. Christo Samba blev straks ført til Cork, hvor han blev fremstillet for Domstolen. Og efter de fem Englænderes Forklaring for Retten, som alle stemte overens, og som udgør Essensen i denne Beretning, blev han dømt til Døden og hængt.

Tre Aar efter blev Jasper attraperet i Montevideo og blev som Fange transporteret til Irland. Mens hans Sag verserede for Retten, offentliggjorde „The Times“ et Brev fra en Sømand, som foregav, at han tidligere havde sejlet under Kapajn Best, og som i sit Brev skildrede denne som en brutal og hensynsløs Skibsfører, der saltede og mishandlede sine Folk. Brevet var

undertegnet „Joseph Pistoria“, og Konvolutten bar New Yorks Poststempel.

Efter dette Brevs Offentliggørelse blev Jaspers Sag midlertidig lagt til Side. Man satte sig i Forbindelse med Politiet i New York, og Joseph Pistoria blev hurtigt fundet i en af Bowersys Forbryderhuler. Han blev ført til Cork, hvor han for Retten blev konfronteret med Garrick, som erklærede, at Joseph Pistoria var identisk med Giuseppe.

Dette Brev, som var et naivt Forsøg paa at redde Jasper, var antagelig dikteret af Broderkærlighed, og det havde ogsaa til Følge, at disse to Maltesere gik i Døden som Brødre. De blev klynget op Side om Side i samme Galge. Fortsættes.

Det danske Redningsvæsen.

har udsendt sin Beretning for Aaret 1. April 1941 til 31. Marts 1942.

Der findes ialt 56 Redningsstationer og 4 Bistationer. — Af Redningsstationerne er 36 Baad- og Raketstationer, 8 Baadstationer og 12 Raketstationer.

Roredningsbaadenes Antal er 55, medens der findes 22 Motorredningsbaade.

Redningsvæsenets Materiel er indtegnet i Statsbrandforsikringsfonden for ialt 2.519.155 Kr.

Statens Udgift til Redningsvæsenet har i Finans-aaret 1941—42 andraget 717.955 Kr.

Emile Robins Legat til Belønning for den Redningsbaads-Besætning, der i det paagældende Aar har været udsat for størst Fare ved at redde Skibbrudne, er tildelt Mandskabet ved Redningsstationen „Hals“ for Virksomheder den 29. Oktober 1941 i Anledning af 2 tyske Forpostbaades Stranding. Desuden er der fra den tyske Værnemagt uddelt Belønninger som Tak og Paaskønnelse for Redningen af Besætningerne.

Opsynsmand Svenning Kjærgaard og Betjeningsmand Vilh. Poulsen, Redningsstationen „Fjand“, har af Carnegiefonden hver modtaget 1000 Kr. samt Fondens Bronzemedaille i Anledning af Redningen af 2 Fiskere fra Kutteren „Emma“ den 10. Februar 1941.

For det samme Redningsarbejde er der ogsaa fra Kapajn Johan Valdemar Witthusens Mindelegat under Kronprins Frederiks Fond givet 200 Kr. og 1 Sølv-cigaræske til hver.

Stationen „Gedser“ har fra Rederiet for M/S „Holmenæs“, Næstved, modtaget 150 Kr. som Paaskønnelse for Assistance til Motorskibet.

Antallet af Redningsforetagender, hvorved der blev reddet Menneskeliv, har været 15, medens Antallet, hvorved intet Menneskeliv reddedes og „forgæves Møder“, har været ialt 57.

Antallet af reddede Mennesker var i Aarets Løb 82. Siden Aaret 1850 er ialt reddet 11.760 Mennesker.

Chanties

i Foreningen »Gamle Georg Stage Dreng«

Foreningen „Gamle Georg Stage Dreng“ havde faaet den gode Idé at faa den gamle Chanty-Ekspert, Sømandsforfatteren Oscar Jensen, til at holde Foredrag om Chanties, og det blev en Aften.

For en udsøgt Kreds af søfarende Folk gav Oscar Jensen en detailleret Udredning af Chanties, og da Forfatteren selv er gammel Chanty-Mand, sang han mange af Sangene med stor Tilslutning af sit lydhøre Publikum, hvoraf sikkert mange har genoplevet de Dage, som staar for dem i Ungdommens forklarede Skær fra deres Sejlskibstid. Oscar Jensens opildnende Foredrag samlede det fremmødte Publikum, saaledes at alle tegnede sig til den efterfølgende hyggelige Sammenkomst, hvilket de ikke fortrød, for ogsaa her underholdt Sømandsforfatteren Gæsterne, saa det blev ud paa de smaa Timer, før Festen holdt op.

Referenten.

DAMPSKIBSSELSKABET

TORM



AKTIESELSKAB

Grundlagt 1889

Managers:

A. SCHMIEGELOW — AXEL KAMPEN

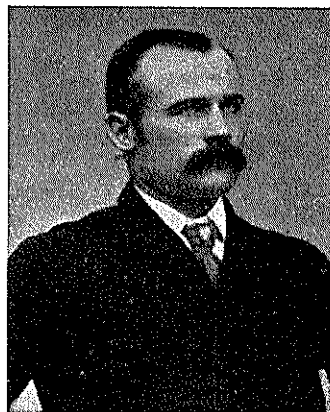
Telefoner: Central 2437 - 16570 — Statstelefon 203

HOLMENS KANAL 42 — KØBENHAVN

$\frac{A}{S}$ MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks,
Cinders



H. C. Rasmussen.

Af Børup Sørensen

Perlefiskerne fra Djævleøen Sydney - Arthur - Torres

I Aaret 1880 sprang en ung 19 Aars Sømand i Land fra en Baad paa Øen Samarai's hvide Koralsand. Baaden blev hurtigt af to brune Kanakaer roet tilbage til en Skonnert, der var løbet op i Vinden et Stykke fra Kysten, og Sømanden vendte sig om og vinkede Farvel til Skibets Kaptajn.

Med sine faa personlige Ejendele under Armen begav han sig derpaa op mod Skovbrynet, hvor et Par faldefærdige Hytter med Bølgeblikstag kunde skimtes mellem Kokospalmerne slanke Stammer. — Skonnerten sejlede videre nordpaa til Port Moresby, hvor den skulde laste Produkter for Cooktown i Queensland, og var snart skjult bag Øens grønne Forbjerg.

Det var Hans Christian Rasmussens første Møde med den nøgne uciviliserede og primitive Virkelighed i et Land, hvor hvide Mænd kunde tælles paa den ene Haands fem Fingre. Hans fornemste Vaaben var en Skedekniv, fastgjort til et Læderbælte, der repræsenterede den ene Trediedel af hans luftige Paaklædning. De andre Trediedele bestod af et Par Sejldugsbenklæder og en Skjorte. Rigdom bekymrede ham ikke, og de eneste virkelige Aktiver, han kunde prale

med i denne Verden, var et robust Helbred i Forbindelse med Nordboernes uovervindelige Energi.

De faa Hytter, Samarai den Gang fremviste til offentlig Beskuelse fra Søen, kunde daarligt betegnes som en By; men 50 Aar senere var Pladser en af det sydlige Ny Guineas vigtigste Handelssteder samt Kulstation for den hurtig voksende australske Marine. Sydhavstraderne, Perledykkerne og de fra Fastlandet stadig strømmende Guldsøgere havde taget Byen i Besiddelse, og Datidens elegante toetagers Bræddehoteller, med aabne Verandaer baaret af tynde Støbjernssøjler, dominerede paa den sandede Hovedgade langs Stranden mellem Kanohuse og ophalede Far-tøjer.

Trois grand Danois.

Saaledes betegnede Franskmandene tre velvoksne Danskere, der, trods det fugtige hede Klima og idelig Kamp med de sorte Indbyggere, støt og sikkert steg i Velstand og Anseelse mellem de faa Europæere, der den Gang søgte at skaffe sig en Stilling under Syd-korsets Tegn. Den ene af dette Trekløver var ovennævnte Hans Chr. Rasmussen, bedst kendt under Navnet Perlefiskeren. Det fremgaar, at Rasmussen



Fiskerbaad
ved
Djævleøen i
Københavns
Sydhavn.
Langst til
venstre Sydney,
i Midten med
Piben Arthur
og yderst til
højre Torres.

var født paa Femø Aar 1861, og efter Skik og Brug paa Øerne i Smaalandsøhavet skulde Hans, som han den Gang blev kaldt, selvfølgelig til Søs, som hans Forfædre før ham havde været.

Som nykonfirmeret Knægt blev han først Kok om Bord i en Jagt „Caroline Marie“ fra Bandholm. At han aldrig havde lavet Mad, før han kom om Bord i sit første Skib, betød ikke saa meget i de Dage. Styrmanden underviste Drengen i Madlavningens ikke særlig svære A.B.C., og Kokken i de mindre Sejlskibe arbejdede lige saa meget paa Dækket som i Kabysen, hvor der knebent var Plads til Ærtegyden og Kaffeanden.

Derefter kom han om Bord i et større Skib, nemlig en Skonnertbrig „Marie“ fra Rønne. Med dette Skib forrettede han ogsaa Tjeneste som Kok og var paa en Rejse til Newcastle i England samt i Østersøen. Hans næste Skib var Briggen „Saga“ af København, hvor han som Ungmand gjorde en Rejse til Viborg i Finland. Derefter som Ungmand med Barkskibet „Thora“ paa Rejse til Grimsby i England. Han var ogsaa en Rejse med Briggen „Constance“ til vore grønlandske Kolonier og dernæst med et Barkskib „Fylla“ som Letmatros til Vasa, Southampton og West — Hartlepool. Med en Bark „Emma“ besøgte han Frederiksstad, Port Elisabeth, St. Thomas, Cap Haiti, Falmouth og Burntisland, og hans sidste danske Skib var Barken „Concordia“ af Kalundborg. Med dette Skib sejlede han som Matros til Australien, hvor han bjergtaget af det skønne Land rømte i Sydney i Ny Syd Wales. Her fik han Skibslejlighed med en Traderskonnert, der skulde Nord paa, og ankom som fortalt til Samari sammen med en Kammerat fra „Concordia“ ved Navn Niels Andersen. Samarai passede dog ikke i de to fuldbefarne Matrosers Program, hvorfor de tog med en anden Skonnert op i Torresstrædet og slog sig ned paa Prince of Wales Øen sammen med den tredie Dansker, som hed John Andersen. Denne gav ikke de to andre noget efter i Højde og Drøjde, og de holdt som gode Kammerater sammen i tykt og tyndt. Efter mange Genvordigheder skaffede disse tre raske Repræsentanter for gamle Danmark sig Baade og dykkede efter Perlemuslinger i Torresstrædet. Fra Stranden, hvor de havde deres Station og Baadeplads, kunde de se over til Torsdagsøen. Her rørte der sig allerede den Gang et travlt Liv langs Kysterne. Den ene Perlestation dukkede op efter den anden; og vilde Orgier, hvor Drikkevarerne flød i Strømme, blev til Lejrbaalenes Skin holdt i den hurtigt opvoksende By Port Kennedy.

De tre Danskere holdt sig dog klogeligt for sig selv paa deres egen Ø, og ved Hjælp af Siebe Gormans nykonstruerede Dykkerdragter, der den Gang var saa gode, som de kunde skaffes, hentede de en anselig Samling Perleskaller op fra Havets Bund. De lærte snart at holde sig Hajerne fra Livet, og Blæksprutterne var ikke talrige paa Perlebankerne. Deres værste Fjender var, naar en Sværm Djævfisk kom

for at lege med, saa retirerede de alle op i deres Baade og skejede ud for den Dag.

Efter 10 Aars Forløb var Rasmussen Ejer af 5 Perleluggere med en Besætning paa 30 australske Kanibaler, der ikke stod paa et højere Kulturtrin end ligesaa mange dresserede Menneskeaber, og da han ikke syntes at finde Behag i de indfødte Skønheder, der med Undren betragtede de hvide Mænds Anstregelser med at fiske Skaller, samlede han sin Part af de indvundne Perler og rejste hjem til Danmark og giftede sig. Aaret efter kom han dog atter tilbage til Øen, denne Gang medbringende sin unge Hustru. Der blev snart igen god Gang i Perlefiskeriet, men under Togterne paa Havet maatte en af Mændene altid blive paa Stationen for at beskytte Rasmussens Kone og deres Førstefødt.

Denne var en Dreng, og han blev døbt Sydney efter Byen i Australien, hvor Faderen første Gang satte sine Fødder.

Rasmussen og hans Kone levede nu 9 eventyrlige Aar paa Prince of Wales Øen, hvor der ikke fandtes nogen fast Bebyggelse, men kun spredte Stammer af Australnegere fra Kap York og Papuanere fra Ny Guinea, og da disse Sortes største Fornøjelse var at spise Menneskekød, ogsaa kaldet Langsvin, besluttede Rasmussen at afbryde sit Ophold, mens Legen var god. Derpaa rejste han med sin Familie, der efterhaanden var suppleret med tre Sønner og en Datter, igen hjem til Danmark og bosatte sig for stedse. Det var i Aaret 1899.

Paa Djævløen.

45 Aar senere gled en stille Sommeraften en Fiskekutter ind mod Baadepladsen paa Djævløen, ikke hin berygtede Ø ud for fransk Guinea paa Nordkysten af Sydamerika; men ude i Sydhavnen mellem Stakaterne og de oplagte Skibe. De smaa tjærede Fiskerskure dannede en hel lille By mellem ophalede Baade og et Virvar af Bundgarnspøle, Ruser og andre Fiskegrejer, og i den nedgaaende Sols sidste Straaler legede smaa Fiskerbørn langs Vandet ved Slæbestederne.

„Hvordan gik det, Sydney?“ spurgte en gæv solbrunet Fiskerskikkelse, der fra Land greb Baadens Fangeline og fortøjede den til en Støtte.

„Allright, Torres,“ lød Svaret tilbage. „Det hele er solgt.“

Torres var Sydneys yngste Broder, opkaldt efter Torresstrædet, hvor de begge for første Gang saa Solen staa op af Havet, saa at sige lige uden for deres Vinduer. Den tredie Broder Arthur, en lige saa brav Fiskertype, med Skjorten smøget op om de kraftige brune Arme og opkaldt efter Guvernøren Sir Mc. Arthur, var travlt beskæftiget med at trække de glinsende sorte Garn op af en Tjærekedel tæt derved.

Faderen, Hans Chr. Rasmussen, i mange Aar kendt paa Djævløen og langs vore Kyster som Perlefiskeren, var faa Aar i Forvejen død paa en

Fisketur, mens han var ude at røgte sine Garn; men de tre Sønner fortsatte med Fiskeriet og har gennem Aarene bragt adskillige Laster Fisk ind til Markedet ved Gammel Strand.

Sønnernes Liv er dog ikke forløbet uden Spænding og Eventyr. Den ældste, Sydney, rejste i 1911 tilbage til sit Fødeland Australien, hvor han dykkede efter Perler sammen med hans Faders gamle Ven og Kammerat Niels Andersen. Andersen var efterhaanden blevet en kendt Skikkelse som gamle Niel i Verdens største Perlecentre Torresstrædet og ved Kysten af Ny Guinea. I 3 Aar fiskede Sydney hos gamle Niel, der nu havde Station paa Samarai, derefter rejste han til Sydney i Ny Syd Wales og lod sig hverve som Soldat i The Australian Imperial Force, 4 Bataillon. Han deltog med Hæder i Verdenskrigen, og i 1916—17 opholdt han sig ved Fronten i Flandern og var med i Slaget ved Somme. I Foraaret 1918 blev han som ukampdygtig sendt til England, hvor han senere forrettede Tjeneste ved Hjemmefronten, og efter Vaabenstilstanden fik han som Belønning for tro Tjeneste 105 Dages Orlov for at rejse til Danmark paa Besøg. Derefter gik Turen atter til England, hvor han med et Troppetransportskib afgik til Australien. Her modtog han, efter en storstilet og begejstret Modtagelse som hjemvendt Krieger, sin Permission fra Hæren.

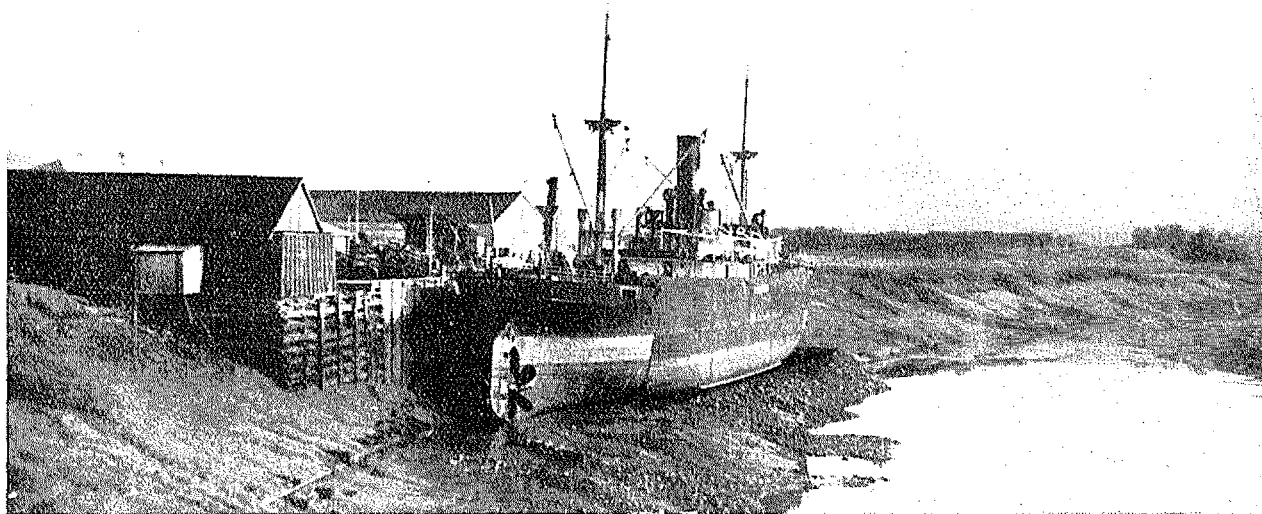
Den næstældste Broder Arthur fik sin første Undervisning i praktisk Sømandsskab om Bord i Skoleskibet „Georg Stage“ i Aaret 1908. — Kommandør V. Harttung var Chef samme Aar. Derefter blev han Letmatros paa den norske Bark „Ingrid“ af Larvig, som han sejlede med i 2 Aar, det sidste Aar som Matros. Medens Skibet i Slutningen af 1911 laa i Dok i New York og lossede, drev en Lægtter lastet med

Dynamit i stormende Vejr ned langs Kajen og ind under Agterhækken paa Barken med det Resultat, at Skibet sprang i Luften med hele Besætningen. Arthur var dog en af de heldige, som slap med hele Lemmer. Paa sin 19-aarige Fødselsdag mønstrede han som Baadsmand i den amerikanske Kobbermagnat Arthur James Curtis barkriggede Lystyacht „Aloha“, og med dette pragtfulde Skib, hvor Besætningen bestod af første Klasses Sejlskibssømænd, for det meste Skandinaver, besøgte han mange Byer og mondæne Badesteder i den mexikanske Golf og Vestindien.

Den yngste Broder Torres er den, der har holdt sig mest i Ro, idet han fra sin pure Ungdom troligt har hjulpet sin Fader med Fiskeriet.

Som det vil ses af ovenstaaende, har de tre stoute Sønner af Pioneren Hans Christian Rasmussen alle taget Arven op efter deres Fader, idet de fisker, om ikke just Perler, saa dog den Fisk, der er saa nødvendig i den daglige Husholdning, ikke mindst i en Krisetid som denne. De er alle lykkelige Familie-fædre, og ved Synet af deres raske Børn, baade Piger og Dreng, der er omkring Konfirmationsalderen, forstaar man, at den gamle hedenfarne Perlefisker har sikret sig Efterkommere, der kan føre Traditionen videre i en uoverskuelig Fremtid, til Gavn og Glæde for vort gamle Fædreland. Gamle Niel fra Samarai saavel som John Andersen er forlængst gaet bort for at mødes med de andre Perledykkere og romantiske Tradere fra Korallhavet; men ofte taler de tre Brødre om deres sollyse og glade Barndomsaar, fjernt fra Danmark under Tropernes blaa Himmel, hvor de legede i Skoven og langs Stranden paa Prince of Wales Øen nede i Torresstrædet.

Børup Sørensen.



Dette er ikke et Strandingsbillede — men derimod Billedet af en Dampner, der ligger ved Kaj i Port Williams, Nova Scotia, under Lavvande. Forskellen mellem Høj- og Lavvande i Port Williams er den største i Verden og kan andrage indtil 16 m (Fot. Poul Andersen).



VIKINGENS FRIMÆRKESIDE

Redigeret af GUSTAV KRAGH

Skandinaviske Nyheder.

(Fortælling)

NORGE. Den 26. September udsendtes et Frimærke af Quisling-Typen, 20 + 30 Øre, rødbrunt, med Paa-skrift RIKSTINGET 1942 (Fig. 1). Overprisen skal anvendes til faldne Soldaters Efterladte, og Mærket sælges kun i Tiden fra 26. September til 26. Oktober incl.



Fig. 1.

I Anledning af 200-Aarsdagen for Johan Herman Wessels Fødsel, blev den 6. f. M. udgivet to Frimærker med Digterens Billede, fulde Navn og Aarstal (Fig. 2). Mærkerne, der er i Formatet 21 × 27 mm, er 15 Øre brun og 20 Øre mørkrød. Som det vil ses paa Billedet, er Navnet „Hermann“ skrevet med to „n“er, skønt Digterens Daabsnavn — som han selv skrev det — er „Herman“ med kun eet „n“. Det er maaske værd at anskaffe disse Mærker, da det ikke er umuligt, at Navnet vil blive rettet til „Herman“ i en kommende Ud-gave.

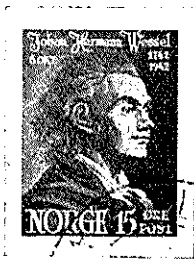


Fig. 2.

Efterhaanden som de nu-gaaende Tjenestemærker ud-gaar, fremkommer nye Mærker, hvor der under Ordene „Offentlig sak“ bliver anbragt et Hagekors i Stedet for det norske Rigsvaaben. Af disse Mærker er Værdierne 7 Øre orange og 20 Øre rød udkommet.

FINLAND. I Anledning af Bogtrykkerkunstens 500 Aars Jubilæum er udsendt to Frimærker i det sædvanlige store Format; 2,75 M brun og 3,50 M blaa



Fig. 3 og 4.

(Fig. 3 og 4). — I den almindelige Løve-Type er kommet nye Værdier og Farver: 75 P. rødorange, 1 M. smaragdgrøn, 2 M. gulorange, 2½ M. karmin, 3½ M. graa, 4½ M. blaa.

En Graveringsfejl.

Ved en tilfældig Undersøgelse af det provisoriske Frimærke 4 Øre paa 25 Øre blaa, 1954, saa jeg, at de to venstre Bøjler paa den lille Krone under E-et i ØRE var hvide i Stedet for, som de to højre Bøjler, delt i Felter.

Jeg gennemsaa derfor mine blaa 25 Øre — det var ganske vist kun 125 Stykker — og konstaterede, at de alle havde hvide Bøjler i venstre Side af Kronen. Paa Billederne Fig. 5, som i stærk Forstørrelse



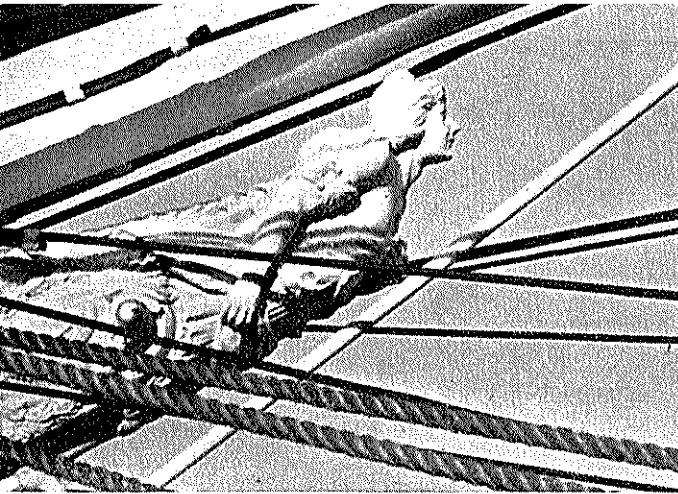
Fig. 5.

viser højre nederste Halvdel af til venstre et 35 Øre violet og til højre et 25 Øre blaa Staalstik, ses paa sidstnævnte tydeligt de to hvide Bøjler.

For at faa Klarhed over, om disse hvide Bøjler skulde kunne paavises i andre Mærker af Typen, skrev jeg til Kobberstikker Johs. Britze, som har stukket Mærkerne, sendte ham Forstørrelserne og udbad mig hans Mening.

Herr Britze var saa elskværdig at svare, at „alle Mærker af Karaveltypen skal have et ens Udseende. Med Undtagelse af 15 Øres Værdien forekommer der to Bredder af Formatet; men ellers er der ikke foretaget nogen Rettelser af nogen Art, saadan at den af Dem omtalte Variant skyldes Slid paa Trykpladerne.“

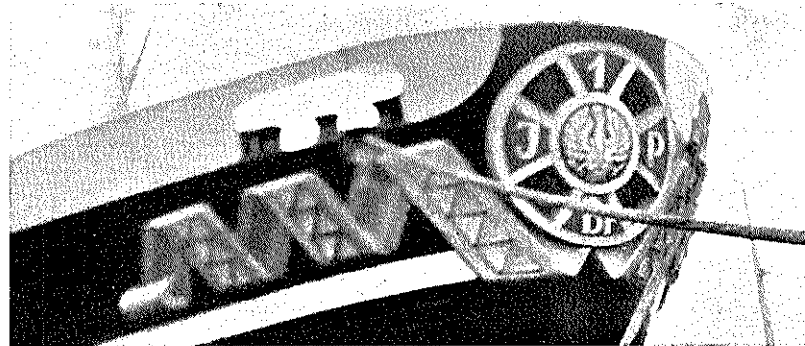
(Fortsættes).



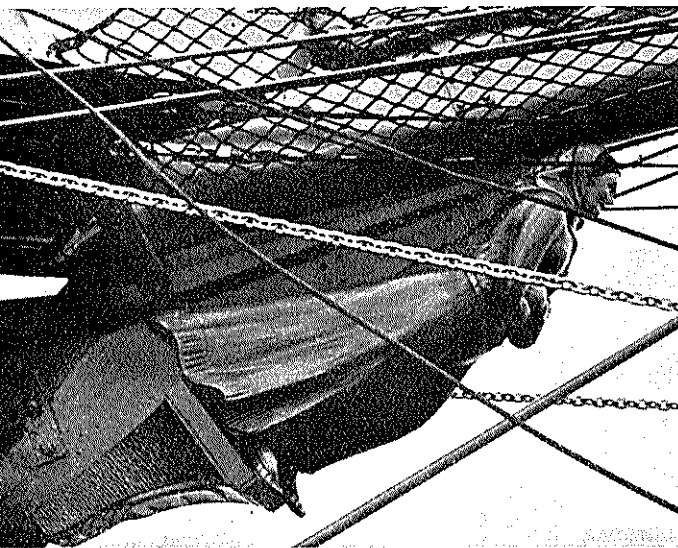
Argentinsk Skoleskib.

NAAR en gammel Sømand hører Ordet Galion eller Galionsfigur, kommer han straks til at tænke paa den Tid, da han færdedes paa de stolte Sejlskibe.

En Galionsfigur er som bekendt en ud-skaaret Træfigur til Prydelse af Forstævnen og er i mange Tilfælde en Kvindeskikkelse.



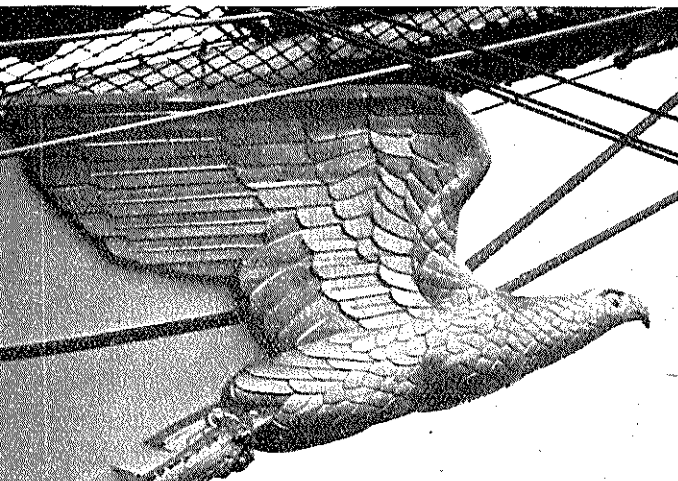
»Pilsudski«.



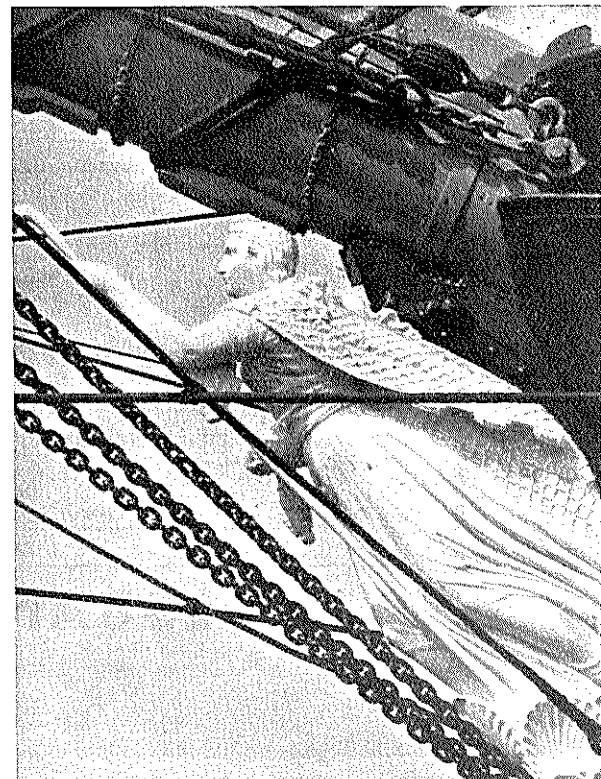
»Seute Deern«, Hamburg.

Nutildags er Galionsfigurer efterhaanden blevet et sjældent Syn. De Sejlskibe, der i Løbet af et Aar (i normale Tider) anløber Københavns Havn, kan hurtigt tælles, og i de Tilfælde, hvor Skibet ligger ved Kaj, bliver Galionsfiguren rigtig betragtet af de forbipasserende. Men at der er mange „Landkrabber“, der ikke har Idé om, hvad en Galionsfigur er, viser følgende Eksempel.

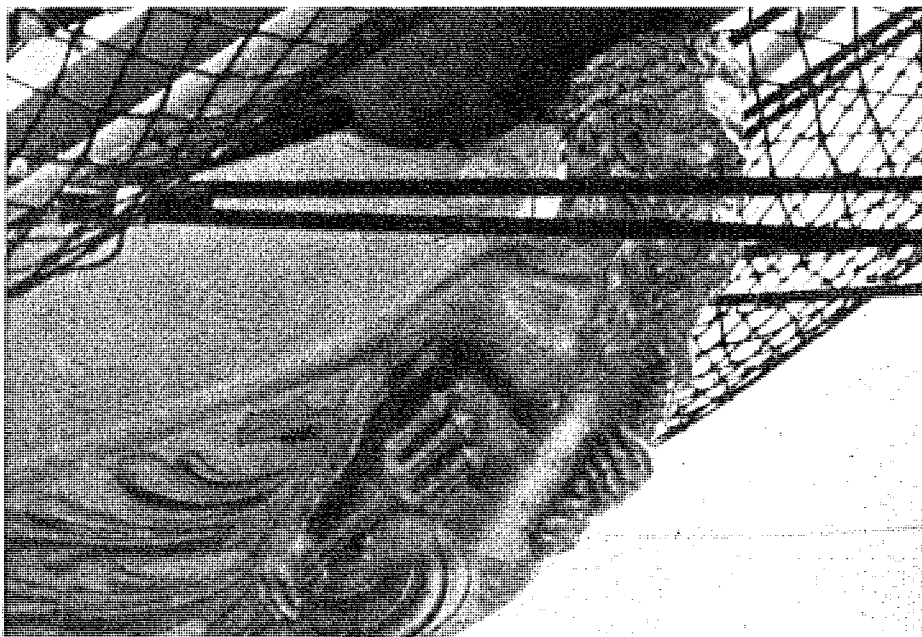
Jeg havde faaet antaget et Fotografi af en Gali-



»Albert
Leo
Schlageter«.



»Fregatten
»Jylland«.



»Danmark«.

onsfigur til en Foto-Udstilling paa Charlottenborg, men til min store Forbavselse ser jeg, at Billedet er anbragt forkeret, lodret i Stedet for vandret, fordi Personalet ikke kunde se, at det var en Galionsfigur.

Paa Skagen fandtes en større Samling Galionsfigurer, som var i privat Eje, men de blev desværre solgt til en Rigmand i Sverrig. For sent kom en lille Kreds

rer er flyttet til det nye Marinemuseum i Stockholm.

I de senere Aar er opstaaet en ny Art Galionsfigur. Flere Rederier har ladet anbringe en særlig Stævnprydelse paa deres nybyggede Motorskibe. I de fleste Tilfælde er det Rederiets Bomærke, der, formet som et Skjold, er anbragt i Forstævnen.

Carl Alstrup.

A. D. Hewes:

»Mesterdykkeren«

Reitzels Forlag. Kr. 6.75.

Det er sjældent, der skrives noget om Dykkere, og det, der skrives, plejer gerne at være mere sagligt end underholdende.

„Mesterdykkeren“, den nye Bog, som Reitzel's Forlag har ndsendt, er en spændende og interessant Bog om Dykkerens Arbejde, hans Sorger og Glæder, og gennem hele Bogen gaar den Spænding, som

Dykkeren oplever, naar han dykker paa de store Dybder.

Bogens Kulmination er Arbejdet med den store Bro fra San Francisco til Oakland. Dette verdensberømte Arbejde følger man i Spænding og oplever Dykkernes Arbejde paa 80 m dybt Vand i rivende Strøm. Det er Spænding paa hver Side, Arbejderne i Land holder Væddemaal om, at Dykkeren ikke kommer levende op. Er man først inde i Bogen om „Mesterdykkeren“, lægger man den ikke fra sig, før end man er færdig.

A. B.

Lods Fr. Landt trækker sig tilbage.

Den kendte Lods Fr. Landt har været nødt til at lægge Lodseriet paa Hylden nogle Aar før Aldersgrænsen. Under Udførelse af sit Lodserhverv er han kommet til Skade med sin højre Haand, dog ikke værre end at han stadig kan holde paa en Pensel.

Derfor vil „Vikingen“'s Læsere stadig kunne glæde sig over nye Malerier fra Lods Landt, og Køb af disse vil finde Sted, eventuelt paa Lods Landt's nye Adresse, Hollandsvej 54, Lyngby.

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

53 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN



DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.

Foreningen »Gamle Georg Stage Dreng«

bliver 5 Aar d. 29. November

PAA Stiftelsesfesten sidste Aar udtalte en af de gamle Chefer fra „Georg Stage“: Denne Aften har Foreningen Ære af.

„Vikingen“ kan rolig gøre disse Ord til sine og tilføje: de har jo ogsaa en Formand, som paa en enestaaende Maade forstaar at føre „Georg Stage“ Foreningen frem til at være netop det hyggelige Samlingssted, hvor gamle og unge kan mødes i kammeratligt Samvær. Ved Foreningens Fester raader netop den Stemning, der gør, at man kommer til Møderne med Glæde.

For fem Aar siden sad Bagermester Echwald paa „Vikingen“s Kontor og forklarede sin Idé med Foreningen „Gamle Georg Stage Dreng“.

Vi sagde aabent, at vi mente Opgaven var umulig, andre havde forsøgt det før, Folk af Format med betydningsfuld Indsigt i Foreningslivet havde forsøgt, men det var ikke lykkedes, men Bagermesteren, den gamle „Georg Stage“ Dreng, klarede det hele, sammmentømrede en Forening, som i Dag har 700 Medlemmer og et Medlemsblad. Foreningen blev stiftet den 29. November 1937. Bladet udkom 1. Januar 1938. Foreningen startede ogsaa et Fond til Hjælp for gamle „Georg Stage“ Dreng den 30. November 1940.

En Række af vore kendte Marinefolk saa hur-

tigt, at her blev gjort et Stykke Arbejde, som maatte respekteres, og de stillede sig til Støtte for Echwalds Arbejde for gamle „Georg Stage“ Dreng. Blandt disse er følgende udnævnt til Æresmedlemmer af Foreningen „Gamle Georg Stage Dreng“: Kommandør H. G. O. Ammundsen, Kommandør P. E. Saabye, Kommandør J. Hartung, Kommandørkaptajn M. E. Malthe-Bruun, Viceadmiral G. O. Amdrup, Kontreadmiral Fr. Cold. Alle Æresmedlemmerne er ogsaa Medstiftere af „Georg Stage“ Elevernes Fond.

Foreningen har ogsaa sin egen Fane. I det hele taget er der tænkt paa alt, og de utallige Møder, som bliver arrangeret, viser den store Interesse, Medlemmerne viser for „Georg Stage“ Sagen.

Bestyrelsen bestaar foruden Formanden af: V. Tholander, Næstformand, R. Zimsen, Sekretær, H. P. Bessel, Kasserer, samt Fr. L. Nilsson, P. Sørensen, J. A. Myhre, G. H. Skov, K. Reinwald, alle som ogsaa er med til at trække Læsset, og som sikkert gør en stor Indsats sammen med Formanden, men paa Stiftelsesdagen den 29. November 1942 vil vi sige: Hatten af for Echwald. Han forstod at samle og skabe.

A. B.

3 Kr. for et Eksemplar af »Vikingen«

Da vi har en Køber til „Vikingen“ Nr. 1 — 1925, der byder 3 Kr., bedes De, hvis De har et saadant Eksemplar at sælge, henvende Dem til „Vikingen“s Ekspedition, Gl. Mønt 39, Telf. C. 9822 eller Byen 8040.

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPSKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

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

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL

C. W. ECKERSBERG:

„En dansk Korvet til Ankers paa Helsingør Rhed“

udført i Farvelitografi af
P. W. JOHANNSEN

Prisen er 60 Kr. pr. Eksemplar.
Ved Bestilling inden 20. Novbr.
gives 20% Rabat.

Litografiet kan leveres opklæbet
paa Celotex og i haandforyldt
Ramme mod et Tillæg af 20 Kr.
til Prisen.

Bestillinger bedes sendt til

Forlag Normann Zenthen
Søtoften 3, Gentofte

Eksamen paa Navigationsskolen

Eksamen ved Navigationsskolen paa Fanø sluttede den 17. Oktober 1942.

Til Radioekspedientprøven indstilledes 3 Elever, der alle bestod.

(Min. 5,2 — Max. 8,0).

J. Skov, Graasten, 2. Kl., 7,5. H. J. Skov, Graasten, 2. Kl., 7,5. E. J. L. Petersen, Haurum, 2. Kl., 6,8.

Til Skibsførereksamen indstillede sig 11 Elever, hvoraf 10 bestod.

(Min. 84 — Max. 168).

L. I. Søkilde, Esbjerg, 138 Points (Udmærkelse). H. B. Hansen, Trøjlsknæ, 155 P. (Udm.). J. P. Hansen, Aalbæk, 126 P. (Udm.). S. A. Lauritzen, Viborg, 123 P. F. T. Hansen, Rødding, Viborg, 122 P. N. M. Hjort, Nordby, 117 P. J. H. Wilms, Bandholm, 117 P. T. L. Henriksen, Skagen, 104 P. M. E. Degn, Rømø, 98 P. M. E. K. Møller, København, 96 P.

Til Styrmandseksamen indstilledes 5 Elever, hvoraf 4 bestod.

(Min. 87 — Max. 205).

Aa. Hesdorf, Brønderslev, 154 P. H. T. Schmidt, Plougstrup, 157 P. C. T. Petersen, Rømø, 129 P. S. P. L. Vinther, Aalborg, 126 P.

A. G. M. M. Ankersø, Esbjerg, bestod Sætteskipperprøven med 29 P.

Til Kystskipperprøven havde Styrmand E. Ankersø, Esbjerg, indstillet 8 Elever, hvoraf 5 bestod.

Efter Eksamen afholdtes en Festlighed paa Skolen, hvori deltog Navigationsdirektør H. A. Guldhammer og Navigationsbestyrer L. Møller fra Navigationsdirektoratet samt Repræsentanter for Nordby Sogneraad. Assurancefonden, Skibsrederforeningen, Navigationsfonden, Jubilæumsfonden samt Skolens Lærere og Elever. Navigationsdirektøren bragte Eksaminanderne Eksamenskommissionens Lykønskning og ønskede dem Held og Lykke i deres fremtidige Gerning. Besyreren bragte derefter Eksaminanderne Skolens Lykønskning med den overstaaede Eksamen. Derefter cplæstes Eksamensresultaterne.

„Foreningen til Søfartens Fremme“s Præmie Nr. 1, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes H. J. Skov, Graasten, og Præmie Nr. 2, et Sølv-Cigaretetui, tildeltes J. Skov, Graasten.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

"MYREN"

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: "Holmsild"

Amaliegade 36

paa Fanø

„Konsul D. Lauritzens Flidspræmie“, en Prismekikkert med Inskription, tildeltes L. I. Søkilde, Esbjerg.

Dansk Dampskibsrederforening's Præmie til Styrmand, der bestaar Radioprøven med Karaktererne 7,0—8,0 Points i Gennemsnit, tildeltes H. J. Skov, Graasten, og J. Skov, Graasten, med 500 Kr. til hver, og for Karakteren mellem 6,0—6,9 Points i Gennemsnit, tildeltes der E. J. L. Petersen, Haurum, 100 Kr.

Fra „Fanø Navigationsskoles Jubilæumsfond“ uddeltes 1000 Kr. til 10 af Skolens Elever med 100 Kr. til hver. En anonym Giver skænkede ved Eksamensafslutningen 400 Kr. til Jubilæumsfonden.

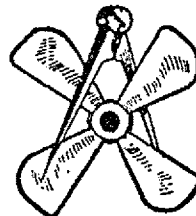
Festligheden sluttede med: „Der er et yndigt Land“.

Nye Kursus begynder paa alle Afdelinger straks efter Eksamen.



Hjuldamper paa Nilen.

Træsnit af Lannes.



Kjøbenhavns Maskinistskole

Kursus til Maskinisteksamterne - 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)

Fra Værft • Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. November 1942



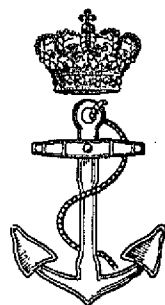
Medlemmer pr. Januar 1942

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, Ronne
 A/S Christiansholms Fabrikker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Danla
 D/S Dannebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompani
 Det Danske Petroleum A/S
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/ D. F. K.
 Det Forenede Bugsererskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hetland
 Rederi A/S Ingolf
 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 Phoenix, Esbjerg
 Posidon 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 Svaningsen
 A/S Em. Z. Svitzers Bjergnings-Entreprise
 Svitzers Bugserafdeling
 D/S Torn
 Rederikteselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendila
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

Skibsbygning og Maskinvæsen ved 1692 Orlogsværftet 1942

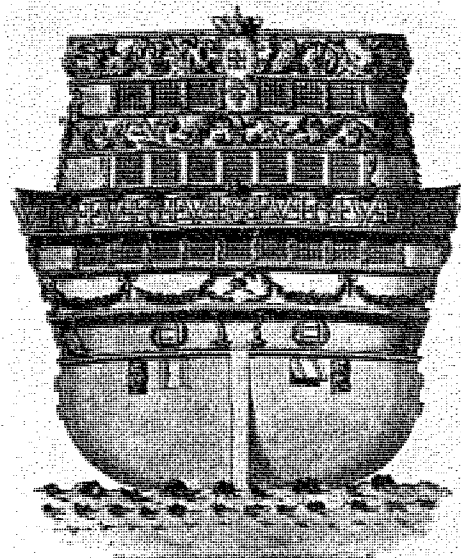
*To Hundred og halvtredsindstyve Aar
 har Hammerslaget lydt paa Nyholms Bedding,
 og skønne Skibe for vort Minde staar,
 som her blev skabt til Daad i Fred og Leding.
 Vi ser dem glide ud, mens Bjælken røg,
 og Flag og Hurra imod Himlen fløj,
 og de blev døbt og signet til at bære
 i Fred og Krig vort gamle Flag med Ære.*

Axel Juul.



Aaret 1692 kan i flere Henseender betragtes som et Vendepunkt i vor Krigsskibsbygning. Paa dette Tidspunkt overgik Førerskabet indenfor denne fra udenlandske til danske Konstruktører, og dermed indlededes nyere dansk Krigsskibsbygning, som fra Midten af det 19. Aarhundrede, da mekanisk Fremdrivning af Skibe vandt fast Fodfæste indenfor Søværnet, kom til at omfatte baade Skibsbygning og Maskinvæsen, selv om denne Betegnelse først lovfæstede i 1880.

Ogsaa for Orlogsværftet var 1692 et Mærkeaar, idet Anlæggelsen af det første pri-



Agterspejlet af Linieskibet „Dannebrog“.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

mitive Skibsbyggeri paa den nordligste Del af Øen Nyholm, som en særlig Nybygningsafdeling til det gamle kongelige Værft paa Bremer- eller Gammelholm, var bragt saa vidt, at den første Stabelafløbning — Linieskibet „Dannebrog“ — i dette Aar kunde finde Sted den 6. Oktober. Herfra skriver sig Begyndelsen til det senere Orlogsværft, hvor et meget stort Antal Krigsskibe og -fartøjer har set Dagens Lys under Førerskab af dygtige Fabriksmestre, hvis Virkeomraade under den stedfundne Udvikling senere fik Navn af Skibbygning og Maskinvæsen.

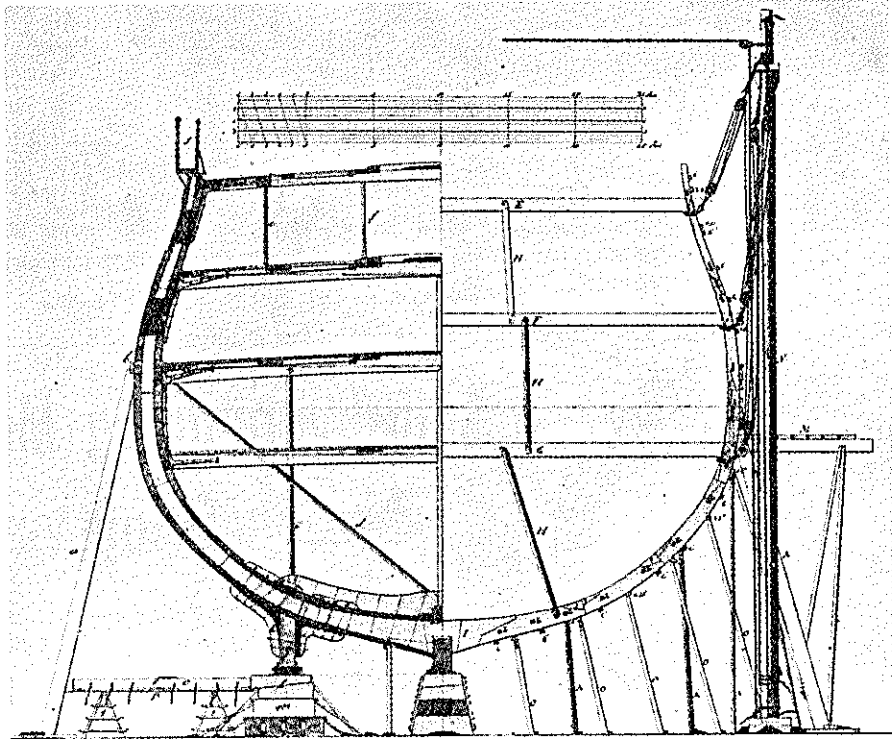
I Anledning af Jubilæet har Orlogsværftet udsendt et stateligt Værk om den svundne Tid. Det indledes

med et Digt af Kontorchef i Marineministeriet, Axel Juel, hvorfra ovenstaaende Vers er taget, og et Forord af Direktøren for Orlogsværftet, N. K. Nielsen.

Skriftets forskellige Afsnit er udarbejdet af Ingeniørerne i Søværnet, G. Jensen og P. Wolff og Orlogskaptajn R. S. Steensen under samlet Redaktion af Underdirektør ved Orlogsværftet, V. H. Nøring.

Vi vilde gerne anbefale Bogen paa det bedste til vore Læsere, men kan det desværre ikke, da den ikke kan faaes til Købs. Skulde den blive udgivet igen, ska vi gøre opmærksom paa det i „Vikingen“. Den indeholder en Mængde gode Illustrationer og interessante Oplysninger, som vel er værd at stifte Bekendtskab med, og hvoraf vi nedenstaaende giver nogle Prøver.

I 1679 ved Afslutningen af den skaanske Krig talte

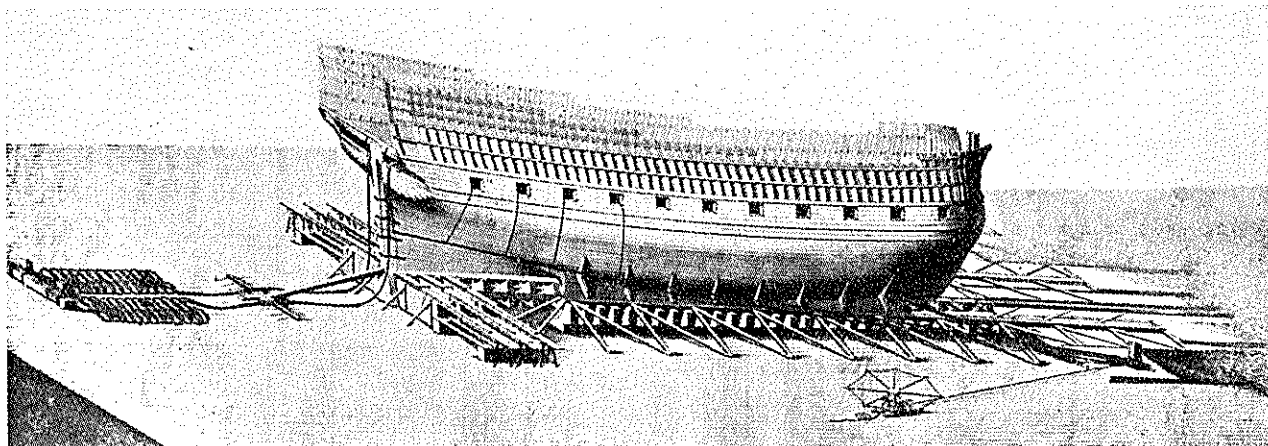


Middelspant til et Orlogsskib paa 70 Kanoner. Venstre Side viser Skibet klar til Afløbning, medens højre Side viser et Spant rejst paa Kølen.

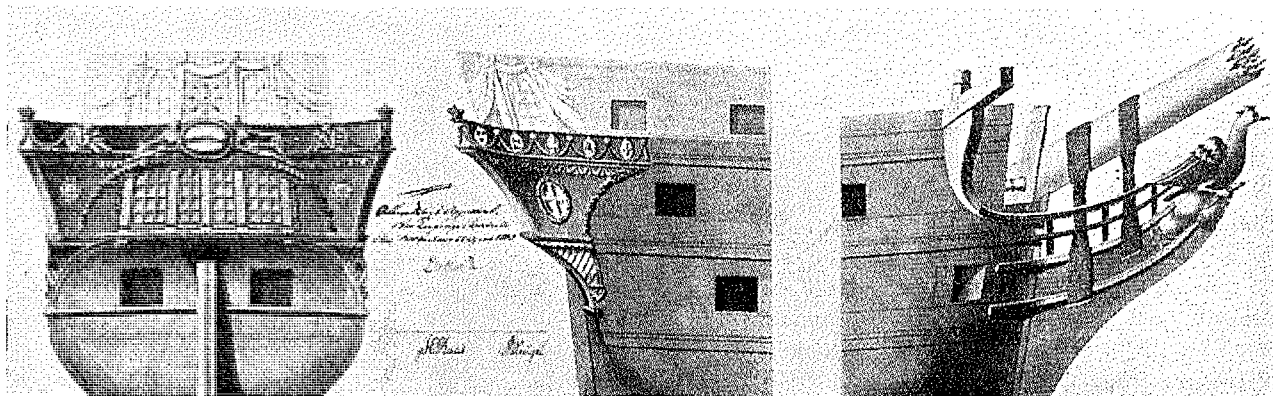
den danske Flaade 56 Linieskibe foruden en Del mindre af forskellig Art. Flaadens Leje i Fredstid fandtes i det Parti af Københavns Havn, som fra Slotsholmen strakte sig mod Nord langs den nuværende Havnegade. Man bestemte sig da til at forlægge Flaadens større Skibe til „Hocken“, der nu danner den nordligste Del af Flaadens Leje. Fra 1686 findes en Fortegnelse over de Skibe, som laa fortøjede her.

Det første kongelige Værft laa paa Slotsholmen, men det erstattedes senere af Værftet paa Bremerholm, som regnes at have været kongeligt Værft fra 1550.

Pladsforholdene paa Bremerholm som Skibsværft og Flaadestation var efterhaanden blevet for smaa. Vanddybden i Havnen var ogsaa blevet for ringe, da



Linieskib paa Stabelen klar til Afløbning. Det bemærkes, at Forenden vender mod Vandet.



Linieskibet Christian den Syvende (Hohlenberg).

der 40 Tilsynsførende, 659 Haandværkere og 42 Lær-
linge, i Aaret 1793 85 Tilsynsførende, 1081 Haandvær-
kere og 125 Lærlinge.

Ved Slutningen af det 17. Aarhundrede bestod Løn-
ningen for fast ansatte Mestre, Mestersvende, Kvar-
termænd og Haandværkere dels i en fast aarlig Løn
og dels i en Dagløn for hver Dag, de mødte til Ar-
bejde, hvortil kom 1—2 Portioner Naturalier samt for
Kvartermænd og Haandværkere tillige gratis Bolig
(Kvarterpenge) og Beklædning (Munderingspenge).
Den faste aarlige Løn var for Mestre 96 Rdlr., for
Mestersvende fra 42 til 96 Rdlr. og for Kvartermænd
og Haandværkere 16 Rdlr.

Lønningsmæssigt var Haandværkerne inddelt i
Klasser, f. Eks. var Klasseinddelingen for Skibstømrere
i 1692: Tømmermænd, Undertømmermænd samt Ru-
huggere i 5 Klasser. Paa lignende Maade var de øv-
rige Haandværkere delt i fra 2 til 4 Klasser, Lær-
linge og Drengene i 6 Klasser.

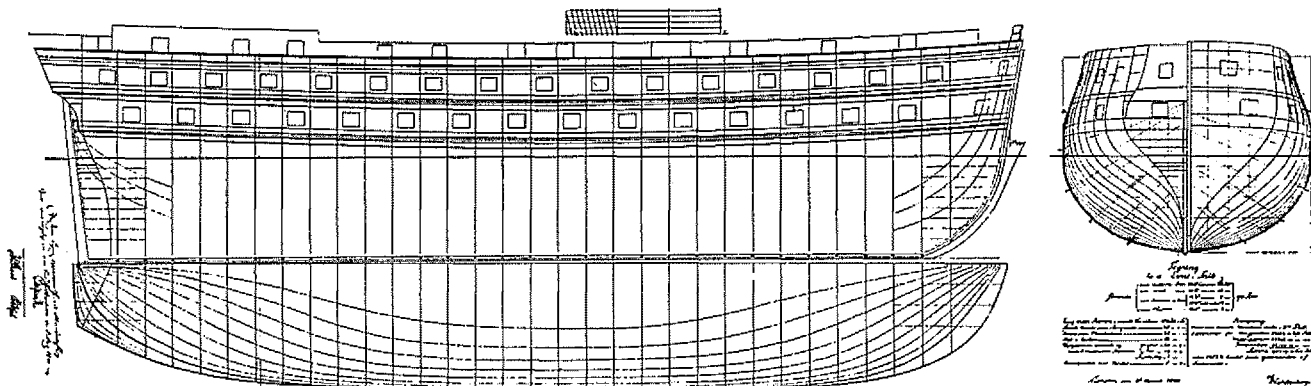
Den samlede Aarsløn var i 1692 resp. 1793 for
Mestre 401 Rdlr. og 784 Rdlr. for Kvartermænd, 121
Rdlr. og 155 Rdlr. for Skibstømrere, 100 Rdlr. og 118
Rdlr. og for Rebslagere 78 Rdlr. og 100 Rdlr.

Arbejdet begyndte paa Holmen om Sommeren Kl.
5 og om Vinteren Kl. 8½. Middagspausen var om
Sommeren 2 Timer og om Vinteren 1 Time, og Ar-
bejdstiden sluttede Kl. 19, henholdsvis Kl. 15, men
efter 1799 sluttede Arbejdet hele Aaret omkring Kl. 16.

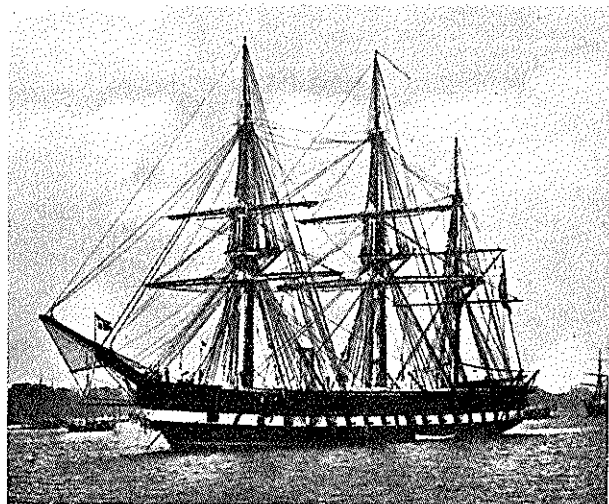
I det store og hele rekrutteredes det faste Mand-
skab fra den Flok Drengene, der voksede op i de Hjem,
hvor Faderen havde fast Ansættelse paa Holmen. I
Otteaarsalderen kunde en saadan Dreng blive ind-
skreven som „Rugdreng“, naar han skønnedes skik-
ket til Arbejdet paa Holmen, og han fik saa tildelt
en maanedlig Portion Rug. 12 Aar gammel kunde han
blive „Kostdreng“, hvorved der blev sikret Familien
en hel Portion Kost ekstra. Senere kunde han avan-
cere til „Compagniedreng“ og kom saa i Lære paa
Holmen, hvorefter han foruden en mindre Løn ogsaa
fik baade Kost og Beklædning. Naar han havde staaet
sin Læretid igennem, blev han „Karl“ og kunde ef-
terhaanden rykke op gennem Haandværkerklasserne.

Med Hensyn til Sygepleje var Holmens Haand-
værkere undergivet de samme Kaar som Marinens
øvrige faste Mandskab. Der fandtes et Sygehus, hvis
Beliggenhed vekslede i Tidens Løb, indtil der i 1683
blev opført det saakaldte „Quæsthus“, hvor nu Det
forenede Dampskibsselskabs Bygning ligger. I 1777
blev det flyttet til en Bygning i Overgaden, der end-
nu bærer Navnet Søkvæsthuset.

Naar Holmens Folk kom op i Aarene, kunde der
i Almindelighed ved Afsked regnes med et Pensions-
beløb. For en almindelig Holmens Mand androg i det
18. Aarhundrede f. Eks. det kontante Pensionsbeløb
16 Rdlr. aarligt. For dem, der paa Grund af Svage-
lighed var blevet afskediget, før de havde 20 Aars



Linieskibet Christian den Syvende.



Skruefregatten „Jylland“.

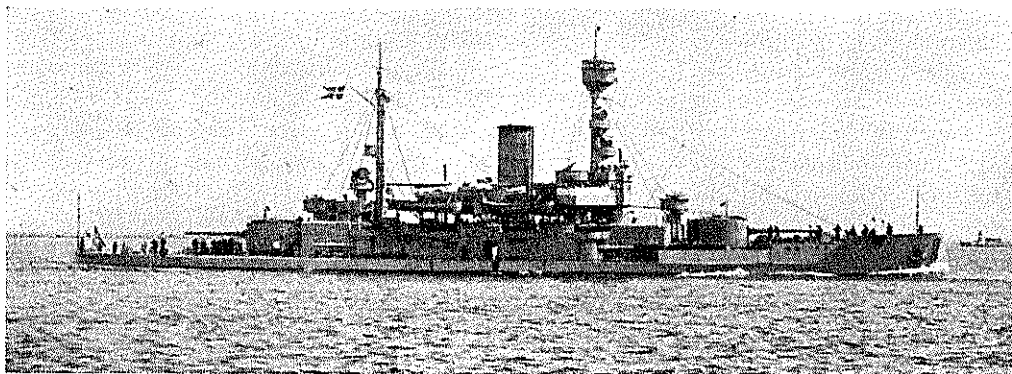
Tjenestetid, var Beløbet 4—6 Rdlr. foruden Kostportionen („Almissemønt“).

Selv om Livsforholdene for Holmens Mandskab ofte var primitive og Kaarene vanskelige, staar dog

sætte Mesterstillingerne, en teoretisk Uddannelse og foreslog Oprettelsen af en Aftenskole. Senere blev der indrettet en Dagskole for Holmens Lærlinge, men det var først ved den i 1757 oprettede „Constructions-skole“, der blev henlagt under en særlig ansat Mester ved Ridse- og Modelkammeret, at der under Fabrikmesterens direkte Ledelse skabtes et tilfredsstillende Uddannelsessted for de fremtidige Mestre.

Det var imidlertid først og fremmest Fabrikmestrene, hvem den grundlæggende Indsats vedrørende Skibenes Konstruktion, Egenskaber og Indretning skyldtes. En kort Omtale af enkelte Fabrikmestres Person og Virksomhed vil derfor give et Billede af Skibsbygningen i det 18. Aarhundrede.

Nybygning Nr. 1 paa Nyholm var 94 Kanonskibet „Dannebrog“, Iver Huitfeldts berømte Skib. Det var en Tredækker. Planen til Skibet maa sikkert tilskrives Admiral Span, men man kan gaa ud fra, at Ole Judichær, som boede hos ham, og som den 10. December 1692 blev udnævnt til Ekvipage- og Fabrikmester, har taget Del i den. J. blev i 1698 Kommandørkaptajn og i 1718 Admiral, og Holmens Chef vir-



Kystforsvarskibet „Peder Skram“.

den Række udmærkede Skibe, der blev bygget i Løbet af det 18. Aarhundrede som et Vidnesbyrd om den praktiske Dygtighed, hvormed der har været arbejdet.

Som et Middel til at opmuntre Haandværkerne maa man se Indstiftelsen paa Kong Christian den Syvendes Fødselsdag den 29. Januar 1801 af „Holmens Hæderstegn“, en Sølvmedaille, som paa den ene Side bærer Inskriptionen „For god Tjeneste“ og paa den anden Side „Fortjent“. Hæderstegnet, som oprindeligt kun var bestemt for Tømmermænd og Knæsmede, der ved Modtagelsen fik Ret til at kalde sig „Kongelig Skibsbygger“ og „Kongelig Skibssmed“, skulde bæres under Arbejdet paa Holmen. Undtagelsesvis og paa strengere Vilkaar kunde det tildeles andre, f. Eks. Mestre, der derved benaadedes med Søofficersrang. For Kvartermænds, Formænds og Haandværkeres Vedkommende var der til Uddelingen knyttet en aarlig Hædersgave paa 7 Rdlr. — og man kan derfor forstaa, at Opnaelsen af Hæderstegnet var meget eftertragtet.

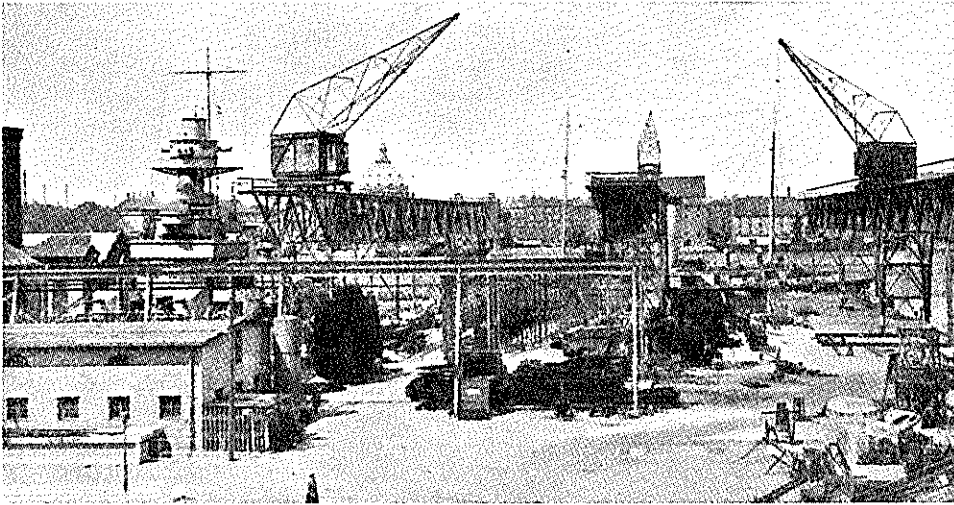
Allerede Admiral Span (Holmens Chef 1690—94) havde Øje for at give dem, der engang skulde be-

kede i hele denne Periode som Fabrikmester.

I Judichærs Tid byggedes 18 Linieskibe og 2 Fregatter og en Mængde mindre Fartøjer. Blandt dem



Skibsbygning og Maskinvæsens Ledelse ca. 1900. — I forreste Række fra venstre: Underdirektor A. H. M. Rasmussen, Direktør J. C. Tuxen og Kontorchef F. L. M. Ortmann. Bagved staar Underdirektor H. Vedel og Værtsing. N. J. W. Høst.



Orlogsværftets Byggebeddinger paa Dokøen.

var det største Linieskib, som er bygget til den danske Marine 110-Kanonskibet „Fredericus Quartus“. Desuden kan nævnes 90-Kanonskibet „Nye Elephant“ og 50-Kanonskibet „Laaland“, der blev kendt som Tordenskjolds Flagskib.

Efter den store nordiske Krig kom der foruden de finansielle Vanskeligheder ogsaa til Rivninger indenfor Statsstyrelsen. I 1725 blev der nedsat en Kommission til at undersøge Admiral J.'s Administration. Uvejret drev dog over, men da 2 Skibe den følgende Sommer maatte sendes hjem til Reparation, blev der iværksat en ny Undersøgelse, og den 10. Februar 1726 blev J. dømt til at have sine Embeder forbudt. Det var en meget haard Dom over en Mand, der i en lang Aarrække havde indlagt sig store Fortjenester. En Statsraadsbetænkning bestemte dog, at hans Afgang skulde udsættes. Han blev afskediget 1727.

Først i 1751 blev Knud Nielsen Benstrup udnævnt til Kommandørkaptajn og Overfabrikmester. Efter hans Tegninger blev der udført 15 Linieskibe og nogle mindre Skibe. Han indførte flere Forbedringer vedrørende Skibenes Byggemaade og Aptering. Bl. a. erstattedes de murede Kabysser i Lasten af Kabysser og Jern paa øverste Dæk under Bakken. Desuden indførtes et fast Banjerdæk i Skibene under det Dæk, hvorpaa Kanonerne var anbragt. Endvidere blev Kød- og Flæskeprovianten medgivet Skibene i Tønder, saa den ikke mere laa løs i Lasten i afdelte Rum, de saakaldte Binger. — Imidlertid opstod der stærk Strid vedrørende de af Benstrup konstruerede Skibe. 1756 blev B. arresteret og sad i Kastel-

let i mere end 3 Aar. Efter sin Benaadning bosatte han sig i sin Fødeby Ebeltoft. Aaret efter sendte man dog Bud efter ham, da der skulde bygges et 70-Kanonskib efter hans Tegninger. Han kunde dog ikke samarbejde med sin Efterfølger, Fabrikmester de Thurah, og trak sig snart atter tilbage til Ebeltoft.

Fabrikmester de Thurahs Tid var en Brydningstid, hvor Mening stod mod Mening om,

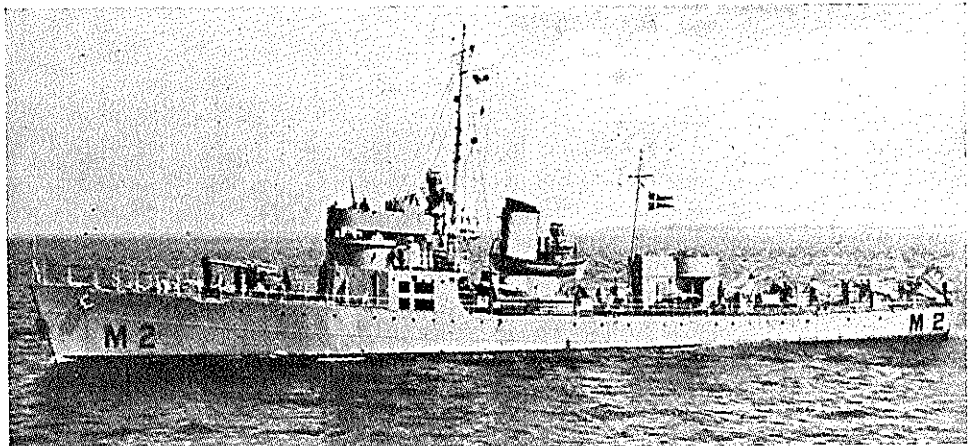
hvorledes Skibenes Form burde være. Det medførte bl. a., at en Franskmand, L. Barbé, fra 1740—47 var indkaldt og ansat som ledende Konstruktør.

I 1745 lagde man Kølen til en Nybygning, som atter blev kaldt Nr. 1. Det var et 50-Kanonskib „Fyen“, konstrueret af Kaptajn A. Gerner. Det viste sig at være et Mønsterskib, efter hvis Forbillede der senere blev bygget 5 60-Kanonskibe og 4 50-Kanonskibe.

I en lang Række Aar fra 1735 var Grev Danne-skjold Samsø den ledende Mand indenfor Marinen. Hans Indsats er et særligt Kapitel i Marinens Historie. Her skal kun nævnes Bygningen af Tørdokken paa Christianshavn, som blev fuldført i 1739 og blev stærkt benyttet indtil 1872, da Marinen solgte den, og Nyholms Mastekran, der blev bygget 1736—37.

I Fabrikmester Krabbes Tid 1758—72 blev der bygget 14 Linieskibe, 15 Fregatter og en Del andre Skibe.

Hans Efterfølger, Henrik Gerner, var en højsindet og i teknisk Henseende sjældent begavet Mand, hvis store Viden og Energi baade kom Skibskonstruktionen og den praktiske Skibsbygning til Gode. Han forstærkede Skibene ved at forøge de faste Spanter Antal og forbedrede Hygiejnen ombord ved at muliggøre Lasternes Rensning ved Hjælp af Søvand, der



Ministrygeren „Sobjørnen“.

blev tilført gennem en Søhane. For at forøge Skibenes Sikkerhed indførte han Blybeklædning af Ammunitionskamrene samt Installationer til at sætte dem under Vand i Ildebrandstilfælde. Gennem Forbedring af Behoelsesforholdene søgte han at forøge Besætningernes Evne til at holde Søen i lang Tid.

Hans rige Initiativ udstrakte sig ogsaa til Udviklingen af Værftsanlæggene og Arbejdsforholdene. Han udførte Konstruktionen til et hestetrukket Pumpeværk til Dokken paa Christianshavn og til en hestetrukken Muddermaskine.

Udenfor Marinen ydede han ogsaa en stor og mangesidet Indsats, som bl. a. anerkendtes derved, at han var Præsident i Landhusholdningsselskabet og Medlem af Videnskabernes Selskab.

Med Gerner som ledende Konstruktor blev der bygget 18 Linieskibe, 10 Fregatter, 4 Snauer, 3 Kavalleripramme, 6 Galejer, 1 Defensionsflaade og flere mindre Skibe.

I F. C. Hohlenberg 1797—1805 havde vi en anden berømt Skibskonstruktor. Han søgte at udnytte alle tekniske, offensive, defensive og økonomiske Muligheder. Han paaviste, at Vejene hertil var Vægtbesparelse. Det blev 90-Kanonskibet „Christian den Syvende“, der i særlig Grad har fastslaaet Hohlenbergs Ry som en fremragende Konstruktor. Englænderne, der bortførte det i 1807, anvendte det som Forbillede for en hel Række Skibe. Efter hans Tegninger blev der bygget 5 Linieskibe (deraf 1 i 1817), 19 Fregatter (11 efter hans Afgang), 5 Brigger og forskellige mindre Skibe. I 1805 søgte han sin Afsked paa Grund af Sygdom og Overanstrengelse.

Fabrikmester A. Schifter (1814—46) fik den Op-gave at forny Danmarks Flaade i en meget vanskelig Tid. Han konstruerede i sin lange Embedstid en Række udmærkede Skibe af forskellig Art: Linieskibe, Fregatter, Korvetter, Brigger, Bombekanonchallupper og Bombekanonjoller. Som en smuk Afslutning paa sin Fabrikmestervirksomhed konstruerede han „Dannebrog“, et af de største og kraftigste — og tillige det sidste — Linieskibe, den danske Flaade har ejet. Det var paa 2854 Tons, havde et Sejlareal paa 26.680 Kvadratfod og en Besætning paa 692 Mand.

I Fabrikmester O. F. Suensons Embedstid 1848—64 skete der to Gange Revolution indenfor Krigsskibsbygning. Den første var Indførelsen af Drivskruen og den hurtig derpaa følgende Overgang fra Skibe med Damp som Hjælpefremdrivningsmiddel til „Fuldkraftskibe“, og den anden var Indførelsen af Panzeret. De

Skibe, som byggedes i disse Aar, kender de fleste af Navn. Det var dem, der i 1864 hævdede Danmarks Ære paa Søen.

I 1851 oprettedes Flaadens Maskinkorps, og et Maskinværksted blev bygget. En af de Mænd, som foruden den senere Direktør N. E. Tuxen var med til at danne det og sætte sit Præg derpaa, var William Wain, den senere Medindehaver af Burmeister & Wain. Han var en Mand med rige Evner, og hans Betydning for Maskinteknikkens Udvikling i Marinen var overordentlig stor.

I Løbet af 4 Aar byggedes Marinens nye Tørdok paa Dokøen. Den 18. August 1858 foretoges den højtidelige Indvielse i Kongens Nærværelse.

Fra 1858 begyndte for Alvor Sammenlægningen af de to Værfter paa Nyholm, og den 1. Juli 1866 overleveredes Gammelholm til Finansministeriet.

I 1860 nedsattes en Kommission til Undersøgelse af Orlogsværftets Forhold. I 1864 gennemførtes dens Forslag. Suenson blev afskediget og N. E. Tuxen ansat som Direktør.

Hans Virksomhed faldt i en af de allervanskeligste Perioder paa Grund af Materiellets rivende Udvikling paa alle Omraader. Udviklingen fra Sejl til Damp skete under hans Ledelse af Maskinvæsenet, og Overgangen fra Træ til Jern skete umiddelbart efter hans Overtagelse af Direktørstillingen.

Denne Overgangsperiode er i Udlandet præget af en Række Misgreb, Uheld og Fejltagelser, men her i Landet bevirkede N. E. Tuxens forsigtige og rolige Overvejelser af alle Momenter, at Uheldene for vort Vedkommende blev af underordnet Betydning. I denne Periode maatte hele Værftet og dets Arbejdsmaade omlægges, nye Værksteder anlægges, nye Maskiner anskaffes o. s. v.

I Slutningen af N. E. Tuxens Tid byggedes bl. a. Panserskibet „Helgoland“, der vakte berettiget Opsigt, og indtil det udgik af Flaadens Tal i 1908 var Nordens største Panserskib.

I 1885 blev K. C. J. Nielsen Direktør for Skibbygning og Maskinvæsen i en Tid, hvor de tekniske Afdelinger maatte udvides betydeligt. I hans Tid byggedes 18 Skibe, hvoriblandt „Iver Huitfeldt“, „Valkyrien“, „Hekla“, „Gejser“, „Heimdal“ og „Skjold“. I 1891 indledtes Orlogsværftets egen Konstruktion og Bygning af Torpedobaade med „Springeren“, hvis Displacement var 95 Tons, Maskineri 770 HK. og Fart 18 Knob.

Da K. C. J. Nielsen i 1895 overtog Stillingen som

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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



administrerende Direktør for Burmeister & Wain, blev J. C. Tuxen Direktør for Skibbygning og Maskinvæsen. I den første Tid var der en rolig, teknisk Udvikling, der kan kendetegnes ved Kystforsvarskibene „Herluf Trolle“, „Olfert Fischer“ og „Peder Skram“, som var Rygraden i det danske Neutralitetsværn 1914—18. I Begyndelsen af dette Aarhundrede begyndtes Bygningen af Undervandsbaade og Flyvemaskiner, som under den forrige Krig stillede store Krav til den tekniske Indsats af Orlogsværftets Ledelse og Ingeniører.

Efter 25 Aars fortjenstfuldt Arbejde som Direktør trak J. C. Tuxen sig tilbage i 1920. Foruden store Anskaffelser fra Udlandet havde Orlogsværftet under hans Ledelse bygget 51 større Skibe, 29 Luftfartøjer og et Utal af forskelligt Fartøjs- og Baadmateriel.

Direktør E. Adolph tiltraadte i en meget vanskelig Tid, saavel i politisk som i administrativ Henseende. Søværnsordningen af 1922 og Orlogsværfts-kommissionen af 1922 kendetegner bedst disse Forhold. Nybygningsvirksomheden var kun ringe. I Januar 1926 overtog Direktør Adolph Stillingen som Direktør for Marineministeriets Skibstilsyn.

Direktør N. K. Nielsens første store Opgave var Omorganisering af Driften efter Orlogsværftskommissionens Retningslinier. Skibsbyggeriet paa Ny-

holm blev flyttet ud paa Dokøen ved Siden af Dokken, hvor der blev anlagt 2 Byggebeddinger og bygget en ny Skibsbygningshal og en Magasinsbygning. Kølen til det første Skib paa Dokøen, Værkstedsskibet „Henrik Gerner“, blev lagt den 12. April 1927. — Her er der i de forløbne Aar bygget et ret anseeligt Antal Skibe af høj Kvalitet: Inspektionsskibene „Hvidbjørnen“ og „Ingolf“, 6 Torpedobaade, 4 Undervandsbaade, 6 Minestrygere, 2 Opmaalingskibe, 3 Mineskibe og Kongeskibet „Dannebrog“. Desuden er der fremstillet forskellige mindre Fartøjer, et stort Antal militære Flyvemaskiner og 2 Trafikflyvemaskiner.

Vi skal slutte med de udmærkede Værks Slutningsord:

Siden 6. Oktober 1692 har Begivenhederne og Udviklingen i mange forskellige Skikkelser øvet Indflydelse paa Søværnets og dermed Orlogsværftets Forhold og bragt vekslende Lys og Skygge over dem. Gennem Overvindelse af Vanskeligheder har Marinen stedse arbejdet sig frem til lysere Tider, og i god Overensstemmelse hermed er Skibbygning og Maskinvæsen ved Orlogsværftet sig ogsaa under de nuværende Forhold den Forpligtelse bevidst at holde de 250-aarige Traditioner : Ære og derfor af bedste Ejne og i Kærlighed til Marinen at bidrage til Hidførelsen af lysere Tider for vor Fædreland.

Radiotelegrafistforeningen af 1917

Den 6. Oktober fejrede Radiotelegrafistforeningen af 1917 sit 25-Aars Jubilæum, bl. a. med Udsendelse af et Dobbeltnummer af Medlemsbladet „Radiotelegrafisten“, hvori Foreningens Historie fortælles.

Den første Tanke om Dannelse af en Forening stammer antagelig fra 1914. Et Forsøg i 1916 førte heller ikke til noget varigt Resultat. I 1917 lykkedes det ved Knud Aage Christensens energiske Arbejde at faa startet „Skandinavisk Radiotelegrafistforening af 1917“, som paa et Møde den 6. Oktober blev dannet med 80 Medlemmer.

De første Aar gik med Organisering af Virksomheden og med at etablere Samarbejde med de tilsvarende Foreninger i andre Lande. I 1919 sluttedes Aftale med Marconiselskabet og den første Overens-

komst om Løn- og Arbejdsvilkaar med Ø.K. I 1922 sluttedes den første egentlige Overenskomst med Dansk Radio Aktieselskab. Den 7. Marts 1925 oprettedes Foreningens Arbejdsløshedskasse.

Det er et stort Arbejde, der af Foreningen i de forløbne Aar er gjort for at højne Radiotelegrafisternes Kaar, for at styrke Sammenholdet og til gensidig Støtte. „Vikingen“ ønsker Radiotelegrafistforeningen af 1917 fortsat Held og Lykke til dette Arbejde til Gavn for Standen og den danske Skibsfart.

Det er med Sorg, at Foreningen maa meddele, at 6 af dens Medlemmer er omkommet ved Krigshændelser.

Foreningens nuværende Form. er J. H. Geerthsen. I Anledning af Jubilæet blev Foreningens Stifter og første Formand, Knud Aage Christensen, udnævnt til Æresmedlem.

	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«	

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 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



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

» DANNEBROG «

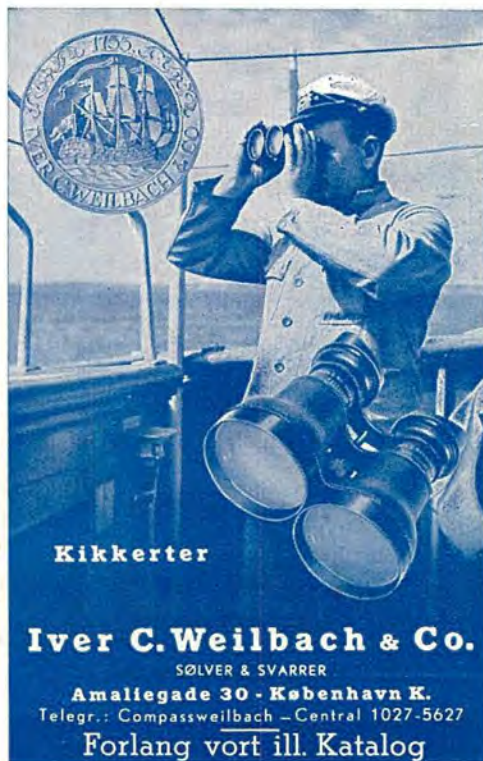


KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)



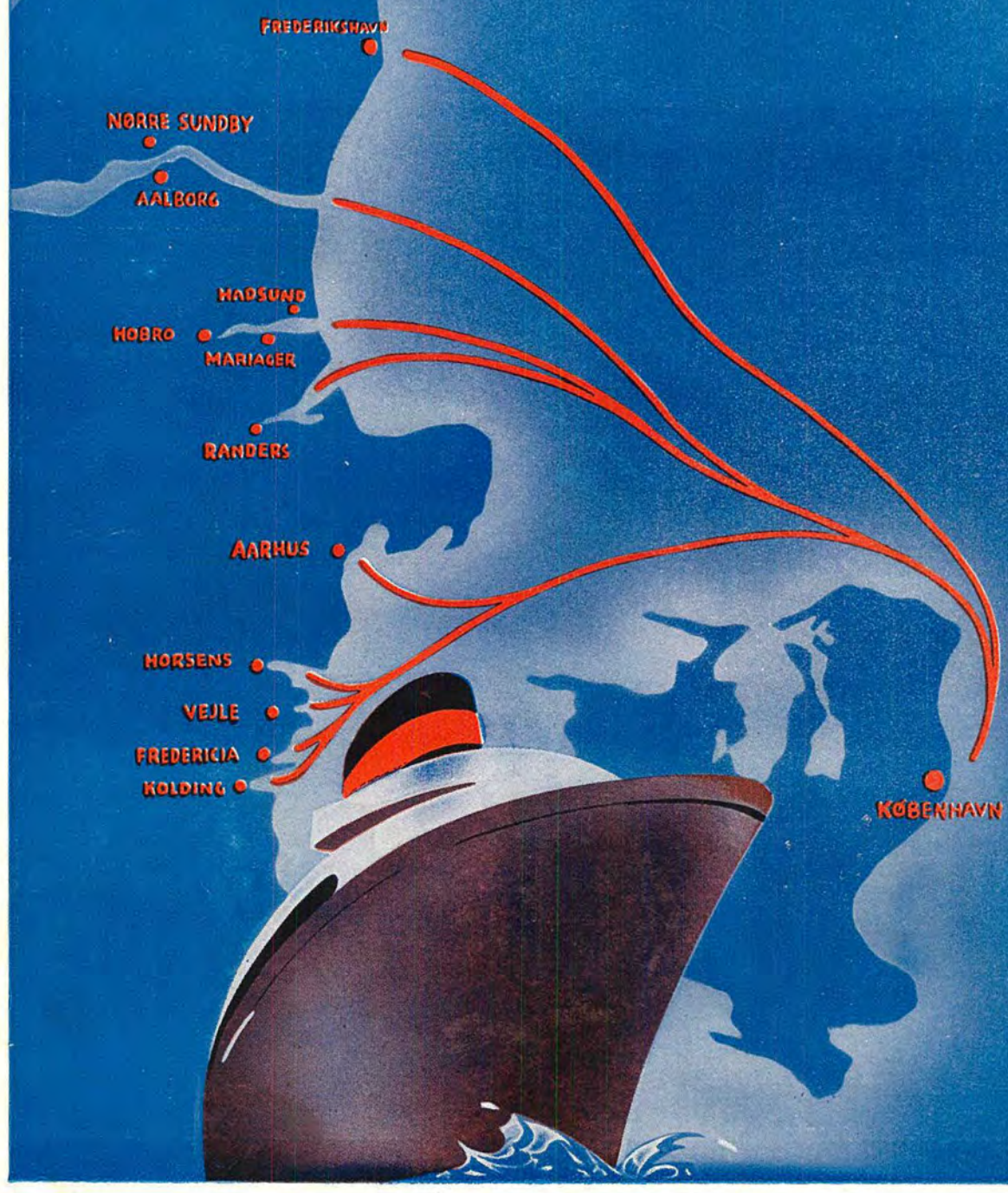
Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

Amaliegade 30 - København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627
Forlang vort ill. Katalog

REJS MED DFDS



Præsentation af DFDS



VILKINGEN

75 Øre
1. December

Typisk hollandsk »Boeier«
(Se Tekst Side 8)

1942 - Nr. 12
19. Aargang





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
Rangoon

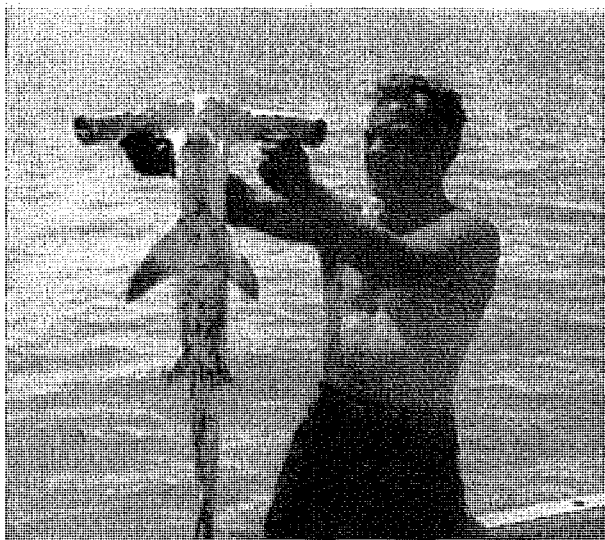
Singapore

Saigon
San Francisco
Seattle
Shanghai
Sydney
Tsingtao
Vancouver, B. C.
Weihaiwei

VIKINGEN

HAVETS * HAVNENS * HANDELENS OG HJEMMETS ILLUSTREREDE MAGASIN

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



Skipperen med en lille Hammerhaj.

JUL

ved
Jordens varmeste Hav

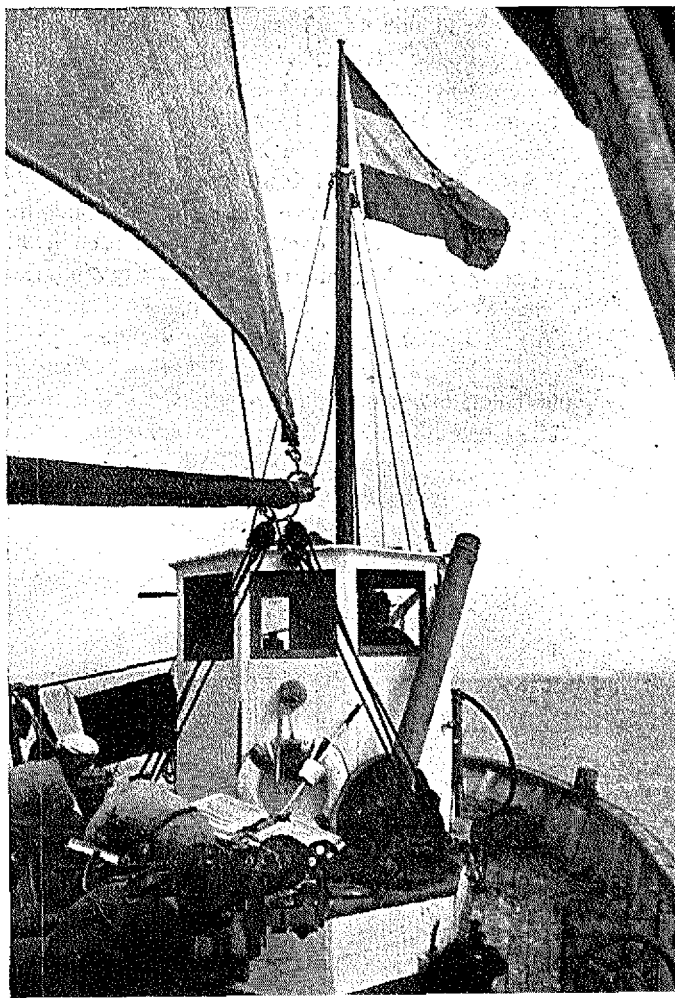
Af H. Blegvad

DEN PERSISKE HAVBUGT har Ord for at være Jordens varmeste Hav — og givet er det i hvert Fald, at Temperaturen i Havet om Sommeren er meget høj — 36,5° Celsius er maalt ovre ved den arabiske Kyst, altsaa som i et godt varmt Bad!

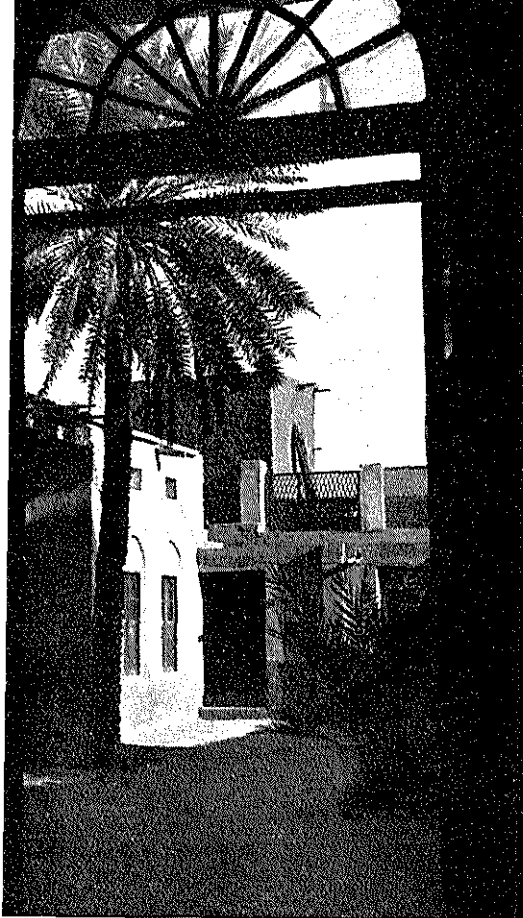
Om Vinteren er Temperaturen dog betydeligt lavere; om Natten kan Lufttemperaturen endog gaa ned til 4—5° C., og Vandets Temperatur svinger mellem 18° og 22° C.

Nu laa vi seks Danske med den 54 Tons Esbjerg-Kutter, hvormed vi foretog Fiskeriundersøgelser for den iranske (persiske) Regering, ved Juletid i Bushire. Der var Skipperen og hans to raske Nordsø-Fiskere, alle hjemmehørende i Esbjerg. Desuden var der Magister L., min Assistent, der foruden at have taget lægevidenskabelig Eksamen ogsaa havde absolveret Magister-Konferens i Zoologi; endvidere Direktør D. fra Falcks Redningskorps, der som Turist havde ledsaget mig til Iran, og mig selv.

Bushire ligger paa en lav og smal Landtange, der skyder sig ud i Havet paa Nordsiden af Havbugten. Den skulde efter Sigende have ca. 50.000 Indbyggere, hvad dog vistnok var for højt anslaaet, og husede foruden Guvernøren over Irans sydlige Distrikt en Del Toldembedsmænd, idet Bushires Rhed var et vigtigt Anløbssted for de engelske Baade, der besørgede Trafiken mellem Basra i Irak, den persiske Havbugt



Kutteren „Rahsgu“ (ex „Drott“) under iransk Flag paa



Gaarden i mit Hus ved den persiske Havbugt.

og Indien. Endelig var der en Filial af den iranske Statsbank, et Hospital og en Marinestation. Foruden et Par unge Tyskere og Englændere, der bestyrede de stedlige Afdelinger af en tysk og en engelsk Dampskibslinie, var vi de eneste Europæere i Byen; ja, man kan sige, at vi var de eneste, for de andre boede udenfor Byen og opholdt sig der kun i Kontortiden. Ogsaa de højere Embedsmænd havde deres Boliger udenfor Byen, ligesom den engelske Konsul, der havde en halv Mils Vej ind til Bushire. Flyvepladsen, hvor de hollandske Maskiner gjorde Holdt paa Vej til Indien, laa ogsaa udenfor Byen.

Jeg havde af den iranske Regering faaet overladt et stort Hus i Bushire til Bolig. Her boede Magisteren og jeg, naar vi ikke var ude at sejle, men Besætningen sov om Bord. Huset laa ved Havnen, og fra dets flade Tag havde man Ud-

sigt over Nabohusene, der alle var af samme Type som mit: nederst en firkantet Gaard med en Cisterne, til Opsamling af Regnvand, i Midten; omkring Gaarden en Del nøgne Rum for Tjenerskabet, til Køkken, Kloset m. m. Førstesalen, hvortil en Trappe førte op fra Gaarden, havde ind mod Gaarden et bredt Galleri; fra dette førte Døre med Glasruder ind til de forskellige Værelser, hvor vi arbejdede, spiste og sov. Udvendig fandtes et andet bredt Galleri eller en Slags Balkon, hvortil andre Døre med Glasruder førte ud. Vinduer fandtes ikke, men glaserede Døre i overvældende Mængde, der var oftest mindst 4 i hvert Værelse. Om Sommeren maa det have været overordentlig praktisk, da det gav en effektiv Gennemtræk med alle de Døre. Men om Vinteren, naar det blæste, klappede Glasdørene med et infernalsk Spektakel, og om Aftenen maatte man hylle sig i Overfrakker og Tæpper for at holde Varmen. Kakkelovne eller Kaminer kendtes naturligvis ikke.

Men om Dagen skinnede Solen varmt som paa en Julidag herhjemme. Det gjorde den da ogsaa den Juleaftensdag i 1937. Vi var nylig kommet ind fra Søen, og i Anledning af Højtiden havde jeg

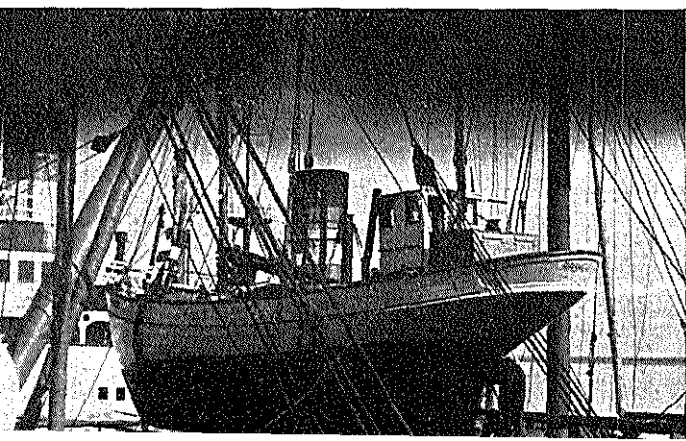


En af Esbjergfiskerne med en giftig Havslange. De kunde blive over 2 Meter lange. Ofte fik vi 2—3 Stk. op i Voddet ad Gangen. Deres Bid skal være lige saa giftigt som Brillenslangernes.

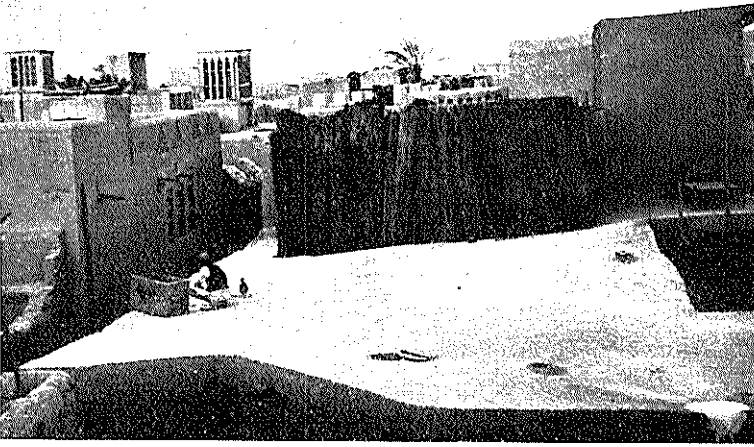
givet min persiske Sekretær, Nasser, Ordre til at skaffe en Gaas eller et Par Ænder, som Jungmanden om Bord i Kutteren havde lovet at stege til Juleaftensmad. Risen til Grøden havde vi sikret os. Men Tiden gik, og Nasser kom stadig ikke. Langt hen paa Eftermiddagen viste han sig endelig, men tomhændet. Han erklærede, at det var muhamedansk Helligdag; der var intet at faa i Bazaren idag.

Nassers muhamedanske Hengiven sig i Skæbnen og Udsigten til en Juleaften uden Steg i Gryden bragte vort nordiske Blod i Kog. En saadan Aften maatte fejres fremfor nogen anden. Til daglig kunde vi godt give Afkald paa alle de gode Ting, vi var vant til hjemmefra — Rugbrødet var vel nok det værste, men man kunde vænne sig til de flade persiske Pandekagebrød; men paa en højhellig Juleaften, som vi vidste vore Landsmænd i Teheran fejrede med Orgier af Mad (det vidste jeg af Erfaring fra forrige Jul), maatte og skulde vi have Festmad.

Altsaa maatte vi selv tage Affære, og Direktør D.



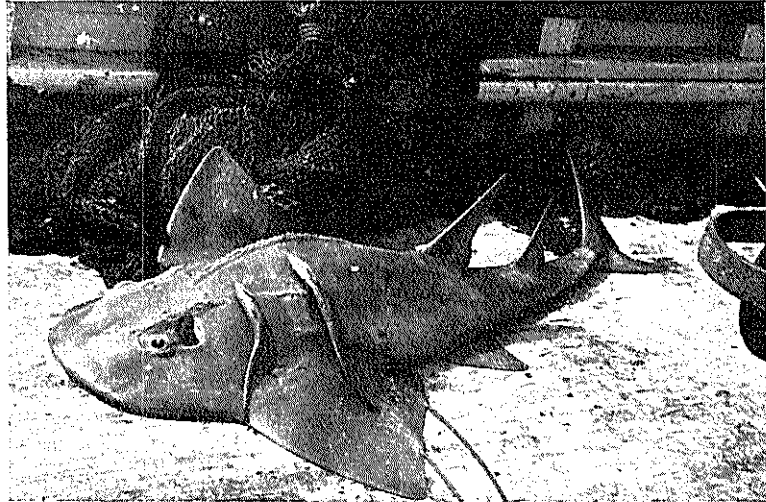
Kutteren blev sejlet til Havbugten om Bord paa en stor tysk Damp. Her sættes den i Søen efter Ankomsten.



Udsigt fra Taget af mit Hus.

og jeg begav os alene paa Jagt i Bazaren. Som alle orientalske Bazarer udgør ogsaa Bushires Bazar en særlig Del af Byen. Snævre, krogede Gader snor sig ud og ind mellem aabne Butiker, hvor de Handlende sidder med korslagte Ben midt mellem deres Varer og venter paa Kunder, hvor Haandværkerne arbejder med Lædervarer, Sko, Kobberkedler o. s. v., og hvor der ogsaa sælges Madvarer, Fisk og Fjerkræ. Det vil sige: til daglig. Men det var rigtigt nok, idag var næsten alle Butiker tilskoddede, ingen Mennesker at se.

Vi gik og gik; til sidst anede vi næppe, hvor vi var henne, og hvordan vi skulde finde ud igen af den Labyrinth, en saadan Bazar er. Endelig, da vi næsten havde opgivet alt Haab, saa vi en Mand med

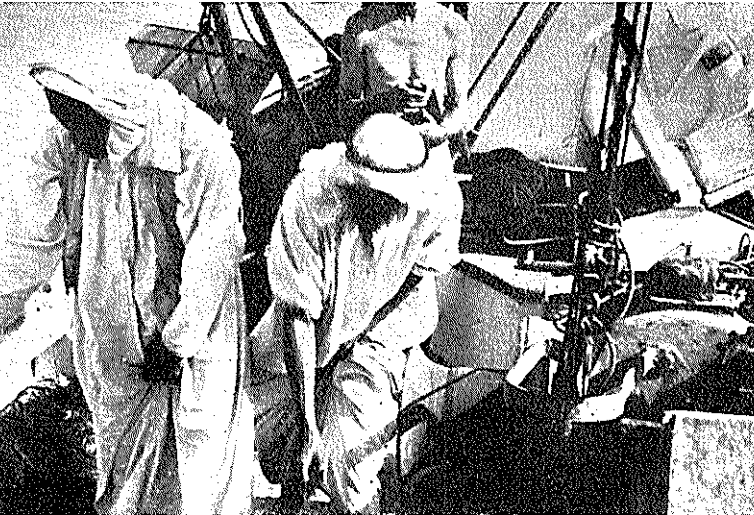


En stor Hajrokke med to Sugefisk fasthæftet til Ryggen.

natæblesaft, og Julegaasen var bleven til en lille mager persisk Kylling, saa var Stemningen den ægte, danske Julestemning, der kan indfinde sig under alle Himmelstrøg — selv ved Jordens varmeste Hav.

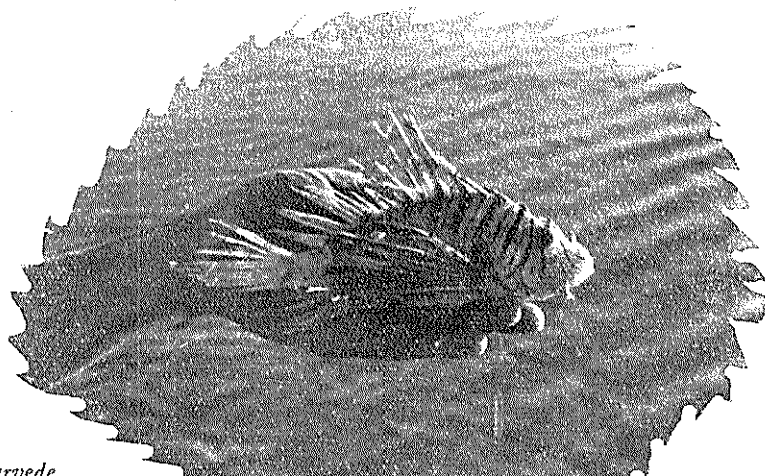
Da vi var færdige med Julemaaltidet, gik vi alle op i mit Hus. Persiens høje, skyfri Himmel med de klare, funklende Stjerner hvælvede sig over os, mens Palmernes Blade raslede sagte i den svage Brise. Min Kok havde dækket fint Bord til os med Frugter, Kager og Vin. Der blev udvekslet smaa Julegaver, der blev sunget og læst Julehistorier. Og det blev sent, før vi kunde bekvemme os til at skilles — men vi var enige om, at det havde været en dejlig Juleaften.

H. Blegvad.



Persiske Fiskere om Bord.

nogle smaa, magre Kyllinger. Det smagte dog altid af Fugl. Vi tog vort bedste persiske frem, handlede og pruttede, og det endte med, at han tog en Penge-seddel og lagde 6 af de smaa, forhutlede Stakler i vor Arm. Ved Tegn og Gebærder lod vi ham forstaa, at vi ikke kunne gaa den lange Vej hjem med seks levende, vrælende Kyllinger. Godt. Han tog en sløv Lommekniv op af Lommen og begyndte langsomt og systematisk at save Hovedet af Kyllingerne, et efter et. Saa begav vi os hjemad med vort blodige Bytte. Undervejs forsynede vi os hos Gadehandlerne med



„Drægefisk“ en ulkeantio Fisk med præstet tannede

Vikingens Fader fylder 60 Aar

Den kendte Forfatter og Marinemaler, Chr. Bogø, fylder d. 26. December 60 Aar.

Vikingens trofaste Læsere vil sikkert erindre Chr. Bogø's banebrydende Arbejde for at skaffe Kendskabet til den danske Sømandstands Indsats ud til den store Befolkning og i den Anledning skrev han sammen med Forfatteren J. Ravn Jonsen »Barken Margrethe af Danmark«, som med eet Slag gav Menigmand Forstaaelsen af Søfolkenes store Betydning for det havomspundne Danmark.

Senere startede Chr. Bogø *Vikingen*, fik

alle Søorganisationerne til at give deres Velsignelse til et saadant Blads Start, og Bladet blev stort anlagt, som et Underholdningsblad med Stof til Forstaaelse af Søfartens Betydning.

Disse Linier er stadig fulgt, efter at Bogø har forladt Kommandobroen, og *Vikingen* er i Dag kendt af enhver Skandinav, der sejler paa Havene, og mange vil sikkert sende Forfatteren Chr. Bogø en venlig Tanke paa hans 60 Aars Dag, og *Vikingen* tilføjer sine Lykønskninger og Tak for hans Indsats.

Axel Bærentzen.

Søfartens Spisehus

SØFARTSKLUBBEN har oprettet et SØFARTENS SPISEHUS i København, hvor de arbejdsløse Søfolk i Vintermaanederne kan faa et dagligt, kraftigt Hovedmaaltid varm Mad. Søfartens Spisehus blev aabnet Torsdag den 19. November. Bepisningen finder Sted i Sømandshjemmet „Bethel“, Nyhavn 24, alle Hverdage mellem Kl. 13,15 og Kl. 15,15. Da der kun vil være Plads til ca. 50 Gæster ad Gangen, vil der blive 5 Serveringer, nemlig Kl. 13,15 — Kl. 13,45 — Kl. 14,15 (denne Servering er fortrinvis reserveret Sømandshustruer) og evt. yderligere 2 Serveringer Kl. 14,45 og Kl. 15,15. Spisebilletterne, der koster Kr. 7,20 pr. Ark à 12 Billetter (60 Øre pr. Stk.) vil kunne købes i Søfartsklubben, Peder Skramsgade 23. Køberen skal kunne legitimere sig som Søfarende ved Søfartsbog eller Fagforeningsbog. Hustruer til Søfolk skal legitimere sig paa ander. Vis, f. Eks. ved Attest fra Rederierne eller andre Søfarten tilknyttede In-

stitutioner, som kender de paagældende. Gamle Søfolk maa legitimere sig ved en Attest fra den Sømandsstiftelse, hvor de bor nu eller anden fyldestgørende Attest.

Adgang til Køb af Billetter har Søfarende indenfor Handelsmarinen, der ikke er ude at sejle og inkluderer:

- a) arbejdsløse Søfolk,
- b) gamle Søfolk,
- c) Hustruer og Børn til Sømand, som Hjemmene paa Grund af Krigsforholdene ikke er i Forbindelse med,
- d) Hustruer og Børn til krigsforliste Søfolk,
- e) gifte, arbejdsløse Søfolk har endvidere Ret til at medtage deres Hustruer og Børn, eller de kan mod Aflevering af Spisebilletter hente Maden hjem i Spande som fra et Middagskøkken.

„JUL PAA HAVET“ maatte trykkes i 3 Oplag

Efterhaanden som „Jul paa Havet“ blev trykt, indløb Bestillinger i saa overvældende Mængde, at vi maatte 2 Gange forhøje Oplaget. 1. og 2. Oplag blev udsolgt faa Dage efter Udsendelsen, og takket være

den meget smigrende Presse er der nu kun et begrænset Antal Eksemplarer tilbage.

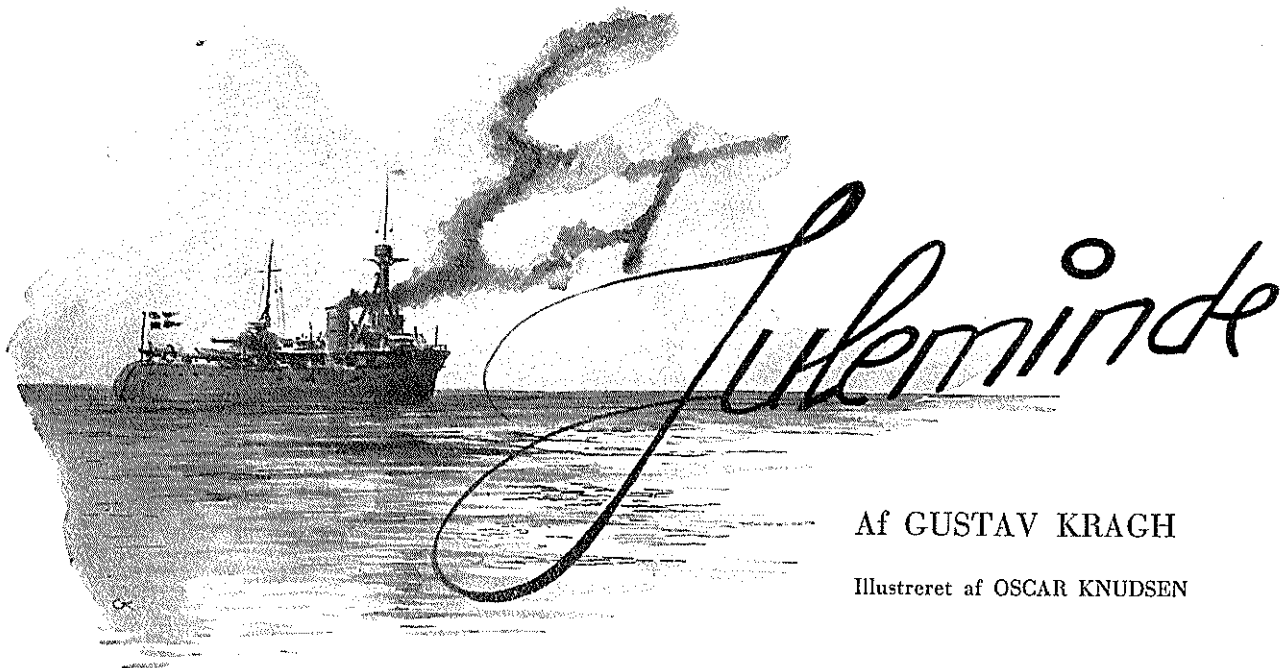
De af vore faste Købere, der endnu ikke har sikret sig et Nummer af „Jul paa Havet“, tilraader vi: Bestil det nu. Det er ikke sikkert, det kan skaffes i Morgen.

Brug kun

Hempel's danske Skibsfarver

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





Af GUSTAV KRAGH

Illustreret af OSCAR KNUDSEN

JEG erindrer ikke, i hvilken af vore *Dreadnought'er* det var; men i hvert Fald var det paa et Vintertogt her i vore egne Farvande. Vi laa — naa, det kan jo være lige meget, men det var en smuk, frisk Vinterdag tæt op mod Jul. Formiddagsøvelserne var lige begyndt, saa Fordækket laa frit for uvedkommende Tilskuere, da Næstkommanderende og Intendanten bestemte, at nu skulde „77“ — den største af Grisene — begynde sin Forvandling til Flæskesteg.

Ved Kommandoens Hejsning i Efteraaret havde vi faaet to Smaagrise om Bord. De levede herligt i den foreløbig rummelige Svinesti, passet af *Plyndregreven*, som af Næstkommanderende havde faaet streng Ordre til at smaafodre dem hveranden og propfyldte dem hveranden Dag, for at Flæsket kunde blive passende smalstribet.

Plyndregreven var i Civillivet Manufakturist og blev taget til Marinen, fordi han var Medlem af en Roklub. Den Morgen, Besætningen stillede om Bord, havde Skibssergenten kaldt en Del af Folkene sammen og spurgt dem, om der mellem dem fandtes en Mand, som var mere proper, paalidelig og begavet med Ordenssans, end man normalt kunde vente. Med Ungdommens klædelige Beskedenhed mente dog ingen af dem at turde melde sig.

„Naa, Gutter — hold Jer nu ikke tilbage! Jeg har en virkelig fin Tjans til den rigtige Mand!“

Og saa meldte Manufakturisten sig, meget spændt paa at faa at vide, hvilken Appelsin det var, som nu vilde drysse ned i hans Turban.

„Storartet — lad mig lige se Deres Hænder! Lad gaa, selv om der er en Kende Sørgerand under Neglene! Og De tør bande paa, at De er vant til at ha' Orden i Grejerne, hvad?“

„Absolut, Herr Skibssergent!“

„Godt. Holder De ogsaa af Dyr?“

„Af Dyr — æh — jo, jeg er meget dyrevenlig!“

„Det haaber jeg ogsaa, for i Morgen kommer her to Pensionærer om Bord, og dem skal De tage Dem af. Nu gaar jeg ned til Næstkommanderende og foreslaar ham at udnævne Dem til *Plyndregreve* — det vil sige, at De skal passe Svinene, fodre dem, holde dem rene og muge ud efter dem. Det er et meget betroet Hverv, De der faar, forstaaer De!“

Kammeraterne grinede, og Manufakturisten var baade skuffet, fornærmet og ædende ond paa Skibssergenten. Men da først de to smaa Fyre var blevet overladt til hans Varetægt, tog han sig pænt af dem og kom efterhaanden til at holde meget af Grisene.

Men nu skulde altsaa den største slagtes, og det skar Manufakturisten — eller „*Greven*“, som han nu altid blev kaldt — fælt i hans kærlige, medfølede Hjerte.

De to eneste, som havde forhærdet deres Hjerter, var Næstkommanderende og 219 — den ene Koksmath — som af Profession var Slagter. Alle øvrige, der havde Adgang til Retterstedet, var triste i Antrækket.

Og saa var det saa sørgeligt, at „77“ selv havde paa Fornemmelsen, at der forestod den noget forfærdeligt. Den var ikke til at drive ud af Stien, hvor den havde ligget saa lunt ved Siden af „78“, dens Bakkammerat. „*Greven*“ var absolut ikke til at formaa at hale Offeret hen til Slagterbænken — Baadsmanden maatte lade nogle af sine Gaster besørge Transporten ved Hjælp af en smækker Trosse og Gangspil! Selv den trivelige Skibskok holdt Haanden for Øjnene ved det bedrøvelige Syn; men det var jo ogsaa ham, der skulde stege „77“.

Slagteren havde hvæset Kniven og sneg sig hen til den hylende Gris, klar til at give den Dødsstødet

— en Mand havde sit Kamera klar til at forevige den triste Handling, og oppe i Taarnet stod en anden ved 37-Millimeteren for at sende stakkels „77“ Naadeskuddet, dersom Slagterens Angreb med Kniven skulde mislykkes.

Og den ubønhørlig strenge Næstkommanderen- de travede frem og tilbage paa Styrbords Side, nøje overvaagende at alt gik rigtigt til.

Og saa — — — saa skete det! En Ordre skal adlydes!

Men Julemorgen, da „77“ hang til Afsvaling med en spids Pind fra den ene Vomside til den anden, var der ingen, som glædede sig særligt til Julemiddagen.

Saa blev det Juleaften.

Baksvis parteret, liffligt duftende med sprød Svær, laa „77“ og snerrede i Kabysens Bradepander. Og da der blev pebet til Skafning, aad de sultne Orlogsgaster alligevel med kannibalsk god Appetit deres fordums Skibskammerat, serveret med Sovs, Kartoffler og Rødkaal.

Kun een glemte ikke „77“. Det var „Greven“, som forgrædt og sulten sad oppe ved Stien og melankolsk kløede Enkegrisen bag Øret.



Hvide Sande

Gennem den vidstrakte Hjemlands Klit naar man Hvide Sande, der nu er en betydelig Fiskerby paa Vestkysten, og den er stadig i Udvikling. Herfra fisker i Nordøen ikke alene den hjemlige Flaade, men mange fremmede Fiskere søger i Perioder hertil og driver Fiskeriet fra Havnen.

I Forsommeren var der til Tider op til 400 Baade, store og smaa, der fiskede efter Rødspætter, gik ud og ind gennem Slusekanalen. Nu i Tiden er det Pig-hvarrer, der fiskes efter. Travlheden i Hvide Sande er i Sommer ganske imponerende. Ikke alene hvad angaar Fiskeriet, men ogsaa andet Arbejde, hvorved Fiskere, Haandværkere og Kystarbejdere er beskæftiget. Der opføres nye Bygninger, og med Tiden ventes det at faa et nyt Sømandshjem og en Fiskehal, hvilket er haardt paakrævet i den ny Fremtidsby her paa Vestkysten. Denne Sommer udføres et stort Molearbejde her, idet der bygges til den nordlige Kanal-mole, saa den naar 50 Meter længere ud i Havet. Det er et Forsøgsarbejde, der er kalkuleret til 200.000 Kr. Molens Forlængelse venter at kunne standse Sandvandringsen ind i Slusekanalen. Det er et ret betydeligt Arbejde. Der skal støbes 600 Kæmpebetonblokke, der hver vejer ca. 910 Tons. I hver Blok gaar der 24 Sække Cement, og der skal bjærges 2400 Meter Ral. Der skal stærke Grejer til for at lægge disse Kæmpeblokke ud i Molen.

Argus.

Forsidebilledet

Det smukke Billede, vi bringer denne Gang paa Forsiden af „Vikingen“, er et af de skønne Partier, man møder mange Steder, naar man sejler paa Kanaler og Floder i det idylliske Holland.

Billedet er taget af en typisk hollandsk „Bauer“ — Ordet Ruf eksisterer ikke i Holland. Det velholdte Skib med de smukke Linier, som ikke kan andet end glæde enhver Sømands Øje, er Resultatet af Aarhundreders Skibsbygningskunst i Holland.

Formlen, hvorefter der altid har været bygget Skib i Holland, er den, at for hver Tomme dybere, Skibet ligger i de lave Kanaler, kan Skibet laste saa meget mindre. Men trods sin flade Bund og ringe Dybgaende er de hollandske „Bauer“s eller Tjalke kendt over hele Verden som solide søgaaende Skibe, der ogsaa sejler Vandet tyndt paa de store Have.

Det smukke Billede har Bendt Rom sendt os fra den officielle hollandske Turistforening A.N.V.V. i Haag.

Sydhavets Tradere

Af Børup Sørensen

MELLEM Sydhavets navnkundige Tradere stødte man omkring Aarhundredskiftet ofte paa Navne som Wales Harry, Skotske Harry, Perlefisker Harry, Deliverance Harry og sidst, men ikke mindst German Harry, den stærke og sejge Jyde, der efter sin Flugt fra Danmark i 13 Aars Alderen aldrig mere gensaa sit Fædreland. Denne sidste, der trods sit tyskklingende Navn var saa dansk som nogen, naaede i Berømmelse og Velstand langt over alle andre af den Bande Eventyrere af tvivlsom Nationalitet, der den Gang tog Stillehavet i Besiddelse.

Der var ikke stor Forskel paa Traderne, Sydhavets færende Handelsfolk, Nogle var rige, andre fattige, men et var fælles for dem alle. De begyndte som Regel paa bar Bund og arbejdede sig i Kraft af deres Vovemod og Indsigt i Handel op til at eje en eller flere smaa Skonnerter, hvormed de, med den hvide Mands kyniske Foragt for Døden, løb ind til vilde og febersvangre Øer for at handle med de sorte, ofte blodtørstige Beboere.

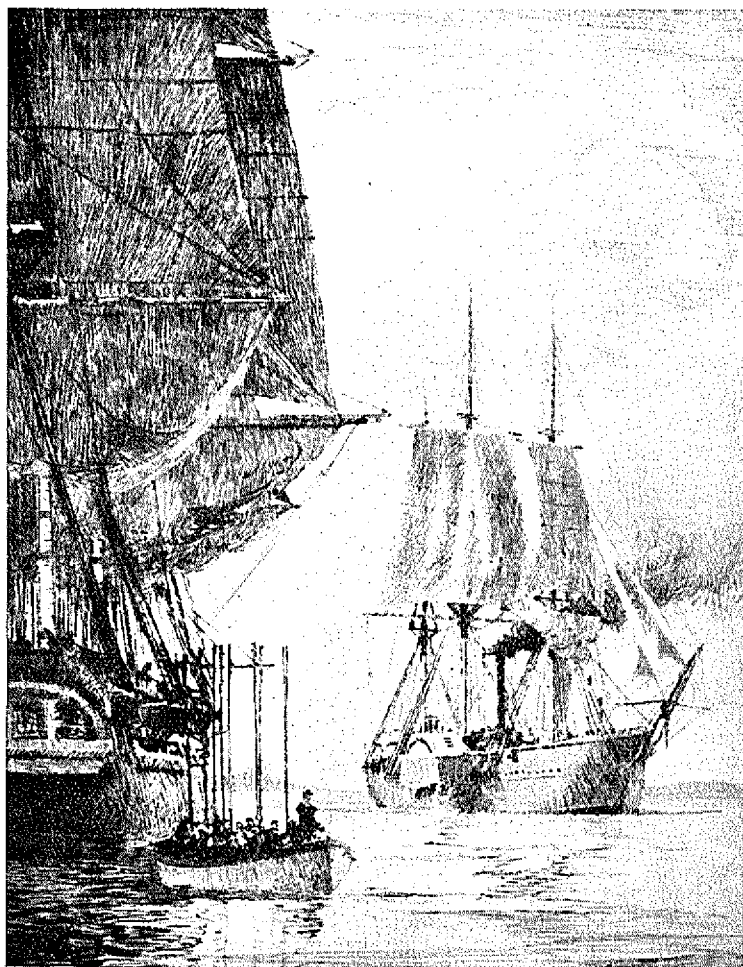
Nogle af disse Øer og Bopladser var af en saadan Beskaffenhed, at selv Stillehavets navnkundige Pirater, der ikke just havde Ord for at være fejge, i flere Tilfælde vilde have betakket sig. Traderne af det forrige Aarhundrede var et lystigt og sorgløst Folkefærd, der tog hvad Guderne gav dem af godt og ondt. De satte deres Præg hos Befolkningen paa mange af Polynesiens lidet besøgte og idylliske Øer, hvor man i vore Dage ofte træffer indfødte Herkuleskikkelser med et tydeligt nordisk Antræk. Til de mere heldige Tradere hørte German Harry eller Søren Christensen, som hans Døbenavn var, idet han var i Besiddelse af en vidunderlig Evne til at klare enhver Situation. En anden Trader, der ofte blev forvekslet med denne, var Deliverance Harry, opkaldt efter Øen, hvor han som fattig Eneboer henlevede sine sidste Aar. Hans oprindelige Navn var Henrik Enevoldsen, og han stammede fra Sydsjælland, hvorfra han som ung Sømand drog ud i Verden. Han og en anden Eventyrer ved Navn Nickolas the greek, hørte til den fattige Kategori af Tradere, men derfor var deres Liv ikke mindre spændende.

De ligger alle forlængst under Mulde paa Steder, hvor Passatvinden blæser sin evige Koralsang i Palmernes Toppe over deres tavse Grave. At disse Mænd ikke har været den engelsktalende Verden ligegyldige, forstaar man ved at se Brudstykker af deres Liv og Gerninger belyst af flere berømte engelske Forfattere. German Harrys Odysse er skrevet, men hvad de fremmede Skribenter mener om Traderne i Almindelighed, skal straks blive aabenbaret.

Som Dreng vogtede German Harry Faar paa de sparsomme og vindomsuste Græsgange i Nærheden af Klitterne Vest for Varde, og i Bugten ved Ho skuede hans undrende Barneøjne ud over det sagnombruste Vesterhav, hvor Brændingen tumlede med Sandet og forliste Skibsskrog. Der var ikke megen Forskel paa Søren, som han den Gang hed, og hans Forfædre, de magre, sejge Hedeboender med Nexver som Staal og et Sind som Granit. Barsk og vildt, som Landet var, saaledes blev ogsaa Befolkningen i den evige Kamp for Tilværelsen mellem Lyng og Marehalm.

Det blev ikke sunget ved Søren's Vugge, at han skulde være Havbonde ved Vestkysten. Hans Forfædre Vikingerne drog ud for at plyndre fremmede Kyster, og han var selv en Slags forsinket Viking, der ikke kunde nære sig i Hjemmet, hvorfor han for ud og lagde Beslag paa andre Strande. Han fandt sit blivende Sted hinsides Ækvator, blev Høvding og en Sagnfigur mellem Nybyggere og sorte Folkeslag i Lande, hvor der er evig Sommer. Hans Liv formede sig som en uafbrudt Kæde af spændende Eventyr, ofte med Livet som Indsats, og med ham døde en af Sydhavets kendteste og mest agtede Tradere. Hvad man hørte om German Harry, var ikke godt altsammen, ja, meget var saare ilde; men hvad der fremhævede hans gode Sider kom fra Hold, hvis Ord havde Vægt, medens megen ond Tale lod sig forklare af Misundelse. German Harry stod sig saaledes godt med Missionærerne, befordrede dem gratis fra den ene Missionsstation til den anden mellem Øerne, og de Indfødte hjalp han tit ud af Vanskeligheder ved at forsyne dem med Proviant, Tobak og andre Nødvendighedsartikler, ofte paa Kredit. Hvis de ikke betalte med Penge, saa fik han sin Betaling i Kopra, Elfenbensnødder eller Perler og Perlemoderskaller. Kreditten strakte sig over flere Aar, og selv om han aldrig fik sin Betaling, naa —, ja, saa gjorde det ikke noget. Han saa ikke smaaligt paa den Slags Ting, da han havde Kortene paa Haanden og vidste, at der kom en Dag efter denne.

Han erhvervede sig paa denne Maade mange Ven-



Dampfregatten „Mississippi“.

Kommandør Perrys Flagskib, da han var i Japan for at aabne Landet for Handel med Amerika og den øvrige Verden. Den blev sænket under Borgerkrigen i 1854 paa Floden, hvis Navn den bar. Hjulfregat fra Tiden omkring 1850—55. Senere gik man over til Skruefregatter, hvilket var bedre, da de ikke var saa saarbare som Hjulskibene.

ner gennem Aarene og havde altid fuld Last i sine Skibe. Han fik imidlertid ogsaa Fjender, der saa skævt til den heldige Trader, som altid syntes at flyde ovenpaa og tjene Penge, medens de selv til Tider var langt nede og havde svært ved at klare Dagen og Vejen.

Harry var imidlertid mere fremsynet end de fleste og forstod den Kunst at holde sig paa Siden af Missionærerne. Ikke fordi hans Livsførelse var eksemplarisk i nogen Henseende, det var langtfra. Det modsatte var snarere Tilfældet; men Missionærerne var lige saa durkdrevne og saa gennem Fingrene med ham. Det var gensidig Fordel. En Gang forærede han Tusind Pund Sterling til Sacred Heart Missionen paa Torsdagsøen paa et Tidspunkt, hvor denne var i Nød for Penge, og det var Missionerne som Regel altid. En anden Gang byggede han Missionsstationen paa Trobrian Island op igen, efter at en Orkan fuldstændig havde fejlet den ud i Havet. Missionærerne, som den Gang skrev Sydhavets Historie, var ham saaledes Tak skyldig og saa op til ham; men i andre Kredse havde han som omtalt bitre Fjender.

En Mand, som særlig saa med onde Øjne paa

German Harry, var Captain Monckton, den højeste Politiebedsmand paa Samarai og i britisk Ny Guinea. Hvorfor Harry havde gjort sig fortjent til denne Mands Hæd, maa Guderne alene vide. German Harry havde kun behandlet Captain Monckton som en hvid Mand paa et Tidspunkt, hvor denne var lige til Rotterne. Som Dommer var denne Gentleman sat til at vaage over, at Retfærdigheden skete Fyldest paa Ny Guinea, og han arresterede i Flæng flere af Harrys Kolleger, som han straffede med Bøder og Arrest. Som ny ankommen var han meget nidkær i Tjenesten, og det pinde ham stadig, at han ikke kunde faa Held til at indlemme Harry i sin Samling af Fanger, han altid havde paa Lager, og som han traktede efter Dronning Victorias lovbefalede Priskurant. Harry var imidlertid for snedig og holdt sig paa den sikre Side af Skranken. At en Trader kunde være ærlig, overgik Captain Moncktons Forstand. Af Mr. Moncktons Beretning i hans Erindringer fra Ny Guinea paa et Tidspunkt, hvor han endnu ikke var bleven udnævnt til Embedsmand, men var paa Jagt efter Guldminer sammen med to Indfødte, fremgaar følgende Skildring:

„Efter at vi i flere Dage havde travet om i en Mangrovesump uden noget nævneværdigt at spise, samt efter adskillige Sammenstød med de Vilde, var mine og de Sortes Ben saa opsvulmede af Mangrovebylder, at vi daarligt kunde gaa. Vi satte derefter som den sidste Frelse Kursen direkte mod Stranden. Her skød jeg en Alligator, og mens vi var beskæftiget med at spise denne, saa vi et Sejl paa en Skonnert komme rundt om en Pynt tæt ved Land. Ved at fyre min Revolver af, og medens mine Boys hylede som besatte, lykkedes det os at blive bemærket fra Skibet. En Baad blev derpaa sat i Vandet og sendt ind for at hente os, og da vi i yderst udmattet Tilstand kom om Bord, opdagede jeg, at det var German Harry med Skonnerten „Galathea“. German Harry havde Skibet lastet med Proviant bestemt til Woodlark Øen og var i Selskab med en europæisk Kvinde, ikke hans egen Kone, men en anden Mands, han var flygtet med. Da vi travede om inde i Junglen, var jeg bange for at tage mine Støvler af af Frygt for ikke at kunne faa dem paa igen. Nu fik jeg dem af, og German Harry, som modtog mig med den største Gæstfrihed, gav sin sorte Kok Ordre til at koge Masser af Vand til Behandling af mine og de Sortes Bylder og Saar. Imens han var saa travlt optaget med at lede efter Bandager og lægende Salver, lod han Konen underholde os.

I de 14 Dage, jeg var sammen med German Harry, hjalp jeg ham som Regnskabsfører ved at optælle Lasten og med andre Skriverier, medens jeg lyttede til hans Beretninger om forunderlige Oplevelser mellem Øerne. Ved samme Lejlighed lærte Harry mig Begyndelsesgrundene i Navigation, og jeg fik ogsaa et Kursus i Dykning efter Perlemuslingskaller ved Hjælp af et Apparat, efter min Mening fabrikeret af enten „Sisbe Gorman eller Heinke“, de eneste to Firmaer, hvis Dykkerdragter Perlefiskerne kunde tænke sig at risikere deres Liv i. German Harry havde et komplet

Udstyr om Bord, lige fra Luftpumpe til Dragt og Hjælm, dog ikke af de to omtalte Firmaers, men af en konkurrerende Fabrikants. Efter adskillige anstrengende Prøvedykninger kom jeg ligesom Harry til det Resultat, at Dykkerdragterne var fine i stille Vejr med rolig Sø, men dødsens farlige i Strøm og opfriskende Vind.

Efter to Ugers Rekonvalescens i „Galathea“ ønskede jeg ikke at trække flere Veksler paa Harrys Gæstfrihed, skønt han bad mig om ikke at forhaste mig. German Harry sejlede derefter til andre Egne, og jeg gik igen i Land og dykkede ind i Skoven paa Woodlark Øen, paa Jagt efter Lykken.“

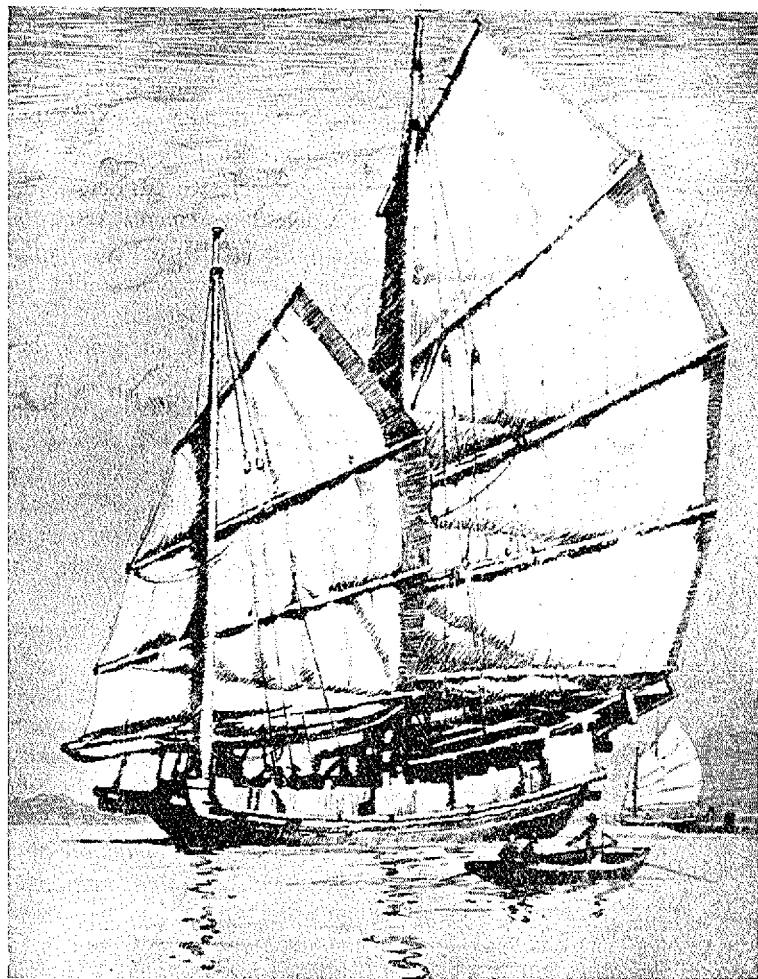
Som det vil ses af ovenstaaende, havde German Harry behandlet Mr. Monckton som en barmhjertig Samaritan. Saa meget mere maa man da forundres, naar man læser en anden af samme Herres Beretninger, medens han var Embedsmand og sad højt til Hest. Beretningen lyder oversat saaledes:

„Mellem Traderne herude i Koralhavet var der bl. a. to maleriske Slyngler, som ikke lignede hinanden i andre Ting end den Maade, hvorpaa de i Kraft af deres Snedighed undgik at blive dømt og hængt. En stor Del af deres Tid gik med for Retten at bortforklare Anledningen til deres Arrestation og sværge paa deres Uskyld. De havde begge det meste af deres Levetid fristet Tilværelsen ved at handle med de Indfødte paa hele Øhavet, og de havde efterhaanden samlet sig en ikke ubetydelig Formue. Om disse to Mænd og deres Bedrifter har jeg hørt endeløse Historier. Den ene blev kaldt for Nickolas the greek. Himmelen ved kun hvorfor, Hans rigtige Navn lod engelsk nok, og han havde ikke Spor tilfælles med den moderne Græker at gøre, tværtimod.

En Dag blev et Krigsskib sendt ud for at fange Nickolas, og omtalte Skib var saa heldig at træffe ham i et Selskab af sorte Indfødte paa en afsides liggende Ø. Da ingen af Besætningen nogensinde havde set Nickolas, spurgte Chefen ham, om han havde truffet paa en Mand af det Navn, og om han kunde sige, hvor han var at finde. Nickolas gik straks ind paa Idéen og tilbød beredvilligt Chefen at finde den berygtede Trader i et eller andet Smuthul; hvorefter han i 14 Dage sejlede rundt med Krydseren og ledte efter sig selv, men selvfølgelig uden Resultat.

Et Aarstid senere blev en Skonnert i Lousiade Arkipelaget omringet af en Flok Vilde og Besætningen massakreret. Da dette blev bekendt, sendtes et Krigsskib ud for at straffe Morderne og specielt en bekendt Høvding, der var ansvarlig for Overfaldet. Omtalte Krigsskib løb en Dag paa Nickolas med hans Skonnert, og da han havde et indgaende Kendskab til Farvandene, engagerede de ham som Lods.

Tilbudet var fristende for Nickolas, eftersom Chefen tilbød ham 100 Pund Sterling for Tilvejebringelsen af Høvdingen i død eller levende Tilstand. Et Par Dage senere lodsede Nickolas Skibet ind til en dystert udseende Ø, hvor han vidste, at Høvdingen levede med sin Stamme. Han gik alene i Land, kun bevæbnet med



Kinesisk Djunk.

Med disse tilsyneladende klodsede, men i Virkeligheden vel-sejlende Fartøjer har Kineserne igennem Aarhundreder drevet Handel mellem Kina, Indien og hele Østen: De havde Forbindelse med Persien i det 3. Aarhundrede. De brugte Kompas og havde Roret paa Agterstævnen i Modsetning til europæiske Fartøjer paa den Tid, der havde Styreaare paa Siden. Men en videre Udvikling af Djunken førte Kineserne ikke, de blev staaende paa det Punkt, de havde naaet, og er ikke videre den Dag i Dag.

en Revolver og et Sværd, hvorefter han forsvandt ind paa Øen i Skovens Indre. Der var ingen af Skibets Besætning, der var særlig hidsige efter at følge med, og de ventede heller ikke at se den brave Lods mere i Live. Der gik nu nogle Dage, og en mørk Nat gled en Kano stille op langs Krydserens Side, og op sprang Nickolas med en Sæk i Haanden. Han gik lige agterud til Chefen, aabnede for Sækken, og ud trillede et nylig afhugget Hoved af en Nigger. „Vær saa god!“ sagde han til Chefen, der stirrede vildt paa Hovedet. „Her er den længe savnede Høvding. Jeg kunde ikke slæbe hele Kadaveret med. Maa jeg saa bede om Dusøren?“

En anden Historie om Nickolas lyder saaledes:

Nickolas var bleven frygtelig mishandlet af sin sorte Besætning og tilsidst smidt over Bord som død. Han lod imidlertid sine Sorte blive i Troen, at han ikke eksisterede mere, men svømmede under Vandet og forsvandt for alles Blikke. Lidt efter dukkede han dog op ved Roret, som han fik fat i, og der sad han

det meste af Natten uden at kunne ses fra Skibet. Da hele Besætningen sov trygt, klatrede han lydløst om Bord og fandt et Sværd, og med dette slagtede han største Parten af Besætningen. Resten af denne, der skrækslagen troede, at det var deres Herres Aand, der kom for at hævne sig, sprang paa Hovedet i Vandet og svømmede mod Land; men saa vidt vides tog Hjerne dem, inden de naaede saa langt.

Da han blev ene paa Skonnerten, arbejdede han denne, syg og elendig som han var, ind til nærmeste Havn. Her mønstrede han en Besætning af sorte Kvinder, og med dem sejlede han i flere Aar. Kvinderne viste sig at være gode Søfolk; men en skønne Dag optraadte Sir MacGregor paa Scenen og forbød ved Lov indfødte Kvinder om Bord i Traderskonnerter. Nickolas maatte derfor til sin store Sorg lade sine veltrænede Kvinder gaa igen.

Her slutter Monckton sin Beretning om Nickolas og fortsætter med German Harry:

„Den anden af dette interessante Par var kendt som German Harry. Han var en Mand af betydningsløst Udseende og ringe fysisk Styrke; men den mest lille giftige Skorpion, som det nogensinde er faldet i min Lod at møde. Paa samme Tid var han den mest godhjertede lille Mand mod dem, som var haardt oppe i Nød og ulykkelige i Kampen for Tilværelsen. Han havde ogsaa brugt en stor Del af sin Tid til at lege Kis-Pus med Øvrigheden, uden at det var muligt at skaffe Beviser paa hans Brøde. Jeg husker endnu en lille Episode, som jeg tilfældig var Øjenvidne til. Den afslørede tydelig hans Maade at slaas paa, og jeg forstod derefter, hvorfor de største og stærkeste Bullies behandlede ham med Respekt.

Et Skib, ført og ejet af en stor Tamp af en Dansker, kom over til Samarai fra Queensland. Blandt andre Ting om Bord var der ogsaa en Del gamle Aviser, saa nye som de kunde skaffes. En af Aviserne indeholdt en Artikel, hvor Danskeren figurerede som Topfiguren i en Scene, hvor han havde gennemptrykt sin Kone. Han var imidlertid, som det ofte er Tilfældet i civiliserede Lande, sluppet meget lempeligt fra Affæren med en ynkelig lille Bøde. Harry, Danskeren og jeg sad i Billys Værtshus, og Harry læste Beretningen højt, hvorefter han saa paa Danskeren og sagde noget paa tysk, hvoraf Schweinhund var det eneste Ord, jeg var i Stand til at forstaa. Et Glas Rom blev i næste Øjeblik knust mod Harrys Tænder, efterfulgt af

et Hyl af Raseri. Harry blev i det samme fuldkommen desperat og fløj som en vild Kat i Hovedet paa den store Dansker, mens han klemte, sparkede og bed samt borede sine Fingre ind i hans Øjne.

De laa begge paa Gulvet og rullede rundt og gjorde deres bedste for at myrde hinanden, da vi pludselig hørte nogle frygtelige Skrig fra den store Dansker. „Han æder mig, hjælp!“ Harry blev saa med Magt trukket væk af os andre, og vi saa nu, at det halve af Modstanderens Næse var bidt af, medens det ene Øje laa halvt ude af Øjenhulen. Den store Dansker blev efter Harrys Behandling i frygtelig lidende Tilstand ført om Bord i sit Skib, medens den anden roligt begyndte at lappe sammen paa sin skaarede Læbe.

„Du er en morsom lille Hyæne!“ sagde jeg bagefter til Harry. „Hvad er det for en Maade at slaas paa?“

Men Harry svarede blot. „Aa — det er ingenting at tale om. Jeg vilde bare forskrække ham, og hvis han ikke havde givet op, havde jeg pillet hans andet Øje ud med. Han smider vist ikke mere et Glas i Ansigtet paa German Harry.“

„Nogle Aar senere,“ fortsatte Monckton, „mødte jeg German Harry paa Gaden i Sydney, og jeg troede ikke, at han kunde forbavse mig mere; men jeg fik alligevel et Chok, da han fortalte mig, at han havde købt et Ægteskabskontor.“

Der kan være noget sandt i Moncktons Beretning; men naar han først betegner Harry som en malerisk Slyngel og dernæst som en lille giftig Skorpion af ringe fysisk Styrke, vækker dette allerede Tvivl om hans Vidnesbyrds Paalidelighed. Harry var afgjort ikke lille, og heller ikke var hans Ydre betydningsløst. Han var tværtimod høj og bredskuldret og behøvede sandelig ikke at bide Næsten af en Modstander. Alene Tanken herom vil bringe enhver, der i sin Tid har trykket German Harrys Haand, til at smile.

Har der levet en anden Trader ved Navn German Harry, eller forveksler Captain Monckton Deliverance Harry med German Harry? Hvem kan løse Gaaden?

Hvorom alting er, saa vil den frygtløse kosmopolitiske Trader af det forrige Aarhundrede til sene Tider straaie i et gyldent Skær af Romantik. Han gik i Tasmans, Cooks og La Perouses Fodspor og jævnedes den farlige Vej for senere Handelsruter i det med Øer og Korallrev opfyldte Sydhav.

Børup Sørensen.

Josef Kjellgren:

»Smaragden«

Gyldendal

Med Bogen „Smaragden“ har Forfatteren givet et naturtro Billede af Livet ombord. Man er med i det daglige og natlige Arbejde, deltager i Frivagtens Diskussion, og paa Landlov i det gærende Island. „Smaragden“ er et gammelt Skib, og man mærker Under-

tonen i Mandskabets Samtaler: Kommer I velbeholdne hjem. Det er Haabet, men Nødvendigheden er ikke at leve, men at sejle. For enhver Sømand er denne Bog en Minderune, og han nikker genkendende til de mange Situationer, der er skildret uden Overdrivelse. Bogen minder meget om „Hollands Sønner“ og vil sikkert blive læst med megen Interesse. A. B.

Husk at forny Deres Abonnement

om Bord i Handelsskibe

Ved OSCAR JENSEN

Affæren „Flowery Land“

DEN 3. Februar 1864 blev otte lankede Mænd ført frem for „Old Baily“ i London — Englands Kriminalret. De fem af disse Mænd var Spanioler, een var Græker, een Italiener, og den ottende var en halvblods Filippiner. De var alle Søfolk, men med Kajnsmærket i Panden, idet de i rum Sø havde myrdet Kaptajnen og Førstestyrmanden paa det engelske Fuldskip „Flovery Land“ samt en Passager og tre af deres egne Kammerater i Lukafet.

Hovedvidnet under denne Retssag var „Flowery Land“s Andenstyrmand William Taffir. Det var lykkedes ham med Resten af Besætningen, som bestod af Briter og Skandinaver, at holde sig Morderne fra Livet under selve det blodige Drama. Men senere havde de alle maattet gaa ind paa at hjælpe Morderne med at navigere og manøvrere Skibet til Argentina. Da saa „Flowery Land“ naaede ud for La Plata med Land i Sigte, borede Morderne Skibet i Sænk og flygtede bort i Storbaaden, efter at de først havde ødelagt Skibets øvrige Baade. Det var dog lykkedes Styrmand Taffir og hans Folk at faa lasket en Flaade sammen, inden Skibet sank, og paa den naaede de alle i god Behold ind til Kysten. Hele Morderbanden blev paa Styrmand Taffirs Foranledning senere arresteret i Montevideo og ført til England, hvor de over for „Old Baily“ maatte staa til Regnskab for deres Handlinger. Og for alle ottes Vedkommende blev Resultatet et Hampereb om Halsen.

En mere indgaaende Beskrivelse af denne Affære maa antages at være overflødig og uden særlig Interesse, da den ikke bringer noget nyt — hverken med Hensyn til Motiv eller Fremgangsmaade. Den lig-

ner paa en Prik de to foregaaende Beretninger — Af-færerne „Vittoria“ og „Caswell“ og flere andre, som af samme Aarsag ogsaa lades ude af Betragtning.

Ser man bort fra, at disse Mytterier kan have været overlagt og dikteret af naivt Haab om Vinding, hvilket enkelte af dem vel nok har været, er det vanskeligt at forklare sig Aarsagerne til disse desperate Sydlændinges Handlemaade. Endnu vanskeligere er det dog at finde Motivet til det Drama, som i 1886 udspillede om Bord i det amerikanske Clipper-Skib „Frank N. Thayer“, og som paa Grund af sin Egenart ogsaa skal have en kortfattet Omtale.

Affæren „Frank N. Thayer“

„Frank N. Thayer“ var et fuldrigget Skib paa 1600 Tons Drægtighed og havde en Besætning paa 23 Mand. Det var hjemmehørende i New York og førtes af Kaptajn Clarke, som havde sin Hustru og deres treaarige Datter med paa Skibets sidste og skæbnesvangre Rejse.

„Frank N. Thayer“ var for hjemgaaende fra Manila med en Ladning Hamp og befandt sig Natten til Søndag den 3. Januar 1886 i Sydatlanten ca. 700 Sømil Sydøst for Sct. Helena. Hertil var Hjemrejsen forløbet normalt uden Uoverensstemmelser eller Gnidninger af

nogen Art mellem For og Agter, og Skibet sejlede frem paa sin Kurs for en flov Medvind.

Det var Midnat. Himlen var klar og fuld af Stjerner, og den eneste menneskelige Lyd, der brød Stilheden om Bord, var Udkiggens Tra-ven frem og tilbage forude paa Bakken, og de faa Ord, der under Vagtskiftet veksledes mellem begge Skibets Styrmand, mens de et Øjeblik



Pludselig kastede begge Malayerne sig over Styrmandene og dolkede dem.

sad paa Agterlugen efter Afløsning og drøftede Vind og Vejr.

Kaptajn Clarke var gaaet under Dæk ved 4 Glas Kl. 22. Han sov trygt i sin Familiekahyt, da et gennemtrængende Skrig pludselig fik ham til at fare op af sin Søvn. I et Nu var han ude af Køjen. Han stod et Øjeblik og lyttede, men ingen usædvanlig Lyd lod sig høre, og han troede straks, at han havde drømt. Saa naaede pludselig en Summen af forvirrede Stemmer hans Øren, derefter Lyden af hastige Fodtrin hen over Halvdækket, og nu slog Tanken ned i ham, at Skuden var løbet i Vinden og var i Færd med at kolliderere med et andet Skib, som om Aftenen havde været i Sigte forude, og som de var halet stærkt ind paa; og uden at give sig Tid til Paaklædning styrtede han gennem Salonen og

mod Døren til Trappenedgangen. Netop som han greb fat i Dørhaandtaget, hørte han et vildt Løb mod Kahytsskappen, og en Stemme raabe: „Kaptajn Clarke! Kaptajn Clarke!“ Og da han rev Døren op, kom Andenstyrmanden tumlende hovedkulds ned ad Trappen og sank som livløs om ved det nederste Trin.

Uden at give sig Tid til at undersøge Andenstyrmandens Tilstand nærmere skrævede Kaptajn Clarke over det livløse Legeme og stormede i sin bare Nat-skjorte op ad Trappen, men han havde aldrig saa saare naaet det øverste Trin, før et voldsomt Slag ramte ham oven i Hovedet, og i samme Nu kom en Haand farende ud af Mørket og greb ham i Struben. Han vaklede paa Kanten af Trinet, men fik samtidig fat i sin Angriber, som han lynsnart omklamrede med begge Arme, saa han sad som i en Skruestik, og han genkendte ham nu som den ene af de to Malayer, han havde paamønstret i Manila.

Imidlertid rev og sled Malayen for at komme fri af det knugende Favntag, og det lykkedes ham ogsaa med sin Kniv at bibringe Kaptajn Clarke en dyb Flænge i venstre Side, hvorefter de begge tabte Balancen og tumlede ned ad Trappen. Trods Saar og et ikke helt ringe Blodtab syntes Kaptajn Clarke her at skulle faa et afgørende Overtag, men saa gled han i sit eget



Med deres harpunagtige Stikvaaben forsøgte Malayerne at forcere Kahytten gennem Skylightet.

og Andenstyrmandens Blod, slap sin Modstander og faldt i hele sin Længde halvvejs ind i Kahytten, hvorefter Malayen — fri af Kaptajns Favntag og i den Tro, at han havde dræbt ham — forsvandt op ad Trappen.

Men Kaptajn Clarke var ikke død. Han havde som sagt lidt et betydeligt Blodtab, og Saaret i Siden smertede ham, men han kom dog hurtigt paa Benene igen og helt ind i Kahytten, hvor hans Hustru tog imod ham med en Revolver i hver Haand. Hun rakte ham straks den ene, og væbnet med den vaklede han igen ud i den forreste Nedgang, lukkede og laasede Kappen — derefter Døren ind til Salonen, og imens sikrede hans Hustru Døren mellem Sovekahytten og den agterste Kahyttnedgang, hvortil ogsaa Badeværelset stødte op.

Forpustet efter Kampen med Malajen og udmattet af den stærke Blødning satte Kaptajn Clarke sig tilrette paa en Maatte i et Hjørne af Salonen, hvorfra han med sin Revolver kunde dække baade Døre og Skylight, og imidlertid fik hans Hustru Medicinkisten halet frem. Uden et Øjeblik at have tabt Fatningen gik hun derefter i Gang med at vaske og pleje og forbinde hans Saar, og det lykkedes hende ogsaa med Kompres og et stramt Bind at faa Blødningen standset.

Kaptajn Clarke, der var af den Formening, at hele Besætningen forude havde gjort Mytteri, grundede for-gæves over Aarsagen. At Andenstyrmanden var død, havde han forvisset sig om, da han anden Gang var ude i den forreste Nedgang for at lukke Kappen. Hvad der var sket med hans Førstestyrmand, havde han derimod ingen Anelse om. Maaske var denne brave og hæderlige Sømand ogsaa faldet som Offer for den oprørske Besætnings onde Anslag. Hvor meget Kaptajn Clarke end spekulerede, kunde han ikke finde nogen Mening i det, der nylig var foregaaet, men hvad den end kunde være, var han fast besluttet paa at sælge sit og sin Families Liv saa dyrt som muligt; og da han efter en Stunds Forløb, mens hans Hustru endnu var i Færd med at forbinde ham, bemærkede en Skygge ved Skylightet, gav han Ild. Skyggen forsvandt øje-

blikkelig, og da Kaptajn Clarke samtidig hørte en spansk Ed oppe fra Halvdækket, var han ikke i Tvivl om, at det igen var en af de to Malayer, der var paa Spil.

Han sad en Stund og overvejede Situationen sammen med sin Hustru, da begges Opmærksomhed pludselig blev fanget af Støj ved Agterkappen, og umiddelbart efter hørte de Fodtrin paa Trappen. Kaptajn Clarke rejste sig med Besvær, og idet han bad sin Hustru om at holde vaagent Øje med den forreste Dør og Skyligtet og bare skyde løs, dersom hun mærkede noget mistænkeligt nogen af Stederne, vaklede han ind i Sovekahytten. Med Revolveren hævet til Skud lindede han forsigtig Døren ud til den agterste Nedgang, hvor han i det svage Skær fra Lampen under Sladrekompasset i Sovekahytten skimtede Omridset af en Mand, der sad paa Dørken og krøb sammen i en Krog, som om han frygtede, at hans Tilstedeværelse dér skulde blive opdaget.

„Hvem er Du?“ spurgte Kaptajn Clarke og rettede Revolveren mod Manden. „Og hvad betyder alt dette?“

„Henriksen.“ svarede Manden med rystende Mæle, og uden at give noget Svar paa Kaptajnens andet Spørgsmaal bad han klynkende om Beskyttelse.

Men Kaptajn Clarke, der frygtede Forræderi og i Øjeblikket ikke følte sig stærk nok til igen at tage Kampen op med en af Oprørerne, slog Døren i igen og laasede den uden at tage Hensyn til Mandens indtrængende Bønner om at faa Lov til at komme ind i Kahytten; og efter at have beroliget sin lille Datter, der var vaagnet ved Støjen, slæbte han sig tilbage til Salonen og indtog atter sin Plads paa Maatten ved Siden af sin Hustru. Her maa vi nu foreløbig forlade de to Ægtefæller for i korte Træk at gøre Rede for, hvad der virkelig var foregaaet.

— — —

Hvor utroligt det end kan synes, var dette Drama iværksat og fra først til sidst gennemført af to unge Malayer — to ganske unge Filippinere, som i første Instans fuldstændig havde skabt Panik blandt en Skibsbesætning paa mere end en Snes voksne Mænd, hvoraf hver enkelt i fysisk Styrke overgik dem begge.

Disse to Malayer havde været paa hver sin Vagt — den ene paa styrbords og den anden paa bagbords Vagt. Ved Vagtskiftet Kl. 24 den paagældende Nat havde Folkene paa bagbords Vagt bemærket, at Malayeren, der hørte til hos dem, var blevet paa Dækket, efter at de var gaaet til Frivagt. Folkene, som havde overtaget Vagten, havde straks løst af ved Ror og paa Udkig, og Resten, som havde Fritørn, havde som sædvanlig i godt Vejr søgt sig et eller andet Sted, hvor de kunde blunde lidt og dog være ved Haanden ved det mindste Varsko.

Som allerede fortalt sad Første- og Andenstyrmand paa Agterlugen og vekslede nogle faa Ord med hinanden efter Afløsningen. De to Malayer begav sig straks agterover og op paa Halvdækket, hvor de uden

at vække Mistanke nærmede sig Agterlugen. Den ene foregav, at han følte sig meget syg. Dette Foregivende maa have været et aftalt Tegn; tni pludselig kastede de sig begge over Styrmandene og dolkede dem. Første-Styrmanden faldt dødelig saaret ned fra Lugen. Han udaandede tre Timer senere i Folkelukafet. Det lykkedes Andenstyrmanden at naa her til Kahytsskappen og kalde to Gange paa Kaptajnen, før han tumlede død ned ad Trappen.

Imidlertid var Fritørnen blevet opmærksom paa Støjen. De havde hørt Andenstyrmandens Dødsstrid og hans Kalden og var straks paa Benene. De stod et Øjeblik og vidste hverken ud eller ind, indtil de fik Øje paa Førstestyrmanden, der kom krybende langs Stordækket, og som klagende sig meddelte dem, at han var blevet overfaldet og dolket. Et Par af Folkene hjalp ham op og fik ham i Hast ind i Lukafet, men imidlertid tabte Resten af Vagten fuldstændig Hovedet. I Stedet for at orientere sig og tage Kampen op med Morderne lod de sig sanseløse jage rundt paa Dækket af de to Malayer, der hujende fægtede vildt omkring sig med deres Knive. Omsider saa Flygtningene dog ind i Lukafet og fik Døren haspet fast indvendig.

Efter at det endelig var gaaet op for Folkene i Lukafet, at hele Tumulten kun skyldtes de to Malayer, besluttede de at uskadeliggøre disse, og kort efter stormede ni af dem ud gennem Døren og løb hen til Forkanten af Ruffet, hvor de bevæbnede sig med Haandspager. Tre, som var saarede, blev tilbage i Lukafet hos den døende Førstestyrmand. De ni tørnede hurtigt sammen med de to Malayer, men deres Angreb var planløst, og fire af dem blev næsten øjeblikkelig stukket ned, hvorefter fire af de andre atter flygtede ind i Lukafet. Den femte — en Nordmand ved Navn Robert Sonnberg, som under Angrebet var kommet agten for Malayerne og ikke kunde komme forbi igen, stak til Vejrs i Mesanriggeren, hvorfra han lidt senere saa de to bestialske Mordere kaste sig over Rorsmanden, som lammet af Rædsel stod ganske stille og lod sig stikke ihjel.

Oppe fra Riggeren saa Sonnberg ogsaa, at de dræbte Tømmermanden under dennes Forsøg paa at komme fra sin Shop og ind til Folkene i Lukafet, og han saa dem kort efter i Haandgemæng med en anden Sømand, som havde holdt sig skjult hos Tømmermanden. Denne Mand faldt dog ogsaa hurtigt som Offer for Malayernes Færdighed i at bruge deres Knive, og de kastede straks efter baade hans og Tømmermandens og de fem andre dræbtes Lig over Bord. Derefter surrede de en Terts for Lukafdøren, saa den ikke lod sig aabne indvendig fra, og efter at de saaledes havde sikret sig mod flere Overraskelser fra den Kant, gav de sig til at snuse rundt alle Vegne for om muligt at finde flere Fjender. Under denne Snusen omkring fandt de ogsaa Kineserkokken, som havde skjult sig i Kulrummet under Bakken. Ham tvang de til øjeblikkelig at lave dem et Maaltid Mad, og da de havde sat dette til Livs paa Storlugen, gik de i Gang med at fastsurre

deres Knive til to Meter lange Skafter, som de havde fundet i Tømmermandens Shop. Med disse harpunagtige Stikvaaben forsøgte de derefter Gang paa Gang at forcere Kahytten gennem Skylightet, hvilket dog blev forhindret ved et livligt Skyderi fra Salonen.

Alt dette var Sonnberg Vidne til oppe fra Mesanmærset, og han kunde ogsaa høre, at der i Kahytten ikke blev sparet paa Krudtet. Det fremgik ogsaa senere, at Kaptajn Clarke's tapre, lille Hustru troligt holdt ud sammen med sin Ægtefælle i deres fælles Bestræbelser for at vaage over deres lille Barn — begge med en Revolver : hver Haand og med et helt lille Arsenal af Ammunition imellem sig.

Mærkværdigt nok syntes de to Malayer ikke at bekymre sig særligt om Sonnberg i Mesanriggen. En af dem gjorde ganske vist et Forsøg paa at komme ham til Livs, men Sonnberg afsløg Angrebet fra Mærset med en tung Blok, som han havde bundet til Enden af en Sejsing, og med den som Slagvaaben fik man Malayen til at retirere til Dæks igen.

Flere Angrebsforsøg var han foreløbig ikke udsat for, men han følte sig dog langtfra sikker. Han tænkte sig Muligheden af, at det trods alt alligevel vilde lykkes Malayerne at komme ned i Kahytten og faa fat i Skydevaaben, hvilket aabenbart var deres Hensigt. Men Natten gik, uden at Stillingen forandrede, og Søndag Formiddag førte trods vedholdende energisk Forsøg heller ikke de to Mordere nærmere til deres Maal.

Ved Middagstid indstillede de saa helt Angrebene ved Skylightet og trak sig forefter til Tømmermandens Shop, hvor de brød hans Skibskiste op, endevendte den og morede sig derefter med at iføre sig hans Landgangstøj og andre Klædningsstykker — med Vranken ud. Og saaledes uglede ud kom de igen paa Dækket, hvor de nu i den vildeste Ekstase optraadte som et Par sande Djævledansere. Under Hujen og Hyl sprang og dansede de frem og tilbage mellem Halvdækket og Folkelukafet, mens de som desperate fægtede omkring sig med deres langskaftede Knive, som om de kæmpede mod et Utal af usynlige Fjender.

Denne uhyggelige Forestilling varede til Mørkets Frembrud, hvorefter Malayerne aabnede Agterlugen — antagelig i den Tro, at de ad denne Vej lettere vil kunne skaffe sig Adgang til Kahytten. Det skal be-

mærkes, at denne Del af Lastrummet fra Skibets Bund og til Mellemdækket var fyldt med Hamp, mens det øverste Rum afgav Plads til Sejlkoje og Opbevaring af Tovværk, og at dette øverste Rum var adskilt fra Kahytten med et solidt Skod uden Gennemgang. Kun den ene af Malayerne jumpede ned gennem Lugen, men da han havde erkendt sig om Forholdene, kom han straks op igen, og de optog nu i Forening atter deres afbrudte Forsøg ved Skylightet, men stadig uden Held. De rettede i Nattens Løb adskillige Angreb her, men

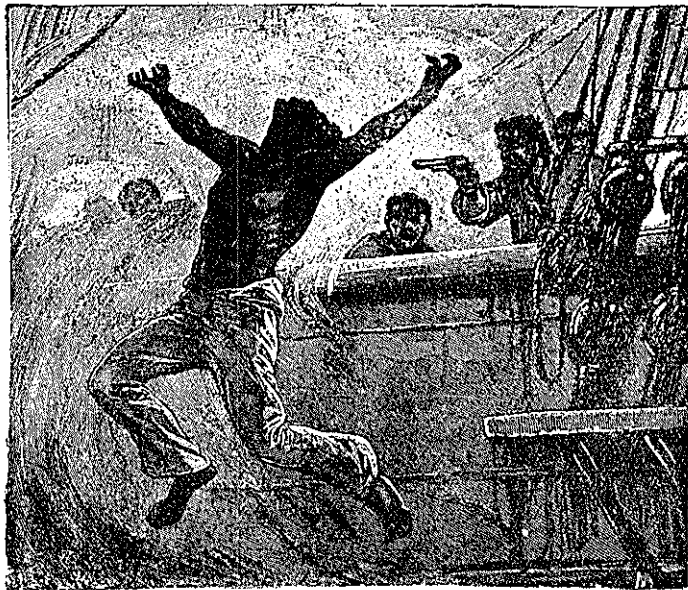
Kaptajn Clarke og hans Hustru holdt ufortødent Skydningen vedlige, uden at de dog paa Grund af Mørket var i Stand til at faa Ram paa Angriberne..

Saa oprandt Mandag Morgen. Kaptajn Clarke var nu saa nogenlunde kommet til Kræfter igen, og da der syntes at være en Pause i Malayernes Aktivitet, besluttede han at foretage en Undersøgelse af Kahyttens tilstødende Rum. Han havde ikke glemt den i hans Øjne mistænkelige Sømand, som den foregaaende Aften havde

været paa Færde i den agterste Kahytsnedgang, og da han under sin Rekognoscering kom ind i Badeværelset, fandt han igen Henriksen, som rystende af Skræk sad og krøb sammen bag Voksdugsforhænget under Brusen. Captajn Clarke rettede øjeblikkelig sin Revolver mod Manden, men denne Gang gav han sig Tid til at spørge ham ud; og da Henriksen nu rystende berettede, at de to Malayer havde været ene om Mytteriet, og at han havde skjult sig for dem i Kahytsnedgangen, hvorfra han havde set dem myrde Rorsmanden, trak Kaptajn Clarke ham uden Tøven med ind i Kahytten og forsynede ogsaa ham med en Revolver.

Kort efter var Malayerne igen paa Færde ved Skylightet med deres langskaftede Knive, men i det fulde Dagslys, som nu var indtraadt, fik Kaptajn Clarke Lejlighed til at faa et godt Sigte med sin Revolver. Han gav Ild og ramte den ene af Malayerne, som med et Hyl hoppede højt i Vejret og tumlede ud over Skibssiden. Han forsvandt straks i Dybet, hvorefter hans blodbesudlede Stalbroder flygtede ned i Lastrummet gennem den aabne Agterluge.

Sonnberg, som fra sit Stade i Mesanmærset nøje havde fulgt Begivenhedernes Gang, entrede øjeblikkelig til Dæks og raabte ned gennem Skylightet, hvad der



I et Spring var Malayen ude over Skibssiden — med en Revolverkugle gennem Ryggen.

var sket, hvorefter han ilede forefter; og med Kineser-
kokken til Hjælp fik han hurtigt de indespærrede Folk
ud af Lukafet. Og da Kaptajn Clarke nu ogsaa kom til,
begyndte alle Mand at gøre Jagt paa Malayen i Last-
rummet, hvor denne imidlertid havde stukket Ild paa
Hamplasten. Jagten blev derfor kun af kort Varighed.
En kvælende Røg fik hurtigt de jagende Søfolk til at
fortrække til Dækket igen, men kort efter blev ogsaa
Vildmanden drevet op af baade Ild og Røg, og i et
Spring var ogsaa han ude over Skibssiden — med en
Revolverkugle gennem Ryggen.

Alle Forsøg paa at slukke Ilden viste sig hurtigt

at være frugtesløse, og saa blev Baadene sat ud. Otte
Dage efter, den 10. Januar 1886, naaede de Overleven-
de fra „Frank N. Thayer“ efter mange udstaaende
Strabadser og Savn, men i god Behold, Sct. Helena.

Intet taler for, at disse to Malayer har handlet
efter nogen forud lagt Plan. Det er mere troligt, at
de har været besat af en Slags Galskab, som lejligheds-
vis kan komme over saadanne farvede Folk, og som
pludselig faar dem til at løbe grassat, saa de blindt
angriber og dræber enhver, der kommer dem nær.

Fortsættes.

MINDEPARKEN

paa Harboøre Kirkegaard

PAA den minderige Kirkegaard i Harboøre indvie-
des den 15. Nov. Mindeparken for de Fiskere, der
siden Aar 1900 gik ud paa Havet, men aldrig vendte
tilbage. Mindeparken er anlagt i dette Efteraar og har
Form som en Halvcirkel og dækker over et Areal paa
ca. 200 Kvadratmeter. Ved Indgangen staar to Granit-
sten, hvor der paa den ene staar „Rejst af Kamme-
rater og Venner“ og paa den anden Datoen „15. No-
vember 1942“.

I Baggrunden er rejst et Monument af grønlandsk
Marmor med et Relief i Midten, hvor man ser en
Moder tage Afsked med sin Søn, inden han gaar paa
Havet. Nedenunder Relieffet læses dette Vers:

De stred paa Havet for dagligt Brød,
derude de fandt den bitre Død.
Engang i Opstandelsens Morgengry
skal Gud dem kalde til Liv paany.

Paa begge Sider af Monumentet er rejst en Mur,
hvori der er indsat 84 Marmortavler, de 40 af disse
har allerede deres Navne og Dato paa de Fiskere, der
er blevet derude siden Aar 1900.

Den Søndag, da Mindeparken blev indviet, var fem
Fiskere forsvundet ude i Vest. Den 21. Oktober gik
de ud med Kutteren „Lilli“, og de er ikke vendt til-
bage, sporløst forsvundet. To af disse Fiskere var fra
Harboøre. Trist om deres Navne skal blive de første,

der sættes paa Tavlerne i denne Mindepark, efter at
den er indviet. Denne Kirkegaard gemmer saa mange
Minder om Fædre og Sønner, som Havet tog. Derom
vidner de store Fællesgrave, hvori disse Søens Mænd
hviler. Mindeparken er nu et nyt dyster: Minde over
de, der aldrig vendte tilbage.

Ved Siden af Mindeparken staar rejst Mindestene
over de ukendte, der er drevet ind fra Havet og lagt
til Hvile i de „ukendtes Hjørne“. Paa denne Minde-
sten staar:

Tavse og ukendte
kom de tilland.
Deres Navne dog vides
paa Evigheds Strand.

A. Nielsen.

Underholdningsaftener for Søfolk

I Lighed med de foregaaende Aar vil *Søfartens Bibliotek*
og *Søfartsklubben* genoptage sine Underholdningsaftener i
Vintermaanederne for hjemmевærende Søfarende og Besæt-
ningerne fra de Skibe, som kommer hertil.

Underholdningsaftenerne vil blive afholdt hver 2. og 4.
Torsdag i hver Maaned og vil finde Sted i *Søfartsklubbens*
Lokaler, Peder Skramsgade 23, Stuen.

Programmet for Aftenerne er fastsat til:

Kl. 20—21: Oplæsning, Foredrag, Filmforevisning e. l.

Kl. 21—22: Fællessang og Musik.

Programmet vil blive varieret i Lighed med sidste Aar,
blandt hvis Foredragsholdere vi kan nævne:

Cand. jur. K. Strandgaard. Inspektør for Østgrønland,
Kaptajn Ejnar Mikkelsen. Læge Emil Winslew. Kaptajn
C. Heindorn. Professor, Dr. med. Svend Lomholt. Kontor-
chef i Handelsministeriet Ove Nielsen.

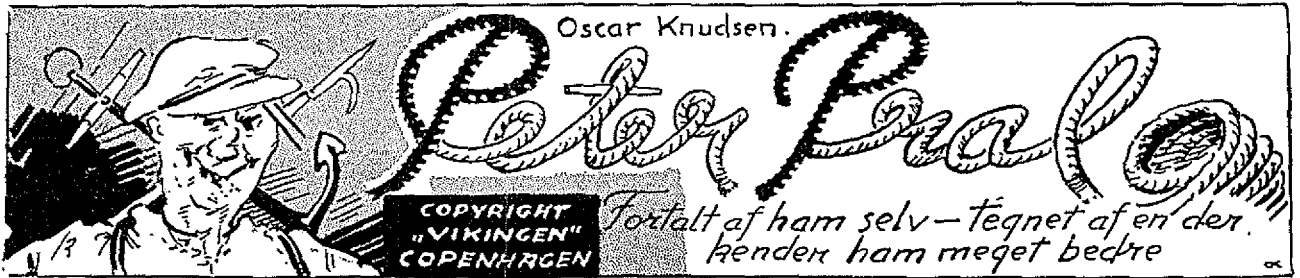
Den første Underholdningsaften finder Sted Torsdag den
29. Oktober, hvor Professor, Dr. phil. Ove Paulsen holder
Foredrag med Lysbilleder om Havbiologi.

For at Pladserne ikke skal optages af „Landkrabber“, an-
modes de Søfarende om at forevise Pas eller Søfartsbog som
Legitimation, uden hvilken ikke gives Adgang.

Gl. Numre af Vikingen købes

Vi betaler 2 Kroner pr. Stk.

for „Vikingen“ Nummer 1-1925,
8-1926, 5-1929 og 1-1940. Henv. til
„Vikingen“s Ekspedition,
Gammel Mønt 39. København K.
Tlf. Central 9822 — Byen 8040



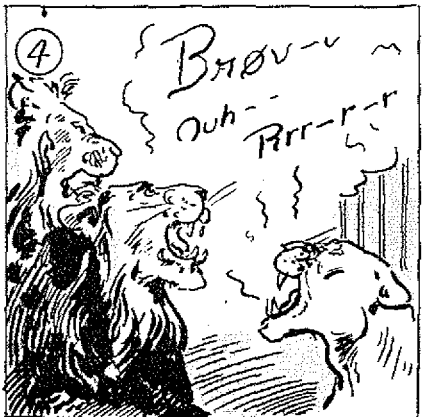
De husker, at en Baraber havde meddelt Direktøren i Cirkus Bramsons, at hans 18 Løvere havde ødt deres Dressor med Hud og Haar. Og nu hørte jeg Italienerens Stemme bug mig — „Vent et Minut.“ Men nu var det min Tur til at være overlegen, og jeg svarede ham derfor temmeligt — naa, ja — affejndel!



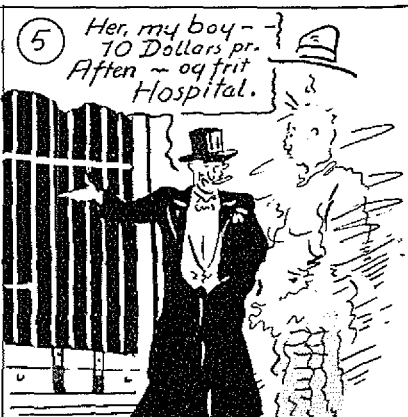
Hvad saa da? — Jo ganske enkelt det, at nu stod jo den gode Direktor Bramson i en slemmer Kniibe. En god Lovetammer hængte jo ikke paa Træerne. (Men han kunde jo ogsaa have været mere forsigtig med den sidste). Jeg lod uforstående!



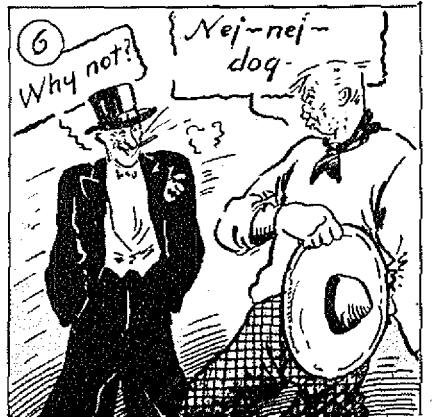
Pudsigt som det romanske Temperament let bliver lyrisk. En poetisk Maade at foreslaa en Mand at overtage et livsfarligt Job paa. — Langt borte fra Staldtelteene lod Løvernes dybe Bus — de kaldte kaldte!!



Bramson trak mig hen til deres Bure, hvor Bæsterne laa og visse Tænder og gav Mistyde fra sig. De saa ikke en Gang ud til at være blevet møtte af Dressoren, som de lige havde ødt. Men hvad, en Dompteur til 18 Ørkenkonger, det bliver jo heller ikke meget til hver.



Men sørlig talt, jeg havde ikke megen Lyst til at blive næste Ret paa Missekattens Menu. Men nu blev Italieneren pludselig kold og forretningsmæssig — mere end jeg fandt tiltalende —



Følgen var, at jeg slog helt kontra. — Og Fyren gloede uforstående paa mig — han troede vist ikke, jeg var rigtig klog (med Respekt at melde). — Jeg vendte mig med et Skuldertræk for at gaa —



— Saa kom hans sidste grandiose Tilbud, og længere tror jeg nu heller ikke, at han kunde strække sig — — —



Saa stog jeg da til. — Vi slentrede hen til Baren i Cirkusrestauranten og skaaede paa Aftalen. Og jeg maa sige, at nu var Direktor Bramsons Elskværdigheden selv næsten ikke til at kende igen. Skaal Sir — en drink til — Skaal — dear Horre — o. s. v. Vi blev Perlevenner — — —



Ovenstående Røvsocnment var vist egentlig ganske fortreffeligt. — Jackson — Snork — „Tigeren“ — og nu Løverne, en pragtfuld Firkant — Skaal, Peter min gamle Drug — Skaal! (Næste Gang skal De faa en spændende Beretning om Domp-teuren „Pietro Prale“).
Djos saa længe.
P. P.

OVER PALTERBJERG ENGE, hvor Vandet stod i smaa Damme, forbi Fugleøen Tjandø, der tegnede sig som et sort Punkt i Nissum Fjords Vande, naaede jeg ud til Tjand til Strandgaardene „Bjerghuse“. — Efteraarets mørke Skyer drev over Klitbjergene, og Regnsproven trak mod Vesterhavet.

Tjand er den vestligste Del af Sønder Nissum Sogn, og ude i Klitternes østre Rand ligger Bjerghuse omgivet af den store Plantage i Syd.

I Vest budder Havet, og mod Nord ses „Dødemandsbjergene“, der næsten strækker sig til Thorsminde. Det var ind under Jul, og Vestenvinden var skarp og strid at komme imod her i disse vestlige Egne. Allerede før jeg naaede Tjand, blev jeg mindet om Havets Nærhed og Grusomhed, om de store Dramaer, der er udspillet paa denne Kyst. Juledramaer, hvis Spor aldr. g udslettedes paa disse Egne. Generation efter Generation fortæller om disse rystende Begivenheder, der ikke mindst minder ved Juletid, og endnu den Dag i Dag stemmer Sindet til Alvor.

Inde paa Sønder Nissum Kirkegaard stod jeg saaledes overfor et trist Minde, der fortalte om Havets Grusomhed, naar det brøler ind mod Bjerghuses forrevne Strand, naar Skumflagerne fra de kogende Revler kastes mod de gamle Strandgaarde og i ubændigt Raseri faar stolte Skuder til at synke, knuser alt og sender Tusinder af Mennesker over i Evigheden. En Mindesten fortæller, at 60 laa begravet i denne Fællesgrav. Inskriptionen lød enkelt og ligetil:

Sacred to termination
1800 Englishmen drowned
at Tjand 24 December 1811.
60 lie buried here.

Erected 1868. A. M. J.

Jeg skulde møde flere af disse Minder, da jeg naaede ud mellem Klitfolket i Tjand og ved Bjerghuse. Jeg traf disse Tjandfolk, som de er nu, og som de var, da Aarhundredskiftet rundedes.

I en lille Landejendom midt i Tjand besøgte jeg den gamle Vesterhavsfisker Niels Haag, der har boet her i en Menneskealder. Omend det var midt inde i Sognet, saa groede den stride Halm dog lige ind til den gamle Bygning, Stuehus med Udbygning, et Symbol paa Klitterne i Vest.

Selv om det var en Landejendom, saa var det dog Typen paa en ægte Vesterhavsfisker, jeg traf her, en Havets Mand af stort Format. Under Samtalen med

Niels Haag blev dette ogsaa bekræftet af hans Hustru Maren, der sagde: Niels snakker ikke om Landbrug, naar Kornet skal saas og høstes, nej han snakker kun om Baad og Redskaber, og naar vi skal „væ æ Hav o fisk“. Niels vender Skraaen og forsikrer, at det spiller ingen Rolle, om vi mister en Ko eller So, thi vi har en god Malkeko her Vesten for, og den har Niels Haag malket fra sin tielligste Ungdom indtil i Dag, da han er op mod Støvets Aar. „Over et halvt Aarhundrede har jeg brugt Havet,“ siger Niels Haag, først med de smaa Sejl og Robaade ved den aabne Kyst. Det var haarde Tider, da særlig om E-

fteraaret, thi da maatte vi klare os selv ind over „æ Røvl“, naar „æ Hav blev uen“. Vi havde da ingen at stole paa, kun „han foroven“. Jeg strandede da i et Døgn to Gange, den ene Gang, inden jeg naaede Tjand Strand. Vi reddede dog Livet, medens nogle af vore Kammerater druknede samme Nat ud for Husby. I disse Tider var der øde ude ved Havet, kun de to Strandgaarde Bjerghuse laa der ude ved Klitterne. Vi havde da vores Esepiger ude ved Havet boende sammen i en stor Barak. De esede vore

Kroge og opholdt sig der Nat som Dag. Der var til sene Tider højt Humør i den Barak, naar Esepigerne og vi Fiskere slog Gækken løs, og det hændte, at en Fisker dér fandt sin Kone for Livet. Niels skottede polisk til Maren, der sad ved Bordenden og strikkede. Nu er Tiden en anden, siger Niels. Nu fisker jeg og to af mine Sønner med Motorbaad fra Thorsminde. — Men som i gamle Dage er Niels trods sin høje Alder fremdeles Fører af sin Baad. Sønnerne tager ganske vist det haarde Arbejde ved Fiskeriet, men Niels er den gamle Skipper med det sikre Kenderblik paa Havet. Naar han staar vestude paa sin Post, passer Maren Køer og Crise hjemme, som hun altid har gjort. To trofaste Slidere paa Hav og Land, der samtidig har opfodt 13 Børn. Et sælsomt og tro Typepar paa Klitfolk, men som Maren siger: „Niels snakker om Havet,“ da han vedbliver at fortælle.

Nu er der ikke øde herude, de to Strandgaarde Ejerghuse ligger ikke mere ene, thi for nogle Aar siden byggedes det første Sommerhus, og Tjand Badeby er nu paa mindst 100 Villaer, store og smaa mellem Klitterne, der ligger ind til Bjerghuse. I Syd er Badebyen bygget helt ind i Plantagen. Der laa saaledes Biskop Westergaards Villa. Nu i sidste Foraar gik den op i Luer og 11 foruden den, da en Brand opstod og greb om sig. Det sydligste af Badebyen var nu i Foraaret og hele Sommeren som en afsvedet og sort Plet. En Katastrophe, om hele Badebyen



var brændt, siger Niels. Men jeg har været Øjenvidne til saa mange Katastrofer over Revlerne her uden for. Særlig mindes jeg „Avona“, den prægtige Damp, der strandede her i 1905. Den løb herind en Uvejrsnat med Lig i Lasten, som man siger. Kaptajnen var død, og Styrmanden førte Skibet. Kaptajnen strandede her efter sin Død og laa som Lig i Skibet, da det huggede paa Revlen. Mandskabet forlod Skibet i deres Baade, og de druknede alle. Men de maa have taget Kaptajnens Lig med sig, thi flere Dage efter drev flere af Mandskabet ind som Lig paa Fjaltring Strand Nord for Thorsminde, og mellem dem var Kaptajnen og desuden to Passagerer, der var med „Avona“, Ægteparret Ludvig Ludvigsen og Hanne Ludvigsen fra Bergen. Ak ja, siger Niels Haag, det var en sørgelig Stranding. Ind mod Jul stod „Avona“ her hel og holden, men Mandskabet laa i deres Fællesgrav paa vor Kirkegaard. Julen kimedes ind over vort Broderlands Sønners sidste Hvilested. Ogsaa denne Jul vil Klokkerne kime over deres Grave, der bliver pænt vedligeholdt, omend det nu er Aar siden, dette Drama fandt Sted. Det glemmes ikke paa disse Egne, thi vi har vores Arbejde paa Havet: Storm og Stille, og vi ved ikke, naar Turen kommer til os.“

Niels Haags Øjne er fugtige, da han fortæller mig om „Avona“. „Og jeg husker Juleskibet, der drev ind her med Bunden opad. Vi maatte hugge Hul i dets Side for at se, om der var Last i det. Vi fandt to Sømænd, der endnu var levende. De havde levet af en Tønde Sirup i den Tid, de var drevet hertil. Alle deres Kammerater druknede, da Skibet kæntrede i rum Sø.“ Niels Haag er nu inde i Mindernes Verden og siger: „Det store Juleminde kommer du forbi, naar du tager Vejen gennem Dødemandsbjergene til Thorsminde. Der vil du se den store Mindesten over Ulykken Juleaften 1811, da de engelske Linieskibe forliste og over 1500 Mand druknede. Deres Ben hviler nu i Klitterne mellem Bjerghuse og Thorsminde. Deraf Navnet „Dødemandsbjergene“.“

Et Par Dage efter passerede jeg denne Vej, der minder om Død og Undergang fra Havet, vel den mærkeligste Landevej i Landet. Midtvejs stod den store Mindesten over dette Juledrama, en Granitsten, der vejer sine 5 Tons.



S. O. S. Det bekendte og frygtede Nød-signal S O S, der med Mellemrum fra synkende Skibe eller Fartøjer med Maskinskade sendes gennem Æteren for at tilkalde Hjælp, betyder ikke, som mange Mennesker fejlagtigt tror, Save our Ship eller Save our Souls.

Nødraabet er kun et internationalt Signal, hvor Bogstaverne ingen Forbindelse har med Meldingen.

De tre Bogstaver blev i 1912 valgt af den internationale Radiokonference i London, fordi Kombinationen af Bogstaverne i Prikker og Streger var saa en-

Paa Østsiden stod:

Juleaften 1811

strandede ½ Sømil ud for det:re Sted de britiske Linieskibe „Defence“ og „St. George“.

Paa Vestsiden ud mod Havet stod:

Ind under Jul i strenge Maaneder ved
det vestjyske Hav
Hundreder unge Orlogsmænd fandt i Klitterne
deres Grav.

Stenen sat til deres Minde
væernes skal, mens Sekler svinde.

Rejst af den danske Presse.

Under Vesterhavssuset buldrer Havet ude i Vest. Bølgerne ruller ogsaa denne Jul hen over de store Vrag, hvor en Dykker forrige Sommer gik ned, optog Kanoner, Tovværk, der var ligesaa friskt, som det var gaaet i Havet i Gaar, trods det, at Havet har rullet hen over det i 150 Aar. Da jeg naaede Thorsminde, stod den gamle Søulk Niels Haag ind gennem Slusekanalen med sin Motorbaad „Stjernen“ sammen med sine Søner. De kom med Julefangsten af Torsk, den største Fangst, 4100 Halvkilo. Niels Haag sagde da ogsaa, at det var en „stor Dag“, mens den 64-aarige Fisker klemte Skraaen en Omgang og spyttede langt ud i Sandet.

„Naar du kommer gennem Fjaltring,“ siger han, „da gaa ind paa Kirkegaarden, og du vil der finde to Mindestene over „Avona“s Mandskab.

Du vil da se, at disse Juleminder, jeg har fortalt om, er Virkelighed.“ Den gamle bød mig Haanden til Farvel. Jeg gaar nu ad den venstre Stente paa dette Havsgnns Kirkegaard, og kun et Skridt derfra stod den store Mindesten over „Avona“s Besætning. Mellem disse Kaptajn Andreas V. Drejer. Nogle faa Skridt fra denne Fællesgrav stod endnu en Mindesten over en Fællesgrav, hvori hvilede Ægteparret Ludvig Ludvigsen og Hanne Ludvigsen. To Fællesgrave fra een og samme ulykkelige Stranding. Omend det var under Jul, saas det, at de var plejet af kærlige Hænder.

„Avona“s Drama er ikke glemt ved Jyllands Kyst. Over dette dystre Minde over de norske Sømænd vil Kirkeklokken ogsaa dette Aar kime Julen ind.

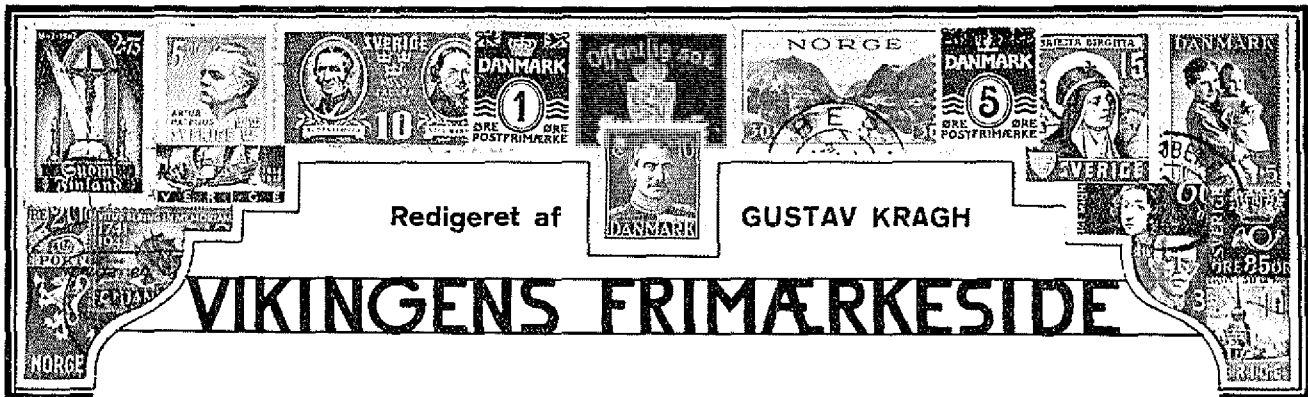
kel og let forstaaelig, at selv en meget uøvet Radiotelegrafist vilde have Besvær med at overhøre Signalet.

I Streger og Prikker ser Signalet saaledes ud: S ... O — — — S ... Før 1912 bestod omtalte Nød-signal af Bogstaverne „G Q D“.

Borup Sorensen.

A/s J. FREYTAG, Sejlmager

53 Nyhavn 53 - Tlf. Palæ 3943



Redigeret af

GUSTAV KRAGH

VIKINGENS FRIMÆRKE-SIDE

Skandinaviske Nyheder.

(Fortsat)

DANMARK. Midt i forrige Maaned udkom det tredje Frimærke med Hans Majestæt Kongens Billede i ny Tegning — 15 Øre, grøn.

Til Minde om den for Landet saa betydningsfulde Byggeperiode for 500 Aar siden under Kong Christian IV, udkom den 27. f.M. et 10 Øres Frimærke med Billede af Rundetaarn. Mærket er udført i det store Format, tegnet af Viggo Bang, og Farven er naturligvis violet.

NORGE. Til Minde om Dannelsen af „Europæisk Postforening“ udkom den 12. Oktober to nye Fri-

mærker, Værdierne 20 Øre, mørkrød og 30 Øre, blaa, trykt i langt Format i Ark à 50 Stk. (Fig. 1). Papiret er uden Vandmærke, Takning 15.

Frimærket viser det første norske Mærke ved Siden af et af de sidste — Quislingmærket med Paatryk 20 +



Fig. 1.

50. Ideen til Mærket er god nok; men kritisk set er Tegneren ikke sluppet godt fra Udførelsen af den gode Idé. Quislingmærket er ikke i det rigtige Format, men beskaaret for at faa det til at passe sammen med det andet Mærke. Og saa er der det uheldige, at selv om det store hvide 20-Tal staar tydeligt nok midt paa Mærket, kan Værdiangivelsen 20 + 50 under Quislings Billede let give Anledning til Misforstaaelse.

Gengivelsen af det gamle blaa 4 Skilling fra 1855 er heller ikke god. Dels har Tegneren af en eller anden mærkelig Aarsag valgt at tegne Fejltrykket med Dobbeltfoden i Stedet for det normale Mærke, og dels er selve Dobbeltfoden forkert tegnet. Men Dobbeltmærket præsenterer sig alligevel pænt — skønt det jo er ganske mærkeligt, at det blaa 4 Skilling optræder i rød Farve paa 20 Øre Mærket, medens til Gengæld det røde Quislingmærke er blevet blaa paa 50 Øre Mærket!

(Fortsat)

En Graveringsfejl.

Da jeg ikke forstod, hvorledes de to hvide Bøjler kunde skyldes Slid, skrev jeg til et af vore Fagblade, „FRIMÆRKE-NYT“, og spurgte, om dette kunde for-

klare mig Aarsagen til de hvide Bøjler. „FRIMÆRKE-NYT“ optog min Forespørgsel under „Danmarks Frimærker under Lup“ og svarede: Det er en ganske interessant Opdagelse, De har gjort. Vi har undersøgt Sagen og maa give Dem fuldstændig Ret. De hvide Bøjler kan absolut ikke skyldes Slid paa Trykpladerne. Vi har gennemgaaet en Handlers Lager, hvorved det viste sig, at alle blaa 25 Øres Mærker og alle brune 25 Øres Mærker af Type I har disse hvide Bøjler i Stedet for Perler. Man har sjensynlig anvendt den samme Trykplade baade til de blaa og til de brune Mærker af Type I.

Rettelse.

Paa FRIMÆRKE-SIDEN i Nr. 19 er der under Om-talen af Julemærkerne fra 1912 og 13 fremkommet en kedelig Trykfejl, der er sluppet igennem Korrekturen. Begge Steder staar der: for ustemplede Mærker Kr. 1,50 — det skal naturligvis være: for utakkede Mærker Kr. 1,50.

Julemærker.

(Fortsat)

Julen 1914 bragte et Mærke, tegnet af Vald. Andersen, der forestillede et lille Barn, som fodrer nogle Duer (Fig. 2). Mærket, som er holdt i rød Farve og Guld, findes i to forskellige Formater. Det bredeste, som er det almindeligste, er 26 × 30 mm i Størrelse, det mindre er 24 × 27 mm. Oplaget var 8½ Million; men ogsaa dette Aar var Salgsindtægten forholdsvis ringe, Kr. 119.255. Priserne for det større Mærke er Kr. 0.20 og Kr. 0.05, for det mindre Kr. 6.00 for saavel stemplede som ustemplede Eksemplarer. Utakkede Mærker kendes i det større Format og koster Kr. 1.25.



Fig. 2.

(Fortsættes).

Har De læst Sejl og Motor?

En Sorgens Dag

i Skagens Historie

80 Aars Dagen for Briggen »Daphne«s Forlis ved Skagen

2. Juledag var dengang den eneste Dag om Aaret, da man i Skagen næsten udelukkende tænkte paa Fornøjelser. Fiskerne og deres Familier glæder sig hvert Aar til denne Fest, og om Aftenen genlyder Byen af Musik, Sang og Dans.

Saaledes ogsaa 2. Juledag 1862.

Stormen havde raset hele Natten, Himmel og Hav staaet i eet, men nu faldt Vejret noget af. Paa Vej hjem fra Gilderne var Skagboerne standset paa Toppen af de højeste Klitter for at vente paa Daggryet og forvise sig om, at intet Skib var kommet i Ulykke.

Pludselig blev der Røre i Østerby, der løbes fra Hus til Hus. køres med Vogne i flyvende Fart Nord ud ad Byen. Et Øjeblik efter er alle paa Vej over Heden til Nordstrand — et Skib var strandet.

Skibet stod paa anden Revle. Masterne var kappet og flød i Vandet indenfor Skuden.

Redningsbaaden gik ud og kom godt over første Revle, men Strømmen var haard — langt haardere end beregnet, og Baaden gled et godt Stykke forbi Skibet, før Ankeret tog Hold i Bunden. Saa maatte de lægge Kræfterne i for at ro op til Skibet igen mod Storm og Strøm. I godt et Par Timer sled de, men kom ingen Vegne, hvorefter de igen vendte tilbage til Land.

Baaden blev igen læsset paa Vognen og kørt vestpaa. Flere af Redningsbaadens faste Mandskab var da saa udasede, at de ikke kunde mere, saaledes at der blev Brug for frivilligt Mandskab. Af de, der meldte sig, blev udtaget fem, hvoriblandt var min Oldefar, Jakob Tønnesen.

Denne Gang kom de fint ud og fik Forbindelse med Skibet. Fra Land kunde man se en af Sømændene blive taget op af Baaden. Saa skete det. Baaden

var paa Vej op af en af de høje Bølger, da denne pludselig brød og væltede sig ind over Baaden. Rælingen blev trykket ned af Vandet, samtidig med at Strømmen pressede Bunden den modsatte Vej, og saa gik den rundt.

Der lød et Raab fra Stranden. I Havet laa 10 af Byens bedste Mænd og kæmpede for Livet. En for en maatte de slippe deres Tag i Baaden og drev med Strømmen østpaa. En efter en kom de ind i Braaddet paa 1. Revle og blev slynget frem og tilbage — ja, ogsaa mod Bunden, og sikkert alle fik deres Knæk der.

Den første, der kom i Land, var min Oldefar. Da de bar ham op og lagde ham paa Stranden, drog han et dybt Suk. Det var jo Tegn til Liv, og da det var haard Frost, lagde de ham paa en Vogn og kørte i fuldt Firspring til det nærmeste Hus. Der forsøgte man efter alle Kunstens Regler at faa Liv i ham, men han var og blev død.

I den følgende Time kom de kørende med endnu 7 Mand — de var alle døde. Kun to kom levende i Land.

Der blev stor Sorg i Byen, og det havde vel ikke været saa mærkeligt, om Skagboerne var faldet sammen; men det gjorde de ikke. Længere op ad Dagen lykkedes det dem i deres Fiskerbaade at bjærge Besætningen. Strandingen var Briggen „Daphne“ af Gøteborg.

Ulykken rygtedes viden om, og baade her og i Sverrig indsamledes ved frivillige Bidrag omtrent 50.000 Kroner til Lindring af de Efterladtes Nød.

Ved frivillige Bidrag rejstes 1884 Mindestøtten i Østerby. Den bærer Navnene paa de forulykkede Fiskere.

Poul Tønnesen.

Knud Andersen:

Langfarerens Nattevagter

Nordiske Landes Bogforlag. Pris Kr. 3.50

Kære Knud Andersen. Naar man har læst din Bog „Langfarerens Nattevagter“, saa er man dus med Forfatteren. Du har villet skrive et Mindesmærke for de Mænd, der tog den haarde Tørn paa de store Have, og du har gjort det godt, men samtidig læser man i hver Linie et fortvivlet Skrig fra den indespærrede Dybvandssailor. Man følger med Side for Side. Du

holder Stemningen vedlige til sidste Blad, og man kan ikke undgaa at føle din Længsel efter Havet.

Med denne Bog har du vist, at Knud Andersen stadig kan skrive om Havet, det, som er hans store Kærlighed, og du har samtidig givet Løfter for den Tid, der kommer, hvor du atter kan forlade din sikre lille Havn, som vel dig føles for indeklemt, naar din Trang og Higen gaar ud paa de lange Farter.

Med „Hugo fra Havet“ og med „Langfarerens Nattevagter“ har du atter sat dig paa den Plads, hvor du hører til, blandt de bedste af Søens Skribenter.

A. B.

Sandy Hook Lodserne

Af Chr. Christiansen

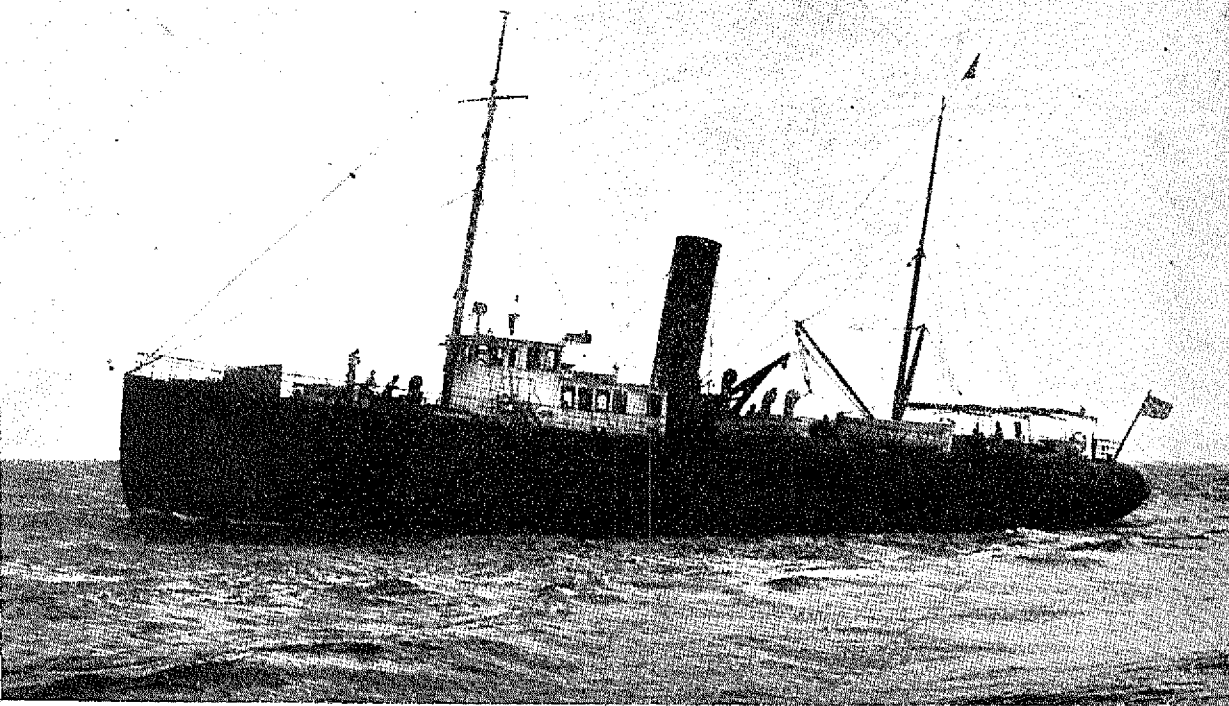
I Aarenes Løb har Sandy Hook Lodserne lidt svære Tab, baade af Mandskab og Materiel. De forrygende Orkaner og Snestorme, der saa ofte farer hen over det nordlige Atlanterhav, kræver et forfærdende Antal Ofre blandt Søens Folk, og disse Lodser, der altid færdedes paa de mest udsatte Steder, fik Broderparten af dem. Alene i Tidsrummet 1838 til 1860 mistede Lodsvæsenet 15 Skonnerter. „Franklin“ drev iland i en haard Storm, og alle Mand druknede. „Gratirude“ forliste under en Orkan, to Lodser og to Matroser gik ned med den. Saa kom Turen til den flotte lille „Jacinte“, der gik væk med Mand og Mus, og saaledes gik det Slag i Slag; der gik næsten en Baad tabt om Aaret. Saa kom den amerikanske Borgerkrig, og Sydstaternes Krydsere ryddede slemt op i Nordstaternes Handelsflaade. Det gik ogsaa ud over Lodserne. Et Tilfælde er særlig interessant. Lodsskonnerterne „James Funek“ og „William Bell“ racede omkap for en vestgaaende Damper ca. 70 Sømil fra

Sandy Hook. „William Bell“ vandt Løbet, satte en Lods ombord i Damperen, medens Konkurrenten holdt af og styrede udefter igen. Da Lodsens, en kraftig, velklædt Mand i Diplomatfrakke og høj Hat (Sandy Hook Lodsernes almindelige Klædedragt i de Dage), var kommet over Damperens Lønning og traadte ned paa Dækket, foldede Flaget, der havde hængt slapt ned under Gafflen, sig ud for en svag Brise, kun et Øjeblik, men nok til at Lodsens fik set det: „Hvad er det, hvad er dette for et Skib?“ spurgte han Kaptajnen, der stod ved Lønningstrappen. — „Krydseren „Tallahassee“ af Sydstaternes Flaade,“ svarede denne smilende. Manden blev ligbleg i Ansigtet, kunde ikke faa et Ord over sine Læber, og store Sveddraaber perlede paa hans Pande. Da han langt om længe fik samlet sig sammen, fik han Ordre til at gaa ombord i Lodsskonnerteren, hente Resten af Mandskabet samt deres personlige Ejendele, medens Krydseren satte sit eget Mandskab ombord i „Willi-



Lodsen
signalerer til
en Liner.

Lodsdamperen
„Sandy Hook“,
ex. Lystyacht
„Privateer“,
365 BRT.



am Bell“. Og i Løbet af faa Timer havde de kapret saavel „James Funck“ samt en Bark og 2 Brigger. Men da „Tallahassee“s Chef forlangte, at Lodserne skulde lodse ham ind til New York, som han vidste var blottet for Orlogsmænd, og han saaledes havde Lejlighed til at laere en ordentlig Ravage mellem de i Havnen liggende Koffardiskibe, nægtede de det. „Tallahassee“ var en Passagerbaad, der var omdannet til Krigsskib, og det var naturligvis Grunden til, at Lodserne ikke opdagede dens Identitet, før det var for sent.

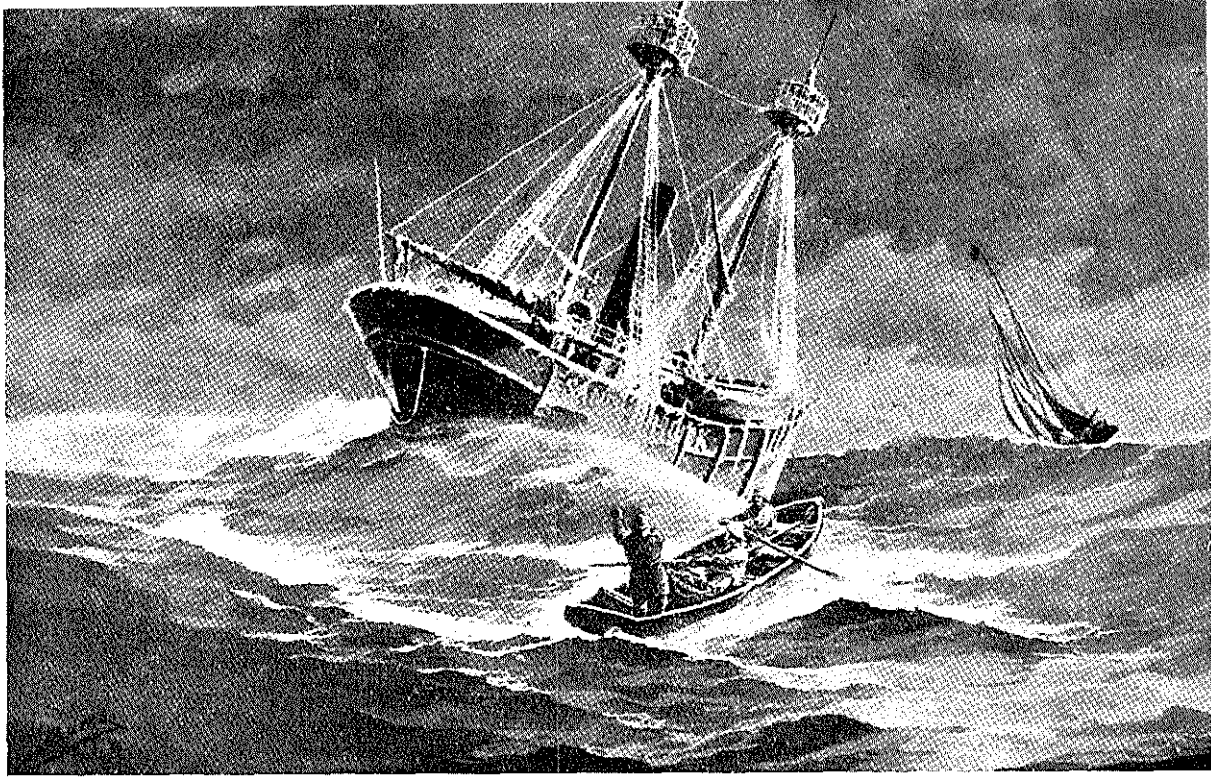
Efter Borgerkrigens Ophør tog Atlanterhavspassagerfarten et mægtigt Opsving. Man begyndte at afløse Sejl-Paketterne med Dampskibe, og disse blev større og mere hurtiggaaende, efterhaanden som Konkurrencen mellem Selskaberne voksede. Løsenet var „Fart“, og hurtigt gik det — i det mindste efter Dtidens Forhold. Det var „Full Speed“, selv om man havde en himmelhøj Sø imod, eller Taagen var saa tæt, at man kunde skære Stykker ud af den, det var bare med at komme frem — making time — og under de Omstændigheder var det ikke mærkeligt, at det gik ud over Lodsskonnernerne, der laa og krydsede rundt midt i Ruten. Ikke mindre end 17 af dem blev løbet i Sænk i Løbet af godt et kvart Aarhundrede. En af de smarteste, „Columbia“, blev rendt ned af Dampskibet „Alaska“, men før det skete, havde den været ude for adskillige mærkværdige Hændelser, af hvilke den med „Arizona“, et Søsterskib til dens senere Banemand, skal nævnes. Det blæste en Storm, da Lodsskonnerten fik Øje paa „Arizona“ udfor Massachusettskysten. Lodsen kom godt ombord i Damperen, men da Jollen var paa Vej tilbage til Skonnerten, kændrede den. Skonnerten satte sin anden og sidste Jolle ud for at redde de to Aspiranter, men den vendte ligeledes Bunden i Vej-

ret, og nu laa hele „Columbia“s Besætning i Vandet med Undtagelse af Lodsen, der førte Baaden. Inden han kunde faa manøvreret Skonnerten hen til Ulykkesstedet, var de fire Mænd forsvundet, og der var intet andet for ham at gøre end at sørge for at komme i Havn hurtigst muligt. Og det lykkedes ham virkelig at sejle Skibet sikkert ind til Newport, Rhode Island. Han kom ind i Havnen med Flaget paa halv, og stor var „den eneste Overlevende“s Forundring, da han fik at vide, at de andre fire Mand var ankommet til New York i bedste Velgaaende. „Arizona“ havde fisket dem op og bragt dem i Havn. „Columbia“ figurerede som nævnt i adskillige Ulykkestilfælde, blandt andet blev den oversejlet af en Holland—Amerika-Liner „Rotterdam“, men slap nogenlunde fra det. Aaret efter blev „Rotterdam“ løbet ned af en Wilson Liner „Lepanto“. Da man var bange for, at denne, der havde faaet hele Forskibet knust, skulde synke, anmodede man „Columbia“, der var i Nærheden i Kollisionsøjeblikket, om at holde sig i Nærheden, og den ledsagede da „Lepanto“ ind til New York. En veltjent Sandy Hook Lods, Frank P. van Pelt, der gjorde Tjeneste ombord i „Columbia“, var aktiv Deltager i de fleste af de voldsomme Begivenheder, denne Lodsskonnert var ude for, kun ikke da den modtog sit „Coup de grace“ af „Alaska“ og gik tilbunds med alle Mand, da holdt Lods van Pelt Fridage i sit Hjem i New York. Han var siden i mange Aar Præsident for New York & Sandy Hooks Pilot Association.

— — —

Enhver vil kunne forstaa, at disse Lodser blev Ekspertter i at sejle og manøvrere Skibe af enhver Slags — slet- eller squareriggede Sejlskibe. At haandtere et Skib var for disse Mænd ikke blot dagligdags Arbejde, det var ogsaa Sport. Og naar det drejede

„Sandy
Hook“
(nu Ambrose
Fyrskib)
i Storm.



sig om en veritabel Kapsejlads, som f. Eks. „American Cup“, var de blandt de første, der meldte sig. Det var Kaptajn „Dick“ Brown, en Sandy Hook Lods af den gamle Skole, der i August 1851 tog Yachten „America“ over Atlanterhavet til England og bragte Sejren hjem til Amerika, og den er blevet der siden trods Englændernes mange Forsøg paa at tilbageerobre den. Som de fleste ældre Folk vil erindre, byggede den irske Thekonge, Sir Thomas Lipton, hele fem „Shamrock“er. Han ofrede en Formue for at vriste Sejren ud af Amerikanernes Hænder, men uden Resultat. — Kaptajn Browns glimrende Præstation med „Amerika“ anerkendtes af Alverdens Yachtmænd, og Mindet om den lever endnu blandt Sandy Hook Lodserne. Folk, der havde kendt ham, talte med Ærbødighed om hans praktiske Sans og Dygtighed, hans Omsorg for, at alt ombord i hans Skib var i tip-top Stand: „Han sørgede for, at den staaende Rig var solid og velholdt, at de løbende Grejer arbejdede let, at Master, Stænger og Rundholter var til at stole paa, Sejlene var nye og stod godt, samt at Ballasten var forsvarlig surret. Hans Valgsprog var: „Sikkerhed er bedre end Skuffelse“. Før Kapsejladsen udvalgte han personlig sin Besætning, og de bedste Søfolk kappedes om at komme ombord hos den venlige, men bestemte Skipper, de vidste, at han, naar Tiden kom, krævede hver Mands fulde Arbejdsydelse, men de vidste ogsaa, at han, naar det var nødvendigt, ikke var bange for selv at smide Trøjen og tage et Nap med.

Et glimrende Bevis paa disse Lodsskonnerterers Sødygtighed er „William J. Romer“s Rejse over Atlanten til Cork i Irland. Det vakte uhyre Opsigt i de amerikanske Søfartskredse, at de dristige Lodser vilde begive sig ud paa en saadan Tur, tilmed paa den værste Aarstid, i Februar Maaned. „William J. Romer“ var 23 m lang, altsaa ikke saa lidt mindre

end „America“. Den førtes af Kapt. James McGuire, John Wilkes og James Connor som henholdsvis 1. og 2. Styrmand, alle tre Sandy Hook Lodser, fire Matroser samt en Kok. Desuden havde de to Passagerer ombord, den ene var Attache ved den britiske Legation i Washington, den anden Embedsmand i Statens Tjeneste. „Romer“s Skibsdagbog, der opbevares som et Klenodie i Lodsernes Bibliotek, fortæller følgende om denne interessante Tur:

„Februar 6. Passerede Sandy Hook sammen med Paketten (Passagerclipperen) „Patrick Henry“. Haaber at agterudsejle den paa Rejsen. Haard Kuling af N.N.W.

Februar 12. Haard østlig Storm. Har ligget underdrejet tre Dage for et rebet Stor-Stagsejl. Har faaet en svær Sø over, der tog Nathuset med sig overbord.

Februar 13. Orkan. Vore Chancer for at holde Skibet flydende er meget ringe. Søerne gaar uafbrudt over hende.

Februar 14. Stormen i Aftagende, Vinden gaet rundt til Vest. Satte alle Sejlene.

Februar 20. Orkan. Drejede Skibet til med Dræg agter. Søen frygtelig svær.

Februar 22. Orkan. Søen meget høj. Surrede Kaptajnen til Stormasten lidt før Middag. Det lykkedes ham at faa en Observation, 45°, 28' N. Br. Passerede en Bark, der laa underdrejet for et klodsrebet Store Mærsejl.

Februar 24. Orkan. Underdrejet. Omtrent Kl. 7.30 Eftm. ramte en svær Byge fra N.W. Skibet og begravede det i Vand til Lugerne. Det tog flere Minutter, før hun rejste sig igen, i det samme blev hun atter begravet under en Sø, men rejste sig og rystede den af sig. Et Par Timer efter flovede det. Medens vi lod hende falde af for Vejret, tog hun en svær Sø ind over Agterskibet, den tog Rorgængerens, som blev

hængende i Fokkevantet, med sig. Saa lagde hun sig tværs i Søen, og vi troede, alt var forbi, men vi fik hende til at falde af igen og lænsede for Vejret. Vi har mistet Drægget med 60 Favne Trosse, Bredfok-raaen med tilhørende Grejer.

Februar 27. Stormen aftaget til en frisk Kuling af N.N.W. „Romer“ farer gennem Vandet som en Delfin paa sin Vej Øst over.

Marts 1. Passerede og talte med Paketten „St. Patrick“, paa Rejse fra Liverpool til New York.

Marts 4. Første Gang siden Afgangen fra New York har der vist sig en tør Plet paa Dækket.

Marts 6. 4.50 Eftm. Skelly Rocks i N.N.Ø. Afst. 18 Sml. Kl. 11 Eftm. Cape Clear Fyr pass. i 16 Sml.s Afst.

Marts 7. 9.00 Eftm. Fik Lods udfør Cork. Fik at vide, at Paketten „Patrick Henry“ ankom til Queens-town for 3 Dage siden. Rejsen kunde ikke have været mere stormfuld, men „Romer“ klarede den.“

Det er værd at lægge Mærke til, at „Romer“s Besætning ikke var cvertroisk, men gik fra Cork igen den 15. Marts. Tilbagereisen lagdes sydligere og blev gjort paa 28 Dage, altsaa to Dage hurtigere end Overreisen. At Paketten „Patrick Henry“ gjorde Rejsen tre Dage hurtigere end „Romer“, skyldtes det usædvanlig haarde Vejr og svære Sø. Da maatte den lille Skonnert dreje til, medens det store Skib kunde lænse væk, eller i det mindste bruge den gode Vind en rum Tid mere end Skonnerten.

Dengang var det en Begivenhed at faa Lods ombord, og han blev modtaget som en inspicerende Admiral. Skibets Kaptajn stod ved Lønningen og trykkede ham i Haanden, naar han kom. Mandskabet og Passagererne stod i passende Afstand og betragtede i Ærbødighed Manden, der skulde føre Skibet der sidste og farligste Stykke Vej ind forbi Sandy Hooks farlige Grunde. Han har ikke Uniformskasket eller straaledede med blanke Knapper og Guldsnore, men lignede snarere en Gentleman, der var ude paa en Formiddagstur, iført Silkehat og Diplomatrakke, en svær Guldurkæde dinglende paa Maven, og maaske havde han en Haandtaske indeholdende Oliefrakke og Sydvest for alle Eventualitetens Skyld. Han var en anset Mand, ikke mindst naar han var i Land, hvor han var kendt og skattet af alle i Hjemstavn. Som Regel havde han sit Hjem i en af de mange Villabyer, der ligger strøet ved Farvandet omkring New York. Nu, i vore ultra-kommercielle Dage, da hypermoderne Lodsdampere har afløst de gamle Skonneter, er det anderledes, selv om Lodserne stadig indtager den Plads i Søfartens Adelskalender, som de med Rette tilkommer. Omkring Aarhundredskiftet blev New York og New Jersey Lodserierne slaaet sammen. Der er nu op mod et Par Hundrede Lodser, hvoraf en Trediedel er New Jerseymænd. Lodsdampene hører til de største og bedst udstyrede i Verden. En Sandy Hook Lods Gerning er saa farefuld, anstrengende og krævende, at der er gjort alt for, at han kan have det saa komfortabelt som muligt i

sin Fritid ombord. Man faar et Begreb om New Yorks Havns Størrelse, naar man hører, at under Verdenskrigen 1914—18 tog Lodserne 22.000 Skibe ud og ind af Havnen i Løbet af 19 Maaneder uden et eneste Uheld. Alene paa en Søndag i Løbet af 5½ Time blev 69 Skibe ekspederet gennem de forskellige Løb, hvor alle Sømærker var inddraget paa Grund af Krigstilstanden. New York er Verdens største Havneby, alene paa New York Siden af den store Havn er der 700 Piers (Kajer). Over 200 Ocean Dampskibs-Kompagnier har deres Kontorer i New York, 34 Kompagnier har Skibe i Fart paa Vestindien og Central Amerika, 47 paa Syd Amerika, 97 paa Nord- og Vesteuropa, 68 paa Middelhavshavne, 8 paa Vest- og Østkysten samt 11 til Sydafrika. Dertil kommer 29 Kompagnier, der har Skibe i Fart paa asiatiske, australske og New Zealandske Havne. Desuden et Hundrede Linjer, der driver Kystfart samt besøger Trafikken paa East River, Hudsonfloden og Kanalerne op til de store Indsøer. Det er Tal, der taler for sig selv.

For Passagererne i en transatlantisk Liner er det en Oplevelse, naar der skal tages Lods ombord. — Længe før man faar Land i Sigte, er Signalflaget „S“ hejst paa Linerens Fortop. Det betyder: „Jeg ønsker Lods“. Efter Mørkets Frembrud sendes der Raketter til Vejrs, eller der blusses med en dertil indrettet Lampe. Saa ser man pludselig langt ude over den vestlige Horisont, hvor Blinkene fra Ambrose Channel Fyrskib straalere frem og visner bort i Mørket, en Flamme slaa gennem Natten. Det er Svaret fra Lodsdampere. Snart glider den graa Dampyacht langs Siden af Kæmpedampere, smider sin Jolle i Vandet, og et Øjeblik efter ligger den ved den store Dampere, og en Mand kravler op ad den lange Stormlejder og springer ned paa Dækket midt mellem en Skare Passagerer, der spændt har fulgt Forestillingen. Mandens Lommer strutter af Aviser, det er de sidste Dagblade, som han deler ud, der er altid Rift om at faa de sidste Nyheder fra Land. Saa forsvinder Manden op ad Trappen til Kommandobroen. — Maskintelegrafer klinger — Sandy Hook Lods er kommet ombord...

Deres

Bankforretninger

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

34 Afdelinger i København og Omegn

53 Filialer og Kontorer i Provinsen

HANDELSBANKEN

Den gamle Sømand

HAN havde pløjet Bølgerne, fra han var 14 til henad 60; mere end til Matros havde han ikke drevet det, men Lyst til noget højere havde han heller aldrig følt. — Hvad var at sammenligne med Matrosens Lod? Saadan havde han ofte tænkt, naar den saltskarpe Luft fra Oceanet strøg ind over Dækket og sved i hans vejrbitte Ansigt. Hvor han holdt af denne gennemtrængende saltmættede Atmosfære! Og saa stryge ind i Havn just som Sol stod op. At fornemme Duften af Beg og Tjære og saa se i Hundredvis af Dampere med fremmed Flag ligge for-tøjet og losse og lade — og saa høre de fremmede Tungemaal Engelsk, Fransk, Tysk, Spansk, Portugisisk o. s. v. som en sælsom Musik! Det var Livet selv, det pulserende Liv, som gav En Lysten til at spytte i Næven og tage fat. — Og saa om Aftenen paa Sømandsknejsen og vugge sig i Dansen eller gaa Tur i Palmen-lunden i en tropisk Nat med Stjerner! — Og Søndagen i fremmed Havn! En dansk Gudstjeneste, hvor virkede den ikke dragende paa Sjæl og Sind! Her i det fremmede at synge den gamle Børnesalme: „Nu titte til hinanden de fagre Blomster smaa“ — det gav Ens Hjerte en vidunderlig Følelse af Glæde over at være Dansk. Hvor saa man ikke for sig det danske Landskab med Sol og Sommer, med grønne Træer og fagre Blomster, der titter til hinanden.

Saadan sad den gamle Sømand og drømte paa en Bænk ved Havnen, mens han sorgfuld saa paa de stolte Dampere, der laa ved Kajen. „Ja, havde man blot blevet derude paa Havet, en Sømands Alderdom er trist,“ sagde han, idet han henvendte sig til mig — „Hvor gammel er De?“ spurgte jeg. „Kun 62, men det er for meget, der er Unge nok, der vil til.“ — „Nej,“ sagde han igen, „havde man blot blevet derude paa Havet under det store Forlis, som jeg oplevede paa min sidste Rejse.“ — „Deres Damper forliste?“ „Ja, med Mand og Mus, det vil altsaa sige mig undtaget;

jeg blev fisket op af nogle Fiskere ved Alaskas Kyst. Vi var kommet ind i en frygtelig Storm og løb paa Grund 12 miles fra den bjergrige Kyst. — Jeg husker, at jeg, da jeg laa i Vandet, foidede mine Hænder og gav mig Gud i Vold. Naar man farer meget paa Søen, bliver man mere gudfrygtig end I Landkrabber.“ Det sidste sagde han med en egen stille, alvorlig og overbevisende Stemme.

Saa sad vi en Stund tavse, mens Solen stikkende og varm tvang os til at trække Hateskyggen ned over Øjnene. — „De har ingen Slægtninge eller Paarørende?“ spurgte jeg forsigtigt og tøvende. — „Min Kone var engelsk, men døde allerede for 20 Aar siden paa en Rejse i Amerika, hun ligger begravet i New-York. — Vi havde ingen Børn, desværre. — Brødre og Søstre har jeg ingen af. — Det kniber af og til at slaa Tiden ihjel, men saa gaar jeg ned i Sømandshjemmet og faar en Passiar med de gamle Gutter. — Og jeg gaar meget i Kirke, særlig i den engelske ude ved Langelinie — jeg kan Engelsk som mit Modersmaal fra de mange Aar, jeg sejlede i fast Rute-fart mellem London og New York — og saa naturligvis fra min Kones Tid, hun lærte aldrig Dansk, hvor gerne nun end vilde, og hvor meget hun end øvede sig.“

— — — Saa skiltes vi, han og jeg. „Mon han skulde mangle Penge til Mad?“ tænkte jeg ved mig selv og gik hen i Sømandshjemmet for at forhøre mig om der gamle „dansk-engelske“ Sømand. — „Jeg vil hjælpe ham,“ sagde jeg, „hvis det kniber for ham.“ — Men da jeg erfarede, at han i Fjor til Jul havde skænket 10.000 Kr. til Sømandshjemmet og regnedes for at være meget velstillet, gik jeg glad og smilende hjem.

Gunnar Hansen.

DE FORENEDE KULIMPORTØRER

TELEFON 211 HOLMENS KANAL 5 TELEFON 211

KØBENHAVN K.



DAMPSKIBS-AKTIESELSKABET

„MYREN“

KØBENHAVN

Korresponderende Reder:

HOLM & WONSILD

Telegram-Adresse: „Holmsild“

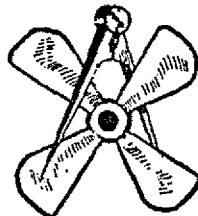
Amaliegade 36

A/S MONTANA

Telefon 9246

Kul, Koks,

Cinders



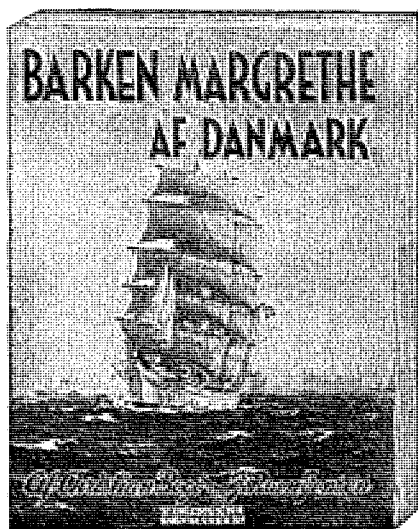
Kjøbenhavns Maskinistekole

Kursus til Maskinisteksaminerne - Elektroinstallatørprøven for Maskinister - Motorpasserprøven - Maskinpasserprøven - Kodepasserprøven Den kommunale Elektroinstallatørprøve. Program tileendes og alle Oplysninger gives ved Henvendelse til Skolens Kontor.

Nørrebrogade 5 . København

Daglig Kl. 9—15 og 18—20 (Lørdag undtagen)

Gode Julegaver fra »Vikingsen«s Forlag



„Barken Margrethe af Danmark“

Af Chr. Bogø og J. Ravn Jonsen

★

Den rigtige Julebog paa 270 Sider,
stort Format, for kun Kr. **4.50** indb.

★

Den fængsler fra første til sidste Side og
er en spændende Julebog til en billig Pris

En meget smuk Chantie-Bog

OSCAR JENSEN:

Internationale Sømands-Opsange

CHANTIES

med danske Variationer, Forklaringer og Noder

Indbunden i Shirting med Guldtryk

Nedsat til Kr. **3.75**

Oprindelig Pris Kr. 7.50



Forsiden., Bogens Størrelse 25×18 cm

Vikingsen's Forlag udsteder

GAVEKORT

paa Abonnement

»Vikingsen« i et helt Aar Kr. 8.—

»Sejl og Motor« i et helt Aar Kr. 12.—

samt paa ovenstaaende Bøger

Vikingsen's Ekspedition, Gl. Mønt 39, København K.

Telf. Central 9822 — Byen 8040

Fra Værft · Rederi og Havn

Tillæg til Vikingen

I Redaktionen: Ingeniør J. THORVANG

1. December 1942



Medlemmer pr. Januar 1942

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, Ronne
 A/S Christiansholms Fabriker
 D/S Concordia
 C. Clausen, Haderslev
 D/S Dania
 D/S Daanebrog
 D/S Draco
 A/S Dampskibet Finland
 A/S Det danske Kulkompagni
 Det Danske Petroleum A/S
 A/S De danske Sukkerfabrikker
 Det Dansk-Franske D/S
 Det Dansk-Norske D/S
 D/ D. F. K.
 Det Forenede Bugerselskab, A/S
 Det Forenede Dampskibs-Selskab, A/S
 D/S Hafnia
 D/S Heimdal
 D/S Hotland
 Rederi A/S Ingolf
 Rhederi M. Jepsen, A/S, Aabenraa
 J. Gutfred Jepsen, Aarhus
 D/S Jutlandia
 D/S Jyden, Esbjerg
 A/S Motortramp, Stensved
 D/S Myron
 A. P. Møller-Tankbaade og Linierederi
 D/S Nautic
 D/S Norden
 Rederiet Ocean, A/S
 D/S Orient
 D/S Pacific
 D/S Phoenix, Esbjerg
 Poseidon Shipping Comp. A/S
 D/S Progress
 J. Saabye & O. Lerche
 D/S Samsø
 D/S Solnæs
 A/S Det store Nordiske Telegrafskib
 D/S Svendborg
 Rederiet Oluf Svendsen.
 Rederiet Hans Svenningaen
 A/S Em. Z. Svissera Bjergnings-Entreprise
 Svissera Bugserifdeling
 D/S Torm
 Rederiaktieselskabet Transporter, Odense
 D/S Trio
 D/S Vendita
 D/S Vesterhavet
 A/S Vestjysk Dampskibsselskab
 D/S Viking
 D/S Øresund

„Flygtekniska Försöksanstalten“, Ulvunda

Mindre Lande har som Regel altid købt Flyvemaskiner hos de store Fabrikker i Udlandet. Det medfører den store Ulempe, at man under Krigsforhold hverken kan faa nye Maskiner eller de nødvendige Reservedele. Sverige har derfor som et Led i sit Oprustningsprogram selv begyndt at bygge Militærflyvemaskiner af egen Konstruktion. Hertil er det imidlertid nødvendigt at have en flyveteknisk Forsøgsanstalt, og der er i Ulvsunda bygget en saadan, der er fuldt jævnbyrdig med de bedste i Udlandet. Den omfatter en horisontal Vindtunnel, en Spintunnel og Forsøgslaboratorier for Brudstyrkeundersøgelser.

I den horisontale Vindtunnel foretages alle aerodynamiske Undersøgelser paa Flyvemaskinmodeller eller Dele deraf, f. Eks. Vinger, Motorkapper og Landingshjul. Fig. 1 viser Udførelsen i Princippet af en saadan Tunnel. Den ligner i det væsentlige Tunnellen i Ulvsunda. Tunnellens indre Diameter faar man et godt Begreb om i Fig. 2. Ledeskinneerne, der ses i Baggrunden, bør bemærkes. De har til Opgave at dirigere Luftens Bevægelsesretning med smaa Strømringsstæb og saa lille Hvirveldannelse som muligt. Hvorledes Blæseraggregatet er

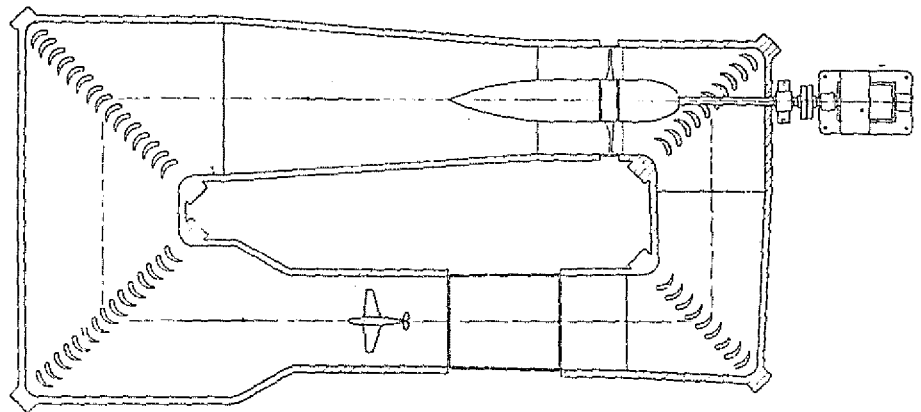


Fig. 1. Principiel Udførelse af en Vindtunnel.



G. W. Frydenlund & Søn

Indehaver: G. W. HARNISCH

Nygaardsvej 12 - Tlf. Ryvang 133

LANTERNER, SKIBSLAMPER, SKIBSINVENTAR
 REPARATIONER, SKIBSUDRUSTNING EN GROS

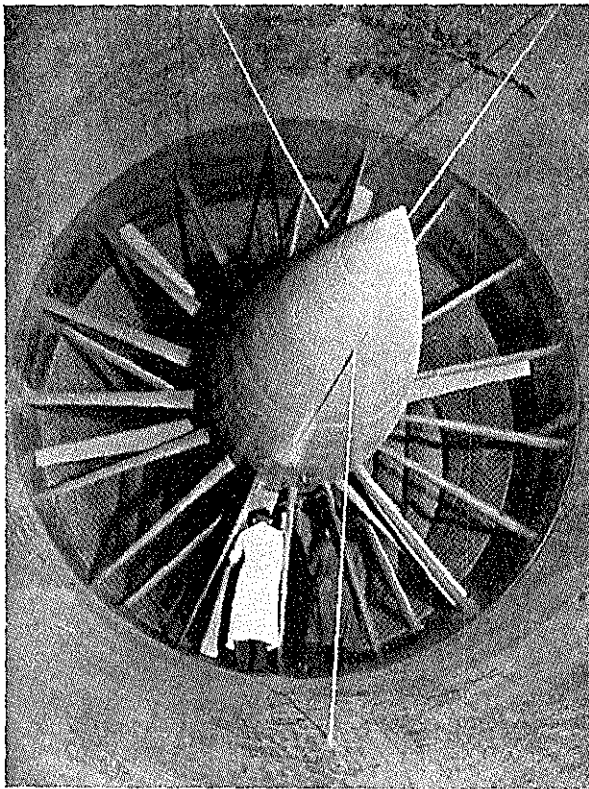


Fig. 2. Blæseren i den store Vindtunnel set mod Vindretningen. Bemærk Ledeskinneerne i Baggrunden.

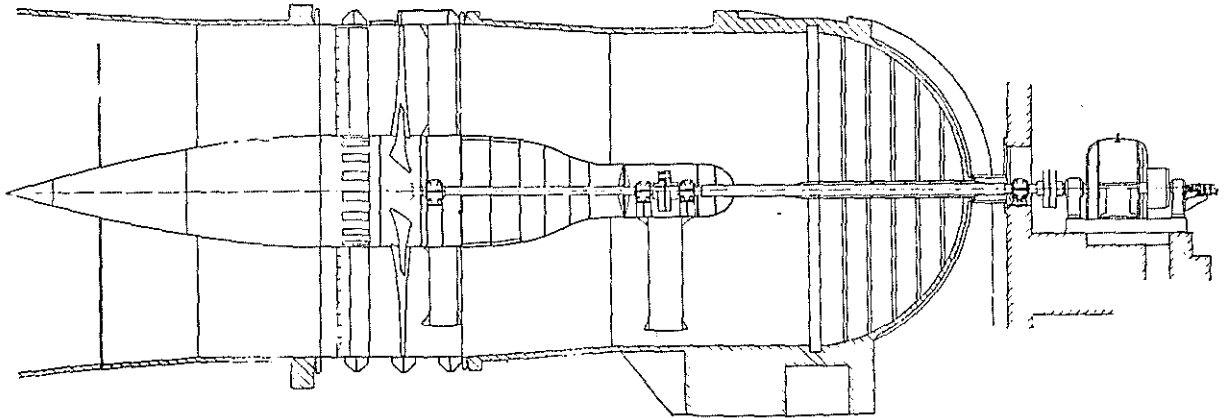


Fig. 3. Tværsnit af Blæseraggregatet.

anordnet, vises i Fig. 5. Blæseren, hvis Diameter er 5,7 m, drives af en Jævnstrømsmotor, der normalt er paa 1000 HK. Effekten kan maksimalt forøges til 1300 HK., hvorved Luftens Hastighed i Tunnellen andrager 360 km/Timen. Blæserakslen er lejret i fire SKF-Staaljejer i Specialudførelse. Hele Blæseraggregatet er leveret af AB Svenska Fläktfabriken og Motoren af ASEA.

Selve Maalestrækningen, der vises i Fig. 1 ved den indtegnede Flyvemaskine, er en Cylinder med en Diameter paa 5,6 m. Flyvemaskinemodeller paa indtil 3 m mellem Vingespidsene kan aerodynamisk undersøges. Modellen ophænges i tynde Profilstag, Fig. 4. Stagene, der er lejret i Modellen ved Hjælp af SKF-Lejer, staar i Forbindelse med et Vægtstangssystem,

der overfører de paa Modellen virkende Kræfter til seks Vægte, der findes oven over Tunnellen paa den saakaldte Maalebro, Fig. 5. Vægtssystemet kaldes for Sekskomponentvægten, idet de Kræfter, som paavirker Modellen, ved Blæsning, altsaa under Prøven, fordeles i seks Komposanter. Kræfterne kan fuldstændig bestemmes m. H. t. Størrelse og Retning. Vægtene er hver for sig automatisk registrerende, hvilket medfører, at Prøveresultaterne kan opnaas samtidig i hvert ønsket Øjeblik. En Antydning om, hvad denne Maaling indeholder, kan her være paa sin Plads. Det antages, at en Model af en Vinge hænger i Tunnellen. Blæseren sættes i Gang, og efter at Luftstrømmen er blevet stabil ved den ønskede Hastighed, slaas Vægtene til, og de opdeler da de paavirkende Kræfter i Komposanter. Vægtene giver Udslag for de Kræfter, som paavirker Vingens Tyngdepunkt vinkelret paa og parallelt med Vindretningen, og paa den Maade erfares Modstandskraften og Løftkraften paa Vingen. Momentet, som forsøger at dreje Vingen, faas ligeledes direkte paa Vægtene. Der foretages Prøver ved forskellige Indfaldsvinkler, og paa den Maade faar man karakteristiske Kurver for den prøvede Vinge. Mange andre Undersøgelser kan foretages, saasom Trykmaaling paa Flyvemaskinedele etc.

Den i Fig. 6 viste Del af Vindtunnelen er bevæge-

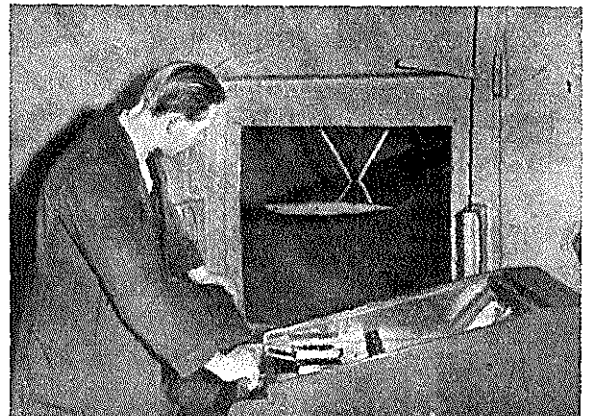


Fig. 4. Vinge ophængt i Stagene fra Maalebroen.

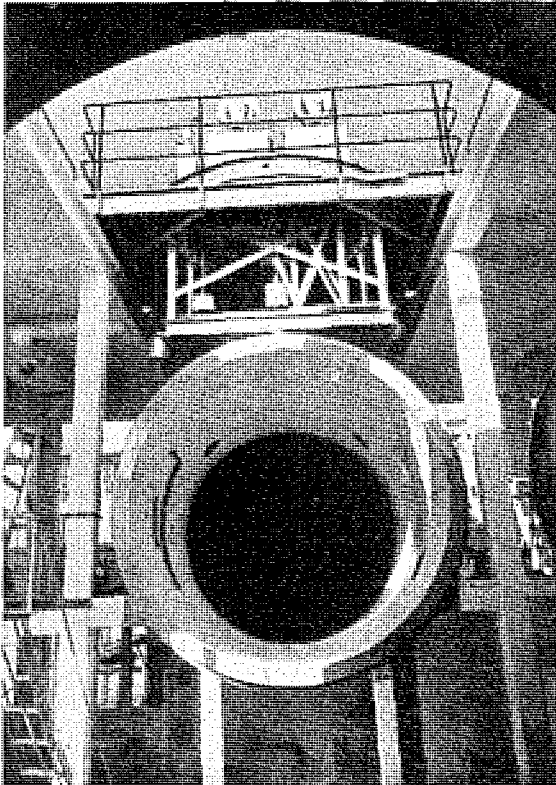


Fig. 5. Maalerøret med den løse Tunneldel skudt til Side. Øverst ses Maalebroen med Vægtene og derunder Vægtstangsystemet. Derfra gaar Stag gennem Væggen ned til Modellen.

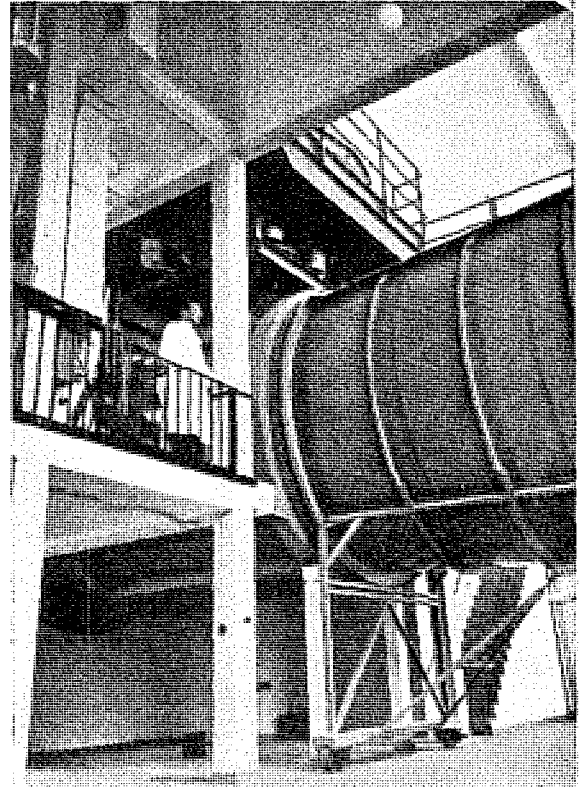


Fig. 6. Den forskydelige Del af Vindtunnellen er bygget paa et Stativ, der hviler paa Løbehjul.

lig og kan flyttes til Siden. Det gøres i de Tilfælde, hvor Modellen er saa stor, at den ikke uden videre kan indføres i Maalerøret. Ved Maaling af Modstanden paa f. Eks. en Motor med Motorkappe i naturlig Størrelse kan Motoren ophænges i Maalebroen, som da skydes frem over Aabningen. Den bevægelige Tunneldel er bygget paa et Stativ, forsynet med Hjul, der er lejret i SKF-Staallejer.

Forsøgsanstalten har som nævnt ogsaa en saakaldt Spintunnel. Den principielle Udførelse heraf fremgaar af Fig. 7. Spintunnellen anvendes til Undersøgelser af Flyvemaskinens Spinegenskaber, d. v. s. Flyvemaskinens Muligheder for at redde sig ud af Spin. Hertil udføres en Model, der er ca. 0,5 m mellem Vingespidserne. Den har i Forhold til Modelskalaen en vis Vægt og et vist Masseenergimoment. Ved Spinbevægelse holdes Modellen af den opadgaende Luftstrøm frit svævende i Luften, alt medens den roterer. Ved Prøven filmes Modellens Bevægelser, og Stillingen i Forhold til Luftstrømmens Retning opmaales paa de optagne Billeder. Andre Prøver gaar ud paa, bl. a. at maale det Tidsrum, der gaar fra Rorets Tilbagegang til normal Stilling, indtil Modellen er taget ud af Spin.

Spintunnellen er ca. 15 m høj, og den indre Diameter paa den vertikale Tunneldel er 4 m.

Blæseren, som sætter Luftmassen i Bevægelse, er placeret i den øverste Ende af denne Del. Blæserakslen er lejret i SKF-Lejer, der er indbygget i Specialhuse. Den drives af en Transmissionsaksel ved Hjælp af en Kilerem.

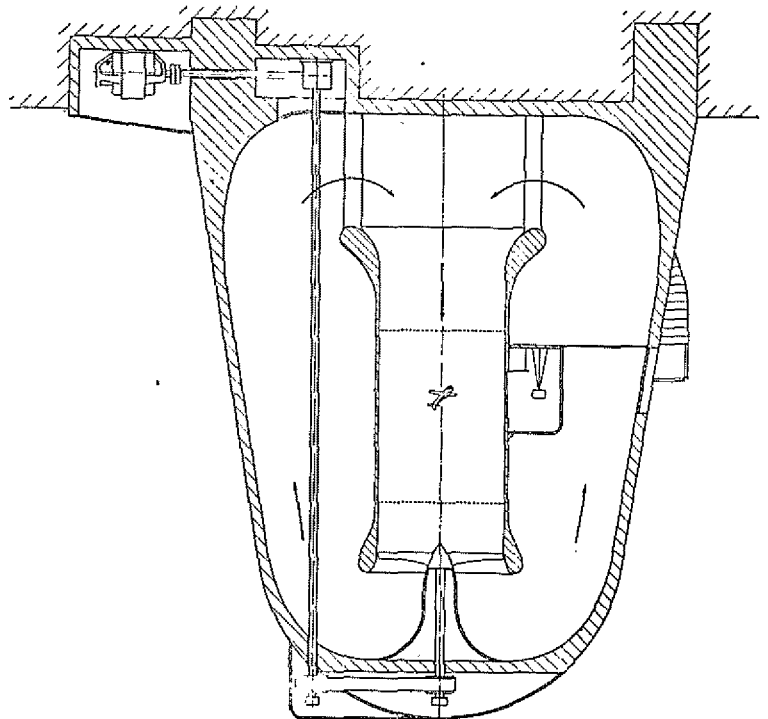
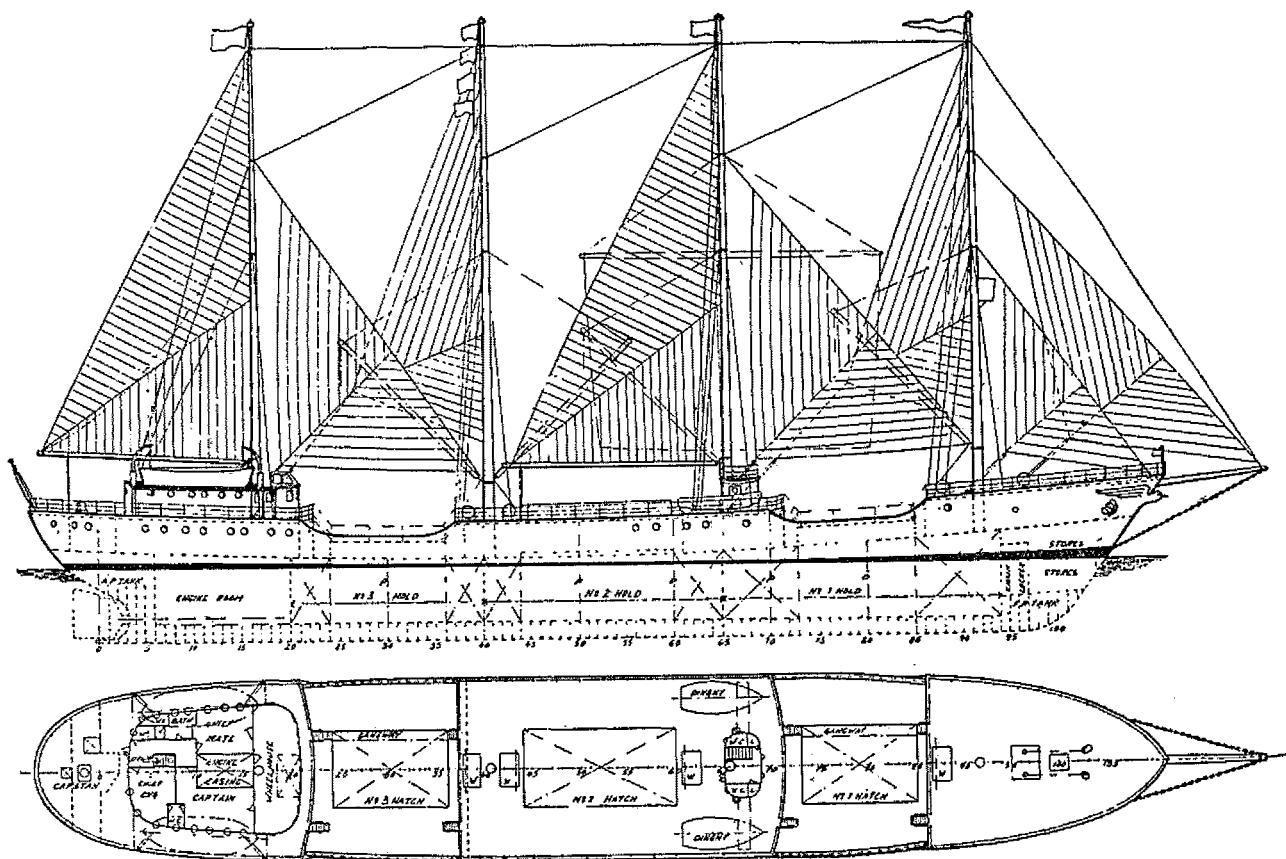


Fig. 7. Principiel Udførelse af en Spintunnel.

Et svensk Skoleskib



Broströmkoncernens Last- og Skoleskib.

A/B Lindholmens Varv i Göteborg har søsat en Motorsejler til Broström-Koncernen. Skibet er bygget til Fragtfart i Forbindelse med Uddannelse af Elever til Dæks- og Maskinofficerer. Fartøjet er bygget som en firemastet, slettoppet Motorskonnert med en Lastevne paa 1400 Tøns D.W. og med særlig Aptring for 16 Elever. De indlogeres i Tomandskamre midtskibs, hvor der ogsaa indrettes Opholdsrum, Baderum m. m., medens en kombineret Messe og Forelæsningsaal findes agter. Rigger skal være saa effektiv og let manøvrerlig som muligt og kommer derfor til at bestaa af Stagsejl og Marconisejl samt et enkelt Raasejl. Det samlede Sejlareal (excl. Bredfok og Reseyesejl) bliver 860 m², d. v. s. 20 pCt. over, hvad der forlanges for Motorsejlere. Skibet opfylder Fordringerne saavel for Sejlere som for maskindrevne Fartøjer. Til Elevernes Uddannelse i Sejlads skal Skibet have særlige Sejlbaade med ombord. Den nautiske Udrustning bliver af den moderne Type, og Bestikklukafe: bliver stort nok til at rumme baade Officerer paa Vagt og Elever under Instruksion.

Maskininstallationen bliver særlig omfattende med særligt Henblik paa Fartøjets Uddannelsesformaal, og Maskinrummet bliver saa nær som muligt en Kopi i mindre Skala af en Rutebaad og kan saaledes give

et Indblik i et saadant Fartøjs Arrangement og Drift. Fremdrivningsmaskineriet skal bestaa af en moderne Dieselmotor, som driver en Propel med hydraulisk drejelige Blade. Der installeres to større og en mindre Diesलगenerator. Spil, Styremaskine, Ankerspil, Forhalingspil, Kølemaskineri etc. samt alt Hjelpe-maskineri i Motorrummet bliver af mest moderne Type og elektrisk drevet.

Eleverne skal ikke fra Begyndelsen deles i Dæks- og Maskinofficers elever, men skal alle uddannes Side om Side paa Dæk og i Maskine og en kortere Tid i Intendanturen. Denne fælles Tjeneste skulde have sin store Betydning ikke mindst for Skabelsen af Samhøighed og godt Kammeratskab mellem de to Kategorier af Befalingsmænd. For at lette Tilgangen af Elever fra Fiskerlejer og Kysterne og for mindre bemidlede i Almindelighed faar Eleverne en Løn, og ingen betalende Elever eller Volontører medtages.

Hverken Formaalet eller Konstruktionen af Fartøjet er saaledes sammenfaldende med andre Skoleskibes, men man ønsker til en vis Grad at genoplive Sejlskibsuuddannelsens gavnlige Indvirken paa de svenske Officerers Kvalitet. Uddannelsen ombord paa det nye Skoleskib tilsigter dog kun en mere forbedrende Uddannelse af praktisk og fremfor alt tek-

nisk Karakter, ligesom den vil muliggøre et Udvalg af Eleverne efter Anlæg, saa disse kan fortsætte Uddannelsen som befarne Befalingsmandselever ombord i de store Skibe, hvor de allerede fra Begyndelsen er noget søvant og derfor kan anvendes paa den mest nyttige og lærerige Maade. Den teoretiske Undervisning ombord bliver af forberedende Karakter, særlig beregnet paa at lette Optagelsen paa Navigations-

skolerne, men derimod ikke omfattende det, som der undervises i paa disse Skoler til Eksamen. Skoletiden ombord vil blive 6 à 12 Maaneder.

Forslaget til det nye Skib og Elevuddannelsen er udarbejdet af Brostrømkoncernens tekniske Afdeling og Personaleafdeling, og Udarbejdelsen af Hovedtegningerne har været betroet Overingeniør Folke Seldén.

En fransk Nybygning

Det første Skib i Frankrig efter Vaabenstilstanden er løbet af Stabelen. Det er den dobbeltskruede Fragt- og Passagerdamper „Kairouen“, som har turboelektrisk Fremdrivning. Den er bygget til Compagnie de Navigation Mixte af Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée i La Seyne (i Nærheden af Toulon). Skibet, der er bestilt i Foraaret 1939, altsaa før Krigens Udbrud, er bestemt til Fragt- og Passagerfart mellem Frankrig og Nordafrika.

Dets Hoveddata er følgende: Længde overalt: 142,20 m. Største Bredde: 18,50 m. Dybgang fuldt lastet: 6,50 m. Tilsvarende Displacement: 8500 Tons. Største Hastighed: 24 Knob. Fremdrivningskraft: 24.000 HK. Kedeltryk: 40 kg/cm². Overhedningstemperatur: 425 Gr. Turbinernes Omdrejningstal: 3420 O./M. Propellernes Omdrejningstal: 191 O./M.

Skibet har en fremfaldende Pladeforstævn, én Mast og én Skorsten.

Lastrummene er paa 4000 m³, hvilket vil sige, at der kan medføres en Last paa 1500 Tons. Der findes to Kraner, hver med en Løfteevne paa 5 Tons. I hver Skibsside findes 6 Lade- og Losseporte, hvoraf de to er saa store, at Automobileer fra Kajen kan køre direkte om Bord. Der er indrettet to Kølerum, hver paa 80 m³.

I Passagerapteringen er der Plads til 1500 Passagerer i 562 Kamre, nemlig 4 Luxuskamre, 12 Separat-

kamre, 118 første Klasses Kamre, 190 anden Klasses og 258 tredje Klasses Kamre. Flertallet af Kamrene paa første Klasse er Enkeltmandskamre, medens Kamrene paa anden og tredje Klasse er Tosengs- eller Firesengskamre. Til første Klasse hører en Salon, en Rygesalon og en stor Spisesalon. Paa anden Klasse findes en Spisesalon, og Passagererne har Adgang til første Klasses Rygesalon. En Spisesalon findes ogsaa til tredje Klasses Passagerer.

Den turboelektriske Fremdrivning bestaar af to Grupper Vekselstrøms-Turbogeneratore, der hver yder 9020 kW. ved 5300 Volts Spænding og 5420 O./M. Propellermotorerne gør 191 O./M. Propellerne har en Diameter paa 4,45 m og en Stigning paa 4,86 m.

Kedelanlægget bestaar af fire La Mont-Kedler. Damptrykket er 40 ato., Overhedningstemperaturen 425 Gr. Kedlerne kan bringes op paa Kedeltrykket paa 15 Minutter. Hjælpemaskineriet er elektrisk drevet. Hertil anvendes i Søen to Grupper Turbogeneratore, hver paa 1500 kW. ved 220 Volt og i Havn 5 Grupper med 250 kW. Ydelse.

En nye Serie svenske Torpedobaadsjagere. Den svenske Marine har i Göteborg ved Götaverken og Eriksberg faaet søsat to Jagere af en ny lille Type paa 600—700 ts. De er de første af en Serie paa fire „Kystjagere“, er forsynet med tre 10,5 cm Kanoner, kraftigt Antiluftskyts, tre 53 cm Torpedorør saavel som med Dydbombekastere og Apparater til Mineudlægning og til Udvikling af kunstig Taage. Fremdrivningsmaskineriet bestaar af svenske De Laval-Turbiner, der kan give dem en Fart paa ca. 50 kn. Jagerne er væsentlig mindre end den Type paa ca. 1100 ts. og med en Fart paa over 40 kn., som den svenske Marine har bygget i de senere Aar, og af hvilke der stadig bygges nye Enheder. Indenfor Rammerne af den svenske Femaarsplan for Udbygning af Landsforsvaret, som er vedtaget af den svenske Rigsdag, skal der til næste Aar begyndes paa en tredje Jagertype paa 1700—1800 ts.



CHR. ANDRESEN

Aktieselskabet

Dampskibsselskabet „Dania“

Amaliegade 33 - Telef. 11598 - 11958

A/S DET DANSK-NORSKE
DAMPKIBSSELSKAB
Amaliegade 33 - København K.

B & W

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

God Beskæftigelse paa de svenske Værfter. Göteborg-Værftet „Götaverken“ kan se tilbage paa et godt Virksomhedsaar. Ordrene, som ved Udgangen af 1940 var ca. 290.000 ts. DW., er steget til 540.000 ts. DW., som fordeler sig paa 57 Skibe. Tallene andrager 55 pCt. af den samlede Tonnage, der er bestilt paa de svenske Værfter. Føjer man hertil Ordrene paa Øresundsværftet, som arbejder sammen med Götaverken, saa forhøjes Andelen til 50 pCt.

Fra de øvrige svenske Værfter er følgende Tal offentliggjort. Eriksberg-Værftet 19 Skibe med 126.400 ts., Lindholmen-Værftet 8 Skibe med 24.500 ts., Kockums-Værftet 15 Skibe med 102.000 ts. Resten af de 500.000 ts., som er under Bygning eller i Ordre, fordeles sig paa mindre Værfter.

En Del af disse Skibe er allerede løbet af Stabelen og er under Udrustning. En stor Del er sluttet

for Leveringer, der strækker sig til Aaret 1944. Rederne bestræber sig ivrigt for, trods de høje Priser, at skaffe sig Erstatningstonnage for Krigstabene. Bestillingerne vilde endda have været større, hvis Materiale kunde fremskaffes.

**NORDJYLLANDS
KUL-KOMPAGNI A/S**

**KUL- & KOKS-IMPORT
NØRRESUNDBY**

Bunkers:

Levering med mekanisk Kran Nat og Dag
Telegram-Adresse: KUL



Hovedoplæg for Danmark

Grundlagt 1875

Th. Møller

Grundlagt 1875

Proviant, Dæk- og Maskin-Stores

Nyhavn 45-47, København

Telefon 387, 10,387

Telegram-Adresse: »Ultra«

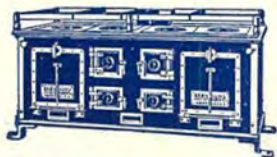
Alle Henvendelser til „Vikingsen“ bedes tilsendt Redaktionen og Ekspeditionen, Gammel Mønt 39.
Telefon Byen 8040 — Central 9822. — Ansvarshavende: Redaktør Axel Bærentzen.

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
Faæs 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



AKTIESELSKABET

Dampskibsselskabet

»DANNEBROG«

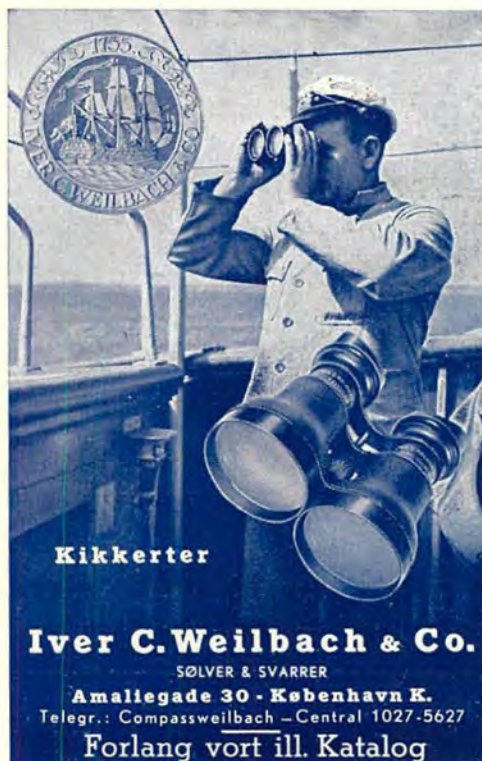


KORRESPONDERENDE REDER

C. K. HANSEN

Amaliegade 35 · København

Telegr.-Adr.: HANSEN
Telefon Central 72
(13 Ledninger)



Kikkerter

Iver C. Weilbach & Co.

SØLVER & SVARRER

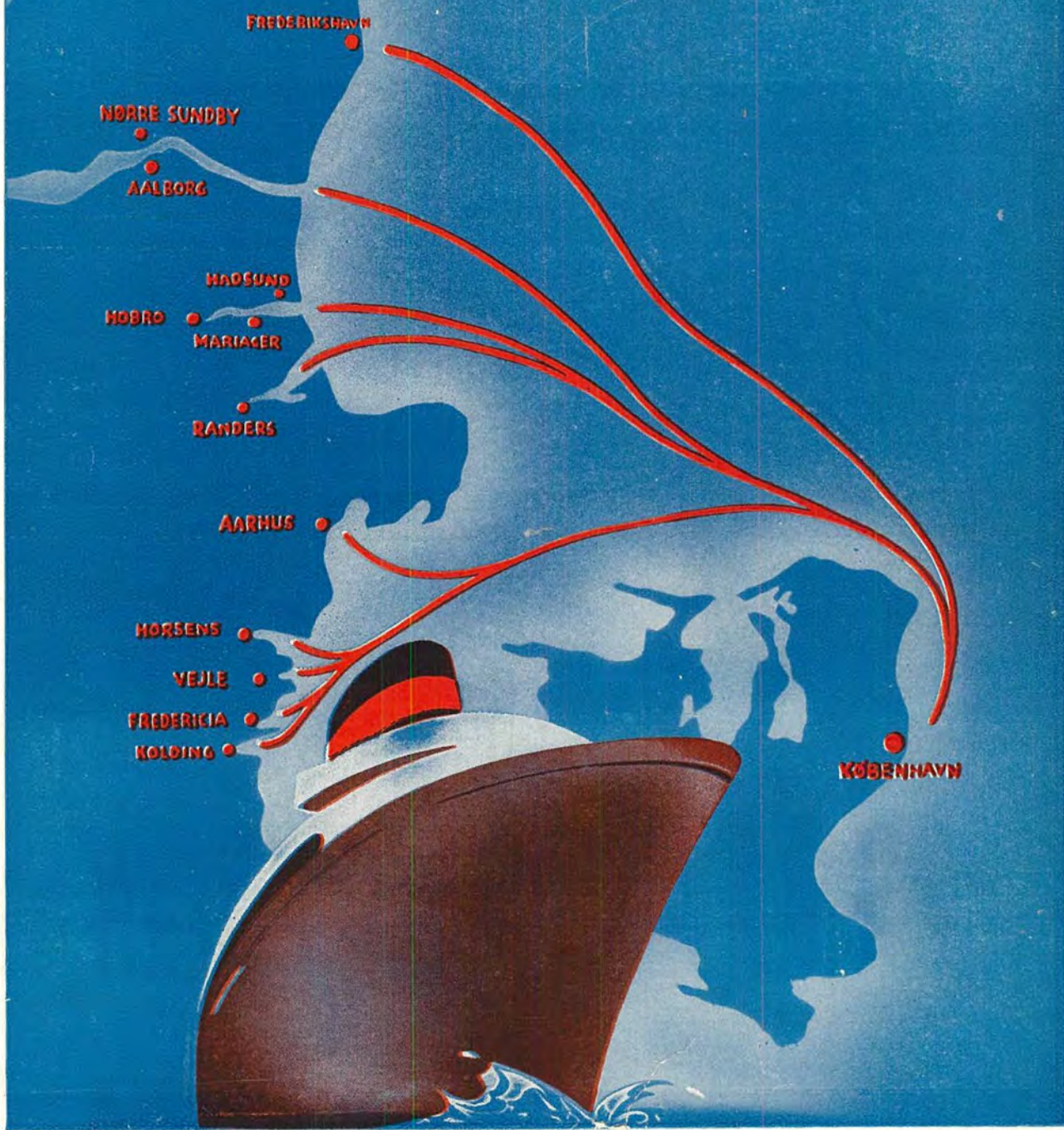
Amaliegade 30 - København K.
Telegr.: Compassweilbach - Central 1027-5627

Forlang vort ill. Katalog

Blitz 1944

TORBEN 38

REJS MED DFDS



A/S L. IHRICH'S BOKTR.

105

Jul på Haver





FARVEILLUSTRATIONER

Omslag: Akvarel af Ernst Køhler.

Titelblad: Ved Kajen. Maleri af V. Qvistorff.

Digt af Gustav Kragh.

Aften ved Hornbæk Strand. Maleri af P. Raadsig.

Fregatten „Thetis“ og en svensk Fregat, der gaar
over Stag. Maleri af Paul Sinding.

Graavejr i danske Farvande.

Akvarel af Herold Jensen.

„Lougen“ og „Seagull“. Maleri af Paul Sinding.

Digt af Gustav Kragh.

I Drømme faar Peter sine Juleønsker opfyldt.

Akvarel af Simon.

Sundet ind i 1880. Maleri af Fr. Landt.

Skonnertbriggen. Maleri af S. Kielland Brandt.

Digt af Scout.

Konvoj. Maleri af V. Qvistorff.

Niels Juel gav Agt. Maleri af Paul Sinding.

Fiskerbaade gaar ud. Maleri af Vilh. Arnesen.

Trawlere. Maleri af S. Kielland Brandt.

Tegning. Ivar T. Rohde.

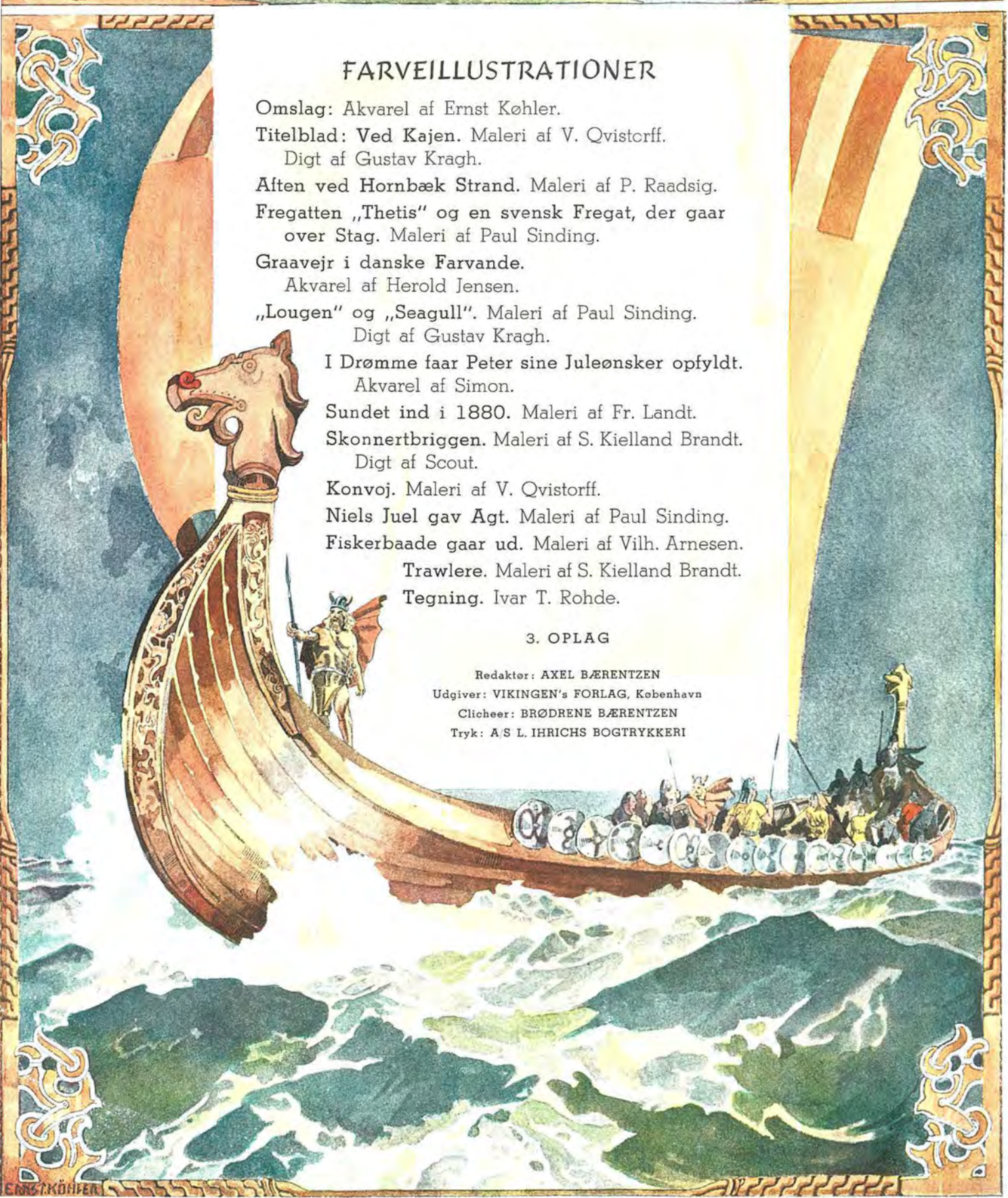
3. OPLAG

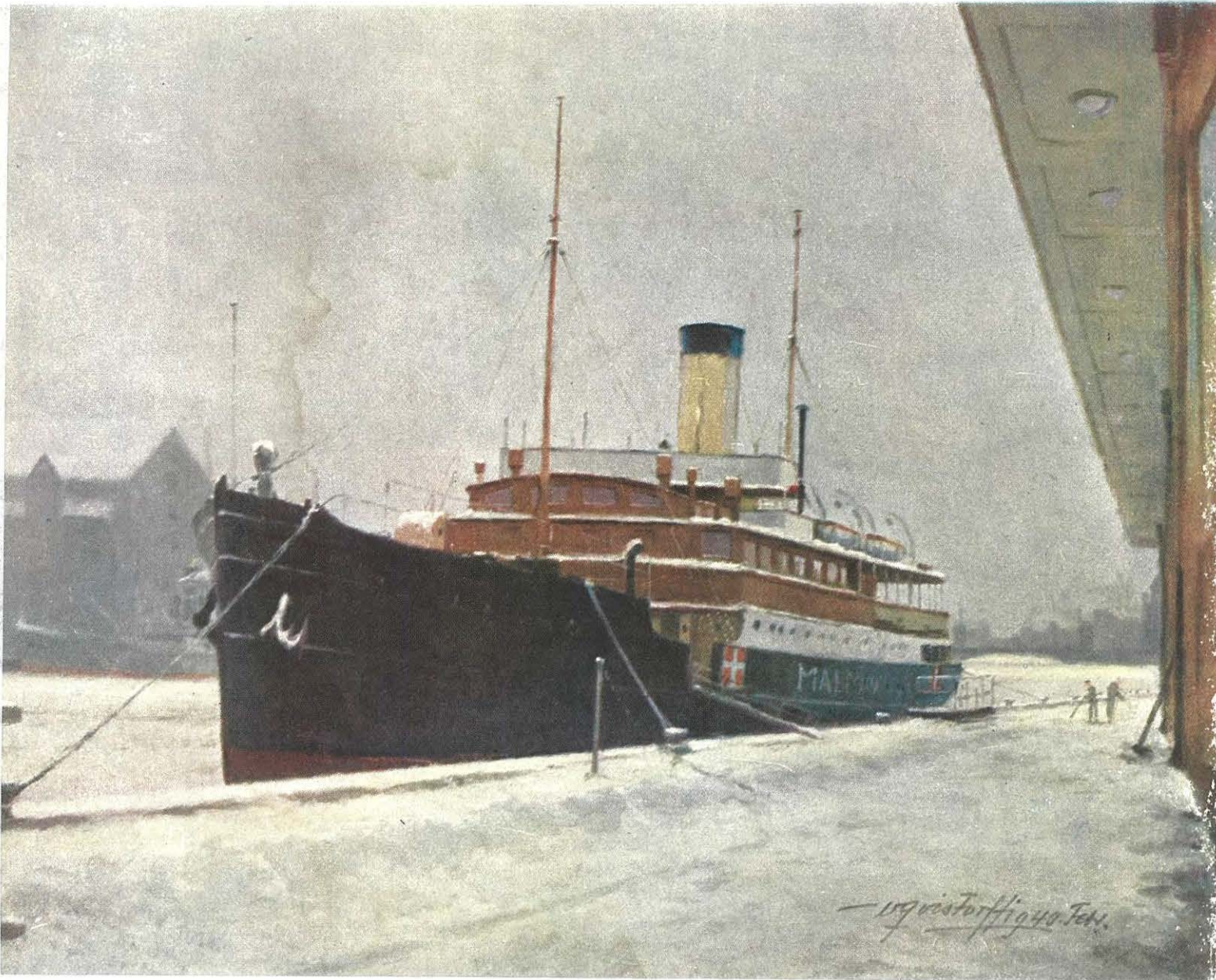
Redaktor: AXEL BÆRENTZEN

Udgiver: VIKINGEN'S FORLAG, København

Clicheer: BRØDRENE BÆRENTZEN

Tryk: A S L. IHRICHS BOGTRYKKERI





Maleri af V. Qvistorff

»VED KAJEN«

Graa bryder Dagen frem af Vinterfavn,
og Is har lukket Havnene og Sundet,
mens Landet ligger bastet, lænkebundet
som Malmøbaaden i den tomme Havn.

Men Haabet lever, og et Mørgengry
vil komme til os, hilst med Foraarslængsel,
hvor Danmark atter løses af sit Fængsel
og aander ungdomsfriskt og frit paany.

Gustav Kragh.



Maleri af P. Raadsig.

Aften ved Hornbæk Strand.

Udlaant af Kunstsalonon, Østergade, København.



ET ★ JULEFORLIS

*Naar den Stjerne lys og blid
sig lod se ved Midnatstid,
var det Sagn fra gamle Dage,
at en Konge uden Mage
skulde fødes paa vor Jord.*

DET VERS har siden min Barndoms Jul altid staaet for mig som et af de kønneste i vor gamle dejlige Salmebog. „Var det Sagn fra gamle Dage“ — det Sagn blev til den livsaligste Virkelighed den Julenat, da Jesus blev født. I en Stald dernede i Bethlehem svøber en Mor sin førstefødte — Verdens Frelser — og lægger varsomt og stille Barnet hen i en Krybbe, og saa kom der et Øjeblik — saadan fortæller Sagnet, hvor alt paa Jord blev ganske stille. Floden holdt op at rinde mod Havet, Skyen drev ikke for Vinden, Føllet og Kiddet legede ikke, og Ørnen hvilede paa sin kraftige Vinge — intet Sus hørtes gennem de mægtige Skove, det var som al Skabningen standsede sit Aandedræt et Øjeblik, for nu var Barnet, Barnet til Guds Velbehag, Jesus født — han, som kom og forkyndte Fred paa Jord.

At det maatte være et Barn, der skulde frelse Verden, er naturligt. „For til et Barn kan den komme, som fik en stor Børneflokk omkring sig, men dér kan ogsaa den gaa hen, som maatte miste sit Barn. Og til Barnet kan den, der blev gammel, søge hen Haand i Haand med de smaa og erfare, at det, som det gælder om i Forholdet til Gud og til Barnet, kan den, der fik Aandens store Gaver, søge hen sammen med dem, der kun fik de ringe Evner, og lære, at ingen af os formaar at løse Livets Gaader.“

Barnet, der fødtes Julenat, bringer Hjælp til hver den, der søger

hen til Krybben i Bethlehem, det var ogsaa Barnet, som hjalp hin Juleaften, hvorom her skal fortælles. Det er ikke helt en af mig selv digtet Julefortælling; jeg har hørt den fortælle som Barn og vistnok senere læst derom, men jeg synes, at den passer til Vikingens „Jul paa Havet“ og gengiver den derfor frit efter Hukommelsen, idet jeg mener, at der ligger en virkelig Begivenhed til Grund for den.

Den, som har været paa min Fødeø Bornholm, ved, hvor vidunderlig køn den Ø er — for mig den kønneste Plet paa Jord! Som „Østersøens Perle“ ligger den der midt ude i Østersøen med Klitterne og det hvide Sand mod Syd nede ved Balka og Dueodde, med det smilende Rønne nær Skov og Strand mod Vest: saa følger paa den anden Side af Hasle Klippekylen fra „Jons Kapel“ nord om Hammeren med stejle forrevne Klipper forbi Allinge-Sandvig, Rø og Gudhjem langs hele Kysten til Svaneke; i Sommer og Sol kan Skibene gaa helt inde langs med Kysten, hvor Klipperne mange Steder hæver sig stejle og utilgængelige, livsfarlige og ofte umulige at bestige. Om Vinteren med Paalandsstorm er der farligt, og Skibene holder sig langt fra Land, men mangt et Skib blev i fordums Tider i Sejskibenes Dage forslaaet af Stormen ind mod Klipperne, og mangen en Sømand fandt sin Grav paa de forrevne Skær. Et Sted ud for Randklevsskaaret er Kysten særlig farlig — Klipperne gaar stejlt ned til Havet, et Stykke over Havfladen er der et Fremspring og Af-sats med lidt Plads, men kravle derfra og opad den stejle Klippe er for Mennesker umuligt — dog for Gud er alle Ting muligt, hvorom her skal berettes.

Juleaftensdag i Aaret 18.. kom en Skønnert — lad os kalde den Ane Margrethe fra Svaneke — sej-lende langs Bornholms Nordost-

Af
ERIK JESPERSEN

forhv. Præst i Grønland

Ill. af Herold Jensen

kyst. Det blæste en fin Nordost, og Skuden skar sig gennem Vandet for fulde Sejl med gode Udsigter til at naa hjem til Byen, inden den hellige Aften begyndte, og alle om Bord var i godt Humør og glædede sig mægtigt til at komme hjem og holde Jul.

Til Rors stod Dæksdrenge Peter, og paa Dækket gik Kaptajnen, Bedstemanden, Matrosen og Kokken, som samtidigt gjorde det ud for Letmatros.

Kaptajnen ser op mod Himlen, hvor truende Skybanker samler sig, men endnu er alt godt, og Skibet gør god Fart.

Vi skulde jo gerne se at naa hjem til Mor i Aften," siger Kaptajnen, som har Hustru og Børn hjemme i den lille By, og Peter, hvis Mor er Enke efter en Fisker, og som maa opret-

holde Livet for sig og sine 4 Børn ved at vaske og stoppe for Folk — Peter deler fuldt ud Kaptajnens Ønske. Han ser for sig det lille velholdte Bindingsværkshus og hører ligesom Juleklokkerne fra den lille kønne Kirke ringe og kime Højtiden ind, og uvilkaarligt begynder han at nynne den gamle Salme, som Julen i Kirken altid indledes med:

*Det kimer nu til Julefest,
det kimer for den høje Gæst,
som steg til lave Hytter ned
med Nytaarsgaver: Fryd og Fred.*

Kaptajnen og de andre falder i med, og alt er glad Forventning.

Peter glemmer et Øjeblik at passe Roret, men vækkes af Kaptajnens: „Støt, Peter, støt med Roret, ikke falde af!“ Han ser op mod Himlen, der bliver mørkere og mørkere, og Vindkastene bliver voldsommere og voldsommere. „Støt, Peter, støt, ikke falde af!“ lyder det igen, „vi skulde gerne hjem, inden Mørket falder paa.“

Men Blæsten tager til, og snart er det en Brandstorm, hvor Himmel og Hav staar i ét — og uhyggeligt er det at høre Brændingen inde fra Klippeky-
st.

Skibet falder, trods al Peters Agtpaagivenhed, mere og mere af. Kaptajnen tager selv Roret, drejer Skibet op mod Vinden, men opdager til sin Rædsel, at det ikke længere er muligt at komme klar af Kysten — de driver — trods al Anspændelse — mere og mere indad. Stormen piber, den ene mægtige Bølge kommer rullende efter den anden og knuses til fraadende Skum mod Klipperne og Skærene.

Kaptajnen ser ind mod Land, som de kommer nærmere og nærmere, og mumler for sig selv: Det tegner ikke godt dette her, det bliver nok ikke hjem til Mor i Aften.

Den lille Skude kastes hid og did af Stormen, den lystre ikke Roret mere og driver hurtigere og hurtigere ind mod Kysten.

„Det gaar ikke, Folkens!“ raaber Kaptajnen, „ret forude har vi „Kleven“, der er en lille Vig, og der vil jeg se at faa Skuden sat paa Land. I ved, at der gaar Klippen lodret ned til Vandet, men over Vandet er en lille Afsats, hvor vi kan være. Naar Skibet støder, saa se at komme derop.“

Saa drejer Kaptajnen Roret, og Skibet gaar nu indad, og det lykkes at slippe ind i Vigen — saa støder de, og Kaptajnen raaber:

„Spring nu, Folk, Vorherre være med os!“

De springer, men kun 4 naa ind, Matrosen forfejer Springet og forsvinder i Brændingen — hjælpe ham er umuligt.

Saa staar de fire da paa Afsatsen, hvor Vandet sprøjter op paa dem.

„Livet reddede vi da foreløbigt, men hvordan vi skal slippe herfra, begriber jeg ikke,“ siger Kaptajnen, idet han ser op ad den stejle Klippevæg, som synes umuligt at bestige. „Er der nogen af Jer, som vil vove Forsøget?“

De staar tavse og ser paa hverandre, men saa træder Peter frem og siger: „Det vil jeg prøve paa — i Jesu Navn.“

Idet han nævner det Navn, er det, som om Skyerne spredes et Øjeblik, og de ser alle en stor lysende Stjerne staa tindrende lige over Klippen, men Peter alene ser ved Siden af sig en lille Dreng med Glorie om sit Hoved, og han føler en Haand om sin Haand og hører en Stemme hviske sig i Øret: „Vær trøstigt.“

„I Jesu Navn,“ siger han igen og begynder Opstig-



„Tak, Tak,“ stammede Peter, „men de andre.“

ningen; i Begyndelsen gaar det ret nemt, for nederst nede er der enkelte Fremspring, som han kan klamre sig til, men saa bliver Klippen ganske stejl og glat, uden at han kan se, hvor han skal finde Fodfæste.

Men han føler stadigt ligesom en Haand om sin Haand, der ligesom drager ham opad — ganske langsomt gaar det fremad; naar Foden glipper, er der ligesom en, der holder fast i den og lader Foden finde et ganske lille Fremspring til Støtte. Midtvejs er han ved at give op, han puster ud et Sekund, synes, han begynder at glide, sér op — og Øjet møder den tindrende Stjerne, og Stemmen hvisker: „Kun opad og fremad!“ Han faar atter fat — nu er han over Halvvejen, nu nærmer han sig Toppen — nu føler hans forrevne Hænder Græstotterne ovenpaa Klippen.

„I Jesu Navn“ stønner han, og det er ligesom 2 Hænder drager ham op over Kanten, og han synker udmattet om paa Grønsværet ovenpaa Klippen.

„Kan du se, det gik, min Dreng, i Jesu Navn,“ hører han, og han ligesom ser den lille Dreng staa ved Siden af sig med Glorien om Hovedet, og lige over ham paa Himlen den tindrende Stjerne — men nu hører han Kaptajnens Stemme raabe gennem Stormen: „Godt gjort, min Gut — se nu at naa den nærmeste Gaard og faa Folk herud med et langt Reb.“

Han springer op og finder snart Vejen til den nærmeste Gaard.

Derinde i Storstuen sidder Bonden, hans Kone, Børn og alle Folkene bænkedede om Julebordet i Færd med Julemadverden, som efter bornholmsk Skik bestaar af Risengrød og Klipfisk.

Bonden har lige „læst for Bordet“, nu griber han „Bogen“, som ligger foran ham paa Bordet, slaar op der, hvor Mærket ligger ved Sanct Lukas Evangelium det andet Kapitel, og begynder — som det hver Jul var Sæd — at læse med sin dybe, alvorlige Stemme: „Og det begav sig i de Dage, at en Befaling udgik fra Kejser Augustus, at al Verden skulde skrives i Mandtal — — —“

Da banker det voldsomt paa Yderdøren; Bonden holder forbavset inde med Læsningen — hvem mon der er vildfarende paa den hellige Aften? Han rejser sig, gaar ud i Gangen, skyder Laasen fra Døren — og ind kommer Peter, Vandet driver af ham, Hænderne er forrevne og blodige. Bonden drager ham ind i den varme Stue. „Kom nu ind og faa noget tørt Tøj paa og noget Mad.“ „Tak, Tak, Tak,“ stammer Peter, „men de andre, de andre!“ „Hvem?“ „De dernede paa Afsatsen ved Kleven“ — og Drengen fortæller om Forliset, og hvorledes han er kommet op fra Afsatsen. „Det er umuligt,“ mumler Folkene ved Bordet, „endnu er aldrig nogen kommet levende op ad den Vej.“ „Det som er umuligt for os, er muligt for Gud,“ siger Drengen og fortæller, hvorledes Jesusbarnet har hjul-



Peter falder om Halsen paa sin Mor.

pet ham i den hellige Nat, — Bonden har imidlertid hentet lange Tove, og nu følges Bonden og hans Karle og Peter ad hen til Skaaret. Tovet sænkes ned med en Træklods for Enden, og en efter en hejses nu de Skibsbrudne op — først Kokken, saa Bedstemanden og tilsidst Kaptajnen.

Da denne ser Peter, gaar han hen og lægger sin Haand paa hans Skulder: „Vorherre hjalp dig nok, Gut — næste Gang, vi skal ud at sejle, gaar du med som Matros, for nu er du jo helbefaren —“ og Peters Øjne lyser, idet de ved Lygternes Skin drager tilbage til Gaarden.

„Skaft nu, Mor, tørt Tøj til dem alle — hæng det vaade til Tørring, og lad os alle faa Mad,“ siger nu Bonden.

Da de saa igen sidder til Bords, slaar han atter „Bogen“ op:

„Og det begav sig i de Dage, at en Befaling — —“ og læser det hele indtil Slutningen: „Se, jeg forkynnder Eder en stor Glæde, Eder er i Dag en Frelser født, som er den Herre Kristus i Davids By. Og det skal være Eder et Tegn: I skal finde et Barn svøbt liggende i en Krybbe.“

Saa lukker han Bogen og siger stille:

„Ja, saadan er det; uden Ham kan vi intet gøre. Velsignet Jul i Jesu Navn.“

Efter Spisningen rumler en Vogn op for Døren, og Manden siger med et Smil:

„Saa er det nok bedst, at det atter gaar hjemad til den lille By.“

Han kører dem selv den halve Mil til Købstaden, sætter Kaptajnen af ved hans Dør og Mandskabet ved deres, samt Peter ved hans Moders Hus. Der holder han en Stund og glæder sig over at se Peter fare om Halsen paa sin Mor, hvem han saa giver en stor Julekurv med mange gode Sager, som hans Kone har pakket og sendt med.

Saa fejres en glædelig Jul i det lille Hjem, hvor Peter gaar rundt om Juletræet med sin Mor og sine smaa Søskende, medens de synger: *Dejlig er den Himmel blaa*. Og da de kommer til Verset:

*Stjernen ledte vise Mænd
til vor Herre Jesus hen,
vi har og en Ledestjerne,
og naar vi den følger gerne,
kommer vi til Jesus Krist,*

udbryder Peter: „Det var den Stjerne, Mor, jeg saa, og det var Jesusbarnet, som førte mig frelst op ad Klippen.“

„Ja, Gud være lovet for det,“ siger Moderen, „for nu kan vi da fejre en velsignet Jul.“

Og det gjorde de — og gid alle, der læser dette, maa gøre det samme.



VIKINGE ÆTTEN

Fra Mindernes Morgen vi møder vor Daad:
der stævned' i Gryet en Vikingebaad
frem imod Morgenrøden —
Mærkesmanden i Løftningen stod,
spejded' med frygtløse Øjne imod
Land, som var Liv — eller Døden.

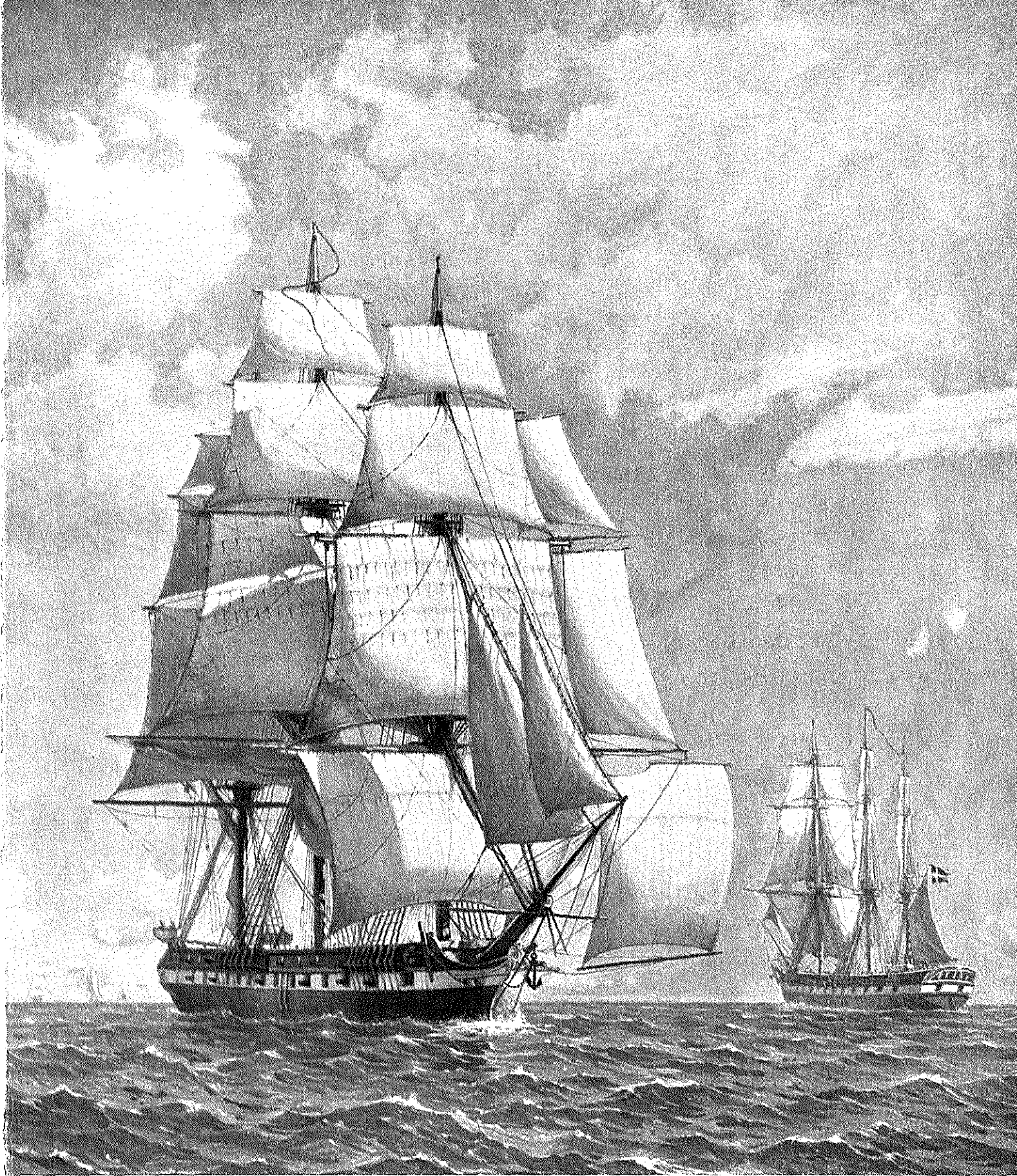
Aldrig er djærvære Sømandsbedrift
tegnet i Bølgen med vigende Skrift
eller belønnet og æret,
end hvor de blonde Sømænd fra Nord
førte Kommando og tjente om Bord
i pansret Skib eller tjæret.

Siden er rundet vel tusinde Aar,
men endnu Vikinge-Sønnerne staar
paa Bro og paa Skanse og Bakke.
Alle de Skibe i Verden fo'r,
hilste med Hæder Manden fra Nord
i fuldrigget Sejler og Smakke.

Trygt kan vi se mod et kommende Gry,
for vi har mere end Fortidens Ry,
mere end manende Minder:
Vikinge-Ætten dør aldrig ud,
venter med Længsel et kaldende Bud,
venter med blussende Kinder.

Har vi først Landet og Havene fri,
tørner de ud, som nu holdes i Hi,
— Kalden er ikke fornøden —
staar de paa Broen, som Fædrene stod,
spejder med frygtløse Øjne imod
Daad, som er Liv — eller Døden.

All Time



Maleri af Paul Sinding.

Fregatten „Thetis“ og en svensk Fregat, der gaar over Stag.



Graavejr i danske Farvande.
Torpedobaade af T-Klassen paa Neutralitetsvagt.
Akvarel af Herold Jensen, 1940.

Julehjertet



Af Knud Andersen — Illustreret af Ernst Köhler

ALTING har en god Historie, og alt, hvad jeg ejer, fortæller mig sin Historie; men heldigvis ejer jeg ikke ret meget, ellers maatte jeg leve i mange Hundrede Aar for at faa alle Historierne fortalt. Naar man desuden tumler en Del omkring paa Kloden, er det bedst at have mindst muligt jordisk Gods med sig. Men det hænder alligevel, at jeg finder et eller andet fra gammel Tid, som ikke er gaaet tabt paa de forrygende Rejser og ikke forsvundet blandt de faa Ting, som blev herhjemme.

Forleden Eftermiddag, da jeg var henne i en Kælder under et Hus i en dejlig Have for at reparere mit gamle Skrivebord, som havde staaet der og drømt om Alverdens Riger, siden det var med mig paa en Rejse rundt om Jorden, fandt jeg i en af Skufferne en Julekurv, flettet af rødt og hvidt Glanspapir i Form af et Hjerte, og det kaldte en Række Minder frem, som snart er 35 Aar gamle.

Nu var Hanken gaaet i Stykker, Hjertet laset, Papiret plettet og uden Glans, Kakelakker og Bogorme havde holdt Maaltid paa det; men i samme Nu, jeg saa det, rørte det mig lige saa stærkt som første Gang, det laa i min Haand, og jeg oplevede alt det, der gik lige forud for det Øjeblik, jeg fik Hjertet af en lille Pige i et Fiskerhjem oppe ved Lild Strand i Thy.

Det betød ogsaa noget, at Vinden var Nordvest den Eftermiddag, jeg stod i Kælderen, og at det var ved at skumre, for netop da jeg trak Skuffen ud og saa Julehjertet, rystedes Huset af et Stormstød, og Vindens Brusen i Trækronerne lød som en rygende Brændings Kogen mod Skageraks Kyst, og ja, pludselig var alt som dengang, for Hjertet, det gamle, lasede Julehjerter vilde fortælle mig en gammel Historie om en stormfuld Tid før Jul for mange, mange Aar siden, og den skal I høre.

Men det skal I straks vide, Børn, at det er ikke nogen morsom Historie, den er ikke engang helt hyggelig; men den er sand, og vil I love mig at læse den godt, skal I faa en baade morsom og hyggelig Historie en anden Gang. — Det kan I stole paa.

Jeg var ikke andet end en stor Dreng, da jeg mønstrede i Cornwall som Letmatros med en gammel finsk Skonnertribrig fra Raumo. Den 10. December forlod vi

Fowey for at sejle til København med en Ladning Porcelænsjord til Fajance. Vi glædede os til at fejre Jul i Havn, og jeg glædede mig især til at naa hjem, for det er alligevel der, man oplever den dejligste Jul i hele Verden. — Det maa jeg vel vide, som har prøvet Julen saa mange andre Steder.

Det var den sidste Rejse, før Skuden skulde lægges op hjemme i Finland, og vi var lidt utaalmodige, da vi for flov Luft langsomt slingrede op igennem den engelske Kanal forbi alle de kendte og elskede Steder paa Englands Sydkyst. Men vi skulde snart faa Længslen efter mere Vind stillet, for fire Dage efter Afsejlingen passerede vi Dover med Skrubregn og sydlig Kuling og strøg forbi Goodvin Sands, som kaldes Nordsøens Kirkegaard.

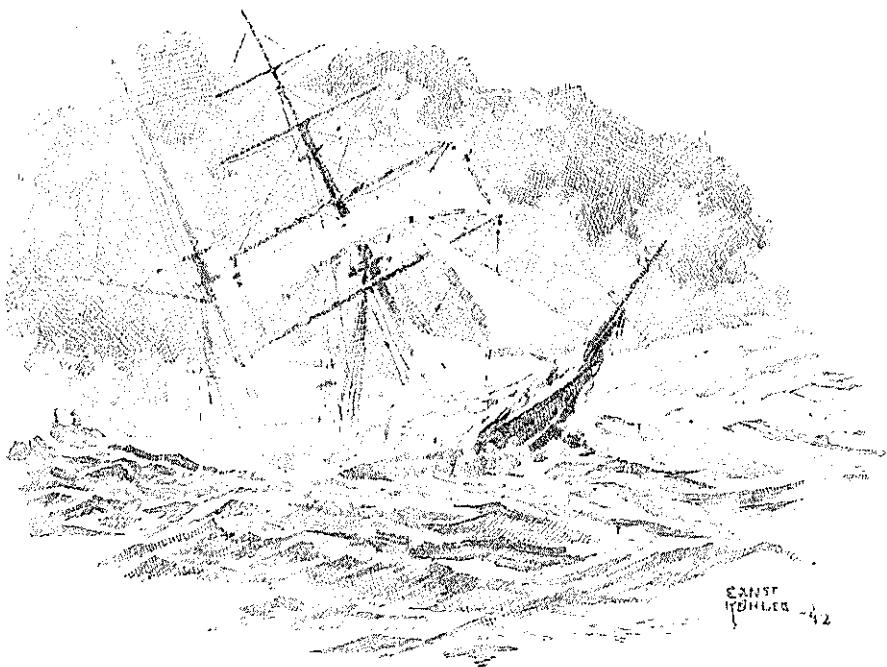
Efterhaanden som vi trak op gennem Nordsøen, gik Vinden mere vestlig med stormende Kuling, men holdt sig stadigvæk saa rum, at Skipperen, Gubben, som vi kaldte ham, lagde Kursen lovlig nær op under Hanstholm for at vinde nogle Timer.

Jo vist saa, vi vandt Timer — uforglemmelige Timer vandt vi, for paa Højden af Thyborøn springer Vinden vestlig i en ubarberet Piber, og saa — ja, I skulde bare have været med, Børn; men kommer I nogensinde til at ligge ud for Jyllands Vestkyst i en gammel Sejler med Paalandsstorm, vil I forstaa, hvad jeg mener.

Vi halede bidevind og lod hende springe med alt, hvad hun kunde bære for at klare Kysten fra os, mens vi pumpede Vagten igennem, for hun var kølsprængt og læk. Det knagede i det gamle Skrog til Pumpe-slagene; men det tog vi os ikke nær, for vi vidste, hvad det gjaldt, og saa gaar man bare paa.

Alligevel skal det ikke nægtes, at Samtalen paa Frivagten, der hidtil mest havde drejet sig om alle de Jul, vi huskede, og især om den, der ventede os, efterhaanden mere og mere kom til at samle sig om det jyske Rev og om Varsler og Storme og Forlis. Jeg indrømmer, at jeg blev paavirket af den uhyggelige Stemning; i det mindste fik jeg paa den Rejse et Indtryk af Nordsøen, som jeg aldrig glemmer.

Vi havde bjærget Klyveren og rebet ned om Eftermiddagen; men efter de Vandmasser, vi tog over, efter Rigningens Jamren og Skrogets Stønnen syntes Finne-



Med de Vandmasser, vi tog over, syntes Finneskuden alligevel, at Vejret var ved at blive lovlig haardt.

skuden alligevel, at Vejret var ved at blive lovlig haardt — og den havde Ret.

Lige i Skumringen saa vi ham. Udkiggen skreg op hende fra Bakken og pegede forud i Læ. Kun faa Favne fra Boven laa han paa Maven med Ryggen i Søens Overflade og hængende Arme og Ben. Ogsaa Hovedet hang, som om han stirrede dybt ned i Nordsøen for at gætte en af dens Gaader. — Nordsøen er fuld af Gaader, Børn, og kun de druknede Søfolk kender dem alle.

Han var barbenet, havde slidte, lappede Benklæder paa og en graa Flonelsskjorte af den Slags, vi købte i Hamburg. Saadan havde han taget sin sidste Tørn med Nordsøen. Det var den gamle Kamp, man altid taber, naar man kun har de bare Næver, en Hamburgerskjorte og et Par lappede Bukser at væрге Livet med.

Da vi var et Par Favne fra ham, jog Finneskuden Boven i og smed Søen fra sig. Derved rullede han en Kende om paa Siden, saa hans ene slukkede Øje skævede op til os.

Vi passerede ham hurtigt og løb agterud for at følge ham med Øjnene. I Køl vandet hævedes han af en Sø, kændrede lidt over og saa endnu engang efter os, før han forsvandt i Skumring og dansende Køl-vandshvirvler.

Vi syntes, det havde været vindstille, mens Liget passeredes. Nu stormede Skyerne igen op fra Vesthimmelen, Riggeren vrælede højere end før, og Skroget vaandede sig for hver Overhaling, mens vi gjorde klar til at rebe Fokken, for vi havde Hanstholm en halv Snes Sømil ude paa læ Bov.

Der herskede en tung Stemning om Bord. Vi havde mistet noget af Spændkraften, og de sædvanlige voldsomme Ord og smægtende Sømandsange hørtes ikke i Lukafet den Aften. Det var saa svært at undvære dem.

Efter Aftenskaftningen lagde jeg Mærke til, at min Vagtskammerat. Matrosen fra Tammerfors, stod og søgte i Halvmørket blandt forskellige Sager i sin Køje.

„Hvad bestiller du?“ spurgte jeg; men han svarede ikke, stod bare og lavede en lille Pakke, som han svøbte ind i Sejldug og surrede med Kabelgarn. Det døsig Skær fra Skodlampen faldt skraat ind paa hans ubevægelige Ansigt, der saa ud, som om han bare lyttede og lyttede, dødssikker paa, at han snart maatte høre noget frygteligt.

Pludselig vendte han sig og lagde en Haand paa mit Hoved. „Saa du ham? — Vi forgaar. — Saa du, han varslede? — Saa du, hvor han gloede paa mig? — Saa du, han læste Skudens Navn i Agterspejlet, før han forsvandt? — Saa du Gubben gribe for sig om Kanten af Ruftaget, skønt vi laa stille og paa ret Køl, som alle Skibe gør, naar der varsles for dem, selv om Vejret er aldrig saa haardt? — Saa du Gubben gribe efter Kikkerten og stirre ud i Læ, skønt vi ikke kunde se en halv Sømil fra os? — Vi skulde ikke mærke,

at han var ræd; men ingen undgaar sin Skæbne. — — Vil du tage min Pakke om Halsen og sende den hjem, for I andre kommer levende i Land? Det var kun mig og Skuden, han kaldte paa.“

„Snak,“ sagde jeg, men tog den lille Pakke, bandt Kabelgarnet om Halsen og gemte den paa Brystet. „Du kan faa den igen, naar vi staar Skagen ind i Morgen.“

„Du skal sværge paa, at du sender den.“

Jeg svor med tre Fingre paa den hellige Skrift.

„Godt, du skal faa mine Søstøvler for det. Jeg faar ikke Brug for dem mere, og de er for gode til at gaa tabt.“

„Nej, ellers Tak.“ Jeg lo; men hans Ansigt var ubevægeligt, da han trak Støvlerne af og skubbede dem over til mig.

Jeg havde ingen Søstøvler; men vægrede mig naturligtvis, for det var et Par udmærkede hollandske Søstøvler, alt for gode til at forære bort, og desuden var jeg ærgerlig over, at han gav saa fuldstændig op. Da jeg omsider trak dem paa, var det nærmest for at tilfredsstille ham. Han kunde jo desuden faa dem, naar vi rundede Skagens Rev. — — —

I kan maaske ogsaa huske ualmindelig lange Nætter, hvor man længes og længes efter det første graa Skær af Dagen. Denne Nat var lang og forekom os at være fuld af Uhygge og sort Overtro. Det var ikke noget for mig, og dertil syntes jeg ikke, der blev gjort nok for at bjærge Skib og Liv. Jeg har Sølveblod i Aarerne og er vant til at kæmpe til det sidste, saa jeg vilde ikke indrømme vor Svaghed overfor Vejrets Styrke. Jeg syntes, vi skulde presse den gamle Heks igennem, til Stængerne gik, og om fornødent sejle hende i Land, naar vi kunde se.

Allerede før Mørket faldt paa, havde Vandets Farve vist, at vi nærmede os Kysten, og naar vi nu red højt paa Søen, saa vi Lynene fra Hanstholm Fyr; men laa vi i Dalen, spærrede de uhyre Vandbjerger al Udsigt.

Vi maa være drevet meget, for ved Midnat havde vi Hanstholm omtrent agterude og begyndte at give



Havet raserede Dækket og gik ret over os, naar det brød mod Vraget.

Signal for Skib i Havsnød. Vi brændte alle Raketterne af og stak Ild i en Tjæretønde agter paa Halvdækket, til Flammerne aad Surringerne, og en Slingring sendte Baalet over Bord.

Vi havde holdt op med at pumpe, og i Mørket kunde vi ikke se, hvilke Sejl vi havde tilliige. Vinden var sprunget nordvestlig efter Passeringen af Hanstholm og blæste nu med orkanagtig Styrke i Bygerne.

Ved Totiden den Nat stødte vi med et Tordenbrag. Finnematrosen og jeg sad i Lukafet, jeg havde lige tændt Piben. Han røg ikke. — „Hellige Jomfru — nu kommer Døden!“ skreg han, da vi tilliige med Lampen tumlede om paa Dørken. Fra det Øjeblik var han ude af sig selv.

Vi krøb op paa Dækket og var lige kommet agterud, da Skonnerbriggen krængede haardt over og af en Sø løftedes endnu højere op paa Grunden. Det lød, som om dens Bund knustes. Vi laa allesammen i Læ af Kahytsoverbygningen, da en Brækker skruer sig op og med et Brag fejer over Dækket og slaar Skanseklædningen og Redningsbaaden til Pindebrænde. Da krøb vi op i Storriggeren.

Der hang vi om Mærset, mens Havet raserede Dækket under os i Brandmørket og gik ret over os, naar de brød mod Vraget; men ellers sad vi godt nok og havde ingen Grund til at beklage os. Kun ved at tale

lige ind i Øret med dyb Røst kunde vi meddele os; men der var jo ikke meget at sige — saadan.

Tammerforsmatrosen og jeg sad i Læ ved Siden af Masten, efter at vi havde surret os til Stængevantet med Topsejlsfaldet. — Jeg ved ikke, hvad Klokkeren kunde være; men længe før det begyndte at lysne mærkede jeg, at han havde gjort sig los for at gaa ned.

„Har du glemt noget?“ brølte jeg til ham, „saa lad det bare ligge. Vi kan maaske finde det inde paa Stranden, naar vi kommer i Land.“

Jeg kunde ikke høre, hvad han svarede, og kunde ikke se ham; men mærkede, at hans Haand rystede, da han følte paa mit Bryst, om Pakken var der. — Saa entrede han ned i Mørket.

Hvorlænge vi sad saadan, ved jeg ikke. Jeg maa vist have blundet lidt, for jeg for sammen ved, at en underlig Skælven gik gennem Masten, og Vraget krængede haardt ud til Luvart, saa Søen nu fik langt mere Magt over det. Dets Levetid vilde ikke blive lang.

Vor Stilling var herefter ikke saa behagelig, og Morgenkulden gik gennem vort vaade Tøj og Marv og Ben; men kort efter begyndte Himlen at graane i Sydøst, og vi saa, at Skonnerbriggen var knækket midt over. Forskibet laa en Skibslængde længere inde. Min Vagtskammerat var borte.

Snart kunde vi skelne de forblæste Klitter ved Lild

og Bulbjergs knyttede Næve østen for, og vi havde ikke ventet et Kvarter, før vi saa Redningsbaaden arbejde sig ud fra Kysten vesten for os.

Det var endnu ikke helt lyst, da den var paa Prajehold. Ti Mand sled ved Aarerne, og Agter ved Styreaaren stod Baadføreren, knortet, foroverbøjet og kampberedt — et Bjerg af Kræfter og Mod. — Jeg har aldrig elsket Danmark som i det Øjeblik.

Snart slyngedes Baaden af Søen op i Højde med os, saa vi næsten syntes, vi kunde naa den, saa fejedes den ud i Læ, hvor den sank dybt ned; men stadig huggede Aarerne i Vandet. Det var ikke til at begribe, de kunde komme nogen Vegne i det Vejr. — O, vi forstod ikke den Styrke og det Omdømme, der laa i de Aaretag, og før vi vidste af det, var de oppe under vor læ Laaring igen, og Baadføreren brølte paa et Jydsk saa bredt som Baadens Middelspant og hvast i Vokalerne som dens Stævtræer.

„Han vil have en Line!“ skreg jeg til Skipperen.

Med Fare for Livet fik vi fat i Storskødet og hev Tampen over til dem.

„Spring ud, Dansker!“ raabte Skipperen.

Jeg trykkede mig. Jeg repræsenterede en Nation her. Var det maaske ikke mine Folk, som kom for at hente os. Hvorfor skulde jeg først fra Borde. Der var da mere Mening i, at vi bjærgede de andre først.

Men nu halede Redningsbesætningen ind paa Trossen. Baaden røg op mod os. Den sprang ud af Søen i næsten hele sin Længde, jog saa Boven i, mens Agterenden stod lige i Vejret. Et tordnende Brod gik som et Sneskred over Vraget. Jeg hørte ikke Baadførerens Raab, saa ham kun slaa ud med den ene Arm i en Bue, mens han lagde hele sin Vægt mod Styreaaren. Uden at tænke vidste jeg, hvad det betød og var i næste Nu i Søen; men før jeg var klar over, i hvilken Retning jeg skulde prøve at svømme, suste Redningsbaaden ned lige ved mig, og to Næver halede mig op som en druknet Kat. Saa laa jeg i Baadens Bund agterude ved Baadførerens Fødder.

Han saa ikke paa mig. Al hans Opmærksomhed var henvendt paa Styringen og Vraget, og jeg fattede først lidt efter, at hans tordnende „Wallkommen i Hærrens Navn“ gjaldt mig. Da syntes jeg, at en Del af hans Styrke fyldte mig. Jeg rejste mig vaklende op. Ja, ved Himlen, jeg vilde hjælpe de flinke Karle at hale i Trossen. Men en tung Haand lagde sig paa min Skulder og trykkede mig ned.

I næste Øjeblik blev endnu et Legeme halet over Siden og transporteret hen til mig. Det var den anden Letmatros. Vi saa paa hinanden. Jeg ved ikke hvorfor; men vi rakte Haand og sagde „Goddag“, og saa lo vi.

Saadan kom de een efter een, tilsidst gik „Gubben“ i Søen med Journalen og Skibspapirerne i en Sejldugspose paa Ryggen.

Trossen firedes af, og vi drev hen imod Forskibet. Det var helt under Vand, Rigningen laa og huggede i Læ. Tammerforsmatrosen var der ikke. — Saa blev Redningsbaadens Mast rejst, Fokken sat, Trossen kappet, og med Stormen hylende agterind bar det mod Kysten, der snart steg klithøj og forblæst frem for os og snart helt skjult af Brændingen. — — — —

Jeg kom til at bo hos en af Redningsmandskabet, en helt anden Type end Føreren, nærmest lille, men tæt af Skikkelse. Øjnene var smaa og lyse, vant til at

se mod Vejret over Søen. Han bar tynde Ørenringe af purt Guld. Det var godt for Synet, mente han. Før hvert Maaltid lagde han en Haand paa min Skulder og sagde et opmuntrende og taknemmeligt „Naa“. — Det var hans Bordbøn.

Hans Kone var mager og smalbrystet. Hun strøg mig tit over Haaret, men talte kun lidt. De havde hos sig en lille Pige. Det var deres Sønnedatter. Jeg husker, hendes Haar var rødt af en ejendommelig Farvetone, næsten som vilde Valmuer. Hun var en alvorlig lille Tøs og vilde hele Tiden være hos mig i de Dage. De var meget alvorlige alle tre, for de var nær beslægtet med Nordsøen.

Vi sov ind til Havets Dundren, der rystede Huset; men næste Morgen hørte vi kun dets dæmpede Kogen. Vejret var allerede blevet godt.

Den Dag gik Manden, den vilde Valmue og jeg en Tur langs Stranden, og da var det, han fortalte om sin Søn. — „Mor og jeg havde en Dreng. Han var saadan en Stormsvale, forstaar du, og den lille her er altsaa hans Tøs. Men ham har du vel aldrig truffet paa? — Vor Dreng var jo vant til Søen og Langfarten, og da hans Kone døde, maatte han ud paa de lange Rejser igen.“

„Og saa tog I Valmuen til jer?“

„Valmuen tog vi til os, ja.“ Han saa ned paa hende med ubeskrivelig Ømhed. „Der var jo kun den her lille Fugleunge tilbage i Reden. Hun ligner sin Far; alligevel er hun saadan en lille vild Valmue, som du siger.“ Han lagde kærtegnende sin knastede Haand paa den lille vilde Blomsts Hoved, som om han i al Evighed vilde bevare dens sarte Kronblade fra at blive revet bort af en Storm.

„Hvis du nogensinde skulde træffe vor Søn, kan du da fortælle ham, at hun er her og har det godt.“

Da vi kom hjem, hørte vi, at min Vagtkammerat var fundet henne ved Bolbjerg. Der laa han med Ansigtet halvt begravet i Sandet, barbenet med slidte lappede Bukser paa og en sribet Uldtrøje. Saadan havde han taget sin sidste Tørn paa Nordsøen. Næste Dag skulde jeg rejse til Thisted for at vidne ved Søforhøret. Derfra sendte jeg forresten Pakken anbefalet, saa den er nok kommet til sit Bestemmelsessted.

Da jeg skulde af Sted om Eftermiddagen og stod udenfor Laagen til Fiskerhusets lille forpjuskede Sandhave og sagde Farvel til Manden med de lyse Øjne og Ørenringene og til den magre Kone, der for sidste Gang strøg mig over Haaret og bad mig hilse Sønnen, hvis jeg nogensinde traf paa ham ude i Verden, kom den lille Pige, den vilde Valmue, med sin Afskedsgave.

„Nu er det snart Juleaften,“ sagde hun og rakte mig det flettede Julehjerte. Der var baade Svedsker og Rosiner og Mandler i dengang; men der gik lang Tid, før jeg nænnede at smage paa dem.

Saa traskede jeg hen ad Sandvejen til Dagvognen. Vi vinkede Farvel, saa længe vi kunde ses. Det var, som om de vilde viske de sidste mørke Tanker om Varsel og Forlis ud af mit Sind. — — —

Nu ligger Julehjertet paa mit Bord, Børn. Falmet og laset er det; men I forstaar nok, at jeg maa gemme det godt sammen med Vinger af Flyvefisk, Tændstikæskan fra Enderby Island, Hajtænderne fra det stille Bælte og Albatrosfjeren fra de stormfulde, sydlige Have.



DEN STORE VINTERFEST

Af Gustav Kragh — Illustreret af Oscar Knudsen

UD OVER HAVENE og ind ad Landenes Floder gik Vejene, der førte Nordens Vikinger frem til Hæder og rigt Bytte. Deres fladbundede Dragesnekker med de skjoldeklædte Rælinger, den ene Mast og det store rød- og hvidstribede Sejl var hadet og frygtet, hvor de tonede frem, fordi de betød Kamp og Mord, Rov og Fortvivlelse for de ulykkelige, hvis Kyst de hjemsogte.

Vikingerne var Hedninge, de tog Skæbne, som den kom — og da Læren om den blide, hvide Krist naaede dem, blev *den* deres Skæbne. Kristus sejrede over Aserne, Vikingerne blev Fortid; men Slægt efter Slægt fulgte i Fædrenes Spor, Fortids Minder manede til Fremtids Daad — og stadig pløjer danske Mænd Havene og bringer over dem Ære og Gods hjem fra fjerne Lande. Men Nutidens Søfarere handler til Gavn for deres Land paa lovlig Vis; i Ufreds Tid

gør de deres Pligt — og sætter Livet til, om det kræves.

Tiderne skifter, Mændene er de samme!

Den samme haardføre Race med det ubetingelige Mod, de kraftige Arme og de barokede Næver fører i Dag den samme Kamp, paa Havet og mod Havet, som værdige Ætlinge af Vikingernes Stamme.

— — —

Herjald stod uden for sin Gaard og stirrede ud over den islagte Fjord. Det var bidende koldt; Sneen, som allerede i flere Uger havde klædt Landet i den hvide Vinterdragt, var atter begyndt at falde tæt og tykt, og den friske østlige Vind sendte Bygerne lige ind mod Herjalds Ansigt.

Gaarden laa paa Sliens nordlige Bred, omtrent der, hvor nu den lille By Arnis ligger.

Herjald, som havde været Kong Gorms Hirdmand og sammen med ham kæmpet ved Hedeby — hvor Gorm sejrede over

»Et Folk kan blive gammelt, men det ældes ikke, saa længe det hævder sin Plads i Verdens Udvikling, og det kan ikke dø, saa længe det bliver sig selv tro!«

A. D. Jørgensen.

Gyrid og
Sigfred.



den sydjyske Konge Gnupa — var Egnens mægtigste Høvding, og da han holdt fast ved de gamle Guder, var han tillige Offergode¹⁾. Bag Gaarden laa Offerlunden, hvor der paa en ryddet Plads mellem de knortede og krogede gamle Ege stod et Gudehov. En svær Bjælke var rammet ned i Jorden, dens øverste Del dannede et raat udhugget Billede af en Krieger med et stort, rødmalet Skæg. Skikkelsens højre Arm var hævet til Slag og havde Haanden knuget om en kortskaftet Hammer, den venstre Haand bar en Stav eller et kort Spyd. Figuren skulde forestille Guden Tor, som Lunden var viet til. Foran Gudebilledet stod tre svære Kampe-

sten, rejst paa Højkant, med en større, fladere Sten som Overligger — det var de hellige Offerstene, hvorpaa Offeret blev slagtet eller lagt, naar Herjald blotede²⁾ for at takke Tor den Høje, fordi han havde skærmet Folk og Fæ, Gaard og Marker mod de onde Vætter³⁾.

Herjald trak Kappen tættere om sig, rystede Sneen af sin laadne Hjemme-hue og stillede sig i Læ af et Udhus. Han var fordybet i sine Tanker og vilde ikke gaa ind, skønt hans Kvinder, Hustruen Gudda og Datteren Gyrid sammen med Trælkvinderne syslede med Forberedelserne til Aftensmaaltidet i Hallen. Rundt om fra kom efterhaanden, enkeltvis eller i smaa Flokke, Mændene frem, baade hans Huskarle og Trællene, som længtes efter det gode Sulefad og Baalets Varme; men Herjald lagde ikke Mærke til dem — han havde nok at tænke paa.

Svære Tider var det. Læren om den nye Gud, den hvide Krist, som var imod ærlig Kamp og Vikingefærd — som vilde gøre Herre og Træl lige — som vilde jage de høje gamle i Landflygtighed — bredte sig videre og

videre. Det var ikke som i den gamle Konges Tid, for baade han og Dronning Tyre holdt sig til



¹⁾ Offerguden var den øverste Præst.
²⁾ Blotede var at ofre. ³⁾ Hedenske Aander.

Landets Guder, der havde hjulpet Gorm at vinde Riget og Tyre med at bygge den store Vold. Men Kong Harald var, skønt han ellers maatte nævnes som en baade dygtig, tapper og snild Mand, for meget paa den nye Gudelæres Side. Og nu løb der endda Rygter om, at han vilde lade sig døbe for at holde Venskab med den store Sakserfyrste. Selvfølgelig var Kristentro hver enkelt Mands Sag, naar han blot gjorde sin Pligt, tjente sin Herre tro og kæmpede bravt — men alligevel! Mænd, der svigtede Guderne og gik over til at tjene Krist, ligesom mistede noget; det var, ligesom om de blev svagere, mindre stærke i Kampen — de manglede den Kraft, som Odin, Tor og Tyr skænkede dem, naar det skulde gaa haardt til. Og

kunde saa denne nye Gud med sine Tjenerne, disse Klerke, der bar Kors i Stedet for Sværd og sang underlige Kvad paa et fremmed Tungemaal — kunde de nu ogsaa bo paa de gamle Guders Sted? Kunde de have samme Magt til at kæmpe mod de onde Aander og til at skærme de Mænd, der holdt paa dem? Jo, der var nok at spekulere over. Havde han endda haft Erik i Live; men han blev dræbt paa et Togt til Vesterleden for

Kongen sad lidt og saa paa sin Broder søn, inden han svarede.





*Hring saa det, forlod sin
Plads i Toget og skyndte
sig hen til hende.*

to Aar siden, og de to andre Sønner, Tvil-
lingerne Hrørik og Haarik, var kun Dreng
endnu. Saa der var ingen, han kunde tale
med om alt det, der var at tænke over —
især siden Sigfred, Hrings Søn, som han
havde ment skulde være Gyrids Husbond,
havde sluttet sig til de, der troede paa den
nye Gud.

Herjald gik et Par Skridt frem og fulgte
med Blikket Fjorden udefter. Derovre i
Nordost, hvor den drejede i en Bue uden
om Næsset, laa bag Skovene Hrings Gaard.
Hring, som havde været hans Ven og Stal-
broder paa Vikingefærd over de store Have
— som havde været hans Kampfælle i Gorms

Hird og endda havde reddet hans Liv, Hring
havde nu svigtet ham og Guderne for at
tjene Krist!

Ny var han ellers ikke, denne Krist, for
hans Klerke havde baade talt og døbt al den
Tid, han kunde huske — ja, Kong Frode,
som regerede før baade Gorm og hans Fader
Hardeknud, var døbt ligesom Gnupa. Men
Gnupa holdt sig vist alligevel til de gamle
Guder — han havde jo selv været med til
det store Drikkegilde, da de højsatte ham!

Jo, det var mærkelige Tider! Og det
havde sagtens nok noget med Kongens Hæl-
den til den nye Gudelære at gøre, at alle
Høvdingene fra de omliggende Egne var

opbudt til at møde med deres bedste Mænd i Hedeby den kommende Dag. Mon Harald saa virkelig vilde lade sig døbe — —

Et Kaldesignal, to høje Lurtoner, skingrede gennem Snetykningen — det var Odd, Herjalds Livsvend, som kaldte til Aftensmaaltidet. Herjald løsrev sig fra Tankeflugten og gik ind i Forstuen. Her tog en Træl mod hans Kappe og Hue, rev Forhænget til Side og fulgte efter sin Herre ind i Hallen.

Midt i det store Rum brændte et flammende Baal, hvis Røg steg op mod Bjælkeloftet og forsvandt ud gennem aabne Luger paa Læsiden. Et Par Trælle havde nok at gøre med at slæbe Ved til Baalet og rage op i Ilden. Paa hver Side langs Langvæggene, der i Mands-højde var dækket med vævede Tæpper, stod Bænke, og foran dem lange Borde dækket med Madfade og Drikkekrus. I Væggene stak Jernstager, som bar tændte Fakler.

Herjald gik hurtigt hen til sin Plads, en svær, smukt udskaaet Træstol, noget højere end Bænkene, midt for det ene Bord. I Stolen var lagt et Bjørneskind, medens Bænkene var forsynet med Hynder af Okse- eller Hestehud. Nærmest ved Herjalds Sæde havde Gudda og Gyrid Plads, derefter hans mest betroede Mænd med deres Hustruer. Herjalds to Sønner legede sammen med nogle andre Børn paa Gulvet i den luneste Ende af Hallen; under Maaltidet løb de hen til Bordet og fik en Bid med, naar de havde Lyst til det. Resten af Gaardens Folk sad ovre ved det andet Bord. Trællene med deres Kvinder bød Mad og Drikke rundt, og da Herjald havde set, at alle fik, hvad der tilkom dem, rejste han sig og raabte med kraftig Røst:

»Æd og drik i Tors Navn, Folk! Den høje og stærke giver Føden og Drikken Kraft!«

Derefter løftede han sit Drikkehorn højt, saa alle kunde se det, og drak staaende, hvad han orkede. Nu kunde enhver tage til sig, og snart lød Samtalen muntert, medens det kogte Flæsk forsvandt fra Fadene, ledsaget af gode Humbler friskbagt Brød og skyllet ned med varmt, sødt Øl. Kun Trællene fik intet, de maatte ikke spise sammen med Husherren og hans Mænd, men tog deres Føde ude i Kogerummet, naar der var Lejlighed dertil.

Maaltidet var næsten sluttet, da en Træl rev Forhænget til Side og raabte ind i Hallen:

»Herre, nu kommer der Gæster til Huset! En Skare Mænd rider hertil Nord fra!«

»Gaa ud og tag imod dem, Odd — enhver fredelig vejfarende Mand er velkommen ved Herjalds Bord!«

Odd rejste sig, vinkede et Par af Huskarlene fra det andet Bord med sig og gik ud. Lidt efter hørtes Stemmer og Støj fra de fremmede, der red ind paa Gaardspladsen, og snart traadte en lille Flok Mænd ind i Hallen. Forrest gik to rigt klædte Frimænd, hvis stolte Holdning tydeligt viste, at de var af Høvdingeæt. Det var Hring fra Skovgaarden og hans Søn Sigfred.

Herjald rakte højre Arm i Vejret.

»Velkommen under mit Tag, Hring Ebbesøn — og velkommen Du, Sigfred og Eders Mænd! Sæt Eder her ved Bordet, æd og drik og vær glade med os!«

Nogle af Herjalds Mænd havde allerede rejst sig, saa at Hring og hans Søn kunde faa Plads paa hver sin Side af Herjald, med henholdsvis Gudda og Gyrid ved deres anden Side. Trællene bragte Drikkekrus og Sul, og da Hring havde takket for Modtageisen, drak Gæ-

sterne med deres Vært. Hring var en Mand paa Herjalds Alder, høj og kraftig, med et tiltalende, værdigt Krigeransigt. Han syntes at være godt tilfreds med at være kommet i Læ for det onde Vejr og talte muntert med Gudda. Sigfred lignede sin Fader meget, og Smilet paa hans friske unge Ansigt viste tydeligt, hvor stor hans Glæde var over at være sammen med Gyrid, der i lige saa høj Grad lod til at synes om hans Selskab.

»Lang er Vejen blevet fra Skovgaarden hertil, siden Du har bygget Kirke i Din Offerlund, Hring!« sagde Herjald til sin Gæst, da denne havde stillet sin Hunger og Tørst.

»Ikke for mig, Herjald! Sidst vi saa hinanden, var det ogsaa her ved Dit Bord. Da bød jeg Dig til Gæst hos mig; men forgæves ventede jeg min gamle Ven og Kampfælle.«

»Ikke vilde det sømme sig for mig som Tors Tjener at betræde det Sted, hvor den høje er blevet gjort husvild, fordi den nye Gud har ranet hans Offerlund. Ilde vilde det da gaa mig, naar jeg næste Gang skulde blote for hans Aasyn og bede ham om Hjælp!«

Der var blevet stille om de to Høvdinge, medens de vekslede Ord om dette Emne, som alle var interesseret i. Mange af Mændene ventede vel ogsaa, at der vilde blive skiftet haarde Ord, men Hring svarede venligt og roligt:

»Trofast har Du været i al den Tid, jeg har kendt Dig, Herjald. Men intet nytter det Dig at være tro mod Guder, som blot er Guder, vi selv har gjort os. Der er kun een Gud, og Tiden til at kende og tjene ham er nu inde. Du gjorde klogt i at lære ham at kende, for da vilde Du indse, at vor Tro paa de mange Guder, vore Fædre har lært os, er en haabløs Tro, der intet er værd. En klog Mand dømmer ikke om en Sag, han intet kender til!«

»Tor — den høje, jeg tjener, har aldrig gjort mig noget ondt, men vogtet og værnet mig og mine, hvorfor skulde saa jeg lønne ham ved at gøre ham hjemløs her? Nej, Hring, enhver Mand har Ret til at tjene den Gud, han vil; jeg og mine svigter ikke vor Gud — og jeg drikker Tors Bæger som hans Tjener, til Held og Gavn for alle paa min Gaard. Og vil Du ikke drikke den Skaal, faar Du lade være. Jeg agter Dig som den tapre, ærlige Ven og Kriger, Du er, om end jeg ej lider Din Gud — men paa Skovgaarden kan Tors Offergode ikke sætte sine Ben!«

»Vi lader denne Tale fare, Herjald,« svarede Hring lige saa mildt som før, »og drikker i Stedet for paa en god Rejse til Hedeby i Morgen. Vi rider vel i Følge til Kongsgaarden, om Du synes saa? Muligt er det da, at vi der kan veksle Ord sammen med andre Mænd om Sagen, saa vist som jeg tror, at hele dette Spørgsmaal er Grunden til, at Harald Gormssøn har stævnet os til Møde.«

»Som Du vil! Men ved Du, at Knud Gormssøns Søn Harald er kommet til Hedeby for at kræve Del i Riget som Arvepart efter sin Fader?«

»Det var en ond Tidende! Jeg mente, at Guld-Harald holdt til paa Sjælland! Er det rigtigt, at han er her nu, har vi sikkert Aarsagen til Kong Haralds Opbud!«

»Det mener ogsaa jeg, og jeg venter, at Harald vil give ham det rette Svar! — Lad hente Mjød, Odd — i Aften fester vi, siden Hring og hans Mænd viser mig den Hæder at gæste mig!«

Medens denne Tale blev ført mellem de to ældre Mænd, sagde Sigfred mange venlige og spøgefulde Ord til Gyrid. Og glad hørte hun til, da hun forlængst havde givet ham sit Hjerte, skønt han aldrig havde talt til hende om, at han holdt af hende. Hun vidste fra Gudda, at Faderen gerne havde set hende som Sigfreds Hustru; men da Sigfred, efter at han sammen med Hring var blevet vundet af Kristi Lære, var blevet døbt, havde hun forstaaet, at nu maatte hun opgive sit kæreste Haab. Aldrig vilde Herjald gaa med til, at hans Datter forlod Hjemmet med en Mand, som havde svigtet hans Guder. Hun havde ikke set Sigfred, siden han var blevet døbt — og nu sad han pludselig ved hendes Side, talte og lo og viste hende derved, hvor glad han var ved at se hende igen.

Da de andre Bordfæller interesseret fulgte Høvdingerens Tale om Gudespørgsmaalet, vendte Sigfred det døde Øre til og sagde rændpet til Gyrid, medens Mjødrukken blev baaret rundt:

»Jeg tømmer mit Krus til Held og Lykke for den fagreste Pige, jeg kender!«

»Hvor saa Du hende?« spurgte Gyrid lidt ængstelig — hun var ikke helt sikker paa, om det var hende, Sigfred hentydede til, skønt hun inderligt haabede det.

»Hende ser jeg nu — lige ind i hendes gode, blaa Øjne!« svarede den unge Høvdingesøn og tog sit Krus. »Drik mig til — saa er Mjøden mig dobbelt sød!«

»Er Dine Ord Alvor, drikker jeg Dig gerne til — men spørger Du kun med mig, er jeg helst fri!«

»Drik kun, Gyrid — og jeg sætter min Mund til Kruset der, hvor Dine Læber har berørt det.«

Gyrid rødmede af Glæde, tog mod Kruset og drak.

»Gid Drikkens Kraft maa give Dig Sundhed og Lykke, Sigfred Hringssøn!«

»Det vil den, eftersom den Kvinde, jeg har kær, har signet den med sine Læber!« svarede Sigfred og tømte Kruset. »Hvad siger Du til, om jeg i Morgen beder min Fader begære Dig til min Hustru hos Herjald, Gyrid?«

»Jeg ønsker intet hellere — men det vil Fader næppe, siden Du er gaaet fra hans Guder og er blevet døbt. Men al mit Livs Glæde vil da være lagt øde, skal Du vide.«

»Siden jeg er gaaet fra hans Guder, siger Du — er det da ikke ogsaa Dine?«

»Det var mine hidtil; men faar jeg Lov at drage med Dig, er Dine Guder ogsaa mine, Sigfred.«

»Jeg har kun een Gud, men han gælder ogsaa for mere end alle Eders! Men vi faar sel! Svigter Du blot ikke mig, om end der vil gaa nogen Tid, saa vil Du, saa sandt som Krist har besejret Tor, Freja og de øvrige gamle, dog blive min. Have Dig vil jeg, Gyrid — for der findes ingen anden Kvinde for mig. Ræk mig Din Haand her under Bordet, saa jeg kan trykke den og flette Dine Fingre ind i mine som Tegn paa, at vi to hører sammen, i hvad der end sker!«

Og Gyrids Øjne straaledede, da hun gjorde, som Sigfred bad.

Saa snart næste Morgen Davre-Øllebrødet var spist, red Herjald og Hring med deres Følge langs Fjorden ned til Hedeby. Det var stadig klingrende haardt Frostvejr; men Himlen var klar, og den gryende Dag lod ane, at Solen op ad Dagen vilde sende sine livgivende Straaler ned over Egnen. I godt Humør og under for-

nøjelig Skæmt og Tale lod de rejsende derfor Hestens strække godt ud.

Hedeby var i Vikingetiden en af Nordens vigtigste Handelspladser. Inden den lange og smalle Slien naar helt til Bunds i Sønderjyllands Jord, omtrent der, hvor Byen Slesvig nu ligger, afsætter den fra sin sydlige Bred Haddeby Nor, som fortsættes i Selk Nor. Midt paa Haddeby Nors Vestside laa Hedeby, aaben mod Noret; men dækket mod Angreb fra Land ved en halvcirkelformet Vold. Længere Syd paa, fra Bunden af Selk Nor og frem i sydvestlig Retning, laa en anden Vold, Kovirke, som i Forbindelse med Dronning Tyres store Vold, der senere blev kaldt Danevirke, skulde beskytte Landet mod Saksernes Angreb.

Hedeby blev om Sommeren, saavel fra Land som fra Søsiden, livligt besøgt af fremmede Købmænd, der handlede frisisk Klæde og franskisk Vin, Silketøj og Sølvsmykker, Glas og fine Lervarer bort mod de danske Pelsværk, Rav, Honning og Voks. Men ved Vintertid laa Byen i Hi — det var kun ved særlige Lejligheder som nu, hvor Kongen, som ellers styrede Riget fra Jellinge, gæstede den, at Hedeby vaagnede op af Vintersøvnen. Kongsgaarden laa omtrent midt i Byen og var skærmet af en Kampestensmur; men var næsten selv en lille By i Byen, da den foruden Hovedbygningen, den store Bjælkehal, bestod af adskillige Bygninger og Tilbygninger som Huse til Hirden, Gæsterum, Stalde og Magasiner.

De to Høvdinge med deres Mænd red ind gennem Porten i Volden og naaede Kongsgaarden et Par Timer efter Middag. Inde i Hallen, som i Form og Udseende meget lignede Herjalds, men var langt større og højere til Loftet, sad Kong Harald paa en Tronstol midt for det lange Bord. Der stod Drikkekander og Bægre med Vin paa Bordet, alle af Sølv undtagen det, Kongen netop holdt sin Haand om — et stort, svært og smukt dekoreret Guldbæger. Omkring og i Nærheden af Kongen sad eller stod en stor Del Høvdinge og andre rigt klædte Mænd, baade danske og fremmede, endda et Par Klerke i lange, hvide Kjortler. Længere tilbage i Hallen stod i Smaagrupper Hirdmænd og Borgere fra Byen, og helt tilbage holdt Frigivne og Trælle til. Tæt ved Kongens Sæde stod en Skjald, som netop sang et Kvad, han havde digtet, om Kongen, da Herjald og Hring traadte ind. Idet han samtidig greb i Strengene paa sin Harpe, sluttede Skjalden med kraftig, velklingende Stemme:

»Hil Dig, Harald,
Helt og Hersker!
Du paa Havet
hertigt kæmped'.
Fjendens Lande
haardt Du hærged.
Her med Hæder
staar Du, Herre!«

»Det Kvad har Du gjort godt, Torgejr, selv om Du har givet mig mere Hæder, end jeg har gjort mig fortjent till! Her — læsk Din Gane med en Drik af mit eget Bæger, og om Du naar Bunden, kan Du beholde den Ring, Du finder i det!« sagde Harald og rakte Skjalden Bægeret.

»En kostelig Drik, Kong Harald — rigt lønner Du Din Tjener. Og ved Brage — jeg tømte det Bæger i eet Drag, om end det vilde koste mig mit Liv!«

»Drik hellere end at snakke, Skjald!« raabte en høj rødhaaret og rødskægget Høvding, som overdaadigt klædt og smykket med flere svære Guldkæder, Arm- og Fingerringe stod nær Kongen.

Skjalden drak — det kneb for ham at faa svælget det store Kvantum Vin ned, men det lykkedes ham, og da han atter satte Guldbægeret foran Kongen, saa man, at han havde grebet Ringen med Tænderne.

»Ogsaa godt drukket, Torgejr!« lo Kongen, men i det samme fik han Øje paa Herjald og Hring, som nærmede sig ham. »Ej se, Frænde — her kommer to af min Faders og mine gamle Vaabenfæller! Vel mødt igen, skønt der er gaaet Aar og Dag, siden vi sidst mødtes. I holder nok stadig sammen, I to?«

»Jeg har ladet mig fortælle, at Tor hos Herjald og Klerkenes Gud hos Hring ikke kan forliges!« bemærkede den pragtfuldt klædte Høvding.

»Enhver ærlig dansk Mand tjener sin Konge lige tro, om han bloter til Tor eller tjener Krist, Harald Knudsøn!« svarede Hring.

»Sæt Jer her i min Nærhed, Jeres Folk kan tage Plads ovre mellem Hirdmændene. Og hvem bringer I mig der?« spurgte Kongen, som først nu lagde Mærke til Sigfred, der stod tæt bag sin Fader.

»Min Søn Sigfred, Kong Harald!«

»Kom her — lad mig se paa Dig! Jo, Du er af den rette Slags! Vil Du tjene i min Hird, staar der Dig en Plads rede.«

Det vilde Sigfred hellere end gerne, men Hring takkede Kongen og bad om at maatte beholde Sigfred hjemme en Tid endnu. De to Venner satte sig, og snart gik Samtalen livligt; gamle og nye Venner fandt hinanden. Kampfæller, der ikke havde set hinanden længe, opriskede gamle Minder; Høvdinge diskuterede forskellige brændende Spørgsmaal, og Vinen løsnede Tungebaandene mere og mere. Da rejste den rødhaarede Høvding sig og bad Kongen om at maatte tale. Det var Haralds Brodersøn, som Hring havde kaldt Guld-Harald, fordi han paa sine mange Vikingetogter havde samlet sig store Rigdomme.

»Sig kun frem, hvad Du har paa Hjerte, Harald!« svarede Kongen.

»Konge og Frænde! Jeg agter at fremføre en Fordring her i Dine Mænds Paahør, som jeg venter, at Du som en retfærdig og ærlig Konge og Mand vil høre og besvare.«

»Er Din Fordring retfærdig og ærlig, vil jeg baade høre og svare!«

Der var blevet stille om Kongen. Alle Høvdingene og de øvrige Mænd var nysgerrige efter at høre, hvad Guld-Harald vilde forlange.

»Som alle ved, har jeg nu i mange Aar med mine Fartøjer draget ud paa Togt til fremmede Lande, har kæmpet og taget Bytte. Alle Vegne gjorde jeg mit Lands og min Slægts Navn kendt og frygtet. Men nu er jeg blevet træt af den stadige Omflakken, og da jeg har Rigdom nok, staar min Hu til at leve hjemme i mit Land. Og da er det, at jeg som min Faders, Din Broders eneste Søn og Arving mener at have en lige saa stor Ret til Danmarks Land som Du og derfor kræver, at Du lader mig raade over den halve Del af Riget. Jeg

mener at være rig og kyndig nok til at kunne regere fuldt saa vel som Du. Det er de Ord, jeg har at sige Dig!«

Kongen sad lidt og saa paa sin Brodersøn, inden han svarede.

»Daarligt kunde jeg tro mine Øren, da jeg hørte Dig fremføre en saa urimelig og uklog Tale. Rig nok er Du vel, det saa jeg paa det Bæger, Du i Dag skænkede mig som Gave — men om Din Visdom staar Maal med Din Rigdom, betvivler jeg stærkt! Sligt Forlangende, som Du vover at byde mig, er ej nogensinde krævet af min Fader Gorm, min Farfader Hardeknud, min Oldefader Sigurd eller hans Fader, Regner Lodbrog; og aldrig vil jeg gaa med til at dele vort Land og regere som Halvkonge her, hvor jeg nu raader for hele Riget. Dette er mit Svar!«

Dyb Stilhed raadede i Hallen, medens Kongen med kraftig Stemme afslog Guld-Haralds Fordring. Men den rige og fordringsfulde Høvding tog straks til Orde igen.

»Kong Harald! Nu fik jeg Vished om det, jeg hidtil kun tænkte! Aldrig har Du været min Fader god. Du taalte ikke, at han var klogere end Du, at han vandt mere Hæder end Du og var mere elsket af Folket end Du! Og saadan synes Du ogsaa at være mod mig. Men jeg kræver alligevel min Ret, der tilkommer mig fuldt ud, eftersom jeg er eneste Søn og Arving efter min Fader, som var Kong Gorms førstefødte Søn. Jeg kræver som min Arvepagt Halvdelen af Riget og forlanger, at Du raadfører Dig med Dine Høvdinge. Ilde vilde det være, om ikke de raadede Dig til at give mig, hvad der med Rette tilkommer mig!«

Nu rejste Kongen sig og gik hen til Brodersønnen. Harald var ellers en sindig Mand, som altid var rede til at høre og langsom til at svare — men nu var han vred, saa hans Øjne lynede.

»Med det Krav er Du ingen velkommen Frænde, Harald! Og det siger jeg Dig, uden Samraad med mine Mænd, at det Land, som mine Fædre og jeg har kæmpet for og samlet, det Land skal ikke deles, saa længe jeg kan svinge et Sværd eller hugge med en Øksel! Tro mod mit Land vil jeg være, om jeg vil kræve, at Landet skal være tro mod mig, og jeg skal ogsaa vide at forsvare det, baade mod Saksere og indfødte Fjender. Det er mit sidste Ord i denne Sag!«

Harald tav, men straks efter fyldte en øredøvende Larm Hallen. Høvdingene og deres Mænd raabte og skreg, slog med deres Vaaben i Bordene og hyldede Kongen saa kraftigt og vedholdende, at Guld-Harald fandt det rettest at forlade Kongsgaarden med sine Led-sagere. Selv efter at dette var sket, rungede den jublende Hyldest, til Herjald sprang op paa Bordet og raabte:

»Høvdinge og Hirdmænd! I har hørt Kong Haralds Svar til sin Frænde — og I har vist, at I alle staar paa Kongens Side og mener, at dette Svar var det eneste rette. Kommer der efter dette Kamp, saa siger vi Dig, Kong Harald, at vi alle — baade vi, som er blevet de gamle Guder tro og kæmper i deres Navn som vore Fædre — og I, som har valgt at tjene den hvide Krist — alle kæmper vi i Fællesskab for vor Konge og vort Land! Og Odin, Tor og Krist og alle de andre Guder er med os! Hil Dig, Kong Harald!«

Saa brød den larmende Jubel løs igen, til Mændenes Tunger og Ganer blev tørre, og Vinbægrene maatte tages i Brug. Imedens havde Kongen siddet og talt for-

troligt med Herjald, Hring og nogle andre af sine Høvdinge, og saa snart han kunde faa Ørenlyd, rejste han sig og tog til Orde.

»Danske Høvdinge, Frimænd og Hirdmænd! Det har frydet mig at høre den Glæde, hvormed I viste, at Herjalds Ord ogsaa var Jeres, og at I fandt mit Svar til Harald Knudsson det rette. I en Stund som nu, hvor vi staa udsat for at maatte kæmpe for at værne vort Lands Helhed, er det godt for en Konge at høre, at hans Mænd, enten de holder sig til Landets gamle Guder, eller de har ladet sig primsigne¹⁾ eller døbe som Kristi Tilhængere, trofast slutter Kreds om ham. I skal have Tak for Jeres Trofasthed alle sammen!«

Kongen vilde atter sætte sig, men da gik en af de hvidklædte Klerke hen mod ham og sagde, dels henvendt til ham og dels til de nærmest staaende Mænd:

»Herre Konge! Du har Ret i alt, hvad Du sagde nu, og Du kan være stolt af Dine Mænds Trofasthed. Men den Høvding, der ellers talte saa vel før, blandede vor Herre Kristus og Landets gamle Afguder sammen, og dette er ikke godt. Jeg har ogsaa hørt og set, hvorledes Folk, som er blevet døbt, dog alligevel paakalder de hedenske Afguder, og dette er en syndig Gerning.«

»Er det saa galt, Klerk? I, som er fremmed, kender ikke vort Folk saa godt som jeg, der er født i Landet og ved, at vi danske i mange Aar har levet sammen med Jeres Gud og vore Fædres Guder. Det kan derfor ske, at vi danske blander dem sammen og bruger de gamle Skikke sammen med Jeres nye, og at Folk ofrer til Krist og hans Helgene og vore Guder i Flæng. Men hvad har det at sige, naar de føler sig trygge derved?«

»Det er syndigt og burde ikke finde Sted, Kong Harald. Der er kun een Gud, den Herre vi lærer om, og al anden Gudsdyrkelse, Oftring og Bloten er hedensk Afguder!«

»Du taler vel — hvad kalder Du Dig, Klerk?«

»Kald mig Poppo, for under det Navn blev jeg døbt! Men maatte Du, Kong Harald, faa Held til at slutte denne gamle Sag, der ofte har bragt Trætte med sig, at Tro staa mod Tro, Vidnesbyrd mod Vidnesbyrd og Strid mod Strid, som raader i Dit Land, vilde meget blive anderledes og Landet vokse sig stærkere og mægtigere.«

»Atter vel talt, Poppo — men Du ved, at jeg ej er kristen, skønt flere Konger og store Høvdinge er blevet døbt, endda længe før min Tid; men jeg er en retfærdig Mand, og jeg tør ikke dømme om, hvad der er Ret eller Uret i denne vigtige Sag!«

»Jeg mener, at Krist nok skal være en stærk og mægtig Gud i Vælskland, hvor disse Klerke kommer fra; men sikkert er Odin med vore egne gamle Guder mægtigere her i Norden,« mente Herjald.

»Og jeg siger rent ud, at kun vor Herre Kristus er den sande, ene Gud, og at alle andre Guder, hvilke Navne de end nævnes med, er intet andet end onde Aander uden Guddommelighed!« svarede Poppo ham ivrigt.

»Det var stærkt sagt, Klerk — tør Du tage en Gudsdom for det Ord?« spurgte Kongen.

»Den Gudsdom tager jeg gerne, Kong Harald — og Gud vil give mig Kraft til at være hans Sandhedsvidne.«

»Saa er det afgjort. Herjald og Hring, tag I to, een

fra hvert Parti, Poppo i Forvaring til i Morgen, saa alt kan gaa retteligt til. Og naar Solen staaar højst paa Himlen, skal han bære Jernet for sin Tros Skyld.«

Der var dødstille i Hallen, da Kongen sagde disse Ord.

Næste Dag bar Poppo det glødende Jern, der var dannet i Form som en Handske; og alle de Høvdinge, som var til Stede, maatte bevidne, at hans Hænder var ganske uskadede.

»Hvem tør nu sige, at vor Herre Kristus ikke er den rette Gud?« raabte Poppo og rakte sine Hænder i Vejret, saa enhver kunde se dem, og ingen turde sige ham imod.

Ogsaa Kong Harald stod længe tavs, som det var hans Vane, inden han gav Tanken Ord. Men da var det ogsaa, som om han nu havde truffet sit Valg.

»Tør nogen her, Høvdinge og Hirdmænd, vove at bære Jern for Odin og den gamle Tro?« spurgte han saa. »End ikke Du, Herjald, som dog i Gaar vilde kæmpe for de gamle Guder?«

»Gudsdommen har talt, Kong Harald!« svarede Herjald bevæget.

»Ja — Gudsdommen har talt, og jeg afsiger nu al gammel Tro og lover at lade mig døbe, saa snart jeg har lært om Krist, hvad der gøres nødvendigt. Men I, Høvdinge, som har været Vidne til denne stærke Gudsdom og set det Jærtegn¹⁾, der er sket, skal fremtidig ære og agte Kristi Lære med al den Ærbødighed, der tilkommer den og dens Præster. Om I vil lade Eder døbe eller ej, faar I selv om; men en Gud, der er saa stærk, at Poppo uskadt har kunnet stadfæste sin Tro paa ham paa sit eget Legeme, er vel værd at tjene!«

— — —

Der blæste en Storm af Nordøst, da Herjald og Hring med deres Mænd, ledsaget af Klerken Poppo, som Hring havde overtalt til at drage med sig til Storgaarden, red fra Hedeby. Efter nogle Timers Forløb naaede de et Sted, hvor de kunde søge Læ for Stormen bag en lille Lund.

»Det bliver for haardt et Ridt, og vi anstrenger Hestene saa meget, at vi bliver nødt til at bede lidt. Lad os ride ned bag Lunden der, Hring!«

»Bedre Sted findes ej heller her i Nærheden. Saa kan vi strække Benene, jeg er helt stiv af den kolde Tur i det haarde Vejr.«

»Jeg med, Ven!«

De red nu ned ad en smal Sti til venstre og naaede snart Lunden, hvor Egetræerne gav god Læ mod Stormen. Der sprang de af Hestene, sørgede først for dem og fandt sig saa et Sted, hvor de kunde trave frem og tilbage, medens de bankede Hænder for at holde sig varme.

»Stormen er haard nu — men saa vil den ogsaa snart mindske i Styrke!« sagde Hring, der sammen med Herjald, Sigfred og Poppo stod under et af de store Træer. »Men selv om vi rider videre ret snart, naar vi næppe længere end til Din Gaard i Aften. Held for os, at det er Fuldmaane nu!«

»Jeg havde ogsaa tænkt at huse Jer i Nat — om Kristpræsten der da vil gæste Tors Offergode?«

»Hvorfor ej, Høvding? En ærlig og god dansk Mand som Du er vel værd at gæste. Og selv om jeg er til Huse, hvor vor Herre Krist ikke er velkommen, er han

¹⁾ Primsigning var en Afsværgelse af de gamle Guder, i Forbindelse med en Mærkning med Korsets Tegn inden Daaben.

¹⁾ Under.

dog med mig alligevel! Jeg tager gerne mod Din Gæstfrihed!» svarede Poppo.

»Jeg takker for mig og mine. Og da kan vi maaske tales ved om en Sag, der ligger Sigfred og mig stærkt paa Sinde?»

»Du kan nytte Ventetiden her. Kommer vi først hjem silde i Aften og er godt trætte, er der ikke lang Tid mellem det varme Øl og Lejet. Sig blot frem, hvad Du ønsker, Hring!»

»Jeg ønsker, at Du vil give Sigfred Gyrid til Hustru, Herjald. Du ved, at han er værdig til at træde i Slægt med Dig, og han har hende meget kær. Hvad Sigfred ejer af Gods, ved Du — og jeg tager gerne Gyrid til Sonnekone.»

»Jeg vidste, at Du vilde kræve det af mig, og jeg siger Dig, at intet vilde have været mig kærere tilforn. Men ilde vil det gaa, hvis Mand og Kvinde vandrer hver sin Vej — og om end Tor og Krist nok kan forliges mellem Mænd, gaar de daarligt i Spand sammen i Ægteskabet — — —

»Sig ej saadant, Høvding!» afbrød Poppo. »Vor Herre Krist vil bøje Din Datters Hjerter til sig, thi Bruden baader det at forlade Fædre hjemmet og være eet med sin Mand.»

»Gyrid vil tro den Gud, jeg tror paa!» sagde Sigfred stille. »Og vi har hinanden meget kær!»

»Jeg kan ej — og jeg tør ej svigte Tor, min høje Gud, og give min Datter til en af hans Fjender — thi en saadan er Du, naar Du ringeagter ham, Sigfred. Og jeg siger da for sandt her, at godvillig giver jeg Dig ej Gyrid, saa længe Tor staar i sit Gudehov i min Offerlund, og jeg er hans første Gode! Mere har jeg ikke at sige om dette, og I bør ikke trænge Jer paa mig!»

»Du er haard, Herjald — og vi lader da dette Emne fare foreløbig. Kommer Tid, kommer ogsaa Raad. Vi faar derfor se Tiden an; men vi er Venner trods Afslaget, fordi vi begge er tro mod det Folk, vi hører til, og den Jord, vi træder paa.»

Da der var gaaet en Times Tid, havde Vejret bedret sig saa meget, at Høvdingene besluttede sig til at fortsætte hjem over, og de naaede da ogsaa Herjalds Gaard, inden Natten brød frem.

Gudda tog vel mod sin Mand og hans Gæster, og snart hyggede de sig i Hallen, hvor Baalet sendte sin herlige Varme ud, og hvor Ølkrusene og Fadene med Sul og anden Mad stod rede.

Tidlig næste Morgen lod Herjald sin Livsvend Odd kalde til sig.

»Tag min bedste Galt, vask den ren og gør den klar til Ofring. Lad ogsaa Offerøllet hælde i Gryden, saa jeg kan blote for Tor, den høje! Jeg gaar i Offerlunden nu.»

Da Herjald var kommet ind i Lunden, gik han hen mod Gudehovet, hvor kun han og et Par til Tor indviede ringere Goder maatte færdes. Det var næppe lyst endnu, og godt mørkt var der mellem de gamle Ege; men da han naaede den ryddede Plads, hvor Sneen laa tyk og hvid over Jorden, blev han staaende og stirrede som forstenet hen mod Offerstedet. *En mægtig, gammel Eg var væltet af Stormen og laa kastet hen over Gudebilledet, som den havde knækket i Faldet.*

Herjald greb sig med begge Hænder om Hovedet og stod fuldstændig forvirret et Øjeblik; men rakte da

begge Hænder i Vejret, idet han raabte: »Saa sejrede Du dog, Krist!» og styrtede ud af Offerlunden. Og da Hring med sit Følge vilde tage Afsked, var Herjald ikke til at finde; men ingen turde vove sig ind i Lunden, og Hring bad da Gudda modtage Tak for det udviste Gæstevenskab og red hjem.

Samme Dag skulde Solhvervsfesten holdes paa Skovgaarden, og Hring havde derfor Aftenen før bedt Herjald være hans Gæst med Gudda og Børnene, men dertil havde Herjald sagt nej. Den lille Trækirke, Hring havde rejst i sin tidligere Offerlund, havde Poppo lovet at ville indvie og signe med det hellige Kors, og i Kirken vilde baade han og Hring tale om Festen, som de nu skulde fejre — ikke mere som før for at formilde Guderne og bede om deres Værn mod onde Vætter, men som en Glædesfest, fordi Krist havde overvundet alt det onde. Klerken havde ogsaa lovet at døbe dem, som ønskede det, og senere skulde saa alle deltage i selve den store Vinterfest i Hrings Hal og drikke Solhvervsøllet sammen.

Om Aftenen samlede Hring sine Husfolk og en stor Del andre Mænd og Kvinder fra Egnen, der vilde deltage i Festen, i sin Hal. Her talte Poppo til dem om, hvorledes Krist havde overvundet de gamle Guder og bortjaget alle onde Vætter og Utysker, som huserede omkring Huse og Gaarde i Mørketiden og gjorde Vinteren saa ond og uhyggelig. Og da han mente, at alle havde forstaaet ham, drog han i Spidsen for dem, med Korset løftet højt paa sin Stav, ud af Hallen og førte Toget over mod Kirken. Der var Frimænd og Bønder, Huskarle og Trælle med deres Kvinder, og tæt ved Poppo's Side gik Sigfred. Ude paa Vejen havde flere Mennesker samlet sig i Smaagrupper, nogle spottede Skaren og mente, at Fædrenes Guder nok skulde vise sig at være de rette, naar det kom til Stykket — andre stod tvivlraadige og vidste ikke, hvad de skulde sige til det alt sammen.

Da hørtes pludselig Lyden af Ryttere og Bjældeklang fra en Slæde, og lidt efter kom Herjald med Gudda, Gyrid og sine to Drengene, fulgt af Odd og nogle andre Husfolk, ind paa Pladsen. Gyrid løb forrest, men da hun saa Sigfred gaa der i Spidsen for Toget ved Klerkens Side, var det for hende, som om hendes Ben ikke kunde bære hende mere, og hun sank ned paa Knæ i Sneen.*)

Hring saa det, forlod sin Plads i Toget og skyndte sig hen til hende, lagde sin Arm om hende og sagde:

»Følg kun med os, Gyrid! Du kan trygt gøre det, for jeg ser, at Krist har overvundet Din Faders Trods, og at Du nu hører til mellem os!»

Nu kom Hrørik og Haarik løbende til, med Herjald og Gudda gaende efter sig. Hring rejste Gyrid op og vendte sig saa mod hendes Forældre, der tøvende kom nærmere. Og straalende glad greb han Herjalds Hænder, idet han raabte:

»Velkommen, Du og Dine! Ingen større Glæde kunde Du have skaffet mig end det, at Du i Dag er min Gæst. Tak, Herjald — og velkommen til vor store Vinterfest!»

— — —
Men inde i Kirken søgte Sigfreds glade Øjne Gyrid — Underet var sket!

*) Illustration: Omslaget.

Faderværdighed

Fortællende Digt
over en virkelig Julebegivenhed

AF OSCAR JENSEN

AT de største Mænd har de stærkeste Kræfter,
kan man altid se, hvis man gider se efter
i alle de mange Blade og Skrifter,
der altid omtaler de Stores Bedrifter,
men som ikke levner synderlig Ære
til alle de smaa Kroppe,
som ogsaa maa bære
deres Del af Samfundets Byrder og Pligter
og aldrig svigter
dets Stabilisering,
hvad angaar Formering.

Ja, faktisk holder det oppe.

Men selv om i Skrift man Smaafolk fortier.
Ja, hvad man end mener om dem og si'er;
der findes dog ej i det ganske Land
en saa lille og ubetydelig Mand —
end ikke den mindste Undermaaler,
der ikke føler sig stolt i Sind
som Barnefader og aldrig taaler,
at nogen tvivler paa Værdigheden;
som nu forleden
det netop hændte
en af mine Bekendte —
min Ven, Styrmand Pind.

Se, Pind er kun lille — af Vægt meget ringe.
Man næppe en mindre Styrmand kan finde.
Knapt ni Kvarter han maaler i Højden
og er som sit eget Navn nærmest i Drøjden.
Til Gengæld hans Mage
end ej for Fru Vom
i Vægt staar tilbage.
De har i Forening et halvt Dusin Børn.
Den ældste hedder Søren.
Den yngste — Karen —
blev født Julenat, da Fa'ren
just hjem fra en Rejse kom.

Og nu skal De høre, hvordan det gik
min Ven, Styrmand Pind, da hans Kone fik
sin Karen, og han hin Julenat til Barsel
selv hented' Madammen, som paa korteste Varsel
havde lovet Fru Pind
at komme expres,
naar Tiden skred ind;
men som brød sit Løfte, fordi hun blandt andet
selv var paa Landet.
Naa — alle Madammer har
naturligvis en Vikar,
mens de selv skal paa Græs.



At Pind havde travlt den Nat er jo klart.
Han styrted' afsted med en gruelig Fart —
først til Madammen — den gamle bekendte,
hvor en Seddel paa Døren ham videre sendte
afsted til en anden
langt længere borte,
og han løb, gjorde Manden.
Det gjaldt jo for ham baade Kone og Barn
at faa fat i Vikar'n,
inden det skete.
Kors, hvor han svedte.
han var drivende vaad til sin Skjorte.

Saa naaed' han endelig Vikarens Dør.
Han var træt og forpustet og temmelig mør —
og søvrig — ja, ligefrem slatten
af den Renden rundt om Natten.
Han strakte sin Krop
og rakte sin Arm
til Natklokken op.
Begriveligvis var han gram i Hu
som jeg og du,
naar nogen os har
holdt grundigt for Nar.
Og han kimed' en voldsom Alarm.

Et Vindue blev aabnet i anden Etage,
og atter fik Pind sin fulde Kurage.
Han pusted' sig op og ranked' sin Krop
og raabte sit Ærind' til Vinduet op,
hvorfra der som Svar
straks kom fra Vikaren:
„Gaa hjem til din Far
og sig ham mit Barn!“ — Her afbrød Pind
harmfuld i Sind
med rungende Stemme Vikaren:
„Barn! Siger De Barn?!
Det er sandelig mig, der er Far'en!“



En Ful paa Havet

DET VAR IKKE JUST LOVORD, vi fik at høre, efter at vi i Liverpool havde mønstret med Nova Scotia-Fuldriggeren „E. I. Spicer“ — hverken om Metoderne om Bord i dette Bluenose-Skib eller om dets Fører, som ogsaa hed Spicer — Kaptajn George Spicer; og havde vi med klare Hjerner anet, hvad vi gik ind til, vilde vi vel næppe have skrevet under paa Mønstringslisten. Men vore Boardingmasters og deres Runnere havde troligt sørget for, at vi var alt andet end klarhjernede, da vi med sære Tungebevægelser mellem Læberne fra Mundvig til Mundvig og med rystende Hænder satte vore Navne under paa Listen — Navne eller rettere sagt Kruseduller, som der skulde megen Skriftklogskab til at tyde, men som ikke desto mindre bandt os til Skibet paa en Rejse til San Francisco og videre under britisk Flag.

„E. I. Spicer“ havde fra først af faaet sit daarlige Renommé efter en Episode om Bord i 1882, ved hvilken Lejlighed Skibets Førstestyrmand under en natlig Manøvre havde skudt til Maals efter en Matros, som efter Styrmandens Mening ikke havde været hurtig nok i Vendingen, men som omgaaende beviste det modsatte ved at dolke Livet af Styrmanden, før denne fik Tid til endnu engang at gøre Brug af sin Revolver.

For en Domstol kunde denne Knivstikkers Paa-stand om at have handlet i Nødværge ikke opveje Anklagen for Mord paa en Foresat i rum Sø. Han blev hængt, og denne Affære gav som sagt Skibet et sort Stempel blandt Søens Folk i Almindelighed — og i Særdeleshed blandt dem, der hørte til foran Stormasten

— et Stempel, som hverken Kaptajn Spicer eller de Styr mænd, der senere gjorde Tjeneste om Bord, havde bidraget til at udlette. „E. I. Spicer“ var med andre Ord, hvad man blandt menige Søfolk kalder „et haardt Skib“, og dets Kaptajn og Styr mænd var — som de fleste Nova Scotia-Skibsofficerer — haarde Halse, der opretholdt Disciplinen om Bord med Revolvere og Knøjern. Efter Affæren i 1882 var det ved hver Rejses Begyndelse en fast Regel, at Spidserne blev brækket af det menige Mandskabs Knive, men denne Forholdsregel gjorde dog ikke Folkene forsvarsløse mod eventuelle Overgreb fra Officerernes Side, selv om Slibestenen ogsaa til Stadighed var i Førstestyrmandens Varetægt. Mandskabet havde baade Kofilnagler og Haandspåger til deres Raadighed, men mærkværdigt nok kom ingen af Delene i Brug paa den forestaaende Rejse fra Liverpool til San Francisco, som den 8. Juli 1896 paabegyndtes med et forrygende Uvejr af Eder og Forbandedelser, men som her kun hovedsage-

Af Oscar Jensen

Illustreret af
Oscar Knudsen



En høj og kraftig Slikkelse entrede op om Bord.

lig for dens sidste Etapes Vedkommende skal gøres til Genstand for en nærmere Om-tale.

Rejsen sydover gennem At-lanten forløb nogenlunde nor-malt, hvad Sejladsen og Ar-bejdet om Bord angik; men et Smil paa Kaptajn Spicers Læ-ber eller et venligt Ord fra ham eller hans Styrmand til nogen af os foran Masten var lige saa sjældent som Vind-stille i „De brølende Fyrre“. Og da vi kom ned under Kap Horn, rasede han og hans to

Styrmand omkap med de orkanagtige Storme fra Syd-vest, der i Ugevis spærrede os Vejen til Stillehavet, som, da vi endelig naaede rundt om „Verdens Ende“, ogsaa gjorde sit Navn til Løgn.

Al denne Modgang havde tæret haardt baade paa Kræfterne og paa Skibets Beholdning af Pro-viant og ferskt Vand, saa da vi efter 120 Dages Rejse naaede op paa Højde med Juan Fernandez, havde vi af Proviant kun salt Kød og tørre Beskøjter — „Liverpool Pandekager“ saa haarde som Granit og fyldt med Orm og Spindelvæv — og det ferske Vand blev rationeret med en kvart Liter pr. Mand daglig udelukkende til Madlavning. Dersom nogen af os ytrede Lyst til en Drik Vand, var Svaret konstant: Vent til vi kommer op under Linien og faar Regn. Det skal ærligt indrømmes, at der i saa Henseende ikke gjordes Forskel paa For og Agter. Kaptajn Spi-cer udleverede selv den daglige Vandrations til Kok-ken, hvorefter han omhyggeligt laasede Pumpen til Ferskvandstanken inde i sin Sovekahyt.

Vi havde lang Vej endnu til San Francisco, og det gik stadig kun langsomt fremad. Sydost-Passaten var baade skral og flov, og den slækkede allerede af paa seks Graders Syd Bredder og blev til omløbende Vinde med svære Regnbyger, der som Jætter travede hen over Havfladen i alle tænkelige Retninger, men uden at komme i Nærheden af „E. I. Spicer“. Ikke een af dem gik hen over os. Ikke en Draabe Regn fik vi til at lække vor Tørst, som de salte Kødspiser og Varmen forøgede Dag for Dag.

Den Gamle forbandede Vejrguderne og Forholdene i et saa drastisk Sprog, som kun en Nova Scotia-Skip-ker kunde faa over sine Læber, og hans to Haand-langere — Første- og Andenstyrmand — lod pligt-skyldigst Forbandelserne gaa videre til os Rapper, der vege og kraftløse i Arme og Ben Vagterne igen-nem maatte slæbe i Braserne efter de omløbende Vin-des Luner. — Hvilken Rejse — og hvor længe skulde den endnu vare? — Det var med bange Anelser, vi imødesaa dens videre Forløb — og Afslutningen. Hvad vilde vel Følgen blive, dersom disse forfærde-lige Tilstande varede ved ret meget længere?

Det faldt i gamle Scotty's Lod at give Svaret her-



Kaptajn George Spicer.

paa Gamle Scotty — vor Sejl-mager, klagede over Mathed og Smerter i alle Lemmer og Led. Han havde Besvær med at tygge det salte Sul og Be-skøjterne, som udgjorde vor eneste faste Føde. Hans Tand-kød blødte, og hans Tænder gik løse. Symptomerne var ikke til at tage fejl af. Skor-bug havde holdt sit Indtog i „E. I. Spicer“'s Folkelukaf.

Gamle Scotty blev indloge-ret agterude i Sejlkøjen og kom under Kaptajn Spicers personlige Pleje og Omsorg.

Men Scotty fik ikke længe Lov til at ligge der alene. En efter En maatte melde Pas for den uhyggelige Syg-dom; og i Løbet af otte Dage var Sejlkøjen blevet Hospital for yderligere fem Mand fra Lukafet med blødende Tandkød og løse Tænder og med frygtelige Smerter baade her og der.

Imidlertid var vi kommet op i Nærheden af Linien og laa med Galapagos-Øerne i Sigte. Søfugle i Tusind-vis sværmede over disse Øer, hvor de havde deres Rugepladser; og der blev i det uendelige talt om at sætte en Baad i Vandet og ro ind til Land for at samle Fuglægg. Afstanden til Øerne var dog saa stor, at det paa Forhaand stod os klart, at den Gamle al-drig vilde give Tilladelse til en saadan Rotur, og det blev ved Snakken; men den smagte jo ogsaa af Fugl. Vindstillet bandt os med disse Øer i Sigte i samfulde otte Dage, men ikke en Draabe Regn fik vi. Derimod fik vi allerede Nordost-Passaten paa en Grad Syd Bredder, og nu gik det Nord over med skarpt an-brasede Ræer, til Passaten pludselig slap op paa 24 Grader Nord og her efterfulgtes af en let nordvestlig Brise.

Paa vor et Hundrede og niogtredsindstyvende Dag i Søen var vi efter Almanakken naaet frem til den 24. December, og vi skulde efter Observationer og Beregninger have Farralone-Øerne i Nord-Nordost og i en Afstand af 220 Sømil. Farralone er Anduvning for Indsejlingen til San Francisco gennem den gyldne Port.

Det var altsaa Juleaftensdag, og Kaptajn Spicer indledede Højtiden ved selv at pejle Ferskvandstanken og betro os, at vi med de i Øjeblikket gældende Ra-tioner endnu havde Vand til tre Dage. Dette var en trist Forkyndelse til Indledning af Julen, og den lød i vore Øren som et ondt Var-sel — et Varsel om Død, der uvilkaarligt maatte lede vore Tanker til de syge Kammerater i Sejlkøjen. Efter Stewardens Udsagn var der ingen Bedring at spore i Patienternes Tilstand — tværtimod.

I Lukafet drejede Samtalen sig kun om Vand — Vand og



Gamle Scotty.

atter Vand, og ærligt talt gav vi vel ikke den Gamle meget efter med Hensyn til Kraftudtryk for at betone vor faste Beslutning paa, at det første, vi vilde foretage os, naar vi igen plantede vore Fødder paa Guds grønne Jord, var at sætte Munden under den første Vandhane, vi kunde finde, og fylde vore egne private Vandtanke, til de løb over. Jo, det var lige, hvad vi vilde, og det forsikrede vi hinanden i bombastiske Vendinger og med Næveslag i Bordet, endskønt vi vidste, at vi vilde gøre nøjagtig det samme, som vi altid tidligere havde gjort, naar vi kom i Land fra en lang Rejse — dumpe ind i den første Drikkebule, vi kom ud for, plante vore Albuer paa Bar'en og fylde os med Whisky — Whisky og mere Whisky.

Vinden var flov, men vi lagde Kurs. Vor Julenadver bestod af *Crakerhash* — hakket, salt Sluck og knuste Beskøjter, rørt sammen til en klumpet Dejg og bagt i salt Madfedt. Der vankede ingen Drikelse til, men ved otte Glas sendte Vorherre os som Julegave en rask lille Storm fra Nordvest, der skubbede os overlang paa vor Kurs med et Løft i Braserne, som holdt Ræerne godt fri af de læ Stængebarduner. Og da det lysnede Juledags Morgen — vor et Hundrede og halvfjerdsindstyvende Dag i Søen — var vi 100 Sømil nærmere San Francisco end den foregaaende Aften.

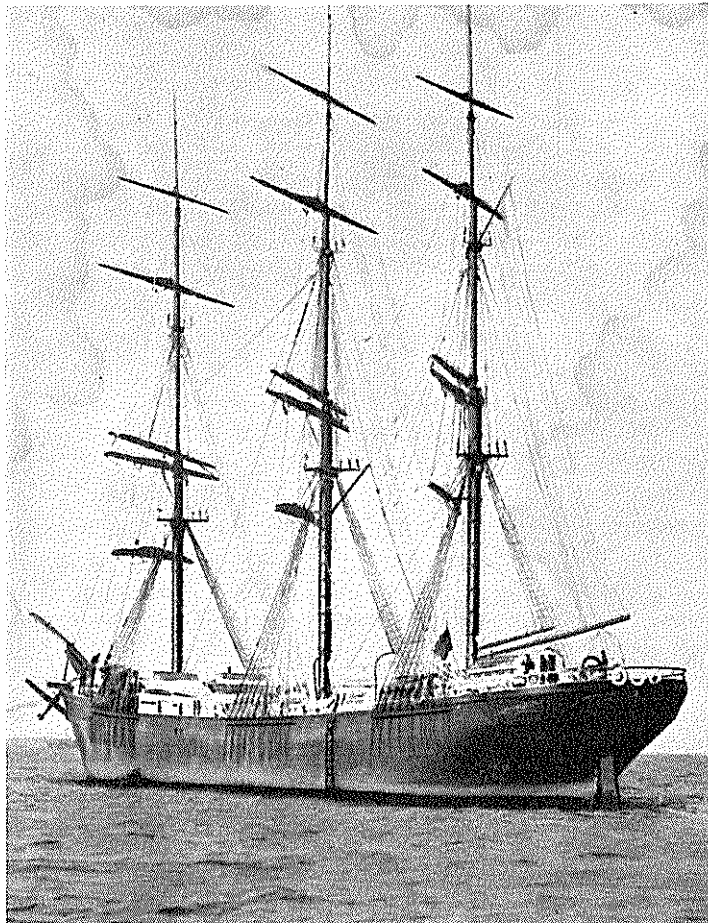
Stormen slækkede af i Solopgangen og blev til en jævn, frisk Brise. Med hver en Klud til gjorde vi god Fart og lagde Kurs, og efter alle Solemærker at dømmе vilde vi, dersom Vinden holdt sig, naa i Havn inden Aften.

Formiddagen gik med at tage Ankergien op, lægge Ankrene paa Svineryggen, hale Kæder op og sjækle dem til, hale vor 14 Tommers Slæbetrosse op fra Forlasten og skyde den op i lange Bugter paa Ruftaget, saa den var klar til at stikke ud til den Slæbebaad, hvis Komme vi imødesaa med Længsel. Vi halede Forøjningstrosser op fra Kabelrummet — kort sagt, gjorde alt klart til at gaa i Havn.

I Havn — Juledags Aften i Havn med god Mad og alt det Vand, vi kunde drikke. Du gode Gud! Hvor skulde det blive dejligt. — Og saa blev det Løgn. Da Solen havde passeret Middagsmeridianen, flovede Vinden igen og blev til en Anelse, der ikke mere end lige kunde give Skibet Styring. Langt borte om Styrbord saa vi en Damper krybe nordover langs med Horisonten og efterladende en lang, sort Røghale, der blev hængende og i hele sin Længde udviskede Grænsen mellem Himmel og Hav. Men dette Syn, som

i Øjeblikket var et oplivende Moment i vor triste Tilværelse, varede kun en stakket Tid. Solen blev sløret. Klamme Disklatter strøg som isnende Aande hen over Skibet. Himmel og Hav forsvandt for vore Blikke, og vi laa snart indesluttet i en grødtyk Taage.

Vinden holdt sig stadig flov, men vi holdt Kurs og havde Styring. Hen paa Eftermiddagen opfangede vi fra ret tværs om Styrbord to svage Toner fra et Taagehorn. — Her havde vi alt saa en medgaaende Sejler, der ligesom vi laa for bagbords Halse, og vi gav den straks de reglementerede to Toner tilbage med vort lirekasseagtige Signalapparat, som blev betjent af Udkiggen forude paa Bakken; og under en



Nova Scotia-Fuldriggeren „E. I. Spicer“.

vekslende og uharmonisk Hornkoncert fulgtes vi de to følgende Timer med vor medgaaende Kollega paa vore parallelløbende Kurser.

Saa blev den fremmede Sejlers Signaler lidt efter lidt tydeligere og tydeligere. Det stod os klart, at han trak nærmere ind paa os, og da vi ved Mørkets Frembrud kunde høre hans Sejl blafre i den flove Vind, Knirken og Knagen fra hans Rundholter og Blokke, og Lyden af fremmede Menneskestemmer samtidig naaede vore Øren, virkede dette paa os som et spirende Haab om, at vor værste Nød nu snart vilde blive afhjulpet. Denne medgaaende Sejler var muligvis en af de faste Sukker-Trædere for Indgaaende fra Honolulu; og i saa Fald maatte han sikkert kunne overlade os baade friske Grønsager og Drikkevand.

Kaptajn Spicer var heller ikke sen til at faa Raaberens halet frem fra Hylden i Kahytsskappen.

„Ship ohoy!“ prajede han ud i Taagen.

Intet Svar.

Den Gamle prajede igen og denne Gang med en Røst, der rumlede som et Tordenskrald.

„Ship ohoy!“

Nu blev der endelig svaret, men i en treven og ugidelig Tone.

„Hal-lo! — Hvilket Skib er det?“

„Nova Scotia-Skib „E. I. Spicer“ — et Hundrede og halvfjerdsindstyve Dage i Søen fra Liverpool. Vi er udgaaet for ferskt Vand, har Skørbug om Bord og savner friske Grøntsager til vore Folk! Vær venlig at komme en Smule nærmere, saa skal vi selv sende en Baad efter det, I kan afse til os!“

Vi lyttede i Spænding. Vi kunde stadig høre Sejlene blafre om Bord i den fremmede Sejler — og en Mumlen af Menneskestemmer. Men intet Svar naaede vore Øren.

Det var nærmest gruppvækkende at se det Raseri, den Gamle arbejdede sig op i. Han truede og bandede og brølede de sjofleste og mest foragtelige Skældsord, jeg nogensinde havde hørt, ud gennem sin Raaber, og hans Ønsker over den tavse Kollega var saa varme, at det kunde se ud som et Under, at Raaberens Mundstykke ikke smeltede. Men det var altsammen til ingen Nytte. Mumleriet forstummede, og Lyden af det ubekendte Skibs blafrende Sejl blev svagere og svagere og døde ogsaa tilsidst helt bort.

„Din beskidte Køter!“ fortsatte den Gamle ud i Taagen. „Du stikker af fra os, som om vi var fyldt med Pest og Spedalskhed. Jeg vil haabe, at du en skønne Dag maa blive klemt fast i det mest svovlede Hjørne af Helvede — Svinehund!“

Med endnu et Par lignende kraftige Udladninger og en Ed smed han Raaberens tilbage paa Hylden i Kahytstrappen og gik under Dæk.

Taagen holdt sig standhaftigt. Lidt før Midnat hørte vi en hæs Tuden fra en Dampers Fløjte paa vor styrbords Bov. Det gentog sig — og igen. Lyden kom hurtig nærmere, og da vi ikke stolede paa, at vort Taagehorn vilde kunne høres paa særlig lang Afstand, og for ikke at udsætte os for at blive rendt ned, begyndte vi at blusse med Rødlys.

Pludselig skimtede vi gennem Taagen en Dampers Topplanterne ret For. Vort Ror blev lagt haardt op. Et Blus blev samtidig afbrændt forude paa Bakken, og i næste Øjeblik gled en stor Ocean-Slæber med stoppet Maskine forbi os som en umaadelig sort Skygge. Vi hørte den klingrende Lyd fra dens Maskintelegraf, den malende Lyd fra dens arbejdende Skrue, idet der blev manøvreret under Vending, og faa Minutter efter havde vi den igen tværs og følgende os paa vor Kurs med samme Fart som vi — dog ikke saa tæt, at vi kunde se den, men alligevel paa tydeligt Prajehold.

„Ship ohoy!“ lød det saa imod os ud fra Taagen. „Hvilket Skib?“

„Nova Scotia-Skib „E. I. Spicer“ — et Hundrede

og halvfjerdsindstyve Dage i Søen fra Liverpool! Hvilken Slæber er det!?”

„Atlas“ — en Dag ude fra San Francisco! Vi søger efter den engelske Bark „Elektra“, som længe har været ventet! Har I set noget til den undervejs!?”

Kaptajn Spicer kunde kun svare benægtende paa dette Spørgsmaal, hvorefter han underrettede Slæber-Kaptajnen om den Situation, hvori vi befandt os, og at vi led stærkt under Mangelen paa friske Grøntsager.

„Bak Jeres Stortop, og vi skal sende Jer det, vi kan undvære,“ kom Svaret ude fra Taagen, og det lød i vore Øren som et forjættende Budskab fra en anden og bedre Verden.

Ikke under hele den næsten seks Maaneder lange Udrejse havde vi hørt noget saa kærkomment som disse Ord, der indeholdt baade en Ordre og et Løfte, givet af et for os i Øjeblikket usynligt, men forstaaende Medmenneske; og endnu inden vore egne Officerer havde givet Kommandoen til den forestaaende Manøvre, var vi allerede klar ved Braserne.

Et Par Minutter efter skimtede vi gennem Taagen og Mørket et mat Lysskær. Det kom nærmere og nærmere og blev til en klar Lanterne, der hoppede op og ned som en Ildflue. Vi hængte vor Stormlejder ud, afbrændte et Rødlys over den til Vejledning, og et Øjeblik efter havde vi en Baad langs Siden.

En høj og kraftig Skikkelse, iført lang Oliefrakke og med Sydvest paa Hovedet, entrede behændigt op om Bord. Det var Slæbebaadens Styrmand, og han blev straks Midtpunkt i hele „E. I. Spicer“s Besætning — med Undtagelse af de seks, som var bundet til deres Sygeleje i Sejlkøjen. Vi var alle lige ivrige efter at høre Nyt fra den Verden, vi i næsten seks Maaneder ingen Forbindelse havde haft med. Vi fik at vide, at vort Skibs Ankomst til San Francisco længe havde været ventet, og at der netop Dagen i Forvejen var taget Beslutning om at sende en Slæbebaad ud for at søge efter os — at „Atlas“ var ude for at finde den engelske Bark „Elektra“, som havde været et Hundrede og to og firs Dage ude, og som man ingen Underretning havde om, efter at den havde forladt London. Og mens han fortalte, blev Sæk efter Sæk med frisk Proviant halet op om Bord fra Baaden under vor Andenstyrmands Ledelse. Da den sidste Sæk landede paa Dækket med et Bump, saa den revnede, og Æbler og Appelsiner trillede ud, kunde vi ikke længere holde igen paa vore Følelser, men supplerede denne Hændelse med Ord og Fagter, der tydeligt tilkendegav baade Henrykkelse og Taknemmelighed.

Efter at have overladt Kaptajn Spicer et Bundt Aviser med de sidste Nyheder tog Styrmanden fra Slæbebaaden Afsked og entrede ned i sin Baad igen, og snart var baade han og Baaden atter opslugt af Taagen. Og nu samlede vi igen om Sækkene, som blev baaret hen i Kabysen, hvor deres Indhold tømtes ud paa Dørken. Der var Kaal, Løg, Kartofler, et stort Stykke Kød af en nyslaget Okse og en Masse Æbler og Appelsiner — altsammen tilstrækkeligt til, at alle Mand om Bord kunde faa et længe tiltrængt Maaltid

fersk Mad — og dertil en Omgang Frugt til Dessert. Jo, Slæbebaaden „Atlas“ havde i Sandhed forsynet os mere gavmildt, end vi havde turdet vente.

Saa brasede vi fuldt igen, og „E. I. Spicer“ stæv- nede atter for den labre Vind frem gennem Taagen og Mørket paa sin Kurs med en Fart af tre Knob i Timen. Men inden Frivagten forlod Dækket, samledes vi alle paa Storlugen — alle vi, som hørte til i Lukafet — og med Ansigterne vendt i den Retning, hvorfra vi endnu svagt kunde høre Slæbedamperens varskoende Fløjtetoner, sendte vi tre rungende Hurra-Raab ud efter Lyden.

Da Dagen brød frem, løjede Vinden helt af til Stille, men samtidig begyndte Taagen at lette. Det var anden Juledag, men for os var Julen nu et overstaet Stadium; thi om Bord i en Nova Scotiaman er anden Juledag hverken Helligdag eller Fridag. Denne anden Juledag blev dog en uforglemmelig Fesdag for os. Ved otte Glas paa Morgenvagten stillede vi som ved ethvert Vagtskifte til Mønstring Agter paa Stordækket, og her gennemstrømmedes vi af en ubeskrivelig Forventning, da vi saa den Gamle komme op fra Kahytten med Pumpen til Ferskvandstanken — en Forventning, der udløstes i Jubel, da han meddelte os, at hver Mand om Bord vilde faa et ekstra Maal ferskt Drikkevand. Der blev øjeblikkelig startet til Kapløb mod Lukafet. Der blev skramlet med Krus og Skaffebakker, og da hver Mand fik sin Ration udleveret, fik Sceneriet mere Karakter af en Flok lystige Skoledrenge i et Frikvarter end en Skibsbesætning af Langfartens hærdede Ulke, der nylig havde oplevet en trist og kummerlig Jul paa Havet. Selv den gamle forhærdede Nova Scotia-Skipper, Kaptajn Spicer, syntes at være grebet af Situationen. Det var i hvert Fald første Gang i de næsten seks Maaneder, jeg havde været om Bord i dette Skib, at jeg havde set ham smile.

Hvad mig selv angaar, saa hastede jeg hen paa Forlugen med mit fyldte Krus, og der oplevede jeg i Stilhed og ganske alene det mest frydefulde Vand- Orgie, jeg nogensinde har været ude for. Først tog jeg en ganske lille Slurk — derefter en større, som jeg beholdt en lang Tid i Munden, hvor jeg lod den skylle fra den ene Side til den anden for rigtig at pirre og forøge mine indtørrede Organers Krav og saaledes forhøje Tilfredsstillelsen og Nydelsen, naar jeg bagefter tillod den læskende Strøm at glide ned gennem mit Svælg; og jeg fortsatte saaledes, indtil jeg maatte gøre en Pause for at trække Vejret. Jeg har i min Tid faaet manganen en Drik — og under forskellige Forhold — iskolde Drikke i Troperne og skoldhede i arktiske og antarktiske Farvande, men aldrig har nogen Drik efterladt et saa behageligt Minde hos mig som dette Krus Vand fra „E. I. Spicer“s Ferskvandstank.

Og saa blev det Frokost. — Aah, du glade Giver! Himlen lønne dig for din Gavmildhed, du Skipper paa „Atlas“, hvad dit Navn saa end er. Den Duft, der i den sidste Time var strømmet ud fra Kabysen, havde sat os alle i en Stemning, der 38 Timer tid-

ligere vilde have været paa sin rette Plads — Julestemning. Vi gik rundt med vibrerende Næsebor og slikkede os om Munden efter Duften; og da Maden saa blev sat paa Bordet i Lukafet, stod vi en Stund andægtigt omkring den og maabede af Overraskelse. Der var herlig Grydebøf med Sovs og Løg og rigtig Kartofler — mere end vi kunde spise i et Maaltid — og et helt saftigt Æble som Dessert til hver af os. Det var i Sandhed en Overflod, som i Øjeblikket fik os til at glemme alle vore tidligere Savn og Genvordigheder; og da vi hurtigt kom os efter den første Benovelse, gjorde vi os rigtig til Gode med den dejlige Mad, mens der nu og da blev ytret Ønsker om, at vore syge Kammerater ogsaa vilde være i Stand til at nyde deres Andel af Herlighederne.

Med en glubende Appetit nød vi Maden og Tilværelsen; og som en Prik over i'et stak Kokken pludselig Hovedet ind gennem Lukafdøren og varskoede, at han kunde se Røg fra en Damper langt borte i Nordost.

En Damper! — Den maatte vi ogsaa se, og vi skyndte os ud paa Dækket. — Maaske var det en Ocean-Slæber — maaske den, Styrmanden fra „Atlas“ havde talt om, som man vilde sende ud for at lede efter os. Vi gisnede baade for og imod, og imens kvalmede Røgen op over Horisonten og bredte sig i den lette Luft som en udfoldet Vifte af sorte, uld- agtige Skyer, som til Tider skjulte den svage Fortoning af Land, der netop skimtedes i det fjerne, og som baade Kaptajn Spicer og begge Styrmandene allerede stod oppe paa Halvdækket og trak til sig i deres Kikkerter, medens de nu og da lod falde Bemærkninger om Farralone-Øerne — Bemærkninger, der nærmest lød lidt usikkert. Taagen og manglende Observationer havde ogsaa Agter sat Gættet i Sving.

Vi havde dog alle gættet rigtigt. Det Land, vi skimtede forude om Styrbord, var Farralone, og Røgen i Horisonten stammede fra den Ocean-Slæber, som virkelig var sendt ud for at finde os. Den nærmede sig hurtigt, og inden længe havde vi etableret Forbindelse med den. Vi stak den vor 14 Tommer Slæbetrosse ud, og mens vi for sidste Gang paa denne Udrejse og med en Iver som aldrig før gjorde vore Sejl fast, trak den af med os mod den gyldne Port.

Da jeg hen paa Formiddagen var et Ærinde henne Agter, saa jeg, at Døren til Sejlkøjen stod paa Klem. Sejlkøjen laa i Halvdækkets Forkant, og Indgangen til den var fra Stordækket; men ingen andre end Kaptajn Spicer og Stewarden havde Adgang hertil, saalænge Køjen under de nuværende Forhold benyttedes som Hospital. Jeg fik pludselig en uimodstaelig Trang til at se til mine syge Kammerater og stak forsigtigt Hovedet inden for Døren; men det Syn, der mødte mig, var saa overraskende, at jeg et Øjeblik næsten tvivlede paa mine egne Øjne. Med Ryggen vendt mod Døren og med opsmågede Skjortearmer sad Kaptajn Spicer og skrabede Æbler til Mos og pressede Saften ud af Appelsiner. Han blandede begge Dele sammen til en Vælling, som han med en Teske

og med stor Forsigtighed tvang ind mellem de syge Sømænds blaa og opsvulmede Læber.

Et eller andet maa have røbet min Nærværelse; thi med en lynsnar Bevægelse drejede den Gamle pludselig Ansigtet om imod mig, og i samme Nu formelig eksploderede han i et sandt Fyrværkeri af Eder og Trusler.

Jeg trak i Hast Hovedet til mig og forsvandt forefter med en Fart, som om den Lede selv var i Hælene paa mig. Men det, jeg nu havde set, førte mine Tanker tilbage til Udde-
ling af en ekstra Ration

ferskt Vand til Drikkebrug hin anden Juledags Morgen og det Smil, jeg ved denne Lejlighed havde bemærket i Kaptajn Spicer's Ansigt; og lidt efter lidt ændrede jeg min hidtidige Mening om denne Mand, hvis raa og brutale Adfærd jeg selv og alle mine Kammerater i Lukafet havde været Genstand for i næsten seks Maaneder, og om hvis Haardhed mod sine Undergivne, der var gaaet Frasagn i Aarevis. — Sad nu ikke denne tilsyneladende forhærdede og med andres Lidelser følelseløse Skipper i egen Person som en barmhjertig Samaritan og madede disse stakkels syge Sømænd, som ikke selv formaaede at tage Næring til sig? — Jo, det gjorde han, og jeg forstod ogsaa, at hans voldsomme Udbrud mod mig for at have overrasket ham under



Med en Teske tvang Kaptajn Spicer Appelsinsaft ind mellem de syge Sømænds opsvulmede Læber.

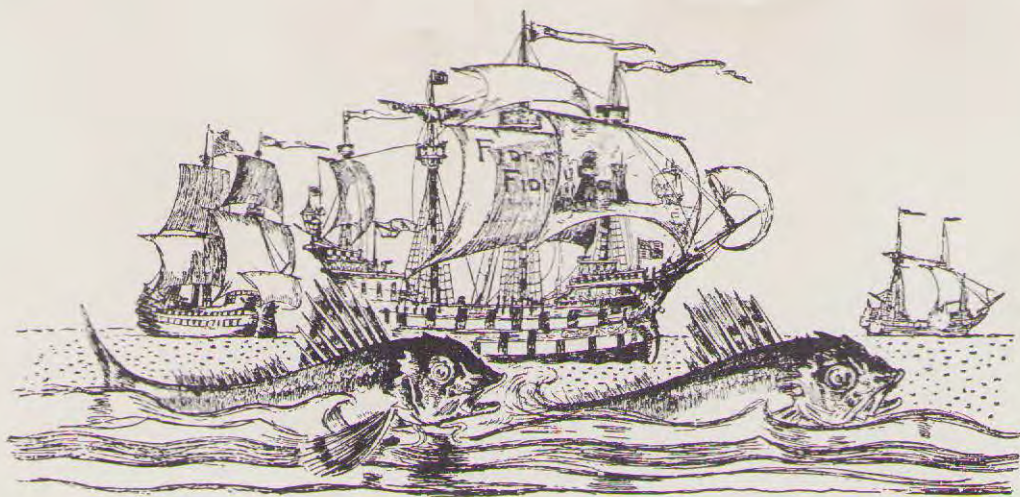
denne Barmhjertighedsgerning kun var Udslag af, at han i Øjeblikket følte Overraskelsen som en Krænkelser af hans Værdighed som Kaptajn paa en Nova Scotiaman.

Samme Dags Aften gik vi til Ankers paa San Francisco-Bugten med Karantæneflag paa Fortoppen. Vore seks syge Kammerater blev afhentet af Karantænebaaden og blev bragt paa Hospitalet i Land, hvor de under en bedre Pleje, end der kunde gives dem om Bord, hurtigt kom sig. De havde efter deres Helbredelse dog kun Lovord at sige om Kaptajn Spicers

Omsorg for dem i al den Tid, de havde ligget i Sejl-
køjen.

I San Francisco skiltes vore Veje. „E. I. Spicer“ blev solgt til Norge, og hermed var vor Kontrakt op-
hævet. Vi blev alle afmønstrede, og det var uden Sorg, vi tog Afsked med dette Skib, som i seks Maaneder havde været os alt andet end et Himmerige, og med hvilket vi havde oplevet en saare trist Jul paa Havet.

Men jeg for min Part vil dog altid mindes Kaptajn Spicer som det, han var — en Nova Scotia-Skipper med et raat og brutalt Ydre, inden for hvilket der trods alle Rygter bankede et varmt og medfølende Hjerter.





Maleri af Paul Sinding

„Lougen“ og „Seagull“

Det drøner fra Havet ved Norges Kyst
af Stykkernes Tordengny.
To Orlogsmænd kæmper en blodig Dyst,
og Kuglerne farer med flammende Lyst
igennem Krudtrøgens Sky.

De Briggør ved Bunkeaarernes Slid
blev drevet til Kampen frem.
Og »Lougen« vidste fra »Childer«s Tid
at bide igen paa en Fjendes Bid
og grundigt jage ham hjem.

Saa hæderligt veksled' de Lag for Lag —
da kom fra Flekkerø ud
Kanonbaadsdelingen, og med Brag
røg »Seagull«s Forstang! Saa strøg den Flag
og løsned' sit sidste Skud!

Gustav Kragh.



Tegning af Simon.

**I Drømme faar Peter
sine Juleønsker opfyldt**

Aa, denne søde Juletid!
Skipperen er rar og blid,
Kokken lyster Peters Ordre flot!

Alt for Peter lykkes kan,
Letmatrosen muler han — — —
Ak, det var i søde Drømme blot!



ri af Fr. Landt.

Sundet ind i 1880

Billedet er fra omkring 1880 i den rigtige Sejlskibstid. Naar Skibene stod Sundet ind, enten Nord fra eller Syd fra, med god Vind, og Vinden pludselig slog om, kunde man se det Syn, som Billedet viser. Masser af Skibe satte Flag for Lods, brasede bak eller holdt den gaaende for skævrende Sejl. Der var flere Lodsbaade med Masser af Lodser i hver Baad. Og der var Sejlmanøvre med Lodsbaaden. Topsejl og Klyver paa for at det skulde gaa saa hurtigt som muligt til de mange Skibe, der med Flag paa Toppen kræver Lods.



Maleri af S. Kielland Brandt

Tilhører E. G. Achen

Skonnertbriggen

*Mens Jorden omskiftes fra Aar til Aar,
mens Liv fornyes og Liv forgaar
og Vugger forvandles til Grave —
støt paa sin Skude Sømanden staar
ud, hvor de skiftende Bølger slaar
mod Land fra de evige Have.*

*Og Livet paa Havet er Kamp og Strid,
der bruges Kræfter, der fordres Slid,
det ringeste Fejlgreb sig hævner.
Men Skonnertbriggen tager sin Dyst
med Havet, fremad fra Kyst til Kyst
mod Havnene, hvortil den stævner.*

Scout.

Juleminder

AF CHR. CHRISTIANSEN

JH. af H. SCHÖSLER PEDERSEN



HALLO Jack, smid den Wire over Pælen der!" Sandposen paa en Kasteline kom susende forbi mig, jeg greb den, halede ind, kastede Øjet paa Wiren over den nærmeste Fortøjningspæl og gik saa hen for at tage mod den næste Trosse. Skipperen paa den svære Slæbebaad, der var ifærd med at klappe til Kajen, lænede sig ud af Vinduet i Styrehuset og raabte til mig: „Ude efter et Job, Sønnike? Jeg har Brug for en Mand.“

Job var jeg ikke ude efter, jeg var mønstret af fra den amerikanske Fuldrigger „Herbert W. Howe“ Dagen før og havde et halvt Hundrede Dollars paa Lommen. De fem Maaneder, jeg havde været ombord i dette svømmende Helvede, havde stillet min Appetit paa Langfartslivet, og med det faste Forsæt at være fornuftig, for en Gangs Skyld, holdt jeg mig klar af Boardingsmastere og deres Runnere. Da jeg havde faaet mine surt erhvervede Skillinger i Shipping Officen i Portland, Oregon, luskede jeg ligesaa stille af for mig selv, medens Kong Sullivans Landhajer halede mine Skibskammerater med sig hen paa det nærmeste Værts- hus for at starte Ouverturen til den Forestilling, der uvægerlig endte et Par Dage efter ombord i en anden Slavekasse, bestemt for Sydafrika eller Australien. Jeg fandt mig et Logi hos et ældre svensk Ægtepar, flinke Folk, der behandlede mig som deres egen Søn, det var

Lillejuleaftensdag, og vi havde talt om at holde Jule- aften paa god, gammeldags Vis, det havde jeg ikke været med til, siden jeg forlod mit Barndomshjem, saa jeg glædede mig svært til det. Men en Tjans i en Slæbe- baad var ikke til at lade gaa fra sig, saa jeg svarede Ja paa Skipperens Spørgsmaal. Men saa stor var den almægtige Boardingmaster Sullivans Magt, at Skippe- ren ikke turde antage mig, før jeg højt og helligt havde forsikret ham om, at jeg ikke havde det mindste med Menneskevennen Sullivan at gøre, jeg hørte ikke til hans Klike. Jeg fik en halv Time til at bringe mit Tøj ombord i, og det var mere end nok, en Sømands Garderobe var ikke ret stor i de Dage, i Løbet af 20 Minutter havde jeg mit Tøj ombord i Slæbebaaden og var søklar. Det var den ogsaa, vi kastede los og stod ud af Havnen.

Jeg blev snart klar over, at mit nye Skib „Eureka“ ikke alene blev anvendt som Slæbedamper, den var ogsaa fuldt udstyret til Bjergningsarbejde, og vi var nu paa Vej ud efter en Havarist. Og det gik stærkt, Mester havde spændt alle sine Heste for og sikkert be- lastet sin Sikkerhedsventil lidt mere end Board of Trade tillod. „Eureka“ dundrede afsted med en Fart som en Torpedojager, og allerede ved Firetiden om Eftermiddagen stak hun Næsen ind i Stillehavets lange, vestlige Dønninger. Og en Timestid efter fik vi Hava- risten i Sigte og holdt ned efter den, medens alle Mand

gik i Gang med at gøre klar til Bjergning, faa Dykkerapparatet op paa Dækket, gøre Slæbetrossen klar og skyde Overhalingsliner og svære Arbejdssejlinger op paa Lugen.

Havaristen viste sig at være Barken „Andromeda“ af Bremen, en gammel Jernskude paa ca. 1400 Tons, lastet med Planker fra Puget Sound til Australien, og Guderne maa vide, hvorledes Skipperen havde baaret sig ad med at sætte den ind paa dette Sted af Oregonkysten. Han var heller ikke i videre godt Humør, for da vi havde ankret et Stykke fra ham, og vores Skipper kom over til ham i sin Baad for at spørge ham, om han ønskede Assistance, bad han ham om at rejse Pokker i Vold han skulde nok faa sin Skude^{flot} ved egen Hjælp, Mandskabet var i Gang med at føre et Varpanker ud. Men vores Skipper — Kaptajn Ericsson — tog ham ikke højtidelig, han var kendt med de Dele, strandede Skippere begyndte altid med at være storsnude, særlig saalænge der ingen overhængende Fare var paa Færde, de faldt hurtig til Føje, naar Situationen blev kritisk. Og Tyskeren blev ogsaa mere medgørlig, da de havde haft Varpankeret ude et Par Gange og hevet det hjem uden Resultat. Saa blev det bestemt, at vi skulde overtage Bjergningen, dog ikke for noget fastsat Beløb Retten skulde afgøre Penge-spørgsmaalet, og det var netop, hvad Kaptajn Ericsson ønskede. Naar Sagen blev grebet an paa den rigtige Maade, kunde det give en klækkelig Bjergeløn men det kunde ogsaa gaa galt og det var da heller ikke langt fra, at „Eureka“ og „Andromeda“ var blevet slaet i Smaastumper, og deres Mandskab var endt som Strandvaskere, paa Oregonkystens farlige Klippe-
rev, den Julenat

Bortset fra de lange, vestlige Dønninger, der altid, og da særlig Vinterdage, ruller over Stillehavet, var Søen rolig, endnu da, for Luften var temmelig grumset, og vi kunde vente os alt muligt. Men desto farligere en Havarist['] Stilling er, desto større bliver Bjergelønnen, og Kaptajn Ericsson gav sig god Tid, han ventede paa, at Havet skulde vise Tænder. Vi lod begge Ankere gaa, bakkede saa ned mod Havaristen, indtil begge Kæder omtrent var stukket ud paa Tamp ca. 300 Favne paa hver. Saa gik nogle af os i Gang med at føre den svære Wireslæber ombord i Barken, medens andre satte Dykkerpumpen ned i Jollen og hjalp Styrmanden i Dykkerdragten. Han gjorde nemlig ogsaa Tjeneste som Dykker og skulde en Tur ned om Skibets Bund for at undersøge, hvorledes hun stod paa Grunden, og det viste sig, at hun hængte lidt agten for Fokkemasten. Bunden bestod af Sand og Smaasten, men Skibsskroget var klemmt ind mellem et Par solide Klippeblokke, dog ikke fastere, end at Styrmanden mente, vi kunde bringe Skuden flot, hvis vi lagde alle Kræfter i. Men det var nu ikke Meningen, det skulde gaa saa let for sig, der skulde laves et større Nummer ud af den Forretning. Mørket var faldet paa, da vi begyndte at slæbe, ovre fra Barken saa det ud, som om vi slæbte paa Livet løs, medens vi samtidig hev ind paa begge Kæder, i Virkeligheden gik Maskinen kun

„Langsom“, medens Ankerspillet hvædede og spruttede uden at gaa rundt. Det er den Slags smaa „Bjergnings-tricks“, der giver Penge i Kassen. Og saaledes klemte vi paa hele Natten, og hen paa Morgenstunden begyndte Vejrguderne at smile til Kaptajn Ericsson det begyndte at friske op fra Nordvest, der kom Sø, og Barken begyndte at arbejde i Grunden. Og da den havde holdt paa med det et Stykke Tid, begyndte vi at slæbe løs for Alvor, men nu havde Barken bidt sig fastere i Grunden, og vi kunde ikke rokke den af Stedet. Saa tog vi fat paa en anden Maade, vi forsøgte at tage Skibet af Grunden med Rykketag.

Vi bakkede saa meget vi kunde for Resten af Kæderne, saa gik vi fuld Fart fremad, medens vi samtidig hev med Ankerspillet. Der var Kraft paa Slæberen, naar den totnede op, Slæbekrogen var anbragt i en Staalring paa Stormasten, seks armtykke Staalstænger var anbragt rundt den som Støttetag, det hele gav sig for hvert Ryk, som om det skulde ryge i Stumper og Stykker, det sang og hvinede i Wireslæberen, der var saa tyk som et Haandled; det var med at holde sig godt klar af de Grejer, for hvis noget gik, vilde det pulverisere alt, der var i Nærheden. Barken gled nogle Fod af Grunden, men saa blev den atter hængende, og da vi pejlede, var der kommet Vand i Lasten, Skuden var sprunget læk, og Dykkeren maatte atter ned for at se paa Skaden. Og den viste sig at være alvorlig nok, en Sten var gaaet op gennem Bunden, og der maatte sættes noget under, før vi turde hale Skibet ud paa dybt Vand. Der blev tømret en Platform sammen, to Meter lang og omtrent af samme Bredde, store Sejldugspølser stoppet med Værk lagt paa Kanten, saa blev Platformen anbragt over Hullet, og den blev trykket fast op mod Skibsbunden med Kæder, der var lagt under Platformen og rundt hele Skibet, de blev hevet sammen ved Hjælp af Vantskruer, Lækagen blev fuldstændig tæt. Men under al den Staahej var Skuden løbet halvfuld af Vand, Bjergningsbaaden maatte hen paa Siden af Havaristen for at pumpe den læns, vi maatte hive Slæberen ind og Ankrene hjem, og det tog Tid. Men da vi endelig havde faaet vore Pumpegrejer ned i Havaristen og begyndte at pumpe, gik det i en Fart; vi havde en lille Motorpumpe, der kunde tage 600 Tons Vand i Timen, det var noget, der battede. Det var imidlertid blevet langt hen paa Eftermiddagen, Søen var blevet høj, og Skuden hamrede i Grunden, saa Riggeren rystede i den. Medens Pumpen gik, kastede vi Dækslast overbord, det lettede jo ogsaa en Del, Skibet begyndte at flyde, men Vinden holdt det presset ind mellem Klippeblokkene. „Eureka“ fik sine Slinger ombord, Slæberen blev atter gjort fast i Havaristens Agterende, og nu gled den af Grunden. Da den var kommet godt klar, skulde Slæberen skiftes forefter, for at vi kunde slæbe ordentlig af med den, og den kunde styres, men saa skete Katastrofen. Vi havde manet en solid Overhalingsline, en tre Tommers ny Manila, fra „Andromeda“s Agterende op paa dens Bak, gjort den fast i Slæberen og lod denne gaa da vi halede ind igen paa Bakken, var Slæberen væk. Stikket

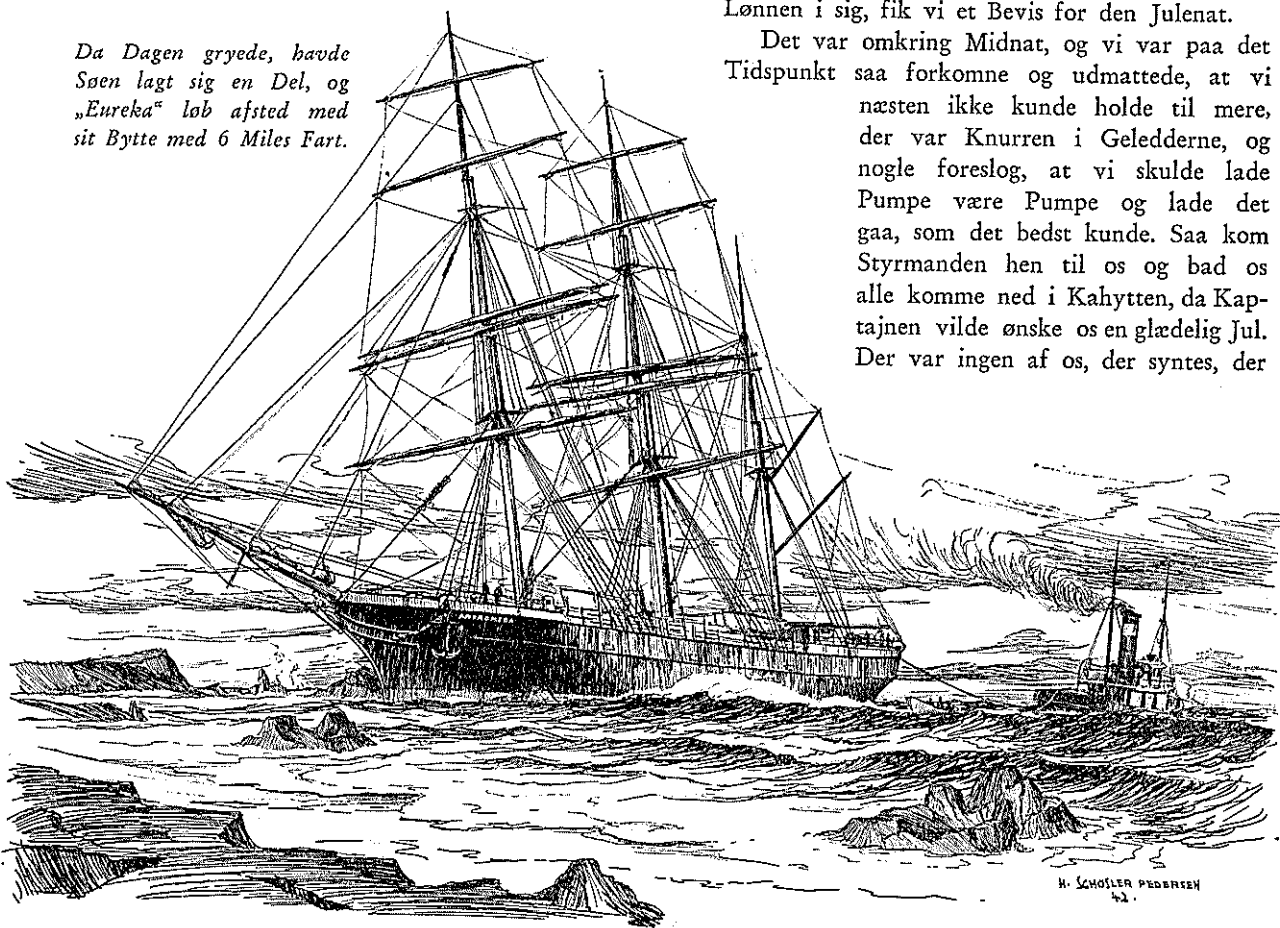
havde været daarligt sat paa, det var gaaet op. Og samtidig hørte vi Raab, der blev besvaret med Eder og Forbandelser ovre fra Slæbebaaden, „Eureka“ havde faaet Slæberen i Skruen og var hjælpeløs. Vinden var gaaet vestligere, stod omtrent ret ind mod Landet, Taagen kom rullende ind over os, og i Forbindelse med Mørket, der nu sænkede sig over Havet, indhyllede den de to hjælpeløse Skibe i et uigennemtrængeligt Slør. Det var ingen Nytte til at sætte Sejl og prøve paa at sejle „Andromeda“ klar af Landet, det var kun en halv Sømil i Læ af os, og forresten var det ogsaa tvivlsomt, om Rigningen kunde holde til det, for Masterne stod og svajede paa en uhyggelig Maade. Vi var tre af Slæbedamperens Besætning ombord i Barken, og den ældste af os, en gammel Nordmand, der gik som en Slags Andenstyrmand i Slæbebaaden, foreslog den tyske Skipper, at vi skulde lade Skuden drive ind, til vi havde en Snes Favne Vand under Kølen, lade begge Ankere gaa og saa forresten lade Lykken raade. Og det gjorde vi, men da vi saa pejlede ved Pumpen, viste det sig, at Vandet var vokset i Lasten. Og saa maatte vi i Gang med at pumpe. Det blev en Juleaften — og Nat, ingen af os glemte.

Det blæste nu en halv Storm, alligevel laa Skibet næsten tværs i Søen. Strømmen, der løb langs Landet, havde mere Magt over det dybtliggende Skib end Vind og Hav. Det varede ikke længe, før Søerne brød ind tværs over Skibet og begyndte at lempe væk paa Dæks-

lasten. Det var livsfarligt at staa i Pumpen, naar de svære Planker blev løftet op af Søerne og slængt rundt om os, men der var ingen Vej udenom, vi maatte pumpe løs, hvis Skuden skulde holdes oven Vande, og selv om den kunde flyde paa Lasten, vilde den sikkert vælte og maaske vende Bunden i Vejret. Og der var lange Udsigter til, at vi kunde vente Hjælp, det vilde tage Tid for dem ombord i „Eureka“ at faa Slæberen ud af Skruen, saa Baaden atter var manøvreedygtig. Og medens Folk i Land sad ved deres Julemaaltid eller dansede om Juletræet, medens de glade og tilfredse fejrede denne Aarets største Fest, stod vi stakels Djævle i den bidende kolde og mørke Vinternat og sled i Pumperne for Livet, eller vi kravlede rundt paa den vaade, slibrige Dækslast mellem Planker, der strittede til alle Sider, hev dem overbord, naar vi havde en Tjans, ramlende ned mellem dem eller fik drøje Knubs, naar de kom farende med Søerne. Lad mig sige til den gamle tyske Skippers Ros, at han gjorde, hvad han kunde for at holde Humøret oppe i os; henne i Kahytten havde han ladet Stewarden dække op med det bedste, Huset — eller rettere sagt — Skibet formaaede, det var ikke særlig udsøgte Retter, men det var godt, og vi var ikke for godt vant. Vi skiftedes til at gaa derhen og faa en Bid Brød, og det var ikke just tiltalende Gæster at beværte, naar vi havde siddet paa en Stol i fem Minutter, laa der en Pøl Vand under os, trods Olietøjet var vi gennemblødt til Skindet. Og at en god Gerning bærer Lønnen i sig, fik vi et Bevis for den Julenat.

Det var omkring Midnat, og vi var paa det Tidspunkt saa forkomne og udmattede, at vi næsten ikke kunde holde til mere, der var Knurren i Gelederne, og nogle foreslog, at vi skulde lade Pumpe være Pumpe og lade det gaa, som det bedst kunde. Saa kom Styrmanden hen til os og bad os alle komme ned i Kahytten, da Kaptejnen vilde ønske os en glædelig Jul. Der var ingen af os, der syntes, der

Da Dagen gryede, havde Søen lagt sig en Del, og „Eureka“ løb afsted med sit Bytte med 6 Miles Fart.



H. SCHÖSLER PEDERSEN

var nogen Grund til at feste i den Situation, vi befandt os, men vi var ved at blive ked af det hele og sjokkede med agterud. Paa Kahytsbordet stod en mægtig Bolle Punch, Kaptajnen øste op i Glassene og delte rundt til os, medens Styrmanden satte en Grammofon i Gang, og Tonerne til „Schöne Nacht“ — vor egen „Glade Jul, dejlige Jul“ — smældede ud i den lille Kahyt. Ingen Orgelmusik i et stort Kirkerum har lydt skønnere, og ingen festklædt Juleaftensmenighed været mere andægtig end disse tavse Mænd, der fyldte det lille Rum, medens Søvandet drev af deres Olieklæder, og kun en tynd Jernplade skilte dem fra det fraadende Hav, der syntes at gøre, hvad det kunde for at opsluge dem. Den tyske Tømmermand begyndte at synge med, andre faldt i, og et Øjeblik efter sang en Snes kraftige Mandsstemmer med paa den gamle Julesalme. I samme Øjeblik, Grammofonen stoppede, og de sidste Toner lød, rystedes Skibet af et voldsomt Stød, et øredøvende Spektakel sluttede Sangen; det var som om en Hærskare af onde Aander var sluppet løs over Skibet. Alle Mand styrtede op paa Dækket. En kæmpe-mæssig Sø var gaaet tværs over det og havde taget Resten af Dækslasten og en Del af det opstaaende med sig, Storbaaden var forsvundet fra Ruftaget, Vandtønder væk og en Del af den læ Skanseklædning borte. Men Taagen var fejet bort, og gennem de forrevne Skyer skød den klare Fuldmaane frem, den oplyste den vilde Scene, men viste os samtidig det, der var langt værre, begge Ankerkæder var gaaet, knækket som Sytraade, den ene tæt ved Klydset, Tampen hang og slaskede for Boven, den anden længere ude, den stod ret ud til Luvart og slæbte efter Skibet, der atter var i Drift og paa Vej ind mod en Række savtakkede Klipper, der som et uhyre Hajgab lyste os imøde, hvidt af Skum og Fraade. Som lammede stod vi og betragtede denne frygtelige Tandække, som „Andromeda“ sikkert vilde knuses paa, om der ikke skete et Mirakel. Og saa skete det! Maanen forsvandt bag en kulsort Sky, og i det samme hvinede en Byge hen over Skibet. Den kom i haarde, hylende Kast, medens Regn og Hagl piskede næsten horisontalt hen over os, der stod magtesløse, ude af Stand til at stoppe Skibet fra dets Fart mod Tilintetgørelsen. Det varede maaske kun Minutter, men os forekom det som Timer, medens vi ventede paa det første Stød, der vilde sende Rigning og Master ned over Ørerne paa os, saa endelig var Bygen ovre, og Maanen skød atter frem og viste os den uhyggelige Hajflab, vi var drevet forbi, lidt agten for tværs i Læ, ikke mere end en Skibslængde fra os. Strømmen løb med en voldsom Fart langs Kysten paa dette Sted, og den var stærkere end Vinden. Landet dannede en Bugt her, der var et Stykke at drive paa endnu, hvis her da ikke fandtes noget undersøisk Skær. Og nu gav Styrmanden et Brøl fra sig og pegede ud til Luvart, der kom „Eureka“, og den havde sine Top- og Sidelanterer til, den var altsaa atter under Kommando, Skruen var klar. Det satte atter Humør i Gutterne, og et Øjeblik efter var vi i Gang med Pumpningen igen, medens Styrmanden blussede for at vise

Bjergningsdamperen, hvor vi befandt os. En Snes Minutter efter var den paa Siden af os, vi fik Slæberen om Bord, og saa gik det nordefter for at komme ind et Sted paa Columbia River, hvor der var Læ, og Dykkeren kunde komme til at stoppe Lækagen.

„Eureka“s Mandskab havde ogsaa haft en drøj Julenat, det er nemlig ikke Legeværk at faa en svær Wire ud af en Skrue, og da særlig i Mørke og høj Sø. Ganske vist kunde Dykkeren arbejde ved elektrisk Lys under Vandet, men det er vanskeligt at manøvrere sig i en Dykkerdragt, især naar Skibet sætter i Søen, saa Skruen skiftevis er over eller under Vandet. Og Wiren var kørt godt fast, de havde maset, hevet og hamret paa den for at faa den klar. Kaptajn Ericsson, der kendte Kysten som sin egen Bukselomme, vidste, at vi maatte være i Nærheden af det farlige Klipperev, men han vidste ogsaa, at en rivende Strøm løb langs det i stormfuldt Vejr og haabede, at den skulde have mere Magt over Skibet end Vinden, og det viste sig altsaa ogsaa at være Tilfældet. Det gik bedre med Pumpningen nu, da vi stod tørt og godt ved Arbejdet. Eftersom Natten gik, flovede Vinden, og da Dagen gryede, havde Søen ogsaa lagt sig en Del, og „Eureka“ løb afsted med sit Bytte med en 6 miles Fart. Og ved Middagstid ankrede vi op i en lille, fredelig og stille Bugt inde paa Floden, der var fin Sandbund og kun nogle faa Fod Vand under „Andromeda“s Bund, et udmærket Sted for Dykkeren til at arbejde med Lækagen paa Skibet. Da „Eureka“ var kommet paa Siden af Havaristen og faaet sine Pumpegrejer ombord i den, kunde den tyske Besætning skeje ud og faa en velfortjent Hvile, men vi fra Bjergningsbaaden maatte hænge i, til Dykkeren var færdig med sit Arbejde . . . Bjergningsarbejde er Allemands Job, og der er ikke noget, der hedder Udskejning, før Bjergningsmandskabet har Havaristen helt under Kontrol. Det tog Dykkeren det meste af Eftermiddagen, før han var færdig med sit Arbejde, og da vi ikke skulde fortsætte Rejsen op til Portland før næste Morgen ved Dag gry, belavede vi os paa at faa en velfortjent Hvile, men det blev der ikke noget af. I Stedet kom vi til Julefest, den var ganske vist lidt forsinket, men derfor ikke mindre god, og det gik til paa følgende Maade.

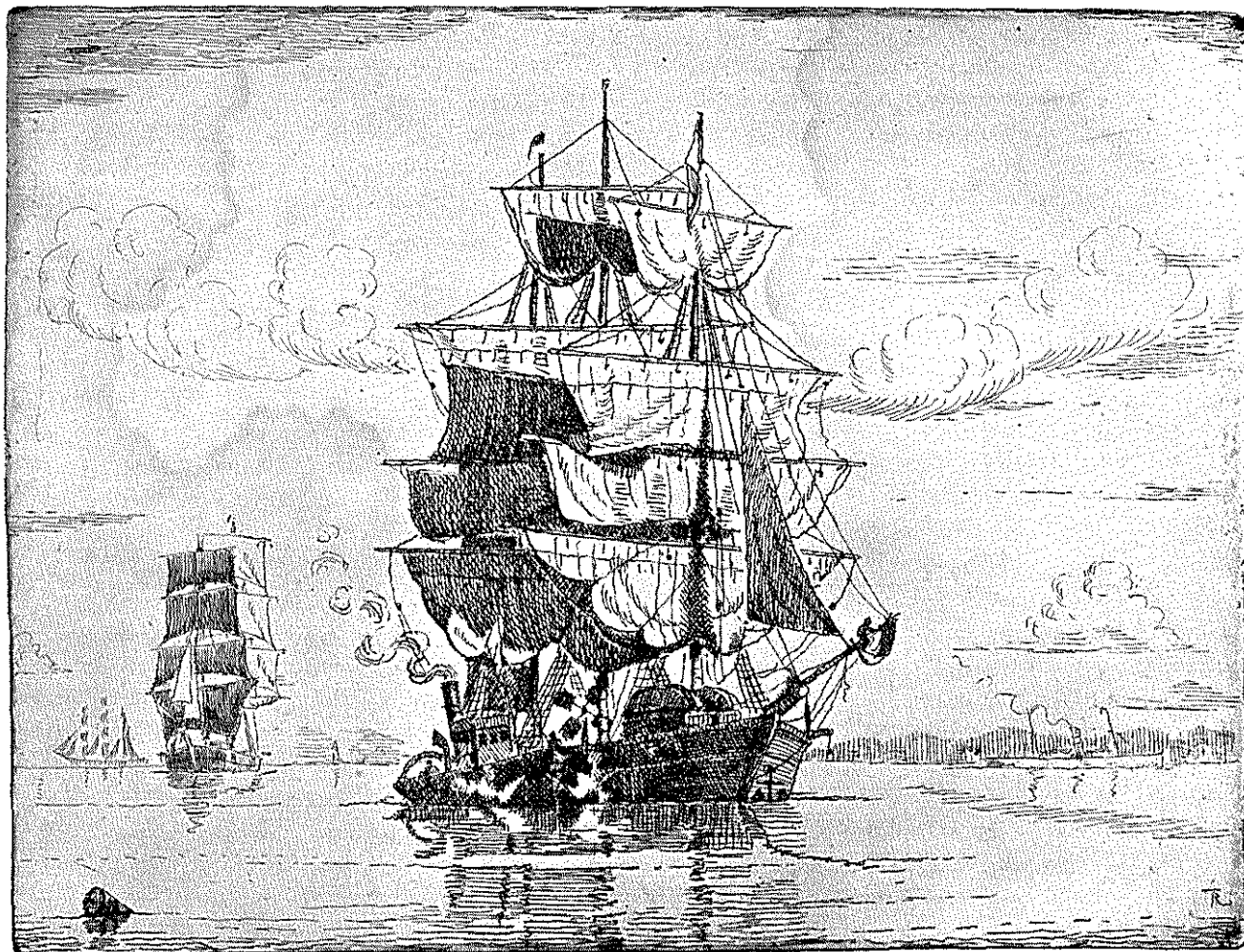
Inde paa Flodbredden, kun nogle faa Skibslængder fra Ankerpladsen, laa et lille Fiskerleje; nogle af Fiskerne havde været langs Skibssiden, medens vi arbejdede med „Andromeda“, flere af dem var Skandinaver, og da det var i de gode, gamle Dage, da Skandinavismen dyrkedes i Renkultur, naar Nordboere mødtes ude i det Fremmede, var de svært begejstrede for os. Nu kom der et Par Stykker af dem ombord og indbød os til Julefest, og hele Befolkningen, baade Smaa og Store, skulde holde den paa gammeldags Vis. Og selv om vi var trætte og udasede efter Slidet og Spændingen, siden vi forlod Portland, kunde vi dog ikke modstaa den Invitation, naar man er ung og rask, og der er en Lejlighed til at more sig, giver man Pokker i Trætheden. Saa vi tog mod Indbydelsen, og vi kom ikke til at fortryde det, jeg har aldrig hverken før eller siden

haft en saa god Julefest mellem Fremmede, som hos denne brave Fiskerbefolkning.

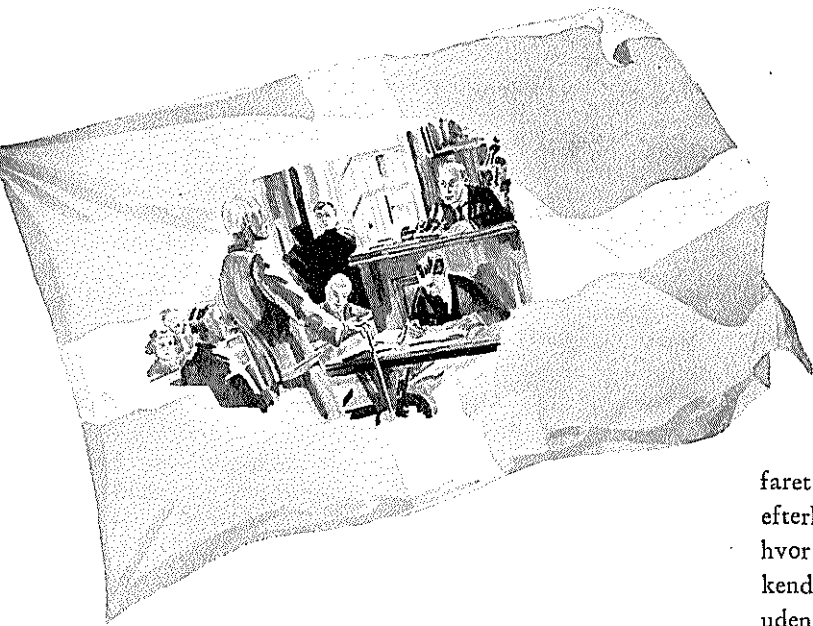
Festen blev afholdt i Byens Skolebygning, der gjorde Tjeneste baade som Skole-, Forsamlings- samt Menighedshus, det var ikke stort andet end et Skur, men Vægge og Loft var behængt med Gran- og Fyrre-grene, saa man kunde tænke sig, man befandt sig i en Skov. Fra Midten af Salen straaede et mægtigt Juletræ os i Møde, pyntet med alt til Faget henhørende, ægte nordisk. Det viste sig da ogsaa, at de tre Fjerdedele af Fiskerne var Skandinaver, Folk, der havde sejlet til Søs og var gaaet i Land for at stifte Hus og Hjem og alligevel kunde tjene til Livets Ophold paa Havet, som var og blev deres rette Element. Det var som en eneste stor Familie, og vi blev behandlet som hørende til den. Vi fik Kalkunsteget, stoppet med Cranberries (en Slags Tyttebær) og Æbler, forskellig Slags Pie, Kager og Juleknaas; der var fuldt op af alt. Og vi dansede om Juletræet med Børnene, og da det blev sent, blev de fulgt hjem af deres Mødre og puttet i Seng, medens vi voksne fortsatte Festen til den lyse

Morgen, da vi skulde ombord og passe vort Arbejde, og snart efter dampede vi til Portland med Havaristen og fik den godt og sikkert i Havn.

Historien fik dog et lille Efterspil, som faldt saavel Kaptajn Ericsson som hans Rederi svært for Brystet. Da Bjergnings sagen nogen Tid efter kom for Retten, forlangte „Andromeda“s Kaptajn Del i Bjergelønnen, idet han gjorde gældende, at hans Mandskab havde medvirket til Skibets Bjergning ved at deltage i Pumpningen samt kaste en Del af Dækslasten overbord. Vi fra Bjergningsbaaden, der havde været med ombord i Barken, maatte i Retten for at afgive Forklaring, og det endte da ogsaa med, at Tyskeren fik, hvad der tilkom ham. Kaptajn Ericsson var rasende, han bebrejdede Andenstyrmand, at han havde ladet den tyske Besætning tage Del i Arbejdet, og det nyttede ikke, at Styrmanden hævdede, at vi kunde aldrig have klareret det alene, og at „Andromeda“ vilde have ligget paa Havsens Bund uden deres Hjælp; der skulde findes en Syndebuk, og Andenstyrmand maatte pakke sin Sæk, da vi atter kom ombord.



Tegning af Ivar T. Rohde



Flaget

Af Børup Sørensen

Illustreret af Ernst Køhler

DEN gamle ærværdige Dommer Collins rystede alvorligt paa sit hvide Hoved og skød Cigarkassen over til mig. „Jeg har, i Embeds Medfør, altid været upartisk og aldrig sentimental; men Tilfældet Johnson, som jeg i Aften skal fortælle dig om, fik mig dog alligevel til at bryde mine ellers klippefaste Principper og, naa — ja, vi er jo alle Mennesker! Kort fortalt, der findes Situationer, hvor selv en Dommer begynder at se sig om efter et Smuthul i vor ellers retfærdige Lovgivning og bestikker Gudinden Justicia, i al Ærbarhed naturligvis.“

„Det drejede sig altsaa om en Forbryder, maaske en fattig Stakkel, der af Sult og Nød havde forgrebet sig paa fremmed Gods?“ spurgte jeg for at faa min gamle Ven paa Gled.

„Nej, Johnson var ingen Tyv, dem kom der adskillige af hver Dag i Retten, og jeg spildte ikke megen Tid paa dem. Johnsons Tilfælde var for Resten heller ikke ualmindeligt; men Motiverne til hans Handling fik mig til at se paa Manden med andre Øjne, og jeg fik en vis Sympati for ham.“

„Saa blev han altsaa ikke dømt?“ spurgte jeg interesseret.

„Jo, vist blev han dømt,“ svarede Collins, „men han kom aldrig til at betale Bøden, og den strenge Dame med Bindet for Øjnene og Sværdet og Vægtskaalen i Hænderne fik, hvad der tilkom hende.“

„Saa betalte du Bøden for Manden, kan jeg forstaa?“

„Ja, hør nu bare videre! Johnson var en gammel veltjent Sømmand, som man finder saa mange af her ude i Australien. Han var ikke engelsk født, og hans oprindelige Navn var, saavidt jeg forstod, Jensen, og man ser ofte dette Navn forandret til det mere britisk klingende Navn Johnson. Han var for mange Aar siden, allerede som Dreng, rejst væk hjemme fra, havde

faret med mange Nationers Skibe paa alle Have, og efterhaanden glemte han sit Fædreland. Her i Sydney, hvor han paa sine gamle Dage slog sig ned, blev han kendt som store Johnson. Sproget var upaaklageligt og uden mindste Accent, hvorfor ingen anede, at han var Udlænding, før han for første Gang mødte her i Retten. Anklagen lød paa Vold og Overfald mod sagesløs Person. Som Vidne var mødt to Betjente og tre tilfældige Tilskuere.“

„Maaske Fuldskab var Grunden,“ indskød jeg prøvende.

„Nej,“ svarede Collins, „Manden havde ikke drukket og lignede heller ikke den Type. Han var en velbygget solbrændt gammel Søulk, med et svært graat Overskæg bølgende frem over en energisk Hage og af den Slags godmodige Fyre, der almindeligvis først skal slaaes oven i Hovedet, før de vaagner op og gaar over til Angreb; men sker det først, er de heller ikke lette at styre.“

Han boede nede i den gamle Bydel Woolloomooloo, hvor han lejede et møbleret Værelse hos en gammel Enke. Hun mødte ogsaa i Retten og gav Johnson det bedste Vidnesbyrd. Han var sober og betalte punktligt sin Husleje hver den første, naar han fik sin Pension, som alle gamle Folk, der har opholdt sig en vis Aarrække i Kolonierne, faar.

Af Rapporten blev det oplyst, at Johnson sammen med 4 andre Sømænd havde spadseret oppe paa Millers Point ved det gamle Dawes Battery. Du ved, der er en aldeles vidunderlig Udsigt over Havnen til North Sydney og Mosmanns Point paa den anden Side. Det var ved 6-Tiden om Aftenen. Færgen til Manly var lige afgaaet, fuldpakket med Gæster til det mondæne Badested, et Orkester ombord spillede gamle skotske Melodier, og Solen dalede langsomt ned bag de villaklædte Pynter og fik Husenes Ruder til at glimte som flammende Ild.

Det havde blæst en stærk Storm Natten i Forvejen og det meste af Dagen, men hen mod Aften var Blæsten løjet af, og Himlen var fejtet kemisk ren for Skyer. De 5 Sømænd havde sat sig paa en Bænk, hvor de i skøn Fordragelighed nød Udsigten og takkede deres

Skaber for, at de ikke havde været uden for Havnen i det Vejr, lidet anende, at de faa Minutter senere skulde komme i voldsomt Haandgemæng med hinanden.

Samtalen drejede sig meget naturligt om Skibe og deslige, og et Par af Mændene nynnede med paa Melodierne ude fra Færgen, der, efterhaanden som den fjernede sig fra Kysten, blev mindre og mindre. Johnson sad tavs og stirrede ud over Søen, ligesom fortabt i sin egen Verden og sine egne Tanker, da han pludselig, ifølge Rapporten, rejste sig op i sin fulde Højde og gav den nærmestsiddende, en lille Skotte ved Navn Hally, et velrettet Kæbestød, saa han fløj flere Meter væk og havnede bevidstløs inde i et Buskads. De tre andre Mænd fo'r nu paa Johnson og havde ham en Tid nede paa Jorden; men det varede ikke længe, før han igen var paa Benene, og fem Minutter senere laa de tre andre Sømænd slagne paa Valen; mens Johnson roligt tørrede Panden med Bagsiden af sin Haand og lod sig anholde af to tililende Betjente.

De fire Sømænd kom alle paa Hospitalet med større eller mindre Kvæstelser, og Mængden, der hurtigt var stimlet sammen under Bataljen, var mest tilbøjelig til at lynche Sejrherren i den første Lygtepæl, inden Politiet førte ham bort. De tre Fremmede, der paa sikker Afstand havde overværet Optrinnet og nu, som fortalt, mødte som Vidner, kunde ikke bidrage meget til Sagens Opklaring, kun fortalte de, at Voldsmanden pludselig uden Grund, maaske i et Anfald af Vanvid, havde overfaldet sine Kammerater, uden Tvivl i den Hensigt at myrde dem.

Johnson selv stod mut, ligesom han skammede sig over det skete, og vilde intet sige. Selvfølgelig prøvede jeg paa alle Maader at faa ham til at forklare sig og truede ham endogsaa med Lovens strengeste Straf; men uden mindste Resultat. Et Par Gange saa det ud, som han vilde sige noget, men saa tog han sig i det og lukkede Munden fast i, opgivende ethvert Haab om at klare Frisag.

Derefter lod jeg Johnson fjerne til en Celle, hvor han sad et Par Dage og sundede sig i Ensomheden; men da han igen kom i Forhør, var han den samme tavse Johnson, og idet han blev ført ud paany, udbrød han roligt og behersket: „Hr. Dommeren kan jo bare gaa Rettens Vej og dømme mig for Vold. Beviserne er sikre nok!“ Se Johnson havde paa en Maade Ret. Beviserne var ikke til at omstøde; men jeg var ikke helt tilfreds med den Ordning og var klar over, at han skjulte eller dækkede over noget, som han endogsaa vilde lade sig dømme for. Han lignede langtfra nogen brutal Voldsmand, tværtimod var han sympatisk og paa en vis Maade værdig af Udseende, og jeg var nu en Gang opsat paa at faa hans mærkelige Opførsel fuldt belyst.

8 Dage senere blev de 4 Sømænd udkrevne fra Hospitalet, hvorefter de, med Hoved og Arme i Bind, mødte oppe i Retten for at afgive Forklaring, og jeg maa tilstaa, at Johnson steg adskillige Grader i min Agtelse, da jeg fik Sagens fulde Sandhed at vide.

Den Aften, oppe paa Bænken ved Daves Battery, hvor de havde siddet og set ud over Søen, var der kommet en gammel Bark ind mod Havnen. Stormasten og Mesanmasten var brækket over, og ved Hjælp af fastsurrede Spær og Stumper af gammelt Sejldug gled Havaristen, som en saaret Krieger med sine sidste Kræfter, langsomt ind i den sikre Havn. Ud for Garden Island lod den med et Plask Ankeret falde, og 30 Favne rusten Kæde raslede ud af Klydset, hvorefter den svejede vindret med Bovsprydet pegende lige ind mod Farm Cove. Den førte det gule Karantæneflag paa Fokkemasten og havde rimeligvis Syge eller endog Døde ombord. Et af Dækshusene var fuldstændig splintret, og Baadene manglede i Daviderne, hvor Talterne hang som et tavst Vidnesbyrd om Havari og Ulykker. Dertil laa den ret dybt med Forskibet og var øjensynlig læk.

Johnson sad, som han drømte, og stirrede paa Skibet. Paa Dækket smed Matroserne sig udmattet paa Lugerne. Det var Reaktionen efter Stormen og de overmenneskelige Anstrengelser for at bjerge Skib og Liv, der meldte sig. Hvad der særligt fangede Johnsons Blik var en ung Skibsdreng, der med Besvær alene prøvede at klatre op af den agterste Nødmast for at binde et Flag fast. Symbolet paa Skibets Hjemstavn og Nation. Drengen saa ud til at være lige saa afkræftet som den øvrige Besætning; men naaede dog langt om længe op og fik fastgjort Flaget, der straks foldede sig ud i den svage Brise. Det var Dannebrog, Johnsons Hjemlands Flag. Den røde Farve i Flaget forenede sig i Solnedgangsskæret som Blod og manede Taarerne frem i Johnsons Øjne. Tavs sad han og stirrede ud mod Havaristen, og Minder fra hans pure Ungdom strømmede ind over ham med en Kraft, som næsten tyngede ham til Jorden. Han var ikke længere en fremmed Mand i et fjernt Land, omgivet af uforstaaende Fremmede. Han var selv den unge Skibsdreng, der fo'r med det selv samme Skib paa de store friske Have, fjernt fra Danmark.

Danmark, det lille Land med de stolte Traditioner, højt mod Nord, paa den anden Side af Globen. Flaget med det rene hvide Kors, Tegnet paa Troskab og mindeværdige Bedrifter, ligesom hypnotiserede ham, medens det bølgede nænsomt og hilsende i den smukke Tropeaften. Hvor var hans Barndoms lyse Drømme og gode Forsætter? Han var, som saa mange før ham, gledet længere og længere bort fra sin Ungdoms Tro, glemmende sit gamle Fædreland, lokket og drevet med

Strømmen, som en Træstamme i den fossende Elv mod det ukendte.

Johnson skjulte Ansigtet i sine Hænder. Pludselig udbrød Hally, idet han rejste sig og skyggede med Haanden for Øjnene. „Se til den forsultne elendige Dutchman, der lige nu kommer kravlende ind. Nu binder de deres snavsede Rag af et Flag fast paa et Brædt henne Agter!“

For det første kendte Hally ikke de danske Farver, og for det andet brugte han det gængse Skældsord Dutchman (Hollænder) om Skibet.

Johnson følte ligesom noget rent og helligt blev flaaet og udleveret til Spot og Skændsel i hans Sjæls Inderste. Derefter var der sket en mindre Revolution paa Bænken, idet Johnson vaagnede op til Daad, som de gamle Vikinger havde gjort før ham, og Resultatet har du jo hørt.“

„Jeg begriber ikke, hvorfor Johnson ikke straks fortalte Sagens rette Sammenhæng, det vilde øjensynlig ikke have forringet hans Akter i dine Øjne i det mindste!“ udbrød jeg og skævede til Collins. Johnson havde allerede vundet min Agtelse ogsaa.

„Jo, gamle Ven!“ svarede Collins, „der var ingen i

Byen, der vidste, at Johnson var Udlænding, og det pinte ham at røbe sin rette Nationalitet.“

„Hvorfor skulde han være bange for det, Collins? Han var da Mandfolk nok til at værne sit Flag for smudsig Omtale, og den Mand, der stikker op for sit Flag, er i mine Øjne ikke den ringeste.“

„Det er ikke der, Tampen brænder,“ svarede Dommer Collins og smilede. „Johnson, som jeg talte med i Enrum efter Retten var hævet, fik fuld Oprejsning og trykkede bevæget min Haand til Tak, og jeg har sjælden været saa glad ved at hjælpe en Mand ud af en Knibe som i dette Tilfælde.“

Jeg fortalte vist før, at han fik sin Alderspension hver Maaned, og den var han bange for at miste, hvis hans rette Nationalitet blev bekendtgjort. Derfor var han tavs i Retten. Det var mig dog en Trøst at kunne meddele ham, at det gjorde ingen Forskel, hvor man var født, enhver, det være sig Indfødt eller Udlænding, der havde opholdt sig i en vis Aarrække som gode Borgere i Australien, var, ifølge Loven, selvskreven til omtalte Alderspension, og hvis der var nogle flere af Johnsons Slags her ude i Kolonierne, vilde Imperiet aldrig være i Fare.“



Han rejste sig pludselig og gav den nærmestsiddende, en lille Skotte ved Navn Hally, et velrettet Købestød — og de tre andre Mænd fo'r nu paa Johnson.



Maleri af V. Ovisoriff.

Konvoj.



Maleri af Paul Sinding

Tilhører Frederiksborgmuseet

Niels Juel gav Agt

Niels Juel gav Agt paa Stormens Brag:
Nu er det Tid!
Han hejsede det røde Flag
og slog paa Fjenden Slag i Slag.
Da skreg de højt blandt Stormens Brag:
Nu er det Tid!
Fly, skreg de, hver som véd et Skjul!
Hvo kan bestaa mod Danmarks Juel
i Strid?

Lulegrisen fra

DUNBAR CASTLE

Af O. M. Børup Sørensen

Illustreret af Herold Jensen



DENNIS hylede gudsjammerligt, da den i Selskab med sin lige saa veltalende og sprælske Broder blev baaret om Bord i en Sæk af Brown & Co.s skævejede kinesiske Waterclerk. Kaptajn Goldburn, som netop stod ved Landgangen og kvitterede for en Sekstant, der havde været i Land til Reparation, gav i Hast Optikerens Bud den ene Halvdelen af Følgeseddelen og vendte sig om med en irriteret Grimasse.

„Det var dog et Helvedes Spektakel!“ udbrød han og kaldte paa Baadsmændene, der sammen med en Matros stod oppe paa Baadgalgerne og surrede Storbaadene. „Sig til Tømmermanden, at han tømmer en Kasse sammen til Grisene. Det behøver ikke at være noget arkitektonisk Præcisionsarbejde, der varer flere Dage, og hør videre; naar Styrmanden kommer, saa lad ham vide, at jeg er gaaet i Land for at klarere Skibet ud. Vi sejler i Morgen tidligt ved Daggry.“ Derpaa forsvandt Kaptajnen med en Mappe under Armen bag om en Række rangerende Godsvogne paa Kajen.

„Allright, Sir!“ svarede Baasen og drev forefter for at lade Ordren gaa videre til Tømmermanden, der med en Hammer i Haanden gik omkring Lugekarmen og skalkede Forlugen ned til Lasten. Kineseren løste Baandet paa Sækken, og to nydelige smaa lyserøde Grise tumlede med smaa Hvin ud paa Dækket mellem fyldte Kartoffelsække og Kasser med Konserves i for at tage deres fremtidige Hjem i Øjesyn. De slatne

nedhængende tynde Haler vidnede om deres Misfor nøjelse med Transporten; men Grise er hurtige til at glemme, og snart blev de under Protest løftet op og beundret af Sømændene, der hurtigt samlede sig om de to nye Gæster.

„Sikken et Par Undermaalere,“ sagde Tømmermanden til Baasen. „Jeg kunde uden at forsluge mig spise den ene til Aften, og du kan tage den anden.“

Kineseren grinte og rullede Sækken pænt sammen.

„By and by, Elefantgrise!“ sagde han og spredte Armene ud for at vise, hvor store de med Tiden vilde blive. „Plenty Chow-Chow, plenty Pig!“

Efter at Skibet var kommet i Søen, og den ene Vagt afløste den anden, følte Grisene sig godt tilpas og hjemme i Svinekassen, som Tømmermanden paa Kaptajnens Ordre i Hast havde slaaet sammen af Brædder, der tilfældig var ved Haanden, og selvfølgelig skulde hele Besætningen efter Tur hen og klappe og kæle for Dyrene, saasnart Tiden ikke optog dem andet Steds med Rebning eller Sejlmanøvrer.

Matrosen Albert, der gik under Øgenavnet Vognmanden, fordi han en Gang havde arbejdet paa en Farm, var særlig interesseret i Grisenes Velfærd og Trivsel; men en Dag blev han pludselig Midtpunktet i en grinende Forsamling, da han forundret bemærkede, at det var mærkeligt, at Grisene, nu efter at de var bleven saa store, ikke fik nogle Hvalpe.

„Ja, det er ikke godt at vide, hvad der er Aarsagen,“ svarede Baasen og betragtede den videbegærlige Agrar, „men mon det ikke skulde være, fordi det er to Hangrise, at det varer saa længe, og saa faar Grise ikke Hvalpe, dit Fjols, men Griseunger, og selvfølgelig ikke før det er Løbetid, kan du vel forstaa.“

Det var nu kun Dennis, der naaede at blive voksen, eftersom dens Broders gryntende Livsbane pludselig blev afbrudt i Maven paa en sulten Haj. Det skete et

Par Maaneder senere nede i Nærheden af det stormende Forbjerg, da Skibet arbejdede sig frem gennem en stiv Mærsejlskuling, at en næsvis Sø kom om Bord og splintrede Svinehuset til Pindebrænde. Folkene var optaget af at hale i de forskellige Skøder og Braser, dirigeret af Førstestyrmand Davis, der var en hel Virtuos til at udsende passende skarpe Bemærkninger om hver enkelt Sømands Mentalitet og Kvalifikationer.

I Mellemtiden gled den ene Gris stille og smertefrit med den forsvindende Sø ud gennem en af Lænseportene og fik den Skæbne, som den fra Begyndelsen af var bestemt til. Dennis, den anden Gris, der endnu skulde opleve mangt og meget, blev, da den drevet af Naturkræfterne, var paa Vej efter sin Broder, i sidste Øjeblik grebet i det ene Bagben af Kokken og bragt i Sikkerhed inde i Tømmermandens lille Shop. Den gav et Par tilfredse Grynt fra sig og fandt sig snart til Rette i en Bunke Høvlespaaner, uden at skænke sin mere uheldige Broder en Tanke mere i denne Verden.

Selvfølgelig følte Besætningen sig ilde berørt, da Ulykkens hele Omfang i al sin makabre Tilskikkelse gik op for dem. At et Par Forsejl og store Bramsejl blæste ud af Ligene og forsvandt ved samme Lejlighed interesserede ikke Sømændene stort. Sejlene kunde erstattes, hvad havde man ellers en Sejlmager til; men naar Julemiddagen i Sektioner forsvandt for Øjnene af alle Mand, saa var det Tid at tage et Reb i Sejlene og begynde paa den anden Bov for at redde, hvad reddes kunde. Fanden skulde gaa og fodre Grise op samt gøre rent hver Morgen i Svinehuset, naar Hajerne aad dem efterhaanden.

Kaptajnen svor en drøj Skippered og spurgte Tømmermanden, om han havde lært sit Haandværk i en Sløjdscole for Alumner; men Tømmermanden forsvarede sig med Kaptajnens Udtalelse om Præcisionsarbejdet, inden Skibet forlod Havnen. Han kunde lave et Svinehus, der vilde modstaa baade Tyfoner og andre af Havets smaa Morsomheder, men der skulde selvfølgelig Tid dertil. Derpaa fik han Besked om at lave en ny standsmæssig Bolig til Dennis og at indestaa med sit Liv for, at den ikke faldt i Staver, før efter Julemiddagen var spist.

Dennis, der nu efter sin Broders sørgelige Bortgang blev alene, var Genstand for alles Medfølelse, hvorefter den fik dobbelt Kvantum af Mad, Omsorg og Pasning fra Besætningens Side. Den levede et Liv i Overflod og glade Dage, efter at den var blevet ene Gris i Kassen og voksede selvfølgelig i Forhold dertil. Alt, hvad der blev til overs fra Kahytten Agter, Mandskabets Lukaf og Kabysen, endte i Dennis altid hungriige Gab. Den var ingen Kostforagter og svægede i alle de Madrester, som Havmaagerne og Hajerne før havde Eneret paa, og dens enorme Appetit steg Dag for Dag, samtidig med, at den svulmede op, saa den til sidst lignede en stor Ballon paa fire spinkle Ben.

Der blev i Sandhed sørget godt for Dennis. En

Dag fandt Tømmermanden ud af, at der var for varmt i det nye Svinehus, hvorefter han spændte en Stump Sejldug ud over Taget for at tage af for den første Solvarme, og en anden Dag lavede han en ekstra Dør, der kunde lukke tæt uden paa Tremmedøren, for at Dennis under haardt Vejr kunde befinde sig i tør Tilstand. Ja, der blev lavet mange smaa Behageligheder for Grisens Komfort. Der blev tænkt mere paa Dennis end paa Mændene om Bord. Saaledes blev en Mand under en Byge nede rundt Kap Horn slaaget over Bord, og trods ivrig Eftersøgning lykkedes det ikke at finde ham igen, og det vakte en Del Misstemning, da Styrmanden gav et Lettelsens Suk fra sig og udbrød: „Jeg troede, det var Dennis!“

Det nye Svinehus, som Tømmermanden havde boltet og tappet sammen af ekstrafine 3 Tommers Teaktræsplanker, kunde ingen Sø skille ad hverken rundt Kap Horn eller Eastern down, og det var forsvarligt surret til svære 2 Tommers Ringbolte fastgjort i Dækket lige paa Forkant af Mandskabets Lukaf agten for Fokkemasten. Det eneste, der nagede og pinte Tømmermanden, efterhaanden som Tiden skred, og Dennis blev større og større, var, hvordan den paa Dommens Dag, naar Slagtingen skulde foregaa, vilde være i Stand til at komme ud af Huset. Han havde nemlig i sine Beregninger og Opmaalinger ikke taget i Betragtning, at Dennis vilde naa saa store Dimensioner, og som han tavs stod og med Øjnene tog Maal af Grisen, kom han til den Opfattelse, at ikke en Gang en af Skinkerne kunde gaa igennem den altfor lille Dør, der var besat med Tremmer stærke nok til at spærre en Tiger inde bag ved. Han mindedes nu Kineserens Udtalelse om Elefantgrisen og besluttede sig endelig til, naar Dagen oprandt, at skille Huset ad for at faa Dennis ud; men som det gaar her paa Jorden og ligesaa paa Søen: Mennesket spaar, og Gud raa'er. Det blev ikke nødvendigt for Tømmermanden at ødelægge sit fine Teaktræssvinehus.

Skibet havde været inde i flere Havne og sejlede nu over det glitrende solbeskinnede Stillehav med en Kullast fra Newcastle N. S. W. til Valparaiso. Dennis befandt sig i bedste Velgaaende, og hvis alt gik vel og intet uforudset indtraf, skulde den slagtes om 2 Dage.

Mandskabet kastede skyldbevidste Blikke til deres Kælebarn, hver Gang de passerede Svinehuset, og 2 Matroser, der var i Gang med at male Skottet paa Forkant af Lukafet, maatte for at komme til flytte Dennis' Bolig ud i Borde; men de skiftedes troligt til at berolige Grisen ved at tale Trøstens Ord til den og kradse den lidt paa Trynen. Dennis paa sin Side svarede med smaa fortrolige Øflyde og traadte med Forbenene op i Truget i de gule Ærter for bedre at komme helt hen til de kærtegnende Hænder, mens den vibrerede med Trynen af bare Henrykkelse.

En Lækkerbidsken for Dennis var, naar Sømændene med Mellemlum serverede den en Blæksprutte, fundet i Maven paa en Haj, saa flunsede den med sine stærke Tænder i den sjældne Kost og smaskede

højlydt af Velvære, medens den med sine smaa plirrende Øjne blinkede op til Mændene, der interesserede stod og saa til.

Om Eftermiddagen stod Baasen og Tømmermanden og betragtede Dennis, der svælgede i et af de mange Maaltider, hvoraf hele dens Tilværelse bestod.

„Jeg holder meget af Grise!“ udbød Baasen og kløede Dennis bag Ørene, „de er saa ærlige.“

Tømmermanden grinede underfundigt.

men forinden disse var fastgjort, var „Dunbar Castle“ Midtpunktet i en forrygende Orkan, hvor de fleste af Sejlene blæste væk, og alt usurret Gods forsvandt over Bord med de hastigt rullende Søer, der nu bordfyldte Skibet Gang paa Gang. Regnen strømmede ned, som det kun kan regne i Troperne, og Kaptajnen og Styrmandene i Vand til Halsen halede i Braser og Skøder for at holde de faa Stormsejl og Skibet til Vinden.

Ved Mørkets Frembrud rasede Stormen endnu med



Dennis trimlede med sine 100 kg omkring inde i Kassen og kom til at ligge mod Bagklædningen som en Slags Ballast.

„De har heller ikke andet at bestille,“ svarede han og paatog sig en lærd Mine. „Før Verden blev civiliseret med lovbealet Tvang og Slaveri, var den hvide Race ogsaa ærlig. Den værste Kannibalhøvding paa Fidjiøerne har mere Retskaffenhed og Moral i sin lille Finger end Alverdens Politikere samlet paa et Brædt.“

I det samme kom Kaptajnen op paa Dækket og gav Styrmanden Besked om at bjærge Bramsejl og Røjler, og faa Minutter senere var Vagten paa Vej op ad Vanterne for at beslaa Sejlene paa Ræerne. Saasnart Topsejlene var beslaaet, kom Turen til Mærsejlene,

uformindsket Kraft, medens Lynene imellem Tordenbrag og Søens Bulder til Tider oplyste Skibet og afslørede en Ødelæggelse uden Lige. Kabysens Døre var trykket ind, og Pander og Gryder samt Malerbøtter rutsjede sammen med Rundholter og Inventar fra Før til Agter i en kogende Malstrøm, medens Sømandene sprang for Livet, naar en ekstra svær Sø buldrede indenbords og truede med at knuse alle under sine mange Tons Vægt.

Agterude paa Halvdækket stor Kaptajnen i drivende Olietøj med sammenbidte Tænder og vagtede paa de to Rorgængere, der med Opbydelse af alle Kræfter

anstrengte sig for at holde Skibet med Stævnen oppe mod Søerne.

Pludselig saa han i et Lynglimt Svinehuset med Dennis rejse sig paa Toppen af en Sø og forsvinde udenbords med Kurs Nordnordvest. Men hvad han ikke saa, var, at Vognmanden ved denne Lejlighed ogsaa gik fra Borde med den samme Sø. Han var med Kammeraterne i Færd med at surre en lang Stige, der havde revet sig løs oppe paa Baadgalgerne, og saa nu sin elskede Dennis i Drift, hvorfor han resolut forlod Stigen for om muligt at slaa en Ende om Svinehuset. Et Øjeblik efter var han fuldstændig begravet i et grønt glaslignende Bjerg af Vand, der som en Lavine under tordenlignende Larm væltede om Bord. Med Hænderne fik han fat i en Line af det løbende Gods, men slap den igen, da den skar sig ud gennem Blokken. Derefter blev han løftet højt til Vejrs, og kæmpende med Arme og Ben for at faa Tag i et eller andet Støttepunkt gled han gennem Sø og Skumsprøjt samme Vej som Dennis og var snart langt borte fra sit Skib.

Saasart han derefter fik Hovedet op over Vandet, saa han sig fortvivlet om, og det varede ikke længe, før Situationens Alvor i sit fulde Omfang gik op for ham. Det var altsaa Enden paa hans ikke altid lige straalende Løbebane som Sømand. Han fortrød bitterligt, at han var gaaet til Søs, og efter en Tid at have kæmpet i de hvirvlende Vandmasser for at holde sig oppe indsaa han det unyttige i at forlænge Pinen, hvorefter han opgav videre Anstrængelser og lod sig synke. Det vilde alligevel blive Enden paa Legen, da rimeligvis ingen havde set ham gaa over Bord, og en Baad selvfølgelig ikke kunde sættes ud i det Vejr. Regnen strømmene ned over ham fra oven, og gennem denne syntes han i et kort Nu at skimte den grønne Styrbordslanterne langt borte, naar den med Skibet hævede sig op paa en Sø. Pludselig, da han, mat i alle Lemmer af det meget Søvand han havde slugt, var ved at miste Bevidstheden, stødte han med Fødderne mod en haard Genstand, og ved at vende sig om saa han til sin Forbavselse Svinehuset, som var ved at glide ned i Bølgedalen mellem to Søer. Hans Energi begyndte nu at vende tilbage, og med den sidste Kraftanstrængelse øjnede han sin eneste Chance for Redning, hvorefter han halvblindet af Regn og Søvand arbejdede sig nærmere og nærmere til Svinehuset. Hvis det ikke blev hans Redning, vilde han dø sammen med Dennis. Det første, han fik Tag i, var Tremmedøren; men ved at løfte sig op i denne, kæntrede Huset rundt, og han kom en Omgang ned under Vandet. Ved samme Lejlighed trimlede Dennis med sine 100 kg omkring inde i Kassen og kom til at ligge op mod Bagklædningen som en Slags Ballast, hvorefter Huset igen rettede sig med Tremmedøren øverst, og Vognmanden, der med Stædighed klamrede sig til Tremmerne, fulgte som den letteste af de to med op, og da han fik rystet Vandet ud af Ørene og orienteret sig lidt, lød Dennis' energiske Protest nede fra Bunden af Kassen op til ham.

„Dunbar Castle“ rullede som en død Hval i den lange Stillehavsdønning, da den Morgenen efter Stormen befandt sig i stærk havareret Tilstand et Sted Syd for Gambier, Øernes sydlige Udløbere. Dækket var fuldstændigt fejlet rent og raseret. Kabysen og Baadene manglede, og det halve af Førriggen med Ræer og Stumper af Sejldug i et Virvar af løse Ender hang over Bakken, hvor Ankerspillet som af gigantiske Aander var flaaet ud af Dæksplankerne, medens svære Bolte og Jernstivere var vredet og bøjet af Lave som Tændstikker; og sidst, men ikke mindst Svinehuset med Dennis, som skulde have bidraget til at forhøje Julestemningen, var gaaet over Bord.

De af Mandskabet, som ikke var kvæstede eller paa anden Maade kommet til Skade, stod klumpede sammen henne under Bakken, hvor der endnu var Læ for de sidste svage Søer, der som Efternølere sjaskede over forude, naar Skibet for de sidste lasede Sejl gled ind i en ekstra svær Dønning.

Kaptajnen stod tavs ved Siden af Styrmanden paa Halvdækket og beskuede Nattens og Stormens Ødelæggelser.

„Disse tropiske Storme er frygtelige!“ udbød han og fiskede sin Pibe op af Frakkelommen, „og saa kommer de saa pludseligt, uden Varsel af nogen Art; men de stilner lige paa pludseligt af igen, og jeg tror, at vi er sluppet bedre fra det, end jeg turde haabe.“

Styrmanden rakte Kaptajnen sin Tobakspung og svarede:

„Vi maa jo se at faa rigget Fortoppen op igen, det kan gøres paa en Dag, og derefter maa vi om fornødent søge Nødhavn i Tonga Tabu og faa konstateret Skaderne.“

Kaptajnen svarede ikke, men rettede sin Kikkert ud over Styrbordssiden og fik Øje paa nogle Palmetoppe, der ligesom dukkede op over Horisonten. Mod Øst, hvor Himmel og Hav smeltede sammen i en graablaa Dæmring, begyndte de nu spredte Skyer at antage et rosa Skær, der efterhaanden, som Solen steg op mod Horisontens Runding, vekslede fra det dybeste Indigo til gyldent og orange.

Det tegnede til at blive en pragtfuld Dag med høj Himmel og passende Vind til at drive Skibet frem. Mod Syd kom en Albatros til Syne. Den slog en Bue ind over Skibet, men fandt det ikke interessant nok til videre Studium, hvorefter den i ensom Majestæt sejlede videre nordpaa, snart udvisket med de sidste bortdragne Skyer.

„Ja, Styrmand Davis!“ udbød Kaptajnen med et Suk og lod Kikkerten synke, „vi har her om Styrbord nogle bevoksede Korallrev, men Fanden maa vide, hvor vi befinder os. Saasart Solen naar Zenith, maa vi tage Højden.“

„Naar vi tager Strømmen i Betragtning,“ indskød Styrmanden.

„Strømmen!“ afbrød Kaptajnen og saa paa sin Styrmand. „De bliver nok klogere. Strømmen mellem disse Øer kommer fra alle Retninger paa en Gang, saa den kan vi lade ude af Betragtning, se selv!“

Styrmanden lænede sig over Siden, og til sin Bestyrtelse saa han Skibet af Strømmen blive drejet to Gange rundt om sin egen Akse, mens Søen malede Vandet op som i en kæmpemæssig Heksekeddel af Skum.

„Gud fri mig vel!“ udbød han forbavset, „det er et snavs Farvand her, men vi maa vel hellere kalde Mandskabet sammen og faa sat Sejlene og klaret op. Det bliver en trist Jul. Er det ikke i Morgen?“

„Jo,“ svarede Kaptajnen, „det er Juleaften i Morgen Aften, men vi maa jo se at blive færdige i Løbet af Dagen i Dag. Hvorledes kunde Svinehuset forresten gaa over Bord med de Surringer?“

„Mændene havde jo malet Skottet,“ svarede Davis og trak paa Skulderen, „og selvfølgelig sprang de til Vejrs for at bjærge Sejlene og glemte at gøre Svinehuset fast forinden.“

„Er alle Mand i Behold?“ spurgte Kaptajnen videre.

„Alle undtagen Vognmanden,“ svarede Davis og saa paa sin Skipper, „han var ikke meget værd som Sømænd.“

„Maaske ikke, Davis; men vi har alligevel mistet to Mand paa denne Rejse,“ sagde Kaptajnen mildt, „og Mandskabet taler om, at han satte Livet til under Forsøg paa at redde Dennis. Jeg vil oprigtigt haabe, at han er kommet i Land et eller andet Sted.“

Styrmanden saa forbavset paa Kaptajnen.

„I en Sø som denne kommer ingen i Land, undtagen hvis der skete et Mirakel.“

„Mirakler sker hver Dag, Styrmand,“ indskød Kaptajnen, „ikke mindst paa Søen.“

I Løbet af Dagen blev der rigget en ny Bramstang op paa Fortoppen, og hvad der ellers var nødvendigt, for at Sejlene kunde blive sat. Til alt Held var selve Skibet endnu tæt, kun var Dækshusene og Skanseklædningen slemt molesteret; men det var Smaating, der med Tiden kunde bringes i Orden igen. Mandskabet gik trevent og uden Begejstring til deres Arbejde, ømme og forslaaede som de var efter Stormen. Et Par Stykker var gaaet til Køjs med alvorlige Kvæstelser; men, som Kaptajnen sagde, efter Omstændighederne var de sluppet billigt.

Ved Middagstid blev Skibets virkelige Position regnet ud, hvorefter Styrmandens Forslag om at gaa til Tonga Tabu blev opgivet som ugørligt. Strømmen førte nemlig Skibet i nordøstlig Retning med en Fart af 4 Knob i Timen, og for at udnytte Strømmen blev det bestemt at anløbe en af de nærmeste Smaøer i Gambier-Gruppen for at holde Jul og reparere Skibet inden Fortsættelsen af Rejsen. Det blev Mangareva, der fik Æren af „Dunbar Castle“s Besøg, og det skal være sagt til Beboernes Ros, at de gjorde alt, hvad gøres kunde, for at Besætningen skulde befinde sig godt. Ja, der var endog dem af Sømændene, der efter at have været Vidne til Gæstfrihed paa den sydlige Halvkugle, ligefrem med Magt maatte slæbes om Bord, da Afskedens Time til deres store Sorg kun altfor tidligt indtraf. De var alle uden Undtagelse blevet forlovet med



„Er det ikke Vognmanden, der staar med den ene Arm om Livet paa en Kvinde?“

Øens skønne og langtfra snerpede Polyneserinder, og et Par af Mandskabet fortalte endogsaa som Undskyldning, at de havde giftet sig, saa man kan jo nok forstaa Mændenes Harm og Uvilje ved at forlade saadant et Paradis for igen at begive sig ud paa det vilde, stormende og troløse Ocean, hvor det eneste, de havde at kæle for, var Grisen i den fine Teaktræskasse, og nu var dette sidste Haab ogsaa bristet, efter at Dennis var gaaet bort til sine Fædre.

Saasnart Skibet for smaa Sejl gled ind gennem Aabningen i Korallerebet og støvnede ud over den spejlblanke rolige Lagune, nærmede en Flok Indfødte sig i deres Kanoer fra den hvide Strand. De sværmede som Bier om Skibet, og som den første Hilsen langede de store Klaser af Bananer og Mangofrugter op til Besætningen, medens deres hvide Tænder skiltes i et forstaaende Smil. Sømændene, der ved det fristende Syn af Øens mange Frembringelser snart glemte de nys udstaaede Trængsler og Genvordigheder, fraadsede i Frugter, som mange af dem aldrig før havde anet eksisterede.

Mangarevas øverste Embedsmand, Magistrat og Trader, Monsieur Jean Decaux, var af gyldige Grunde forhindret i at møde op ved Modtagelsen. Han laa nemlig i sin Bungalow og sov sin sidste Kæfert ud; men Høvdingen Tafola hilste ærbødigt paa Kaptajn Goldburn og Officererne, hvorefter han beredvilligt inviterede hver Sjæl om Bord i Skibet til Julemiddag i sin private Residens, der i Dagens Anledning var tækket med friske Palmeblade.

Klokken 8 om Aftenen skulde Festen begynde, og Besætningen fik travlt med at vaske og barbære sig, for at de kunde gøre Indtryk paa Øens smilende Skønheder, hvorefter alle som en blev hentet i Land i de Indfødtes Kanoer.

I de engelsktalende Lande bliver der endnu talt om denne exceptionelle Middag, der forøvrigt bestod af brune duftende Flæskesteg, stegt paa indfødt Vis mellem glødende Stene. Dertil blev der serveret bagt Brødfrugt og Taro samt ristede unge Kokosnødder. Desserten var Frugt in Natura og bestod af Alverdens skønne og saftige Frugter. End ikke de fineste importerede Vine manglede paa det lange smagfuldt pynkede Bord, der i Festens Anledning var dækket i en sval grøn Pisanglund, der naaede lige op til den med kinesiske Papirlygter straalende oplyste Residens. Herfra var der en storslaaet Udsigt til Stranden, hvor man imellem de ældgamle Artutræer og slanke Kokospalmer kunde skimte Fladen paa den maaneoplyste Lagune. Hist og her var indfødte Fiskere i deres lette Kanoer i travl Virksomhed med at blusse efter Fisk, og i Baggrunden saas Øen Ankena med sin Vulkankegle pegende op mod Sydkorset.

Underskønne gyldenbrune Kvinder, iklædte luftige og bekvemme Dragter i Form af korte sribede Skørter af Lava-Lava, underholdt de begejstrede Gæster med sælsom, vellydende Strengemusik og betagende rytmiske Legemsbevægelser og religiøse Danse „upa-upa“, gaaet i Arv fra Generation til Generation, medens en Hær af ligesaa indtagende, fikse og lethenede tjenende Aander med smilende Ansigter og duftende Blomsterkranse om Halsen hastede rundt med mere Mad til de hvide sultne Søfolk. Disse, der efterhaanden som Maaltidet skred frem, og de opdagede, at det ikke var nogen Drøm, følte sig som forflyttet til den syvende Himmel.

Ved Desserten rejste Kaptajn Goldburn sig med sit Glas i Haanden og holdt en lille Tale, hvori han rørt takkede Festens Giver og den øvrige Befolkning for den storslaaede og gæstfrie Modtagelse. Det skulde aldrig blive glemt hverken af ham eller hans Officerer og Mandskab. I Slutningen af Talen fremhævede han specielt, at han aldrig havde faaet et bedre tilberedt Maaltid under mere hyggelige og romantiske skønne Omgivelser. Et Skaar i Glæden var dog, at Skibets store pragtfulde og digre Gris under Stormen var gaaet udenbords; men han betonedede, at den Flæskesteg, de her havde haft den Ære at nyde i saa celebret et Selskab, stod fuldt ud paa Højde med den hedenfarne Dennis, som Hajerne nu sikkert allerede havde ædt. De havde faaet fuld Valuta for Dennis. Vognmanden, der var gaaet over Bord med Dennis, fik ogsaa sin Ligtale, og Kaptajnen fremhævede, at Manden, selv om han ikke var nogen større Søfarer, saa havde han dog altid været villig og god mod Dennis.

Efter Talen følte flere af Mandskabet et Stænk af Vemod ved Tanken om den forliste Gris, der efterhaanden var blevet som en Slags fast Institution i Skibet, noget der skulde være, og som de ikke kunde undvære paa de lange ensomme Rejser med Hav og Himmel paa alle Sider.

Tømmermanden og Baasen, der sad sammen med Ryggen op ad en mægtig Eukalyptusstamme, diskuterede ivrigt det omtalte Emne. Den første mente, at indfødte Grise var lidt for vilde i Smagen sammenlignet

med en civiliseret Gris som Dennis, der havde faaet al den Pleje og Pasning, det stod i menneskelig Magt at opdrive; hvorimod Baasen bedyrede, at han aldrig havde spist en bedre Steg, hverken hjemme eller i Udlandet.

Samtalen forstummede pludselig, da Høvdingen rejste sig og holdt følgende lille oplysende Tale paa Tahitiansk, som en Amerikaner, der tilfældigt opholdt sig paa Øen, oversatte.

„Mine kære Gæster og Venner! Efter at have hørt Kaptajn Goldburns smukke Tale, forstaar jeg nu, at den Gris, som vi alle med saa stor Appetit har spist, ikke hører til de ringeste, kvalitetsmæssigt set, det var nemlig ingen anden end Skibets egen forgudede Dennis, som en stor Udriggerkano i Gaar efter Stormen samlede op i en stor Kasse ude paa Havet. Grisen, der efter den slemme Dukkert endnu var levende, blev ved Ankomsten her til Øen omgaaende slagtet, da vi ikke vidste, om den vilde staa den vaade Medfart igennem. Det er mig derfor en Glæde, at Skibets Besætning aligevel fik Lejlighed til at nyde Dennis til denne vellykkede Julemiddag, og til Erstatning for omtalte Gris skal jeg sørge for, at en ny, men mindre Gris bliver sendt om Bord i samme gode Teaktræskasse, naar Skibet en Gang igen sejler herfra.“

Kaptajnen kvitterede for Talen ved at takke Høvdingen og spurgte, om han ikke ved samme Lejlighed havde set noget til en Sømand med lyst Haar. Men Svaret var desværre negativt. Den eneste lyshaarede Sømand, de havde samlet op, var Grisen, som de nu havde spist.

En Uge senere, da Mandskabet meget mod deres Vilje blev mønstret paa Dækket af „Dunbar Castle“, sejlede Skibet fra den lille idylliske Ø, der kun syntes at være skabt til Glæde og Fest. Alle Reparationer var tilendebragt, og selv Svinehuset med den nye Dennis var forsvarligt boltet fast til Dækket, saa at Ulykken ikke skulde gentage sig. Agterude paa Halvdækket stod Kaptajn Goldburn og betragtede de vinkende Øboere paa Stranden. Paa en Gang lod han sin lange Kikkert synke og saa undersøgende paa sin Styrmand.


„Se en Gang her, Davis, i den sydlige Del af Bugten, mellem de to ensomme Kokospalmer. Er det ikke Vognmanden, der staar med den ene Arm om Livet paa en Kvinde og ser ud over Lagunen mod Skibet?“

Styrmanden greb hurtigt Kikkerten og lod den stryge hele Kystlinien, til han fik Øje paa de to.

„Ved Djævelen og alle hans Ærkeengle, Kaptajn, der er intet at tage fejl af. Skal vi dreje bi og sende en Baad ind for at hente ham?“

Kaptajnen smilede og tog sig betænkelig op til sit Skæg, idet han udbrød:

„Nej, lad hellere være, Styrmand. Efter den Ligtale, jeg har holdt, og som han rimeligvis har siddet i Høvdingens Hytte og moret sig over, vil jeg kun blive til Grin paa hele Øen, og da han nu en Gang er indført i Logbogen som forulykket, kan han lige saa godt blive, hvor han er. Han egner sig bedst til at være Landboer.“



Derfor, naar du ofrer din Gave

En Hverdagsfortælling af AAGE J. CHR. PEDERSEN

EN KULDAMPER glider i Decemberdagens Tusmørke op gennem Havnen, Knippelsbro løfter sig og lukker ærbødigt den fornemme Gæst indenfor, Langebro rejser sin mægtige Klap næsten lodret i Vejret, og S/S »Nordsøen« svinger ind under Gasværkshavnens Kulkraner og gør fast.

Der gaar som et Lettelsens Suk gennem hele Skibet — hjemme igen! Endnu en Gang har vi drejet Døden en Knap og undgaaet alle de Krigens forbandede Helvedesmaskiner, som ellers strengt tage skulde have ekspederet »Nordsøen« med samt dens tyve Mand ned i den vaade Grav paa Skibenes store Kirkegaard. Og fra Maskine til Bro, fra For til Agter gaar Tonen af en glad Nynnen, og Livet bliver igen værd at leve.

Styrmand Helmer tænder sin Shagpipe og gaar i Land. Han har glædet sig til dette Øjeblik, fra de forlod Danzig og begyndte den vanskelige Hjemrejse gennem Minefelter og Spærringer — med alle Nerver spændte og Angsten siddende som en kriblende Uro i Kroppen. Men Hjemreisen var gaaet over Forventning godt — og muligvis fik de Julen herhjemme. Styrmand Helmer konstaterer, at han er en lykkelig Mand, og at Livet trods Krig og Elendighed stadig er en Kamp værd.

Helmer zig-zag'er sig gennem Købmagergades Mylder af juletravle Mennesker. Han skal have Toget fra Nørreport til Gentofte, men giver sig god Tid. Han elsker disse Dage foran Indgangen til den store Højtid — nyder at betragte den glidende Strøm af *Hastværk-Mennesker*, indaande Duften af frisk Gran og give sig hele den sære Stemning i Vold, som hænger i Luften og sætter sit Præg paa alt og alle.

Helmer giver sig god Tid, han vil igen en Gang føle denne By som sin egen. Til Hverdag var han sat udenfor alt normalt Samfundsliv, fordømt til at se Døden i Øjnene Døgnet rundt, berøvet alt naturligt Familieliv og afskaaret fra alle Byens og Hjemlivets Glæder, — kort sagt . . .

Nej, det var urigtigt af ham at give los paa disse Tanker. Han havde jo selv villet det saadan engang, Havet var blevet hans Arbejdsplads, og

Skibet hans andet Hjem. Hans Arbejde var i denne triste Tid mere værd for Samfundet end de fleste af disse Fortovsmenneskers. Og det havde han Lov til at være en lille Smule stolt af.

Han *tjente* sit Land, paa en Maade var han med i Krigen — endda paa en af de farligste Fronter. Men det forstod Gennemsnits-Københavneren ikke — eller gav sig ikke Tid til at tænke saa langt. At sejle er jo Sømandens forbandede Pligt enten der er Krig eller Fred.

Styrmand Helmer skød alle de bitre Tanker til Side og drev langsomt fra Vindue til Vindue for at finde paa et eller andet, han kunde glæde Emmy og Børnene med. Emmy var en pragtfuld lille Kone og Børnene nogle allerkæreste Unger.

Helmer konstaterer, at han i Grunden er en lykkelig Mand. Virkelig lykkelig, fordi *hans* Lykke ikke beroede paa materielle Goder alene. Fra han i sin Ungdom mødte Kristendommens Kald, har han gennem Aarene bevaret Forbindelsen med Kirkens Arbejde og forlængst forankret hele sit Liv — Arbejde, Interesser og Livsanskuelse paa Troens Klippegrund. Med den ærligste Vilje søgte han at være Kristen i alle Forhold. Ogsaa i Hjemmet og i Børnenes Opdragelse var det den Aand, som var raadende.

Det kunde være svært, og selvfølgelig glippede det en Gang imellem, men — i det store og hele havde han været heldig. Han stod godt i Rederiet, og indenfor Menigheden havde han en høj Stjerne, vidste han.

Havde der bare ikke været det den Gang med Mester Bang — — naa, never mind, sket er sket . . .

»En Juleklokke, go'e Herre!« En sammensunken Mandsskikkelse staar trykket op imod Husmuren og rækker en skinnende Klokke pyntet med Gran og Baand frem imod ham. Helmer standser og giver Manden en Krone. Klokken vil han ikke have, Emmy har saa meget af den Slags hjemme, men han kan ikke gaa ligegyldig forbi Elendigheden — navnlig ikke i Aften, hvor han selv føler sig saa rig og lykkelig. Den Gamle tager Hatten dybt af til Tak, og Helmer svarer med en Finger til Hatteskylgen.

Han ved, at Kristendom ogsaa er gode Gernin-

ger. Og han havde Raad til at vise sig som et godt Menneske en Gang imellem.

»... en selvglad, dømmesyg Farisæer, det er hvad du er, Helmer ...« Han kan igen høre Maskinmester Bang slynge sin haarde Dom ud imod sig den Dag nede i Østersøen, da de var skaaret sammen i en heftig Diskussion om Kristendom.

Styrmand Helmer sætter Farten op, han vil hjem nu, bort fra alt det fortidige, — hjem og ha' det godt. Men noget i ham tvinger Tankerne til at repetere det fordømte Sammenstød med Bang.

Maaske havde Bang Ret, — i hvert Fald var der noget, han nu fortrød.

— — —
De sejlede sammen paa M/S »Ternen« den Gang. I Grunden kunde han godt lide Bang, han var en god Kammerat, loyal og flink i enhver Retning, men en gudsforgaaende Krop, der bandede som en Tyrk og ikke gik af Vejen for at servere en haardkogt Historie i Messen. Men hvad, — saadan var Bang jo, af en vis forsoren Gemytlighed, god nok i Bunden, — maaske bedre end han selv.

Helmer gik og blev klar over mangt og meget, han slet ikke kunde se dengang.

Saa var det en Dag under et forrygende Vejr i Østersøen, de i Messen var kommet til at tale om Døden. Hvordan det kom, huskede Helmer knapt nok mere, men han var i hvert Fald blevet irriteret over, at Mester Bang tog det hele saa knusende roligt, mens han selv dirrede af Nervøsitet. Hvad Øjeblik, det skulde være, kunde de rende paa en Mine eller møde en af de fordømte Undervandsbaade, — og hvad saa med den, der ikke havde sin Salighedssag i Orden?

Og saa havde han *bebrejdet* Bang i Stedet for at tale til det bedste i ham:

»Hvad har du at holde dig til, hvis vi om nogle Minutter bliver sendt til Bunds?«

»Min Svømmevest,« svarede Bang og bakkede sindigt paa sin Pibe. »Den er garanteret synkefri.«

»Jeg mener, hvis du omkommer — hvad saa, Menneske, Døden er ikke det sidste.«

»Ja, jeg har s'gutte tænkt paa at gaa igen i en anden Tilværelse Kammerat. Naar man først ligger der nede, faar man forhaabentlig Fred. Det er der ikke saa meget af i denne forbandede Tilværelse.«

Helmer var harmfuld, Bang *vilde* ikke høre Sandheden.

»Du ligner en Mand, der omtales i Biblen som en Daare, han skænkede heller ikke Døden en Tanke, men Gud sagde til ham: I denne Nat kræves din Sjæl af dig.«

»Han var jo Landmand og havde haft det godt hele sit Liv, — hvis Gud er retfærdig, giver han os Søfarende et ekstra Praj, vi har været afskaaret fra at gaa i Kirke det meste af vores Tid og er derfor ikke rigtig med paa de Dele.«

»Du har haft ligesaa megen Tid som jeg, — og jeg *har* da faaet den Sag i Orden,« sagde Helmer, ikke uden en vis Selvfølelse, som straks blev bemærket af Maskinmesteren.

»Ja, du er jo paa den rigtige Side,« kom det tørt fra Bang. »Du har s'gu sørget for at faa Livsforsikringen i Orden i Tide. Naa, forhaabentlig klarer vi Skærerne denne Gang ogsaa.« Han gav Helmer et gemytligt Dask paa Skulderen. »Op med Humøret, Saylor, det gaar s'gu nok alt sammen, skal du se. Enten til den ene eller den anden Side.«

Helmer var blevet opbragt over denne stupide Ro og var faret op: »Ja, for dig og dine ligetænkende gaar det ogsaa — men det er ad Helvede til, og længere endnu — det er helt derved. Tag dig dog sammen, Mand, og gør op med dig selv og din Gud — før det er for sent.«

»Nu præker du, lille Helmer — helt oxfordsk.«

»Jeg taler kun til din Samvittighed og din Mandfolkeære, — man maa enten være med eller imod Gud —«

Nu var Mester Bang ved at blive vred. »Jeg er s'gu — om Forladelse — jeg er brandstagemer ikke imod —«

»Saa er du et sølle Skvat, — ingen kan tjene to Herrer — —«

»Ja, du er svært stiv i Citaterne, — men ser du, jeg tjener nu kun Rederiet og ikke andre.«

»Hvad saa med Gud?« Nu var Helmer kommet i Diskussionshjørnet, skønt han saa, hvor irriteret Bang var. »Du kommer ikke uden om Gud.«

»Repræsenterer du *ham* som Forhørsdommer over *mig*?« spurgte Bang med lynende Øjne.

»Jeg varskoer dig kun.«

»Tak, jeg klarer mig uden din Hjælp, du selvglade, dømmesyge Farisæer.«

»For din egen Sjæls Skyld maa du høre — —«

»Gu vil jeg ej. Lad mig være i Fred.«

Men nu blev Helmer gal i Hovedet: »Nu skal jeg sige dig een Ting —«

»Saa hold da Kæft!« brølede Bang og slog Næven i Bordet.

Da var det, Styrmand Helmer glemte sig selv og viste sig som det sølle lille Menneske, han trods sin Kristendom alligevel var. Skummende af Harm over Bangs Afvisning rejste han sig og forlod Messen. I Døren vendte han sig imod Bang og slyngede ham i Ansigtet: »Du kan for min Skyld gaa ad Helvede till!« Saa havde han knaldet Døren i med et Brag og var gaaet ned til sig selv — skamfuld og bedrøvet over sit totale Nederlag. En daarlig Repræsentant for den Herre, som vilde, at hans Disciple skulde være sagtmodige og ydmyge af Hjertet.

Og Resten af Rejsen vekslede han og Bang ikke to Ord sammen.

— — —

Styrmand Helmer er standset udenfor Statio-

nen, men har pludselig slet ikke travlt. Et gammelt Saar i Samvittighedens Dyb var brudt op og smertede, og Glæden over snart at være hjemme var paa een Gang bleven saa sekundær. Han maatte have noget bragt i Orden først, før Glæden kunde blive fuldkommen. Men det var jo ogsaa Skriftens Ord: »Derfor, naar du ofrer din Gave og kommer i Hu, at din Broder har noget imod dig, da lad din Gave ligge og gaa først hen og forlig dig med din Broder — —«

Ja, han maatte have det med Bang klaret. Og endnu i Aften. Beslutningen giver ham Ro i Sindet. Han vil straks opsøge Bang, som han ved er skiftet over paa M/S »Ternen«. Formodentlig ligger den ude i Frihavnen. Helmer entrer en Sporvogn til Østerbro for om muligt at træffe Bang om Bord. Han vil bede ham om Tilgivelse for sin Hidsighed og indrømme, at han i misforstaaet Iver havde været en rigtig daarlig Repræsentant for den Sag, hans Hjerter brændte for og gerne vilde vinde Bang for. Han vilde igen trykke Mesters store grove Lab og føle Glæden vende tilbage.

Mørket er ved at svøbe Byen i sin sorte Kappe, da Helmer ved sin Lommelygtes Skær finder Vej gennem Frihavnen til »Ternen«s Kajplads. Han kommer om Bord og ser, at man er ved at gøre klar til Afgang den følgende Morgen, men Mester Bang er her ikke. »Han er lige taget af Sted,« oplyser 2. Mester. »Ud til en Ven,« tilføjer han.

Skuffet famler Helmer sig ud af Frihavnen og op til Østerport for endelig at tage Toget hjem. Han spekulerer paa at tage ind igen straks i Morgen tidlig, — han maa have sagt Bang det, som kan give ham selv Glæden tilbage.

»Derfor, naar du ofrer din Gave og kommer i Hu — —«

Det er, som Mesterens Ord er talt netop til ham, han kan ikke ryste dem af sig og beslutter at tage ind i Morgen, før »Ternen« stikker til Søs.

Et Kvarter senere gaar han ad stille Villaveje og er skuffet over ikke helt at føle den samme Glæde, som han plejede, naar han kom hjem fra Rejse. Men han ved, at det er Straffen for at have svigtet, da det gjaldt om at vinde en Broder for Himlen.

Men alt som han nærmer sig Hjemmet, gør han Forsøg paa at snakke sin ømme Samvittighed til Ro. Bang havde fortjent den Omgang, han var en gudsforgaaende Krop, der slentrede sin Undergang i Møde med en Vits paa Læben.

Var det i Grunden ikke noget sentimentalt Føleri saadan at opsøge ham og bede pænt om Forladelse — akkurat som Skolebørn —?

Var der ikke noget blødgigt, pjokket i en saadan Situation?

Men det lykkes ikke Helmer at bringe sin

Samvittighed til Ro. Han aabner Laagen og gaar langsomt op ad Havegangen, han hører Børnene snakke indenfor, staar et Øjeblik og lytter, og trommer saa med Fingrene paa Ruden, som han plejer.

I næste Nu rives Døren op. — »Far! Far!« To Far Arme knuger ham i et vældigt Favntag, som slet ikke vil slippe ham igen. Han savner Emmy.

»Hvor er Mor?« spørger han, men i det samme kommer hun løbende og kaster sig glædestraalende ind til ham. »Velkommen Henrik, velkommen hjem igen, aa, Gud ske Lov!« Et Øjeblik ser de lykkelige paa hinanden, saa siger Fru Helmer pludselig, idet hun smiler hemmelighedsfuldt til sin Mand: »Der sidder for Resten en Herre derinde og venter paa dig, han kom for fem Minutter siden.«

Helmer rynker Bryn. »Aah, hvorfor i Aften, jeg er ikke oplagt til Fremmede. Sig, at jeg ikke — —«

»Snak, gaa nu ind.« Fru Helmer skubber sin Mand foran sig. I næste Nu staar Helmer inde i Stuen, — der sidder Poul Bang. Han rejser sig med et forlegent, halvt undskyldende Udtryk, der siger saa meget som: ja, her er jeg — vi kan vel mødes som i gamle Dage — som Venner?

Uden et Ord trykker de hinandens Hænder, saa siger Mester Bang:

»Ja, du, — det var den Samtale, vi blev af brudt i nede i Østersøen — jeg fik ikke sagt dig Tak, fordi du satte Kursen for mig.«

Helmer stod stadig med den andens Haand i sin: »Sagt mig Tak —? Næ, stop nu lidt —«

»Jo, for det bevirkede alligevel, at jeg fik navigeret om og Papirerne i en lidt bedre Orden. Den Gang tjente jeg kun Rederiet, siden har jeg ladet mig mønstre hos den store Skipper deroppe.«

»Saa er du ikke fornærmet mere?« spurgte Helmer.

Bang rystede paa Hovedet: »Har egentlig aldrig været det, du. Det var bare i Øjeblikket, det irriterede. Det gør Sandheden altid. Vi sejler i Morgen tidlig — og i denne Tid — ikke sandt, der kan ske saa meget. Jeg maatte have den Samtale afsluttet paa en for begge Parter tilfredsstillende Maade, inden jeg stak af.«

Helmer følte, hvor der samledes gloende Kul paa hans Hoved. Hvor var han lille — i Modsætning til denne Mand.

— — —

Udenfor rugede Krigsvinterens knugende Mørke —, men inde i Styrmand Helmers Stue tændte to Skibskammerater Glædens evige Lys for hinanden.

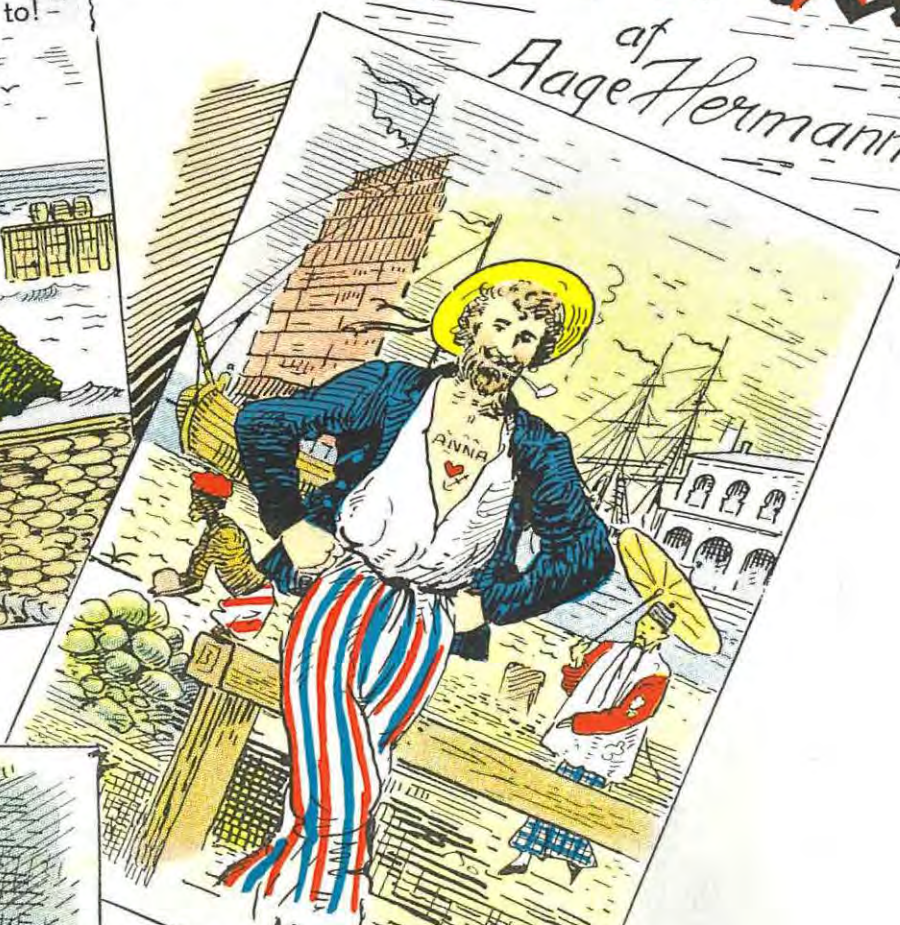
Aage J. Chr. Pedersen.

Tro ikke dette er en Sang
 om nogen Sømandsbrud,
 hvis Taarer som et Springvand sprang,
 naar hendes Ven drog ud.
 Nej, hver Gang, naar min Ven drog væk,
 stod jeg paa Land og lo,
 og selv han lo fra Skibets Dæk,
 saa lo vi begge to!

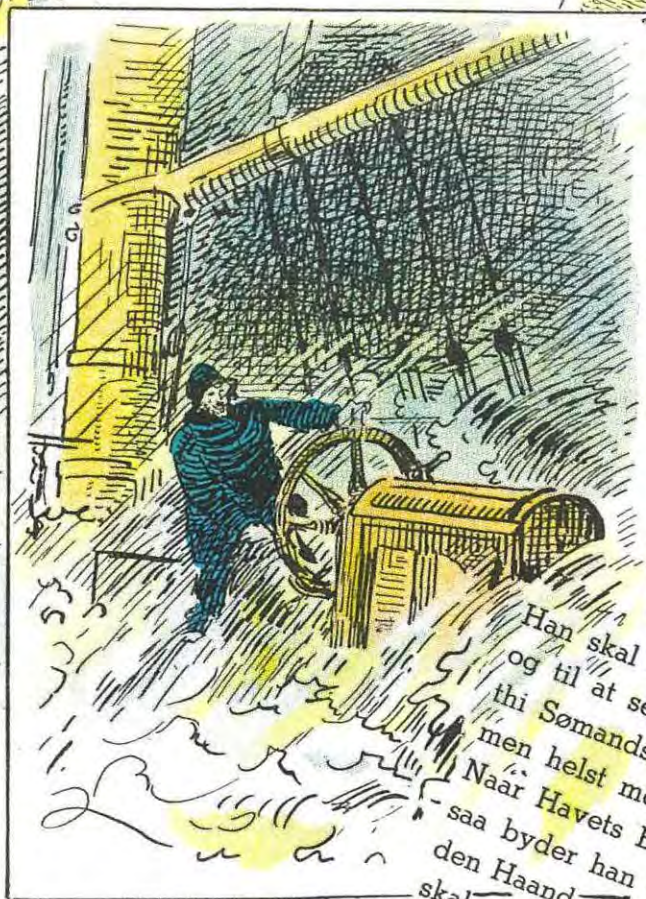


Anna

af Aage Hermann

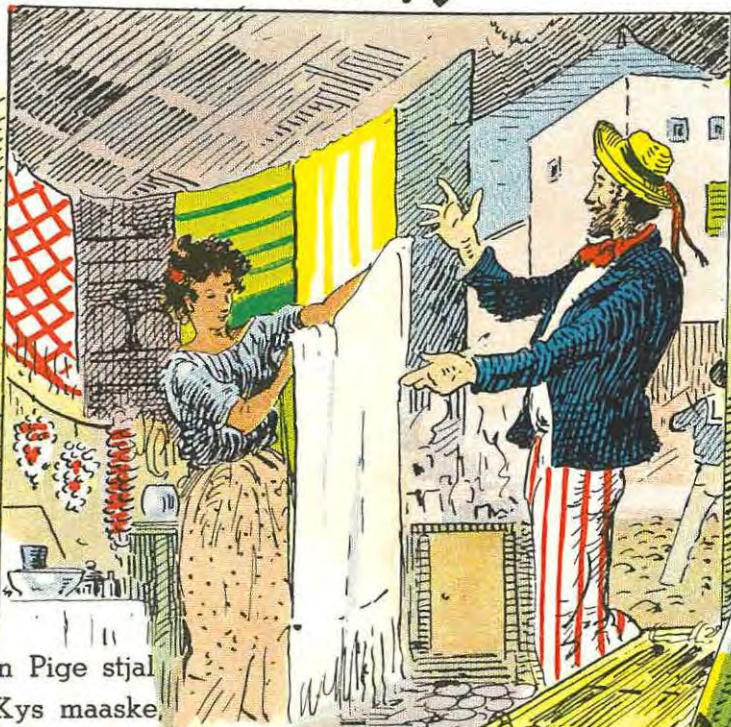


Mit Navn han bærer i sit Sind
 selv paa en fremmed Kyst,
 desuden er det prikket ind,
 med Tusch her paa hans Bryst.
 En ANNA findes muligvis
 i mangen anden Havn
 men Anna, som bær første Pris,
 er Anna, København



Han skal ha' Lov at gaa i Land
 og til at se sig om,
 thi Sømandslivet kræver Vand,
 men helst med et Stænk Rom.
 Naar Havets Bølger brøler vildt,
 saa byder han dem Trods,
 den Haand, som klapper mig saa
 skal ogsaa kunne slaas

Kjøbenhavn.



I Genua en Pige stjal
et enkelt Kys maaske
men han har købt et Silkesjal
saa hvidt som Dun og Sne.
Naar han gaar gennem Øresund
forlængst er Kysset glemt,
men paa hans Sømandskistes-Bund
til mig er Sjalet gemt

Der er et Sted en Sydhavse,
hvis Blomster dufter sødt,
der lever en tobaksbrun Me,
hvis Blod er rødt og hedt,
men hvis, naar Maanen skinner lyst,
hun aabner ham sin Favn,
saa ser hun, at der paa hans Bryst
staar ANNA, København



I Morgen kommer Skibet ind,
glemt er hans Kval og Savn,
saa lægger jeg igen min Kind
der, hvor han bær mit Navn,
Og vi vil nyde hvert Minut
en Sømandsbrud jeg véd,
som smiler sødt, men sønderbrudt
af Kys og Kærlighed.

Aage Hermann.



Af Tage Nissen — Ill. af Oscar Knudsen

DET VAR I DE AAR, da amerikansk Kapital opdagede Mellemamerika som et ualmindelig fint Operationsfelt. — Først og fremmest var der Oljekilderne, der frembød sig som det herligste Objekt for sindrig Børsspekulation, slæbende en Hale af Gevinst og Tab, Snedighed og Skurkagtighed, Venskab og Fjendskab, Mord og gyldne Drømme efter sig hen over de spansk-indianske Blandingsfolks romantiske Lande. Men som før at lægge straalende Plastre paa de oprevne Saar, fandt den initiativrige amerikanske Kapital paa noget nyt.

Sundhed! Sundhed!

Spis Bananer og bliv sund!

Der gik Hausse i Bananer, og den amerikanske Kapital plantede grønne, vederkvægende Banantræer hen over den Jord, der havde beredt saa mange Skuffelser og brudt saa mange Illusioner ved at nægte at afgive Olje.

Mister Anderson havde været Kaptajn paa en Kystdamper, der havde ligget og rakket paa Havnene langs den karibiske Havbugt, længe før Olje- og Bananeventyrene tog Fart. Han kendte hver en farlig Sejlrende ind til de smaa Anløbspladser, og navnlig kendte han den forræderske Indsejling til den lille By Santa Rafaela. Da det store Run efter Olje begyndte, steg Antallet af Skibe, der søgte ind til Santa

Rafaela for at aflevere saavel Strømmen af Ingeniører, Mekanikere og Eventyrere som Materiellet, de skulde bruge, og øvrige Fornødenheder. Paa det Tidspunkt var Kaptajn Anderson led og ked af at ligge og rakke i Kystfarten, hvorfor han gik fra Borde og slog sig ned som Lods i Santa Rafaela. Lidt Penge havde han lagt til Side som Kaptajn, og Lods virksomheden udviklede sig til en god Forretning, fordi Santa Rafaela var saa heldig at blive Udskibningssted for en Række Oljekilder inde i Landet.

Lods Anderson byggede sig en hyggelig Rancho i Udkanten af Byen, og naar han ikke var ude at lodse Skibe ind i Havn, gik han stiltfærdigt og syslede med sin Have, der snart blev en hel Seværdighed, et Vidunder baade af Blomster og af Frugt og Grøntsager.

Men Lods Anderson var uselskabelig. En mærkelig høj og mager Mand med et Par levende og venlige blaa Øjne.

Paa det Tidspunkt, da jeg kom til Santa Rafaela, var der allerede samlet en ret talrig Koloni af Englændere, Amerikanere og nogle enkelte Skandinaver. For disse Europæere var Lods Anderson en Sagn-



Mister Anderson.

figur. Ingen vidste, hvornaar han var kommet til Santa Rafaela. Ingen kendte hans Fortid. Ingen ejede hans Fortrolighed.

Straks efter min Ankomst til Santa Rafaela hørte jeg Gang paa Gang Lods Anderson nævnt med hele den Blanding af Respekt og Mystik, som hans Uselskabelighed afstedkom, og jeg antog ham for en excentrisk Englænder. Men det var først gennem Kaptajnen, at jeg traf Lods Anderson personlig.

Kaptajnen førte en lille Kystdamper, og han var en Mand med Hjertet paa rette Sted, og da dette Hjertes Størrelse stod i ligefremt Forhold til hans Korpus, var han et herligt Menneske at blive Ven med. Det blev jeg, og næste Gang hans lille Kystdamper løb ind til Santa Rafaela, mødte jeg ham, da han kom kørende i en gammel Droske, synkende af fuld Hals:

— ak bed mig
aldrig mere
om denne ene
Sang —

Da han fik Øje paa mig, standsede han Drosken med et Brøl og kaldte paa mig.

„— Sæt dig op her, saa skal du med ud og hilse paa min gamle Ven, Lods Anderson,“ prustede han.

Da jeg var kommet til Sæde i Drosken, benyttede jeg Lejligheden til at spørge ud om den mærkelige Englænder, der syntes at have hele Byens Opmærksomhed og Nysgerrighed hæftet paa sig.

„Englænder!“ raabte Kaptajnen, „Lods Anderson er ikke Englænder. Han er lige saa Dansk som du og jeg. Han er min Skolekammerat.“

Da vi naaede Lods Andersons Rancho og gik ind gennem den dejlige Have, kom Andersons Hushovmester, en ældre Neger ved Navn Juan, i Møde med alle Tegn paa Sorg og Ængstelse i sit godmodige Ansigt.

„Oh, Don R-amon, godt at du kom. Don Guillermo er syg — meget syg, og han har forbudt mig at hente hans Venner.“

„Syg?“

Kaptajnen gloede paa gamle Juan. Saa styrtede han forbi os og forsvandt ind i Huset. Juan og jeg fulgte efter. Da jeg kom ind i Forstuen, hørte jeg Kaptajnens Stemme inde fra Soveværelset.

„Og her ligger du og er lige ved at himle, og saa nægter du at modtage Hjælp. Synes du, det er rigtigt — synes du, at du kan forsvare det overfor

mig, efter at jeg dengang for mere end tredive Aar siden nede i Villa Martino reddede dig ud af den Suppedas — du ved udmærket godt, hvorfor jeg dengang kom herover — og var jeg ikke netop kommet og havde — Guderne maa vide hvordan — fundet dig, saa var du simpelthen kreperet i den Røverrede, du var dumpet ned i.“

„Det havde været det bedste, gamle Ven, om du aldrig havde fundet mig — jeg har ingen Grund til at klynge mig til Livet.“

„Ih, du almægtige, dit utaknemmelige Bæst. Kom jeg ikke herover for at forklare dig, at du netop havde Grund til at være spilsprællende levende. Har

jeg ikke omhyggeligt som en gammel Amme vogtet hvert af dine Skridt i alle disse Aar, for at du ikke skulde se dit Snit til at slippe ud af Tilværelsen.“

„Du har været mig en mægtig Støtte i alle disse Aar, gamle Dreng, men du kan jo dog aldrig bringe mig det ene nødvendige for at ændre mit Syn paa Livet!“

„Jo, jeg kan, det skal jeg vise dig. Nu skal vi først have dig rask. Jeg

har en ung Mand med, en flinker Fyr, han skal holde Øje med dig. Og naar du saa er blevet rask, saa rejser du hjem til gamle Danmark og kommer til Kræfter.“

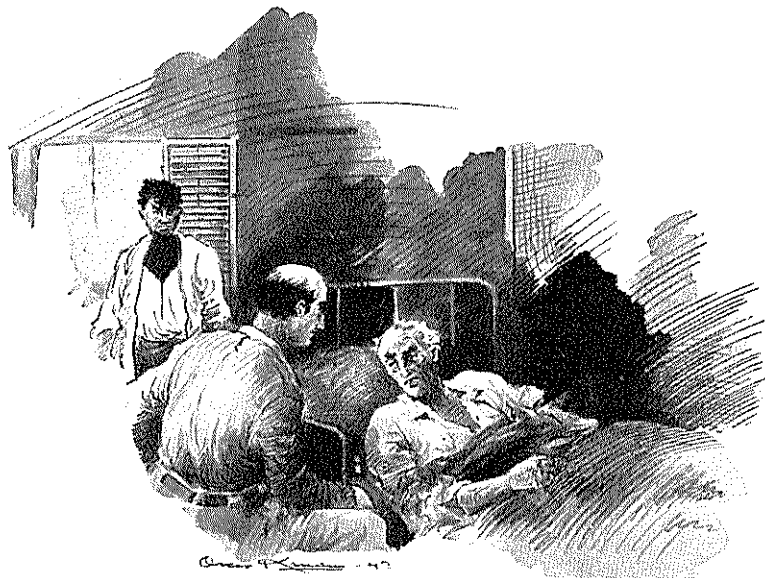
„Ikke Tale om,“ lød Lods Andersons Svar tørt og afvisende.

„Lad nu være,“ fortsatte Kaptajnen, „husk paa Helene. Hun er en ældre Dame nu. Men en ældre Dame har en vidunderlig Charme, naar man har kendt hendes Ungdoms Dejlighed!“

„Jeg rejser ikke hjem!“ sagde Lods Anderson afgjort, „bryg du dig en Drink og tag den med Ro. Jeg skal nok lade være at himle denne Gang.“

Kaptajnen skulde sejle videre næste Morgen. Han tog det højtidelige Løfte af mig, at jeg ikke en eneste Dag vilde undlade at se til Lods Anderson, at jeg vilde gøre alt, hvad der stod i min Magt, for at faa ham rask, og at jeg til Stadighed vilde holde Kaptajnen underrettet om Vennens Befindende gennem Telegrammer til de forskellige Anløbspladser.

„Jeg har gaaet i Skole med Anderson, jeg har delt mine første Aar til Søs med ham. Jeg har for mangfoldige Aar siden, da han var rømmet fra sit Skib i Tampico, opsøgt ham herovre og fundet ham



„Ulrik,“ sagde han, „nu var jeg fejj igen.“

halvdød af Sult og Mishandlinger. Jeg har gjort ham til Menneske igen, jeg har gjort ham til Lods Anderson. Nu mangler jeg blot at faa ham overtalt til at rejse hjem til Danmark. Derfor maa du sørge for at faa ham rask igen, mens jeg er borte."

Jeg lovede at gøre, hvad jeg kunde, og saa stak Kaptajnen i Søen igen. Der gik over et Aar, før han kom igen. I det Aar genvandt Lods Anderson sine Kræfter. Og mine daglige Besøg hos ham bevirkede, at der opstod et vist Venskab mellem os. Jeg siger et vist Venskab, for det var betinget af, at vi hver især holdt vore private Sorger og Glæder, Tanker og Problemer for os selv. Vi plejede blot fælles Interesser, Jagt og Havedyrkning, og saa saa vi hen til Kaptajnens sjældne og korte Besøg i Santa Rafaela.

Hvis ikke jeg havde overværet den Samtale mellem Kaptajnen og den syge Lods, vilde jeg sikkert ikke have tænkt nærmere over dette mand-folkestærke og dog saa fint nuancerede Venskab. — Men nu kunde jeg ikke undgaa i Kaptajnens altomspændende Omsorg for Lods Anderson at spore en Tilskyndelse, en Baggrund af ikke helt almindelig Art.

Lods Anderson var ikke alene glad for Børn og galant mod Damerne. Han var ogsaa hjælpsom ud over alle Grænser. Hvis et Menneske, ligegyldigt af hvilken Nation eller Race, søgte hans Hjælp, gik han aldrig forgeses. Naar Kaptajnen Gang paa Gang bebrejdede ham, at han tænkte alt for meget paa alle andre og for lidt paa sig selv, og at han paa den Maade jo aldrig kunde opnaa at vende hjem til Danmark, svarede Lods Anderson stilfærdigt, men afgjort:

„Det skal jeg jo heller ikke, gamle Ven!“

— — —

Jeg blev kun nogle faa Aar i Santa Rafaela. Saa kaldte mit Firma mig til Staterne, og derfra rejste jeg hjem til Danmark.

En Formiddag kom jeg gaaende gennem Ørstedes Parken. Det var en straalende Sommerdag, og jeg

standsede det Sted, De ved, ovre paa Farimagsgade-Siden, hvor tamme Vildænder i Skarevis kommer vraltende op ad den høje Skrænt og myldrer ud i Gangen sammen med Maager, der er mere letbenede og mere frække, og Vandhøns, der vipper koket med det stumpe Haleparti. Midt i denne vældige, myldrende og bevingede Tillid til Menneskets Skikkelighed stod en Herre og strøede Brødkrummer ud, og rundt omkring ham var samlet en Flok Unger af alle Klasser og Aldre.



„Jeg er Helene Ahrilius,"
sagde hun.



En Formiddag kom jeg gaaende gennem Ørstedes Parken.
Det var en straalende Sommerdag.

Han blev straalende glad over at se mig.

„Ja, mine Venner, vi ses jo nok i Morgen," sagde han til Børnene, „nu maa jeg gaa. Jeg skal tale lidt med den Herre her.“

Saa tog han mig under Armen, og vi vandrede rundt i Parkens Gange.

„Det var morsomt, at vi skulde træffes," sagde han, „det er ikke længere siden end i Gaar, at jeg sagde til Ulrik, at vi maatte se at faa Deres Adresse opsporet.“

„Ulrik?" udbød jeg overrasket, „er han ogsaa hjemme?"

Der var noget kendt over denne Mand, der stod midt mellem tillidsfulde Fugle og talte til en Flok Unge, saa de saa smilende og lykkelige op paa ham. Og da han saa drejede Ansigtet om mod mig, var det Lods Anderson. — Der var ikke Spor af overraskende i, at han stod der. Det var blot ubegribeligt, at han en hel Menneskealder igennem havde levet en afsondret Tilværelse i en fjern Afkrog af Verden, for han stod mellem Fugle og Børn, som om han havde hørt til i Parkens brogede Folkelivsbillede i Aartier.

Jeg gik hen for at hilse paa ham.

„Ja, vi ankom sammen her til Danmark for otte Dage siden. Men sig mig, har De Tid, saa lad os spise Frokost sammen?“

Jeg havde Tid, og vi spiste en udsøgt Frokost paa en af Byens allerbedste Restauranter. For mig var det som at være Gæst hos den mest stil- og formfuldendte Etatsraad og ikke hos en Mand, der havde tilbragt det meste af sin Tid i et bramfrit Sømands-job i en af Civilisationens Udmarker.

Det faldt mig ikke ind at spørge ham ud. Jeg vilde have det fornyede Venskab med ham lige som det Venskab i sin Tid, der var betinget af gensidig Respekt for private Anliggender.

Efter Frokosten spadserede vi op gennem Strøget. Lods Anderson, der nede ved det karibiske Hav havde gaaet og passet sig selv, havde unddraget sig Selskabslivet og al anden social Tilbøjelighed, bevægede sig gennem Fortovets Mylder som en Skikkelse, der altid havde hørt til her, og hans Blik søgte interesseret og ligesom genkendende hvert enkelt forbi-passerende Ansigt.

Inde i en Juveler-Forretning købte han et meget kostbart Smykke. Jeg forstod, at han var kommet til Penge.

Udenfor Forretningen skiltes vi, efter at have udvekslet Adresser. Han boede paa Byens bedste Hotel.

Otte Dage efter mit Møde med Lods Anderson modtog jeg et Brev, hvis kortfattede Indhold lød:

Som Lods Andersens Veninde har jeg den Ære at indbyde Dem som Lods Andersons Ven til en intim Middag i mit Hjem Lørdag den 7. ds. Kl. 6.
Helene Alrilius.

Adressen var i en Provinsby.

Jeg erindrede straks Kaptajnens Ord til den syge Lods Anderson i sin Tid i Santa Rafaela.

„Husk paa Helene — — —“

Lods Anderson havde altsaa fundet sin Ungdoms Elskede.

Om Lørdagen rejste jeg til den paagældende Provinsby. Helene Alrilius' Hjem viste sig at være en stor Villa i en gammel Have. En Pige med Kappe paa Hovedet tog mod min Hat og Stok i Entréen og viste mig ind i Stuen.

Det var en dejlig Stue i dæmpet Belysning. En smal Haand skilte nogle tunge Portierer, og en Kvinde traadte ind i Stuen.

Helene Alrilius' yndige Datter, tænkte jeg.

Hun kom mig i Møde med udstrakt Haand.

„Jeg er Helene Alrilius,“ sagde hun. „Velkommen og Tak, fordi De vilde komme. Lods Anderson sætter stor Pris paa Dem.“

„Tak, Frue — —,“ begyndte jeg forvirret.

„Frøken!“ rettede hun. „Trods min høje Alder er jeg ikke gift.“

„Frøken Alrilius —,“ protesterede jeg.

„Skal vi ikke springe Komplimenterne over?“ lo

hun, „der sidder et Par Herrer inde i den anden Stue, der gerne vil hilse paa Dem. Lods Anderson kommer om lidt.“

Inde i Herreværelset sad Ulrik og en gammel hvidhaaret Herre. Han maatte være nær de firs. Han blev præsenteret for mig som Dommer Baggesen.

Det var morsomt at hilse paa Ulrik igen. Han og jeg havde været nære Venner i de Aar derude i Santa Rafaela, hvor han bestyrede nogle amerikanske Bananplantager. Han havde ikke forandret sig i de forløbne Aar.

Pigen kom ind med en Bakke med Vinglas og en Karaffel tør Sherry. Saa bad Frøken Alrilius os underholde os selv saa længe og gik.

„Og nu Kaptajnen?“ spurgte jeg Ulrik, saa snart vi var blevet alene.

„Kaptajnen døde for et halvt Aar siden,“ svarede Ulrik.

„Det var en meget stor Overraskelse for mig at møde Lods Anderson hjemme. Han synes at være kommet til Penge?“

„Ja, for en Gangs Skyld er hans utrolige Hjælp-somhed kommet ham til Gode. For mange Aar siden — det var før Deres Tid i Santa Rafaela — kom en Eventyrer til Lods Anderson og narrede ham til at belaae nogle Guldmineaktier. Fyren saa vi aldrig mere noget til, Guld fandtes der naturligvis ikke noget af i Minerne, og Lods Anderson havde faktisk glemt dem, indtil der for et Par Aar siden blev fundet Olje der, hvor man havde søgt efter Guld. Derfor er Anderson en velhavende Mand i Dag.“

„Jeg havde i sin Tid nede i Santa Rafaela ikke Indtrykket af, at det var af økonomiske Grunde, at Lods Anderson ikke vilde vende hjem til Danmark. Jeg var af samme Opfattelse som de øvrige Europæere dernede, at der skjulte sig en Skæbne bag Lods Andersons ejendommelige Tilbageholdenhed.“

„Det var ogsaa fuldkommen rigtigt,“ sagde Dommer Baggesen, „og jeg har Lods Andersons Tilladelse til at fortælle Dem om det. For snart fyrretyve Aar siden var jeg Politimester her i Byen. En af Byens største Mænd var Skibsreder Alrilius, der havde en hel Flaade af Skibe i Søen. En Dag kom Skibsrederen op til mig og forelagde mig en Sag, der viste sig at være temmelig alvorlig. Det var en Bedragerisag, og da jeg var trængt til Bunds i den, var der ingen Tvivl om, at Bedrageren var — Lods Anderson, som paa det Tidspunkt var første Styrmand paa et af Alrilius' Skibe. Det var et dobbelt Slag for Skibsrederen, for ikke alene var Anderson en af hans bedste Officerer, men han var ogsaa forlovet med Alrilius' Datter, Helene, altsaa vor Værtinde i Dag. Da Andersons Skib vendte hjem, forelagde vi ham Sagen. Jeg har aldrig set et Menneske blive saa oprevet, bundulykkelig og dybt saaret, som Anderson. Han nægtede pure at kende noget til Sagen. Baade af Hensyn til Andersons overbevisende Fortvivlelse og for sin Datters Skyld slog Alrilius en tyk Streg over Sagen. Men paa sin næste Rejse, røm-

mede Anderson fra sit Skib ovre i Tampico, og vi hørte aldrig siden noget til ham.

Den Mand, I kalder Kaptajnen, var Andersons bedste Ven og derfor ogsaa Ven med Helene Alrilius. I sin store Sorg over Andersons Forsvinden sluttede Frøken Helene sig nærmere til ham, og Venskabet mellem de to udviklede sig saadan, at alle troede, at det vilde ende med Giftermaal. Og saa forsvandt ogsaa han pludseligt og sporløst, og vi hørte heller ikke mere fra ham. Først for et halvt Aar siden fik jeg Opklaringen paa Bedragerisagen og samtidig Oplysninger om Andersons Opholdssted, saa jeg kunde skrive til ham og fortælle ham, at han var fuldstændig renset. Han svarede med et stærkt bevæget Brev, hvori han sagde, at det eneste, han havde levet for, var Haabet om engang at blive fuldstændig renset for den frygtelige Beskyldning, han havde været Genstand for. Og nu er han altsaa hjemme igen.“

Vi sad lidt og nippede til Sherryen. Saa traadte Lods Anderson ind. Han var i straalende Humør, og atter maatte jeg tænke paa, hvor ligefrem usandsynligt det var, at han havde tilbragt en Menneskealder som Sømand og Lods i en fjern Verdensdel. Han hørte saa afgjort til her i disse hyggelige hjemmedanske Omgivelser.

Helene Alrilius aabnede selv Fløjdørene og bød os til Bords. Det var et straalende festligt dækket Bord, og vi spiste under livlig og munter Samtale. Da vi naaede til Desserten, slog Lods Anderson paa sit Glas, men blev siddende.

„Det er ellers ikke Mening, at der skal holdes Taler i Aften,“ sagde han, „vi er et sluttet Selskab af nære Venner. Men jeg føler Trang til først at takke Dem hver især, fordi De er kommet her, og for alt, hvad De har gjort for mig. Dagen i Dag er den største Festdag i mit Liv. Jeg er blevet renset for en Beskyldning, som, da den i sin Tid blev væltet ind over mig, syntes fuldstændig at skulle knuse mig, og som i alle de Aar ovre i Mellemamerika hvilede som en Mare paa mit Liv og gjorde, at hele min Tilværelse derovre blev uvirkelig, en Skintilværelse, der i Dag blot staar som en taaget Drøm for mig. Det er, som om jeg er vaagnet op efter en lang Søvn og befinder mig, hvor jeg altid har hørt hjemme. Helene Alrilius, vor henrivende Værtinde, var min Forlovede, da jeg udslattede mig selv af Tilværelsen herhjemme. Jeg er dybt bevæget af, nu da jeg er vendt tilbage, at finde, at hun i alle de Aar stadig har været min Forlovede, at hun trofast har bevaret mig i sine Tanker og ventet trods Aarene, der svandt. Selv om vi er oppe i Aarene, er vi ikke gamle endnu. I Morgen lader vi os vie og rejser straks ud paa en

længere Rejse. Dette er Bryllups- og Afskedsmiddagen. Men at denne Festdag har kunnet oprinde for mig har jeg kun een Mand at takke for — min kære gamle Ven, Kaptajnen. Det var kun hans ligefrem brutale Livsmod, hans urokkelige Tro og Tillid til Tilværelsen, der tvang mig til at holde ud. Han var en modig Mand. Mere end een Gang satte han sit eget Liv i Fare blot for at forhindre mig i at forsvinde ud af Tilværelsen. At han nu er død og ikke naaede at opleve denne store Dag, som var det egentlige Maal med alle de Kampe han udkæmpede for min Skyld, er mig en dyb Sorg. Jeg vil for altid bevare Mindet om en stor, varmhjertet og uselvsk Ven, og jeg vil bede Dem med mig løfte Glasset og mindes min gamle Ven, Kaptajnen.“

Det blev sent den Aften, før vi brød op.

Ulrik og jeg fulgtes ad gennem de stille Villaveje. Det var Maaneskin. Jeg var stærkt optaget af, hvad jeg havde oplevet i Aftenens Løb, og jeg meddelte Ulrik min dybe Beundring for det Venskab, hvormed Kaptajnen havde omfattet Lods Anderson og tvunget ham gennem en Række utaalelige og tomme Aar frem til denne værdifulde Dag.

„En saa modig Mand som Kaptajnen med en saadan ligefrem religiøs Tro paa Livet maa jo sejre, naar han gør sig til Skæbnebestemmer for et Menneske, der har mistet Troen paa Livet.“

Ulrik svarede ikke. Vi gik længe tavse i Maaneskinnet. Saa standsede Ulrik pludselig og tog mig i Armen.

„Du ved tilstrækkeligt om Lods Anderson og Kaptajnen til at have Krav paa at vide alt,“ sagde han. „Kaptajnen døde af Tyfus nede i Santa Rafaela. Han kaldte mig til sig, og saa laa han og talte uafbrudt om Lods Anderson. Jeg forstod, at der var et eller andet, han vilde betro mig. Men først da jeg var ved at gaa, kaldte han mig tilbage. Jeg kunde ligefrem se, hvor han kæmpede med sig selv.“

„Ulrik,“ sagde han, „nu var jeg fejt igen.“

Jeg protesterede og begyndte at tale om alle de modige Bedrifter, jeg vidste, han havde udført, bl. a. for at holde Lods Anderson oppe.

„Nej, nej,“ sagde han, „jeg har kaldt dig herop for at sige de Ord til dig, som jeg for mere end tredive Aar siden kom herover for at sige til min Ven, Lods Anderson. Jeg har været en ussel fejt Stodder, der aldrig kunde finde Mod til at sige de Ord, og nu havde jeg nær ladet dig gaa uden at faa dem sagt. Naar jeg nu er død, skriv saa hjem til Politimester Baggesen eller hans Efterfølger, at det var mig, der begik Bedragerierne dengang i Andersons Navn!“



FISKER Henrik Frost havde altid haft Ord for at være en haard Mand. Folk i Almindelighed mente, det maatte tilskrives Søens Farer og barske Kaar, men de, som vidste rigtig Besked, kunde fortælle, at det først var blevet særlig slemt, dengang Sønnen Hans brød ud fra Fiskeriet og valgte at gaa Dampskibsvejen. Ja, de kunde endda berette, at Bruddet mellem Fader og Søn ogsaa havde aabnet en Kløft i hans Hjem, mellem ham og Hustruen, Karen, fordi hun havde holdt med Sønnen og var gaaet i Skranken for hans Fremtidsplaner.

Mangen Gang havde Hans skrevet hjem og fortalt hvorledes det gik ham! Med Begejstring havde han fortalt om sin Sejlads med de store Sejlskibe paa fjerne Verdenshave, de store „Clippere“, der havde en Sejlrejsning i Højde med et Hus! Han havde takket Faderen for den gode Skole, han havde givet ham paa Søen, medens han endnu var Dreng og ung Mand! Han havde med Stolthed fortalt om sin Eksamen, han havde taget for sine egne sammensparede Penge! Han havde tryglet om at maatte komme hjem og favne sin Mor og Far! Og Moderen var gaaet i Forbøn for ham. Men alt forgæves!

Fisker Frost havde slaet Næven i Bordet og sagt:

„Min Søn Hans er ikke mere min Søn. Han har kastet Vrag paa den Gerning, som var vore Fædres og min Stolthed. Han maa sejle sin egen Sø, og jeg min. Vore Veje vil ikke mødes.“

„Vær dog ikke saa haard og ubøjjelig. Ingen af os ved, hvad der kan hænde paa Havet, og vi har jo dog haft Glæde af ham,“ havde Karen indvendt og lagt sin Haand dæmpende paa hans.

„Det bliver, som jeg har sagt,“ fortsatte Frost. „Kun een af os kan bøje sig, og det maa være ham. Derom maa saa forøvrigt Skæbnen raade!“

Hans Frost, som var gaaet ind i et af de store Ruteselskaber, havde her avanceret frem til de hjemlige Baade som 2. Styrmand. Adskillige Rejser



Illustreret af Forfatteren

havde han gjort nu og staaet paa Kommandobroen i de Farvande, hvor han som Dreng og ung Mand havde pløjet Søen i en lille Fiskerbaad. Som han selv nu sejlede under andre Forhold, vidste han, Faderens gamle Sejlbaad var afløst af en Baad med Motor. Ofte havde han fra Broen i Kikkerten iagttaget baade modgaaende Fiskerfartøjer og dem, han overhalede — i skjult Haab om engang at kunne faa Lejlighed til at vinke til Faderens Baad. For selvfølgelig havde han ladet undersøge, hvilket

Nummer, Baaden førte, ja, han havde endda et Fotografi af Kutteren siddende i Bestiklukafet for at kunne være helt sikker, hvis Mødet skulde indtræffe.

— — —

Op mod Jul havde Passagertrafikken været overvældende, og nu denne Aften, to Dage før Jul, var Skibet fyldt til mere end sidste Plads. Betjeningen af det rent forretningsmæssige, Kontrollen, Indstuvning af Rejsegods og anden Bagage havde givet forøget Arbejde for baade ham og første Styrmand. Og nu kom hertil, at det slog ind med en forrygende Snestorm, der gjorde Sejlads baade besværlig og farefuld, farefuld ikke alene for hans eget Skib, men for ethvert Skib, hvis Kurs maatte krydse Rutedamperens.

Den Sø, der kommer væltende ind nordfra, mindsker ikke i Kraft ude i Skagerak og Kattegat. Nordsøens Bølger kan i frit Løb løbe langs, løfte og bære et Skib dér, hvor Søen inde paa mere grundet Vand bliver krap og kortere og derfor giver Fartøjet mere Bevægelse og Usikkerhed i Styringen. I Nordsøen, hvor der er langt til alle Sider, vil Chancen for farefuldt Møde mellem Skibe være mindre end i Farvande, hvor Renderne af en vis Dybde tvinger Trafikken af større Skibe ind i faste Baner. Alt dette var en gammelkendt Sag for 2. Styrmand Frost, der derfor besluttede at være dobbelt vagtsom, da han ved Midnatstid tørnede til ved „Hundevagten“.

Kommen op paa Broen blev han hurtig klar

over, at Vejret var yderligere tyknet til. Sneen drev i Flager ned ad Broens Udsigtsruder, hele Dækket For og Agter laa skjult under et Snelag, selv Udkikken paa Bakken forude blev kun synlig som en mørk Skygge, naar han af og til drejede sig. Over Vandet i Styrbord og Bagbords Side var det umuligt at observere noget mere end nogle faa Favne borte.

Motorens taktfaste Hamren i Skibsskroget anedes som en fjern dyb Duren, der stod som en sælsom Kontrast til Stormens Hujen og Hvinen i Takkelage, Davider og andet Opstaaende. Men nede i Skibets Dyb sov eller hvilede mere end tusinde Rejsende, nogle i tryk Søvn, andre i ængstelig Venten og Frygt for Havets Rasen.

Skæret paa Kompashus-Lampen var det eneste og sparsomme Lys, som var synligt. Det lignede en Maane i sidste Kvarter halvkvalt af tunge Skyer og kun anet, hvis Skydækket et Øjeblik gled tilside.

Ovre i Luv Side øjnede han Kaptajn Rolfs Skikkelse. Den Kaptajn, ja, en Mand, der aldrig forlod Broen, naar den Slags Vejr gik over dem! Selvfølgelig paa Post til det sidste for alle Tilfældes Skyld!

„For en Sikkerheds Skyld har jeg ladet Fløjten tude hvert femte Minut,“ kom det ovre fra Kaptajnen. „Men hvem kan høre os i saadan et Vejr, og hvad kan vi selv høre?“

Hans Frost vidste, at det var rigtigt, hvad Kaptajnen havde sagt, og et Blik paa Telegrafens viste ham, at Føreren ogsaa havde vist sin Forsigtighed og Ansvarsfølelse her. Maskinen stod paa „Halv Kraft“.

— — —
Fisker Frost kom lænsende ned gennem Skagerak med fuld Last Fisk, den største Last, han endnu nogensinde havde taget. Vejret var forrygende, en Snestorm, hvor Himmel og Hav gik i eet, men Motoren snurrede, Storsejlet stod spændt, og Farten var god. — „Maagen“, hans gode Kutter, giredede og vagede saa godt som nogen rigtig Maage paa Vandet, og inde i Styrehuset, hvor Frost selv havde taget Roret i denne Nat, var lunt og sikkert. Lad saa blot Elementerne rase, det hører jo med til Bestillingen! Og nu var man jo godt paa Vej hjemad!

Fisker Frost lod Tankerne gaa tilbage til Afskeden med Karen derhjemme, inden han afsejlede til den Havn, hvor han vilde slaa Følge med andre Fiskerfartøjer for at gaa ned til Fiskepladserne.

Karen havde bedt ham opgive denne Tur, da hun mente, det vilde trække saa langt ud, at der kunde være Fare for, at han ikke naaede hjem til

Jul. Og hun havde faaet en uventet Forbundsfælle i Vejret, der pludselig fra roligt var slaet om til barsk og stormfuldt. Men Frost, der netop havde faaet Underretning om, at flere Kuttere var kommet hjem med mægtige Fangster, havde holdt paa sit, og da hele hans Baadelag som een Mand havde stillet sig paa hans Side ivrige efter Fortjeneste og for at komme afsted, var alle Skrupler og Betænkeligheder fejlet tilside.

Og nu laa de allesammen her, to Dage før Jul, for Hjemgaaende med Sikkerhed for at kunne bjærge en anseelig Gevinst paa den prægtige Fangst og endda naa at holde Jul i Hjemmet.

Kun med noget Besvær havde man faaet Pejling af Skagens Fyrskib og stod nu sydefter. Lars, Bedstemanden, var forude paa Udkik, de to andre Fiskere, Hansen og Skov og Drengen var til Køjs.

Af og til lod Frost Sirenen lyde for at varsko i Snetykningen, og han var sikker paa, at saalænge Lars ikke varskoede, vilde der heller ikke være nogen Dampere at høre i Nærheden.

Ud paa Morgenens ved Firetiden sprang Vinden om, saa Storsejlet maatte bjerges, da det nu hverken hjalp Sejladsen eller støttede med Slingren. Den dybtlastede „Maage“ skar gennem Vandet som en svømmende Fugl, graahvid og ukendelig, ikke til at skelne fra Søer og Braad, snedækt og overiset, som den var.

Lars kom springende agterover.

„Jeg synes, jeg kan høre Tuden langt om Læ!“ raabte han, idet han lindede paa Styrehusets Dør.

„Har du set efter, om Lanterneerne brænder klart?“ spurgte Frost.

„De er allright,“ kom det fra Lars, „men jeg tvivler om, de kan ses i fem Favnes Afstand i det Herrens Vejr. Derimod larmer din Sirene, saa selv Konerne paa Anholt maa kunne vækkes ved det.“

„Se efter, Lars, om Baaden forude er klar i sine Surringer, at ikke Sne og Frost har klemt Tøværket i Bekneb! Tag for en Sikkerheds Skyld din Økse og kap los, hvis noget ikke vil gi' sig. Og pur saa de andre ud! Det er altid godt at være klar til at møde, hvad der kan komme!“

Et Minut senere var hele Kutterens Besætning paa Dækket, hver Mand kom, som de havde ligget i Køjerne, fuldt paaklædt i Olietøj og Støvler og med Livbælte. Alles Øjne var rettet ud i Natten mod et svagt Lysskær langt nede om Læ, hvorfra ogsaa nu og da en svag klagende og advarende Tone kunde høres mellem Larmen fra Søernes Braad og Stormens Hulen i Rigningen.

„Det er en Rutebaad,“ kom det fra Lars i et Sekund, hvor Bølgens Bragen ligesom standsede for

at samle Kræfter. „Jeg kan se det af den høje Overbygning. Det ligner et Braad, der langsomt flytter sig fremover.“

„Kan du se, hvad Kurs han ligger!“ raabte Frost, idet han stak Hovedet ud af Gluggen paa Styrehusets Forkant.

„Nej, men han maa vel ligge i Kurs her op gennem Renden. Og enten vi gaar frem eller ligger stille, maa vi vel gaa klar. Ser han os ikke eller hører os, render han os ned alligevel.“

„Saalænge Motoren holder, maa vi vel kunne løbe udenom ham,“ svarede Frost, „og før eller senere maa han vel faa Øje paa os.“

Maaske var det et Vragstykke, maaske en Urenhed i Petroleummen, eller var det en pludselig opstaaet Lækage i Tilførslen, som i dette Øjeblik fik Motoren til at „sætte ud“ — ingen ved det — men straks efter gik den i staa, og det var kun ved, at Frost med en behændig Manøvre fik givet haardt Ror og derved tvang Baaden rundt og Stævnen op mod Søerne, at han undgik at faa Kutter og Mandskab sendt til Bunds af en mægtig Braadsø, som ved Baadens mindskede Fart brød ind over Agterskibet og kvasede Styrehuset sammen over ham.

Kun med Nød og næppe slap han selv fri og sprang ud paa Dækket, der var halvt under Vand.

„Faa fat i Blussegrejerne og lad os faa varskoet dem derovre!“ raabte Frost til Lars, der sprang forud og forsvandt gennem Ruffets Kappe.

„Han holder ret ned mod os,“ brølede Skov og lagde Hænderne som Raaber for Munden.

„Hold Jer her agter,“ svarede Frost, „her er mest Læ.“

Folkene fulgte hans Ordre. Selv sprang han forud. Lars kom op fra Ruffet med det tændte Blus og løb agterud.

I et Øjeblik, hvor Snebygerne ligesom drev over, saas det modgaende Skib nu i tyve Favnes Afstand holde ned mod dem. Selv laa de under-

drejet ude af Stand til at manøvrere og bordefyldt overalt.

Henrik Frost oversaa det Hele i et Nu.

Skibet, som kom nær, lignede i Nattens graahvide Mørke et Kæmpehus, et Fjæld, der flyttede sig over Havets Overflade, medens Kaskader af Skumsprøjt fra Bougvand og Braad steg og sank omkring som hvide fosforlysende Flammer.

— — —

Hundevagten var ved at løbe til Ende. Hans Frost kom op paa Broen efter at have aflæst Loggen.

„Hold godt Udkig, mens jeg maaler vor Position ud,“ raabte Kaptajn Rolf og gik ind i Bestiklukafet. — „Og varsko, hvis De hører noget!“

„Javel, Kaptajn,“ svarede Hans Frost og gik over til Luvart.

I Nattens graa Mørke var det umuligt at se det mindste forude, og dog forekom det ham, ligesom en Skygge anedes mod de drivende Braad — og nu — nu —

„Kaptajn!“ — Jeg tror — se dér!“ raabte han og sprang til Telegrafafen for at give haardt Ror og slaa

„Bak“. — — Maskintelegrafens Klang efterfulgtes af en knugende Tavshed ved Maskinens pludselige Standsning, og som Farten toges af Skibet, sagtnedes Stormens Larmen i Gelænder og Rig. Men endnu skød Skibet med god Fart over Stævn og brød sig Vej gennem de flakkende Snebyger og drivende Braad.

„Fartøj ret forude!“ lød det fra Udkiggen paa Bakken.

Hans Frost og Kaptajn Rolf saa det samtidigt — en Fiskerbaad ret forude, tilsyneladende med Kurs tværs af deres Skib og dog ubevægeligt — altsaa en Havarist — ude af Stand til at gaa mod Søerne eller holde af! — Og de selv med drønende Kraft holdende ret ned paa Havaristen! At give Styrbord eller Bagbord Ror vilde være for sent. Deres Stævn vilde ramme. — —

„Fuld Kraft, Bak!“ — — — —



Hans hvasse Blik var sløret og dugget, da han trykkede Sønnen til sit Bryst.

Der lød et Brag — en Rystelse gik gennem Skibbet — dets Stævn skar gennem „Maagen“s spinkle Skrog og delte det i to. Forskibet blev et Øjeblik hængende ved den luv Bovside, noget af Riggen maatte have fisket i Ankeret ved Klyset — Agterparten af Kutteren drev af i Læ og forsvandt i Snetykningen.

„Styrmand! Pib Folkene paa Dækket, gør klar ved Bagbords Redningsbaad! Tag med Dem, hvad De behøver, og fir af hurtigst muligt!“

Udkigsmanden paa Rutedamperen havde Aandsnærværelse nok til at hive en Line ned til den Mand, som stod i Forstavnen af den synkende Kutter.

Han saa, hvorledes Manden efter at have grebet Linen og slaaet den om sig, med Lynets Hurtighed fik kappet den Trosse, som holdt den lille Redningsjolle og fik den varpet fra det synkende Vragstykke.

Med Besvær fik man halet Manden indenbords, hvor han faldt besvimmelst om og blev baaret op i Kaptajnens Kahyt midtskibs.

— — —

Efter to Timers haard Kamp med Elementerne naaede Hans Frost med sin Baad velbeholden tilbage til Damperen. Hvad han kunde berette var:

I den gryende Morgendæmring havde det trods Spejden og Søgelys ikke været muligt at finde nogen af de Skibbrudne. Han havde allerede opgivet Haabet, da han, medens Baaden red paa en Bølgekam, fik Øje paa en lille Jolle tæt ved. Utydeligt skimtedes et Par Skikkelser over Jollens Ræling, men da han kom nær, blev det klart, at endnu et Par Stykker laa sammenkrøbet i Bunden af Jollen. Med Fare for at kæntré Jollen og selv faa den drevet ind i Redningsbaadens Side var det ved at springe overbord med en Line om Livet lykkedes

ham at opnaa Forbindelse og faa bjerget de Skibbrudne over i Redningsbaaden.

Af Besætningens brudstykkeagtige Forklaring havde han forstaaet, at det ved Forliset var lykkedes alle at komme ombord i Jollen; men hvorledes denne var kommen klar af den synkende Fiskekutter, var der ingen, som forstod!

— — —

Der var een Mand, som oppe fra Broen ved Kaptajnens Side med Spænding og Ængstelse spjadede efter Redningsbaaden, og det var med Stoltthed, han saa den lille skrøbelige Baad ført af Sønnens sikre Haand bane sig Vej mellem Bølger og Braad og naa op til Skibssiden i Læ og i god Behold. Den Baad, som Sønnen nu førte, var jo mindre og mere skrøbelig end den Kutter, han selv havde ført gennem Hav og Uvejrlig!

Borte var Nag og Vrede!

Der var Taarer i hans Øjne, og hans hvasse Blik, der kunde glimte som Nordlys over Havet, var sløret og dugget, da han trykkede Sønnen til sit Bryst.

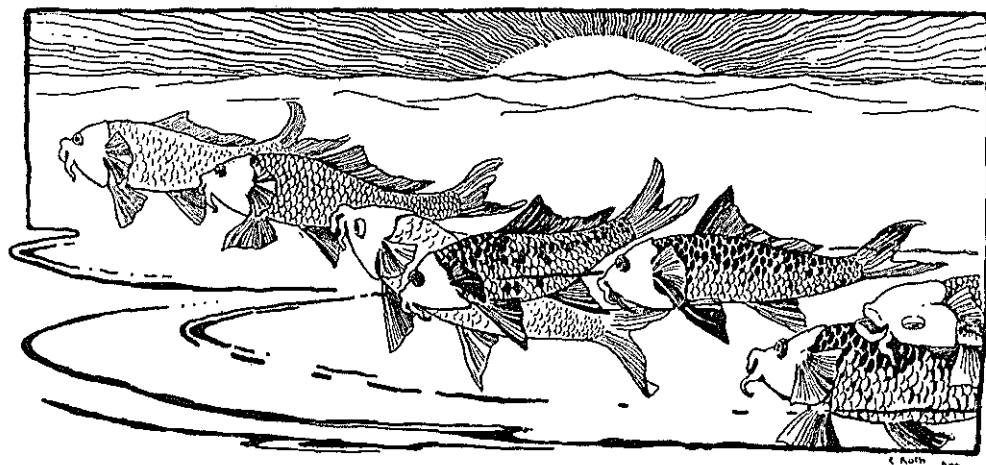
„Det er mange Aar siden, du laa dér, din Hvalp!“ hviskede han og knugede ham tættere til sig.

— — —

Henrik Frost naaede hjem til Juleaften — uden Baad og Ladning, men med hele Baadelaget i Behold.

„Du skal ikke være forknytt Fatter,“ trøstede Karen ham. „Det var godt og en Guds Lykke, at I slap fra det med Livet.“

„Ja, Mor, du har Ret,“ svarede Frost, „men det er nu alligevel den bedste Jul, jeg har haft i mange Aar — for jeg fik dog Knægten. Jeg har set og forstaaet, at det ikke er blanke Knapper og Stads, selv om Skuden er stor og skinnende fin. Han er en Sømand som jeg — og han er min Dreng!“





Maleri af Vilh. Arnesen

Fiskerbaade gaar ud.
Motiv fra Dragør.



Maleri af S. Kielland Brandt.

Trawlere.



FORTÆLLINGER

Et Juleforlis. Af E. Jespersen.

Illustreret af Herold Jensen.

Vikingeætten. Digt af Axel Juel.

Julehjertet. Af Knud Andersen.

Illustreret af Ernst Køhler.

Den store Vinterfest. Af Gustav Kragh.

Illustreret i Farver af Oscar Knudsen.

Faderværdighed. Fortællende Digt af Oscar Jensen.

Illustration af Oscar Knudsen.

En Jul paa Havet. Af Oscar Jensen.

Illustreret af Oscar Knudsen.

Juleminder. Af Chr. Christiansen.

Illustreret af H. Schøsler Pedersen.

Flaget. Af O. M. Børup Sørensen.

Illustreret af Ernst Køhler.

Julegrisen fra Dunbar Castle. Af O. M. Børup

Sørensen. Illustreret af Herold Jensen.

Derfor, naar du ofrer din Gave.

Af Aage J. Chr. Pedersen.

„Anna“ af København. Digt af Aage Hermann.

Farveillustreret af Oscar Knudsen.

„Lods Anderson“. Af Tage Nissen.

Illustreret af Oscar Knudsen.

Et Julemøde paa Havet. Af Christian Bogø.

Illustreret af Forfatteren.





УДАЧЕ БЛАЖЕ ДАВМАКІ СКАБ ВЕСЕЛА ЗАБЛАНЕ ДУБРА СРЕДЬЯ СІМ ГОР І ВОБЕГ ВДА